

Báo cáo Phát triển Việt Nam 2019



Việt Nam – Kết nối vì Phát triển và Thịnh vượng chung

Báo cáo chính thức
Tháng 12 năm 2019



Báo cáo **Phát triển Việt Nam** 2019

Việt Nam – Kết nối vì Phát triển
và Thịnh vượng chung

Báo cáo chính thức
Tháng 12 năm 2019

© Ngân hàng Thế giới 2020

1818 H Street NW, Washington DC 20433

Telephone: 202-473-1000; Internet: www.worldbank.org

Báo cáo là sản phẩm của đội ngũ Chuyên gia Ngân hàng Thế giới và các Chuyên gia Tư vấn ngoài Ngân hàng. Các kết quả tìm hiểu, các giải thích và kết luận đưa ra trong tập sách này không phản ánh quan điểm chính thức của Ban Giám đốc điều hành Ngân hàng Thế giới hoặc các Chính phủ mà họ đại diện.

Ngân hàng Thế giới không đảm bảo tính chính xác của các dữ liệu trong tập sách này. Đường biên giới, màu sắc, tên gọi và các thông tin khác biểu hiện trên các bản đồ trong báo cáo này không hàm ý bất kỳ đánh giá nào của Ngân hàng Thế giới về vị thế pháp lý của bất kỳ vùng lãnh thổ nào và cũng không thể hiện bất kỳ sự ủng hộ hay chấp nhận nào của Ngân hàng Thế giới về các đường biên giới đó.

Không nội dung nào trong tài liệu này tạo nên hoặc được coi như là một sự hạn chế đối với hoặc sự từ bỏ đặc quyền và miễn trừ của Ngân hàng Thế giới đã được bảo lưu riêng.

Mọi câu hỏi về quyền và giấy phép xin gửi về Bộ phận Xuất bản và thông tin, Ngân hàng Thế giới, phố 1818 H NW, Washington DC 20433, USA; fax: 202-522-2625; email: pubrights@worldbank.org.

Ảnh bìa: Nguyen Quang Ngoc Tonkin/Shutterstock.com. Cover concept: David Arts/ Shutterstock.com. Ảnh trong báo cáo: Spectral-Design, Nguyen Quang Ngoc Tonkin, Nguyen Quoc Thang và Hien Phung Thu/ Shutterstock.com; Ngoc Minh Nguyen và Sanh Vy/pixabay.com. Thiết kế và dàn trang: hoanghaivuong.

Mục lục

Danh mục hình và bảng	v
Lời tựa	ix
Lời cảm ơn	xi
Giới thiệu nhóm tác giả	xiii
Từ viết tắt	xv
Tóm tắt	1
Chương 1: Việt Nam: quốc gia kết nối	10
Thương mại vùng và thương mại quốc tế của Việt Nam	11
Mạng lưới giao thông của Việt Nam	17
Kết nối để hội nhập, phát triển toàn diện và tăng cường khả năng phục hồi	22
Đề cương báo cáo	25
Chương 2: Hội nhập thị trường toàn cầu	28
Việt Nam và chuỗi giá trị toàn cầu	29
Hành lang vận tải của chuỗi giá trị quan trọng	33
Hiệu suất và hiệu quả của các cửa ngõ quốc tế	38
Cụm kinh tế và vấn đề phát triển hành lang	43
Tóm tắt chương	49
Chương 3: Hội nhập thị trường trong nước	52
Gia tăng lớp người tiêu dùng trung lưu ở Việt Nam	53
Thách thức và cơ hội đối với nguồn thực phẩm tươi sống cho thành phố	55
Thương mại điện tử mới nổi ở Việt Nam	61
Thách thức và cơ hội đối với dịch vụ logistics	66
Những thách thức và cơ hội mới cho nhà cung cấp dịch vụ vận tải	68
Tóm tắt chương	73
Chương 4: Tổng quan về giao hàng chặng cuối	78
Thay đổi theo không gian của mật độ kinh tế và kết quả của Việt Nam	79
Quan hệ biện chứng giữa kết nối và kết quả kinh tế	82
Những thay đổi trong kết nối và phát triển theo không gian tại Việt Nam	86
Mối quan hệ giữa tiếp cận thị trường và kết quả kinh tế	92
Ước tính tác động của phúc lợi đối với đầu tư kết nối	97
Tóm tắt chương	102

Chương 5: Nâng cao khả năng phục hồi	106
Khả năng phục hồi và độ tin cậy của kết nối	107
Rủi ro và tiêu chí dựa trên chiến lược thích ứng	110
Vận tải đa phương thức như một chiến lược phục hồi	112
Tóm tắt chương	115
Chương 6: Khuyến nghị	118
Hội nhập với thị trường toàn cầu	119
Hội nhập với thị trường nội địa	122
Phát triển toàn diện	126
Khả năng phục hồi	129
Phụ lục A: Dữ liệu và phương pháp luận	132
Dữ liệu sử dụng trong báo cáo	132
Phương pháp nghiên cứu: Phân tích kết nối dựa trên chuỗi giá trị	133
Phương pháp luận: Ước tính sự tham gia vào việc làm phi nông nghiệp và chênh lệch về tiền lương	136
Phương pháp luận: Mô hình cân bằng tổng hợp để đánh giá các can thiệp vào vận tải	143
Phụ lục B: Hành lang giao thông quan trọng chuỗi giá trị	145

DANH MỤC HÌNH VÀ BẢNG

HÌNH

Hình 1.1.	Quy đạo tăng trưởng thương mại ở Việt Nam của các đối tác thương mại	11
Hình 1.2.	Thương mại Việt Nam tại các cửa khẩu lớn trong năm 2016	12
Hình 1.3.	Thương mại Việt Nam tại các cửa khẩu lớn năm 2011 và 2016	14
Hình 1.4.	Tăng trưởng của mạng lưới giao thông đường bộ (km)	18
Hình 1.5.	Sự mở rộng và tốc độ trung bình của mạng lưới đường bộ Việt Nam năm 2009 và 2017	19
Hình 1.6.	Tăng trưởng khối lượng vận tải hàng hải tại Việt Nam	20
Hình 1.7.	Tăng trưởng khối lượng vận tải hàng không quốc tế tại Việt Nam	21
Hình 1.8.	Chất lượng kết cấu hạ tầng liên quan đến thương mại so với thương mại bình quân đầu người	22
Hình 1.9.	Kết nối và ba mục tiêu phát triển quan trọng	23
Hình 2.1.	Tăng trưởng định hướng xuất khẩu và giảm nghèo (1992-2017)	29
Hình 2.2.	Thay đổi cấu trúc về công nghệ thể hiện trong xuất khẩu (1997-2017)	31
Hình 2.3.	Phương pháp luận kết nối chuỗi giá trị	31
Hình 2.4.	Chuỗi giá trị được lựa chọn dựa trên chỉ số lợi thế so sánh hiện hữu (RCA) và hiệu suất thương mại	33
Hình 2.5.	Xây dựng chuỗi giá trị cho ngành nuôi trồng thủy sản	34
Hình 2.6.	Các tỉnh tham gia vào liên kết chuỗi giá trị thủy sản	35
Hình 2.7.	Mạng lưới giao thông và chuỗi giá trị quan trọng: chuỗi nuôi trồng thủy sản	36
Hình 2.8.	Mạng lưới vận chuyển quan trọng của chuỗi giá trị: tổng hợp của chín chuỗi giá trị	37
Hình 2.9.	Tập trung thương mại tại các cửa khẩu chính	38
Hình 2.10.	Giá trị giao dịch thương mại qua các loại cửa khẩu trong giai đoạn (2011-2016)	39
Hình 2.11.	Vị trí các khu công nghiệp và hành lang giao thông chính ở miền Bắc Việt Nam	44
Hình 2.12.	Tình trạng đầu tư vào khu công nghiệp giữa Hà Nội và Hải Phòng	44
Hình 2.13.	Khoảng cách từ khu công nghiệp đến hành lang giao thông chính	45
Hình 2.14.	Khoảng cách giữa các khu công nghiệp đến các khu công nghiệp hiện tại, tốc độ di chuyển sau mỗi 5 năm	45
Hình 2.15.	Khoảng cách các khu công nghiệp đến các địa điểm khác nhau	46
Hình 3.1.	Dân cư phân theo tầng lớp kinh tế, (2010-2016)	53
Hình 3.2.	Tỷ lệ chi tiêu cho các loại thực phẩm khác nhau theo thành phố và nhóm thu nhập	55
Hình 3.3.	Sự phức tạp của hệ thống thực phẩm đô thị	56
Hình 3.4.	Doanh số bán lẻ theo kênh phân phối tại Việt Nam (triệu US\$)	57
Hình 3.5.	Tỉ lệ trung bình chi tiêu thực phẩm hàng tháng theo loại cửa hàng	57
Hình 3.6.	Quy mô thị trường thương mại điện tử thực tế và dự kiến ở Đông Nam Á (2015-2025)	62
Hình 3.7.	Các đặc điểm chính của thương nhân trong thương mại điện tử tại Việt Nam	63
Hình 3.8.	Các đặc tính chủ yếu của hệ sinh thái Thương mại điện tử tại Việt Nam	64
Hình 3.9.	Ba hạn chế hàng đầu đối với các công ty thương mại điện tử nhỏ tại Việt Nam	66

Hình 3.10.	Đặc điểm chính của các nhà cung cấp dịch vụ Logistics tại Việt Nam	67
Hình 3.11.	Phân loại các công ty vận tải theo doanh thu	67
Hình 3.12.	Hàng hóa và tỉ lệ tăng trưởng hàng không ở Việt Nam	69
Hình 3.13.	Mật độ giao thông tiêu biểu ở Hà Nội	70
Hình 3.14.	Mật độ giao thông tiêu biểu ở TP Hồ Chí Minh sử dụng dữ liệu CVTS	71
Hình 3.15.	Mật độ giao thông TP Hồ Chí Minh	72
Hình 4.1.	Tập trung dân số và các hoạt động kinh tế ở vùng đất liền Việt Nam	79
Hình 4.2.	Bản đồ nghèo đói cấp huyện ở Việt Nam năm 2014	80
Hình 4.3.	So sánh thu nhập vùng trung bình năm 2016	82
Hình 4.4.	Số doanh nghiệp ngành dịch vụ theo dân số xã năm 2016	82
Hình 4.5.	Phân phối không gian đầu tư trực tiếp nước ngoài vào các tỉnh Việt Nam năm 2016	83
Hình 4.6.	Phân bố không gian việc làm có lương ở các tỉnh Việt Nam năm 2016	83
Hình 4.7.	Sự thay đổi không gian trong công việc có lương trung bình ở Việt Nam	85
Hình 4.8.	Thay đổi thời gian di chuyển đến các thị trường chính ở Việt Nam (2009-2017)	86
Hình 4.9.	Hiệu ứng mô phỏng về cải thiện kết nối giữa năm 2009 và 2017	87
Hình 4.10.	Mô phỏng cải thiện kết nối giữa năm 2009 và 2017	88
Hình 4.11:	Chỉ số tiếp cận thị trường cho các xã Việt Nam	90
Hình 4.12.	Lợi nhuận không gian từ các khoản đầu tư (2009-2017)	91
Hình 4.13.	Xác suất tham gia công việc phi nông nghiệp theo địa hình và tiếp cận thị trường	93
Hình 4.14.	Xác suất tham gia công việc phi nông nghiệp theo địa hình, mật độ dân số và tiếp cận thị trường	94
Hình 4.15.	So sánh người mua lương thực theo số lượng thành viên hộ gia đình phi nông nghiệp và loại	96
Hình 4.16.	Mô phỏng thay đổi thời gian di chuyển của các kịch bản về đầu tư giao thông trong tương lai	98
Hình 4.17.	Mô phỏng đầu tư vào giao thông trong tương lai – Kịch bản 1	99
Hình 4.18.	Mô phỏng đầu tư vào giao thông trong tương lai – Kịch bản 2	100
Hình 5.1.	Tỉ lệ mạng lưới đường bộ ở mỗi huyện của Việt Nam phải đối mặt với những nguy cơ cực đoan	108
Hình 5.2.	Tổn thất kinh tế dự tính dọc theo mạng lưới giao thông chính, do sự gián đoạn gây ra bởi các mối hiểm họa tự nhiên khác nhau	109
Hình 5.3.	Thay đổi về tổn thất tăng lên tối đa của mạng lưới giao thông vào năm 2030 theo kịch bản biến đổi khí hậu	110
Hình 5.4.	Lợi ích và tỉ suất lợi nhuận trên chi phí BCR của các khoản đầu tư vào khả năng phục hồi vận tải	112
Hình 5.5.	Giảm tổn thất kinh tế ước tính theo kịch bản chuyển đổi phương thức vận tải	113
Hình 5.6.	Ước tính lượng hàng hóa bổ sung trên giao thông đường thủy theo kịch bản chuyển đổi phương thức	113
Hình B.1.	Mạng lưới giao thông quan trọng chuỗi giá trị: Cà phê	145
Hình B.2.	Mạng lưới giao thông quan trọng chuỗi giá trị: Gạo	146
Hình B.3.	Mạng lưới giao thông quan trọng chuỗi giá trị: Cao su	147
Hình B.4.	Mạng lưới giao thông quan trọng chuỗi giá trị: Dệt may	148
Hình B.5.	Mạng lưới giao thông quan trọng chuỗi giá trị: Rau và Trái cây	149

BẢNG

Bảng 1.1.	Bảng giá vận tải đường bộ Việt Nam – Trung Quốc năm 2018	16
Bảng 1.2.	Thương mại giữa Ấn Độ và ASEAN	17
Bảng 1.3.	Số liệu mạng lưới đường bộ phục vụ công tác vẽ bản đồ và phân tích	18
Bảng 2.1.	Sản phẩm nhập khẩu và xuất khẩu qua đường hàng không Việt Nam	39
Bảng 2.2.	Sản phẩm nhập khẩu và xuất khẩu qua đường biển Việt Nam	40
Bảng 2.3.	Xu hướng của sản lượng khai thác cảng tại Việt Nam	42
Bảng 2.4.	Thống kê khu kinh tế Việt Nam năm 2018	43
Bảng 3.1.	Phân loại tầng lớp kinh tế hộ gia đình theo khu vực năm 2016	54
Bảng 3.2.	Nền tảng và ưu tiên nền kinh tế số	64
Bảng 3.3.	Tác nhân thúc đẩy kinh tế số ở các nước Đông Nam Á	65
Bảng 4.1.	Thuộc tính xã theo địa hình	81
Bảng 4.2.	Kết quả hồi quy tiếp cận thị trường với mức lương và dân số trung bình của xã	92
Bảng 4.3.	Sự chênh lệch về khoảng cách tiếp cận công việc lương phi nông nghiệp	95
Bảng 4.4.	Lợi ích quốc gia và hiệu ứng khác biệt về không gian	99
Bảng 4.5.	Tác động của cải thiện kết nối trong giai đoạn 2009-2017	101
Bảng 4.6.	Tác động của cải thiện kết nối trong tương lai - Kịch bản 1	101
Bảng 4.7.	Tác động của cải thiện kết nối trong tương lai - Kịch bản 2	102
Bảng 5.1.	Dự toán chi phí đầu tư tương ứng theo hạng đường và địa hình ở Việt Nam	111
Bảng A.1.	Tóm tắt dữ liệu chính được sử dụng trong phân tích báo cáo	132
Bảng A.2.	Các yếu tố quyết định tham gia vào tiền lương phi nông nghiệp	139
Bảng A.3.	Các yếu tố quyết định thu nhập tiền lương	141

Trong bối cảnh thu nhập tăng, mức nghèo đói giảm xuống và sự tham gia sâu hơn vào chuỗi giá trị toàn cầu, Việt Nam đã được hưởng lợi rất nhiều từ việc có một nền kinh tế mở, môi trường đầu tư thuận lợi và kết nối tương đối tốt với khu vực và các nước khác trên thế giới. Trước những thách thức và mối đe dọa mới đối với quỹ đạo tăng trưởng thể hiện qua việc tăng cường bảo hộ quốc tế, nền kinh tế toàn cầu chững lại và biến đổi khí hậu – việc đảm bảo năng lực cạnh tranh của Việt Nam sẽ đòi hỏi phải thực hiện các chính sách và đầu tư để quốc gia này thích ứng cao nhất với môi trường toàn cầu đang thay đổi.

Báo cáo Phát triển Việt Nam (VDR) 2019: Việt Nam - Kết nối vì Phát triển và Thịnh vượng chung do các chuyên gia Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam và toàn cầu soạn thảo, trình bày một loạt các phân tích mới và nguyên bản cũng như phát triển nghiên cứu mới dựa trên nền tảng là hai báo cáo khác: *Việt Nam 2035: Hướng tới Thịnh vượng, Sáng tạo, Công bằng và Dân chủ* và *Báo cáo Phát triển Thế giới 2020: Giao dịch để phát triển trong kỷ nguyên của chuỗi giá trị toàn cầu*.

Báo cáo này trình bày tổng quan toàn diện các vấn đề kết nối ở Việt Nam sử dụng một bộ công cụ và phương pháp phân tích mới để cung cấp cho các nhà hoạch định chính sách và các bên liên quan quan trọng khác về các lựa chọn chính sách và chiến lược đầu tư nhằm hỗ trợ sự hội nhập của Việt Nam với thị trường toàn cầu và trong nước, tăng cường và thúc đẩy sự phát triển toàn diện về không gian, cùng với khả năng phục hồi.

Trong phần Kết luận, báo cáo trình bày một bộ chín khuyến nghị trọng tâm trong bốn lĩnh vực kết nối cần củng cố liên quan đến: (a) Hội nhập với thị trường toàn cầu; (b) Hội nhập tại thị trường nội địa; (c) Phát triển toàn diện về không gian và; (d) Nâng cao khả năng phục hồi.

Chúng tôi trân trọng cảm ơn sự hợp tác chặt chẽ giữa Ngân hàng Thế giới và Bộ Kế hoạch và Đầu tư, thông qua Viện Chiến lược Phát triển Việt Nam do ông Nguyễn Văn Vịnh, Phó Viện trưởng chủ trì. Chúng tôi trân trọng cảm ơn sự hỗ trợ tài chính của Chính phủ Ôxtrâyliya thông qua Chương trình Đối tác Chiến lược Ôxtrâyliya - Nhóm Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam giai đoạn 2 (ABP2).

Báo cáo này được công bố vào thời điểm vô cùng quan trọng khi Chính phủ Việt Nam đang xây dựng chiến lược phát triển mới cho 10 năm tới, thông qua Chiến lược phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2021-2030. Chúng tôi tin rằng những phát hiện trong báo cáo sẽ cung cấp những hiểu biết có giá trị về những thách thức trong vấn đề kết nối của Việt Nam và phương hướng để giải quyết chúng.

Victoria Kwakwa

Phó Chủ tịch

Khu vực Đông Á Thái Bình Dương

Ngân hàng Thế Giới

Lời cảm ơn

Báo cáo Phát triển Việt Nam 2019 là báo cáo phối hợp giữa các Ban Toàn cầu của Ngân hàng Thế giới, gồm các lĩnh vực Giao thông vận tải; Kinh tế vĩ mô, Thương mại và đầu tư; Tài chính, Năng lực cạnh tranh và Đổi mới; Nghèo đói và công bằng; Nông nghiệp, cũng như khu vực Đông Á và Thái Bình Dương của Ngân hàng Thế giới.

Nhóm tác giả chính dưới sự chỉ đạo của Jung Eun Oh (Chuyên gia kinh tế vận tải cao cấp), với sự hỗ trợ của Brian Mtonya (Chuyên gia kinh tế cao cấp), và bao gồm, theo thứ tự bảng chữ cái, Charles Kunaka (Chuyên gia chính của khu vực tư nhân), Mathilde Lebrand (Chuyên gia kinh tế), Obert Pimhidzai (Chuyên gia kinh tế cao cấp), Phạm Minh Đức (Chuyên gia kinh tế cao cấp), Roman Constantin Skorzus (Chuyên gia tư vấn) và Steven M. Jaffee (cựu Chuyên gia kinh tế nông nghiệp). Nhóm hỗ trợ cung cấp đầu vào cho báo cáo bao gồm Chiyu Niu (Chuyên gia tư vấn), Claire Honore Hollweg (Chuyên gia kinh tế cao cấp), Deborah Elisabeth Winkler (Chuyên gia tư vấn), Douglas Zhihua Zeng (Chuyên gia kinh tế cao cấp), Hoàng Anh Dũng (Chuyên gia vận tải cao cấp), Nguyễn Thị Xuân Thúy (Tư vấn), Martin Molinuevo (Chuyên gia cao cấp khu vực tư nhân), Raghav Pant (Nhà nghiên cứu cao cấp, Phân tích cơ sở hạ tầng Oxford), Xavier Espinet Alegre (Chuyên gia giao thông) và Yin Yin Lam (Chuyên gia vận tải cao cấp), theo thứ tự bảng chữ cái.

Hoàng Hồng Điệp (Tư vấn) và Nguyễn Cường (Tư vấn), Phan Công Đức (nhà địa lý học và chuyên gia giao thông) tham gia hỗ trợ nghiên cứu, thu thập và xử lý một khối lượng lớn dữ liệu không gian địa lý và tạo ra các bản đồ nhất quán trong toàn bộ báo cáo. Kara S. Watkins (Truyền thông KSW) biên tập, chỉnh sửa kỹ lưỡng để đảm bảo tính nhất quán và chính xác của báo cáo.

Nhóm nghiên cứu chân thành cảm ơn ý kiến nhận xét và đóng góp của Guangzhe Chen (Giám đốc cấp cao, Thực hành vận tải), Almud Weitz (Giám đốc Giao thông khu vực châu Á-Thái Bình Dương, Ngân hàng Thế giới), Hassan Zaman (Giám đốc khu vực phụ trách Tăng trưởng, Công bằng, Tài chính và Thể chế của Ngân hàng Thế giới), Deepak Mishra (Giám đốc Kinh tế vĩ mô, Thương mại và Đầu tư, Ngân hàng Thế giới), Irina Astrakhan (Trưởng Ban Tài chính, Cạnh tranh và Đổi mới, Khu vực Châu Á-Thái Bình Dương), Ousmane Dione (Giám đốc quốc gia Việt Nam), Achim Fock (cựu Giám đốc điều hành tại Việt Nam), Sebastian Eckardt (Chuyên gia kinh tế trưởng và cựu Trưởng nhóm chương trình tại Việt Nam) và Madhu Raghunath (cựu Trưởng nhóm chương trình tại Việt Nam).

Báo cáo được soạn thảo với sự cộng tác của Chính phủ Việt Nam, đặc biệt thông qua đầu mối tại Viện Chiến lược Phát triển Việt Nam (VIDS). Nhóm soạn thảo báo cáo đánh giá cao sự hỗ trợ và đóng góp quý báu của ông Nguyễn Văn Vịnh, Phó Viện trưởng, Ông Nguyễn Hữu Khánh, Bà Nguyễn Quỳnh Trang và các chuyên gia khác của VIDS.

Ngoài ra, báo cáo cũng nhận được ý kiến nhận xét và đóng góp tích cực của các bên liên quan bao gồm Bộ Kế hoạch và Đầu tư: Phòng Kinh tế Công nghiệp, Phòng Kinh tế Nông nghiệp, Vụ Quản lý Khu Kinh tế, Vụ Đổi mới và Phát triển doanh nghiệp, Cục Đầu tư Nước ngoài, Tổng cục Thống kê, Trung tâm Thông tin và Dự báo Kinh tế - Xã hội, Học viện Chính sách và Phát triển, Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương, Trung tâm Phân tích và Dự báo - VASS (Bộ Kế hoạch và Đầu tư); Tổng cục Hải quan Việt Nam (thuộc Bộ Tài chính); Bộ Giao thông Vận tải: Vụ Kế hoạch và Đầu tư, Vụ Giao thông vận tải, Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải, Tổng cục Đường bộ Việt Nam, Cục Đường thủy Nội địa Việt Nam, Cục Hàng hải Việt Nam, Cục Hàng không dân dụng Việt Nam, Cục Đường sắt Việt Nam; Bộ Công Thương: Vụ Khoa học và Công nghệ, Cục Công nghiệp Việt Nam, Cơ quan Ngoại thương, Viện Chiến lược và Chính sách Thương mại; Viện Nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công thương, và Viện Chính sách và Chiến lược Nông nghiệp, Trung tâm Nghiên cứu và Phát triển Hệ thống Nông nghiệp, Viện Khoa học Nông nghiệp Việt Nam (thuộc Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn); Đại học Ngoại thương, Đại học Kinh tế Quốc dân; Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam; Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam; và các công ty tư vấn bao gồm DEPOCEN, Viện nghiên cứu phát triển Mekong; và Công ty Mekong Economics cung cấp các số liệu đầu vào có giá trị.

Báo cáo được hoàn thành nhờ sự rà soát kỹ lưỡng của các Trưởng nhóm: Thomas Farole (Chuyên gia kinh tế trưởng), Somik V. Lall (Chuyên gia kinh tế học đô thị) và Gerald Paul Ollivier (Chuyên gia giao thông chính) tại Ngân hàng Thế giới và Robin Bednall (Bí thư thứ nhất) tại chính phủ Úc.

Nguyễn Thanh Hằng, Lê Thị Khánh Linh, Nguyễn Mai Trang, Ira Chairani Triasdewi hỗ trợ quá trình soạn thảo và phát hành; Lê Thị Quỳnh Anh và Nguyễn Hồng Ngân hỗ trợ và tư vấn về truyền thông.

Nhóm biên soạn báo cáo trân trọng cảm ơn Chính phủ Úc đã tài trợ trong khuôn khổ Chương trình Đối tác Chiến lược giữa Australia và Nhóm Ngân Hàng Thế Giới Tại Việt Nam Giai đoạn 2 trong công tác phân tích và xuất bản đối với một số chương nằm trong báo cáo này.

Giới thiệu nhóm tác giả

(Các tác giả được liệt kê theo thứ tự các chương báo cáo tương ứng)

JUNG EUN “JEN” OH là Chuyên gia kinh tế vận tải cao cấp tại Ngân hàng Thế giới. Với chuyên môn về kỹ thuật vận tải và kinh tế, Jen đã chủ trì một số dự án đầu tư và hỗ trợ kỹ thuật cho các quốc gia khác nhau ở Đông Nam Á, Trung Á, châu Phi cận Sahara và châu Âu, bao quát nhiều vấn đề của ngành giao thông. Jen từng là trưởng nhóm ban giao thông vận tải tại Việt Nam từ năm 2016 đến 2019, giám sát và điều phối một danh mục lớn các dự án do Ngân hàng Thế giới tài trợ trong lĩnh vực giao thông của Việt Nam, và dẫn dắt một số kiến thức về biến đổi khí hậu trong giao thông, kết nối giao thông, di chuyển đô thị và cơ sở hạ tầng tài chính. Jen có bằng thạc sĩ kinh tế và tiến sĩ về hệ thống giao thông, đồng thời là tác giả của nhiều báo cáo, bài báo và chương sách về kết cấu hạ tầng giao thông, dịch chuyển đô thị và chính sách kết cấu hạ tầng.

PHẠM MINH ĐỨC là Chuyên gia kinh tế cao cấp với hơn hai mươi năm kinh nghiệm làm việc tại Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam và các nước Đông Á và Thái Bình Dương khác, bao gồm Campuchia, Myanmar và Philippines. Ông chủ trì công việc phân tích; phối hợp đối thoại chính sách với chính phủ; và lập các báo cáo về hoạch định chiến lược, điều chỉnh cơ cấu, thương mại và khả năng cạnh tranh và quản lý doanh thu. Trọng tâm của ông gần đây là phát triển thương mại và chuỗi giá trị toàn cầu. Ông có bằng thạc sĩ quản trị kinh doanh của Đại học Illinois tại Champaign-Urbana.

CHARLES KUNAKA là Chuyên gia hàng đầu trong lĩnh vực tư nhân và Chuyên gia sản phẩm toàn cầu về kết nối và logistics tại Ngân hàng Thế giới. Charles giữ vai trò lãnh đạo một số hoạt động đầu tư và dự án về logistics và kết nối ở khu vực Đông và Nam Á và Châu Phi. Ngoài ra, Charles cũng là tác giả của nhiều ấn phẩm về nhiều chủ đề kết nối và logistics bao gồm hành lang thương mại và vận tải, dịch vụ vận tải đường bộ, logistics và Sáng kiến Vành đai và Con đường. Từ năm 2016 đến 2019, khi có trụ sở tại Singapore, Charles là Thư ký chung của Liên minh kết nối kết cấu hạ tầng toàn cầu, một sáng kiến G20 để chia sẻ kiến thức và kinh nghiệm nhằm thúc đẩy một chương trình nghị sự kết nối tích hợp và minh bạch trên toàn thế giới. Charles có bằng Thạc sĩ và Tiến sĩ về Nghiên cứu Giao thông tương ứng của Đại học Cranfield và Đại học College London.

ROMAN CONSTANTIN SKORZUS là nhà Địa lý học và Tư vấn tích cực cho Ngân hàng Thế giới. Ông đang làm việc cho nhóm đô thị Nam Á trong các dự án phát triển quản trị địa phương ở Sri Lanka và Bangladesh. Chuyên môn của ông là phân tích, giám sát và đánh giá không gian địa lý, cũng như phân tích kinh tế, chuỗi giá trị toàn cầu và chính sách thương mại. Roman cũng đang làm việc với vai trò tư vấn cho Viện nghiên cứu lúa gạo quốc tế ở Philippines, bao gồm phát triển kỹ thuật số và chiến lược công ty. Roman cũng đã làm việc trong Ban chính sách công của Tập đoàn Ayala, một trong những tập đoàn lớn nhất ở Philippines. Roman có bằng Thạc sĩ Chính sách công của Trường Chính sách công Lý Quang Diệu tại Đại học Quốc gia Singapore, bằng thạc sĩ về Địa tin học của Đại học Friedrich-Schiller Jena và bằng Cử nhân Địa lý của Đại học Humboldt ở Đức.

STEVEN JAFFEE là Chuyên gia kinh tế nông nghiệp hàng đầu tại Ban Nông nghiệp Toàn cầu của Ngân hàng Thế giới. Dự án nghiên cứu, chính sách và dự án đầu tư của ông đã hoạt động hơn 27 năm tại Ngân hàng Thế giới, mở rộng nhiều chủ đề bao gồm an ninh lương thực, an toàn thực phẩm, quản lý rủi ro nông nghiệp, chính sách nông nghiệp, phát triển chuỗi giá trị và thương mại và tuân thủ tiêu chuẩn. Ông đã có nhiều kinh nghiệm làm việc ở Châu Phi và Đông Nam Á. Gần đây, ông là trưởng nhóm biên soạn và xuất bản Báo cáo Vai trò cấp thiết của thực phẩm an toàn: Thúc đẩy tiến bộ ở các nước thu nhập thấp và trung bình. Trong vài năm qua, ông chủ trì các dự án nghiên cứu lớn của khu vực châu Á về an ninh lương thực và gạo, ô nhiễm nông nghiệp, chuyển đổi hệ thống lương thực, hệ thống lương thực đô thị và các biện pháp môi trường nông nghiệp trong các ngành xuất khẩu. Ông cũng chủ trì nghiên cứu Báo cáo phát triển Việt Nam VDR 2016 về chuyển đổi nền nông nghiệp Việt Nam. Ông có bằng cử nhân của Đại học Pennsylvania và bằng Tiến sĩ về kinh tế nông nghiệp tại Đại học Oxford.

BRIAN MTONYA là Chuyên gia kinh tế cao cấp Ngân hàng Thế giới trong lĩnh vực Tài chính, Cạnh tranh và Ban Đổi mới Toàn cầu. Brian làm việc tại văn phòng Hà Nội, Việt Nam, ông quản lý chương trình nghị sự cạnh tranh và đổi mới của Ngân hàng Thế giới cũng như hợp tác về các vấn đề hội nhập và tạo thuận lợi thương mại quốc tế. Brian cũng làm việc với khu vực Thái Bình Dương (Papua New Guinea) về các vấn đề liên quan đến việc tiếp cận tài chính và du lịch của các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Trước đây, ông đã làm việc tại một số quốc gia ở Nam và Đông Phi, quản lý các vấn đề liên quan đến lĩnh vực tài chính, thương mại và cạnh tranh ở Zambia và Malawi cũng như Viện Ngân hàng Thế giới ở Washington, DC, nơi ông tập trung vào thương mại xây dựng năng lực. Brian có bằng thạc sĩ kinh tế tại Đại học York ở Anh và là thành viên của Hubert H. Humphrey thuộc Chương trình Fulbright.

OBERT PIMHIDZAI là chuyên gia kinh tế cao cấp của Ban nghèo đói và công bằng toàn cầu của Ngân hàng Thế giới, lãnh đạo chương trình làm việc Thực hành tại Campuchia, Lào và Việt Nam. Kể từ khi gia nhập Ngân hàng Thế giới năm 2009, ông đã nghiên cứu chính sách tập trung vào phân tích nghèo đói, phúc lợi và công bằng, phân tích thị trường lao động, tạo việc làm cho thanh niên, đánh giá cung cấp dịch vụ và khảo sát theo dõi tài nguyên. Trọng tâm nghiên cứu hiện tại của ông là về dịch chuyển lao động và động lực nghèo đói, tác động của chính sách tài khóa, tác động phúc lợi của đầu tư kết cấu hạ tầng và thúc đẩy phát triển chuỗi giá trị trong cộng đồng dân tộc thiểu số. Ông có bằng tiến sĩ kinh tế tại Đại học Cape Town.

MATHILDE LEBRAND là chuyên gia kinh tế trong Văn phòng kinh tế trưởng kết cấu hạ tầng của Ngân hàng Thế giới. Bà đã làm việc về Sáng kiến Vành đai và Con đường, phát triển hành lang kinh tế và các chủ đề kết nối. Trước đây bà làm việc cho văn phòng kinh tế trưởng châu Âu và Trung Á và đóng góp cho một số nghiên cứu khu vực sắp tới. Nghiên cứu của bà tập trung vào địa lý kinh tế, giao thông, thương mại quốc tế, mạng lưới và kinh tế chính trị. Bà đã giảng dạy tại Đại học Montreal và đã làm việc tại Tổ chức Thương mại Thế giới ở Geneva. Bà là thành viên nghiên cứu tại Viện nghiên cứu kinh tế Ifo (CESifo). Bà có bằng tiến sĩ kinh tế tại Viện Đại học Châu Âu.

Danh mục từ viết tắt

EAEL	Tổn thất kinh tế hàng năm dự kiến
KKT	Khu kinh tế
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FERG	Nhóm đánh giá gánh nặng bệnh tật do lây truyền qua đường thực phẩm
FOL	Tỷ lệ sở hữu tối đa của NĐT nước ngoài
GHN	Giao Hàng Nhanh
GMS	Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng
GNI	Tổng thu nhập quốc dân
TCTK	Tổng Cục Thống kê
TP.HCM	Thành phố Hồ Chí Minh
IATA	Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế
ICD	Cảng cạn/cảng nội địa
CNTT&TT	Công nghệ thông tin và truyền thông
IFTI	Viện vận tải hàng hóa đa phương thức
KCN	Khu công nghiệp
CNTT	Công nghệ thông tin
IWT	Giao thông Đường thủy Nội địa
KPI	Chỉ số đo lường hoạt động chính
LPI	Chỉ số năng lực quốc gia về logistics
LSP	Nhà cung cấp dịch vụ logistics
Bộ NN & PTNT	Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn
MNC	Công ty đa quốc gia
Bộ GTVT	Bộ Giao thông Vận tải
MPAC	Kế hoạch Tổng thể Kết nối ASEAN
NTM	Các biện pháp phi thuế quan
OECD	Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế
PCB	Bảng mạch in
PPP	Sức mua tương đương
RCA	Lợi thế so sánh hiện hữu
RCP	Đường nồng độ khí nhà kính đại diện
RO-RO	Tàu RO-RO
SME	Doanh nghiệp nhỏ và vừa
TFI	Viện sáng lập Topica
TLC	Chi phí vận chuyển và logistics
UCC	Cơ sở gom xếp hàng hóa

US-BTA	Hiệp định thương mại song phương Hoa Kỳ - Việt Nam
VDR	Báo cáo Phát triển Việt nam
VHLSS	Khảo sát mức sống hộ gia đình Việt Nam
VLA	Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam
VLI	Viện nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam
VPA	Hiệp hội Cảng biển Việt Nam
VSIC	Hệ thống ngành kinh tế Việt Nam
WTO	Tổ chức Thương mại Thế giới

Hệ đo lường tiền tệ

Đơn vị tiền tệ — US\$

Hệ đo lường

Hệ mét

Số liệu gốc

Số liệu hàng XNK — 2009, 2016

Dữ liệu kinh tế vĩ mô — 2012

Dữ liệu điều tra dân số — 2012

Dữ liệu điều tra doanh nghiệp — 2012

Tỉ giá hối đoái

US\$1 năm 2016 = 22,500 vnd

US\$1 năm 2012 = 22,000 vnd

US\$1 năm 1999 = 14,000 vnd

Lạm phát đồng tiền

US\$1 năm 2016 = US\$1,5 Năm 1999

US\$1 năm 2016 = US\$1,05 Năm 2012

Báo cáo Phát triển Việt Nam (VDR) là một loạt các báo cáo chính sách và phân tích hàng đầu của Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam. Báo cáo VDR 2019 với chủ đề: Việt Nam - Kết nối vì Phát triển và Thịnh vượng chung, trình bày tổng quan toàn diện về các vấn đề kết nối ở Việt Nam và các phân tích nhằm đưa ra các khuyến nghị chính sách và chiến lược đầu tư để hỗ trợ Việt Nam hội nhập với thị trường toàn cầu và trong nước, kết nối không gian và khả năng hồi phục.

Hiện trạng của kết nối

Trên quy mô toàn cầu, Việt Nam là một trong những nền kinh tế mở nhất toàn cầu với tỷ lệ thương mại trên GDP là 190% trong năm 2018. Thông qua việc loại bỏ cả hàng rào thuế quan và phi thuế quan và thực hiện cam kết trong một số hiệp định thương mại khu vực, quốc gia này đã đạt được những thành tựu đáng kể trong tự do hóa thương mại. Việt Nam tiếp cận các đối tác thương mại lớn tại Đông Á, Bắc Mỹ và Châu Âu chủ yếu qua đường biển hoặc đường hàng không. Giao thương với các nước láng giềng giáp biên giới bị hạn chế và do đó giao dịch thương mại qua biên giới chỉ ở mức tối thiểu ngoại trừ biên giới phía bắc với Trung Quốc, nơi mà số lượng giao dịch tăng trưởng lớn trong những năm gần đây. Số lượng lớn giao dịch thương mại tập trung tại mười hai trong số bốn mươi tám cửa khẩu thương mại: hai sân bay, năm cảng biển và năm cửa khẩu đường bộ, chiếm khoảng 91% tổng giá trị thương mại trong năm 2016.¹ Khi thương mại phát triển, vấn đề tắc nghẽn tại và gần các cửa khẩu quốc tế và các điểm hải quan qua biên giới cũng bắt đầu xuất hiện và gia tăng. Ngoài các đối tác thương mại lớn hiện nay, các quan hệ thương mại khu vực và các sáng kiến về kết nối liên quan đến Việt Nam, bao gồm các nước láng giềng Đông Nam Á, các quốc gia tham gia “Sáng kiến Vành đai và Con đường”, Nam Á - đặc biệt là phần lãnh thổ Ấn Độ - giúp cho các mối quan hệ thương mại phát triển nhanh chóng.

Trong khi đó, mạng lưới giao thông Việt Nam đã được mở rộng đáng kể trong những thập kỷ qua trong đó đáng chú ý nhất là việc mở rộng mạng lưới đường bộ. Tổng chiều dài của mạng lưới đường bộ, trừ đường làng, đạt hơn 300.000 km tính đến năm 2016, bao gồm khoảng 1.000 km đường cao tốc - hệ thống đường thu phí cho phép giám sát đầy đủ tình hình giao thông trên đường. Việt Nam có một mạng lưới đường thủy tự nhiên rộng lớn, bao gồm gần 16.000 km đường thủy và có lưu lượng giao thông khá lớn quanh khu vực đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long. Tuy nhiên, chỉ có khoảng 2.600 km đường thủy có thể đáp ứng yêu cầu đi lại của các xà lan có trọng tải lớn hơn 300 tấn; kết cấu hạ tầng bến bãi tại hầu hết các cảng thủy nội địa còn thô sơ. Đường sắt Việt Nam có tuổi thọ hàng thế kỷ chủ yếu là đường ray đơn, không dùng điện, vẫn không thay đổi trong nhiều thập kỷ qua với vốn đầu tư rất hạn chế.

Việt Nam có hệ thống cảng biển rộng lớn, bao gồm 45 cảng và gần 200 bến. Sản lượng hàng hóa qua đường biển tiếp tục tăng, bao gồm cả hàng vận tải nội địa và vận tải đường biển tuyến ngắn. Một số cảng biển quan trọng đang hoạt động ở mức gần hoặc hết công suất, trong khi khả năng mở rộng

hoặc tăng công suất là rất khó do đô thị hóa đã giới hạn diện tích. Sự tắc nghẽn giao thông xung quanh cảng này và dọc theo các tuyến quốc lộ kết nối với cảng đang trở nên trầm trọng hơn, gây ra sự chậm trễ trong việc di chuyển hàng hóa và ảnh hưởng tiêu cực đến sự di chuyển trong đô thị của các thành phố lớn. Ngành hàng không Việt Nam đã chứng kiến sự tăng trưởng nhanh chóng trong những năm gần đây, vận tải hàng không đã tăng trưởng với tốc độ trung bình 10,8% mỗi năm trong giai đoạn 2009 đến 2017. Mặc dù tầm quan trọng của vận tải hàng không ngày càng tăng, chiếm khoảng 25% giá trị xuất nhập khẩu của Việt Nam, nhưng kết cấu hạ tầng vẫn còn hạn chế. Chỉ có bốn trong số 22 sân bay tại Việt Nam có ga hàng hóa riêng và hai sân bay có trung tâm logistic tại chỗ.

Mặc dù thành công đáng kể, nhưng Việt Nam vẫn còn phải đối mặt với nhiều thách thức về vấn đề kết nối. Chất lượng và mức độ phát triển của kết cấu hạ tầng giao thông không đồng đều trên cả nước; một số hành lang thương mại quan trọng và các cửa ngõ quốc tế đang ngày càng tắc nghẽn trong khi một số khác thì không tận dụng được khả năng; dịch vụ logistics kém phát triển, đặc biệt là phân khúc phục vụ thị trường trong nước. Thiên tai và các mối nguy hiểm khác ngày càng gia tăng ảnh hưởng đối với kết cấu hạ tầng và cách thức kinh doanh của đất nước. Trước những thách thức vô cùng phức tạp, trong báo cáo này chúng tôi nghiên cứu mối liên kết giữa kết nối và mục tiêu phát triển quan trọng của Việt Nam – đó là hội nhập, sự phát triển toàn diện và khả năng phục hồi.

Hội nhập thị trường toàn cầu

Thương mại Việt Nam tăng trưởng cùng với sự hội nhập ngày càng sâu rộng và tham gia vào các chuỗi giá trị toàn cầu. Cuộc cách mạng về công nghệ thông tin và truyền thông, việc giảm chi phí vận chuyển và liên lạc đã lan tỏa từ các nước phát triển sang các nước đang phát triển và tạo ra chuỗi giá trị toàn cầu. Việt Nam là nước tham gia tích cực vào chuỗi giá trị toàn cầu, và được hưởng lợi từ việc tạo ra nhiều việc làm cũng như hiểu biết lẫn nhau khi tham gia vào nền sản xuất của các tập đoàn đa quốc gia.

Chúng tôi cho rằng, Việt Nam sẽ được hỗ trợ lớn khi tham gia vào thị trường toàn cầu thông qua chiến lược kết nối, và như vậy, khi thực hiện phân tích không gian có thể giải quyết những câu hỏi sau đây:

- Có các lĩnh vực cụ thể hoặc chuỗi giá trị cần phải được tập trung vào?
- Một số chuỗi giá trị phụ thuộc nhiều hơn vào kết nối vận chuyển và logistics hơn những chuỗi khác?
- Những hành lang quan trọng nào Việt Nam mong muốn cải thiện để tăng khả năng cạnh tranh thương mại?

Phân tích này dẫn đến việc xác định hành lang vận chuyển cho chuỗi giá trị quan trọng trong chín chuỗi giá trị, chiếm hơn 70% tổng giá trị xuất khẩu của Việt Nam.² Những hành lang quan trọng đó tập trung tại (a) xung quanh các trung tâm kinh tế lớn nhất Hà Nội và TP.HCM, kết nối các tỉnh lân cận tham gia chuỗi giá trị, (b) giữa khu vực đồng bằng sông Cửu Long và TP.HCM, (c) giữa Hà Nội và biên giới phía bắc giáp Trung Quốc, (d) dọc theo các tỉnh duyên hải bắc-nam và (e) giữa miền Trung – Tây Nguyên và các tỉnh phía nam. Đảm bảo chất lượng của kết cấu hạ tầng và các dịch vụ logistics cần thiết dọc theo các hành lang này sẽ giúp giảm chi phí thương mại và vận chuyển liên quan đến các chuỗi giá trị, điều rất quan trọng đối với khả năng cạnh tranh xuất khẩu của Việt Nam.

Thương mại quốc tế Việt Nam chủ yếu được tiến hành tại một số ít sân bay, cảng biển và các cửa khẩu đường bộ trọng yếu. Với sự gia tăng nhanh chóng của hàng không, nhiều bên liên quan đang ngày càng quan tâm đến năng lực hoạt động và cũng như khả năng hữu hình tại các sân bay quan trọng. Hai cảng biển có vị trí thống lĩnh trong lịch sử tại Thành phố Hồ Chí Minh và Hải Phòng đang hoạt động gần hết công suất và các tuyến đường kết nối đến khu vực này đang bị tắc nghẽn, ùn ứ. Đồng thời, các cảng nước sâu khá mới mẻ trong cụm cảng Vũng Tàu và Lạch Huyện tạo cơ hội gom hàng hóa, thu hút các tàu lớn, do đó giảm chi phí và thời gian vận chuyển. Đầu tư vào kết nối nội địa là rất quan trọng cho sự thành công của các cảng này. Những thách thức xung quanh các cửa ngõ quốc tế - hạn chế về năng lực, tắc nghẽn và sự bất hợp lý giữa cung và cầu – cho thấy sự cần thiết phải tư duy về mạng lưới trong việc lập kế hoạch và phát triển các cửa ngõ thương mại, loại bỏ quy hoạch phi tập trung hiện tại, theo đó chính quyền các địa phương cạnh tranh để sở hữu các cửa khẩu chính.

Các cụm kinh tế ở Việt Nam, dưới dạng các khu công nghiệp hoặc khu kinh tế, thường được phát triển xung quanh các hành lang chính, gần các cửa khẩu quốc tế quan trọng hoặc xung quanh các khu vực đô thị lớn. Thành công của các cụm này, được đo lường về mặt thu hút đầu tư và số việc làm được tạo ra, bị ảnh hưởng bởi tính kết nối cùng với các yếu tố khác. Khi Việt Nam phát triển mạng lưới giao thông tốc độ cao công suất lớn, như Đường cao tốc Bắc Nam, và do đó rút ngắn khoảng cách kinh tế trên cả nước, các nút giao thông mới có thể là ứng viên tiềm năng cho các cụm kinh tế trong tương lai. Do đó, trong tương lai, đầu tư vào kết cấu hạ tầng của liên kết chính nên phối hợp chặt chẽ với kế hoạch sử dụng đất để khuyến khích phát triển vùng xung quanh các nút giao thông có giá trị đối với các hoạt động năng suất cao. “Vùng trọng điểm kinh tế” cũng được tạo ra dọc theo các hành lang mới này.

Hội nhập thị trường trong nước

Người dân Việt Nam ngày càng giàu hơn với cuộc sống sôi động hơn. Tầng lớp “người tiêu dùng”, chi tiêu từ 5,50 đô la trở lên mỗi người mỗi ngày, đang tăng lên nhanh chóng, từ khoảng 49% trong năm 2010 lên hơn 70% vào năm 2016. Khoảng 89% cư dân thành thị thuộc tầng lớp tiêu dùng, trong khi ở nông thôn con số này chỉ khoảng 66%. Nhóm mới nổi này tiêu dùng nhiều hơn, và đa dạng hơn về hàng hóa và dịch vụ so với nhóm người nghèo hơn. Những thay đổi như vậy trong mô hình tiêu dùng là kết quả của việc tăng mạnh về thu nhập, có nghĩa là những thay đổi được diễn ra ở đâu, như thế nào và với chi phí gì.

Việt Nam phải đối mặt với các vấn đề thực phẩm phức tạp liên quan đến việc cung cấp, phân phối và đảm bảo chất lượng cho thực phẩm tươi sống. Mặc dù nhu cầu của người tiêu dùng đối với thực phẩm tươi sống tăng nhanh, đặc biệt là ở khu vực thành thị, nhưng kênh cung ứng và phân phối lại rất ít thay đổi: người tiêu dùng vẫn chủ yếu mua sắm tại các chợ truyền thống, chuỗi thực phẩm bị phân mảnh và vận chuyển thực phẩm vẫn còn kém phát triển. Nhu cầu ngày càng tăng đối với thực phẩm tươi sống kết hợp với các phương pháp di chuyển và phân phối thực phẩm truyền thống lâu quá cũ kỹ đã dẫn đến hao hụt đáng kể, thực phẩm không an toàn, tác động xấu đến môi trường và đe dọa sức khỏe cộng đồng. Để phát triển chuỗi thực phẩm hiệu quả, bền vững và an toàn, chính quyền thành phố của Việt Nam cần phải rà soát kỹ lưỡng kết cấu hạ tầng thị trường và cải thiện về quản lý xung quanh chuỗi thực phẩm thông qua sự phối hợp điều tiết. Việc tạo ra nhu cầu về nguồn thực phẩm an toàn và có thể truy xuất nguồn gốc là rất quan trọng, thông qua việc nâng cao nhận thức của người tiêu dùng và xây dựng niềm tin vào hệ thống. Yêu cầu cao hơn có nghĩa là sẵn sàng chi trả cao hơn cho nguồn

thực phẩm an toàn hơn, từ đó sẽ tạo ra nhu cầu cao hơn về các dịch vụ vận chuyển và logistics hoàn hảo đối với thực phẩm, ví dụ như dây chuyền vận chuyển và lưu trữ kho lạnh.

Liên quan đến những lo ngại cụ thể ở trên xung quanh chuỗi thực phẩm, các nhà cung cấp dịch vụ logistics của Việt Nam, đặc biệt là các nhà cung cấp dịch vụ thị trường nội địa, vẫn có quy mô nhỏ và họ còn nhiều cơ hội để nắm bắt các công nghệ để nâng cao hiệu quả. Ngành vận tải đường bộ, một trong những phân khúc quan trọng nhất trong lĩnh vực logistics, rất phân tán với khoảng một nửa số doanh nghiệp có doanh thu hàng năm khoảng 0,5 triệu US\$. Trong một cuộc khảo sát quốc gia, các doanh nghiệp vận tải cho biết khoảng 60-70 phần trăm thời gian phương tiện của họ phải quay về xe không. Môi giới phi tài sản và dịch vụ trung gian kém phát triển, tự động hóa và sử dụng công nghệ còn hạn chế. Những điều này càng hạn chế khả năng của ngành vận tải đường bộ để tập kết chuyên chở hàng hóa một cách hiệu quả.

Kết hợp tình trạng của các dịch vụ logistics và xu hướng mới nổi của thương mại điện tử mang đến những thách thức mới trong kết nối. Thương mại điện tử đang phát triển nhanh chóng tại Việt Nam và mang đến cơ hội phát triển, vì nó có thể cải thiện năng suất và giảm chi phí tìm kiếm và giao dịch cho cả người sản xuất và người tiêu dùng. Lĩnh vực này vẫn đang ở giai đoạn đầu của sự tăng trưởng và bị chi phối bởi các doanh nghiệp vừa và nhỏ, và do đó cần phải tạo ra một môi trường thuận lợi cho ngành này. Cùng với tất cả các lợi ích tiềm năng của nó, thương mại điện tử cũng mang đến những thách thức, như nhu cầu ngày càng tăng đối với các loại dịch vụ logistics mới, liên quan đến kết nối nhận hàng và giao hàng tận nơi (Door to door), giao hàng chặng cuối (last-mile) và kho lưu trữ nội đô có thể đáp ứng yêu cầu. Tất cả những điều này là những thách thức đối với thành phố đang phát triển nhanh, đông đúc ở Việt Nam, và cũng cần giải quyết các vấn đề xung đột về di chuyển trong đô thị trong việc đi lại hàng ngày. Xem xét nhu cầu của các bên liên quan trong vấn đề cạnh tranh, giải quyết nhu cầu vận tải tại các thành phố lớn hầu hết đã bị ùn tắc ở Việt Nam đặt ra những thách thức lớn. Điều này đòi hỏi các giải pháp sáng tạo và phức tạp liên quan đến các bên khác nhau như người dân đi lại trong đô thị, chủ hàng, doanh nghiệp ở khu vực thành thị, nhà cung cấp dịch vụ vận tải.

Giao hàng chặng cuối (Last-Mile)

Việt Nam đã đạt được thành tựu đáng kể trong việc tiếp cận đến mọi con đường có thể sử dụng trong mọi điều kiện thời tiết, kết nối hơn 10.000 trung tâm xã. Tuy nhiên, sự chênh lệch về không gian trên cả nước là rất lớn. Vẫn còn những vùng đất xa xôi rất hạn chế cơ hội kinh tế ngoài việc sinh hoạt. Tỷ lệ nghèo (dựa trên chuẩn nghèo của WG-GSO) năm 2016 dao động từ khoảng một phần trăm ở khu vực Đông Nam đến 24 phần trăm và 28 phần trăm tương ứng ở khu vực Tây Nguyên và miền núi phía Bắc. Thu nhập hộ gia đình trung bình thấp hơn và hộ nghèo tập trung nhiều hơn ở các khu vực vùng sâu vùng xa và mật độ dân số thấp của Việt Nam - nơi cơ hội sản xuất bị hạn chế. Việc hạn chế tiếp cận tới các cơ hội phi nông nghiệp dẫn tới phần lớn sự khác biệt về thu nhập giữa các khu vực, phản ánh sự thay đổi về không gian trong cơ cấu kinh tế trong nước. Thu nhập trung bình ở các xã miền núi thấp hơn, đặc biệt là tiền trợ cấp phi nông nghiệp, kinh doanh hộ gia đình và các loại kiều hối.

Để hiểu và định lượng mối quan hệ giữa kết nối và kết quả kinh tế ở cả cấp hộ gia đình và cấp xã, chúng tôi giới thiệu và tính toán chỉ số tiếp cận thị trường, một chỉ số tổng hợp phản ánh chi phí vận tải giữa các địa điểm tiêu thụ và sản xuất ở tất cả các khu vực giao dịch tiềm năng. Các xã quanh Hà Nội

và Thành phố Hồ Chí Minh, khả năng tiếp cận thị trường lớn hơn đáng kể, tuy nhiên, đã được cải thiện cho tất cả các xã từ năm 2009 đến 2017. Phân tích của chúng tôi cho thấy tiếp cận thị trường có mối tương quan rất mạnh với việc tiếp cận các cơ hội phi nông nghiệp ở các khu vực bị tụt hậu, mạnh mẽ hơn so với khu vực dân tộc thiểu số. Liên quan đến việc phụ nữ tham gia vào khu vực lương cao hơn nam giới, cải thiện tiếp cận thị trường cũng giảm thiểu nhược điểm của mật độ dân số thấp, nếu bật tiềm năng tiếp cận thị trường được cải thiện để giảm chênh lệch về giới khi tham gia vào công việc hưởng lương. Phân tích cho thấy những cải thiện về kết cấu hạ tầng giao thông làm tăng khả năng tiếp cận thị trường, từ đó tăng lương và thu hút nhiều dân số hơn.

Trong thập kỷ qua, thời gian đi lại và chi phí vận chuyển từ hầu hết các địa phương của Việt Nam đến các khu vực đô thị lớn và các cửa ngõ quốc tế đã giảm đáng kể, nhờ mở rộng mạng lưới giao thông và cải thiện điều kiện đường xá. Trong giai đoạn 2009-2017, những cải thiện về kết nối đã nâng cao phúc lợi quốc gia và thu nhập thực tế cho tất cả các xã. Lợi ích phúc lợi đến từ sự gia tăng thương mại nội địa giữa các địa phương do giảm thời gian đi lại. Sự cải thiện kết nối trong giai đoạn 2009-2017 đã làm chậm tốc độ tập trung hóa công nhân ở hai đô thị chính và mang lại lợi ích cho các vùng xa hơn ở Tây Bắc và các tỉnh duyên hải.

Chúng tôi cũng đã đánh giá tác động tiềm năng của việc cải thiện kết nối trong tương lai đối với thu nhập thực tế và bất bình đẳng theo không gian quốc gia, theo hai kịch bản: một là kịch bản tập trung vào nâng cấp hoặc cải tạo quốc lộ hầu hết ở các vùng xa xôi và gần các điểm cửa khẩu biên giới, và hai là kế hoạch hoàn thành đường cao tốc Bắc Nam. Kết quả cho thấy thu nhập thực tế quốc gia sẽ tăng theo cả hai kịch bản, do khả năng tiếp cận thị trường trong nước được cải thiện và hội nhập tốt hơn với các cơ hội thương mại toàn cầu. Các tác động về thu nhập sẽ lớn hơn đối với đường cao tốc Bắc Nam mặc dù các khoản đầu tư này có thể làm xấu đi sự bình đẳng theo không gian. Cả hai kịch bản này đều ước tính rằng sự bất bình đẳng sẽ giảm đi mà không có rào cản đối với sự dịch chuyển lao động, tức là, người lao động có thể tự do di chuyển tìm kiếm các cơ hội kinh tế tốt hơn thông qua cải thiện kết nối.

Xây dựng khả năng phục hồi

Mạng lưới giao thông rộng khắp Việt Nam phải đối mặt với nhiều mối nguy hiểm khác nhau, bao gồm sạt lở, lũ lụt (sông), bão và lũ quét, trong đó cường độ và tần suất đang gia tăng do biến đổi khí hậu. Việt Nam được xếp hạng cao như một điểm nóng thiên tai của hai hay nhiều hiểm họa phức hợp, với 60% diện tích đất liền và 71% dân số chịu rủi ro; điều này có thể dẫn đến thiệt hại tài sản trung bình hàng năm lên tới 1,5% GDP và tổn thất trong tiêu dùng lên tới 2% GDP. Những mối nguy hiểm cực đoan có thể trầm trọng hơn do biến đổi khí hậu.

Các cảng biển, sân bay và cảng thủy nội địa chính của Việt Nam cũng nằm trong tình trạng tương tự bởi các hiểm họa thiên nhiên và có nguy cơ bị gián đoạn các tuyến luồng chính, bởi tần suất sự kiện thiên tai cực đoan trở nên thường xuyên hơn do biến đổi khí hậu. Các tác động kinh tế tiềm ẩn do gián đoạn bởi các hiểm họa tự nhiên là rất đáng kể, làm tăng chi phí vận chuyển do việc định tuyến lại và cắt giảm sản xuất do liên kết đầu vào đầu ra của hàng hóa di chuyển trên tuyến bị ảnh hưởng. Một số liên kết giao thông, có lưu lượng vận tải đáng kể nhưng ít có khả năng định tuyến lại, ước tính sẽ phải chịu tổn thất kinh tế nếu bị thiên tai tàn phá lên tới 20 triệu đô la Mỹ - một giá trị lớn hơn nhiều lần so với việc xây dựng lại.

Phân tích của chúng tôi chỉ ra rằng các khoản chi phí trả trước để nâng cấp và phục hồi các tài sản hiện có, tập trung vào các khoản đầu tư quan trọng về mặt kinh tế, là điều hợp lý. Các khoản đầu tư để đối phó khí hậu cho một số liên kết giao thông quan trọng nhất sẽ mang lại lợi ích trong việc tránh được sự gián đoạn và các tổn thất kinh tế - vượt xa chi phí họ đã bỏ ra. Biến đổi khí hậu trong tương lai nhưng xác định được nhiều khoản đầu tư hợp lý, thì lợi ích mang lại sẽ lớn hơn tác động chịu ảnh hưởng tiêu cực từ biến đổi khí hậu.

Chúng tôi nhận thấy rằng vận tải đa phương thức có thể là một chiến lược bền vững trong đó yếu tố ít phụ thuộc vào một phương thức sẽ làm giảm tổn thất kinh tế có thể xảy ra. Tuy nhiên, xây dựng kết nối đa phương thức thực sự là một nhiệm vụ đầy thách thức đòi hỏi phải cải thiện cơ sở hạ tầng, khung pháp lý, ưu đãi đối với thị trường và phát triển dịch vụ logistics. Hiện tại, những vướng mắc chính của Việt Nam để đạt được kết nối đa phương thức hiệu quả chính là (a) sự thiếu tự động hóa trong vận tải đường thủy nội địa, (b) mặc dù có tiềm năng nhưng các cảng thủy nội địa vẫn kém phát triển với liên kết nghèo nàn và thiết bị xử lý hàng hóa thô sơ, (c) tiềm năng vận chuyển bị hạn chế cả về kết cấu hạ tầng và cấu trúc thị trường. Để vượt qua những khó khăn đó đòi hỏi những nỗ lực phối hợp giữa nhiều bên liên quan.

Để vấn đề kết nối của Việt Nam trở nên tốt hơn, chúng tôi đề xuất các hành động cụ thể xung quanh chín khuyến nghị chính:

1: Thay đổi quan điểm về giao thông và không gian để hỗ trợ các chuỗi giá trị quan trọng.

Mức độ quan trọng của các chuỗi giá trị cần được thông tin minh bạch để xây dựng chiến lược đầu tư và lập kế hoạch cho giao thông, để có thể phục vụ tốt nhất cho Việt Nam hội nhập hơn nữa với các thị trường toàn cầu. Hiện nay, thông tin thương mại, đặc biệt là về chuỗi giá trị, hiếm khi được sử dụng trong việc ra quyết định đầu tư kết cấu hạ tầng hoặc xây dựng chính sách. Để tạo ra các thông lệ như vậy, toàn bộ hệ sinh thái của các mối liên kết thương mại và vận tải cần được xây dựng, bao gồm cả việc thu thập một cách có hệ thống các dữ liệu thương mại và vận tải có liên quan, một hệ thống mà dữ liệu đó được hợp nhất và phân tích, và các kết quả phân tích có ảnh hưởng rõ rệt trong quá trình lập kế hoạch và ra quyết định đầu tư. Những nỗ lực không ngừng của Bộ Giao thông Vận tải (Bộ GTVT) để thiết lập Hệ thống thống kê về logistics Việt Nam cần được xây dựng và hoàn thiện thêm.

2: Sắp xếp lại mạng lưới các cửa khẩu quốc tế. Việt Nam cần giải quyết các vướng mắc về năng lực, tắc nghẽn và mất cân đối cung cầu tại các cửa ngõ quốc tế, đồng thời mang đến sự linh hoạt phù hợp với cấu trúc phát triển của thương mại. Khi thương mại Việt Nam phát triển, năng lực các cửa khẩu quốc tế lớn nhất cũng trở nên hạn chế, trong khi một số cửa khẩu phải đối mặt với các vấn đề nghiêm trọng về kết nối trong nội địa. Để giải quyết những thách thức này, Việt Nam cần phát triển hơn nữa các cửa khẩu mới có năng lực và hiệu quả cao hơn (trong trường hợp sân bay Long Thành và cảng Lạch Huyện theo kế hoạch), đồng thời cải thiện sự phối hợp giữa chính quyền trung ương và địa phương trong việc đảm bảo kết nối nội địa của các cửa khẩu chính. Hơn nữa, chúng tôi cũng khuyến nghị xem xét các cửa ngõ quan trọng này theo tính chất mạng lưới và không khuyến khích cạnh tranh lãng phí giữa các địa phương khác nhau. Thống nhất giữa các cửa ngõ với cấu trúc và khả năng phục vụ các tàu lớn, được hỗ trợ thêm bởi dịch vụ vận chuyển nội địa và kết nối tốt trong đất liền, có lợi cho các nhà nhập khẩu, xuất khẩu và chủ hàng, vì việc sắp xếp này có thể giảm phần lớn thời gian vận chuyển và giảm chi phí thương mại của các đối tác thương mại lớn ở Việt Nam.

3: Tạo ra các vùng kinh tế trọng điểm dọc theo hành lang mới. Việc phát triển kết cấu hạ tầng kết nối tốc độ cao công suất lớn của Việt Nam mang đến cơ hội giảm khoảng cách kinh tế trên và tạo ra các vùng kinh tế trọng điểm. Kết quả này hoàn toàn có thể đạt được thông qua việc cho phép phát triển có mục tiêu các nút vận chuyển có giá trị cao, được tạo ra xung quanh kết cấu hạ tầng mới, ví dụ như đường cao tốc. Các cụm kinh tế Việt Nam như khu công nghiệp (IP) và khu kinh tế (EZ) là công cụ tích tụ kinh tế; tuy nhiên, dấu hiệu cho thấy một vài khu đang ở mức quá tải sẽ làm giảm lợi nhuận nếu vẫn tiếp tục tập trung cao hơn nữa. Các kế hoạch sử dụng đất xung quanh các kết cấu hạ tầng kết nối quốc gia quan trọng này, thuộc trách nhiệm của chính quyền địa phương, nên được phối hợp để đưa ra ưu đãi đối với việc sử dụng đất ở mật độ có thể tạo ra việc làm và mang lại hiệu quả từ việc kết nối tốt.

4: Nâng cấp kết nối mềm để phục vụ thị trường trong nước. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics (LSP) của Việt Nam rất phân tán và quy mô nhỏ: ví dụ, một cơ sở vận hành xe tải trung bình ở Việt Nam sử dụng ba lao động và tạo ra doanh thu hàng năm khoảng 0,5 triệu USD. Trong khi các LSP phục vụ khu vực đầu tư nước ngoài (FDI) đang mở rộng và ngày càng hoàn hảo, thương mại nội địa vẫn chủ yếu được phục vụ bởi các dịch vụ sơ sài. Người tiêu dùng thành thị ngày càng tăng, ngày càng đòi hỏi các dịch vụ tiêu chuẩn cao bên cạnh giá cả, như an toàn, đúng giờ, đảm bảo độ tươi ngon và có thể truy xuất nguồn gốc của hàng hóa, đây chính là thời điểm thích hợp để tăng trưởng LSP phục vụ thị trường nội địa. Chính phủ có thể hỗ trợ sự phát triển đó bằng cách thúc đẩy khu vực tư nhân, tạo ra một môi trường pháp lý hợp lý, thực thi các tiêu chuẩn và thúc đẩy người tiêu dùng ủng hộ thị trường cạnh tranh. Điều này hoàn toàn có thể được thực hiện thông qua việc nâng cao nhận thức về chuỗi thực phẩm an toàn, sử dụng các chính sách để hỗ trợ nâng cao LSP và đưa vào các công nghệ mới, khuyến khích tạo ra các dịch vụ môi giới và trung gian, bao gồm cả cung cấp dịch vụ logistics bên thứ ba hay logistics theo hợp đồng (3PL) hoặc cung cấp dịch vụ logistics thứ tư hay logistics chuỗi phân phối (4PL).

5: Rà soát kết cấu hạ tầng và dịch vụ logistics tại các thành phố. Các thành phố của Việt Nam nên nâng cấp, trong đó vài trường hợp cần di dời. Cơ sở hạ tầng, chủ yếu là lỗi thời và ở dạng truyền thống (ví dụ, chợ sản phẩm tươi sống). Hiện nay, với một vài ngoại lệ, các vấn đề về nhu cầu, rủi ro và hiệu suất của hệ thống thực phẩm và các hoạt động tiêu dùng đô thị khác không được đưa vào quy hoạch sử dụng đất đô thị, dịch vụ logistics, quản lý môi trường hoặc quản trị đô thị nói chung. Và, trong hầu hết các chiến lược và kế hoạch nông nghiệp, các thành phố được xác định là điểm cuối cho tiêu dùng, nhưng không phải là người đóng vai trò có trách nhiệm trong việc quản trị chuỗi cung ứng bao gồm cả thực phẩm. Hơn nữa, việc xem xét về vận tải trong đô thị thường bị bỏ qua trong thực tiễn quy hoạch giao thông hiện nay ở các khu vực đô thị lớn. Các cơ sở logistics thuộc nhiều cấp bậc khác nhau, chẳng hạn như kho container nội địa, cơ sở xử lý hàng hóa tại các điểm kết nối liên đô thị quan trọng (ví dụ: ga đường sắt, sân bay nội địa và cảng), trung tâm phân phối đô thị và kho trong khu vực đô thị, nên được đưa vào nội dung của quá trình lập kế hoạch giao thông chính thức, để đảm bảo vận chuyển hàng hóa hiệu quả cho các doanh nghiệp và người tiêu dùng, và không ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường và các hoạt động khác.

6: Kết nối giữa vùng mật độ thấp với thị trường. Việt Nam nên tiếp tục đẩy mạnh kết nối cho các vùng xa và mật độ thấp của đất nước,³ để giảm khoảng cách kinh tế và cải thiện khả năng tiếp cận thị trường cho tất cả các địa phương, bằng cách kết nối chúng với các hành lang kinh tế chính thay vì với các địa phương lân cận mật độ thấp tương tự. Phân tích thực tế của chúng tôi chứng minh rõ ràng

rằng kết nối mang lại nhiều cơ hội việc làm hơn, tiền lương cao hơn, cơ hội tốt hơn để tham gia vào thương mại trong nước và quốc tế, và do đó cải thiện phúc lợi. Chúng tôi cũng nhận thấy rằng kết nối có thể bù đắp các tác động tiêu cực của mật độ thấp đến tiềm năng việc làm và tiền lương, và do đó, việc cung cấp kết nối thậm chí còn quan trọng hơn đối với các xã mật độ thấp trong nước.

7: Bổ sung kết nối với các hỗ trợ kinh tế và xã hội. Việt Nam nên sử dụng các chính sách bổ sung như hạ thấp các rào cản đối với việc dịch chuyển lao động và cung cấp dịch vụ toàn diện vào chất lượng giáo dục và y tế, song song với các khoản đầu tư và chính sách để cải thiện kết nối. Phân tích của chúng tôi cho thấy rằng khi không có ràng buộc đối với di chuyển lao động, kết nối được cải thiện sẽ làm giảm bất bình đẳng theo không gian. Bằng cách tạo điều kiện cho người dân tự do chuyển tới các địa điểm có cơ hội việc làm tốt hơn và mức lương cao hơn một phần nhờ vào khả năng kết nối tốt hơn, toàn bộ nền kinh tế có thể tối đa hóa lợi ích của việc kết nối được cải thiện. Ở cấp độ hộ gia đình, tiếp cận thị trường tốt có mối tương quan chặt chẽ với kết quả kinh tế tích cực (chiếm 30-34% khoảng cách trong việc làm phi nông nghiệp ở các vị trí địa lý và dân tộc khác nhau), phần còn lại của khoảng cách này được hiểu là các yếu tố như trình độ học vấn, nguồn lực và tài nguyên liên quan đến nông nghiệp. Do đó, để tăng phúc lợi toàn diện cho mọi người dân ở Việt Nam, việc cải thiện kết nối nên đi kèm với các chính sách bổ sung.

8: Đầu tư vào khả năng phục hồi thông minh, dựa trên mức độ quan trọng và rủi ro. Việt Nam nên xây dựng các kết nối bền vững và đáng tin cậy trước cường độ và tần suất của các mối nguy hại tự nhiên ngày càng tăng. Phân tích của chúng tôi ước tính thiệt hại kinh tế đáng kể có thể xảy ra đối với liên kết các kết cấu hạ tầng khi có các mối hiểm họa thiên nhiên, xem xét không chỉ chi phí phục hồi thiệt hại mà còn ảnh hưởng trên toàn nền kinh tế trên toàn bộ chuỗi giá trị do sự gián đoạn dòng chảy thương mại. Các liên kết giao thông quan trọng bám dọc theo các tuyến đường ven biển, khu vực miền núi hoặc địa hình dễ bị lũ lụt, và do đó rất dễ bị hư hỏng khi phải đối mặt với các vấn đề khí hậu khác nhau. Do đó, cần thiết lập các khoản đầu tư trước hợp lý để tăng cường khả năng phục hồi và do đó làm giảm hư hại của các tuyến kết nối, thậm chí còn nhiều hơn trong các kịch bản biến đổi khí hậu. Do đó, đầu tư vào kết nối linh hoạt và đáng tin cậy nên được lồng ghép thông qua việc thu thập và phân tích nghiêm túc dữ liệu đa ngành về cơ sở hạ tầng, khí tượng, thủy văn và địa chất. Với nguồn lực hạn chế để bảo trì và sửa sang mạng lưới giao thông hiện tại, các khoản đầu tư như vậy về khả năng phục hồi và độ tin cậy cần được ưu tiên trên cơ sở mức độ quan trọng, xem xét lưu lượng giao thông, chi phí định tuyến lại và tính sẵn có của các tuyến đường thay thế.

9: Thúc đẩy vận tải đa phương thức như một chiến lược bền vững. Các hoạt động kinh tế của Việt Nam phụ thuộc rất nhiều vào mạng lưới đường bộ, một phần trong đó dễ bị ảnh hưởng bởi thiên tai và ngày càng tắc nghẽn. Đồng thời, nguồn lực tự nhiên của Việt Nam như mạng lưới đường thủy nội địa và các tuyến ven biển dài chưa được khai thác và sử dụng hiệu quả. Do đó, vận tải đa phương thức là một chiến lược kết nối tốt, cả về chi phí vận chuyển và khả năng phục hồi của kết nối. Phân tích không gian địa lý của chúng tôi ủng hộ lập luận này: ngay cả một sự chuyển đổi phương thức nhỏ từ đường bộ sang vận tải đường thủy, sẽ có lợi về mặt kinh tế với chi phí vận chuyển thấp hơn, sẽ giảm rủi ro và cải thiện khả năng phục hồi của mạng lưới giao thông nói chung. Những hạn chế trong phát triển cơ sở hạ tầng, khung pháp lý, ưu tiên thị trường và thói quen hành vi là những thách thức để đạt được kết nối đa phương thức thực sự. Việt Nam cần giải quyết các rào cản quan trọng nhất đối với đa phương thức, bao gồm việc thiếu hụt tự động hóa trong xếp dỡ vận tải đường thủy nội địa, kết

hợp với việc thiếu các cảng thủy nội địa được trang bị tốt có thể kết nối tốt sẽ tạo điều kiện cho việc trung chuyển và xếp dỡ container trên xà lan và tình trạng không được sử dụng hết công suất cho vận chuyển các tuyến ven biển nội địa.

GHI CHÚ

1. 12 cửa khẩu bao gồm: Sân bay Nội Bài, sân bay Tân Sơn Nhất, tổ hợp cảng biển thành phố Hồ Chí Minh, tổ hợp cảng biển Hải Phòng, tổ hợp cảng biển Vũng Tàu, cảng biển Cái Lân (tỉnh Quảng Ninh), cảng biển Tiên Sa (Thành phố Đà Nẵng), tổ hợp cửa khẩu biên giới Lạng Sơn, tổ hợp cửa khẩu Quảng Ninh, tổ hợp cửa khẩu Lào Cai, tổ hợp cửa khẩu Quảng Trị và tổ hợp cửa khẩu Tây Ninh.
2. Chín chuỗi giá trị bao gồm dệt may, da giày, điện tử, sản phẩm gỗ, gạo, nuôi trồng thủy sản, cà phê, cao su, rau và trái cây.
3. Mật độ dân số ở Việt Nam dao động từ 33,8 người/km² ở vùng núi cao, 84,9 người/km² ở vùng núi thấp, 151,2 người/km² ở vùng trung du, 214,4 người/km² ở vùng ven biển và 257,1 người/km² ở vùng đồng bằng. Mật độ dân số ở hai khu vực đầu tiên được coi là thấp.



