

BỘ XÂY DỰNG BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM



TRẦN HẢI VIỆT

NGHIÊN CỨU GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN
TRUNG TÂM LOGISTICS QUỐC TẾ CHO
KHU VỰC KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM PHÍA BẮC

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

HẢI PHÒNG - 2025

Công trình hoàn thành tại trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Người hướng dẫn khoa học 1: PGS.TS. Nguyễn Thái Sơn

Người hướng dẫn khoa học 2: PGS.TS. Đặng Công Xưởng

Phản biện 1:

Phản biện 2:

Phản biện 3:

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án tiến sĩ cấp Trường họp tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam vào hồi ... giờ ... phút ngày ... tháng ... năm 2025

Có thể tìm hiểu luận án tại Thư viện Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Ngành logistics đóng vai trò then chốt trong kết nối chuỗi cung ứng, thúc đẩy phát triển kinh tế bền vững. Khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc (gồm Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh, Bắc Ninh, Hưng Yên, Hải Dương, Vĩnh Phúc) có vai trò trung tâm xuất nhập khẩu nhưng còn thiếu các trung tâm logistics (ILC) hiện đại, dẫn đến chi phí logistics cao, hạ tầng đa phương thức kém hiệu quả và mức độ chuyển đổi số thấp.

2. Mục đích nghiên cứu

2.1. Mục tiêu tổng quát

Đề xuất giải pháp phát triển trung tâm logistics quốc tế tại khu vực phía Bắc, tập trung vào đánh giá các yếu tố tác động và mô hình phù hợp với điều kiện Việt Nam, nâng cao năng lực cạnh tranh chuỗi cung ứng.

2.2. Mục tiêu cụ thể

- Làm rõ khái niệm, vai trò, chức năng và mô hình trung tâm logistics quốc tế.
- Đánh giá thực trạng hạ tầng, vận tải đa phương thức, công nghệ quản lý, chính sách và liên kết kinh tế vùng.
- Ứng dụng các phương pháp định lượng, định tính (Fuzzy AHP, PCA, hồi quy...) xác định các yếu tố chính ảnh hưởng đến phát triển ILC.
- Đề xuất giải pháp chiến lược về hạ tầng, công nghệ số, vận tải đa phương thức, cơ chế chính sách và kết nối quốc tế.
- Xây dựng mô hình phát triển ILC phù hợp bối cảnh Việt Nam.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Các trung tâm logistics quốc tế và yếu tố ảnh hưởng, bao gồm cơ sở hạ tầng, kết nối vận tải, công nghệ quản lý, chính sách và mô hình quản trị.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

3.2.1. Phạm vi không gian

Khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc (Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh, Bắc Ninh, Hưng Yên, Hải Dương, Vĩnh Phúc).

3.2.2. Phạm vi thời gian

Phân tích dữ liệu từ 2013 đến nay, đề xuất giải pháp cho giai đoạn tiếp theo.

3.2.3. Phạm vi nội dung

Tập trung vào các yếu tố hạ tầng logistics, dịch vụ, công nghệ, cơ chế quản trị, liên kết vùng và quốc tế.

4. Phương pháp nghiên cứu

4.1. Phương pháp thu thập dữ liệu

Thu thập dữ liệu sơ cấp, thứ cấp, dùng phương pháp PRISMA để tổng hợp yếu tố ảnh hưởng, khảo sát chuyên gia.

4.2. Phân tích dữ liệu

Áp dụng PCA, EFA, tương quan Pearson, hồi quy đa biến. Dùng Fuzzy AHP chọn mô hình ILC, Goal Programming tối ưu vị trí.

5. Những đóng góp mới của luận án

5.1. Về lý luận

Xây dựng bộ tiêu chí đánh giá ILC trên cơ sở kết hợp lý luận logistics hiện đại và thực trạng Việt Nam. Ứng dụng Fuzzy AHP và Goal Programming trong điều kiện thông tin không chắc chắn, hỗ trợ ra quyết định đầu tư chiến lược.

5.2. Về thực tiễn

Đánh giá chi tiết hạ tầng, vận tải đa phương thức, mức độ ứng dụng công nghệ. Đề xuất mô hình phát triển logistics phi tập trung, áp dụng AI, blockchain, hệ thống LCS, ICD thông minh, kho bãi tự động và mô hình PPP kết hợp nguồn vốn quốc tế, góp phần giảm chi phí, rút ngắn thời gian giao nhận, nâng cao minh bạch chuỗi cung ứng.

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU

1.1. Các nghiên cứu nước ngoài

Nhiều công trình quốc tế như Christopher (2011), Coyle (2015) hay Notteboom & Rodrigue (2005) nhấn mạnh trung tâm logistics quốc tế (ILC) đóng vai trò “điểm hội tụ” trong chuỗi cung ứng toàn cầu, nơi tích hợp vận tải, lưu kho, hải quan và các dịch vụ giá trị gia tăng. Các nghiên cứu nêu rõ ILC giúp tối ưu dòng hàng, giảm thời gian vận chuyển, nâng cao tính cạnh tranh và thúc đẩy phát triển kinh tế vùng.

1.1.1. Vai trò của trung tâm logistics

Theo Ballou (2004), ILC hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa tham gia sâu hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu, đồng thời tạo điều kiện kết nối vận tải đa phương thức. Coyle (2015) mô tả trung tâm như “hub” trung chuyển quan trọng, giúp điều phối luồng hàng xuyên biên giới, giảm chi phí và tăng lợi thế cạnh tranh. ILC còn góp phần nâng cao chất lượng hàng hóa xuất khẩu nhờ dịch vụ đóng gói, dán nhãn, bảo quản, đáp ứng chuẩn quốc tế.

1.1.2. Các mô hình phát triển trung tâm logistics quốc tế

Các tổ chức như World Bank, ADB, OECD đề cao mô hình PPP (Public – Private Partnership) khi triển khai ILC, cho phép chia sẻ rủi ro và nguồn lực giữa nhà nước và

tư nhân. Bên cạnh đó, nghiên cứu quốc tế cũng đề xuất mô hình “Ban quản lý” chung để kết nối hải quan, cơ quan quản lý và doanh nghiệp; hoặc mô hình doanh nghiệp tư nhân đầu tư độc lập. Quan điểm “cụm ngành” (Porter) giải thích hiệu quả từ việc tập trung hạ tầng, dịch vụ, công nghệ ở một địa bàn.

