

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
VIỆN NGHIÊN CỨU QUẢN LÝ KINH TẾ TRUNG ƯƠNG

LÊ BẢNG VIỆT

NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH
CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HOÁ ĐƯỜNG BỘ
TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN
HỘI NHẬP QUỐC TẾ

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

Hà Nội - Năm 2024

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
VIỆN NGHIÊN CỨU QUẢN LÝ KINH TẾ TRUNG ƯƠNG

LÊ BẢNG VIỆT

NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH
CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HOÁ ĐƯỜNG BỘ
TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN
HỘI NHẬP QUỐC TẾ

Ngành: Quản lý kinh tế

Mã số: 9.31.01.10

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC
TS. Vũ Thanh Liêm; TS. Nguyễn Thị Luyện

Hà Nội - Năm 2024

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan luận án: “*Nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ tại Thành phố Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế*” là công trình nghiên cứu của riêng tôi; số liệu, thông tin sử dụng trong luận án là trung thực, dẫn nguồn gốc rõ ràng; nội dung luận án chưa từng được sử dụng để bảo vệ lấy bất kỳ một học vị hoặc đề tài nào khác.

Hà Nội, ngày tháng năm 2024

Tác giả luận án

Lê Bằng Việt

LỜI CẢM ƠN

Trước hết, tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc tới Viện trưởng, Phó Viện trưởng và các Thầy, Cô giáo của Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương đã tạo điều kiện thuận lợi cho tôi trong suốt quá trình học tập, nghiên cứu và hoàn thiện luận án tại Viện.

Tôi bày tỏ lòng biết ơn tới TS Vũ Thanh Liêm và TS Nguyễn Thị Luyên, những người hướng dẫn tôi về mặt khoa học đã có những góp ý xác đáng và giúp đỡ tận tình trong quá trình tôi nghiên cứu và hoàn thành luận án.

Tôi cũng xin trân trọng cảm ơn các Lãnh đạo và đồng nghiệp công tác tại Trường Đại học Hải Phòng về những giúp đỡ đầy nhiệt huyết và những ý kiến đóng góp, động viên để tôi có thể hoàn thành nhiệm vụ.

Cuối cùng, tôi đặc biệt biết ơn gia đình và những người bạn thân thiết đã thường xuyên động viên, giúp đỡ tôi hoàn thành bản luận án này.

Hà Nội, ngày tháng năm 2024

Tác giả luận án

Lê Bằng Việt

MỤC LỤC

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT.....	iv
DANH MỤC BẢNG.....	v
DANH MỤC HÌNH VÀ SƠ ĐỒ	vii
MỞ ĐẦU.....	1
1. Lý do lựa chọn đề tài.....	1
2. Những điểm mới của luận án	3
3. Kết cấu nội dung của luận án	4
Chương 1 TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH VÀ HƯỚNG NGHIÊN CỨU CỦA LUẬN ÁN.....	5
1.1. TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH VÀ KHOẢNG TRỐNG NGHIÊN CỨU TRONG LUẬN ÁN	5
1.1.1. Tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.....	5
1.1.2. Tổng quan các công trình liên quan đến phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải.....	8
1.1.3. Khoảng trống tiếp tục nghiên cứu trong luận án.....	11
1.2. MỤC TIÊU, ĐỐI TƯỢNG VÀ PHẠM VI NGHIÊN CỨU	12
1.2.1. Mục tiêu nghiên cứu.....	12
1.2.2. Đối tượng nghiên cứu.....	13
1.2.3. Phạm vi nghiên cứu.....	13
1.2.4. Câu hỏi nghiên cứu	14
1.3. CÁCH TIẾP CẬN VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU.....	14
1.3.1. Cách tiếp cận và khung phân tích	14
1.3.2. Phương pháp thu thập thông tin thứ cấp	17
1.3.3. Phương pháp thu thập thông tin sơ cấp thông qua điều tra doanh nghiệp	18
1.3.4. Phương pháp thu thập thông tin thông qua phỏng vấn sâu	19
1.3.5. Phương pháp phân tích dữ liệu	20
Chương 2 CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM THỰC TIỄN VỀ NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ.....	22

2.1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ.....	22
2.1.1. Doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ	22
2.1.2. Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ	26
2.1.3. Phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ.....	32
2.1.4. Các nhân tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ	36
2.2. KINH NGHIỆM THỰC TIỄN CỦA CÁC ĐỊA PHƯƠNG TRONG VIỆC NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CHO DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ	46
2.2.1. Kinh nghiệm của một số địa phương	46
2.2.2. Bài học kinh nghiệm rút ra cho Thành phố Hải Phòng.....	50
Chương 3 THỰC TRẠNG NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ.....	53
3.1. DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA TẠI HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ	53
3.1.1. Thị trường vận tải hàng hóa tại Thành phố Hải Phòng.....	53
3.1.2. Thực trạng doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành Phố Hải Phòng.....	56
3.1.3. Hội nhập quốc tế và yêu cầu đối với các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng	57
3.2. ĐÁNH GIÁ NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ	60
3.2.1. Khả năng tồn tại và duy trì hoạt động của doanh nghiệp.....	60
3.2.2. Khả năng chiếm lĩnh thị phần của doanh nghiệp	64
3.2.3. Khả năng duy trì và nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp.....	74
3.3. ĐÁNH GIÁ PHƯƠNG THỨC NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ	78
3.3.1. Nâng cao năng lực cạnh tranh dựa vào quy mô và năng lực vận tải hàng hóa	78
3.3.2. Nâng cao năng lực cạnh tranh dựa vào giá cước vận tải.....	81

3.3.3. Nâng cao năng lực cạnh tranh dựa vào sự khác biệt trong cung cấp dịch vụ vận tải.	86
3.4. ĐÁNH GIÁ CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ	93
3.4.1. Nhân tố hội nhập quốc tế	93
3.4.2. Nhân tố chính sách của Nhà nước.....	95
3.4.3. Nhân tố điều kiện tự nhiên, văn hóa xã hội	101
3.4.4. Các nhân tố bên trong doanh nghiệp.....	104
3.5. ĐÁNH GIÁ CHUNG VỀ NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ.....	113
3.5.1. Những kết quả đạt được	113
3.5.2. Những hạn chế và bất cập	115
3.5.3. Nguyên nhân của những hạn chế và bất cập.....	117
Chương 4 BỐI CẢNH VÀ GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ ...	122
4.1. BỐI CẢNH VÀ QUAN ĐIỂM VỀ NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ.....	122
4.1.1. Bối cảnh quốc tế.....	122
4.1.2. Bối cảnh trong nước	123
4.1.3. Quan điểm nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.....	126
4.2. GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ.....	129
4.2.1. Giải pháp từ phía chính sách của Trung ương	129
4.2.2. Giải pháp từ phía chính sách của Thành phố Hải Phòng	134
4.2.3. Giải pháp từ phía doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng.....	138
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ HƯỚNG NGHIÊN CỨU TIẾP THEO.....	147
NHỮNG CÔNG TRÌNH ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN.....	151
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	152
PHỤ LỤC.....	163

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Nghĩa tiếng Việt
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (Association of South East Asian Nations)
ASEM	Hội nghị thượng đỉnh Á Âu (The Asia-Europe Meeting)
BOT	Xây dựng - Vận hành - Chuyển giao (Build - Operate - Transfer)
CFS	Điểm thu gom hàng lẻ (Container Freight Station)
CP	Cổ phần
CSHT	Cơ sở hạ tầng
DN	Doanh nghiệp
EU	Liên minh Châu Âu (European Union)
GDP	tổng sản phẩm nội địa (Gross Domestic Product)
GRDP	Tổng sản phẩm trên địa bàn
HTX	Hợp tác xã
ITF	Diễn đàn vận tải quốc tế (International Transport Forum)
KT-XH	Kinh tế - xã hội
PPP	Hợp tác công tư (Public Private Partnership)
QL	Quốc lộ
TNHH	Trách nhiệm hữu hạn
VTHHDB	Vận tải hàng hoá đường bộ
WB	Ngân hàng Thế giới (World Bank)
WTO	Tổ chức thương mại thế giới (World Trade Organization)

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1.1. Quy mô mẫu và kết quả điều tra doanh nghiệp	18
Bảng 1.2. Quy mô mẫu phỏng vấn sâu	19
Bảng 3.1: Khối lượng hàng hoá luân chuyển bằng các phương thức trên địa bàn Hải Phòng	55
Bảng 3.2: Đánh giá về khả năng nắm bắt sự thay đổi thị trường và nhu cầu của khách hàng của doanh nghiệp VTHHĐB tại Thành phố Hải Phòng	63
Bảng 3.3: Khối lượng hàng hóa doanh nghiệp Hải Phòng vận chuyển nội tỉnh	65
Bảng 3.4: Khối lượng hàng hóa doanh nghiệp Hải Phòng vận chuyển đến địa phương khác	66
Bảng 3.5: Khối lượng hàng hóa doanh nghiệp Hải Phòng vận chuyển từ địa phương khác đến	67
Bảng 3.6: Thị phần vận tải hàng hóa tại Hải Phòng tuyến nội tỉnh	68
Bảng 3.7: Thị phần vận tải hàng hóa tuyến từ Hải Phòng đi	69
Bảng 3.8: Thị phần vận tải hàng hóa tuyến đến Hải Phòng.....	71
Bảng 3.9: Đánh giá của doanh nghiệp về khả năng chiếm lĩnh thị phần của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng	73
Bảng 3.10: Cơ cấu chi phí trên giá cước của doanh nghiệp VTHHĐB.....	74
Bảng 3.11: Khả năng sinh lời của DN VTHHĐB tại Thành phố Hải Phòng .	75
Bảng 3.12: Đánh giá của doanh nghiệp về lợi thế về chi phí của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng.....	76
Bảng 3.13: Quy mô doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ Hải Phòng.....	78
Bảng 3.14: Đánh giá của doanh nghiệp về năng lực cạnh tranh dựa vào quy mô và năng lực vận tải của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng	80
Bảng 3.15: Giá cước VTHHĐB tuyến nội tỉnh tại Hải Phòng	82
Bảng 3.16: Giá cước VTHHĐB tuyến từ Hải Phòng đi các địa phương khác	83
Bảng 3.17: Giá cước VTHHĐB tuyến từ các địa phương khác đến Hải Phòng	84

Bảng 3.18: Đánh giá của doanh nghiệp về chiến lược cạnh tranh bằng giá cước vận tải của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng 85	
Bảng 3.19: Tỷ lệ vận tải hàng hóa hai chiều tuyến liên tỉnh (%).....	88
Bảng 3.20: Đánh giá của doanh nghiệp về ảnh hưởng của hội nhập quốc tế .	94
Bảng 3.21: Đánh giá của doanh nghiệp về ảnh hưởng của chính sách của trung ương	97
Bảng 3.22: Đánh giá của doanh nghiệp về ảnh hưởng của chính sách của Thành phố Hải Phòng.....	100
Bảng 3.23: Đánh giá của doanh nghiệp về ảnh hưởng của điều kiện tự nhiên	102
Bảng 3.24: Đánh giá của doanh nghiệp về ảnh hưởng của yếu tố văn hóa, xã hội	103
Bảng 3.25: Đánh giá của doanh nghiệp về nguồn nhân lực của doanh nghiệp VTHHĐB tại Thành phố Hải Phòng.....	105
Bảng 3.26: Đánh giá của doanh nghiệp về năng lực tài chính của doanh nghiệp VTHHĐB tại Thành phố Hải Phòng.....	107
Bảng 3.27: Đánh giá của doanh nghiệp về năng lực marketing của các doanh nghiệp VTHHĐB tại Thành phố Hải Phòng.....	109
Bảng 3.28: Đánh giá của doanh nghiệp về nhận biết doanh nghiệp VTHHĐB tại Thành phố Hải Phòng.....	112

DANH MỤC HÌNH VÀ SƠ ĐỒ

Hình 1.1: Khung phân tích năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ trong điều kiện hội nhập quốc tế.....	15
Hình 3.1: Tỷ lệ hàng hóa luân chuyển trong các khu vực của Việt Nam	54
Hình 3.2: Tỷ lệ hàng hóa luân chuyển khu vực Đồng bằng Sông Hồng	54
Hình 3.3: Cơ cấu loại hình doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng.....	56
Hình 3.4: Tỷ lệ doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng theo quy mô vốn.....	57
Hình 3.5: Số lượng doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng	61
Hình 3.6: Doanh thu của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng.....	62
Hình 3.7: Nhận định về doanh nghiệp vận tải Hải Phòng đã có kết nối tốt để thiết lập vận tải hai chiều (%)	89
Hình 3.8: Thời gian di chuyển của phương tiện các địa phương tới Cảng Hải Phòng (phút).....	90
Hình 3.9: Sơ đồ cảng tại Hải Phòng.....	91
Hình 3.10: Sơ đồ các Khu công nghiệp tại Hải Phòng	91
Hình 3.11: Nhận định của các doanh nghiệp về việc phát huy lợi thế về mặt địa lý trong cạnh tranh vận tải hàng hóa đường bộ (%).....	90
Hình 3.12: Mức độ quan trọng của các kết nối tại Hải Phòng.....	111

MỞ ĐẦU

1. Lý do lựa chọn đề tài

Trong bối cảnh hiện nay, việc nâng cao năng lực cạnh tranh là vấn đề cần thiết đối với mọi doanh nghiệp, đặc biệt trong môi trường kinh tế toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế. Sự phát triển nhanh chóng của nền kinh tế và quá trình hội nhập đã tạo ra những thách thức lớn, đòi hỏi các doanh nghiệp phải đối mặt với sự cạnh tranh ngày càng cao. Điều này đặt ra cho các doanh nghiệp phải chủ động nâng cao năng lực cạnh tranh để tồn tại và phát triển bền vững. Vận tải đóng vai trò then chốt trong nền kinh tế, là yếu tố không thể thiếu trong mọi giai đoạn của quá trình sản xuất, từ vận chuyển nguyên liệu đầu vào đến thành phẩm đầu ra. Vận tải không chỉ kết nối các ngành sản xuất mà còn liên kết khu vực sản xuất với khu vực tiêu dùng, góp phần làm cho nền kinh tế hoạt động như một khối thống nhất. Đặc biệt, vận tải hàng hóa đường bộ luôn là phương thức chủ yếu, tiên phong trong việc lưu thông, kết nối và phát triển kinh tế.

Việt Nam đã hội nhập quốc tế sâu rộng, tham gia nhiều tổ chức và hiệp định thương mại quan trọng như ASEAN (1995), ASEM (1998), WTO (2007), cùng nhiều hiệp định thương mại tự do như VKFTA, VN-EAEUFTA, AHKFTA, CPTPP, VJEPA, EVFTA, UKVFTA, RCEP, VIFTA. Các hiệp định này mở ra cơ hội phát triển kinh tế, gia tăng nhu cầu vận tải, thúc đẩy kết nối kinh tế khu vực và phát triển mạng lưới giao thông giữa các thành phố lớn như Singapore, Penang, Bangkok, Hà Nội, Thanh Hóa. Vận tải hàng hóa đường bộ xuyên biên giới ngày càng quan trọng trong giao hàng đúng lúc (JIT), được hỗ trợ bởi sự phát triển của thương mại điện tử, góp phần vào sự phát triển của ngành vận tải hàng hóa đường bộ ở Đông Nam Á và Việt Nam.

Thành phố Hải Phòng, trung tâm kinh tế quan trọng của Việt Nam, đặc biệt là miền Bắc, đã hợp tác với hơn 20 địa phương từ 12 quốc gia. Thành phố có hệ thống cảng biển lớn, đóng vai trò cửa ngõ tiếp nhận hàng hóa xuất nhập khẩu của miền Bắc. Theo Tổng cục Thống kê, từ 2016 đến 2022, Thành phố

Hải Phòng chiếm 29% khối lượng hàng hóa luân chuyển của Đồng bằng sông Hồng. Thành phố thu hút vốn đầu tư lớn từ các tập đoàn đa quốc gia và trong nước, tạo ra nhu cầu vận tải hàng hóa lớn. Đến năm 2022, Thành phố Hải Phòng có hơn 3.000 doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ, tạo việc làm cho khoảng 50.000 lao động.

Tuy nhiên, trong bối cảnh hội nhập quốc tế hiện nay, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng đang đối mặt với nhiều thách thức. Phải kể đến sự cạnh tranh từ các doanh nghiệp trong và ngoài nước đòi hỏi các doanh nghiệp địa phương phải liên tục cải tiến, nâng cao chất lượng dịch vụ. Bên cạnh đó, sự phát triển mạnh mẽ của các phương thức vận tải thay thế như đường biển, đường sắt và hàng không đã tạo ra áp lực lớn, đe dọa thị phần của vận tải hàng hóa đường bộ. Quản lý chi phí, đặc biệt là chi phí xăng dầu và bảo trì phương tiện, là thách thức đáng kể khi chi phí nhiên liệu chiếm phần lớn tổng chi phí vận hành, sự biến động của giá xăng dầu có thể ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp. Đồng thời, để đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế ngày càng cao về an toàn, môi trường và chất lượng dịch vụ, các doanh nghiệp phải đầu tư mạnh mẽ vào công nghệ tiên tiến, đào tạo nguồn nhân lực có kỹ năng cao. Những thách thức này yêu cầu các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng phải có các chiến lược phát triển rõ ràng và hiệu quả để nâng cao năng lực cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập quốc tế đầy biến động.

Để tiếp tục duy trì đà phát triển và đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố, nâng cao năng lực cạnh tranh cho nhóm doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng là điều cần thiết. Việc lựa chọn đề tài “Nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ tại Thành phố Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế” không chỉ nhằm mục đích nghiên cứu lý thuyết mà còn cung cấp các giải pháp thực tiễn giúp các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng vượt qua những thách thức hiện tại, hướng tới phát triển bền vững trong bối cảnh thị trường cạnh tranh và biến động.

2. Những điểm mới của luận án

2.1. Về lý luận

Thứ nhất, luận án hệ thống hóa và làm rõ năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ trong điều kiện hội nhập quốc tế qua ba khía cạnh chính: Khả năng tồn tại và duy trì hoạt động của doanh nghiệp; Khả năng mở rộng và duy trì thị phần của doanh nghiệp; Khả năng duy trì và nâng cao hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ.

Thứ hai, luận án nghiên cứu và làm rõ các phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ trong điều kiện hội nhập quốc tế. Các phương thức này bao gồm việc tăng quy mô và năng lực vận tải hàng hóa của doanh nghiệp, cải thiện giá cước vận tải hàng hóa, tạo ra sự khác biệt trong cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa.

Thứ ba, luận án xây dựng khung lý thuyết về các nhân tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ trong điều kiện hội nhập quốc tế. Nhân tố ảnh hưởng được lựa chọn phù hợp với đặc thù của ngành vận tải hàng hóa đường bộ tại địa phương, góp phần cung cấp cơ sở lý luận cho các phân tích và đề xuất trong luận án.

2.2. Về thực tiễn

Thứ nhất, luận án đánh giá năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng thông qua: khả năng tồn tại và duy trì hoạt động (số lượng doanh nghiệp, doanh thu doanh nghiệp thực hiện); khả năng chiếm lĩnh thị phần (khối lượng hàng hóa luân chuyển, thị phần doanh nghiệp nắm giữ); khả năng duy trì và nâng cao hiệu quả kinh doanh (chi phí, khả năng sinh lời của doanh nghiệp).

Thứ hai, luận án đánh giá các phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng như: dựa vào tăng quy mô và năng lực vận tải (vốn, lao động); dựa vào giá cước vận tải (giá cước các loại hàng trên các tuyến); dựa vào sự khác biệt trong dịch vụ vận tải (vị trí địa lý, tỷ lệ vận tải hai chiều của các loại hàng trên các tuyến).

Thứ ba, luận án đánh giá những nhân tố tác động tới năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng. Những nhân tố này bao gồm cả yếu tố bên ngoài doanh nghiệp (hội nhập quốc tế, chính sách của Nhà nước, Điều kiện tự nhiên và văn hóa) và bên trong doanh nghiệp (nhân lực, tài chính, Marketing, khả năng kết nối, uy tín và thương hiệu).

Thứ tư, dựa vào đánh giá thực trạng, luận án đã đưa ra các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế. Các giải pháp này bao gồm sự hỗ trợ từ chính sách quản lý Nhà nước từ Trung ương đến địa phương và những giải pháp đến từ chính doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng.

3. Kết cấu nội dung của luận án

Ngoài phần Mở đầu, Kết luận, Danh mục tài liệu tham khảo và Phụ lục, kết cấu luận án gồm 4 chương:

Chương 1. Tổng quan các công trình và hướng nghiên cứu của luận án

Chương 2. Cơ sở lý luận và kinh nghiệm thực tiễn về nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ trong điều kiện hội nhập quốc tế.

Chương 3. Thực trạng nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế.

Chương 4. Bối cảnh và giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải đường bộ tại Thành phố Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế.

Chương 1

TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH VÀ HƯỚNG NGHIÊN CỨU CỦA LUẬN ÁN

1.1. TỔNG QUAN CÁC CÔNG TRÌNH VÀ KHOẢNG TRỐNG NGHIÊN CỨU TRONG LUẬN ÁN

1.1.1. Tổng quan các công trình nghiên cứu liên quan đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp

Trong quá trình nghiên cứu năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, các học giả đã phát triển nhiều lý thuyết nền tảng, cung cấp cơ sở lý luận để doanh nghiệp xây dựng và duy trì lợi thế cạnh tranh trong môi trường kinh doanh đầy biến động. Những nghiên cứu có thể kể đến:

Nghiên cứu nền tảng trong lĩnh vực này là tác phẩm “Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance” của Michael E. Porter (1985) đã đưa ra các khái niệm cốt lõi về lợi thế cạnh tranh, trong đó ông đề xuất hai chiến lược chính: dẫn đầu về chi phí và khác biệt hóa. Ông cũng giới thiệu chuỗi giá trị như một công cụ phân tích quan trọng, giúp doanh nghiệp giảm chi phí hoặc tạo ra sự khác biệt thông qua việc phân tích, tối ưu hóa từng hoạt động trong quá trình sản xuất và cung ứng. Lý thuyết này tạo nền tảng cho quản lý chiến lược và được áp dụng rộng rãi trong nhiều ngành công nghiệp khác nhau, đặt ra tiêu chuẩn cho việc xây dựng lợi thế cạnh tranh bền vững.

Phát triển từ nền tảng lý thuyết của Michael E. Porter, Jay B. Barney (1991) trong nghiên cứu “Firm Resources and Sustained Competitive Advantage” đã mở rộng khái niệm lợi thế cạnh tranh bằng cách tập trung vào các nguồn lực nội tại của doanh nghiệp. Jay B. Barney cho rằng lợi thế cạnh tranh bền vững không chỉ dựa trên chiến lược mà còn phụ thuộc vào việc doanh nghiệp sở hữu, quản lý hiệu quả các nguồn lực quan trọng như tài nguyên vật chất, nguồn lực nhân sự và năng lực tổ chức. Ông lập luận rằng, các nguồn lực này cần phải đáp ứng các tiêu chí như có giá trị, hiếm có, khó bắt chước và có thể khai thác một cách hiệu quả. Quan điểm của Jay B.

Barney cũng cố thêm rằng, bên cạnh chiến lược, cách doanh nghiệp quản lý và phát triển các nguồn lực cốt lõi đóng vai trò quyết định trong việc duy trì lợi thế cạnh tranh dài hạn.

Tiếp nối những nghiên cứu nền tảng trên, Gary Hamel và C.K. Prahalad (1994) trong tác phẩm “Competing for the Future” đã nhấn mạnh tầm quan trọng của tầm nhìn dài hạn, khả năng sáng tạo trong việc duy trì và nâng cao năng lực cạnh tranh. Nhóm tác giả cho rằng, để vượt qua các thách thức, nắm bắt cơ hội trong tương lai, doanh nghiệp cần không ngừng đổi mới và phát triển các khả năng cốt lõi. Hơn nữa, sự kết hợp linh hoạt giữa các yếu tố chiến lược và năng lực nội tại sẽ giúp doanh nghiệp xây dựng một nền tảng vững chắc, từ đó thúc đẩy khả năng cạnh tranh trong môi trường kinh doanh liên tục thay đổi.

Bên cạnh các chiến lược nền tảng, quản trị doanh nghiệp và công nghệ đóng vai trò then chốt trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh. Những yếu tố này không chỉ tạo nên sự khác biệt trong hoạt động của doanh nghiệp mà còn là động lực chính thúc đẩy sự phát triển bền vững trong môi trường kinh doanh toàn cầu. Những nghiên cứu tiêu biểu có thể kể đến:

Minh bạch quản trị là một yếu tố cốt lõi trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh, đặc biệt là trên thị trường quốc tế. Nghiên cứu của Schealbach (1989) với tựa đề “Corporate Governance Disclosures and International Competitiveness: A Study of Indian Firms” đã nhấn mạnh việc minh bạch trong quản trị và công bố thông tin là nền tảng để doanh nghiệp xây dựng, duy trì lợi thế cạnh tranh quốc tế. Schealbach lập luận việc quản trị hiệu quả kết hợp với ứng dụng công nghệ tiên tiến, sẽ tạo nên những trụ cột vững chắc giúp doanh nghiệp không chỉ duy trì mà còn nâng cao vị thế cạnh tranh trên thị trường toàn cầu.

Công nghệ không chỉ đóng vai trò hỗ trợ mà còn là nền tảng thúc đẩy sự phát triển của doanh nghiệp trong môi trường kinh doanh ngày càng cạnh tranh. Ramasamy (1995) trong nghiên cứu “Competitiveness in the Global Marketplace” đã khẳng định đổi mới công nghệ là yếu tố quyết định để doanh nghiệp duy trì vị thế cạnh tranh. Theo ông, để đối phó với sự biến động không ngừng của thị trường, doanh nghiệp cần liên tục cập nhật và cải tiến công nghệ. Việc mở rộng sang các thị trường mới thông qua ứng dụng công nghệ

không chỉ tối ưu hóa cơ hội tăng trưởng mà còn giúp phân tán rủi ro, tạo ra sự linh hoạt và khả năng thích ứng nhanh chóng.

Trong bối cảnh toàn cầu hóa, Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương (CIEM) và Đại học Copenhagen (2012, 2013) đã thực hiện các phân tích về vai trò của công nghệ và đổi mới sáng tạo tại các doanh nghiệp Việt Nam. Báo cáo đã nhấn mạnh rằng đầu tư vào nghiên cứu và phát triển (R&D), phát triển nguồn nhân lực, áp dụng công nghệ hiện đại là những yếu tố thiết yếu để nâng cao năng lực cạnh tranh. Việc các doanh nghiệp Việt Nam chú trọng vào những yếu tố này không chỉ giúp họ cạnh tranh hiệu quả hơn trong nước mà còn mở rộng khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Ứng dụng các lý thuyết về năng lực cạnh tranh vào thực tiễn không chỉ giúp các doanh nghiệp xác định rõ các nội dung cần thực hiện trong bối cảnh kinh doanh toàn cầu hóa. Nhiều nghiên cứu trong nước đã minh chứng rằng, khi lý thuyết được triển khai đúng cách trong các ngành cụ thể, nó có thể tạo ra lợi thế cạnh tranh bền vững và giúp doanh nghiệp phát triển mạnh mẽ hơn:

Bùi Đức Tuấn (2011) trong luận án “Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp ngành chế biến thủy sản Việt Nam” đã chỉ ra việc tập trung vào phát triển công nghiệp chế biến và đầu tư vào công nghệ hiện đại là những yếu tố quyết định để các doanh nghiệp thủy sản Việt Nam duy trì lợi thế cạnh tranh trên thị trường quốc tế. Qua nghiên cứu của mình, Bùi Đức Tuấn đã minh chứng rằng, trong một ngành đặc thù như chế biến thủy sản, công nghệ và quy trình sản xuất tiên tiến không chỉ giúp cải thiện năng suất mà còn đáp ứng các tiêu chuẩn chất lượng quốc tế, từ đó gia tăng khả năng cạnh tranh trên quy mô toàn cầu.

Trong lĩnh vực du lịch, Nguyễn Thành Long (2016) với luận án “Nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp du lịch Bến Tre” đã phát hiện ngoài chất lượng sản phẩm và dịch vụ, chất lượng nguồn nhân lực, hiệu quả hoạt động marketing là những yếu tố quan trọng để nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp du lịch. Nghiên cứu của Nguyễn Thành Long nhấn mạnh tầm quan trọng việc đầu tư vào nguồn nhân lực chất lượng cao,

cũng như xây dựng và thực hiện các chiến lược marketing hiệu quả nhằm tạo ra sự khác biệt, thu hút khách hàng trong ngành du lịch có mức độ cạnh tranh cao.

Phạm Thu Hương (2018) đã nghiên cứu về “Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp nhỏ và vừa tại Hà Nội” và đưa ra nhận xét năng lực tài chính, quản lý hiệu quả, đổi mới công nghệ đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao khả năng cạnh tranh, đảm bảo sự phát triển bền vững cho doanh nghiệp nhỏ và vừa. Kết quả nghiên cứu của Phạm Thu Hương đã làm nổi bật tầm quan trọng của việc quản lý tài chính chặt chẽ và đầu tư vào công nghệ mới để giúp các doanh nghiệp này vượt qua những thách thức trong môi trường kinh doanh biến động.

Những nghiên cứu của Nguyễn Thị Hường (2022) trong luận án “Nâng cao năng lực cạnh tranh doanh nghiệp nhỏ và vừa trên địa bàn tỉnh Kiên Giang” và Lê Văn Hưng (2023) trong luận án “Năng lực cạnh tranh của Tổng công ty Dịch vụ Viễn thông” đã cung cấp những phân tích sâu sắc về các yếu tố như quản lý, công nghệ, chuyển đổi số trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh. Nguyễn Thị Hường tập trung vào các doanh nghiệp nhỏ và vừa tại Kiên Giang, nhấn mạnh rằng việc đầu tư vào công nghệ, phát triển các chiến lược marketing hiệu quả là yếu tố then chốt để duy trì lợi thế cạnh tranh trong thị trường ngày càng cạnh tranh. Tương tự, Lê Văn Hưng đã phân tích cách các doanh nghiệp viễn thông tại Việt Nam có thể ứng dụng công nghệ và chuyển đổi số để không chỉ duy trì mà còn mở rộng lợi thế cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Những nghiên cứu trên chỉ ra việc áp dụng các lý thuyết về năng lực cạnh tranh vào thực tiễn giúp doanh nghiệp duy trì lợi thế trong môi trường kinh doanh đầy biến động và mở ra cơ hội phát triển bền vững. Đặc biệt, trong bối cảnh toàn cầu hóa, sự kết hợp giữa chiến lược quản lý hiệu quả, đầu tư vào công nghệ, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao là chìa khóa để các doanh nghiệp nắm bắt cơ hội để tồn tại và phát triển mạnh mẽ.

1.1.2. Tổng quan các công trình liên quan đến phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải

Trong bối cảnh cạnh tranh của thị trường, các doanh nghiệp luôn tìm kiếm và áp dụng những phương thức đa dạng để nâng cao năng lực cạnh tranh của mình. Đối với ngành vận tải, những nghiên cứu nổi bật sau đây đã chỉ ra

những chiến lược quan trọng mà các doanh nghiệp có thể áp dụng để duy trì và phát triển lợi thế cạnh tranh:

Schealbach (1989), trong nghiên cứu “State Aid, EU Maritime Transport Policies and Competitiveness of EU Country Fleets” đã phân tích các biện pháp chính sách hàng hải của 10 quốc gia hàng đầu EU trong giai đoạn từ năm 1996 đến 2011. Nghiên cứu này cho thấy các biện pháp như thuế trọng tải và giảm chi phí vận hành đã cải thiện năng lực cạnh tranh của đội tàu, mặc dù hiệu quả của các biện pháp này khác nhau giữa các quốc gia. Đặc biệt, nghiên cứu nhấn mạnh tầm quan trọng của sự phát triển bền vững, tăng trưởng kinh tế, việc duy trì các tiêu chuẩn xã hội và môi trường trong chính sách hàng hải của EU. Tuy nhiên, sự không nhất quán trong các quy định giữa các quốc gia thành viên và chi phí lao động cao đã đặt ra thách thức lớn cho ngành vận tải hàng hải.

Một yếu tố quan trọng khác trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải là phát triển cơ sở hạ tầng và áp dụng công nghệ tiên tiến. Báo cáo của Vitranss (2008) trong “Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải của Việt Nam” đã tập trung vào việc cải thiện hạ tầng giao thông, tối ưu hóa mạng lưới vận tải, áp dụng công nghệ mới để tăng hiệu quả và giảm thiểu tác động môi trường. Báo cáo này cũng nhấn mạnh vai trò của chính phủ trong việc hỗ trợ các chính sách nhằm thúc đẩy sự phát triển đồng bộ và bền vững của ngành giao thông vận tải.

Tương tự, Anncika Knutsson (2008) trong nghiên cứu “The Future Development of Transportation Costs – A Study for Volvo Logistics” đã xác định rằng các yếu tố như giá nhiên liệu, thay đổi quy định, tiến bộ công nghệ và điều kiện kinh tế đều có ảnh hưởng lớn đến chi phí vận tải. Nghiên cứu này đưa ra các khuyến nghị chiến lược cho Volvo Logistics, nhấn mạnh tầm quan trọng của việc đầu tư vào công nghệ hiệu quả, tối ưu hóa mạng lưới logistics, thích ứng với môi trường quy định để quản lý và giảm thiểu chi phí vận tải tăng cao.

Báo cáo của World Bank (2011) về “Measuring Road Transport Performance” đã đưa ra đánh giá toàn diện về hiệu suất của hệ thống giao thông đường bộ, tập trung vào các yếu tố như điều kiện đường bộ, hiệu quả hoạt động của phương tiện, an toàn giao thông và tác động môi trường. Các

khuyến nghị từ báo cáo này bao gồm việc đầu tư vào hạ tầng, cải tiến công nghệ, thực hiện các biện pháp an toàn nhằm phát triển một hệ thống giao thông bền vững và hiệu quả hơn.

Business Monitor International (BMI) trong các năm 2009 và 2011 đã đưa ra báo cáo về “Vietnam Freight Transport Reports” phân tích chi tiết ngành vận tải của Việt Nam, dự báo xu hướng, các yếu tố ảnh hưởng chính. Báo cáo này không chỉ nêu bật tăng trưởng GDP của Việt Nam nhờ sự phát triển mạnh mẽ của xây dựng và sản xuất mà còn cảnh báo về nguy cơ mất cơ hội kinh doanh nếu không đầu tư thêm vào hạ tầng cảng, hệ thống logistics.

Nhóm nghiên cứu Luis C. Blancas và John Isbell (2013) đưa ra báo cáo “Efficient Logistics: A Key to Vietnam’s Competitiveness” nhấn mạnh rằng việc phát triển logistics hiệu quả là chìa khóa để nâng cao khả năng cạnh tranh của Việt Nam. Báo cáo này chỉ ra rằng tối ưu hóa logistics sẽ không chỉ tăng năng suất mà còn cải thiện khả năng phục vụ thị trường nội địa, thu hút đầu tư và tạo ra việc làm chất lượng cao. Các yếu tố chính bao gồm hiện đại hóa hạ tầng, chính sách hỗ trợ, ứng dụng công nghệ tiên tiến và đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao.

Trong cùng lĩnh vực, Bùi Duy Linh (2018) trong luận án “Nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế” đã phân tích rằng việc hiện đại hóa công nghệ, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, tối ưu hóa quản lý chuỗi cung ứng và cải thiện cơ sở hạ tầng là các yếu tố then chốt. Nghiên cứu này đề xuất rằng đầu tư vào công nghệ tiên tiến, đào tạo nhân lực, và phát triển cơ sở hạ tầng logistics là cần thiết để đáp ứng yêu cầu cạnh tranh quốc tế.

Báo cáo của Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế (OECD) năm 2018, “Decarbonising Road Freight: Getting into Gear” đã tập trung vào các chiến lược và chính sách giảm khí thải nhà kính trong vận tải đường bộ. Báo cáo này khuyến khích việc áp dụng công nghệ tiết kiệm nhiên liệu, sử dụng xe tải điện, nhiên liệu thay thế hydro, nhiên liệu sinh học, cùng với việc tối ưu hóa logistics và cải thiện hiệu quả hoạt động. Việc phát triển cơ sở hạ tầng hỗ trợ vận tải bền vững và thực hiện các chính sách thúc đẩy công nghệ phát thải thấp cũng là những yếu tố quan trọng.

Tiếp nối nội dung phát triển bền vững, báo cáo của World Bank (2019) với tựa đề “Nâng cao hiệu quả ngành vận tải đường bộ Việt Nam và chiến lược phát triển bền vững ngành vận tải đường thủy nội địa Việt Nam” đã nhấn mạnh tầm quan trọng của việc phát triển đồng bộ cả ngành vận tải đường bộ và đường thủy nội địa. Báo cáo đề xuất các chiến lược cải thiện cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng dịch vụ, khuyến khích sử dụng vận tải đường thủy để giảm áp lực lên hệ thống đường bộ.

Báo cáo “Road Freight Global Pathways Report” của McKinsey & Company (2020) đã phân tích các xu hướng, thách thức và cơ hội trong ngành vận tải đường bộ toàn cầu. Báo cáo nhấn mạnh tầm quan trọng của việc áp dụng công nghệ mới như xe tải tự hành và hệ thống quản lý vận tải thông minh, cùng với việc chuyển đổi sang các phương tiện sử dụng năng lượng tái tạo nhằm giảm phát thải khí nhà kính. Báo cáo này cũng chỉ ra sự cần thiết của việc tối ưu hóa mạng lưới logistics, tăng cường hợp tác giữa các bên liên quan trong chuỗi cung ứng và đầu tư vào cơ sở hạ tầng hỗ trợ sự phát triển của ngành.

Bài báo của Machado, Borges, Brito và Mouette (2022) với tựa đề “Road Freight Transport Literature and the Achievements of the Sustainable Development Goals - A Systematic Review” đã tổng kết các tiến bộ trong việc giảm phát thải khí nhà kính và cải thiện hiệu quả năng lượng thông qua công nghệ mới và tối ưu hóa logistics. Bài báo này nhấn mạnh sự cần thiết của việc tiếp tục nghiên cứu, triển khai các giải pháp để đáp ứng các mục tiêu phát triển bền vững (SDGs) trong bối cảnh biến đổi khí hậu và nhu cầu vận tải ngày càng tăng.

Những công trình nghiên cứu trên đã cung cấp nền tảng lý thuyết và thực tiễn về các phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa. Việc nghiên cứu và áp dụng các phương pháp từ những công trình này sẽ giúp doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ nâng cao hiệu quả hoạt động và đạt được lợi thế cạnh tranh bền vững.

1.1.3. Khoảng trống tiếp tục nghiên cứu trong luận án

1. Về không gian nghiên cứu:

Phần lớn các nghiên cứu hiện tại thường tập trung vào quy mô quốc gia hoặc các vùng kinh tế lớn, dẫn đến việc bỏ qua những đặc thù quan trọng của

các địa phương chiến lược như Hải Phòng. Hải Phòng, với vai trò là một trong những trung tâm kinh tế và giao thông vận tải quan trọng của miền Bắc Việt Nam, có những đặc điểm riêng về kinh tế, xã hội và cơ sở hạ tầng mà các nghiên cứu hiện tại chưa khai thác triệt để. Sự thiếu tập trung này dẫn đến việc các giải pháp đề xuất từ các nghiên cứu thường mang tính chất tổng quát, khó áp dụng hiệu quả tại các địa phương cụ thể.

2. Về nội dung nghiên cứu:

- Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp VTHHDB tại các địa phương cụ thể, như Hải Phòng, trong bối cảnh hội nhập quốc tế là một lĩnh vực chưa được nghiên cứu sâu rộng. Hội nhập quốc tế đem lại nhiều cơ hội nhưng cũng đặt ra nhiều thách thức mới, yêu cầu các doanh nghiệp phải liên tục cải tiến và nâng cao khả năng cạnh tranh. Tuy nhiên, các nghiên cứu hiện tại thường tập trung vào các doanh nghiệp ở tầm quốc gia hoặc các ngành công nghiệp lớn mà chưa chú trọng đến những doanh nghiệp ở địa phương với quy mô vừa và nhỏ, như các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng.

- Mặc dù có nhiều nghiên cứu đề cập đến năng lực cạnh tranh, nhưng số lượng các nghiên cứu đi sâu vào các phương thức cụ thể để nâng cao năng lực này tại các doanh nghiệp địa phương vẫn còn rất hạn chế. Điều này dẫn đến việc thiếu các giải pháp cụ thể và hiệu quả, có thể áp dụng trực tiếp để cải thiện năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng. Những phương thức như tăng cường quy mô doanh nghiệp, tối ưu hóa giá cước vận tải, ứng dụng công nghệ hiện đại, xây dựng chiến lược marketing phù hợp vẫn chưa được nghiên cứu đầy đủ và chi tiết trong bối cảnh địa phương.

1.2. MỤC TIÊU, ĐỐI TƯỢNG VÀ PHẠM VI NGHIÊN CỨU

1.2.1. Mục tiêu nghiên cứu

1.2.1.1. Mục tiêu tổng quát

Mục tiêu tổng quát của nghiên cứu này là phân tích thực trạng năng lực cạnh tranh và phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng, đồng thời đánh giá tác động của các nhân tố ảnh hưởng. Trên cơ sở đó, đề xuất những giải

pháp nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng trong thời gian tới.

1.2.1.2. Mục tiêu cụ thể

1) Hệ thống hóa và làm rõ các vấn đề lý luận về năng lực cạnh tranh và phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

2) Phân tích thực trạng năng lực cạnh tranh và phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế.

3) Phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến việc nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng.

4) Đề xuất phương hướng và giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế đến năm 2030.

1.2.2. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu là các vấn đề lý luận và thực tiễn về năng lực cạnh tranh và phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ.

1.2.3. Phạm vi nghiên cứu

1) Phạm vi nội dung: Nghiên cứu tập trung vào ba nội dung chính: (i) Nghiên cứu năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ qua ba khía cạnh: khả năng tồn tại và duy trì hoạt động, khả năng chiếm lĩnh thị phần, khả năng duy trì và nâng cao hiệu quả kinh doanh. (ii) Nghiên cứu phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ qua ba khía cạnh: tăng quy mô và năng lực vận tải, giá cước vận tải, sự khác biệt trong cung cấp dịch vụ vận tải. (iii) Nghiên cứu các nhân tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ qua bốn nhân tố chính: hội nhập quốc tế, chính sách Nhà nước, điều kiện tự nhiên và văn hóa, nhân tố bên trong doanh nghiệp.

2) Phạm vi không gian: các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng.

3) Phạm vi thời gian: Đánh giá năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng trong giai đoạn 2016 - 2022 và đề xuất giải pháp đến năm 2030.

1.2.4. Câu hỏi nghiên cứu

1) Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ là gì? Các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ sử dụng phương thức nào để nâng cao năng lực cạnh tranh? Những tiêu chí nào để đánh giá năng lực cạnh tranh và phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ?

2) Năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ bị ảnh hưởng bởi những nhân tố nào? Những nhân tố đó tác động như thế nào tới việc nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ?

3) Thực trạng năng lực cạnh tranh và phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế như thế nào? Các nhân tố ảnh hưởng như thế nào đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế?

4) Giải pháp nào cần áp dụng để nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế?

1.3. CÁCH TIẾP CẬN VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

1.3.1. Cách tiếp cận và khung phân tích

1.3.1.1. Cách tiếp cận

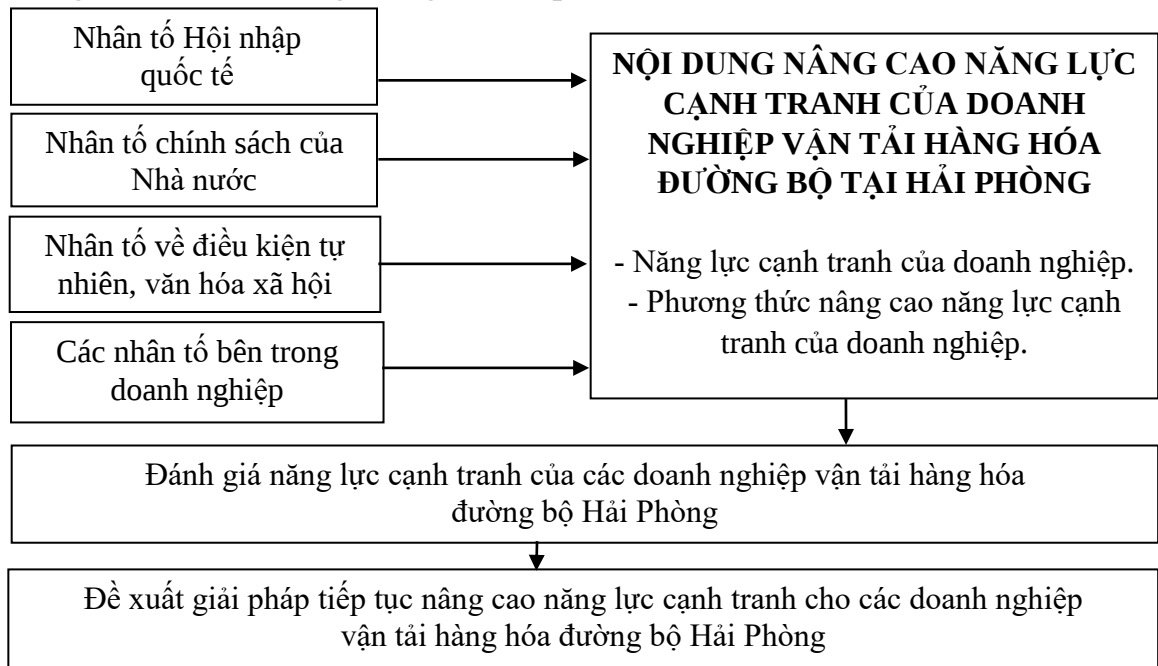
- Từ góc độ quản lý Nhà nước: Luận án phân tích tác động của chính sách, môi trường kinh tế, điều kiện tự nhiên, văn hóa, xã hội và hội nhập quốc tế. Các chính sách của Nhà nước, từ trung ương đến địa phương, đã ảnh hưởng sâu sắc đến hoạt động của doanh nghiệp. Biến động kinh tế, điều kiện tự nhiên như địa hình và khí hậu, cùng với các yếu tố văn hóa và xã hội, đều có tác động đáng kể đến năng lực cạnh tranh. Hội nhập quốc tế mở ra nhiều cơ hội nhưng cũng đồng thời đặt ra những thách thức lớn cho doanh nghiệp.

- Từ góc độ quản lý doanh nghiệp: Các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ không chỉ tồn tại mỗi quan hệ cạnh tranh mà còn hợp tác lẫn nhau. Các yếu tố nội tại như nhân lực, năng lực tài chính, marketing, khả năng kết nối, uy tín và thương hiệu của doanh nghiệp có ảnh hưởng lớn đến năng lực cạnh tranh. Việc tối ưu hóa mối quan hệ đối kháng và cộng sinh, mở rộng hoặc thu nhỏ quy mô, tìm kiếm nguồn vốn, quản lý rủi ro tài chính, ứng dụng công nghệ tiên tiến, cải thiện chất lượng dịch vụ, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao đều là những biện pháp quan trọng để nâng cao năng lực cạnh tranh.

1.3.1.2. Khung phân tích của luận án

Nghiên cứu về năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng trong bối cảnh hội nhập quốc tế là một chủ đề có ý nghĩa quan trọng. Để tiếp cận vấn đề, Luận án đề xuất khung phân tích xây dựng dựa trên những nội dung sau:

Nội dung nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải đường bộ tại Hải Phòng bao gồm hai phần chính:



Hình 1.1: Khung phân tích năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ trong điều kiện hội nhập quốc tế

Nguồn: Nghiên cứu sinh xây dựng

1) Đánh giá năng lực cạnh tranh theo ba khía cạnh:

- Khả năng tồn tại và duy trì hoạt động: Đánh giá khả năng của doanh nghiệp trong việc duy trì hoạt động kinh doanh ổn định và bền vững trong môi trường cạnh tranh.

- Khả năng duy trì và mở rộng thị phần: Xem xét khả năng của doanh nghiệp trong việc giữ vững và phát triển thị phần trên thị trường, đặc biệt trong bối cảnh cạnh tranh gay gắt.

- Khả năng duy trì và nâng cao hiệu quả kinh doanh: Đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, bao gồm quản lý chi phí, lợi nhuận và tỷ suất sinh lời.

2) Đánh giá phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh theo ba khía cạnh:

- Tăng quy mô và năng lực vận tải: Phân tích việc mở rộng quy mô và nâng cao năng lực vận tải của doanh nghiệp, bao gồm vốn, lao động, phương tiện vận tải và dịch vụ cung cấp.

- Dựa vào giá cước vận tải: Đánh giá chiến lược giá cả, bao gồm việc tối ưu hóa giá cước vận tải để cạnh tranh với các đối thủ trong ngành.