CHƯƠNG 1

Việt Nam

Quốc gia kết nối

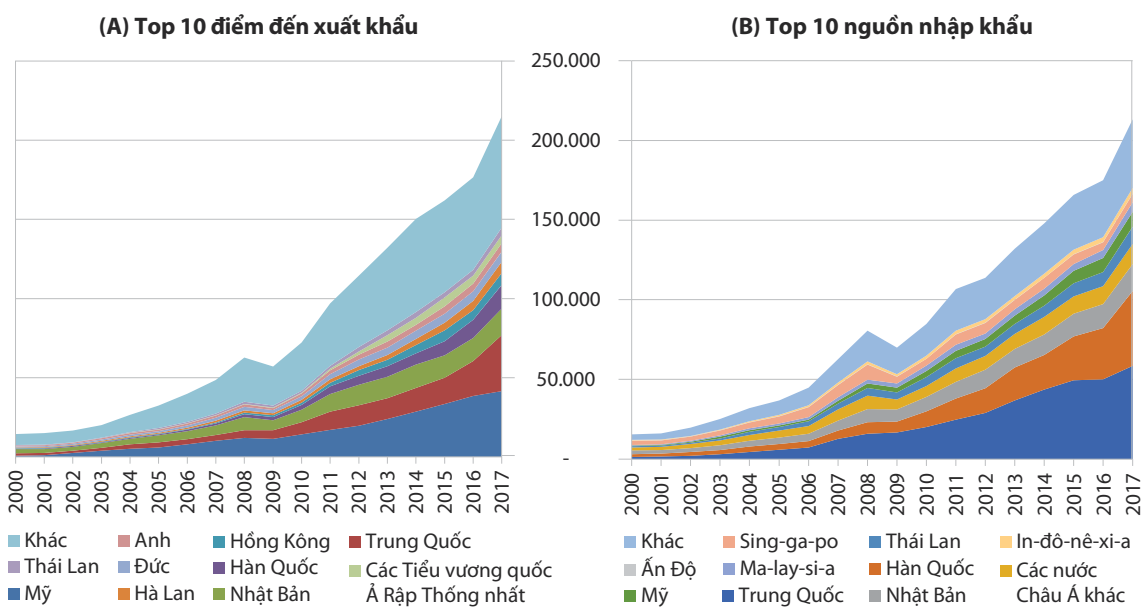
Jung Eun Oh, Duc Minh Pham, và Charles Kunaka

Việt Nam là một nền kinh tế phát triển nhanh, sôi động ở Đông Nam Á. Xuất khẩu trung bình hàng năm tăng trên 14% trong năm năm qua, cao hơn gần năm lần so với mức trung bình toàn cầu trong cùng kỳ – Dân số đô thị tăng trưởng hơn 3% mỗi năm và khoảng 70% hộ gia đình Việt Nam là lớp người tiêu dùng. Chương giới thiệu này đưa ra tổng quan về bối cảnh kết nối của Việt Nam, tại biên giới và trong nội địa, và phác thảo các mục tiêu và cấu trúc của báo cáo này.

Thương mại vùng và thương mại quốc tế của Việt Nam

Với tỷ lệ thương mại trên GDP là 190% trong năm 2018, Việt Nam là một trong những nền kinh tế mở nhất. Việt Nam đã đạt được thành tựu đáng kể trong tự do hóa thương mại thông qua việc loại bỏ cả hàng rào thuế quan và phi thuế quan, thực hiện cam kết trong một số hiệp định thương mại khu vực. Việt Nam gia nhập Khu vực thương mại tự do ASEAN (AFTA) năm 1996, Hiệp định thương mại song phương Hoa Kỳ và Việt Nam (US-BTA) năm 2000, Tổ chức thương mại thế giới (WTO) năm 2006 và Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CP-TPP) toàn diện năm 2017. Tính đến năm 2017, năm điểm đến xuất khẩu hàng đầu của Việt Nam theo thứ tự giá trị xuất khẩu là Hoa Kỳ, Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Hồng Kông (Trung Quốc), chiếm hơn 52% tổng xuất khẩu của Việt Nam; năm đối tác nhập khẩu hàng đầu, Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, các nước châu Á khác và Thái Lan chiếm gần 70% tổng lượng nhập khẩu (xem hình 1.1). Về mặt địa lý, đối tác thương mại chủ yếu ở Bắc Mỹ, Đông Bắc Á và Châu Âu.

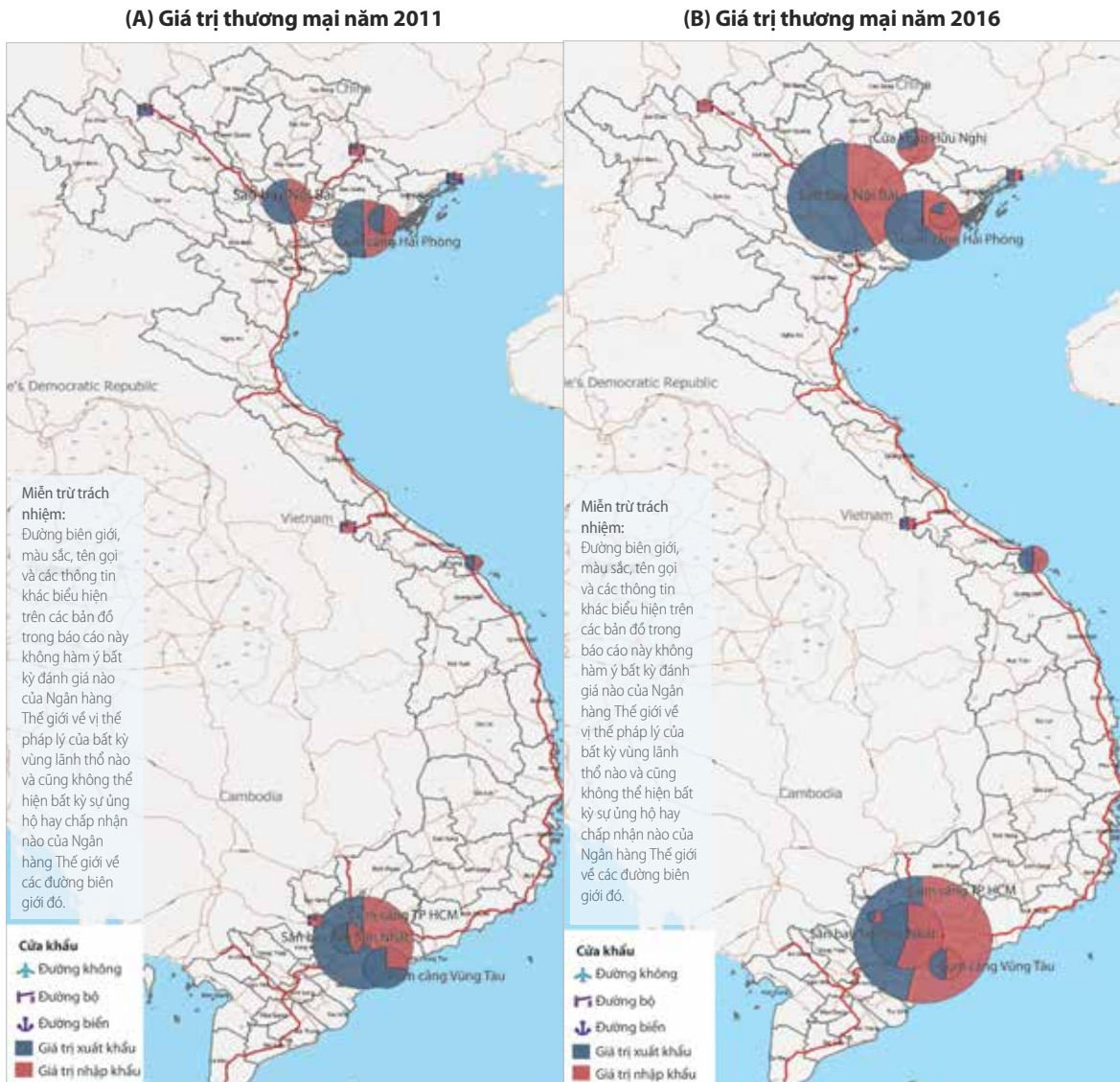
» HÌNH 1.1. Quỹ đạo tăng trưởng thương mại ở Việt Nam của các đối tác thương mại



Nguồn: Cơ sở dữ liệu UN Comtrade, tham khảo tại <https://comtrade.un.org/>.

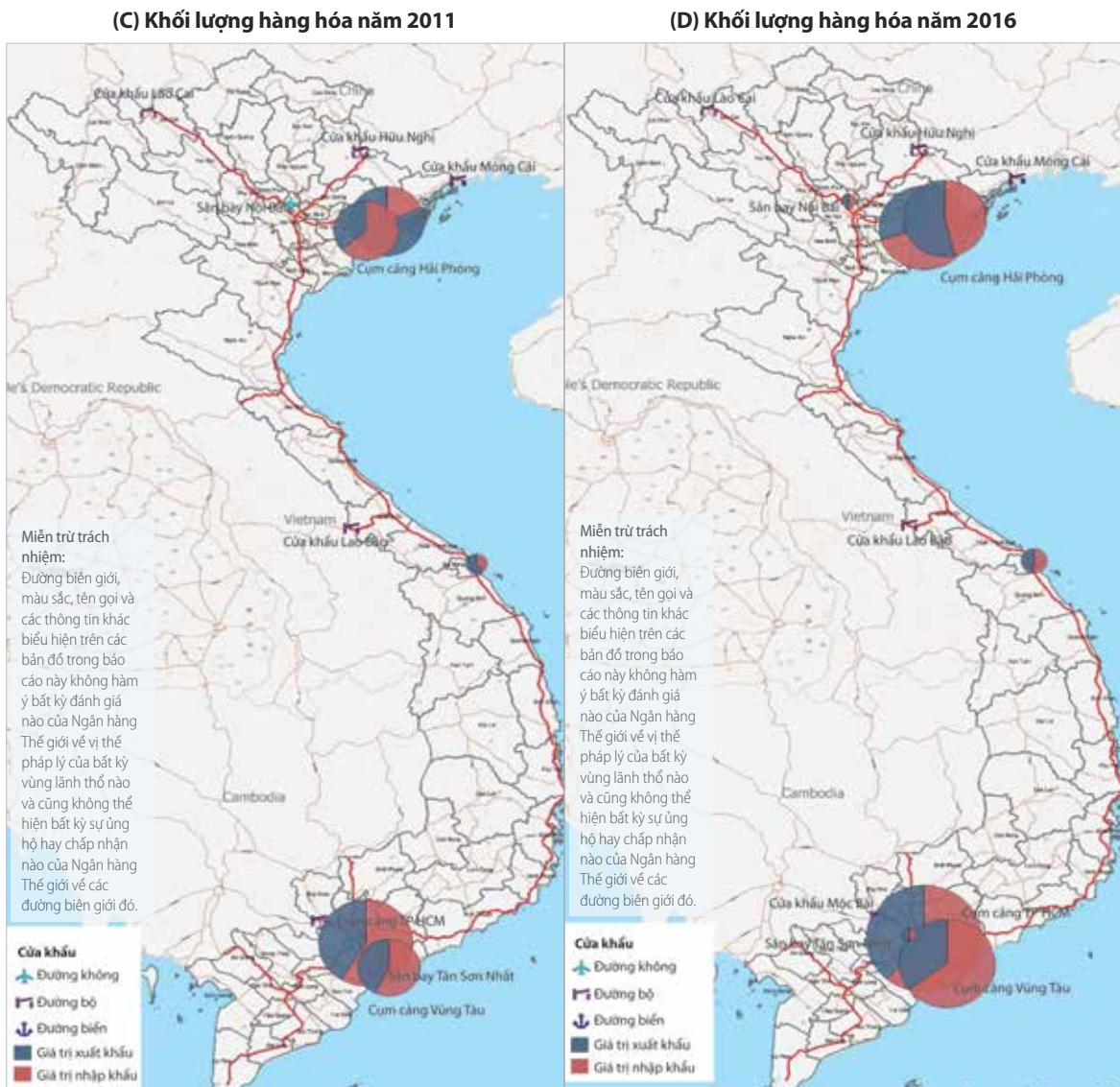
Các hoạt động thương mại của Việt Nam tập trung chủ yếu tại mười hai trong số 48 cửa khẩu, bao gồm hai sân bay, năm cảng biển và năm cửa khẩu đường bộ, xử lý thông quan đến 91% tổng giá trị thương mại trong năm 2016 (xem hình 1.2 và hình 1.3). Các đối tác thương mại lớn của Việt Nam tập trung tại Đông Á, Bắc Mỹ và Châu Âu được tiếp cận chủ yếu bằng đường biển hoặc đường hàng không. Hoạt động thương mại với các nước láng giềng bị hạn chế; thương mại qua các cửa khẩu biên giới chiếm số lượng nhỏ, ngoại trừ biên giới phía bắc với Trung Quốc, nơi tăng trưởng cao trong những năm gần đây. Như trình bày trong hình 1.2 và hình 1.3, cảng biển và sân bay gần các trung tâm kinh tế lớn ở phía bắc và phía nam đang đóng vai trò quan trọng và ngày càng tăng. Khi thương mại phát triển xuất hiện tình trạng tắc nghẽn tại và gần các cửa khẩu quốc tế và các cửa ngõ qua biên giới. Ví dụ, mạng lưới giao thông quanh cụm cảng Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM), đặc biệt là cảng Cát Lái, là một trong những điểm tắc nghẽn lớn nhất của mạng lưới đường giao thông quanh TP.HCM.

» HÌNH 1.2. Thương mại Việt Nam tại các cửa khẩu lớn trong năm 2016



Nguồn: Tính toán của WorldBank dựa trên số liệu cung cấp của Tổng cục Thống kê, Tổng cục Hải quan.

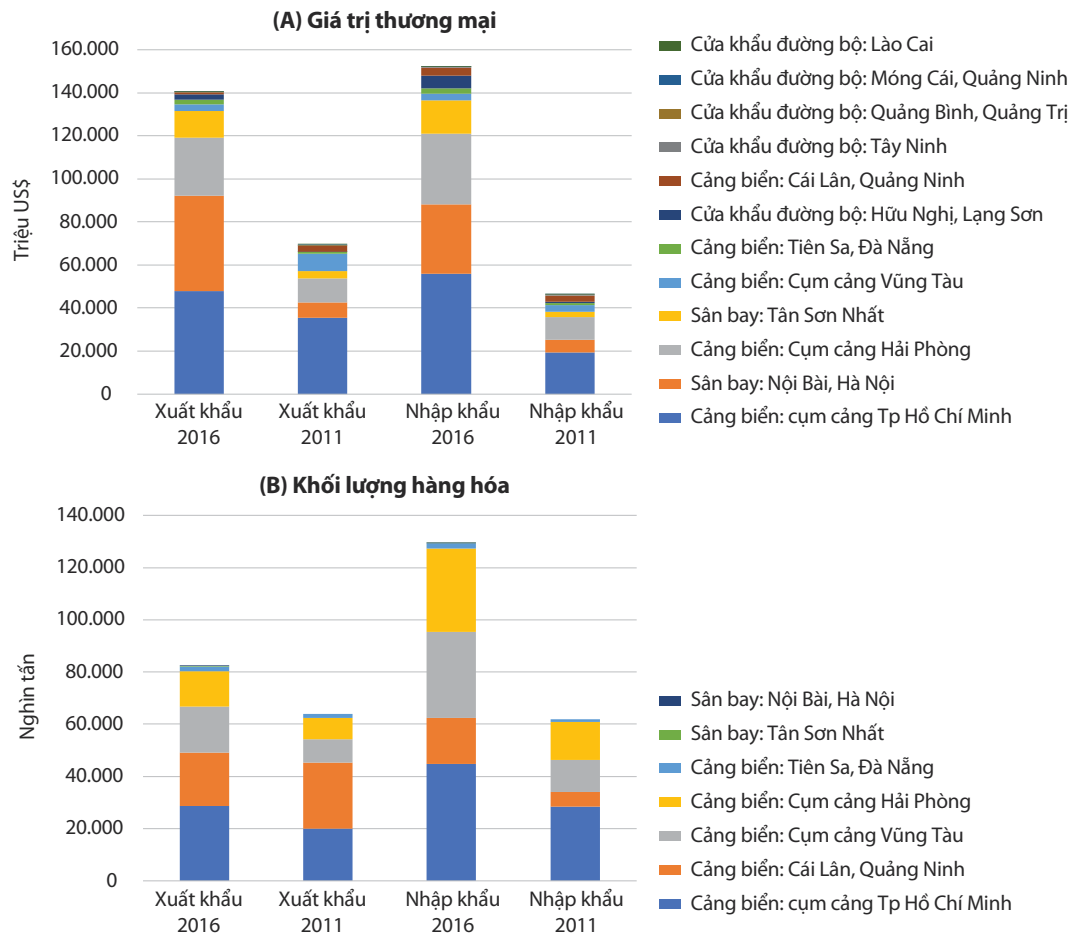
» HÌNH 1.2. (Tiếp theo)



Nguồn: Tính toán của WorldBank dựa trên số liệu cung cấp của Tổng cục Thống kê, Tổng cục Hải quan.

So sánh giá trị, khối lượng giao dịch thương mại và thay đổi trong giai đoạn 2011-2016, rõ ràng vai trò của hai sân bay lớn tăng lên một cách mạnh mẽ đối với hàng hóa có giá trị cao và hàng nhạy cảm về thời gian. Trên thực tế, các sân bay này là cửa ngõ chính cho các doanh nghiệp đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) lớn quanh Hà Nội và TP.HCM, là một phần của chuỗi giá trị toàn cầu (GVC) và dựa vào nhập khẩu đầu vào giá trị cao để lắp ráp và xuất khẩu thành phẩm. Về khối lượng, các cảng biển chính lại đóng vai trò quan trọng. Ngoài hai cảng sầm uất nhất là cụm cảng TP.HCM và Hải Phòng, thì cảng Cái Mép Thị Vải (CMTV) là cảng tương đối mới ở Vũng Tàu, có thể phục vụ các tàu lớn hơn nhiều so với bất kỳ cảng nào khác ở Việt Nam, đang đóng vai trò ngày càng quan trọng.

» HÌNH 1.3. Thương mại Việt Nam tại các cửa khẩu lớn năm 2011 và 2016



Nguồn: Tính toán của WorldBank dựa trên số liệu cung cấp của Tổng cục Thống kê, Tổng cục Hải quan, Bộ Giao thông vận tải.

Trong khi đối tác thương mại quan trọng nhất của Việt Nam là Hoa Kỳ, Liên minh châu Âu và một số nền kinh tế Đông Á, thì **kết nối thương mại khu vực với các nước láng giềng gần gũi hơn ở Đông Nam và Nam Á đang nổi lên như một chương trình nghị sự rất quan trọng**. Chương trình nghị sự kết nối khu vực có thể được xem xét ở các quy mô khác nhau, để phản ánh sự đa dạng của nhu cầu và sắc thái của các chuỗi cung ứng khác nhau. Đây là những kết nối trong khu vực Đông Nam Á, phát triển và mở rộng liên kết với Trung Quốc cũng như Nam Á.

Tăng cường kết nối trong nội bộ khối ASEAN là một trong những sáng kiến thương mại được ưu tiên đối với Việt Nam. Việt Nam có lịch sử hợp tác lâu dài về kết nối trong tiểu vùng, thông qua việc tham gia vào sáng kiến Hợp tác kinh tế tiểu vùng Mê Kông mở rộng (GMS), được ra mắt vào năm 1992 bởi Việt Nam và năm quốc gia ven sông khác của sông Mê Kông (Campuchia, Trung Quốc, Lào, Myanmar và Thái Lan). Chương trình, vẫn đang được triển khai, tập trung vào phát triển kết cấu hạ tầng xuyên biên giới trong một vài hành lang kinh tế ưu tiên nhằm tăng cường hợp tác kinh tế giữa các nước tham gia. Mặc dù lưu lượng giao thông khá nhỏ trong các hành lang này, nhưng kết cấu hạ tầng cốt lõi của khu vực GMS có thể hỗ trợ hội nhập thương mại tốt hơn nữa.

Một sáng kiến kết nối khu vực tiềm năng có kết quả cao hơn mà Việt Nam tham gia là Kế hoạch tổng thể về kết nối ASEAN (MPAC 2025), bao gồm tất cả mười nền kinh tế hình thành Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN). Thương mại với các nền kinh tế ASEAN khác chiếm 25% tổng thương mại Việt Nam, nhiều hơn mức trung bình 23% của tất cả các nền kinh tế ASEAN (Ban thư ký ASEAN 2018). Tăng trưởng trong ASEAN được thúc đẩy bởi các chuỗi giá trị khu vực, bao gồm thương mại trong các lĩnh vực trên toàn khu vực. Những cải thiện trong kết nối đã củng cố và định hình chương trình hội nhập khu vực. Tuy nhiên, vẫn tồn tại những khoảng cách lớn trong kết nối. Chẳng hạn, ở cấp độ ASEAN, các yêu cầu để cải thiện kết cấu hạ tầng ước tính hơn 110 tỷ US\$ mỗi năm, ít nhất gấp đôi số tiền mà các quốc gia thành viên ASEAN đã chi cho quá trình xây dựng kết cấu hạ tầng (Ngân hàng Thế giới 2019a).

MPAC 2025 nhằm định hướng phát triển kết cấu hạ tầng để hội nhập hơn nữa trong ASEAN.

Các ưu tiên ngắn hạn của Việt Nam và các nước láng giềng ASEAN tập trung vào việc hoàn thiện mạng lưới chính ở khu vực như hành lang đường cao tốc giữa Việt Nam và Campuchia/Lào. Chương trình trung hạn bao gồm thiết lập mới các kết nối là đường cao tốc hoặc đường sắt giữa các quốc gia này, dọc theo các hành lang của chuỗi giá trị với khối lượng thương mại ngày càng tăng. Ví dụ, giao thông trên Cao tốc 22 giữa thành phố Hồ Chí Minh và cửa khẩu Mộc Bài đến Campuchia đã tăng trưởng hơn 7% mỗi năm (Ngân hàng Thế giới 2019a). Cải thiện các hành lang giao thông, và tiết kiệm thời gian trở nên ngày càng quan trọng trên toàn ASEAN khi mà khu vực này chú trọng hơn vào phát triển hàng hóa có giá trị cao. Do đó, các nước tham gia phải tiếp cận với kế hoạch phát triển mạng lưới cốt lõi của vùng, bao gồm hành lang thương mại quan trọng, theo cách thức phối hợp. Xét cho cùng, lợi ích của kết nối được tối đa khi mạng lưới được kết nối với nhau một cách thích hợp, đặc biệt là bằng cách hoàn thiện các liên kết giữa các điểm nút quan trọng nhất.

Sáng kiến Vành đai và Con đường (BRI) là một trong những nỗ lực quy mô lớn có hiệu quả nhất để tăng cường kết nối toàn cầu, và cơ hội để Việt Nam tận dụng tiềm năng của mình.

Việt Nam là một trong hơn bảy mươi quốc gia tham gia BRI. Việt Nam là một phần của Hành lang kinh tế Trung Quốc - Bán đảo Đông Dương (CICPEC) nhằm tăng cường kết nối giữa các thành phố trọng điểm, Nam Ninh (Trung Quốc), Hà Nội, Viêng Chăn (Lào), Thành phố Hồ Chí Minh, Phnom Penh (Campuchia), Bangkok (Thái Lan), Kuala Lumpur (Malaysia) và Singapore. Ước tính gần đây của Ngân hàng Thế giới (Ngân hàng Thế giới 2019b) cho thấy chi phí thương mại cho các nền kinh tế Đông Á sẽ giảm từ việc thực hiện các dự án liên quan đến BRI và các biện pháp thuận lợi hóa thương mại. Một số liên kết mới của CICPEC đã hoạt động, với các liên kết khác đang được xây dựng hoặc đang được xem xét tích cực, bao gồm cả tuyến đường sắt mới đang được xây dựng giữa Trung Quốc và Lào. Theo kế hoạch, tuyến đường sắt mới này kết nối với hệ thống của Thái Lan và có khả năng kết nối được qua tuyến đường sắt Việt Nam - Campuchia và đến tuyến đường sắt cao tốc giữa Hà Nội và TP.HCM. Mặc dù tính khả thi của một cam kết quan trọng này cần được đánh giá rất cẩn thận, đánh giá mức độ cho thấy rằng việc hoàn thành các mạng lưới cốt yếu này của BRI có thể nâng cao tính trọng tâm và tầm quan trọng của Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh trong mạng lưới các thành phố ở Đông Nam Á (Derudder, Liu và Kunaka 2018). Sự gia tăng này sẽ làm cho các trung tâm hấp dẫn hơn đối với đầu tư và trở thành các điểm nút trung gian giao thông trong khu vực.

Trong khi diễn ra các cải tiến về cơ sở hạ tầng, thì đã có các hoạt động về logistics dọc theo các phân đoạn của các hành lang chính, ví dụ như các dịch vụ tàu container liên vận giữa Trung Quốc và Việt Nam. Sự ra đời của dịch vụ tàu container chuyên tuyến giữa Trung Quốc và Việt Nam đã giúp giảm chi phí vận chuyển hàng hóa giữa hai nước và giảm một số hạn chế trước đó phải đối mặt với lưu lượng xe chở hàng cá nhân (Bullock, Liu và Tan 2018). Vận chuyển hàng hóa qua biên giới bằng các phương tiện riêng lẻ có thể mất nhiều thời gian chờ đợi, và đặc biệt là đối với các thủ tục như trung chuyển hoặc kiểm tra hải quan. Dịch vụ tàu container đã chứng minh rằng chi phí rẻ hơn nhiều, đặc biệt là từ cùng một điểm đi đến cùng một điểm đến. Kết quả này chỉ ra tầm quan trọng của việc củng cố giao thông khu vực tại một số nút và dọc theo một số tuyến đường qua biên giới.

Tác động của các thủ tục tại cửa khẩu và sự chậm trễ về thời gian có thể nhận thấy rõ nhất với vận tải đường bộ, nơi phát sinh một lượng đáng kể thời gian và chi phí. Bảng 1.1 cho thấy sự so sánh về chi phí vận chuyển hàng hóa bằng container bằng đường bộ và đường sắt của tuyến đường khoảng cách tương tự giữa Trung Quốc và Việt Nam.¹ Chi phí vận chuyển bằng đường bộ cao hơn gấp đôi so với chi phí phải trả ước tính khi sử dụng vận tải đường sắt. Một phần vì lý do này, những quốc gia tham gia CICPEC đang ưu tiên phát triển giao thông đường sắt như là xương sống của sáng kiến kết nối theo BRI.

» **BẢNG 1.1. Bảng giá vận tải đường bộ Việt Nam – Trung Quốc năm 2018**

	(Đơn vị tính)	Thăng Long – Lạng Sơn (Đường bộ)	Yên Viên – Đồng Đăng (Đường Sắt)
Khoảng cách	Km	160	160
Chi phí	US\$		
Vận chuyển container		457	202
Vận chuyển container rỗng		101	0
Phí sử dụng đường bộ		9	0
Checkpoints		18	0
Xếp dỡ hàng ^(a)		66	53
Chuyển tải		53	53
Phí cửa khẩu biên giới		35	0
Hải quan		74	71
Tổng		786	391

Nguồn: Bullock, Liu, và Tan 2018.

Lưu ý: a. Hoạt động chuyển tải phương tiện tại cửa khẩu biên giới. Chi phí trong Bảng 1.1 chỉ thể hiện phần của Việt Nam và không bao gồm chi phí quản lý, vận chuyển trong lãnh thổ Trung Quốc.

Cải thiện kết nối với Nam Á và hơn nữa, không chỉ thông qua các tuyến vận tải đường biển và đường không hiện tại, mà còn bằng đường bộ, có thể mang đến thêm cơ hội cho Việt Nam. Thương mại giữa khu vực ASEAN và Nam Á phát triển mạnh mẽ trong những năm gần đây và có tiềm năng tiếp tục phát triển (bảng 1.2). Ở Nam Á, Ấn Độ là đối tác thương mại quan trọng nhất. Xuất khẩu của Ấn Độ sang ASEAN chủ yếu là dầu mỏ và các sản phẩm nông nghiệp trong khi nhập khẩu chính là các sản phẩm viễn thông, điện tử, phụ tùng và linh kiện ô tô, và các mặt hàng nhập khẩu khác là dầu ăn, than, dầu mỏ. Hầu hết hàng xuất khẩu của Ấn Độ đến các nước ASEAN đã được xuất tới Việt Nam, Singapore, Malaysia, Indonesia và Thái Lan trong khi hàng nhập khẩu chủ yếu có nguồn gốc từ Indonesia, Singapore, Malaysia và Thái Lan.

» BẢNG 1.2. Thương mại giữa Ấn Độ và ASEAN

Quốc gia	Xuất khẩu (Tỉ US\$)		Nhập khẩu (Tỉ US\$)	
	2010-11	2017-18	2010-11	2017-18
ASEAN	23,02	34,20	29,68	47,13
Việt Nam	2,49	7,81	1,00	5,02
Bru-nei	0,02	0,06	0,21	0,43
Cam-pu-chia	0,06	0,12	0,01	0,06
In-do-ne-si-a	4,57	3,96	9,72	16,44
Lào	0,01	0,03	0,02	0,17
Ma-lay-si-a	3,55	5,70	6,00	9,01
My-an-mar	0,27	0,97	1,12	0,64
Phi-lip-pin	0,80	1,69	0,40	0,76
Sin-ga-po	9,09	10,20	7,27	7,47
Thái Lan	2,14	3,65	3,95	7,13

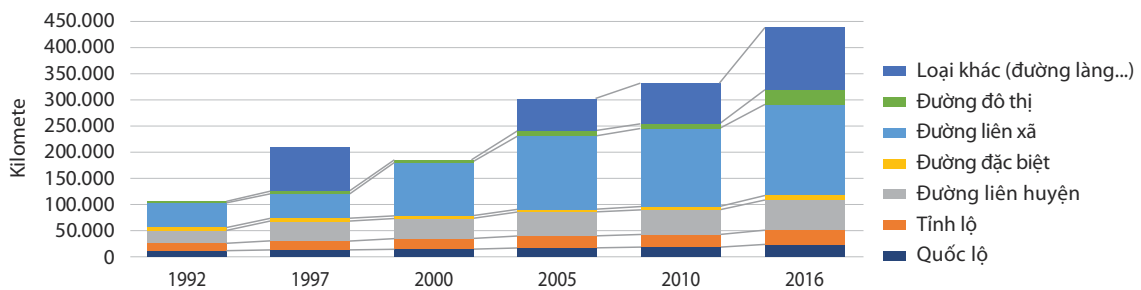
Nguồn: De 2018.

Đối với Việt Nam, mô hình thương mại hiện tại với Ấn Độ có hai hàm ý: thứ nhất, sự cần thiết phải hợp tác với các nước láng giềng để thương mại qua đường bộ với các nước Nam Á phát triển; và thứ hai, tầm quan trọng của việc thực hiện các biện pháp chính sách để giảm chi phí thương mại. Việt Nam từ lâu đã tận dụng lợi ích của cải cách chính sách thương mại để tăng cường kết nối. Đã có những chính sách nổi bật và thước đo về kết nối, tham gia khối thành viên WTO, tự do hóa thương mại và cắt giảm thuế quan. Ngoài ra, Việt Nam cũng đã ký một số hiệp định thương mại mở ra cơ hội tiếp cận thị trường mới. Gần đây, Việt Nam cũng hội nhập sâu hơn với các đối tác ASEAN và đang tham gia các thỏa thuận lớn hơn như Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương và các hiệp định với Liên minh châu Âu. Tuy nhiên, việc thực hiện đầy đủ điều khoản của các thỏa thuận khác nhau bị cản trở bởi sự gia tăng các biện pháp phi thuế quan phức tạp và nặng nề (NTM) đã gây hạn chế thương mại.² Do đó, việc hợp lý hóa các biện pháp phi thuế quan rất quan trọng để tạo điều kiện tiếp cận thị trường ưu đãi giữa Việt Nam và một số thị trường mới, đặc biệt là Nam Á.

Mạng lưới giao thông của Việt Nam

Trong vùng đất liền, mạng lưới giao thông của Việt Nam đã được mở rộng đáng kể trong những thập kỷ qua, cải thiện khả năng kết nối của tất cả các địa phương với các cửa ngõ quốc tế. Phát triển đáng chú ý nhất trong việc mở rộng mạng lưới diễn ra trên lĩnh vực đường bộ. Tổng chiều dài của mạng lưới đường giao thông, không kể đường làng, tăng gấp ba lần kể từ năm 1992, đạt hơn 300.000km tính đến năm 2016 (hình 1.4). Do đó, số lượng trung tâm xã không thể tham gia vào các tuyến đường sử dụng trong mọi thời tiết đã giảm từ hơn 600 vào năm 1997 xuống còn 65 vào năm 2016.

» HÌNH 1.4. Tăng trưởng của mạng lưới giao thông đường bộ (km)



Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải.

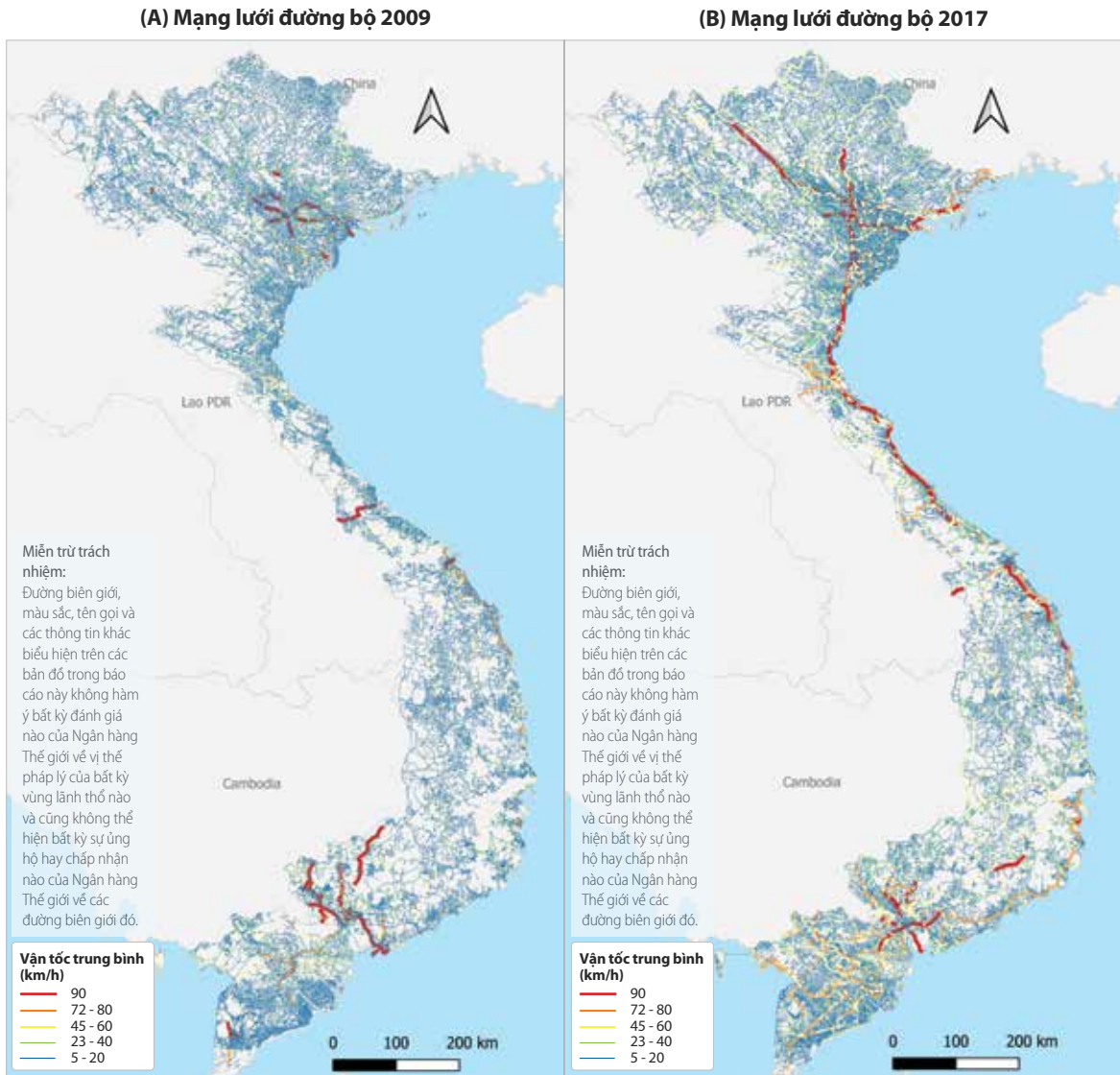
Việc mở rộng mạng lưới đường bộ đã rút ngắn khoảng cách kinh tế cho nhiều nơi trên khắp cả nước, đáng chú ý là sự phát triển của khoảng 1.000km đường cao tốc - hệ thống đường thu phí kiểm soát được mọi hoạt động giao thông - trong suốt thập kỷ qua. Hai bản đồ của hình 1.5 mô tả sự mở rộng và cải thiện tốc độ di chuyển trên mạng đường bộ của Việt Nam trong năm 2009 và 2017. Mạng lưới đường chính của Việt Nam phát triển không chỉ về số lượng, mà còn về chất lượng/ điều kiện được đo bằng tốc độ trung bình (từ 13,32km/giờ đến 14,11km/giờ), như trong bảng 1.3 và hình 1.5.³

» BẢNG 1.3. Số liệu mạng lưới đường bộ phục vụ công tác vẽ bản đồ và phân tích

Loại đường	2009			2017		
	Chiều dài (km)	Vận tốc Trung bình (km/h)	Mật độ (km/km ²)	Chiều dài (km)	Vận tốc Trung bình (km/h)	Mật độ (km/km ²)
Cao tốc				967	100,00	0,003
Quốc lộ cao tốc	15.068	35,67	0,045	20.144	41,61	0,060
Tỉnh lộ	17.491	26,12	0,052	21.709	28,51	0,065
Loại khác	156.826	11,95	0,469	205.898	12,58	0,615
Tổng	189.385	13,32	0,566	248.717	14,11	0,743

Nguồn: Ngân hàng Thế giới tính toán dựa trên dữ liệu do Tổng cục Đường bộ Việt Nam cung cấp.

» **HÌNH 1.5. Sự mở rộng và tốc độ trung bình của mạng lưới đường bộ Việt Nam năm 2009 và 2017**



Nguồn: Ngân hàng Thế giới sử dụng dữ liệu do Tổng cục Đường bộ cung cấp.

Sự phát triển của mạng lưới giao thông phi đường bộ của Việt Nam chưa được đánh giá đúng tầm quan trọng, cần được chú ý hơn.

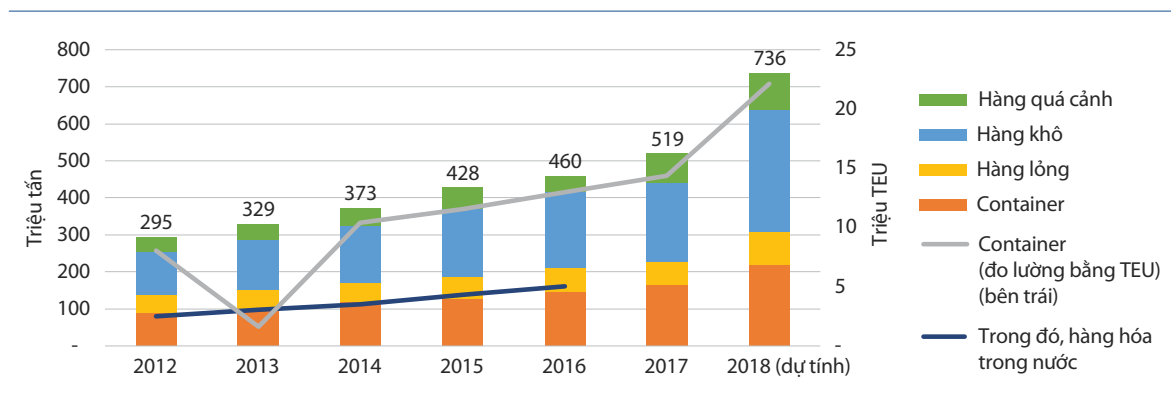
Việt Nam có một mạng lưới đường thủy tự nhiên rộng lớn, và giao thông đường thủy nội địa (IWT) có lưu lượng khá lớn chủ yếu quanh khu vực đồng bằng sông Hồng và đồng bằng sông Cửu Long. Tuy nhiên, trong số gần 16.000km vùng nước thủy, chỉ khoảng 15% (khoảng 2.600km) đáp ứng yêu cầu hoạt động của xà lan của hơn 300 tấn trọng tải (DWT).⁴ Tương tự như vậy, trong khi có số lượng cảng và bến thủy dồi dào – 254 cảng và hơn 4.000 bến thủy trên mạng lưới đường thủy quốc gia kể từ năm 2017 – thì kết cấu hạ tầng và thiết bị phục vụ cảng lại chủ yếu là thô sơ. Phương tiện ở nhiều cảng đã lỗi thời, không được cơ giới hóa, chế độ bảo trì nghèo nàn và kết nối với các vùng

nội địa rất kém, khiến hầu hết cảng này được khai thác dưới mức công suất thiết kế. Chỉ có khoảng 11 cảng thủy nội địa ở khu vực phía Bắc và khoảng 18 cảng ở khu vực phía Nam đảm đương khối lượng hàng hóa chủ yếu. Ngoại trừ một số điểm nâng hạ được các công ty tư nhân đầu tư để khai thác các loại hàng hóa cụ thể, hầu hết các bến thủy đều rất thô sơ, việc bốc dỡ thủ công tiến hành tại bờ sông hoặc kênh rạch.

Phần lớn mạng lưới đường sắt Việt Nam không thay đổi trong những thập kỷ qua, có chiều dài tuyến đường là 2.609 km với tổng số tuyến đường là 3.300 km. Hệ thống đường sắt tuổi thọ hàng thế kỷ, hầu hết là khổ rộng mặt đường đơn không dùng điện với tải trọng trục 14 tấn, bao gồm bảy tuyến đường chính, với tuyến chính là Bắc-Nam nối Hà Nội với TP.HCM. Ở miền bắc Việt Nam có một mạng lưới đường sắt nối liền Hà Nội với cảng tại Hải Phòng, cũng như hai tuyến đến biên giới với Trung Quốc tại Đồng Đăng và Lào Cai. Ngoài mạng lưới công cộng, còn có các hệ thống đường sắt công nghiệp, với tổng chiều dài 120 km, chủ yếu phục vụ hoạt động của các doanh nghiệp khoáng sản và doanh nghiệp công nghiệp. Hệ thống đường sắt hiện đang vận chuyển hàng năm khoảng 10,5 triệu hành khách (hoặc 4 tỷ hành khách-km) và 5,5 triệu tấn hàng hóa (tương đương 3,9 tỷ tấn-km), với khối lượng hầu như không đổi trong vài năm qua, chiếm dưới 5% tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa và hành khách.

Việt Nam có một hệ thống cảng biển lớn, bao gồm 45 cảng và gần 200 bến cảng. Sản lượng hàng hóa vận tải hàng hải tiếp tục tăng, cũng như lưu lượng nội địa thông qua vận tải biển hoặc đường biển gần đây có xu hướng tăng (xem hình 1.6). Như minh họa trong hình 1.3 ở trên, hai cụm cảng biển ở phía bắc (Hải Phòng) và phía nam (TP.HCM) là các cửa ngõ quốc tế chính đảm nhiệm phần lớn khối lượng thương mại của đất nước. Các cảng này đang hoạt động ở mức công suất gần như tối đa, với khả năng tăng công suất là rất hạn chế do địa giới của chúng đã được đô thị hóa. Tắc nghẽn giao thông xung quanh các cảng Hải Phòng, TP Hồ Chí Minh và các hệ thống quốc lộ kết nối cảng đang trở nên ngày càng trầm trọng, dẫn tới sự chậm trễ trong việc di chuyển hàng hóa và ảnh hưởng tiêu cực đến giao thông nội đô của những thành phố lớn đó.

» HÌNH 1.6. Tăng trưởng khối lượng vận tải hàng hải tại Việt Nam



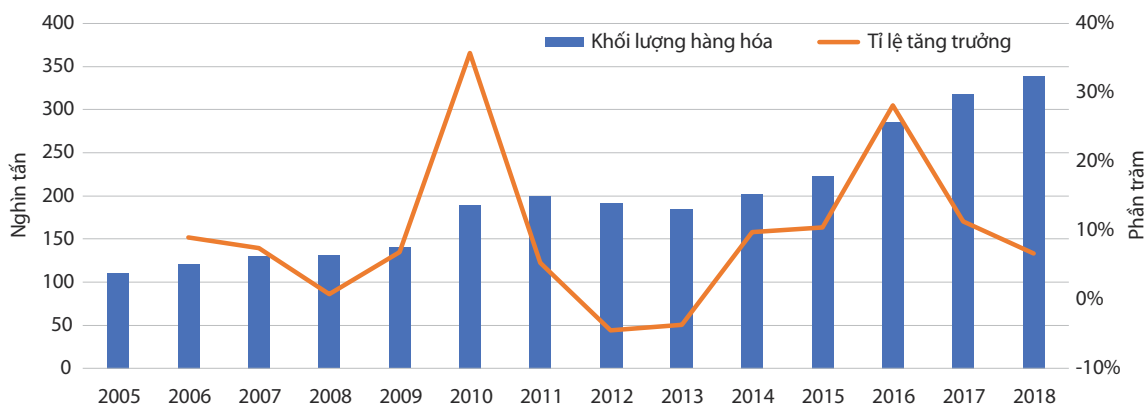
Nguồn: Viện Chiến lược và Phát triển giao thông (2018), Cục Hàng hải Việt Nam (2018).

Lưu ý: Tổng lượng hàng hóa 2018 là số dự tính dựa trên số liệu quý I.

Nằm gần các cửa ngõ quốc tế hiện tại, các cảng nước sâu mới được phát triển với mục đích nâng cao hiệu quả khai thác cảng bằng cách điều phối hoạt động của các tàu mẹ lớn và do đó giảm bớt tắc nghẽn tại các cảng hiện có trong khu vực đô thị. Cảng biển nước sâu đầu tiên của Việt Nam – cụm cảng Vũng Tàu - cách cụm cảng TP.HCM hiện tại khoảng 50km về phía nam, đã được phát triển để khai thác loại tàu tới 180.000 DWT. Tuy nhiên, khối lượng container được khai thác trong tổ hợp cảng này thấp hơn nhiều so với thiết kế do kết nối kém qua đường bộ và thủy nội địa. Ở phía bắc, cảng container đầu tiên tại cảng nước sâu Lạch Huyện ở Hải Phòng, cách khu phức hợp cảng Hải Phòng về phía đông, đã bắt đầu hoạt động vào năm 2018. Ngoài các cảng lớn này, còn có một số cảng khác bao gồm Tiên Sa ở Đà Nẵng và Cái Lân ở tỉnh Quảng Ninh. Các cảng hàng hải khác thiếu các bến nước sâu, thiết bị xử lý chuyên dụng và chiều dài cầu đủ để đáp ứng các tàu lớn trên 50.000 DWT.⁴

Ngành hàng không Việt Nam chứng kiến sự tăng trưởng mạnh mẽ trong những năm gần đây, cả về vận tải hành khách và hàng hóa. Vận tải hàng không Việt Nam đã tăng trưởng với tốc độ trung bình 10,8% mỗi năm trong giai đoạn 2009-2017 và đặt mục tiêu tiếp tục tăng trưởng với tốc độ trên 6% mỗi năm trong tương lai gần (hình 1.7). Vận tải hàng hóa hàng không chiếm khoảng 25 phần trăm giá trị xuất khẩu và nhập khẩu của Việt Nam. Các tuyến hàng không quốc tế lớn ở Việt Nam là châu Á-Thái Bình Dương, Liên minh Châu Âu và Bắc Mỹ. Trung Quốc hiện là thị trường nhập khẩu hàng không lớn nhất của Việt Nam với 26% thị phần, tiếp theo là Hàn Quốc (20%) và Hoa Kỳ (9%). Kết cấu hạ tầng trong lĩnh vực hàng không đang phát triển. Trong số 22 sân bay tại Việt Nam, chỉ có bốn sân bay - Nội Bài (Hà Nội), Đà Nẵng, Cam Ranh (tỉnh Khánh Hòa) và Tân Sơn Nhất (TP.HCM) – có ga hàng hóa riêng biệt. Các sân bay khác không có ga hàng hóa và họ làm hàng ngay trong ga hành khách.

» **HÌNH 1.7. Tăng trưởng khối lượng vận tải hàng không quốc tế tại Việt Nam**

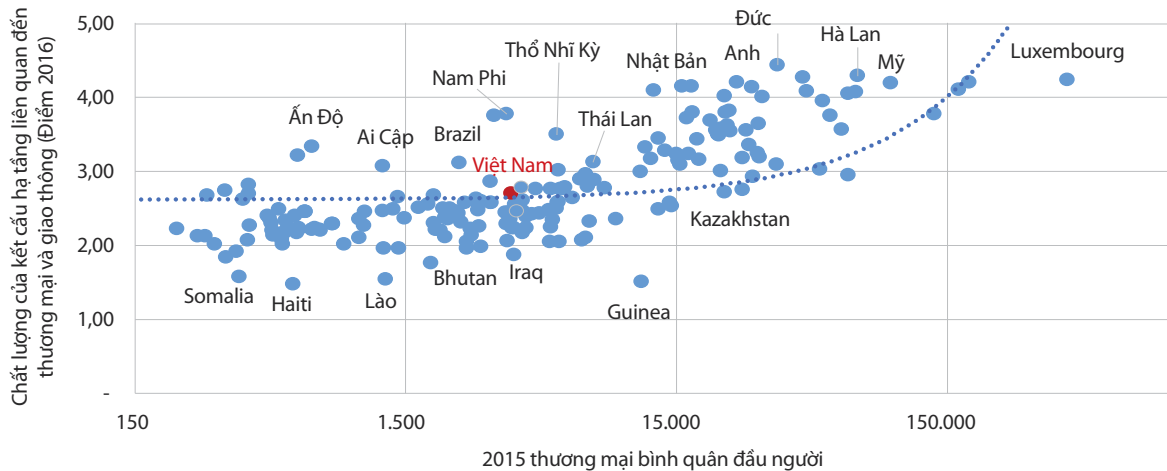


Nguồn: Tổng cục Thống kê, Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế IATA.

Với sự phát triển kể trên, chất lượng kết cấu hạ tầng của ngành vận tải và logistics Việt Nam ngang tầm sự phát triển. Hình 1.8 thể hiện hình ảnh so sánh quốc tế về chất lượng của kết cấu hạ tầng liên quan đến thương mại và giao thông so với phát triển thương mại được đo bằng thương mại bình quân đầu người. Mức điểm của Việt Nam về chất lượng kết cấu hạ tầng liên quan đến thương mại đối với LPI (chỉ số năng lực quốc gia về Logistics) 2016 là 2,7, gần bằng mức trung bình của thế giới (2,75). Chỉ số này thấp hơn mức trung bình của Đông Á Thái Bình Dương bao gồm các nước

thu nhập cao (3,02), nhưng cao hơn mức trung bình của Đông Á Thái Bình Dương không bao gồm các nước thu nhập cao (2,58). Đồng thời, có nhiều quốc gia trong khu vực hoạt động tốt hơn nhiều so với Việt Nam về mặt này. Để hiện thực hóa tham vọng đạt được thu nhập trung bình cao ở mức 4.000 đô la Mỹ trên đầu người, Việt Nam cần tiếp tục cải thiện chất lượng kết cấu hạ tầng để không kìm hãm sự tăng trưởng trong tương lai.

» HÌNH 1.8. **Chất lượng kết cấu hạ tầng liên quan đến thương mại so với thương mại bình quân đầu người**



Nguồn: Các chỉ số phát triển thế giới năm 2018, tham khảo tại: <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>.

Kết nối để hội nhập, phát triển toàn diện và tăng cường khả năng phục hồi

Những thách thức còn tồn tại

Câu chuyện Việt Nam là ví dụ điển hình về thành công ấn tượng trong việc hội nhập với nền kinh tế toàn cầu. Đó cũng là một câu chuyện về tốc độ ấn tượng của các khoản đầu tư quan trọng đã dành để xây dựng kết cấu hạ tầng kết nối cần thiết. Dựa vào đó, người ta có thể lập luận rằng Việt Nam đang hoạt động tương đối tốt về mặt kết nối, được kết nối với những nơi cần kết nối, cả quốc tế và trong nước.

Tuy nhiên, trong khi công nhận thành công và thành tựu, chúng tôi cho rằng tình trạng kết nối hiện tại vẫn còn nhiều thách thức trong cả hiện tại và tương lai. Đằng sau sự phát triển nhanh chóng năng lực vật chất của kết cấu hạ tầng giao thông là vấn đề bất hợp lý giữa cung và cầu của kết nối. Hệ thống giao thông hiện tại phụ thuộc rất lớn vào vận tải đường bộ, chiếm 3/4 tổng khối lượng hàng hóa, trong đó vận tải đa phương thức chiếm số lượng rất nhỏ do các mối liên kết đa phương thức còn yếu kém. Vì vậy, các tuyến đường không được tối ưu hóa. Trong phần lớn mạng lưới vận tải, tắc nghẽn đang trở thành vấn đề nghiêm trọng khiến nền kinh tế thiệt hại không nhỏ về năng suất và các yếu tố khác như ô nhiễm bên cạnh các vấn đề khác của mạng lưới là sử dụng không đúng mức và hợp lý, khiến các khoản đầu tư trở nên kém hiệu quả.

Lĩnh vực dịch vụ logistics được phân chia rõ ràng giữa phân khúc phục vụ các doanh nghiệp FDI với nhu cầu phức tạp của họ, chủ yếu thông qua hình thức liên doanh với các công ty quốc tế; và các cơ sở quy mô nhỏ cạnh tranh với giá thấp hơn là chất lượng dịch vụ. Ví dụ, có khoảng một nửa số đơn vị vận tải ở Việt Nam sử dụng ba lao động trở xuống, tạo ra doanh thu hàng năm dưới 500.000 đô la Mỹ và không có nhiều khả năng đầu tư và mở rộng quy mô.

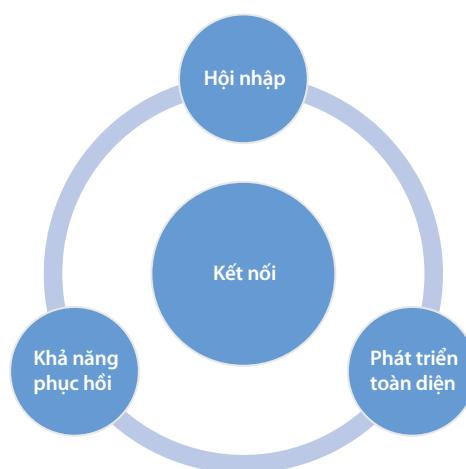
Kết cấu hạ tầng không đầy đủ cả về số lượng và chất lượng, và không đồng đều về mặt không gian. Mạng lưới đường cao tốc của Việt Nam vẫn đang trong giai đoạn đầu phát triển, đòi hỏi các khoản đầu tư hàng tỷ đô la để hoàn thành. Kết cấu hạ tầng của hệ thống đường sắt Việt Nam được kế thừa có rất nhiều vấn đề về bảo trì và sửa chữa, và kết quả là, sự an toàn và hiệu quả đã bị sụt giảm nghiêm trọng. Việt Nam đối diện với nhiều hiểm họa thiên nhiên khác nhau, trong đó có bão, lũ lụt và sạt lở, có nghĩa là tình trạng dễ bị tổn thương của kết cấu hạ tầng và nhu cầu quá lớn để đảm bảo khả năng phục hồi. Từ tiêu chuẩn mang tính toàn cầu này, chất lượng kết cấu hạ tầng liên quan đến thương mại và giao thông của Việt Nam rõ ràng đã không thể theo kịp tốc độ tăng trưởng và phát triển của thương mại. Tiềm năng cạnh tranh thương mại ở Việt Nam sẽ bị hạn chế do thiếu định hướng chính sách đối với việc thúc đẩy kết nối định hướng thương mại.

Những thay đổi cả trong và ngoài nước ở Việt Nam, bao gồm phát triển các mối quan hệ thương mại quốc tế, lợi thế so sánh trong nền kinh tế toàn cầu và thay đổi nhanh chóng mô hình tiêu dùng nội địa thay đổi nhanh chóng, sẽ có tác động đến nhu cầu kết nối trong tương lai. Thương mại ở Việt Nam phát triển nhanh hơn nhiều so với các nước khác, GDP và mức độ mở hiện tại của nền kinh tế, có thể dễ bị ảnh hưởng trước các xu hướng toàn cầu đầy biến động khi xem xét sự gia tăng của chủ nghĩa bảo hộ và căng thẳng thương mại gần đây. Điều này có nghĩa là ngoài việc tham gia mạnh mẽ vào chuỗi giá trị toàn cầu hiện nay, Việt Nam có thể cần đa dạng hóa hơn nữa các đối tác thương mại và mở rộng cơ sở tiêu dùng nội địa.

Kết nối như một đòn bẩy để đạt được sự hội nhập, phát triển toàn diện và khả năng phục hồi?

Từ những trình bày nêu trên, **báo cáo này nhằm kiểm tra mối liên hệ giữa kết nối và mục tiêu phát triển quan trọng của Việt Nam: hội nhập, phát triển toàn diện và khả năng phục hồi**, được mô tả trong hình 1.9.

» **HÌNH 1.9. Kết nối và ba mục tiêu phát triển quan trọng**



Chiều hướng đầu tiên của *hội nhập* đề cập đến sự *hội nhập* của Việt Nam với các thị trường toàn cầu và tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu. Là một trong những nền kinh tế mở nhất có tỷ lệ thương mại trên GDP cao và đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) cao so với quy mô nền kinh tế, *hội nhập* với thị trường toàn cầu là một yếu tố quan trọng giúp Việt Nam tiếp tục tăng trưởng. Báo cáo gần đây của Ngân hàng Thế giới, “Việt Nam trước ngã rẽ: Tham gia vào các chuỗi giá trị toàn cầu thế hệ mới”, nhận định rằng kết nối của Việt Nam với các mạng lưới thương mại quốc tế là tốt nhưng vẫn kém phát triển hơn so với các nước láng giềng, hạn chế cạnh tranh trong khu vực. Báo cáo lưu ý thêm rằng logistics và thuận lợi hóa thương mại bị hạn chế bởi hiệu quả thông quan kém, chất lượng kết cấu hạ tầng và chất lượng, năng lực của các nhà cung cấp dịch vụ kém. Do đó, Việt Nam có cơ hội phát triển thương mại chuỗi giá trị khu vực, tính tập trung của mạng lưới cao hơn, sự tham gia trực tiếp đến thu nhập bình quân đầu người và tăng cường *hội nhập* về phía trước và *hội nhập* về phía sau. Mối quan hệ địa chính trị đang phát triển giữa các đối tác thương mại quan trọng và thay đổi mô hình thương mại toàn cầu đồng nghĩa với gia tăng thách thức đối với Việt Nam. Những điều kiện bên ngoài này sẽ có tác động không nhỏ đến tiềm năng tăng trưởng của Việt Nam, vai trò của nó trong chuỗi giá trị và việc làm trong tương lai. Kết nối thương mại và giao thông của Việt Nam có thể ảnh hưởng đến cách Việt Nam ứng phó và tạo tác động tới các điều kiện bên ngoài.

Chiều hướng thứ hai là *hội nhập* thị trường trong nước, bao gồm các mối liên kết và kết nối giữa nông thôn, thành thị và kết nối xung quanh cũng như trong các khu vực đô thị đang phát triển. Quá trình đô thị hóa Việt Nam vẫn tiến triển mạnh mẽ, cả về dân số và dấu ấn thực tế của các thành phố phát triển. Dân số tầng lớp trung lưu gia tăng, chủ yếu cư trú ở khu vực thành thị, với thu nhập ngày càng tăng và thói quen tiêu dùng cũng thay đổi nhanh chóng. Sự gia tăng của bộ phận dân số đô thị và khá giả dẫn đến sự phụ thuộc nhiều hơn vào thương mại phục vụ tiêu dùng hơn là tự sản xuất phục vụ tiêu dùng. Do đó, kết nối trong nước tốt hơn sẽ là cần thiết để phục vụ tiêu dùng phát triển bao gồm cả kết nối dịch vụ logistics cung cấp thực phẩm, sự dịch chuyển đô thị và lĩnh vực thương mại điện tử mới nổi. Đối mặt với những bất ổn và rủi ro trong thương mại quốc tế, tầng lớp người tiêu dùng và thị trường nội địa tại Việt Nam mang tới cơ hội tăng trưởng mới, đòi hỏi phải chú ý đến các vấn đề kết nối trong nước.

Chương trình nghị sự phát triển toàn diện của Việt Nam, mặc dù tỷ lệ nghèo đã giảm mạnh trong những thập kỷ qua, vẫn còn rất nhiều việc phải làm. Bất chấp những nỗ lực đáng ghi nhận của chính phủ cho đến nay, sự chênh lệch về phát triển không gian trên cả nước là rất lớn và phần lớn nghèo đói còn lại tập trung ở các vùng sâu vùng xa và vùng dân tộc thiểu số. Bản chất thay đổi của giảm nghèo khi kết hợp với sự xa cách về địa lý và khả năng tiếp cận thấp tới cơ sở hạ tầng, dịch vụ và cơ hội thị trường. Vẫn còn những vùng đất xa xôi bị hạn chế tiếp xúc với cơ hội kinh tế hạn chế ngoài nhu cầu sinh hoạt thiết yếu. Để giải quyết vấn đề này, hình thức “chặng cuối” của chương trình nghị sự hòa nhập, điều quan trọng là phải hiểu tác động của sự cải thiện trong quá khứ đối với kết quả kinh tế của các cá nhân và hộ gia đình tùy thuộc vào địa điểm của họ. Những phân tích về tác động của kết nối tới kết quả kinh tế có thể định hướng cho các chính sách trong tương lai.

Là quốc gia có thu nhập trung bình đang phát triển và đã xây dựng được một lượng lớn tài sản về kết cấu hạ tầng, việc tăng cường khả năng phục hồi nền kinh tế là nền tảng quan trọng để Việt Nam duy trì sự phát triển và thịnh vượng của xã hội và cá nhân. Việt Nam đã chịu thiệt hại kinh tế đáng kể trong những năm gần đây dưới dạng thiệt hại cho kết cấu hạ tầng và nguồn sống

của người dân nói chung, và hơn nữa, là một trong những quốc gia chịu nhiều ảnh hưởng nhất trước thảm họa thiên nhiên ngày càng nghiêm trọng do biến đổi khí hậu. Do đó, kết nối của Việt Nam cần vững vàng để chống lại các rủi ro trong tương lai, và để hỗ trợ hai mục tiêu trên - hội nhập thị trường và tăng trưởng. Hiện tại, xem xét tốc độ xây dựng kết cấu hạ tầng ở cả cấp quốc gia và địa phương, hệ thống cơ bản để đánh giá rủi ro và quản lý tài sản chưa được phát triển. Một con đường hướng tới kết nối linh hoạt sẽ đặt ra yêu cầu phân tích về rủi ro và những lỗ hổng. Dựa trên phân tích đó, có thể ước tính được chi phí kinh tế của các mối nguy hại tự nhiên trong tương lai và các hình thức gián đoạn khác, và cuối cùng có thể xác định được những việc cần phải thực hiện để xây dựng kết nối bền vững.

Đề cương báo cáo

Để giải đáp các mục tiêu phát triển quan trọng nêu trên, chúng tôi tổ chức phần báo cáo thành năm chương riêng biệt nhưng có liên quan đến nhau, mỗi chương phân tích một khía cạnh của trọng tâm “Việt Nam - Kết nối cho sự Phát triển và Thịnh vượng chung”.

Chương 2: Hội nhập với Thị trường toàn cầu phân tích sự kết nối trong bối cảnh cạnh tranh thương mại của Việt Nam và tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu. Chương này bao gồm các hành lang giao thông quan trọng trong chuỗi giá trị, hiệu suất và hiệu quả của các cửa ngõ quốc tế và mối quan hệ giữa các cụm kinh tế và phát triển hành lang.

Chương 3: Hội nhập thị trường trong nước phân tích kết nối giữa người tiêu dùng trong nước trong bối cảnh xuất hiện tầng lớp người tiêu dùng trung lưu ở thành thị và tạo ra nhu cầu về thực phẩm tươi sống trong các thành phố và thương mại điện tử. Chương này bàn về ý nghĩa kết nối của các xu hướng gần đây cũng như những thách thức của dịch vụ logistics đô thị.

Chương 4: Cung cấp dịch vụ giao hàng “chặng cuối”, tập trung vào vai trò của kết nối trong việc đạt được những tăng trưởng tổng quan trong kinh tế tại Việt Nam. Chương này đưa ra khái niệm giữa kết nối và kết quả kinh tế, thước đo về giá trị của kết nối trong tiếp cận thị trường, mối quan hệ giữa tiếp cận thị trường với kết quả kinh tế và hiệu quả phúc lợi của phát triển mạng lưới giao thông mang lại.

Chương 5: Xây dựng khả năng phục hồi mang đến một phân tích chuyên sâu về sự ảnh hưởng của kết nối giao thông và làm thế nào Việt Nam có thể cải thiện khả năng phục hồi thông qua phân tích mạng lưới và ưu tiên về công nghệ.

Chương 6: Khuyến nghị, tóm tắt các khuyến nghị cơ bản dựa trên các phân tích của chương trước đã nêu ở trên và phác thảo các ưu tiên chính sách liên quan đến kết nối chính để thực hiện.

GHI CHÚ

1. Trung chuyển hàng hóa tại biên giới. Các chi phí trong bảng 1.1 là chi phí trong phạm vi Việt Nam và không bao gồm chi phí quản lý và vận chuyển trong phạm vi Trung Quốc.
2. AIC-RIS 2019 cung cấp nghiên cứu chi tiết về NTM giữa ASEAN và Ấn Độ.
3. Mạng lưới trong bảng 1.3 thể hiện khoảng 90% những gì được thống kê trong hình 1.5. Điều này là do chênh lệch về dữ liệu trong thông tin liên kết địa lý của một số tuyến đường.
4. DWT là đơn vị đo năng lực vận tải an toàn của tàu tính bằng tấn và loại trừ trọng lượng của chính con tàu.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- AIC-RIS (Trung tâm nghiên cứu và hệ thống thông tin cho các nước đang phát triển ASEAN India). 2019. Các biện pháp phi thuế quan (NTM): Bằng chứng từ thương mại ASEAN-Ấn Độ. <http://aic.ris.org.in/non-tariff-measures-ntms-evidence-asean-india-trade>.
- Ban thư ký ASEAN. 2018. ASEAN *Niên giám thống kê 2018*. Jakarta: Ban thư ký ASEAN. <https://asean.org/storage/2018/12/asyb-2018.pdf>.
- Bullock, R., Z. Liu, và H. Tan. 2019. “Sáng kiến Vành đai và Con đường: Đánh giá Phân tích Thị trường Vận tải Hàng hóa trên đất liền.” Ban Giao thông toàn cầu. Nghiên cứu không xuất bản, Ngân hàng Thế giới, Washington, DC.
- De, Prabir. 2018. “Tăng cường kết nối giao thông vận tải giữa CLMV-T và Ấn Độ: Cơ hội và thử thách.” Trình bày tại Hội nghị UNESCAP về CLMV-T, New Delhi, tháng 9-10. <https://www.unescap.org/sites/default/files/RIS-Presentation.pdf>.
- Cunningham, Wendy, và Obert Pimhidzai. 2018. *Công việc tương lai của Việt Nam: Tận dụng xu hướng lớn để thịnh vượng hơn (Tập 4): Báo cáo chính*. Washington, D.C.: Ngân hàng Thế giới. <http://documents.worldbank.org/curated/en/973841543238555966/Main-Report>.
- Derudder, Ben, Xingjian Liu, và Charles Kunaka. 2018. “Kết nối dọc theo hành lang đường bộ của Sáng kiến Vành đai và Con đường.” MTI tài liệu thảo luận số 6, Ngân hàng Thế giới, Washington, DC. <http://documents.worldbank.org/curated/en/264651538637972468/Connectivity-Along-Overland-Corridors-of-the-Belt-and-Road-Initiative>.
- Hollweg, Claire Honore, Tanya Smith, và Daria Taglioni. 2017. *Việt Nam ở ngã tư đường: Tham gia vào thể hệ chuỗi giá trị toàn cầu tiếp theo*. Phương hướng phát triển: Thương mại. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. <http://documents.worldbank.org/curated/en/808541488967692813/Vietnam-at-a-crossroads-engaging-in-the-next-generation-of-global-value-chains>.

Ngân hàng Thế giới. 2019a (không xuất bản). "Danh sách dự án cơ sở hạ tầng ưu tiên ban đầu." Báo cáo được chuẩn bị cho Ban thư ký ASEAN, Jakarta.

Ngân hàng Thế giới. 2019b. *Vành đai và kinh tế đường bộ: Những cơ hội và thách thức cho hành lang giao thông* - Báo cáo chính. DC: Ngân hàng Thế giới. <http://documents.worldbank.org/curated/en/715511560787699851/Main-Report>.



CHƯƠNG 2

Hội nhập

thị trường toàn cầu

Phạm Minh Đức, Jung Eun Oh, Roman Constantin Skorzus,
và Charles Kunaka

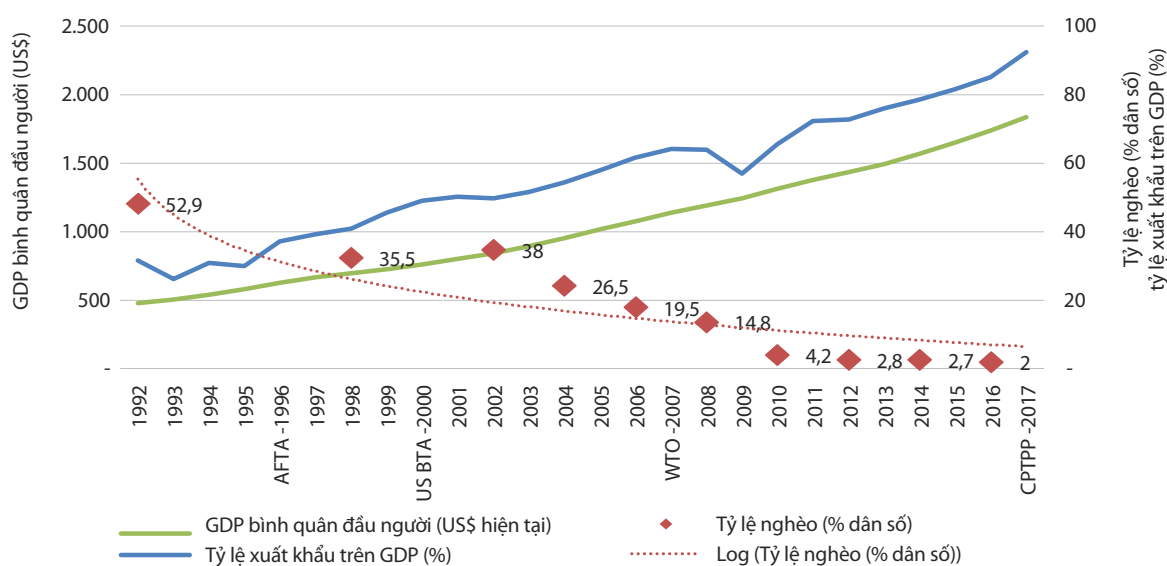
Việt Nam là một thành viên tích cực của chuỗi giá trị toàn cầu (GVC) với thương mại là nguồn tăng trưởng kinh tế chủ yếu. Thương mại - đặc biệt là xuất khẩu - lĩnh vực mà năng lực cạnh tranh chủ yếu được xác định bởi chi phí thương mại cũng như chi phí hàng hóa và dịch vụ. Chi phí thương mại bao gồm thuế, hàng rào phi thuế quan, và chi phí vận chuyển và logistics (TLC). Trong bối cảnh thuế quan đối với thương mại quốc tế đã giảm mạnh và chi phí sản xuất tăng, khả năng cạnh tranh xuất khẩu của Việt Nam ngày càng phụ thuộc vào các yếu tố như chất lượng, năng suất, chuỗi cung ứng hiệu quả cũng như chi phí vận chuyển và logistics thấp hơn. Chương này xem xét sự tham gia của Việt Nam vào chuỗi giá trị toàn cầu, mối quan hệ không gian giữa thương mại và giao thông, và cách cải thiện kết cấu hạ tầng giao thông và thương mại để hỗ trợ khả năng cạnh tranh thương mại của Việt Nam.

Việt Nam và chuỗi giá trị toàn cầu¹

Kinh nghiệm cho thấy thương mại là động lực thúc đẩy tăng trưởng. Bằng cách gia tăng khả năng cạnh tranh, thương mại giúp phân bổ lại nguồn lực cho các ngành và công ty có năng suất cao hơn, và tăng thu nhập thực tế bằng cách hạ giá thành đối với người tiêu dùng và doanh nghiệp. Và bằng cách hỗ trợ tăng trưởng, mở cửa thương mại cũng có thể là một động lực quan trọng của giảm nghèo. Trong giai đoạn 1960-1990, tám nền kinh tế châu Á có hiệu suất cao về thương mại - Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan (Trung Quốc), Hồng Kông, Singapore, Malaysia, Indonesia và Thái Lan - đã có tốc độ tăng trưởng bình quân 5,5% mỗi năm, cao hơn và bền vững hơn bất kỳ nhóm quốc gia nào khác trên thế giới (Birdsall và cộng sự 1993). Việt Nam cũng không phải ngoại lệ. Chiến lược tăng trưởng dựa trên xuất khẩu và hội nhập toàn cầu được áp dụng ở Việt Nam là những nhân tố chính, trong số nhiều chính sách khác, tạo nên thành tựu đáng chú ý của Việt Nam trong hơn hai thập kỷ rưỡi qua trong việc tạo ra tăng trưởng kinh tế và giảm nghèo.

Hình 2.1 cho thấy mối liên kết giữa thương mại (tỷ lệ xuất khẩu trên GDP), xu hướng tăng trưởng được phản ánh bởi GDP bình quân đầu người và giảm nghèo (chỉ số bình quân đầu người ở mức 3,2 đô la Mỹ mỗi ngày) trong giai đoạn từ 1992 đến 2017. Trong thời gian này, Việt Nam đã trở thành một trong những quốc gia mở cửa thương mại nhất thế giới với tỷ lệ xuất khẩu trên GDP hơn 100% trong năm 2017. Là một cường quốc xuất khẩu, tăng trưởng xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam trung bình hơn 15% trong mười năm qua, cao hơn gần 5 lần tốc độ tăng trưởng toàn cầu. Do kết quả phát triển thương mại đáng chú ý này, GDP bình quân đầu người của Việt Nam đo bằng giá cố định đã tăng gần bốn lần trong giai đoạn này từ dưới 500 đô la Mỹ năm 2010 lên hơn 1.800 đô la Mỹ vào năm 2017. Tỷ lệ nghèo của Việt Nam cũng đã giảm đáng kể trong cùng thời kỳ. Ở ngưỡng nghèo là 3,2 đô la Mỹ một ngày, tỷ lệ nghèo tính theo phần trăm trên tổng dân số của Việt Nam đã giảm từ gần 52,9% năm 1992 xuống còn 2,2% vào năm 2017.

» HÌNH 2.1. Tăng trưởng định hướng xuất khẩu và giảm nghèo (1992-2017)

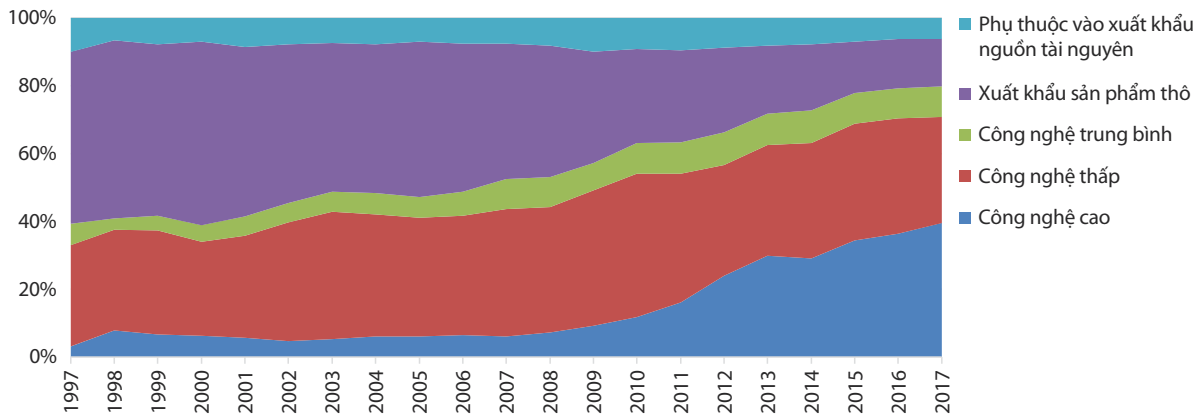


Nguồn: Chỉ số phát triển thế giới (WDI), tham khảo tại <https://databank.worldbank.org/source/world-development-indicators>.