1.1.3. Xu hướng phát triển trong lĩnh vực logistics

Nhiều nghiên cứu chỉ ra logistics 4.0 là xu hướng tất yếu, với tự động hóa, robot, quản lý kho bãi bằng AI, IoT, đồng thời ứng dụng Blockchain để nâng cao minh bạch và hiệu suất. Logistics xanh cũng nổi lên nhằm giảm phát thải, sử dụng năng lượng tái tạo. Thương mại điện tử phát triển thúc đẩy ILC phải linh hoạt, hỗ trợ giao hàng nhanh và quản lý chuỗi cung ứng theo thời gian thực.

1.1.4. Các yếu tố ảnh hưởng tới sự phát triển trung tâm logistics quốc tế

Các nhà nghiên cứu tổng hợp nhiều tiêu chí: vị trí chiến lược, hạ tầng đa phương thức, quy mô và năng lực dịch vụ, chính sách ưu đãi, liên kết vùng, trình độ công nghệ và tính bền vững. Sự thiếu đồng bộ hạ tầng, chi phí vận tải cao, năng lực công nghệ chưa cao, hay rào cản chính sách đều có thể làm giảm hiệu quả của ILC.

1.2. Các nghiên cứu trong nước

1.2.1. Vai trò của trung tâm logistics

Những công trình của PGS.TS Trần Sĩ Lâm, PGS.TS Dương Văn Bạo, hay nghiên cứu tại Viện Nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công Thương đều tập trung vào việc phát triển ILC phục vụ xuất nhập khẩu, giảm chi phí logistics và kết nối vùng kinh tế trọng điểm. Các tác giả nhấn mạnh hạ tầng giao thông cảng biển (Hải Phòng, TP.HCM) cùng chính sách hỗ trợ có ảnh hưởng lớn đến hiệu quả ILC.

1.2.2. Các mô hình trung tâm logistics quốc tế

Các đề tài như của Lê Đăng Phúc (2018), Nguyễn Văn Hội (2022) đề xuất xây dựng ILC đi kèm bộ tiêu chí đánh giá về hạ tầng, công nghệ, dịch vụ. Nghiên cứu trong nước cũng nêu lên mô hình “Ban quản lý” chung để thống nhất quy hoạch, điều phối giữa chính quyền và doanh nghiệp. Tuy nhiên, nội dung về chuyển đổi số, logistics xanh và cơ chế liên kết xuyên biên giới chưa được khai thác sâu.

1.3. Khoảng trống nghiên cứu

Phần lớn nghiên cứu trong nước còn ít áp dụng mô hình định lượng (AHP, ANP,

TOPSIS) để xác định mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố. Việc phân tích sâu về hạ tầng công nghệ, tiêu chí bền vững và kết nối quốc tế còn hạn chế. Do đó, cần các công trình chuyên sâu hơn, xác lập cơ sở lý thuyết và công cụ đánh giá toàn diện cho ILC.

1.4. Câu hỏi và giả thuyết nghiên cứu

1.4.1. Câu hỏi nghiên cứu

- (i) Các yếu tố nào tác động đến sự phát triển của ILC?
- (ii) Thực trạng các yếu tố này tại khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc?
- (iii) Giải pháp phát triển ILC bền vững cho khu vực?

1.4.2. Giả thuyết nghiên cứu

Giả thuyết chung cho rằng vị trí địa lý, hạ tầng, công nghệ, quản trị, và chính sách hỗ trợ đều ảnh hưởng đến hiệu quả ILC. Tuy nhiên, năng lực kết nối đa phương thức cùng cơ chế liên kết đa bên chưa phát huy tối đa tiềm năng, đòi hỏi mô hình “Ban quản lý” hoặc PPP giúp tăng hiệu quả vận hành.

CHƯƠNG 2. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ PHÁT TRIỂN TRUNG TÂM LOGISTICS QUỐC TẾ

2.1. Tổng quan về trung tâm logistics quốc tế

2.1.1. Khái niệm trung tâm logistics quốc tế

Trung tâm logistics quốc tế (International Logistics Center – ILC) được hiểu là “hub” hoặc “zone” quy mô lớn, tọa lạc tại vị trí chiến lược, có kết nối vận tải đa phương thức (đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng không), cung cấp dịch vụ giá trị gia tăng như lưu kho, đóng gói, chuyển tải, hải quan nội địa và các hoạt động 3PL/4PL. ILC đóng vai trò đầu mối trong chuỗi cung ứng toàn cầu, hỗ trợ luân chuyển hàng hóa quốc tế và nội địa với chất lượng dịch vụ cao, đáp ứng yêu cầu tốc độ, tính minh bạch và cạnh tranh về chi phí.

2.1.2. Chức năng của trung tâm logistics quốc tế

Tiếp nhận – Lưu trữ – Xử lý hàng hóa: ILC tập trung hàng hóa từ nhà máy, cảng biển, sân bay..., tiến hành phân loại, kiểm tra, đóng gói, dán nhãn và lưu kho phù hợp (kho thường, kho lạnh, kho ngoại quan).

Thực hiện thủ tục hải quan, thông quan nội địa: Nhiều ILC đặt chi cục hải quan tại chỗ hoặc ứng dụng hải quan điện tử, rút ngắn thời gian và chi phí làm thủ tục xuất nhập khẩu.

Đóng/rút container, chuyển đổi phương thức vận tải: Nhờ trang thiết bị xếp dỡ hiện đại (xe nâng, cầu giàn), ILC cho phép chuyển tải thuận lợi giữa đường bộ, đường sắt, đường thủy, hàng không.

Cung cấp dịch vụ 3PL/4PL: Các dịch vụ này hỗ trợ quản trị kho, vận chuyển, phân phối, thậm chí điều hành toàn chuỗi cung ứng cho doanh nghiệp.

Quản lý container rỗng (Depot): ILC duy trì depot để sửa chữa, bảo dưỡng, luân chuyển container, giúp doanh nghiệp chủ động nguồn container.

Điều phối & chia sẻ thông tin: Vận hành cổng thông tin, EDI, TMS/WMS... đảm bảo mọi bên đều nắm được lịch tàu, lịch bốc xếp, tình trạng kho, nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng.

2.1.3. Đặc điểm trung tâm logistics quốc tế

Dịch vụ logistics tích hợp và giá trị gia tăng: Từ 3PL (kho, vận tải, phân phối) đến dịch vụ thương mại, công cộng, hải quan, hành chính, giúp doanh nghiệp tiếp cận đầy đủ dịch vụ tại chỗ.