- Sự khác biệt trong cung cấp dịch vụ: Xem xét khả năng của doanh nghiệp tạo lợi thế nhờ tận dụng sự khác biệt trong vị trí.

Các doanh nghiệp vận tải đường bộ tại Hải Phòng gặp thuận lợi hay khó khăn trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh phụ thuộc vào các nhân tố ảnh hưởng. Nhân tố tác động tới năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng bao gồm:

- Hội nhập quốc tế: Các cơ hội và thách thức mà hội nhập kinh tế toàn cầu mang lại cho doanh nghiệp.

- Chính sách quản lý của Nhà nước: Tác động của các chính sách từ Trung ương đến địa phương đối với doanh nghiệp.

- Điều kiện tự nhiên và văn hóa xã hội: Đặc điểm địa lý, khí hậu và các yếu tố văn hóa, xã hội tại địa phương ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh.

- Các nhân tố bên trong doanh nghiệp: Nhân lực, tài chính, marketing, khả năng kết nối, uy tín và thương hiệu của doanh nghiệp.

Từ việc đánh giá thực trạng và các nhân tố tác động, luận án xác định các kết quả đạt được, những hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế trong nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng. Dựa trên đó, luận án đề xuất các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp này.

1.3.2. Phương pháp thu thập thông tin thứ cấp

Tác giả thu thập dữ liệu thứ cấp từ nhiều nguồn khác nhau để phục vụ cho mục tiêu nghiên cứu của luận án, bao gồm:

1) Nguồn dữ liệu thứ cấp tổng quan các công trình nghiên cứu trong nước và hệ thống hóa lý luận: Sách báo, tạp chí, luận án và hội thảo chuyên ngành thu thập từ Thư viện Quốc gia Việt Nam và thư viện điện tử của các trường đại học lớn như Đại học Kinh tế - Đại học Quốc gia Hà Nội, Đại học Kinh tế Quốc dân, Đại học Ngoại thương và Đại học Đà Nẵng...; Các nghiên cứu nước ngoài được tiếp cận qua các tác phẩm, nghiên cứu và bài viết trên các tạp chí như: International Journal of Financial Studies, Singapore Management Review, Baltic Journal of Economics, Research in Transportation Business & Management, cùng với các nguồn trên Internet.

2) Nguồn dữ liệu thứ cấp phục vụ rút ra bài học kinh nghiệm cho Thành phố Hải Phòng: Văn bản chính sách và thực tiễn triển khai của các địa phương có hoạt động vận tải hàng hóa phát triển gồm Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và tỉnh Quảng Ninh. Nghiên cứu kinh nghiệm này giúp Hải Phòng rút ra những nội dung quan trọng trong việc hỗ trợ nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố.

3) Nguồn dữ liệu thứ cấp phục vụ phân tích thực trạng năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng: Các báo cáo và số liệu đã công bố của các cơ quan quản lý trung ương và địa phương liên quan đến doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng từ Cục Thống kê Hải Phòng, Tổng cục Thống kê, Cục Đăng kiểm Hải

Phòng và Cục Đường bộ Việt Nam; Thông tin từ chính các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng.

1.3.3. Phương pháp thu thập thông tin sơ cấp thông qua điều tra doanh nghiệp

a) Đối tượng điều tra

- Xác định quy mô mẫu điều tra: Tính đến năm 2022, Hải Phòng có 3.084 doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ. Quy mô mẫu điều tra được xác định theo công thức của Slovin (1984): $n = N/(1+N \cdot e^2)$ với N là tổng số doanh nghiệp (3.084) và e là sai số (0,07). Tổng số doanh nghiệp cần điều tra tối thiểu là 191 doanh nghiệp. Trên cơ sở này, luận án đã chọn điều tra 200 doanh nghiệp. Mỗi doanh nghiệp chọn 3 đại diện để trả lời bảng hỏi, tương ứng với 3 nhóm đối tượng cần điều tra:

- Nhà quản trị cấp cao bao gồm: Hội đồng quản trị của công ty (Chủ tịch và các thành viên); Ban Giám đốc của công ty (Tổng Giám đốc và các Phó tổng Giám đốc); Ban kiểm soát của công ty (trưởng ban và các kiểm soát viên).

- Nhà quản trị cấp trung bao gồm: Trưởng/Phó các Phòng/Ban chức năng tham mưu của công ty; Giám đốc của các chi nhánh/đơn vị trực thuộc.

- Tài xế vận chuyển trực tiếp điều khiển phương tiện vận tải.

Quy mô mẫu và kết quả điều tra như sau:

Bảng 1.1. Quy mô mẫu và kết quả điều tra doanh nghiệp

TT	Đối tượng cần điều tra	Số phiếu phát ra (phiếu)	Số phiếu thu về	
			Số lượng (phiếu)	Tỷ lệ (%)
1	Nhà quản trị cấp cao	200	181	90,50
2	Nhà quản trị cấp trung	200	174	87,00
3	Tài xế vận chuyển	200	162	81,00
	Tổng cộng	600	517	86,17

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

b) Nội dung và phương thức điều tra

- Nội dung điều tra được thiết lập trên bảng hỏi soạn sẵn, bao gồm những nội dung: Thông tin về doanh nghiệp; Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp; Phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh; Các nhân tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Chi tiết bảng hỏi có trong Phụ lục 01.

- Phiếu điều tra được phát trực tiếp cho đối tượng điều tra tại nơi làm việc.

c) Thời gian thực hiện: Thời gian từ 01/2022 đến 04/2022.

Phương pháp thu thập thông tin sơ cấp này nhằm cung cấp dữ liệu cụ thể và chi tiết về tình hình thực tế của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng, từ đó phân tích và đề xuất các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp.

1.3.4. Phương pháp thu thập thông tin thông qua phỏng vấn sâu

a) Đối tượng thực hiện phỏng vấn sâu

Phương pháp phỏng vấn sâu được sử dụng để thu thập đánh giá từ các cán bộ quản lý Nhà nước và các chuyên gia trong lĩnh vực vận tải về nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng, cũng như các yếu tố ảnh hưởng. Phỏng vấn được thực hiện với 20 đối tượng thuộc các ngành, lĩnh vực khác nhau, như trình bày trong Bảng 1.2:

Bảng 1.2. Quy mô mẫu phỏng vấn sâu

TT	Đối tượng phỏng vấn sâu	Số lượng (người)
1	Sở Giao thông vận tải (Lãnh đạo Sở; Thanh tra Sở; Phòng quản lý phương tiện và người lái	6
2	Ủy ban nhân dân Thành phố Hải Phòng	3
3	Nhà khoa học, chuyên gia	4
4	Chi cục đăng kiểm	3
5	Trung tâm Logistics	4
	Tổng	20

Nguồn: Kết quả phỏng vấn sâu các bên liên quan của Nghiên cứu sinh

b) Nội dung và phương thức thực hiện phỏng vấn sâu

- Nội dung phỏng vấn: Để đảm bảo tính khách quan và toàn diện, nội dung phỏng vấn tập trung vào ba vấn đề chính: Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng; Phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh; Các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Các câu trả lời được đánh giá là đồng ý hoặc không đồng ý cho từng nội dung, từ đó gợi mở nội dung từ góc nhìn của người được phỏng vấn.

- Phương thức thực hiện: Các cuộc phỏng vấn sâu được tiến hành bằng hai cách: Phỏng vấn trực tiếp (các cuộc gặp mặt trực tiếp với người được phỏng vấn); Phỏng vấn gián tiếp (qua điện thoại hoặc các phương tiện truyền thông trực tuyến).

Mỗi cuộc phỏng vấn kéo dài trung bình từ 20 đến 40 phút và đều được tác giả ghi chép, xử lý và tổng hợp kết quả.

c) Thời gian thực hiện: thực hiện trong tháng 4/2024.

Phương pháp phỏng vấn sâu này giúp thu thập các thông tin chi tiết và chuyên sâu từ các chuyên gia và cán bộ quản lý, từ đó cung cấp những đánh giá và góc nhìn đa chiều về năng lực cạnh tranh và các yếu tố ảnh hưởng đến doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng.

1.3.5. Phương pháp phân tích dữ liệu

1) *Phương pháp thống kê mô tả*: được sử dụng để phân tích và đánh giá thực trạng năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng từ năm 2016 đến 2022. Số liệu thứ cấp được thu thập từ các nguồn như Cục Thống kê Hải Phòng, Tổng cục Thống kê, Cục Đăng kiểm Hải Phòng và Cục Đường bộ Việt Nam. Số liệu sơ cấp được thu thập năm 2022 thông qua các bảng hỏi từ nhà quản trị cấp cao, nhà quản trị cấp trung và tài xế, cùng với các cuộc phỏng vấn chuyên gia năm 2024. Dữ liệu sau đó được phân tích bằng Excel để tính toán tỷ lệ phần trăm và đánh giá các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng.

2) *Phương pháp phân tích*: được áp dụng để kiểm tra và đánh giá chi tiết thực trạng của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng từ

năm 2016 đến 2022. Phương pháp này phân tích các yếu tố như hiệu quả hoạt động, khả năng tài chính, tình hình nhân sự, dựa trên các số liệu thống kê, báo cáo tài chính và dữ liệu vận hành. Kết quả phân tích giúp nhận diện các điểm mạnh và điểm yếu của các doanh nghiệp, làm rõ các vấn đề hiện tại, từ đó đưa ra các giải pháp, đề xuất nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh trong giai đoạn tới.

3) *Phương pháp tổng hợp*: được sử dụng để kết hợp và đánh giá các kết quả phân tích từ nhiều nguồn dữ liệu khác nhau, nhằm có cái nhìn toàn diện về năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng. Phương pháp này bao gồm việc tổng hợp thông tin từ các báo cáo, số liệu thống kê, nghiên cứu khoa học và phỏng vấn chuyên gia. Mục tiêu xác định thành tựu và hạn chế hiện tại, từ đó đưa ra nhận định về nguyên nhân của những hạn chế, xác định các xu hướng, cung cấp cơ sở đề xuất các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh trong tương lai.

4) *Phương pháp so sánh*: được sử dụng để đánh giá năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng. Đối chiếu các tiêu chí về giá cước vận tải, hiệu quả kinh doanh và khả năng đáp ứng nhu cầu khách hàng so với các doanh nghiệp ở địa phương khác hoặc với các phương thức vận tải khác. Việc áp dụng phương pháp so sánh giúp nhận diện sự khác biệt và lợi thế cạnh tranh, cung cấp cơ sở dữ liệu để đề xuất các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh, hỗ trợ doanh nghiệp phát triển bền vững trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

Chương 2

CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM THỰC TIỄN VỀ NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

2.1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

2.1.1. Doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ

2.1.1.1. Khái niệm

Khái niệm về vận tải hàng hóa đường bộ và doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ là nền tảng quan trọng cho việc nghiên cứu của luận án. Hiểu rõ các yếu tố cốt lõi của ngành là bước quan trọng để định hướng nội dung nghiên cứu. Dựa trên các nghiên cứu đã công bố, luận án tập trung làm rõ các nội dung sau:

Theo Trần Thị Lan Hương, Nguyễn Thị Hồng Mai và Lâm Quốc Đạt (2008), vận tải được hiểu là quá trình dịch chuyển hàng hóa hoặc hành khách từ một nơi này đến một nơi khác trong không gian và thời gian nhằm thỏa mãn nhu cầu của con người và các hoạt động kinh tế. Có nhiều phương thức vận tải khác nhau, trong đó các phương thức vận tải thông thường bao gồm: đường hàng không, đường sắt, đường bộ, đường thủy, đường biển...

Khái niệm vận tải trên cũng khá đồng nhất với Luật Giao thông Đường bộ Việt Nam (Luật số 23/2008/QH12), vận tải hàng hóa đường bộ được hiểu là hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng phương tiện giao thông đường bộ trên các tuyến đường. Các phương tiện này bao gồm xe tải, xe container và các loại phương tiện khác được sử dụng để vận chuyển hàng hóa từ nơi gửi đến nơi nhận, đảm bảo an toàn và hiệu quả trong quá trình vận chuyển.

Từ những khái niệm trên, vận tải đường bộ được hiểu là quá trình dịch chuyển hàng hóa và hành khách trong không gian, thời gian bằng các phương tiện di chuyển trên đường bộ, như xe tải, xe container, ô tô, xe máy, xe kéo hoặc rơ moóc... Vận tải đường bộ có nhiều ưu điểm như tính cơ động, linh hoạt, ít phụ thuộc vào cơ sở hạ tầng đường sá bến bãi, đáp ứng nhu cầu chuyên chở chủ lực trong lưu thông hàng hóa nội tỉnh, nội địa và xuyên biên

giới. Ngoài ra, vận tải đường bộ còn có thể kết hợp với các phương thức vận tải khác để tạo hiệu quả cho toàn bộ quá trình vận tải.

Luận án tham khảo các khái niệm về doanh nghiệp từ nhiều nguồn khác nhau, nhằm làm rõ bản chất và chức năng của doanh nghiệp trong bối cảnh kinh tế hiện đại. Những khái niệm này cung cấp cái nhìn đa chiều như:

Trước hết, theo Từ điển Kinh tế học Oxford, doanh nghiệp được định nghĩa là một tổ chức kinh tế được thành lập để tiến hành các hoạt động kinh doanh, bao gồm sản xuất, mua bán hàng hóa hoặc cung cấp dịch vụ, với mục tiêu chính là sinh lợi. Khái niệm này nhấn mạnh tính chất cơ bản của doanh nghiệp là hoạt động kinh tế với mục đích tạo ra giá trị gia tăng.

Tập trung vào vai trò của doanh nghiệp trong việc đáp ứng nhu cầu thị trường và khả năng sinh lợi từ việc cung cấp các sản phẩm và dịch vụ. Philip Kotler (2000) định nghĩa doanh nghiệp như một tổ chức được thành lập để cung cấp hàng hóa hoặc dịch vụ cho người tiêu dùng và thị trường, với mục tiêu cuối cùng là tạo ra lợi nhuận.

Robins và Coulter (2005) đặt trọng tâm vào mối quan hệ giữa doanh nghiệp và cổ đông, mở rộng định nghĩa bằng cách nhấn mạnh doanh nghiệp là một thực thể kinh doanh hoạt động trong môi trường kinh doanh, với mục tiêu tối đa hóa giá trị cho các cổ đông thông qua việc cung cấp sản phẩm và dịch vụ ra thị trường.

Theo Khoản 10 Điều 4, Luật Doanh nghiệp năm 2020, doanh nghiệp được xác định là tổ chức có tên riêng, có tài sản, có trụ sở giao dịch, và được thành lập hoặc đăng ký thành lập theo quy định của pháp luật, nhằm mục đích kinh doanh. Khái niệm pháp lý này cung cấp một khung pháp lý rõ ràng cho sự tồn tại và hoạt động của doanh nghiệp, đồng thời nhấn mạnh yếu tố pháp lý và cơ cấu tổ chức.

Trên cơ sở các khái niệm về vận tải hàng hóa đường bộ và doanh nghiệp, trong luận án này, *doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ được hiểu là tổ chức kinh tế có tên riêng, có tài sản, có trụ sở giao dịch, được thành lập hoặc đăng ký kinh doanh theo quy định của pháp luật, hoạt động nhằm mục đích sinh lời từ hoạt động vận tải hàng hóa bằng phương tiện vận tải đường bộ.*

2.1.1.2. Đặc điểm và vai trò của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ

Vận tải hàng hóa đường bộ là hình thức vận tải phổ biến nhất, nổi bật với tính linh hoạt, đa dạng phương tiện và thời gian vận chuyển nhanh. Dù bị hạn

chế bởi khối lượng hàng hóa thấp, chi phí vận chuyển cao, vận tải hàng hóa đường bộ vẫn đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế quốc dân, tạo việc làm và đảm bảo lưu thông hàng hóa hiệu quả. Các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ giúp kết nối các phương thức vận tải hàng hóa khác, phục vụ mọi lĩnh vực của đời sống xã hội.

Vận tải hàng hóa đường bộ là hình thức vận tải phổ biến và thông dụng nhờ vào những đặc điểm nổi bật sau:

- Linh hoạt: Vận tải hàng hóa đường bộ có thể đổi lộ trình theo tuyến tối ưu để đảm bảo thời gian giao hàng, không bị phụ thuộc vào giờ giấc và lịch trình cố định.

- Đa dạng phương tiện: gồm ô tô tải hạng nhẹ, xe máy, xe đầu kéo và nhiều loại phương tiện khác.

- Thời gian vận chuyển nhanh: Tốc độ di chuyển trung bình nhanh hơn so với những loại hình vận tải thông dụng khác như vận tải đường sắt và đường biển.

- Khả năng thích nghi cao: Có thể thích nghi với các điều kiện địa hình khác nhau.

- Tiết kiệm chi phí: Có chi phí phù hợp khi vận chuyển hàng hóa có khối lượng trung bình và nhỏ.

- Phổ biến: Là phương thức vận chuyển hàng hóa được sử dụng nhiều nhất trên thế giới.

- Vốn đầu tư thấp: Tập trung chủ yếu vào phương tiện vận chuyển.

Vận tải hàng hóa đường bộ cũng có nhược điểm như bị hạn chế bởi khối lượng và kích thước hàng hóa, không thể chở khối lượng lớn, dẫn đến đơn giá vận chuyển trung bình cao. Kết quả kinh doanh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ chịu ảnh hưởng lớn từ các chính sách, định hướng phát triển kinh tế - xã hội của Nhà nước và địa phương.

Những khác biệt so với các phương thức vận tải khác:

- Vận tải đường biển có tốc độ chậm hơn và phù hợp cho vận chuyển hàng hóa quốc tế ở khoảng cách xa, vận tải hàng hóa đường bộ lại có ưu điểm về độ an toàn và tiết kiệm thời gian hơn khi vận chuyển trong nội địa hoặc khoảng cách ngắn.

- Vận tải đường hàng không mặc dù tốc độ nhanh và lý tưởng cho vận chuyển hàng hóa cần giao nhanh hoặc đi xa, vận tải hàng hóa đường bộ lại có chi phí thấp hơn, phù hợp cho hàng hóa không yêu cầu tốc độ cao.

- Vận tải đường sắt phù hợp cho vận chuyển nội địa và khu vực lân cận với tốc độ trung bình, giá cước vận tải đường sắt thấp, khả năng vận chuyển khối lượng lớn, hàng hóa cồng kềnh. Tuy nhiên, vận tải hàng hóa đường bộ linh hoạt hơn trong việc tiếp cận các điểm giao nhận không có kết nối đường sắt.

Doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ giữ vai trò quan trọng và tác động lớn đến nền kinh tế quốc dân. Hệ thống vận tải được ví như mạch máu của cơ thể, phản ánh trình độ phát triển của một quốc gia. Vận tải hàng hóa đường bộ phục vụ tất cả các lĩnh vực của đời sống xã hội: sản xuất, lưu thông, tiêu dùng, quốc phòng. Trong sản xuất, vận tải là yếu tố quan trọng của quá trình lưu thông, đảm nhiệm việc chuyển nguyên liệu, nhiên liệu, vật liệu, bán thành phẩm, thành phẩm và lao động. Trong lưu thông, vận tải vận chuyển hàng hóa từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ.

Sự phát triển của vận tải đường bộ có thể thấy thông qua việc tăng mật độ mạng lưới đường, nâng cao tính đều đặn của vận tải và giảm chi phí. Vai trò của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ được thể hiện như sau:

- Đảm nhận khối lượng vận tải hàng hóa lớn: Vận tải hàng hóa đường bộ chiếm phần lớn tổng lượng vận tải hàng hóa, thể hiện vai trò quan trọng của ngành trong nền kinh tế.

- Tạo việc làm: Doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tạo việc làm trực tiếp cho lái xe và gián tiếp cho nhân viên xếp dỡ, giao hàng và quản lý vận tải.

- Linh hoạt và hiệu quả: Dù cước phí cao hơn so với vận tải đường sắt, đường thủy và đường biển, vận tải hàng hóa đường bộ vẫn được lựa chọn bởi tính linh hoạt và hiệu quả, đặc biệt là trong phân khúc giao hàng thương mại điện tử.

- Vận tải hàng hóa đường bộ giữ vai trò trung gian trong việc kết nối các phương thức vận tải: vận tải đường bộ linh hoạt, có thể tiếp cận nhiều điểm giao nhận hơn, phù hợp cho vận chuyển hàng hóa trong các khoảng cách ngắn và trung bình.

Với những đặc điểm và vai trò quan trọng này, vận tải hàng hóa đường bộ không chỉ đóng góp vào sự phát triển kinh tế mà còn đảm bảo sự kết nối

liên tục, hiệu quả giữa các phương thức vận tải khác nhau, tạo nên một hệ thống vận tải toàn diện và hiệu quả.

2.1.2. Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ

2.1.2.1. Khái niệm

Khái niệm cạnh tranh là một yếu tố cốt lõi trong kinh tế học và quản trị kinh doanh, được tiếp cận từ nhiều góc độ khác nhau. Theo Everett E. Adam (1993) nhấn mạnh sự đối đầu trực tiếp giữa các doanh nghiệp, cạnh tranh là quá trình ganh đua giữa các doanh nghiệp nhằm chiếm lĩnh tài nguyên sản xuất hoặc khách hàng trên thị trường. Michael E. Porter (1996) mở rộng quan điểm về cạnh tranh ở cấp độ doanh nghiệp là việc giành giật khách hàng, thị phần và nguồn lực, nhưng với mục tiêu chính là tạo ra giá trị gia tăng cho khách hàng thay vì chỉ tập trung vào việc tiêu diệt đối thủ. Sally Wehmeier (2000) nhấn mạnh yếu tố so sánh và vượt qua đối thủ đã bổ sung rằng cạnh tranh là sự nỗ lực để đạt thành công vượt trội so với các đối thủ khác đang hoạt động trong cùng lĩnh vực. Tương tự, ACER (2019) nhấn mạnh rằng cạnh tranh trong ngành vận tải diễn ra khi các doanh nghiệp cố gắng thu hút khách hàng bằng cách cải thiện chất lượng dịch vụ, điều chỉnh giá cả và cung cấp các dịch vụ giá trị gia tăng.

Từ khái niệm về cạnh tranh, năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cũng được định nghĩa đa dạng. Theo Michael E. Porter (1985), năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp là khả năng duy trì và mở rộng thị phần, đồng thời đạt được lợi nhuận cao hơn so với đối thủ. Buckley và cộng sự (1988) cho rằng năng lực cạnh tranh là khả năng doanh nghiệp vượt qua đối thủ trong việc cung cấp sản phẩm hoặc dịch vụ một cách bền vững và có lợi nhuận. D'Cruz và Rugman (1992) lại định nghĩa năng lực cạnh tranh là khả năng thiết kế, sản xuất, tiếp thị sản phẩm vượt trội về cả chất lượng và giá cả so với đối thủ. Fafchamps và cộng sự (1999) cho rằng năng lực cạnh tranh nằm ở khả năng sản xuất với chi phí biến đổi trung bình thấp hơn giá thị trường, tức là doanh nghiệp có thể duy trì cạnh tranh nếu sản xuất ra sản phẩm với chi phí thấp hơn đối thủ.

Trong luận án, *năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ được hiểu là khả năng tồn tại và duy trì hoạt động, chiếm lĩnh thị phần, nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp trong ngành vận tải hàng hóa đường bộ.*

2.1.2.2. Sự cần thiết nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ trong bối cảnh hội nhập quốc tế

Hội nhập quốc tế là quá trình kết nối các nền kinh tế trên toàn cầu, bắt đầu từ việc giao thương hàng hóa giữa các vùng lãnh thổ và dần mở rộng thành sự gắn kết mang tính thể chế giữa các nền kinh tế. Quá trình này bao gồm việc liên kết nền kinh tế, thị trường của từng quốc gia với thị trường khu vực và toàn cầu thông qua việc mở cửa, tự do hóa nền kinh tế quốc dân, tham gia vào việc xây dựng các thể chế kinh tế khu vực và toàn cầu.

Hội nhập quốc tế có thể được nhận thấy qua sáu cấp độ: (i) Khu vực/hiệp định thương mại ưu đãi; (ii) Khu vực/hiệp định thương mại tự do; (iii) Liên minh thuế quan; (iv) Thị trường chung; (v) Liên minh kinh tế tiền tệ; (vi) Hội nhập toàn diện.

Theo mối quan hệ giữa các quốc gia, hội nhập quốc tế có hai loại: (i) Song phương (giữa hai nền kinh tế hoặc khu vực); (ii) Đa phương (quy mô toàn thế giới).

Khi tham gia vào quá trình hội nhập quốc tế, các quốc gia tiến hành quốc tế hóa kinh tế trên cơ sở tự nguyện, chấp nhận các điều khoản, nguyên tắc đã được thống nhất dựa trên quan điểm bình đẳng và cùng có lợi. Trong bối cảnh hội nhập ngày càng sâu rộng, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ phải đối mặt với áp lực gia tăng về cạnh tranh, đòi hỏi họ phải không ngừng nâng cao năng lực cạnh tranh để tồn tại và phát triển. Sự cần thiết này được thể hiện qua các lý do sau:

- Gia tăng cạnh tranh trong nước: Hội nhập quốc tế, cùng với những biến động phức tạp của kinh tế thế giới sau các cuộc khủng hoảng, tạo ra cả cơ hội và thách thức lớn cho doanh nghiệp. Một trong những thách thức chính là mức độ cạnh tranh trong nước ngày càng gay gắt. Khi các hiệp định thương mại có hiệu lực và các rào cản đối với hoạt động của doanh nghiệp vận tải trong nước được dỡ bỏ, doanh nghiệp phải cạnh tranh bình đẳng với các đối thủ nước ngoài có tiềm lực tài chính mạnh, trình độ quản lý cao, nhiều kinh nghiệm trong môi trường cạnh tranh khốc liệt. Để tạo ra lợi thế cạnh tranh, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ cần nhận diện, phát triển và khai thác các nguồn lực nhằm chiếm lĩnh thị trường nội địa, từng bước mở rộng ra thị trường quốc tế.

- Cạnh tranh đa chiều: Với quá trình mở cửa nền kinh tế, sự cạnh tranh giữa các doanh nghiệp, đặc biệt trong ngành vận tải hàng hóa đường bộ, ngày càng trở nên gay gắt và quyết liệt hơn. Cạnh tranh không chỉ diễn ra trên phương diện giá cước vận tải mà còn ở năng lực vận tải, được đánh giá qua khả năng vận chuyển các loại hàng hóa khác nhau và cung cấp dịch vụ vận chuyển hai chiều một cách hiệu quả.

- Sự biến động của thị trường: Số lượng doanh nghiệp vận tải hàng hóa theo các phương thức khác nhau (đường bộ, đường không, đường thủy, đường sắt,...) ngày càng tăng, trong khi nhu cầu của khách hàng luôn biến đổi. Trong bối cảnh này, việc nâng cao năng lực cạnh tranh trở thành nhiệm vụ sống còn của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ để tạo ra ưu thế vượt trội so với đối thủ. Điều này giúp doanh nghiệp thu hút và giữ chân khách hàng, cung ứng nhiều dịch vụ vận tải đa dạng, đạt được lợi nhuận bền vững.

- Vai trò của công nghệ trong cạnh tranh: Trong lĩnh vực vận tải, việc ứng dụng công nghệ tiên tiến là yếu tố quan trọng tạo nên sức mạnh cạnh tranh cho doanh nghiệp. Công nghệ không chỉ giúp nâng cao chất lượng dịch vụ mà còn đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng, tối ưu hóa hoạt động vận tải, tạo ra sự linh hoạt và hiệu quả mà không bị giới hạn bởi không gian, thời gian.

Việc nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ không chỉ giúp họ đáp ứng tốt hơn các yêu cầu của thị trường mà còn tạo điều kiện cho sự phát triển bền vững trong bối cảnh kinh tế toàn cầu hóa.

2.1.2.3. Tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ

2.1.2.3.1. Khả năng tồn tại và duy trì hoạt động của doanh nghiệp

Để đánh giá năng lực cạnh tranh, đặc biệt là khả năng tồn tại và duy trì hoạt động của doanh nghiệp, các nhà nghiên cứu đã chỉ ra nhiều tiêu chí quan trọng. Trong đó, Michael E. Porter (1990), cùng với Barney, J. (1991) và Baker, M. J., & Hart, S. (2007), đã nhấn mạnh hai nhóm tiêu chí chính bao gồm tăng trưởng số lượng doanh nghiệp và tỷ lệ tăng trưởng doanh thu, cụ thể như sau:

1) Tăng trưởng số lượng doanh nghiệp.

Tỷ lệ tăng trưởng số lượng doanh nghiệp phản ánh khả năng tồn tại của doanh nghiệp trong ngành. Nếu tỷ lệ tăng trưởng doanh nghiệp lớn hơn 100%,

điều này cho thấy số lượng doanh nghiệp mới tham gia vào ngành nhiều hơn số lượng doanh nghiệp rút lui, thể hiện khả năng tồn tại mạnh mẽ của các doanh nghiệp. Ngược lại, nếu tỷ lệ này nhỏ hơn 100%, số lượng doanh nghiệp rút lui khỏi ngành nhiều hơn số lượng doanh nghiệp mới tham gia, cho thấy khả năng tồn tại yếu kém của các doanh nghiệp trong ngành.

Tốc độ tăng trưởng số lượng doanh nghiệp được tính theo công thức sau:

$$\frac{\text{Tỷ lệ tăng trưởng số lượng DN}}{\text{lượng DN}} = \frac{\text{Số lượng DN năm sau}}{\text{Số lượng DN năm trước}} \times 100\%$$

2) Tỷ lệ tăng trưởng doanh thu của doanh nghiệp.

Chỉ tiêu này phản ánh sự thay đổi đầu ra của doanh nghiệp theo thời gian và có thể được tính toán tại mọi thời điểm, cho phép so sánh mức độ biến đổi đầu ra giữa các doanh nghiệp. Tỷ lệ này lớn hơn 100% thể hiện doanh thu có sự tăng trưởng so với năm trước, ngược lại thể hiện sự sụt giảm doanh thu. Tỷ lệ tăng trưởng doanh thu càng cao thể hiện khả năng duy trì hoạt động của doanh nghiệp càng tốt.

Tỷ lệ tăng trưởng doanh thu của doanh nghiệp được tính theo công thức:

$$\frac{\text{Tỷ lệ tăng trưởng doanh thu}}{\text{tăng trưởng doanh thu}} = \frac{\text{Doanh thu của DN năm sau}}{\text{Doanh thu của DN năm trước}} \times 100\%$$

2.1.2.3.2. Khả năng chiếm lĩnh thị phần của doanh nghiệp

Khả năng chiếm lĩnh thị phần là tiêu chí quan trọng giúp đo lường mức độ cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường. Philip Kotler (1975), cùng với các nghiên cứu của Thomas J. Peters và Robert H. Waterman Jr. (1982), Goldsmith và Clutterbuck (1992), Baker, M. J. và Hart, S. (2007), đều khẳng định rằng thị phần không chỉ là thước đo hiệu quả kinh doanh mà còn phản ánh rõ ràng vị thế cạnh tranh của doanh nghiệp. Trên cơ sở đó, luận án tập trung vào hai tiêu chí chính để đánh giá khả năng chiếm lĩnh thị phần của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ: thị phần khối lượng hàng hóa luân chuyển và sự tăng trưởng thị phần.

Thị phần là phần sản lượng tiêu thụ mà một doanh nghiệp chiếm lĩnh trong một thị trường nhất định, là tiêu chí quan trọng để đánh giá năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Khi doanh nghiệp duy trì và mở rộng thị phần,

điều này cho thấy năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp đang được duy trì và nâng cao. Ngược lại, nếu thị phần của doanh nghiệp bị thu hẹp mà không có sự điều chỉnh, điều này cho thấy năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp đang suy giảm và bị đối thủ lấn áp.

Trong lĩnh vực vận tải hàng hóa, thị phần có thể được đo lường dựa trên lượng hàng hóa luân chuyển hoặc doanh thu mà doanh nghiệp đảm nhiệm. Để đánh giá tổng quát về khả năng chiếm lĩnh thị phần của doanh nghiệp, luận án đề xuất hai tiêu chí:

1) Thị phần khối lượng hàng hóa luân chuyển.

Tiêu chí này đo lường tỷ lệ thị phần mà doanh nghiệp chiếm lĩnh trong ngành. Mức độ bao phủ thị trường cao cho thấy doanh nghiệp có sức mạnh cạnh tranh vượt trội, trong khi thị phần nhỏ có thể chỉ ra dấu hiệu bị đối thủ lấn át. Thị phần của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ được tính bằng công thức sau:

$$\text{Thị phần của DN} = \frac{\text{Tổng khối lượng hàng hóa luân chuyển của DN cung cấp}}{\text{Tổng khối lượng hàng hóa luân chuyển của toàn thị trường}} \times 100\%$$

2) Sự tăng trưởng thị phần.

Tiêu chí này phản ánh khả năng mở rộng quy mô và phạm vi hoạt động của doanh nghiệp theo thời gian. Sự tăng trưởng tích cực thể hiện doanh nghiệp đang phát triển bền vững và có khả năng cạnh tranh tốt.

Sự tăng trưởng của thị phần được tính bằng công thức sau:

$$\text{Sự tăng trưởng thị phần của doanh nghiệp} = \frac{\text{Thị phần của năm sau}}{\text{Thị phần của năm trước}} \times 100\%$$

Với đặc thù của vận tải hàng hóa đường bộ, khả năng chiếm lĩnh thị phần được đánh giá trên hai phương diện:

- Loại hàng hóa: Bao gồm các loại hàng hóa như container, hàng lỏng và hàng khô. Mỗi loại hàng hóa có đặc thù vận chuyển riêng, do đó, mỗi doanh nghiệp thường hướng tới một loại hàng hóa nhất định để tối ưu hóa năng lực vận chuyển của mình.

- Tuyến vận tải: Gồm các tuyến nội tỉnh và liên tỉnh. Khả năng chiếm lĩnh thị phần trên mỗi tuyến vận tải thể hiện khả năng phục vụ đa dạng nhu cầu vận chuyển của khách hàng, cũng như sự linh hoạt và quy mô hoạt động của doanh nghiệp.

Đối thủ cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ không chỉ là các doanh nghiệp hoạt động cùng lĩnh vực ở các địa phương lân cận mà còn bao gồm các phương thức vận tải khác. Việc nhận diện và đánh giá đúng đối thủ cạnh tranh là cần thiết để doanh nghiệp có chiến lược cạnh tranh hiệu quả và nâng cao năng lực chiếm lĩnh thị phần.

2.1.2.3.3. Khả năng duy trì và nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp

Bên cạnh hai nhóm tiêu chí phía trên, nhóm tiêu chí khả năng duy trì và nâng cao hiệu quả kinh doanh cũng được nhiều nghiên cứu sử dụng để đánh giá năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, có thể kể đến: Goldsmith và Clutterbuck (1992), Baker, M. J. và Hart, S. (2007). Hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp được thể hiện qua những tiêu chí như lợi nhuận và các chỉ tiêu tài chính ROA, ROE, ROS.

Lợi nhuận doanh nghiệp là phần doanh thu còn lại sau khi đã trừ đi toàn bộ các loại chi phí. Trong trường hợp doanh thu không đổi mà chi phí giảm, lợi nhuận của doanh nghiệp sẽ tăng. Lợi nhuận càng cao thì doanh nghiệp càng có năng lực cạnh tranh mạnh mẽ với các doanh nghiệp khác trong cùng thị trường.

Để đánh giá mức lợi nhuận của doanh nghiệp, sử dụng các tiêu chí:

Lợi nhuận = Doanh thu – Chi Phí

Hoặc có thể áp dụng công thức:

Tỷ lệ % lợi nhuận/doanh thu = 100% - tỷ lệ % chi phí/doanh thu

Bên cạnh đó, để đánh giá hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp, luận án sử dụng những chỉ tiêu đánh giá tỷ suất lợi nhuận như sau:

$$ROA = \frac{\text{Lợi nhuận ròng}}{\text{Tổng tài sản}} \times 100\%$$

ROA (Return on Assets): Tỷ suất lợi nhuận trên tổng tài sản, phản ánh khả năng sinh lời của tổng tài sản của doanh nghiệp. ROA đo lường mức độ hiệu quả trong việc sử dụng tổng tài sản để tạo ra lợi nhuận. ROA cao cho thấy doanh nghiệp đang sử dụng tài sản một cách hiệu quả để tạo ra lợi nhuận.

$$ROE = \frac{\text{Lợi nhuận ròng}}{\text{Vốn chủ sở hữu}} \times 100\%$$

ROE (Return on Equity): Tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu, phản ánh mối quan hệ giữa lợi nhuận thu được và số vốn chủ sở hữu đầu tư trong cùng một kỳ. ROE cao cho thấy doanh nghiệp sử dụng vốn chủ sở hữu hiệu quả để tạo ra lợi nhuận.

$$ROS = \frac{\text{Lợi nhuận}}{\text{Doanh thu thuần}} \times 100\%$$

ROS (Return on Sales): Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần, phản ánh tỷ lệ lợi nhuận trên doanh thu thuần trong một kỳ kế toán. Chỉ số này đo lường mức độ hiệu quả của doanh nghiệp trong việc biến doanh thu thành lợi nhuận sau khi đã trừ đi tất cả các chi phí. ROS cao cho thấy doanh nghiệp có khả năng kiểm soát chi phí tốt và tạo ra lợi nhuận cao từ doanh thu.

Để duy trì và nâng cao năng lực cạnh tranh, các doanh nghiệp cần tập trung vào nâng cao hiệu quả sản xuất và kinh doanh bằng cách tối ưu hóa chi phí sản xuất. Theo Michael E. Porter (1985), chiến lược chi phí tối ưu là một trong hai chiến lược phổ biến nhất để nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Chiến lược này nhấn mạnh việc doanh nghiệp giảm thiểu chi phí để có thể cung cấp sản phẩm hoặc dịch vụ với mức giá tương đương hoặc thấp hơn so với đối thủ cạnh tranh.

Khi doanh nghiệp đạt được chi phí sản xuất thấp hơn, họ có thể thu được lợi nhuận cao hơn, ngay cả khi giá bán không thay đổi. Điều này mang lại lợi thế cạnh tranh lớn, bởi vì doanh nghiệp có nhiều cơ hội hơn trong việc ra quyết định kinh doanh, từ việc đầu tư vào phát triển sản phẩm mới, mở rộng thị trường, đến việc thực hiện các chương trình khuyến mãi hiệu quả. Tóm lại, chiến lược chi phí tối ưu không chỉ giúp doanh nghiệp duy trì lợi nhuận cao mà còn nâng cao năng lực cạnh tranh trong thị trường.

2.1.3. Phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ

2.1.3.1. Nâng cao năng lực cạnh tranh nhờ tăng quy mô và năng lực vận tải hàng hoá của doanh nghiệp

Việc tăng quy mô và năng lực vận tải được xem là một trong những chiến lược hiệu quả để nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ. Michael E. Porter (1985), cùng với các nhà nghiên cứu khác như Barney (1991), Teece, Pisano, & Shuen (1997) và Grant (1996), đã

nhấn mạnh rằng mở rộng quy mô không chỉ giúp doanh nghiệp đạt được hiệu quả kinh tế nhờ quy mô, mà còn giảm chi phí, nâng cao hiệu quả hoạt động và tăng cường khả năng cạnh tranh trên thị trường. Dưới đây là các yếu tố chính giúp đánh giá quy mô và năng lực vận tải của doanh nghiệp, qua đó đo lường khả năng cạnh tranh của họ.

Một doanh nghiệp có quy mô lớn sẽ dễ dàng thu hút được sự tin tưởng và tín nhiệm từ khách hàng. Ngoài ra, các doanh nghiệp có quy mô lớn thường có khả năng thu hút nhân lực tài giỏi và giàu tiềm năng, sở hữu nhiều trang thiết bị công nghệ hiện đại. Những doanh nghiệp này có khả năng tiết kiệm tối đa thời gian làm việc mà vẫn đạt chỉ tiêu về sản phẩm hoặc dịch vụ cung cấp.

Quy mô của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ được đánh giá qua các tiêu chí sau:

- Quy mô vốn: Thể hiện khả năng tài chính và năng lực đầu tư của doanh nghiệp.
- Quy mô lao động: Đánh giá nguồn nhân lực và khả năng quản lý nhân sự.
- Quy mô phương tiện vận tải: Phản ánh năng lực vận chuyển và phục vụ khách hàng.
- Sự đa dạng hóa về sản phẩm cung cấp: Thể hiện khả năng đáp ứng nhiều nhu cầu khác nhau của khách hàng.

Các yếu tố này cho biết năng lực phục vụ của doanh nghiệp. Quy mô càng lớn, khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp càng cao nhờ vào sự linh hoạt trong hoạt động và khả năng đổi mới. Đặc biệt, sự đa dạng hóa về sản phẩm cho thấy khả năng giải quyết nhiều nhu cầu của khách hàng. Khi doanh nghiệp cung cấp càng nhiều sản phẩm, họ sẽ tối ưu hóa được nguồn thu và tăng cường khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Nhờ vào các tiêu chí này, một doanh nghiệp có khả năng huy động vốn, lượng phương tiện vận tải và lao động dồi dào, cung cấp sản phẩm đa dạng, không chỉ có năng lực cung cấp dịch vụ tốt hơn mà còn có sức cạnh tranh mạnh mẽ hơn, góp phần nâng cao uy tín và vị thế trên thị trường.

2.1.3.2. Nâng cao năng lực cạnh tranh nhờ vào giá cước vận tải hàng hoá của doanh nghiệp

Để duy trì và nâng cao năng lực cạnh tranh trong ngành vận tải hàng hóa đường bộ, việc quản lý và tối ưu hóa giá cước vận tải đóng vai trò then chốt.

Michael E. Porter (1985) đã nhấn mạnh tầm quan trọng của chiến lược dẫn đầu chi phí trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh, quan điểm này cũng được củng cố bởi các nghiên cứu của Barney (1991), Stabell & Fjeldstad (1998), Hoffjan & Wömpener (2006) và Grigore (2014). Trong ngành vận tải, giá cước không chỉ là yếu tố quyết định sức hút của doanh nghiệp đối với khách hàng mà còn phản ánh hiệu quả quản lý chi phí và khả năng cạnh tranh tổng thể. Dưới đây là những yếu tố cụ thể về giá cước vận tải và chi phí liên quan, qua đó đo lường khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ.

Trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ, giá cước vận tải là tiêu chí quan trọng để đánh giá năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Giá cước vận tải hàng hóa đường bộ được đánh giá trên hai phương diện chính: giá cước vận tải và chi phí thực hiện hoạt động vận tải.

- Giá cước vận tải: Giá cước vận tải là số tiền mà khách hàng phải trả cho doanh nghiệp để thực hiện hoạt động vận tải. Giá cước vận tải thường linh hoạt theo hợp đồng và chịu tác động bởi các yếu tố như địa điểm giao nhận, thời gian vận chuyển, các điều kiện liên quan khác. Trong phạm vi nghiên cứu của luận án, giá cước vận tải được điều tra trong một khoảng thời gian nhất định và trên một số tuyến đường có mức độ vận tải cao, với giá cước thực hiện phân tích là giá trung bình.

- Chi phí thực hiện hoạt động vận tải: Chi phí thực hiện hoạt động vận tải là số tiền mà doanh nghiệp phải bỏ ra để cung cấp dịch vụ vận tải. Các chi phí này bao gồm nhiên liệu, lương của lái xe và phụ xe, sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện, trợ cấp dọc đường, phí và phụ phí, các chi phí khác. Đối với lĩnh vực VTHHDB, chi phí giá vốn thường chiếm tỷ trọng cao nhất trong cơ cấu chi phí của doanh nghiệp. Doanh nghiệp nào có chi phí thấp hơn sẽ có lợi thế cạnh tranh trong ngành.

Sự chênh lệch giữa chi phí và giá cước vận tải là tiêu chí quan trọng để đánh giá năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Nếu doanh nghiệp có khả năng duy trì mức chênh lệch này lớn hơn đối thủ cạnh tranh, điều này thể hiện năng lực cạnh tranh mạnh mẽ của doanh nghiệp. Ngược lại, nếu mức chênh lệch quá thấp, sẽ ảnh hưởng tiêu cực đến sự tồn tại và phát triển của doanh nghiệp. Trong bối cảnh cạnh tranh khốc liệt, doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ cần không

ngừng cải thiện hiệu quả hoạt động, tối ưu hóa chi phí, linh hoạt trong việc điều chỉnh giá cước để duy trì và nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường.

2.1.3.3. Nâng cao năng lực cạnh tranh dựa vào các điểm khác biệt trong cung cấp dịch vụ vận tải của doanh nghiệp

Tạo ra những điểm khác biệt trong cung cấp dịch vụ trở thành yếu tố quan trọng để doanh nghiệp duy trì và nâng cao năng lực cạnh tranh. Michael E. Porter (1980), cùng với các nhà nghiên cứu như Barney (1991), Grant (1991) và Philip Kotler (2003), đã nhấn mạnh rằng chiến lược khác biệt hóa không chỉ giúp doanh nghiệp thu hút khách hàng mà còn tạo ra giá trị vượt trội so với đối thủ. Những yếu tố như vị trí địa lý thuận lợi và khả năng kết nối nguồn hàng hiệu quả đóng vai trò then chốt trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ.

Trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ, đối tượng vận tải là hàng hóa, do đó sự khác biệt giữa các doanh nghiệp được đánh giá chủ yếu thông qua sự tiện lợi (vị trí địa lý) và khả năng kết nối nguồn hàng (tỷ lệ vận tải hai chiều).

- Vị trí địa lý trong vận tải hàng hóa đường bộ: Vị trí địa lý là yếu tố quan trọng trong việc tổ chức và khai thác vận tải, giúp giảm chi phí đầu tư hạ tầng và phát sinh nhu cầu vận tải lớn (cầu sản xuất, cầu tiêu thụ). Đánh giá về vị trí trong vận tải hàng hóa đường bộ cần xem xét những nội dung: (i) Các loại hình vận tải tồn tại trong khu vực, sự hiện diện của các loại hình vận tải khác nhau có thể tăng cường khả năng kết nối và hiệu quả vận tải; (ii) Khoảng cách giữa các khu vực phát sinh nhu cầu vận tải, khoảng cách sẽ giúp giảm thời gian và chi phí vận tải; (iii) Thời gian di chuyển của phương tiện, thời gian di chuyển tỉ lệ thuận với chi phí của doanh nghiệp.

Đối với doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ, vị trí địa lý quyết định thời gian di chuyển của phương tiện, từ đó ảnh hưởng đến chi phí vận tải. Doanh nghiệp có phí tổn về thời gian ít sẽ có năng lực cạnh tranh cao hơn. Các doanh nghiệp có vị trí gần cảng biển, khu công nghiệp hoặc nguồn hàng sẽ có lợi thế cạnh tranh đáng kể do giảm được chi phí và thời gian vận tải.

- Khả năng kết nối nguồn hàng (tỷ lệ vận tải hàng hóa hai chiều): Tỷ lệ xe chạy rỗng và xe chạy một chiều làm giảm hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp do lãng phí chi phí một chiều. Khả năng vận tải hai chiều giúp nâng

cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp, mặt khác gây áp lực lên đối thủ cạnh tranh. Yếu tố ảnh hưởng tới việc kết nối nguồn hàng: (i) Điểm đầu và điểm cuối của tuyến đường vận tải, các điểm này là đầu mối giao thông hoặc khu công nghiệp tăng tỷ lệ có hàng chạy hai chiều cho doanh nghiệp; (ii) Khả năng kết nối và duy trì quan hệ với khách hàng là yếu tố quyết định lượng hàng được vận tải hai chiều.

Đánh giá khả năng kết nối nguồn hàng trên những phương diện: (i) Loại hàng: Doanh nghiệp có tỷ lệ hàng hai chiều cao với từng loại hàng sẽ có năng lực cạnh tranh tốt hơn; (ii) Tuyến vận tải: Doanh nghiệp có tỷ lệ hàng hai chiều cao trên các tuyến vận tải cụ thể sẽ có lợi thế cạnh tranh trên đoạn thị trường đó.

Việc nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ dựa vào các điểm khác biệt trong cung cấp dịch vụ là yếu tố then chốt để duy trì và phát triển bền vững trong môi trường cạnh tranh khốc liệt. Tận dụng lợi thế vị trí địa lý giúp doanh nghiệp giảm chi phí và thời gian vận tải, đồng thời nâng cao khả năng đáp ứng nhu cầu khách hàng. Bên cạnh đó, khả năng kết nối nguồn hàng hiệu quả, đặc biệt là tỷ lệ vận tải hai chiều, không chỉ tối ưu hóa hiệu suất hoạt động mà còn giảm thiểu chi phí và rủi ro. Nhờ vào sự khác biệt hóa này, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ có thể tạo ra giá trị vượt trội, thu hút và giữ chân khách hàng, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh và duy trì vị thế vững chắc trên thị trường.