Thương mại Việt Nam tăng trưởng cùng với sự hội nhập toàn cầu ngày càng sâu rộng và tham gia vào các chuỗi giá trị toàn cầu. Cuộc cách mạng về công nghệ thông tin và truyền thông (ICT) và giảm chi phí vận chuyển và truyền thông đã dịch chuyển, giải phóng nền sản xuất từ các nước phát triển sang các nước đang phát triển và tạo ra chuỗi giá trị toàn cầu. Điều này có hàm ý rằng (a) làm thế nào các nước đang phát triển có thể tham gia vào thương mại quốc tế – tham gia chuỗi giá trị toàn cầu bằng cách “nhập khẩu để xuất khẩu” và (b) làm thế nào thương mại có thể trở thành phương tiện để phát triển cho phép nâng cao kiến thức cùng với việc làm trong tập đoàn đa quốc gia (MNC). Việt Nam đã thể hiện vai trò trong chuỗi giá trị toàn cầu, cho thấy sự hội nhập cao hơn với tư cách là người mua và người bán trong chuỗi giá trị toàn cầu từ năm 1995. Môi trường kinh doanh được cải thiện đủ điều kiện thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) đã thúc đẩy Việt Nam tham gia vào một số chuỗi giá trị toàn cầu. Việt Nam tăng giá trị gia tăng nội địa thể hiện trong tổng xuất khẩu 16,6% hàng năm từ năm 1995 đến 2011, ngay dưới mức Trung Quốc đạt được. Bằng cách chuyên môn hóa trong lắp ráp chủ yếu cho các công ty nước ngoài, chiến lược phát triển theo định hướng xuất khẩu đã tạo ra việc làm, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và giảm nghèo.

Do tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu, cơ cấu xuất khẩu của Việt Nam đã thay đổi đáng kể cả về công nghệ và sản phẩm xuất khẩu. Hình 2-2 cho thấy sự thay đổi khá lớn về cấu trúc công nghệ thể hiện trong xuất khẩu trong giai đoạn từ 1997 đến 2017. Ví dụ đưa ra dựa trên phân loại quốc tế về hàm lượng công nghệ hàng xuất khẩu của UNComtrade bao gồm công nghệ thấp, công nghệ trung bình, công nghệ cao, xuất khẩu sản phẩm thô và phụ thuộc vào xuất khẩu nguồn tài nguyên. Tỷ trọng của hàm lượng công nghệ thấp, công nghệ trung bình và xuất khẩu phụ vào nguồn tài nguyên không thay đổi nhiều trong giai đoạn này. Tuy nhiên, tỷ lệ xuất khẩu sản phẩm thô giảm rõ rệt, chủ yếu là do giảm xuất khẩu dầu thô và chính sách kiểm soát xuất khẩu để hạn chế xuất khẩu khoáng sản và nguyên liệu thô. Đồng thời, tỷ trọng xuất khẩu sản phẩm công nghệ cao tăng mạnh, xu hướng này gắn liền với các dự án đầu tư khổng lồ của một số công ty đa quốc gia hàng đầu bao gồm Tập đoàn Samsung và Tập đoàn Intel, đã chọn Việt Nam làm cơ sở sản xuất các sản phẩm điện thoại di động và máy tính bảng để xuất khẩu trên toàn thế giới. Hộp 2.1 nghiên cứu kỹ hơn vai trò của Samsung Việt Nam đóng góp trong chuỗi giá trị điện tử mới nổi của Việt Nam. Hai xu hướng lớn có thể phá vỡ chuỗi giá trị toàn cầu trong tương lai, đáng chú ý là sự tăng tốc của chuyển đổi kỹ thuật số đặc biệt là tự động hóa và chủ nghĩa bảo hộ thương mại gia tăng. Những xu hướng này có thể dẫn đến việc đưa sản xuất trở về chính quốc ảnh hưởng đến sự hội nhập của Việt Nam vào chuỗi giá trị toàn cầu, đặc biệt là trong bối cảnh lợi thế so sánh về lao động giá rẻ ở các nước đang phát triển bao gồm Việt Nam có thể ảnh hưởng nghiêm trọng do tự động hóa.

» HÌNH 2.2. Thay đổi cấu trúc về công nghệ thể hiện trong xuất khẩu (1997-2017)



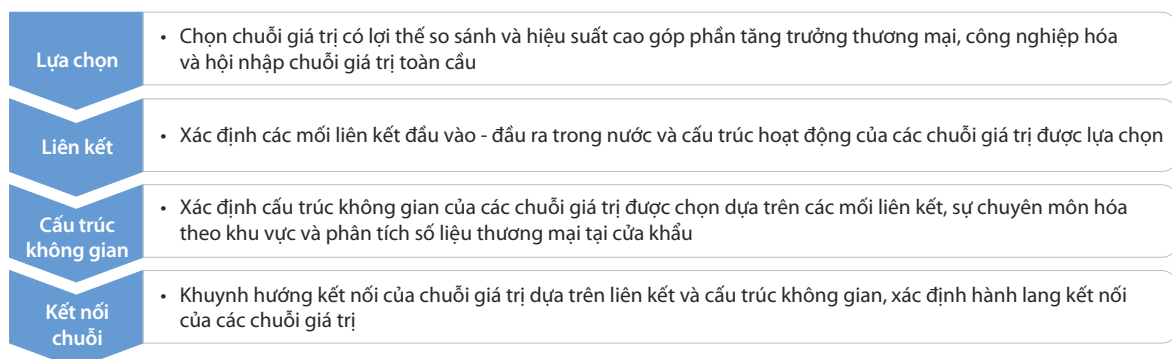
Nguồn: UNComtrade, tham khảo tại <https://comtrade.un.org/>.

Tóm lại, thương mại và sự tham gia vào chuỗi giá trị là những yếu tố rất quan trọng để tiếp tục thành công với mô hình kinh tế Việt Nam. Khi đưa ra một chiến lược kết nối để tiếp tục hỗ trợ các xu hướng kết nối, người ta muốn đặt câu hỏi:

- Có những ngành hoặc chuỗi giá trị cụ thể nào cần phải tập trung vào?
- Có thực sự là một vài chuỗi giá trị phụ thuộc nhiều vào kết nối vận chuyển và logistics hơn những chuỗi khác?
- Những hành lang nào là quan trọng khi Việt Nam muốn cải thiện khả năng cạnh tranh thương mại?

Phần sau của chương này giải đáp những câu hỏi trên bằng phương pháp 4 bước để hiểu các lĩnh vực chính, liên kết chuỗi giá trị, cấu trúc không gian của chuỗi giá trị và cuối cùng là xu hướng liên kết, như minh họa trong hình 2.3.

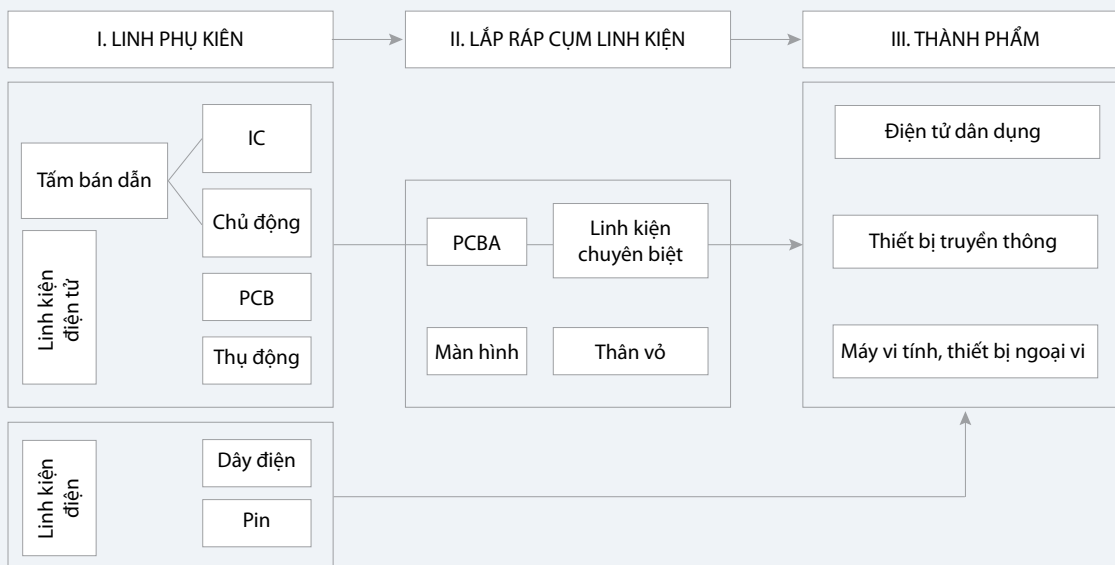
» HÌNH 2.3. Phương pháp luận kết nối chuỗi giá trị



Nguồn: Phạm Minh Đức và cộng sự 2013.

Hộp 2.1. Chuỗi giá trị điện tử và Samsung Việt Nam

Các sản phẩm điện tử thường được phân loại thành ba nhóm: máy tính, thiết bị viễn thông và thiết bị điện tử tiêu dùng (3C). Trong các chuỗi giá trị điện tử, sản phẩm cuối cùng được lắp ráp từ một số bộ phận và linh kiện, chẳng hạn như bán dẫn, mạch tích hợp, bảng mạch in (PCB), v.v. Thiết bị điện tử, đặc biệt là các loại linh kiện điện thoại di động thường nhỏ và nhẹ, và nhiều khả năng có giá trị cao, và do đó dễ dàng vận chuyển bằng đường hàng không. Những đặc điểm này cho phép các chuỗi giá trị toàn cầu này lan rộng khắp các quốc gia và châu lục để tối ưu hóa lợi thế so sánh và chuyên môn hóa quốc gia, đồng thời xây dựng chuỗi cung ứng xung quanh vận tải hàng không và logistics.



Samsung đã bắt đầu kinh doanh tại Việt Nam từ năm 1996 với một liên doanh nhỏ có tên Samsung Vina (với tổng vốn đầu tư là 36,5 triệu US\$). Sau đó trở thành một công ty 100% có vốn đầu tư nước ngoài FDI sau khi Samsung mua lại toàn bộ cổ phần của đối tác vào năm 2013. Năm 2009, Samsung đã có một bước tiến lớn với một dự án mới ở Bắc Ninh sản xuất điện thoại thông minh (với tổng vốn đầu tư là 670 triệu US\$). Kể từ đó, Samsung đã mở rộng sản xuất tại Việt Nam, xây dựng nhà máy mới và hiện Samsung có sáu nhà máy ở các tỉnh như Bắc Ninh, Thái Nguyên và Thành phố Hồ Chí Minh và một Trung tâm nghiên cứu và phát triển R & D tại Hà Nội với tổng số vốn đầu tư đăng ký 17 tỷ US\$.

Một thập kỷ sau khi bắt đầu dự án đầu tiên về điện thoại thông minh, Samsung ngày nay đã phát triển chuỗi cung ứng tại Việt Nam với 29 nhà cung cấp, tăng lên từ 4 nhà cung cấp trong năm 2014 và con số này dự kiến sẽ mở rộng lên 50 vào năm 2020. Mặc dù chuỗi cung ứng nội địa đã mở rộng, Samsung vẫn phụ thuộc vào các linh kiện nhập khẩu hầu hết được xuất từ Trung Quốc qua cửa khẩu biên giới Hữu Nghị, hoặc từ các nước khác qua cảng Đình Vũ, và quan trọng nhất là qua sân bay Nội Bài. Samsung Việt Nam sản xuất phần lớn điện thoại thông minh cho thị trường tại Việt Nam, bao gồm những thiết bị hàng đầu mới nhất, được xuất khẩu đến khắp nơi trên thế giới thông qua sân bay Nội Bài. Đây là một trong những lý do chính khiến tỷ trọng xuất khẩu điện thoại thông minh tăng đáng kể từ con số 0 lên đến 1/5 tổng xuất khẩu trong thập kỷ qua và tỷ lệ giá trị thương mại qua đường hàng không cũng đã tăng nhanh (từ 15,6% năm 2011 lên 39,5% năm 2016).

Samsung Việt Nam đã phát triển một chuỗi cung ứng và hệ thống logistics đặc biệt để đảm bảo thời gian giao hàng ngắn nhất cho yêu cầu sản xuất kịp thời tại Việt Nam. Tại sân bay Nội Bài, có khu vực kho và đường thông quan riêng cho Samsung để đảm bảo việc xuất nhập khẩu của họ diễn ra suôn sẻ. Đầu tư của Samsung đã tạo ra những thay đổi cơ cấu trong lĩnh vực logistics ở miền Bắc, với sự tăng trưởng nhanh chóng của hàng hóa và vận tải hàng không đòi hỏi phải thay đổi chính sách liên kết và đầu tư về dịch vụ logistics tương ứng.

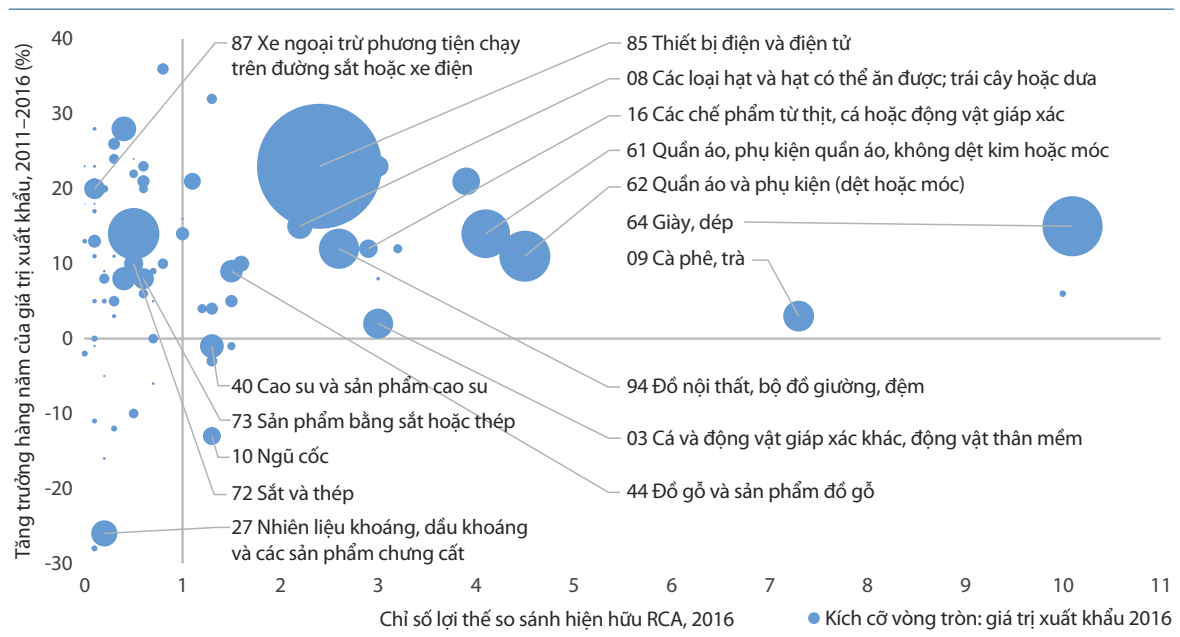
Nguồn: Ngân hàng Thế giới sắp xuất bản.

Hành lang vận tải của chuỗi giá trị quan trọng

Nền kinh tế Việt Nam đa dạng hơn bao giờ hết do hội nhập sâu với chuỗi giá trị toàn cầu; và do đó, không đơn giản là nên tập trung vào lĩnh vực nào. Trong phân tích sau đây, các lĩnh vực chính được lựa chọn bởi (a) đóng góp đáng kể vào doanh thu, thương mại và tạo việc làm, (b) lợi thế so sánh cao, được đo lường bằng chỉ số Lợi thế so sánh hiện hữu (RCA)² và (c) phù hợp với ưu tiên của chính phủ. Hình 2.4 đưa ra tất cả các lĩnh vực dựa trên Hệ thống ngành kinh tế Việt Nam (VSIC) gồm 2 chữ số theo chỉ số RCA và tốc độ tăng trưởng giá trị xuất khẩu hàng năm trong giai đoạn 2011-2016.

Góc phần tư thứ nhất của hình 2.4 thể hiện các nhóm ngành nằm trong quỹ đạo tăng trưởng và ngành Việt Nam có lợi thế so sánh. Trong số những ngành này và nghiên cứu các ưu tiên của Chính phủ, chúng tôi đã chọn chín chuỗi giá trị – Dệt may, da và giày dép, điện tử, sản phẩm gỗ, gạo, nuôi trồng thủy sản, cà phê, cao su, và rau quả – những chuỗi này chiếm hơn 70% giá trị xuất khẩu năm 2017.

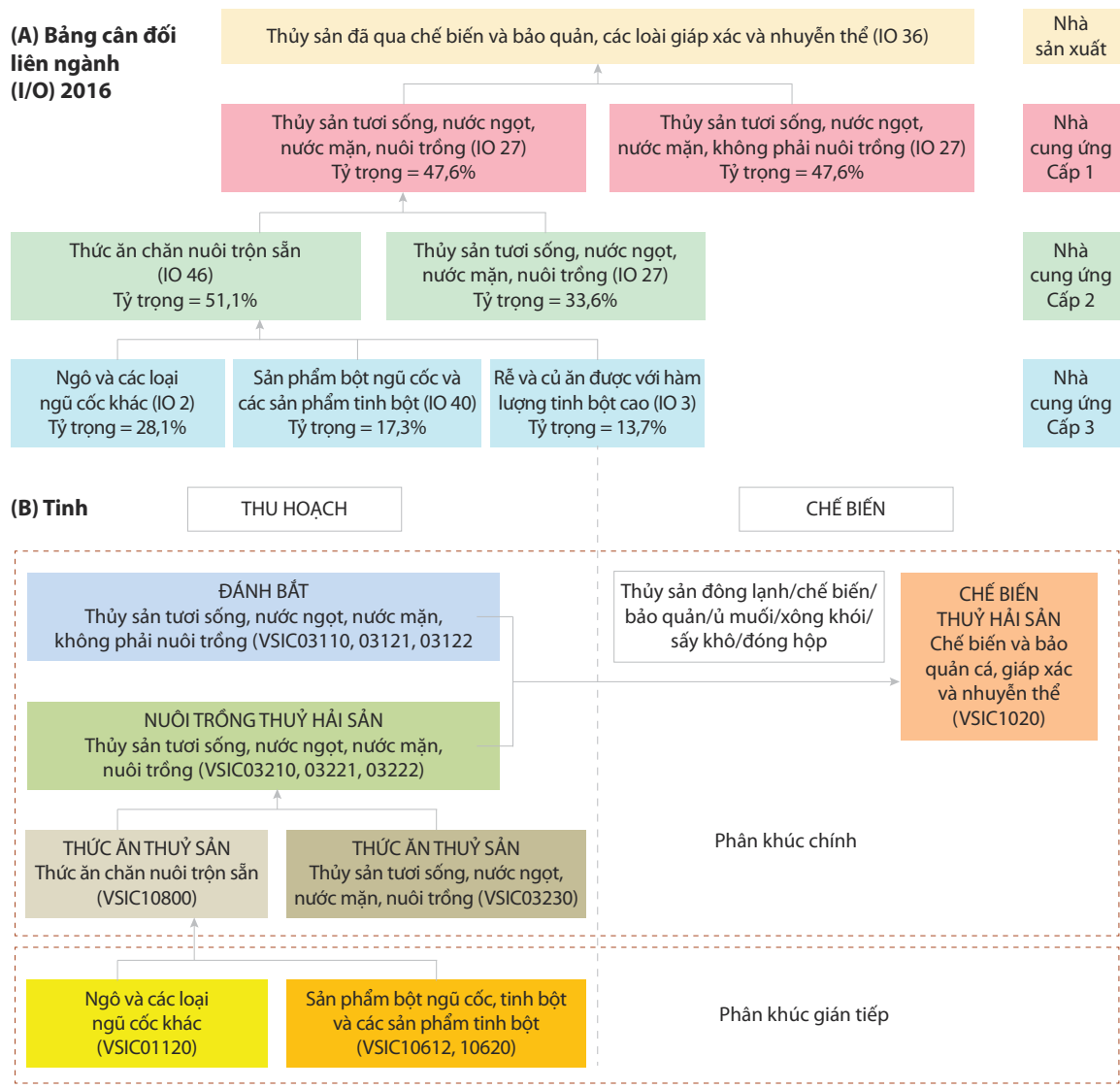
» **HÌNH 2.4. Chuỗi giá trị được lựa chọn dựa trên chỉ số lợi thế so sánh hiện hữu (RCA) và hiệu suất thương mại**



Nguồn: Được tạo bằng dữ liệu năm 2016 từ cơ sở dữ liệu trực tuyến Trade Map, tham khảo tại: <https://www.trademap.org/Index.aspx>.

Mỗi nhóm ngành sau đó có thể được phát triển thành một liên kết chuỗi giá trị dựa trên các liên kết sản xuất đầu vào-đầu ra trong nước. Các ngành cung cấp nhiều tầng và các mối liên kết ngành được xác định dựa trên chỉ số nguồn cung sử dụng dữ liệu từ các bảng cân đối I/O của Việt Nam cho năm 2011 và 2016. Một ví dụ về liên kết chuỗi giá trị nuôi trồng thủy sản được trình bày trong hình 2.5A. Liên kết chuỗi giá trị sau đó được điều chỉnh kết hợp với thông tin bên ngoài từ các bản đồ hoặc cụm giá trị hiện có, cho phép xây dựng trên các mã dựa trên Hệ thống ngành kinh tế Việt Nam (VSIC).³ Hình 2.5B cho thấy mối liên kết đã được tinh chỉnh của chuỗi giá trị nuôi trồng thủy sản với mã VSIC của các mặt hàng liên quan trong chuỗi giá trị này.

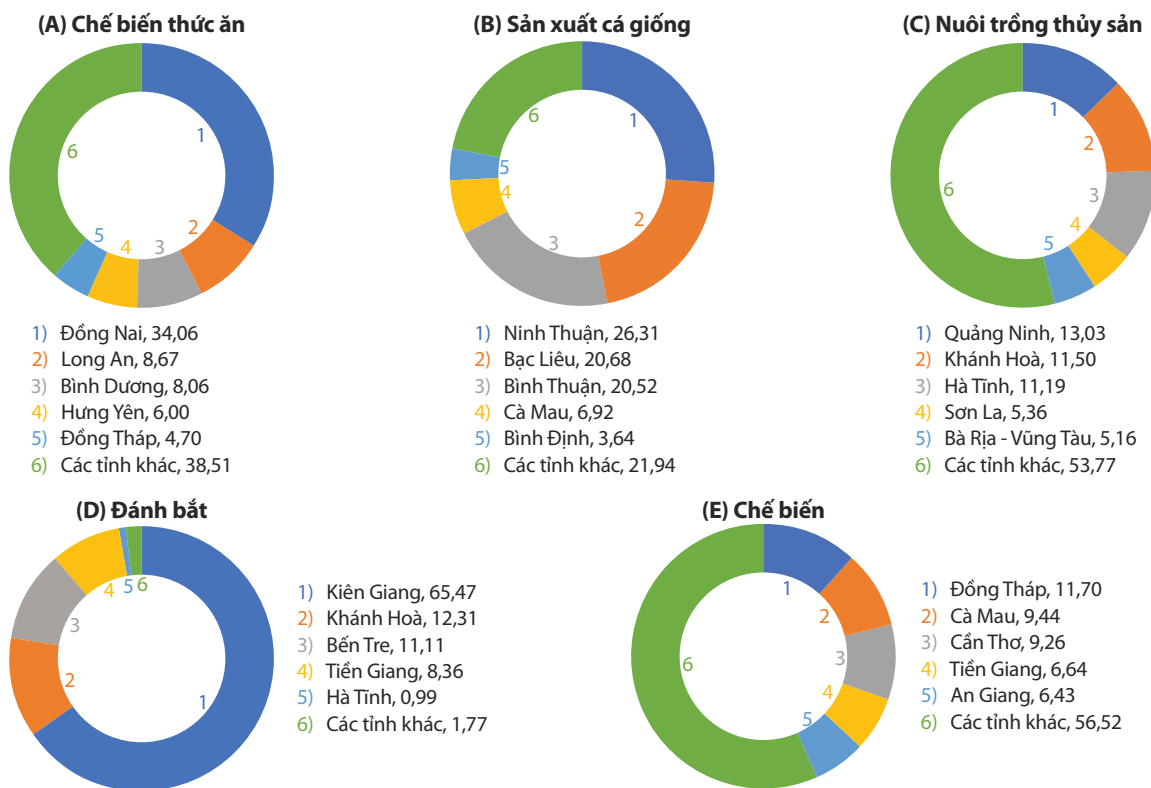
» HÌNH 2.5. **Xây dựng chuỗi giá trị cho ngành nuôi trồng thủy sản**



Nguồn: Ngân hàng Thế giới sắp xuất bản.

Khi tạo ra các liên kết chuỗi giá trị, thì cũng xác định được cấu trúc không gian của chuỗi giá trị hoặc phân bố địa lý và mật độ tập trung của các phân nhóm ngành. Điều này được thực hiện bằng cách xác định mức độ tập trung của các hoạt động kinh tế ở mỗi tỉnh, đo lường bằng tỉ lệ việc làm trong cuộc điều tra doanh nghiệp do Tổng cục Thống kê GSO thực hiện. Hình 2.6 cho thấy các tỉnh quan trọng dọc theo chuỗi giá trị nuôi trồng thủy sản.

» HÌNH 2.6. Các tỉnh tham gia vào liên kết chuỗi giá trị thủy sản



Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới dựa trên số liệu do GSO cung cấp.

Bước cuối cùng là liên kết các chuỗi giá trị với mạng lưới vận tải, để xác định các thành phần của mạng lưới chuỗi giá trị quan trọng. Xu hướng liên kết chuỗi giá trị này được phân tích dựa trên phân bố vị trí của các phân khúc và mối liên kết của nó, cũng như sự tương tác của chúng với mạng lưới giao thông. Giả định rằng giao thông sôi động trên các tuyến đường có chi phí thấp nhất giữa các vị trí quan trọng dọc theo từng phân đoạn của chuỗi liên kết giá trị, từ đầu vào, sản xuất/ chế biến cho tới người tiêu dùng cuối, trong trường hợp khu vực chiếm ưu thế xuất khẩu được coi là nằm ở các cửa khẩu quốc tế quan trọng. Kết quả của liên kết vận chuyển này cho nuôi trồng thủy sản được trình bày trong hình 2.7.

Bằng cách lặp lại phân tích tương tự cho tất cả chín chuỗi giá trị, tổng giá trị xuất khẩu của chúng chiếm hơn 70% tổng xuất khẩu, các hành lang vận chuyển quan trọng của chuỗi giá trị xuất khẩu được xác định như trong hình 2.8. Độ dày của một liên kết vận chuyển thể hiện số liên kết chuỗi giá trị phụ thuộc vào và nêu bật các thành phần của mạng lưới quan trọng để hỗ trợ không chỉ đối với việc chuyên chở sản phẩm xuất khẩu cuối cùng mà còn tất cả các liên kết ngược ngành của các đầu vào được liên kết với chúng. Các hành lang chính được xác định là (a) xung quanh các trung tâm kinh tế lớn nhất - Hà Nội và TP.HCM - kết nối các tỉnh lân cận tham gia chuỗi giá trị, (b) giữa khu vực đồng bằng sông Cửu Long và TP.HCM, (c) giữa Hà Nội và các tỉnh biên giới phía bắc giáp Trung Quốc, (d) dọc theo các tỉnh duyên hải bắc-nam và (e) giữa vùng miền trung tây nguyên và các tỉnh phía nam. Đảm bảo chất lượng kết cấu hạ tầng và các dịch vụ logistics cần thiết dọc theo các hành lang này sẽ giúp giảm chi phí thương mại và vận chuyển hàng hóa của các chuỗi giá trị này, điều rất quan trọng đối với khả năng cạnh tranh xuất khẩu của Việt Nam.

» HÌNH 2.7. Mạng lưới giao thông và chuỗi giá trị quan trọng: chuỗi nuôi trồng thủy sản



» HÌNH 2.8. Mạng lưới vận chuyển quan trọng của chuỗi giá trị: tổng hợp của chín chuỗi giá trị⁴

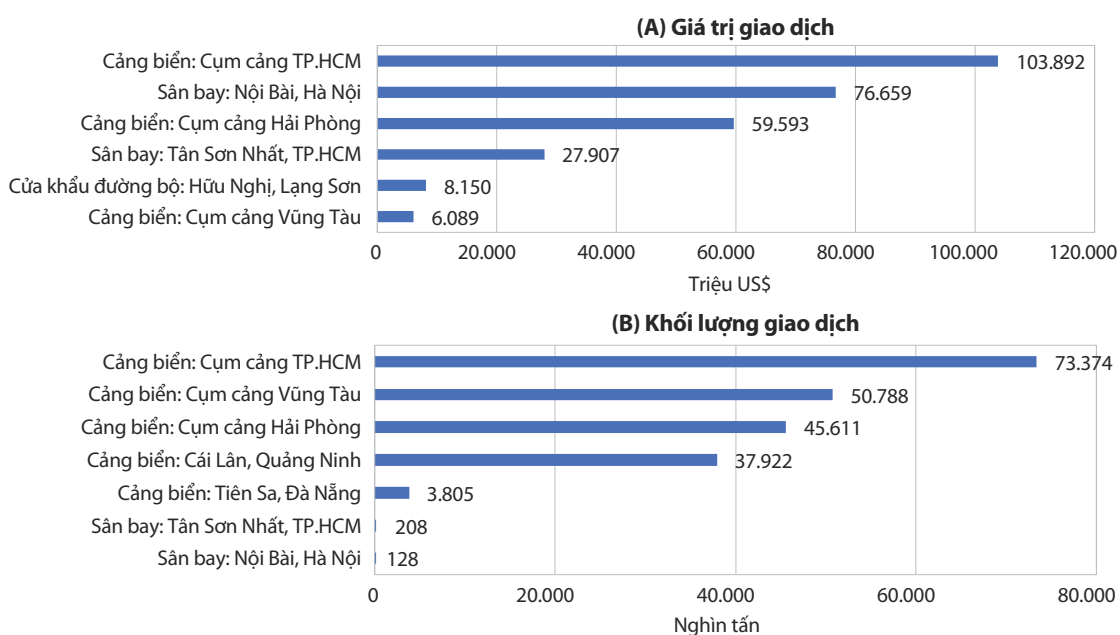


Hiệu suất và hiệu quả của các cửa ngõ quốc tế

Đối với nền kinh tế thâm dụng thương mại của Việt Nam, tầm quan trọng của hiệu suất và hiệu quả tại các cửa khẩu trong bối cảnh kết nối thương mại không được thể hiện một cách đầy đủ. Chi phí thương mại phụ thuộc nhiều vào sự kết nối giữa các cửa khẩu và mạng lưới giao thông, hiệu quả của các việc tiến hành các thủ tục tại biên giới, và mối liên hệ và kết nối giữa các cửa khẩu đó. Đạt được hiệu quả tại các cửa khẩu là một thách thức lớn bởi bản chất phát triển của dòng chảy và khối lượng thương mại là sự tham gia của nhiều bên trong các kết quả cuối cùng. Đầu tư vào kết cấu hạ tầng tại những cảng chính không đồng nghĩa với sự gia tăng về khối lượng container, trừ khi các hãng tàu lớn hoạt động trong khu vực được kích lệ đủ để điều chỉnh tuyến đường đi của họ. Một cảng sôi động ngày hôm nay có thể lu mờ dần trong các cuộc cạnh tranh và trở nên lỗi thời vào ngày mai. Tuy nhiên, các xu hướng và phản hồi gần đây từ các bên liên quan trong ngành có thể chỉ ra những thách thức và định hướng trọng tâm cho sự phát triển trong tương lai.

Việt Nam có 48 cửa khẩu ở 31 tỉnh, nhưng dòng chảy thương mại của Việt Nam lại chỉ tập trung ở một số ít cửa khẩu. Như đã tóm tắt trong Chương 1, 12 cửa khẩu hàng đầu bao gồm hai sân bay, năm cảng biển và năm cửa khẩu đường bộ đảm trách hơn 91 phần trăm tổng giá trị thương mại trong năm 2016 (hình 1.2 và hình 1.3). Ngoài ra, sáu cửa khẩu quan trọng nhất, bao gồm cụm cảng biển TP.HCM, cụm cảng biển Hải Phòng, cụm cảng biển Vũng Tàu, cửa khẩu đường bộ Lạng Sơn (ở biên giới Trung Quốc), sân bay Nội Bài (Hà Nội) và sân bay Tân Sơn Nhất (TP.HCM) chiếm 81 phần trăm của tổng giao dịch thương mại. Đây là kết quả tự nhiên của sự tập trung của hoạt động kinh tế, đầu tư trực tiếp nước ngoài FDI và liên kết chuỗi giá trị xung quanh hai thành phố lớn nhất Việt Nam là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, nơi có các sân bay và cảng biển lớn, cũng như là tâm điểm thương mại ngày càng tăng với Trung Quốc qua cửa khẩu biên giới phía bắc.

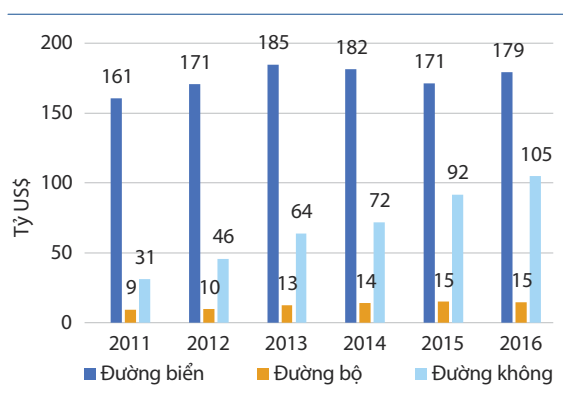
» HÌNH 2.9. Tập trung thương mại tại các cửa khẩu chính



Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới dựa trên số liệu do Tổng cục Thống kê, Tổng cục Hải quan và Bộ Giao thông Vận tải cung cấp.

Trong năm năm qua, các sân bay của Việt Nam đã cho thấy sự tăng trưởng vượt bậc về giá trị thương mại (hình 2.10). Sự gia tăng nhanh chóng của dòng hàng hóa qua các cửa ngõ hàng không so với các loại cửa khẩu khác trùng hợp với sự tăng trưởng mạnh về sản xuất, xuất khẩu, và nhập khẩu những loại hàng khối lượng nhỏ nhưng giá trị cao hơn, như điện thoại di động, linh kiện điện tử, xuất khẩu thời trang cao cấp và nông sản chế biến giá trị cao. Điều này chủ yếu là do Việt Nam tham gia sâu vào chuỗi giá trị toàn cầu cũng như dòng vốn đáng kể của đầu tư trực tiếp nước ngoài, nằm ở vị trí chiến lược gần các cảng hàng không này. Do đó, hàng hóa vận chuyển qua đường hàng không ở Việt Nam

» **HÌNH 2.10. Giá trị giao dịch thương mại qua các loại cửa khẩu trong giai đoạn (2011-2016)**



Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới dựa trên số liệu do Tổng cục Hải quan cung cấp.

ít đa dạng hơn, hầu hết là thiết bị điện và điện tử, tăng từ 52,3% tổng lượng hàng hóa hàng không năm 2011 lên 75,9% trong năm 2016 (xem bảng 2.1). Xu hướng và thành phần hàng hóa này tập trung vào một số ít các nhà đầu tư nước ngoài.

Thành phần xuất nhập khẩu ở cả cảng hàng không và cảng biển đều thay đổi nhưng không nhiều, như được trình bày trong bảng 2.1 và bảng 2.2. Từ năm 2011 đến 2016, hầu hết các sản phẩm nhập khẩu và xuất khẩu qua sân bay và cảng biển vẫn không thay đổi nhiều ngoại trừ một số ít loại sản phẩm. Hàng hóa qua cảng biển đa dạng hơn, nhưng không có loại nào vượt quá 15% tổng giá trị và tỉ lệ tương đối của các loại hàng cụ thể này dao động lớn hơn.

» **BẢNG 2.1. Sản phẩm nhập khẩu và xuất khẩu qua đường hàng không Việt Nam**

		2011	2016
Các sản phẩm nhập khẩu nổi bật	HS85 Thiết bị điện và điện tử	52,3%	↑ 75,9%
	HS90 Dụng cụ, thiết bị và máy quang học, nhiếp ảnh	6,4%	→ 6,8%
	HS84 Máy móc và bộ phận	9,9%	↓ 6,2%
	HS30 Dược phẩm	5,8%	↓ 3,4%
	HS39 Nhựa và các sản phẩm nhựa	2,2%	→ 3,1%
	HS71 Ngọc trai tự nhiên hoặc nuôi cấy	15,5%	↓ 1,3%
	HS41 Da sống (trừ da lông) và da thuộc	1,1%	→ 0,9%
	HS82 Dụng cụ, đồ nghề, dao, kéo	(ngoài top 8)	→ 0,6%
Các sản phẩm xuất khẩu nổi bật	HS85 Thiết bị điện và điện tử	52,7%	↑ 76,5%
	HS84 Máy móc và bộ phận	5,5%	↑ 7,1%
	HS90 Dụng cụ, thiết bị và máy quang học, nhiếp ảnh	5,5%	→ 5,2%
	HS61 Quần áo và hàng may mặc phụ trợ, dệt kim hoặc móc	5,2%	↓ 2,3%
	HS62 Quần áo và hàng may mặc phụ trợ, không phải dệt kim hoặc móc	3,3%	↓ 2,1%
	HS71 Ngọc trai tự nhiên hoặc nuôi cấy	17,7%	↓ 1,6%
	HS64 Giấy, dếp, các sản phẩm tương tự và bộ phận	2,0%	↓ 0,7%
	HS42 Các sản phẩm bằng da thuộc; yên cương và bộ yên cương	(ngoài top 8)	→ 0,7%

Chú thích: ↑ biểu thị tỉ lệ tăng giữa 2011-2016; ↓ biểu thị tỉ lệ giảm; → biểu thị tăng giảm dưới 1%.

Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới dựa trên số liệu do Tổng cục Hải quan cung cấp.

» BẢNG 2.2. Sản phẩm nhập khẩu và xuất khẩu qua đường biển Việt Nam

		2011		2016
Các sản phẩm nhập khẩu nổi bật	HS84 Máy móc và bộ phận	12.4%	↑	14.6%
	HS85 Thiết bị điện và điện tử	13.5%	↓	10.4%
	HS39 Nhựa và các sản phẩm nhựa	6.3%	↑	8.8%
	HS72 Sắt và thép	7.2%	→	6.2%
	HS87 Xe cộ	2.3%	↑	3.9%
	HS60 Các loại hàng dệt kim hoặc móc (ngoài top 10)		↑	3.4%
	HS52 Bông	2.6%	→	3.1%
	HS55 Xơ, sợi staple nhân tạo	2.2%	→	2.7%
	HS27 Nhiên liệu khoáng và dầu khoáng	11.8%	↓	2.6%
	HS23 Phế liệu và phế thải từ ngành công nghiệp thực phẩm	2.1%	→	2.5%
Các sản phẩm xuất khẩu nổi bật	HS85 Thiết bị điện và điện tử	13.4%	→	12.7%
	HS62 Quần áo và hàng may mặc phụ trợ, không phải dệt kim hoặc móc	7.2%	↑	9.5%
	HS64 Giấy, dếp, các sản phẩm tương tự và bộ phận	7.0%	↑	8.5%
	HS61 Quần áo và hàng may mặc phụ trợ	6.2%	↑	8.4%
	HS84 Máy móc và bộ phận	4.4%	↑	5.9%
	HS94 Đồ nội thất; bộ đồ giường, đệm (ngoài top 10)		↑	5.3%
	HS03 Cá và động vật giáp xác khác	5.1%	→	5.2%
	HS09 Cà phê và trà	3.9%	→	3.8%
HS39 Nhựa và các sản phẩm nhựa (ngoài top 10)		↑	2.6%	
HS08 Quả và quả hạch ăn được; vỏ quả thuộc chi cam quýt (ngoài top 10)		↑	2.5%	

Chú thích: ↑ biểu thị tỉ lệ tăng giữa 2011-2016; ↓ biểu thị tỉ lệ giảm; → biểu thị tăng giảm dưới 1%.

Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới dựa trên số liệu do Tổng cục Hải quan cung cấp.

Những thách thức chính với các cửa khẩu này thể hiện ở ba khía cạnh khác nhau: hạn chế về năng lực tại các cửa khẩu chính, hạn chế kết nối với mạng lưới giao thông và sự mất cân đối giữa cung và cầu. Mỗi khía cạnh được trình bày chi tiết dưới đây

Sự tăng trưởng nhanh chóng về số lượng hàng hóa được xử lý tại các sân bay lớn, ở mức 10,8% mỗi năm trong giai đoạn 2009-2017 (về giá trị), gây áp lực ngày càng tăng đối với năng lực của sân bay, đối với đường cất hạ cánh, nhà ga và các kết cấu hạ tầng phục vụ logistics. Các bên liên quan trong ngành, bao gồm bộ phận dịch vụ logistics, hãng vận tải và chủ hàng, thường lo ngại về tình trạng ùn tắc nghiêm trọng tại các sân bay của Việt Nam, đặc biệt là tại sân bay Tân Sơn Nhất ở TP.HCM. Trên thực tế, Chính phủ Việt Nam đã nhận ra vấn đề này từ lâu và đã phân bổ nguồn kinh phí lớn cho việc tăng công suất và cải thiện hiệu quả tại các sân bay lớn cũng như xây dựng các sân bay mới, đáng chú ý là kế hoạch phát triển sân bay Long Thành ở ngoại ô phía đông TP.HCM. Chất lượng cao và kịp thời là yêu cầu đối với việc xử lý những lô hàng qua đường hàng không có giá trị cao. Đủ năng lực cả vật chất lẫn hoạt động vận hành sẽ là rất cần thiết để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng từ chuỗi giá trị toàn cầu đang phát triển mà Việt Nam tham gia.

Kết nối nội địa xung quanh các cửa khẩu chính, đặc biệt là kết nối đường bộ đến và đi từ các cảng biển lớn, cũng bị hạn chế. Đánh giá dữ liệu tốc độ di chuyển từ nhiều nguồn khác nhau, bao gồm dữ liệu từ hệ thống giám sát hành trình xe thương mại (CVTS) do Tổng cục Đường bộ

cung cấp, cho thấy ảnh hưởng của tắc nghẽn trong mạng lưới giao thông đường bộ quanh các cửa khẩu chính này (xem phần 3.4 “Những thách thức và cơ hội đối với dịch vụ Logistics” để biết thêm chi tiết). Ùn tắc đặc biệt nghiêm trọng xung quanh sân bay Tân Sơn Nhất (TP.HCM) và Khu cảng biển TP.HCM bao gồm cả cảng Cát Lái, hai cửa ngõ chính này nằm rất gần các khu đô thị đông đúc. Trên các tuyến đường chính kết nối xung quanh các cửa ngõ này, xe tải hạng nặng và giao thông đô thị đan xen, đặt ra một thách thức lớn về di chuyển trong đô thị. Để giảm thiểu ách tắc, đôi khi chính quyền địa phương sử dụng các biện pháp điều tiết như cấm xe tải. Vì xung đột lợi ích giữa lưu lượng xe tải nặng và người dân đi lại trong đô thị, biện pháp hành chính như vậy không thể là một giải pháp bền vững. Vì vậy, cần đưa ra một giải pháp toàn diện hơn để giảm thiểu ách tắc giao thông, có thể bao gồm việc phát triển các cơ sở logistics khác nhau như trung tâm điều phối nội đô, kho bãi và phát triển hệ thống giao thông công cộng cho hành khách hiện đang dựa vào các phương tiện giao thông cá nhân.

Các thách thức tương tự đối với kết nối đa phương thức xung quanh tuyến vận tải đường thủy nội địa, tạo thành các cấu phần không thể thiếu của hành lang thương mại. Nhiều cảng và bến cảng của Việt Nam chạy dọc theo hệ thống giao thông thủy nội địa nhưng lại kết nối rất kém với mạng lưới đường bộ hoặc đường sắt chủ yếu. Hơn nữa, nhiều cảng biển thiếu năng lực để sắp xếp hiệu quả việc trung chuyển đến và đi từ các tàu thủy nội địa, tạo ra ách tắc và giảm công suất đồng thời tăng chi phí vận chuyển. Ví dụ, một số cảng trong cụm cảng biển Vũng Tàu chỉ xây dựng công suất nhỏ dành để trung chuyển các tàu thủy nội địa, bởi người ta đã dự kiến rằng hầu hết giao thông nơi đây sẽ sử dụng mạng lưới đường bộ. Tuy nhiên, khi cảng bắt đầu đi vào hoạt động vào năm 2011, một phần do việc xây dựng các tuyến đường bị chậm trễ và một phần do chi phí vận chuyển đường thủy nội địa thấp hơn so với đường bộ, nên số lượng hàng hóa chuyên chở bằng xà lan lớn hơn nhiều so với xe tải. Điều này tạo ra các điểm án ngữ không mong muốn đối với việc xếp dỡ container, sau đó được giải quyết bằng cách xây dựng bổ sung nhiều cầu cảng dành cho tàu tại các cảng thủy nội địa này.⁵

Sự mất cân đối giữa cung và cầu tại các cảng biển khác nhau ở Việt Nam là điều dễ nhận thấy. Hoạt động ở mức gần hết công suất, hai cảng biển quan trọng mang tính lịch sử, cụm cảng biển TP.HCM và cụm cảng biển Hải Phòng, tiếp tục gánh vác phần lớn khối lượng giao dịch thương mại của Việt Nam. Trong khi đó, cụm cảng Vũng Tàu mới phát triển thì đang hoạt động với công suất thấp hơn nhiều so với thiết kế: một số cảng container, đặc biệt là các khu vực ở vùng nước cạn, đang khai thác chỉ bằng 30% công suất.⁶ Theo các đơn vị khai thác cảng, việc không tận dụng này chủ yếu là do (a) kết nối kém giữa các cảng và giữa cảng với các khu sản xuất công nghiệp chính quanh TP.HCM, (b) thiếu các điểm hỗ trợ logistics như cảng cạn container (ICD) ở gần các cảng mới này, và (c) thói quen của khách hàng (chủ hàng, nhà nhập khẩu, nhà xuất khẩu và đơn vị giao nhận), những người đã quen với các thủ tục tại cụm cảng biển TP.HCM. Tuy nhiên, có dấu hiệu cho thấy các cảng nước sâu này đang có khả năng cạnh tranh thông qua lợi thế tự nhiên (nước sâu) và tiếp tục nỗ lực cải thiện dịch vụ và hạ giá thành, như trong bảng 2.3. Khối lượng container tại cụm cảng biển Vũng Tàu tăng nhanh hơn so với cụm cảng biển TP.HCM đồng thời cao hơn mức trung bình của tất cả các cảng biển tại Việt Nam.

» BẢNG 2.3. Xu hướng của sản lượng khai thác cảng tại Việt Nam

Thông lượng hàng hóa (không bao gồm xà lan thủy nội địa)	2017, 12 tháng (triệu TEU)	2018, 10 tháng đầu năm (triệu TEU)	10 tháng của 2018/ 10 tháng của 2017
Tổng sản lượng các cảng Việt Nam	12,21	10,74	6,1%
Cụm cảng HCM và Vũng Tàu	8,67	7,78	9,5%
Cụm cảng Vũng Tàu	2,44	2,40	21,0%

Nguồn: Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA), được trình bày trong cuộc họp tháng 11 năm 2018 giữa Ngân hàng Thế giới và Cảng Quốc tế Cái Mép (CMTI). Dữ liệu đến tháng 10 năm 2018.

Cảng nước sâu mới ở Lạch Huyện, xa Hải Phòng và cụm cảng Hải Phòng hiện tại, đã bắt đầu đưa vào hoạt động vào năm 2018. Cảng Lạch Huyện được kỳ vọng là sẽ có vai trò như cụm cảng biển Vũng Tàu, cả về khả năng phục vụ các tàu lớn và mối liên kết của nó với cảng lân cận, cụm cảng Hải Phòng. Tuy nhiên, hiện chưa rõ sẽ có bao nhiêu bến cảng đang hoạt động tại cụm cảng Hải Phòng sẽ chuyển về Lạch Huyện khi việc xây dựng các bến cảng khác hoàn thành.

Với kết quả này, trong việc giải quyết sự bất hợp lý giữa cung và cầu, chiến lược phát triển của khẩu Việt Nam nên xây dựng trên quan điểm mạng lưới, chứ không phải xây dựng các cảng biển/ sân bay riêng lẻ. Trong khi cảng biển giữ vị trí chi phối thị trường và chứng minh rằng cảng biển có thể cung cấp dịch vụ hiệu quả cao, như yêu cầu chặt chẽ của thị trường, và có thể hạn chế mở rộng công suất. Hơn nữa, một lợi ích đáng kể mà Việt Nam có thể tận dụng là xây dựng một cơ sở trung chuyển với khả năng kết nối với các tàu lớn. Với khối lượng thương mại và container tăng, các lô hàng đó có thể giảm thời gian vận chuyển. Chẳng hạn, thời gian vận chuyển từ Cảng container quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện, trong trường hợp các tàu đi qua các cảng trung chuyển như Hồng Kông hoặc Singapore, sẽ là 32 đến 35 ngày đến bờ biển phía đông Hoa Kỳ và từ 28 đến 30 ngày sang Châu Âu. Khi một tàu mẹ liên lục địa được trung chuyển ở Lạch Huyện, thời gian vận chuyển sẽ giảm khoảng 5 ngày, xuống còn 27-30 ngày đến bờ biển phía đông của Hoa Kỳ và 23-25 ngày tới Châu Âu.⁷ Hiện tại từ cụm cảng biển Vũng Tàu, có khoảng 13 dịch vụ trực tiếp đến Hoa Kỳ và hai chuyến đến châu Âu mỗi tuần, các bên liên quan trong ngành dự đoán các cảng này có thể tiếp tục tăng thêm với các dịch vụ và tiềm năng gia tăng hoạt động cảng.

Việc chuyển hướng sang các cảng trung chuyển nước sâu sẽ đi đôi với hợp nhất hàng hóa để xuất nhập khẩu, có thể yêu cầu xác định lại vai trò của các cảng nhỏ khác tại Việt Nam để tập trung nhiều hơn vào vận chuyển ven biển nội địa đến và đi từ nhà ga quốc tế. Một sự sắp xếp như vậy, giống như cấu trúc “trục bánh xe và nan hoa”, có nghĩa là cần phải phát triển hơn nữa các tuyến vận tải nội địa, vai trò sôi động của các cảng nhỏ hơn trong việc di chuyển hàng hóa bằng đường biển đến các thành phố ven biển quan trọng ở Việt Nam, thay vì bằng đường bộ. Điều này cũng đòi hỏi cải thiện kết nối nội địa cho các cảng nhỏ hơn này, bằng đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa, để giảm chi phí vận chuyển liên quan đến kết nối đa phương.

Cụm kinh tế và vấn đề phát triển hành lang

Dẫn chứng cho thấy sự tập trung và phân cụm trong không gian giúp tăng năng suất và hiệu quả kinh tế. Không gian kinh tế của Việt Nam có sự tập trung chủ yếu hoạt động kinh tế tại hai trung tâm lớn là Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, chiếm tổng cộng hơn 60% tổng sản phẩm quốc nội. Các khu công nghiệp, công cụ phổ biến nhất cho sản xuất và tăng trưởng công nghiệp ở Việt Nam,⁸ cũng tập trung quanh hai thành phố này. Mục này tìm hiểu cách làm thế nào phân cụm kinh tế có liên quan đến kết nối thương mại và giao thông và làm thế nào Việt Nam có thể gạt hái những lợi ích của sự tập trung để tăng khả năng cạnh tranh thương mại trong tương lai. Đặc biệt, chúng tôi đã nghiên cứu mối quan hệ giữa vị trí của các khu công nghiệp và bốn yếu tố kết nối sau: (a) đến hành lang vận tải, (b) đến chợ lao động (trung tâm đô thị), (c) đến các cụm công nghiệp khác và (d) các cửa ngõ quốc tế. Để mang lại những hiểu biết sâu sắc và chi tiết, phân tích này dựa trên các khu vực nằm ở phía bắc của Việt Nam, và đặc biệt là ở đồng bằng sông Hồng.

Khu công nghiệp và khu chế xuất, đều được gọi là *khu công nghiệp*, chuyên sản xuất các sản phẩm công nghiệp và dịch vụ hỗ trợ. Các khu này được bố trí tại các khu vực địa lý xác định. Tổng số khu công nghiệp đã tăng từ 264 trong năm 2010 (trong đó 75% đang hoạt động) lên tới con số 376 vào năm 2018 (trong đó khoảng 86% đang hoạt động) (bảng 2.4). Tổng cộng có khoảng 499 khu công nghiệp đã được xây dựng ở hầu hết tất cả các tỉnh (Ngân hàng Thế giới và Bộ Kế hoạch & Đầu tư 2016) nhưng phân bố không đều. Trong số các khu công nghiệp này, chỉ có một vài doanh nghiệp công nghệ cao được thành lập để hỗ trợ nghiên cứu và đào tạo về khoa học & công nghệ. Có hai loại khu kinh tế chính, những khu vực gần biên giới đất liền, khu kinh tế cửa khẩu và khu kinh tế ven biển, nhằm mục đích khơi dậy các hoạt động kinh tế bằng cách khai thác các bến cảng gần đó.

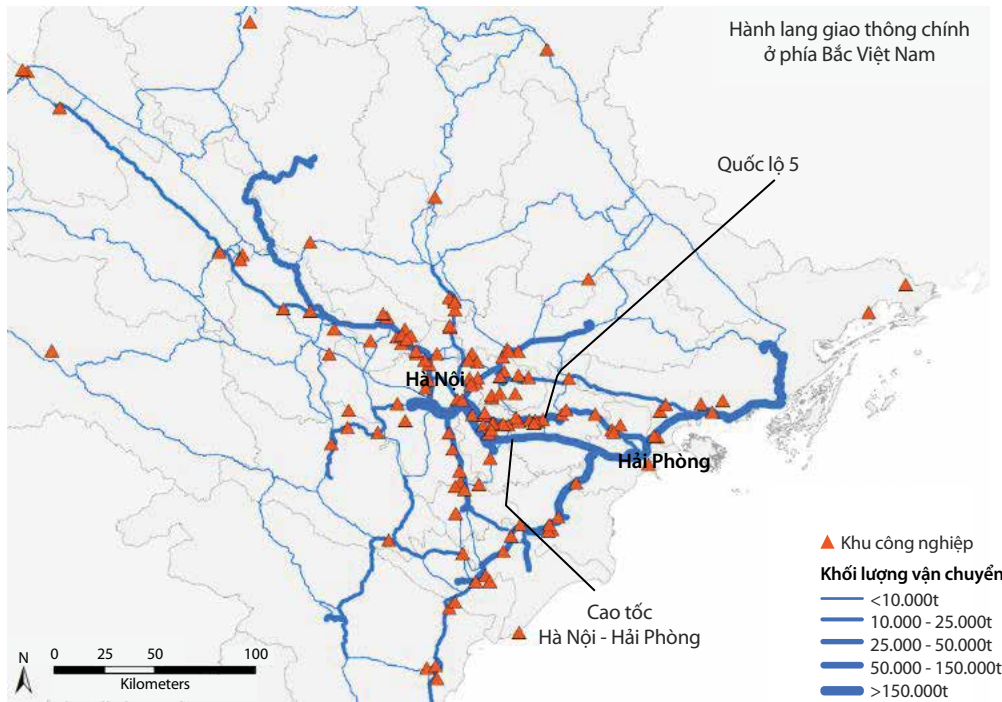
» BẢNG 2.4. **Thống kê khu kinh tế Việt Nam năm 2018**

Chỉ số	Đầu tư nước ngoài	Đầu tư trong nước	Tổng cộng
Số khu kinh tế	57	319	376
Số khu kinh tế đang hoạt động	43	282	325
Số dự án (doanh nghiệp)	7.745	6.992	14.737
Tổng vốn đăng ký (triệu US\$)	123.478	795.582	919.060
Tổng vốn đã giải ngân (triệu US\$)	82.284	376.528	458.812
Số lao động	691.221	2.511.821	3.203.042

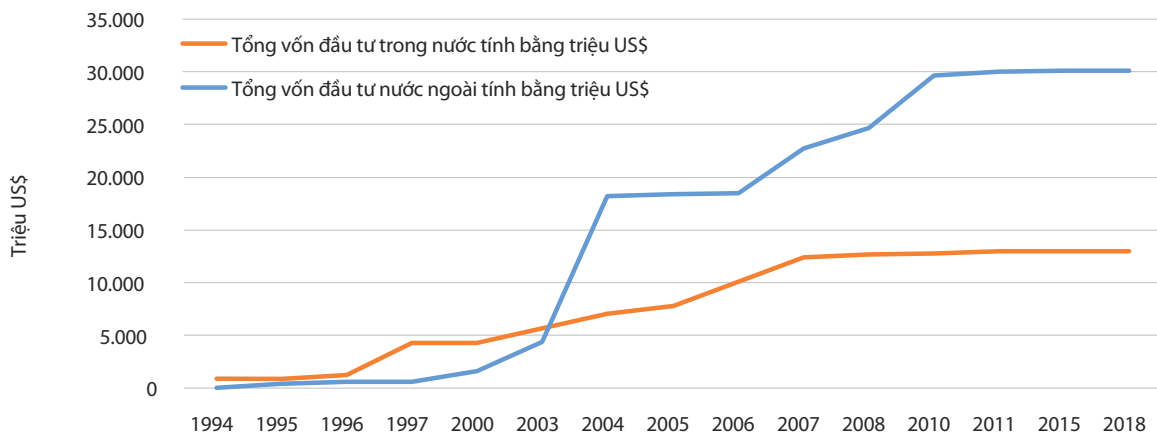
Nguồn: Ngân hàng Thế giới tính toán dựa trên số liệu Bộ Kế hoạch Đầu tư cung cấp tháng 11.2018.

Trong phân tích dưới đây, chúng tôi tập trung vào các khu công nghiệp ở phía bắc của đất nước, xung quanh Hà Nội và dọc theo một số hành lang giao thông chính, như được mô tả trong hình 2.11. Phần lớn các khu công nghiệp tập trung quanh Hành lang đường quốc lộ 5 (NH5), đã tồn tại từ khi khu công nghiệp đầu tiên bắt đầu định hình vào đầu những năm 1990. Các khu công nghiệp này đã thu hút được một lượng đáng kể cả đầu tư nước ngoài và trong nước, với tổng trị giá hơn 43 tỷ US\$ vào năm 2018, như được mô tả trong hình 2.12.

» HÌNH 2.11. Vị trí các khu công nghiệp và hành lang giao thông chính ở miền Bắc Việt Nam



» HÌNH 2.12. Tình trạng đầu tư vào khu công nghiệp giữa Hà Nội và Hải Phòng



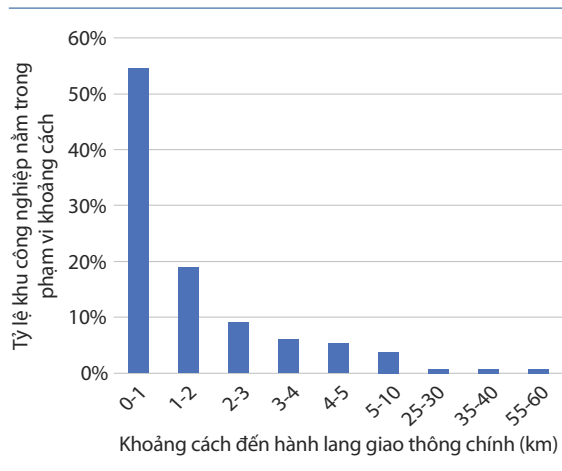
Theo dòng phát triển đó, các khoản đầu tư vào phát triển khu công nghiệp dọc theo hành lang quốc lộ 5 (NH5) bắt đầu chững lại vào khoảng năm 2009, trùng với thời điểm bắt đầu xây dựng đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, một tuyến đường thu phí với tốc độ thiết kế hơn 110km mỗi giờ. Mặc dù không có dữ liệu cụ thể để kiểm tra nguyên nhân, nhưng có thể hiểu rằng do tình trạng tắc nghẽn gia tăng dọc theo quốc lộ 5 (NH5) nên bắt buộc phải lập kế hoạch và xây dựng đường cao tốc, kể từ khi hoàn thiện đưa vào sử dụng năm 2015 đã giảm thời gian di chuyển giữa hai thành phố

khoảng 2 giờ. Nó có thể không phải là một sự trùng hợp ngẫu nhiên khi sự tắc nghẽn gia tăng và tạm dừng đầu tư thêm vào các khu công nghiệp mới dọc theo hành lang này, điều này có thể hiểu do nguyên nhân phổ biến rằng sự tích tụ đã đạt đến điểm bão hòa mà không thể phát triển thêm nữa.

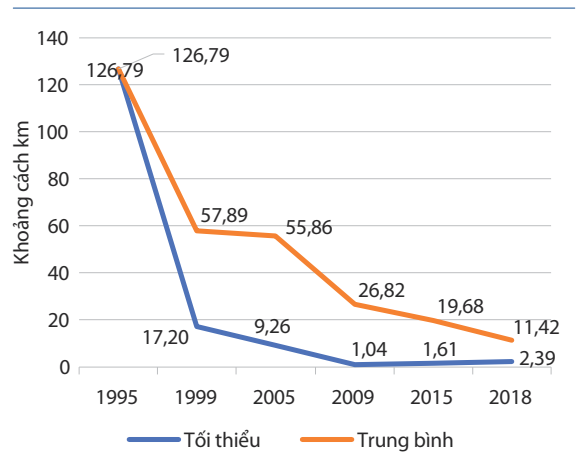
Phân tích dưới đây đưa ra các đặc điểm của khu công nghiệp ở phía bắc. Theo tính toán, các khu công nghiệp nằm gần các hành lang giao thông chính; tuy nhiên, do các vấn đề phát sinh, không thể mang lại kết quả đúng như mong muốn. Như trình bày trong hình 2.13, hơn 50 phần trăm các khu công nghiệp nằm trong phạm vi một km (đường thẳng) từ hành lang giao thông gần nhất và gần 80 phần trăm nằm trong phạm vi hai km. Các khu công nghiệp này theo thời gian đã thu hút đầu tư đáng kể vào hoạt động, trước tiên được thúc đẩy bởi các nhà đầu tư nước ngoài nhưng sau đó (2003 trở đi) được khuyến khích mạnh mẽ hơn bởi các nhà đầu tư trong nước, như được mô tả trong hình 2.14.

Các khu công nghiệp nằm gần nhau, cho thấy lợi ích bắt nguồn từ sự hội tụ.⁹ Khoảng cách đến các khu công nghiệp khác đã liên tục giảm theo thời gian khi các khu công nghiệp mới được xây dựng gần với các khu công nghiệp trước đó. Hình 2.14 cho thấy khoảng cách trung bình và tối thiểu của các khu công nghiệp được thiết lập trong khoảng thời gian 5 năm đến tất cả các khu công nghiệp được xây dựng trước. Rõ ràng, vùng lân cận đang giảm mạnh từ 126km vào năm 1995 (khi chỉ có hai KCN hoạt động) xuống còn khoảng 1km vào năm 2009 khi hơn 58 khu công nghiệp được thành lập. Khoảng cách đến các khu công nghiệp đã được xây dựng trước đó giảm có nghĩa là mật độ không gian của các khu công nghiệp giữa Hà Nội và Hải Phòng đang gia tăng và nó khẳng định giả thiết rằng các khu công nghiệp có xu hướng co cụm lại và ngày càng gần với các khu công nghiệp khác để hưởng lợi từ kết cấu hạ tầng hiện có.

» HÌNH 2.13. Khoảng cách từ khu công nghiệp đến hành lang giao thông chính



» HÌNH 2.14. Khoảng cách giữa các khu công nghiệp đến các khu công nghiệp hiện tại, tốc độ di chuyển sau mỗi 5 năm



Hơn nữa, các khu công nghiệp có xu hướng nằm gần các khu vực đô thị có thể cung cấp đội ngũ lao động lành nghề, kết cấu hạ tầng phát triển tốt và hoạt động như một thị trường cho các sản phẩm từ các khu công nghiệp (hình 2.15). Hầu hết các khu công nghiệp đều nằm gần

Hà Nội hoặc Hải Phòng, hai trong số những trung tâm đô thị lớn ở miền bắc Việt Nam. Các thành phố cũng cho phép tham gia vào mạng lưới nghiên cứu và phát triển và các hình thức chia sẻ kiến thức khác có thể mang lại lợi ích cho các khu công nghiệp. Tuy nhiên, khu công nghiệp không nhất thiết phải nằm gần cảng hoặc sân bay gần nhất vì chúng phải vận chuyển qua các hành lang giao thông và đô thị; trên thực tế, nhóm có nhiều khu công nghiệp nhất nằm cách cảng Hải Phòng khoảng 150-175 km. Điều này cho thấy rằng khoảng cách xa hơn tới cảng có thể được bù đắp bằng khả năng kết nối với nguồn cung lao động và các đầu vào khác nhau, khả năng tiếp cận các kết cấu hạ tầng khác và nói chung là kết nối tốt để đến gần hơn các địa điểm khác.

» HÌNH 2.15. Khoảng cách các khu công nghiệp đến các địa điểm khác nhau



Hơn nữa, **các điểm cửa khẩu qua biên giới đến các nước láng giềng dường như không thu hút các khu công nghiệp thông thường** vì hầu hết chúng nằm cách tương đối xa. Tuy nhiên, Việt Nam đã xây dựng các khu kinh tế chuyên biệt nằm gần các điểm cửa khẩu biên giới, vì vậy các doanh nghiệp được hưởng lợi đặc biệt do có thể định vị hoạt động cho các khu công nghiệp chuyên biệt này. Những mô hình này phản ánh ảnh hưởng của các yếu tố khác, bao gồm sự sẵn sàng và giá thuê cũng như quyết định vị trí cho thuê đất của từng tỉnh.

Phân tích đã chỉ ra rằng không có mối tương quan trực tiếp giữa quy mô của các khu công nghiệp và vị trí của chúng. Ngoài ra, không phải là mọi khu công nghiệp nếu chúng nằm gần các thành phố, cửa ngõ hoặc hành lang giao thông thì đều lớn, hoặc nhỏ. Việc làm trong các khu công nghiệp cũng không bị ảnh hưởng bởi vị trí của các trung tâm đô thị hoặc khoảng cách gần với các khu công nghiệp khác. Tùy thuộc vào quy hoạch của tỉnh và kế hoạch giao đất, nên quy mô khu công nghiệp có thể bị ảnh hưởng bởi các yếu tố khác nhau nằm ngoài phân tích này.

Cuối cùng, ngoài kết nối quốc gia với các cửa ngõ giao dịch thương mại, kết nối khu vực có thể sẽ trở nên quan trọng hơn nữa khi Việt Nam tham gia vào các mạng lưới thương mại lớn như Sáng kiến Vành đai và Con đường. Cụm biển Hải Phòng là một phần của hệ thống con đường tơ lụa, sẽ đóng vai trò chủ chốt, có thể nâng tầm quan trọng của Hải Phòng và Hà Nội cũng như các khu công nghiệp đang phục vụ các doanh nghiệp định hướng xuất khẩu.

Dựa trên các đặc điểm đã nêu trên của khu công nghiệp và lịch sử tích tụ của các khu công nghiệp dọc theo hành lang quốc lộ 5, **chúng tôi đưa ra giả thuyết rằng đầu tư vào các hành lang liên đô thị lớn mang lại cơ hội mới cho việc phân cụm kinh tế.** Giả thuyết này dựa trên sự hiểu biết rằng đó không phải là khoảng cách vật lý mà là khoảng cách kinh tế quyết định sự xứng đáng của cụm kinh tế để đầu tư. Trước khi bắt đầu xây dựng đường cao tốc tại Việt Nam, hệ thống đường cao tốc quốc gia đã cung cấp các kết nối bị gián đoạn (tức là, kết nối giao với đường cấp địa phương) sẽ đi qua các khu vực đô thị; ngay cả khi không bị tắc nghẽn, tốc độ di chuyển trung bình vẫn dao động khoảng 30km mỗi giờ hoặc thậm chí thấp hơn đối với các phương tiện hạng nặng. Tốc độ di chuyển chậm làm tăng nhu cầu các doanh nghiệp định vị càng gần quốc lộ 5 (NH5) càng tốt để rút ngắn khoảng cách kinh tế đến các cảng và khu vực đô thị lớn. Tuy nhiên, sự phát triển của đường cao tốc hoặc bất kỳ kết cấu hạ tầng kết nối đô thị lớn nào khác có thể thay đổi sự cân bằng này. Giờ đây, kết cấu hạ tầng đã rút ngắn khoảng cách kinh tế giữa các điểm, các công ty có thể được bố trí xung quanh một ngã ba lớn được kết nối tốt với nhiều vị trí hữu ích. Nói cách khác, *kết nối được cải thiện mở rộng các khu vực tiềm năng có thể được xem xét phù hợp để phân cụm kinh tế.* Xem hộp 2.2 để biết ví dụ về kết nối trung tâm đường hàng không và đường bộ thành công ở Memphis, Tennessee.

Do thiếu sự hội nhập giữa quá trình phát triển các cụm kinh tế và phát triển giao thông, sự cân nhắc đó chưa được phản ánh chính thức trong các cơ chế quy hoạch và đầu tư hiện có ở Việt Nam, chủ yếu là do cấu trúc về thể chế xung quanh cụm kinh tế. Chính phủ đặt mục tiêu sẽ phát triển bao nhiêu khu công nghiệp, sau đó các tỉnh sàng lọc, thẩm định, lựa chọn và xây dựng các khu công nghiệp của riêng họ, nơi họ sẽ cung cấp kết cấu hạ tầng hỗ trợ như cung cấp điện và nước. Tuy nhiên, kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng quốc gia được Bộ Giao thông vận tải xây dựng, nhưng không phải lúc nào cũng được cung cấp thông tin toàn diện về kế hoạch phân cụm kinh tế tại các tỉnh. Ngược lại, khi các hành lang tốc độ cao, công suất lớn được xây dựng, khi đó, các nút vận chuyển

được kết nối tốt mới được tạo ra; tuy nhiên, việc sử dụng đất xung quanh các nút có giá trị cao như vậy để phân cụm kinh tế, dịch vụ logistics hoặc các mục đích khác nhằm tối đa hóa lợi ích kết nối là không khả thi nếu không có sự hỗ trợ đầy đủ của kế hoạch và chính sách sử dụng đất để khuyến khích đầu tư. Như vậy, cần có sự phối hợp trên toàn quốc và chính quyền các địa phương.

Hộp 2.2. Memphis là một ví dụ về kết nối trung tâm hàng không và đường bộ

Memphis là sân bay chở hàng lớn nhất thế giới, xử lý 3,7 triệu tấn hàng hóa trong năm 2009, phần lớn là nhờ vào các hoạt động của FedEx (Transport Topics 2010). Các dịch vụ hàng không của FedEx theo thời gian đã thu hút nhiều công ty khác cạnh tranh dựa trên hàng hóa nhạy cảm về thời gian. Do đó, hiện có sự tập trung của các doanh nghiệp chuyên sâu về hàng không xung quanh sân bay, tạo ra một hình thái đô thị mới bao gồm trung tâm mua sắm, tòa nhà văn phòng, khách sạn, bệnh viện, trung tâm thương mại quốc tế, không gian hội nghị và triển lãm, kho hàng và thậm chí là một cộng đồng dân cư (Mihm 2006). Sân bay Memphis tạo ra hơn 220.000 việc làm (hơn một phần ba tổng số việc làm trong khu vực).

Đây là một trung tâm vận tải đường bộ quan trọng, nơi các đường cao tốc liên bang I-40 và I-55 giao nhau và I-69 (Đường cao tốc NAFTA) cũng đi qua, Memphis hỗ trợ nhiều hơn các hoạt động hàng không. Tất cả các dòng xe tải lớn của Hoa Kỳ hoạt động tại các nhà ga lớn trong khu vực Memphis và là điểm đến của 400 công ty vận tải, giúp vận chuyển hàng hóa từ Memphis bằng xe tải đến 152 thị trường Hoa Kỳ qua đêm và tiếp cận hầu hết dân số Hoa Kỳ với dịch vụ giao hàng ngày hôm sau. Memphis cũng là một trung tâm đường sắt quan trọng: Canada kết nối Memphis qua Bờ vịnh, Chicago và toàn bộ Canada. Công ty xe lửa Burlington Bắc Santa Fe và công ty đường sắt Union Pacific kết nối Memphis với nhiều thành phố lớn phía tây Mississippi, bao gồm các cảng lớn ở Thái Bình Dương; và Sân bay quốc tế Trường sa CSX và công ty vận tải Norfolk Southern kết nối Memphis với hầu hết các thành phố và cảng ở Trung Tây và Bờ Đông, như trang đồ họa tương tác được Viện Vận tải Hàng hóa Đa phương thức của Đại học Memphis¹⁰ (IFTI 2010) xây dựng. Cuối cùng, Memphis là cảng nội địa lớn thứ 4 ở Mỹ và là cảng lớn thứ 2 trên sông Mississippi, xử lý hơn 19 triệu tấn mỗi năm (Schachter 2018). Các lựa chọn vận chuyển và logistics khác là yếu tố quan trọng trong việc thu hút ngành công nghiệp nặng đến Memphis, như nhà máy thép Nucor, được khai trương vào năm 2008.

Nguồn: Sheffi 2012; Lynch 2013.