Vị trí chiến lược và kết nối giao thông: ILC thường nằm gần các hành lang giao thông, cảng nước sâu, sân bay quốc tế, cửa khẩu... để khai thác tối đa lợi thế vận tải đa phương thức.

Cơ sở hạ tầng hiện đại: Quy mô đủ lớn, kho bãi bài bản, trang thiết bị xếp dỡ tiên tiến, kho lạnh hoặc kho ngoại quan khi cần. Tự động hóa, ứng dụng công nghệ (RFID, IoT, WMS, TMS) nâng cao năng lực khai thác.

Cơ chế quản trị: Áp dụng mô hình PPP hoặc liên doanh, phân định trách nhiệm rõ giữa nhà đầu tư, chính quyền, cơ quan quản lý. Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, minh bạch.

Hệ thống công nghệ thông tin: Kết nối và chia sẻ dữ liệu real-time giữa các bên, ứng dụng EDI, cổng thông tin logistics, hải quan điện tử để tối ưu thời gian, chi phí và hạn chế sai sót.

2.2. Vai trò của trung tâm logistics quốc tế

Cửa ngõ quốc tế, kết nối trực tiếp với các thị trường toàn cầu: ILC rút ngắn hành trình cho hàng xuất nhập khẩu, giảm chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh.

Nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và kinh tế khu vực: ILC ứng dụng mô hình logistics thông minh, thúc đẩy chuyển đổi số, giúp doanh nghiệp tiếp cận dịch vụ 3PL/4PL hiện đại.

Thúc đẩy tăng trưởng, thu hút đầu tư phát triển bền vững: Hạ tầng kết nối ở ILC tạo động lực cho FDI, đồng thời lan tỏa lợi ích kinh tế – xã hội, góp phần giải quyết việc làm, cải thiện thu nhập.

2.3. Phân loại trung tâm logistics quốc tế

Trung tâm logistics quốc tế gắn với cảng biển (Port-centric): Đặt sát cảng nước sâu, phục vụ xuất nhập khẩu bằng đường biển, giảm ùn tắc cầu cảng, tối ưu luồng hàng container.

Trung tâm logistics quốc tế vệ tinh (Dry Port/ICD lớn): Đặt sâu trong nội địa, kết nối với cảng biển/sân bay qua đường bộ, đường sắt. Hỗ trợ hải quan nội địa, gom/chia hàng, giảm tải cho cảng chính.

2.4. Phát triển trung tâm logistics quốc tế cho khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc

2.4.1. Khái niệm và vai trò khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc

Đây là vùng động lực phát triển của Việt Nam, gồm Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh, Bắc Ninh, Hưng Yên, Hải Dương, Vĩnh Phúc..., có mật độ công nghiệp, thương mại, dân cư cao, sở hữu hạ tầng cảng nước sâu, sân bay quốc tế và các khu công nghiệp lớn. Khu vực này giữ vai trò đầu tàu, góp phần tăng trưởng GDP, tạo việc làm, thúc đẩy hội nhập kinh tế.

2.4.2. Phát triển trung tâm logistics quốc tế cho khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc

Quy hoạch không gian và hạ tầng: Lựa chọn vị trí ILC sát giao lộ cao tốc, đường sắt hoặc cảng nước sâu, dự báo chính xác nhu cầu hàng hóa để tránh quá tải hay lãng phí.

Xây dựng mô hình quản lý và thể chế: Áp dụng PPP, liên doanh, phân định rõ trách nhiệm nhà đầu tư – nhà nước – địa phương, đảm bảo vốn và hiệu quả vận hành lâu dài.

Tạo hệ sinh thái dịch vụ logistics đa dạng: Tập trung nhiều doanh nghiệp 3PL/4PL, dịch vụ tài chính, hải quan, bảo hiểm... trong một cụm, nâng cao tính cạnh tranh và chất lượng phục vụ.

Phát triển hạ tầng CNTT, chuyển đổi số: Sử dụng công nghệ thông tin logistics, TMS, WMS, EDI, cảm biến IoT... để quản lý luồng hàng, dự báo nhu cầu, tối ưu vận tải.

2.5. Các yếu tố ảnh hưởng đến việc phát triển ILC của khu vực kinh tế trọng điểm

Vị trí chiến lược, kết nối đa phương thức: Nếu ILC nằm gần cảng, sân bay, tuyến cao tốc, doanh nghiệp sẽ tiết kiệm thời gian, chi phí vận chuyển.

Cơ sở hạ tầng và trang thiết bị: Diện tích kho bãi, phương tiện xếp dỡ hiện đại, kho ngoại quan, kho lạnh đáp ứng nhu cầu đa dạng.

Mô hình quản trị và cơ chế chính sách: Quy hoạch, quy định pháp lý, ưu đãi đầu tư, hợp tác công – tư... tạo nền tảng cho ILC hoạt động suôn sẻ.

Ứng dụng chuyển đổi số: Tích hợp TMS, WMS, hải quan điện tử, công nghệ IoT, AI, blockchain để tối ưu dòng hàng, giảm thiểu sai sót.

Liên kết vùng và quốc tế: Hợp tác với cảng biển, sân bay, hãng vận tải, tham gia hiệp hội quốc tế nâng tầm dịch vụ, mở rộng mạng lưới khách hàng.

CHƯƠNG 3. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN LOGISTICS QUỐC TẾ CỦA KHU VỰC KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM PHÍA BẮC

3.1. Hệ thống vận tải của Khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc

3.1.1. Khái quát chung

Khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc (KVKTTPB) bao gồm Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh, Bắc Ninh, Hưng Yên, Hải Dương, Vĩnh Phúc... với vai trò trung tâm sản xuất, chế biến, xuất nhập khẩu. Hạ tầng giao thông đã được đầu tư mở rộng (cảng biển, sân bay, cao tốc), góp phần rút ngắn thời gian và chi phí logistics. Tuy nhiên, vẫn tồn tại các bất cập như ùn tắc cục bộ, đường sắt lạc hậu, đường thủy nội địa chưa khai thác hết tiềm năng và ứng dụng công nghệ chưa đồng đều.