2.1.4. Các nhân tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ

2.1.4.1. Nhân tố hội nhập quốc tế

Để thích ứng và phát triển trong bối cảnh toàn cầu hóa, doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ phải đối mặt với nhiều yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của mình, trong đó hội nhập quốc tế là một nhân tố quan trọng. Michael E. Porter (1990) cùng các nhà nghiên cứu như Rugman & Verbeke (2004), Ghemawat (2007) và Peng (2009) đã nhấn mạnh rằng hội nhập quốc tế không chỉ mở ra cơ hội tiếp cận thị trường mới, tài nguyên và công nghệ mà còn đặt ra những thách thức lớn cho doanh nghiệp. Các doanh nghiệp cần phải hiểu rõ và đối phó với những thách thức này để duy trì, nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Trong bối cảnh hội nhập quốc tế mang đến những tác động tích cực đến các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ. Hội nhập quốc tế không chỉ tạo ra sự thay đổi về môi trường kinh doanh mà còn mang lại nhiều lợi ích quan trọng, đóng vai trò then chốt trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh, cụ thể:

- Thứ nhất, hội nhập quốc tế có tác động tích cực đến việc gia tăng năng lực sản xuất và tiêu thụ của các doanh nghiệp. Việc tham gia vào các hiệp định thương mại tự do và thị trường toàn cầu giúp mở rộng thị trường tiêu thụ, tạo ra cơ hội mới cho các doanh nghiệp trong việc tăng trưởng sản xuất và mở rộng quy mô kinh doanh, tăng nhu cầu vận chuyển, từ đó thúc đẩy sự phát triển của ngành VTHHĐB.

- Thứ hai, tiếp cận các mô hình quản lý mới là một trong những lợi ích quan trọng mà hội nhập quốc tế mang lại cho các doanh nghiệp, việc áp dụng các mô hình quản lý tiên tiến giúp nâng cao chất lượng dịch vụ mà còn cải thiện hiệu quả hoạt động và giảm thiểu chi phí.

- Thứ ba, hội nhập quốc tế còn tạo điều kiện thuận lợi cho việc nâng cao trình độ chuyên môn và năng lực của nguồn nhân lực trong các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ. Khi tiếp cận với các chương trình đào tạo quốc tế và tham gia vào các hội thảo, khóa học chuyên sâu, nhân viên của các doanh nghiệp sẽ được trang bị những kỹ năng, kiến thức hiện đại, phù hợp với yêu cầu của thị trường quốc tế, từ đó góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

- Cuối cùng, phát triển của phong cách phục vụ và văn hóa doanh nghiệp có ảnh hưởng lớn đến sự thành công của doanh nghiệp trong môi trường kinh doanh toàn cầu. Hội nhập quốc tế không chỉ giúp các doanh nghiệp học hỏi và áp dụng những phong cách phục vụ chuyên nghiệp từ các đối tác quốc tế mà còn khuyến khích sự phát triển của văn hóa doanh nghiệp, tạo ra môi trường làm việc thân thiện, chuyên nghiệp và năng động.

Bên cạnh những cơ hội để nâng cao năng lực cạnh tranh, nhưng cũng đặt ra nhiều thách thức cho doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ, bao gồm:

- Doanh nghiệp phải đối mặt với sự cạnh tranh từ các công ty vận tải quốc tế có kinh nghiệm và công nghệ tiên tiến hơn. Điều này đòi hỏi doanh nghiệp phải nâng cao chất lượng dịch vụ và tối ưu hóa chi phí.

- Hội nhập quốc tế yêu cầu doanh nghiệp phải tuân thủ các quy định và tiêu chuẩn quốc tế về vận tải, an toàn, môi trường và lao động. Việc này đòi hỏi đầu tư lớn về thời gian và nguồn lực.

- Để cạnh tranh hiệu quả, doanh nghiệp cần đầu tư vào công nghệ mới, phương tiện vận tải hiện đại, đào tạo nhân viên. Đây là một gánh nặng tài chính lớn, đặc biệt đối với các doanh nghiệp nhỏ và vừa.

- Hoạt động quốc tế có thể gặp phải các rủi ro về an ninh, như trộm cắp hàng hóa, các vấn đề pháp lý phức tạp liên quan đến các quy định và luật pháp của các quốc gia khác nhau.

- Giao dịch với các đối tác nước ngoài yêu cầu sự hiểu biết về văn hóa, ngôn ngữ và phong tục tập quán địa phương. Sự khác biệt này có thể gây ra hiểu lầm và khó khăn trong giao tiếp, đàm phán.

- Hội nhập quốc tế khiến doanh nghiệp phải đối mặt với biến động thị trường toàn cầu, như thay đổi tỷ giá, giá xăng dầu, các yếu tố kinh tế và chính trị khác.

- Hoạt động quốc tế đòi hỏi sự quản lý chuỗi cung ứng phức tạp hơn, bao gồm việc điều phối các hoạt động vận tải qua nhiều quốc gia, vùng lãnh thổ với các quy định và hạ tầng khác nhau.

- Hội nhập quốc tế làm tăng rủi ro về tài chính, như biến động tỷ giá, thanh toán chậm, các chi phí phát sinh khác khi hoạt động ở nhiều thị trường khác nhau.

- Doanh nghiệp phải liên tục cập nhật và đổi mới để theo kịp các xu hướng và công nghệ mới, đồng thời đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của khách hàng quốc tế.

- Các yêu cầu về bảo vệ môi trường ngày càng khắt khe, đòi hỏi doanh nghiệp phải đầu tư vào các giải pháp vận tải bền vững, giảm khí thải và tác động môi trường.

Hội nhập quốc tế mang lại nhiều cơ hội cho doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ trong việc tiếp cận các nguồn lực mới, mở rộng thị trường và nâng cao năng lực cạnh tranh. Tuy nhiên, đi kèm với đó là những thách thức lớn về cạnh tranh, tuân thủ quy định, chi phí đầu tư và quản lý rủi ro. Để thành công trong môi trường quốc tế hóa, các doanh nghiệp cần xây dựng chiến lược linh hoạt, không ngừng đổi mới, và chuẩn bị sẵn sàng đối phó với những biến động của thị trường toàn cầu. Việc nắm bắt và vượt qua các thách thức này sẽ giúp doanh nghiệp không chỉ tồn tại mà còn phát triển bền vững trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng.

2.1.4.2. Nhân tố chính sách của Nhà nước

Chính sách quản lý của nhà nước có ảnh hưởng lớn đến hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp nói chung và của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ nói riêng. Vai trò của nhà nước được thể hiện qua việc đề ra các chính sách và ban hành các quy định về khung giá vật tư, thiết bị, lương công nhân và các quy chuẩn kỹ thuật, tác động trực tiếp đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Nhiều nghiên cứu đã đề cao tầm quan trọng của chính sách nhà nước đối với việc nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, như Michael E. Porter (1990) và Rodrik (2004), cho thấy chính sách của nhà nước có thể thúc đẩy sự phát triển và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Trong luận án này, chính sách của Nhà nước được xem xét và đánh giá trên hai cấp độ: chính sách của Trung ương và chính sách của địa phương, cụ thể là:

1) Chính sách của Trung ương đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp qua các khía cạnh:

- Duy trì sự bình đẳng trong cạnh tranh: Chính sách Nhà nước đảm bảo cho hoạt động cạnh tranh diễn ra lành mạnh và công bằng giữa các doanh nghiệp.

- Công cụ điều chỉnh và bảo vệ doanh nghiệp: Chính sách Nhà nước là công cụ để điều chỉnh hoạt động cạnh tranh và bảo vệ doanh nghiệp trước sự xâm hại của các chủ thể khác.

- Hệ thống chính sách rõ ràng và hiệu quả: Một hệ thống chính sách rõ ràng, hiệu quả, minh bạch giúp doanh nghiệp tận dụng triệt để cơ hội đầu tư, tiết kiệm thời gian và chi phí trong sản xuất kinh doanh. Điều này trực tiếp nâng cao khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp.

- Chính sách phù hợp và kịp thời: Hệ thống chính sách được ban hành phù hợp, kịp thời, thông thoáng và thuận lợi sẽ tạo điều kiện cho doanh nghiệp vận tải hàng hóa phát triển thành công. Điều này giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp và đóng góp vào sự tăng trưởng của nền kinh tế.

- Nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư: Chính sách đầu tư giúp doanh nghiệp nâng cao hiệu quả sử dụng vốn, tiết kiệm thời gian và nguồn lực, giảm chi phí đầu tư.

- Thuận lợi trong tiếp cận các yếu tố đầu vào: Chính sách về đất đai, vốn, công nghệ, lao động giúp doanh nghiệp vận tải hàng hóa tiếp cận thuận lợi các yếu tố đầu vào, tối ưu hóa việc sử dụng và giảm chi phí.

- Mở rộng đầu tư vào lĩnh vực mới: Chính sách đầu tư khuyến khích doanh nghiệp vận tải hàng hóa mở rộng đầu tư vào các lĩnh vực, địa bàn và dịch vụ mới, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư, tiết kiệm chi phí.

- Tạo động lực đổi mới và cạnh tranh: Chính sách đầu tư giúp doanh nghiệp tận dụng tiến bộ khoa học và công nghệ, cải tiến hoạt động vận tải và nâng cao năng lực cạnh tranh.

2) *Chính sách của địa phương tác động đến việc nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ qua các khía cạnh:*

- Đầu tư hạ tầng: Chính sách đầu tư vào hệ thống đường bộ, cầu, bến bãi giúp cải thiện điều kiện giao thông, giảm chi phí và thời gian vận chuyển, tăng cường hiệu quả vận tải và nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

- Ưu đãi thuế và tài chính: Chính sách miễn giảm thuế và hỗ trợ vay vốn giúp doanh nghiệp giảm bớt gánh nặng tài chính, cải thiện nguồn lực tài chính, tăng khả năng đầu tư phát triển.

- Quy hoạch bến bãi và khu vực logistics: Chính sách xây dựng và quy hoạch các bến bãi đỗ xe, khu vực logistics tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận tải, giảm thiểu vấn đề bãi đỗ xe và nâng cao khả năng tiếp cận dịch vụ logistics, cải thiện hoạt động vận tải.

- Đào tạo và phát triển kỹ năng: Chính sách tổ chức các chương trình đào tạo, nâng cao kỹ năng cho lao động trong ngành vận tải, nâng cao chất lượng lao động, tăng hiệu suất làm việc và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

- Quy định về bảo vệ môi trường: Chính sách khuyến khích sử dụng nhiên liệu sạch và công nghệ vận tải thân thiện với môi trường, giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường, nâng cao hình ảnh doanh nghiệp và đáp ứng các yêu cầu về vận tải xanh.

Nhìn chung, các chính sách quản lý của Nhà nước có tác động mạnh mẽ đến hoạt động và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ. Một hệ thống chính sách phù hợp và kịp thời không chỉ giúp doanh nghiệp phát triển bền vững mà còn đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước.

2.1.4.3. Nhân tố về điều kiện tự nhiên, văn hóa xã hội

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, sự cạnh tranh giữa các doanh nghiệp không chỉ phụ thuộc vào các yếu tố chính sách của Nhà nước mà còn chịu ảnh hưởng từ các điều kiện tự nhiên và văn hóa xã

hội. Michael E. Porter (1990, 1998) đã nhấn mạnh rằng các yếu tố như vị trí địa lý, nguồn tài nguyên tự nhiên và cơ sở hạ tầng địa phương có thể tác động đến khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Nghiên cứu của Hofstede và Bond (1991) cũng chỉ ra rằng các giá trị văn hóa và xã hội địa phương có thể thúc đẩy hoặc kìm hãm sự phát triển của doanh nghiệp và nền kinh tế nói chung.

Tác động của điều kiện tự nhiên và văn hóa xã hội được đánh giá trên những phương diện sau:

1) Điều kiện tự nhiên

Điều kiện tự nhiên là yếu tố quan trọng đối với hoạt động sản xuất kinh doanh của một doanh nghiệp và luôn được chú ý hàng đầu. Điều kiện tự nhiên của từng vùng miền sẽ tạo ra những thuận lợi hoặc khó khăn cho doanh nghiệp vận tải trong việc cạnh tranh. Các yếu tố cụ thể bao gồm:

- Vị trí địa lý: Vị trí địa lý thuận lợi, như nằm ở trung tâm công nghiệp hoặc gần nguồn nguyên liệu, sẽ tạo cơ hội cho doanh nghiệp phát triển và giảm thiểu tổn thất không đáng có. Các trục đường giao thông quan trọng cũng giúp doanh nghiệp vận tải dễ dàng tiếp cận và phân phối hàng hóa.

- Nguồn nhân lực: Vùng có nhân lực trình độ cao, lành nghề sẽ giúp doanh nghiệp dễ dàng xây dựng đội ngũ lao động chất lượng, nâng cao hiệu quả hoạt động.

- Điều kiện địa lý, khí hậu, thổ nhưỡng: Những khu vực có điều kiện khí hậu và thổ nhưỡng đặc thù cần được quan tâm đặc biệt để tối ưu hóa hoạt động vận tải.

2) Điều kiện xã hội

Điều kiện xã hội thường biến đổi hoặc thay đổi dần dần theo thời gian, quy định các đặc tính của thị trường mà doanh nghiệp phải tính đến khi tham gia vào thị trường. Môi trường văn hóa xã hội bao gồm:

- Lối sống, phong tục, tập quán: Hiểu rõ lối sống, phong tục tập quán của địa phương giúp doanh nghiệp cung cấp sản phẩm và dịch vụ phù hợp với nhu cầu của người tiêu dùng.

- Thái độ, khả năng và nhu cầu tiêu dùng: Nhận biết thái độ và nhu cầu tiêu dùng giúp doanh nghiệp điều chỉnh chiến lược kinh doanh để đáp ứng tốt hơn.

- Trình độ dân trí, ngôn ngữ, tôn giáo, thẩm mỹ: Các yếu tố này quyết định hành vi của người tiêu dùng và quan điểm của họ về sản phẩm, dịch vụ.

Sự khác biệt giữa các vùng miền trong xã hội dẫn đến việc doanh nghiệp phải tìm hiểu kỹ lưỡng và đáp ứng các yêu cầu văn hóa xã hội của từng vùng.

Điều này đảm bảo rằng doanh nghiệp có thể cung cấp sản phẩm phù hợp và thỏa mãn các yêu cầu khác nhau của khách hàng. Các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ cần nghiên cứu kỹ các yếu tố văn hóa xã hội để đưa ra các chiến lược sản xuất kinh doanh riêng biệt, từ đó nâng cao uy tín và khả năng cạnh tranh với các đối thủ khác trên thị trường.

Việc hiểu rõ và ứng dụng các điều kiện tự nhiên và xã hội vào chiến lược kinh doanh sẽ giúp doanh nghiệp VTHHDB không chỉ tồn tại mà còn phát triển bền vững, đảm bảo cạnh tranh hiệu quả trên thị trường.

2.1.4.4. Các nhân tố bên trong doanh nghiệp

Trong quá trình phát triển và nâng cao năng lực cạnh tranh, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ chịu tác động bởi nhiều yếu tố nội tại và ngoại tại. Các yếu tố nội tại đóng vai trò then chốt trong việc định hình khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp bao gồm: nguồn nhân lực, năng lực tài chính, năng lực marketing, khả năng kết nối và uy tín thương hiệu. Cụ thể:

1) Nguồn nhân lực

Nguồn nhân lực đóng vai trò quan trọng trong việc thể hiện chất lượng của sản phẩm và dịch vụ. Đội ngũ cán bộ công nhân viên chính là những người trực tiếp tạo ra ấn tượng, xây dựng niềm tin cho khách hàng về doanh nghiệp và sản phẩm dịch vụ của doanh nghiệp. Barney (1991), Pfeffer (1994), Wright, McMahan, McWilliams (1994), Huselid (1995), Huselid, Jackson và Schuler (1997) đều khẳng định tầm quan trọng của nguồn nhân lực trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Việc đầu tư vào phát triển và quản lý nhân lực không chỉ giúp cải thiện hiệu quả hoạt động mà còn tạo ra lợi thế cạnh tranh bền vững trong môi trường kinh doanh đầy thách thức. Nguồn nhân lực của doanh nghiệp VTHHDB bao gồm các đối tượng sau:

- Nhà quản trị cấp cao: Ban Tổng Giám đốc/Ban Giám đốc doanh nghiệp chịu trách nhiệm xây dựng chiến lược hành động và phát triển cho doanh nghiệp. Họ quyết định sự thành công hay thất bại của doanh nghiệp và cần có kinh nghiệm lãnh đạo, trình độ chuyên môn, phẩm chất kinh doanh và mối quan hệ rộng rãi. Tinh thần đoàn kết của đội ngũ lãnh đạo và cán bộ công nhân viên cũng là yếu tố quan trọng.

- Nhà quản trị cấp trung: Đội ngũ quản trị cấp trung đóng vai trò trung gian, quản lý nhân viên cấp cơ sở và thực hiện các kế hoạch, chính sách của tổ chức. Họ phối hợp các công việc để đạt được mục tiêu chung của doanh nghiệp.

- Người lao động cấp cơ sở: Đội ngũ này bao gồm các đội trưởng đội xe, trưởng ca, lái xe,... chịu trách nhiệm trực tiếp hoặc đốc thúc, điều khiển công nhân và tài xế trong các công việc cụ thể hàng ngày để hoàn thành mục tiêu chung của doanh nghiệp.

Một đội ngũ nhân lực chất lượng cao và cơ cấu hợp lý sẽ đảm bảo khả năng tồn tại và vận hành hiệu quả của doanh nghiệp, là cơ sở cho doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh.

2) *Năng lực tài chính*

Năng lực tài chính có tác động trực tiếp và mạnh mẽ đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Michael E. Porter (1980) đề cập đến tầm quan trọng của nguồn lực tài chính trong việc xây dựng lợi thế cạnh tranh. Barney (1991) và Teece, Pisano, & Shuen (1997) chỉ ra vai trò của năng lực tài chính trong việc duy trì và phát triển khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Năng lực tài chính bao gồm vốn chủ sở hữu và các nguồn vốn khác có thể huy động được. Tài chính của doanh nghiệp không chỉ bao gồm các tài sản hiện có, mà còn bao gồm các khoản vay, thu nhập dự kiến trong tương lai của doanh nghiệp trên thị trường.

Đặc thù tài chính của ngành VTHHDB là tỷ lệ chiếm dụng vốn cao và tỷ trọng lớn trong tài sản dài hạn. Doanh nghiệp có năng lực tài chính tốt sẽ có cơ sở thực hiện những hoạt động sau:

- Mở rộng quy mô và thích ứng với biến động thị trường: Năng lực tài chính vững mạnh giúp doanh nghiệp dễ dàng mở rộng quy mô và thay đổi mô hình kinh doanh mới, cho phép doanh nghiệp thích ứng tốt với những biến động trên thị trường.

- Quản lý rủi ro: Dòng tiền ổn định hỗ trợ doanh nghiệp phòng tránh và giảm thiểu thiệt hại trong những điều kiện khó khăn, duy trì hoạt động, vượt qua những giai đoạn bất lợi.

- Giảm chi phí vốn và cạnh tranh giá cả: Chi phí vốn thấp là cơ sở để doanh nghiệp định mức giá cung cấp dịch vụ cạnh tranh hơn, thu hút khách hàng và tăng thị phần.

- Quảng bá hình ảnh và thu hút nhân lực: Tiềm lực tài chính mạnh giúp doanh nghiệp thực thi các chương trình quảng bá hiệu quả, thu hút khách hàng và giữ chân nhân viên, tăng cường uy tín, củng cố sự tin tưởng của khách hàng.

3) *Năng lực Marketing*

Marketing là chức năng quan trọng trong việc thỏa mãn nhu cầu của khách hàng và đạt được các mục tiêu của doanh nghiệp. Michael E. Porter (1985), Barney (1991), Hunt & Morgan (1995), Philip Kotler và cộng sự (2006) cùng cho rằng khả năng marketing là công cụ quan trọng để đạt được và duy trì lợi thế cạnh tranh. Năng lực marketing của doanh nghiệp VTHHDB thể hiện qua khả năng thích ứng với những thay đổi của khách hàng và đối thủ cạnh tranh trên thị trường. Năng lực marketing được đánh giá thông qua bốn thành phần cơ bản:

- Đáp ứng khách hàng: Doanh nghiệp vận tải phải hiểu rõ nhu cầu của khách hàng, điều chỉnh các dịch vụ và sản phẩm vận tải để phù hợp với những thay đổi này. Điều này đòi hỏi các chiến lược marketing linh hoạt, tập trung vào cải tiến dịch vụ, nâng cao chất lượng phục vụ khách hàng và tối ưu hóa trải nghiệm khách hàng.

- Phản ứng với đối thủ cạnh tranh: Doanh nghiệp cần theo dõi các chiến lược marketing của đối thủ, xây dựng các chiến lược cạnh tranh phù hợp. Điều này bao gồm việc nghiên cứu và phân tích các hoạt động của đối thủ như giá cả, chiến lược tiếp thị, chất lượng dịch vụ, các chương trình khuyến mãi.

- Thích ứng với môi trường vĩ mô: Doanh nghiệp cần phân tích và đánh giá các yếu tố môi trường như chính sách pháp luật, tình hình kinh tế, văn hóa xã hội và công nghệ. Điều này giúp phát triển các chính sách kinh doanh dịch vụ vận tải phù hợp, tận dụng cơ hội và giảm thiểu rủi ro.

- Chất lượng mối quan hệ với đối tác: Doanh nghiệp cần xây dựng mối quan hệ vững chắc với khách hàng, đối tác và các cơ quan quản lý. Điều này bao gồm thực hiện các cam kết với khách hàng, duy trì sự minh bạch trong các giao dịch và tạo ra các chương trình hỗ trợ khách hàng hiệu quả.

Năng lực marketing của các doanh nghiệp VTHHDB giúp cải thiện và nâng cao năng lực cạnh tranh, hỗ trợ phát triển bền vững cho các doanh nghiệp trong bối cảnh cạnh tranh của thị trường.

4) *Khả năng kết nối của doanh nghiệp*

Khả năng kết nối sẽ tạo ra lợi thế cạnh tranh riêng cho doanh nghiệp. Burt (1992) cho rằng doanh nghiệp có khả năng kết nối tốt có thể tạo ra lợi thế cạnh tranh. Gulati (1998) phân tích vai trò của khả năng kết nối ảnh hưởng đến hiệu quả và năng lực cạnh tranh. Dyer & Singh (1998) nghiên cứu khả năng kết nối tốt giữa các doanh nghiệp có thể tạo ra giá trị và lợi thế cạnh tranh. Hiệu quả của hoạt động VTHHDB phụ thuộc vào khả năng kết nối của các doanh nghiệp, thể hiện qua hai phương diện:

- Kết nối với các phương thức vận tải khác: Giúp doanh nghiệp linh hoạt hơn trong hoạt động kinh doanh, không chỉ là phương thức tiên phong mà còn là cầu nối cho các phương thức vận tải khác nhau.

- Kết nối với các doanh nghiệp nguồn cầu (khách hàng): Giúp tận dụng tối đa nguồn lực, đặc biệt là chi phí hoạt động. Sự kết nối này giúp doanh nghiệp chủ động trong kế hoạch vận tải, tận dụng tối đa năng lực vận tải và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Khả năng kết nối tốt không chỉ giúp doanh nghiệp linh hoạt hơn trong hoạt động kinh doanh mà còn nâng cao năng lực cạnh tranh, tận dụng tối đa nguồn lực và tối ưu hóa chi phí hoạt động.

5) Uy tín và thương hiệu của doanh nghiệp

Uy tín và thương hiệu là yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ nâng cao năng lực cạnh tranh. Aaker (1991) và Keller (1993) đã nhấn mạnh rằng giá trị thương hiệu có thể tạo ra lợi thế cạnh tranh bền vững. Holt (2004) và Kapferer (2008) cũng cho thấy thương hiệu mạnh có thể tạo ra sự kết nối với người tiêu dùng và duy trì lợi thế cạnh tranh.

Thương hiệu không chỉ là biểu tượng hình ảnh mà còn là sự phản ánh chất lượng dịch vụ và cam kết của doanh nghiệp đối với khách hàng. Các doanh nghiệp đã đầu tư vào cải tiến dịch vụ, nâng cao chất lượng chăm sóc khách hàng và duy trì hoạt động marketing trung thực. Các doanh nghiệp có thể xây dựng mối quan hệ bền vững với khách hàng thông qua chất lượng dịch vụ ổn định, nâng cấp phương tiện vận tải, đào tạo đội ngũ chuyên nghiệp và đảm bảo an toàn hàng hóa.

Các chiến dịch quảng bá thương hiệu, tham gia hội chợ triển lãm và các chương trình khuyến mãi giúp gia tăng nhận biết thương hiệu, thu hút khách hàng mới. Việc duy trì mối quan hệ tốt với khách hàng hiện tại qua các

chương trình chăm sóc khách hàng và giải quyết khiếu nại cũng là phần quan trọng trong chiến lược xây dựng thương hiệu.

Doanh nghiệp có uy tín và thương hiệu mạnh không chỉ thu hút nhiều khách hàng mà còn tạo ra sự an tâm, tin tưởng, nâng cao khả năng hợp tác lâu dài. Điều này giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững trong môi trường kinh doanh khốc liệt.

Xây dựng và duy trì uy tín, thương hiệu là yếu tố then chốt giúp doanh nghiệp VTHHDB nâng cao năng lực cạnh tranh. Điều này đòi hỏi nỗ lực cải tiến dịch vụ, duy trì chất lượng chăm sóc khách hàng và triển khai các hoạt động marketing hiệu quả. Chỉ khi đó, doanh nghiệp mới có thể khẳng định vị thế và phát triển bền vững trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

2.2. KINH NGHIỆM THỰC TIỄN CỦA CÁC ĐỊA PHƯƠNG TRONG VIỆC NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CHO DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

2.2.1. Kinh nghiệm của một số địa phương

2.2.1.1. Kinh nghiệm của Thành phố Hồ Chí Minh

Thành phố Hồ Chí Minh là thành phố lớn nhất Việt Nam về dân số và kinh tế, đứng thứ hai về diện tích, một trong những trung tâm kinh tế, chính trị, văn hóa, giáo dục quan trọng nhất của Việt Nam. Với vị trí tâm điểm của khu vực Đông Nam Á, Thành phố Hồ Chí Minh là đầu mối giao thông quan trọng về cả đường bộ, đường thủy và đường không, nối liền các tỉnh trong vùng Đông Nam Bộ và Tây Nam Bộ, cửa ngõ quốc tế.

Số lượng doanh nghiệp đăng ký hoạt động trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hồ Chí Minh lên đến 15.000 doanh nghiệp. Thị phần của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hồ Chí Minh trong giai đoạn 2016-2022 chiếm khoảng 40%-50% trong khu vực và 20%-30% trong cả nước. Để nâng cao hiệu quả và khả năng cạnh tranh của ngành này, Thành phố Hồ Chí Minh đã triển khai nhiều chính sách hỗ trợ phát triển VTHHDB, đặc biệt là Quyết định số 4432/QĐ-UBND của Ủy ban Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh năm 2020, phê duyệt đề án phát triển ngành logistics trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025, định hướng đến 2030. Các nội dung tiêu biểu liên quan đến VTHHDB bao gồm:

- Phát triển hạ tầng giao thông đường bộ: Thành phố tập trung phát triển mạng lưới đường bộ đồng bộ và hiện đại, nhằm kết nối hiệu quả các khu vực kinh tế trọng điểm, cảng biển, cảng hàng không và các trung tâm logistics. Mục tiêu là xây dựng hệ thống đường bộ cao tốc và nâng cấp các quốc lộ để đảm bảo khả năng vận chuyển hàng hóa thông suốt, giảm ùn tắc giao thông, tăng hiệu quả kinh tế.

- Định hướng phát triển logistics: Thành phố Hồ Chí Minh đề xuất phát triển các trung tâm logistics tại Quận 2, Quận 9, Thủ Đức, Bình Chánh, Củ Chi và Nhà Bè. Các trung tâm này sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc quản lý và phân phối hàng hóa, giảm thiểu chi phí logistics, cải thiện hiệu suất VTHHDB. Phát triển hệ thống ICD theo quy hoạch nhằm thúc đẩy vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics, tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển đổi và lưu trữ hàng hóa trước khi vận chuyển đến các cảng biển.

- Ứng dụng công nghệ và đổi mới quản lý: Thành phố khuyến khích áp dụng công nghệ thông tin trong quản lý và vận hành logistics để nâng cao hiệu quả và giảm chi phí vận tải. Điều này bao gồm việc sử dụng hệ thống quản lý vận tải (TMS) và hệ thống quản lý kho hàng (WMS).

- Đào tạo nguồn nhân lực: Thành phố chú trọng đào tạo nguồn nhân lực logistics, đặc biệt là kỹ năng quản lý và vận hành hệ thống logistics hiện đại, nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của lĩnh vực này trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp 4.0.

- Khuyến khích đầu tư và hợp tác: Thành phố Hồ Chí Minh khuyến khích đầu tư từ các doanh nghiệp trong và ngoài nước thông qua hình thức đối tác công tư, nhằm huy động nguồn vốn lớn cho các dự án phát triển hạ tầng giao thông và logistics.

- Bảo vệ môi trường: Thành phố tập trung vào việc giảm thiểu ô nhiễm môi trường từ hoạt động VTHHDB, bao gồm cải thiện công nghệ và quy trình vận tải để giảm khí thải, sử dụng các phương tiện vận tải thân thiện với môi trường.

Với tầm nhìn đến năm 2030, Thành phố hướng đến xây dựng một hệ thống giao thông và logistics đồng bộ, hiện đại, với mục tiêu trở thành trung tâm logistics hàng đầu của khu vực Đông Nam Á, tăng cường khả năng cạnh tranh và phát triển bền vững. Những chính sách này nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển bền vững của ngành VTHHDB, đồng thời nâng cao năng

lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực này tại Thành phố Hồ Chí Minh. Việc triển khai các chính sách hỗ trợ này không chỉ giúp giảm thiểu chi phí, tối ưu hóa hoạt động mà còn tạo ra môi trường kinh doanh thuận lợi, góp phần vào sự phát triển toàn diện và bền vững của ngành VTHHĐB.

2.2.1.2. Kinh nghiệm của Thành phố Hà Nội

Hà Nội là trung tâm kinh tế và chính trị lớn nhất của Việt Nam, với hoạt động thương mại phát triển mạnh mẽ. Nhu cầu vận chuyển hàng hóa đường bộ ở Hà Nội rất cao, chiếm khoảng 46% trong tổng doanh thu toàn ngành, mặc dù số lượng doanh nghiệp đăng ký kinh doanh vận tải hàng hóa đường bộ chỉ khoảng 1.500 doanh nghiệp, đảm nhận gần 40% thị phần trong khu vực. Điều này cho thấy tầm quan trọng của VTHHĐB trong sự phát triển của Thành phố Hà Nội.

Trong quyết định số 5953/QĐ-UBND của Ủy ban Nhân dân Thành phố Hà Nội, ban hành ngày 24/08/2017, phê duyệt Đề án “Tăng cường quản lý phương tiện giao thông đường bộ nhằm giảm ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường trên địa bàn Thành phố Hà Nội, giai đoạn 2017-2020 tầm nhìn 2030”, Thành phố Hà Nội tập trung vào các nội dung liên quan đến VTHHĐB sau:

- Quản lý và điều tiết giao thông: Quy hoạch và phân bổ lại giờ làm việc, giờ học và hoạt động kinh doanh để giảm mật độ giao thông trong giờ cao điểm, nhằm giảm ùn tắc giao thông. Điều này bao gồm việc điều chỉnh giờ hoạt động của các phương tiện vận tải hàng hóa để tránh thời gian cao điểm.

- Phát triển hạ tầng giao thông: Đầu tư và nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông, bao gồm xây dựng và mở rộng các tuyến đường bộ, cầu vượt, các công trình giao thông khác để tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải hàng hóa. Đặc biệt chú trọng vào việc cải thiện các tuyến đường kết nối với các khu công nghiệp và khu vực sản xuất lớn.

- Ứng dụng công nghệ thông tin: Triển khai hệ thống giao thông thông minh, bao gồm xây dựng bản đồ giao thông số trực tuyến, cơ sở dữ liệu số hóa về hạ tầng và phương tiện giao thông, các phần mềm hỗ trợ quản lý điều hành giao thông. Điều này giúp tối ưu hóa quản lý vận tải hàng hóa, giảm thời gian di chuyển và nâng cao hiệu quả vận hành.

- Các biện pháp kinh tế và chính sách khuyến khích: Ban hành các chính sách hỗ trợ và khuyến khích đầu tư vào các loại hình vận tải công cộng và vận tải hàng hóa thân thiện với môi trường. Khuyến khích sử dụng các phương

tiện vận tải có mức khí thải thấp và hỗ trợ tài chính cho các doanh nghiệp vận tải áp dụng công nghệ sạch.

- Giảm thiểu ô nhiễm môi trường: Áp dụng các biện pháp nhằm giảm thiểu ô nhiễm môi trường từ hoạt động vận tải hàng hóa, bao gồm phụ thu ô nhiễm môi trường theo mức khí thải của phương tiện xe cơ giới. Ngoài ra, đề án còn đề xuất thu phí phương tiện cơ giới vào một số khu vực trung tâm Thành phố để hạn chế lượng xe lưu thông.

Các chính sách này nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển bền vững của ngành VTHHDB tại Hà Nội, đồng thời nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực này. Việc triển khai các chính sách hỗ trợ không chỉ giúp giảm thiểu chi phí, tối ưu hóa hoạt động mà còn tạo ra môi trường kinh doanh thuận lợi, góp phần vào sự phát triển toàn diện và bền vững của ngành VTHHDB tại Hà Nội.

2.2.1.3. Kinh nghiệm của tỉnh Quảng Ninh

Tỉnh Quảng Ninh có tiềm năng lớn trong vận tải hàng hóa nhờ hệ thống đường bộ phát triển và các tuyến cao tốc kết nối liên vùng. Với các trung tâm logistics và kho bãi hiện đại gần cảng biển, tỉnh này tối ưu hóa việc lưu trữ và vận chuyển hàng hóa. Quảng Ninh còn đẩy mạnh kết nối quốc tế qua các cửa khẩu sang Trung Quốc, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu.

Kế hoạch số 16/KH-UBND của Ủy ban Nhân dân tỉnh Quảng Ninh về phát triển bền vững kinh tế biển đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030, bao gồm các mục tiêu và giải pháp cụ thể để phát triển vận tải hàng hóa đường bộ nhằm hỗ trợ kinh tế biển. Dưới đây là thông tin tổng hợp liên quan đến phát triển VTHHDB:

- Xây dựng và nâng cấp hạ tầng giao thông: Tỉnh tập trung vào việc xây dựng và nâng cấp hệ thống giao thông đường bộ, bao gồm các tuyến đường chính, đường cao tốc, các tuyến đường kết nối từ cảng biển đến các khu công nghiệp, khu chế xuất. Điều này nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa từ các cảng biển đến các điểm tiêu thụ và xuất khẩu.

- Phát triển hệ thống logistics: Tỉnh triển khai các biện pháp để phát triển hệ thống logistics hiện đại, bao gồm xây dựng các trung tâm logistics và kho bãi hiện đại gần các cảng biển và các khu công nghiệp. Các trung tâm logistics này sẽ giúp tối ưu hóa quá trình lưu trữ và vận chuyển hàng hóa, giảm thời gian và chi phí logistics.

- Kết nối liên vùng và quốc tế: Tỉnh đẩy mạnh kết nối liên vùng và quốc tế thông qua việc phát triển các tuyến đường bộ kết nối các cảng biển của tỉnh với các khu vực khác trong nước và các cửa khẩu quốc tế. Việc này không chỉ tạo điều kiện thuận lợi cho xuất nhập khẩu hàng hóa mà còn tăng cường khả năng cạnh tranh của tỉnh trong khu vực.

- Ứng dụng công nghệ trong quản lý giao thông: Tỉnh áp dụng các công nghệ tiên tiến trong quản lý và điều hành giao thông, bao gồm việc xây dựng hệ thống giao thông thông minh, ứng dụng công nghệ số trong quản lý vận tải, phát triển các phần mềm quản lý logistics. Các biện pháp này giúp nâng cao hiệu quả quản lý và giảm thiểu các vấn đề liên quan đến ùn tắc giao thông và ô nhiễm môi trường.

- Chính sách hỗ trợ và khuyến khích đầu tư: Tỉnh ban hành các chính sách hỗ trợ và khuyến khích đầu tư vào lĩnh vực VTHHĐB, bao gồm các chính sách ưu đãi về thuế, đất đai và các hỗ trợ tài chính khác nhằm thu hút các doanh nghiệp đầu tư vào phát triển hạ tầng giao thông và logistics.

Những nỗ lực này đã góp phần nâng cao năng lực VTHHĐB của tỉnh, hỗ trợ phát triển kinh tế biển một cách bền vững, tạo điều kiện thuận lợi cho việc xuất nhập khẩu hàng hóa và nâng cao khả năng cạnh tranh của tỉnh Quảng Ninh trên thị trường quốc tế.

2.2.2. Bài học kinh nghiệm rút ra cho Thành phố Hải Phòng

Trong bối cảnh phát triển kinh tế nhanh chóng và hội nhập quốc tế, việc nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ trở thành yếu tố quan trọng để đảm bảo sự phát triển bền vững và hiệu quả của ngành vận tải. Thành phố Hải Phòng, với vị trí địa lý thuận lợi và hệ thống cảng biển hiện đại, có nhiều tiềm năng để phát triển ngành VTHHĐB. Tuy nhiên, để tận dụng tối đa những lợi thế này, việc học hỏi kinh nghiệm từ các địa phương khác là cần thiết. Dưới đây là các bài học kinh nghiệm rút ra từ Thành phố Hồ Chí Minh, Thành phố Hà Nội và tỉnh Quảng Ninh:

1) Cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông:

- Chính quyền Thành phố cần lập kế hoạch chi tiết cho việc nâng cấp và xây dựng các tuyến đường, cầu, bến bãi. Ngân sách cần được phân bổ hợp lý, ưu tiên các dự án cấp bách và có tầm ảnh hưởng lớn.

- Khuyến khích sự tham gia của các doanh nghiệp tư nhân trong việc đầu tư phát triển hạ tầng thông qua các hình thức hợp tác công tư.

- Xây dựng hệ thống giám sát và đánh giá tiến độ, chất lượng các dự án hạ tầng.
- Nâng cấp và mở rộng các cảng biển để tăng khả năng tiếp nhận tàu lớn, nâng cao hiệu suất bốc dỡ hàng hóa; xây dựng hệ thống đường kết nối trực tiếp từ cảng biển đến các khu công nghiệp, kho bãi nhằm giảm thiểu thời gian và chi phí vận chuyển hàng hóa.

2) Khuyến khích ứng dụng công nghệ thông tin:

- Cung cấp các gói hỗ trợ tài chính và tư vấn cho doanh nghiệp để đầu tư vào công nghệ quản lý vận tải như hệ thống quản lý vận tải (TMS), GPS và các phần mềm quản lý kho bãi.
- Thường xuyên tổ chức các hội thảo và buổi tập huấn để giới thiệu và hướng dẫn doanh nghiệp ứng dụng các công nghệ mới.
- Phát triển cơ sở dữ liệu giao thông và logistics, cho phép doanh nghiệp truy cập, sử dụng để tối ưu hóa hoạt động.

3) Đào tạo và phát triển nguồn nhân lực:

- Hợp tác với các cơ sở giáo dục và trung tâm đào tạo để phát triển các chương trình đào tạo chuyên sâu, thường xuyên cập nhật kiến thức mới cho nhân viên và lái xe.
- Cung cấp học bổng và hỗ trợ chi phí cho các khóa đào tạo nhằm khuyến khích doanh nghiệp, cá nhân tham gia.
- Cung cấp các khóa đào tạo quản lý logistics và vận tải hàng hóa để nâng cao trình độ quản lý của doanh nghiệp.

4) Chính sách hỗ trợ tài chính và thuế:

- Tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp tiếp cận các gói hỗ trợ tài chính và ưu đãi thuế.
- Thành lập quỹ hỗ trợ doanh nghiệp vận tải, cung cấp các khoản vay ưu đãi và hỗ trợ kỹ thuật.
- Kiến nghị Chính phủ giảm thuế nhập khẩu cho các phương tiện và thiết bị hiện đại; giảm phí cầu đường cho các doanh nghiệp vận tải hoạt động trên các tuyến đường chính kết nối với cảng.

5) Tăng cường liên kết và hợp tác:

- Hỗ trợ thành lập các hiệp hội ngành vận tải để tạo ra môi trường hợp tác, chia sẻ thông tin và kinh nghiệm.

- Kết nối và hợp tác với các tổ chức vận tải quốc tế, học hỏi kinh nghiệm và công nghệ tiên tiến.

- Tổ chức các sự kiện, hội nghị xúc tiến thương mại để giới thiệu, kết nối các doanh nghiệp vận tải hàng hóa Hải Phòng với các đối tác trong và ngoài nước.

6) Phát triển dịch vụ chất lượng cao:

- Phát triển và ban hành các tiêu chuẩn chất lượng dịch vụ vận tải, yêu cầu các doanh nghiệp tuân thủ và nâng cao chất lượng.

- Tổ chức các chương trình hỗ trợ doanh nghiệp trong việc quảng bá dịch vụ, xây dựng và phát triển thương hiệu.

- Thiết lập các chương trình đánh giá, xếp hạng và khen thưởng cho các doanh nghiệp có dịch vụ chất lượng cao, khuyến khích sự cạnh tranh lành mạnh.

7) Bảo vệ môi trường và phát triển bền vững:

- Cung cấp các khoản hỗ trợ tài chính cho doanh nghiệp đầu tư vào phương tiện vận tải tiết kiệm nhiên liệu, sử dụng năng lượng tái tạo và giảm thiểu phát thải.

- Xây dựng các chương trình quản lý môi trường trong ngành vận tải, khuyến khích doanh nghiệp thực hiện các biện pháp giảm thiểu phát thải và bảo vệ môi trường.

- Tổ chức các khóa đào tạo và tư vấn về các biện pháp bảo vệ môi trường trong hoạt động vận tải.

8) Tăng cường quản lý và giám sát:

- Phát triển hệ thống quản lý và giám sát giao thông hiện đại, ứng dụng công nghệ thông tin để theo dõi, đánh giá hoạt động của các doanh nghiệp vận tải.

- Tăng cường các đợt kiểm tra định kỳ về tuân thủ quy định an toàn giao thông và bảo vệ môi trường đối với các doanh nghiệp.

Chương 3

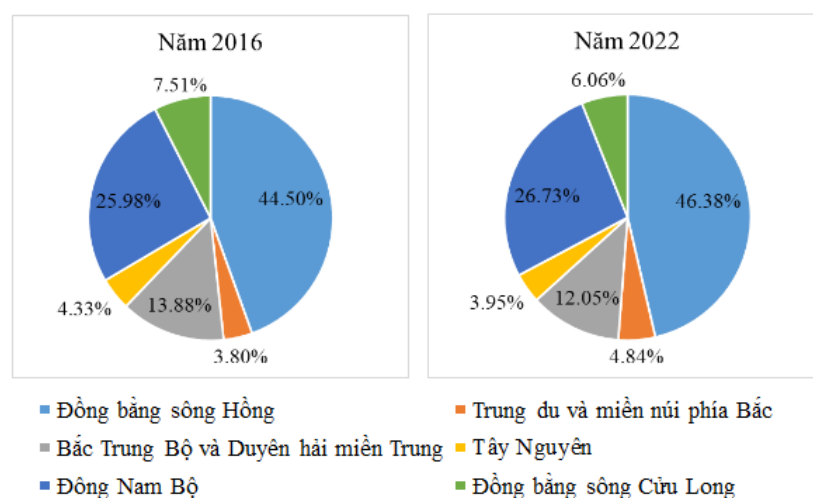
THỰC TRẠNG NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

3.1. DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA TẠI HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

3.1.1. Thị trường vận tải hàng hóa tại Thành phố Hải Phòng

Sự phát triển của hệ thống vận tải đường bộ tại Việt Nam trong những năm gần đây đã góp phần quan trọng vào sự gia tăng khối lượng hàng hóa vận chuyển, đặc biệt là tại các khu vực kinh tế trọng điểm. Trong giai đoạn 2016-2022, khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ tại Việt Nam đã tăng từ 1.243.322 triệu tấn.km lên 2.180.848 triệu tấn.km, đạt mức tăng trưởng 75,40%. Đồng bằng sông Hồng và Đông Nam Bộ là hai khu vực có tốc độ tăng trưởng cao nhất. Tại Đồng bằng sông Hồng, khối lượng hàng hóa tăng từ 553.252 triệu tấn.km lên 1.020.705 triệu tấn.km (84,48%), nhờ vào hạ tầng giao thông hiện đại và sự phát triển của các khu công nghiệp. Đông Nam Bộ tăng từ 323.034 triệu tấn.km lên 588.220 triệu tấn.km (82,04%), được thúc đẩy bởi các trung tâm kinh tế lớn và cảng biển như cảng Cát Lái, cảng Hiệp Phước và cảng Cái Mép - Thị Vải (Bảng 1, Phụ lục).

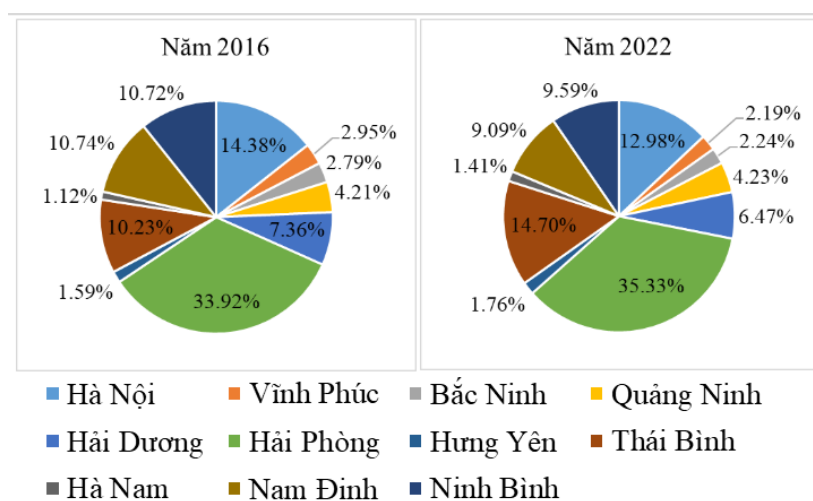
Sự gia tăng đáng kể về khối lượng hàng hóa vận chuyển, tỷ trọng hàng hóa luân chuyển của hai khu vực này cũng có sự gia tăng. Tỷ lệ hàng hóa luân chuyển tại Đồng bằng sông Hồng đã tăng từ 44,50% năm 2016 lên 46,38% năm 2022, khẳng định vị thế dẫn đầu của khu vực này trong hệ thống vận tải quốc gia. Trong khi đó, tỷ lệ của Đông Nam Bộ tăng nhẹ từ 25,98% xuống 26,73%, nhưng vẫn duy trì là một trung tâm vận tải quan trọng nhờ hệ thống hạ tầng vượt trội và sự phát triển của ngành công nghiệp xuất nhập khẩu. Những thay đổi trong tỷ trọng hàng hóa luân chuyển phản ánh sự phân bổ lại hàng hóa giữa các khu vực, trong bối cảnh phát triển hạ tầng giao thông và chuỗi cung ứng tại Việt Nam đang ngày càng đồng bộ và hội nhập sâu rộng vào thị trường quốc tế.



Hình 3.1: Tỷ lệ hàng hóa luân chuyển trong các khu vực của Việt Nam

Nguồn: Niên giám Thống kê 2022, Tổng cục Thống kê

Trong giai đoạn 2016-2022, Hà Nội và Hải Phòng đã nổi lên như hai trung tâm vận tải hàng hóa đường bộ chủ lực tại Đồng bằng sông Hồng, với mức tăng trưởng khối lượng hàng hóa luân chuyển đáng kể. Khối lượng hàng hóa vận chuyển qua Hà Nội tăng từ 79.559 triệu tấn.km lên 128.057 triệu tấn.km, tương ứng với mức tăng trưởng 60,96%. Cùng thời điểm, Hải Phòng – với vai trò cửa ngõ xuất nhập khẩu trọng điểm của khu vực - ghi nhận mức tăng trưởng mạnh mẽ hơn, đạt 85,64%, từ 187.680 triệu tấn.km lên 348.488 triệu tấn.km. Sự phát triển này không chỉ phản ánh hiệu quả của hạ tầng giao thông và sự đầu tư chiến lược vào hệ thống vận tải, mà còn khẳng định tầm quan trọng của Hải Phòng trong chuỗi cung ứng quốc gia.