TÓM TẮT CHƯƠNG

- Việt Nam là một trong những nền kinh tế mở nhất thế giới với tỷ lệ thương mại trên GDP rất cao và tham gia tích cực vào chuỗi giá trị toàn cầu. Những xu hướng này có liên quan chặt chẽ và tích cực với tăng trưởng kinh tế và giảm nghèo ở Việt Nam.
- Việt Nam có lợi thế so sánh đối với xuất khẩu trong một số ngành - Dệt may, da giày, điện tử, sản phẩm gỗ, gạo, nuôi trồng thủy sản, cà phê, cao su, và rau quả - chiếm tới 70% tổng xuất khẩu của Việt Nam.
- Chuỗi giá trị của chín lĩnh vực, tất cả các mối liên kết ngược của chúng từ đầu vào, sản xuất và cửa khẩu chính nơi xuất khẩu hàng hóa, đã xây dựng và xác định được các liên kết vận chuyển dọc theo các chuỗi giá trị đó, sử dụng bảng I/O và nhiều số liệu thống kê khác.
- Các chuỗi giá trị và các liên kết vận chuyển này đã tạo ra một bản đồ các hành lang giao thông của chuỗi giá trị quan trọng mà theo đó khả năng cạnh tranh thương mại của chín lĩnh vực sẽ phụ thuộc vào.
- Thương mại quốc tế Việt Nam chủ yếu tiến hành tại một số cảng hàng không, cảng biển và các cửa khẩu đường bộ chính. Với sự gia tăng nhanh chóng của hàng không, nhiều bên liên quan ngày càng quan tâm đến năng lực hoạt động và năng lực vật chất tại các sân bay trọng yếu.
- Hai cảng biển mang tính chi phối trong lịch sử tại Thành phố Hồ Chí Minh và Hải Phòng đang hoạt động gần hết công suất nhưng các tuyến đường giao thông kết nối tới đó lại đang bị ùn tắc nghiêm trọng.
- Đồng thời, các cảng nước sâu mới xây dựng trong cụm cảng biển Vũng Tàu và Lạch Huyện tiếp tục tạo ra cơ hội để tăng cường công tác hàng hóa, thu hút các tàu lớn, do đó giảm chi phí vận chuyển cũng như thời gian vận chuyển. Thành công của các cửa ngõ thương mại này là nhờ vào các khoản đầu tư kết nối nội địa.
- Các cụm kinh tế ở Việt Nam, dưới dạng các khu công nghiệp hoặc khu kinh tế, đã được phát triển xung quanh các hành lang chính, gần các cửa ngõ quốc tế trọng điểm hoặc xung quanh các khu vực đô thị lớn. Thành công này được đo lường về mặt thu hút đầu tư, tạo việc làm, và tác động của kết nối này lên những lĩnh vực khác.
- Việt Nam phát triển mạng lưới giao thông tốc độ cao công suất lớn, như Đường cao tốc Bắc Nam, và do đó rút ngắn khoảng cách kinh tế trên cả nước, có thể có các cụm kinh tế lớn hơn trong tương lai. Đồng thời, các khu vực với các cụm đã phát triển có thể quá dày đặc hoặc quá tốn kém cho những người mới đến đầu tư.
- Do đó, trong tương lai, đầu tư vào kết cấu hạ tầng liên kết chính nên phối hợp chặt chẽ với kế hoạch sử dụng đất để khuyến khích phát triển vùng xung quanh các nút giao thông có giá trị cho các hoạt động năng suất cao.
- Đặc biệt các khu công nghiệp và đặc khu kinh tế đòi hỏi phải có quy hoạch về kết cấu hạ tầng toàn diện vì chúng đóng vai trò là hạt nhân cho các cụm trong tương lai và tăng trưởng đô thị. Kết cấu hạ tầng lành mạnh là rất quan trọng để giảm tắc nghẽn và do đó thu hút đầu tư tốt hơn.

GHI CHÚ

1. Phần này dựa trên tài liệu công bố của Ngân hàng Thế giới, “Việt Nam: Kết nối chuỗi giá trị để nâng cao năng lực cạnh tranh thương mại”, dự kiến 2019.
2. RCA được tính bằng tỷ lệ thị phần xuất khẩu của sản phẩm tại một quốc gia so với thị phần xuất khẩu toàn cầu của sản phẩm. Đối với một $RCA > 1$ (tương ứng với $RCA < 1$), quốc gia này có lợi thế so sánh (hoặc bất lợi tương ứng) trong việc xuất khẩu sản phẩm.
3. VSIC là rất quan trọng để đảm bảo nguồn tham khảo chính xác và nguồn dữ liệu phân tích đáng tin cậy. Nghiên cứu này sử dụng VSIC 2018 năm chữ số được GSO phát triển dựa trên Phân Loại Ngành kinh tế tiêu chuẩn Quốc Tế bốn chữ số (Ủy ban Thống kê Liên hợp quốc 2008).
4. Bản đồ cho các chuỗi giá trị khác được trình bày trong *phụ lục B*.
5. Từ cuộc họp tháng 11 năm 2018 giữa Ngân hàng Thế giới và Cảng Quốc tế Cái Mép.
6. Từ cuộc họp tháng 11 năm 2018 giữa Ngân hàng Thế giới và Hutchison Ports SITV.
7. Thông tin được cung cấp bởi Cảng container quốc tế Hải Phòng.
8. Bốn loại chính ở Việt Nam bao gồm: khu công nghiệp, khu công nghiệp và chế xuất, khu công nghệ cao và cụm công nghiệp. Từ góc độ nhu cầu kết nối, các định nghĩa chính xác về khu vực hoặc cụm rất quan trọng vì chúng phù hợp với dòng chảy vật lý của hàng hóa và vật liệu được tạo ra.
9. Lợi ích thực tế của tích tụ sẽ phụ thuộc vào cách thức doanh nghiệp trong các khu công nghiệp xây dựng các cụm chuỗi giá trị hiệu quả. Nếu không, các công ty nằm trong khu công nghiệp sẽ không thể tận dụng lợi thế về khoảng cách không gian.
10. Xem bản đồ đường sắt tương tác trực tuyến cho Bắc Mỹ, do Viện Vận tải Hàng hóa Đa phương thức (IFTI) tại Đại học Memphis đưa ra vào năm 2010, tham khảo tại http://umdrive.memp4.edu/haklim/public/final_the3rd.swf.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Birdsall, Nancy M., Jose Edgardo L. Campos, Chang-Shik Kim, W. Max Corden, Howard Pack, John Page, Richard Sabor, và Joseph E. Stiglitz. 1993. *Phép màu Đông Á: Tăng trưởng kinh tế và Chính sách công cộng* - Báo cáo chính, biên soạn bởi Lawrence MacDonald. Báo cáo nghiên cứu chính sách của Ngân hàng Thế giới. New York: Báo chí trường Oxford. <http://documents.worldbank.org/curated/en/975081468244550798/Main-report>.
- Lynch, Cliff. 2013. "Tại sao Memphis là Trung tâm logistics của Mỹ?" (bài blog), 14 tháng 5. <https://www.barrettdistribution.com/blog/bid/281333/why-is-memphis-the-logistics-hub-of-america>.
- Mihm, Stephen. 2006. "Sân bay." *Tạp chí Thời đại New York*, 10 tháng 12. <https://www.nytimes.com/2006/12/10/magazine/the-aerotropolis.html>.
- Pham, Duc Minh, Deepak Mishra, Kee-Cheok Cheong, John Arnold, Anh Minh Trinh, Ngọc Huyen Thi Ngo, Phuong Hien Thi Nguyen. 2013. *Tạo thuận lợi thương mại, tạo giá trị và năng lực cạnh tranh: Ý nghĩa chính sách đối với tăng trưởng kinh tế của Việt Nam*. Washington DC: Ngân hàng Thế giới. <http://documents.worldbank.org/curated/en/242601468337904353/Trade-facilitation-value-creation-and-competiveness-policy-implications-for-Vietnams-economic-growth>.
- Schachter, Taylor. 2018. "Danh sách 50 Cảng hàng đầu của Tập trí thương mại toàn cầu." *Tạp trí thương mại toàn cầu*, 5 tháng 7. <https://www.globaltrademag.com/global-trade-magazines-top-50-power-ports/>
- Sheffi, Yossi. 2012. *Cụm Logistics: Mang lại giá trị và thúc đẩy tăng trưởng*. Cambridge, MA: Truyền thông MIT, Bản kindle. <https://mitpress.mit.edu/books/logistics-clusters>.
- Đề tài Giao thông vận tải. 2010. "Memphis Hub của FedEx vẫn là sân bay chở hàng bận rộn nhất." *Đề tài Giao thông vận tải*. <https://www.ttnews.com/articles/fedexs-memphis-hub-remains-busiest-cargo-airport>. Truy cập ngày 24 tháng 10, 2019.
- Ủy ban Thống kê Liên hợp quốc. 2008. *Phân loại tiêu chuẩn công nghiệp của tất cả các hoạt động kinh tế, bản sửa đổi số 4*. https://unstats.un.org/unsd/classifications/Econ/Download/In%20Text/ISIC_Rev_4_publication_English.pdf.
- Ngân hàng Thế Giới. Sắp xuất bản. "Việt Nam: Kết nối chuỗi giá trị để nâng cao năng lực cạnh tranh thương mại," nghiên cứu nền, Ngân hàng Thế giới, Washington, DC.



CHƯƠNG 3

Hội nhập thị trường trong nước

Jung Eun Oh, Steven M. Jaffee, Brian G. Mtonya, và Yin Yin Lam

Dân số Việt Nam ngày càng giàu hơn và cuộc sống nhộn nhịp hơn. “Tầng lớp người tiêu dùng” với mức chi tiêu từ 5,50 đô la trở lên mỗi người mỗi ngày, tăng nhanh chóng từ khoảng 49% trong năm 2010 lên hơn 70% vào năm 2016. Khoảng 89% cư dân thành thị thuộc tầng lớp tiêu dùng, so với con số này ở nông thôn chỉ chiếm khoảng 66% dân số. Nhóm mới nổi này tiêu thụ hàng hóa nhiều hơn, sử dụng dịch vụ đa dạng hơn so với lớp người nghèo. Những thay đổi trong mô hình tiêu dùng này là do thu nhập tăng mạnh, có nghĩa là những thay đổi này được dịch chuyển tới đâu, như thế nào và bao gồm những chi phí gì. Chương này xác định các tác nhân chính giúp định hình nhu cầu kết nối trong hiện tại và tương lai của lớp người tiêu dùng mới xuất hiện này và phác thảo về cách thức giải quyết để hội nhập tốt hơn vào thị trường nội địa tại Việt Nam.

Gia tăng lớp người tiêu dùng trung lưu ở Việt Nam

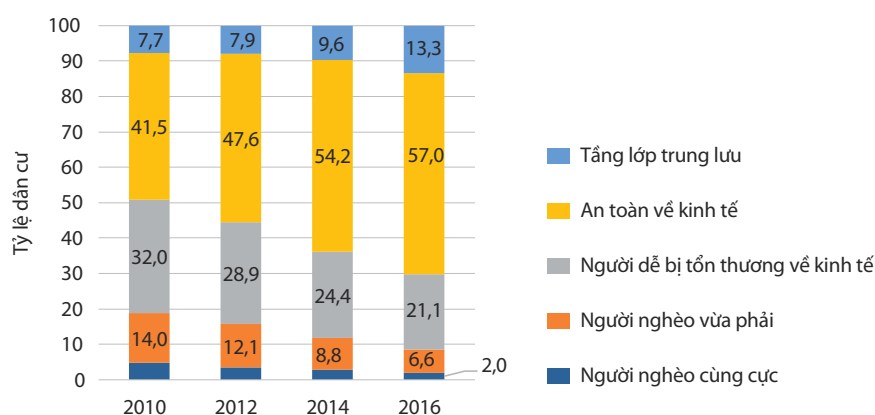
Theo chuẩn mực quốc tế,¹ hộ gia đình Việt Nam được nhóm thành năm tầng lớp kinh tế dựa trên mức tiêu thụ hàng ngày bình quân đầu người trong năm 2011 xét theo sức mua tương đương (PPP).

- người nghèo cùng cực, mức sống dưới 1,90 đô la mỗi ngày,
- người nghèo vừa phải, mức tiêu dùng đầu người dao động từ 1,90 đến 3,20 đô la mỗi ngày,
- người dễ bị tổn thương kinh tế, tiêu dùng 3,20 - 5,50 đô la mỗi người mỗi ngày,
- nhóm an toàn về kinh tế, tiêu dùng 5,50 - 15 đô la mỗi người mỗi ngày,
- tầng lớp trung lưu toàn cầu, mức sống hơn 15 đô la mỗi người mỗi ngày.

Các hộ gia đình trong hai nhóm cuối được gọi là “tầng lớp người tiêu dùng”, vì họ có đủ thu nhập để trang trải chi phí hàng ngày, chấp nhận được các cú sốc về thu nhập và có thể tiêu dùng một số lượng hàng hóa và dịch vụ ngoài nhu cầu thiết yếu.

Tầng lớp người tiêu dùng Việt Nam đang gia tăng nhanh chóng. Tỷ lệ hộ gia đình an toàn về kinh tế đã tăng từ dưới 50% trong năm 2010 lên 70% vào năm 2016. Con số này bao gồm 13,3% hộ gia đình tầng lớp trung lưu toàn cầu (hình 3.1), tăng từ 7,7% vào năm 2010. Hầu hết sự gia tăng này diễn ra trong khoảng 2014 đến 2016, với khoảng 3 triệu người gia nhập tầng lớp trung lưu toàn cầu. Về mặt địa lý, tầng lớp tập trung nhiều ở khu vực thành thị, nơi gần 89% dân số thuộc lớp an toàn về kinh tế, và 29% thuộc tầng lớp trung lưu. Khu vực Đông Nam dẫn đầu mức an toàn kinh tế (91 phần trăm) trong khi khu vực Trung du và miền núi phía Bắc thấp hơn nhiều (chỉ 44 phần trăm), như thể hiện trong bảng 3.1.

» HÌNH 3.1. Dân cư phân theo tầng lớp kinh tế, (2010-2016)



Nguồn: Ngân hàng Thế giới 2019.

» BẢNG 3.1. Phân loại tầng lớp kinh tế hộ gia đình theo khu vực năm 2016

Khu vực		Tỷ lệ các tầng lớp kinh tế mỗi vùng (%)	
		An toàn kinh tế hoặc trung lưu	Tầng lớp trung lưu
Nông thôn/	Nông thôn	65,7	7,5
Thành thị	Thành thị	88,7	29,3
Tiểu vùng khác	Trung du & miền núi phía Bắc	43,6	6,5
	Tây Nguyên	58,2	8,5
	Phía Bắc và duyên hải miền Trung	70,8	10,5
	Đồng bằng sông Cửu Long	75,4	9,6
	Đồng bằng sông Hồng (bao gồm Hà Nội)	81,8	18,7
	Đông Nam (bao gồm TP.HCM)	91,0	28,2

Nguồn: Ngân hàng Thế giới 2019.

Người tiêu dùng giàu hơn và thói quen tiêu dùng của họ thay đổi đang ảnh hưởng đến nhu cầu kết nối ở Việt Nam, đặc biệt là ở khu vực thành thị và ven đô. Ngoài sự kết nối về mặt vật lý, những thay đổi này có nghĩa là nhu cầu cao hơn đối với các dịch vụ kỹ lưỡng hơn về vận chuyển và logistics, như truy xuất nguồn gốc, an toàn, kịp thời và chất lượng. Hai xu hướng được xác định là mang đến những thách thức mới trong kết nối đều liên quan đến thay đổi về tiêu thụ thực phẩm và sự xuất hiện của thương mại điện tử.

Thu nhập tăng và thay đổi về nhân khẩu học đã dẫn đến những thay đổi lớn trong mô hình chi tiêu cho chế độ ăn uống và thực phẩm.² Theo Bộ dữ liệu Điều tra mức sống dân cư VHLSS, trong số dân cư đô thị của Việt Nam, tỷ lệ chi tiêu cho lương thực chính là gạo đã giảm từ 25% năm 2002 xuống dưới 10% vào năm 2016. Đối với lớp dân cư này, các sản phẩm động vật (thịt, trứng và cá) chiếm tỷ trọng lớn nhất trong chi tiêu mua thực phẩm, đạt tới hơn 38% trong năm 2016. Những thay đổi này không chỉ giới hạn ở phân khúc thu nhập trung bình hoặc thu nhập cao của dân cư thành thị. Năm 2002, các hộ gia đình thuộc nhóm ngũ vị phân thứ nhất đã chi 48% ngân sách bữa ăn để mua gạo so với 27% cho thịt và cá. Vào năm 2016, gạo chỉ chiếm 14% chi tiêu cho thực phẩm của họ, trong khi thịt và cá chiếm 39%.

Các xu hướng trên được nêu ra trong một cuộc khảo sát được thực hiện bởi Đại học Adelaide năm 2016-2017 của 2.000 hộ gia đình đô thị tại Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và hai thành phố trực thuộc tỉnh. Những kết quả khảo sát này, được mô tả trong hình 3.2, cho thấy tỷ lệ thịt (và trứng) ở các thành phố trực thuộc tỉnh cao hơn so với các thành phố trực thuộc quốc gia. Như được hiển thị dưới đây, hơn 60% chi tiêu thực phẩm dành cho thực phẩm tươi sống trên tất cả các nhóm thu nhập ở TP.HCM và Hà Nội và con số này có thể đạt gần 70% nếu tính cả số lượng thực phẩm tiêu thụ ngoài gia đình. Khi thu nhập tăng, chi tiêu cho thực phẩm của mỗi người tăng lên một cách tuyệt đối thường gọi là “nâng cao chất lượng thực phẩm”, ở Việt Nam việc này liên quan đến việc chuyển sang tiêu dùng các loại gạo chất lượng cao hơn và cắt giảm thịt, cũng như tăng chi phí mua sản phẩm sữa, đồ uống và ăn uống tại nhà hàng.

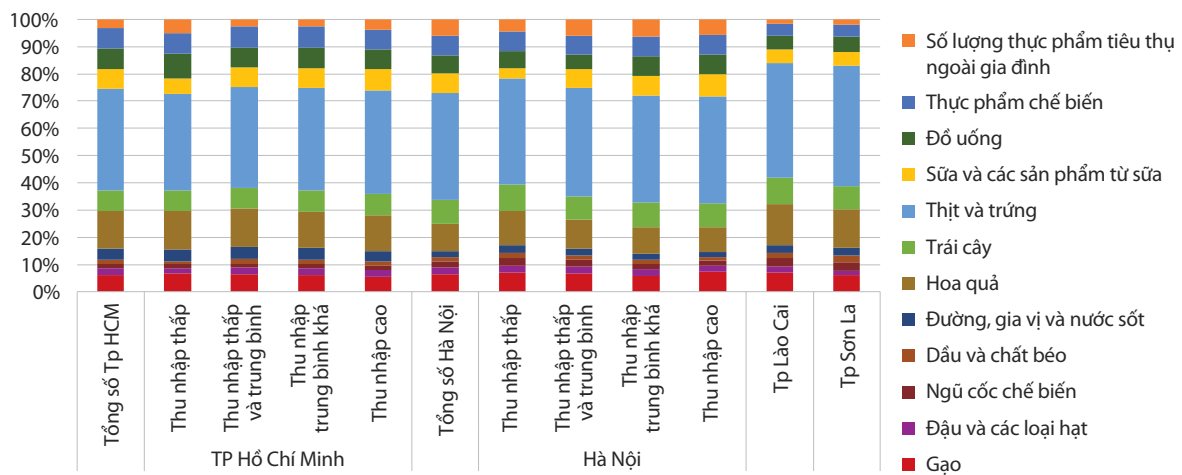
Người tiêu dùng thành thị ngày càng giàu có ở Việt Nam cũng được hưởng lợi từ kết nối kỹ thuật số, với khoảng 82% dân số có thể truy cập vào băng thông di động. Những người tiêu dùng này đang nhanh chóng trở thành khách hàng thương mại điện tử, dẫn đầu trong các lĩnh vực:

sản phẩm thực phẩm (14%), điện tử (13%), quần áo và giày dép (11%), máy móc (9%) và đồ nội thất, gỗ và đồ dùng gia đình (6%). Sự gia tăng nhu cầu về thương mại điện tử của lớp người tiêu dùng này và tác động đối với kết nối sẽ được trình bày trong chương này.

Thách thức và cơ hội đối với nguồn thực phẩm tươi sống cho thành phố

Sau khi thành công vượt qua các thách thức về mất an ninh lương thực trong nhiều thập kỷ qua, **Việt Nam phải đối mặt với một loạt các vấn đề phức tạp về thực phẩm, liên quan đến cung cấp, phân phối và đảm bảo chất lượng cho thực phẩm tươi sống dễ hư hại.** Ở khu vực thành thị, thu nhập tăng lên dẫn đến sự thay đổi chế độ ăn uống ngoài gạo đến mức thực phẩm tươi sống chiếm tới 2/3 chi tiêu mua thực phẩm (hình 3.2), gần gấp đôi tỷ lệ chi tiêu vào đầu những năm 2000. Trong khi phần lớn sự tiêu thụ sản phẩm tươi sống ở khu vực thành thị là do nông dân Việt Nam, các khâu trung gian, các nhà nhập khẩu cung cấp, đặc biệt là thực phẩm đa dạng về chủng loại và chất lượng cao đã tăng rất nhanh trong những năm gần đây. Thị trường mới này mang đến cơ hội lớn cho nông dân và các cơ sở kinh doanh thực phẩm ở Việt Nam, chỉ khi họ có thể đáp ứng mong đợi của người tiêu dùng về chất lượng và an toàn, huy động và cung cấp sản phẩm một cách kịp thời, đáng tin cậy và chi phí cạnh tranh, và chỉ làm như vậy mới hạn chế được tác động tiêu cực đối với môi trường (Ngân hàng Thế giới 2016; Zorya và cộng sự 2018).

» HÌNH 3.2. Tỷ lệ chi tiêu cho các loại thực phẩm khác nhau theo thành phố và nhóm thu nhập

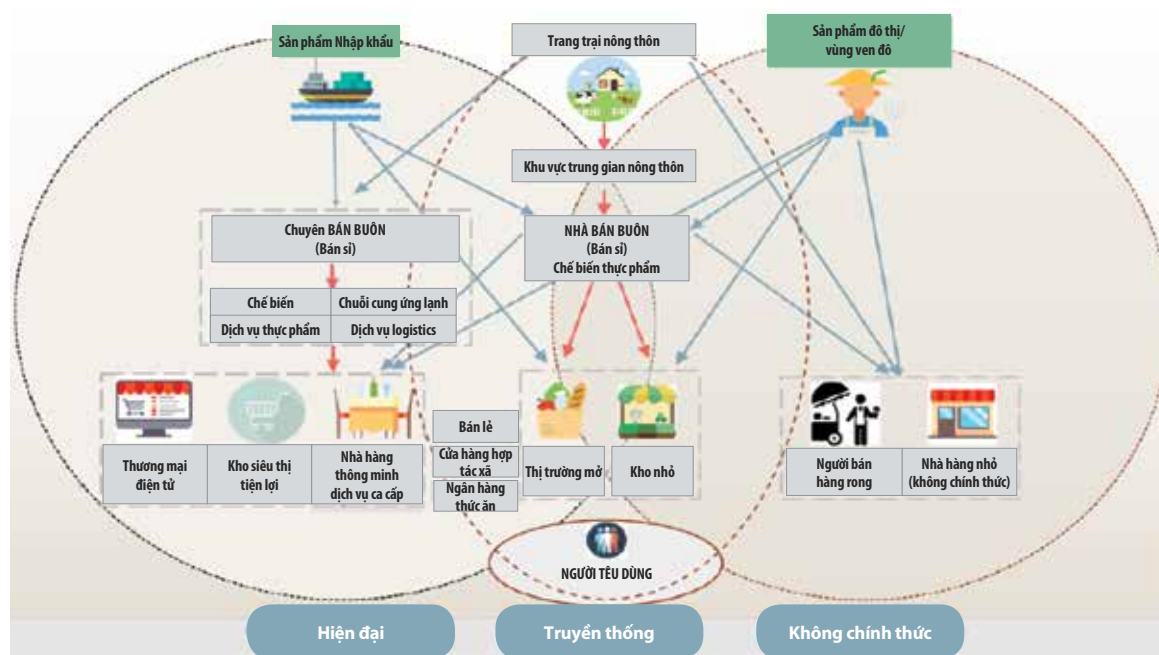


Nguồn: Umberger và cộng sự 2017.

Nguồn cung ứng, phân phối và đảm bảo chất lượng đối với thực phẩm tươi sống dễ hư hỏng đại diện cho một loạt các vấn đề tương đối mới về kết nối trong nền kinh tế Việt Nam. Mô hình nông nghiệp truyền thống cũng như thói quen tiêu dùng thực phẩm lâu đời (ví dụ, mua “thịt ấ” hoặc động vật sống) là những thách thức lớn đối với việc hiện đại hóa và quản trị chuỗi giá trị thực phẩm (xem hình 3.3). Mặc dù có một số thay đổi cơ cấu lớn trong nền kinh tế, nhưng các kênh cung cấp và phân phối thực phẩm tươi sống dễ hư hỏng lại rất ít thay đổi. Sản xuất nguyên khai, tập trung và phân phối thực phẩm vẫn mang tính phân mảnh cao và chỉ một tỷ lệ nhỏ sản phẩm trên

thị trường có thể truy xuất được nguồn gốc. Đây là vấn đề rủi ro về nhiều mặt đối với các loại thực phẩm dễ hư hỏng. Do đó, phần lớn hệ thống phân phối phục vụ các thành phố lớn của Việt Nam đối với thực phẩm tươi sống lại rất dễ bị hư hỏng, nên không tránh được sản phẩm cung cấp đến tay người tiêu dùng bị ô nhiễm bởi các mối nguy hại hóa học, vi sinh và gây ra các tác động xấu đến môi trường. Mỗi thước đo này đòi hỏi thành phố dự trù ngân sách khá lớn, hiểu biết của dân cư và phối hợp giữa các vùng nông thôn.

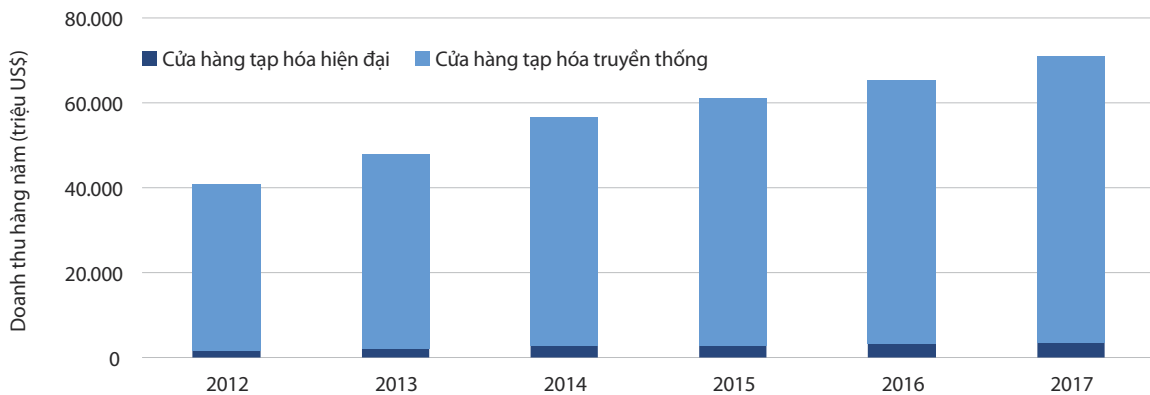
» HÌNH 3.3. Sự phức tạp của hệ thống thực phẩm đô thị



Nguồn: Tefft và cộng sự 2017.

Trong khi số lượng cửa hàng bán lẻ tiện ích đã tăng nhanh ở các khu vực đô thị Việt Nam, thị phần này vẫn không đáng kể so với chợ truyền thống. Từ năm 2012 đến 2017, số lượng siêu thị tại Việt Nam tăng gấp đôi trong khi số lượng cửa hàng tiện lợi hiện đại tăng gấp năm lần, bắt đầu từ số lượng nhỏ. Tuy nhiên, như hình 3.4 minh họa, thị phần của các cửa hàng hiện đại này vẫn không đáng kể, mặc dù tăng chậm, khi so sánh với các chợ thực phẩm tươi sống truyền thống, người bán hàng rong và những sạp hàng nhỏ. Tính đến năm 2017, Việt Nam chỉ có hơn 1.000 siêu thị nhưng có 426.000 quầy hàng/ki-ốt đường phố với tổng doanh số gấp 23 lần so với siêu thị. Các cửa hàng truyền thống vẫn được ước tính chiếm 95% doanh số thực phẩm bán lẻ trên toàn quốc, ngoại trừ TP.HCM nơi các cửa hàng bán lẻ hiện đại chiếm hơn 15% doanh số bán hàng tạp hóa.

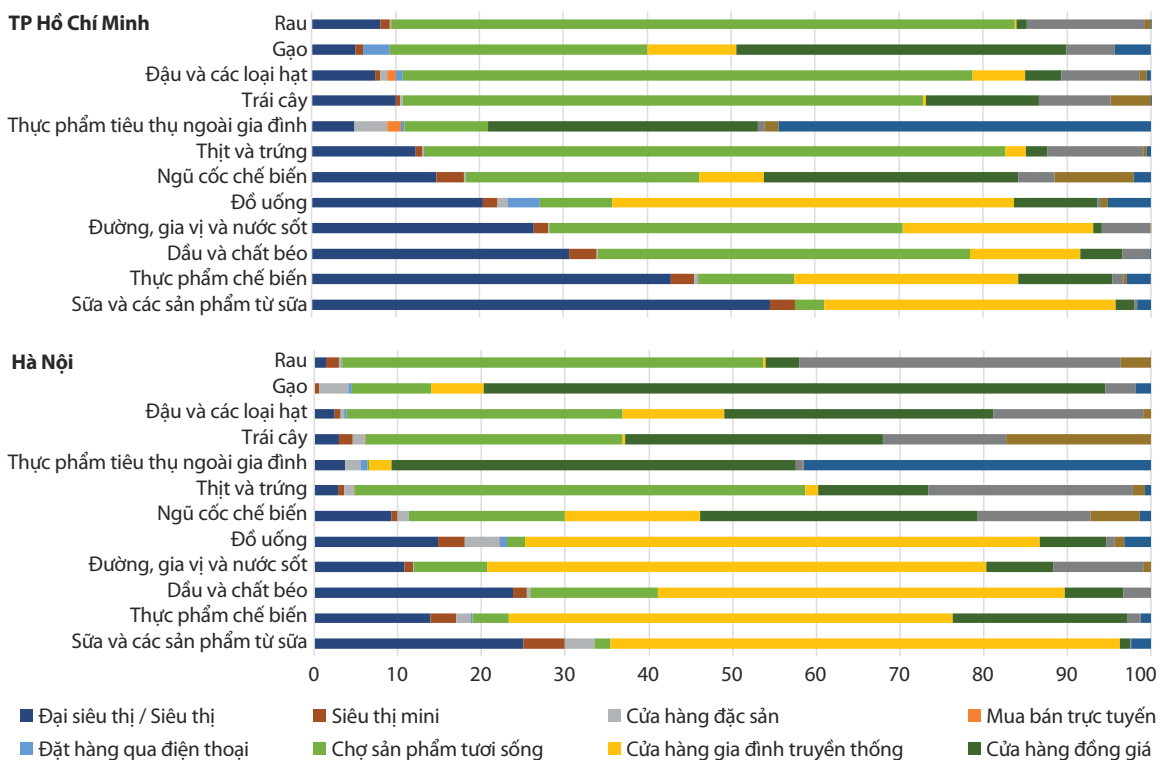
» HÌNH 3.4. Doanh số bán lẻ theo kênh phân phối tại Việt Nam (triệu US\$)



Nguồn: Dịch vụ nông nghiệp nước ngoài USDA 2018, dựa trên dữ liệu Euromonitor.

Và, ưu thế của các cửa hàng truyền thống thậm chí còn lớn hơn đối với loại thực phẩm tươi dễ hỏng. Tại Việt Nam, siêu thị và các cửa hàng thực phẩm hiện đại khác chiếm tỷ trọng lớn trong tiêu dùng đối với các sản phẩm sữa, thực phẩm chế biến, dầu thực vật và gia vị. Điều này có thể nhìn thấy rất rõ trong hình 3.5. Đối với Hà Nội, hơn 90 phần trăm chi tiêu dành cho trái cây, rau, thịt và trứng vẫn dành cho các cửa hàng truyền thống cho thấy chợ sản phẩm tươi sống vẫn là địa điểm quan trọng nhất. Hà Nội có 454 chợ loại này, nằm ở gần như mọi khu dân cư.

» HÌNH 3.5. Tỷ lệ trung bình chi tiêu thực phẩm hàng tháng theo loại cửa hàng



Nguồn: Umberger và cộng sự 2017.

Ngoài sở thích đối với “thịt ấm”, sự tiện lợi, gần gũi và giá cả hấp dẫn hơn là những lợi ích của việc mua sắm tại cửa hàng truyền thống. Đối với người tiêu dùng thành thị, chợ thực phẩm tươi sống truyền thống và chợ tạm có vị trí thuận tiện, cung cấp nhiều loại trái cây, rau quả và sản phẩm động vật vô cùng tươi ngon, kích cỡ bao bì linh hoạt và người mua có thể thương lượng về giá cả. Hầu hết người mua sắm đi bộ đến những địa điểm này hoặc xách theo giỏ nhỏ trên xe đạp hoặc xe máy. Chi phí thuê địa điểm và vận hành rất thấp, giúp các nhà cung cấp theo kiểu truyền thống này giữ được giá bán thấp. Mặt khác, mua sắm tại các chợ hiện đại thường đòi hỏi nhiều thời gian và khoảng cách hơn. Chỉ có một tỷ lệ nhỏ cư dân thành thị có thu nhập cao hơn, những người tự nhận là có ý thức về chất lượng và an toàn thực phẩm, thường xuyên mua sản phẩm tươi sống trong siêu thị. Sản phẩm ở đó có xu hướng ít đa dạng hơn và ít tươi hơn, nhưng thường đắt hơn so với các cửa hàng truyền thống.

Điểm chuẩn trong tình trạng hiện tại

Trong một thị trường nội địa hiện đại hóa cho các loại thực phẩm dễ hư hỏng có giá trị cao, kết nối hiệu quả bao gồm nhưng không giới hạn bởi việc xử lý sản phẩm hiệu quả và dịch vụ logistics - quản lý vật lý các dòng sản phẩm từ khu vực nông thôn đến người dùng cuối (và thậm chí xa hơn với việc xử lý hoặc tái sử dụng thực phẩm không tiêu thụ được). Nó cũng liên quan đến các luồng thông tin sản phẩm từ nông trại cho tới nơi tiêu thụ, cũng như là nguồn gốc xuất xứ, đặc điểm chất lượng, tình trạng an toàn sinh học và các quy trình sản xuất. Để thể chế hóa được việc này, phải thực hiện nhiều nhiệm vụ và phát triển các mối quan hệ khác nhau. Trên thực tế, một hệ thống thị trường được kết nối tốt, vận hành tốt cho các loại thực phẩm tươi dễ hỏng đòi hỏi phải có các thuộc tính và năng lực sau đây:

- Chất lượng trang trại và Doanh nghiệp, Môi trường, Thực hành quản trị chuỗi cung ứng
 - Áp dụng rộng rãi (bắt buộc) các quy định và tiêu chuẩn riêng cho các hoạt động canh tác an toàn với môi trường và sản phẩm;
 - Các nhà điều hành kinh doanh thực phẩm áp dụng rộng rãi các thực hành quản lý tốt để giải quyết các vấn đề an toàn sinh học, an toàn thực phẩm và môi trường;
 - Năng lực thể chế hiệu quả để tập kết nông sản và truy xuất nguồn gốc;
 - Phát triển, ở quy mô, các chuỗi giá trị gắn liền với nguồn cung ứng trực tiếp, thương mại điện tử, v.v.
- Năng lực về logistics và kết cấu hạ tầng thị trường
 - Năng lực hiệu quả đối với công tác logistics về mặt vật chất, bao gồm dịch vụ chuỗi cung ứng lạnh và các quy định phù hợp để vận chuyển thực phẩm từ nguồn cung đến các cửa hàng/ điểm cung cấp dịch vụ cuối cùng;
 - Một mạng lưới tích hợp của thị trường đáp ứng yêu cầu vệ sinh hiện đại có thể thực hiện nhiều chức năng bán buôn và bán lẻ.
- Các biện pháp điều tiết hiệu quả
 - Kiểm soát chính thức hiệu quả tại chỗ để kiểm soát dịch bệnh, kiểm dịch và các biện pháp an toàn sinh học khác;
 - Kiểm soát chính thức hiệu quả tại chỗ để giám sát, kiểm tra và thu hồi sản phẩm thực phẩm không an toàn;

- Hệ thống hiệu quả kết hợp các quy định, ưu đãi và công nghệ để giảm thiểu và tái sử dụng chất thải thực phẩm;
- Một hệ thống phát triển tốt và bền vững về ghi nhãn thực phẩm và bao bì.

Đặt ra các tiêu chí như vậy, hệ thống thị trường Việt Nam hiện tại và quản lý đối với thực phẩm tươi dễ hư hỏng cho thị trường nội địa còn kém phát triển và ở một số khu vực còn rất thô sơ. Xem xét các trang trại vận hành thực tế: sau nhiều sáng kiến của các cơ quan chính phủ và các đối tác phát triển để thúc đẩy các thực hành trang trại an toàn hơn hoặc bền vững hơn, thông qua hỗ trợ tư vấn và đầu tư, tỷ lệ áp dụng (được chứng nhận) vẫn còn khiêm tốn. Các trang trại được chứng nhận của VietGAP hiện chỉ chiếm 3% diện tích thu hoạch rau quả; các trang trại được chứng nhận sản xuất hữu cơ chiếm tỷ lệ nhỏ hơn, ở mức 0,8% – do nhiều lý do bao gồm chi phí, thiếu kiến thức về nơi mua/bán sản phẩm cũng như kiến thức cơ bản về ý nghĩa tem nhãn chứng nhận và thực tiễn sản xuất được liên kết.

Bây giờ, xem xét kết cấu hạ tầng thị trường: Mạng lưới của Việt Nam có 83 chợ bán buôn thực phẩm và gần 2000 chợ thực phẩm tươi sống truyền thống – nơi chiếm phần lớn doanh số bán thực phẩm tươi dễ hỏng có nguồn gốc trong nước – có tuổi thọ từ 20 đến 30 tuổi. Đa số chợ này lâu nay không được cải tạo để cải thiện về vấn đề vệ sinh, quản lý chất thải hoặc lối ra vào cho người đi chợ và xe cộ.

Nghiên cứu trường hợp của chuỗi cung ứng lạnh, trong đó đề cập đến việc vận chuyển và bảo quản thực phẩm trong tủ lạnh – điều kiện cần thiết để đảm bảo an toàn và độ tươi của thực phẩm. Thị trường chuỗi cung ứng lạnh Việt Nam đã tăng trưởng nhanh chóng trong những năm qua để đạt quy mô thị trường ước tính là 169 triệu US\$ (FiinGroup 2019). Tuy nhiên, hầu hết các hoạt động kho lạnh phục vụ thị trường xuất khẩu; trong khi phân khúc vận tải hàng đông lạnh đang phát triển nhanh chóng, thị trường bị phân mảnh lớn bởi nhiều doanh nghiệp cung ứng nhỏ lẻ với khả năng tài chính hạn chế.

Việt Nam đã đưa ra một loạt quy định và hướng dẫn xung quanh chuỗi thị trường cho thực phẩm tươi dễ hư hỏng nhưng vẫn có một số bất cập trong quá trình thực thi. Nhiều cơ quan Bộ và cấp Chính phủ đã được chỉ định hoặc phân nhiệm vụ để quản lý, cấm hoặc hạn chế các loại hoạt động và hành vi khác nhau trong tất cả các giai đoạn và các hoạt động của doanh nghiệp tham gia trong chuỗi trang trại sản xuất thực phẩm tươi sống.³ Mặc dù có khung pháp lý, nhưng thách thức chính trong thực thi là thiếu các khuyến khích hiệu quả để tạo ra sự tuân thủ tự nguyện rộng rãi theo quy định. Với cơ cấu sản xuất, trung gian và phân phối thực phẩm phân tán cao, việc giám sát toàn bộ quá trình tuân thủ quy định là vô cùng khó khăn trong khi nguồn nhân lực và tài chính của Chính phủ đều hạn chế. Và, theo nhiều cách, việc thực thi quy định rộng rãi không phải là một mục tiêu hoạt động trong hệ thống cung cấp nông sản Việt Nam. Trong nhiều thập kỷ, mục tiêu lớn là mở rộng đầu ra với trọng tâm là tăng cường phát triển. Những bất lợi về khả năng sử dụng sai mục đích hoặc tác động ngoại cảnh từ môi trường được chấp nhận coi như tác dụng phụ để hướng tới mục tiêu là mở rộng đầu ra.

Hậu quả của kết nối kém và vận dụng trong thực tế

Ngày càng có nhiều bằng chứng chỉ ra sự thiếu hiệu quả trong chuỗi giá trị nội địa đối với thực phẩm tươi dễ hư hỏng cũng như các vấn đề nghiêm trọng liên quan đến an toàn thực phẩm và quản lý môi trường. Điều này đã chuyển thành chi phí đáng kể về kinh tế và xã hội,

và ở mức độ thấp về niềm tin và sự hài lòng của người tiêu dùng. Sau này, về lâu dài, nếu không được giải quyết một cách hiệu quả, có thể làm suy yếu khả năng cạnh tranh của các trang trại và doanh nghiệp thực phẩm Việt Nam. Ở đây đưa ra một số bằng chứng, ví dụ:

Đầu tiên, tỉ lệ hư hại trong toàn bộ chuỗi thực phẩm là không nhỏ do hệ thống phân phối bị phân mảnh bao gồm thiếu kho lạnh hoặc dịch vụ vận chuyển hàng lạnh. Một cuộc khảo sát năm 2018 đã được thực hiện với 150 nông dân và doanh nghiệp là nhà cung cấp sản phẩm tươi sống nổi bật cho thị trường TP.HCM. Ước tính thiệt hại sản phẩm vật chất gần 25 phần trăm, bao gồm 32 phần trăm cho trái cây và rau quả, 14 phần trăm cho thịt và 12 phần trăm cho cá, tỉ lệ này chỉ tính cho đến khi hàng hóa được đưa tới các điểm phân phối trung gian. Người ta ước tính rằng các khoản lỗ sẽ lớn hơn nhiều nếu bao gồm các khoản trong quá trình chế biến thực phẩm và phân phối bán lẻ cuối cùng. Trong thị trường nội địa và đặc biệt là phục vụ các kênh phân phối truyền thống, người ta ít dùng dịch vụ kho lạnh hoặc vận chuyển hàng đông lạnh.⁴ Nếu những tỷ lệ tổn thất sản phẩm này là đại diện cho bức tranh quốc gia, thì tổng thiệt hại quốc gia đối với thực phẩm dễ hỏng có giá trị cao như vậy sẽ lên tới gần 3,9 tỷ USD, tương đương 12% GDP nông nghiệp của Việt Nam và 2% tổng GDP của cả nước.

Thứ hai, chuỗi cung ứng cho thực phẩm tươi dễ hư hỏng đang tạo ra một lượng lớn chất thải thực phẩm/ chất hữu cơ, phần lớn trong số đó được xử lý sai, tổn chi phí kinh tế và để lại hậu quả cho môi trường. Ở thành thị Việt Nam có ít chương trình tích cực để ngăn chặn hoặc tái sử dụng chất thải thực phẩm. Do đó, chất thải thực phẩm đã thống trị các bãi chôn lấp và đóng góp lớn vào tác động xấu đến môi trường. Ví dụ, tại TP.HCM, chỉ có khoảng 10% chất thải thực phẩm, chiếm hơn 80% khối lượng của bãi rác thành phố này, được thu gom và chuyển thành phân hữu cơ, trong khi không có phần nào được chuyển đổi sang sử dụng công nghiệp hoặc năng lượng sinh học (Ngoc, Nguyen, và Ngoc 2018). Ba chợ bán buôn ở TP.HCM chi hơn 100.000 đô la mỗi tháng để xử lý rác hoặc xử lý chất thải. Chất thải thực phẩm thường vớt bừa bãi ở kênh, ao và các vùng nước bề mặt khác, làm tắc nghẽn giao thông đường thủy và làm ô nhiễm nguồn nước uống, giải trí hoặc câu cá. Do đó, chất thải hữu cơ đang tiêu tốn một lượng chi phí về kinh tế và môi trường, thay vì được huy động để tái sử dụng như một nguồn tài nguyên quý giá.

Thứ ba, sự lộn xộn giữa cuộc sống đô thị và thực phẩm động vật sẽ chuyển thành rủi ro an toàn sinh học. Sở thích mua “thịt ảm” từ lâu dẫn đến sự di chuyển của số lượng lớn động vật tươi sống tới các thành phố của Việt Nam và thực hiện giết mổ ngay gần khu dân cư. Mỗi ngày, người ta di chuyển khoảng 150.000 con gà, bán và giết mổ trong nội thành Hà Nội và TP.HCM. Qua nhiều năm, con số này tăng lên thành 55 triệu con gà. Nhiều trong số này được chuyển qua các chợ chim sống, là mầm mống truyền bệnh cúm gia cầm đe dọa sức khỏe cộng đồng (Fournie và cộng sự 2012). Các hệ thống luân chuyển, cung cấp thực phẩm thành phố và chất thải thực phẩm có khả năng đóng vai trò quan trọng trong sự lây lan của dịch tả lợn châu Phi, nếu không có biện pháp kiểm soát sẽ ảnh hưởng đến đàn lợn và tỷ lệ tử vong là 100% nếu lợn mắc phải. Dịch tả lợn Châu Phi có thể lây lan không chỉ bởi động vật bị nhiễm bệnh mà còn qua thịt được vận chuyển từ nơi này sang nơi khác, trong chất thải thực phẩm hoặc được tìm thấy trong chất thải hữu cơ.

Thứ tư, thực phẩm tươi dễ hư hỏng trên thị trường có tỷ lệ ô nhiễm vi sinh và hóa học cao, với các vấn đề nghiêm trọng nhất liên quan đến thịt. Ví dụ, trong một nghiên cứu gần đây, Nguyen và cộng sự (2018) đã tìm thấy sự hiện diện của vi khuẩn Salmonella gây bệnh thương hàn,

một loại bệnh lây truyền hàng đầu qua nguồn thực phẩm với gần 900.000 ca bệnh hàng năm trong 71% mẫu gà được lấy ở Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh. Tỷ lệ vi khuẩn này cao hơn ở các chợ thực phẩm tươi sống (90 phần trăm) so với trong các siêu thị (53 phần trăm). Thống kê của Bộ Y tế chỉ ra rằng trong giai đoạn 2011 đến 2016, bảy bệnh do thực phẩm ảnh hưởng đến trung bình 669.000 người mỗi năm (Quốc hội 2017). Các ước tính khác, có tính đến một loạt các bệnh do thực phẩm gây ra, cho thấy rằng hơn mười lần số công dân Việt Nam bị bệnh (và 3500 người chết) mỗi năm do thực phẩm không an toàn, với tỷ lệ mắc bệnh do thực phẩm tỷ lệ trên 100.000 người ở Việt Nam cao hơn bất kỳ nước nào khác ở châu Á.⁵ Gánh nặng sức khỏe cộng đồng của bệnh lây truyền qua thực phẩm ở Việt Nam hiện ngang bằng với bệnh lao và HIV/AIDS. Jaffee và cộng sự (2019) ước tính rằng con số mất năng suất hàng năm của Việt Nam (do mất việc, tàn tật và tử vong sớm) do bệnh từ thực phẩm lên tới khoảng 740 triệu đô la mỗi năm. Chi phí y tế điều trị bệnh từ thực phẩm ở Việt Nam có thể vượt quá 200 triệu đô la mỗi năm.

Với những phân tích trên, không có gì ngạc nhiên khi người tiêu dùng Việt Nam đánh giá an toàn thực phẩm là mối quan tâm xã hội số một của họ. Nhiều cuộc khảo sát gần đây đã tìm cách đánh giá thái độ và mối quan tâm của người tiêu dùng về thực phẩm. Trong khi một số lo ngại về vấn đề về dinh dưỡng và chất lượng bữa ăn, thì mối quan tâm lớn nhất và phổ biến nhất vẫn là an toàn thực phẩm. Đáng chú ý, kết quả phổ biến nhất là sự thiếu tin tưởng vào an toàn của thực phẩm địa phương. Một cuộc khảo sát năm 2018 tại nhiều thành phố của Việt Nam cho thấy 89% số người được hỏi phản hồi rằng thực phẩm địa phương là “không an toàn”, kết quả tương tự cuộc khảo sát năm 2016 cho thấy người tiêu dùng có thu nhập trung bình và cao ở Hà Nội lo lắng (30%) hoặc cực kỳ lo lắng (67%) về an toàn thực phẩm (Rikolto 2016). Một cuộc khảo sát tháng 4 năm 2019 về các mối quan tâm xã hội giữa các hộ gia đình ở thành phố Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh cho thấy an toàn thực phẩm là mối quan tâm số một, vượt xa các vấn đề ô nhiễm, dịch vụ xã hội, tiếp cận giáo dục và các vấn đề khác. Việt Nam có lẽ là quốc gia duy nhất trên thế giới mà an toàn thực phẩm là mối quan tâm xã hội hàng đầu của một số lượng lớn công dân.

Các vấn đề kinh tế, môi trường và sức khỏe cộng đồng liên quan có thể sẽ tiếp tục và gia tăng theo thời gian, cùng với những thay đổi chế độ ăn uống những thực phẩm ngày càng nguy hiểm. Do đó, điều quan trọng là phải rà soát toàn bộ chuỗi thực phẩm tươi để hư hỏng về mọi mặt, từ khung pháp lý, đầu tư vào kết cấu hạ tầng chợ, đến dịch vụ vận tải và logistics, cũng như hệ thống thực thi quy định.

Thương mại điện tử mới nổi ở Việt Nam

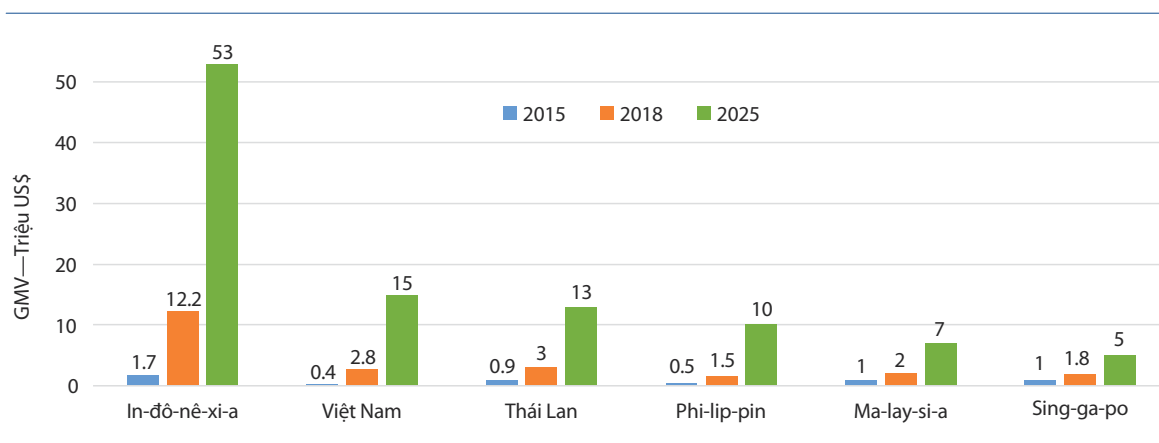
Nền kinh tế Việt Nam đang hướng tới nền kinh tế kỹ thuật số, với các tổ chức kinh tế, các nhà sản xuất và người tiêu dùng cũng ngày càng phụ thuộc vào các công nghệ kỹ thuật số khác nhau để thu thập thông tin, giao tiếp, giao dịch và ra quyết định. Thương mại điện tử là một phần quan trọng của các xu hướng đó. Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (OECD) và Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) đưa ra định nghĩa được chấp nhận nói chung về thương mại điện tử. OECD định nghĩa thương mại điện tử là “bán hoặc mua hàng hóa, dịch vụ được thực hiện qua mạng máy tính bằng các phương pháp được thiết kế dành riêng cho mục đích nhận hoặc đặt đơn hàng” trong khi WTO định nghĩa thương mại điện tử là “sản xuất, phân phối, tiếp thị, bán hàng hoặc giao hàng hóa và dịch vụ bằng phương tiện điện tử”.

Công nghệ kỹ thuật số, thúc đẩy quá trình chuyển đổi sang nền kinh tế kỹ thuật số, được coi là mang lại cơ hội phát triển và tăng cường tính toàn diện, bằng cách tăng năng suất của các doanh nghiệp, giảm chi phí thông tin và giao dịch, và giảm các rào cản về thông tin. Điều này cũng sẽ áp dụng cho một nền thương mại điện tử sôi động và cạnh tranh, có thể giảm chi phí giao dịch và hàng tồn kho, giúp các doanh nghiệp vừa và nhỏ (SME) tiếp cận cơ sở dữ liệu khách hàng lớn hơn so với tiếp thị truyền thống, cải thiện sự thuận tiện và hài lòng của người tiêu dùng. Đồng thời, nếu chỉ riêng công nghệ kỹ thuật số thì không đủ để mang lại những kết quả tích cực này. Cần thêm các cơ sở pháp lý song hành, như các quy định phù hợp, các kỹ năng phù hợp và các thể chế đủ mạnh, cho phép các quốc gia gạt hái những lợi ích như vậy (Ngân hàng Thế giới 2016b).

Dự báo cho thấy thương mại điện tử ở Đông Nam Á, bao gồm cả ở Việt Nam sẽ phát triển nhanh chóng. Theo ước tính, thị trường thương mại điện tử ở Đông Nam Á tăng từ 23,2 tỷ US\$ (tổng giá trị hàng hóa) trong năm 2018 lên 102 tỷ US\$ vào năm 2025 (Google và Temasek 2018). Tốp ba công ty lớn nhất trong khu vực, Lazada, Shopee và Tokopedia, đã tăng trưởng theo hệ số bảy trong giai đoạn 2015-2018, trong khi bảy công ty lớn nhất tiếp theo tăng gấp đôi trong cùng thời gian. Sự tăng trưởng này là do thu nhập ngày càng tăng, nhu cầu/ sở thích của người tiêu dùng, sự thâm nhập của mạng di động và cải thiện mạng lưới logistics. Chính sự tăng trưởng này cũng được kỳ vọng làm thay đổi động lực cạnh tranh và tăng trưởng. Người sử dụng thương mại điện tử mong muốn mở rộng từ các thành phố lớn như Hà Nội và TP Hồ Chí Minh đến các đô thị loại hai như Cần Thơ và khu vực nông thôn nơi thương mại điện tử thâm nhập thấp hơn nhưng khả năng tăng trưởng cao hơn, khiến kết nối và logistics quan trọng hơn cho sự tăng trưởng của ngành tiếp tục phát triển.

Việt Nam là thị trường thương mại điện tử lớn thứ ba Đông Nam Á sau Indonesia và Thái Lan và sẽ còn phát triển hơn nữa. Như thể hiện trong hình 3.6, Việt Nam là thị trường thương mại điện tử lớn thứ ba Đông Nam Á sau Indonesia (12,2 tỷ US\$ năm 2018) và Thái Lan (3,0 tỷ US\$ năm 2018), đã tăng từ 0,4 tỷ US\$ năm 2015 lên 2,8 tỷ US\$ vào năm 2018. Các nhân tố chính cho sự phát triển thương mại điện tử tại Việt Nam chính là dân số tương đối lớn 92 triệu người, tầng lớp người tiêu dùng mới nổi chiếm 70% dân số và tăng nhanh, nền kinh tế đang phát triển với tốc độ tăng trưởng trung bình 5,9% trong 10 năm qua.

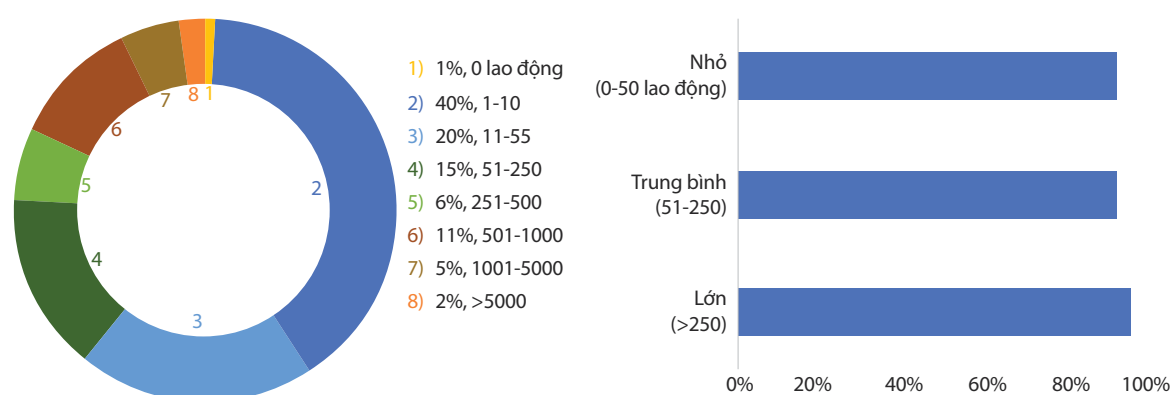
» **HÌNH 3.6. Quy mô thị trường thương mại điện tử thực tế và dự kiến ở Đông Nam Á (2015-2025)**



Nguồn: Google và Temasek 2018.

Như thể hiện trong hình 3.7, các thương nhân tham gia vào thương mại điện tử có trụ sở tại Việt Nam hầu hết là các doanh nghiệp vừa và nhỏ: 40% trong số đó sử dụng 10 lao động trở xuống và 75% có ít hơn 250 nhân viên – theo Khảo sát Sự phát triển doanh nghiệp Thương mại Điện tử của Ngân hàng Thế giới sắp công bố.⁶ Điều này phù hợp với bối cảnh chung của các doanh nghiệp tư nhân trong nước: Trong khi số lượng các doanh nghiệp tư nhân trong nước đã tăng lên kể từ năm 2000, quy mô trung bình của các công ty (theo số lượng nhân viên) đã giảm xuống còn khoảng 15 nhân viên. Như đã đề cập trong Báo cáo của Ngân hàng Thế giới gần đây, sự tăng tốc của thương mại điện tử Đông Nam Á đã được tạo thuận lợi bởi sự gia tăng của thị trường nơi các doanh nghiệp vừa và nhỏ bán hàng tới người tiêu dùng bằng cách cung cấp các nền tảng có thể mở rộng, dễ tiếp cận, nơi các nhà bán lẻ và doanh nghiệp nhỏ đều có thể giao dịch trực tuyến và tiếp cận tới người dùng mới (Ngân hàng Thế giới sắp công bố). Hầu hết các thương nhân thương mại điện tử tại Việt Nam đều kinh doanh các sản phẩm thực phẩm, điện tử và quần áo/ giày dép; phần lớn (58 phần trăm) doanh nghiệp thương mại điện tử bán và mua trực tuyến trong khi 32 phần trăm chỉ bán trực tuyến.

» HÌNH 3.7. Các đặc điểm chính của thương nhân trong thương mại điện tử tại Việt Nam



Nguồn: Ngân hàng Thế giới sắp công bố.

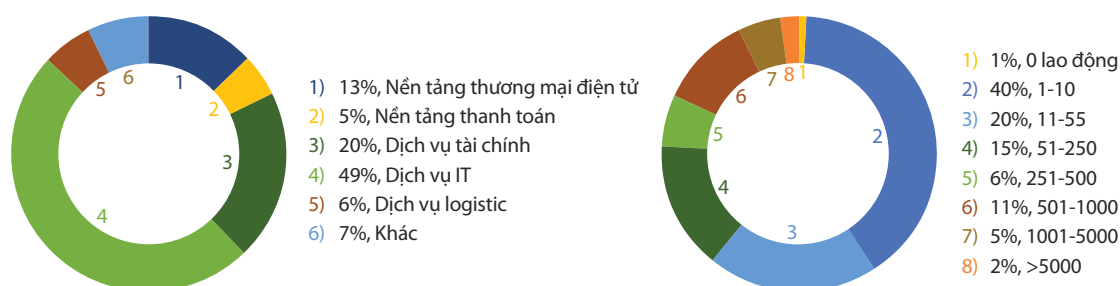
Một số lĩnh vực tham gia hệ sinh thái thương mại điện tử Việt Nam có điều kiện thị trường và trình độ phát triển không đồng đều. Để tạo điều kiện cho một số lượng lớn các công ty thương mại điện tử quy mô nhỏ cung cấp hàng hóa và dịch vụ kịp thời, tiết kiệm chi phí và thuận tiện cho khách hàng, cần có một hệ sinh thái thương mại điện tử hoạt động tốt được hình thành từ những đối tác trên nhiều lĩnh vực liên quan đến nhau. Các lĩnh vực quan trọng nhất trong hệ sinh thái bao gồm dịch vụ công nghệ thông tin (CNTT), dịch vụ tài chính, nền tảng thương mại điện tử, dịch vụ logistics và nền tảng thanh toán (xem hình 3.8). Một số yếu tố xác định mức độ phát triển và điều kiện thị trường hiện tại, bao gồm nhu cầu thị trường, rào cản gia nhập, hạn chế về quy định và khả năng tài chính. Ví dụ, trong các dịch vụ tài chính và nền tảng thanh toán, số lượng thanh toán sử dụng tiền mặt mà không qua ngân hàng rất nhiều đã dẫn đến những đối tác mới tham gia vào hệ sinh thái như Ví MoMo, một ứng dụng thanh toán và ví di động. Trong dịch vụ logistics, hầu hết các chuỗi cung ứng/ chuỗi logistics không hiệu quả và phân mảnh đã dẫn đến tình trạng nổi lên những đối tác mới trong hệ sinh thái như LOGIVAN - một nền tảng điện tử để cải thiện sự tận dụng đối với xe tải chở hàng và Giao hàng nhanh, một công ty cung cấp dịch vụ giao hàng chặng cuối.

Về mặt tích cực, người ta đã đầu tư một khoản đáng kể vào các công ty khởi nghiệp, công ty thương mại điện tử và doanh nghiệp liên quan đến thương mại điện tử hiện có tại Việt Nam

trong những năm gần đây. Theo dữ liệu từ Viện sáng lập Topica (TFI), một công ty khởi nghiệp phát triển năm 2018, các khoản đầu tư vào các công ty khởi nghiệp Việt Nam đạt 889 triệu đô la Mỹ, gần gấp ba lần giá trị thỏa thuận so với 291 triệu đô la Mỹ năm 2017. Số lượng giao dịch trong năm 2018 là 92 lượt. Năm lĩnh vực hàng đầu về đầu tư năm 2018 là công nghệ tài chính, thương mại điện tử, công nghệ du lịch, logistics và công nghệ giáo dục. Trong khi hệ sinh thái thương mại điện tử Việt Nam tiếp tục phát triển và thu hút đầu tư, cần khuyến khích và thúc đẩy các quy định và chính sách hỗ trợ khởi nghiệp, đặc biệt là trong các lĩnh vực đòi hỏi sự rõ ràng về quy định hơn như công nghệ tài chính.

Đồng thời, hầu hết các công ty trong hệ sinh thái thương mại điện tử là các doanh nghiệp vừa và nhỏ với khả năng mở rộng và phát triển hạn chế. Phần lớn các công ty (40 phần trăm) trong hệ sinh thái thương mại điện tử là 1-10 nhân viên, trong khi 20 phần trăm khác có từ 11-50 lao động có nghĩa là phần lớn các công ty trong hệ sinh thái là các doanh nghiệp vừa và nhỏ phù hợp với thành phần của các doanh nghiệp trong nền kinh tế nói chung.

» HÌNH 3.8. Các đặc tính chủ yếu của hệ sinh thái Thương mại điện tử tại Việt Nam



Nguồn: Ngân hàng Thế giới sắp công bố.

Kinh nghiệm quốc tế chỉ ra một số nhân tố cho phép phát triển thương mại điện tử và nói rộng ra là nền kinh tế kỹ thuật số. Trong số đó bao gồm kết nối kỹ thuật số, thanh toán, kỹ năng số, logistics, chính sách và quy định số, theo các ưu tiên được xác định trong báo cáo của Ngân hàng Thế giới, “Nền kinh tế số tại Đông Nam Á: Gia cố nền tảng cho tăng trưởng tương lai” (Beschoner và cộng sự 2019) (xem bảng 3.2).

» BẢNG 3.2. Nền tảng và ưu tiên nền kinh tế số

Kết nối số	Truy cập internet bằng thông rộng giá cả phải chăng là điều kiện tiên quyết và là nền tảng vật chất cho nền kinh tế kỹ thuật số.
Thanh toán số	Truy cập vào các dịch vụ thanh toán kỹ thuật số an toàn và bảo mật mang đến cơ hội tham gia vào các giao dịch điện tử với tư cách là người tiêu dùng hoặc doanh nhân, trong nước hoặc nước ngoài.
Kỹ năng số	Trong nền kinh tế số, kỹ năng cần thiết từ cơ bản đến chuyên sâu, để khai thác được lợi ích từ những đổi mới do kỹ thuật số đem đến.
Logistics	Sự phát triển của nền kinh tế kỹ thuật số nhấn mạnh tầm quan trọng của phát triển và vấn đề kiểm soát hiệu quả về chi phí của logistics do nhu cầu giao hàng cao hơn, đặc biệt đối với hàng hóa giá trị thấp, cả trong và ngoài biên giới.
Quy định và chính sách số	Các chính sách và quy định xuyên suốt nền kinh tế số, bao gồm: những chính sách liên quan đến luồng dữ liệu xuyên biên giới, bảo mật dữ liệu, an ninh mạng, bảo vệ người tiêu dùng, giao dịch điện tử và luật thương mại và thuế điện tử.

Nguồn: Beschoner và cộng sự 2019.

Hiệu suất của Việt Nam về mặt thúc đẩy nền kinh tế số tương đương với các nước ở Đông Nam Á, ngoại trừ thanh toán. Về kết nối số (xem bảng 3.3), 82% dân số tại Việt Nam có thể truy cập internet tốc độ cao trong khi chỉ có 12% sử dụng băng thông rộng cố định (hầu hết người tiêu dùng thương mại điện tử có xu hướng sử dụng băng thông rộng di động). Về thanh toán, chỉ có 10% người dùng trả tiền trực tuyến để mua hàng trên internet, mức này thấp hơn đáng kể so với Indonesia và Malaysia, có nghĩa rằng 90% người tiêu dùng thương mại điện tử ở Việt Nam sử dụng tiền mặt để mua trực tuyến. Trong số này, 51% doanh nghiệp bán hàng trực tuyến sử dụng thanh toán số, đó là mức trung bình của Đông Nam Á. Từ góc độ logistics, chỉ số năng lực quốc gia về Logistics LPI của Việt Nam tương đương Indonesia nhưng đứng sau Malaysia và Thái Lan. Về Kỹ năng, sử dụng Chỉ số phát triển nguồn nhân lực, Việt Nam tụt hậu so với Malaysia, Thái Lan và Philippines. Về chính sách và quy định, những hạn chế lớn của Việt Nam về luồng dữ liệu xuyên biên giới có thể hạn chế các hoạt động thương mại điện tử, trong khi các quy định về bảo mật dữ liệu và quy định bảo vệ người tiêu dùng được coi là có tác động tích cực đến sự phát triển của thương mại điện tử.

» **BẢNG 3.3. Tác nhân thúc đẩy kinh tế số ở các nước Đông Nam Á**

		Việt Nam	Indonesia	Thái Lan	Malaysia	Philippines
Kết nối số	Số thuê bao internet di động tốc độ cao (% dân số)	82%	100%	170%	116%	40%
	Giá thuê bao internet tốc độ cao (500MB/tháng) – tỷ lệ % GNI bình quân đầu người	1,4%	1,4%	1,2%	0,9%	1,5%
	Số thuê bao internet cố định (% dân số)	12,0%	3,1%	11%	8%	3%
Thanh toán	Thanh toán số (trả tiền/ nhận tiền) trong năm qua	22%	34%	62%	76%	23%
	Thanh toán trực tuyến để mua hàng trên internet	10%	49%	—	52%	—
	% doanh nghiệp trực tuyến sử dụng thanh toán số	51%	51%	—	57%	52%
Logistics	Chỉ số năng lực quốc gia về Logistics (trên điểm 5)	2,98	2,98	3,26	3,43	2,86
	Chỉ số Phát triển Bưu chính tích hợp	47,8	49,4	66,1	66	33,9
Kỹ năng	Xếp hạng chỉ số phát triển nguồn nhân lực toàn cầu (trên điểm 120)	68	69	57	52	46
Chính sách và quy định	Hạn chế về luồng dữ liệu xuyên biên giới	Có	Có	Không	Có	Không
	Chính sách bảo mật	Có	Có	Có	Có	Có
	Chính sách bảo vệ người tiêu dùng	Có	Có	Có	Có	Có
	Chi phí an ninh mạng	0,04%	0,02%	0,05%	0,08%	0,04%

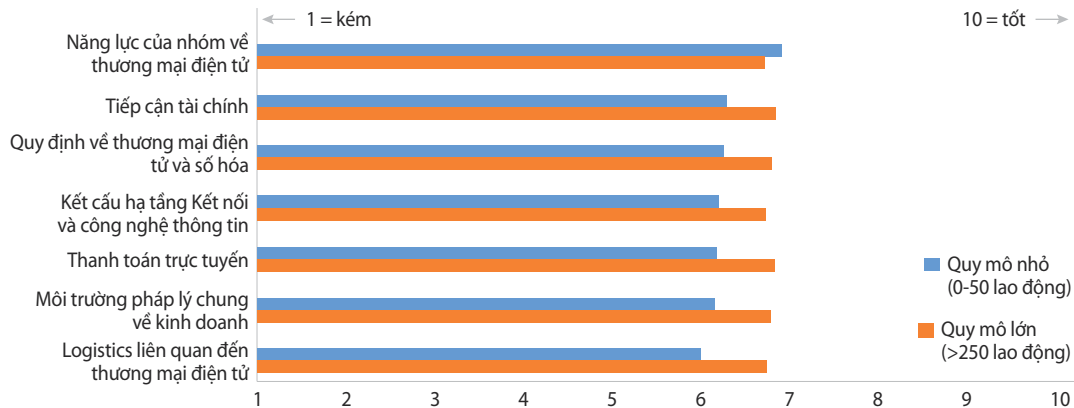
Nguồn: Beschoner và cộng sự 2019.

Lưu ý: — = không xác định.

Kết quả cuộc khảo sát gần đây đối với các công ty thương mại điện tử tại Việt Nam đã xác định logistics liên quan đến thương mại điện tử là những cản trở lớn nhất để phát triển thương mại điện tử, đặc biệt là đối với các doanh nghiệp nhỏ. Hạn chế quan trọng tiếp theo là các quy định số và thanh toán trực tuyến (xem hình 3.9). Khoảng cách lớn nhất giữa các doanh nghiệp lớn và doanh nghiệp nhỏ là về logistics liên quan đến thương mại điện tử, cho thấy những thách thức

mà các công ty nhỏ phải đối mặt trong việc tổ chức các hoạt động logistics để giao hàng. Sự phát triển của thương mại điện tử tại Việt Nam, xuất phát từ tầng lớp trung lưu đang gia tăng và nền kinh tế đang phát triển dẫn đến nhu cầu giao hàng cao hơn, đặc biệt là các bưu kiện nhỏ hơn trong và ngoài biên giới, tập trung hơn vào chi phí và thời gian giao hàng.

» HÌNH 3.9. **Ba hạn chế hàng đầu đối với các công ty thương mại điện tử nhỏ tại Việt Nam**



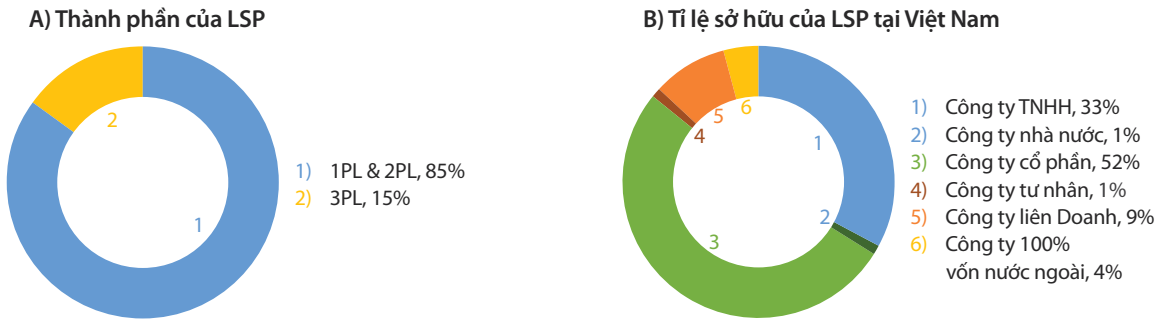
Nguồn: Ngân hàng Thế giới sắp công bố.

Thách thức và cơ hội đối với dịch vụ logistics

Nhà cung cấp dịch vụ logistics (LSP) tại Việt Nam có nhiều các hình thức kinh doanh đa dạng nhưng chủ yếu dựa trên nguyên tắc tài sản, các hoạt động cơ bản, so với các xu hướng quốc tế. Như thể hiện trong hình 3.10(A), phần lớn các LSP tại Việt Nam (85%) tham gia vào Logistics tự cấp hoặc Logistics một phần (1PL và 2 PL): 1PL là khi một công ty hoặc cá nhân có hàng hóa và thị họ tự sắp xếp vận chuyển từ điểm này sang điểm khác bằng chính cơ sở vật chất của mình. 2PL là doanh nghiệp có tài sản, chẳng hạn như các công ty vận tải, hãng tàu và hãng hàng không, sở hữu hoặc cho thuê tài sản của họ để vận chuyển hàng hóa cho một bên khác. Khoảng 15% LSP tại Việt Nam là hoạt động 3PL, cung cấp dịch vụ logistics thuê ngoài cho các công ty một phần hoặc đôi khi là toàn bộ quá trình quản lý chuỗi cung ứng của họ. Chỉ có vài nhà cung cấp 4PL tại Việt Nam, đây là cách hợp nhất gắn kết các nguồn lực, tiềm năng và công nghệ, tích hợp các nguồn lực, cơ sở vật chất và công nghệ của mình (trên nền tảng 3PL) với các tổ chức khác để cung cấp giải pháp chuỗi cung ứng cho khách hàng.

Tỷ lệ sở hữu nước ngoài của LSP tại Việt Nam thấp với khoảng 4% nhà cung cấp dịch vụ Logistics LSP là 100% vốn nước ngoài. Phần lớn các LSP tại Việt Nam là Công ty Cổ phần (52%) như trong hình 3.10 (B). Giới hạn tỷ lệ sở hữu nước ngoài (FOL) là 100% trong các lĩnh vực chính như kho bãi, đại lý vận tải hàng hóa (bao gồm cả dịch vụ giao nhận hàng hóa), phân phối (xuất nhập khẩu, đại lý hưởng hoa hồng, bán buôn, bán lẻ). Sự lên ngôi của Việt Nam đối với Tổ chức Thương mại Thế giới năm 2007 đã kéo theo nhiều nhà đầu tư nước ngoài sự tham gia vào lĩnh vực logistics, đặc biệt là trong dịch vụ chuyển phát nhanh. Tuy nhiên, FOL trong các lĩnh vực khác được đặt ở mức thấp hơn nhiều: ví dụ: ở mức 51% cho vận tải đường bộ. Điều này hạn chế lợi ích có thể mang lại khi tăng sở hữu nước ngoài, chẳng hạn như các kỹ năng và công nghệ mới cũng như tiếp cận vốn và thị trường.

» HÌNH 3.10. **Đặc điểm chính của các nhà cung cấp dịch vụ Logistics tại Việt Nam**

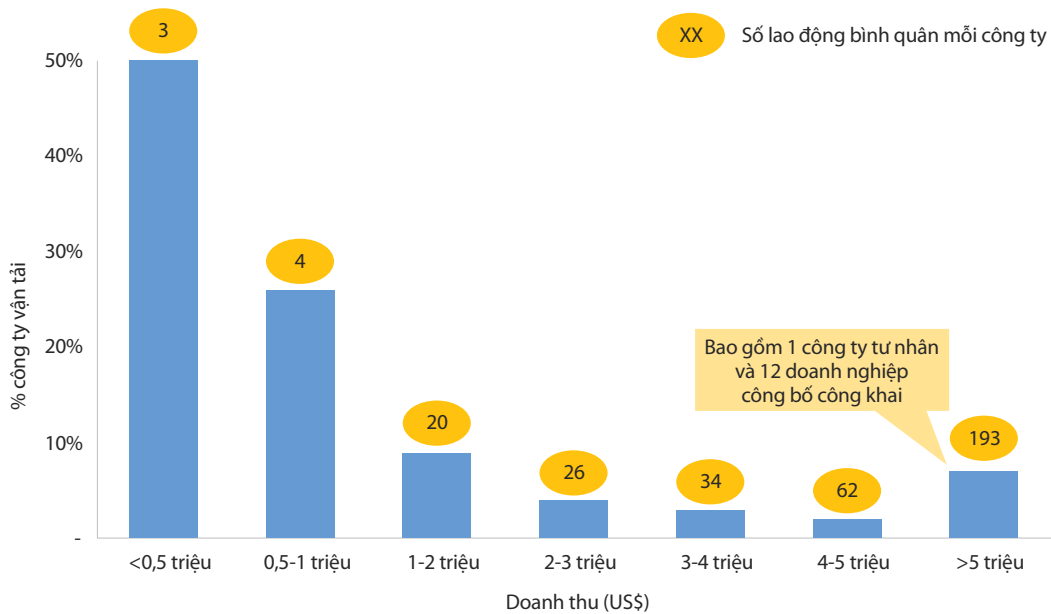


Nguồn: FiinGroup 2018.