3.1.2. Vận tải biển

Tập trung ở Hải Phòng (các khu bến: Lạch Huyện, Đình Vũ...) và Quảng Ninh (cảng Cái Lân, Cẩm Phả...). Lạch Huyện có thể đón tàu container cỡ lớn (6.000–18.000 TEU), giảm trung chuyển quốc tế. Vẫn cần nâng cấp hạ tầng, áp dụng công nghệ quản lý bến bãi để giảm thời gian xếp dỡ và hạn chế tắc nghẽn.

3.1.3. Vận tải đường bộ

Chiếm tỷ trọng cao nhất (khoảng 60–65%) do tính linh hoạt. Hệ thống gồm các tuyến cao tốc (Hà Nội – Hải Phòng, Nội Bài – Lào Cai...) và quốc lộ (QL5, QL18...).

Mở rộng cao tốc giúp rút ngắn thời gian, nhưng ùn tắc khu vực cửa ngõ Hà Nội và gần cảng Hải Phòng còn phổ biến.

3.1.4. Vận tải hàng không

Chủ yếu qua sân bay Nội Bài (dẫn đầu về sản lượng hàng hóa), Cát Bi và Vân Đồn. Nội Bài đạt trên 500.000 tấn/năm, thuận lợi cho hàng giá trị cao (điện tử, dược phẩm). Chi phí vận tải cao, phù hợp với hàng hóa cần tốc độ, tuy còn giới hạn về công suất kho bãi.

3.1.5. Vận tải thủy nội địa

Khai thác sông Hồng, sông Đuống, sông Luộc, sông Thái Bình... để vận chuyển nông sản, vật liệu xây dựng. Chi phí thấp hơn đường bộ, góp phần giảm ùn tắc, nhưng hạ tầng luồng lạch, cảng sông chưa được đầu tư đúng mức.

3.2. Vị trí chiến lược và kết nối giao thông

KVKTTPB có lợi thế gần cảng nước sâu, sân bay quốc tế và các khu công nghiệp lớn. Tuy nhiên, nhiều trung tâm logistics tập trung quanh Hà Nội, Hải Phòng, còn các tỉnh Bắc Giang, Hưng Yên, Vĩnh Phúc... thiếu các trung tâm quy mô hiện đại, gây phụ thuộc vào một số đầu mối chính và tăng áp lực lên hạ tầng.

Nhiều ICD, cảng cạn (Long Biên, Tiên Sơn, Km3+4 Móng Cái...) có khoảng cách hợp lý đến cảng biển, sân bay. Tuy nhiên, một số tuyến đường bộ còn ùn tắc, đường sắt – đường thủy chưa kết nối đồng bộ với ICD. Việc liên kết giữa các khu công nghiệp và cảng biển, sân bay tập trung vẫn chưa đều khắp, ảnh hưởng đến thời gian vận chuyển.

Tuyến cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, Hà Nội – Lào Cai giúp rút ngắn thời gian, phục vụ nhu cầu XK cao tại Bắc Ninh, Lào Cai... Sự quá tải trên một số cung đường (như Quốc lộ 5) làm tăng chi phí, giảm hiệu quả chuỗi cung ứng. Các giải pháp nâng cấp hạ tầng và ứng dụng công nghệ thông tin đang được triển khai, song tiến độ chưa đồng bộ.

Hệ thống cảng Hải Phòng, Cái Lân, cùng các cửa khẩu Lào Cai, Móng Cái là đầu mối quốc tế quan trọng. Tuyến vận tải biển đến Mỹ, EU mất 20–25 ngày, chi phí cao. Nội Á (Nhật, Hàn, ASEAN) 4–7 ngày. Nhiều cảng còn chưa triển khai mạnh công nghệ như Port Community System (PCS), làm giảm tốc độ xử lý và năng lực hội nhập.

3.3. Cơ sở hạ tầng hiện đại

3.3.1. Quy mô và diện tích

ICD Vĩnh Phúc (87 ha), Cảng cạn Km3+4 Móng Cái (39,77 ha), Cảng cạn Tân Cảng Hải Phòng (34,5 ha) là các trung tâm logistics lớn. Một số cảng cạn quy mô nhỏ hơn như Nam Đình Vũ, Quế Võ, Long Biên... hạn chế mở rộng do quỹ đất hoặc chưa có kế hoạch đầu tư. Khả năng phát triển thành trung tâm logistics quốc tế tập trung ở những ICD, cảng cạn có diện tích lớn và liên kết hạ tầng tốt.

3.3.2. Hạ tầng kho bãi và trang thiết bị

Một số nơi (ICD Vĩnh Phúc, Tân Cảng Hải Phòng) có kho ngoại quan, kho lạnh, cầu giàn RTG, cổng trục dầm, xe nâng tự động... Nhiều cảng cạn (Quế Võ, Long Biên, Nam Đình Vũ...) trang bị hạn chế (xe nâng cơ bản, chưa có cầu bờ, kho lạnh), làm giảm năng suất xếp dỡ. Hệ thống quản lý kho (WMS) chưa được triển khai đồng bộ; vẫn còn nơi vận hành thủ công, thời gian xử lý dài.

3.3.3. Tự động hóa và ứng dụng công nghệ hiện đại

ICD Vĩnh Phúc, Tân Cảng Hải Phòng dẫn đầu về ứng dụng WMS, RFID, AI, IoT; rút ngắn thời gian kiểm kê, nâng cao hiệu quả. Cảng cạn Km3+4 Móng Cái, Quế Võ mức trung bình, sử dụng mã vạch, theo dõi container. ICD Hải Linh, Nam Đình Vũ hầu như vẫn thủ công, ít trang thiết bị tự động, chưa khai thác hết công suất.

3.3.4. Xây dựng theo hướng bền vững

Chỉ ICD Vĩnh Phúc và Tân Cảng Hải Phòng đạt chứng chỉ xanh (LEED, EDGE, LOTUS). Phần lớn trung tâm logistics khác chưa áp dụng xây dựng tiết kiệm năng lượng, vật liệu thân thiện môi trường. Việc thiếu tiêu chuẩn bền vững khiến cơ sở hạ tầng khó thu hút tài chính xanh và đối tác quốc tế quan tâm ESG.

3.4. Khả năng cung cấp dịch vụ

Dịch vụ 3PL phát triển khá tốt tại các ICD, cảng lớn (Gemadep, Transimex, DHL, ITL...), cung cấp vận tải, kho bãi, gom hàng, quản trị chuỗi cung ứng. Dịch vụ giá trị gia tăng (đóng gói, phân loại, dán nhãn, lắp ráp nhẹ...) có ở Tân Cảng Hải Phòng, ICD Vĩnh Phúc, Km3+4 Móng Cái, nhưng còn hạn chế ở các cảng cạn nhỏ. Công nghệ tự động hóa trong xử lý đơn hàng chưa phổ biến, làm chậm tốc độ và tăng chi phí.