Hình 3.2: Tỷ lệ hàng hóa luân chuyển khu vực Đồng bằng Sông Hồng

Nguồn: Niên giám Thống kê 2022, Tổng cục Thống kê

Hải Phòng là một thành phố cảng hiện đại, cửa ngõ giao thương của miền Bắc, trung tâm kinh tế và dịch vụ quan trọng của Việt Nam, đóng vai trò then chốt trong tăng trưởng kinh tế của Bắc Bộ. Thành phố đã chứng kiến sự tăng trưởng mạnh mẽ trong khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng các phương thức vận tải từ năm 2016 đến năm 2022. Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường bộ tăng từ 10.556 triệu tấn.km năm 2016 lên 25.200 triệu tấn.km năm 2022, đạt tỷ lệ tăng trưởng 238,60%. Điều này phản ánh sự phát triển vượt bậc của hạ tầng giao thông đường bộ và vai trò quan trọng của Hải Phòng trong hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ (Bảng 3.1).

Đường thủy nội địa cũng ghi nhận sự tăng trưởng đáng kể, từ 1.664 triệu tấn.km năm 2016 lên 3.100 triệu tấn.km năm 2022, đạt tỷ lệ tăng trưởng 186,27%. Sự phát triển này cho thấy sự mở rộng và nâng cấp của hệ thống cảng sông, đồng thời khẳng định vai trò của vận tải đường thủy trong việc kết nối các khu vực nội địa (Bảng 3.1).

Bảng 3.1: Khối lượng hàng hoá luân chuyển bằng các phương thức trên địa bàn Hải Phòng

Đơn vị tính: triệu tấn.km; %

TT	Phương thức vận tải	2016	2020	2021	2022	So sánh 22/16
1	Đường bộ	10.556	21.200	23.100	25.200	238,60
2	Đường thủy nội địa	1.664	2.700	2.900	3.100	186,27
3	Đường biển	62.162	80.000	82.000	84.000	135,07

Nguồn: Niên giám thống kê 2022, Cục Thống Kê Hải Phòng

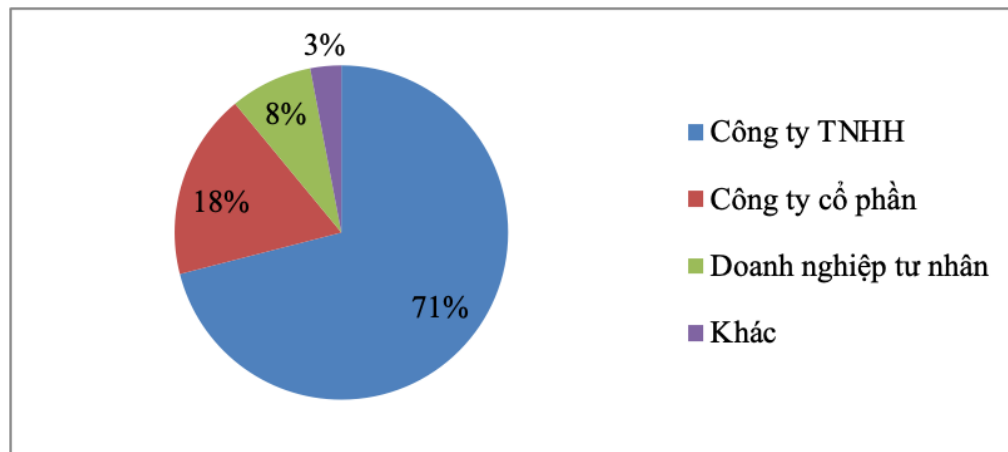
Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường biển tăng từ 62.162 triệu tấn.km năm 2016 lên 84.000 triệu tấn.km năm 2022, đạt tỷ lệ tăng trưởng 135,07%. Đây là minh chứng rõ ràng cho vai trò chiến lược của Hải Phòng với tư cách là cảng biển chính của khu vực phía Bắc, nơi đóng vai trò quan trọng trong việc vận tải hàng hóa quốc tế và nội địa (Bảng 3.1).

Sự tăng trưởng đồng đều ở cả ba phương thức vận tải cho thấy sự phát triển toàn diện và bền vững của hệ thống vận tải tại Hải Phòng. Điều này không chỉ giúp cải thiện năng lực vận tải hàng hóa mà còn nâng cao vị thế cạnh tranh của Hải Phòng trên bản đồ logistics quốc gia và quốc tế. Để tiếp

tục duy trì đà phát triển này, cần tiếp tục đầu tư vào hạ tầng giao thông, phát triển các cảng hiện đại, áp dụng công nghệ tiên tiến vào quản lý điều hành vận tải, đảm bảo hiệu quả và phát triển bền vững trong tương lai.

3.1.2. Thực trạng doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

Theo số liệu thống kê của Cục Thống kê Hải Phòng năm 2022, Thành phố Hải Phòng có 3.084 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ. Các doanh nghiệp này được phân loại như sau:



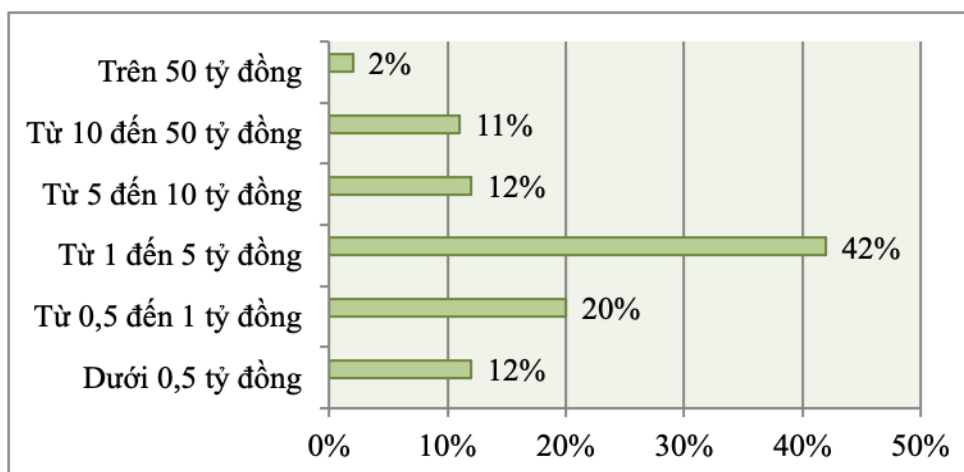
Hình 3.3: Cơ cấu loại hình doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

Nguồn: Báo cáo tình hình kinh tế - xã hội 2022, Cục Thống kê Hải Phòng

Hình 3.3 cho thấy, Hải Phòng có cơ cấu doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ đa dạng, với sự tập trung chính vào hai loại hình là công ty TNHH và công ty cổ phần. Công ty TNHH chiếm tỷ trọng lớn nhất, khoảng 71%, cho thấy đây là loại hình phổ biến nhất trong ngành VTHHĐB tại Thành phố. Công ty cổ phần chiếm 18%, đóng vai trò quan trọng trong việc cung cấp dịch vụ vận tải quy mô lớn và liên kết quốc tế. Các doanh nghiệp tư nhân và tổ chức khác chiếm 11%, góp phần vào sự đa dạng, linh hoạt trong cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa.

Phần lớn các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng có quy mô vốn điều lệ nhỏ (dưới 5 tỷ đồng), chiếm tới 74% tổng số doanh nghiệp (Hình 3.4). Quy mô vốn nhỏ đặt ra những thách thức lớn trong việc đổi mới và áp dụng công nghệ hiện đại, do khả năng tài chính hạn chế. Để nâng cao năng lực cạnh tranh, các doanh nghiệp cần tìm kiếm các giải pháp tài chính, hợp tác và hỗ trợ từ chính

quyền địa phương, các tổ chức tài chính. Đặc biệt, việc thúc đẩy liên kết và hợp tác giữa các doanh nghiệp nhỏ để tạo ra sức mạnh tổng hợp là hướng đi quan trọng.



Hình 3.4: Tỷ lệ doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng theo quy mô vốn

Nguồn: Báo cáo tình hình kinh tế - xã hội 2022, Cục Thống kê Hải Phòng

Số lượng và cơ cấu doanh nghiệp này phản ánh nhu cầu cao về dịch vụ vận tải hàng hóa tại Hải Phòng, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế, sự phát triển của hệ thống cảng biển và khu công nghiệp. Việc hiểu rõ doanh nghiệp giúp quản lý hiệu quả và hỗ trợ phát triển ngành VTHHĐB tại Hải Phòng.

3.1.3. Hội nhập quốc tế và yêu cầu đối với các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XII khẳng định thực hiện hiệu quả hội nhập quốc tế trong điều kiện mới, nhằm nâng cao vị thế và uy tín của đất nước trên trường quốc tế. Nghị quyết số 22/NQ-TW ngày 10/4/2013 về hội nhập quốc tế nhấn mạnh rằng hội nhập kinh tế là trọng tâm, các lĩnh vực khác phải tạo thuận lợi cho hội nhập kinh tế, góp phần tích cực vào phát triển kinh tế, củng cố quốc phòng, bảo đảm an ninh quốc gia, giữ gìn và phát huy bản sắc văn hóa dân tộc.

Việt Nam đã có những bước tiến quan trọng trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế. Năm 1995, Việt Nam chính thức gia nhập ASEAN, mở đầu cho quá trình hội nhập khu vực, giúp tăng cường hợp tác kinh tế, chính trị và văn hóa với các quốc gia Đông Nam Á. Đến năm 1998, Việt Nam trở thành thành viên sáng lập của Diễn đàn hợp tác Á-Âu (ASEM), mở ra nhiều cơ hội thương mại, đầu tư giữa Việt Nam và các nước châu Á cũng như châu Âu. Một dấu mốc

quan trọng khác là khi Việt Nam gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) vào năm 2007, đánh dấu sự hội nhập toàn diện vào nền kinh tế toàn cầu, mang lại nhiều lợi ích về thương mại, đầu tư và cải cách kinh tế. Ngoài ra, Việt Nam đã ký kết và thực thi 16 Hiệp định Thương mại Tự do (FTA) với các đối tác kinh tế lớn trên thế giới, bao gồm Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP), Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - EU (EVFTA)... Những bước tiến này đã giúp Việt Nam nâng cao vị thế quốc tế, thúc đẩy phát triển kinh tế, cải thiện môi trường kinh doanh và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp trong nước cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Hội nhập kinh tế quốc tế mang lại nhiều lợi ích quan trọng cho các doanh nghiệp Việt Nam. Trước hết, quá trình này giúp mở rộng thị trường xuất nhập khẩu, cho phép doanh nghiệp tiếp cận và khai thác các thị trường mới, từ đó tăng cường hiệu quả kinh doanh. Thứ hai, việc hội nhập tạo điều kiện cho các doanh nghiệp tiếp cận thị trường dịch vụ của các nước đối tác, mở ra nhiều cơ hội kinh doanh mới trong lĩnh vực dịch vụ như tài chính, viễn thông và logistics. Thứ ba, các hiệp định thương mại tự do giúp loại bỏ hoặc giảm bớt các hàng rào thuế quan, từ đó tăng cường khả năng cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu, giúp các doanh nghiệp mở rộng quy mô và nâng cao hiệu quả sản xuất. Cuối cùng, hội nhập quốc tế tạo điều kiện cho các doanh nghiệp tham gia vào chuỗi cung ứng khu vực và toàn cầu, giúp tối ưu hóa nguồn lực, tiếp cận công nghệ tiên tiến, nâng cao chất lượng sản phẩm. Những lợi ích này không chỉ góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế mà còn nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Theo xu hướng hội nhập quốc tế của cả nước, Hải Phòng đã chú trọng triển khai công tác hội nhập quốc tế và đạt được nhiều kết quả tích cực. Đến năm 2023, Hải Phòng đã thiết lập quan hệ hợp tác với hơn 20 địa phương thuộc 12 quốc gia trên thế giới. Hải Phòng nổi bật trong hoạt động hội nhập quốc tế nhờ vào việc thu hút đầu tư nước ngoài và tạo ra giá trị sản xuất lớn cho Thành phố. Trong giai đoạn 2016-2022, số lượng dự án và giá trị đầu tư nước ngoài vào Hải Phòng đã tăng mạnh, với 1.654 dự án với tổng giá trị vốn đăng ký đạt 15,8 tỷ USD. Sự gia tăng đáng kể về số lượng dự án và giá trị đầu tư, phản ánh sự hấp dẫn trong chính sách thu hút đầu tư của Thành phố đối

với các nhà đầu tư quốc tế. Các đối tác đầu tư chính vào Hải Phòng bao gồm Hàn Quốc, Nhật Bản, Trung Quốc và Đài Loan, với sự tham gia của các công ty đa quốc gia như LG Electronics, Fuji Xerox, Aurora Industrial, Nichias Hải Phòng, Rayho Việt Nam, Regina Miracle và Trung tâm thương mại Aeon (Nhật Bản). Khu vực nước ngoài đã tạo ra giá trị sản xuất lớn cho Hải Phòng, đóng góp trên 50% tổng giá trị sản xuất toàn Thành phố vào năm 2022.

Tuy nhiên, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa tại Hải Phòng, đặc biệt là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, đang phải đối mặt với nhiều thách thức trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Với tỷ lệ trên 96% các doanh nghiệp thuộc nhóm vừa và nhỏ, họ gặp khó khăn trong cải tiến công nghệ và nâng cao chất lượng dịch vụ để cạnh tranh hiệu quả. Ngoài ra, sự cạnh tranh với các doanh nghiệp quốc tế có quy mô lớn cũng đặt ra áp lực lớn về năng lực và chất lượng dịch vụ. Để phát triển bền vững và nâng cao năng lực cạnh tranh, các doanh nghiệp cần thiết lập, phát triển các trung tâm logistics hiện đại. Sự liên kết chặt chẽ giữa các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng là điều cần thiết để tối ưu hóa hoạt động vận tải, giảm chi phí và nâng cao hiệu quả kinh doanh, tuy nhiên, các doanh nghiệp tại Hải Phòng chưa thực sự đáp ứng được điều này.

Yêu cầu đối với doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng trong bối cảnh hội nhập quốc tế:

- Cải tiến và đổi mới công nghệ: Các doanh nghiệp cần tập trung vào việc cải tiến và đổi mới công nghệ nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, hạ giá thành và tìm kiếm các nguồn lực đầu tư để đẩy nhanh quá trình đổi mới công nghệ, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường.

- Nâng cao năng lực nội tại: Việc nâng cao năng lực nội tại bao gồm việc tăng cường vốn, phát triển nguồn nhân lực và mở rộng quy mô hoạt động. Đồng thời, các doanh nghiệp cần đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế.

- Liên kết và phát triển logistics: Đẩy mạnh liên kết và phát triển các trung tâm logistics hiện đại, kết hợp vận tải đa phương thức và ứng dụng các phương tiện điện tử có kết nối Internet để tối ưu hóa quy trình vận hành và tăng cường khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Hội nhập quốc tế mang lại cơ hội lớn cho Hải Phòng phát triển kinh tế nhanh và bền vững. Tuy nhiên, để tận dụng tối đa các lợi thế và vượt qua thách thức, các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng cần có chiến lược cải tiến công nghệ, nâng cao năng lực nội tại và phát triển các liên kết mạnh mẽ. Việc thực hiện đồng bộ các yêu cầu này sẽ giúp Hải Phòng không chỉ giữ vững vị trí trung tâm kinh tế quan trọng mà còn nâng cao năng lực cạnh tranh trên trường quốc tế.

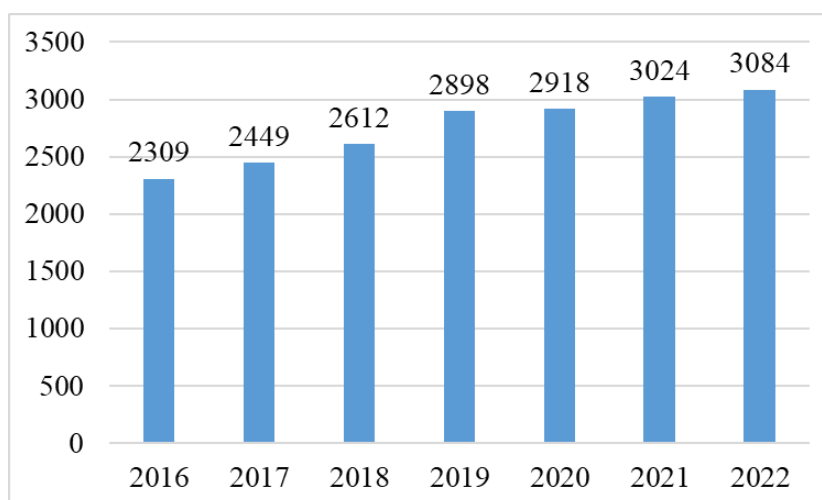
3.2. ĐÁNH GIÁ NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

3.2.1. Khả năng tồn tại và duy trì hoạt động của doanh nghiệp

3.2.1.1. Tốc độ tăng trưởng số lượng doanh nghiệp

Tốc độ tăng trưởng số lượng doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng là một chỉ số quan trọng để đánh giá khả năng phát triển và cạnh tranh của ngành này trong bối cảnh kinh tế hiện nay. Theo số liệu của Cục Thống kê Hải Phòng, năm 2016, toàn Thành phố có 2.309 doanh nghiệp VTHHDB. Đến năm 2022, con số này đã tăng lên 3.084 doanh nghiệp, tăng 775 doanh nghiệp (Hình 3.5), tương đương với mức tăng trưởng 33,5%. Sự gia tăng về số lượng doanh nghiệp trong khoảng thời gian từ 2016 đến 2022 cho thấy ngành VTHHDB tại Hải Phòng đang có sự mở rộng và phát triển. Tuy nhiên, khi so sánh với các trung tâm vận tải lớn khác như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh, sự gia tăng này vẫn chưa tương xứng với tiềm năng của Hải Phòng - một thành phố có ưu thế lớn thứ ba về vận tải trong cả nước.

Một điểm đáng lưu ý là, theo điều tra doanh nghiệp của luận án, số lượng doanh nghiệp mới tham gia vào lĩnh vực VTHHDB tại Hải Phòng chủ yếu là các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Tuy nhiên, phần lớn các doanh nghiệp này thường rút lui sau 3-5 năm hoạt động. Điều này phản ánh những khó khăn, thách thức mà các doanh nghiệp vừa và nhỏ phải đối mặt, bao gồm cạnh tranh khốc liệt, thiếu nguồn lực tài chính, sự biến động của thị trường. Những yếu tố này dẫn đến việc các doanh nghiệp không thể duy trì hoạt động lâu dài, mặc dù có cơ hội lớn.



Hình 3.5: Số lượng doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng

Nguồn: Niên giám thống kê 2022, Cục Thống kê Hải Phòng

Điểm sáng trong sự tăng trưởng về số lượng doanh nghiệp tại Hải Phòng là từ năm 2020 đến năm 2022, mặc dù phải đối mặt với lệnh phong tỏa và các biện pháp hạn chế do đại dịch COVID-19, số lượng doanh nghiệp không hề suy giảm. Thậm chí, vẫn có những doanh nghiệp mới đăng ký kinh doanh. Điều này thể hiện khả năng tồn tại và sự linh hoạt trong hoàn cảnh khó khăn của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Sự ổn định và tăng trưởng trong giai đoạn này cho thấy tiềm năng phát triển và khả năng thích ứng cao của ngành VTHHDB tại địa phương.

Tuy nhiên, để phát huy tối đa tiềm năng của địa phương và nâng cao năng lực cạnh tranh, các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng cần phải vượt qua những thách thức hiện tại. Việc cải thiện môi trường kinh doanh, hỗ trợ phát triển nguồn nhân lực và đầu tư vào công nghệ mới sẽ là những yếu tố then chốt để giúp các doanh nghiệp này phát triển bền vững và đóng góp tích cực vào nền kinh tế địa phương.

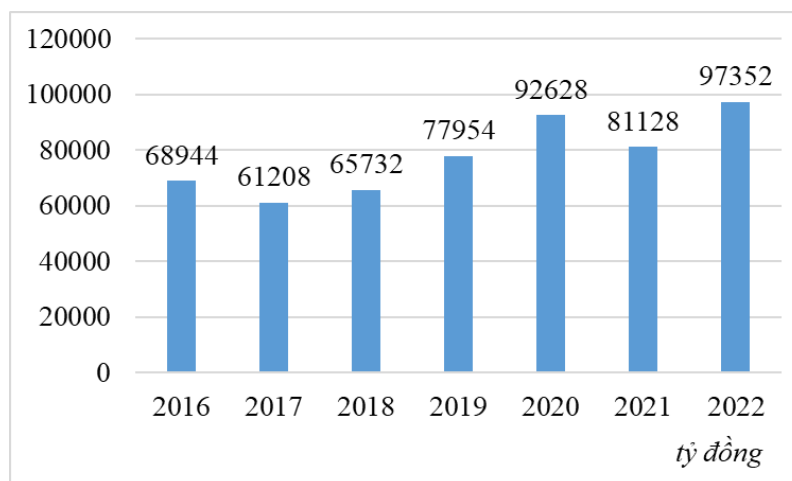
Ngoài phân tích về tốc độ tăng trưởng số lượng doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng, các chuyên gia trong lĩnh vực này đã đưa ra các đánh giá tích cực khi được phỏng vấn về khả năng nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp hiện tại. Đa số các chuyên gia nhận định rằng các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng có khả năng tồn tại và phát triển tốt. Các doanh nghiệp hoạt động trên ba năm đều biết cách tận dụng các cơ hội kinh doanh để duy trì và phát triển. Mặc dù số lượng doanh nghiệp tại Hải Phòng thấp hơn so với các trung tâm vận tải lớn như Hà Nội và Thành phố Hồ Chí Minh,

điều này phù hợp với điều kiện kinh tế và thị trường tại Hải Phòng. Hơn nữa, số lượng doanh nghiệp mới tham gia và rút lui khỏi thị trường hàng năm không nhiều, chủ yếu là những doanh nghiệp nhỏ với thị phần không đáng kể. Sự biến động này không gây ra nhiều xáo trộn cho thị trường vận tải địa phương, từ đó tạo điều kiện ổn định cho các doanh nghiệp hiện tại phát triển năng lực cạnh tranh một cách bền vững.

Nhìn chung, sự gia tăng số lượng doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng cho thấy sự phát triển và mở rộng của ngành trong bối cảnh hiện nay. Tuy nhiên, để đạt được sự phát triển bền vững, nâng cao năng lực cạnh tranh, cần có những chính sách hỗ trợ hiệu quả từ phía chính quyền địa phương, cùng với sự nỗ lực cải tiến và đổi mới từ các doanh nghiệp.

3.2.1.2. Tốc độ tăng trưởng doanh thu của doanh nghiệp

Doanh thu là chỉ số quan trọng phản ánh kết quả hoạt động của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng. Từ năm 2016 đến 2022, các doanh nghiệp này đã chứng kiến sự tăng trưởng doanh thu đáng kể, mặc dù có những biến động do ảnh hưởng của đại dịch COVID-19. Số liệu từ Cục Thống kê Hải Phòng cho thấy rõ tiềm năng cũng như thách thức trong việc phát triển bền vững của ngành này.



Hình 3.6: Doanh thu của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng

Nguồn: Niên giám thống kê 2022, Cục Thống kê Hải Phòng

Tốc độ tăng trưởng doanh thu của các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng từ năm 2016 đến năm 2022 thể hiện sự phát triển nhưng chưa ổn định

theo thời gian. Theo số liệu từ Cục Thống kê Hải Phòng, tổng doanh thu của các doanh nghiệp VTHHDB đã tăng từ 68.944 tỷ đồng vào năm 2016 lên 97.352 tỷ đồng vào năm 2022, tương đương với mức tăng trưởng 41%. Tuy nhiên, năm 2021 chứng kiến sự sụt giảm doanh thu 11.500 tỷ đồng, tương ứng với tỷ lệ giảm 12,42%. Đến năm 2022, doanh thu đã phục hồi và đạt 97.352 tỷ đồng (Hình 3.6).

Giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2022 chịu tác động tiêu cực của đại dịch COVID-19 đến hoạt động kinh tế nói chung và ngành vận tải nói riêng. Mặc dù có sự suy giảm trong năm 2021, doanh thu của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đã nhanh chóng phục hồi và tăng trưởng trở lại vào năm 2022. Điều này thể hiện khả năng linh hoạt và thích ứng tốt của các doanh nghiệp trong điều kiện khó khăn.

So sánh số liệu năm 2022 với năm 2016, tỷ lệ tăng số lượng doanh nghiệp thấp hơn so với tỷ lệ tăng trưởng doanh thu. Điều này cho thấy, các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng không chỉ tăng về số lượng mà còn cải thiện về kết quả hoạt động kinh doanh. Sự tăng trưởng tốt của doanh thu cho thấy các doanh nghiệp đã khai thác các cơ hội kinh doanh và phát triển bền vững hơn.

Bảng 3.2: Đánh giá về khả năng nắm bắt sự thay đổi thị trường và nhu cầu của khách hàng của doanh nghiệp VTHHDB tại Thành phố Hải Phòng

TT	Tiêu chí đánh giá	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Doanh nghiệp nắm bắt được sự thay đổi của thị trường	16,83	24,18	32,50	16,83	9,67
2	Doanh nghiệp nắm bắt được nhu cầu của khách hàng	18,38	22,24	37,14	12,19	10,06

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Kết quả điều tra doanh nghiệp cho thấy phần lớn các doanh nghiệp cho rằng họ đã nắm bắt được sự thay đổi của thị trường, chỉ có 26,4% doanh nghiệp cho rằng hiện nay các doanh nghiệp chưa nắm bắt được sự thay đổi của thị

trường. Tương tự, phần lớn các doanh nghiệp cho rằng họ đã nắm bắt được nhu cầu của khách hàng, chỉ có 22,1% doanh nghiệp cho rằng các doanh nghiệp hiện nay chưa nắm bắt được nhu cầu của khách hàng (Bảng 3.2). Trong cuộc phỏng vấn với các chuyên gia, 80% các chuyên gia cho rằng khả năng ổn định và tăng trưởng doanh thu của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng là tốt, bởi vì họ có khả năng nắm bắt thị trường và tận dụng cơ hội. Tuy nhiên, những doanh nghiệp phải dừng hoạt động và rút lui khỏi thị trường chủ yếu là các doanh nghiệp nhỏ. Số lượng doanh nghiệp duy trì ở mức hợp lý, đủ để kích thích cạnh tranh nhưng vẫn tạo nên sự ổn định cần thiết cho thị trường vận tải.

Sự tăng trưởng doanh thu mạnh mẽ của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng chứng tỏ khả năng khai thác hiệu quả các cơ hội kinh doanh hướng tới phát triển bền vững. Tuy nhiên, để phát huy tối đa tiềm năng và nâng cao năng lực cạnh tranh, các doanh nghiệp cần tiếp tục nắm bắt các xu hướng thị trường, đáp ứng nhu cầu khách hàng, đầu tư vào công nghệ hiện đại. Việc cải thiện môi trường kinh doanh, hỗ trợ phát triển nguồn nhân lực và đầu tư vào công nghệ mới sẽ là những yếu tố then chốt từ phía Nhà nước giúp các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng phát triển bền vững và đóng góp tích cực vào nền kinh tế địa phương.

3.2.2. Khả năng chiếm lĩnh thị phần của doanh nghiệp

3.2.2.1. Sự thay đổi năng lực vận tải hàng hóa của bản thân doanh nghiệp

1) Đối với vận tải nội tỉnh

Số liệu về vận tải nội tỉnh cho thấy sự tăng trưởng đáng kể trong khối lượng hàng hóa mà các doanh nghiệp Hải Phòng vận chuyển từ năm 2016 đến năm 2022. Cụ thể, khối lượng hàng container đã tăng từ 285.226 TEU lên 1.271.745 TEU, tương ứng mức tăng 445,87%. Điều này phản ánh sự phát triển mạnh mẽ của hệ thống cảng và dịch vụ logistics tại Hải Phòng, cùng với sự gia tăng trong hoạt động xuất nhập khẩu. Khối lượng hàng lỏng cũng chứng kiến mức tăng đáng kể, từ 241 triệu m³ lên 1.585 triệu m³, tăng 657,68%. Đây là mức tăng lớn nhất trong ba loại hàng hóa, phản ánh sự mở rộng của ngành công nghiệp hóa chất và dầu khí tại khu vực. Tương tự, khối lượng hàng khô tăng từ 2.415 triệu tấn lên 10.370 triệu tấn, tăng 429,40%, cho thấy sự phát triển của các ngành công nghiệp nặng và xây dựng, cũng như việc nâng cấp cơ sở hạ tầng và mở rộng các khu công nghiệp (Bảng 3.3).

Bảng 3.3: Khối lượng hàng hóa doanh nghiệp Hải Phòng vận chuyển nội tỉnh

TT	Đối tượng vận tải	2016	2020	2021	2022	So sánh 2022/2016 (%)
1	Hàng Container (TEU)	285.226	790.066	987.680	1.271.745	445,87
2	Hàng lỏng (triệu m ³)	241	958	1321	1585	657,68
3	Hàng khô (triệu tấn)	2.415	6.697	8.363	10.370	429,40

Nguồn: Báo cáo hoạt động vận tải kho bãi và vận tải 2022, Tổng cục Thống kê

Sự tăng trưởng này cho thấy các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng nắm bắt tốt cơ hội, chủ động gia tăng năng lực để chiếm lĩnh thị phần ở tuyến nội tỉnh. Cùng với đó, phản ánh sự phát triển kinh tế và nhu cầu vận tải của khu vực Hải Phòng ngày một tăng nhanh. Điều này khẳng định vai trò quan trọng của Hải Phòng như một trung tâm logistics và vận tải hàng hóa lớn, góp phần vào sự phát triển kinh tế không chỉ của Thành phố mà còn của toàn khu vực miền Bắc Việt Nam.

2) Đối với vận tải hàng hóa từ Hải Phòng đến địa phương khác

Số liệu về vận tải tuyến từ Hải Phòng đến các địa phương khác cho thấy sự tăng trưởng mạnh mẽ trong khối lượng hàng hóa mà các doanh nghiệp Hải Phòng vận chuyển từ năm 2016 đến năm 2022. Khối lượng hàng container đã tăng từ 184.973 TEU lên 800.656 TEU, tương ứng mức tăng 432,85%. Sự gia tăng này phản ánh sự phát triển trong hoạt động xuất nhập khẩu và nâng cao năng lực vận chuyển container. Đáng chú ý là khối lượng hàng lỏng, tăng từ 236 triệu m³ lên 2.481 triệu m³, tăng 1.051,27%, cho thấy sự mở rộng vượt bậc của ngành công nghiệp hóa chất và dầu khí. Khối lượng hàng khô cũng tăng từ 424 triệu tấn lên 1.984 triệu tấn, tăng 467,92%, phản ánh sự phát triển của các ngành công nghiệp nặng và xây dựng (Bảng 3.4).

Tăng trưởng đồng đều trong cả ba loại hàng hóa tái khẳng định vai trò quan trọng của Hải Phòng như một trung tâm logistics và vận tải hàng hóa lớn, đồng thời làm nổi bật hiệu quả của các chính sách đầu tư, phát triển kinh tế. Số liệu này cho thấy sự tin tưởng của khách hàng vào năng lực VTHHDB của doanh nghiệp Hải Phòng được cải thiện, giúp vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn và tăng trưởng qua các năm. Hải Phòng đang trở thành trung

tâm thương mại và hàng hóa lớn của vùng Đồng bằng sông Hồng cũng như cả nước, đặc biệt đối với hàng hóa nhập khẩu qua Hải Phòng.

Bảng 3.4: Khối lượng hàng hóa doanh nghiệp Hải Phòng vận chuyển đến địa phương khác

TT	Đối tượng vận tải	2016	2020	2021	2022	So sánh 2022/2016 (%)
1	Hàng Container (TEU)	184.973	512.553	640.525	800.656	432,85
2	Hàng lỏng (triệu m ³)	236	1.029	1.909	2.481	1.051,27
3	Hàng khô (triệu tấn)	424	1.137	1.470	1.984	467,92

Nguồn: Báo cáo hoạt động vận tải kho bãi và vận tải 2022, Tổng cục Thống kê

3) Đối với vận tải hàng hóa từ các địa phương khác đến Hải Phòng

Số liệu về vận tải từ các địa phương khác đến Hải Phòng cũng cho thấy sự tăng trưởng đáng kể trong khối lượng hàng hóa mà các doanh nghiệp Hải Phòng vận chuyển từ năm 2016 đến năm 2022. Khối lượng hàng container đã tăng từ 165.205 TEU lên 686.486 TEU, tương ứng mức tăng 415,54%. Sự gia tăng này cho thấy sự phát triển mạnh mẽ của hoạt động vận tải container, đồng thời phản ánh sự mở rộng và cải thiện cơ sở hạ tầng logistics của Thành phố. Khối lượng hàng lỏng cũng tăng mạnh, từ 76 triệu m³ lên 513 triệu m³, tăng 675%, cho thấy sự phát triển vượt bậc của ngành công nghiệp hóa chất và dầu khí tại Hải Phòng, cùng với việc gia tăng nhu cầu vận chuyển hàng lỏng đến các khu vực khác (Bảng 3.5). Khối lượng hàng khô tăng từ 361 triệu tấn lên 1.526 triệu tấn, tăng 422,71%, cho thấy sự tăng trưởng của các ngành công nghiệp nặng và xây dựng, sự phát triển của các khu công nghiệp trong vùng.

Sự tăng trưởng này phản ánh hiệu quả của các chính sách đầu tư vào cơ sở hạ tầng và năng lực vận tải, đồng thời tái khẳng định vai trò quan trọng của Hải Phòng như một trung tâm logistics và vận tải hàng hóa liên vùng. Những số liệu này không chỉ minh chứng cho hiệu quả của các chiến lược phát triển kinh tế mà còn cung cấp cơ sở quan trọng để tiếp tục nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng trong tương lai.

Bảng 3.5: Khối lượng hàng hóa doanh nghiệp Hải Phòng vận chuyển từ địa phương khác đến

TT	Đối tượng vận tải	2016	2020	2021	2022	So sánh 2022/2016 (%)
1	Hàng Container (TEU)	165.205	458.014	572.072	686.486	415,54
2	Hàng lỏng (triệu m ³)	76	231	411	513	675,00
3	Hàng khô (triệu tấn)	361	1.052	1.251	1.526	422,71

Nguồn: Báo cáo hoạt động vận tải kho bãi và vận tải 2022, Tổng cục Thống kê

3.2.2.2. Sự thay đổi thị phần của doanh nghiệp tại Hải Phòng

Thị phần vận tải là một trong những tiêu chí quan trọng thể hiện kết quả cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng. Thị phần ngày càng rộng hơn phản ánh năng lực cạnh tranh tốt hơn và ngược lại. Hiện nay, cùng tham gia vận tải hàng hóa, đặc biệt trên các tuyến liên tỉnh từ Hải Phòng đi các địa phương khác và từ các địa phương khác về Hải Phòng, có rất nhiều loại hình khác nhau, bao gồm vận tải bằng đường bộ của các doanh nghiệp Hải Phòng, doanh nghiệp VTHHĐB từ các địa phương khác và các hình thức vận tải khác (đường thủy, đường hàng không...). Dưới đây là thị phần của các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng trên các tuyến vận tải khác nhau.

1) Thị phần tuyến nội tỉnh

Theo bảng số liệu về thị phần vận tải hàng hóa tại Hải Phòng trên các tuyến nội tỉnh từ năm 2016 đến năm 2022, các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng đã có sự gia tăng đáng kể về thị phần ở tất cả các loại hàng hóa. Cụ thể, thị phần của doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng đối với hàng container tăng từ 88,26% năm 2016 lên 91,71% năm 2022, phản ánh mức tăng 103,91%. Thị phần hàng lỏng của các doanh nghiệp này cũng tăng từ 80,02% lên 87,14%, thị phần hàng khô tăng từ 76,42% lên 84,54% trong cùng kỳ (Bảng 3.6).

Ngược lại, thị phần của doanh nghiệp VTHHĐB từ địa phương khác và các phương thức vận tải khác đều có xu hướng giảm. Đáng chú ý, thị phần của các doanh nghiệp từ địa phương khác trong vận tải hàng container giảm mạnh từ 5,82% xuống 3,45%. Tương tự, phương thức vận tải khác giảm từ 5,92% xuống 4,84%.

Bảng 3.6: Thị phần vận tải hàng hóa tại Hải Phòng tuyến nội tỉnh

TT	Chỉ tiêu	2016 (%)	2020 (%)	2021 (%)	2022 (%)	So sánh 2022/2016 (%)
1	Hàng Container	100	100	100	100	
	Doanh nghiệp vận tải tại Hải Phòng	88,26	87,42	92,01	91,71	103,91
	Doanh nghiệp vận tải địa phương khác	5,82	6,55	3,67	3,45	59,28
	Phương thức vận tải khác	5,92	6,03	4,32	4,84	81,76
2	Hàng lỏng	100	100	100	100	
	Doanh nghiệp vận tải tại Hải Phòng	80,02	85,82	87,02	87,14	108,90
	Doanh nghiệp vận tải địa phương khác	2,46	2,15	2,06	2,03	82,52
	Phương thức vận tải khác	17,52	12,03	10,92	10,83	61,82
3	Hàng khô	100	100	100	100	
	Doanh nghiệp vận tải tại Hải Phòng	76,42	79,22	83,72	84,54	110,63
	Doanh nghiệp vận tải địa phương khác	2,32	2,14	1,96	1,84	79,31
	Phương thức vận tải khác	21,26	18,64	14,32	13,62	64,06

Nguồn: Báo cáo hoạt động vận tải kho bãi và vận tải 2022, Tổng cục Thống kê

Những số liệu này cho thấy các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng đã thành công trong việc chiếm lĩnh thị phần và nâng cao vị thế của mình trên các tuyến vận tải nội tỉnh. Sự gia tăng thị phần ở tất cả các loại hàng hóa không chỉ phản ánh năng lực cạnh tranh mạnh mẽ mà còn cho thấy khả năng thích ứng và phát triển bền vững của các doanh nghiệp này. Tuy nhiên, sự giảm sút của thị phần các doanh nghiệp từ địa phương khác và các phương thức vận tải khác cũng cho thấy thị trường VTHHDB tại Hải Phòng đang ngày càng cạnh tranh gay gắt, đòi hỏi các doanh nghiệp phải liên tục cải tiến và đổi mới để duy trì và mở rộng thị phần của mình.

2) Thị phần tuyến từ Hải Phòng đến địa phương khác

Bên cạnh tuyến nội tỉnh, với vai trò là cảng biển của khu vực, tuyến vận tải hàng hóa từ Hải Phòng đến địa phương khác là tuyến rất quan trọng. Việc giữ thị phần cao trong tuyến vận tải này sẽ góp phần củng cố và nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng.

Bảng 3.7: Thị phần vận tải hàng hóa tuyến từ Hải Phòng đi

TT	Chỉ tiêu	2016 (%)	2020 (%)	2021 (%)	2022 (%)	So sánh 2022/2016 (%)
1	Hàng Container	100	100	100	100	
	Doanh nghiệp vận tải tại Hải Phòng	65,54	63,96	68,82	69,21	105,60
	Doanh nghiệp vận tải địa phương khác	21,03	15,22	11,96	10,67	50,74
	Phương thức vận tải khác	23,43	20,82	19,22	20,12	85,87
2	Hàng lỏng	100	100	100	100	
	Doanh nghiệp vận tải tại Hải Phòng	59,82	61,46	64,89	65,33	109,21
	Doanh nghiệp vận tải địa phương khác	4,32	5,38	6,75	6,93	160,42
	Phương thức vận tải khác	35,86	33,16	28,36	27,74	77,36
3	Hàng khô	100	100	100	100	
	Doanh nghiệp vận tải tại Hải Phòng	23,78	24,23	25,25	24,85	104,50
	Doanh nghiệp vận tải địa phương khác	1,87	2,07	1,88	1,93	103,21
	Phương thức vận tải khác	75,35	73,70	72,87	73,22	97,17

Nguồn: Báo cáo hoạt động vận tải kho bãi và vận tải 2022, Tổng cục Thống kê

Theo số liệu thống kê về thị phần của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đã có những biến động đáng kể trong giai đoạn từ năm 2016 đến năm 2022. Đối với hàng container, thị phần của doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng tăng từ 65,54% năm 2016 lên 69,21% năm 2022, tương đương mức tăng 105,60%. Ngược lại, thị phần của doanh nghiệp từ địa phương khác giảm mạnh từ 21,03% xuống 10,67%, mức giảm tương ứng 50,74%. Các phương thức vận tải khác cũng giảm từ 23,43% xuống 20,12%, tương ứng mức giảm còn 85,87% (Bảng 3.7).

Trong lĩnh vực vận tải hàng lỏng, thị phần của các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng tăng từ 59,82% năm 2016 lên 65,33% năm 2022, đạt mức tăng 109,21%. Trong khi đó, doanh nghiệp từ địa phương khác ghi nhận sự tăng trưởng từ 4,32% lên 6,93%, tương đương mức tăng 160,42%. Tuy nhiên, các phương thức vận tải khác giảm từ 35,86% xuống còn 27,74%, tương ứng mức giảm 77,36% (Bảng 3.7).

Đối với vận tải hàng khô, thị phần của doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng tăng nhẹ từ 23,78% lên 24,85%, tương đương mức tăng 104,50%. Thị

phần của doanh nghiệp từ địa phương khác cũng tăng nhẹ từ 1,87% lên 1,93%, đạt mức tăng 103,21%. Ngược lại, các phương thức vận tải khác giảm nhẹ từ 75,35% xuống 73,22%, tương ứng mức giảm 97,17% (Bảng 3.7).

Những số liệu này cho thấy rằng mặc dù các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng đã đạt được những bước tiến nhất định trong việc chiếm lĩnh thị phần, đặc biệt là trong lĩnh vực vận tải hàng container và hàng lỏng, nhưng vẫn còn dư địa lớn cần tiếp tục nỗ lực để duy trì tốc độ phát triển trước sự cạnh tranh từ các doanh nghiệp địa phương khác và các phương thức vận tải thay thế.

3) Thị phần tuyến từ địa phương khác đến Hải Phòng

Để nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng, việc nắm giữ thị phần lớn không chỉ trên các tuyến nội tỉnh và tuyến từ Hải Phòng đi mà còn trên các tuyến vận tải từ địa phương khác đến Hải Phòng là rất quan trọng. Thị phần lớn ở tuyến này sẽ tác động tích cực đến tỷ lệ vận tải hàng hóa hai chiều của các doanh nghiệp Hải Phòng, từ đó tăng cường hiệu quả khai thác vận tải và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Thị phần của các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng trên tuyến vận tải từ địa phương khác đến Hải Phòng (Bảng 3.8) đã tăng từ 58,45% năm 2016 lên 65,55% năm 2022, tương ứng mức tăng 112,15%. Sự gia tăng này cho thấy sự cải thiện đáng kể về năng lực và hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp, củng cố vị thế của họ trong ngành logistics và vận tải liên vùng. Đồng thời, thị phần của doanh nghiệp VTHHDB từ địa phương khác cũng tăng từ 8,12% lên 10,13%, tương ứng mức tăng 124,75%, phản ánh nhu cầu vận chuyển hàng hóa đến Hải Phòng ngày càng cao. Ngược lại, thị phần của các phương thức vận tải khác giảm từ 33,43% xuống 24,32%, tương ứng mức giảm 72,75%, đến từ sự ưu tiên và phát triển VTHHDB tại khu vực Hải Phòng.

Cụ thể, đối với hàng container, thị phần của doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng tăng từ 58,45% năm 2016 lên 65,55% năm 2022. Thị phần của doanh nghiệp từ địa phương khác tăng từ 8,12% lên 10,13%. Các phương thức vận tải khác giảm từ 33,43% xuống 24,32%. Trong lĩnh vực vận tải hàng lỏng, thị phần của doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng tăng từ 48,09% lên 53,04%. Thị phần của doanh nghiệp từ địa phương khác tăng từ 19,88% lên 22,81%. Các phương thức vận tải khác giảm từ 32,03% xuống 24,15%. Đối với vận tải hàng khô, thị

phần của doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng tăng từ 24,56% lên 27,75%. Thị phần của doanh nghiệp từ địa phương khác tăng từ 8,20% lên 9,87%. Các phương thức vận tải khác giảm từ 67,24% xuống 62,38% (Bảng 3.8).

Bảng 3.8: Thị phần vận tải hàng hóa tuyến đến Hải Phòng

TT	Chỉ tiêu	2016 (%)	2020 (%)	2021 (%)	2022 (%)	So sánh 2022/2016 (%)
1	Hàng Container	100	100	100	100	
	Doanh nghiệp vận tải tại Hải Phòng	58,45	62,34	65,51	65,55	112,15
	Doanh nghiệp vận tải địa phương khác	8,12	8,88	10,11	10,13	124,75
	Phương thức vận tải khác	33,43	28,78	24,38	24,32	72,75
2	Hàng lỏng	100	100	100	100	
	Doanh nghiệp vận tải tại Hải Phòng	48,09	51,69	55,19	53,04	110,29
	Doanh nghiệp vận tải địa phương khác	19,88	22,78	21,62	22,81	114,74
	Phương thức vận tải khác	32,03	25,53	23,19	24,15	75,40
3	Hàng khô	100	100	100	100	
	Doanh nghiệp vận tải tại Hải Phòng	24,56	25,12	28,92	27,75	112,99
	Doanh nghiệp vận tải địa phương khác	8,20	8,76	9,12	9,87	120,37
	Phương thức vận tải khác	67,24	66,12	61,96	62,38	92,77

Nguồn: Báo cáo hoạt động vận tải kho bãi và vận tải 2022, Tổng cục Thống kê

Những số liệu này cho thấy các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng đã khẳng định vai trò chủ đạo trong vận tải hàng hóa đến Hải Phòng, trong khi các phương thức vận tải khác đang giảm sút. Điều này cho thấy sự ưu tiên và phát triển vận tải đường bộ tại khu vực Hải Phòng, các doanh nghiệp cần tiếp tục tận dụng cơ hội để phát huy tiềm năng và nâng cao năng lực cạnh tranh. Việc nắm giữ thị phần lớn trên tuyến vận tải từ địa phương khác đến Hải Phòng không chỉ giúp nâng cao hiệu quả khai thác vận tải mà còn tăng cường vị thế của các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng trong ngành logistics và vận tải liên vùng.

4) Thế mạnh và thách thức của doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đối với những nhóm hàng vận chuyển

Từ kết quả phân tích trên, có thể thấy thế mạnh và thách thức của doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đối với những nhóm hàng vận chuyển như sau:

- Hàng Container:

Thế mạnh: Hàng container là thế mạnh của doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng. Lưu lượng container đến và đi tại cảng Hải Phòng mang đến đầu vào quan trọng cho VTHHDB do cảng Hải Phòng là cụm cảng biển lớn nhất miền Bắc và lớn thứ hai cả nước. Điều này giúp các doanh nghiệp Hải Phòng có cơ sở chiếm thị phần lớn.

Thách thức: Doanh nghiệp VTHHDB của Hải Phòng chủ yếu quy mô nhỏ và vừa, năng lực vận tải hạn chế dẫn đến lượng hàng bị chia nhỏ, có thể gián tiếp làm suy giảm năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong tương lai. Các doanh nghiệp Hải Phòng nên có hướng sáp nhập hoặc tìm ra các lợi thế cạnh tranh khác biệt để gia tăng hiệu quả khai thác nhóm hàng này.

- Hàng lỏng:

Thế mạnh: Hàng lỏng có mức tăng trưởng tốt nhờ đặc thù riêng và rào cản gia nhập lớn, dẫn đến mức độ cạnh tranh trong vận chuyển không cao.

Thách thức: Đa phần lượng hàng lỏng được đảm nhận bởi những doanh nghiệp VTHHDB đã có kinh nghiệm, các doanh nghiệp mới khó có thể gia nhập.

- Hàng khô:

Thế mạnh: Hàng khô có mức tăng trưởng khá, đây là nhóm hàng đang được các doanh nghiệp VTHHDB quy mô nhỏ tận dụng để gia nhập thị trường.

Thách thức: Với xu hướng container hóa mặt hàng vận tải, đây có thể là trở ngại cho sự phát triển của doanh nghiệp trong tương lai. Đặc thù của hàng khô là giá trị vận chuyển thấp, do đó, sẽ dần được nhường cho phương thức vận tải khác có ưu thế hơn về giá như đường sắt, đường thủy nội địa.

3.2.2.2. Đánh về khả năng chiếm lĩnh thị phần

Để đánh giá sâu hơn về khả năng chiếm lĩnh thị phần của các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng, luận án đã tiến hành điều tra các doanh nghiệp và tham vấn ý kiến chuyên gia. Kết quả cho thấy, phần lớn các doanh nghiệp cho rằng hiện nay các doanh nghiệp VTHHDB ở Hải Phòng đã có được năng lực cạnh tranh ở mức nhất định. Để có được năng lực này là do: các doanh nghiệp đã khẳng định được thương hiệu (76,5% doanh nghiệp đồng ý); các

doanh nghiệp đã tìm kiếm được khách hàng mới (74,9% doanh nghiệp đồng ý); doanh nghiệp mở rộng dịch vụ vận tải đa phương tiện (76,5% doanh nghiệp đồng ý). Tuy nhiên, một tỷ lệ không nhỏ doanh nghiệp được điều tra cho rằng, các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng còn phải cố gắng để nâng cao năng lực cạnh tranh, nhất là trong bối cảnh hội nhập quốc tế, cụ thể: có 23,5% doanh nghiệp cho rằng doanh nghiệp VTHHDB chưa nâng cao được uy tín, thương hiệu với khách hàng; có 25,1% doanh nghiệp cho rằng doanh nghiệp tại Hải Phòng khó khăn khi tìm kiếm thêm khách hàng mới; có 23,5% doanh nghiệp cho rằng doanh nghiệp chưa đủ điều kiện mở rộng thêm dịch vụ vận tải đa phương thức (Bảng 3.9).