Nguồn: VLA 2018.

Có một thực tế là các nhà cung cấp dịch vụ Logistics tại Việt Nam được phân chia theo phân khúc có lợi cho khu vực đầu tư nước ngoài FDI và phân khúc quy mô nhỏ. Nhiều doanh nghiệp đầu tư nước ngoài (FDI) dựa vào vận chuyển liền mạch và sắp xếp logistics để nhập khẩu đầu vào và xuất khẩu các sản phẩm lắp ráp cuối cùng. Nhiều LSP liên doanh phục vụ khách hàng khu vực FDI, những công ty thường chiếm thị phần trong Liên doanh và cung cấp dịch vụ chiếm một phần lớn trong chuỗi cung ứng của họ. Mặt khác, các LSP phục vụ khách hàng trong nước chiếm phần lớn hoạt động của họ (chủ yếu là các dịch vụ 2PL dựa trên tài sản), quy mô nhỏ và phân mảnh theo địa lý. Không có dịch vụ môi giới xe tải để có thể tích hợp một các hiệu quả hoạt động của các chủ hàng và người vận chuyển với chi phí thấp. Điều này dẫn đến chi phí logistics cao và tỷ lệ xe chạy rỗng cũng rất cao. Như được hiển thị trong hình 3.11, khoảng một nửa số công ty vận tải đường bộ có doanh thu hàng năm dưới 0,5 triệu đô la Mỹ.

» HÌNH 3.11. **Phân loại các công ty vận tải theo doanh thu**



Nguồn: Lam, Sriram, và Khera 2019.

Ngoài sự phân mảnh, các dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa ở Việt Nam còn kém phát triển, góp phần vào sự kém hiệu quả với tỉ lệ tuyến xe ô tô chở hàng phải chạy rỗng một chiều 50% đến 70%.⁷ Ở Việt Nam, thiếu đầu mối trung chuyển phân phối hàng hóa là một yếu tố quan trọng góp phần vào tỷ lệ vận chuyển rỗng cao trên cả nước. Trong khi có một số doanh nghiệp mới tham gia vào phân khúc tổng hợp và phân phối vận tải hàng hóa, thì lại thiếu hoạt động môi giới vận tải tại Việt Nam. Một phần do quy mô hạn chế, phần khác là do việc sử dụng công nghệ trong các giải pháp logistics vẫn còn bắt cập - việc có thể giúp cải thiện hiệu quả rất nhiều. Các mô hình cải tiến của việc tập hợp vận chuyển hàng hóa kỹ thuật số sử dụng công nghệ thông tin và truyền thông để phù hợp với thuật toán, thời gian thực về tối ưu hóa cung-cầu và tuyến đường, và có thể giúp giảm thiểu tình trạng lạc hậu cũng như cải thiện hiệu quả của ngành xe tải nói chung. Gom hàng vận tải cũng có khả năng tìm ra các giải pháp cho tính thời vụ và các yếu tố không thể tránh khỏi khác góp phần vào việc vận xe tải chạy rỗng hoặc xe nhẹ hơn trọng tải vào những thời điểm nhất định trong năm.

Những thách thức và cơ hội mới cho nhà cung cấp dịch vụ vận tải

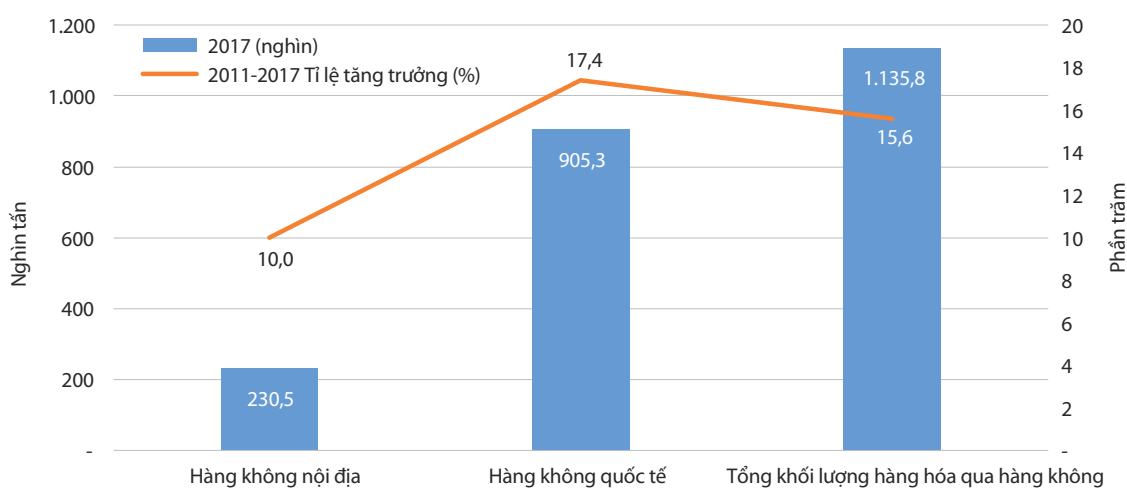
Giao hàng chặng cuối là phân khúc cuối cùng của chuỗi logistics nơi hàng hóa được vận tải chuyển từ trung tâm phân phối/ kho lưu trữ hàng hóa đến điểm giao hàng cuối cùng (B2C). Sự kịp thời, đáng tin cậy, chi phí và sự thuận tiện trong giao hàng đang trở thành những yếu tố quan trọng trong giao hàng chặng cuối cùng đối với các công ty thương mại điện tử. Sự phát triển của thương mại điện tử dẫn tới việc gia tăng số lượng bưu kiện nhỏ hơn, và do đó cũng tăng thách thức trong dịch vụ logistics. Đối với giao hàng đô thị, những thách thức này bao gồm; giao thông/ tắc nghẽn, xe chưa đủ tải và giao hàng ngoài giờ; trong khi những thách thức của việc giao hàng ở nông thôn là chi phí, khoảng cách và thiếu cơ sở vật chất và cơ sở hạ tầng. Trong khi các công ty thương mại điện tử lớn hơn có thể đủ khả năng để trang bị đội phương tiện riêng (tức là, 1PL), thì hầu hết các công ty thương mại điện tử sử dụng kết hợp 1PL, 2PL và 3PL và trong trường hợp giới hạn 4PL.

Dịch vụ bưu chính đang thích ứng với sự phát triển của thương mại điện tử và các công ty như Vietnam Post và Viettel Post đang tận dụng những cơ hội mới này để tăng doanh thu. Những thách thức cụ thể đối với dịch vụ bưu chính và các công ty chuyển phát hàng chặng cuối khác là liệu bưu kiện có thể được giao hoặc nhận tại địa chỉ nhà hay không. Theo Liên minh Bưu chính Quốc tế, 80% dân số Việt Nam có thể tiếp cận được dịch vụ giao hàng tận nhà (Singapore, Thái Lan, Malaysia, Brunei và Philippines có tỷ lệ cao hơn).

Trong khi các công ty dịch vụ chuyển phát nhanh nước ngoài như DHL, FedEx và UPS có sự hiện diện mạnh mẽ tại Việt Nam, số lượng đối tác trong nước cũng ngày càng gia tăng. Một số công ty dịch vụ chuyển phát nhanh này đã thành lập các bộ phận thương mại điện tử phục vụ các khách hàng thương mại điện tử và một số công ty thương mại điện tử cũng đã tham gia vào thị trường dịch vụ chuyển phát nhanh, ví dụ, Lazada Express. Các công ty chuyển phát nhanh nước ngoài hiện đang hoạt động tại Việt Nam như DHL, FedEx, Kerry Express và các công ty chuyển phát nhanh khác thường có kho bãi riêng đặt tại sân bay Tân Sơn Nhất. Tuy nhiên, hàng hóa được vận chuyển chủ yếu bởi các công ty này là bưu kiện và thư tín, do đó khối lượng hàng hóa do các công ty này chuyên chở chiếm tỷ lệ tương đối nhỏ trong tổng khối lượng hàng hóa tính bằng tấn. Với sự phát triển của thương mại điện tử, sự đóng góp của mảng chuyển phát nhanh vào tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển hàng không sẽ tăng trong tương lai.

Thị trường hàng không Việt Nam đã tăng trung bình 15,6% trong giai đoạn 2011-2017 và đạt 1,1 triệu tấn trong năm 2017. Trong khi vận tải hàng không chiếm một phần nhỏ trong tổng khối lượng hàng hóa của Việt Nam, chiếm 25% tổng giá trị xuất khẩu của đất nước (chủ yếu là các sản phẩm như điện tử và dệt may). Vận tải hàng không nội địa chiếm khoảng 20% tổng vận tải qua đường hàng không, đã tăng trưởng với tốc độ trung bình hàng năm khoảng 10% trong giai đoạn 2011-2017 (hình 3.12). Tổng khối lượng hàng hóa trong nước đạt xấp xỉ 230,5 nghìn tấn, tăng 14,6% so với năm 2016, với thị phần cao nhất tại Thành phố Hồ Chí Minh (42,6%), Hà Nội (39,3%), Đà Nẵng (6%).

» HÌNH 3.12. Hàng hóa và tỉ lệ tăng trưởng hàng không ở Việt Nam



Nguồn: Khảo sát VLA/VLI 2018.

Trong khi Việt Nam có 22 sân bay, thì Nội Bài ở Hà Nội và Tân Sơn Nhất ở Thành phố Hồ Chí Minh chiếm phần lớn vận tải hàng không, chủ yếu là do thiếu khu vực làm hàng tại các sân bay và trung tâm logistics hàng không tại các sân bay khác. Trong số các sân bay ở Việt Nam, chỉ có bốn sân bay có nhà ga hàng hóa riêng biệt và chỉ có hai sân bay có trung tâm logistics tại chỗ. Các sân bay còn lại không có nhà ga hàng hóa mà họ xử lý hàng hóa ngay trong nhà ga hành khách. Các công ty hàng không trong nước đang mở rộng quy mô mặc dù từ điểm xuất phát thấp (với thị phần 12% trong năm 2017) so với các công ty nước ngoài. Các hãng nội địa này sử dụng phần lớn máy bay chở khách có khoang chở hàng dưới bụng, nó không phải là máy bay chở hàng chuyên dụng. Mặc dù thương mại điện tử là một sân chơi mới nổi sử dụng vận tải hàng không, nhưng khối lượng còn rất khiêm tốn.

Thách thức đối với logistics đô thị⁸

Với sự phát triển nhanh chóng của các thành phố, như TP Hồ Chí Minh và Hà Nội, điều quan trọng là phải nghiên cứu những thách thức đối với dịch vụ logistics đô thị, thường liên quan đến các chuyến đi dưới 100 km, và các cơ hội để cải thiện hiệu quả hoạt động và liên kết với vận chuyển hàng hóa liên tỉnh. Các đơn vị tham gia vào vận tải nội đô thường là đối tác giao hàng chặng đầu/chặng cuối của các công ty vận tải liên tỉnh. Một vài tuyến ngắn hơn 100 km sử dụng bãi container giữa một cảng hàng hải hoặc cảng sông và vùng giáp ranh đô thị và khu công nghiệp. Phần này

bàn luận về những thách thức chính trong hoạt động vận tải đường bộ đô thị thông qua việc phân tích các ví dụ trường hợp của hai cửa ngõ đô thị lớn là Hà Nội và TP Hồ Chí Minh. Đối với hai thành phố này, tình trạng tắc nghẽn giao thông hiện tại, quy định của thành phố ảnh hưởng đến luồng giao thông và kế hoạch kết cấu hạ tầng sắp tới sẽ được thảo luận chi tiết.

Tình huống 1: Hà Nội

Mật độ dân số của Hà Nội cao tới 2.300 người/km², so với gần 300 người/km² của Việt Nam nói chung. Do đó, các công ty vận tải đường bộ đô thị phải đối mặt với lưu lượng hành khách cao khi hoạt động dịch vụ logistics trong thành phố, với hơn 70% người tham gia giao thông sử dụng xe máy. Ngoài ra, số người sở hữu xe hơi cũng được dự kiến sẽ tăng lên, do thu nhập khả dụng tăng lên. Cùng với đó, giao thông hành khách và hàng hóa dẫn đến mức độ tắc nghẽn nghiêm trọng trong thành phố. Các nghiên cứu của chính phủ tính toán rằng ùn tắc giao thông ở Hà Nội gây thiệt hại kinh tế 12,6 nghìn tỷ đồng (600 triệu đô la Mỹ) mỗi năm (Saigoneer 2017). Phân tích của Tổng cục Đường bộ về hệ thống giám sát hành trình xe thương mại (CVTS), cho thấy số lượng điểm nóng về tắc nghẽn cao, đặc biệt là ở trung tâm thành phố (hình 3.13)

》 HÌNH 3.13. Mật độ giao thông tiêu biểu ở Hà Nội



Nguồn: Lam, Sriram, và Khera 2019.

Hà Nội cũng đóng vai trò là điểm trung chuyển cho các nhà xuất nhập khẩu hoạt động ngoài cảng Hải Phòng. Hà Nội cung cấp không gian văn phòng, nhiều công ty dịch vụ vận tải và nhà phân phối đã mở văn phòng và kho hàng ở trung tâm thành phố. Hàng hóa từ cảng Hải Phòng được đưa đến các nhà kho ở Hà Nội và sau đó được gửi đi khắp Việt Nam, làm tăng thêm tắc nghẽn giao thông thành phố. Và như vậy, việc xây dựng kho và trung tâm gom hàng gần cảng Hải Phòng hoặc ngoại ô thành phố sẽ hạn chế luồng giao thông phục vụ xuất nhập khẩu di chuyển vào và ra khỏi thành phố, làm giảm ùn tắc giao thông.

Một lưu lượng hàng hóa khác bắt nguồn từ hoạt động logistics của các công ty thương mại điện tử cũng như việc giao hàng hàng ngày của các nhà hàng, cửa hiệu tạp hóa và các doanh nghiệp nhỏ khác. Các cuộc phỏng vấn với các công ty dịch vụ logistics chỉ ra các cấu trúc đường nội đô không hiệu quả, số cầu vượt, đường hầm và cầu ít, là những yếu tố dẫn đến tắc nghẽn giao thông cao độ. Trong trường hợp này, quy hoạch thành phố và phân vùng có tầm quan trọng lớn, chỉ rõ sự cần thiết phải phân định rõ ràng các khu thương mại, công nghiệp và dân cư. Các khu dân cư xung quanh khu công nghiệp tạo ra thách thức xung quanh sự đan xen giữa lưu lượng hàng hóa và hành khách.

Chính quyền thành phố đã thực hiện một số sáng kiến để hợp lý hóa giao thông trong thành phố. Xe tải chở hàng trong thành phố chỉ được phép di chuyển trong giờ thấp điểm từ 9:00 tối đến 9:00 sáng, làm giảm tắc nghẽn giao thông vào giờ cao điểm. Tuy nhiên, thời gian hạn chế lại dẫn đến tắc nghẽn tại các cửa ngõ vào thành phố trong những giờ hạn chế. Các cơ sở gom xếp hàng hóa (UCC) ở rìa thành phố đóng vai trò là địa điểm tiềm năng để gom hàng và vận chuyển ra khỏi thành phố cũng như xuống tải xe nhỏ hơn để chuyển vào thành phố. Ngoài ra, UCC có thể tổ chức chỗ đậu xe cho các xe tải lớn trong thời gian chờ đợi.

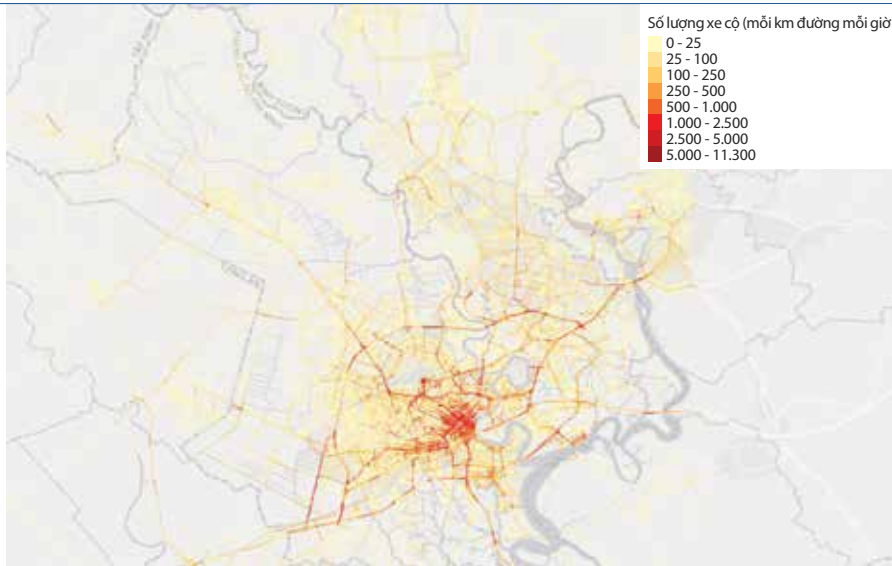
Tình huống 2: Thành phố Hồ Chí Minh

TP.HCM là một trong những thành phố đông đúc nhất tại Việt Nam với mật độ khoảng 4.000 người trên mỗi km vuông. Phân tích dữ liệu CVTS của tỉnh cho thấy tình trạng tắc nghẽn rất cao ở trung tâm thành phố (hình 2.31).

Các yếu tố thu hút các ngành kinh tế bao gồm lợi thế địa lý của TP.HCM với cảng biển, cảng sông và nguồn nhân lực chất lượng tốt. Trong khi tỷ lệ tăng dân số khiêm tốn ở mức 1,46%, thì tỷ lệ di cư tương đối cao, ở mức 3,8% mỗi năm. Bởi vì TP.HCM là một trung tâm kinh tế của Việt Nam, một số lượng lớn người sử dụng phương tiện tập trung đến thành phố, gây áp lực lên kết cấu hạ tầng giao thông. Do có sự tham gia của các con sông, khu vực này cũng dễ bị ngập lụt theo mùa, điều này càng làm tăng thêm các vấn đề giao thông trong thành phố.

Một nét độc đáo của TP.HCM, khác biệt quản lý giao thông với Hà Nội, là sự hiện diện của cảng Hồ Chí Minh gần trung tâm thành phố cũng như khoảng cách quá gần giữa sân bay Tân Sơn Nhất đến trung tâm thành phố (hình 3.14). Khu cụm cảng biển TP.HCM là một trong những cảng quan trọng bậc nhất đối với hoạt động xuất nhập khẩu trong cả nước và đóng vai trò là cửa ngõ chính của khu vực, chiếm 67% tổng sản lượng của tất cả các cảng tại Việt Nam. Người ta sử dụng xe tải để vận chuyển container và hàng hóa số lượng lớn từ các cảng vào trung tâm thành phố góp phần làm gia tăng mức độ tắc nghẽn.

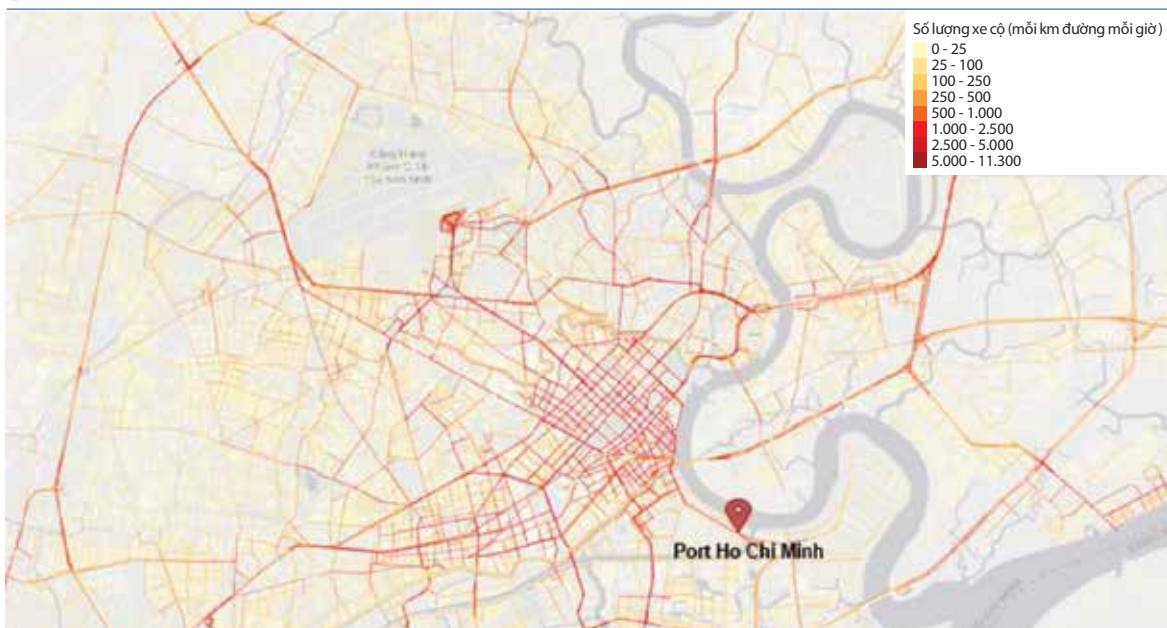
HÌNH 3.14. Mật độ giao thông tiêu biểu ở TP.HCM sử dụng dữ liệu CVTS



Nguồn: Lam, Sriram, và Khera 2019.

Với các cảng container nằm ở trung tâm thành phố, đường xá trong thành phố - vốn đã bị tắc nghẽn bởi quá nhiều phương tiện chở khách - được sử dụng như các tuyến đường nối từ cảng đến đường cao tốc gần nhất, là một phần nguyên nhân gây ra sự chậm trễ trong việc di chuyển xe chở hàng hóa giữa các cảng biển và cảng nội địa ICD (hình 3.15). Do đó, việc bổ sung những tuyến đường dành riêng cho lưu chuyển hàng hóa có thể làm tăng lợi ích đối với những tuyến đường ra cảng. Hơn nữa, cảng Cái Mép – Thị Vải, một cảng nước sâu chưa được tận dụng đúng mức nằm cách thành phố TP.HCM khoảng 80 km về phía nam, có thể giải quyết được số lượng hàng lớn từ cảng Hồ Chí Minh.

HÌNH 3.15. Mật độ giao thông TP Hồ Chí Minh



Nguồn: Lam, Sriram, và Khera 2019.

Lưu lượng xe tải ở TP.HCM cũng bị hạn chế về thời gian. Quy định gần đây được Ủy ban Nhân dân TP.HCM ban hành là hạn chế xe tải nhẹ vào khu vực trung tâm thành phố trong giờ cao điểm từ 6:00 sáng đến 9:00 sáng và từ 4:00 chiều đến 10:00 đêm. Ngoài ra, xe tải hạng nặng và xe container không được phép vào khu vực nội đô từ 6:00 sáng đến 10:00 tối. Như đã trình bày trong tình huống đối với Hà Nội, Các cơ sở gom xếp hàng hóa của thành phố có thể tổ chức bãi đậu xe dành cho xe tải trong thời gian chờ đợi và tập trung thu gom hàng hóa.

Các vấn đề xung quanh việc cung cấp dịch vụ logistics cho đô thị rất phức tạp và liên quan đến các bên khác nhau có lợi ích xung đột. Thành phố đối mặt với những thách thức khó khăn trong việc đảm bảo nhu cầu di chuyển hàng ngày của cư dân, đồng thời, cho phép vận chuyển hàng hóa của các doanh nghiệp và hộ gia đình, đặc biệt là trong bối cảnh gia tăng của thương mại điện tử. Những vấn đề này không dễ giải quyết và các giải pháp cũng không hề rẻ bởi vì chỉ một mình các quy định sẽ không đủ sức để giải quyết các vấn đề. Có thể sẽ cần đầu tư khá lớn vào kết cấu hạ tầng đô thị bao gồm hệ thống giao thông công cộng, tái định cư, phát triển mới hoặc tăng công suất đối với các cơ sở xử lý hàng hóa, cũng như các khoản đầu tư khác không đòi hỏi nhiều vốn như quản lý giao thông và hàng lang pháp lý.

TÓM TẮT CHƯƠNG

- Tầng lớp tiêu dùng Việt Nam giàu hơn tập trung ở thành phố tiêu dùng nhiều thực phẩm tươi sống hơn, chẳng hạn như thịt, cá và hải sản, rau và trái cây, và ít các mặt hàng lương thực truyền thống như gạo, so với các tầng lớp nghèo và người dân nông thôn.
- Mặc dù có những thay đổi trong thói quen ăn uống, sở thích mua sắm của người tiêu dùng không thay đổi. Và do đó, chuỗi cung ứng thực phẩm xung quanh các thành phố lớn nhất của Việt Nam tiếp tục phụ thuộc vào các chợ thực phẩm tươi sống truyền thống và chuỗi dịch vụ logistics mạnh mẽ, thiếu khả năng đảm bảo các điều kiện cần thiết cho sự tươi ngon và an toàn của thực phẩm tươi sống.
- Do đó, các thành phố Việt Nam và các cư dân ở đây phải đối mặt với một số thách thức nghiêm trọng: thiếu hụt lớn trong chuỗi cung ứng thực phẩm; các vấn đề đặc thù về an toàn thực phẩm do các hình thức ô nhiễm khác nhau xảy ra trong toàn bộ chuỗi cung ứng; và một loạt các ô nhiễm môi trường gây ra bởi các hoạt động giết mổ diễn ra ngay trong khu đô thị đông đúc.
- Giải quyết vấn đề như vậy đòi hỏi các giải pháp phức tạp, đa ngành áp dụng cho toàn bộ chuỗi cung ứng “từ nông trại đến bàn ăn”, bao gồm khung pháp lý, cải thiện và di dời kết cấu hạ tầng của các khu chợ, phát triển ngành dịch vụ logistics, cũng như thúc đẩy các nguyên tắc thực hành nông nghiệp tốt (GAP).
- Thương mại điện tử đang phát triển nhanh chóng tại Việt Nam và mang đến cơ hội phát triển, vì nó có thể cải thiện năng suất và giảm chi phí tìm kiếm và giao dịch cho cả người sản xuất và người tiêu dùng. Lĩnh vực này vẫn đang ở giai đoạn đầu của tăng trưởng và bị chi phối bởi các doanh nghiệp vừa và nhỏ, do đó cần phải tạo ra một môi trường thuận lợi khuyến khích ngành phát triển.

- Cùng với tất cả các lợi ích tiềm năng, thương mại điện tử cũng mang đến những thách thức, như nhu cầu ngày càng tăng đối với các loại dịch vụ logistics mới, liên quan đến kết nối nhận và giao hàng tận nơi, giao hàng chặng cuối và kho lưu trữ trung chuyển nội đô có thể đáp ứng nhu cầu. Tất cả những điều này là thách thức đối với các thành phố đang phát triển nhanh, ngày càng đông đúc ở Việt Nam, và cũng cần giải quyết vấn đề xung đột giao thông trong đô thị của những người tham gia giao thông hàng ngày.
- Vận tải hàng không nội địa đang phát triển nhanh chóng do thu nhập tăng và sự xuất hiện của thương mại điện tử. Trong khi hàng hóa hiện nay chủ yếu được chất xếp trong container dưới bụng của máy bay chở khách, thì việc này có thể không bền vững lâu dài. Khối lượng hàng hóa tăng lên, và tính thời vụ của nhu cầu vận chuyển hàng hóa không tương thích với nhu cầu đi lại của hành khách. Năng lực xử lý hàng hóa tại hầu hết các sân bay nội địa còn hạn chế cũng có thể đặt ra thách thức cho sự tăng trưởng của lĩnh vực này.
- Dịch vụ logistics đô thị tại các thành phố lớn của Việt Nam đã hình thành và bị tắc nghẽn đặt ra những thách thức nghiêm trọng vì có xung đột về nhu cầu của các bên liên quan. Điều này đòi hỏi các giải pháp sáng tạo và phức tạp liên quan đến các bên khác nhau như hành khách, chủ hàng, doanh nghiệp trong khu đô thị, nhà cung cấp dịch vụ logistics...

GHI CHÚ

1. Các ngưỡng này dựa trên phân loại thu nhập quốc tế.
2. Khối lượng thực phẩm tươi dễ hư hỏng được giao dịch là rất lớn và tăng nhanh. Ví dụ, Hà Nội và TP.HCM mỗi thành phố tiêu thụ từ 325.000 đến 350.000 tấn thịt, 1 triệu tấn trái cây và rau quả, và từ 140.000 đến 170.000 tấn cá.
3. Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn thực thi các quy tắc liên quan đến việc bán và sử dụng các sản phẩm đầu vào nông nghiệp, và chia sẻ trách nhiệm giám sát với Bộ Tài nguyên và Môi trường về quản lý sử dụng đất đai và nguồn nước. Luật Thực phẩm chỉ định trách nhiệm đối với việc giám sát an toàn thực phẩm của Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn, Bộ Y tế, và Bộ Công Thương, tùy thuộc vào vai trò và tính chất của đơn vị tham gia vào chuỗi thực phẩm. Bộ Giao thông Vận tải và chính quyền thành phố giám sát các quy định liên quan đến các loại phương tiện có thể được sử dụng để vận chuyển thực phẩm và động vật và hạn chế về thời gian hoặc địa điểm cho các phương tiện vận chuyển.
4. Khả năng lưu trữ chuỗi thực phẩm lạnh ước tính đã tăng gấp bốn lần trong mười năm qua, đạt khoảng 450.000 thùng trong năm 2017, với khoảng 20 nhà cung cấp kho lạnh chuyên nghiệp ở miền Nam Việt Nam và 40 nhà cung cấp ở miền Bắc. Phần lớn lưu trữ này được sử dụng cho các siêu thị, bên ngoài ngành thương mại và công nghiệp dược phẩm. Nói cách khác, việc ít đầu tư vào các phương tiện làm lạnh là do lo ngại về chất lượng đường xá, chi phí, sử dụng không liên tục, khả năng chịu được nhiệt độ bên ngoài cao và thiếu hiểu biết về lợi ích đầy đủ của nó (xem Walsh 2018).

5. Các ước tính tốt nhất có lẽ đến từ công trình của Nhóm nghiên cứu dịch tễ học bệnh dịch thực phẩm do WHO huy động (FERG). Phát hiện của nó đã được báo cáo ở cấp tiểu vùng chứ không phải cấp quốc gia cụ thể. Xem Havelaar và cộng sự 2015.
6. Điều này tương đương với quy mô trung bình của tất cả các doanh nghiệp tại Việt Nam, với khoảng 15 nhân viên; 97 phần trăm tất cả các công ty ở Việt Nam là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, chiếm 57 phần trăm tất cả việc làm và 60 phần trăm tổng giá trị gia tăng và tiền lương.
7. Theo khảo sát quốc gia được thực hiện bởi Lam, Sriram, và Khera 2019.
8. Phần này dựa trên Lam, Sriram, và Khera 2019.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Beschorner, Natasha, Marcus Bartley Johns, Boutheina Guermazi, Jane Treadwell, Petra Wiyakti Bodrogini, Amira Karim, Daniel Alexander Van Tuijll, Lamiaa Bernis, Marco Nicoli, Jan Van Rees, và Clarisse Girot. 2019. *Nền kinh tế kỹ thuật số ở Đông Nam Á: Tăng cường nền tảng cho tăng trưởng trong tương lai*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. <http://documents.worldbank.org/curated/en/328941558708267736/The-Digital-Economy-in-Southeast-Asia-Strengthening-the-Foundations-for-Future-Growth>.
- FiinGroup. 2018. *Thị trường Logistics Việt Nam 2018: bản số 3*. Hà Nội: Tập đoàn Fiin. <http://finresearch.vn/Reports/2477-vietnam-logistics-market-2018-report-2710.html>.
- FiinGroup. 2019. *Báo cáo về thị trường chuỗi cung ứng lạnh của Việt Nam 2019*. Hà Nội: Tập đoàn Fiin. <http://finresearch.vn/Reports/17C7E-vietnam-cold-chain-market-report-2019-2770.html>.
- Fournie, Guillaume, Javier Guitian, Stephanie Desvaux, Punam Mangtani, và cộng sự. 2012. "Xác định thị trường chim sống và tiềm năng đóng vai trò là ổ chứa virus cúm gia cầm: Một khảo sát ở miền Bắc Việt Nam và Campuchia." *PLoS One* 7(6). e37986. doi:10.1371/journal.pone.0037986.
- Google và Temasek. 2018. *e-Conomy SEA 2018: Nền kinh tế Internet Đông Nam Á đạt điểm ảnh hưởng*. <https://www.thinkwithgoogle.com/intl/en-apac/tools-reNguồns/research-studies/e-conomy-sea-2018-southeast-asias-internet-economy-hits-inflection-point/>.
- Havelaar, Arie H., Martyn D. Kirk, Paul R. Torgerson, Herman J. Gibb, Tine Hald, Robin J. Lake, Nicolas Praet, David C. Bellinger, Nilanthi R. de Silva, Neyla Gargouri, Niko Speybroeck, Amy Cawthorne, Colin Mathers, Claudia Stein, Frederick J. Angulo, và Brecht Devleeschauwer. 2015. "Tổ chức y tế thế giới ước tính và các so sánh giữa các khu vực về gánh nặng bệnh thực phẩm năm 2010." *PLOS Medicine* 12 (12): e1001923. <https://doi.org/10.1371/journal.pmed.1001923>.
- Jaffee, S., S. Henson, L. Unnevehr, D. Grace, và E. Cassou. 2019. *Thực phẩm an toàn bắt buộc: Đẩy nhanh tiến độ ở các nước thu nhập thấp và trung bình*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. <http://documents.worldbank.org/curated/en/484371545400065950/The-Safe-Food-Imperative-Accelerating-Progress-in-Low-and-Middle-Income-Countries>.

- Lam, Yin Yin, Kaushik Sriram, và Navdha Khera. 2019. *Tăng cường ngành Vận tải hàng hóa đường bộ tại Việt Nam: Hướng tới giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. <http://documents.worldbank.org/curated/en/165301554201962827/Strengthening-Vietnam-s-Trucking-Sector-Towards-Lower-Logistics-Costs-and-Greenhouse-Gas-Emissions>.
- Phái đoàn giám sát của Quốc hội. 2017. *Báo cáo giám sát việc thực thi các chính sách và pháp luật về an toàn thực phẩm trong giai đoạn 2011 đến 2016*.
- Ngoc, B., T. Nguyen, và T. Ngoc. 2018. "Đánh giá về quản lý chất thải thực phẩm tại thành phố Hồ Minh, Việt Nam: Hiện trạng và quan điểm." *Tạp chí quốc tế về quản lý môi trường và chất thải* 22 (1-4): 111-23. doi: 10.1504/IJEW.2018.094100.
- Nguyen, H., V. Nguyen, C. Nguyen, và cộng sự. 2018. "Dư lượng kháng khuẩn và khả năng chống lại các chất kháng khuẩn cực kỳ quan trọng trong Non-typhoidal Salmonella từ thịt được bán tại các chợ và siêu thị ở Việt Nam." *Tạp chí quốc tế về vi sinh thực phẩm*. 266 (Tháng 2): 301-09. doi: 10.1016/j.jfoodmicro.2017.12.015.
- Saigoneer. 2017. "Kẹt xe đang gây thiệt hại cho Hà Nội 600 triệu đô la hàng năm: Các nghiên cứu." *Saigoneer*, 10 tháng 7, 2017. [https://saigoneer.com/vietnam-news/10570-traffic-jams-are-costing-hanoi-\\$600manually-studies](https://saigoneer.com/vietnam-news/10570-traffic-jams-are-costing-hanoi-$600manually-studies).
- Umberger, W., D. Zeng, J. Rupa, N. Dumbrell, A. Nguyen, và L. Pagliuca. *Người tiêu dùng mua các mặt hàng thực phẩm khác nhau ở đâu? Nghiên cứu chi tiêu và tiêu thụ thực phẩm đô thị Việt Nam: Tờ thông tin 5*. Đại học Adelaide, Trung tâm tài nguyên và thực phẩm toàn cầu. <https://www.adelaide.edu.au/global-food/research/international-development/vietnam-consumer-survey/>.
- USDA Dịch vụ nông nghiệp nước ngoài. 2018. *Việt Nam: Thực phẩm bán lẻ: Báo cáo ngành 2018*. Báo cáo GAIN VM8053. https://apps.fas.usda.gov/newgainapi/api/report/downloadreportbyfilename?filename=Retail%20Foods_Hanoi_Vietnam_11-13-2018.pdf.
- Rikolto (Rikolto tại Việt Nam). 2016. *Thói quen, mối quan tâm và sở thích của người tiêu dùng rau ở Hà Nội*. Hà Nội: Rikolto tại Việt Nam. <https://vietnam.rikolto.org/en/news/case-study-habits-concerns-and-preferences-vegeBằngs-consumers-hanoi>.
- Tefft, James, Marketa Jonasova, Ramziath Adjao, và Anjali Morgan. 2017. *Hệ thống thực phẩm cho một thế giới đô thị hóa*. Washington, DC: Ngân hàng thế giới. <http://documents.worldbank.org/curated/en/454961511210702794/Food-systems-for-an-urbanizing-world-knowledge-product>.
- VLA (Hiệp hội doanh nghiệp Logistics Việt Nam). 2018. *VLA Sách trắng 2018: 25 năm phát triển và hội nhập quốc tế*. Hà Nội: VLA. <http://www.vla.com.vn/an-pham.html>.
- VLA và VLI (Hiệp hội doanh nghiệp Logistics Việt Nam và Viện nghiên cứu và phát triển Logistics Việt Nam). 2018. "VLA/VLI khảo sát 2018." Hà Nội: VLA.
- Walsh, Alexandra. 2018. "Tăng cường cho chuỗi cung ứng lạnh tại Việt Nam." *Thực tế chuỗi cung ứng lạnh* Tháng 5, tháng 6. https://dms.hvacpartners.com/docs/2000/Public/07/Strengthening_the_Cold_Chain_Vietnam_May-June_2018.pdf.

- Ngân hàng Thế giới. 2016a. *Chuyển đổi nông nghiệp Việt Nam: Thu được nhiều hơn từ ít hơn*. Nghiên cứu đang thực hiện, Ngân hàng Thế giới, Washington, DC. <http://documents.worldbank.org/curated/en/116761474894023632/Transforming-Vietnamese-agriculture-gaining-more-from-less>.
- Ngân hàng Thế giới. 2016b. Báo cáo phát triển thế giới năm 2016: *Cổ tức kỹ thuật số*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. doi:10.1596/978-1-4648-0671-1. License: Creative Commons Attribution CC BY 3.0 IGO.
- Ngân hàng Thế giới. 2019. *Cơ hội tốt hơn cho tất cả: Báo cáo cập nhật thịnh*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới.
- Ngân hàng Thế giới. Sắp xuất bản. "Khảo sát phát triển thương mại điện tử," Washington, DC, Ngân hàng Thế giới.
- Zorya, S., S. Jaffee, T. Nguyen, và cộng sự. 2018 (không xuất bản). *Định hình nông nghiệp để giao việc*. Chương trình Đối tác Chiến lược Ôxtrâyli-a - Nhóm Ngân hàng Thế giới tại Việt Nam. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới.



CHƯƠNG 4

Tổng quan

về giao hàng chặng cuối

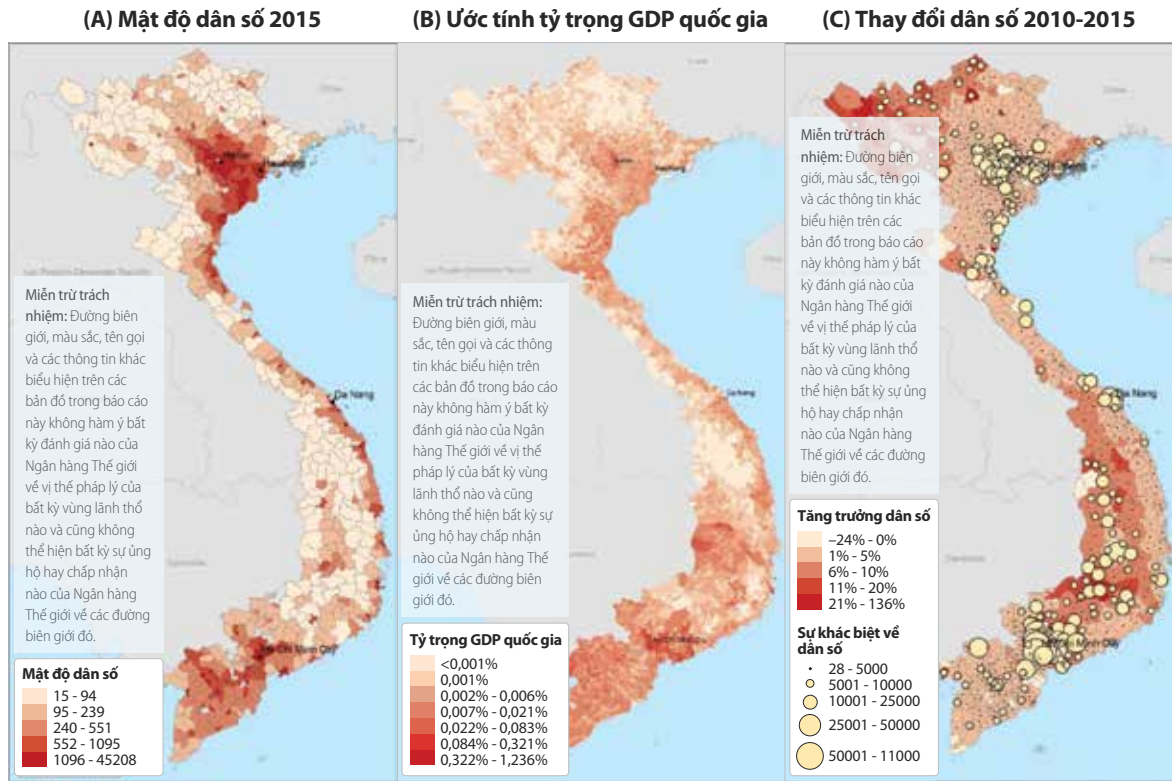
Obert Pimhidzai, Jung Eun Oh, Mathilde Lebrand, và Chiyu Niu

Việt Nam đã đạt được thành tựu đáng kể trong việc tiếp cận gần như tất cả mọi điểm với các tuyến đường sử dụng trong mọi thời tiết, qua đó kết nối đến hơn 10.000 trung tâm xã. Tuy nhiên, nếu chỉ là kết nối vật lý thì không đủ để rút ngắn khoảng cách kinh tế, vì kết nối còn phải được cân nhắc tới yếu tố cơ hội và mật độ kinh tế. Chương này xem xét các cơ hội kinh tế được phân phối về mặt không gian ở Việt Nam, các vùng khác nhau của đất nước được kết nối với các cơ hội kinh tế này như thế nào và mức độ kết nối đã ảnh hưởng đến tình trạng nền kinh tế ra sao.

Thay đổi theo không gian của mật độ kinh tế và kết quả của Việt Nam

Cùng với quá trình đô thị hóa và tích tụ kinh tế, phân bố dân số và các hoạt động kinh tế ở Việt Nam ngày càng không đồng đều. Việt Nam có đặc trưng là mật độ rất thấp ở các khu vực vùng núi phía Bắc và Tây Nguyên, giáp với Lào và Campuchia, thậm chí ngay cả với các khu vực xung quanh TP.HCM và Hà Nội (hình 4.1A). Mức độ tập trung các hoạt động kinh tế, được đo lường theo ước tính GDP địa phương, thậm chí còn cao hơn mật độ dân số tại một số xã của TP.HCM và Hà Nội, như trong hình 4.1B. Các hoạt động kinh tế trải dài dọc theo bờ biển và ở phía Nam của đất nước. Trong thập kỷ qua, các khu vực đông dân nhất đã tăng trưởng mạnh nhất về quy mô dân số, do kết quả của quá trình đô thị hóa và tích tụ liên tục (hình 4.1C).

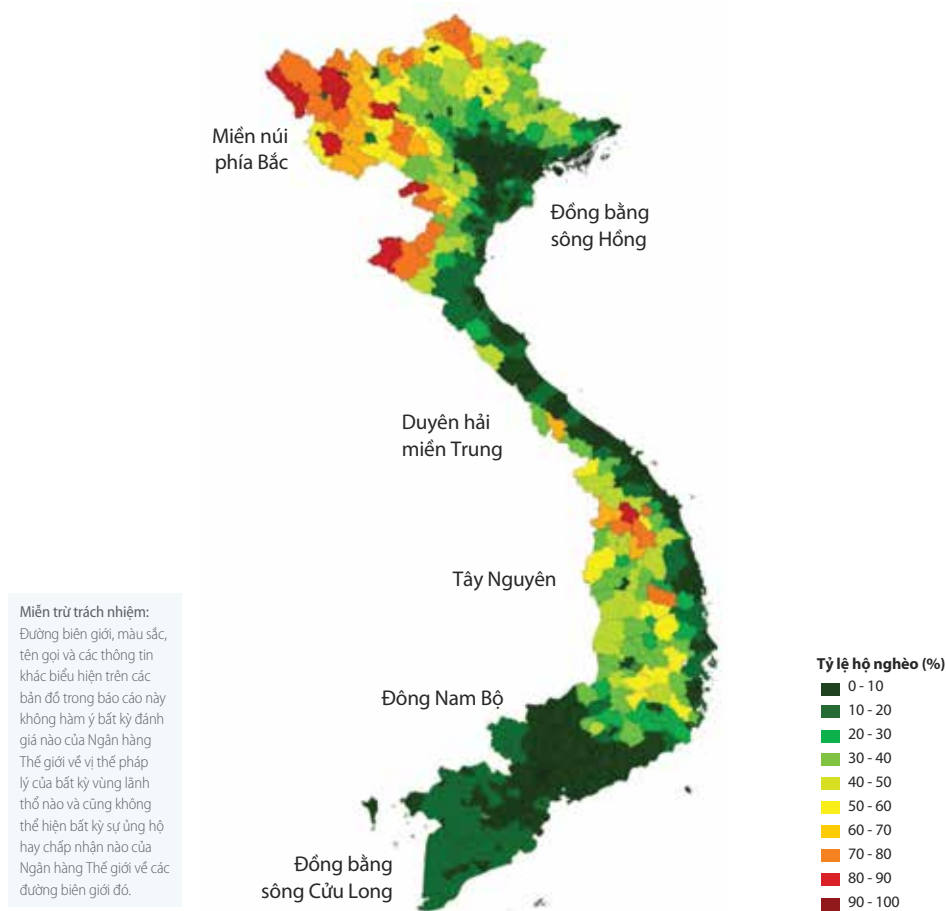
HÌNH 4.1. Tập trung dân số và các hoạt động kinh tế ở vùng đất liền Việt Nam



Nguồn: Ngân hàng Thế giới tính toán dựa trên số liệu Tổng Điều tra Dân số và Nhà ở (GSO).

Ở cấp độ hộ gia đình và cá nhân, có sự khác biệt lớn về không gian trong kết quả kinh tế và phúc lợi hộ gia đình. Tỷ lệ nghèo đói dựa trên chuẩn nghèo của Tổng cục thống kê và Ngân hàng Thế giới (GSO-WBG) năm 2016 dao động từ khoảng 1% ở khu vực Đông Nam Bộ đến 24% ở khu vực Tây Nguyên và 28% ở khu vực miền núi Phía Bắc. Chênh lệch khu vực về kết quả kinh tế đã dẫn đến việc hơn 56% người nghèo ở Việt Nam tập trung ở khu vực Tây Nguyên và miền núi Phía Bắc trong khi về mặt số lượng chỉ chiếm 20% tổng dân số. Một bức tranh chi tiết về mô hình nghèo ở Việt Nam ở cấp huyện năm 2014 cho thấy nghèo đói rõ ràng tập trung ở các vùng núi phía bắc (hình 4.2).

» HÌNH 4.2. Bản đồ nghèo đói cấp huyện ở Việt Nam, 2014



Nguồn: Ước tính của Ngân hàng Thế giới dựa trên dữ liệu Tổng điều tra dân số năm 2014 và Khảo sát mức sống hộ gia đình Việt Nam 2014 (VHLSS), cả hai đều do GSO thực hiện.

Các khu vực dân cư xa xôi và mật độ thấp của Việt Nam nơi có cơ hội sản xuất hạn chế cho thấy thu nhập hộ gia đình trung bình thấp hơn và tỷ lệ nghèo cao hơn. Tỷ lệ nghèo ở các xã đồng bằng ven biển và nội địa là khoảng 4%, nhưng ở các xã vùng núi cao tỉ lệ này cao gấp 10 lần – khoảng 44% người dân vẫn sống trong diện đói nghèo. Các xã sau này cách xa các trung tâm kinh tế, với khoảng cách trung bình 300km từ trung tâm đô thị lớn gần nhất, gấp ba lần khoảng cách trung bình giữa các xã ở miền đồng bằng đến các trung tâm đô thị lớn. Các xã miền núi cũng có mật độ dân số thấp hơn, ở mức 34 người/km² so với 257 người/km² ở các xã ở đồng bằng. Do đó, tỉ lệ nghèo đói cao hơn nhiều ở các khu vực có mật độ kinh tế thấp nhất, số lượng doanh nghiệp thấp nhất và ít cơ hội tiếp cận với các công việc hưởng lương phi nông nghiệp (bảng 4.1).

» BẢNG 4.1. Thuộc tính xã theo địa hình

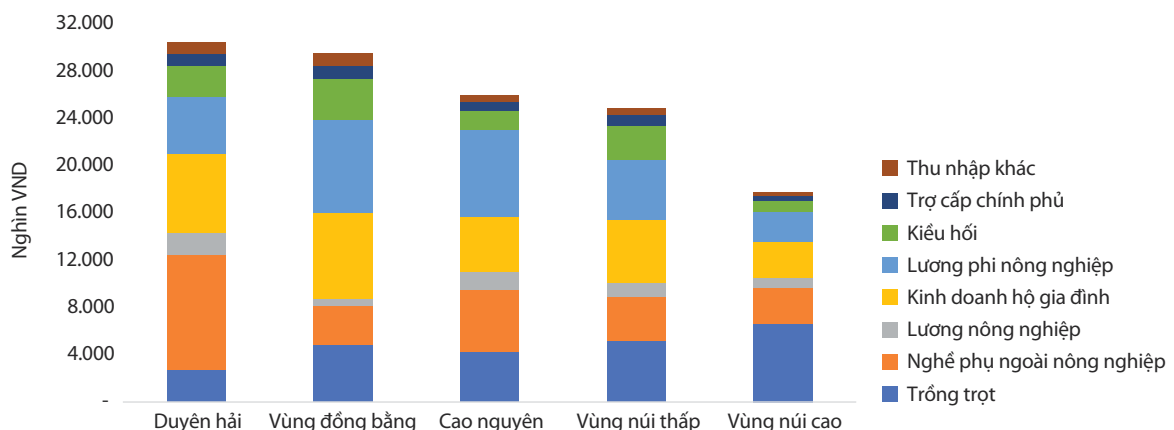
	Duyên hải	Đồng bằng	Trung du	Núi thấp	Núi cao
Tỷ lệ nghèo đói (%)	3.9%	4.2%	4.2%	12.9%	44.4%
Tỷ trọng việc làm trong các công việc hưởng lương phi nông nghiệp	30.7%	41.9%	41.0%	31.8%	18.4%
Tỷ lệ giáo dục sau trung học	17.5%	22.8%	24.4%	23.4%	16.4%
Khoảng cách trung bình đến các thành phố lớn (km)	196	108	127	196	301
Có một doanh nghiệp trong địa bàn trong xã	89.3%	91.7%	93.3%	83.0%	57.0%
Mật độ dân số (người/km ²)	214.4	257.1	151.2	84.9	33.8
Tỉ lệ dân của các dân tộc thiểu số	3.2%	1.7%	0.7%	25.2%	68.7%

Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới từ VHLSS 2016, được thực hiện bởi GSO.Tham khảo tại: https://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=515&ItemID=18977.

Sự tiếp cận rất hạn chế tới các cơ hội phi nông nghiệp tạo nên phần lớn sự khác biệt về thu nhập giữa các khu vực, phản ánh sự thay đổi không gian trong cơ cấu kinh tế trong nước.

Thu nhập trung bình ở các xã miền núi cao thấp hơn nhiều, đặc biệt là tiền lương phi nông nghiệp, hộ gia đình kinh doanh và các loại kiều hối (hình 4.3). Sự khác nhau về thu nhập trong các *hộ kinh doanh cá thể và thu nhập tiền lương cá nhân* là nguyên nhân dẫn đến sự khác biệt về thu nhập giữa các xã vùng núi cao và các xã đồng bằng khác. Những khác biệt này không chỉ là kết quả của việc bị hạn chế tham gia vào các công việc hưởng lương phi nông nghiệp, mà thu nhập tiền lương trung bình ở vùng sâu vùng xa cũng thấp hơn nhiều, phản ánh thêm về giá trị gia tăng và cơ hội rất hạn chế ở các khu vực miền núi (bao gồm cả vùng núi thấp và núi cao). Do đó, cải thiện khả năng tiếp cận với các cơ hội phi nông nghiệp năng suất cao hơn là chìa khóa để thu hẹp chênh lệch về không gian trong thu nhập hộ gia đình ở Việt Nam. Điều này đòi hỏi phải vượt qua những thách thức về sự hẻo lánh đặc trưng cho nhiều khu vực tụt hậu, cải thiện kết nối như động lực chính để cân bằng việc tiếp cận với các cơ hội tại Việt Nam.

HÌNH 4.3. So sánh thu nhập vùng trung bình năm 2016



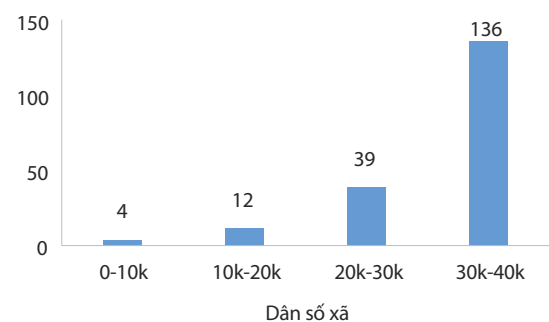
Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới từ VHLSS 2016, được thực hiện bởi GSO. Tham khảo tại: https://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=515&ItemID=18977.

Quan hệ biện chứng giữa kết nối và kết quả kinh tế

Ở cấp độ vĩ mô, sự phân bố mật độ không đồng đều là kết quả tự nhiên của địa lý và tích tụ kinh tế. Có nhiều yếu tố có thể giải thích cho sự tập trung của các hoạt động kinh tế ở một số địa điểm, bao gồm đặc điểm địa lý của đất nước, lợi ích từ sự tích tụ, tiếp cận tới các cửa ngõ quốc tế, v.v. Mặc dù người lao động được hưởng lợi từ sự tập trung thông qua việc tiếp cận tốt hơn với công việc và tiện nghi cuộc sống, doanh nghiệp được hưởng lợi từ việc tiếp cận dịch vụ sản xuất, thị trường tiêu dùng và nhân công, sự tập trung đó cũng đồng thời gây ra ô nhiễm, tắc nghẽn và giá đất cao hơn, từ đó có thể cản trở hoặc hạn chế tăng trưởng hơn nữa. Thế mạnh tương đối của các hiện tượng tích tụ và phân tán của hoạt động kinh tế tập trung này trở thành trung tâm của sự chênh lệch về không gian và các vấn đề kinh tế liên quan.

Vị trí địa lý của công ty và các quyết định đầu tư có mối tương quan chặt chẽ với mật độ kinh tế và kết nối, cũng như số lượng của công việc hưởng lương trên địa bàn. Dữ liệu từ điều tra doanh nghiệp cho thấy rằng ở vùng sâu vùng xa có ít doanh nghiệp hơn. Hai phần ba số xã không có doanh nghiệp đóng trên địa bàn năm 2016 nằm ở khu vực miền núi. Thị trường nhỏ có nghĩa là ít cơ hội để dễ dàng khởi nghiệp với quy mô gia đình, hầu hết tập trung vào các lĩnh vực bán lẻ và dịch vụ thương mại. Tính trung bình, các xã có dân số dưới 10.000 người chỉ có chưa đến 4 doanh nghiệp còn các xã với 30.000-40.000 dân có khoảng 136 doanh nghiệp (hình 4.4), cho thấy các tác động tiềm năng của mật độ cao khiến cho việc tăng trưởng tự thân

HÌNH 4.4. Số doanh nghiệp ngành dịch vụ theo dân số xã năm 2016

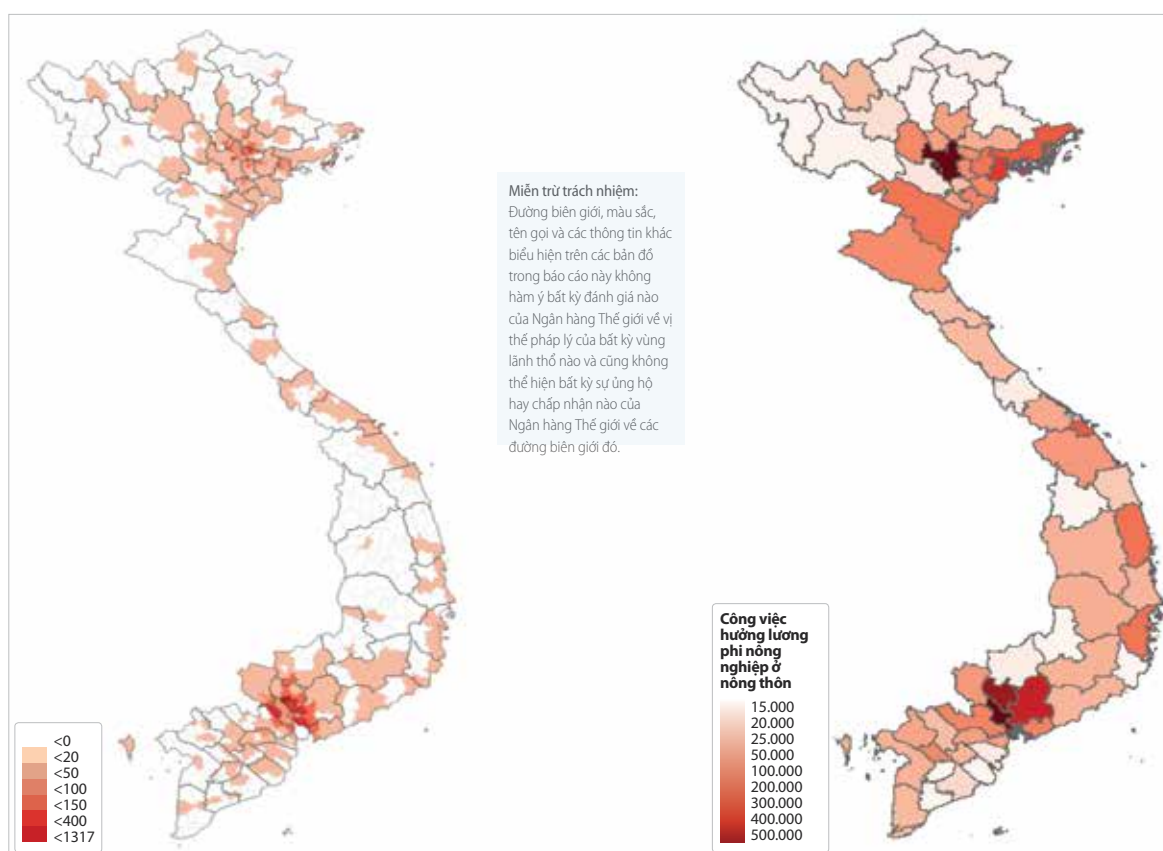


Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới dựa trên Tổng điều tra kinh tế năm 2017 do Tổng cục Thống kê thực hiện. Tham khảo tại: https://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=515&ItemID=19083.

ở những khu vực đông dân cư thuận lợi nhiều so với những khu vực dân cư thưa thớt. Quy mô trung bình của doanh nghiệp cũng nhỏ hơn ở các xã thưa dân, trung bình mỗi công ty ở các xã ít hơn 10.000 người có 16 nhân viên, con số đó là khoảng 36 nhân viên ở các công ty đóng tại các xã có từ 30.000 đến 40.000 người. Tương tự, đầu tư nước ngoài FDI ở Việt Nam chủ yếu tập trung ở các khu vực mật độ dân số cao (xem hình 4.5). Tuy nhiên, một số tỉnh ít dân có khả năng tiếp cận thị trường tốt hơn do kết nối thuận lợi hoặc gần với các cửa ngõ quốc tế (ví dụ: Trung Quốc ở miền Bắc) trở thành tỉnh tiếp nhận vốn đầu tư nước ngoài. Kết quả là, ở các tỉnh vùng sâu vùng xa có rất ít công việc được trả lương (hình 4.6).

» HÌNH 4.5. Phân phối không gian đầu tư trực tiếp nước ngoài vào các tỉnh Việt Nam năm 2016

» HÌNH 4.6. Phân bố không gian việc làm có lương ở các tỉnh Việt Nam năm 2016



Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới dựa trên Tổng điều tra kinh tế năm 2017 do Tổng cục Thống kê thực hiện. Tham khảo tại: https://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=515&idmid=5&ItemID=19083.

Xa xôi hẻo lánh và mật độ thấp góp phần vào tình trạng thiếu cơ hội kinh tế tại các khu vực tụt hậu của Việt Nam. Các khu vực tụt hậu của Việt Nam về mặt cấu trúc có khả năng tiếp cận thị trường thấp, nằm cách xa các trung tâm kinh tế, và dân cư thưa thớt. Tiếp cận thị trường kém có thể là một yếu tố hạn chế đối với các hộ gia đình tiếp cận tới công việc tốt hơn bởi giảm tiềm năng tạo việc làm và/ hoặc giảm sức hút đối với hộ gia đình tham gia vào các hoạt động phi nông nghiệp. Thiếu các yếu tố tăng trưởng nội bộ từ các hiệu ứng và liên kết mạng lớn ở các khu vực đô thị lớn, vùng kinh tế mật độ thấp có được những mô hình đặc trưng sau: Thứ nhất, các hoạt động kinh tế có xu hướng dựa trên lợi thế tuyệt đối của địa phương, như đất, rừng và các điểm tham quan sinh thái và văn hóa. Ví dụ

ở Việt Nam có các sản phẩm lâm nghiệp và du lịch sinh thái ở vùng núi phía Bắc. Thứ hai, với các thị trường địa phương nhỏ, tăng trưởng trong các hoạt động kinh tế được thúc đẩy bởi nhu cầu bên ngoài, hoặc trong nước (từ thành phố và các khu vực khác), và/ hoặc quốc tế, ví dụ, trong các sản phẩm và dịch vụ thích hợp hoặc du lịch. Thứ ba, tăng trưởng chủ yếu là do các doanh nghiệp vừa và nhỏ (SME) - thường khó đạt được quy mô ở các nền kinh tế mật độ thấp, ngoại trừ các công ty đơn lẻ ở địa phương bị một công ty lớn khai thác tài nguyên thiên nhiên trong khu vực chi phối. Cả nguồn cung lao động thấp và nhu cầu địa phương thấp do quy mô dân số nhỏ có thể hạn chế quy mô trong trường hợp này.

Kết nối là chìa khóa để tối đa hóa lợi ích từ tích tụ và vượt qua các thách thức của sự xa xôi hẻo lánh và mật độ thấp bằng cách giảm khoảng cách kinh tế giữa các công ty, người dân và thị trường. Kết nối giao thông là trọng tâm để hiểu cách mọi người và các công ty định vị trên không gian và xác định cách các khu vực có thể tiếp cận các thị trường trong nước và toàn cầu khác. Kết nối tốt sẽ làm giảm vấn đề cản trở sự tăng trưởng và cải thiện khả năng tiếp cận các khu vực tụt hậu với các địa phương trong nước và thị trường toàn cầu. Với sự phân bố rộng rãi của người dân và các hoạt động kinh tế ở Việt Nam, chất lượng của mạng lưới giao thông đóng vai trò kết nối các vùng tăng trưởng mạnh, kết nối các thành phố trực thuộc tỉnh với các điểm tăng trưởng trọng yếu này, để kết nối các khu vực tụt hậu với các khu vực đang phát triển và kết nối các khu vực này đến các cửa ngõ quốc tế. Do đó, các chiến lược phát triển cho các nền kinh tế mật độ thấp phụ thuộc vào việc cải thiện kết nối để liên kết chúng với mạng lưới kinh tế, mở rộng thị trường ra bên ngoài là rất quan trọng để tạo ra sự tăng trưởng trong các nền kinh tế mật độ thấp.

Với khả năng kết nối và tiếp cận thị trường tốt hơn, các khu vực tụt hậu có thể thâm nhập vào chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu bằng cách thu hút các ngành công nghiệp mới hình thành đang tìm kiếm lợi thế chi phí ngoài các trung tâm đô thị lớn. Khi các trung tâm tích tụ phát triển các sản phẩm có giá trị cao, một số ngành công nghiệp mất khả năng cạnh tranh trong các khu vực đô thị lớn. Vì thế, họ tìm cách chuyển đến ngoại vi, vì lao động rẻ hơn, giá thuê và các dịch vụ khác cũng thấp. Điều này mang tới cơ hội cho tăng trưởng trong các khu vực tụt hậu, và một trong các khu vực đó có khả năng mang lại lợi ích cho các khu vực có kết nối và tiếp cận thị trường tốt hơn. Sự thay đổi của chuỗi giá trị hàng may mặc và các hoạt động sản xuất giá trị gia tăng thấp khác cũng có khuynh hướng di chuyển tới các tỉnh bên ngoài với khả năng tiếp cận tốt hơn.

Bên cạnh việc hạn chế tạo việc làm và kéo theo đó là nhu cầu về lao động, người ta cũng cho rằng sự xa xôi hẻo lánh tạo ra động lực mạnh mẽ hơn cho các hộ gia đình để ưu tiên hoạt động sản xuất lương thực so với các hoạt động sản xuất phi thực phẩm (Low 1986). Mô hình nôm giá xuất hiện khi thị trường thực phẩm tích hợp kém vì xa xôi hẻo lánh. Khi các hộ gia đình bị cô lập, thì chi phí mua thực phẩm từ bên ngoài sẽ rất cao, vì vậy việc mua sắm thực phẩm rất tốn kém. Do đó, các hộ gia đình có lý do và động lực để sản xuất thực phẩm tự đáp ứng yêu cầu tiêu dùng của chính mình, việc đó giúp họ cắt giảm chi phí. Ngược lại, bất kỳ lượng sản xuất dư nào cũng sẽ được bán với giá thấp hơn vì cùng mức chi phí cao đối với việc tiếp thị sản phẩm bên ngoài khu vực. Kết quả là một trạng thái cân bằng sinh hoạt ở mức độ thấp, thiên về sản xuất thực phẩm. Điều này ảnh hưởng đến quyết định cung ứng lao động hộ gia đình ở hai cấp độ (a) lựa chọn cây trồng khi giao đất giữa các hoạt động nông nghiệp khác nhau và (b) tỷ lệ tham gia vào các hoạt động phi nông nghiệp khi phân bổ lao động. Trong nông nghiệp, mô hình nôm giá sẽ không phù hợp với việc chuyển đổi sản xuất sang cây trồng khác ngoài ngũ cốc có giá trị cao hơn, ngay cả ở những khu vực phù hợp hơn về mặt nông học đối với cây trồng khác không phải ngũ cốc. Khi nói đến sự tham gia phi nông nghiệp,

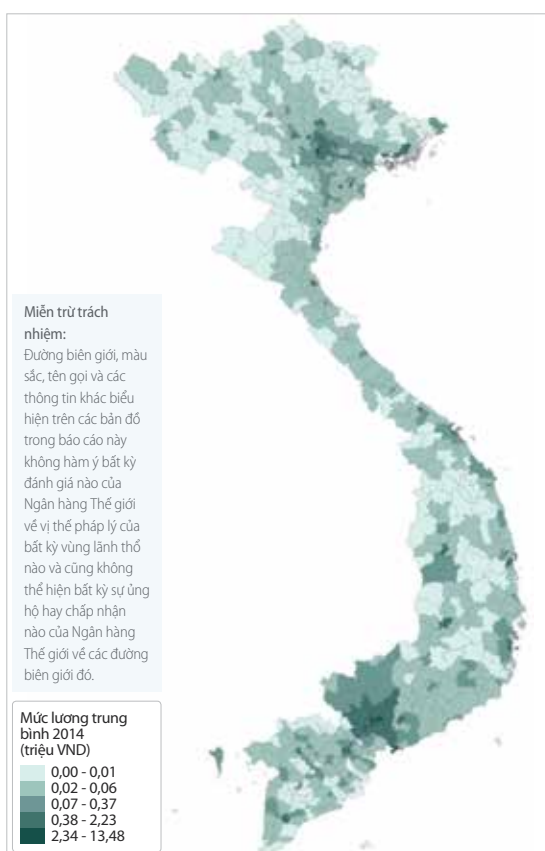
mô hình nếm giá giảm sự tham gia phi nông nghiệp vào các thị trường bị gián đoạn kết nối, cho đến khi mọi người đáp ứng nhu cầu lương thực của người dân được đáp ứng, sẽ dẫn tới việc gia tăng một cách tự nhiên nguồn cung lao động phi nông nghiệp. Do đó, tiếp cận thị trường thấp có thể là một yếu tố hạn chế sự tham gia phi nông nghiệp bằng cách giảm cả nhu cầu lao động và cung ứng lao động phi nông nghiệp.

Ngoài tác động của việc tiếp cận công việc có trả lương, tiếp cận thị trường cũng có thể giải thích sự thay đổi của tiền lương thực tế giữa các khu vực. Trong các tài liệu, sự khác biệt trong tiền lương theo khu vực được cho là (a) phân loại kỹ năng, lập luận rằng các trung tâm tích tụ thu hút những người lao động có kỹ năng tốt hơn và được trả lương tốt hơn, (b) tăng lợi nhuận từ bên ngoài cho các doanh nghiệp do sự lan tỏa giữa các công ty hoặc yếu tố khác ngoài vốn nhân lực, như tích tụ tạo ra sự lan tỏa kiến thức lớn hơn giữa các doanh nghiệp và người lao động, do đó nâng cao năng suất và tiền lương và (c) nguồn nhân lực không phải con người (xem Hanson 2003; Head và Mayer 2006; Combes, Duranton, và Gobillon 2008). Tuy nhiên, một phần tài liệu này đang thảo luận chủ yếu ở khía cạnh chi phí vận chuyển và tăng lợi nhuận (xem Redding và Venables 2003; Redding và Venables 2004), để lập luận rằng việc tiếp cận thị trường chiếm phần lớn sự thay đổi về tiền lương giữa các khu vực. Các doanh nghiệp ở các địa điểm có khả năng tiếp cận thị trường lớn hơn thì trả chi phí vận chuyển thấp hơn, tăng lợi nhuận và có thể trả lương cao hơn trong khi vẫn có khả năng cạnh tranh. Đưa ra lập luận này, Hering và Poncet (2010) nhận thấy rằng việc tiếp cận thị trường giải thích một phần lớn của sự khác biệt về tiền lương ở Trung Quốc sau khi tính đến các kỹ năng, chi phí sinh hoạt, các loại hình công ty và các hiệu ứng cố định của tỉnh để giải thích cho các nguồn lực ngoài vốn con người cụ thể khác trong các trung tâm tích tụ với khả năng tiếp cận thị trường cao hơn.

Một sự khác biệt lớn về tiền lương cũng được thấy rõ ở Việt Nam (hình 4.7). Các tỉnh tụt hậu, với khả năng tiếp cận thị trường thấp hơn, có mức lương trung bình thấp hơn đáng kể. Tiền lương trung bình cao nhất ở các khu vực đông dân cư quanh Hà Nội-Hải Phòng và các hành lang kinh tế TP.HCM. Con số này thấp hơn nhiều ở các khu vực thưa dân và ngoài các hành lang kinh tế hoặc các cửa ngõ quốc tế. Do đó, có một mối tương quan tích cực giữa tiếp cận thị trường và tiền lương.

Phần còn lại của chương đặt ra một khung phân tích thực nghiệm để xác minh mối liên kết giữa kết nối và kết quả kinh tế.

» **HÌNH 4.7. Sự thay đổi không gian trong công việc có lương trung bình ở Việt Nam**

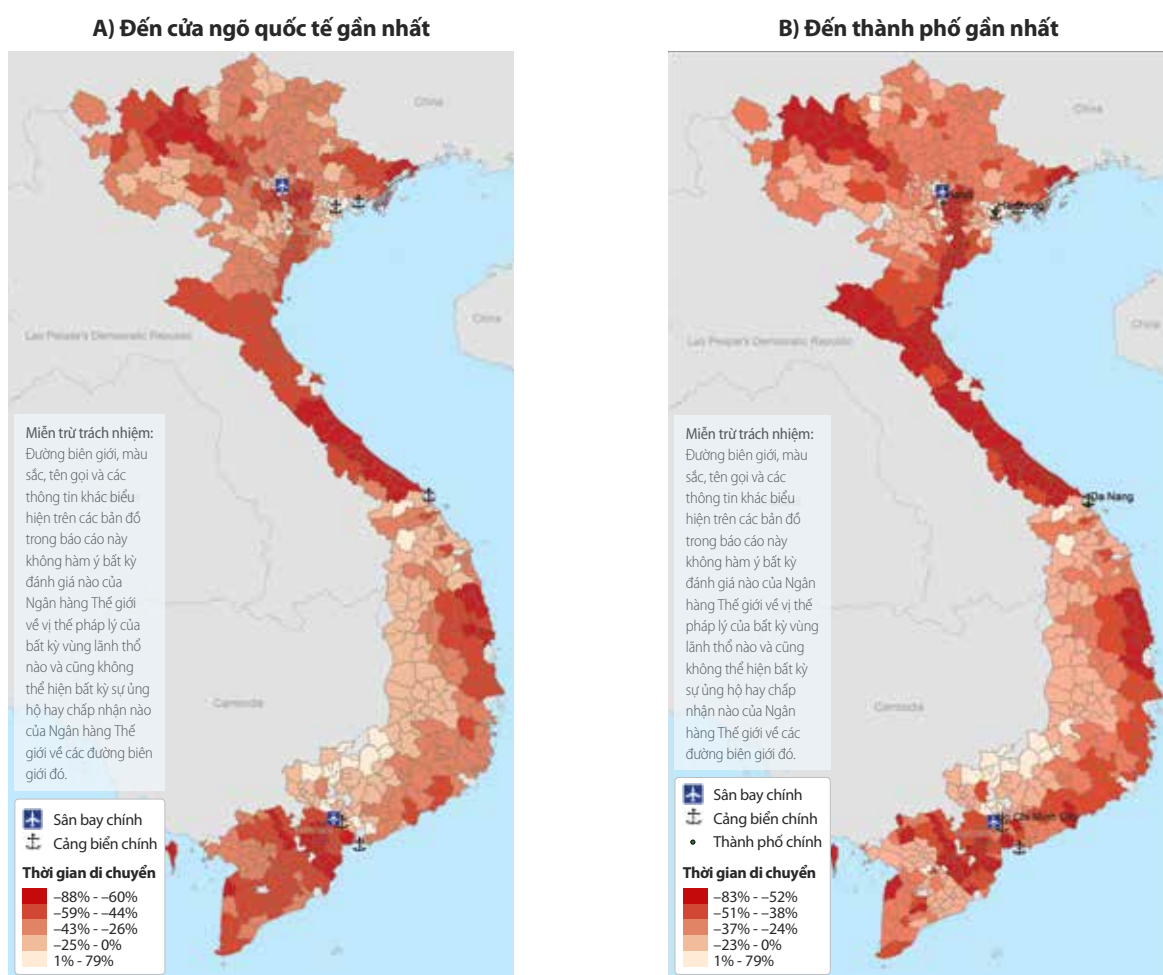


Nguồn: Ước tính của Ngân hàng Thế giới dựa trên Tổng điều tra kinh tế năm 2017 do Tổng cục Thống kê thực hiện. Tham khảo tại: https://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=515&idmid=5&ItemID=19083.