Một số trung tâm (ICD Vĩnh Phúc, Tân Cảng Hải Phòng) tích hợp ngân hàng, bảo hiểm, khu nghỉ ngơi cho tài xế, đáp ứng tốt nhu cầu doanh nghiệp. Nhiều cảng cạn

(Hoàng Thành, Nam Đình Vũ, Quế Võ...) thiếu các dịch vụ thương mại tiện ích, buộc doanh nghiệp phải làm thủ tục bên ngoài.

3.5. Cơ chế quản trị

3.5.1. Mô hình hoạt động chung

Hệ thống ICD, cảng cạn hầu hết do doanh nghiệp tư nhân đầu tư, khai thác độc lập, thiếu phối hợp dùng chung hạ tầng. Dữ liệu vận tải, kho bãi, luồng hàng chưa chia sẻ thời gian thực, gây lãng phí công suất, tăng chi phí. Mức độ kết nối với cổng thông tin và nền tảng điều phối vùng còn yếu.

3.5.2. Hợp tác đa phương

Cảng Hải Phòng hợp tác với nhiều hãng tàu quốc tế nhưng chưa phát triển mạnh các giải pháp công nghệ (như Port Community System). Thiếu mô hình Free Trade Zone, chưa triển khai sâu chuỗi dịch vụ logistics quốc tế (trung chuyển, re-export) như Singapore, Hong Kong. Mức độ tham gia hiệp hội toàn cầu (FIATA, IATA) của doanh nghiệp logistics nội địa chưa cao, cản trở hội nhập sâu.

3.5.3. Phân bổ trách nhiệm giữa các bên

Doanh nghiệp tư nhân làm chủ dự án logistics, còn cơ quan quản lý nhà nước ban hành chính sách, quy hoạch. Tuy nhiên, quá trình xin giấy phép hoặc chính sách hỗ trợ đầu tư chưa nhất quán giữa các địa phương. Chính quyền địa phương có chính sách thu hút đầu tư (quỹ đất, ưu đãi...) nhưng thiếu cơ chế liên kết liên vùng, dẫn đến phát triển mất cân đối. Sự chùng chéo trong triển khai hạ tầng, thủ tục hành chính kéo dài, làm tăng chi phí logistics và giảm hiệu quả hệ thống chung.

3.5.4. Ban quản trị cấp khu vực và liên vùng

Chưa có đơn vị điều phối thống nhất cho toàn bộ chuỗi logistics, dẫn đến ICD, cảng cạn, kho vệ tinh hoạt động rời rạc. Việc thiếu “ban quản lý liên vùng” khiến trung tâm lớn có thể quá tải, trong khi các cơ sở vệ tinh khai thác chưa hết công suất. Nhu cầu thiết lập cơ quan quản trị vùng (regional board) để điều phối luồng hàng, chuẩn hóa quy trình, triển khai kết nối CNTT, nâng cao hiệu quả logistics quốc tế.

3.7 Chuyển đổi số bằng một hệ thống chung

Việc thiếu nền tảng trao đổi thông tin chung giữa các doanh nghiệp, cảng, ICD, hải quan... khiến hoạt động logistics phân mảnh, làm tăng chi phí và giảm hiệu suất. Mỗi

đơn vị sử dụng hệ thống quản lý riêng, gây khó trong việc chia sẻ dữ liệu và điều phối luồng hàng theo thời gian thực.

Đa số quy trình logistics vẫn thực hiện thủ công hoặc bán tự động, kéo theo tình trạng xử lý chậm, chi phí vận hành cao. Mặc dù một số nơi đã áp dụng WMS, TMS, hải quan điện tử, mức độ kết nối và tích hợp còn thấp, khiến doanh nghiệp khó tận dụng lợi ích của AI, IoT hay RFID để tối ưu chuỗi cung ứng.

Chưa có cơ chế chuẩn hóa dữ liệu trên phạm vi toàn vùng, dẫn đến chồng chéo thông tin, gia tăng sai sót. Việc thiếu một nền tảng dữ liệu tập trung khiến doanh nghiệp không thể cập nhật nhanh tình trạng hàng hóa, hạn chế khả năng phân tích và dự báo. Điều này làm giảm tính linh hoạt, kéo dài thời gian khai thác vận chuyển, kho bãi.

3.8. Vai trò đối với khu vực kinh tế

KVKTTPB có cảng biển, sân bay quốc tế, ICD gần cửa khẩu, đóng vai trò cầu nối hàng hóa xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, việc kết nối đa phương thức và quản trị hải quan chưa hiệu quả, khiến quá trình lưu thông hàng hóa quốc tế còn tốn kém, giảm lợi thế cạnh tranh.

Hệ thống ICD và trung tâm logistics có thể giảm chi phí vận tải, rút ngắn thời gian giao nhận; song độ phủ công nghệ và dịch vụ 3PL/4PL chưa đồng đều. Nhiều doanh nghiệp vẫn gặp cản trở do quy trình thủ công, thiếu dịch vụ giá trị gia tăng, khiến chi phí logistics cao, ảnh hưởng năng lực cạnh tranh.

Logistics hiệu quả sẽ tạo động lực cho sản xuất, nâng cao sức hấp dẫn với vốn FDI. Dù một số dự án ICD, đường cao tốc đã kích thích thương mại vùng, hạ tầng chưa đồng bộ, thiếu gắn kết giữa địa phương, khiến tiềm năng tăng trưởng chưa được khai thác trọn vẹn. Hướng “logistics xanh” cũng còn manh mún, chưa trở thành lợi thế bền vững.

3.9. Nguyên nhân hạn chế sự phát triển của trung tâm logistics quốc tế

3.9.1. Quy hoạch phát triển logistics thiếu tầm nhìn dài hạn

Quy hoạch chưa có tầm nhìn thống nhất, thiếu tính liên kết liên vùng và dự báo luồng hàng hóa dài hạn, dẫn đến chồng chéo hoặc phân tán hạ tầng, làm giảm hiệu quả đầu tư.

3.9.2. Hệ thống quản lý logistics phân tán, thiếu tích hợp

Mỗi đơn vị, địa phương có mô hình quản lý riêng, thiếu một cơ chế điều phối chung. Dữ liệu không đồng bộ, làm tăng thời gian và chi phí xử lý thủ tục, hạn chế minh bạch và tốc độ luân chuyển hàng hóa.