Bảng 3.9: Đánh giá của doanh nghiệp về khả năng chiếm lĩnh thị phần của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

TT	Tiêu chí đánh giá	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Doanh nghiệp khẳng định được thương hiệu vận tải với khách hàng	20,89	28,05	27,66	12,96	10,44
2	Doanh nghiệp tìm kiếm được tệp khách hàng mới	18,96	26,89	29,21	13,15	11,80
3	Doanh nghiệp mở rộng dịch vụ vận tải đa phương thức	20,89	22,63	33,08	11,99	11,41

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Trong cuộc phỏng vấn chuyên sâu, các chuyên gia đã được hỏi về khả năng chiếm lĩnh thị phần ở các tuyến vận tải của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng trong những năm gần đây. Kết quả cho thấy 85% chuyên gia đồng ý rằng các doanh nghiệp này có khả năng chiếm lĩnh thị phần tốt, trong khi 15% không đồng tình. Những ý kiến từ cuộc phỏng vấn cho thấy rằng, mặc dù các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng vẫn đảm bảo được thị phần trên các tuyến vận tải, nhưng thị phần này chưa thực sự tương xứng với điều kiện thuận lợi của Thành phố. Các chuyên gia nhấn mạnh rằng, thay vì tập trung quá nhiều vào các tuyến nội tỉnh, các doanh nghiệp cần hướng đến khai thác các tuyến liên tỉnh ở

cả hai chiều. Điều này không chỉ giúp mở rộng thị phần mà còn tận dụng tối đa tiềm năng của khu vực.

Các chuyên gia cũng khuyến nghị một sự phân công hợp lý theo năng lực doanh nghiệp. Cụ thể, các doanh nghiệp có quy mô lớn nên tập trung khai thác nhóm hàng container trên các tuyến liên tỉnh, trong khi các doanh nghiệp quy mô nhỏ hơn có thể đảm nhận các tuyến vận tải quãng ngắn. Mặc dù hiện tại các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đang nắm giữ và có khả năng mở rộng thị phần, nhưng việc khai thác các tuyến liên tỉnh có giá trị lớn vẫn chưa thực sự phát huy được thế mạnh. Trong giai đoạn tới, để nâng cao khả năng cạnh tranh và tận dụng tối đa tiềm năng của mình, các doanh nghiệp VTHHDB quy mô lớn tại Hải Phòng nên tập trung nguồn lực vào nhóm hàng container và khai thác mạnh các tuyến vận tải liên tỉnh ở cả hai chiều. Điều này sẽ giúp họ khẳng định vị thế và nâng cao năng lực chiếm lĩnh thị phần trên thị trường VTHHDB.

3.2.3. Khả năng duy trì và nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp

Để nâng cao năng lực cạnh tranh, các doanh nghiệp thường áp dụng chiến lược chi phí tối ưu. Doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng được đánh giá có mức giá hợp lý, nhưng cần xem xét kỹ lưỡng yếu tố chi phí của doanh nghiệp. Chi phí được hạch toán chia làm bốn loại chính: chi phí giá vốn, chi phí tài chính, chi phí quản lý, chi phí bán hàng. Dưới đây là bảng so sánh tỷ lệ các loại chi phí trên doanh thu của doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng so với toàn quốc, Đồng bằng sông Hồng và Hà Nội.

Bảng 3.10: Cơ cấu chi phí trên giá cước của doanh nghiệp VTHHDB

TT	Chỉ tiêu	Toàn quốc	Đồng bằng sông Hồng	Hà Nội	Hải Phòng
1	Chi phí giá vốn (%)	83,45	83,36	83,51	84,20
2	Chi phí tài chính (%)	2,15	2,03	1,92	1,45
3	Chi phí quản lý (%)	7,52	7,15	7,22	6,31
4	Chi phí bán hàng (%)	1,68	0,89	1,04	0,32
	Tổng	94,8	93,43	93,69	92,28

Nguồn: Tổng điều tra doanh nghiệp 2022, Tổng cục Thống kê

Thực trạng về cơ cấu chi phí của doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng cho thấy: Chi phí giá vốn: 84,20%, cao hơn so với mặt bằng chung của cả nước và khu vực; Chi phí tài chính: 1,45%, thấp hơn so với các khu vực khác; Chi phí quản lý: 6,31%, thấp hơn so với các khu vực khác; Chi phí bán hàng: 0,32%, thấp hơn so với các khu vực khác (Bảng 3.10).

Qua số liệu trên, các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng có chi phí giá vốn cao hơn so với mặt bằng chung nhưng lại chiếm ưu thế ở các khoản chi phí khác như chi phí tài chính, chi phí quản lý, chi phí bán hàng. Điều này có thể lý giải từ việc doanh nghiệp Hải Phòng tập trung đầu tư vào đảm bảo chất lượng phương tiện vận tải và chế độ đãi ngộ tốt cho nhân viên, làm cho chi phí giá vốn cao hơn nhưng giúp tiết kiệm chi phí bán hàng và quản lý.

Bảng 3.11: Khả năng sinh lời của DN VTHHDB tại Thành phố Hải Phòng

TT	Chỉ tiêu	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022/2016
1	ROA (%)	5,63	6,17	6,26	6,92	7,07	7,57	7,42	131,79
2	ROS (%)	4,39	4,76	4,70	5,19	5,73	5,76	5,67	129,16
3	ROE (%)	13,73	15,42	16,05	17,21	16,83	18,46	17,89	130,30

Nguồn: Tính toán của Nghiên cứu sinh từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Khả năng sinh lời của các doanh nghiệp VTHHDB tại Thành phố Hải Phòng đã có sự cải thiện rõ rệt từ năm 2016 đến 2022 (Bảng 3.11). Cụ thể: ROA đã tăng từ 5,63% năm 2016 lên 7,42% năm 2022, chứng tỏ hiệu quả sử dụng tài sản của doanh nghiệp ngày càng được cải thiện; ROS cũng tăng từ 4,39% lên 5,67% trong cùng giai đoạn, phản ánh hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp trở nên hiệu quả hơn; ROE tăng từ 13,73% năm 2016 lên 17,89% năm 2022, cho thấy khả năng sinh lời trên vốn chủ sở hữu của doanh nghiệp đã tăng lên đáng kể. Những chỉ số này đều cho thấy sự tăng trưởng tích cực về hiệu quả kinh doanh và khả năng sinh lời của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng trong những năm qua. Mặc dù các chỉ số có sự cải thiện nhưng còn khá khiêm tốn so với kết quả và tiềm lực của doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng.

Cùng với số liệu thống kê, để đánh giá về khả năng thiết lập lợi thế về chi phí của các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng, luận án tiến hành điều tra và kết quả như sau:

Bảng 3.12: Đánh giá của doanh nghiệp về lợi thế về chi phí của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

TT	Tiêu chí đánh giá	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Doanh nghiệp tiết kiệm được chi phí nhờ lợi thế về vị trí địa lý	10,06	31,14	31,33	21,66	5,80
2	Doanh nghiệp tiết kiệm được chi phí quản lý doanh nghiệp	14,70	37,14	33,66	12,57	1,93
3	Doanh nghiệp tiết kiệm được chi phí bán hàng	30,17	32,30	29,01	6,19	2,32

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Tiết kiệm chi phí nhờ vị trí địa lý: 41,2% đánh giá tích cực (10,06% rất đồng ý; 31,14% đồng ý), 31,33% trung lập, 27,46% chưa đồng tình (21,66% không đồng ý; 5,80% rất không đồng ý). Điều này cho thấy không phải tất cả doanh nghiệp đều tận dụng hiệu quả lợi thế vị trí địa lý để tiết kiệm chi phí. Vị trí địa lý của Hải Phòng, vốn là một trung tâm kinh tế và cửa ngõ quan trọng với hệ thống cảng biển lớn, lẽ ra có thể mang lại nhiều lợi ích về chi phí vận tải. Tuy nhiên, kết quả điều tra cho thấy một số doanh nghiệp chưa khai thác triệt để lợi thế này. Nguyên nhân có thể do hạn chế về cơ sở hạ tầng hỗ trợ, sự thiếu đồng bộ trong quy hoạch, hoặc năng lực quản lý chưa đủ mạnh để phát huy tối đa tiềm năng vị trí địa lý. Tiết kiệm chi phí quản lý: 51,84% đánh giá tích cực (14,70% rất đồng ý; 37,14% đồng ý), 33,66% trung lập, 14,5% chưa đồng tình (12,57% không đồng ý; 1,93% rất không đồng ý). Điều này cho thấy chi phí quản lý doanh nghiệp đã được tiết kiệm đáng kể, đây là một điểm mạnh của các doanh nghiệp, nhưng vẫn còn tiềm năng cải thiện. Tiết kiệm chi phí bán hàng: 62,47% đánh giá tích cực (30,17% rất đồng ý; 32,30% đồng ý), 29,01% trung lập, 8,51% chưa đồng tình (6,19% không đồng ý; 2,32% rất không đồng

ý). Điều này cho thấy các doanh nghiệp đã kiểm soát tốt chi phí bán hàng, đạt hiệu quả trong chiến lược tiết kiệm chi phí.

Tổng hợp số liệu thống kê và đánh giá của các doanh nghiệp, đánh giá tích cực chiếm ưu thế so với đánh giá chưa đồng tình. Các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng nắm được lợi thế chi phí nhờ vào vị trí địa lý thuận lợi và khả năng tiết kiệm chi phí quản lý và bán hàng. Điều này giúp duy trì lợi thế về chi phí vận tải, mặc dù tỷ lệ ý kiến không đồng ý và rất không đồng ý vẫn tồn tại nhưng ở mức thấp.

Trong một cuộc phỏng vấn chuyên sâu, các chuyên gia đã được hỏi về khả năng duy trì và nâng cao hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng trong những năm gần đây, cũng như các biện pháp cần thiết để nâng cao hiệu quả kinh doanh. Kết quả cho thấy 65% chuyên gia đồng ý rằng các doanh nghiệp này có khả năng duy trì và nâng cao hiệu quả kinh doanh, trong khi 35% chưa đồng tình. Các ý kiến từ cuộc phỏng vấn đều công nhận rằng việc kiểm soát chi phí là cơ sở quan trọng để hạ giá bán dịch vụ và nâng cao hiệu quả kinh doanh cho các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Tuy nhiên, thế mạnh này không được đánh giá là rõ ràng do cơ cấu chi phí VTHHDB tập trung chủ yếu vào các khoản mục khó có thể cắt giảm thêm, như giá vốn (nhiên liệu, vé cầu đường, lương lái xe). Thay vì chỉ tập trung vào việc giảm chi phí, các chuyên gia đề xuất rằng các doanh nghiệp nên đa dạng hóa nguồn thu bằng cách phát triển các dịch vụ phụ trợ và bổ sung cho hoạt động chính là VTHHDB. Việc cung cấp các dịch vụ như kho bãi, bốc xếp, logistics tổng hợp không chỉ giúp tăng thêm nguồn thu mà còn nâng cao giá trị dịch vụ cung cấp, từ đó gia tăng hiệu quả kinh doanh và năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Đa dạng hóa doanh thu từ các dịch vụ phụ trợ sẽ giúp các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng tạo ra sự ổn định tài chính, phát triển bền vững trong dài hạn, đồng thời tận dụng tối đa tiềm năng của thị trường và cơ sở hạ tầng địa phương. Việc này không chỉ giúp các doanh nghiệp cải thiện lợi nhuận mà còn tăng cường khả năng cạnh tranh, đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng và thích ứng với các biến động của thị trường.

Các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng đã đạt được một số thành công trong việc kiểm soát chi phí, đặc biệt là chi phí quản lý và bán hàng. Tuy nhiên,

để nâng cao hiệu quả kinh doanh và năng lực cạnh tranh, các doanh nghiệp cần tập trung vào việc đa dạng hóa doanh thu, phát triển các dịch vụ phụ trợ và bổ sung. Đầu tư vào công nghệ và hạ tầng, tăng cường liên kết hợp tác, cùng với việc tối ưu hóa quy trình, phát triển thị trường mới, sẽ giúp các doanh nghiệp Hải Phòng duy trì và nâng cao hiệu quả kinh doanh trong tương lai.

3.3. ĐÁNH GIÁ PHƯƠNG THỨC NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

3.3.1. Nâng cao năng lực cạnh tranh dựa vào quy mô và năng lực vận tải hàng hóa

Các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng đã nâng cao năng lực cạnh tranh bằng cách mở rộng quy mô vốn, tăng cường lao động và phát triển hệ thống phương tiện vận tải để đáp ứng nhu cầu khách hàng. Phân tích này dựa trên số liệu thống kê, kết quả điều tra doanh nghiệp và phỏng vấn chuyên gia, cho thấy những cải tiến chiến lược này đã mang lại hiệu quả đáng kể trong việc cải thiện khả năng vận tải và cạnh tranh trên thị trường.

Bảng 3.13: Quy mô doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ Hải Phòng

TT	Chỉ tiêu	2016	2020	2021	2022	2022/2016 (%)
1	Số lượng DN vận tải (DN)	2.309	2.918	3.024	3.084	133,56
2	Vốn của DN (tỷ đồng)	66.704	97.632	89.456	89.869	134,73
3	Vốn/Doanh nghiệp (tỷ đồng)	28,89	33,46	29,58	29,14	100,87
4	Lao động của doanh nghiệp (người)	44.741	56.424	49.878	50.267	112,35
5	Lao động/Doanh nghiệp (người)	19,38	19,34	16,49	16,30	84,11

Nguồn: Tính toán tổng hợp của Nghiên cứu sinh

Bảng 3.13 thể hiện các chỉ số về quy mô doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng trong giai đoạn từ năm 2016 đến năm 2022. Các chỉ số này bao gồm số lượng doanh nghiệp, vốn của doanh nghiệp, vốn trung bình trên mỗi doanh nghiệp, lao động của doanh nghiệp và lao động trung bình trên mỗi doanh nghiệp.

Số lượng doanh nghiệp vận tải đã tăng từ 2.309 doanh nghiệp vào năm 2016 lên 3.084 doanh nghiệp vào năm 2022. Sự gia tăng này cho thấy sự phát triển của

ngành VTHHDB tại Hải Phòng, với mức tăng trưởng đáng kể về số lượng doanh nghiệp tham gia vào lĩnh vực này. Điều này có thể được lý giải bởi sự tăng cường đầu tư vào hạ tầng giao thông, sự phát triển của ngành công nghiệp và dịch vụ, cũng như nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày càng cao tại Hải Phòng.

Vốn của doanh nghiệp cũng cho thấy sự tăng trưởng trong giai đoạn này. Tổng vốn của các doanh nghiệp tăng từ 66.704 tỷ đồng năm 2016 lên 97.632 tỷ đồng năm 2020, trước khi giảm xuống còn 89.869 tỷ đồng vào năm 2022. Mặc dù có sự giảm nhẹ sau đỉnh điểm vào năm 2020, vốn trung bình trên mỗi doanh nghiệp vẫn tăng từ 28,89 tỷ đồng năm 2016 lên 33,46 tỷ đồng năm 2020, sau đó giảm xuống còn 29,14 tỷ đồng vào năm 2022. Sự gia tăng ban đầu này có thể phản ánh việc đầu tư mở rộng và nâng cao năng lực của các doanh nghiệp trong giai đoạn trước đại dịch COVID-19, trong khi sự giảm nhẹ sau đó có thể do ảnh hưởng của các yếu tố kinh tế vĩ mô.

Lao động của doanh nghiệp cũng có sự biến động tương tự, với số lượng lao động tăng từ 44.741 người năm 2016 lên 56.424 người năm 2020, rồi giảm xuống còn 50.267 người vào năm 2022. Lao động trung bình trên mỗi doanh nghiệp giảm từ 19,38 người năm 2016 xuống 16,75 người năm 2019, sau đó tăng trở lại lên 19,34 người năm 2020 và giảm nhẹ còn 16,30 người vào năm 2022. Sự biến động này cho thấy sự điều chỉnh nhân sự theo tình hình kinh doanh và nhu cầu thị trường của các doanh nghiệp.

Nhìn chung, các số liệu trong bảng 3.13 phản ánh sự phát triển và biến động của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng trong giai đoạn từ 2016 đến 2022. Sự gia tăng số lượng doanh nghiệp và vốn đầu tư cho thấy tiềm năng phát triển của ngành, tuy nhiên các biến động về vốn và lao động cũng chỉ ra những thách thức mà các doanh nghiệp phải đối mặt trong việc nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh. Các doanh nghiệp cần tiếp tục đầu tư vào công nghệ, nâng cao chất lượng dịch vụ và tối ưu hóa chi phí để có thể cạnh tranh hiệu quả trên thị trường.

Kết quả điều tra (Bảng 3.14) cho thấy 50,87% doanh nghiệp đánh giá tích cực (rất đồng ý và đồng ý) về việc có chiến lược tăng quy mô vốn, trong khi 18,36% doanh nghiệp chưa hài lòng (không đồng ý và rất không đồng ý). Điều này chỉ ra rằng, mặc dù một nửa số doanh nghiệp đã nhận thức và triển khai các chiến lược tăng vốn, vẫn còn một tỷ lệ đáng kể doanh nghiệp chưa thực

hiện hoặc chưa thấy hiệu quả từ chiến lược này. Tương tự, 51,84% doanh nghiệp đánh giá tích cực về việc tăng quy mô lao động, với 17,99% đánh giá chưa hài lòng. Kết quả này cho thấy một nửa số doanh nghiệp đã mở rộng lực lượng lao động để cải thiện năng lực cạnh tranh, nhưng vẫn còn một số doanh nghiệp chưa tận dụng được tối đa lợi thế từ việc tăng quy mô nhân sự. Với 58,02% doanh nghiệp đánh giá tích cực và 14,51% đánh giá chưa hài lòng, có thể thấy rằng việc mở rộng và nâng cấp hệ thống xe hàng đã được nhiều doanh nghiệp chú trọng. Tuy nhiên, một phần doanh nghiệp vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu này, ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh của họ. 57,06% doanh nghiệp đánh giá tích cực về việc phát triển đa dạng sản phẩm, dịch vụ vận tải, trong khi 19,34% doanh nghiệp chưa hài lòng. Điều này cho thấy đa dạng hóa sản phẩm và dịch vụ là một yếu tố quan trọng trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh, nhưng vẫn còn nhiều doanh nghiệp chưa khai thác hết tiềm năng này.

Bảng 3.14: Đánh giá của doanh nghiệp về năng lực cạnh tranh dựa vào quy mô và năng lực vận tải của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

TT	Tiêu chí đánh giá	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Doanh nghiệp có chiến lược tăng quy mô vốn	21,66	29,21	30,75	11,22	7,16
2	Doanh nghiệp tăng quy mô lao động	20,70	31,14	30,17	11,41	6,58
3	Doanh nghiệp có chiến lược phát triển quy mô hệ thống xe hàng	23,40	34,62	27,47	9,48	5,03
4	Doanh nghiệp phát triển đa dạng các sản phẩm, dịch vụ vận tải phù hợp với hệ thống bến, bãi	26,69	30,37	23,60	11,99	7,35

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Tổng quan các tiêu chí trên cho thấy rằng mặc dù phần lớn các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng đã có những bước tiến trong việc nâng cao năng

lực cạnh tranh thông qua tăng quy mô và năng lực vận tải, vẫn còn một tỷ lệ không nhỏ doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc thực hiện các chiến lược này. Đặc biệt, các doanh nghiệp vẫn chủ yếu tập trung vào việc mua sắm phương tiện và tuyển dụng lao động, mà chưa khai thác đầy đủ các yếu tố khác như quản lý hiệu quả, tối ưu hóa quy trình vận hành, đầu tư vào công nghệ.

Phỏng vấn các chuyên gia cho thấy có đến 40% cho rằng năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng còn hạn chế do quy mô. Các chuyên gia đều nhất trí rằng tăng quy mô là cần thiết, nhưng nhấn mạnh rằng việc nâng cao năng lực cạnh tranh không chỉ dựa trên việc mở rộng quy mô mà còn phải chú trọng đến quản lý hiệu quả, đầu tư công nghệ và tối ưu hóa quy trình. Điều này sẽ giúp các doanh nghiệp khai thác tối đa lợi thế về vị trí địa lý và các yếu tố khác, từ đó nâng cao hiệu quả kinh doanh và năng lực cạnh tranh trên thị trường.

3.3.2. Nâng cao năng lực cạnh tranh dựa vào giá cước vận tải

Trong các chiến lược cạnh tranh, giá cước vận tải là một trong những yếu tố quan trọng mà các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng thường sử dụng để tạo ra lợi thế cạnh tranh. Giá cước không chỉ là mối quan tâm hàng đầu của khách hàng mà còn là một yếu tố dễ dàng để nhận diện sự khác biệt giữa các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng với các doanh nghiệp cùng loại ở các địa phương khác hoặc với các loại hình vận tải khác ngoài đường bộ. Dưới đây là phân tích về lợi thế giá cước của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng theo ba tuyến vận tải chính.

1) Vận tải tuyến nội tỉnh

Đối với vận tải nội tỉnh, giữa các doanh nghiệp vận tải tại Hải Phòng và các địa phương khác, có những điểm đáng chú ý về giá cước cho từng loại hàng hóa. Đối với hàng container, giá cước giữa các doanh nghiệp Hải Phòng và các địa phương khác không có sự chênh lệch đáng kể (Bảng 3.15). Tuy nhiên, mức giá và tốc độ tăng giá của các doanh nghiệp Hải Phòng thấp hơn, thể hiện sự cạnh tranh tốt hơn trong thị trường vận tải container. Điều này có thể giúp các doanh nghiệp Hải Phòng thu hút nhiều khách hàng hơn và tăng cường vị thế cạnh tranh.

Đối với vận tải hàng lỏng, các doanh nghiệp Hải Phòng có lợi thế khi giá cước thấp hơn và tốc độ tăng giá cũng thấp hơn so với các địa phương khác. Đây là một yếu tố quan trọng giúp các doanh nghiệp Hải Phòng duy trì sự hấp dẫn đối với khách hàng và cạnh tranh hiệu quả hơn trong lĩnh vực này.

Đối với hàng khô, giá cước giữa các doanh nghiệp Hải Phòng và các địa phương khác tương đương nhau. Tuy nhiên, tốc độ tăng giá của các doanh nghiệp Hải Phòng thấp hơn, cho thấy khả năng kiểm soát chi phí tốt hơn. Điều này giúp các doanh nghiệp Hải Phòng duy trì mức giá cạnh tranh và giảm áp lực chi phí cho khách hàng.

Bảng 3.15: Giá cước VTHHDB tuyến nội tỉnh tại Hải Phòng

TT	Nhóm doanh nghiệp	2016	2019	2020	2021	So sánh 2021/2016 (%)
1	Hàng Container (đ/Teu.km)					
	Hải Phòng	71,25	77,75	80	81	113,68
	Địa phương khác	71,5	78	80	81,5	113,99
2	Hàng lỏng (đ/m³.km)					
	Hải Phòng	15,5	17,45	18,55	19	122,58
	Địa phương khác	15,8	17,8	18,75	19,5	123,42
3	Hàng khô (đ/tấn.km)					
	Hải Phòng	11,65	12,85	13,2	13,25	113,73
	Địa phương khác	12,75	14	14,25	14,5	113,73

Nguồn: Tính toán của Nghiên cứu sinh từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Nhìn chung, các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng thể hiện sự cạnh tranh tốt hơn về giá cước vận tải, đặc biệt là trong lĩnh vực hàng container và hàng lỏng, nhờ vào mức giá thấp hơn, tốc độ tăng giá chậm hơn. Điều này không chỉ giúp tăng cường khả năng cạnh tranh mà còn thu hút nhiều khách hàng, góp phần vào sự phát triển của ngành vận tải tại Hải Phòng.

2) Vận tải tuyến liên tỉnh từ Hải Phòng đi các địa phương khác

Giá cước vận tải cho các loại hàng hóa khác nhau tại Hải Phòng và các địa phương khác cho thấy một số xu hướng quan trọng. Đối với hàng container, mức chênh lệch giá cước thể hiện ưu thế về giá của các doanh nghiệp

VTHHDB Hải Phòng thấp hơn so với các địa phương khác. Điều này giúp các doanh nghiệp Hải Phòng có lợi thế cạnh tranh, thu hút nhiều khách hàng hơn nhờ vào giá cước thấp hơn (Bảng 3.16).

Bảng 3.16: Giá cước VTHHDB tuyến từ Hải Phòng đi các địa phương khác

TT	Nhóm doanh nghiệp	2016	2019	2020	2021	So sánh 2021/2016 (%)
1	Hàng Container (đ/Teu.km)					
	Hải Phòng	113,5	125,5	128,5	130	114,54
	Địa phương khác	115	128,5	132	132,2	114,96
2	Hàng lỏng (đ/m³.km)					
	Hải Phòng	25	26,5	27	27,25	109,00
	Địa phương khác	27,2	28,7	29,2	29,45	108,27
3	Hàng khô (đ/tấn.km)					
	Hải Phòng	11,15	12,8	13,57	13,7	122,87
	Địa phương khác	12,12	14,1	14,76	14,9	122,94

Nguồn: Tính toán của Nghiên cứu sinh từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Trong lĩnh vực vận tải hàng lỏng, giá cước của các doanh nghiệp Hải Phòng tăng 9%, trong khi đó, các doanh nghiệp tại địa phương khác chỉ tăng 8,27%. Mặc dù mức tăng giá cước của Hải Phòng cao hơn nhưng giá cước tổng thể vẫn duy trì thấp hơn, đảm bảo sự hấp dẫn đối với khách hàng. Về vận tải hàng khô, biến động giá cước là lớn nhất với mức tăng 22,87% cho doanh nghiệp Hải Phòng và 22,94% cho các doanh nghiệp ở các địa phương khác. Sự tương đương này cho thấy rằng cả hai đều đối mặt với áp lực tăng chi phí tương tự, nhưng doanh nghiệp Hải Phòng vẫn có lợi thế cạnh tranh do mức tăng thấp hơn.

3) Vận tải tuyến liên tỉnh các địa phương khác đến Hải Phòng

Giá cước vận tải cho các loại hàng hóa khác nhau tại Hải Phòng và các địa phương khác cho thấy một số xu hướng quan trọng. Đối với hàng container, các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng có mức giá cước thấp hơn so với các địa phương khác, mặc dù chênh lệch không lớn. Điều này giúp

các doanh nghiệp Hải Phòng duy trì được lợi thế cạnh tranh nhất định trong loại hàng hóa thể mạnh là container (Bảng 3.17).

Trong lĩnh vực vận tải hàng lỏng, giá cước của các doanh nghiệp Hải Phòng thấp hơn đáng kể so với các địa phương khác. Điều này tạo ra sự hấp dẫn cho khách hàng, giúp các doanh nghiệp Hải Phòng thu hút nhiều hợp đồng vận tải hàng lỏng hơn (Bảng 3.17).

Đối với vận tải hàng khô, giá cước giữa các doanh nghiệp Hải Phòng và các địa phương khác tương đương nhau. Tuy nhiên, tốc độ tăng giá của các doanh nghiệp Hải Phòng thấp hơn, cho thấy khả năng kiểm soát chi phí tốt hơn. Sự ổn định này giúp các doanh nghiệp Hải Phòng duy trì được mức giá cạnh tranh và giảm áp lực chi phí cho khách hàng (Bảng 3.17).

Bảng 3.17: Giá cước VTHHDB tuyến từ các địa phương khác đến Hải Phòng

TT	Nhóm doanh nghiệp	2016	2019	2020	2021	So sánh 2021/2016 (%)
1	Hàng Container (đ/Teu.km)					
	Hải Phòng	115	127	130,5	130,7	113,65
	Địa phương khác	115,5	129,2	133,5	133,75	115,80
2	Hàng lỏng (đ/m³.km)					
	Hải Phòng	25,5	27	27,5	27,7	108,63
	Địa phương khác	27	28,7	29,2	29,45	109,07
3	Hàng khô (đ/tấn.km)					
	Hải Phòng	11,65	12,85	13,2	13,25	113,73
	Địa phương khác	12,75	14	14,25	14,5	113,73

Nguồn: Tính toán của Nghiên cứu sinh từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng đã thể hiện sự chủ động trong việc sử dụng chiến lược giá để cạnh tranh. Việc 71,38% doanh nghiệp đánh giá tích cực cho thấy họ hiểu rõ tầm quan trọng của giá cả trong việc thu hút khách hàng và duy trì thị phần. Tuy nhiên, 12,96% doanh nghiệp chưa đồng tình do gặp khó khăn trong việc duy trì giá thấp mà vẫn đảm bảo chất lượng dịch vụ (Bảng 3.18). Ứng dụng công nghệ thông tin giúp các doanh nghiệp tiết kiệm chi phí quản lý, nâng cao hiệu quả hoạt động, 70,99% doanh nghiệp

đánh giá tích cực về tiêu chí này, cho thấy họ đã áp dụng công nghệ để tối ưu hóa quy trình, giảm chi phí và tăng khả năng cạnh tranh. Tuy nhiên, vẫn có 11,22% chưa đồng tình, có thể do chưa đầu tư đủ vào công nghệ hoặc thiếu kỹ năng quản lý công nghệ (Bảng 3.18). Việc duy trì mức chênh lệch giá với các đối thủ cạnh tranh là một chiến lược quan trọng, 73,5% doanh nghiệp đánh giá tích cực cho thấy họ đã thành công trong việc duy trì lợi thế giá cả. Điều này giúp họ thu hút khách hàng nhạy cảm về giá, gia tăng thị phần và tạo ra sự khác biệt so với đối thủ. Tuy nhiên, 12,18% doanh nghiệp chưa đồng tình do duy trì mức giá cạnh tranh ảnh hưởng xấu đến lợi nhuận (Bảng 3.18).

Bảng 3.18: Đánh giá của doanh nghiệp về chiến lược cạnh tranh bằng giá cước vận tải của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

TT	Tiêu chí đánh giá	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Doanh nghiệp theo đuổi chiến lược cạnh tranh bằng giá	35,40	35,98	15,67	9,28	3,68
2	Doanh nghiệp tiết kiệm chi phí quản lý thông qua ứng dụng công nghệ thông tin	36,56	34,43	17,79	5,80	5,42
3	Doanh nghiệp duy trì chênh lệch giá với các đối thủ cạnh tranh	37,14	36,36	14,31	6,38	5,80

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Giá cước vận tải chịu tác động nhiều bởi giá nhiên liệu đầu vào, lợi thế về vị trí địa lý của doanh nghiệp vận tải và chiến lược của doanh nghiệp trong cạnh tranh. Giá cước VTHHĐB có sự chênh lệch lớn giữa nhóm doanh nghiệp Hải Phòng và các địa phương khác ở tuyến vận tải liên tỉnh, với khoảng cách xa, trong đó giá cước của doanh nghiệp Hải Phòng thường thể hiện lợi thế cạnh tranh hơn các doanh nghiệp địa phương khác. Kết quả phỏng vấn sâu cho thấy, những người tham gia bày tỏ quan điểm rằng chiến lược cạnh tranh bằng cách tạo ra hoặc đạt được lợi thế về giá bán nhờ vào “lợi thế chi phí” được đánh giá là “chiến lược cạnh tranh hữu hiệu” của các doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng. Các chuyên gia đã được hỏi về việc liệu giá cước vận tải có phải là thế

mạnh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng hay không và những biện pháp cần thiết để tận dụng tối đa thế mạnh này. Kết quả cho thấy 85% chuyên gia đồng ý rằng giá cước vận tải là một thế mạnh của các doanh nghiệp này, trong khi 15% chưa đồng tình. Chiến lược giá cước được đánh giá là một dấu hiệu nhận biết đặc trưng của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Các chuyên gia cho rằng việc duy trì mức giá cước thấp có thể giúp các doanh nghiệp cạnh tranh tốt hơn trên thị trường, đặc biệt trong bối cảnh chi phí vận tải luôn là một yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến quyết định của khách hàng. Tuy nhiên, một số ý kiến cũng cảnh báo rằng việc sử dụng giá cước thấp như một công cụ cạnh tranh chính có thể là lạc hậu, đặc biệt khi biên lợi nhuận trong lĩnh vực VTHHDB đang duy trì ở mức không cao.

Để tận dụng tối đa thế mạnh về giá cước vận tải, phát triển quan điểm từ nội dung chi phí, các chuyên gia đồng thuận rằng các doanh nghiệp cần phải đa dạng hóa doanh thu từ khách hàng. Điều này có thể thực hiện bằng cách phát triển thêm các dịch vụ phụ trợ và giá trị gia tăng như kho bãi, bốc xếp, dịch vụ logistics tổng hợp. Việc cung cấp các dịch vụ bổ trợ không chỉ giúp tăng nguồn thu mà còn nâng cao giá trị dịch vụ cung cấp, từ đó cải thiện khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp trên thị trường. Đa dạng hóa doanh thu không chỉ giúp các doanh nghiệp tận dụng lợi thế về giá cước thấp mà còn giúp họ ổn định tài chính và phát triển bền vững trong dài hạn. Ngoài ra, việc đầu tư vào công nghệ, cải thiện chất lượng dịch vụ và tối ưu hóa chi phí vận hành cũng là những yếu tố quan trọng để nâng cao năng lực cạnh tranh. Các doanh nghiệp cần phải không ngừng đổi mới và cải tiến để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường và khách hàng, đồng thời nâng cao hiệu quả kinh doanh, duy trì vị thế cạnh tranh.

3.3.3. Nâng cao năng lực cạnh tranh dựa vào sự khác biệt trong cung cấp dịch vụ vận tải

3.3.3.1. Nâng cao năng lực cạnh tranh dựa vào khả năng vận tải hai chiều

Vận tải hai chiều là hoạt động quan trọng mà các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ luôn tìm cách tối ưu hóa. Khả năng vận tải hai chiều không chỉ giúp giảm thiểu chi phí vận hành mà còn nâng cao hiệu quả kinh doanh và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Doanh nghiệp có tỷ lệ vận

tải hai chiều cao sẽ tận dụng được lợi thế này để nâng cao năng lực cạnh tranh. Dưới đây là phân tích chi tiết về thực trạng và giải pháp nâng cao khả năng vận tải hai chiều của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng.

1) Đối với vận tải tuyến nội tỉnh

Một trong những thách thức lớn mà các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đối mặt là việc không thực hiện vận tải hai chiều, dẫn đến tình trạng xe chạy rỗng khi trở về bãi sau khi giao hàng (Bảng 7, Phụ lục). Tình trạng này gây ra chi phí lớn do không tận dụng được chuyến xe quay về để vận chuyển hàng hóa, làm tăng chi phí vận hành và giảm hiệu quả kinh doanh. Điều này không chỉ ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp địa phương mà còn giải thích tại sao các doanh nghiệp từ các địa phương khác chỉ chiếm khoảng 2% thị phần trên tuyến nội tỉnh (Bảng 6, Phụ lục). Phí tổn duy trì vận tải một chiều từ các địa phương khác đến Hải Phòng là quá lớn so với cước vận tải thu được, khiến các doanh nghiệp này khó cạnh tranh và mở rộng thị phần tại Hải Phòng.

Để khắc phục tình trạng này, các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng cần tìm cách tối ưu hóa việc vận chuyển hai chiều nhằm giảm chi phí vận hành và nâng cao hiệu quả kinh doanh. Một số giải pháp có thể bao gồm: Tăng cường hợp tác với các doanh nghiệp và đối tác địa phương để chia sẻ thông tin về nhu cầu vận chuyển hàng hóa; Ứng dụng công nghệ quản lý vận tải để theo dõi và tối ưu hóa lịch trình vận chuyển; Phát triển các dịch vụ logistics tổng hợp như kho bãi và bốc xếp để tạo thêm giá trị cho khách hàng; Đàm phán với khách hàng về hợp đồng vận tải hai chiều để đảm bảo xe luôn có hàng khi quay về; Đào tạo nâng cao kỹ năng quản lý cho nhân viên để tăng cường khả năng tối ưu hóa chi phí vận hành.

2) Đối với vận tải tuyến liên tỉnh

Vận tải liên tỉnh thường có khoảng cách lớn, tỷ lệ vận tải hàng hóa hai chiều càng cao sẽ làm giảm chi phí vận chuyển, từ đó nâng cao hiệu quả hoạt động cho doanh nghiệp.

Đối với hàng container, tỷ lệ vận tải hai chiều của các doanh nghiệp Hải Phòng đã tăng từ 55,31% năm 2016 lên 60,23% năm 2022, trong khi các doanh nghiệp từ địa phương khác chỉ tăng từ 21,23% lên 25,71% (Bảng 3.19). Sự chênh lệch này cho thấy các doanh nghiệp Hải Phòng có lợi thế cạnh tranh lớn

trong lĩnh vực vận tải container nhờ vào khả năng tối ưu hóa việc vận chuyển hai chiều, giảm thiểu chi phí xe chạy rỗng và nâng cao hiệu quả vận hành.

Trong lĩnh vực vận tải hàng lỏng, cả doanh nghiệp Hải Phòng và các địa phương khác chủ yếu thực hiện vận tải một chiều. Điều này do đặc thù của hàng hóa lỏng, thường có sự khác biệt lớn giữa hàng hóa chuyên đi và về, dẫn đến khó khăn trong việc tối ưu hóa vận tải hai chiều.

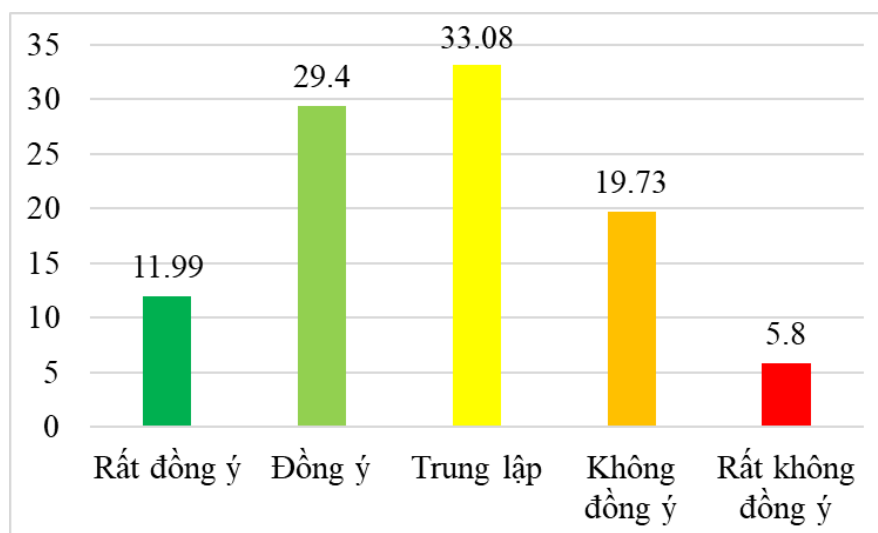
Đối với hàng khô, tỷ lệ vận tải hai chiều của các doanh nghiệp Hải Phòng tăng từ 13,72% năm 2016 lên 15,57% năm 2022, cao gấp ba lần so với 5,14% của các doanh nghiệp địa phương khác trong cùng năm (Bảng 3.19). Mặc dù sự cải thiện này là một bước tiến quan trọng, tỷ lệ vận tải hai chiều vẫn còn khiêm tốn. Điều này cho thấy các doanh nghiệp Hải Phòng đã nỗ lực nâng cao hiệu quả vận tải hàng khô nhưng vẫn còn nhiều tiềm năng để tối ưu hóa hơn nữa.

Bảng 3.19: Tỷ lệ vận tải hàng hóa hai chiều tuyến liên tỉnh (%)

TT	Chỉ tiêu	2016	2022	2022-2016
1	Hàng Container			
	Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng	55,31	60,23	4,92
	Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác	21,23	25,71	4,48
	Phương thức vận tải khác	35,06	33,48	-1,58
2	Hàng lỏng			
	Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng	0 (Chỉ có vận tải một chiều)		
	Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác			
	Phương thức vận tải khác			
3	Hàng khô			
	Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng	13,72	15,57	1,85
	Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác	4,58	5,14	0,56
	Phương thức vận tải khác	81,06	81,27	0,21

Nguồn: Tính toán của Nghiên cứu sinh từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Kết quả điều tra về việc kết nối vận tải hai chiều thông qua thiết lập kết nối điểm hàng đi và đến cho thấy chỉ có 41,3% doanh nghiệp đồng tình, nghĩa là có tới 58,7% doanh nghiệp cho rằng các doanh nghiệp vận tải hiện nay chưa có sự kết nối tối ưu để thực hiện vận tải hai chiều (Hình 3.7).



Hình 3.7: Nhận định về doanh nghiệp vận tải Hải Phòng đã có kết nối tốt để thiết lập vận tải hai chiều (%)

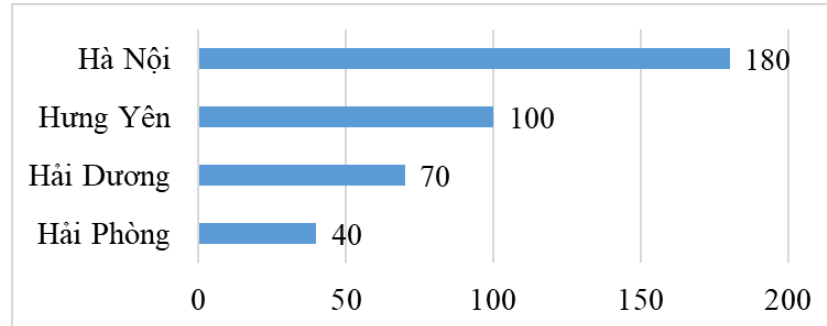
Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Phân tích số liệu thống kê về tỷ lệ hàng hóa vận chuyển hai chiều của doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng cho thấy, do đặc thù là vận tải nội tỉnh nên các doanh nghiệp không có hàng vận tải hai chiều, chỉ có vận tải liên tỉnh thì có phối hợp vận tải hai chiều. Hiện nay, các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đã đạt được những thành tựu nhất định trong việc nâng cao tỷ lệ vận tải hai chiều, đặc biệt là đối với hàng container, góp phần nâng cao khả năng cạnh tranh. Tuy nhiên, vẫn cần có những chiến lược hiệu quả hơn để cải thiện tỷ lệ vận tải hai chiều đối với hàng khô, giải quyết những thách thức trong vận tải hàng lỏng để tối ưu hóa hoạt động vận tải và nâng cao hiệu quả kinh tế. Kết quả này cũng được phản ánh trong các cuộc phỏng vấn doanh nghiệp, cho thấy sự cần thiết của việc tiếp tục cải thiện và tối ưu hóa vận tải hai chiều để nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.

3.3.3.2. Nâng cao năng lực cạnh tranh dựa vào sự khác biệt về vị trí địa lý

Dịch vụ vận tải tại Hải Phòng đã phát triển để đáp ứng nhu cầu giao thương hàng hóa của các tỉnh và thành phố phía Bắc. Với vị trí địa lý thuận lợi và cảng biển lâu đời, Hải Phòng là địa phương duy nhất ở miền Bắc sở hữu đủ 5 phương thức vận tải: đường sắt, đường bộ, đường hàng không, đường biển và đường thủy nội địa. Hải Phòng là cửa ngõ chính ra biển của thủ đô Hà Nội và các tỉnh phía Bắc, kết nối với các tỉnh ven biển duyên hải Bắc

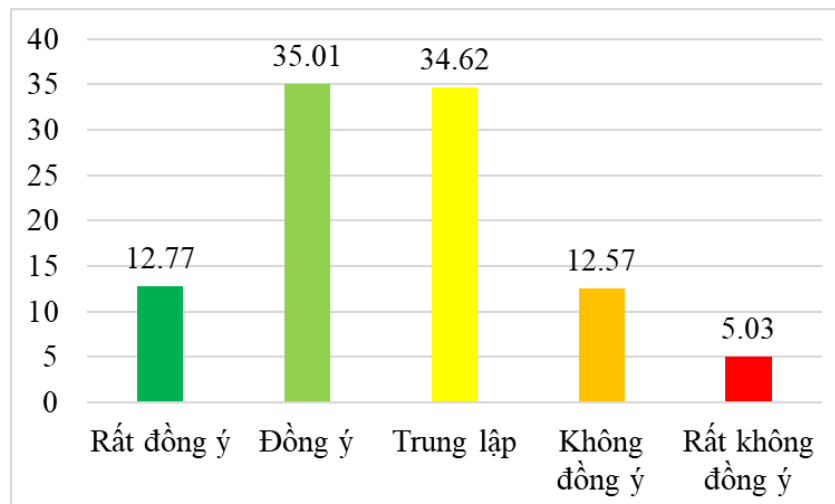
Bộ. Điều này mang lại lợi thế lớn cho các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng. Doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ Hải Phòng trung bình di chuyển 40 phút để tới cảng Hải Phòng, trong khi các địa phương khác mất từ 70 đến 180 phút (Hình 3.8).



Hình 3.8: Thời gian di chuyển của phương tiện các địa phương tới Cảng Hải Phòng (phút)

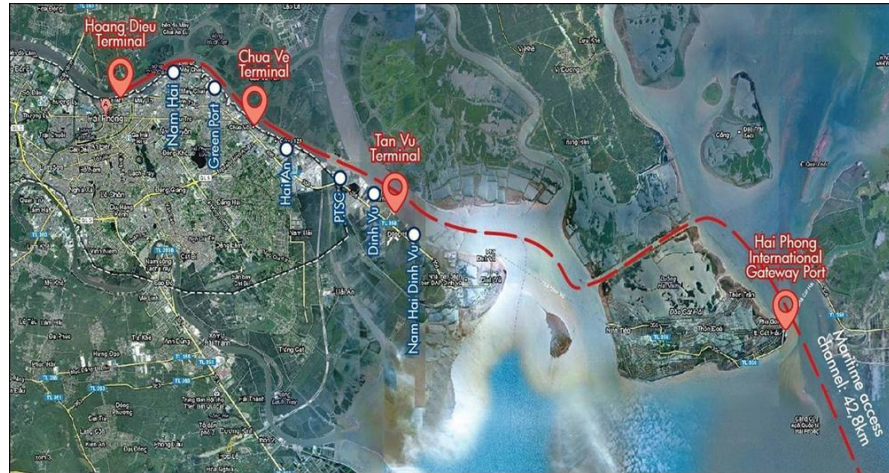
Nguồn: Báo cáo tình hình giao thông vận tải 2022, Cục Đường bộ Việt Nam

Phân tích từ số liệu thống kê cho thấy, ngoài yếu tố giá cước và chi phí, các yếu tố như khoảng cách, thời gian vận chuyển là thế mạnh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Kết quả này cũng phù hợp với nhận định, đánh giá của doanh nghiệp cũng như khi tham vấn chuyên gia. Đánh giá về việc tận dụng được lợi thế khác biệt về vị trí địa lý của doanh nghiệp Hải Phòng, kết quả phần lớn doanh nghiệp đồng ý và rất đồng ý, tuy nhiên vẫn có 17,5% không đồng ý và rất không đồng ý (Hình 3.9).



Hình 3.9: Nhận định của các doanh nghiệp về việc phát huy lợi thế về mặt địa lý trong cạnh tranh vận tải hàng hóa đường bộ (%)

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh



Hình 3.10: Sơ đồ cảng tại Hải Phòng

Nguồn: Cảng Hải Phòng 2021

Ngoài ra, Hải Phòng còn là trung tâm sản xuất công nghiệp của khu vực đồng bằng sông Hồng và miền Bắc. Với lợi thế về vị trí địa lý, Hải Phòng có tiềm năng phát triển vận tải hàng hóa đường bộ lớn, với mức tăng trưởng nhu cầu vận tải đến từ cả hoạt động sản xuất công nghiệp và hoạt động xuất nhập khẩu. Khoảng cách địa lý là một yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động và năng lực cạnh tranh của ngành vận tải nói chung và VTHHDB nói riêng. Các doanh nghiệp VTHHDB có vị trí gần cảng hoặc khu công nghiệp thường có ưu thế hơn do giảm thiểu chi phí và thời gian di chuyển, từ đó nâng cao hiệu quả hoạt động.