Những thay đổi trong kết nối và phát triển theo không gian tại Việt Nam

Trong thập kỷ qua, thời gian đi lại và chi phí vận chuyển từ hầu hết các địa phương của Việt Nam đến các khu vực đô thị lớn và các cửa ngõ quốc tế đã giảm, nhờ mở rộng mạng lưới giao thông và cải thiện điều kiện đường xá. Sử dụng mạng lưới giao thông của hai điểm thời gian được mô tả trong hình 1.5, năm 2009 và 2017, thời gian di chuyển đã được tính từ mỗi quận huyện đến thành phố lớn gần nhất và cửa ngõ quốc tế.¹ Như được hiển thị trong hình 4.8, thời gian đi lại đã được cải thiện nhiều cho các quận huyện ở trung tâm, phía bắc Đà Nẵng, trên hành lang Hà Nội - Lào Cai về phía Trung Quốc và ở phía nam của TP.HCM. Tính trung bình, thời gian di chuyển đến thành phố chính gần nhất đã giảm 33 phần trăm từ năm 2009 đến 2017 và thời gian đến cửa ngõ gần nhất giảm 38 phần trăm.

» HÌNH 4.8. Thay đổi thời gian di chuyển đến các thị trường chính ở Việt Nam (2009-2017)



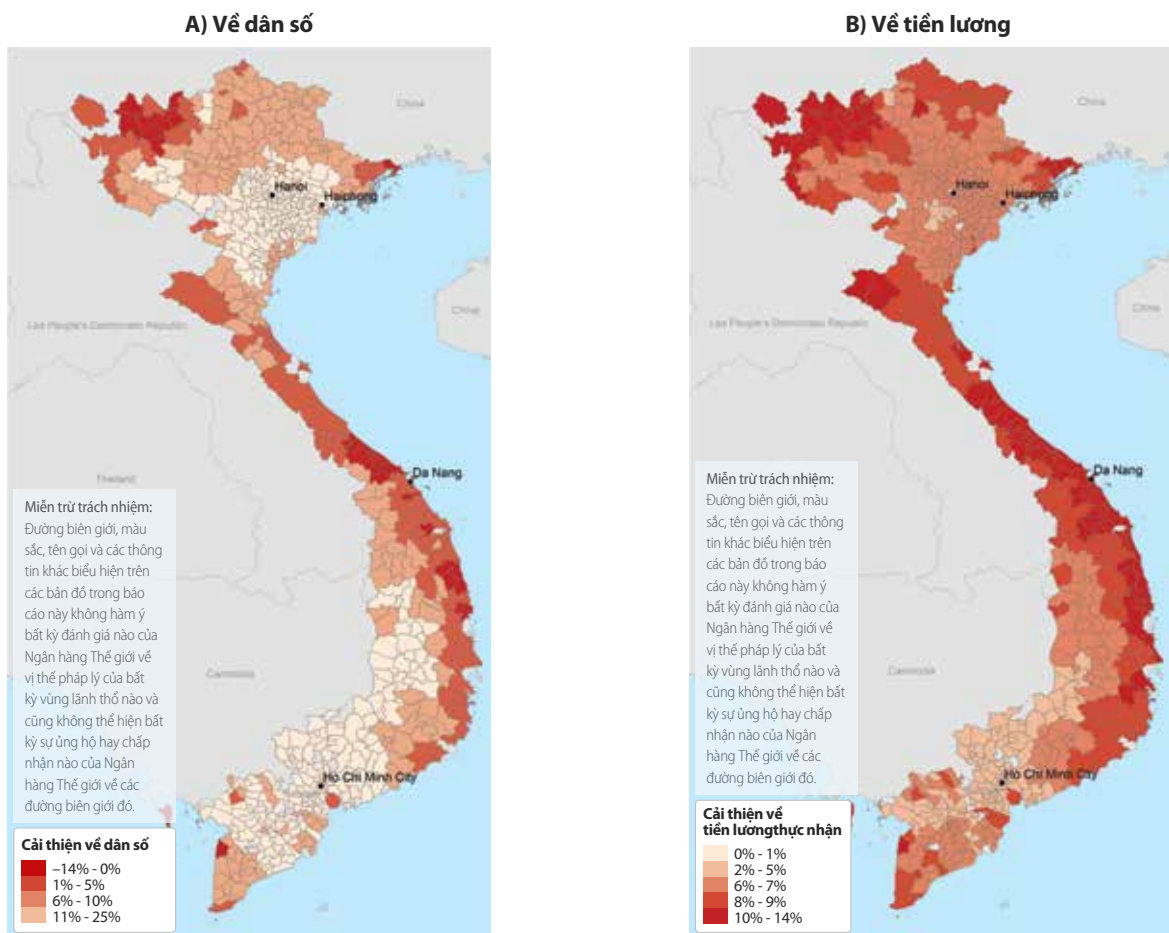
Nguồn: Ngân hàng Thế giới tính toán và lập bản đồ bằng cách sử dụng dữ liệu mạng lưới giao thông, dữ liệu dân số thu được từ các nguồn khác nhau của Chính phủ Việt Nam.

Tuy nhiên, những thay đổi về thời gian di chuyển không đồng đều trên cả nước và kết nối bị hạn chế ở một số quận huyện do tình hình tắc nghẽn ngày càng tăng. Mặc dù việc cải thiện giao thông nói chung đã giúp giảm đáng kể thời gian di chuyển đến cửa ngõ quốc tế gần nhất cho

hầu hết các quận huyện, nhưng tác động tiêu cực của tắc nghẽn lại xuất hiện ở những nơi khác, đặc biệt tại các quận huyện gần hai cảng chính của Hải Phòng và TP.HCM, tình trạng ùn tắc gia tăng dẫn đến tốc độ thấp hơn và thời gian cao hơn để di chuyển tới các cảng biển hoặc cảng hàng không; một số nơi có kinh nghiệm đã dự trù gấp đôi thời gian đi lại.

Trong giai đoạn 2009-2017, chỉ riêng vấn đề cải thiện về kết nối đã nâng cao phúc lợi quốc gia và thu nhập thực tế cho tất cả các xã.² Bằng cách mô hình hóa tương đối, theo đó, từ năm 2009 không thực hiện cải thiện giao thông nào, người ta có thể ước tính được tác động của cải thiện kết nối đến thu nhập và phúc lợi ở cấp xã. Ước tính các khoản đầu tư vào giao thông trong giai đoạn 2009-2017 đã đóng góp vào thu nhập thực tế quốc gia là 6,7%; nói cách khác, nếu không có sự cải thiện về kết nối, thu nhập thực tế của đất nước sẽ thấp hơn 6,7%, trong trường hợp tất cả các yếu tố khác không đổi. Mặc dù thu nhập ở tất cả các địa phương đã được cải thiện nhờ kết nối tốt hơn, nhưng kết quả như vậy được phân bổ không đồng đều giữa các huyện, đối với các huyện được hưởng lợi ít nhất từ đầu tư giao thông (huyện Cường, tỉnh Quảng Ninh) thì mức tăng thu nhập chỉ 1,1%, con số đó là 14,5% ở một nơi được hưởng lợi nhiều nhất từ nó (huyện An Minh, tỉnh Kiên Giang). Chi phí vận chuyển thấp hơn để đến các quận huyện còn lại của đất nước làm giảm giá tiêu thụ và thu hút nhiều công nhân hơn ở các địa điểm có khả năng tiếp cận thị trường tốt hơn. Hình 4.9 cho thấy các hiệu ứng mô phỏng của sự thay đổi giữa năm 2009 và 2017 đối với dân số và tiền lương.

» HÌNH 4.9. Hiệu ứng mô phỏng về cải thiện kết nối giữa năm 2009 và 2017



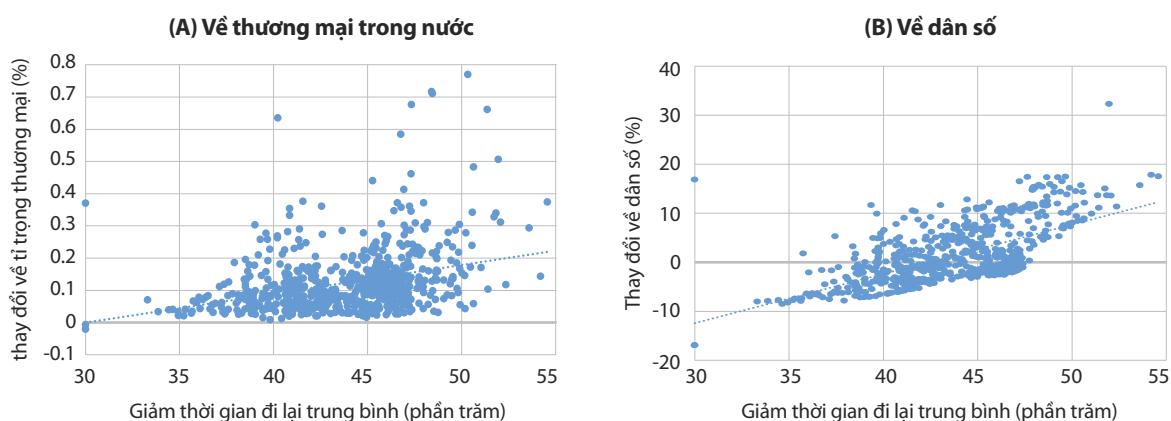
Nguồn: Ngân hàng Thế giới tính toán và lập bản đồ bằng cách sử dụng dữ liệu mạng lưới giao thông, dữ liệu dân số thu được từ các nguồn khác nhau của Chính phủ Việt Nam.

Lợi ích phúc lợi có được từ sự gia tăng thương mại nội địa với các khu vực khác do giảm thời gian di chuyển. Kết nối tốt hơn dẫn đến tiếp cận rẻ hơn với người tiêu dùng và nhà sản xuất ở các khu vực khác và tăng thương mại nội địa (hình 4.10A). Các quận huyện có mức giảm lớn nhất về thời gian đi lại trung bình tới khu vực khác đã tăng hầu hết giao dịch nội địa của họ với các quận huyện khác. Người tiêu dùng được tiếp cận với hàng hóa ngày càng rẻ. Nhà sản xuất có thể bán hàng hóa tới tay nhiều người tiêu dùng hơn.

Sự cải thiện kết nối trong giai đoạn 2009-2017 đã làm giảm mức độ tập trung lao động ở hai đô thị lớn ở hai đầu đất nước và mang lợi ích tới các khu vực xa xôi hơn ở Tây Bắc và dọc theo bờ biển. Có được kết quả này bởi mạng lưới giao thông đã được cải thiện tương đối đồng đều trên cả nước, nhiều khoản đầu tư được rót vào các khu vực kém phát triển và mật độ thấp hơn. Chính vì giảm thời gian đi lại và cải thiện khả năng tiếp cận thị trường cho các khu vực mật độ thấp, những thay đổi trong mạng lưới giao thông đã mang tới bức tranh tiền lương thực sự tăng lên và sức hấp dẫn của các khu vực này đối với người lao động. Do đó, tăng trưởng dân số của các quận huyện xung quanh Hà Nội và TP.HCM đã chững lại (vẫn tăng nhưng tốc độ tăng trưởng thấp hơn so với khác). Trong khi kết nối tốt hơn đã tăng thu nhập thực tế cho tất cả các quận, tiền lương đã tăng nhanh hơn ở các huyện phía Tây Bắc và miền Trung (hình 4.9B). Chính việc tạo ra các cơ hội tốt hơn ở các huyện này đã làm chậm quá trình di dân trong nước sang hai trung tâm đô thị chính, di cư đến các trung tâm này chủ yếu vẫn là hình thức di dân từ nông thôn đến thành thị (hình 4.9A). Tuy nhiên, các tác động tổng thể đối với sự phát triển lãnh thổ là tổng hợp, vẫn còn các khu vực tương đối biệt lập bị biến mất và các trung tâm năng động đã được hưởng lợi từ các hiệu ứng này.

Sự di chuyển của người dân và các hoạt động kinh tế trong nước có thể giải thích là do lợi ích không đồng đều và một số địa phương trải qua tổn thất tương đối trong bối cảnh kết nối tốt hơn. Người lao động trở lại các huyện có cơ hội cao nhất từ các hoạt động kinh tế ngày càng tăng do tiếp cận thị trường tốt hơn. Một số huyện trở nên hấp dẫn hơn và phát triển trong khi những huyện khác có thể sụt giảm dân số hoặc tăng rất ít. Nhìn chung, các huyện có kinh nghiệm cải thiện kết nối tương đối thấp đã không quản lý được các chính sách để thu hút nhiều người lao động hơn từ các khu vực khác và có xu hướng mất sụt giảm dân số qua thời gian (hình 4.10B).

» HÌNH 4.10. **Mô phỏng cải thiện kết nối giữa năm 2009 và 2017**



Ghi chú: Mỗi dấu chấm đại diện cho một xã.

Kết nối và tiếp cận thị trường

Tác động của kết nối đến phát triển kinh tế không gian được hiểu rõ hơn thông qua chỉ số tiếp cận thị trường, một chỉ số tổng hợp tính toán khoảng cách kinh tế từ một điểm tới tất cả các mật độ kinh tế. Chỉ số tiếp cận thị trường tính toán chi phí vận chuyển giữa các địa điểm tiêu thụ và sản xuất ở tất cả các khu vực giao dịch tiềm năng (xem định nghĩa trong hộp 4.1). Giảm chi phí vận chuyển trên một phân khúc ảnh hưởng trực tiếp đến các địa điểm trên phân khúc cũng như tất cả các địa điểm mà nhà sản xuất hoặc người tiêu dùng đi qua. Chỉ số tiếp cận thị trường có thể được sử dụng để định lượng sự kết nối của các quận huyện với các thị trường nội địa khác. Do đó, đầu tư giao thông có ảnh hưởng đến việc tiếp cận thị trường của tất cả các địa điểm.

Hộp 4.1. Thước đo tiếp cận thị trường

Việc mở rộng mạng lưới giao thông ảnh hưởng đến tất cả các xã trực tiếp hoặc gián tiếp. Tổng tác động đến từng huyện có thể được ghi nhận bởi những thay đổi trong việc tiếp cận thị trường xã đó. Tiếp cận thị trường phụ thuộc vào chất lượng của mạng lưới giao thông và quy mô thị trường mà một xã được kết nối.

Theo Donaldson và Hornbeck (2016), tiếp cận thị trường có thể tính toán bằng biểu thức sau:

$$MA_o \equiv \sum_d \tau_{od}^{-\theta} N_d$$

Với MA_o chỉ số tiếp cận thị trường tại xã "o," τ_{od} chi phí thương mại giữa hai xã, "o" và "d," N_d là dân số xã "d," và θ là "độ co giãn thương mại".³

Chi phí thương mại giữa hai huyện, τ_{od} , được xác định $\tau_{od} = \exp(\lambda \text{time}_{od})$

Với $\lambda=0.02$ và time_{od} thời gian di chuyển tối ưu giữa trung tâm dân cư của hai xã sử dụng mạng lưới giao thông của 2009 và 2017.⁴

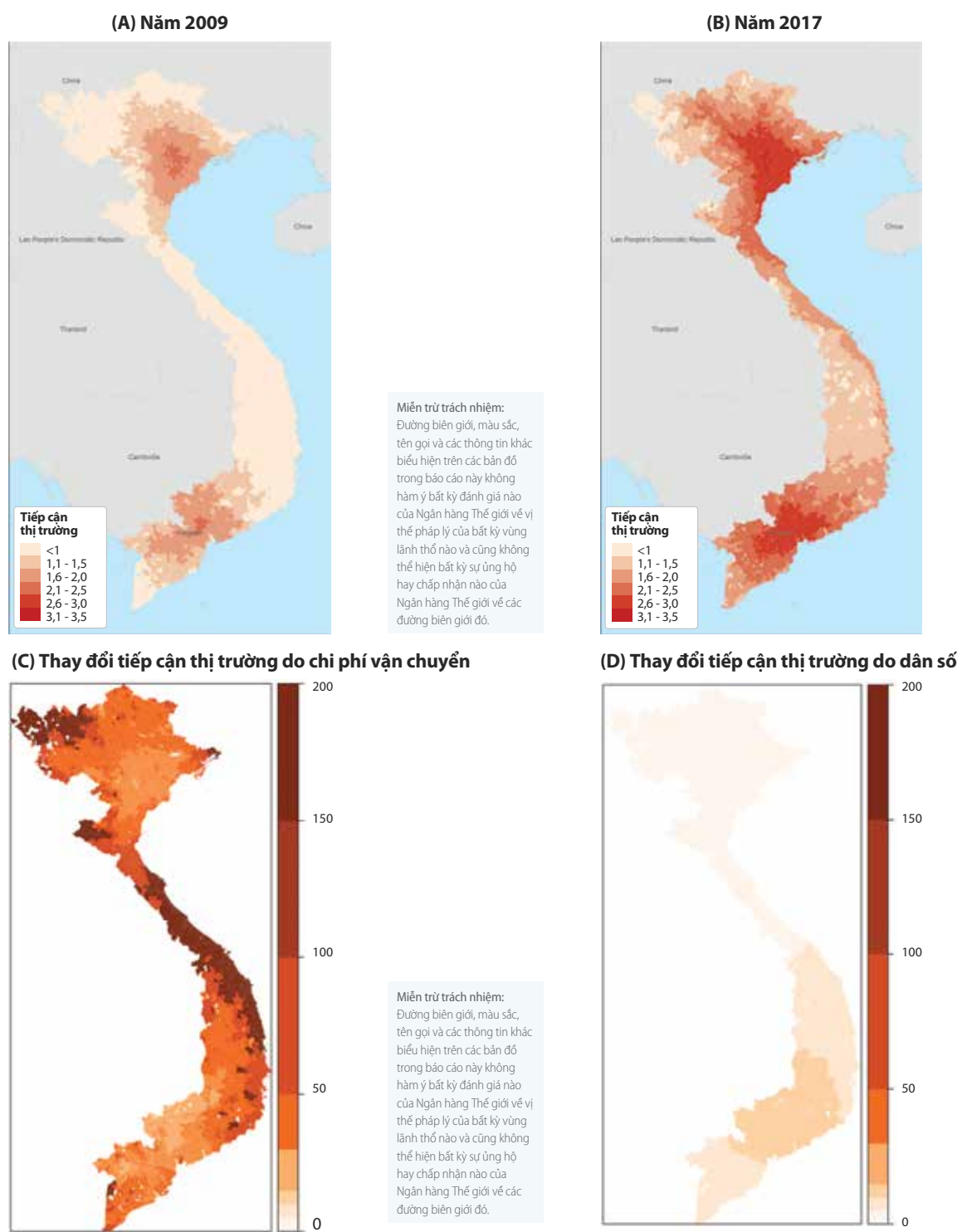
Nguồn: Sheffi 2012; Lynch 2013.

Tiếp cận thị trường lớn hơn đáng kể đối với các xã quanh Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, và đã được cải thiện cho tất cả các xã từ năm 2009 đến 2017, như được mô tả trong hình 4.11A và hình 4.11B. Chỉ số tiếp cận thị trường của các xã trong hoặc rất gần với Hà Nội và TP.HCM cao hơn 2 trong năm 2009 và tăng lên hơn 2,5 vào năm 2017. Các xã trong và xung quanh thành phố và các cảng tương ứng có khả năng tiếp cận tốt nhất với thị trường nội địa. Trong giai đoạn này, chỉ số tiếp cận thị trường trung bình đã tăng từ 1,31 lên 2,20, tăng 88% trong gần 10 năm. So sánh giữa hai mốc thời gian nêu bật những tác động tích cực của sự tích tụ và phát triển kết cấu hạ tầng giao thông chính, như một số đường cao tốc.⁵ So với năm 2009, khả năng tiếp cận thị trường hiện tại vẫn cao hơn ở hai thành phố chính nhưng cũng đã được cải thiện ở vùng ngoại ô. Khả năng tiếp cận cũng được cải thiện rất nhiều cho các xã dọc theo bờ biển cũng như dọc theo các hành lang giao thông chính nơi có nhiều khoản đầu tư đã được tiến hành.

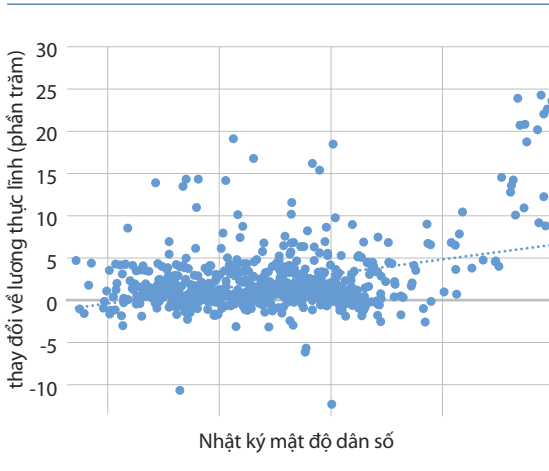
Những thay đổi trong tiếp cận thị trường là kết quả của những thay đổi về chi phí vận chuyển trong thập kỷ qua. Tiếp cận thị trường phụ thuộc cả vào chi phí vận chuyển và quy mô của thị trường có thể đạt được. Do đó, việc cải thiện tiếp cận thị trường có thể là do sự gia tăng dân số

ở các xã lân cận cũng như cải thiện mạng lưới giao thông. Phân biệt sự thay đổi trong tiếp cận thị trường giữa năm 2009 và 2017 cho thấy tỷ lệ phần trăm thay đổi trung bình trong tiếp cận thị trường do thay đổi chi phí vận chuyển là 79 phần trăm và phần trăm thay đổi trung bình trong tiếp cận thị trường do thay đổi dân số là 5 phần trăm, như minh họa trong hình 4.11C và 4.11D.

» HÌNH 4.11: **Chỉ số tiếp cận thị trường cho các xã Việt Nam**



» HÌNH 4.12. Lợi nhuận không gian từ các khoản đầu tư (2009-2017)



Minh, do sự gia tăng tiếp cận thị trường bởi dân số ở đây cao hơn 8% đối với các xã phía Nam. Lợi ích từ việc cải thiện mạng lưới giao thông trong thập kỷ qua chủ yếu mang lại lợi ích cho các quận huyện đông dân nhất, phần lớn là các trung tâm đô thị (hình 4.12).

Những cải thiện về kết cấu hạ tầng giao thông làm tăng khả năng tiếp cận thị trường, từ đó giúp gia tăng thu nhập và thu hút dân số. Giữ dân số ổn định từ năm 2009 đến 2017, các xã có tiếp cận thị trường và điều kiện mạng lưới giao thông tốt hơn có mức lương tương đối cao và dân số cao hơn (xem hộp 4.2 về phương pháp luận). Trung bình, 1% gia tăng trong tiếp cận thị trường có liên quan đến sự gia tăng 1,23 phần trăm tiền lương và 0,09 phần trăm dân số trong xã. Tiếp cận tốt hơn với các xã đông dân hơn có mối tương quan tích cực với mức lương trung bình cao hơn và mật độ dân số cao hơn trong xã (bảng 4.2A). Cải thiện kết nối nhưng giả sử không có thay đổi về dân số cũng liên quan tích cực đến tiền lương cao hơn và mật độ dân số cao hơn. Trung bình, 1% gia tăng trong tiếp cận thị trường có liên quan đến sự gia tăng 1,8% tiền lương và 0,76% dân số trong xã (bảng 4.2B).

Box 4.2. Mối tương quan giữa tiếp cận thị trường, tiền lương và dân số

Theo các tài liệu kinh tế, tiếp cận thị trường tốt hơn dẫn đến mức lương cao hơn và thu hút nhiều dân số hơn trên khắp các xã. Sử dụng dữ liệu về tiền lương và dân số (điều tra dân số GSO) ở cấp xã trong hai năm, mô hình hồi quy log-log sử dụng hiệu ứng cố định ở cấp xã mang lại độ co giãn của tiếp cận thị trường đối với tiền lương (ϵ^w) và dân số (ϵ^p).

$$\log \log (\text{wage}_{c,t}) = \alpha + \epsilon^w \log \log (\text{Market Access}_{c,t}) + u_c$$

$$\log \log (\text{population}_{c,t}) = \alpha + \epsilon^p \log \log (\text{Market Access}_{c,t}) + u_c$$

Với c là các xã, t là Năm và Tiếp cận thị trường là chỉ số được tính trong các đoạn trước.

Trong khi những thay đổi dọc theo mạng lưới giao thông mang lại lợi ích cho các xã miền Trung và Đông Bắc, thì những thay đổi về dân số đã làm tăng khả năng tiếp cận thị trường cho các xã phía Nam. Những cải tiến của mạng lưới giao thông đã mang lại lợi ích cho hầu hết các xã dọc theo bờ biển giữa Vinh và Qui nhơn, và các xã vùng sâu vùng xa ở Đông Bắc giáp biên giới với Lào và Trung Quốc. Các xã phía đông bắc trước đây bị cô lập với khả năng tiếp cận rất kém với các xã khác và phần lớn được hưởng lợi từ việc cải thiện giao thông để kết nối với các thị trường xa xôi khác. Thay đổi về nhân khẩu học đã mang lại lợi ích cho các xã ở miền Nam, xung quanh thành phố Hồ Chí

» BẢNG 4.2. Kết quả hồi quy tiếp cận thị trường với mức lương và dân số trung bình của xã

Thay đổi	(A) Tiếp cận thị trường (Tổng cộng)		(B) Tiếp cận thị trường (từ giao thông)	
	Lương	Dân số	Lương	Dân số
Nhật ký tiếp cận thị trường	1,23*** (128,6)	0,09*** (221,1)	8,25*** (113,9)	1,15*** (490,4)
Hằng số	1,46*** (214,4)	9,05*** (32456,7)	-1,31*** (-41,7)	8,63*** (8949,2)
Hiệu ứng cố định	Có	Có	Có	Có
Thay đổi ghi nhận	440.522	398.866	440.522	398.866
Hệ số R bình phương	0,070	0,197	0,056	0,547

Ghi chú: t = thời gian thống kê; ** = p<0.01; *** = p<0.001.

Kết quả có thể được hiểu là độ co giãn liên quan đến việc cải thiện 1% Chỉ số tiếp cận thị trường cho hai loại Tiếp cận thị trường. Hai cột đầu tiên báo cáo kết quả cho một biện pháp tiếp cận thị trường xem xét cả những thay đổi về chi phí vận chuyển và phân bố dân số. Hai cột cuối cùng cũng xem xét tác động của thay đổi chi phí vận chuyển đến chỉ số tiếp cận thị trường.

Mối quan hệ giữa tiếp cận thị trường và kết quả kinh tế

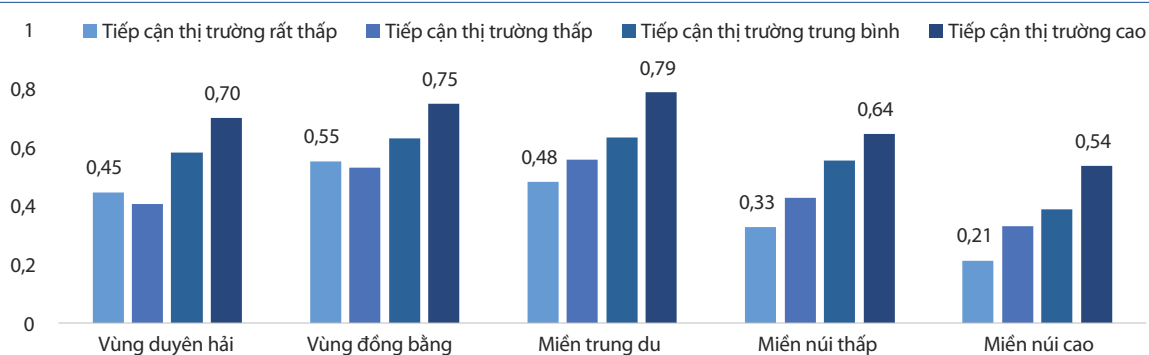
Tiếp cận thị trường tương quan như thế nào với kết quả kinh tế ở cấp xã và hộ gia đình? Các phân tích sau đây trình bày những kết quả chính từ phân tích định lượng và kinh tế lượng (xem Phụ lục A để mô tả chi tiết về phương pháp luận). Phân tích dưới đây tập trung vào các mối quan hệ (a) giữa tiếp cận thị trường và tiếp cận hộ gia đình với các công việc phi nông nghiệp và (b) tiếp cận thị trường và tiền lương.

Bằng chứng mô tả cho thấy mối tương quan mạnh mẽ giữa tiếp cận thị trường và tiếp cận các cơ hội phi nông nghiệp ở Việt Nam. Theo dự kiến, khả năng tiếp cận thị trường cao nhất ở các hành lang TP.HCM và Hà Nội, nơi tập trung cao nhất trong việc tiếp cận các công việc phi nông nghiệp. Ở các tỉnh miền núi phía Bắc, việc tiếp cận các công việc phi nông nghiệp tốt hơn đáng kể ở các tỉnh Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ (hình 4.13). Nằm dọc theo đường cao tốc Hà Nội – Lào Cai, các tỉnh này có chỉ số tiếp cận thị trường tốt hơn nhiều so với các tỉnh lân cận. Trái lại, các tỉnh như Điện Biên có kết nối kém và có số lượng việc làm phi nông nghiệp thấp nhất, ở mức dưới 15.000 mỗi tỉnh. Tuy nhiên, chỉ riêng kết quả này thì chưa kết luận được bởi nó còn phụ thuộc vào nhiều yếu tố khác. Các khu vực có khả năng tiếp cận thị trường thấp có xu hướng trùng với các khu vực dân cư thiếu số hoặc có trình độ học vấn thấp hơn, được coi là yếu tố quan trọng (xem Hoàng và cộng sự 2014; Newman và Kinghan 2015). Đầu tư cơ sở hạ tầng đường bộ cũng là yếu tố nội lực cho tiềm năng kinh tế giữa các khu vực. Có xu hướng xây dựng đường giao thông ở những khu vực có tiềm năng kinh tế cao, do đó có nhiều khả năng tạo ra nhiều việc làm hơn. Các phân tích sau đây nhằm nêu bật và định lượng sự đóng góp của tiếp cận thị trường đối với sự tham gia của hộ gia đình vào các hoạt động việc làm phi nông nghiệp ở nông thôn và ven đô thị, đồng thời kiểm soát các yếu tố gây ảnh hưởng khác.

Kết quả cho thấy rằng tiếp cận thị trường ảnh hưởng một cách đáng kể, nhưng không phải tất cả, về sự thay đổi trong việc tiếp cận các cơ hội phi nông nghiệp ở các khu vực tụt hậu. Cải thiện tiếp cận thị trường cũng giảm thiểu nhược điểm của mật độ dân số thấp. Ngay cả sau khi kiểm soát các yếu tố khác, mật độ dân số địa phương ảnh hưởng đáng kể đến xác suất có việc làm hưởng lương phi nông nghiệp. Nhưng các hộ gia đình sống trong khu vực dân cư mật độ thấp với khả năng tiếp cận thị trường có triển vọng công việc lương cao hơn nhiều. Ví dụ, ở các xã miền núi cao, xác suất việc làm hưởng lương phi nông nghiệp tăng gần gấp đôi đối với cả các xã có mật độ dân số thấp nhất và trung bình khi khả năng tiếp cận thị trường cải thiện từ ít hơn một độ lệch chuẩn dưới giá trị trung bình, đến trong độ lệch chuẩn trên trung bình. Ở các xã miền núi thấp, mức tăng 48% (15 điểm phần trăm) được ghi nhận cho các xã có mật độ dân số thấp, trong khi ở các xã có mật độ trung bình, thay đổi là không đáng kể. Mô hình này cho thấy rằng những cải thiện trong tiếp cận thị trường tạo ra sự khác biệt lớn hơn về tiếp cận công việc ở các xã xa xôi và ít dân cư nhất so với bất kỳ nơi nào khác.

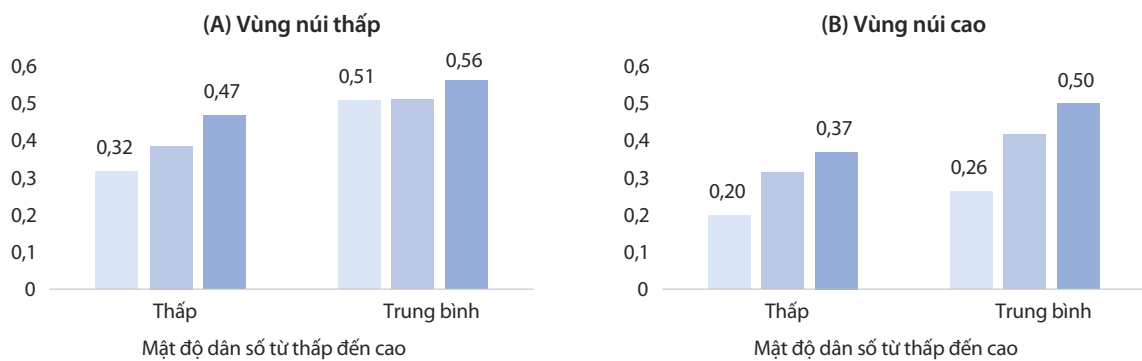
Hình 4.14 cho thấy xác suất ước tính của một công việc lương phi nông nghiệp ở các mức độ tiếp cận thị trường khác nhau giữa các xã, đối với nam thanh niên từ 20 đến 30 tuổi, với trình độ học vấn thấp hơn dân tộc Kinh trong một hộ nông dân trồng lúa. Ở một xã miền núi cao, người đó có triển vọng làm việc trong một công việc lương phi nông nghiệp tăng từ 21% trong số những người có mức độ tiếp cận thị trường thấp nhất lên tới 54% trong số những người có khả năng tiếp cận thị trường cao nhất. Sự gia tăng 31% (gần gấp đôi) cũng diễn ra ở các khu vực núi thấp. Mức tăng từ 20 đến 33% - điểm được quan sát thấy ở tất cả các loại xã khi tiếp cận thị trường tăng từ phân loại tiếp cận thị trường thấp nhất đến cao nhất. Thay đổi cao nhất là đối với các xã có địa hình khó khăn hơn.

» **HÌNH 4.13. Xác suất tham gia công việc phi nông nghiệp theo địa hình và tiếp cận thị trường**



Ghi chú: Ước tính cho một nam giới dân tộc Kinh từ 20 đến 40 tuổi trình độ trung học cơ sở, từ một hộ nông dân và sống trong một xã có mật độ dân số trung bình. Tiếp cận thị trường được phân thành bốn nhóm dựa trên độ lệch chuẩn của họ so với mức trung bình quốc gia: **Rất thấp** – độ lệch chuẩn thấp hơn 2-1 so với trung bình; **Thấp** – độ lệch chuẩn thấp hơn 1-0 so với trung bình; **Trung bình** – độ lệch chuẩn cao hơn 0-1 so với trung bình; và **Cao** – độ lệch chuẩn cao hơn 1-2 so với trung bình.

» HÌNH 4.14. **Xác suất tham gia công việc phi nông nghiệp theo địa hình, mật độ dân số và tiếp cận thị trường**



Ghi chú: Ước tính cho một nam giới dân tộc kinh từ 20 đến 40 tuổi với trung học cơ sở, từ một hộ nông dân và sống trong một xã có có mật độ dân số trung bình. Kiểm soát hồi quy cho mật độ dân số địa phương tách biệt với tiếp cận thị trường được tính toán chỉ sử dụng dân số và du hành thời gian đến các xã khác. Việc phân loại các xã thành mật độ dân số thấp và trung bình dựa trên mật độ dân số quốc gia. Trong biểu đồ này, tiếp cận thị trường được phân thành ba nhóm dựa trên độ lệch của chúng so với mức trung bình quốc gia: **Rất thấp** – độ lệch chuẩn thấp hơn 2-1 so với trung bình; **Thấp** – độ lệch chuẩn thấp hơn 1-0 so với trung bình; **Trung bình** – độ lệch chuẩn cao hơn 0-1 so với trung bình.

Sự khác biệt trong tiếp cận thị trường đóng vai trò lớn hơn trong về sự khác biệt về cơ hội tiếp cận công việc hưởng lương giữa các địa bàn, so với giữa các nhóm dân tộc. Phân tích thống kê cho thấy⁶ sự khác biệt về các đặc điểm có thể nhận thấy như tiếp cận thị trường, giáo dục, hệ thống canh tác và hồ sơ nhân khẩu học, cùng chiếm khoảng 94% sự khác biệt trong tiếp cận công việc hưởng lương giữa các xã đồng bằng và các xã khác. Khoảng 31% khác biệt được giải thích này - hay nói cách khác là 29% khác biệt tổng thể, là do tiếp cận thị trường kém hơn bên ngoài các xã nội địa và đồng bằng (bảng 4 3). Tuy nhiên, khoảng cách về các đặc điểm có thể quan sát chỉ chiếm 63 phần trăm sự khác biệt về triển vọng công việc trả lương giữa các dân tộc thiểu số và phần lớn, trong đó tiếp cận thị trường chiếm 34 phần trăm sự khác biệt này (hoặc 22 phần trăm của khoảng cách tổng thể). Một điểm khác biệt quan trọng, khi so sánh khoảng cách tiếp cận công việc lương phi nông nghiệp giữa các địa bàn chứ không phải giữa các nhóm dân tộc, là người dân tộc thiểu số không khai thác được nhiều từ lợi thế dân số trẻ, nhóm được cho là có triển vọng việc làm cao nhất Việt Nam. Lợi thế nhân khẩu học đó thấp hơn khi chỉ so sánh các địa điểm. Điều đó có nghĩa là trong quá trình đầu tư để cải thiện tiếp cận thị trường có thể giúp thu hẹp khoảng cách tiếp cận công việc lương phi nông nghiệp giữa các vùng tụt hậu và các nơi khác, thì cần có chính sách hỗ trợ để cải thiện khả năng tiếp cận việc làm cho các dân tộc thiểu số trong khu vực, vì vậy họ có thể hưởng lợi từ lợi thế về nhân khẩu học.

» BẢNG 4.3. Sự chênh lệch về khoảng cách tiếp cận công việc lương phi nông nghiệp

	Dân tộc thiểu số với dân tộc Kinh & Hoa		Đất liền/đồng bằng với các xã khác	
Chênh lệch	0,185		-0,143	
Giải thích khoảng cách	0,117	100%	-0,135	100%
Thành phần nhân khẩu học	-0,035	-30%	0,018	-13%
Trình độ học vấn	0,010	8%	-0,007	5%
Đặc điểm trang trại				
Loại hình hoạt động trang trại	0,008	7%	-0,013	10%
Giá nông sản	-0,002	-2%	0,002	-1%
Tiền lương nông nghiệp so với tiền lương phi nông nghiệp	0,004	4%	-0,003	2%
Tiềm năng kinh tế địa phương				
Tiếp cận thị trường	0,040	34%	-0,042	31%
Mật độ dân số	0,067	57%	-0,064	48%
Đường trong xã	0,000	0%	0,002	-2%
Sự khác biệt vị trí còn lại	0,018	15%	,	,

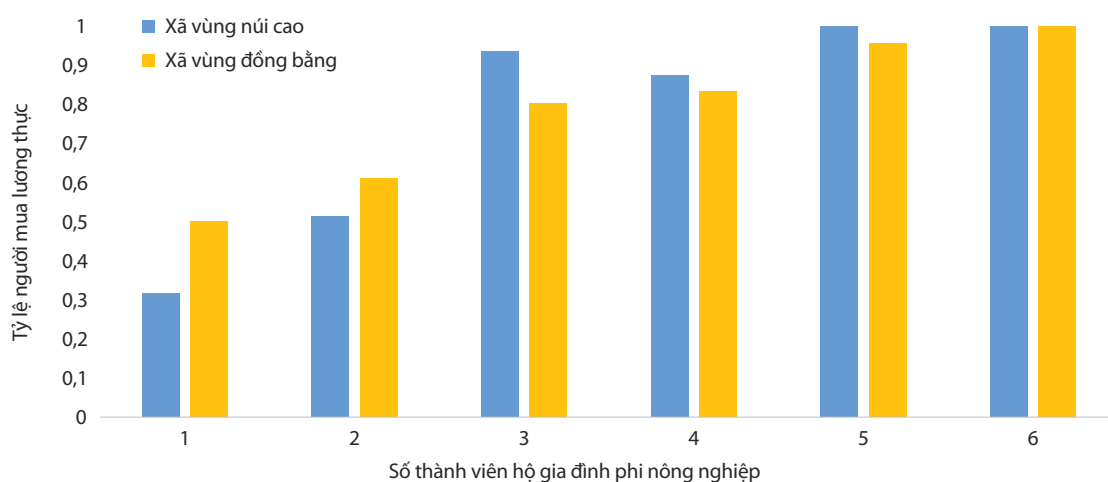
Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới từ VHLSS 2016, được thực hiện bởi GSO. Tham khảo tại: https://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=515&ItemID=18977.

Các ước tính cho thấy rằng tiếp cận thị trường được cải thiện có thể thu hẹp khoảng cách giới trong tham gia công việc có tiền lương. Những ảnh hưởng cận biên của việc tiếp cận thị trường đối với nữ cao hơn đáng kể so với nam. Một so sánh về tác động cận biên của việc tiếp cận thị trường đối với việc tham gia công việc hưởng lương phi nông nghiệp lớn hơn gần gấp đôi so với người chồng của họ trong mô hình quyết định phân bổ chung chỉ áp dụng cho một mẫu của các cặp vợ chồng. Phụ nữ ở Việt Nam có khả năng tham gia vào công việc gia đình không được trả lương cao gấp đôi so với nam giới, trong khi ước tính của chúng tôi và các tài liệu gần đây (Dang, Hiraga, và Nguyen 2019) cho thấy phụ nữ trong các hộ gia đình có con nhỏ ít có khả năng tham gia vào công việc được trả lương. Việc tiếp cận thị trường cũng cho thấy sự khác biệt về mức độ đóng góp tiền lương của phụ nữ đã kết hôn so với chồng của họ, cho thấy rằng việc cải thiện tiếp cận thị trường giúp phụ nữ tiếp cận công việc được trả lương nhiều hơn, điều này có thể giúp thu hẹp khoảng cách giới trong việc tham gia vào công việc được trả lương.

Mối quan hệ tích cực giữa tiếp cận thị trường và tham gia công việc hưởng lương ở Việt Nam dường như bị ảnh hưởng nhiều hơn bởi tác động của tiếp cận thị trường tới cơ hội công việc hơn là mức độ tích hợp của thị trường thực phẩm như giả thuyết mô hình giá wedge hypothesis. Giả thuyết giá wedge hypothesis cho rằng do thị trường thực phẩm tích hợp kém, các hộ gia đình ở vùng sâu vùng xa sẽ không thích tham gia vào các công việc hưởng lương phi nông nghiệp cho đến khi nhu cầu sinh hoạt của họ được đáp ứng, do đó, những người tiêu dùng lương thực sẽ dành thời gian lao động ít hơn cho việc làm hưởng lương phi nông nghiệp so với các hộ gia đình đã đảm bảo nhu cầu sinh hoạt. Trên thực tế, bằng chứng ở Việt Nam cho thấy điều ngược lại. Chúng tôi so sánh tỷ lệ người tiêu dùng lương thực dựa trên số lượng thành viên hộ gia đình làm công việc phi nông nghiệp dựa trên dữ liệu VHLSS 2016, theo đó cho thấy tỷ lệ người mua lương thực cao hơn ở những hộ gia đình có nhiều người làm công việc phi nông nghiệp tại các xã vùng cao hẻo lánh. Kết quả tương tự cũng diễn ra ở

các xã miền núi đồng bằng (hình 4.15), trái ngược với quan niệm rằng thị trường lương thực phân tán cản trở người làm nông nghiệp ở vùng sâu vùng xa. Mô hình cho thấy rằng nhu cầu tiên quyết trong việc đáp ứng nhu cầu sinh hoạt không cản trở các hộ gia đình tìm kiếm việc làm phi nông nghiệp. Tuy nhiên, số lượng ít các cơ hội như vậy là yếu tố hạn chế tạo ra thu nhập phi nông nghiệp của hộ gia đình.

» HÌNH 4.15. So sánh người mua lương thực theo số lượng thành viên hộ gia đình phi nông nghiệp và loại



Ghi chú: Số lượng thành viên hộ gia đình rời khỏi trang trại được sử dụng thay thế cho các thành viên hộ gia đình để trình bày. Mô hình là giống nhau về chất khi ước tính bằng cách sử dụng tỷ lệ các thành viên trong gia đình làm việc ngoài trang trại.

Tuy nhiên, việc tiếp cận thị trường đường như ảnh hưởng đến việc giao đất trong nông nghiệp theo hướng có lợi cho sản xuất lương thực. Ước tính các yếu tố quyết định lựa chọn sử dụng đất ở Việt Nam (Ngân hàng Thế giới 2019) cho thấy các hộ gia đình ở xa có xu hướng sử dụng tỷ lệ đất cao hơn để trồng lúa và ngô so với cây lâu năm hoặc cây công nghiệp, ngay cả ở những vùng đất thích hợp hơn cho cây lâu năm và công nghiệp. Các hộ gia đình cách khoảng 15 km (tương đương với hai độ lệch chuẩn) từ đường giao thông tuyến xã sử dụng được trong mọi thời tiết dành ít hơn 16% đất đai của họ cho sản xuất cây công nghiệp so với trung bình quốc gia. So sánh tỷ lệ trồng của cây lâu năm và công nghiệp đối với giá gạo tương đối cũng thấp. Kết quả này cho thấy rằng trong khi các hộ gia đình muốn đa dạng hóa công việc kiếm sống của họ vào các hoạt động phi nông nghiệp, các hoạt động nông nghiệp của họ sẽ được ưu tiên theo hướng sản xuất lương thực khi các hộ gia đình bị cô lập. Kết quả là một trạng thái cân bằng về công việc kiếm sống ở mức độ thấp, thiên về lúa gạo và ngũ cốc không phù hợp với sự chuyển đổi sản xuất sang cây trồng lâu năm có giá trị cao hơn và phù hợp hơn về mặt nông học.

Tiếp cận thị trường và chênh lệch tiền lương

Mối tương quan tỷ lệ thuận giữa tiếp cận thị trường và chênh lệch tiền lương về mặt không gian ở Việt Nam phù hợp với giả thuyết rằng chi phí vận chuyển thấp hơn ở các công ty đóng tại các địa điểm có khả năng tiếp cận thị trường cao hơn, trả chi phí vận tải thấp hơn thì cho phép các công ty đó trả lương cao hơn. Nhưng có những cơ chế thay thế tiềm năng khác dựa vào kinh tế học tích tụ để giải thích tác động của việc tiếp cận thị trường đối với tiền lương.

Điều này bao gồm (a) chi phí sinh hoạt dự kiến cao trong các trung tâm tích tụ khiến các công ty tăng lương danh nghĩa (Dekle và Eaton 2002), (b) tăng lợi nhuận cho các công ty do hiệu ứng lan tỏa giữa các công ty hoặc lan tỏa kiến thức (trong nguồn nhân lực), (c) sắp xếp kỹ năng hoặc các nguồn lực khác ngoài con người (Hanson 2003; Combes, Duranton, và Gobillon 2008). Để tách biệt tác động của tiếp cận thị trường thông qua cơ chế chi phí vận chuyển ở Việt Nam, phân tích chênh lệch theo không gian của tiền lương mỗi giờ có tính đến các yếu tố kỹ năng, mật độ dân số địa phương, chi phí sinh hoạt, nghề nghiệp, ngành nghề và loại hình sở hữu doanh nghiệp.

Ước tính thực nghiệm từ phân tích như vậy cho thấy mối tương quan tích cực giữa tiếp cận thị trường và chênh lệch tiền lương nhân công ở Việt Nam, nhưng chủ yếu là cho lao động doanh nghiệp nước ngoài. Sự gia tăng độ lệch chuẩn trong tiếp cận thị trường có liên quan đến mức lương theo giờ cao hơn 11,5%, sau khi xem xét đến yếu tố giáo dục cá nhân và kinh nghiệm cũng như đặc điểm công việc – nghề nghiệp, ngành và hiệu ứng cố định của tỉnh. Tuy nhiên, ước tính mức tăng cho nhân viên trong khu vực tư nhân trong nước không cao bằng, mức tăng lương ước tính khoảng 3% (cho một độ lệch chuẩn trong tiếp cận thị trường) nếu không tính đến các tác động cố định của tỉnh, và cũng không tăng trong trường hợp có xem xét các hiệu ứng cố định của tỉnh. Tuy nhiên, lao động của khu vực công (bao gồm cả các doanh nghiệp nhà nước) được trả lương cao hơn khi làm việc tại các địa điểm có khả năng tiếp cận thị trường kém, phù hợp với các khoản phụ cấp bổ sung cho công chức viên chức ở các khu vực khó tiếp cận. Do đó, tiếp cận thị trường chủ yếu ảnh hưởng đến chênh lệch tiền lương trong khu vực đầu tư nước ngoài.

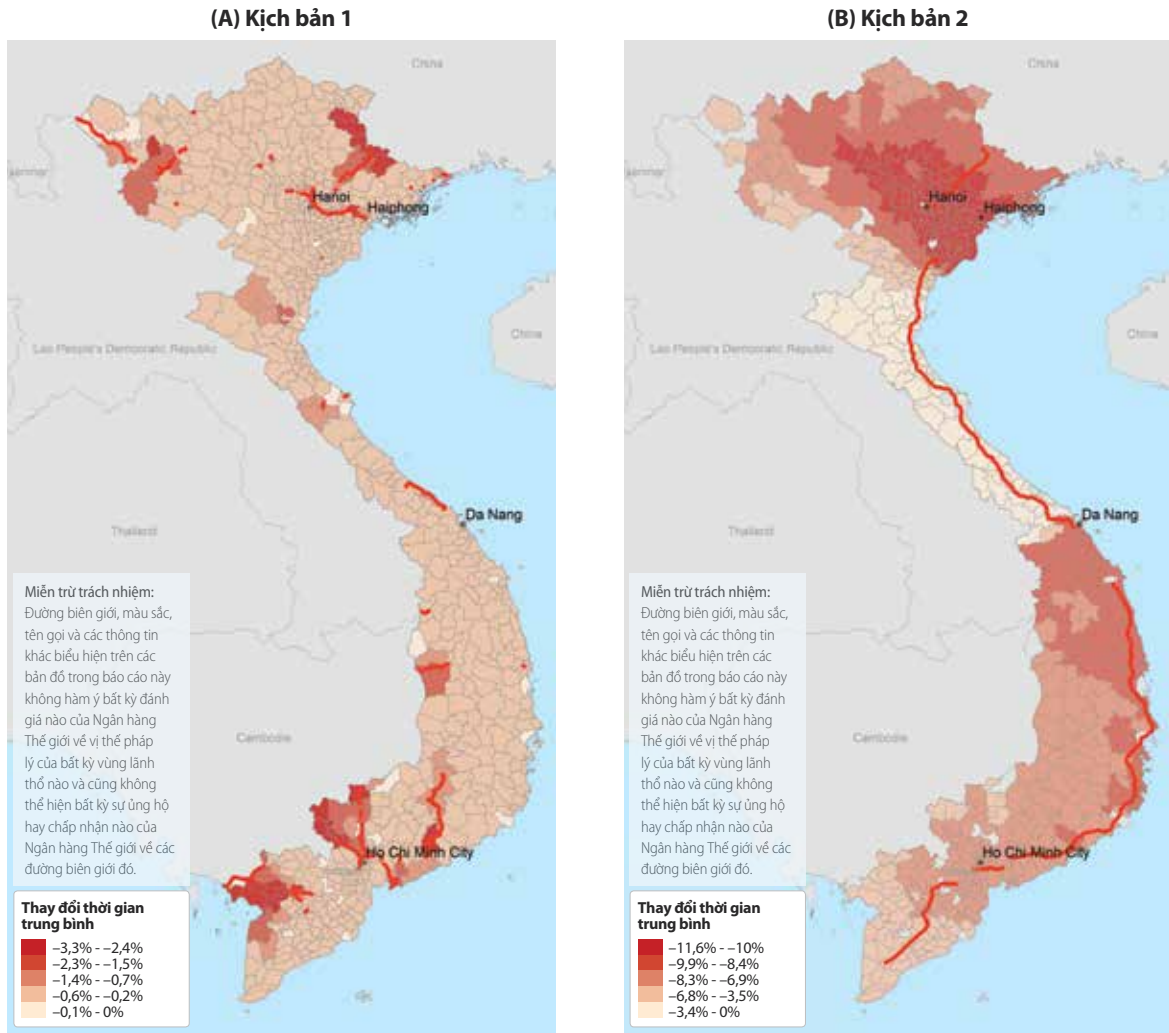
Bằng chứng cho thấy các cơ chế khác liên quan đến tích tụ chiếm sự thay đổi đáng kể trong tiền lương. Tác động của việc tiếp cận thị trường đối với tiền lương của khu vực tư nhân trong nước là không đáng kể khi tính đến các yếu tố tác động cố định của tỉnh, cho thấy rằng các yếu tố tài sản phi nhân loại (ví dụ như trình độ học vấn hoặc giá trị nhà ở) góp phần vào sự thay đổi không gian của tiền lương. Tầm quan trọng của tỷ lệ lao động có trình độ trung học chỉ ra ảnh hưởng của việc sắp xếp các kỹ năng; tầm quan trọng của giá trị nhà ở trung bình trên một mét vuông phù hợp với giả định của Dekle và Eaton (1999) rằng chi phí sinh hoạt cao trong các trung tâm tích tụ khiến các công ty phải trả mức lương danh nghĩa cao hơn. Các cơ chế khác liên quan đến tích tụ dường như giải thích nhiều hơn về sự thay đổi của tiền lương trong khu vực khi tính đến ảnh hưởng của tỉnh, nghề nghiệp và ngành kinh tế.

Ước tính tác động của phúc lợi đối với đầu tư kết nối

Dự kiến sự gia tăng phúc lợi là bao nhiêu trong chiến lược đầu tư của Chính phủ?

Để hỗ trợ cho việc ra quyết định dựa trên thông tin đầy đủ, chúng tôi đã mô phỏng tác động của hai chương trình ưu tiên cao của chiến lược đầu tư của Chính phủ trong lĩnh vực giao thông: (a) Kịch bản 1 – cải tạo và nâng cấp hệ thống quốc lộ tập trung vào kết nối với cửa khẩu, đó là dựa trên Quyết định số 356/QĐ-TTg của Thủ tướng ban hành năm 2013 và (b) Kịch bản 2 – hoàn thành đường cao tốc Bắc-Nam từ biên giới phía bắc giáp Trung Quốc đến mũi phía nam Việt Nam (Cà Mau). Kết quả phân tích cho thấy cả hai kịch bản đầu tư trong tương lai sẽ mang lại những cải thiện đáng chú ý về thời gian di chuyển trung bình giữa các quận huyện, như được mô tả trong hình 4.16.

» HÌNH 4.16. Mô phỏng thay đổi thời gian di chuyển của các kịch bản về đầu tư giao thông trong tương lai



Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới, dựa trên dữ liệu do các nguồn của Chính phủ Việt Nam cung cấp.
 Lưu ý: Đường màu đỏ tương ứng với các đoạn được phục hồi của mạng lưới giao thông.

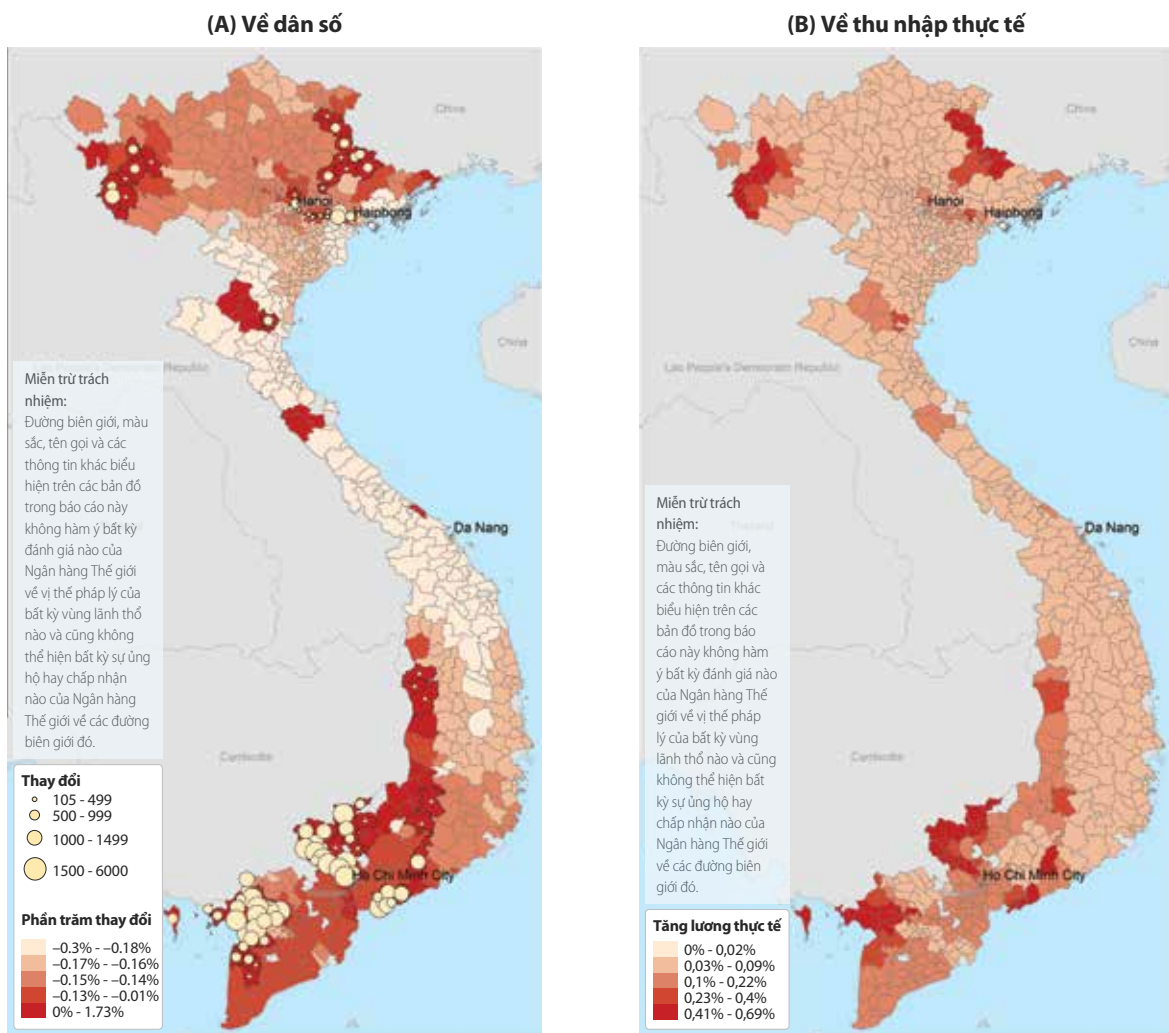
Phân tích cho thấy các khoản đầu tư vào giao thông trong tương lai sẽ cải thiện phúc lợi của tất cả các quận huyện và tăng thu nhập quốc dân bằng cách giảm chi phí vận chuyển. Kết quả phân tích được tóm tắt trong bảng 4.4. Do các khoản đầu tư trong tương lai theo Kịch bản 1, thu nhập quốc dân ước tính tăng 0,13%, với tốc độ tăng trưởng ở cấp huyện dao động từ 0,02% (huyện Cô Tô, tỉnh Quảng Ninh) đến 0,64% (Thành phố Vũng Tàu, tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu). Theo kịch bản 2, mức tăng thu nhập quốc dân sẽ lớn hơn trong Kịch bản 1, ở mức 0,65%, do chi phí vận chuyển giảm mạnh hơn. Sự khác biệt về tốc độ tăng thu nhập ở cấp huyện sẽ lớn hơn theo kịch bản này: tốc độ tăng trưởng thấp nhất sẽ ở mức 0,11% (huyện Cô Tô, tỉnh Quảng Ninh) và cao nhất sẽ là 1,2% (huyện Đại Lộc, tỉnh Quảng Nam).

» BẢNG 4.4. Lợi ích quốc gia và hiệu ứng khác biệt về không gian

	Thay đổi giữa 2009-17	Kịch bản (1)	Kịch bản (2)
Tăng trưởng thu nhập thực tế quốc gia	6,7%	0,13%	0,65%
Tốc độ tăng trưởng cấp huyện thấp nhất	1,1%	0,02%	0,11%
Tốc độ tăng trưởng cấp huyện cao nhất	14,5%	0,64%	1,17%

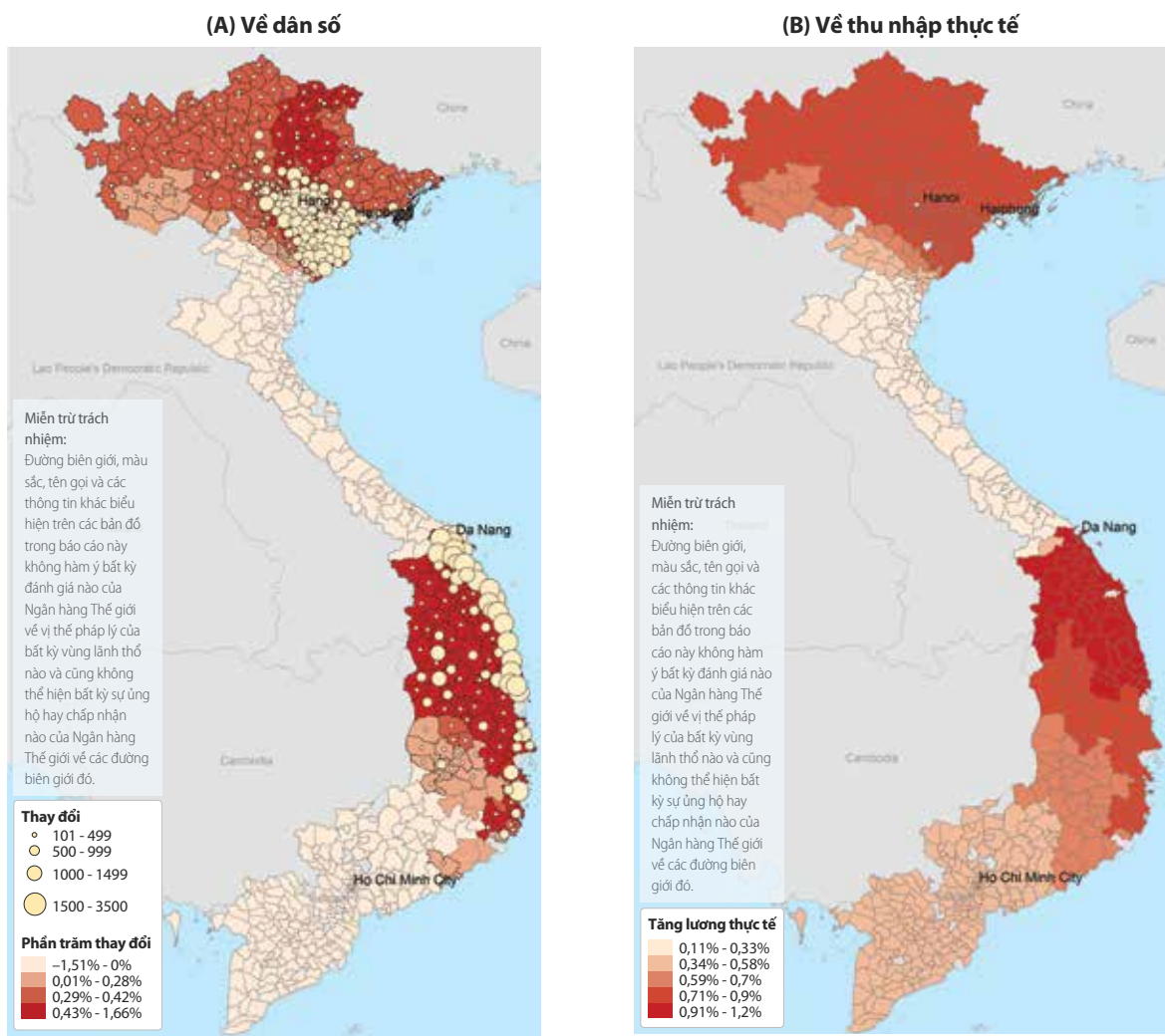
Cải thiện giao thông từ Kịch bản 1 sẽ có lợi cho các quận huyện phía bắc và phía nam, với sự tăng trưởng dân số và thu nhập thực tế ở các huyện có mức giảm chi phí vận chuyển lớn nhất. Nhìn chung, kịch bản này có xu hướng mang lại lợi ích cho các địa phương giàu có và đông dân hơn nhưng ít tập trung ở trong nước (hình 4.17). Các khu vực giàu có sẽ trở nên cạnh tranh hơn và thu hút nhiều lao động hơn. Giữ nguyên dân số quốc gia, một vài quận huyện quanh Hà Nội, TP.HCM và ở một số khu vực ngoại thành trở nên hấp dẫn hơn đối với người lao động. Ở phía bắc, các khoản đầu tư vào giao thông này sẽ có lợi cho hành lang Hà Nội-Hải Phòng. Có một vài huyện dọc biên giới sẽ được hưởng lợi từ việc giảm chi phí vận chuyển lớn nhất và do đó trở nên hấp dẫn hơn đối với người lao động.

» HÌNH 4.17. Mô phỏng đầu tư vào giao thông trong tương lai – Kịch bản 1



Cải thiện giao thông từ Kịch bản 2 sẽ có lợi cho phần lớn các tỉnh phía bắc của đất nước bao gồm Hà Nội và các tỉnh phía bắc, các khu vực ven biển giữa Đà Nẵng và Thành phố Hồ Chí Minh cũng như một số huyện ở Tây Nguyên. Nhìn chung, các khoản đầu tư theo Kịch bản 2 sẽ có lợi cho các địa phương nghèo hơn và ít dân cư hơn, nhưng tập trung ở trung tâm của cả nước (hình 4.18). Dân số và thu nhập thực tế sẽ tăng ở các huyện với mức giảm lớn nhất trong chi phí vận chuyển. Các huyện phía bắc cũng như các quận trung tâm phía nam Đà Nẵng có mức tăng lương lớn nhất. Giữ nguyên dân số quốc gia, khu vực giữa Hà Nội và các huyện ven biển miền trung sẽ trở nên hấp dẫn hơn đối với người lao động. Không giống như trong Kịch bản 1, đầu tư giao thông trong kịch bản 2 không mang lại lợi ích cho các quận huyện phía Nam.

» HÌNH 4.18. **Mô phỏng đầu tư vào giao thông trong tương lai – Kịch bản 2**



Liệu chúng ta mong đợi gia tăng thu nhập ở mức nào nhờ vào sự cải thiện kết nối tới các cơ hội thương mại quốc tế?

Trong khi các hiệu ứng kinh tế từ hội nhập trong nước phụ thuộc vào việc tiếp cận các địa điểm trong nước khác, thì các hiệu ứng không gian từ hội nhập quốc tế phụ thuộc vào chi phí vận chuyển đến các cửa ngõ chính. Tại Việt Nam, như đã thảo luận trong Mục 2 “Cụm kinh tế và vấn đề phát triển hành lang”, hàng hóa giao dịch chủ yếu được vận chuyển qua cảng biển và sân bay tại Hà Nội và TP.HCM, với chưa đến 5% tổng số giao dịch đi qua biên giới đất liền. Dựa trên dòng chảy thương mại năm 2016, các cửa ngõ chính được xác định để phân tích là sân bay Nội Bài, cảng biển Hải Phòng, sân bay Tân Sơn Nhất, cửa khẩu Hữu Nghị - Lạng Sơn (biên giới đất liền), cảng biển Vũng Tàu, cảng biển Tiên Sa và Cái Lân. Hai cửa khẩu đường bộ dọc theo các tuyến đường bộ hướng tới Côn Minh và Nam Kinh ở Trung Quốc.

Hội nhập tốt hơn với các thị trường toàn cầu thông qua việc giảm chi phí vận chuyển, vượt tầm cửa khẩu làm tăng thu nhập và phúc lợi thông qua chi phí tiếp cận nhập khẩu thấp hơn và xuất khẩu cạnh tranh hơn. Trong giai đoạn 2009-2017, chi phí vận chuyển để đến một cửa ngõ quốc tế đã giảm đáng kể, với lợi ích kinh tế từ những thay đổi đó. Kết quả từ mô hình cân bằng chung để đánh giá các yếu tố ảnh hưởng đến chi phí vận chuyển (xem Phụ lục A về phương pháp luận) quy định rằng giữ nguyên tất cả các yếu tố khác, thu nhập sẽ thấp hơn 2,43% do hội nhập quốc tế ít hơn, nếu mạng lưới giao thông không thay đổi giữa năm 2009 và 2017 (bảng 4.5). Phúc lợi quốc gia, bao gồm các lợi ích khác ngoài thu nhập, cũng sẽ thấp hơn 3%. Các khoản đầu tư trong quá khứ trong giai đoạn 2009-2017 được ước tính đã làm giảm bất bình đẳng thu nhập thực tế theo không gian và giúp cho lợi ích hội nhập quốc tế lan rộng trên toàn lãnh thổ; các tác động lớn hơn khi giả định không có rào cản đối với di chuyển lao động.

» BẢNG 4.5. Tác động của cải thiện kết nối trong giai đoạn 2009-2017

Tác động	Có rào cản đối với dịch chuyển lao động	Không rào cản đối với dịch chuyển lao động
Thay đổi thu nhập quốc dân	+2.43%	+2.67%
Thay đổi bất bình đẳng phúc lợi không gian	-1.3%	-8.4%

Đầu tư theo kịch bản 1, thông qua cải thiện kết nối ở các địa phương xa trung tâm và gần cửa khẩu, sẽ mở rộng cơ hội thương mại quốc tế và do đó cải thiện thu nhập quốc dân trong khi giảm bất bình đẳng theo chiều không gian. Sự gia tăng được ước tính là 0,2 phần trăm đối với nền kinh tế nơi mà lao động trong nước không di chuyển; mức tăng sẽ thấp hơn dưới 0,1 phần trăm khi giả định không có ràng buộc nào đối với di chuyển lao động trong nước, vì mức tăng tương đối mà kết nối sẽ mang lại thấp hơn do sự dịch chuyển trong thị trường lao động trong nước. Các khoản đầu tư trong Kịch bản 1 sẽ làm giảm bất bình đẳng về không gian đối với phúc lợi, tức là, hỗ trợ tính toàn diện, bao gồm cả trường hợp có hoặc không có sự dịch chuyển trong thị trường lao động; mức giảm sẽ cao hơn nếu không có rào cản đối với di chuyển lao động (bảng 4.6).

» BẢNG 4.6. Tác động của cải thiện kết nối trong tương lai – Kịch bản 1

Tác động	Có rào cản đối với dịch chuyển lao động	Không rào cản đối với dịch chuyển lao động
Thay đổi thu nhập quốc dân	+0.20%	+0.06%
Thay đổi bất bình đẳng phúc lợi không gian	-0.3%	-8.0%

So với các khoản đầu tư xung quanh các điểm cửa khẩu biên giới, đầu tư vào Đường cao tốc Bắc-Nam mang lại lợi ích quốc gia lớn hơn từ kết nối trong nước nhưng lợi nhuận nhỏ hơn từ hội nhập quốc tế tốt hơn. Thu nhập dự kiến sẽ tăng 0,12% từ các khoản đầu tư theo kịch bản 2 (bảng 4.7). Tuy nhiên, các khoản đầu tư vào Đường cao tốc Bắc-Nam trở nên lớn hơn nhiều khi người lao động có thể dễ dàng di chuyển đến các khu vực hấp dẫn hơn. Chi phí di chuyển cao sẽ cản trở người lao động đi đến các địa điểm có lợi nhất từ việc tiếp cận tốt hơn với các cửa ngõ quốc tế và thị trường toàn cầu. Lợi nhuận từ đầu tư giao thông trong thập kỷ qua sẽ lớn hơn nếu lao động dịch chuyển tới các vùng thuận lợi.

Theo kịch bản 2, đầu tư vào các hành lang kinh tế lớn kết nối các thành phố đã được thiết lập sẽ làm giảm đi sự bất bình đẳng theo không gian, nếu người lao động không thể di dời tự do, như trong bảng 4.7. Lợi ích của việc kết nối tốt hơn với thị trường toàn cầu sẽ chủ yếu sẽ do các địa phương dọc theo hành lang thụ hưởng. Tuy nhiên, bằng cách loại bỏ các rào cản đối với di chuyển lao động, các khoản đầu tư tập trung vào các hành lang kinh tế chính có thể làm giảm bất bình đẳng theo không gian, góp phần vào sự tăng trưởng toàn diện.

» BẢNG 4.7. Tác động của cải thiện kết nối trong tương lai – Kịch bản 2

Tác động	Có rào cản đối với dịch chuyển lao động	Không rào cản đối với dịch chuyển lao động
Thay đổi thu nhập quốc dân	+0.12%	+0.39%
Thay đổi bất bình đẳng phúc lợi không gian	+6.0%	-10.1%

Tóm lại, những cải thiện về kết nối sẽ tạo ra những tác động tích cực đến thu nhập, nhưng tác động của chúng đối với sự bất bình đẳng theo không gian sẽ phụ thuộc vào mức độ rào cản đối với dịch chuyển lao động. Điều này áp dụng cho cả đầu tư thực tế vào giao thông và kịch bản tương lai của hình thức đầu tư rất khác nhau – phân tán, tập trung vào vùng sâu vùng xa so với tập trung dọc theo hành lang kinh tế chính.

TÓM TẮT CHƯƠNG

- Có sự khác biệt lớn về không gian trong nhiều khía cạnh của kết quả nền kinh tế ở Việt Nam. Các khu vực mật độ lớn hơn trùng với kết quả kinh tế lớn hơn như GDP, việc làm, tiền lương, thu nhập và phúc lợi tổng thể.
- Bằng cách phân tích mạng lưới giao thông giữa hai mốc thời gian, trong năm 2009 và 2017, mức độ cải thiện kết nối ở cấp xã được đo bằng thời gian di chuyển đến thành phố lớn gần nhất và cửa ngõ quốc tế gần nhất, cũng như thời gian di chuyển trung bình đến tất cả các trung tâm

huyện khác. Thời gian đi lại đã được cải thiện đáng kể trong tất cả các hình thức di chuyển trong giai đoạn này.

- Chỉ số tiếp cận thị trường, một chỉ số tổng hợp nắm bắt mật độ kinh tế và khoảng cách kinh tế, bằng cách tổng hợp dân số từ một xã đến tất cả các xã khác trong cả nước, được tính toán bởi chi phí thương mại giữa chúng, được phát triển cho cả nước trong hai thời điểm.
- Phân tích chỉ ra một sự cải thiện lớn nhưng không đồng đều về chỉ số tiếp cận thị trường trên cả nước, chủ yếu là do cải thiện giao thông thay vì tăng dân số.
- Một phân tích kinh tế chặt chẽ được thực hiện để thiết lập mối quan hệ giữa kết nối và kết quả kinh tế, bằng cách so sánh chỉ số tiếp cận thị trường và dữ liệu điều tra kinh tế xã hội khác ở cấp xã trong giai đoạn 2009-2017 và các mô hình cân bằng chung để ước tính hiệu quả phúc lợi chung.
- Sự thay đổi không gian trong phúc lợi và nghèo đói của hộ gia đình ở Việt Nam chủ yếu được giải thích bởi thu nhập hạn chế được tạo ra từ việc làm phi nông nghiệp ở các khu vực tụt hậu. Chủ yếu là xa xôi hẻo lánh và dân cư thưa thớt, các nền kinh tế địa phương ở các khu vực tụt hậu của Việt Nam chủ yếu phụ thuộc vào nhu cầu bên ngoài để tạo tăng trưởng và mở rộng tiếp cận việc làm, do đó tiếp cận thị trường là rất quan trọng để cải thiện cơ hội kinh tế ở các khu vực tụt hậu.
- Ước tính cho thấy việc cải thiện khả năng tiếp cận thị trường giúp giảm thiểu nhược điểm của hẻo lánh và mật độ thấp ở các khu vực tụt hậu Việt Nam. Ở các xã miền núi cao, xác suất mất việc làm nông nghiệp gần gấp đôi đối với cả các xã có mật độ dân số thấp nhất và trung bình, vì khả năng tiếp cận thị trường cải thiện từ ít hơn một độ lệch chuẩn dưới trung bình, trong độ lệch chuẩn trên trung bình. Sự khác biệt về tiếp cận thị trường chiếm 22% sự khác biệt quan sát được trong công việc lương phi nông nghiệp giữa các dân tộc thiểu số và kinh và hoa, và 29% sự khác biệt trong tiếp cận giữa các xã vùng đồng bằng.
- Ở mức độ hạn chế, việc tiếp cận thị trường được cải thiện cũng ảnh hưởng tích cực đến tiền lương, mặc dù các cơ chế khác liên quan đến vấn đề tích tụ nhiều hơn trong vấn đề này. Cải thiện tiếp cận thị trường cũng liên quan tích cực với các hộ gia đình phân bổ nhiều đất nông nghiệp của họ cho các loại cây trồng khác ngoài ngũ cốc phù hợp hơn với đất của họ. Tiếp cận thị trường tốt hơn cũng giúp phụ nữ có chồng tiếp cận đến công việc được trả lương nhiều hơn so với chồng họ, điều này có thể giúp thu hẹp khoảng cách giới trong việc tham gia vào công việc được trả lương.
- Các kịch bản đầu tư giao thông trong tương lai đã được mô hình hóa cho các tác động có thể có của chúng đối với tăng thu nhập và phúc lợi, dựa trên các kế hoạch đã được Chính phủ công bố, cụ thể là trên Đường cao tốc Bắc Nam và cải tạo và nâng cấp mạng lưới quốc lộ.
- Phân tích cho thấy những khoản đầu tư trong tương lai này sẽ làm tăng phúc lợi và thu nhập ở tất cả các xã nhưng theo cách thức không đồng đều. Cả hai kịch bản dự kiến sẽ làm giảm bất bình đẳng thu nhập, nhưng chỉ khi không có rào cản đối với dịch chuyển lao động trong nước. Nếu không, sự bất bình đẳng sẽ xấu đi hoặc giữ nguyên mức cũ.