3.9.3. Cơ chế chính sách và mô hình quản lý chưa hoàn thiện

Chính sách thu hút đầu tư, ưu đãi tài chính chưa nhất quán, chưa tạo đủ động lực cho phát triển cơ sở hạ tầng logistics hiện đại. Việc phân cấp quản lý rời rạc khiến doanh nghiệp khó tiếp cận hỗ trợ từ nhà nước.

3.9.4. Hạ tầng kết nối đa phương thức chưa đồng bộ

Đường sắt, đường thủy nội địa chưa được đầu tư đúng mức; đường bộ thường quá tải. Chưa hình thành mạng lưới ICD đủ mạnh để gom, chia hàng xuyên suốt, gây tắc nghẽn và tăng chi phí vận chuyển.

3.9.5. Mức độ ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số còn thấp

Việc khai thác AI, IoT, RFID, tự động hóa kho bãi còn giới hạn. Nhiều khâu vẫn dựa vào lao động thủ công, dễ phát sinh lỗi, giảm tốc độ xử lý, không cạnh tranh được với các hệ thống logistics hiện đại.

CHƯƠNG 4. GIẢI PHÁP THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN TRUNG TÂM LOGISTICS QUỐC TẾ CHO KHU VỰC KINH TẾ TRỌNG ĐIỂM PHÍA BẮC

4.1. Định hướng phát triển của khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc

4.1.1. Định hướng phát triển của khu vực

Khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc (KVKTTPB) được quy hoạch trở thành trung tâm sản xuất công nghiệp, dịch vụ logistics và thương mại quốc tế hàng đầu của Việt Nam. Theo Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội vùng, khu vực này ưu tiên phát triển hệ thống logistics hiện đại, hạ tầng kết nối đa phương thức (cảng biển, sân bay, đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa), tập trung nâng cao năng lực cạnh tranh và giảm chi phí logistics. Các cụm công nghiệp và hệ thống cảng biển như Lạch Huyện (Hải Phòng), Nam Đình Vũ, Quảng Ninh là động lực chính để hình thành trung tâm logistics quy mô lớn, cung cấp dịch vụ giá trị gia tăng. Đồng thời, khu vực cũng hướng đến chuyển đổi số, ứng dụng AI, IoT, Big Data trong quản lý chuỗi cung ứng nhằm nâng cao hiệu quả vận hành.

4.1.2. Mục tiêu phát triển xuất nhập khẩu của khu vực

Việc mở rộng cảng nước sâu như Lạch Huyện, hiện đại hóa bến bãi và nâng cấp luồng lạch giúp khu vực phục vụ tàu cỡ lớn, thúc đẩy kim ngạch xuất nhập khẩu và giảm chi phí trung chuyển. Phát triển liên kết nội vùng và quốc tế thông qua các hiệp định thương mại (CPTPP, RCEP...) mở ra cơ hội tăng trưởng cho hàng hóa từ Hà Nội, Hải Phòng, Quảng Ninh, đồng thời đảm bảo chuỗi cung ứng xuyên biên giới thuận lợi.

Đầu tư đồng bộ vào vận tải đa phương thức, xây dựng tuyến đường bộ, đường sắt chuyên dụng kết nối các cảng, ICD và khu công nghiệp. Các trung tâm logistics hiện đại với kho bãi, hạ tầng thông minh giúp giảm thời gian lưu kho, tối ưu hóa luồng hàng và đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu đa dạng.

4.2. Nhận thức sự cần thiết phát triển các Trung tâm Logistics quốc tế

Trung tâm logistics quốc tế (ILC) là hạt nhân thúc đẩy hội nhập kinh tế, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics, giảm chi phí và làm gia tăng sức cạnh tranh của KVKTTPB. Một ILC hiện đại cung cấp nhiều dịch vụ: kho ngoại quan, gom/chia lẻ hàng, kiểm định chất lượng, đóng gói, hải quan điện tử... Từ đó, hàng hóa di chuyển

nhanh hơn, chi phí vận hành tối ưu hơn, doanh nghiệp dễ tiếp cận thị trường toàn cầu, đồng thời khu vực thu hút thêm FDI, gắn kết chặt chẽ với chuỗi giá trị quốc tế.

4.3. Các giải pháp về xác định vị trí

4.3.1. Kịch bản 1: Kết nối cảng Lạch Huyện và sân bay Cát Bi

Sử dụng phương pháp Goal Programming (GP) xác định vị trí tối ưu cho ILC, cân bằng năm tiêu chí: (1) khoảng cách đến cảng biển, (2) diện tích đất, (3) khoảng cách đến sân bay, (4) kết nối giao thông, (5) vận tải đa phương thức. Qua dữ liệu GIS, ba vị trí ứng viên được phân tích; kết quả cho thấy vị trí gần Hải An (gần cảng Đình Vũ) đáp ứng tốt nhất các tiêu chí (khoảng cách, diện tích, phương thức vận tải). Phương án này khuyến nghị chọn vị trí A (Hải An) xây dựng ILC cửa ngõ, tận dụng lợi thế gần cảng biển và sân bay, giảm chi phí logistics.

4.3.2. Kịch bản 2: Kết nối cảng Nam Đồ Sơn và sân bay Tiên Lãng

Dựa trên mô hình GP, đánh giá ba vị trí ứng viên khác. Các tiêu chí tương tự (diện tích ≥ 100 ha, gần cảng, sân bay, không vi phạm môi trường...). Kết quả cho thấy vị trí có diện tích 200 ha, khoảng cách thuận tiện cho cảng/sân bay, không có ràng buộc môi trường là tối ưu. Qua đó, đề xuất lựa chọn khu vực thứ ba để xây dựng ILC, giúp khai thác tiềm năng Nam Đồ Sơn và sân bay Tiên Lãng, đồng thời tích hợp vận tải đa phương thức.

4.4. Phát triển hệ thống LCS – Logistics Community System

4.4.1. Mục tiêu và phạm vi hệ thống

LCS nhằm quản lý và kết nối toàn bộ các thành phần trong chuỗi logistics tại KVKTTĐPB, gồm ILC là điểm tập kết, cung cấp dịch vụ giá trị gia tăng, đóng gói, kho ngoại quan..., ICD “vệ tinh” gom hàng từ khu công nghiệp, giảm tải cho cảng biển. Kho bãi, trung tâm phân phối: lưu trữ ngắn/ trung hạn, phân phối nhanh và các cơ quan quản lý (hải quan, kiểm dịch...) và doanh nghiệp (3PL, hãng vận tải).