Hình 3.11: Sơ đồ các Khu công nghiệp tại Hải Phòng

Nguồn: Ban Quản lý khu kinh tế Hải Phòng

Trong quy hoạch giai đoạn 2017 - 2020 của Hải Phòng, lợi thế về vị trí địa lý đã được ưu tiên cho những doanh nghiệp có quy mô vừa trở lên. Cụ thể, các doanh nghiệp có quy mô từ 5 phương tiện vận tải trở lên được đặt trụ sở tại các khu vực trung tâm gần cảng biển. Điều này giúp các doanh nghiệp dễ dàng tiếp cận các cơ sở hạ tầng quan trọng, tối ưu hóa việc vận chuyển hàng hóa và nâng cao khả năng cạnh tranh. Ngược lại, các doanh nghiệp có quy mô nhỏ hơn phải đưa ra các phương án sáp nhập để tăng quy mô hoặc phải chuyển trụ sở ra khỏi khu vực trung tâm. Quy định này thúc đẩy sự hợp nhất và phát triển quy mô của các doanh nghiệp nhỏ, đồng thời giải quyết vấn đề phân tán và kém hiệu quả trong quản lý và vận hành. Những chính sách này không chỉ giúp nâng cao hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng mà còn góp phần vào việc giảm sức ép lên cơ sở hạ tầng và tối ưu hóa nguồn lực trong ngành vận tải. Việc tập trung các doanh nghiệp có quy mô vừa và lớn gần cảng và khu công nghiệp tạo ra một hệ sinh thái vận tải hiệu quả, giúp giảm chi phí logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của khu vực.

Kết quả từ cuộc phỏng vấn chuyên gia cho thấy, 90% chuyên gia đồng ý rằng vị trí địa lý của Hải Phòng đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB, trong khi 10% chưa đồng tình. Đa số các chuyên gia nhất trí rằng Hải Phòng, với cảng biển quốc tế và các khu công nghiệp tập trung, sở hữu một lợi thế rất lớn, cung cấp nguồn cầu dồi dào cho các doanh nghiệp VTHHDB. Đặc biệt, yếu tố khoảng cách được xem là then chốt trong quyết định thời gian vận chuyển. Tuy nhiên, một số ít chuyên gia trong nhóm 10% không đồng ý cho rằng lợi thế vị trí địa lý này chưa được khai thác triệt để. Thời gian hoạt động hữu ích của các phương tiện vận tải không cao, đặc biệt là ở các doanh nghiệp có quy mô nhỏ. Thiếu thông tin từ các điểm đến và đi dẫn đến tỷ lệ xe chạy rỗng cao trong các tuyến vận tải liên tỉnh. Các doanh nghiệp cần tăng cường khai thác hiệu quả các tuyến vận tải, tối ưu hóa lịch trình vận chuyển, cải thiện thông tin liên lạc giữa các điểm đến và đi. Những biện pháp này sẽ giúp cải thiện tỷ lệ xe chạy rỗng, nâng cao hiệu quả hoạt động và tận dụng tối đa tiềm năng của vị trí địa lý để nâng cao năng lực cạnh tranh.

Nhìn chung, phân tích số liệu thống kê, kết quả điều tra doanh nghiệp và tham vấn chuyên gia cho thấy các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đã khai thác được sự khác biệt về vị trí địa lý để làm lợi thế cạnh tranh. Tận dụng

tốt các yếu tố vị trí địa lý sẽ giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Tuy nhiên, vẫn còn nhiều vấn đề cần khai thác về vị trí địa lý để biến thành lợi thế cạnh tranh cho doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng, nhất là trong bối cảnh hạ tầng giao thông ngày càng hiện đại và hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng, thì sự khác biệt về vị trí địa lý theo cách truyền thống sẽ không còn là lợi thế tuyệt đối.

3.4. ĐÁNH GIÁ CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

3.4.1. Nhân tố hội nhập quốc tế

Từ năm 2016 đến 2022, Hải Phòng đã chứng kiến những tiến bộ quan trọng trong lĩnh vực kinh tế, đặc biệt là trong việc thu hút vốn đầu tư nước ngoài, gia tăng giá trị sản xuất và mở rộng thị trường. Sự gia tăng đầu tư từ các quốc gia như Nhật Bản, Hàn Quốc và các nước châu Âu đã mang lại nhiều cơ hội cho ngành vận tải, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh, thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương. Đầu tư nước ngoài không chỉ mang lại nguồn vốn dồi dào mà còn đem đến công nghệ tiên tiến, phương pháp quản lý hiện đại, giúp nâng cao năng suất và hiệu quả trong ngành vận tải.

Tuy nhiên, quá trình hội nhập và sự gia tăng đầu tư nước ngoài cũng mang lại một số thách thức đáng kể cho các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng. Áp lực cạnh tranh ngày càng gia tăng khi các doanh nghiệp phải đối mặt với các tiêu chuẩn và yêu cầu khắt khe từ các đối tác quốc tế, đòi hỏi họ phải không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ, tối ưu hóa quy trình vận hành. Để đáp ứng các yêu cầu này, các doanh nghiệp cần đầu tư vào công nghệ quản lý vận tải như hệ thống quản lý vận tải (TMS), GPS, các phần mềm quản lý kho bãi, đồng thời nâng cao kỹ năng và trình độ chuyên môn cho đội ngũ nhân viên thông qua các chương trình đào tạo chuyên sâu. Để tiếp tục phát triển bền vững, các doanh nghiệp cần không ngừng cải thiện chất lượng dịch vụ, tối ưu hóa quy trình vận hành và tăng cường hợp tác quốc tế.

Hội nhập quốc tế mang lại cho các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng nhiều thuận lợi nhưng cũng đặt ra không ít khó khăn và áp lực. Khi được khảo sát về vấn đề này, có tới 80,8% đến 89,7% doanh nghiệp cho rằng hội nhập

quốc tế tạo thuận lợi cho việc gia tăng giá trị vận tải hàng hóa và cải tiến theo chuẩn mực quốc tế. Tuy nhiên, vẫn có từ 10,3% đến 19,2% doanh nghiệp cho rằng hội nhập chưa mang lại những lợi ích như kỳ vọng (Bảng 3.20).

Về thách thức, một tỷ lệ lớn doanh nghiệp (75,4% đến 80,4%) cho rằng hội nhập quốc tế làm gia tăng áp lực cạnh tranh từ các doanh nghiệp quốc tế và đặt ra áp lực cao về đổi mới có trách nhiệm trong vận tải hàng hóa (logistics xanh, năng lượng tái tạo, v.v.). Điều này cho thấy đa phần các doanh nghiệp Hải Phòng đã nhận thức được tác động của hội nhập tới VTHHDB, nhưng tỷ lệ chấp nhận thay đổi để thích ứng vẫn chưa cao.

Bảng 3.20: Đánh giá của doanh nghiệp về ảnh hưởng của hội nhập quốc tế

TT	Nội dung đánh giá	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Hội nhập quốc tế tạo thuận lợi cho gia tăng giá trị VTHH của DN	24,76	44,29	20,89	19,34	9,67
2	Hội nhập quốc tế tạo thuận lợi cho cải tiến VTHH theo chuẩn mực quốc tế của doanh nghiệp	15,09	35,01	30,75	9,67	9,48
3	Hội nhập quốc tế làm gia tăng áp lực cạnh tranh từ DN quốc tế cho doanh nghiệp Hải Phòng	11,99	30,56	33,08	14,51	9,86
4	Hội nhập quốc tế đặt ra áp lực cao về đổi mới có trách nhiệm của vận tải hàng hóa (logistics xanh, năng lượng tái tạo,...)	22,82	32,30	25,34	11,41	8,12

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Kết quả phỏng vấn chuyên gia cho thấy 100% đồng ý rằng hội nhập quốc tế có tác động tích cực và mang lại thách thức cho việc nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Về mặt tích cực, hội nhập quốc tế đã mang lại nhiều lợi ích đáng kể cho các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Đầu tiên, hội nhập làm gia tăng năng lực sản xuất và tiêu thụ, tăng giá trị xuất nhập khẩu, kéo theo nhu cầu vận chuyển hàng

hóa, phát triển thị trường VTHHDB. Thứ hai, các doanh nghiệp có cơ hội tiếp cận với những mô hình quản lý mới, từ quản lý chất lượng dịch vụ theo tiêu chuẩn quốc tế, nâng cao trình độ chuyên môn của nhân sự, đến phong cách phục vụ và văn hóa doanh nghiệp. Về mặt thách thức, hội nhập quốc tế cũng mang đến những nguy cơ tiềm ẩn cho các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Cụ thể, sự cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài có thể làm giảm thị phần của doanh nghiệp trong nước và Hải Phòng. Sự liên kết của doanh nghiệp Hải Phòng với doanh nghiệp nước ngoài còn yếu kém, khiến việc tiếp cận thị trường quốc tế gặp khó khăn. Ngoài ra, nhiều doanh nghiệp Hải Phòng chưa đáp ứng được các chuẩn mực quốc tế về phương tiện và nhân lực. Sự xuất hiện của nhiều phương thức và cách thức vận chuyển mới cũng làm giảm vai trò của vận tải hàng hóa đường bộ.

Nhìn chung, quá trình hội nhập quốc tế mang lại cả cơ hội và thách thức cho các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Để nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững, các doanh nghiệp cần chủ động nắm bắt cơ hội và linh hoạt thay đổi để vượt qua thách thức. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp không chỉ tập trung vào việc cải thiện nội tại mà còn phải tích cực tìm kiếm và khai thác các cơ hội hợp tác quốc tế, nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng tốt các tiêu chuẩn quốc tế.

3.4.2. Nhân tố chính sách của Nhà nước

3.4.2.1. Chính sách của Trung ương

Những biến động của nền kinh tế, cùng với các chính sách phát triển và kiểm soát của Nhà nước đang ảnh hưởng đáng kể đến hoạt động và năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng. Việc phân tích một số chính sách quan trọng như phát triển kinh tế vĩ mô, kiểm soát điều kiện kinh doanh, kiểm soát giá cước, kiểm soát giá nhiên liệu và phát triển hạ tầng giao thông đường bộ sẽ giúp làm rõ tác động của các yếu tố này đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng.

- Chính sách phát triển kinh tế vĩ mô: Sự phát triển của nền kinh tế và sự chuyển dịch cơ cấu ngành đã có tác động đáng kể đến doanh thu của các doanh nghiệp VTHHDB. Sự chuyên môn hóa sản xuất đã dẫn đến việc 50%-60% doanh nghiệp sử dụng dịch vụ vận tải thuê ngoài, tạo ra nhu cầu lớn cho các

doanh nghiệp VTHHDB. Từ năm 2016-2022, kinh tế Việt Nam tăng trưởng ước đạt 6,5%/năm, kim ngạch xuất nhập khẩu, thị trường xuất khẩu luôn tăng trưởng, thúc đẩy doanh nghiệp VTHHDB phát triển cả về số lượng và chất lượng.

- Chính sách kiểm soát điều kiện kinh doanh VTHHDB: Trong giai đoạn 2016-2021, Nghị định Số 86/2014/NĐ-CP được thay thế bởi Nghị định Số 10/2020/NĐ-CP của Chính phủ về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô. Nghị định mới bỏ yêu cầu về số lượng phương tiện tối thiểu nhưng bổ sung các quy định như bắt buộc phương tiện kinh doanh vận tải phải có phù hiệu vận tải, giấy vận tải phải được cung cấp qua phần mềm của Bộ Giao thông Vận tải và yêu cầu về thiết bị giám sát hành trình. Những điều chỉnh này cải thiện hoạt động khai thác vận tải nhưng đòi hỏi doanh nghiệp phải đầu tư nguồn lực đáng kể, gây khó khăn cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ.

- Chính sách kiểm soát giá cước VTHHDB: Thông tư liên tịch Số 152/2014/TTLT-BTC-BGTVT hướng dẫn thực hiện giá cước vận tải bằng xe ô tô và giá dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ. Các doanh nghiệp phải đăng ký kê khai giá cước vận tải ít nhất 5 ngày làm việc trước khi thực hiện và phải kê khai lại khi có sự thay đổi giá cước vận tải trên 3% so với giá đã kê khai. Việc không thể điều chỉnh giá cước VTHHDB cùng với giá nhiên liệu gây gánh nặng chi phí cho doanh nghiệp, tạo ra rào cản cho việc đảm bảo lợi nhuận của doanh nghiệp VTHHDB.

- Chính sách kiểm soát giá nhiên liệu: Giá xăng, dầu chiếm hơn 50% chi phí VTHHDB, biến động của giá nhiên liệu gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc kiểm soát chi phí và điều chỉnh giá cước. Trong giai đoạn 2016-2021, giá xăng dầu trong nước biến động nhiều, trung bình hơn 15 lần điều chỉnh mỗi năm. Đôi khi, giá trong nước không biến động cùng chiều với giá thế giới, gây khó khăn cho doanh nghiệp VTHHDB trong việc điều chỉnh giá cước, làm giảm NLCT và tạo ra sự thiếu minh bạch trên thị trường.

- Chính sách phát triển hạ tầng giao thông Đường bộ: Quyết định số 326/QĐ-TTg ngày 01/03/2016 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển mạng đường bộ cao tốc Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Các tuyến cao tốc quan trọng liên quan tới Hải Phòng gồm: Tuyến cao tốc Hà Nội - Hải Phòng và Tuyến cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh. Đặc biệt, tuyến cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, với thiết kế

theo tiêu chuẩn quốc tế, đã giảm mạnh tổng chi phí giao thông và hao phí thời gian trong quá trình cung cấp dịch vụ vận tải.

Luận án tiến hành điều tra tác động của chính sách cấp Trung ương tác động như thế nào tới doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng, kết quả thu được như sau:

Bảng 3.21: Đánh giá của doanh nghiệp về ảnh hưởng của chính sách của Trung ương

TT	Tiêu chí đánh giá	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Chính sách của Trung ương duy trì sự bình đẳng cho các doanh nghiệp	23,60	38,30	35,20	1,93	0,97
2	Chính sách của Trung ương là công cụ của nhà nước nhằm điều chỉnh hoạt động cạnh tranh	30,17	32,30	29,01	6,19	2,32
3	Hệ thống chính sách của Trung ương rõ ràng cho doanh nghiệp tuân thủ	28,24	32,69	28,05	11,03	0,00
4	Hệ thống chính sách của Trung ương bảo vệ các doanh nghiệp vận tải	26,69	30,37	23,60	11,99	7,35

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Kết quả điều tra cho thấy: 97,1% doanh nghiệp cho rằng các chính sách đã duy trì sự bình đẳng, 91,48% nhận thấy chính sách của Trung ương là công cụ điều chỉnh hoạt động cạnh tranh, 89,67% đánh giá hệ thống chính sách rõ ràng, 80,66% đồng ý rằng hệ thống chính sách bảo vệ các doanh nghiệp vận tải (Bảng 3.21). Những con số này minh chứng rằng hệ thống chính sách của Trung ương đã tạo ra một môi trường cạnh tranh công bằng, minh bạch và có sự bảo vệ hợp lý, từ đó thúc đẩy các doanh nghiệp yên tâm phát triển.

Mặc dù phần lớn các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đánh giá tích cực về ảnh hưởng của chính sách của trung ương, vẫn tồn tại những ý kiến tiêu cực phản ánh những hạn chế và bất cập trong hệ thống chính sách

hiện hành. Cụ thể: 2,9% doanh nghiệp không đồng ý rằng chính sách trung ương duy trì sự bình đẳng cho các doanh nghiệp, 8,51% không đồng ý rằng chính sách trung ương là công cụ điều chỉnh hoạt động cạnh tranh. Đặc biệt, 11,03% doanh nghiệp cho rằng hệ thống chính sách không rõ ràng và 19,34% cho rằng hệ thống chính sách trung ương không bảo vệ đầy đủ các doanh nghiệp vận tải (Bảng 3.21). Những ý kiến tiêu cực này cho thấy một số doanh nghiệp đánh giá hệ thống chính sách trung ương hiện hành chưa thực sự tạo ra một môi trường kinh doanh thuận lợi.

Kết quả điều tra và phỏng vấn sâu cho thấy vẫn còn những quan điểm trái chiều. Một số doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc tiếp cận các ưu đãi từ chính sách, một số chính sách còn gây hiểu lầm và phát sinh chi phí cho doanh nghiệp. Điều này đặt ra yêu cầu cho các cơ quan quản lý cấp Trung ương về việc xem xét cải tiến chính sách, giúp doanh nghiệp dễ tiếp cận hơn. Các chính sách cần được cụ thể hóa ở cấp độ địa phương, đơn giản hóa để phần lớn các doanh nghiệp có thể hiểu, dễ dàng tiếp cận, thực hiện và khai thác hiệu quả các ưu đãi để nâng cao năng lực cạnh tranh.

Nhìn chung, các chính sách quản lý từ Trung ương đã có tác động tích cực đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. 85% chuyên gia đồng thuận rằng các chính sách này đã thực hiện tốt mục tiêu phát triển kinh tế, mang lại cơ hội phát triển và nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp. Tuy nhiên, để tận dụng hiệu quả những ưu đãi này, các doanh nghiệp phải chủ động và linh hoạt trong việc tiếp cận và khai thác các chính sách hỗ trợ. Một số doanh nghiệp tại Hải Phòng vẫn chưa thực hiện tốt điều này, dẫn đến việc không thể tận dụng tối đa các ưu đãi từ chính sách Trung ương.

3.4.2.2. Chính sách của Thành phố Hải Phòng

Các chính sách của Thành phố Hải Phòng trong giai đoạn vừa qua tập trung vào hoàn thiện hạ tầng giao thông nhằm phát triển VTHHDB, đồng bộ với định hướng phát triển kinh tế - xã hội và quy hoạch giao thông quốc gia. Theo “Quy hoạch giao thông vận tải đường bộ Thành phố Hải Phòng đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” mục tiêu là phát triển Hải Phòng thành đô thị loại đặc biệt, cảng xanh, văn minh, hiện đại. Mục tiêu đến năm 2025 là đạt 183 - 246 triệu tấn/năm hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ, tăng trưởng

bình quân 8 - 10%/năm, với 70% khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển. Thành phố sẽ hoàn thành các tuyến cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, Hải Phòng – Hạ Long, các tuyến nối tới cảng biển, sân bay, khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải. Nhiều dự án khác như tuyến Tân Vũ – Lạch Huyện, mở rộng QL10 và xây dựng tuyến kết nối từ cảng hàng không quốc tế tại Tiên Lãng về QL5 và QL10 cũng đang được triển khai. Hải Phòng cũng phát triển hệ thống đường Thành phố, nâng cấp các đoạn đô thị và xây dựng cầu vượt qua các sông lớn. Đến năm 2030, Thành phố sẽ phát triển 04 hành lang vận tải chính và quy hoạch thêm bốn xe liên tỉnh, nâng tổng số xe tải lên khoảng 53.000 – 67.000 phương tiện. Thành phố chú trọng phát triển doanh nghiệp vận tải hiện đại và nâng cao hiệu quả khai thác hạ tầng.

Mặc dù Hải Phòng có hơn 242.000 xe ô tô, hệ thống bãi đỗ xe hiện tại chỉ đáp ứng 3-4% tổng số xe, gây ra nhiều khó khăn. Quy hoạch phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025, định hướng đến năm 2030, mục tiêu phát triển mạng lưới trung tâm logistics và đa dạng dịch vụ logistics. Các hành lang vận tải chính bao gồm: Hải Phòng – Hà Nội – Lào Cai, Hải Phòng – Hạ Long – Móng Cái, Hải Phòng – Thái Bình – Nam Định – Ninh Bình. Các tuyến vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không cũng được quy hoạch để kết nối quốc tế, nâng cao giá trị dịch vụ logistics qua cảng Hải Phòng. Chính sách của Thành phố Hải Phòng có ảnh hưởng trực tiếp đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHĐB tại địa phương. Thành phố Hải Phòng đã đầu tư mạnh vào hạ tầng giao thông và hỗ trợ phát triển doanh nghiệp, giúp cải thiện năng lực vận tải, giảm chi phí, nhưng lại kéo theo sự thiếu hụt bãi đỗ xe là vấn đề nghiêm trọng. Chính sách quản lý các cấp thường mang lại những tác động hai chiều tới doanh nghiệp, việc nhận thức, tận dụng và linh hoạt sẽ quyết định chiều hướng tích cực hay tiêu cực tới năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Để có góc nhìn từ phía doanh nghiệp, luận án tiến hành điều tra nội dung liên quan tới tác động của chính sách của Thành phố Hải Phòng tới doanh nghiệp VTHHĐB tại đây như sau:

Bảng 3.22 cung cấp góc nhìn đánh giá của doanh nghiệp về ảnh hưởng của chính sách của Thành phố Hải Phòng. Kết quả cho thấy 49,34% doanh nghiệp nhận thấy chính sách của Thành phố có tác động tích cực đến hoạt động của họ, trong khi 29,63% có quan điểm trung lập và 21,03% cho rằng

chính sách chưa hiệu quả. Điều này cho thấy mặc dù có một số thành công, vẫn cần cải thiện để đáp ứng tốt hơn khả năng của doanh nghiệp. Các dự án nâng cấp hạ tầng giao thông được đánh giá cao hơn, với 59,41% doanh nghiệp đánh giá tích cực. Tuy nhiên, 24,76% doanh nghiệp trung lập, 15,83% cho rằng chưa thấy rõ lợi ích, cho thấy cần thêm thời gian và hiệu quả triển khai để thấy được tác động đầy đủ. Cuối cùng, chỉ 39,59% doanh nghiệp đánh giá cao các chính sách hỗ trợ khác, trong khi 35,24% trung lập và 25,17% cho rằng chưa hiệu quả. Tỷ lệ này cho thấy sự cần thiết của việc cải thiện các chính sách hỗ trợ để nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Tổng thể, mặc dù có nhiều điểm tích cực, các chính sách của Thành phố Hải Phòng vẫn cần điều chỉnh và cải thiện để đáp ứng tốt hơn điều kiện của doanh nghiệp VTHHDB.

Bảng 3.22: Đánh giá của doanh nghiệp về ảnh hưởng của chính sách của Thành phố Hải Phòng

TT	Tiêu chí đánh giá	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Chính sách của Thành phố Hải Phòng tác động tích cực tới doanh nghiệp của địa phương	14,78	34,56	29,63	15,34	5,69
2	Chính sách và dự án nâng cấp hạ tầng giao thông của Thành phố Hải Phòng đã ảnh hưởng tốt đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp	19,87	39,54	24,76	10,32	5,51
3	Các chính sách hỗ trợ khác của Thành phố Hải Phòng đã giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh	9,83	29,76	35,24	15,49	9,68

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Kết quả phỏng vấn cho thấy sự phân chia rõ rệt giữa hai nhóm ý kiến về hiệu quả của các chính sách hỗ trợ nâng cao năng lực cạnh tranh cho các

doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. 60% người được phỏng vấn đồng thuận rằng các chính sách hiện hành đã hỗ trợ hiệu quả, giúp cải thiện hạ tầng giao thông, giảm chi phí vận tải và cung cấp các hỗ trợ tài chính, ưu đãi thuế. Những chính sách này đã tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp phát triển và nâng cao năng lực cạnh tranh. Tuy nhiên, 40% số người không đồng thuận, cho rằng các chính sách chưa đủ mạnh hoặc chưa được triển khai hiệu quả. Họ chỉ ra rằng việc tiếp cận và hưởng lợi từ các hỗ trợ này đối với doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn. Điều này cho thấy rằng mặc dù đã có nhiều điểm tích cực, nhưng vẫn cần tiếp tục cải thiện và điều chỉnh các chính sách để đáp ứng tốt hơn điều kiện của doanh nghiệp. Sự cải tiến này sẽ giúp các doanh nghiệp tận dụng tốt hơn các ưu đãi và hỗ trợ, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Việc tiếp tục lắng nghe và phản hồi từ các doanh nghiệp sẽ là cơ sở để điều chỉnh chính sách một cách hiệu quả hơn. Điều này không chỉ giúp các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng phát triển bền vững mà còn góp phần thúc đẩy kinh tế địa phương trong bối cảnh cạnh tranh toàn cầu ngày càng khốc liệt.

Nhìn chung, các chính sách của Thành phố Hải Phòng đã có tác động tích cực đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp VTHHDB, nhưng vẫn cần cải thiện để doanh nghiệp dễ dàng tiếp cận và hưởng lợi từ các chính sách. Điều này nhấn mạnh sự cần thiết của việc tiếp tục điều chỉnh và hoàn thiện chính sách để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của doanh nghiệp, nâng cao năng lực cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

3.4.3. Nhân tố điều kiện tự nhiên, văn hóa xã hội

Hải Phòng, với vị trí địa lý chiến lược ven biển và điều kiện tự nhiên đa dạng, đóng vai trò quan trọng trong hoạt động vận tải hàng hóa đường bộ của khu vực. Thành phố nằm trong khu vực đồng bằng sông Hồng, với hệ thống giao thông kết nối chặt chẽ đến các vùng kinh tế trọng điểm khác. Đường bờ biển dài 125 km, các cảng biển lớn như cụm cảng Hải Phòng và cảng Lạch Huyện không chỉ hỗ trợ cho vận tải đường biển mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho VTHHDB, đặc biệt trong việc kết nối nội địa với các tuyến quốc tế. Khí hậu nhiệt đới gió mùa, với mùa hè nóng ẩm và mùa đông mát mẻ, cùng với hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông hiện đại, giúp đảm bảo hoạt động vận tải diễn

ra liên tục và ổn định quanh năm. Địa hình chủ yếu là đồng bằng, kết hợp với một số khu vực đồi núi thấp, thuận lợi cho việc phát triển các tuyến đường bộ và logistics, hỗ trợ cho sự phát triển của ngành VTHHDB tại Thành phố này.

Kết quả điều tra (Bảng 3.23) cho thấy các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đánh giá rất tích cực về các yếu tố điều kiện tự nhiên. Cụ thể, 93,04% doanh nghiệp đồng ý rằng họ có địa điểm kinh doanh thuận lợi, giúp dễ dàng tiếp cận khách hàng và các luồng giao thương. Đối với việc tận dụng lợi thế tự nhiên, 92,46% doanh nghiệp cho rằng họ đã khai thác hiệu quả các yếu tố như vị trí địa lý và cảng biển của Hải Phòng. Đặc biệt, 97,87% doanh nghiệp đồng thuận rằng họ kết nối tốt với các luồng giao thương hàng hóa chính, bao gồm đường bộ, đường sắt, đường biển và đường hàng không. Tuy nhiên, vẫn có một số ý kiến không đồng thuận về ảnh hưởng của điều kiện tự nhiên và địa lý, với 6,97% doanh nghiệp không đồng ý rằng họ có địa điểm kinh doanh thuận lợi và 7,54% không tận dụng được lợi thế tự nhiên. Điều này cho thấy vẫn còn tồn tại một số thách thức mà các doanh nghiệp, đặc biệt là doanh nghiệp nhỏ và vừa, cần vượt qua để tối ưu hóa lợi thế từ điều kiện tự nhiên của Hải Phòng.

Bảng 3.23: Đánh giá của doanh nghiệp về ảnh hưởng của điều kiện tự nhiên

TT	Tiêu chí đánh giá	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Doanh nghiệp có địa điểm kinh doanh thuận lợi	21,28	33,27	38,49	5,42	1,55
2	Doanh nghiệp tận dụng được lợi thế tự nhiên của địa phương	23,02	35,01	34,43	5,61	1,93
3	DN kết nối tốt với các luồng giao thương hàng hóa chính	31,91	46,23	19,73	2,13	0,00

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Thành phố Hải Phòng với bề dày lịch sử, đã hình thành nên một cộng đồng dân cư có văn hóa đặc trưng năng động, thích ứng nhanh với các xu hướng mới, đặc biệt trong lĩnh vực kinh tế và thương mại. Thành phố nổi tiếng với tinh thần lao động cần cù và kỷ luật, xuất phát từ truyền thống công

nghiệp lâu đời. Những đặc điểm văn hóa này không chỉ tạo nên sức mạnh cộng đồng mà còn tác động trực tiếp đến hoạt động VTHHDB. Cụ thể, tính kỷ luật và sự chuyên nghiệp của lực lượng lao động tại Hải Phòng giúp đảm bảo hiệu quả và tính chính xác trong vận tải hàng hóa, từ khâu tổ chức đến thực hiện vận chuyển. Bên cạnh đó, văn hóa giao thương phát triển mạnh mẽ tại Hải Phòng, với các mối liên kết kinh doanh chặt chẽ và mạng lưới thương mại rộng khắp, tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa giữa các khu vực. Những yếu tố này góp phần quan trọng vào việc thúc đẩy hoạt động VTHHDB tại Hải Phòng phát triển.

Kết quả điều tra (Bảng 3.24) cho thấy mức độ đồng thuận cao của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng về ảnh hưởng của yếu tố văn hóa và xã hội đến năng lực cạnh tranh. Cụ thể, 90,72% doanh nghiệp đồng thuận rằng nhu cầu sử dụng dịch vụ vận tải ngày càng cao, 94,20% cho rằng khách hàng có xu hướng sử dụng dịch vụ vận tải địa phương, thể hiện sự tin tưởng và ưu tiên dành cho các doanh nghiệp địa phương. Ngoài ra, 93,61% doanh nghiệp nhận định khách hàng ưa thích dịch vụ vận tải logistics. Đặc biệt, 99,62% doanh nghiệp đồng thuận rằng nhu cầu về dịch vụ vận tải xanh bền vững ngày càng cao, nhấn mạnh tầm quan trọng của các dịch vụ vận tải thân thiện với môi trường.

Bảng 3.24: Đánh giá của doanh nghiệp về ảnh hưởng của yếu tố văn hóa, xã hội

TT	Câu hỏi	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Nhu cầu sử dụng dịch vụ vận tải ngày càng cao	47,00	35,98	7,74	9,28	0,00
2	Khách hàng có xu hướng sử dụng dịch vụ vận tải địa phương	47,78	34,43	11,99	5,80	0,00
3	Khách hàng ưa thích dịch vụ vận tải logistics	49,13	36,36	8,12	6,38	0,00
4	Nhu cầu về dịch vụ vận tải xanh bền vững ngày càng cao	49,52	25,15	24,95	3,48	0,00

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Nội dung phỏng vấn sâu cũng khẳng định rằng điều kiện tự nhiên và văn hóa xã hội có tác động tích cực đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. 80% chuyên gia đồng thuận rằng vị trí địa lý và địa hình đặc thù của Hải Phòng rất phù hợp để phát triển ngành vận tải. Tuy nhiên, 20% ý kiến phản đối cho rằng lợi thế vị trí sẽ giảm dần tác động khi hệ thống giao thông và kết nối giữa các địa phương ngày càng được cải thiện. Để duy trì và nâng cao năng lực cạnh tranh, các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng cần không ngừng cải tiến dịch vụ, tối ưu hóa quy trình vận hành, đầu tư vào các giải pháp vận tải xanh bền vững. Chỉ có như vậy, các doanh nghiệp mới có thể duy trì và phát triển lợi thế cạnh tranh trong dài hạn, đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế của Thành phố Hải Phòng và cả nước.

3.4.4. Các nhân tố bên trong doanh nghiệp

3.4.4.1. Nguồn nhân lực

Trình độ tay nghề, tính chuyên nghiệp và an toàn của lực lượng lao động là những yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ. Lao động có chất lượng cao không chỉ đảm bảo chất lượng dịch vụ mà còn nâng cao uy tín của doanh nghiệp. Để duy trì nguồn nhân lực chất lượng, các doanh nghiệp tại Hải Phòng sẵn sàng trả mức lương cạnh tranh.

Lực lượng lao động trong các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng gồm 17,35% nữ và 82,65% nam, với 86,81% dưới 45 tuổi. Phần lớn lao động (64,73%) có trình độ từ trung cấp trở xuống, phù hợp với các công việc lái xe và sửa chữa (Bảng 8, Phụ lục). Mặc dù các doanh nghiệp có điều kiện để nhân viên tham gia các chương trình đào tạo, sự không đồng đều về trình độ và kinh nghiệm vẫn là thách thức đối với quản trị nhân lực.

Kết quả điều tra (Bảng 3.25) cho thấy các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng có những điểm mạnh và yếu về quản lý nguồn nhân lực. Đầu tiên, 84,53% doanh nghiệp đánh giá rằng họ đảm bảo đủ nhân lực để đáp ứng mọi nhu cầu kinh doanh, phản ánh sự chú trọng của các doanh nghiệp trong việc duy trì nguồn nhân lực ổn định. Ngoài ra, 90,13% doanh nghiệp thường xuyên tổ chức đào tạo và đào tạo lại nhằm nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ cho cán bộ nhân viên, cho thấy sự đầu tư vào phát triển kỹ năng và trình độ của

lực lượng lao động. Đặc biệt, 96,13% doanh nghiệp cho rằng họ có lực lượng nhân viên trực tiếp với tay nghề và trách nhiệm nghề nghiệp cao, điều này là yếu tố quan trọng đảm bảo chất lượng dịch vụ và uy tín của doanh nghiệp.

Tuy nhiên, vẫn tồn tại một số hạn chế cần được khắc phục để nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững. Cụ thể, 15,47% doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc duy trì lao động ổn định, có thể do các yếu tố như mức lương chưa đủ hấp dẫn hoặc điều kiện làm việc chưa được cải thiện. Bên cạnh đó, 9,87% doanh nghiệp không thường xuyên tổ chức đào tạo, cho thấy sự thiếu đầu tư vào nâng cao trình độ chuyên môn cho nhân viên. Cuối cùng, 3,87% doanh nghiệp cho rằng họ thiếu nhân viên có tay nghề cao, đây là một thách thức lớn trong việc duy trì chất lượng dịch vụ. Những hạn chế này cần được khắc phục để nâng cao năng lực cạnh tranh và đảm bảo phát triển bền vững cho các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng.

Bảng 3.25: Đánh giá của doanh nghiệp về nguồn nhân lực của doanh nghiệp VTHHDB tại Thành phố Hải Phòng

TT	Tiêu chí đánh giá	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Doanh nghiệp luôn đảm bảo đủ nguồn nhân lực để đáp ứng mọi nhu cầu kinh doanh	40,62	24,76	19,15	15,47	0,00
2	Doanh nghiệp thường xuyên tổ chức đào tạo và đào tạo lại nhằm nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ cho cán bộ nhân viên	19,73	46,03	24,37	6,00	3,87
3	Doanh nghiệp có lực lượng nhân viên trực tiếp (lái xe, nhân viên sửa chữa,..) có tay nghề và trách nhiệm nghề nghiệp	24,76	46,81	24,56	3,87	0,00

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Kết quả phỏng vấn chuyên gia cho thấy 60% đồng ý rằng nguồn nhân lực của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đáp ứng tốt nhu cầu nâng

cao năng lực cạnh tranh, trong khi 40% không đồng tình. Những chuyên gia đồng ý cho rằng lao động tại Hải Phòng quen thuộc với hoạt động vận tải và đáp ứng yêu cầu công việc hiện tại. Tuy nhiên, họ cũng chỉ ra rằng lao động tại đây ít được đào tạo chuyên sâu, hạn chế khả năng thích ứng với yêu cầu mới trong bối cảnh hội nhập và phát triển công nghệ. Điều này ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ và uy tín của doanh nghiệp.

3.4.4.2. Năng lực tài chính

Năng lực tài chính là một tiêu chí cơ bản để đánh giá khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp, thể hiện qua nguồn vốn, lợi nhuận, khả năng thanh toán và vòng quay vốn. Đối với các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng, cấu trúc tài chính đóng vai trò quan trọng trong việc duy trì và nâng cao hiệu quả hoạt động kinh doanh.

Phân tích cấu trúc tài sản và vốn của doanh nghiệp VTHHĐ tại Hải Phòng, tài sản cố định chiếm 44,12% tổng tài sản của các doanh nghiệp (Bảng 9, Phụ lục), trong đó 90,28% là phương tiện vận tải (Bảng 10, Phụ lục). Tỷ trọng lớn về tài sản cố định tập trung vào phương tiện vận tải cho thấy năng lực phục vụ cao của các doanh nghiệp, góp phần gia tăng năng lực cạnh tranh. Tuy nhiên, tỷ lệ này cũng đặt ra thách thức về quản lý và bảo dưỡng, đặc biệt đối với các doanh nghiệp nhỏ thường đầu tư vào xe tải có trọng tải thấp, giúp tận dụng nguồn hàng không ngắn hạn nhưng lại hạn chế khả năng cạnh tranh trong dài hạn.

Các chỉ tiêu về khả năng thanh toán và vòng quay vốn của các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng từ năm 2016 đến 2021 (Bảng 11, Phụ lục) đã có sự cải thiện rõ rệt về khả năng thanh toán nhanh, vượt qua mức trung bình ngành, duy trì khả năng thanh toán tức thời ổn định, tương đương với mức trung bình ngành. Khả năng thanh toán lãi vay của doanh nghiệp cũng luôn cao hơn trung bình ngành, mặc dù có sự biến động. Vòng quay tổng vốn giảm nhưng đã có dấu hiệu phục hồi, trong khi vòng quay vốn cố định duy trì tốt, vượt qua mức trung bình ngành. Nhìn chung, các doanh nghiệp đã nâng cao khả năng thanh toán và hiệu suất sử dụng vốn, nhưng vẫn cần tiếp tục cải thiện hiệu suất sử dụng tổng vốn để đảm bảo phát triển bền vững và cạnh tranh hiệu quả.

Kết quả điều tra (Bảng 3.26) cho thấy các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng có năng lực tài chính tương đối ổn định. Cụ thể,

76,79% doanh nghiệp đồng ý rằng họ luôn có đủ vốn để đáp ứng nhu cầu kinh doanh, phản ánh khả năng quản lý tài chính hiệu quả của họ. Tuy nhiên, chỉ 21,86% doanh nghiệp cho biết họ dễ dàng tìm kiếm nguồn vốn bên ngoài, trong khi 46,81% gặp khó khăn trong việc này, cho thấy việc huy động vốn từ bên ngoài vẫn là một thách thức lớn. Về khả năng thanh toán nợ, 76,21% doanh nghiệp khẳng định họ luôn thanh toán đầy đủ và đúng hạn các khoản nợ, minh chứng cho cam kết về uy tín tài chính và trách nhiệm xã hội. Bên cạnh đó, 76,6% doanh nghiệp cho biết họ luôn nộp đầy đủ các khoản thuế và phí cho ngân sách nhà nước, thể hiện sự tuân thủ và cam kết đối với trách nhiệm thuế. Những kết quả này phản ánh một nền tảng tài chính khá vững chắc, nhưng vẫn còn tồn tại những thách thức cần khắc phục để các doanh nghiệp có thể phát triển bền vững và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Bảng 3.26: Đánh giá của doanh nghiệp về năng lực tài chính của doanh nghiệp VTHHDB tại Thành phố Hải Phòng

TT	Tiêu chí đánh giá	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Doanh nghiệp luôn có đủ vốn để đáp ứng nhu cầu kinh doanh	16,83	35,98	23,98	23,21	0,00
2	Doanh nghiệp dễ dàng trong việc tìm kiếm nguồn vốn bên ngoài cho hoạt động kinh doanh	10,06	11,80	31,33	41,01	5,80
3	Doanh nghiệp luôn thanh toán đầy đủ, đúng hạn các khoản nợ	26,69	49,52	23,79	0,00	0,00
4	Doanh nghiệp luôn nộp đầy đủ các khoản thuế và phí cho ngân sách nhà nước	28,63	47,97	23,40	0,00	0,00

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Đa số các chuyên gia đồng ý rằng nguồn lực tài chính của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đủ để duy trì hoạt động và đạt được các mục tiêu ngắn hạn. Tuy nhiên, chỉ có 55% ý kiến đồng tình rằng đó là cơ sở vững chắc để nâng cao năng lực cạnh tranh, trong khi 45% không đồng tình. Các

doanh nghiệp này phải đối mặt với nhiều thách thức như thanh toán nợ, trả lương cho lao động và đầu tư vào tài sản phục vụ khai thác vận tải. Để thực sự cạnh tranh và phát triển bền vững, các doanh nghiệp cần phải chú trọng vào việc đổi mới công nghệ, nâng cao chất lượng lao động và dự phòng rủi ro. Với tỷ lệ bị chiếm dụng vốn cao, khả năng tài chính hiện tại của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng chưa đủ để đáp ứng yêu cầu cho sự chuyển đổi và phát triển dài hạn. Do đó, việc cải thiện khả năng huy động vốn từ bên ngoài và tối ưu hóa quản lý tài chính là cần thiết để nâng cao năng lực cạnh tranh và đảm bảo sự phát triển bền vững trong tương lai.

3.4.4.3. Năng lực Marketing

Các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng đã đạt tiến bộ đáng kể trong Marketing, nâng cao năng lực cạnh tranh và mở rộng thị phần. Các hoạt động chính bao gồm:

- Nghiên cứu thị trường: Phân chia thị trường thành tuyến nội tỉnh và liên tỉnh, tập trung vào ba nhóm khách hàng (cá nhân, doanh nghiệp trực tiếp, doanh nghiệp trung gian), điều chỉnh chiến lược hàng quý theo nhu cầu khách hàng và loại hàng hóa.

- Chính sách chất lượng: Duy trì và nâng cấp phương tiện, tổ chức đào tạo kỹ năng cho nhân viên, đặc biệt là lái xe và nhân viên sửa chữa, đảm bảo chất lượng dịch vụ và uy tín.

- Chính sách giá cả: Áp dụng giá cước cạnh tranh, cung cấp chiết khấu thanh toán trước hạn, chiết khấu theo thời điểm và ưu đãi cho khách hàng thân thiết, giúp thu hút và giữ chân khách hàng.

- Dịch vụ khách hàng: Lắng nghe ý kiến khách hàng qua phiếu thăm dò, tiếp xúc trực tiếp và phân tích khiếu nại để cải thiện dịch vụ và tăng cường sự hài lòng của khách hàng.

Kết quả điều tra (Bảng 3.27) cho thấy nhiều điểm tích cực về năng lực marketing của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Cụ thể, 90,32% doanh nghiệp đánh giá chiến lược marketing hiệu quả, với 94,59% đồng thuận về công tác nghiên cứu thị trường và 90,33% hài lòng với chính sách giá cả. Chính sách chăm sóc khách hàng nhận được phản hồi tích cực từ 92,64%

doanh nghiệp, 94,20% đánh giá cao dịch vụ vận tải logistics. Nhìn chung, các doanh nghiệp đã triển khai marketing hiệu quả, nâng cao năng lực cạnh tranh và uy tín trên thị trường. Tuy nhiên, vẫn tồn tại một số vấn đề cần khắc phục. Cụ thể, 9,67% doanh nghiệp gặp khó khăn với chiến lược marketing, 14,50% không thích ứng tốt với biến động thị trường, 11,61% không hài lòng với chính sách giá, 7,35% cho rằng chăm sóc khách hàng chưa đáp ứng mong đợi. Những vấn đề này cho thấy các doanh nghiệp cần điều chỉnh và hoàn thiện chiến lược marketing để nâng cao hiệu quả và năng lực cạnh tranh.

Bảng 3.27: Đánh giá của doanh nghiệp về năng lực marketing của các doanh nghiệp VTHHDB tại Thành phố Hải Phòng

TT	Tiêu chí đánh giá	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Chiến lược phát triển các hoạt động marketing của DN luôn phát huy hiệu quả	13,15	55,51	21,66	9,67	0,00
2	Công tác nghiên cứu thị trường của doanh nghiệp luôn đạt hiệu quả cao	18,96	50,68	24,95	3,48	1,93
3	Doanh nghiệp có khả năng thích ứng tốt với sự biến động của thị trường dịch vụ vận tải	14,70	37,14	33,66	12,57	1,93
4	Các chính sách giá cả mà doanh nghiệp đưa ra phong phú và hợp lý	24,76	45,84	19,73	7,74	0,00
5	Khách hàng phản hồi tốt về chính sách chăm sóc khách hàng	30,75	45,45	16,44	3,48	3,87
6	Dịch vụ vận tải logistics giúp doanh nghiệp nắm bắt tốt nhu cầu khách hàng và kết nối vận tải đa phương thức	35,98	42,94	15,28	3,09	2,71

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Theo kết quả phỏng vấn, 65% chuyên gia đồng ý rằng hoạt động marketing giúp nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng, trong khi 35% không đồng thuận. Phần lớn ý kiến tích cực cho rằng marketing hỗ trợ nắm bắt nhu cầu và đưa ra chính sách hợp lý để thu hút khách hàng, phản ánh đúng đánh giá từ Bảng 3.27 về hiệu quả chiến lược marketing, nghiên cứu thị trường và chăm sóc khách hàng. Tuy nhiên, một số chuyên gia cho rằng hoạt động marketing vẫn còn cơ bản và cần đa dạng, linh hoạt hơn trong điều kiện cạnh tranh mới. Kết quả điều tra và phỏng vấn cho thấy marketing là nhân tố tích cực nâng cao năng lực cạnh tranh, nhưng cần cải tiến để đáp ứng tốt hơn yêu cầu thị trường.

Nhìn chung, các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đã đạt được những tiến bộ đáng kể trong công tác marketing, tuy nhiên, để duy trì và phát triển năng lực cạnh tranh, họ cần tiếp tục hoàn thiện và đa dạng hóa các chiến lược marketing của mình.

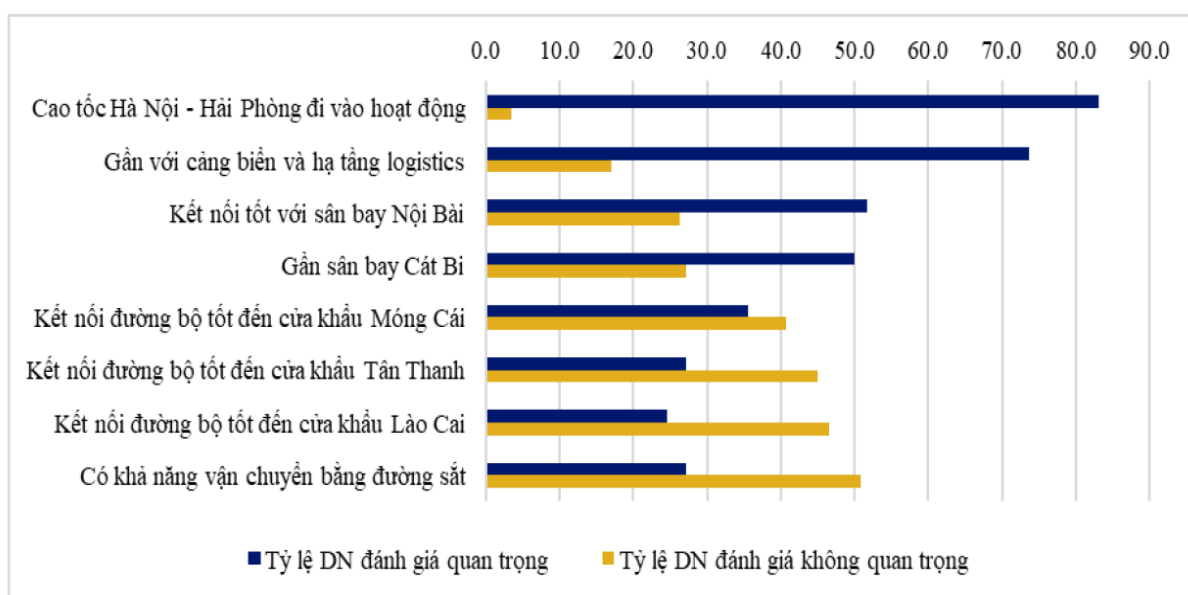
3.4.4.4. Khả năng kết nối

Hải Phòng là Thành phố duy nhất ở miền Bắc có đầy đủ các phương thức vận tải: đường bộ, cảng biển, đường sắt, hàng không và đường thủy nội địa, tạo ra khả năng kết nối trong nước và quốc tế hiệu quả. Vị trí địa lý tại vùng cửa sông sâu nhất của đồng bằng sông Hồng giúp Thành phố phát triển kinh tế cảng biển và trở thành cửa ngõ giao thông quan trọng cho các tỉnh miền Bắc. Thành phố Cảng là cực tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ và hợp tác với Trung Quốc trong hai hành lang, một vành đai kinh tế. Các phương thức vận tải kết hợp tối ưu hóa lợi thế của từng phương thức như sau:

- Đường bộ và đường sắt: VTHHDB đảm nhận 90% kết nối giữa đường sắt và cảng biển, chủ yếu vận chuyển hàng khô giá trị thấp. Tuy nhiên, hạ tầng đường sắt lạc hậu gây ra chi phí cao và ùn tắc giao thông tại điểm kết nối.

- Đường bộ và đường thủy nội địa: Vận tải thủy nội địa ít được chú trọng và các cảng thủy nội địa còn hạn chế, dẫn đến khả năng kết nối yếu.

- Đường bộ và đường biển: Vận tải biển có đầu tư lớn, kết nối tốt với vận tải bộ, đảm nhận 90% lượng hàng hoá từ cảng biển vào nội địa. Tuy nhiên, vẫn tồn tại ùn tắc tại cổng cảng.