GHI CHÚ

1. Với mục đích phân tích, các thành phố chính bao gồm năm thành phố đông dân nhất: Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Cần Thơ và Đà Nẵng. Các cửa ngõ quốc tế chính bao gồm các cảng biển chính (cụm cảng biển TP.HCM, cảng biển Hải Phòng, cảng Vũng Tàu, cảng biển Tiên Sa), hai sân bay chính (sân bay Nội Bài ở Hà Nội và sân bay Tân Sơn Nhất ở TP.HCM) và biên giới đất liền tại Hữu Nghi ở tỉnh Lạng Sơn, hướng về Trung Quốc.
2. Kết quả đầu ra và tiền lương của người khác được sử dụng thay thế cho nhau trong phần này; mặc dù tiền lương chỉ là một phần của tổng thu nhập, do thiếu dữ liệu, phân tích ở đây tập trung vào tiền lương.
3. Nd được đưa ra theo ước tính dân số cho từng xã trong năm 2010 và 2015 bằng cách sử dụng tệp raster GP GPvuv từ ước tính dân số của Liên Hợp Quốc. Độ co giãn thương mại bằng 8, sau Eaton và Kortum 2002.
4. Thời gian tối ưu được tính bằng công cụ phân tích mạng ArcGIS. ArcGIS tìm kiếm mạng lưới giao thông đầy đủ và tìm ra con đường nhanh nhất giữa hai trung tâm dân số. Để biết thêm thông tin về ArcGIS, có thể truy cập <https://www.arcgis.com/>.
5. Đường cao tốc Cầu Giẽ - Ninh Bình (phía Nam Hà Nội) được hoàn thành vào năm 2012, đường cao tốc Nội Bài – Lào Cai (phía bắc Hà Nội) hoàn thành năm 2014, và đường cao tốc Long Thành – Dầu Giây (TP.HCM) năm 2015.
6. Phương pháp này sử dụng phân tách Oaxaca-Blinder (Blinder 1973; Oaxaca 1973), một phương pháp phổ biến được áp dụng để nghiên cứu sự khác biệt về biến số kết quả giữa các nhóm, thường là kết quả thị trường lao động. Phương pháp này phân chia sự khác biệt về kết quả trung bình giữa hai nhóm thành một phần và được giải thích bởi sự khác biệt của nhóm về đặc điểm sở hữu, chẳng hạn như giáo dục hoặc kinh nghiệm làm việc và một phần còn lại không thể được tính bởi sự khác biệt trong các yếu tố quyết định kết quả. Phần không thể giải thích được của người Viking thường được sử dụng như một biện pháp phân biệt đối xử cũng như ảnh hưởng của sự khác biệt nhóm trong các biến không quan sát được

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Blinder, Alan S. 1973. "Phân biệt tiền lương: Giảm hình thức và ước tính cấu trúc." *Tạp chí nhân sự* 8 (4): 436–55. doi: 10.2307/144855.
- Combes, Pierre-Philippe, Gilles Duranton, và Laurent Gobillon. 2008. "Chênh lệch tiền lương theo không gian: Sắp xếp các vấn đề!" *Tạp chí kinh tế đô thị* 63 (2): 732–42. doi: 10.1016/j.jue.2007.04.004.
- Dang, Hai-Anh H., Masako Hiraga, và Cuong Viet Nguyen. 2019. *Chăm sóc trẻ em và việc làm bà mẹ: Bằng chứng từ Việt Nam*. Tài liệu nghiên cứu chính sách 8856. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới Group. <http://documents.worldbank.org/curated/en/739441558098304418/Childcare-and-Maternal-Employment-Evidence-from-Vietnam>.

- Dekle, Robert, và Jonathan Eaton. 1999. "Chồng chất và thuê đất: Bằng chứng từ các quận." *Tạp chí kinh tế đô thị* 46 (2): 200–14. doi: 10.1006/juec.1998.2118.
- Donaldson, Dave, và Richard Hornbeck. 2016. "Đường sắt và tăng trưởng kinh tế Mỹ: Một phương pháp 'tiếp cận thị trường'." *Tạp chí kinh tế hàng quý* 131 (2): 799–858. doi: 10.1093/qje/qjw002.
- Eaton, Jonathan, và Samuel Kortum. 2002. "Công nghệ, Địa lý và Thương mại." *Kinh tế lượng* 70 (5): 1741–79. doi: 10.1111/1468-0262.00352.
- Hanson, Gordon H. 2003. "Các công ty, công nhân và sự tập trung địa lý của hoạt động kinh tế." Trong *Cẩm nang kinh tế địa lý Oxford*, soạn thảo bởi Gordon L. Clark, Meric S. Gertler, và Maryann P. Feldman, 3–17. New York: TẠP TRÍ ĐẠI HỌC OXFORD. <https://www.worldcat.org/title/oxford-handbook-of-economic-geography/oclc/52144908>.
- Head, Keith, và Thierry Mayer. 2006. "Mức lương và việc làm của khu vực đối phó với tiềm năng thị trường tại EU." *Khoa học khu vực và kinh tế đô thị* 36 (5): 573–94. doi: 10.1016/j.regsciurbeco.2006.06.002.
- Hering, Laura, và Sandra Poncet. 2010. "Tiếp cận thị trường và tiền lương cá nhân: Bằng chứng từ Trung Quốc." *Tạp chí kinh tế và thống kê* 92 (1):145–59. doi: 10.1162/rest.2009.11418.
- Hoang, T. X., Cong S. Pham, và Mehmet A. Ulubaşoğlu. 2014. "Hoạt động phi nông nghiệp, chi tiêu hộ gia đình và xóa đói giảm nghèo ở nông thôn Việt Nam: 2002-2008." *Phát triển thế giới* 64 (tháng 12): 554–68. doi: 10.1016/j.worlddev.2014.06.027.
- Low, Allan. 1986. *Phát triển nông nghiệp ở Nam Phi: Lý thuyết hộ gia đình nông nghiệp và khủng hoảng lương thực*. London: James Currey. <https://www.worldcat.org/title/agricultural-development-in-southern-africa-farm-household-economics-and-the-food-crisis/oclc/882852292>.
- Newman, Carol, và Christina Kinghan. 2015. *Chuyển đổi kinh tế và đa dạng hóa sinh kế ở nông thôn Việt Nam*, Nghiên cứu đang thực hiện của WIDER 2015/064, Helsinki: UNU-WIDER. doi: 10.35188/UNU-WIDER/2015/953-4.
- Oaxaca, Ronald. 1973. "Sự khác biệt về mức lương giữa nam và nữ trong thị trường lao động thành thị." *Đánh giá kinh tế quốc tế* 14 (3): 693–709. doi: 10.2307/2525981.
- Redding, S. J., và A. J. Venables. 2003. "Hoạt động xuất khẩu Đông Nam Á: Tiếp cận thị trường bên ngoài và khả năng cung ứng nội bộ." *Tạp chí kinh tế Nhật bản và quốc tế* 17 (4): 404–41. doi: 10.1016/j.jjie.2003.09.002.
- Redding, S. J., và A. J. Venables. 2004. "Địa lý kinh tế và bất bình đẳng quốc tế." *Tạp chí kinh tế quốc tế* 62 (1): 53–82. doi: 10.1016/j.jinteco.2003.07.001.
- Ngân hàng thế giới. 2019. *Cơ hội tốt hơn cho tất cả: Báo cáo cập nhật thịnh vượng và chia sẻ thịnh vượng chung của Việt Nam*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới.



CHƯƠNG 5

Nâng cao

khả năng phục hồi

Jung Eun Oh, Xavier Espinet Alegre, và Raghav Pant

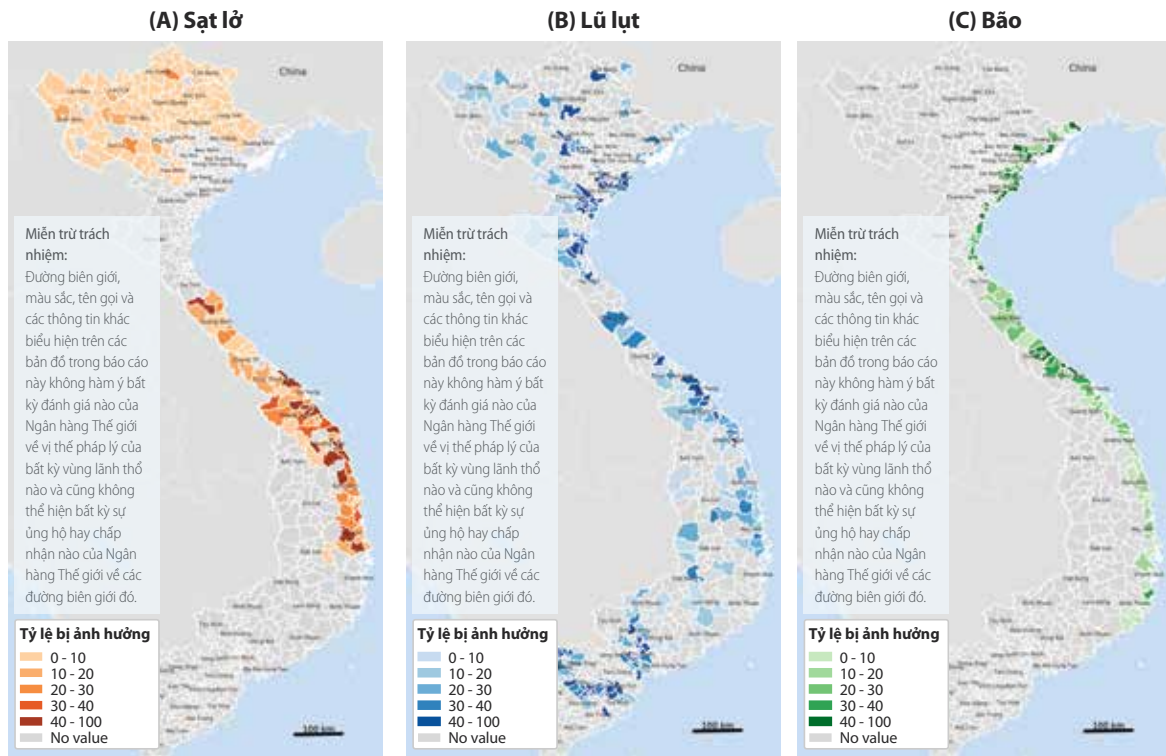
Việt Nam là một trong những quốc gia được dự đoán là sẽ bị ảnh hưởng nặng nề bởi biến đổi khí hậu và sự gia tăng thiên tai, dẫn đến hư hỏng kết cấu hạ tầng liên kết và các hoạt động kinh tế hiện có. Do đó, điều quan trọng là phải đảm bảo khả năng phục hồi của các kết nối chống lại rủi ro về khí hậu có thể xảy ra trong tương lai. Chương này phân tích về tình hình rủi ro ngày càng tăng, đồng thời xác định các khoản đầu tư và biện pháp để giải quyết các rủi ro.

Khả năng phục hồi và độ tin cậy của kết nối

Mạng lưới giao thông rộng khắp Việt Nam phải đối mặt với nhiều mối nguy hiểm khác nhau, bao gồm sạt lở, lũ lụt (sông), bão và lũ quét, trong đó cường độ và tần suất đang gia tăng do biến đổi khí hậu (hình 5.1). Việt Nam được xếp hạng cao như một điểm nóng thiên tai của hai hay nhiều hiểm họa phức hợp, với 60% diện tích đất liền và 71% dân số chịu rủi ro (Dilley và cộng sự 2005); điều này có thể dẫn đến thiệt hại tài sản trung bình hàng năm lên tới 1,5% GDP và tổn thất trong tiêu dùng lên tới 2% GDP (Hallegatte và cộng sự 2016). Những mối nguy hiểm cục bộ có thể trầm trọng hơn do biến đổi khí hậu. Có thể biến đổi khí hậu sẽ làm trầm trọng thêm các mối nguy hiểm cục bộ này, ngay cả sau khi phát hiện ra những điều không chắc chắn trong các dự báo về khí hậu toàn cầu bị đánh giá thấp (Bộ Tài nguyên và Môi trường 2009; Ngân hàng Thế giới 2011; Irish Aid 2017).

Xem xét các mô hình không gian có thể chịu ảnh hưởng đối với mạng lưới giao thông quan trọng trên toàn quốc mang đến những thông tin bổ sung. Một báo cáo gần đây của Ngân hàng Thế giới đã cho biết rằng khoảng 188km mạng lưới đường cao tốc quốc gia phải hứng chịu lũ quét cục bộ trong kịch bản không có biến đổi khí hậu, chủ yếu ảnh hưởng đến địa hình miền núi.¹ Các tác động được phân tích theo các kịch bản biến đổi khí hậu trong tương lai do Bộ Tài nguyên và Môi trường (MoNRE) phát triển, dựa trên các kịch bản Nồng độ khí nhà kính đại diện (RCP) 4.5 và 8.5 được quốc tế công nhận. Chiều dài sẽ tăng lên 197km vào năm 2025 và 222km vào năm 2050 theo kịch bản RCP 4.5; đến 211km vào năm 2025 và 235 km vào năm 2050² theo kịch bản Nồng độ khí nhà kính đại diện RCP 8.5. Khoảng 720 km đến 1.163 km mạng lưới đường bộ quốc gia bị ngập lụt cục bộ (độ sâu ngập hơn 1 mét) trong các kịch bản ngập lụt hiện nay; chiều dài mạng lưới đường sẽ tăng lên từ 786 km đến 1.180 km theo kịch bản RCP4.5 trong tương lai. Các ước tính tương tự áp dụng cho mạng lưới đường sắt, thường chạy song song với mạng lưới đường chính cho thấy sự thay đổi về giao thông trong biến đổi khí hậu (Oh và cộng sự 2019).

» HÌNH 5.1. Tỷ lệ mạng lưới đường bộ ở mỗi huyện của Việt Nam phải đối mặt với những nguy cơ cực đoan



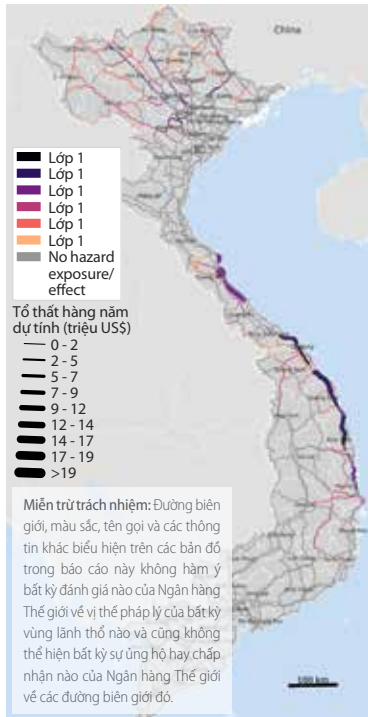
Nguồn: Oh và cộng sự 2019.

Các cảng biển, cảng hàng không và cảng sông lớn của Việt Nam cũng phải đối mặt với các nguy cơ tự nhiên tương tự và có nguy cơ bị gián đoạn dòng chảy lớn, với tần suất các hiện tượng cực đoan trở nên thường xuyên hơn do biến đổi khí hậu. Ví dụ, xác suất nguy cơ ngập lụt tối đa của khu cụm cảng biển TP.HCM tăng gấp năm lần, từ mức 0,04 (25 năm xảy ra 1 lần) hiện tại mà không thay đổi khí hậu đến 0,2 (5 năm xảy ra 1 lần) theo kịch bản RCP4.5 và RCP8.5. Xu hướng tương tự cho tất cả các cảng lớn bao gồm cảng Hải Phòng; tựu chung lại, điều này có thể làm gián đoạn 68.000-106.000 tấn hàng hóa mỗi ngày và sẽ dẫn đến thiệt hại kinh tế không nhỏ cho Việt Nam. Một số cảng đường thủy nội địa dễ bị ảnh hưởng bởi các mối nguy hại trong tương lai, bao gồm các cảng ở tỉnh An Giang, Hải Phòng, Thái Bình và Quảng Ninh và Thành phố Hồ Chí Minh; tổng số hàng hóa bị gián đoạn trong tình huống cực đoan có thể lên tới 25.000-55.000 tấn hàng hóa mỗi ngày.

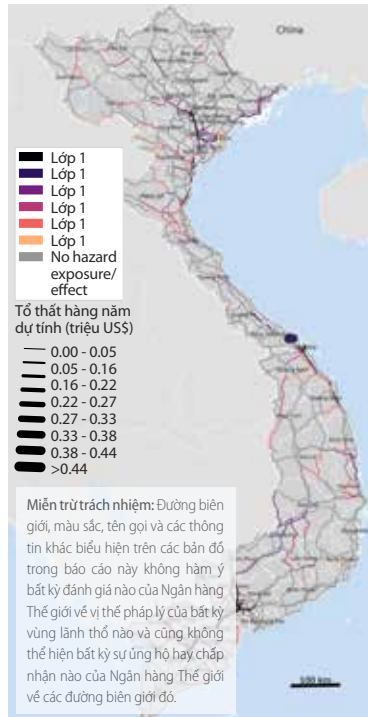
Tác động kinh tế tiềm ẩn do các mối nguy hại tự nhiên làm gián đoạn được tính toán là rất đáng kể, chiếm tỷ lệ tăng chi phí vận chuyển của việc định tuyến lại và giảm sản xuất do liên kết đầu vào của hàng hóa di chuyển trên liên kết vận chuyển bị ảnh hưởng. Thiệt hại kinh tế dự tính trong trường hợp có nhiều nguy cơ tự nhiên khác nhau có thể tính toán bằng công cụ phân tích không gian; ví dụ về mạng lưới đường được minh họa trong hình 5.2. Một số liên kết giao thông, có lưu lượng giao thông đáng kể nhưng có ít cơ hội định tuyến lại, được ước tính sẽ chịu thiệt hại kinh tế lên tới 20 triệu US\$. Phân tích cho thấy rủi ro dọc theo các đoạn đường quan trọng của cao tốc xuyên Việt QL1A chủ yếu là do lở đất và lũ lụt, trong khi lũ sông ảnh hưởng đến các liên kết quanh TP Hồ Chí Minh và Thừa Thiên Huế, và lũ quét ảnh hưởng đến một số tỉnh miền núi do các mối nguy hiểm tiềm ẩn chỉ tập trung quanh khu vực đó.

» HÌNH 5.2. **Tổn thất kinh tế dự tính dọc theo mạng lưới giao thông chính, do sự gián đoạn gây ra bởi các mối hiểm họa tự nhiên khác nhau**

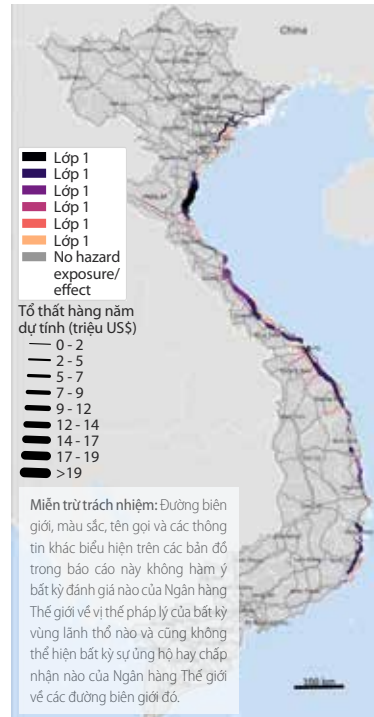
(A) Mạng lưới đường bộ, do sạt lở



(B) Mạng lưới đường bộ, do lũ sông



(C) Mạng lưới đường bộ, do bão



(D) Mạng lưới đường sắt, do sạt lở



(E) Mạng lưới đường sắt, do lũ



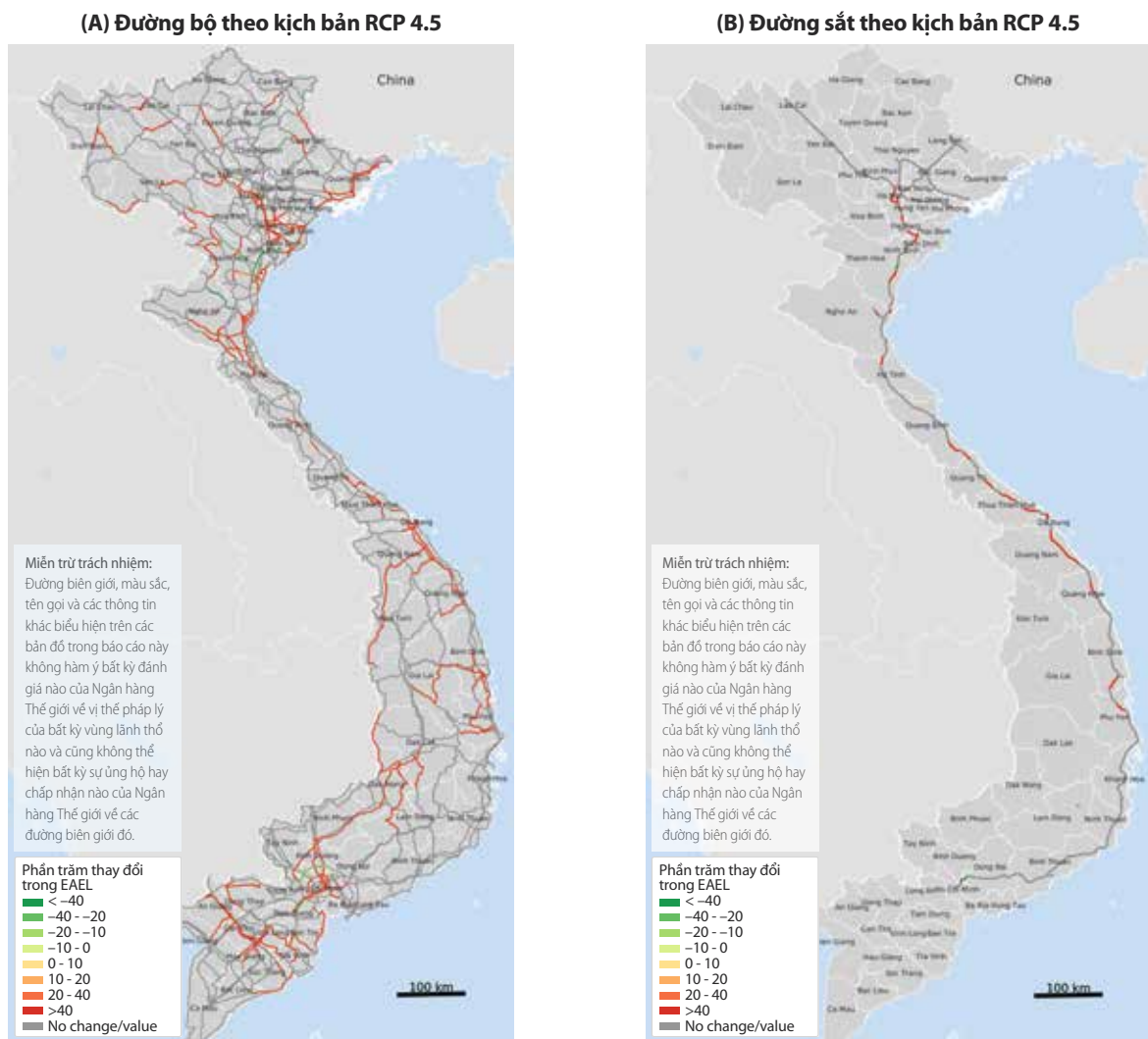
(F) Mạng lưới đường sắt, do bão



Nguồn: Oh và cộng sự 2019.

Thiệt hại dự tính sẽ tăng theo các kịch bản biến đổi khí hậu. Hình 5.3 thể hiện thiệt hại do lũ sông, tổn thất rủi ro tăng lên tối đa trên hầu hết các tuyến đường. Đối với phần lớn mạng lưới cả đường bộ lẫn đường sắt, rủi ro sẽ tăng hơn 40% trong kịch bản nguy cơ trong tương lai (RCP 4.5) vào năm 2030. Sự gia tăng thiệt hại này dẫn tới phải tính toán xây dựng khả năng phục hồi trong kết nối giao thông chống lại các nguy cơ đối với khí hậu trong tương lai.

» **HÌNH 5.3. Thay đổi về tổn thất tăng lên tối đa của mạng lưới giao thông vào năm 2030 theo kịch bản biến đổi khí hậu**



Nguồn: Oh và cộng sự 2019.

Rủi ro và tiêu chí dựa trên chiến lược thích ứng

Trước sự gia tăng cường độ và tần suất của các mối nguy hiểm tự nhiên, bắt buộc phải cải thiện khả năng phục hồi của mạng lưới giao thông như một chiến lược để hỗ trợ kết nối.

Chiến lược phục hồi hợp lý là kết hợp chặt chẽ giữa các ngành và bao gồm: (a) lập kế hoạch xây dựng kết cấu hạ tầng tốt dựa trên các hoạt động kinh tế và rủi ro, (b) các tiêu chuẩn kỹ thuật phù hợp tương xứng với mức độ rủi ro, (c) chất lượng xây dựng tốt và chủ động bảo trì tài sản và (d) khai thác và

quản lý bền vững môi trường tự nhiên, tài nguyên nước, hệ thống thoát nước để giảm thiểu tác động tiêu cực của chúng đối với môi trường.

Ngoài chiến lược phục hồi tổng quan ở trên, **đối với kết cấu hạ tầng đã xây dựng, điều quan trọng là phải xác định được khoản đầu tư nào là cần thiết để cải tạo, tái thiết hoặc các giải pháp kỹ thuật quan trọng để giảm thiểu rủi ro.** Trong nghiên cứu của Ngân hàng Thế giới (Oh và cộng sự 2019) đã đề cập ở trên, chi phí và lợi ích kinh tế cho các giải pháp kỹ thuật được lựa chọn thường được sử dụng ở Việt Nam, có khả năng chống chọi với các hư hại đối với kết cấu hạ tầng quan trọng, như xói mòn mặt đường hoặc dốc, hệ thống thoát nước hư hỏng (ví dụ, sập cầu và cống). So với các tiêu chuẩn và biểu phí hiện hành, một số giải pháp kỹ thuật cho kết cấu hạ tầng quan trọng của “bằng chứng khí hậu”, được ước tính chi phí cao gấp ba lần so với các lựa chọn thay thế, tùy thuộc vào cấu trúc, địa hình và tầm quan trọng của rủi ro (bảng 5.1).

» **BẢNG 5.1. Dự toán chi phí đầu tư tương ứng theo hạng đường và địa hình ở Việt Nam**

Loại đường	Địa hình	Chi phí đầu tư (US\$/km)
Cao tốc quốc gia: 2 làn, rộng 22.5 m	Đồng bằng	1.535.000
	Vùng núi	1.828.500
Đường liên huyện: 1 làn, rộng 6.5 m	Đồng bằng	808.000
	Vùng núi	1.439.000
Cầu	Đồng bằng & Vùng núi	10.179.000

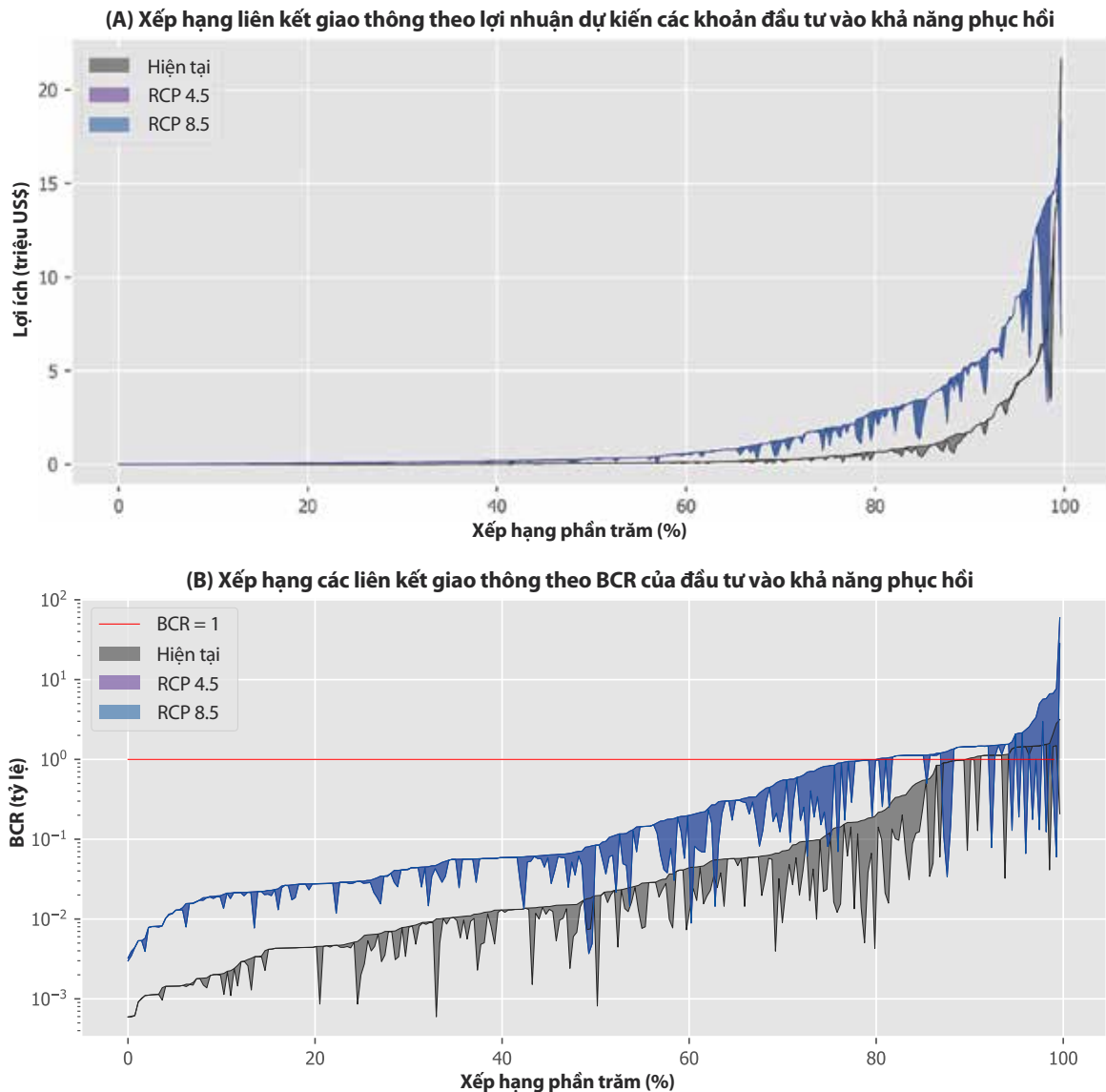
Nguồn: Oh và cộng sự 2019.

Ghi chú: Dự tính chi phí đối với một con đường điển hình của loại đường và loại địa hình.

Các khoản đầu tư này để nâng cấp/ hồi phục kết cấu hạ tầng hiện tại sẽ giúp tăng cường khả năng phục hồi và giúp tránh các tổn thất kinh tế ước tính ở trên. Lợi ích kinh tế của các khoản đầu tư này hầu hết là tổng chi phí phục hồi dự kiến hàng năm tránh được cho các tuyến đường liên kết riêng lẻ cũng như các tổn thất kinh tế hàng năm dự kiến tránh được (EAEL) từ sự gián đoạn của dòng vận tải hàng hóa do sự cố từ các tuyến đường riêng lẻ, qua giai đoạn phân tích. Kết quả cho thấy lợi ích lớn từ việc đầu tư vào xây dựng khả năng phục hồi, đặc biệt là dọc theo các đoạn đường cao tốc hướng về bờ biển phía đông. Tỷ suất lợi nhuận trên chi phí (BCR) sau đó có thể được tính toán cho tất cả các liên kết đường bộ đã xác định, so sánh chi phí đầu tư tương ứng và lợi ích kinh tế của chúng.

Phân tích trên cho thấy các thiết kế để có thể chống chịu khí hậu sẽ làm tăng chi phí xây dựng, tuy nhiên mức cao như vậy là chấp nhận được vì một phần của mạng lưới giao thông bị hư hỏng có thể gây ra tổn thất kinh tế cao do mức độ quan trọng của lưu thông thương mại, đồng thời không có nhiều phương án để định tuyến lại các tuyến vận tải. Dựa trên phân tích rủi ro được trình bày trong hình 5.2, các tỷ lệ lợi nhuận trên chi phí (BCRs) của tổng đầu tư vào giao thông để đối phó khí hậu đã được tính toán cho từng tuyến vận chuyển. Các kết quả cho thấy trong hình 5.4, rằng các khoản đầu tư để cải thiện khả năng phục hồi sẽ hợp lý về mặt kinh tế (nghĩa là, mang lại BCR lớn hơn 1) cho khoảng 20% mạng lưới giao thông, so với con số 10% nếu không xem xét đến các tác động trong tương lai của biến đổi khí hậu. Điều này chứng minh rằng cần thiết phải hoạch định các khoản đầu tư, dựa trên mức độ nghiêm trọng và rủi ro của các liên kết giao thông, để chống lại các mối nguy hại tự nhiên trong tương lai, làm tổn thất trầm trọng hơn do biến đổi khí hậu.

» HÌNH 5.4. Lợi ích và tỉ suất lợi nhuận trên chi phí BCR của các khoản đầu tư vào khả năng phục hồi vận tải

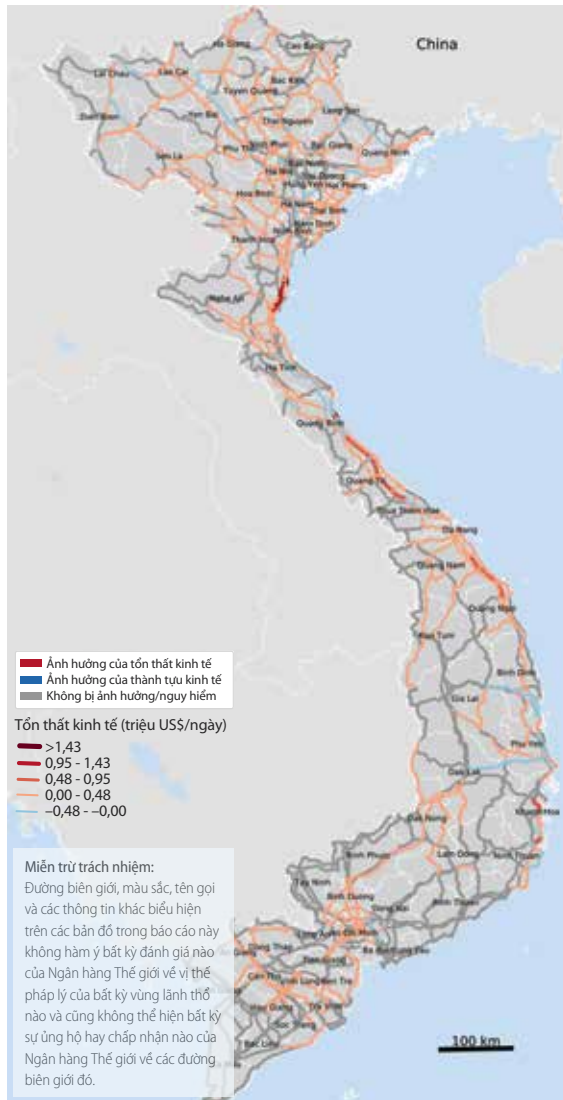


Nguồn: Oh và cộng sự 2019.

Vận tải đa phương thức như một chiến lược phục hồi

Hiện tại vận tải Việt Nam phụ thuộc rất nhiều vào vận tải đường bộ, chiếm 3/4 tổng khối lượng hàng hóa và khoảng một phần tư tổng số km; sự phụ thuộc lớn vào vận tải đường bộ sẽ làm cho tổn thất kinh tế không nhỏ trong trường hợp bị gián đoạn. Phân tích cho thấy việc chuyển đổi phương thức từ vận tải đường bộ sang vận tải đường thủy, như đường thủy nội địa và vận tải ven biển, sẽ thúc đẩy hiệu quả không chỉ do chi phí của phương thức vận tải đường thủy thấp hơn mà còn do khả năng phục hồi kết nối. Ngay cả việc thay đổi phương thức vận tải khoảng 10 phần trăm lưu lượng trên đường bộ sang vận chuyển ven biển có thể giảm được khoảng 20-25 phần trăm thiệt hại kinh tế – được thể hiện trong hình 5.5. Tuy nhiên, điều này sẽ làm tăng khối lượng trên vận tải đường thủy nội địa, có khả năng phải yêu cầu đầu tư bổ sung để hỗ trợ cho nhu cầu vận chuyển hàng hóa tăng cao (hình 5.6).

» HÌNH 5.5. Giảm tổn thất kinh tế ước tính theo kịch bản chuyển đổi phương thức vận tải



» HÌNH 5.6. Ước tính lượng hàng hóa hóa bổ sung trên giao thông đường thủy theo kịch bản chuyển đổi phương thức



Nguồn: Oh và cộng sự 2019.

Tuy nhiên, để đạt được dù chỉ 10 phần trăm chuyển đổi phương thức giao thông từ đường bộ sang đường thủy là một việc đầy thách thức. Điều này đòi hỏi nhiều nỗ lực phối hợp thông qua kế hoạch tốt, cải thiện kết nối đa phương thức và các ưu đãi như giá cả. Đặc biệt, các lỗ hổng quan trọng cần khắc phục để đạt được sự dịch chuyển phương thức: (a) thiếu tự động hóa trong vận tải đường thủy nội địa, (b) các cảng thủy nội địa kém phát triển và kém liên kết với khu dịch vụ nội địa và (c) tuyến vận chuyển ven biển trên tuyến đường bắc-nam, dọc theo đường bờ biển dài của Việt Nam bị hạn chế. Mỗi vấn đề được thảo luận chi tiết dưới đây:

Mạng lưới thủy nội địa của Việt Nam không được sử dụng đúng mức do nhiều chủ hàng ưu tiên cho tính linh hoạt của hình thức vận tải đường bộ từ điểm xếp hàng tới điểm giao hàng.

Điều này có thể cải thiện bằng cách quảng bá hình thức xà lan chở container, điều này sẽ mang lại sự linh hoạt hơn cho vận tải đường thủy nội địa và giúp cạnh tranh với vận tải đường bộ. Việc thiếu tự động hóa trong xếp hàng container dẫn đến vận tải đường thủy nội địa bị chi phối bởi các mặt hàng số lượng lớn, như than đá, vật liệu xây dựng, phân bón và xi măng. Các mặt hàng vận chuyển bằng đường bộ khác có khả năng đóng được vào container và vận chuyển bằng giao thông thủy nội địa. Gạo là ví dụ điển hình về mặt hàng có tiềm năng đóng container – hiện tại, chỉ có 4 phần trăm sản lượng lúa gạo ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long được đóng container. Trong số các lợi ích khác, container hóa mang lại hiệu quả bằng cách tạo điều kiện trung chuyển nhanh hơn. Các ví dụ thành công gần đây ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long cho thấy tiềm năng giảm chi phí vận tải thông qua việc container hóa và chuyển phương thức giao thông từ đường bộ sang vận tải đường thủy nội địa.³

Một liên kết quan trọng khác còn thiếu ở Việt Nam về kết nối đa phương giữa đường bộ và đường thủy nội địa là các cảng thủy nội được kết nối tốt và được trang bị tốt.

Như đã thảo luận trong Chương 1, nhiều cảng thủy hiện tại đã cũ, được trang bị sơ sài, hầu hết không có các cơ sở xử lý hàng container và kém kết nối với mạng lưới đường bộ. Điều này dẫn đến việc kết nối đa phương thức giữa đường bộ và đường thủy nội còn nhiều bất cập, điều này đã hạn chế việc sử dụng vận tải đường thủy nội địa ở một số tuyến đường đáng lẽ có thể được kết nối thông qua vận tải đường thủy. Mặc dù các khoản đầu tư bổ sung vào các cảng thủy nội là cần thiết, phần lớn do doanh nghiệp tư nhân đầu tư và quản lý, nhưng vẫn tồn tại hai rào cản để thúc đẩy các khoản đầu tư đó:

- Khu vực tư nhân không có khả năng đầu tư để trang bị tốt hơn cho hoạt động cảng của họ, trừ khi đầu tư công được thực hiện để cải thiện khả năng điều hướng của hành lang đường thủy nội địa và kết nối với mạng lưới đường bộ qua khu vực chuyển tiếp.
- Lợi nhuận từ các khoản đầu tư vào nâng cấp cảng cũng phụ thuộc vào các hoạt động kinh tế diễn ra ở khu vực này, điều đó ảnh hưởng đến nhu cầu hàng hóa xử lý tại cảng.

Thực tế này cho thấy sự cần thiết phải phối hợp chặt chẽ giữa các nhà khai thác cảng tư nhân và chính quyền tỉnh hoặc thành phố để phát triển cảng, như vậy mới đảm bảo cho sự phát triển chung.

Tiềm năng cho vận tải ven biển nội địa, tuyến vận tải biển ngắn ở Việt Nam chưa được khai thác đầy đủ.

Vận chuyển hàng hóa nội địa thông qua tuyến vận tải ven biển chỉ chiếm 39% tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển, một phần do thiếu vắng hệ sinh thái cung cấp thiết thực cũng như hạn chế về kết cấu hạ tầng trong và xung quanh cảng. Về phía cung ứng, rất ít nhà vận tải cung cấp dịch vụ vận chuyển ven biển chịu trả các chi phí bổ sung, ví dụ: phụ phí xếp dỡ tại cảng (chiếm 50% tổng chi phí vận chuyển ven biển), cùng với khách hàng. Hiện tại, phụ phí xếp dỡ tại cảng là thống nhất cho cả hàng hóa quốc tế và nội địa. Các cảng có truyền thống ưu tiên hàng hóa quốc tế hơn hàng hóa trong nước, về thời gian quay vòng và điều động bến. Về mặt kết cấu hạ tầng, trong khi các cảng định hướng xuất nhập khẩu chính đang được đầu tư các phương tiện mới nhất để xử lý hàng hóa, thì một loạt chính sách hỗ trợ bổ sung cũng được khuyến khích sử dụng để thúc đẩy các tàu Roll/Roll off (RO-RO) với khung dốc được tích hợp hoặc xây dựng trên bờ. Điều này cho phép các xe tải có thể lăn trực tiếp lên tàu, xếp hàng lên tàu biển hoặc xuống hàng ngay khi tàu ở trong cảng. Những chiếc xe tải này sau đó có thể trực tiếp tiến hành giao hàng, giảm sự phụ thuộc vào dịch vụ xử lý cảng và dịch vụ xe tải chuyên dụng tuyến ngắn. Hiện tại, các tàu RO-RO chiếm 0,04% lưu lượng hàng hóa từ cảng TP.HCM (JICA 2010).

TÓM TẮT CHƯƠNG

- Việt Nam là một trong những quốc gia đối mặt với nhiều rủi ro thiên nhiên nhất có thể dẫn đến thiệt hại kinh tế nghiêm trọng, và do đó, xây dựng khả năng phục hồi và đủ tin cậy của các hành lang giao thông quan trọng là một chiến lược hỗ trợ thương mại cần thiết và hợp lý.
- Khái niệm về “tổn thất kinh tế ước tính”, được phát triển và sử dụng để định lượng sự gia tăng dự kiến về chi phí vận chuyển do định tuyến lại và mất sản xuất do gián đoạn, trong các tình huống rủi ro tự nhiên khác nhau.
- Đối với các thành phần đặc biệt quan trọng và dễ bị tổn thương của mạng lưới giao thông, việc hoạch định các khoản đầu tư để nâng cấp và cải thiện kết nối là hợp lý về mặt kinh tế; biến đổi khí hậu đòi hỏi đầu tư lớn hơn do tần suất và cường độ của các mối nguy hại tự nhiên là khác nhau.
- Vận tải đa phương thức là một chiến lược để kết nối tốt hơn nói chung và trong các tình huống rủi ro nói riêng, vì nó có thể làm giảm sự phụ thuộc quá mức vào vận tải đường bộ trong trường hợp bị gián đoạn.
- Để thúc đẩy kết nối đa phương thức, như là một cách để giảm chi phí vận chuyển và tăng cường khả năng phục hồi, cần thực hiện một số biện pháp, bao gồm thúc đẩy tự động hóa trong vận tải đường thủy nội địa, phát triển mạnh mẽ kết nối giữa các cảng thủy nội với khu vực trung gian và thúc đẩy vận tải ven biển dọc theo hành lang bắc nam.

GHI CHÚ

1. Mưa lũ cực đoan có nghĩa là mức độ sẽ xảy ra với xác suất một lần trong mỗi 1.000 năm.
2. Đại diện tập trung (RCP) là một quỹ đạo tập trung khí nhà kính. Kịch bản RCP 4.5 giả định mức phát thải cao nhất vào năm 2040 và giảm dần sau đó; kịch bản RCP 8.5 cho rằng lượng khí thải sẽ tiếp tục tăng trong suốt thế kỷ hiện tại.
3. Theo Lam, Sriram, và Khera (2019), Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn, do Tổng công ty Newport Newport thành lập, báo cáo rằng hàng hóa được vận chuyển bằng sà lan từ cảng thủy nội địa đồng bằng sông Cửu Long đến cảng Cát Lái ở TP.HCM giảm chi phí khoảng 7% cho mỗi container 40 feet; đối với mỗi container 30 feet, chi phí giảm khoảng 20 phần trăm.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Dilley, Maxx, Robert S. Chen, Uwe Deichmann, Arthur L. Lerner-Lam, Margaret Arnold, Jonathan Agwe, Piet Buys, Oddvar Kjevstad, Bradfield Lyon, và Gregory Yetman. 2005. *Điểm nóng thiên tai: Phân tích rủi ro toàn cầu*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. <http://documents.worldbank.org/curated/en/621711468175150317/Natural-disaster-hotspots-A-global-risk-analysis>.

Hallegatte, Stephane, Adrien Vogt-Schilb, Mook Bangalore, và Julie Rozenberg. 2016. *Không thể phá vỡ: Xây dựng khả năng phục hồi của người nghèo khi đối mặt với thiên tai*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/25335>.

Irish Aid. 2017. *Báo cáo hành động khí hậu Việt Nam năm 2016*. Báo cáo của nhóm nghiên cứu về khả năng phục hồi và kinh tế của Irish Aid, Limerick, Ireland: Irish Aid. <https://www.irishaid.ie/media/irishaid/allwebsitemedia/30whatwedo/climatechange/Vietnam-Country-Climate-Action-Reports-2016.pdf>.

JICA (Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản). 2010. *Nghiên cứu về Hướng dẫn đánh giá các ưu tiên phát triển cảng bao gồm các mức hiệu suất được chấp nhận trong ASEAN*. Báo cáo cuối cùng. Tokyo: JICA. http://open_jicareport.jica.go.jp/pdf/12022869_04.pdf.

Lam, Yin Yin, Kaushik Sriram, và Navdha Khera. 2019. *Tăng cường ngành Vận tải hàng hóa đường bộ tại Việt Nam: Hướng tới giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. <http://documents.worldbank.org/curated/en/165301554201962827/Strengthening-Vietnam-s-Trucking-Sector-Towards-Lower-Logistics-Costs-and-Greenhouse-Gas-Emissions>.

MoNRE (Bộ Tài nguyên và Môi trường). 2009. *Biến đổi khí hậu, kịch bản nước biển dâng cho Việt Nam*. Hà Nội: Bộ Tài nguyên và Môi trường, Việt Nam. https://www.preventionweb.net/files/11348_ClimateChangeSeaLevelScenariosforVi.pdf.

Oh, Jung Eun, Xavier Espinet Alegre, Raghav Pant, Elco E. Koks, Tom Russell, Roald Schoenmakers, và Jim W. Hall. 2019. *Giải quyết các vấn đề Biến đổi khí hậu trong ngành Giao thông vận tải (Tập 2): Lộ trình hướng đến giao thông Vận tải có khả năng Chống chịu*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. <http://documents.worldbank.org/curated/en/438551568123119419/Volume-2-Pathway-to-Resilient-Transport>.

Ngân hàng Thế giới. 2011. *Phát triển khả năng phục hồi khí hậu ở Việt Nam: Định hướng chiến lược cho Ngân hàng Thế giới*. Báo cáo. Ban phát triển bền vững của Ngân hàng Thế giới, Văn phòng quốc gia Việt Nam, Việt Nam. <http://documents.worldbank.org/curated/en/348491468128389806>.



CHƯƠNG 6

Khuyến nghị

Jung Eun Oh, với đóng góp đầu vào từ các tác giả chính

Chúng tôi đánh giá tình trạng kết nối của Việt Nam theo ba mục tiêu kinh tế - để tiếp tục hội nhập với thị trường toàn cầu cũng như trong nước, từ đó đảm bảo sự phát triển toàn diện cũng như khả năng phục hồi. Chương này đưa ra các khuyến nghị chính cho các nhà hoạch định chính sách và các bên liên quan khác cùng với khung thời gian đề xuất để thực hiện. Chúng tôi nhấn mạnh rằng sự phát triển không gian ở Việt Nam sẽ được định hình bởi kết quả của nhiều quyết định và hành động của cả khu vực công và tư nhân. Một mình Chính phủ không thể lập kế hoạch hay dự đoán các quyết định thương mại của doanh nghiệp, nhà đầu tư và người tiêu dùng cá nhân, những quyết định sẽ ảnh hưởng đến sự hình thành mật độ và kết nối giữa các hoạt động kinh tế. Do đó, điều quan trọng đối với Chính phủ là hỗ trợ, tạo điều kiện và khuyến khích các bên ra quyết định khác, với mục đích định hình tương lai của kết nối.

Hội nhập với thị trường toàn cầu

Khuyến nghị số 1: Định hướng lại giao thông và quy hoạch không gian để hỗ trợ các chuỗi giá trị quan trọng

Chín lĩnh vực quan trọng nhất về xuất khẩu được phân tích trong báo cáo này chiếm hơn 70% tổng kim ngạch của Việt Nam và các ngành kinh tế Việt Nam có lợi thế so sánh về tài nguyên thiên nhiên, lao động chi phí thấp, lao động lành nghề, quan hệ thương mại mở với các đối tác, hoặc nhiều khía cạnh khác. Liên kết chuỗi giá trị, bao gồm các địa phương tham gia và các cụm kinh tế cung cấp đầu vào hoặc tiêu thụ sản phẩm cuối cùng, có thể được xác định bằng các số liệu thống kê kinh tế khác nhau và được bản đồ hóa trên mạng lưới giao thông, như được trình bày trong Chương 2 của báo cáo này.

Dựa trên phân tích này, chúng tôi khuyến nghị rằng các chiến lược đầu tư và lập kế hoạch vận chuyển phải được cung cấp những thông tin phân tích không gian như vậy, để thúc đẩy các chính sách và đầu tư vào kết nối định hướng thương mại mạnh mẽ. Hiện tại, các mục tiêu nâng cao năng lực cạnh tranh thương mại không được liên kết rõ ràng với các mục tiêu cải thiện kết nối. Thông tin thương mại, đặc biệt là về chuỗi giá trị, hiếm khi được sử dụng trong xây dựng chính sách. Vẫn còn thiếu các phân tích chuyên sâu về cấu trúc không gian và xu hướng liên kết dọc theo các phân đoạn liên kết khác nhau của chuỗi giá trị để cung cấp thông tin đầu vào các chính sách và đầu tư liên quan trong lĩnh vực phát triển kết cấu hạ tầng giao thông.

Để lồng ghép cách tiếp cận dựa trên phân tích này trong quá trình ra quyết định trong tương lai, ngoài những gì đã được thực hiện trong báo cáo này, vẫn cần tạo ra hệ sinh thái của các mối liên kết thương mại và giao thông vận tải. Điều này bao gồm việc thu thập có hệ thống các dữ liệu thương mại và vận chuyển liên quan, một hệ thống mà các dữ liệu đó được tổng hợp và phân tích, và các thủ tục mà đầu ra có ảnh hưởng rõ rệt đến các quy trình quyết định đầu tư và lập kế hoạch. Chúng tôi đề xuất chia sẻ dữ liệu thương mại và vận tải có liên quan với khu vực tư nhân để họ có thể đưa ra quyết định kinh doanh dựa trên xu hướng kinh tế chung và khu vực đầu tư công, như định vị chiến lược dọc theo các liên kết chuỗi giá trị có liên quan hoặc tăng cường sự tham gia vào chuỗi giá trị. Những nỗ lực không ngừng của Bộ Giao thông Vận tải (Bộ GTVT) để thiết lập Hệ thống thống kê về Logistics Việt Nam là một bước quan trọng đúng hướng.

Các hành động cụ thể *trong ngắn hạn* sẽ bao gồm:

- Cải thiện việc thu thập và phân tích dữ liệu liên quan đến thương mại, chuỗi giá trị, logistics và vận chuyển thông qua cơ chế chia sẻ dữ liệu bắt buộc giữa các bên liên quan công và tư nhân trong các dịch vụ thương mại, logistics và vận tải;
- Chỉ định một đối tác có khả năng đối chiếu và phân tích dữ liệu kết nối, đồng thời thiết lập và đánh giá các chỉ số đo lường hiệu suất (KPIs) để đo lường mức độ kết nối vận chuyển và logistics phục vụ các chuỗi giá trị quan trọng;

Trung hạn:

- Thiết lập KPI trong thương mại, logistics và vận chuyển (với các lớp thông tin khác nhau có thể thu tiền hoặc công khai miễn phí);

- Thiết lập khung pháp lý/ quy định để sử dụng dữ liệu thương mại, đặc biệt là thông tin chuỗi giá trị cho quy hoạch kết cấu hạ tầng giao thông.

Trong dài hạn:

- Thiết lập một cơ chế để khuyến khích sự tham gia của khu vực tư nhân quan trọng - chủ hàng, nhà cung cấp dịch vụ logistics, những đối tác trong ngành kinh tế khác - trong quá trình thiết lập và thực thi kế hoạch kết cấu hạ tầng

Khuyến nghị số 2: Rà soát và định hình lại mạng lưới các cửa ngõ quốc tế

Việt Nam cần giải quyết các tắc nghẽn về năng lực, tắc nghẽn và mất cân đối cung cầu tại các cửa ngõ quốc tế, đồng thời nhấn mạnh tính linh hoạt để phù hợp với cấu trúc phát triển của thương mại. Cùng với quá trình tăng trưởng thương mại liên tục, khối lượng hàng hóa được xử lý tại các cửa ngõ quốc tế lớn nhất Việt Nam đang đối mặt với tình trạng ùn tắc ngày càng tăng. Do đó, cần phải mở rộng năng lực vật lý của một số cửa khẩu quan trọng có thể gây ra các điểm tắc nghẽn trong tương lai gần. Tuy nhiên, một vài cửa khẩu trong số đó nằm trong khu vực đô thị đã xây dựng nên khả năng mở rộng là vô cùng hạn chế. Chính phủ Việt Nam từ lâu đã nhận ra vấn đề này và có kế hoạch xây dựng các cửa ngõ mới, ví dụ như sân bay mới xây ở Long Thành sẽ chia sẻ lưu lượng giao thông hàng không ngày càng tăng với sân bay hiện tại ở trong nội thành - Tân Sơn Nhất.

Một số cửa khẩu quốc tế lớn đang phải đối mặt với các vấn đề nghiêm trọng liên quan đến kết nối nội địa. Hành lang đường bộ hiện tại thường đi xuyên qua nội thành, đan xen giữa lưu lượng xe tải đi đến cảng và người tham gia giao thông bằng xe gắn máy, làm cho ùn tắc càng tăng thêm. Một số cảng hàng hải không đủ năng lực để phối hợp với các xà lan đường thủy nội địa – phương tiện cung cấp kết nối nội địa quan trọng với các cửa ngõ. Nguyên nhân gây ra thực trạng này là do tình trạng phát triển không đồng bộ giữa các cửa ngõ quốc tế và các tuyến đường kết nối, vì các cửa ngõ do chính quyền trung ương thực hiện còn các tuyến đường kết nối thường do chính quyền tỉnh/thành phố thực hiện mà không có sự khớp nối về ưu tiên ngân sách và khung thời gian. Điều này thể hiện rõ trong trường hợp cụm cảng biển Vũng Tàu, được xây dựng để phục vụ các tàu lớn xuyên lục địa nhưng kết nối tới đó lại rất kém cả bằng đường bộ lẫn đường thủy nội địa. Do đó, chúng tôi khuyến nghị nên phối hợp lập kế hoạch giao thông với mục tiêu rõ ràng là tăng cường kết nối đa phương thức, với sự nhấn mạnh vào các điểm tắc nghẽn quan trọng và kết nối nội địa xung quanh các cửa ngõ chính.

Những thay đổi trong cơ cấu xuất khẩu dựa trên sản phẩm cũng cần được xem xét trong các ưu tiên cần thiết đối với kết nối và logistics để xuất khẩu sản phẩm có giá trị cao hơn. Do đó, hệ thống giao thông nhằm mục đích thúc đẩy xuất khẩu nên tính đến sự thay đổi này từ quan điểm logistics, đặc biệt là về ưu tiên đầu tư vào các loại cửa ngõ thương mại thích hợp. Do đó, các chiến lược đầu tư và chính sách xung quanh các cửa ngõ thương mại quốc tế trong tương lai cần được cung cấp thông tin không chỉ bằng tăng trưởng thương mại mà còn (và quan trọng hơn) bởi những thay đổi cơ cấu và phát triển chuỗi giá trị trong nước. Điều này được liên kết chặt chẽ với Khuyến nghị số 1.

Hơn nữa, chúng tôi khuyến nghị nên xem xét các cửa ngõ quan trọng này trong một mạng lưới với vai trò mang tính bổ trợ của từng thành phần và không khuyến khích cạnh tranh lãng phí giữa các địa phương khác nhau để trở thành cửa ngõ chính của đất nước. Hoạt động gom hàng tại các cửa ngõ

với cấu trúc và khả năng xử lý các tàu lớn, được thúc đẩy bởi vận chuyển nội địa và kết nối dịch vụ với đất liền tốt, sẽ mang lại lợi ích cho tất cả các bên liên quan tại Việt Nam, các nhà nhập khẩu, xuất khẩu và chủ hàng, nhờ có sự sắp xếp này có thể làm giảm đáng kể thời gian vận chuyển và giảm chi phí thương mại với một số đối tác thương mại lớn của Việt Nam. Việt Nam khó có thể thu hút các tàu lớn nếu hệ thống cảng bị phân mảnh và không thể gom hàng cho đủ khối lượng tại mỗi cảng.

Các hành động cụ thể *trong ngắn hạn* bao gồm:

- Ưu tiên các biện pháp ngắn hạn để giảm bớt ùn ứ tại các điểm tắc nghẽn xung quanh các cửa ngõ quốc tế quan trọng, ví dụ, thông qua việc cung cấp các bãi đậu xe tập trung và bãi container.
- Thiết lập một cơ chế phối hợp giữa chính quyền trung ương, tỉnh và địa phương cũng như giữa các cơ quan hành chính để phối hợp thực hiện các kế hoạch đối với kết cấu hạ tầng liên kết xung quanh các cửa ngõ quốc tế quan trọng.

Trong trung hạn:

- Tiến hành lập kế hoạch cho các cửa ngõ trên quan điểm mạng lưới, thay vì tại các cửa ngõ hoặc tại mỗi tỉnh một cách riêng lẻ, nhằm mục đích củng cố khối lượng hàng xuất nhập khẩu qua hoạt động gom hàng và giảm chi phí thương mại.
- Thực hiện các biện pháp bổ sung nhằm giảm thiểu ùn tắc như mở rộng đường kết nối, nâng cấp cường độ mặt đường và kết cấu phù hợp với xe hạng nặng, quy định làn đường và hành lang xe tải chuyên dụng, bao gồm quanh sân bay Nội Bài và khu cụm cảng biển Vũng Tàu.

Trong dài hạn:

- Phát triển hoàn chỉnh các cửa ngõ quốc tế lớn ở phía bắc và phía nam, bao gồm sân bay Long Thành và cảng Lạch Huyện.
- Nỗ lực hiện thực hóa tầm nhìn cho các cửa ngõ quan trọng để hoàn thành vai trò của các trung tâm trung chuyển hàng hóa trong khu vực.

Khuyến nghị số 3: Tạo “mật độ kinh tế” dọc theo các hành lang mới

Một mặt, Việt Nam đang nỗ lực rút ngắn khoảng cách kinh tế thông qua các khoản đầu tư mới đây và tiếp tục đầu tư vào kết cấu hạ tầng liên kết, như đường cao tốc. Tốc độ di chuyển trên các tuyến đường cao tốc mới nhanh hơn hai đến ba lần so với mạng lưới đường giao thông hiện có, dẫn đến giảm đáng kể khoảng cách về kinh tế. Bên cạnh đó, Việt Nam cũng phát triển nhiều hình thức cụm kinh tế khác nhau như khu công nghiệp (IP) và khu kinh tế (EZ). Mặc dù các cụm này có thể được thúc đẩy chủ yếu bởi các sáng kiến của tỉnh và đầu tư của khu vực tư nhân, nhưng chúng không còn là nơi sản xuất đơn lẻ mà trở thành điểm tập trung của một hệ sinh thái các ngành kinh tế lớn cần được kết nối tốt. Trong khi nhiều cụm chọn cách định vị dọc theo các hành lang giao thông chính hiện có kết nối các thành phố lớn và/ hoặc các cửa ngõ quốc tế, một số cụm hiện tại ở điểm mà tích tụ và tập trung cao hơn sẽ dẫn đến lợi nhuận thấp hơn do tắc nghẽn (và một phần cũng vì lý do tăng tiền thuê).

Với tình hình phát triển hiện tại, Việt Nam hiện cần tối đa hóa lợi ích từ việc rút ngắn khoảng cách kinh tế và thúc đẩy các cụm kinh tế hiệu quả và được kết nối tốt, thông qua việc tích hợp tốt hơn giữa quy hoạch giao thông và kế hoạch sử dụng đất. Do mạng lưới giao thông mở rộng nhanh chóng, việc chủ động thực hiện quy hoạch không gian phát triển xung quanh hành lang giao thông và phân cụm kinh tế là nhu cầu cấp bách và thiết yếu.

Chúng tôi không khuyến nghị chính phủ chọn các lĩnh vực và thực hiện các dự án khu công nghiệp; khu vực tư nhân có thể đưa ra lựa chọn vị trí dựa trên nhu cầu kinh doanh và cân nhắc thương mại của chính họ. Thay vào đó, chúng tôi khuyến nghị Chính phủ nên đưa ra các quyết định lập kế hoạch thận trọng và “không hối tiếc” nhằm giảm thiểu thiệt hại tiềm tàng để khuyến khích sử dụng hiệu quả các nút vận chuyển có giá trị cao trong tương lai cùng với kết cấu hạ tầng liên kết mới đang phát triển như Đường cao tốc Bắc-Nam. Các kế hoạch sử dụng đất xung quanh kết cấu hạ tầng liên kết quốc gia quan trọng này, trong khi được chính quyền các tỉnh quản lý, nên được phối hợp đồng bộ để khuyến khích sử dụng mật độ sản xuất cao của những vùng đất đó có thể tạo ra việc làm và gặt hái những lợi ích của kết nối tốt. Các quy định hiện hành về quy hoạch sử dụng đất bị chi phối bởi các mục tiêu kinh tế xã hội khác nhau, chẳng hạn như bảo vệ môi trường, nông nghiệp và an ninh lương thực, có thể hạn chế việc chuyển đổi đất nông nghiệp trước đây sang mục đích sử dụng công nghiệp hoặc thương mại sau khi phát triển đường cao tốc mới. Mặc dù các mục tiêu này rất quan trọng, cách tiếp cận chiến lược trong việc sử dụng đất xung quanh các nút giao thông có giá trị cao sẽ tạo cơ hội cho Việt Nam phát triển mạng lưới các cụm kinh tế hiệu quả với mật độ vừa đủ và được kết nối tốt.

Các hành động cụ thể *trong ngắn hạn* bao gồm:

- Đánh giá hiệu suất cơ bản một cách thường xuyên và tận dụng tích tụ không gian trong khu công nghiệp và khu kinh tế, và công khai thông tin liên quan.
- Rà soát luật và các quy định liên quan đến quy hoạch không gian hiện tại và xác định vướng mắc đối với việc tích hợp giữa quy hoạch giao thông và kế hoạch sử dụng đất.

Trong trung hạn:

- Xây dựng cơ chế khuyến khích chính quyền địa phương và khu vực tư nhân thúc đẩy sử dụng đất sản xuất, như là dành cho điểm hội tụ kinh tế và các dịch vụ logistics, xung quanh các nút kết nối cao được tạo ra cùng với kết cấu hạ tầng mới hoặc được nâng cấp.

Trong dài hạn:

- Đạt được sự phối hợp trong quy hoạch giữa kết cấu hạ tầng giao thông, kết cấu hạ tầng logistics như kho bãi, cảng nội địa ICD, kế hoạch sử dụng đất, và các tổ chức khác có liên quan.

Hội nhập với thị trường nội địa

Khuyến nghị số 4: Nâng cấp kết nối “mềm” để phục vụ thị trường trong nước

Dựa trên tiến trình phát triển kết nối “cứng”, ví dụ như kết cấu hạ tầng được kết cấu tốt, Việt Nam cần nâng cấp những kết nối “mềm”, bao gồm lĩnh vực dịch vụ logistics, khung pháp lý về chuỗi cung ứng và dịch vụ logistics, cũng như khung thể chế xung quanh lĩnh vực này. Các nhà cung cấp dịch

vụ logistics (LSP) của Việt Nam bị phân mảnh với quy mô nhỏ: cụ thể là 50% các nhà kinh doanh vận tải hàng hóa tại Việt Nam sử dụng khoảng ba lao động và tạo ra doanh thu hàng năm dưới 0,5 triệu US\$ (Lam, Sriram, và Khera 2019). Trong khi các nhà cung cấp dịch vụ logistics phục vụ khu vực đầu tư nước ngoài đang được mở rộng và dịch vụ ngày càng hoàn hảo, kể cả thông qua liên doanh với các công ty quốc tế, thì thương mại nội địa vẫn chủ yếu được phục vụ bởi các dịch vụ sơ sài. Với sự gia tăng số lượng người tiêu dùng thành thị - đối tượng có nhu cầu về các dịch vụ tiêu chuẩn cao ngoài yếu tố giá cả, như an toàn, đúng giờ, đảm bảo độ tươi ngon và có thể truy xuất nguồn gốc, đây là thời điểm thích hợp để tăng trưởng số lượng các nhà cung cấp dịch vụ logistics phục vụ thị trường nội địa. Mặc dù khu vực tư nhân sẽ đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển của ngành, chính phủ có thể hỗ trợ bằng cách tạo ra một môi trường pháp lý cho phép thực thi các tiêu chuẩn và thúc đẩy người tiêu dùng ủng hộ thị trường cạnh tranh.

Chúng ta đã tìm hiểu ví dụ về thực phẩm tươi dễ hư hỏng trong Chương 3. Do những hậu quả tiêu cực về kinh tế, môi trường và sức khỏe cộng đồng của loại thực phẩm này, Việt Nam cần nâng cao chất lượng và an toàn trong sản xuất, vận chuyển và phân phối thực phẩm. Mặc dù luật pháp và các quy định về an toàn thực phẩm đã được ban hành, việc giám sát và thực thi là tiêu tốn nhiều nguồn lực do sự phân mảnh của chuỗi thực phẩm. Để những quy định này trở nên hiệu quả hơn đối với chuỗi thực phẩm, Việt Nam cần tăng cường phối hợp liên ngành và đưa ra cách tiếp cận dựa trên đánh giá rủi ro. Sự phối hợp đồng bộ giữa chính quyền trung ương và địa phương cũng như giữa cơ quan điều tiết và thực thi có ý nghĩa quan trọng trong hệ thống chứng nhận và sản xuất thực phẩm, tìm nguồn cung ứng, vận chuyển và phân phối thực phẩm. Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn đã chuyển đổi một cách thích hợp sang cách tiếp cận dựa trên rủi ro để ưu tiên các loại hình doanh nghiệp và dòng sản phẩm nhằm mục đích tập trung vào nỗ lực giám sát này.

Tuy nhiên, Việt Nam không thể giám sát theo cách của mình để đảm bảo an toàn và bền vững đối với chuỗi giá trị thực phẩm tươi dễ hư hỏng. Hiện tượng nhu cầu đối với thực phẩm được chứng nhận và chuỗi thực phẩm đông lạnh còn thấp không phải bắt nguồn từ việc thiếu nhu cầu về an toàn và chất lượng, mà là sự thiếu nhận thức và kiến thức xung quanh hệ thống chứng nhận, dẫn đến người tiêu dùng ưa thích hơn đối với loại chợ thực phẩm tươi sống truyền thống. Việc duy trì các chuỗi cung ứng lạnh không bị gián đoạn làm phát sinh thêm chi phí cho dịch vụ logistics về thực phẩm và phần lớn người tiêu dùng không đánh giá chắc chắn được liệu giá cao cho loại hàng này có hợp lý hay không. Do đó, cần chú ý nhiều hơn trong việc nâng cao nhận thức và kiến thức của người tiêu dùng về các thực hành an toàn và không an toàn thực phẩm; xây dựng các chương trình từ đó tạo điều kiện thay đổi hành vi. Điều này không có nghĩa là nên bỏ qua quy định pháp luật; mà cơ chế phạt nặng có thể đóng vai trò răn đe đối với các doanh nghiệp cố tình không tuân thủ luật pháp. Tuy nhiên, việc thực thi quy định nên hướng đến việc thúc đẩy, hỗ trợ, khen thưởng và truyền thông về các cải tiến mang tính bền vững và tuân thủ quy định.

Hiểu rõ trường hợp cụ thể của chuỗi thực phẩm trên, Việt Nam cần giải quyết các điều kiện thị trường của ngành logistics và khung pháp lý để nâng cấp kết nối "mềm". Chính phủ có thể ưu tiên hơn nữa việc mở rộng và đầu tư vào lĩnh vực logistics, để ngành này có thể phát triển và trở nên hiệu quả hơn (ví dụ: bằng cách sử dụng đội xe tiết kiệm nhiên liệu hơn hoặc giảm tỷ lệ chạy xe không tải chiều về). Kinh nghiệm quốc tế cho thấy có thể đưa ra các gói ưu đãi tài chính để khuyến khích các khoản đầu tư mở rộng quy mô hoạt động của xe tải, tùy thuộc vào triển vọng tăng trưởng của bên vay.

Cách tiếp cận như vậy, được gọi là chương trình cho vay dựa trên tăng trưởng, tạo điều kiện cho các nhà đầu tư nhỏ tiếp cận tới các khoản vay rẻ hơn để có thể nâng cấp đội xe của mình và phát triển kinh doanh. Các khoản vay như vậy có thể được phê duyệt dựa trên các chỉ số hiệu suất chính, như quy mô đội xe, việc làm và doanh thu trong những năm gần đây. Cách tiếp cận thay thế hoặc bổ sung là cho phép hoặc khuyến khích hình thành các hợp tác xã có thể giúp các LSP đạt được quy mô và hiệu quả gom hàng.

Như đã thảo luận ở trên, các nhà cung cấp dịch vụ logistics tại Việt Nam chủ yếu là các doanh nghiệp 1PL hoặc 2PL, và thị trường nhỏ cho các doanh nghiệp 3PL và 4PL tập trung chủ yếu vào khách hàng xuất nhập khẩu. Thương nhân và người tiêu dùng trong nước thiếu các giải pháp môi giới và dịch vụ logistics để có thể nâng cao hiệu quả của ngành này. Do đó, chúng tôi khuyến nghị thúc đẩy lĩnh vực môi giới, đặc biệt là nhằm tạo ra và phát triển hoạt động ở Việt Nam, thông qua các biện pháp điều chỉnh như cho phép tăng tỉ lệ sở hữu nước ngoài trong các doanh nghiệp đó và khuyến khích mô hình hợp tác xã đối với các nhà môi giới nhỏ hơn.

Ngoài các biện pháp pháp lý, sự tiến bộ trong công nghệ thông tin và truyền thông mang đến nhiều cơ hội để phát triển các hoạt động logistics không dựa trên bao gồm 3PL và 4PL. Một vài mô hình quốc tế thành công với mô hình dịch vụ vận tải trung gian kỹ thuật số có thể được nhân rộng và tiếp tục được thúc đẩy tại Việt Nam. Các nền tảng công nghệ logistics như vậy sử dụng thuật toán, khớp thời gian thực cho các giao dịch trực tuyến tức thời, với các tính năng giá trị gia tăng, như tính toán tỷ lệ cung đường có thể di chuyển, theo dõi chuyển hàng từ lúc nhận đến lúc giao và các tùy chọn về giá cả linh hoạt dựa trên loại hàng hóa (ngoài kích thước và trọng lượng). Tăng cường đầu tư và thúc đẩy các giải pháp logistics sáng tạo có khả năng tạo ra bước phát triển đột phá trong ngành. Hải quan điện tử, giao dịch điện tử và các ứng dụng khác giúp cải thiện đáng kể hiệu quả của các dịch vụ logistics khác nhau, trước nhu cầu truy xuất nguồn gốc, tính kịp thời và các nhu cầu phức tạp khác của khách hàng.

Các hành động cụ thể *trong ngắn hạn* sẽ bao gồm:

- Ban hành cơ sở pháp lý về quy mô và khả năng cạnh tranh của ngành vận tải hàng hóa đường bộ, bằng cách đưa ra các ưu đãi cho việc hình thành các hợp tác xã, chuỗi cung ứng lạnh đầy đủ, dịch vụ môi giới logistics, v.v.

Trong trung hạn:

- Đưa ra các chương trình hỗ trợ tài chính như chương trình cho vay dựa trên tăng trưởng, bằng cách chỉ định ngành vận tải đường bộ và ngành công nghiệp logistics như là ngành được ưu tiên hàng đầu đối với Ngân hàng Nhà nước Việt Nam.
- Khuyến khích đầu tư vào các mô hình tập hợp vận chuyển hàng hóa số thông qua các chính sách của chính phủ để thúc đẩy huy động vốn, nghiên cứu và phát triển, đầu tư nước ngoài, tư vấn và chia sẻ dữ liệu mở.
- Thúc đẩy đăng ký và giao dịch điện tử trong vận tải đường thủy nội địa.

Trong dài hạn:

- Áp dụng tự động hóa nhiều hơn không chỉ tại các cảng biển quốc tế mà còn tại các cảng thủy nội địa, bãi container nội địa và các cơ sở quan trọng khác.

- Nắm bắt các công nghệ đột phá để kết nối giao hàng chặng cuối, môi giới vận chuyển hàng hóa và các ứng dụng logistics khác.