4.4.2. Nền tảng kỹ thuật và thể chế

Hệ thống gồm tầng ứng dụng: module quản lý kho (WMS), giao nhận ICD, hải quan, lịch trình vận tải..., tầng tích hợp: API Gateway, đảm bảo liên thông với hải quan điện tử, TMS, Port Community System và tầng cơ sở dữ liệu & hạ tầng: lưu trữ dữ liệu tập trung, bảo mật (chữ ký số, mã hóa...), đảm bảo tính liên tục. Mô hình quản trị LCS

có thể là ban quản lý thuộc Bộ/ Sở, hoặc công ty PPP có cơ chế phối hợp liên ngành (hải quan, kiểm dịch, giao thông...) và cam kết doanh nghiệp (đồng bộ quy trình). Tương thích chuẩn quốc tế (UN/CEFACT, WCO Data Model) để tích hợp xuyên biên giới, tăng thuận lợi thương mại toàn cầu.

4.5. Giải pháp về mô hình hoạt động của các bên liên quan

4.5.1. Vai trò của Chính phủ

Chính phủ ban hành chính sách miễn, giảm thuế, ưu đãi đầu tư, hỗ trợ vốn cho hạ tầng, đẩy mạnh chuyển đổi số, thiết lập tiêu chuẩn bảo quản, vận chuyển. Xây dựng hành lang pháp lý cho blockchain, hải quan điện tử, nâng cao minh bạch, rút ngắn thời gian thông quan, giảm chi phí doanh nghiệp. Chính phủ giám sát tuân thủ quy định hải quan, môi trường, lao động; hỗ trợ chống buôn lậu, khai gian thuế. Phát triển logistics xanh (hạn chế khí thải CO₂), đồng thời đàm phán các FTA, kết nối hải quan quốc tế, chuẩn hóa quy trình để hội nhập sâu vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

4.5.2. Cơ quan quản lý Trung tâm Logistics

Đơn vị chuyên trách quản lý tài sản, giám sát duy tu, nâng cấp kho bãi, bến container, quy hoạch quỹ đất logistics. Họ xây dựng chính sách giá thuê linh hoạt, cam kết chất lượng hạ tầng, đảm bảo an toàn PCCC, nâng cấp định kỳ để đáp ứng nhu cầu tăng trưởng hàng hóa.

Cơ quan quản lý hợp tác với chính quyền địa phương, nhà đầu tư, công ty khai thác, hiệp hội ngành... để quy hoạch đồng bộ, dự báo nhu cầu thị trường, tối ưu mở rộng hạ tầng. Phối hợp chính sách, thu hút đầu tư (PPP), nâng cao chất lượng vận hành hệ thống logistics.

4.5.3. Công ty quản lý Trung tâm Logistics quốc tế

Đảm nhiệm quản lý kho, bến container, tối ưu diện tích, triển khai mô hình lưu trữ động, Just-in-Time, ứng dụng WMS để kiểm soát tồn kho, AI để phân tích dữ liệu, TMS cho lập kế hoạch vận tải đa phương thức. Tự động hóa kho (robot, RFID), tích hợp IoT, AI... để rút ngắn thời gian xử lý đơn hàng, giảm sai sót, tăng năng suất. Số hóa quy trình để quản lý xuyên suốt, nâng cao trải nghiệm khách hàng, giảm chi phí.

4.6. Giải pháp kết nối ILC

4.6.1. Xây dựng quy hoạch kết nối mang tính liên vùng

Mô hình “vệ tinh – trung tâm” trong đó ILC là hạt nhân, ICD rải rác các tỉnh/gom/chia hàng, giảm tải cho cảng biển. Nâng cấp bến bãi, trang thiết bị xếp dỡ, bảo đảm tính đồng bộ về công suất, tiêu chuẩn kết nối để cải thiện toàn bộ hiệu suất chuỗi logistics. Cải tiến đường bộ, đường sắt, đường thủy kết nối ILC với ICD, rút ngắn thời gian vận chuyển, giảm chi phí. Mở rộng ga xếp dỡ, xây nhánh đường sắt chuyên dụng, nâng cấp luồng tuyến thủy nội địa, đồng bộ hạ tầng cầu, tỉnh không... Tạo mạng lưới giao thông liên hoàn “ICD – ILC – cảng biển”, nâng cao tính bền vững dài hạn.

4.6.2. Mô hình kết nối hạ tầng “ICD – Trung tâm logistics quốc tế”

ILC (hub) tiếp nhận, xử lý hàng hóa lớn, ICD (spoke) gom, chia lẻ, phân phối cục bộ. Cấu trúc này giảm số tuyến vận chuyển trực tiếp đến ILC, tăng hiệu suất khai thác, giảm ùn tắc, tối ưu hóa giao nhận.

ICD không chỉ kết nối với ILC mà còn liên kết lẫn nhau, chia sẻ hạ tầng, luồng container rỗng... Tăng linh hoạt, tránh lệ thuộc tuyệt đối vào ILC, phù hợp khu vực có nhiều địa bàn sản xuất phân tán, chuỗi cung ứng phức tạp.

KẾT LUẬN

Logistics đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế hiện đại, đặc biệt đối với các khu vực kinh tế trọng điểm có mức độ giao thương và sản xuất cao như khu vực phía Bắc Việt Nam. Nghiên cứu này đã tập trung phân tích thực trạng, yếu tố tác động và đề xuất giải pháp phát triển trung tâm logistics quốc tế (ILC) nhằm tối ưu hóa chuỗi cung ứng, tăng cường kết nối kinh tế và nâng cao năng lực cạnh tranh của khu vực trong bối cảnh hội nhập toàn cầu. Kết quả nghiên cứu đã đạt được những đóng góp quan trọng cả về lý luận và thực tiễn:

Về lý luận: Luận án đã hệ thống hóa cơ sở lý thuyết về trung tâm logistics quốc tế, làm rõ vai trò, chức năng và các mô hình phát triển ILC trên thế giới. Nghiên cứu đã xây dựng khung tiêu chí đánh giá trung tâm logistics quốc tế, bao gồm năm nhóm yếu tố chính: (1) vị trí chiến lược, (2) cơ sở hạ tầng, (3) khả năng cung cấp dịch vụ, (4) cơ chế quản trị và (5) mức độ chuyển đổi số. Đặc biệt, nghiên cứu đã ứng dụng phương pháp Fuzzy AHP và Goal Programming để lựa chọn mô hình phát triển ILC phù hợp với điều kiện thực tế của khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc.