Hình 3.12: Mức độ quan trọng của các kết nối tại Hải Phòng

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng đóng vai trò chủ đạo trong việc kết nối giữa các phương thức vận tải, nhưng hạn chế về hạ tầng đường sắt và vận tải thủy nội địa làm giảm hiệu quả kết nối. Các doanh nghiệp này cũng chịu trách nhiệm kết nối các đầu mối giao thông và trung tâm kinh tế trong khu vực.

Đa phần các doanh nghiệp điều tra đánh giá cao tầm quan trọng của việc kết nối cảng biển Hải Phòng và đầu mối giao thông Hà Nội, với trên 70% phản hồi đồng ý. Tuyến Hà Nội - Hải Phòng là trục giao thông chính, nối liền các trung tâm kinh tế lớn của miền Bắc Việt Nam, tối ưu hóa thời gian vận chuyển, giảm chi phí logistics và tăng tính cạnh tranh. Ngược lại, các cửa khẩu đường bộ như Móng Cái, Tân Thanh, Lào Cai nhận được dưới 50% sự đồng ý về tầm quan trọng, do hạn chế về cơ sở hạ tầng và quy trình thủ tục hải quan (Hình 3.12).

Tuyến vận tải Hà Nội - Hải Phòng được đánh giá là quan trọng nhất, với lưu lượng hàng hóa lớn nhất khu vực miền Bắc và đồng bằng sông Hồng. Việc đảm bảo kết nối thông suốt giữa hai Thành phố này là cơ sở vững chắc để các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng nâng cao năng lực cạnh tranh.

Theo kết quả phỏng vấn, 55% chuyên gia đồng ý rằng các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng thực hiện tốt hoạt động kết nối, trong khi 45% không đồng ý. Nhóm doanh nghiệp lớn và lâu năm có kết nối tốt, nâng cao

năng lực cạnh tranh, nhưng các doanh nghiệp nhỏ còn hạn chế. Để cải thiện, doanh nghiệp cần đầu tư vào công nghệ, mở rộng đối tác và nâng cao chất lượng dịch vụ. Kết nối giữa vận tải biển và đường bộ là phổ biến và hiệu quả nhất tại Hải Phòng, tận dụng vị trí địa lý và cơ sở hạ tầng cảng biển hiện đại.

Nhìn chung, dù có khó khăn trong kết nối với các phương thức khác, doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng vẫn có thể phát huy lợi thế cạnh tranh thông qua đầu tư công nghệ và mở rộng đối tác, nâng cao năng lực cạnh tranh bền vững.

3.4.4.5. Uy tín, thương hiệu của doanh nghiệp

Uy tín và thương hiệu của doanh nghiệp được hình thành qua chất lượng dịch vụ, chính sách bán hàng, sự đa dạng sản phẩm và đóng góp vào xã hội, cùng với hoạt động marketing. Ngành vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng ghi nhận sự gia tăng số lượng doanh nghiệp, đòi hỏi định vị thương hiệu để thu hút khách hàng.

Bảng 3.28: Đánh giá của doanh nghiệp về nhận biết doanh nghiệp VTHHĐB tại Thành phố Hải Phòng

TT	Tiêu chí đánh giá	Mức độ đánh giá (%)				
		Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý
1	Doanh nghiệp có thương hiệu dễ dàng nhận biết	17,21	40,81	22,63	19,34	0,00
2	Doanh nghiệp nhận được các giải thưởng/ khen thưởng/... về chất lượng dịch vụ vận tải	10,06	31,14	31,33	21,66	5,80
3	Khách hàng phản hồi tốt về chất lượng dịch vụ vận tải	36,17	44,29	15,67	1,93	1,93
4	Doanh nghiệp tăng cường nhận diện xã hội thông qua các công tác xã hội, thiện nguyện,...	26,69	36,17	23,40	13,73	0,00

Nguồn: Kết quả điều tra doanh nghiệp của Nghiên cứu sinh

Kết quả điều tra (Bảng 3.28) cho thấy nhiều yếu tố tích cực về uy tín và

thương hiệu của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Cụ thể, 80,66% doanh nghiệp cho rằng họ có thương hiệu dễ nhận biết, 72,53% nhận được giải thưởng về chất lượng dịch vụ, 96,13% nhận phản hồi tốt từ khách hàng. Ngoài ra, 86,26% doanh nghiệp tăng cường nhận diện xã hội qua các hoạt động thiện nguyện. Tuy nhiên, 19,34% doanh nghiệp không cho rằng họ có thương hiệu dễ nhận biết, 27,46% không nhận được giải thưởng chất lượng, 3,86% nhận phản hồi không tốt về dịch vụ, 13,73% ít tham gia hoạt động xã hội. Những hạn chế này cần được khắc phục để nâng cao uy tín và thương hiệu, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng.

Kết quả phỏng vấn cho thấy 60% ý kiến đồng ý rằng uy tín và thương hiệu của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng được đánh giá cao trên thị trường, trong khi 40% không đồng ý. Những người đồng ý cho rằng các doanh nghiệp Hải Phòng đã xây dựng được hình ảnh dễ nhận diện, nổi bật qua sự nhanh chóng trong cung cấp dịch vụ và kinh nghiệm xử lý tình huống. Tuy nhiên, từng doanh nghiệp riêng lẻ lại thiếu sự nổi trội về thương hiệu cá nhân.

Mặc dù uy tín và thương hiệu của các doanh nghiệp này đã đóng góp tích cực vào năng lực cạnh tranh chung, để nổi bật hơn, các doanh nghiệp cần tập trung vào việc xây dựng thương hiệu riêng biệt. Điều này có thể đạt được thông qua việc nhận giải thưởng về chất lượng dịch vụ, tăng cường tham gia các hoạt động xã hội và thiện nguyện. Những bước này không chỉ giúp duy trì và nâng cao uy tín mà còn tạo sự khác biệt trong môi trường cạnh tranh khốc liệt.

3.5. ĐÁNH GIÁ CHUNG VỀ NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

3.5.1. Những kết quả đạt được

Trong quá trình phát triển, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng đã triển khai nhiều phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh. Những phương thức này đã giúp duy trì vị thế cho doanh nghiệp tại Hải Phòng trong thị trường biến động và tạo ra lợi thế so sánh với các doanh nghiệp ở địa phương khác. Dưới đây là những kết quả nổi bật trong phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh:

- Tăng quy mô: Các doanh nghiệp đã tăng vốn, tuyển dụng thêm lao động, từ đó cải thiện khả năng vận hành và mở rộng mạng lưới dịch vụ. Điều này đặc biệt quan trọng trong bối cảnh sau đại dịch COVID-19, khi các doanh nghiệp tại Hải Phòng đã nhanh chóng phục hồi và tiếp tục đà tăng trưởng vào năm 2022. Việc mở rộng quy mô không chỉ giúp doanh nghiệp cải thiện năng lực hoạt động mà còn tăng cường khả năng chống chịu trước các biến động kinh tế.

- Ưu thế giá cước: Nhờ vào chi phí quản lý, tài chính và bán hàng được tối ưu hóa, các doanh nghiệp có thể cung cấp dịch vụ vận tải với giá cước cạnh tranh hơn so với các đối thủ ở các khu vực khác. Điều này đặc biệt quan trọng trên các tuyến vận tải nội tỉnh và liên tỉnh, nơi giá cước thấp đã giúp các doanh nghiệp thu hút thêm khách hàng và mở rộng thị phần.

- Tận dụng vị trí địa lý: Với vị trí gần các cảng biển lớn và các trung tâm công nghiệp quan trọng, các doanh nghiệp đã tối ưu hóa thời gian, tiết kiệm chi phí vận chuyển, đồng thời tăng cường vận tải hai chiều để tối ưu hóa công suất phương tiện. Khoảng cách gần với các điểm giao thương chính đã giúp các doanh nghiệp nâng cao hiệu quả hoạt động và cải thiện khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Những phương thức trên đã giúp các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng duy trì sự ổn định và phát triển mạnh mẽ trong môi trường cạnh tranh. Các doanh nghiệp đã thể hiện sự linh hoạt và sáng tạo trong việc ứng phó với thách thức của thị trường, từ đó củng cố và nâng cao năng lực cạnh tranh một cách bền vững. Những kết quả về năng lực cạnh tranh cụ thể như sau:

- Tăng trưởng doanh nghiệp và doanh thu: Số lượng doanh nghiệp trong ngành VTHHDB tại Hải Phòng đã không ngừng tăng lên, ngay cả trong những giai đoạn khó khăn như đại dịch COVID-19. Điều này cho thấy khả năng tồn tại và phát triển của các doanh nghiệp trong môi trường biến động. Cùng với đó, doanh thu của các doanh nghiệp này cũng tăng trưởng đều đặn, nhờ vào việc tối ưu hóa hoạt động kinh doanh và mở rộng quy mô dịch vụ.

- Ổn định thị phần: Các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đã giữ vững thị phần trong khu vực, đặc biệt là trên các tuyến vận tải trọng yếu. Mức tăng trưởng thị phần ổn định cho thấy sự tin tưởng và lựa chọn của khách hàng đối với dịch vụ của các doanh nghiệp này. Việc nắm giữ thị phần lớn cũng giúp các doanh nghiệp duy trì sức mạnh cạnh tranh trên thị trường.

- Thế mạnh vận tải container: Hải Phòng, với hệ thống cảng biển phát triển, đặc biệt là cảng Hải Phòng và cảng Lạch Huyện, đã trở thành một trung

tâm vận tải container quan trọng. Các doanh nghiệp VTHHDB tại đây đã tận dụng tối đa lợi thế này để đẩy mạnh vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu, tạo ra một lợi thế cạnh tranh đáng kể so với các doanh nghiệp ở các khu vực khác.

- Kiểm soát chi phí: Khả năng kiểm soát chi phí là một yếu tố quan trọng giúp các doanh nghiệp duy trì hiệu quả kinh doanh. Việc tối ưu hóa chi phí vận hành, như chi phí nhiên liệu, bảo trì phương tiện, và quản lý nhân sự, đã giúp các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng không chỉ giữ được mức giá cước cạnh tranh mà còn nâng cao lợi nhuận.

Những kết quả này minh chứng cho sự phát triển bền vững và khả năng thích ứng linh hoạt của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng trong bối cảnh hội nhập quốc tế cạnh tranh ngày càng gay gắt. Các doanh nghiệp không chỉ khẳng định vị thế của mình trong khu vực mà còn tạo động lực phát triển mạnh mẽ cho toàn ngành.

3.5.2. Những hạn chế và bất cập

Trong bối cảnh hội nhập quốc tế, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng cần tận dụng tối đa các phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh để duy trì và phát triển. Tuy nhiên, nhiều doanh nghiệp vẫn gặp phải những hạn chế đáng kể trong việc triển khai và tận dụng các phương thức này, ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh của toàn ngành.

- Chưa tận dụng tốt lợi thế vị trí địa lý: Mặc dù Hải Phòng có vị trí chiến lược, gần các cảng biển và trung tâm giao thương quan trọng, nhưng 21,66% số ý kiến khảo sát không đồng tình rằng các doanh nghiệp tại đây đã tiết kiệm được chi phí nhờ vị trí địa lý thuận lợi. Điều này cho thấy sự hạn chế trong việc tối ưu hóa vị trí để giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh.

- Khả năng kết nối yếu: Hệ thống hạ tầng thiếu đồng bộ dẫn đến ùn ứ giao thông tại các điểm kết nối, đặc biệt là giữa vận tải biển và đường bộ qua Cảng Hải Phòng. Sự rời rạc này làm giảm tính hiệu quả của chuỗi logistics, gây ảnh hưởng tiêu cực đến khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp.

- Đặc thù vận tải hàng khô: Giá trị vận chuyển thấp phù hợp cho các phương thức vận tải khác như đường sắt và đường thủy nội địa, vốn có ưu thế về giá. Điều này đặt các doanh nghiệp VTHHDB vào thế bất lợi khi phải cạnh tranh trong phân khúc này.

- Chi phí giá vốn cao: Yêu cầu đầu tư vào phương tiện hiện đại và chế độ đãi ngộ tốt cho nhân viên, chi phí giá vốn của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng thường cao hơn so với các địa phương khác. Điều này hạn chế khả năng cạnh tranh về giá, ảnh hưởng đến lợi nhuận và hiệu quả kinh doanh.

- Tình trạng xe chạy rỗng: Xe chạy rỗng từ điểm giao hàng đến bãi xe làm giảm hiệu suất vận tải và tăng chi phí vận hành. Có đến 26,53% ý kiến cho rằng khả năng kết nối vận tải hai chiều vẫn còn yếu, dẫn đến lãng phí tài nguyên và giảm hiệu quả cạnh tranh.

- Giới hạn dịch vụ cung cấp: Các doanh nghiệp chủ yếu tập trung vào dịch vụ vận chuyển cơ bản, với ít dịch vụ gia tăng do quy mô nhỏ. Sự phụ thuộc nhiều vào nhu cầu từ cảng biển cũng hạn chế khả năng mở rộng dịch vụ và thị trường của các doanh nghiệp.

- Khả năng huy động vốn: Có 23,21% ý kiến không đồng ý rằng doanh nghiệp luôn có đủ vốn để đáp ứng nhu cầu kinh doanh. Rủi ro tín dụng cao do tỷ lệ các khoản phải thu lớn và nguồn vốn chủ yếu từ nợ phải trả (trên 60%) làm tăng nguy cơ tài chính cho các doanh nghiệp.

- Xây dựng thương hiệu: Việc xây dựng thương hiệu và nhận diện qua các giải thưởng về chất lượng dịch vụ còn hạn chế, cản trở khả năng nâng cao năng lực cạnh tranh.

- Thách thức từ hội nhập quốc tế: Hội nhập quốc tế đặt ra áp lực về tuân thủ chuẩn mực quốc tế và đổi mới như logistics xanh và năng lượng tái tạo. 29,01% ý kiến không đồng tình về vai trò của hội nhập quốc tế trong gia tăng giá trị vận tải.

Mặc dù Thành phố Hải Phòng có lợi thế phát triển về VTHHDB và được đánh giá là một trong ba Thành phố có ưu thế lớn về vận tải hàng hóa trên cả nước, các doanh nghiệp trong lĩnh vực này vẫn đang gặp phải nhiều khó khăn. Các hạn chế chính mà các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đang phải đối mặt bao gồm:

- Số lượng doanh nghiệp hạn chế: Các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng chỉ chiếm 10% tổng số doanh nghiệp trên toàn quốc, tạo ra sự hạn chế trong việc phát triển quy mô ngành và khả năng cạnh tranh với các khu vực khác.

- Quy mô nhỏ và khả năng thích ứng thấp: Phần lớn các doanh nghiệp trong lĩnh vực này có quy mô nhỏ, thường chỉ tồn tại trong khoảng 3-5 năm.

Điều này gây ra khó khăn trong việc duy trì hoạt động ổn định, mở rộng thị phần và cạnh tranh với các doanh nghiệp lớn hơn.

- Thách thức từ container hóa: Sự gia tăng của xu hướng container hóa đặt ra thách thức lớn cho các doanh nghiệp VTHHDB, đặc biệt trong việc vận chuyển hàng hóa có số lượng nhỏ như hàng khô và hàng lỏng, khiến cho các doanh nghiệp này gặp khó khăn trong việc duy trì hiệu quả hoạt động.

- Hiệu quả kinh doanh thấp: Hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng thấp, với biên lợi nhuận mỏng, chủ yếu do tiết kiệm chi phí, trong khi doanh thu không đa dạng.

Những hạn chế này cần được khắc phục để các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng nâng cao năng lực cạnh tranh, khai thác hiệu quả các tiềm năng và cơ hội từ hội nhập quốc tế, phát triển bền vững trong môi trường kinh doanh ngày càng biến động.

3.5.3. Nguyên nhân của những hạn chế và bất cập

3.5.3.1. Nguyên nhân từ chính sách của Trung ương

Dù đã có nhiều cải thiện trong công tác quản lý và điều hành từ trung ương, vẫn còn tồn tại nhiều vấn đề ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng. Các chính sách và quy định hiện hành đôi khi không hỗ trợ hiệu quả cho doanh nghiệp, thậm chí còn tạo ra nhiều rào cản và khó khăn. Những vấn đề này không chỉ làm giảm khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp mà còn gây ra sự bất ổn trong hoạt động kinh doanh. Dưới đây là những nguyên nhân chính từ phía chính sách trung ương góp phần vào các hạn chế này:

- Triển khai chậm và nhiều vướng mắc: Mặc dù các chỉ đạo chung về giao thông vận tải đường bộ đã được ban hành, quá trình triển khai còn chậm và gặp nhiều vướng mắc, đặc biệt trong các quy hoạch có sự điều chỉnh, thay đổi. Vai trò hỗ trợ và điều hướng cho các doanh nghiệp VTHHDB từ chính sách của trung ương vẫn còn nhiều bất cập. Điều này đặt ra yêu cầu cho các cơ quan quản lý nhà nước và địa phương phải xem xét cải tiến chính sách, pháp luật liên quan để tạo điều kiện thuận lợi hơn cho doanh nghiệp.

- Thiếu sự đồng bộ trong chính sách: Một số chính sách ảnh hưởng trực tiếp đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp VTHHDB còn thiếu sự đồng

bộ, chẳng hạn như nhóm chính sách kiểm soát giá nhiên liệu. Trong giai đoạn 2016-2022, giá xăng dầu trong nước có nhiều biến động, số lần điều chỉnh trung bình trong năm hơn 15 lần. Đôi lúc, giá trong nước không biến động cùng chiều với giá thế giới, gây khó khăn cho doanh nghiệp VTHHDB trong việc điều chỉnh giá cước một cách linh hoạt và kịp thời.

- Thay đổi liên tục của nghị định và chính sách: Các nghị định và chính sách liên quan tới doanh nghiệp VTHHDB thường xuyên thay đổi, khiến doanh nghiệp gặp khó khăn khi triển khai và hao tốn năng lực tài chính để thực hiện các điều chỉnh cần thiết. Điều này không chỉ gây ra sự bất ổn trong hoạt động kinh doanh mà còn làm giảm khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp.

- Thiếu hiệu quả trong chính sách: Các chính sách của trung ương còn thiếu hiệu quả do nhiều yếu tố, bao gồm: chính sách phát triển hạ tầng đường bộ chậm được triển khai do thiếu nguồn lực tài chính đầu tư, chính sách hỗ trợ doanh nghiệp thiếu hướng dẫn triển khai rõ ràng, tạo khó khăn cho doanh nghiệp tiếp cận; và chính sách quản lý doanh nghiệp lạc hậu so với thực trạng của thị trường. Những bất cập này cần được giải quyết để tạo môi trường kinh doanh thuận lợi hơn cho các doanh nghiệp VTHHDB.

- Kiểm soát chặt giá cước vận tải: Chính sách kiểm soát chặt giá cước vận tải, đi kèm với khả năng điều tiết giá nhiên liệu kém, đã tạo ra áp lực về chi phí, gây bị động trong việc điều chỉnh giá cước vận tải cho doanh nghiệp VTHHDB. Điều này làm giảm khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp trong bối cảnh giá nhiên liệu biến động không lường trước được. Để khắc phục, cần có các biện pháp điều chỉnh chính sách giá cước vận tải linh hoạt hơn, phản ánh đúng biến động của thị trường nhiên liệu.

Tóm lại, mặc dù các chính sách trung ương đã có nhiều cải thiện, vẫn tồn tại nhiều vấn đề cần được giải quyết để nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Việc cải thiện sự đồng bộ và hiệu quả của các chính sách, cũng như việc triển khai chính sách một cách kịp thời và linh hoạt, sẽ giúp tạo ra môi trường kinh doanh thuận lợi hơn, thúc đẩy sự phát triển bền vững của ngành VTHHDB.

3.5.3.2. Nguyên nhân từ chính sách của Thành phố Hải Phòng

Ngoài những vấn đề từ phía chính sách của trung ương, các yếu tố từ chính quyền địa phương cũng đóng vai trò quan trọng trong việc ảnh hưởng

đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng. Dù chính quyền địa phương đã nỗ lực đưa ra nhiều giải pháp và chính sách để hỗ trợ doanh nghiệp, nhưng vẫn còn nhiều hạn chế và bất cập cần được khắc phục. Những yếu tố này không chỉ làm giảm hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp mà còn tạo ra nhiều rào cản trong quá trình phát triển. Dưới đây là những nguyên nhân chính từ phía chính quyền địa phương ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp:

- Thiếu đồng bộ trong giải pháp hạ tầng giao thông: Mặc dù Ủy ban Nhân dân Thành phố Hải Phòng đã đưa ra nhiều giải pháp về hạ tầng giao thông, sự thiếu đồng bộ giữa các phương thức vận tải, cùng với sự tăng trưởng sản lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển, đã gây ra tình trạng ùn tắc kéo dài. Điều này ảnh hưởng nghiêm trọng đến hoạt động của các doanh nghiệp VTHHDB. Việc không có sự phối hợp đồng bộ giữa các phương thức vận tải khác nhau, như đường bộ, đường sắt, đường biển và đường thủy nội địa, đã làm giảm hiệu quả trong việc luân chuyển hàng hóa, gây ra những tổn thất về thời gian và chi phí.

- Hệ thống bến cảng cũ và manh mún: Hệ thống bến cảng tại Hải Phòng mang tính manh mún và tập trung trong nội đô, tạo ra nhiều điểm nghẽn giao thông đường bộ. Các bến cảng cũ và thiếu cơ sở hạ tầng phụ trợ cần thiết cho VTHHDB đã tạo ra nhiều nút thắt trong giao thông. Cụ thể, tình trạng ùn tắc thường xuyên xảy ra tại khu vực Đình Vũ và quốc lộ 5, cũng như quanh các cảng cảng và kho bãi. Những bất cập này không chỉ làm giảm tốc độ vận chuyển mà còn tăng chi phí vận hành, gây cản trở trong việc khai thác hàng hóa, làm giảm năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng.

- Chính sách hỗ trợ doanh nghiệp chưa rõ ràng: Các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng chưa rõ ràng và thiếu tính tập trung. Đối tượng thụ hưởng chính sách không được xác định rõ ràng, dẫn đến khả năng tiếp cận và hấp thụ các chính sách hỗ trợ và ưu đãi của doanh nghiệp không cao. Điều này gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc tận dụng các hỗ trợ và ưu đãi để nâng cao năng lực cạnh tranh. Chính quyền địa phương cần cải thiện tính minh bạch và hiệu quả của các chính sách hỗ trợ, đảm bảo rằng các doanh nghiệp có thể dễ dàng tiếp cận và hưởng lợi từ các chương trình hỗ trợ.

Tóm lại, để nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng, cần có sự cải thiện đáng kể trong các chính sách và quy hoạch từ chính quyền địa phương. Việc đồng bộ hóa các giải pháp hạ tầng giao thông, hiện đại hóa hệ thống bến cảng và làm rõ các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp là những bước quan trọng. Những cải tiến này sẽ giúp tạo ra môi trường kinh doanh thuận lợi hơn, thúc đẩy sự phát triển bền vững của doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng.

3.5.3.3. Nguyên nhân từ phía doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

Bên cạnh những nguyên nhân chính sách từ trung ương và chính quyền địa phương, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng cũng đối mặt với nhiều thách thức nội tại ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của họ. Những vấn đề này không chỉ làm giảm hiệu quả hoạt động mà còn cản trở sự phát triển bền vững của doanh nghiệp trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng khốc liệt. Dưới đây là những nguyên nhân chính từ phía doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng ảnh hưởng đến NLCT:

- Quy mô doanh nghiệp manh mún và thiếu liên kết: Các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng thường có quy mô nhỏ và hoạt động chủ yếu dựa vào mối quan hệ cá nhân. Xu hướng đầu tư phương tiện có tải trọng giảm để tận dụng nguồn hàng khô giá trị thấp có thể gây cản trở NLCT trong tương lai. Để tận dụng hết thế mạnh của Hải Phòng, doanh nghiệp cần có quy mô vốn đủ lớn và tăng cường liên kết để hình thành cụm doanh nghiệp hoặc cộng sinh trong dịch vụ vận tải hàng hóa. Hiện tại, khả năng kết nối trong vận tải hai chiều còn nhiều hạn chế, gây lãng phí nguồn lực khi tỷ lệ xe chạy rỗng chiều về vẫn còn cao.

- Trình độ lao động không đồng đều: Trình độ của người lao động tại các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng không đồng đều, sự gắn bó với nghề không cao, dẫn đến việc không phát huy được tối đa năng lực của doanh nghiệp. Thiếu lao động có trình độ và kinh nghiệm sẽ làm giảm NLCT trong điều kiện thị trường cạnh tranh khốc liệt. Mặc dù các doanh nghiệp đã chú trọng quan tâm đến chế độ lương và đãi ngộ, nhưng nhân viên trực tiếp như lái xe thường đến từ các địa phương khác, điều này có thể ảnh hưởng đến sự quay trở lại làm việc sau thời điểm gián đoạn.

- Tỷ lệ chiếm dụng vốn cao: Các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng tồn tại tỷ lệ chiếm dụng vốn cao trong các khoản phải thu, tức là doanh thu thực tế đã phát sinh nhưng bị ứ đọng trong các khoản nợ của khách hàng. Điều này khiến doanh nghiệp phải tốn thêm chi phí và nhân lực để quản lý những khoản này. Nếu khách hàng mất khả năng thanh toán, doanh nghiệp có thể mất vốn, dẫn đến nguy cơ rủi ro tài chính và ảnh hưởng đến tình hình tài chính của doanh nghiệp.

- Phụ thuộc vào nguồn vốn vay: Nguồn vốn của các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng chủ yếu đến từ nguồn vốn vay, chiếm hơn 60% trong tổng nguồn vốn. Sự phụ thuộc vào nguồn cung vốn bên ngoài làm giảm khả năng tự chủ tài chính của doanh nghiệp và có thể gây ra rủi ro mất khả năng thanh toán. Hơn nữa, nguồn huy động vốn chưa đa dạng và bị phụ thuộc làm hạn chế khả năng đầu tư mở rộng.

- Áp lực tăng chi phí: Một trong những vấn đề lớn của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng là áp lực tăng chi phí, làm giảm lợi nhuận của doanh nghiệp. Điều này là hệ quả của quá trình hội nhập quốc tế, trong đó nhiều khoản chi phí tác động đến NLCT và thậm chí là sự tồn tại của doanh nghiệp.

- Cạnh tranh về giá: Việc định giá cước VTHHDB thấp của các doanh nghiệp Hải Phòng dễ dẫn đến cạnh tranh về giá. Tuy nhiên, các dịch vụ cung cấp chỉ dừng ở mức cơ bản, thiếu các dịch vụ giá trị gia tăng và sự khác biệt trong dịch vụ không rõ ràng.

- Thiếu liên kết trong hiệp hội và ngành nghề: Sự gắn kết của các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng không cao, tính liên kết trong hiệp hội nghề nghiệp và các doanh nghiệp ngành gần không chắc chắn. Điều này ảnh hưởng đến khả năng hợp tác và tận dụng các cơ hội thị trường, làm giảm NLCT của các doanh nghiệp.

Những nguyên nhân trên cần được các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng và các cơ quan quản lý xem xét và khắc phục để nâng cao NLCT và phát huy tối đa tiềm năng của ngành VTHHDB tại địa phương. Sự kết hợp giữa cải thiện quản lý nội bộ, tăng cường đào tạo nhân lực, đa dạng hóa nguồn vốn và xây dựng chiến lược cạnh tranh hiệu quả sẽ giúp các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng phát triển bền vững và mạnh mẽ hơn trong tương lai.

Chương 4

BỐI CẢNH VÀ GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

4.1. BỐI CẢNH VÀ QUAN ĐIỂM VỀ NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

4.1.1. Bối cảnh quốc tế

Theo DHL Global Forwarding khu vực Châu Á Thái Bình Dương, việc nói lỏng các hạn chế thương mại và thực hiện các sáng kiến pháp lý mới như Hệ thống quá cảnh hải quan ASEAN và Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP) đang thúc đẩy hợp tác thương mại nội Á. Điều này tạo điều kiện thuận lợi cho các quốc gia ASEAN, bao gồm Việt Nam, trong quá trình phục hồi kinh tế sau đại dịch Covid-19. Tiêu biểu là Hiệp định Tạo thuận lợi cho Vận tải Xuyên biên giới (CBTA) của Tiểu vùng sông Mê Kông mở rộng (GMS), cho phép mỗi quốc gia thành viên phát hành tới 500 giấy phép vận tải đường bộ và giấy tờ nhập cảnh tạm thời (TAD) cho các phương tiện vận tải.

Khu vực thương mại tự do ASEAN-Trung Quốc đã thúc đẩy thương mại giữa Đông Nam Á và Trung Quốc kể từ khi có hiệu lực vào năm 2010, trong khi Hiệp định RCEP được kỳ vọng sẽ cải thiện khả năng tiếp cận thị trường và tạo điều kiện thuận lợi cho các khoản đầu tư trong khu vực. Việt Nam đã có những bước tiến đáng kể trong phát triển cơ sở hạ tầng đường bộ trong hai thập kỷ qua. Theo xếp hạng của Ngân hàng Thế giới năm 2021, Việt Nam đã cải thiện đáng kể Chỉ số Hiệu quả Logistics (LPI), xếp thứ 39 trong số 160 quốc gia, tăng 25 bậc kể từ năm 2016. Dữ liệu từ Bộ Công Thương cho thấy lĩnh vực logistics của Việt Nam đã tăng trưởng hơn 12% vào năm 2018. Nghiên cứu năm 2021 của Bộ Công Thương cũng cho thấy LPI tiếp tục tăng, đạt 3,34 điểm so với 3,27 điểm năm 2018. Việt Nam cũng nằm trong top 10 chỉ số Logistics thị trường mới nổi với tốc độ tăng trưởng khoảng 14%-16%/năm. Ngành

logistics được nhấn mạnh là dịch vụ quan trọng đối với phát triển kinh tế Việt Nam, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng.

Quá trình hội nhập kinh tế quốc tế của Việt Nam chủ động tham gia vào hệ thống kinh tế toàn cầu và thúc đẩy quan hệ kinh tế với các quốc gia khác. Quá trình này đã giúp Việt Nam thu hút đầu tư nước ngoài, mở rộng thị trường xuất khẩu và nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia. Điều này không chỉ nâng cao vị thế kinh tế và chính trị của Việt Nam trên trường quốc tế mà còn mở ra triển vọng phát triển cho hoạt động vận tải hàng hóa.

Các yếu tố chính trị quốc tế cũng ảnh hưởng đáng kể đến môi trường kinh doanh toàn cầu. Cuộc chiến giữa Nga và Ukraine, cùng với các biện pháp cấm vận của phương Tây, đã gây ra tình trạng thiếu hụt và tăng giá nhiều loại hàng hóa như dầu khí, ngũ cốc và khoáng sản chiến lược. Điều này khiến nhiều nền kinh tế đình trệ và lạm phát tăng cao, gây ra khó khăn cho doanh nghiệp. Tuy nhiên, Việt Nam có cơ hội tốt để thâm nhập thị trường EU, đặc biệt trong lĩnh vực nông sản và thực phẩm để thay thế hàng hóa từ Nga và Ukraine, tạo điều kiện thuận lợi cho ngành vận tải hàng hóa phát triển.

Xung đột giữa Israel và Hamas cũng tác động đến triển vọng phục hồi của nền kinh tế toàn cầu, vốn đã bị ảnh hưởng bởi đại dịch Covid-19 và xung đột Nga-Ukraine. Xung đột này có thể dẫn đến lạm phát mới, với sự biến động ngay lập tức của thị trường dầu mỏ, vàng và đô la Mỹ. Giá nhiên liệu thế giới tăng kéo theo giá nhiên liệu trong nước, gây khó khăn cho việc kiểm soát giá nhiên liệu và kiểm soát giá cước vận tải của doanh nghiệp VTHHDB.

Nhìn chung, bối cảnh quốc tế với các hiệp định thương mại tự do và sáng kiến pháp lý mới đã tạo ra cơ hội lớn cho Việt Nam và các quốc gia ASEAN. Tuy nhiên, những biến động chính trị, kinh tế toàn cầu cũng đặt ra nhiều thách thức, đòi hỏi các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng phải linh hoạt, chủ động trong việc thích ứng và khai thác tối đa các cơ hội từ hội nhập quốc tế.

4.1.2. Bối cảnh trong nước

Hội nhập quốc tế là yếu tố then chốt trong chiến lược phát triển kinh tế của Việt Nam và đặc biệt là Thành phố Hải Phòng. Bằng cách tận dụng cơ hội từ các Hiệp định Thương mại Tự do (FTA), thu hút Đầu tư Trực tiếp Nước ngoài (FDI)

và tăng cường hợp tác quốc tế, Hải Phòng đang khẳng định vai trò quan trọng trong nền kinh tế quốc gia và khu vực. Quá trình này tạo ra cơ hội cho các doanh nghiệp mở rộng thị trường xuất khẩu, tiếp nhận công nghệ tiên tiến và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Hơn ba phần tư trọng tải hàng hóa ở Việt Nam được vận chuyển bằng đường bộ. Theo Hiệp hội Doanh nghiệp Logistics Việt Nam, các doanh nghiệp vận tải đường bộ thường xuất phát từ quy mô nhỏ lẻ, từ các hộ gia đình với 2-3 xe tải và dần dần mở rộng. Điều này dẫn đến sự cạnh tranh gay gắt, đặc biệt là ở các phân khúc hàng hóa thông thường. Phân khúc tăng trưởng nhanh nhất sẽ là vận chuyển hàng hóa chặng ngắn, phục vụ giao hàng dặm cuối trong nội đô, đặc biệt cho phân khúc giao hàng thương mại điện tử, dự báo sẽ tăng trưởng mạnh tại Việt Nam trong thời gian tới.

Thị phần vận tải hàng hóa đường bộ dự kiến sẽ tiếp tục tăng khi Việt Nam nỗ lực trở thành trung tâm sản xuất hàng đầu khu vực. Là một nền kinh tế định hướng xuất khẩu, Việt Nam cần nhập khẩu một lượng lớn nguyên liệu thô trong khi hàng hóa thành phẩm sẽ được xuất khẩu, trong đó logistics đóng vai trò quan trọng. Theo Bộ Giao thông Vận tải, hệ thống giao thông đường bộ cả nước dài hơn 570.000 km, bao gồm hơn 24.000 km quốc lộ, hơn 1.000 km đường cao tốc và gần 27.000 km đường đô thị. Việt Nam đã xác định việc nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ là một nội dung then chốt trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Năm 2020, Quốc hội đã thông qua nghị quyết xây dựng tới 4.000 km đường cao tốc để kết nối tất cả các tỉnh và thị xã lớn trên cả nước, cũng như hệ thống đường bộ của ASEAN vào năm 2030.

Một vấn đề lớn của ngành vận tải là tác động môi trường. Đội xe tải của Việt Nam chủ yếu gồm các xe tải nhỏ và cũ, gây tác động lớn về phát thải khí nhà kính (GHG) và tắc nghẽn giao thông. Ngành giao thông vận tải đóng góp khoảng 10% lượng khí thải GHG trong cả nước. Báo cáo “Tăng cường ngành Vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam – Hướng tới giảm chi phí Logistics và Phát thải khí nhà kính” chỉ ra sự cần thiết của việc xanh hóa ngành vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam theo các chuẩn mực quốc tế. Tương lai phát triển VTHHDB có thể bao gồm việc sử dụng phương tiện vận tải sử dụng

nhiên liệu thay thế (nhiên liệu xanh) và ứng dụng công nghệ thông tin, trí tuệ nhân tạo vào kiểm soát vận tải.

Tại Hải Phòng, quá trình hội nhập kinh tế diễn ra sâu rộng, thu hút lượng vốn FDI cao, với tốc độ tăng trưởng kinh tế trung bình hơn 6%/năm. Cùng với sự phát triển của hệ thống cảng biển và hoạt động logistics, dự kiến tốc độ tăng trưởng của nhu cầu vận chuyển hàng hóa trung bình sẽ vào khoảng 6-10% mỗi năm. Thành phố Hải Phòng sẽ cần tiếp tục đầu tư vào cơ sở hạ tầng logistics, cải thiện hiệu quả vận tải và duy trì các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng cao này.

Hải Phòng, với vị trí chiến lược và hệ thống cảng biển phát triển, là một trung tâm logistics và cửa ngõ giao thương quan trọng của Việt Nam. Hoạt động xuất nhập khẩu tại Hải Phòng đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế của Thành phố và cả nước. Giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu tại Hải Phòng đã đạt mức cao và đang trên đà tăng trưởng ổn định. Các doanh nghiệp, nhà đầu tư cần tận dụng các cơ hội này để phát triển kinh doanh và góp phần vào sự phát triển bền vững của Thành phố, đặc biệt là nhóm doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực vận tải hàng hóa.

Hệ thống cảng biển tại Hải Phòng đa dạng và phát triển, đóng vai trò quan trọng trong hoạt động xuất nhập khẩu và logistics của khu vực miền Bắc Việt Nam. Với sự đầu tư vào cơ sở hạ tầng cảng biển và phát triển hệ thống cảng tại Hải Phòng tập trung vào việc mở rộng cơ sở hạ tầng, nâng cao hiệu suất và linh hoạt, tăng cường an ninh hàng hải. Việc đầu tư vào các cảng nước sâu, hệ thống logistics, cơ sở hạ tầng giao thông kết nối sẽ giúp Hải Phòng tiếp tục khẳng định vị thế của mình là một trong những trung tâm logistics và cảng biển hàng đầu của Việt Nam và khu vực.

Bên cạnh việc phát triển hệ thống cảng biển, hệ thống cơ sở hạ tầng đường bộ tại Hải Phòng cũng được phát triển mạnh mẽ để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong Thành phố và khu vực lân cận. Hệ thống cơ sở hạ tầng đường bộ tại Hải Phòng đang được phát triển và nâng cấp nhằm nâng cao hiệu suất vận chuyển, cải thiện điều kiện giao thông trong Thành phố. Các dự án cải tạo đường và mở rộng hạ tầng giao thông công cộng sẽ giúp Hải Phòng phát triển bền vững, hỗ trợ doanh nghiệp VTHHDB nâng cao năng lực cạnh tranh.

Nhìn chung, bối cảnh trong nước với các chiến lược phát triển cơ sở hạ tầng và logistics đã và đang tạo ra nhiều cơ hội cho ngành VTHHĐB tại Hải Phòng. Tuy nhiên, để tận dụng tối đa các cơ hội này, các doanh nghiệp cần phải chú trọng vào việc cải thiện hiệu quả hoạt động, nâng cao chất lượng dịch vụ và tiếp tục đầu tư vào công nghệ và nguồn nhân lực.

4.1.3. Quan điểm nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp

Để nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng, cần áp dụng các quan điểm chiến lược nhằm tăng cường hiệu quả kinh doanh và phát triển bền vững của ngành VTHHĐB. Để thực hiện được điều đó cần dựa trên việc khắc phục những điểm tồn tại và phát huy thế mạnh trong nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp địa phương. Ngoài ra, những quan điểm phát triển vận tải cũng được thể hiện trong những chính sách như: Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế - xã hội Thành phố Hải Phòng đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030; Chiến lược phát triển giao thông vận tải quốc gia đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Quy hoạch phát triển giao thông vận tải Thành phố Hải Phòng đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030; Nghị quyết của Hội đồng Nhân dân Thành phố Hải Phòng về phát triển kinh tế - xã hội hàng năm; Chiến lược bảo vệ môi trường quốc gia và Thành phố Hải Phòng; Chính sách khuyến khích đầu tư và phát triển hạ tầng giao thông tại Hải Phòng... Những quan điểm này không chỉ góp phần vào sự phát triển của doanh nghiệp mà còn đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy kinh tế - xã hội của Thành phố. Dưới đây là các quan điểm chính cần được xem xét và triển khai:

Thứ nhất, phát triển bền vững hoạt động VTHHĐB tại Hải Phòng cần được thực hiện theo định hướng chiến lược và quy hoạch tổng thể, phù hợp với các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố, cũng như chiến lược và quy hoạch phát triển giao thông vận tải quốc gia và vùng kinh tế trọng điểm. Việc phát triển VTHHĐB theo hướng bền vững không chỉ tạo điều kiện thuận lợi cho sự tăng trưởng kinh tế - xã hội mà còn thúc đẩy sự đổi mới, hướng tới một hệ thống vận tải “xanh”, hiện đại và văn minh. Hải Phòng đặt ra mục tiêu kết hợp phát triển VTHHĐB với đa dạng hóa các loại hình vận tải khác, nhằm hình thành một mạng lưới vận tải liên thông, chất lượng cao, và

giá cả hợp lý. Đồng thời, Thành phố cũng chú trọng ứng dụng công nghệ tiên tiến trong quản lý, khai thác và vận hành hệ thống vận tải, cùng với việc tăng cường sử dụng nhiên liệu sạch, thân thiện với môi trường, nhằm hướng tới mục tiêu phát triển bền vững, bảo vệ môi trường.

Thứ hai, tận dụng lợi thế vị trí địa lý là Thành phố cảng biển lâu đời, được kết nối bởi đủ năm loại hình giao thông (đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không, và đường biển), có tiềm năng phát triển mạnh mẽ trong lĩnh vực vận tải hàng hóa. Chiến lược phát triển của Thành phố tập trung vào việc xây dựng hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ đồng bộ và hiện đại, nhằm tối ưu hóa lợi thế này. Bên cạnh đó, Thành phố chú trọng công tác bảo trì và nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông hiện có để khai thác tối đa năng lực kết cấu hạ tầng đường bộ, đồng thời đầu tư mở rộng hạ tầng nhằm tăng cường kết nối hiệu quả với hệ thống cảng biển, nhà ga, kho bãi. Điều này đặc biệt quan trọng trong việc giải quyết các “nút thắt” về hạ tầng trên các tuyến đường có lưu lượng vận tải lớn, từ đó hỗ trợ tối đa cho hoạt động vận tải hàng hóa và thúc đẩy phát triển kinh tế địa phương.

Thứ ba, huy động tối đa các nguồn lực để phát triển VTHHDB một cách hiệu quả. Thành phố chủ trương đa dạng hóa thành phần kinh tế tham gia đầu tư vào lĩnh vực này, với ưu tiên đặc biệt dành cho việc phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ và bảo đảm hành lang an toàn giao thông. Điều này bao gồm khuyến khích các doanh nghiệp, cả trong và ngoài nước, đầu tư vào phát triển VTHHDB. Để đạt được mục tiêu này, Hải Phòng đẩy mạnh hợp tác công - tư, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp và chính quyền cùng tham gia xây dựng, quản lý cơ sở hạ tầng giao thông, qua đó đảm bảo sự phát triển hiệu quả của hệ thống VTHHDB.

Thứ tư, chuyển đổi VTHHDB sang dịch vụ vận tải hàng hóa đa phương thức nhằm nâng cao năng suất, chất lượng dịch vụ và khả năng cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Việc phát triển hệ thống logistics tích hợp và liên kết chặt chẽ giữa các phương thức vận tải không chỉ giúp giảm chi phí vận chuyển mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa an toàn, hiệu quả hơn. Sự chuyển đổi này đóng vai trò quan trọng trong việc gia

tăng sức cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng, đồng thời góp phần vào việc xây dựng một hệ thống vận tải hiện đại và bền vững.

Thứ năm, phát triển hệ thống vận tải đường bộ hiện đại, văn minh và thân thiện với môi trường. Việc này tận dụng tối đa lợi thế của Thành phố là một trung tâm dịch vụ và công nghiệp lớn với sức cạnh tranh cao, đóng vai trò là đầu mối giao thông quan trọng của cả nước, cửa ngõ ra biển cho các địa phương phía Bắc. Để thực hiện mục tiêu này, Hải Phòng đang đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, trí tuệ nhân tạo, các công nghệ tiên tiến khác trong quản lý và vận hành hệ thống giao thông vận tải. Điều này không chỉ góp phần hiện đại hóa và nâng cao hiệu quả hoạt động của hệ thống vận tải mà còn hướng tới xây dựng một hệ thống vận tải “xanh” bền vững, giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường.

Thứ sáu, tập trung kết nối hợp lý với các phương thức vận tải khác như đường sắt, đường biển, hàng không và đường thủy nội địa. Việc này không chỉ giúp tăng cường khả năng liên thông với mạng lưới giao thông vùng và quốc gia mà còn đa dạng hóa các loại hình vận tải, phương tiện VTHHDB. Sự liên kết này nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa với chất lượng cao, đảm bảo tính linh hoạt, tối ưu hóa hiệu quả vận tải trong bối cảnh hội nhập quốc tế và cạnh tranh ngày càng gay gắt.

Thứ bảy, định hướng phát triển các doanh nghiệp VTHHDB phù hợp với quy mô và khả năng thích ứng của từng đơn vị. Cụ thể, các doanh nghiệp có quy mô nhỏ và vừa sẽ tập trung vào vận tải nội tỉnh, với các tuyến đường ngắn. Các doanh nghiệp tham gia vào vận tải liên tỉnh và quốc tế phải có quy mô tương đối lớn, đủ mạnh về tài chính, kinh nghiệm quản lý tốt để đảm bảo hiệu quả hoạt động trên các tuyến đường dài. Điều này đòi hỏi một sự cơ cấu lại lực lượng vận tải, theo đó chỉ những đơn vị có đủ phương tiện, nguồn lực tài chính, kinh nghiệm khai thác vận tải mới được cấp phép kinh doanh vận tải trên các tuyến liên tỉnh và quốc tế. Sự định hướng này sẽ giúp đảm bảo chất lượng dịch vụ vận tải, tăng cường khả năng cạnh tranh, thúc đẩy sự phát triển bền vững của ngành VTHHDB trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

Những quan điểm chiến lược này sẽ giúp định hướng các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng nâng cao năng lực cạnh tranh, đồng thời thúc đẩy sự phát triển bền vững của ngành VTHHDB và góp phần vào sự phát triển kinh tế - xã hội của Thành phố.

4.2. GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG TRONG ĐIỀU KIỆN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

4.2.1. Giải pháp từ phía chính sách của Trung ương

4.2.1.1. Hoàn thiện hệ thống các văn bản pháp luật quy định về cơ chế, chính sách phát triển vận tải hàng hóa đường bộ

Việc hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật liên quan đến cơ chế và chính sách phát triển VTHHDB là một yếu tố thiết yếu nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp tại Hải Phòng. Một hệ thống pháp luật rõ ràng, nhất quán và toàn diện không chỉ đảm bảo tính minh bạch, hiệu quả trong quản lý Nhà nước mà còn tạo môi trường thuận lợi cho các doanh nghiệp phát triển bền vững. Điều này càng trở nên quan trọng trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng, khi mà sự cạnh tranh không chỉ diễn ra trong nước mà còn đến từ các doanh nghiệp quốc tế.

Trước hết, việc rà soát, điều chỉnh, bổ sung các quy hoạch phát triển giao thông vận tải là cần thiết để đảm bảo sự kết nối chặt chẽ với các quy hoạch liên quan khác và phù hợp với điều kiện kinh tế - xã hội hiện tại. Điều này đòi hỏi phải xác định rõ các lộ trình ưu tiên và tích hợp các mục tiêu phát triển vào các dự án giao thông vận tải cụ thể, nhằm đảm bảo sự phát triển đồng bộ, khắc phục các điểm yếu như sự phân tán trong quy hoạch và đầu tư không đồng bộ, từ đó tạo nền tảng vững chắc cho sự phát triển của ngành.

Một điểm yếu hiện tại cần khắc phục là sự thiếu đồng bộ và chặt chẽ trong việc quản lý, giám sát các hoạt động vận tải. Việc nghiên cứu ban hành các quy định quản lý, khai thác trong VTHHDB là cần thiết để đảm bảo tuân thủ các quy định pháp luật, nâng cao tính cạnh tranh và hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp. Điều này bao gồm việc tăng cường kiểm tra, giám sát

chặt chẽ các hoạt động vận tải và xử lý kịp thời các vi phạm, từ đó tạo ra một môi trường kinh doanh lành mạnh.

Bên cạnh đó, một trong những điểm mạnh cần phát huy là khả năng thu hút đầu tư từ mọi thành phần kinh tế vào lĩnh vực VTHHĐB. Để làm được điều này, cần hoàn thiện các quy định pháp luật khuyến khích đầu tư, đặc biệt là đầu tư vào phương tiện vận tải, cơ sở hạ tầng và công nghệ mới. Cụ thể, cần có các chính sách hỗ trợ lãi suất vay và các cơ chế ưu đãi khác nhằm khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư mạnh mẽ hơn vào việc hiện đại hóa hạ tầng vận tải, từ đó tạo ra lợi thế cạnh tranh bền vững.

Việc ban hành các quy định về bảo vệ môi trường cũng là một yếu tố quan trọng cần được quan tâm. Các quy định này không chỉ giúp giảm thiểu tác động tiêu cực của hoạt động vận tải đến môi trường mà còn nâng cao hình ảnh của doanh nghiệp, giúp họ tận dụng cơ hội từ các xu hướng tiêu dùng xanh và các tiêu chuẩn quốc tế ngày càng khắt khe về môi trường. Điều này bao gồm việc áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế về kiểm soát khí thải, đánh giá tác động môi trường và khuyến khích sử dụng các phương tiện vận tải thân thiện với môi trường.