Khuyến nghị số 5: Rà soát nâng cấp kết cấu hạ tầng chợ và trung tâm logistics tại các thành phố

Các thành phố của Việt Nam nên nâng cấp và trong một số trường hợp là di dời kết cấu hạ tầng chợ để phù hợp với quy hoạch không gian tổng thể và giao thông của thành phố. Việt Nam hiện có khoảng 83 chợ bán buôn thực phẩm và gần 2000 chợ thực phẩm tươi sống trong cộng đồng. Hầu hết trong số này đã tồn tại từ 20 đến 30 năm chưa được cải tạo về điều kiện vệ sinh, quản lý chất thải hoặc lối ra vào cho người và xe cộ. Theo thời gian, vị trí của nhiều chợ đã dẫn bộc lộ vấn đề do những thay đổi về lưu lượng giao thông, nơi tập trung đông dân cư, ở gần khu thương mại hoặc hành chính. Trừ một số trường hợp ngoại lệ, các chợ này thuộc thẩm quyền sở hữu và quản lý của nhà nước (đôi khi được ký hợp đồng giao thầu cho các công ty cổ phần). Các đơn vị sở hữu và quản lý này thường xuyên gặp phải các vấn đề vận hành vì giá thuê theo quy định rất thấp, do đó không đủ nguồn thu cho hoạt động bảo trì và quản lý hàng ngày. Một vài tỉnh thành phố đang tiến hành nâng cấp một cách có chọn lọc các kết cấu hạ tầng này hoặc quyết định di dời một số chợ nhất là chợ bán buôn đến các khu vực ven đô trong tương lai. Tuy nhiên, chỉ có rất ít trường hợp chọn phát triển theo cách đó như một phần của tầm nhìn chiến lược rộng lớn về vai trò và chức năng của chợ trong tương lai và những thay đổi này được thể hiện trong cách tài trợ và quản lý chợ.

Ở cấp quốc gia, cần có một chiến lược tổng thể hoặc kế hoạch tổng thể để phát triển chợ bán buôn, có thể nhận ra khả năng phân cấp thị trường và đưa ra hướng dẫn về thiết kế kết cấu hạ tầng cũng như các lựa chọn cho dịch vụ tài chính và thương mại. Bộ Công Thương đã bắt đầu xây dựng kế hoạch này, dựa trên Quyết định 6841/QĐ-BCT ban hành vào tháng 6 năm 2015. Việt Nam nên tham khảo kinh nghiệm của Trung Quốc và Hàn Quốc trong việc phát triển các kế hoạch tổng thể quốc gia. Ở cấp tỉnh thành phố, việc xúc tiến đầu tư vào nâng cấp hoặc xây dựng mới chợ bán buôn cần được tích hợp với các kế hoạch giám sát thực hiện quy định (như sức khỏe động vật, an toàn thực phẩm, kiểm dịch thực vật), vận tải/ hành lang vận chuyển hàng hóa và nâng cấp chợ thực phẩm tươi sống truyền thống – trong bối cảnh về quy hoạch đô thị tổng thể và kỳ vọng về phát triển nhân khẩu học, chế độ ăn uống và mua sắm. Các thành phố hàng đầu cần xây dựng và thực hiện tầm nhìn chiến lược để có thể ứng phó với việc nâng cấp kết cấu hạ tầng lạc hậu và liên kết các thông tin của các chợ truyền thống này.

Điều này vượt ra ngoài chuỗi thực phẩm để bao gồm lĩnh vực tiêu thụ rộng hơn đặc biệt là ở khu vực thành thị. Hiện nay, với một vài ngoại lệ, các vấn đề về nhu cầu, rủi ro và hiệu suất của hệ thống thực phẩm và các hoạt động tiêu dùng đô thị khác không được đưa vào quy hoạch sử dụng đất đô thị, logistics, quản lý môi trường hoặc quản trị đô thị nói chung. Trong hầu hết các chiến lược và kế hoạch nông nghiệp, các thành phố được xác định là điểm cuối cho tiêu dùng, nhưng không phải là tác nhân tích cực, có trách nhiệm trong việc quản trị chuỗi cung ứng bao gồm cả thực phẩm. Kết quả là, trong khi thừa nhận các vấn đề được lưu ý ở trên đang gia tăng ở nhiều thành phố, trong hầu hết các trường hợp, các câu trả lời rất khiêm tốn, từng phần, do đó hoàn toàn không đầy đủ. Một sự thay đổi mô hình, liên quan đến các chiến lược tích hợp để thúc đẩy chuỗi cung ứng đô thị có khả năng phục hồi, toàn diện, cạnh tranh và bền vững với môi trường, là rất cần thiết.

Chúng tôi xin nhấn mạnh thiếu sót trong việc xem xét vấn đề Logistics đô thị trong thực tiễn quy hoạch giao thông hiện nay ở các khu vực đô thị lớn, tập trung vào kết cấu hạ tầng giao thông, như mạng lưới đường thành phố, cầu, đường sắt đô thị và hệ thống giao thông công cộng. Điều này cần phải thay đổi. Các cơ sở logistics thuộc nhiều hệ thống khác nhau, chẳng hạn như kho container nội địa, cơ sở xử lý hàng hóa tại các điểm kết nối liên đô thị quan trọng (ví dụ: ga đường sắt, sân bay nội địa và cảng), trung tâm phân phối đô thị và kho nhỏ trong khu vực đô thị, nên được đưa quy trình lập quy hoạch giao thông chính thức để đảm bảo vận chuyển hàng hóa hiệu quả cho các doanh nghiệp và người tiêu dùng, và không ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường đô thị và sinh kế. Những nhu cầu như vậy sẽ tiếp tục phát triển khi các hoạt động thương mại điện tử và các tiêu dùng trong nước tiếp tục phát triển tại các thành phố của họ. Xu hướng thương mại điện tử ngày càng tăng trên khắp Việt Nam và đặc biệt là ở khu vực thành thị sẽ tiếp tục thúc đẩy nhu cầu về dịch vụ logistics đầu tiên và cuối cùng, có thể tổn kém do mạng lưới đường hẹp ở nhiều thành phố của Việt Nam. Những người kinh doanh thương mại điện tử mới nổi ở Việt Nam xác định việc thiếu các giải pháp logistics hiệu quả cho doanh nghiệp của họ trong số ba mối quan tâm hàng đầu của họ.

Quản lý giao thông đô thị là một vấn đề đầy thách thức và phức tạp, liên quan đến nhiều bên liên quan có lợi ích xung đột. Các doanh nghiệp dựa vào việc giao hàng kịp thời để đáp ứng nhu cầu của khách hàng; những người đi làm trong trung tâm thành phố muốn loại bỏ xe tải khỏi tuyến đường đi lại của họ; và người tiêu dùng thành thị muốn các món hàng mua sắm trực tuyến được giao nhanh và đúng hẹn. Mặc dù việc áp đặt các quy định vật lý như cấm xe tải ở các thành phố đường như là một giải pháp rất hấp dẫn, nhưng điều này chắc chắn sẽ làm tổn hại lợi ích của các bên liên quan và có thể làm phát sinh các chi phí khác. Do đó, chúng tôi cho rằng các thành phố cần lồng ghép logistics đô thị trong quy trình lập kế hoạch giao thông, định vị chiến lược và đảm bảo có sẵn đất cho các cơ sở logistics quan trọng cũng như xây dựng một mạng lưới các dịch vụ và hệ thống quy định để đáp ứng nhu cầu phức tạp và không ngừng biến đổi về khả năng di chuyển trong đô thị của cả hành khách và hàng hóa.

Các hành động cụ thể *trong ngắn hạn* sẽ bao gồm:

- Yêu cầu chính quyền địa phương đặc biệt là ở các khu vực đô thị lớn nghiên cứu tổng thể kết cấu hạ tầng chợ và vấn đề logistics đô thị trong quy hoạch không gian của họ.
- Dành riêng làn đường cho xe tải từ thành phố tới cảng.

Trong trung hạn:

- Xây dựng các Trung tâm tập kết hàng hóa ở ngoại ô Hà Nội và TP.HCM để gom hàng và xuống tải hàng hóa.
- Xây dựng các trung tâm logistics gần cảng như Hải Phòng để điều tiết giao thông không cần thiết đi vào trung tâm thành phố Hà Nội.

Trong dài hạn:

- Tích hợp kế hoạch sử dụng đất và quy hoạch giao thông đa phương thức để phân luồng giao thông hành khách và hàng hóa tốt hơn.

Phát triển toàn diện

Khuyến nghị số 6: Kết nối điểm kinh tế mật độ thấp với thị trường

Việt Nam nên tiếp tục mở rộng kết nối tới các vùng sâu vùng xa và mật độ thấp của đất nước, để rút ngắn khoảng cách kinh tế và cải thiện khả năng tiếp cận thị trường cho tất cả các địa phương, bằng cách kết nối với các hành lang kinh tế chính thay vì các địa phương lân cận mật độ thấp tương tự. Phân tích thực tế của chúng tôi cho thấy rằng kết nối mang lại nhiều cơ hội việc làm hơn, tiền lương cao hơn, cơ hội tốt hơn để tham gia vào thương mại trong nước và quốc tế, và do đó cải thiện phúc lợi. Chúng tôi cũng nhận thấy rằng kết nối có thể bù đắp các tác động tiêu cực của mật độ thấp đến tiềm năng việc làm và tiền lương, và do đó, việc gia tăng kết nối thực sự quan trọng đối với các xã mật độ thấp trong nước.

Bằng cách xem xét mối quan hệ giữa những thay đổi trong mạng lưới giao thông trong giai đoạn 2009-2017 và đặc điểm kinh tế xã hội của tất cả các xã, chúng tôi nhận thấy rằng những cải thiện đáng kể trong kết nối giao thông thực hiện trong giai đoạn này đã làm tăng tiền lương và phúc lợi trên cả nước. Tuy nhiên, mức độ lợi ích ở mỗi xã được thụ hưởng là không đồng đều do khoảng cách kinh tế khác nhau đối với các cơ hội kinh tế. Chúng tôi cũng nhận thấy rằng kết nối giao thông là yếu tố ảnh hưởng tới các hoạt động kinh tế ở hai thành phố lớn là Hà Nội và TP.HCM, khi phân tích những yếu tố ảnh hưởng tới dân số và phúc lợi ở cấp xã mà không cải thiện mạng lưới giao thông. Điều này cho thấy do kết nối được cải thiện và tăng tiền lương, các xã bên ngoài các thành phố lớn này đã thực duy trì được mật độ dân số và trở nên tốt hơn.

Chỉ số tiếp cận thị trường, một chỉ số tổng hợp về phân bố dân cư và thời gian đi lại (hoặc chi phí thương mại, được giả định là tương xứng) thể hiện khả năng tiếp cận các cơ hội kinh tế. Chúng tôi đã tính toán chỉ số tiếp cận thị trường cho tất cả các xã trong hai thời điểm, trong năm 2009 và 2017, trong đó chỉ số này đã được cải thiện đáng kể nhờ những cải thiện trong kết nối giao thông. Chỉ số tiếp cận thị trường của các xã được kết nối tốt với các hành lang giao thông chính, như đường cao tốc và cửa ngõ quốc tế cao hơn, do khả năng kết nối với các cơ hội lớn hơn mà họ có thể cung cấp. Nói cách khác, các khoản đầu tư trong tương lai cho giao thông vận tải nên tập trung vào việc kết nối các khu vực xa xôi với các trung tâm và hành lang giao thông chính, thay vì kết nối với các xã và thị trấn lân cận, nơi có thể không có mật độ đủ để thu được lợi ích của kết nối.

Tiếp cận thị trường có thể giải thích phần quan trọng của sự khác biệt trong việc làm phi nông nghiệp giữa các hộ gia đình là ở các địa điểm khác nhau, hơn là các yếu tố khác như trình độ học vấn hoặc khoản hỗ trợ nông nghiệp. Điều này cho thấy tầm quan trọng của kết nối trong việc cải thiện khả năng tạo việc làm và mức phúc lợi cho các xã nông thôn của Việt Nam.

Các hành động cụ thể *trong ngắn hạn* sẽ bao gồm:

- Tăng định mức chi phí xây dựng đường xây dựng ở miền núi.

Trong trung hạn:

- Thể chế hóa đánh giá về tiếp cận thị trường của tất cả các địa phương ở cấp độ tổng hợp và hộ gia đình một cách thường xuyên thông qua các cuộc khảo sát, để đánh giá mức độ toàn diện của kết nối.

- Sử dụng NTP để giúp chính quyền địa phương hỗ trợ thiết lập các trạm logistics để liên kết việc giao nhận giữa các thành phố và vùng sâu vùng xa thông qua hợp tác với các nhà cung cấp dịch vụ logistics.

Trong dài hạn:

- Cung cấp thông tin các quyết định đầu tư bằng “đánh giá tác động của kết nối” về mặt phúc lợi và bất bình đẳng.
- Nắm bắt các công nghệ đột phá cho dịch vụ kết nối giao hàng chặng cuối, dịch vụ môi giới vận chuyển hàng hóa và các ứng dụng logistics khác.

Khuyến nghị số 7: Bổ sung kết nối với các hỗ trợ kinh tế và xã hội

Việt Nam nên sử dụng các chính sách bổ sung như hạ thấp rào cản đối với di chuyển lao động và cho phép tiếp cận phổ cập giáo dục và chất lượng y tế, song song với các khoản đầu tư và chính sách để cải thiện kết nối. Phân tích của chúng tôi cho thấy lợi ích phúc lợi đến từ kết nối sẽ lớn hơn khi không có ràng buộc đối với di chuyển lao động. Bằng cách tạo điều kiện cho mọi người tự do di chuyển đến các địa điểm có cơ hội việc làm tốt hơn và mức lương cao hơn một phần nhờ vào khả năng kết nối tốt hơn, toàn bộ nền kinh tế có thể tối đa hóa lợi ích khi kết nối được cải thiện.

Ở cấp độ hộ gia đình, tiếp cận thị trường tốt sẽ có mối tương quan chặt chẽ với kết quả kinh tế tích cực, chiếm 30-34% khoảng cách trong việc làm phi nông nghiệp ở các vị trí địa lý và dân tộc khác nhau. Phần còn lại của khoảng cách này được hiểu là các yếu tố như trình độ học vấn, nguồn lực và tài nguyên liên quan đến nông nghiệp. Điều này cho thấy rằng nếu chỉ cải thiện kết nối độc lập thì sẽ không đủ để tăng phúc lợi toàn diện cho mọi người dân ở Việt Nam. Nó nên được đi kèm với các chính sách bổ sung.

Các hành động cụ thể *trong ngắn hạn* sẽ bao gồm:

- Liên kết bảo hiểm y tế xã hội từ vị trí đăng ký.
- Công bằng đối với các dịch vụ cho người lao động nhập cư và gia đình để giảm bớt rào cản đối với di chuyển lao động.
- Cải thiện hệ thống thông tin thị trường lao động ở các khu vực tụt hậu.

Trong trung hạn:

- Tận dụng công nghệ số để triển khai thông tin thị trường nông nghiệp.
- Hỗ trợ đào tạo nghề để phát triển các dịch vụ sản xuất như dịch vụ logistics, dịch vụ quản trị và kế toán tại các thành phố trực thuộc tỉnh ở vùng cao nguyên miền trung và miền núi phía bắc.

Trong dài hạn:

- Bãi bỏ việc tiếp cận vào các dịch vụ công theo hộ gia đình.
- Thúc đẩy phát triển kỹ năng để hỗ trợ phát triển các nền kinh tế thứ cấp.

Khả năng phục hồi

Khuyến nghị số 8: Đầu tư vào khả năng phục hồi thông minh dựa trên mức độ quan trọng và rủi ro

Việt Nam nên xây dựng các kết nối vững chắc và đáng tin cậy trước cường độ và tần suất của các mối nguy hại tự nhiên ngày càng tăng. Phân tích của chúng tôi ước tính các mối nguy hại tự nhiên có thể gây ra thiệt hại đối với kết cấu hạ tầng liên kết, xem xét không chỉ chi phí phục hồi thiệt hại mà còn ảnh hưởng trên toàn nền kinh tế trên toàn bộ chuỗi giá trị do sự gián đoạn dòng chảy thương mại. Các liên kết giao thông quan trọng bám dọc theo các tuyến đường ven biển, khu vực miền núi hoặc địa hình dễ bị lũ lụt, và do đó rất dễ bị hư hỏng khi phải đối mặt với các vấn đề khí hậu khác nhau. Do đó, cần thiết lập các khoản đầu tư trước hợp lý để tăng cường khả năng phục hồi và do đó làm giảm hư hại của các tuyến kết nối, thậm chí còn nhiều hơn trong các kịch bản biến đổi khí hậu.

Tương tự như trên, đầu tư chính vào kết nối linh hoạt và đáng tin cậy sẽ yêu cầu thiết lập khung hoạch định chính sách và quyết định đầu tư và có sự tham gia của nhiều bên liên quan, như Bộ Giao thông Vận tải (MOT), Bộ Tài nguyên và Môi trường (MONRE), Bộ Nông nghiệp và Nông thôn Phát triển (MARD), cũng như chính quyền địa phương. Các bên liên quan cần chia sẻ dữ liệu quan trọng như vị trí và điều kiện của tài sản kết cấu hạ tầng giao thông, phân tích khí tượng dựa trên các sự kiện thời tiết, mô hình thủy văn ước tính tác động của lượng mưa trên mặt đất, thông tin địa chất để đánh giá độ nhạy cảm và nguy cơ trượt lở đất, cũng như phân phối không gian đối với dân cư và hoạt động kinh tế. Các thông tin không gian này cần được tổng hợp và phân tích thông báo về các ưu tiên trong đầu tư và các biện pháp phục hồi cụ thể phù hợp với mức độ rủi ro.

Với các nguồn lực để bảo trì mạng lưới giao thông hiện tại còn rất hạn chế, và còn nhiều nhu cầu đầu tư đáng kể khác, thì các khoản đầu tư vào khả năng phục hồi và độ tin cậy cần được ưu tiên cẩn thận trên cơ sở mức độ quan trọng, xem xét lưu lượng giao thông, chi phí định tuyến lại và tính sẵn có của các tuyến đường thay thế. Chúng tôi khuyến nghị rằng khái niệm về “mức độ quan trọng của chuỗi giá trị” được mô tả ở trên được áp dụng để tính toán các chiến lược đầu tư để phục hồi.

Các hành động cụ thể *trong ngắn hạn* sẽ bao gồm:

- Thiết lập và củng cố chế độ chia sẻ dữ liệu liên bộ để tích hợp dữ liệu kinh tế, tự nhiên/ khí hậu, giao thông và dữ liệu tài sản vật chất làm cơ sở cho đánh giá rủi ro.

Trong trung hạn:

- Thiết lập hoặc hoàn thiện hệ thống quản lý tài sản theo không gian địa lý, dựa trên dữ liệu và dựa trên rủi ro và tích hợp nó với các quy trình phân bổ tài nguyên và lập ngân sách.

Trong dài hạn:

- Thể chế hóa hệ thống quản lý tài sản có rủi ro cho các tài sản kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng bao gồm mạng lưới đường bộ, đường thủy nội địa và đường sắt.

Khuyến nghị số 9: Thúc đẩy vận tải đa phương thức như một chiến lược phục hồi

Hãy xem xét hai thực tế sau: Các hoạt động kinh tế của Việt Nam phụ thuộc rất nhiều vào mạng lưới đường bộ, một phần trong đó dễ chịu ảnh hưởng bởi thiên tai trong tương lai và đối mặt tình trạng tắc nghẽn đang phát triển; đồng thời, nguồn lực tự nhiên của Việt Nam như mạng lưới đường thủy nội địa và các tuyến vận tải ven biển dài dọc theo hành lang chính không được khai thác và sử dụng đúng mức. Sau đó, xuất phát từ thực tế trên, vận tải đa phương thức là một chiến lược kết nối tốt, cả về chi phí vận chuyển và khả năng phục hồi của kết nối. Phân tích chuyên sâu của chúng tôi kết hợp nhiều lớp thông tin không gian địa lý hỗ trợ cho lập luận này: ngay cả một sự chuyển đổi phương thức khiêm tốn từ đường bộ sang vận tải đường thủy cũng có lợi về mặt kinh tế với chi phí vận chuyển thấp hơn, sẽ giảm rủi ro và cải thiện khả năng phục hồi mạng lưới giao thông tổng thể.

Tuy nhiên, việc đạt được cấp độ vận tải đa phương thức trong thực tế là một công việc đầy thách thức và phức tạp đòi hỏi phải phát triển kết cấu hạ tầng, khung pháp lý, ưu đãi thị trường và vượt qua thói quen lâu dài. Chúng tôi cho rằng các rào cản quan trọng nhất bao gồm việc thiếu tự động hóa trong vận chuyển đường thủy nội địa, kết hợp với việc thiếu các cảng thủy nội địa được kết nối tốt và được trang bị tốt – yếu tố tạo điều kiện cho việc trung chuyển và xử lý các tàu container và tiềm năng sử dụng không đúng mức đối với vận tải ven biển nội địa.

Việt Nam có thể giải phóng tiềm năng cho vận tải đường thủy nội địa thông qua tự động hóa tại cảng. Trong khi các công ty thuộc khu vực tư nhân như chủ hàng và nhà cung cấp dịch vụ logistics sẽ đầu tư các khoản cần thiết vào tự động hóa, Chính phủ có thể tạo ra một môi trường thuận lợi bằng cách cải thiện kết cấu hạ tầng đường thủy để cung cấp năng lực phù hợp để xử lý các tàu lớn, hỗ trợ điều hướng an toàn như hệ thống quản lý giao thông thủy và tăng cường kết nối nội địa của các cảng thủy nội địa tại các vị trí quan trọng. Cụ thể, chính quyền tỉnh thành phố có thể đóng vai trò tích cực hơn trong phát triển cảng thông qua việc áp dụng mô hình chủ cảng, dẫn đến thỏa thuận phát triển chung giữa các nhà khai thác cảng tư nhân và chính quyền địa phương. Chính quyền các địa phương này có trách nhiệm xây dựng khung pháp lý trong việc thực hiện các mục tiêu quốc gia phát triển giao thông thủy nội địa và sẽ nhận được sự quan tâm mạnh mẽ đến lợi ích kinh tế thông qua dòng chảy thương mại mà hoạt động cảng thành công có thể mang lại. Theo mô hình như vậy, khu vực công (chính quyền địa phương) sẽ tài trợ, toàn bộ hoặc một phần, đầu tư vào nền móng cảng (như kênh dẫn, tường gia cố bờ và độ sâu bến) và kết nối đường bộ với đường cao tốc chính và tăng khả năng mở rộng. Khoản đầu tư công này sẽ tuân theo cam kết chắc chắn của các nhà khai thác tư nhân để thực hiện đầu tư phù hợp vào các tài sản khác như cầu cảng và nhà kho.

Việt Nam cũng có thể thúc đẩy hơn nữa vận tải biển, tuyến ngắn ven biển, đặc biệt là đối với các dòng chảy trong nước bằng cách giảm các rào cản hiện tại. Chúng tôi đề xuất các biện pháp như hạ thấp phụ phí xếp dỡ tại cảng và phân bổ năng lực bến và thời gian cụ thể cho vận chuyển ven biển nội địa, có thể khuyến khích vận chuyển nội địa nhiều hơn thông qua các tuyến đường ven biển. VINALINES là một trong số ít các nhà khai thác hiện đang cung cấp các dịch vụ theo lịch trình cho vận chuyển

ven biển Bắc Việt Nam - Nam Việt Nam (Blancas Mendivil và El-Hifnawi 2014). Một nền tảng trao đổi vận tải để kết nối giữa cung và cầu và công khai thông tin về yêu cầu của chủ hàng và giá vận chuyển sẽ tạo điều kiện và khuyến khích các nhà vận hành và khai thác cung cấp thêm dịch vụ vận chuyển ven biển.

Các hành động cụ thể *trong ngắn hạn* sẽ bao gồm:

- Mang lại tự động hóa nhiều hơn không chỉ tại các cảng biển quốc tế mà còn tại các cảng thủy nội địa chính, bãi container nội địa và các cơ sở quan trọng khác
- Thúc đẩy đặt hàng và giao dịch điện tử trong vận tải thủy nội,

Trong trung hạn:

- Thúc đẩy vận chuyển ven biển trên các hành lang Bắc-Nam bằng cách khuyến khích nhiều hãng tàu ven biển tham gia trung tâm vận chuyển nội địa, giảm chi phí xử lý cảng cho hàng hóa nội địa và tăng các tàu RO-RO thúc đẩy hành trình vận tải ven biển
- Thúc đẩy loại hình sà lan chở container trong vận tải đường thủy nội địa bằng cách áp dụng kích cỡ/ thiết kế/ tuyến đường thủy phù hợp cho việc đóng container, phân bổ cửa neo đậu tại các cảng hàng hải cho sà lan thủy nội, cùng với việc cải thiện các cơ sở xử lý container tại các cảng thủy nội.

Trong dài hạn:

- Phát triển mô hình chủ cảng tại 2-3 địa điểm chiến lược được lựa chọn để thúc đẩy giao thông đường thủy và liên kết đa phương giữa giao thông đường bộ và đường thủy.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Blancas Mendivil, Luis C., và M. Baher El-Hifnawi. 2014. *Tạo thuận lợi cho thương mại thông qua vận tải cạnh tranh, ít carbon: Trường hợp của Việt Nam về đường thủy nội địa và ven biển*. Các hướng phát triển - Các quốc gia và khu vực. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. <http://hdl.handle.net/10986/16321>.

Lam, Yin Yin, Kaushik Sriram, và Navdha Khera. 2019. *Tăng cường ngành Vận tải hàng hóa đường bộ tại Việt Nam: Hướng tới giảm chi phí logistics và phát thải khí nhà kính*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. <http://documents.worldbank.org/curated/en/165301554201962827/ Strengthening-Vietnam-s-Trucking-Sector-Towards-Lower-Logistics-Costs-and-Greenhouse-Gas-Emissions>.

Phụ lục A: dữ liệu và phương pháp luận

Dữ liệu sử dụng trong báo cáo

Chúng tôi đã sử dụng nhiều nguồn dữ liệu khác nhau từ các nguồn chính thức được cơ quan chính phủ công bố, những thông tin chưa được công bố và các dữ liệu khác được tạo bởi các nhiệm vụ ban sơ của nhóm Ngân hàng Thế giới thông qua các cuộc khảo sát, nhóm làm việc tập trung, v.v. Phần lớn dữ liệu điều tra dân số thu được cho các địa điểm hành chính của Việt Nam, chúng tôi đã chuyển đổi thành định dạng không gian địa lý cho phép phân tích không gian. Bảng A.1 dưới đây tóm tắt dữ liệu chính được sử dụng để phân tích.

» **BẢNG A.1. Tóm tắt dữ liệu chính được sử dụng trong phân tích báo cáo**

	Dữ liệu	Năm	Định dạng/ loại dữ liệu	Nguồn
Thương mại	Hàng hóa, xuất khẩu và nhập khẩu tại tất cả cửa ngõ quốc tế (hàng không, đường biển, đường bộ và đường sắt)	2011, 2016	HS 6 đến 8 chữ số	Tổng cục Hải quan
	Lao động, Dữ liệu LQ loại hàng hóa theo tỉnh	2011, 2016	CSDL Excel	Nhóm Ngân hàng Thế giới
Hạ tầng giao thông	Đường sắt Quốc gia và đường thủy nội địa	2008, 2017	GIS	Bộ Giao thông Vận tải
	Mạng lưới đường bộ: Cao tốc, Quốc lộ, Tỉnh lộ, Đường cấp II và cấp III	Pre2010, 2017	GIS	Bộ Tài nguyên và Môi trường, Tư vấn Ngân hàng Thế giới
	Vùng, năng lực và giao thông/ khối lượng hàng hóa tại cảng biển, cảng hàng không và cửa khẩu đường bộ	2008, 2017	GIS và thống kê	Bộ Giao thông Vận tải
Dịch vụ Logistics và vận tải	Hệ thống dữ liệu quản lý xe thương mại	2017	Tín hiệu GPS (CSDL lớn)	Tổng cục Đường bộ, Tư vấn Ngân hàng Thế giới khai thác dữ liệu (P164018)
	Khảo sát chi tiết về các công ty vận tải	2017-18	Bảng câu hỏi và trả lời	Tư vấn Ngân hàng Thế giới (P164018)
	Dữ liệu chi tiết về giao thông đường sắt và hiệu suất hoạt động	2017	CSDL Excel	Tư vấn Ngân hàng Thế giới (P161178)
Hoạt động doanh nghiệp	Điều tra doanh nghiệp	2006, 2011, 2016 (với định danh vị trí)	CSDL Excel	Tổng cục Thống kê
	Bảng I/O: 164-product matrix	2012- mới nhất	CSDL Excel	Tổng cục Thống kê
	Khu kinh tế đặc biệt, Khu chế xuất Khu công nghiệp, Khu công nghệ cao	2016 (định danh)	GIS và CSDL Excel	Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Tư vấn Ngân hàng Thế giới
	Vốn đầu tư nước ngoài đăng ký và thực hiện	2018	CSDL Excel	Cục Đầu tư nước ngoài – Bộ Kế hoạch và Đầu tư
Phúc lợi hộ gia đình	Tổng điều tra dân số và nhà ở	1999, 2009, 2014	CSDL Excel	Tổng cục Thống kê
	Dữ liệu dân số	2010, 2015	GIS (Raster)	Tổ chức Liên hợp quốc
	Tổng điều tra nông nghiệp	2006, 2011, 2016	CSDL Excel	Tổng cục Thống kê
	Điều tra kinh tế / Tổng điều tra của các cơ sở kinh doanh	2007, 2012	CSDL Excel	Tổng cục Thống kê

» BẢNG A.1. Tiếp theo

	Dữ liệu	Năm	Định dạng/ loại dữ liệu	Nguồn
Quản lý hành chính	Ranh giới hành chính	Cấp quận huyện: 2012, 2014 Cấp xã: 2016	GIS	Tổng cục Thống kê Tư vấn Ngân hàng Thế giới
	Vị trí ủy ban nhân dân	2016	GIS	Bộ Tài nguyên và Môi trường, Tư vấn Ngân hàng Thế giới

Phương pháp nghiên cứu: Phân tích kết nối dựa trên chuỗi giá trị

Phương pháp đánh giá kết nối dựa trên chuỗi giá trị để xuất được phát triển dựa nghiên cứu “*Tạo thuận lợi thương mại, tạo giá trị, và năng lực cạnh tranh: Gợi ý chính sách cho tăng trưởng kinh tế Việt Nam*” (Phạm Đức Minh và cộng sự 2013). Theo cách tiếp cận này, phân tích bao gồm bốn bước không thể thiếu được tóm tắt trong hình A.1. Cấu trúc phân cấp của chuỗi giá trị được xác định dựa trên các mối liên kết đầu vào - đầu ra và tích tụ công nghiệp xét về không gian của tất cả các phân khúc.

» HÌNH A.1. Giới thiệu tổng quan về phương pháp nghiên cứu

Lựa chọn	• Chọn chuỗi giá trị có lợi thế so sánh và hiệu suất cao góp phần tăng trưởng thương mại, công nghiệp hóa và hội nhập chuỗi giá trị toàn cầu
Liên kết	• Xác định các mối liên kết đầu vào-đầu ra trong nước và cấu trúc hoạt động của các chuỗi giá trị được lựa chọn
Cấu trúc không gian	• Xác định cấu trúc không gian của các chuỗi giá trị được chọn dựa trên các mối liên kết, sự chuyên môn hóa theo khu vực và phân tích số liệu thương mại tại cửa khẩu
Kết nối chuỗi	• Khuynh hướng kết nối của chuỗi giá trị dựa trên liên kết và cấu trúc không gian, xác định hành lang kết nối của các chuỗi giá trị

Nguồn: Ngân hàng Thế giới 2013.

Lựa chọn chuỗi giá trị chính

Bước đầu tiên là phân tích xác định các chuỗi giá trị chính cho nghiên cứu mà Việt Nam có lợi thế cạnh tranh. Bốn bộ tiêu chí để xác định chuỗi giá trị chính bao gồm: (a) hiệu quả thương mại cao và vai trò đối với nền kinh tế; (b) lợi thế cạnh tranh lớn; (c) giá trị gia tăng cao và triển vọng tạo việc làm; và (d) phù hợp với ưu tiên của Chính phủ.

Xác định các liên kết chuỗi giá trị

Bước thứ hai là xác định cơ cấu sản xuất của các chuỗi giá trị trong nước bao gồm các chuỗi giá trị chính được xác định bằng cách phân tích các liên kết sản xuất đầu ra - đầu vào trong nước. Các liên kết chuỗi giá trị được xác định theo bốn bước chính: (a) xác định các ngành nghề cung ứng cấp 1 (liên kết ngược) sử dụng dữ liệu từ các Bảng cân đối liên ngành của Việt Nam trong năm 2011 và 2016; (b) lặp lại nhiều lần bước đầu tiên để tính toán các ngành nghề cung ứng cấp 2, cấp 3 hoặc cao hơn; (c) tạo sơ đồ liên kết chuỗi giá trị; và (d) hoàn thiện các liên kết và sơ đồ dựa trên nhận định chuyên gia và dữ liệu ngành.

Bước đầu tiên, xác định các ngành nghề cung ứng cấp 1, được dựa trên tỷ trọng đầu vào của một ngành, tính bằng tỷ lệ (%) các yếu tố đầu vào từ một ngành cung ứng vào tổng đầu vào trung gian. Chúng tôi xem xét cả đầu vào nhập khẩu và mua trong nước, vì cả hai đều được đưa vào dữ liệu Bảng cân đối liên ngành năm 2011 và 2016. Bên cạnh đó, chúng tôi chỉ xem xét các đầu vào ngoài dịch vụ và vốn. Trong hầu hết các trường hợp, chúng tôi áp dụng ngưỡng tỷ trọng đầu vào là 2%, nghĩa là chỉ xem xét các đầu vào ngoài dịch vụ và vốn chiếm ít nhất 2% tổng giá trị đầu vào. Tỷ trọng đầu vào được định nghĩa như sau:

$$SI_{s,i} = \left(\frac{\text{mua sắm đầu vào của ngành } i}{\text{tổng giá trị đầu ra trung gian được sử dụng bởi ngành } i} \right) * 100\%$$

Trong đó i là một chuỗi giá trị chính và s là một ngành cung cấp đầu vào cho ngành tạo ra chuỗi giá trị chính.

Bước thứ hai lặp lại bước đầu tiên cho các lớp liên kết ngược khác nhau. Điều này có nghĩa là xem xét các ngành nghề cung cấp đầu vào cho ngành s . Vì tỷ trọng đầu vào của các ngành nghề cung ứng cấp thấp hơn có thể khác nhau giữa các chuỗi giá trị, chúng tôi lựa chọn các ngành cung ứng quan trọng nhất trên cơ sở ngẫu nhiên. Chúng tôi tập trung vào những lĩnh vực cung ứng quan trọng đối với chuỗi giá trị. Nói cách khác, sau khi xác định các lĩnh vực cung ứng cấp 1 quan trọng nhất, hoạt động này được lặp lại cho các đầu vào quan trọng nhất, quay ngược về nhà cung ứng cấp 1. Bước thứ ba là phát triển một sơ đồ liên kết chuỗi giá trị cho từng ngành nghề thuộc chuỗi giá trị chính cũng như các lĩnh vực cung ứng cấp 1, cấp 2 và cấp 3.

Thông tin từ phân tích đầu vào - đầu ra được tinh chỉnh ở bước thứ tư kết hợp với thông tin bên ngoài từ các bản đồ hoặc cụm chuỗi giá trị hiện có. Điều này giúp chúng tôi tạo các bảng phù hợp cụ thể theo chuỗi giá trị liên kết các ngành nghề của Bảng cân đối liên ngành với hệ thống mã ngành kinh tế Việt Nam (VSIC). Lưu ý rằng các bảng tra cứu này tương ứng với các chuỗi giá trị cụ thể, vì các Bảng cân đối liên ngành bao gồm nhóm ngành tổng quát hơn so với các mã VSIC 5 chữ số (138 ngành so với 734 phân ngành), do đó một ngành trong Bảng cân đối liên ngành có thể được liên kết với nhiều mã số VSIC khác nhau. VSIC có ý nghĩa quan trọng trong việc đảm bảo tham chiếu chính xác cấu trúc chuỗi giá trị và nguồn dữ liệu phân tích đáng tin cậy.

Xác định cấu trúc không gian của chuỗi giá trị

Bước thứ ba là sử dụng kết quả phân tích nêu trên về các mối liên kết đầu ra - đầu vào của các chuỗi giá trị trong nước để xác định cấu trúc không gian của các chuỗi đó. Nói cách khác, mục đích chính của bước này là xác định phân phối địa lý và tích tụ công nghiệp của các chuỗi được chọn, bao gồm các liên kết ngược của chuỗi giá trị. Cấu trúc không gian của các chuỗi giá trị được định nghĩa là mức độ tập trung việc làm trong mỗi phân khúc của một chuỗi giá trị nhất định.

Xu hướng liên kết dựa trên chuỗi giá trị và hành lang quan trọng

Xu hướng liên kết cho chuỗi giá trị được định nghĩa là xu hướng của các hàng hóa liên quan lưu thông qua các cửa ngõ quốc tế và dọc theo các điểm sản xuất khác nhau của chuỗi giá trị trong nước, như được thể hiện trong mô hình liên kết ở hình A.2. Xu hướng liên kết được xác định dựa trên vị trí không gian của các phân khúc sản xuất khác nhau của chuỗi giá trị trong nước và cấu trúc của các chuỗi

liên kết giá trị. Liên kết này bắt đầu với các nguyên liệu nhập khẩu qua một cửa khẩu nhập, được kết nối thông qua các điểm trung gian khác nhau về cung cấp và chế biến nguyên liệu thô, đến giai đoạn thành phẩm và cuối cùng là cửa khẩu xuất hoặc thị trường tiêu thụ nội địa.

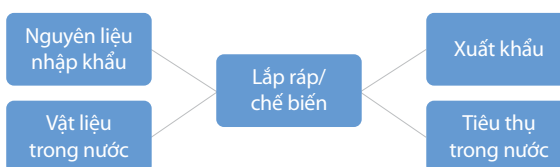
Khoảng cách vận chuyển được giả định để xác định ưu tiên vận chuyển của hàng hóa và hình thành hành lang vận chuyển.

Khoảng cách vận chuyển được giả định để xác định ưu tiên vận chuyển của hàng hóa và hình thành hành lang vận chuyển.

Trong mô hình này, cửa khẩu xuất - nhập đóng vai trò là chốt chặn ở cuối các nút. Đối với tất cả các chuỗi giá trị đã được xác định, các cửa ngõ thương mại đường hàng không, đường biển, đường thủy nội địa, đường sắt và đường bộ là điểm xuất phát của hàng nhập và điểm đến của hàng xuất, còn ngược lại, vị trí của các cụm (doanh nghiệp cung ứng/chế biến) là điểm xuất phát và điểm đến của sản phẩm nội địa. Thông tin về các cửa ngõ thương mại và cửa khẩu xuất-nhập trong tất cả các hình thức vận chuyển có ý nghĩa quan trọng đối với kết nối dựa trên chuỗi giá trị.

Bước phân tích này cần được hoàn thiện bằng việc mô hình hóa liên kết chuỗi giá trị như là kết quả của nghiên cứu trước đó. Điều này sẽ mô phỏng các luồng hàng hóa theo mô hình điểm đầu-điểm cuối dọc theo tổ chức không gian của các chuỗi giá trị và kết nối các chuỗi với các cửa ngõ quốc tế chính. Kết quả lập bản đồ cho phép xác định các hành lang thương mại được tổ chức để thúc đẩy liên kết chuỗi giá trị và đánh giá các dịch vụ logistics hỗ trợ nhằm cải thiện hiệu quả tổng thể cũng như năng lực cạnh tranh của các chuỗi giá trị được lựa chọn. Bước quan trọng liên quan đến việc phát triển mô hình gom xếp luồng hàng hóa để tiện cho việc vận chuyển giữa các trung tâm vận chuyển hàng hóa chính (tới cấp huyện nếu có thể, bao gồm địa điểm các cụm) và các cửa khẩu ở Việt Nam. Tuy nhiên, việc mô hình hóa gom xếp luồng hàng đòi hỏi dữ liệu liên quan đến khối lượng vận chuyển đầu vào - đầu ra trong chuỗi giá trị và giữa doanh nghiệp chế biến với các cửa khẩu. Do thiếu dữ liệu về khối lượng vận chuyển các luồng hàng hóa liên quan, cần thực hiện bước trung gian là chuyển đổi dữ liệu giá trị HS (có sẵn) thành khối lượng vận chuyển tương đương. Các phương pháp chuyển đổi giá trị xuất khẩu và nhập khẩu hàng hóa đã được kiểm chứng sẽ được sử dụng với giả định phù hợp. Thách thức lớn nhất là việc thiếu các Bảng cân đối liên ngành cấp tỉnh để xác định các mối liên kết và điểm đầu - điểm cuối đối với mỗi loại hàng hóa trong chuỗi giá trị của từng cụm được lựa chọn.

HÌNH A.2. Mô hình kết nối cho một chuỗi giá trị



TÀI LIỆU THAM KHẢO

Pham, Duc Minh, Deepak Mishra, Kee-Cheok Cheong, John Arnold, Anh Minh Trinh, Ngoc Huyen Thi Ngo, và Phuong Hien Thi Nguyen. 2013. *Tạo thuận lợi thương mại, tạo giá trị và năng lực cạnh tranh: Ý nghĩa chính sách đối với tăng trưởng kinh tế của Việt Nam*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. <http://documents.worldbank.org/curated/en/242601468337904353/Trade-facilitation-value-creation-and-competiveness-policy-implications-for-Vietnams-economic-growth>.

Phương pháp luận: ước tính sự tham gia vào việc làm phi nông nghiệp và chênh lệch về tiền lương

Tiếp cận thị trường và việc làm hưởng lương phi nông nghiệp

Mô hình hộ gia đình trang trại tiêu chuẩn (Singh, Squire, và Strauss 1986) được áp dụng trong phân tích này, kết hợp những hiểu biết từ lý thuyết vòng đời cung ứng lao động (MaCurdy 1981), để giải thích quyết định tỉ trọng lao động phi nông nghiệp qua sát được. Các hộ nông dân tối đa hóa tiện ích từ tổng tiêu dùng của hộ gia đình, thời gian rảnh rỗi của các thành viên, với các đặc điểm cá nhân và hộ gia đình, trong điều kiện hạn chế về ngân sách và thời gian. Mô hình có dạng sau:

$$\begin{aligned}
 & \text{Max } U(C_h, L_i; A_i, B_h) \\
 & i = \text{head, spouse, eldest child} \\
 & \text{s.t.} \\
 & Q_h = f(T_i^f, H_h; A_i, F_h) \\
 & C_h + RH_h \leq PQ_h + \sum W_i^a T_i^a + \sum W_i^{na} T_i^{na} + Z_h \\
 & W_i^{na} = W_i^{na}(A_i, M^{na}) \\
 & W_i^a = W_i^a(A_i, M^a) \\
 & T_i = T_i^f + T_i^a + T_i^{na} + L_i \\
 & L_i > 0 \\
 & T_i^f, T_i^a, T_i^{na} \geq 0 \quad (1)
 \end{aligned}$$

Trong đó U là hàm tiện ích cho hộ gia đình h ; C_h là tổng mức tiêu dùng hộ gia đình; L_i là thời gian giải trí cho thành viên gia đình i , nơi có thể người chủ gia đình, vợ/ chồng và con cái;¹ A_i là một vectơ của các thuộc tính riêng lẻ; B_h là một vectơ của các thuộc tính hộ gia đình; Q là số lượng đầu ra của trang trại, được xác định bởi hàm sản xuất f với đầu vào lao động gia đình T_i^f , đầu vào được thuê H_h , tùy thuộc vào các thuộc tính riêng lẻ (A_i) và thuộc tính hộ gia đình (F_h); R là giá của đầu vào được thuê; P là giá của sản lượng trang trại; W_i^a là mức lương cho việc làm hưởng lương trong lĩnh vực nông nghiệp; T_i^a là thời gian dành cho việc làm lương nông nghiệp; W_i^{na} là mức lương cho việc làm lương phi nông nghiệp; T_i^{na} là thời gian dành cho việc làm hưởng lương phi nông nghiệp; Z_h là thu nhập phi lao động bao gồm doanh thu tài chính và doanh thu chuyển nhượng.

Mức lương là một hàm của các thuộc tính riêng lẻ và điều kiện thị trường lao động địa phương trong khu vực phi nông nghiệp, ký hiệu là M^{na} , và trong lĩnh vực nông nghiệp, ký hiệu là M^a . Hạn chế về thời gian là tổng của đầu vào lao động gia đình, việc làm hưởng lương trong lĩnh vực nông nghiệp và phi nông nghiệp, và thời gian rảnh rỗi bằng tổng thời gian có sẵn, ký hiệu là T_i ; các ràng buộc không mang tính chất tiêu cực được áp đặt để cho phép không tham gia vào thị trường lao động. Bằng cách giải quyết các điều kiện Kuhn-Tucker, các quyết định tham gia lao động được xác định theo tập hợp

các điều kiện trong (2) trong đó $P \frac{\partial Q_h}{\partial T_i}$ là giá trị cận biên của các sản phẩm nông nghiệp; $\frac{\partial U}{\partial L_i}$ là tiện ích cận biên của thời gian rảnh rỗi; γ là tiện ích cận biên của thu nhập:

$$P \frac{\partial Q_h}{\partial T_i} \leq \frac{\partial U}{\partial L_i} \gamma; W_i^a \leq \frac{\partial U}{\partial L_i} \gamma; W_i^{na} \leq \frac{\partial U}{\partial L_i} \gamma \quad (2)$$

Việc phân bổ công việc cho các thành viên trong gia đình có được bằng cách so sánh giá trị cận biên của sản phẩm nông nghiệp và mức lương với quỹ lương dành riêng, là Tỷ lệ thay thế cận biên RMS giữa thời gian rảnh rỗi và thu nhập được đánh giá ở mức 0 giờ lao động trong các hoạt động lao động tương ứng. Do đó, quỹ lương dành riêng cho mỗi hoạt động lao động có liên quan đến nhau. Ví dụ, quỹ lương dành riêng cho cung ứng lao động phi nông nghiệp được đánh giá ở mức không có hoạt động lao động phi nông nghiệp, điều đó có nghĩa là tất cả các quỹ thời gian được dành cho các hoạt động trả lương trong nông nghiệp hoặc nông nghiệp hộ gia đình. Khi giá trị cận biên của sản phẩm nông nghiệp hoặc tiền lương thị trường vượt quá quỹ lương dành riêng, cá nhân sẽ tham gia vào các hoạt động lao động. Các biên quảng canh của dạng rút gọn có thể được minh họa như các phương trình sau 3 (a) - (c):

$$\text{Prob}(Y_i^f = 1) = \text{Prob}(P \frac{\partial Q_h}{\partial T_i} - W_i^{(f)} > 0) \quad (3a)$$

$$\text{Prob}(Y_i^a = 1) = \text{Prob}(W_i^a - W_i^{(a^*)} > 0) \quad (3b)$$

$$\text{Prob}(Y_i^{na} = 1) = \text{Prob}(W_i^{na} - W_i^{(na^*)} > 0) \quad (3c)$$

Trong đó Y_i^f , Y_i^a , và Y_i^{na} đại diện cho biên quảng canh của lao động nông nghiệp hộ gia đình, lao động hưởng lương nông nghiệp, và lao động hưởng lương phi nông nghiệp; $W_i^{(f)}$, $W_i^{(a^*)}$, và $W_i^{(na^*)}$ là quỹ lương dành riêng cho các hoạt động lao động tương ứng. Quỹ lương dành riêng không theo dõi được và tiền lương thị trường cho những người thất nghiệp cũng vậy. Để đi đến một tập hợp các phương trình tham gia lao động dưới dạng rút gọn có thể ước tính, quỹ lương dành riêng được mô hình hóa theo chức năng của các đặc điểm theo cấp độ cá nhân, cấp hộ gia đình, cấp cộng đồng địa phương và các tác động ngẫu nhiên cá nhân trong các phương trình 4(a) - (c) sau:

$$\begin{aligned} \text{Prob}(Y_i^f = 1) &= \text{Prob}(P \frac{\partial Q_h}{\partial T_i} - W_i^{(f)} > 0) \\ &= \text{Prob}(P \frac{\partial Q_h}{\partial T_i} - W_i^{(f)}(A_i, B_i, F_i, M^{na}, M^a) - \varepsilon_{-i} > 0) \end{aligned} \quad (4a)$$

$$\begin{aligned} \text{Prob}(Y_i^a = 1) &= \text{Prob}(W_i^a - W_i^{(a^*)} > 0) \\ &= \text{Prob}(W_i^a(A_i, M^a) - W_i^{(a^*)}(A_i, B_i, F_i, M^{na}, M^a) - \varepsilon_{-i} > 0) \end{aligned} \quad (4b)$$

$$\begin{aligned} \text{Prob}(Y_i^{na} = 1) &= \text{Prob}(W_i^{na} - W_i^{(na^*)} > 0) \\ &= \text{Prob}(W_i^{na}(A_i, M^{na}) - W_i^{(na^*)}(A_i, B_i, F_i, M^{na}, M^a) - \varepsilon_{-i} > 0) \end{aligned} \quad (4c)$$

trong đó ε_{-i} là tác động ngẫu nhiên cá nhân. Trong phân tích này, chúng tôi sẽ tập trung vào việc làm trả lương phi nông nghiệp. Bằng cách giả sử ε_{-i} được phân bổ độc lập, chúng tôi đi đến mô hình probit sau đây về sự tham gia lao động phi nông nghiệp đối với chủ hộ, vợ/chồng và con cả:

$$\text{Prob}(Y_i^{na} = 1) = \text{Probit}(A_i, B_i, F_i, M^{na}, M^a) \quad (5)$$

Vì các quyết định cung ứng lao động được xác định chung trong hộ gia đình, không hợp lý khi cho rằng ε_i phân bố độc lập giữa chủ hộ, vợ/chồng và con cả. Để giải quyết mối tương quan chuỗi trong gia đình, chúng tôi sử dụng mô hình probit đa biến (Benjamin và Kimhi 2006) để cùng nhau ước tính các quyết định tham gia lao động trả lương phi nông nghiệp.

Có hai hạn chế của phân tích này. Giới hạn đầu tiên liên quan đến tính hợp lệ nội tại của các ước tính probit. Cho rằng mục đích của phân tích này là để ghi lại sự tương quan của việc làm trả lương phi nông nghiệp ở các cấp độ khác nhau, chúng tôi giả định rằng những tác động ngẫu nhiên cá nhân là không tương quan với A_i , B_i , F_i , M^{na} , và M^a . Trong phạm vi mà giả định này bị vi phạm, chúng tôi đã giới hạn tính hợp lệ nội tại của các ước tính. Các chiến lược dữ liệu bảng như các mô hình ảnh hưởng cố định có khả năng kiểm soát mức độ nội sinh này. Tuy nhiên, các bảng Khảo sát mức sống hộ gia đình Việt Nam VHLSS do Tổng cục Thống kê (GSO) thực hiện trong những năm trước (2012, 2014) dẫn đến các mẫu nhỏ không cung cấp đủ ý nghĩa thống kê để ước tính mô hình probit đa biến. Giới hạn thứ hai liên quan đến tính hợp lệ bên ngoài do lựa chọn mẫu. Để ước tính mô hình probit đa biến, chúng ta cần chọn các hộ gia đình có ít nhất một đứa con trong độ tuổi lao động. Tuy nhiên, sắp xếp cuộc sống không phải là ngẫu nhiên. Nếu các biến số cụ thể của hộ gia đình không theo dõi được mà xác định sự sắp xếp cuộc sống cũng ảnh hưởng đến việc làm trả lương phi nông nghiệp, thì chúng tôi đã hạn chế tính hợp lệ bên ngoài để áp dụng các kết quả từ phân tích này cho các hộ gia đình nông thôn Việt Nam còn lại. Chúng tôi giải quyết điều này bằng cách ước tính mô hình hộ gia đình và vợ/chồng, bao gồm một tập hợp rộng hơn các hộ gia đình. Những kết quả là tương tự về chất.

Để ước tính mô hình probit đa biến, chúng tôi sử dụng mẫu 4.257 hộ gia đình nông thôn với 12.771 cá nhân từ Khảo sát mức sống hộ gia đình Việt Nam (VHLSS) năm 2016. Đây là khảo sát đại diện trên toàn quốc bao gồm thông tin chi tiết ở cấp độ cá nhân, hộ gia đình và xã. Trong mỗi hộ gia đình, chúng tôi chỉ giữ chủ hộ, vợ hoặc chồng và con cả cho mô hình đầu tiên, hoặc chỉ hộ gia đình và vợ/ chồng cho mô hình thứ hai. Tất cả các cá nhân trong độ tuổi chính từ 15 đến 64 tuổi, và hiện không đi học. Các kết quả được thể hiện trong bảng A.2.

Tiếp cận thị trường và chênh lệch lương theo yếu tố không gian

Hầu hết các phân tích thực nghiệm về mối quan hệ giữa tiếp cận thị trường và sự thay đổi không gian trong tiền lương ước tính mối quan hệ sử dụng tiền lương trung bình khu vực thay vì tiền lương cá nhân. Trong nghiên cứu này, chúng tôi theo Hering và Poncet 2010 để ước tính mối quan hệ giữa tiếp cận thị trường và chênh lệch tiền lương, tính đến các đặc điểm cá nhân như giáo dục, một yếu tố quan trọng quyết định thu nhập. Điều này đặc biệt quan trọng trong bối cảnh Việt Nam nơi các khu vực tụt hậu có tỷ lệ người ít học cao hơn khi so sánh với các trung tâm đô thị của đất nước. Một điển hình được ước tính với tiền lương mỗi giờ là biến phụ thuộc. Phân tích được thực hiện bằng dữ liệu VHLSS 2016, sử dụng các số liệu ở cả khu vực nông thôn và thành thị.

Các tài liệu địa lý kinh tế mới nhấn mạnh rằng chi phí vận chuyển thấp hơn đối với các công ty ở các địa điểm có khả năng tiếp cận thị trường cao hơn cho phép các công ty đó trả lương cao hơn, do đó giải thích mối quan hệ tích cực giữa tiếp cận thị trường và lương cao hơn. Vì tiếp cận thị trường được liên kết với tích tụ, trong khi một số khác đề xuất các cơ chế thay thế dựa trên kinh tế tích tụ để giải thích tác động của tiếp cận thị trường đối với tiền lương. Ví dụ, Dekle và Eaton (1999),

chỉ ra rằng nhu cầu lớn hơn đẩy giá đất ở các trung tâm đô thị khiến cho các công ty tăng lương danh nghĩa để đảm bảo sức mua của người lao động. Hanson (2003) cũng phân biệt các cơ chế khác, như sự hiện diện của các yếu tố khác không phải nguồn nhân lực và tăng lợi nhuận do sự lan tỏa giữa các công ty và/ hoặc yếu tố tác động bên ngoài của con người. Do đó, Combes, Duranton và Gobillon (2008) nhấn mạnh các kỹ năng để giải thích mối quan hệ tích cực giữa tiếp cận thị trường và tiền lương, trong khi Head và Mayer (2006) cho thấy việc không kiểm soát được sự khác biệt về giáo dục trong phân tích chênh lệch lương trong khu vực dẫn tới nguy cơ chênh lệch lương về mặt không gian theo các yếu tố địa lý kinh tế.

Để phân biệt tác động của tiếp cận thị trường thông qua các mối liên kết chi phí vận chuyển, mô hình ước tính kiểm soát (a) mức độ kỹ năng của từng địa phương bằng cách sử dụng tỷ lệ người có trình độ học vấn sau trung học, (b) giá trị đất và mật độ dân số địa phương để nắm bắt tác động của tích tụ đến chi phí sinh hoạt (nhà ở, chi phí vận chuyển và tắc nghẽn) và (c) các tác động cố định của tỉnh thành để kiểm soát các khoản hỗ trợ ngoài nhân lực. Đây là bổ sung cho các biến tiêu chuẩn trong phép hồi quy thu nhập, như loại doanh nghiệp, nghề nghiệp và lĩnh vực. Các kết quả được thể hiện trong bảng A.3.

» BẢNG A.2. Các yếu tố quyết định tham gia vào tiền lương phi nông nghiệp

Biến số	Mô hình 1			Mô hình 2	
	Chủ hộ	Vợ/chồng	Con	Chủ hộ	Vợ/ chồng
Nam giới	0.355***	0.624***	-0.0844*	0.284***	0.625***
Độ tuổi	0.0422	0.0132	0.102***	0.0365***	0.0644***
Bình phương tuổi	-0.000795*	-0.0006	-0.00191***	-0.000737***	-0.00121***
Trình độ học vấn cao nhất – Tiểu học	-0.0963*	-0.162**	-0.374***	-0.115***	-0.203***
Trình độ học vấn cao nhất – Trung học cơ sở	0.067	-0.0133	-0.307***	-0.0308	-0.136***
Trình độ học vấn cao nhất – TH phổ thông	0.192**	-0.0904	-0.203***	0.00934	-0.0397
Trình độ học vấn cao nhất – Đại học	1.275***	1.713***	0.427***	1.225***	1.664***
Hôn nhân			-0.246***	-0.789	3.848
Gia đình cách mạng	-0.169	-0.393***	-0.131*	-0.0307	-0.242***
Gia đình cựu chiến binh	-0.201	0.0354	-0.0553	0.0335	0.0184
Di cư từ tỉnh khác	0.0601	0.0696	-0.0388	0.00981	0.0951**
Bị thương trong năm qua	-0.0645	-0.118	0.0211	-0.0311	0.00282
Có quyền sở hữu nhà ở	-0.455*	-0.502*	-0.332	-0.229**	-0.164*
Chương trình hỗ trợ - đầu vào	0.0323	-0.197	0.182	0.0483	0.134
Chương trình hỗ trợ - tín dụng	-0.307	-4.144	-1.054	0.013	-0.54
Chương trình hỗ trợ-mở rộng nông nghiệp	0.236	-4.029	-0.254	0.354*	-0.319
Tỉ lệ trẻ em 0~5 tuổi	0.0805	-1.037**	0.305	-0.134	-0.387**
Tỉ lệ người già từ 70 tuổi trở lên	2.386	4.507	2.253	-1.364	0.559

» BẢNG A.2. Tiếp theo

Biến số	Mô hình 1			Mô hình 2	
	Chủ hộ	Vợ/chồng	Con	Chủ hộ	Vợ/ chồng
Điểm Z của thu nhập phi lao động	-0,0158	-0,0438	-0,032	-0,0496***	-0,0453**
Dân tộc thiểu số	-0,251***	-0,155	-0,280***	-0,154***	-0,166***
Nhật ký chỉ số giá cây trồng	-0,112***	-0,0983***	-0,0564***	-0,111***	-0,0824***
Trồng lúa	0,114**	-0,0754	0,0648	0,121***	-0,0255
Trồng loại cây khác ngoài lương thực	-0,0309	-0,157***	0,0661	0,0287	-0,158***
Trồng cây công nghiệp	-0,0152	-0,11	-0,162***	-0,0141	-0,142***
Trồng cây ăn trái	-0,289***	-0,285***	-0,0801	-0,295***	-0,299***
Chăn nuôi	-0,0292	-0,190***	0,0807*	-0,0619**	-0,190***
Chỉ số tiếp cận thị trường	0,106***	0,147***	0,194***	0,122***	0,227***
Nhật ký mật độ dân số	0,0778***	0,126***	0,137***	0,104***	0,134***
Tỉ lệ tăng nông nghiệp	-0,0599	0,023	-0,0478	-0,0443*	-0,0520*
Vùng duyên hải	-0,101	0,0844	0,0242	-0,147**	-0,0853
Các xã đồng bằng	0,154	0,0301	0,253***	0,0931*	0,0272
Xã trung du	0,152	0,125	0,412***	0,264***	0,105
Xã vùng núi thấp	0,157*	0,0603	0,181**	0,154***	0,133**
Số hiểm họa thiên nhiên	0,00628	-0,0011	-0,017	0,00857	0,00288
Nhật ký tỷ lệ tiền lương phi nông nghiệp và tiền lương nông nghiệp	-0,108	0,115	-0,326***	-0,106*	-0,0471
Có trung tâm khuyến nông ở xã	0,146	0,0368	0,0108	0,0186	-0,016
Có chợ thuộc địa phận xã	-0,0051	-0,0004	-0,034	-0,00717	0,000491
Có cơ sở giáo dục	-0,425	0,0809	-0,0004	-0,326*	0,109
Có ngân hàng tại địa phương	-0,0639	-0,0331	-0,0007	-0,0764***	-0,0307
Gần các cơ sở kinh doanh	0,123*	0,0599	0,108	0,0936**	0,0498
Tỉ lệ lực lượng lao động sản xuất trong xã	-0,0358	0,206	0,540***	0,157*	0,233**
Tỉ lệ lực lượng lao động dịch vụ trong xã	0,496	0,123	-0,18	0,918	0,536
atrho21	0,364***			0,358***	
atrho31	0,319***				
atrho32	0,277***				
Quan sát	6264	6264	6264	18197	18197

Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới từ Khảo sát mức sống hộ gia đình Việt Nam (VHLSS) 2016, do GSO thực hiện. Xem: https://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=515&ItemID=18977.

Ghi chú: * = p<0.10, ** = p<0.05, *** = p<0.010.

» BẢNG A.3. Các yếu tố quyết định thu nhập tiền lương

Đặc điểm cá nhân	(1)	(2)
Nam giới		
Kinh nghiệm	0,155***	0,153***
Bình phương kinh nghiệm	0,028***	0,029***
Số năm đi học	-0,000***	-0,000***
Tham gia vào hội phụ nữ	0,026***	0,026***
Là Đảng viên	-0,008	-0,011
Gia đình truyền thống	0,052***	0,054***
Dân tộc ít người	0,002	-0,002
Ethnic Minority	-0,037**	-0,030*
Đặc điểm địa phương		
Chỉ số MA	0,030***	-0,015
<i>Tương tác loại công ty (Cơ sở = công ty tư nhân trong nước)</i>		
MA index * SOE	-0,067***	-0,061***
MA index * Đầu tư nước ngoài	0,151***	0,131***
Nhật ký dân số	0,021***	0,012**
Trung du và vùng núi phía Bắc	0,033**	-0,074**
Miền bắc và Duyên hải miền Trung	0,036**	-0,149***
Tây Nguyên	0,058***	-0,141***
Đông Nam	0,155***	0,108***
Đồng bằng sông Cửu Long	0,034***	-0,052
Giá nhà trung bình (million VND/m ²)	0,005***	0,003***
Tỉ lệ người trình độ sau trung học	0,144***	0,194***
Thành thị	-0,031***	-0,030***
Tỉnh thành phố FE	No	Yes
Nghề nghiệp FE	Yes	Yes
Ngành kinh tế FE	Yes	Yes
Tỉ lệ nghịch đảo	-0,02	-0,007
Quan sát	26064	26064
Điều chỉnh R bình phương	0,220	0,231

Nguồn: Tính toán của Ngân hàng Thế giới từ Khảo sát mức sống hộ gia đình Việt Nam (VHLSS) 2016, do GSO thực hiện. Xem: https://www.gso.gov.vn/default_en.aspx?tabid=515&ItemID=18977.

Ghi chú: * = p<0.10, ** = p<0.05, *** = p<0.010.

GHI CHÚ

1. Lý tưởng nhất, chúng tôi muốn bao gồm tất cả các thành viên trong gia đình, nhưng để minh họa đơn giản, chúng tôi chỉ bao gồm đứa con lớn nhất trong mỗi hộ gia đình.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Benjamin, Catherine, và Ayal Kimhi. 2006. “Công việc đồng áng, Công việc phi nông nghiệp và Lao động thuê trang trại: Mô hình lựa chọn rời rạc của các cặp làm nông người Pháp.” *Tạp chí Châu Âu về Kinh tế Nông nghiệp* 33 (2): 149–71.
- Combes, Pierre-Philippe, Gilles Duranton, và Laurent Gobillon. 2008. “Chênh lệch tiền lương theo không gian: Sắp xếp các vấn đề!” *Tạp chí kinh tế đô thị* 63 (2): 732–42. doi: 10.1016/j.jue.2007.04.004.
- Dekle, Robert, và Jonathan Eaton. 1999. “Chồng chất và thuê đất: Bằng chứng từ các quận.” *Tạp chí kinh tế đô thị* 46 (2): 200–14. doi: 10.1006/juec.1998.2118.
- Hanson, Gordon H. 2003. “Các công ty, công nhân và sự tập trung địa lý của hoạt động kinh tế.” *Trong cẩm nang kinh tế địa lý Oxford*, soạn thảo bởi Gordon L. Clark, Meric S. Gertler, và Maryann P. Feldman, 3–17. New York: Tạp trí Đại học Oxford. <https://www.worldcat.org/title/oxford-handbook-of-economic-geography/oclc/52144908>.
- Head, Keith, và Thierry Mayer. 2006. “Mức lương và việc làm của khu vực đối phó với tiềm năng thị trường tại EU.” *Khoa học khu vực và kinh tế đô thị* 36 (5): 573–94. doi: 10.1016/j.regsciurbeco.2006.06.002.
- Hering, Laura, và Sandra Poncet. 2010. “Tiếp cận thị trường và tiền lương cá nhân: Bằng chứng từ Trung Quốc.” *Tạp chí kinh tế và thống kê* 92 (1): 145–59. doi: 10.1162/rest.2009.11418.
- MaCurdy, Thomas E. 1981. “Một mô hình thực nghiệm về cung ứng lao động trong một vòng đời.” *Tạp chí kinh tế chính trị* 89 (6): 1059–85. doi: 10.1086/261023.
- Singh, Inderjit, Lyn Squire, và John Strauss, eds. 1986. *Mô hình hộ gia đình nông nghiệp: Phân mở rộng, Ứng dụng và Chính sách*. Baltimore, MD: Tạp chí trường Johns Hopkins. <http://documents.worldbank.org/curated/en/621291468739297175/Agricultural-household-models-extensions-applications-and-policy>.

Phương pháp luận: Mô hình cân bằng tổng hợp để đánh giá các can thiệp vào vận tải

Nghiên cứu gần đây đã phát triển các mô hình định lượng về phân phối không gian của hoạt động kinh tế (Redding và Rossi-Hansberg 2017). Mô hình này kết hợp các tính năng của dữ liệu, chẳng hạn như số lượng lớn các địa điểm với địa lý không đồng nhất, năng suất, tiện nghi và các yếu tố địa phương, cũng như chi phí thương mại và đi lại. Mô hình này cũng có thể bao gồm các tương tác giữa các địa điểm, chẳng hạn như thương mại hàng hóa và di chuyển. Những mô hình này có thể được sử dụng để đánh giá các chính sách và các kịch bản đối lập. Những mô hình như vậy có thể được sử dụng để phân biệt sự đóng góp của các cải tiến giao thông so với các thay đổi khác ảnh hưởng đến tiền lương và dân số trên khắp các địa điểm.

Các mô hình có ba nhân tố chính:

- Về Địa lý. Mô hình cho phép xem xét không gian chi tiết cấp huyện ở 683 huyện của Việt Nam. Mỗi huyện được đặc trưng bởi vị trí, diện tích đất, công việc kiếm sống, cơ cấu kinh tế và năng suất sản xuất của doanh nghiệp. Khả năng sinh hoạt nắm bắt chất lượng cuộc sống ở một huyện, được xác định bởi các yếu tố như chất lượng giáo dục và dịch vụ y tế, và ảnh hưởng đến sự lựa chọn của mọi người về nơi sinh sống.
- Hoạt động kinh tế. sản xuất được thực hiện bởi các công ty chọn số lượng đầu ra và đầu vào - lao động và đất đai - được sử dụng trong sản xuất.
- Người lao động. Công nhân chọn lĩnh vực họ làm việc và nơi sinh sống. Tất cả người lao động có được thu nhập từ việc làm và chi tiêu vào hàng hóa và dịch vụ được sản xuất tại địa phương hoặc nhập khẩu từ vùng khác. Người lao động quyết định nơi sống và nơi làm việc phụ thuộc vào tiền thuê nhà, tiền lương và khả năng kiếm sống giữa các quận huyện.

Sử dụng dữ liệu dân số, đất đai và giao thông trong năm 2009 và 2017, năng suất và tiện nghi của huyện được hiệu chỉnh để đưa ra dự đoán chính xác. Thông tin cần thiết để hiệu chỉnh mô hình tương tự như thông tin được sử dụng trong tính toán tiếp cận thị trường và đến từ các nguồn dữ liệu truyền thống như khảo sát và từ thông tin được mã hóa địa lý trên mạng lưới giao thông.

Quá trình hiệu chuẩn dựa trên các biến số (kích thước đất, việc làm trên mỗi ngành - mô hình thứ hai - hoặc tiền lương - mô hình thứ nhất, mật độ dân số) để tạo ra một số thông số chính bao gồm các biến số khó quan sát của mỗi huyện. Mặc dù không tính toán được điểm năng suất và khả năng kiếm sống ở cấp huyện, nhưng mô hình này được sử dụng để suy luận các điểm số này dựa trên các mức độ quan sát được của quy mô và thành phần đất đai, việc làm trên mỗi ngành và mật độ dân số. Điểm năng suất phản ánh tiềm năng của các doanh nghiệp sản xuất bằng cách sử dụng lao động và đầu vào đất đai. Trong khi người lao động và đất đai tương tự nhau giữa các quận huyện, năng lực của các công ty sản xuất khác nhau giữa các địa điểm. Điểm số khả năng kiếm sống phản ánh tiềm năng của một quận về tiện nghi và ảnh hưởng đến sự lựa chọn của người lao động. Người lao động có xu hướng di chuyển đến các quận huyện có mức lương thực tế cao hơn và mức độ tiện nghi cao hơn.

Dữ liệu được sử dụng để hiệu chỉnh bao gồm diện tích đất (phân loại đất của Cơ quan Vũ trụ châu Âu từ cơ sở dữ liệu Aiddata (<http://www.aiddata.org>), phân phối dân số hiện tại ở mỗi huyện từ dữ liệu điều tra dân số năm 2010 và 2015, phân loại việc làm và tiền lương từ kết quả khảo sát của

Ban Kinh tế vĩ mô, Thương mại và Đầu tư Toàn cầu (MTI) trong dữ liệu khảo sát chưa được công bố do Ban MTI, Ngân hàng Thế giới cung cấp.

Mô hình được sử dụng để phản biện đối với kết nối trong nước

Dựa trên Redding (2016), mô hình có thể được sử dụng để thực hiện các phản biện chỉ sử dụng dữ liệu ở trạng thái cân bằng ban đầu. Trong các phản biện, lợi ích phúc lợi từ thương mại phụ thuộc vào những thay đổi trong cả tỉ lệ thương mại trong nước và sự phân bố dân số trên khắp các vùng miền. Mô hình có quy mô lợi nhuận không thay đổi đối với tất cả các quận huyện có khả năng giao dịch với nhau. Một số vùng có thể cắt giảm giảm chi phí thương mại lớn hơn các vùng khác, dân số tái định cư ở các địa điểm này và cách xa các địa điểm khác, cho đến khi giá của yếu tố bất biến của đất đai sản xuất điều chỉnh. Tuy nhiên, vẫn còn một số khác biệt về tiền lương thực tế giữa các quận huyện.

Mô hình được sử dụng để phản biện đối với kết nối quốc tế

Mô hình cân bằng tổng thể không gian cho Việt Nam đánh giá tác động của việc cải thiện chi phí vận chuyển nội bộ đối với sự hội nhập của các huyện với thị trường toàn cầu. Mô hình xem xét cách giảm chi phí vận chuyển ảnh hưởng như thế nào đến khả năng cạnh tranh của các quận huyện trong sản xuất hàng hóa xuất nhập khẩu - đó là hàng hóa có thể trao đổi thương mại. Mô hình này dựa trên công việc trước đây đã được thực hiện cho Bangladesh (Herrera-Dappe và Lebrand 2019), Argentina (Fajgelbaum và Redding 2018) và cho Sáng kiến Vành đai và Con đường ở Trung Á (Lall và Lebrand 2019). Tương tự như phần trước, mô hình này có ba nhân tố chính – yếu tố địa lý, hoạt động kinh tế và người lao động - được kết nối bởi giá cả hàng hóa, tiền thuê đất và tiền lương chiếm ưu thế ở mỗi huyện.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Fajgelbaum, Pablo, và Stephen J. Redding .2018. Thương mại, chuyển đổi cơ cấu và phát triển: Bằng chứng từ Argentina 1869–1914.” Báo cáo đang thực hiện NBER 2017. <http://econ.ucla.edu/pfajgelbaum/Argentina.pdf>.
- Lall, Somik V., và Mathilde Lebrand. 2019. Ai thắng, ai thua? Hiểu về không gian Hiệu ứng khác biệt của Sáng kiến Vành đai và Con đường. Nghiên cứu chính sách đang thực hiện 8806. Ngân hàng Thế giới, Washington, DC. <http://documents.worldbank.org/curated/en/292161554727963020/Who-Wins-Who-Loses-Understanding-the-Spatially-Differentiated-Effects-of-the-Belt-and-Road-Initiative>.
- Redding, Stephen J. 2016. “Thương mại hàng hóa, yếu tố di động và phúc lợi.” Tạp chí kinh tế quốc tế 101 (Tháng 7): 148–67. doi: 10.1016/j.jinteco.2016.04.003.
- Redding, Stephen J., và Esteban Rossi-Hansberg. 2017. “Kinh tế không gian định lượng.” Đánh giá thường niên về kinh tế 9 (1): 21-58. doi: 10.1146/annurev-economics-063016-103713.

Phụ lục B: Hành lang giao thông quan trọng chuỗi giá trị

Trong Chương 2, chúng tôi đã trình bày kết quả phân tích về chuỗi giá trị nuôi trồng thủy sản và bản đồ tổng hợp cho thấy tất cả các hành lang vận chuyển quan trọng của chuỗi giá trị. Hình B.1 đến B.5 trình bày các hành lang giao thông quan trọng cho các chuỗi giá trị quan trọng khác, bao gồm cà phê, gạo, cao su, dệt may, và rau quả được trình bày sau đây.

» HÌNH B.1. **Mạng lưới giao thông quan trọng chuỗi giá trị: Cà phê**



» HÌNH B.2. Mạng lưới giao thông quan trọng chuỗi giá trị: Gạo



» HÌNH B.3. Mạng lưới giao thông quan trọng chuỗi giá trị: Cao su



» HÌNH B.4. Mạng lưới giao thông quan trọng chuỗi giá trị: Dệt may



» HÌNH B.5. Mạng lưới giao thông quan trọng chuỗi giá trị: Rau và Trái cây





HỘI LUẬT GIA VIỆT NAM**Nhà xuất bản Hồng Đức**

- Địa chỉ: 65 Tràng Thi, Quận Hoàn Kiếm, Hà Nội
- Email: nhaxuatbanhongduc@yahoo.com
- Điện thoại: 024.3 9260024 – Fax: 024.3 9260031

Chịu trách nhiệm xuất bản: Giám đốc Bùi Việt Bắc**Biên tập:** Nguyễn Phương Mai, Kara S. Watkins**Trình bày:** hoanghaivuong

In 300 cuốn, khổ 20.5cm x 28.5cm
tại Công ty CP in Sách Việt Nam, 22B Hai Bà Trưng, Hà Nội

Số XNĐKXB: 4270 - 2019/CXBIPH/02 - 74/HĐ**Số QĐXB của NXB:** 702/QĐ-NXBHĐ**Mã số sách tiêu chuẩn quốc tế - ISBN:** ISBN: 978-604-951-452-4In xong và nộp lưu chiểu năm 2019.



Với sự hỗ trợ của:



Số 8 Đào Tấn, Ba Đình, Hà Nội, Việt Nam

Điện thoại: +84 24 37740100

Fax: +84 24 37740111

Website: www.dfat.gov.au



WORLD BANK GROUP

Tầng 8, Số 63 Lý Thái Tổ, Hoàn Kiếm, Hà Nội, Việt Nam

Điện thoại: +84 24 39346600

Fax: +84 24 39346597

Website: www.worldbank.org/en/country/vietnam

ISBN 9786049514524



9 786049 514524