Về thực tiễn: Thông qua phân tích dữ liệu thực tế, nghiên cứu đã chỉ ra những hạn chế trong phát triển logistics quốc tế tại khu vực phía Bắc, bao gồm sự thiếu đồng bộ trong hạ tầng giao thông, kết nối vận tải đa phương thức còn yếu, mức độ ứng dụng công nghệ thấp và chính sách quản lý chưa hiệu quả. Luận án đã đề xuất các giải pháp chiến lược nhằm khắc phục những tồn tại này, trong đó nhấn mạnh các giải pháp như:

Ứng dụng công nghệ số: Triển khai hệ thống Logistics Community System (LCS), ứng dụng AI, blockchain, IoT vào quản lý chuỗi cung ứng nhằm nâng cao hiệu quả vận hành.

Hoàn thiện cơ chế quản trị và chính sách: Xây dựng mô hình hợp tác công - tư (PPP), đơn giản hóa thủ tục hải quan và cải thiện chính sách ưu đãi đầu tư logistics.

Luận án đã góp phần cung cấp cơ sở khoa học và thực tiễn nhằm thúc đẩy phát triển trung tâm logistics quốc tế cho khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc, hướng đến nâng cao năng lực cạnh tranh trong chuỗi cung ứng toàn cầu và hỗ trợ mục tiêu phát triển kinh tế bền vững của Việt Nam.

DANH MỤC CÔNG BỐ KHOA HỌC

STT	Công bố khoa học
1	Nguyễn Thái Sơn, Trần Hải Việt (2021), <i>Chuyển đổi số doanh nghiệp logistics – Nguyên tắc và quy trình</i> , Kỷ yếu Hội thảo KHQG “Giải pháp thúc đẩy chuyển đổi số chuỗi cung ứng và dịch vụ logistics qua cảng biển”, ISBN: 978-604-937-277-3, Trường ĐH Hàng hải Việt Nam đồng tổ chức tháng 12/2021
2	Nguyễn Thái Sơn, Trần Hải Việt (2022), <i>The Motivating Impact of The Covid-19 Pandemic on The Ability of Shifting to Digital Transformation at Work at Logistics SMEs in Haiphong</i> , Proceeding of International Conference “Vietnam’s Economic Recovery and Development in the Context of Covid-19 Pandemic”, ISBN: 987-604-337-506-0, co-organized by Haiphong University, Hue Economic University and Thuongmai University, May 2022
3	Trần Hải Việt, Nguyễn Thái Sơn (2022), <i>Logistics thông minh và nền tảng xây dựng thành phố cảng thông minh</i> , Kỷ yếu Hội thảo KHQG “Chuyển đổi số trong Quản lý kinh tế, Kinh doanh và Tài chính - Kế toán”, ISBN: 978-604-937-313-8, Trường ĐH Hải Phòng tổ chức. tháng 12/2022
4	Nguyễn Thái Sơn, Trần Hải Việt (2023), <i>Challenges in Building and Developping Green International Logistics Centers in Vietnam</i> , Kỷ yếu hội thảo khoa học quốc tế “Phát triển kinh tế xanh ở Việt Nam” ISBN: 978-604-55-7851-3, do Trường ĐH Hải Phòng đồng tổ chức tháng 5/2023
5	Trần Hải Việt, Phạm Thị Phương Mai (2023), <i>Obstacles in Establishing a Sustainable Logistics Centers in Vietnam</i> , Tạp chí Khoa học Công nghệ Bộ Giao thông Vận tải, ISSN:..... số 6/2023
6	Trần Hải Việt, Phạm Thị Phương Mai (2023), <i>Elements Influencing The Operations of Logistics Centers Based on Systematic Review</i> , Tạp chí Khoa học Công nghệ Bộ Giao thông Vận tải, ISSN:..... số 7/2023
7	Trần Hải Việt, Nguyễn Thái Sơn (2024), <i>Using AHP to Establish Sustainability Criteria in Selecting Location for ILC in Developing Countries</i> , Kỷ yếu hội thảo khoa học quốc tế “Phát triển kinh tế bền vững: Cơ hội và thách thức”, ISBN: 978-604-937-356-5, do Trường ĐH Hải Phòng đồng tổ chức tháng 4/2024
8	Nguyễn Thái Sơn, Trần Hải Việt (2024), <i>Vai trò của trung tâm logistics quốc tế với sự phát triển của vùng kinh tế động lực phía Bắc</i> , Tạp chí Quản lý Nhà nước, Học viện Hành chính Quốc gia, ISSN: e-2851-5831, T9/2024

9	Trần Hải Việt, Nguyễn Thị Tuyết Mai, Nguyễn Thái Sơn (2024), <i>Các nhân tố ảnh hưởng tới chuyển đổi số doanh nghiệp logistics tại Hải Phòng</i> , Tạp chí Quản lý và Kinh tế quốc tế, Trường Đại học Ngoại thương, ISSN 2615-9848, T10/2024, DOI: https://doi.org/10.38203/jiem.vi.082024.1178
10	Trần Hải Việt, Nguyễn Thái Sơn (2024), <i>Ứng dụng phương pháp delphi để xác định các yếu tố then chốt phát triển trung tâm logistics quốc tế tại Hải Phòng</i> , Kỷ yếu "Hội thảo khoa học quốc gia về logistics và quản lý chuỗi cung ứng Việt Nam lần thứ 4 (CLSCM-2024)", ISBN: 978-604-937-384-8, T11/2024
11	Thai Son Nguyen, Hai Viet Tran, Thi Tuyen Mai Nguyen (2024), <i>Solution to Support The Establishment and Development of An International Logistics Center in Haiphong</i> , Tạp chí Quản lý Nhà nước, Học viện Hành chính Quốc gia, ISSN: 2851-6021-E, T12/2024
12	Trần Hải Việt, Nguyễn Thái Sơn (2024), <i>Đo lường hiệu quả bền vững của các nhà cung cấp dịch vụ logistics bằng phương pháp AHP</i> , Kỷ yếu “Hội thảo Khoa học lần thứ II”, T11/2024