Cuối cùng, để phát huy hết các lợi thế và cơ hội từ hội nhập quốc tế, doanh nghiệp cần nắm vững các quy định pháp luật, những tiêu chuẩn quốc tế đã được tiếp thu qua các hiệp định thương mại tự do và các tổ chức quốc tế. Điều này sẽ giúp nâng cao chất lượng dịch vụ và khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp, từ đó dễ dàng tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu. Đồng thời, cần cung cấp thông tin và hỗ trợ doanh nghiệp trong việc nắm bắt các quy định pháp luật, tiêu chuẩn quốc tế, giúp doanh nghiệp VTHHĐB nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Tóm lại, bằng cách hoàn thiện hệ thống pháp luật và cơ chế chính sách, những hạn chế hiện tại sẽ được khắc phục, các điểm mạnh sẽ được phát huy tối đa, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp VTHHĐB phát triển bền vững trong một môi trường cạnh tranh ngày càng khốc liệt.

4.2.1.2. Đề cao tham vấn doanh nghiệp trong triển khai các chính sách

Việc tham vấn doanh nghiệp trong quá trình triển khai các chính sách liên quan đến VTHHĐB là một yếu tố thiết yếu để đảm bảo tính khả thi và hiệu quả

của các chính sách này. Tham vấn giúp điều chỉnh, hoàn thiện các chính sách, đồng thời tăng cường sự đồng thuận giữa cơ quan quản lý nhà nước và cộng đồng doanh nghiệp. Đặc biệt, trong quá trình lập và thẩm định quy hoạch, việc chủ động lắng nghe ý kiến đóng góp từ các doanh nghiệp là cần thiết để đảm bảo các quy hoạch này phản ánh đúng thực tế, đáp ứng yêu cầu của ngành. Điều này không chỉ giúp chính sách trở nên thực tiễn hơn mà còn tăng cường hiệu quả triển khai khi doanh nghiệp nhận thấy quyền lợi và tiếng nói của họ được xem xét.

Trong giai đoạn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, việc tham vấn doanh nghiệp về vị trí, quy mô và tính hiệu quả của các dự án cũng là cực kỳ quan trọng. Điều này giúp đảm bảo các dự án được thực hiện theo đúng nguyện vọng và nhu cầu của doanh nghiệp, từ đó tối ưu hóa nguồn lực, tránh lãng phí tài nguyên. Khi doanh nghiệp được tham gia vào quá trình này, họ sẽ gắn kết hơn với các dự án và sẵn sàng hợp tác với chính quyền để đảm bảo sự thành công của các dự án, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho việc khai thác, sử dụng sau này.

Để khắc phục các điểm yếu hiện tại như sự thiếu minh bạch và đồng bộ trong việc triển khai chính sách, cần xây dựng cơ chế tham vấn doanh nghiệp chặt chẽ và thường xuyên hơn. Điều này giúp doanh nghiệp cảm thấy an tâm hơn trong quá trình hoạt động, đồng thời phát huy những điểm mạnh của họ như khả năng thích ứng nhanh với những thay đổi và nhu cầu thực tế của thị trường.

Tăng cường tham vấn doanh nghiệp không chỉ là một phương thức để đảm bảo các chính sách được thực thi hiệu quả mà còn là cách thức củng cố mối quan hệ hợp tác giữa nhà nước và doanh nghiệp. Điều này tạo nền tảng vững chắc cho sự phát triển bền vững của ngành VTHHDB tại Hải Phòng, giúp doanh nghiệp tối ưu hóa nguồn lực và nâng cao năng lực cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

4.2.1.3. Linh hoạt trong kiểm soát giá cước vận tải

Việc kiểm soát giá cước vận tải cần thực hiện một cách linh hoạt để đảm bảo doanh nghiệp VTHHDB có thể thích ứng nhanh với sự biến động của thị trường. Giá cước vận tải ảnh hưởng trực tiếp đến doanh thu và sức cạnh tranh của doanh nghiệp, do đó, cần áp dụng các biện pháp quản lý phù hợp.

Một trong những giải pháp quan trọng là xây dựng cơ chế điều chỉnh giá cước tự động dựa trên các chỉ số kinh tế như giá nhiên liệu, lạm phát, và chi phí bảo trì. Điều này giúp giá cước phản ánh kịp thời những thay đổi của thị trường, giảm thiểu rủi ro cho doanh nghiệp và đảm bảo sự ổn định trong hoạt động kinh doanh. Việc áp dụng hệ thống quản lý giá cước điện tử cũng là cần thiết để doanh nghiệp theo dõi và điều chỉnh giá cước theo thời gian thực. Hệ thống này không chỉ giúp giảm thiểu sai sót mà còn tăng cường tính minh bạch trong quá trình tính toán, giúp khách hàng dễ dàng so sánh và lựa chọn dịch vụ phù hợp.

Để khắc phục các điểm yếu về tính linh hoạt trong điều chỉnh giá cước, các doanh nghiệp cần đẩy mạnh việc công khai thông tin về giá cước, bao gồm các khoản phí phụ thu và điều kiện áp dụng. Điều này giúp tạo niềm tin với khách hàng, đồng thời nâng cao tính cạnh tranh và phát huy điểm mạnh về quản lý giá cước trong bối cảnh thị trường cạnh tranh gay gắt.

Bằng cách áp dụng các biện pháp trên, doanh nghiệp VTHHDB không chỉ khắc phục được những hạn chế hiện tại mà còn phát huy tối đa các điểm mạnh, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển bền vững.

4.2.1.4. Quản lý giá xăng dầu theo hướng có lợi cho doanh nghiệp

Quản lý giá xăng dầu là yếu tố then chốt để kiểm soát chi phí vận hành và nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB. Để hỗ trợ doanh nghiệp trong việc lập kế hoạch kinh doanh dài hạn, cần áp dụng các biện pháp quản lý giá xăng dầu một cách hiệu quả và linh hoạt.

Trước hết, việc thiết lập quỹ bình ổn giá xăng dầu là cần thiết để giảm thiểu tác động của biến động giá trên thị trường quốc tế. Quỹ này giúp duy trì sự ổn định về chi phí xăng dầu, từ đó giảm bớt áp lực tài chính lên doanh nghiệp và tạo điều kiện thuận lợi cho việc lập kế hoạch kinh doanh ổn định. Điều này đặc biệt quan trọng trong bối cảnh giá xăng dầu biến động mạnh có thể gây khó khăn cho doanh nghiệp trong việc dự báo chi phí và điều chỉnh chiến lược kinh doanh.

Bên cạnh đó, việc điều chỉnh các loại thuế và phí liên quan đến xăng dầu, như thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt, cần được xem xét để đảm bảo giá xăng dầu hợp lý, có lợi cho doanh nghiệp. Việc này không chỉ giúp giảm

bớt gánh nặng chi phí mà còn góp phần tăng cường năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp trong thị trường nội địa và quốc tế.

Để khắc phục điểm yếu về khả năng dự báo chi phí xăng dầu, cần cung cấp thông tin minh bạch và kịp thời cho các doanh nghiệp. Việc này bao gồm cung cấp các dự báo về xu hướng giá xăng dầu trong tương lai, giúp doanh nghiệp có thể chủ động điều chỉnh chiến lược kinh doanh, từ đó giảm thiểu rủi ro tài chính.

Cuối cùng, các chính sách ưu đãi về thuế và phí nên được áp dụng để hỗ trợ các doanh nghiệp VTHHDB, đặc biệt là trong việc đầu tư vào phương tiện và công nghệ tiết kiệm nhiên liệu. Những biện pháp này không chỉ giúp doanh nghiệp vượt qua khó khăn hiện tại mà còn phát huy điểm mạnh trong việc quản lý chi phí, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng.

4.2.1.5. Khuyến khích cạnh tranh

Khuyến khích cạnh tranh lành mạnh trong lĩnh vực VTHHDB là yếu tố quan trọng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh tổng thể của ngành. Để đạt được mục tiêu này, cần thực hiện các giải pháp toàn diện, kết hợp giữa cải cách hành chính, tăng cường minh bạch và thúc đẩy đổi mới sáng tạo.

Trước hết, việc đơn giản hóa thủ tục hành chính là cần thiết để giảm bớt gánh nặng về thời gian và chi phí cho các doanh nghiệp khi tham gia vào thị trường. Điều này sẽ khắc phục điểm yếu về quy trình phức tạp, thiếu hiệu quả, từ đó tạo điều kiện cho doanh nghiệp hoạt động linh hoạt và hiệu quả hơn.

Tiếp theo, việc tăng cường minh bạch thông tin sẽ giúp các doanh nghiệp và khách hàng có cơ sở để so sánh, lựa chọn dịch vụ, từ đó tạo ra môi trường cạnh tranh công bằng. Việc yêu cầu các doanh nghiệp công khai giá cước và các dịch vụ không chỉ giúp khắc phục điểm yếu về sự thiếu minh bạch mà còn phát huy điểm mạnh về chất lượng dịch vụ, giúp doanh nghiệp khẳng định vị thế trên thị trường.

Để thúc đẩy đổi mới sáng tạo, các chính sách khuyến khích đầu tư vào nghiên cứu và phát triển cần được triển khai. Điều này giúp các doanh nghiệp tận dụng được lợi thế về công nghệ, từ đó phát triển các dịch vụ mới, nâng cao

giá trị gia tăng và sức cạnh tranh. Đồng thời, các ưu đãi về thuế cho những doanh nghiệp đầu tư vào công nghệ sẽ hỗ trợ đáng kể cho quá trình đổi mới này.

Việc tăng cường hợp tác và liên kết giữa các doanh nghiệp cũng là một giải pháp quan trọng. Sự hợp tác này sẽ giúp chia sẻ nguồn lực, kinh nghiệm, giảm chi phí và nâng cao hiệu quả hoạt động, đặc biệt là trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gay gắt.

Cuối cùng, việc thúc đẩy cạnh tranh công bằng bằng cách giám sát chặt chẽ các hành vi độc quyền và gian lận, cùng với việc bảo vệ quyền lợi của người tiêu dùng, sẽ tạo ra một môi trường kinh doanh minh bạch. Hợp tác quốc tế cũng cần được đẩy mạnh để doanh nghiệp học hỏi kinh nghiệm, tận dụng các hiệp định thương mại tự do, mở rộng thị trường và nâng cao năng lực cạnh tranh trên toàn cầu.

Những giải pháp này không chỉ khắc phục các điểm yếu đã được phân tích mà còn phát huy tối đa điểm mạnh của các doanh nghiệp VTHHDB, từ đó góp phần vào sự phát triển bền vững của ngành vận tải và nền kinh tế địa phương.

4.2.2. Giải pháp từ phía chính sách của Thành phố Hải Phòng

4.2.2.1. Hoàn thiện hạ tầng giao thông

Hoàn thiện hạ tầng giao thông là yếu tố then chốt để cải thiện hiệu quả hoạt động và nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Hiện tại, tình trạng ùn tắc giao thông không chỉ gây chậm trễ trong vận chuyển mà còn làm tăng chi phí vận hành, ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng cạnh tranh của các doanh nghiệp. Để khắc phục tình trạng này và phát huy các điểm mạnh của hệ thống hạ tầng giao thông hiện có, Thành phố cần thực hiện một số giải pháp đồng bộ và hiệu quả.

Trước hết, việc phát triển các tuyến đường vành đai là cần thiết để kết nối hiệu quả các khu công nghiệp, cảng biển với các tuyến quốc lộ và cao tốc, giúp giảm áp lực giao thông trong khu vực trung tâm, tăng cường sự lưu thông của hàng hóa. Điều này sẽ khắc phục điểm yếu về ùn tắc tại các khu vực đông đúc, từ đó tối ưu hóa luồng hàng hóa lưu chuyển qua Thành phố.

Bên cạnh đó, xây dựng các tuyến đường tránh cho Thành phố và khu vực cảng biển là giải pháp quan trọng để giảm thiểu lưu lượng phương tiện lớn, đặc biệt là xe tải, qua các khu vực dân cư đông đúc. Đây là một biện pháp thiết thực giúp giảm tải giao thông và nâng cao chất lượng cuộc sống trong khu vực.

Ngoài ra, việc mở rộng và nâng cấp cơ sở hạ tầng cảng biển cũng đóng vai trò quan trọng trong việc tăng cường khả năng lưu thông và lưu trữ hàng hóa. Đầu tư vào các thiết bị hiện đại như cần cẩu container và xe nâng tự động sẽ giúp tăng năng suất bốc xếp, giảm thời gian chờ đợi, tối ưu hóa hiệu quả hoạt động tại cảng. Đây là cách để phát huy điểm mạnh của cảng Hải Phòng như một trong những trung tâm logistics quan trọng nhất của miền Bắc.

Cùng với đó, Thành phố cần phát triển các kho bãi tại các vị trí chiến lược gần cảng, khu công nghiệp để giảm khoảng cách vận chuyển và tối ưu hóa thời gian lưu trữ hàng hóa. Việc này không chỉ giúp giảm chi phí vận chuyển mà còn tăng cường khả năng cạnh tranh của các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng.

Cuối cùng, quản lý và điều tiết lưu lượng giao thông tại các nút giao thông quan trọng là cần thiết để giảm ùn tắc, tăng cường an toàn giao thông. Việc phát triển cơ sở hạ tầng phụ trợ như các bãi đỗ xe tải tạm thời, trạm dừng nghỉ cũng cần được chú trọng để hỗ trợ tốt hơn cho hoạt động vận tải.

4.2.2.2. Nâng cao hiệu quả triển khai chính sách

Nâng cao hiệu quả triển khai chính sách là một nhiệm vụ thiết yếu để tạo môi trường thuận lợi cho các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng phát triển bền vững trong bối cảnh toàn cầu hóa. Việc này đòi hỏi chính quyền Thành phố không chỉ cải thiện khung pháp lý mà còn phải đảm bảo sự hợp tác chặt chẽ và minh bạch trong quá trình thực hiện.

Trước hết, cần thiết lập mối quan hệ hợp tác giữa chính quyền Hải Phòng và các cơ quan chức năng như Bộ Giao thông Vận tải, Sở Giao thông Vận tải, các tổ chức liên quan nhằm đảm bảo các chính sách được triển khai đồng bộ, nhất quán. Việc tham vấn từ các doanh nghiệp, hiệp hội và chuyên gia logistics sẽ giúp chính sách phản ánh đúng nhu cầu thực tiễn, đồng thời tăng hiệu quả thực thi. Điều này giúp khắc phục điểm yếu trong việc thiếu sự tham gia của doanh nghiệp và đảm bảo rằng các chính sách không chỉ là lý thuyết mà còn khả thi trong thực tế.

Ngoài ra, việc thúc đẩy sự tham gia của cộng đồng thông qua các buổi tọa đàm, hội thảo là cần thiết để thu thập ý kiến phản hồi, đảm bảo các chính sách không chỉ phù hợp với yêu cầu quản lý mà còn nhận được sự ủng hộ từ cộng đồng doanh nghiệp. Điều này cũng góp phần nâng cao tính minh bạch và tạo dựng niềm tin, một điểm mạnh cần phát huy để gia tăng sự hiệu quả của các chính sách.

Để giảm thiểu rủi ro pháp lý và hỗ trợ doanh nghiệp tuân thủ hiệu quả các quy định pháp luật, cần cung cấp các dịch vụ tư vấn, hỗ trợ pháp lý chuyên sâu. Điều này không chỉ giúp doanh nghiệp hiểu rõ các yêu cầu pháp lý mà còn tăng cường khả năng cạnh tranh bằng cách giảm chi phí tuân thủ và tránh các rủi ro pháp lý không cần thiết.

Chính quyền Thành phố cũng cần thúc đẩy việc áp dụng công nghệ mới trong quản lý vận tải. Hỗ trợ tài chính hoặc ưu đãi thuế cho các doanh nghiệp đầu tư vào công nghệ hiện đại sẽ giúp nâng cao hiệu quả hoạt động và giảm chi phí, qua đó tăng cường sức cạnh tranh. Đây là một biện pháp cần thiết để khắc phục điểm yếu về khả năng tiếp cận công nghệ của các doanh nghiệp nhỏ và vừa.

Cuối cùng, việc xây dựng các mối quan hệ hợp tác với các tổ chức quốc tế sẽ mở ra nhiều cơ hội phát triển mới, giúp các doanh nghiệp tận dụng được lợi thế từ các hiệp định thương mại tự do và từ đó nâng cao sức mạnh cạnh tranh toàn cầu.

Những giải pháp này không chỉ giúp nâng cao hiệu quả triển khai chính sách mà còn tạo ra môi trường kinh doanh thuận lợi, thúc đẩy sự phát triển bền vững và toàn diện cho doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng.

4.2.2.3. *Đẩy mạnh hợp tác kinh tế quốc tế*

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế toàn cầu, việc đẩy mạnh hợp tác kinh tế quốc tế là yếu tố then chốt để nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng. Để thực hiện điều này, cần áp dụng một loạt giải pháp cụ thể nhằm khắc phục những điểm yếu hiện tại và phát huy những điểm mạnh của doanh nghiệp, đảm bảo sự phát triển bền vững và hiệu quả trong môi trường cạnh tranh quốc tế.

Trước hết, việc mở rộng tham gia các hiệp định thương mại tự do (FTA) như CPTPP, EVFTA, và RCEP là một bước đi chiến lược. Các cơ quan quản lý cần tiến hành phân tích chi tiết các FTA hiện có và tiềm năng để nhận diện rõ những lợi ích cũng như thách thức mà các doanh nghiệp sẽ đối mặt. Đồng

thời, cần dự báo tác động của từng FTA đối với nền kinh tế địa phương, qua đó cung cấp thông tin chi tiết và định hướng chiến lược cho các doanh nghiệp. Điều này sẽ giúp các doanh nghiệp VTHHDB tận dụng tối đa các cơ hội mở rộng thị trường, giảm thiểu các rào cản thương mại và nâng cao tính cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Bên cạnh đó, tăng cường hợp tác với các đối tác quốc tế trong lĩnh vực vận tải và logistics là một yếu tố không thể thiếu. Việc học hỏi kinh nghiệm, chia sẻ công nghệ và thu hút đầu tư từ các đối tác quốc tế sẽ giúp doanh nghiệp trong nước cải thiện năng lực vận hành, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh. Các dự án hợp tác quốc tế cần được thúc đẩy mạnh mẽ, nhằm mang lại lợi ích kép: vừa giúp doanh nghiệp nâng cao trình độ kỹ thuật và công nghệ, vừa tăng cường vị thế của Hải Phòng trên bản đồ logistics toàn cầu.

Xúc tiến thương mại cũng đóng vai trò quan trọng trong việc mở rộng thị trường cho các doanh nghiệp VTHHDB. Chính quyền Thành phố cần tổ chức các đoàn công tác thương mại, khuyến khích doanh nghiệp tham gia các triển lãm và hội chợ quốc tế, từ đó giới thiệu sản phẩm dịch vụ của Hải Phòng ra thị trường toàn cầu. Điều này không chỉ giúp tăng cường hình ảnh và uy tín của các doanh nghiệp Hải Phòng, mà còn mở ra các cơ hội kinh doanh mới, đóng góp vào sự phát triển bền vững của ngành.

Thêm vào đó, việc tham gia vào các hiệp hội và diễn đàn quốc tế sẽ giúp các doanh nghiệp VTHHDB mở rộng mạng lưới kết nối, tìm kiếm đối tác mới và học hỏi những kinh nghiệm quản lý tiên tiến. Hải Phòng cần tổ chức thường xuyên các hội thảo quốc tế để tạo điều kiện cho doanh nghiệp trong nước trao đổi, hợp tác với các đối tác quốc tế, nâng cao kỹ năng quản lý và vận hành. Đây cũng là cơ hội để các doanh nghiệp tại Hải Phòng tiếp cận những tiêu chuẩn quốc tế và thực tiễn quản lý tốt nhất, từ đó nâng cao năng lực cạnh tranh toàn cầu.

Những giải pháp trên không chỉ giúp khắc phục những hạn chế hiện tại của doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng, mà còn phát huy những điểm mạnh đã đạt được. Việc đẩy mạnh hợp tác kinh tế quốc tế sẽ tạo đà phát triển bền vững, giúp các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng nâng cao vị thế và sức mạnh cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

4.2.3. Giải pháp từ phía doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

4.2.3.1. Tăng cường liên kết doanh nghiệp

Trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng, việc tăng cường liên kết giữa các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng là điều cần thiết để khắc phục những hạn chế hiện tại và phát huy tiềm năng của ngành. Các liên kết này đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh và tối ưu hóa hoạt động kinh doanh.

Trước hết, liên kết giữa các doanh nghiệp VTHHDB trên địa bàn Hải Phòng giúp tạo ra sức mạnh tổng hợp, đặc biệt trong trường hợp các doanh nghiệp có quy mô nhỏ. Thông qua việc liên kết, các doanh nghiệp có thể gia tăng sức mạnh tài chính, mở rộng thị phần và tối ưu hóa các điểm giao nhận hàng hóa. Điều này giúp khắc phục điểm yếu về quy mô nhỏ lẻ và hạn chế nguồn lực. Việc phát triển các doanh nghiệp đầu tàu có vai trò dẫn dắt cũng là một chiến lược quan trọng, giúp định hướng, thúc đẩy sự phát triển của toàn ngành, tạo ra một hệ thống vận tải đồng bộ và vững mạnh hơn.

Tiếp theo, liên kết với các doanh nghiệp ở các địa phương khác sẽ mở rộng khả năng phối hợp các tuyến vận tải liên tỉnh, từ đó tận dụng hiệu quả nguồn hàng hai chiều và giảm chi phí vận chuyển. Điều này không chỉ giúp các doanh nghiệp tại Hải Phòng thâm nhập vào các thị trường mới mà còn củng cố vị thế của họ trong khu vực, khắc phục điểm yếu về khả năng tiếp cận thị trường ngoài tỉnh.

Ngoài ra, sự hợp tác với các hiệp hội doanh nghiệp và hợp tác xã vận tải sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc kết nối cung cầu, tối ưu hóa hiệu quả sử dụng đội xe và nâng cao chất lượng dịch vụ. Liên kết này sẽ hỗ trợ các doanh nghiệp nhỏ trong việc đàm phán giá cả, nâng cao năng lực cạnh tranh, phát huy điểm mạnh về sự linh hoạt và khả năng thích ứng nhanh chóng của các doanh nghiệp quy mô nhỏ.

Việc liên kết với các doanh nghiệp nước ngoài mang lại cơ hội tiếp cận với công nghệ tiên tiến, tiêu chuẩn quốc tế và mở rộng thị trường ra ngoài biên giới quốc gia. Tham gia vào các sáng kiến pháp lý về vận tải xuyên biên giới, như Hệ

thông Quá cảnh Hải quan ASEAN, giúp các doanh nghiệp mở rộng phạm vi hoạt động, khắc phục điểm yếu về hạn chế công nghệ và tiêu chuẩn vận tải.

Cuối cùng, liên kết chặt chẽ với các cơ quan quản lý Nhà nước là yếu tố then chốt để doanh nghiệp dễ dàng tiếp cận và thực hiện các chính sách, quy định pháp luật liên quan. Điều này giúp cải thiện tính khả thi và hiệu quả của các chính sách, đồng thời tăng cường sự phối hợp giữa các bên liên quan, phát huy điểm mạnh về tính minh bạch trong quản lý.

Tóm lại, bằng cách thực hiện các giải pháp liên kết này, các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng sẽ có thể khắc phục các điểm yếu về quy mô, phát huy các điểm mạnh về sự linh hoạt, nâng cao năng lực cạnh tranh và tối ưu hóa hoạt động kinh doanh, tận dụng tối đa các cơ hội phát triển trong môi trường cạnh tranh.

4.2.3.2. Xây dựng nhóm khách hàng sử dụng dịch vụ vận tải hàng hóa

Phát triển nhóm khách hàng sử dụng dịch vụ VTHHDB là một chiến lược quan trọng để mở rộng thị trường và tăng cường hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp tại Hải Phòng. Việc xây dựng nhóm khách hàng không chỉ giúp tối ưu hóa chi phí vận tải mà còn tạo nền tảng cho sự phát triển bền vững của các doanh nghiệp trong ngành này.

Trước hết, việc hỗ trợ gom đơn hàng là cần thiết trong bối cảnh các doanh nghiệp sản xuất tại Hải Phòng chủ yếu có quy mô vừa và nhỏ. Với khối lượng đơn hàng nhỏ lẻ, việc kết hợp nhu cầu vận tải từ nhiều doanh nghiệp sẽ giúp tối ưu hóa việc sử dụng phương tiện vận tải, giảm thiểu chi phí vận chuyển và nâng cao khả năng thương lượng với các đơn vị cung cấp dịch vụ. Điều này đồng thời khắc phục được điểm yếu về quy mô nhỏ lẻ của các doanh nghiệp vận tải, giúp họ có thể cung cấp dịch vụ với chi phí cạnh tranh hơn và tăng cường sự minh bạch trên thị trường.

Tiếp theo, chiến lược thuê ngoài dịch vụ kho bãi và vận chuyển giúp doanh nghiệp sản xuất tiết kiệm chi phí đáng kể. Thay vì đầu tư lớn vào xây dựng và quản lý hệ thống kho bãi, doanh nghiệp có thể tập trung vào hoạt động kinh doanh cốt lõi, trong khi các dịch vụ thuê ngoài sẽ đảm nhận các khâu vận tải và kho bãi. Điều này không chỉ giúp giảm chi phí cố định mà còn tăng cường tính linh hoạt cho doanh nghiệp trong việc điều chỉnh quy mô sản

xuất, khắc phục hạn chế về vốn và nguồn lực.

Ngoài ra, đối với các doanh nghiệp sản xuất có hoạt động xuất nhập khẩu, việc sử dụng dịch vụ hải quan và vận chuyển hai chiều từ cảng về nơi sản xuất là một giải pháp hiệu quả. Điều này giúp đảm bảo tiến độ và chất lượng vận chuyển, giảm thiểu rủi ro liên quan đến thủ tục hải quan trong quá trình xuất nhập khẩu, đồng thời phát huy điểm mạnh về khả năng kết nối với các đối tác quốc tế.

Lợi ích tổng thể của việc xây dựng nhóm khách hàng sử dụng dịch vụ VTHHĐB không chỉ dừng lại ở việc tối ưu hóa chi phí và tăng cường hiệu quả hoạt động. Nó còn giúp các doanh nghiệp VTHHĐB có cơ hội phát triển các dịch vụ có giá trị gia tăng cao hơn, từ đó nâng cao chất lượng dịch vụ, cải thiện chính sách chăm sóc khách hàng và tăng cường năng lực cạnh tranh.

4.2.3.3. Thu hút các nguồn lực xã hội phát triển vận tải hàng hóa đường bộ

Để nâng cao năng lực cạnh tranh và khắc phục các hạn chế về tài chính, việc thu hút các nguồn lực xã hội vào phát triển VTHHĐB tại Hải Phòng là một giải pháp thiết yếu. Các doanh nghiệp VTHHĐB tại địa phương chủ yếu có quy mô nhỏ, phụ thuộc nhiều vào vốn vay ngân hàng, dẫn đến khó khăn trong việc đầu tư và đổi mới phương tiện, thiết bị. Để giải quyết vấn đề này, một số biện pháp cụ thể cần được thực hiện.

Trước hết, huy động nguồn vốn xã hội thông qua phát hành trái phiếu doanh nghiệp là một phương án khả thi. Việc phát hành trái phiếu giúp các doanh nghiệp VTHHĐB huy động được nguồn tài chính dài hạn từ xã hội, từ đó giảm thiểu sự phụ thuộc vào vay vốn ngân hàng. Ngoài ra, việc khuyến khích đầu tư từ dân cư cũng đóng vai trò quan trọng. Nguồn vốn trong dân cư luôn tiềm năng, thông qua việc thiết lập các chính sách minh bạch, hấp dẫn, doanh nghiệp có thể thu hút đầu tư từ người dân, góp phần thúc đẩy sự phát triển bền vững của VTHHĐB.

Thêm vào đó, khuyến khích đầu tư tư nhân là một chiến lược cần thiết. Chính quyền Thành phố cần tạo ra môi trường đầu tư thuận lợi, bao gồm việc giảm thuế, hỗ trợ vay vốn ưu đãi, đơn giản hóa các thủ tục hành chính. Đồng thời, xây dựng một môi trường kinh doanh minh bạch sẽ giúp tăng cường niềm tin của nhà đầu tư, từ đó thúc đẩy họ đầu tư vào lĩnh vực VTHHĐB.

Cuối cùng, tăng cường hợp tác với các tổ chức tài chính sẽ hỗ trợ đáng kể cho doanh nghiệp trong việc tiếp cận nguồn vốn. Các ngân hàng và tổ chức tài chính cần phát triển các sản phẩm tài chính linh hoạt, cung cấp các khoản vay với lãi suất ưu đãi, giúp doanh nghiệp có thêm nguồn lực để đầu tư vào cơ sở hạ tầng, mua sắm phương tiện vận tải. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần chủ động tiếp cận các quỹ phát triển của Nhà nước và quốc tế để tận dụng tối đa các nguồn lực có sẵn.

Việc triển khai đồng bộ các giải pháp trên sẽ giúp các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng cải thiện năng lực tài chính, giảm phụ thuộc vào vốn vay ngân hàng, nâng cao khả năng cạnh tranh trong bối cảnh thị trường biến động và hội nhập quốc tế sâu rộng.

4.2.3.4. Cải thiện giá cước vận tải hàng hóa đường bộ

Để nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng, việc kiểm soát chi phí, đặc biệt là chi phí giá cước vận tải, đóng vai trò quan trọng. Chi phí hoạt động cao sẽ làm suy giảm khả năng cạnh tranh và ảnh hưởng đến lợi nhuận của doanh nghiệp. Vì vậy, các biện pháp chiến lược cần được áp dụng để kiểm soát và giảm thiểu chi phí một cách hiệu quả.

Thứ nhất, thiết lập quan hệ hợp tác lâu dài với khách hàng và lập kế hoạch vận chuyển hợp lý là cần thiết. Đối với những khách hàng có nhu cầu vận tải thường xuyên, việc ký kết các hợp đồng dài hạn sẽ giúp doanh nghiệp VTHHDB dự đoán trước lượng cầu, từ đó tối ưu hóa hoạt động vận chuyển. Bên cạnh đó, việc lập kế hoạch vận chuyển chi tiết, tận dụng nguồn hàng hai chiều, sẽ giảm thiểu tình trạng xe chạy rỗng, giúp tiết kiệm chi phí nhiên liệu và phí cầu đường.

Thứ hai, việc lựa chọn phương tiện vận tải phù hợp cũng là một yếu tố quan trọng. Doanh nghiệp cần tối ưu hóa năng lực vận tải của phương tiện, tránh lãng phí nhiên liệu và các chi phí liên quan bằng cách đảm bảo phương tiện được sử dụng đầy đủ trọng tải. Khả năng gom đơn hàng hiệu quả của bộ phận bán hàng trong doanh nghiệp cũng đóng góp quan trọng trong việc tối ưu hóa sử dụng phương tiện.

Thứ ba, kiểm soát tốt hành trình vận chuyển là biện pháp cần thiết để tối ưu hóa chi phí. Quản lý hành trình hiệu quả giúp phương tiện tránh được các điểm nghẽn giao thông và giảm thiểu hao phí nhiên liệu. Đồng thời, việc giảm

thời gian bốc dỡ hàng hóa và tránh các chi phí lưu hàng không cần thiết cũng góp phần giảm chi phí vận hành.

Cuối cùng, việc xây dựng quỹ bình ổn giá nhiên liệu và giá cước vận tải sẽ giúp doanh nghiệp chủ động đối phó với sự biến động của giá xăng dầu, vốn chiếm phần lớn trong chi phí vận tải. Sự thiếu ổn định của giá nhiên liệu có thể tác động tiêu cực đến giá cước vận chuyển và lợi nhuận của doanh nghiệp. Do đó, quỹ bình ổn giá sẽ là công cụ quan trọng giúp giảm thiểu rủi ro tài chính và duy trì tính cạnh tranh trên thị trường.

Việc thực hiện các biện pháp trên sẽ giúp doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng giảm thiểu chi phí, nâng cao hiệu quả hoạt động và từ đó củng cố năng lực cạnh tranh trên thị trường biến động hiện nay.

4.2.3.5. Cải thiện sự khác biệt trong vận tải hàng hóa đường bộ

4.2.3.5.1. Đổi mới quy trình vận tải của doanh nghiệp

Trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng khốc liệt và nhu cầu thị trường biến đổi nhanh chóng, các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng cần tập trung vào đổi mới quy trình vận tải để nâng cao năng lực cạnh tranh. Quá trình đổi mới này không chỉ hướng tới việc tối ưu hóa chi phí, mà còn nhằm tăng cường hiệu quả vận hành và khả năng linh hoạt, giúp doanh nghiệp thích ứng với những thay đổi của thị trường.

Một trong những giải pháp quan trọng là phát triển điểm sang hàng khô cho các tuyến vận tải nội tỉnh. Hiện tại, việc khai thác vận tải hàng khô có giá trị thấp vẫn chưa được tối ưu hóa, dẫn đến việc chưa tận dụng hết tải trọng phương tiện và chưa cung cấp được dịch vụ vận tải kết hợp một cách hiệu quả. Điều này khiến chi phí vận tải bị đẩy lên cao và làm giảm năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp. Để khắc phục hạn chế này, các doanh nghiệp cần tập trung xây dựng các điểm sang hàng chiến lược tại các bến xe trọng yếu, từ đó tối ưu hóa hoạt động vận tải, giảm thiểu tình trạng xe chạy rỗng và nâng cao hiệu suất sử dụng phương tiện.

Thứ hai, phát triển các tuyến vận tải siêu trường, siêu trọng là một bước đi chiến lược nhằm tận dụng tối đa lợi thế về hạ tầng giao thông, đặc biệt là hệ thống đường cao tốc như Hà Nội - Hải Phòng, cho phép các loại phương tiện

siêu trọng vận chuyển trực tiếp đến các cảng biển lớn. Việc này không chỉ tạo lợi thế cạnh tranh trên thị trường nội địa mà còn mở rộng khả năng phát triển vận tải quốc tế, tận dụng các sáng kiến pháp lý và lợi ích từ quá trình hội nhập quốc tế. Khả năng vận tải siêu trọng và siêu trường cũng sẽ tăng cường vị thế của Hải Phòng như một trung tâm logistics quan trọng trong khu vực.

Cuối cùng, việc ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý vận tải hàng hóa đóng vai trò thiết yếu trong việc nâng cao hiệu quả vận hành. Các doanh nghiệp cần đầu tư vào hệ thống quản lý vận tải hiện đại, sử dụng cảm biến và công nghệ lái xe tiên tiến để tối ưu hóa lộ trình, duy trì tốc độ ổn định, từ đó tiết kiệm nhiên liệu, giảm lượng khí thải. Đồng thời, các hệ thống theo dõi, giám sát lộ trình vận chuyển sẽ giúp tăng cường tính chính xác và minh bạch trong giao nhận hàng hóa, giảm thiểu thời gian xe chờ đợi, nâng cao hiệu suất sử dụng phương tiện, đáp ứng tốt hơn các yêu cầu của khách hàng.

Những biện pháp này không chỉ giúp khắc phục vấn đề chi phí vận tải cao, thiếu tối ưu trong khai thác phương tiện, mà còn phát huy những điểm mạnh về hạ tầng giao thông và tiềm năng thị trường của Hải Phòng. Qua đó, các doanh nghiệp VTHHĐB sẽ nâng cao được năng lực cạnh tranh, củng cố vị thế của mình trong ngành vận tải hàng hóa, đồng thời đáp ứng các yêu cầu ngày càng cao của thị trường.

4.2.3.5.2. Phát triển các dịch vụ gia tăng về vận tải hàng hóa

Các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng, phần lớn có quy mô nhỏ và vừa, hiện đang tập trung chủ yếu vào các dịch vụ vận tải cơ bản. Để nâng cao năng lực cạnh tranh và tạo sự khác biệt trên thị trường, việc phát triển các dịch vụ vận tải hàng hóa có giá trị gia tăng cao là một bước đi cần thiết. Những dịch vụ này không chỉ giúp doanh nghiệp mở rộng thị phần mà còn tăng cường sự hài lòng và niềm tin từ phía khách hàng.

Một trong những hoạt động quan trọng là việc cung cấp các dịch vụ bảo hiểm hàng hóa và bảo hiểm trách nhiệm vận chuyển. Bảo hiểm hàng hóa đảm bảo an toàn cho hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển, giúp khách hàng yên tâm về sự bảo vệ tài sản. Đồng thời, bảo hiểm trách nhiệm vận chuyển

bảo vệ doanh nghiệp trước các rủi ro pháp lý và tài chính, tăng cường uy tín, củng cố niềm tin từ khách hàng.

Ngoài ra, việc phát triển dịch vụ thông quan và môi giới cũng đóng vai trò thiết yếu. Hiểu biết sâu rộng về quy trình, thủ tục hải quan sẽ giúp doanh nghiệp tiết kiệm thời gian và chi phí cho khách hàng trong việc thông quan hàng hóa. Dịch vụ môi giới, với sự hỗ trợ của các chuyên gia, giúp quản lý hiệu quả các lô hàng toàn cầu, đảm bảo hàng hóa được vận chuyển đúng thời gian và đến đúng địa điểm.

Việc ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý vận tải cũng là một bước tiến quan trọng, đặc biệt là phát triển các ứng dụng theo dõi lộ trình vận chuyển. Ứng dụng này cho phép khách hàng theo dõi lộ trình hàng hóa trong thời gian thực, cung cấp các báo cáo chi tiết về hiệu suất vận tải, giúp khách hàng đánh giá và cải thiện chất lượng dịch vụ.

Dịch vụ lưu kho, phân phối cũng cần được chú trọng phát triển, nhất là trong bối cảnh nhu cầu lưu trữ và quản lý hàng hóa ngày càng tăng. Các doanh nghiệp có thể đầu tư vào các kho hàng hiện đại với hệ thống quản lý thông minh để tối ưu hóa quy trình lưu trữ, phân phối, đảm bảo hàng hóa được vận chuyển đến tay khách hàng một cách nhanh chóng và an toàn.

Cuối cùng, dịch vụ tư vấn vận tải là một yếu tố quan trọng giúp doanh nghiệp cung cấp các giải pháp tối ưu cho khách hàng. Với đội ngũ chuyên gia giàu kinh nghiệm, doanh nghiệp có thể hướng dẫn khách hàng lựa chọn phương thức vận tải, tuyến đường, phương tiện phù hợp nhất, từ đó tối ưu hóa chi phí và nâng cao hiệu quả vận chuyển.

Việc phát triển các dịch vụ gia tăng không chỉ giúp khắc phục sự phụ thuộc vào dịch vụ vận tải cơ bản của doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng, mà còn phát huy điểm mạnh về khả năng đáp ứng linh hoạt nhu cầu của thị trường. Điều này sẽ giúp các doanh nghiệp đáp ứng tốt hơn các yêu cầu đa dạng và phức tạp của khách hàng trong môi trường kinh doanh ngày càng toàn cầu hóa.

4.2.3.5.3. Cải thiện logistics cho dịch vụ vận tải hàng hóa đường bộ

Cải thiện logistics là yếu tố then chốt để nâng cao hiệu quả và năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng. Để đạt được mục

tiêu này, cần tập trung vào một số giải pháp chiến lược, khắc phục những điểm yếu hiện tại và phát huy các điểm mạnh đã được xác định.

Trước hết, chuyển đổi số trong logistics là một bước tiến quan trọng, giúp các doanh nghiệp bắt kịp xu hướng công nghệ hiện đại và nâng cao hiệu quả quản lý. Việc ứng dụng các công nghệ tiên tiến như trí tuệ nhân tạo (AI), Internet vạn vật (IoT) và blockchain sẽ giúp tự động hóa quy trình logistics, giảm thiểu rủi ro, nâng cao độ chính xác trong quản lý chuỗi cung ứng. Đây là một biện pháp quan trọng để khắc phục điểm yếu về năng lực quản lý và sử dụng công nghệ hiện tại, đồng thời phát huy thế mạnh về khả năng thích ứng nhanh với các xu hướng công nghệ mới.

Thứ hai, đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics chất lượng cao là yếu tố cần thiết để đảm bảo sự thành công bền vững. Các chương trình đào tạo cần trang bị cho nhân viên kiến thức chuyên môn sâu rộng và kỹ năng thực hành, đáp ứng các tiêu chuẩn quốc gia và quốc tế. Điều này không chỉ giúp các doanh nghiệp cải thiện năng lực nội tại mà còn sẵn sàng đáp ứng được các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới, tận dụng cơ hội từ sự dịch chuyển lao động trong khu vực ASEAN.

Cuối cùng, việc đẩy mạnh liên kết giữa các doanh nghiệp logistics sẽ giúp tạo ra một mạng lưới doanh nghiệp có quy mô lớn, đủ khả năng dẫn dắt và điều phối thị trường. Sự hợp tác chặt chẽ giữa các doanh nghiệp logistics với các doanh nghiệp sản xuất và xuất khẩu sẽ giúp tối ưu hóa quy trình logistics, nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng. Điều này sẽ phát huy được khả năng liên kết và hợp tác trong ngành, đồng thời mở rộng quy mô hoạt động, nâng cao năng lực cạnh tranh của toàn ngành.

4.2.3.5.4. Từng bước “xanh hóa” dịch vụ vận tải hàng hóa đường bộ

“Xanh hóa” dịch vụ VTHHĐB là hướng đi chiến lược quan trọng nhằm nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh của các doanh nghiệp tại Hải Phòng. Đồng thời, điều này còn giúp thực hiện cam kết của Việt Nam về giảm phát thải CO₂ theo thỏa thuận tại Hội nghị COP26. Để đạt được mục tiêu này, cần thực hiện một loạt các giải pháp cụ thể, nhằm khắc phục những điểm yếu hiện tại và phát huy các điểm mạnh của ngành.

Trước hết, việc tối ưu hóa lộ trình vận chuyển là một yếu tố cốt lõi. Các doanh nghiệp cần áp dụng các hệ thống quản lý hiện đại, như công nghệ GPS và hệ thống quản lý đội xe, để giảm thiểu thời gian chờ và tối ưu hóa tải trọng phương tiện. Điều này không chỉ giúp giảm tiêu thụ nhiên liệu mà còn giảm thiểu khí thải, khắc phục điểm yếu về hiệu quả vận hành và tăng cường tính bền vững.

Tiếp theo, theo dõi và giám sát hiệu suất nhiên liệu của các phương tiện là biện pháp cần thiết. Sử dụng các công cụ theo dõi và phân tích dữ liệu sẽ giúp doanh nghiệp quản lý hiệu quả hơn, đồng thời phát hiện kịp thời những sai sót trong quá trình vận hành, từ đó giảm thiểu phát thải khí nhà kính. Đây là cách để phát huy điểm mạnh về khả năng ứng dụng công nghệ, giúp tăng cường năng lực cạnh tranh.

Bên cạnh đó, việc đào tạo và nâng cao nhận thức về lợi ích của phương tiện và nhiên liệu sạch cho nhân viên vận tải là yếu tố không thể thiếu. Điều này không chỉ giúp doanh nghiệp vận hành hiệu quả hơn mà còn góp phần vào việc xây dựng một lực lượng lao động có ý thức bảo vệ môi trường. Khắc phục điểm yếu về nhận thức môi trường, doanh nghiệp có thể đóng góp tích cực hơn vào các mục tiêu phát triển bền vững.

Để hỗ trợ cho quá trình “xanh hóa” này, các chính sách ưu đãi về thuế và tài chính cần được triển khai nhằm khuyến khích doanh nghiệp đầu tư vào các phương tiện, xây dựng cơ sở hạ tầng xanh. Các quỹ hỗ trợ phát triển dự án vận tải xanh cũng cần được thành lập để thúc đẩy sự chuyển đổi này, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong việc tiếp cận nguồn vốn.

Cuối cùng, các biện pháp “xanh hóa” không chỉ giúp giảm phát thải CO₂ và bảo vệ môi trường mà còn tạo ra một hệ sinh thái vận tải có tính cạnh tranh cao hơn. Tích cực thực hiện các giải pháp này sẽ giúp Hải Phòng xây dựng một môi trường sống xanh, sạch, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển bền vững của các doanh nghiệp VTHHDB trong tương lai.

Những giải pháp này sẽ tạo ra một nền tảng vững chắc cho sự phát triển bền vững của ngành VTHHDB tại Hải Phòng trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng biến động.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ HƯỚNG NGHIÊN CỨU TIẾP THEO

1. Kết luận

Hiện đã có nhiều nội dung lý luận về nâng cao năng lực cạnh tranh doanh nghiệp. Tuy nhiên, chưa có nhiều lý luận về nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ. Luận án này đã xây dựng cơ sở lý luận về khái niệm, tiêu chí đánh giá và các nhân tố ảnh hưởng đến nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ.

Qua phân tích thực trạng năng lực cạnh tranh và phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng, nghiên cứu cho thấy rằng, mặc dù các doanh nghiệp này có lợi thế về vị trí địa lý và mạng lưới giao thông đa dạng, nhưng họ vẫn đối mặt với nhiều thách thức về quy mô, tài chính và công nghệ. Các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng đã phát triển khả năng vận chuyển container hiệu quả, đáp ứng nhu cầu của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Họ cũng đã áp dụng nhiều phương thức để nâng cao năng lực cạnh tranh, bao gồm tăng quy mô vốn và phát triển hệ thống phương tiện, tối ưu hóa giá cước vận tải và tận dụng điểm khác biệt để tạo ra ưu thế trong cạnh tranh. Đặc biệt, khả năng vận tải hai chiều và giá cước vận tải hợp lý đã tạo ra thế mạnh cho các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng so với các địa phương khác.

Luận án đã xác định rằng năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng chịu ảnh hưởng chủ yếu từ quá trình hội nhập quốc tế, cùng với các chính sách quản lý nhà nước, điều kiện tự nhiên và văn hóa xã hội, các yếu tố nội tại như nguồn nhân lực, năng lực tài chính, khả năng kết nối, uy tín thương hiệu. Hội nhập quốc tế mang lại nhiều cơ hội mở rộng thị trường và nâng cao chất lượng dịch vụ, nhưng cũng gia tăng áp lực cạnh tranh, đòi hỏi doanh nghiệp phải liên tục cải tiến và tối ưu hóa quy trình.

Trước những thách thức và cơ hội trong bối cảnh hội nhập quốc tế, việc nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng đòi hỏi sự phối hợp đồng bộ từ nhiều phía. Các doanh nghiệp này cần không chỉ tận dụng lợi thế về vị trí địa lý và mạng lưới giao thông, mà còn phải cải thiện nội lực và thích ứng với các biến động của thị

trường. Điều này bao gồm việc nâng cao chất lượng dịch vụ, tối ưu hóa quy trình vận hành, áp dụng công nghệ tiên tiến để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của khách hàng. Bên cạnh đó, sự hỗ trợ từ các chính sách quản lý nhà nước và chính quyền địa phương cũng đóng vai trò then chốt trong việc tạo ra môi trường kinh doanh thuận lợi, thúc đẩy sự phát triển bền vững của ngành.

Để khắc phục được những hạn chế nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế thời gian tới, cần phải thực hiện đồng bộ các giải pháp chính sau: (i) Chính sách của Trung ương: Hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật là yếu tố then chốt để nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ; Tham vấn doanh nghiệp trong quá trình lập và thẩm định quy hoạch, cùng với đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, đảm bảo phù hợp với thực tiễn; Chính sách kiểm soát giá cước vận tải cần linh hoạt, phản ánh kịp thời biến động thị trường, thúc đẩy cạnh tranh lành mạnh; Quản lý giá xăng dầu thông qua cơ chế bình ổn giá, cung cấp thông tin minh bạch và ưu đãi thuế/phí; Khuyến khích cạnh tranh từ việc tạo ra môi trường kinh doanh thuận lợi. (ii) Chính sách của Thành phố Hải Phòng: Cải thiện hạ tầng giao thông và hoàn thiện chính sách hỗ trợ cho các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ; Phát triển các tuyến đường vành đai, đường tránh, nâng cấp cơ sở hạ tầng cảng và kho bãi; Thiết kế chính sách dựa trên hợp tác với các cơ quan chức năng và doanh nghiệp, tư vấn chuyên môn, tham gia từ cộng đồng để đảm bảo tính hiệu quả và minh bạch; Hỗ trợ pháp lý, tài chính và khuyến khích sử dụng công nghệ hiện đại, thúc đẩy hợp tác và giảm thuế sẽ tạo môi trường kinh doanh thuận lợi, giúp các doanh nghiệp nâng cao hiệu quả và khả năng cạnh tranh; Đẩy mạnh hợp tác kinh tế quốc tế theo hướng chủ động. (iii) Doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ Hải Phòng cần: Tăng cường liên kết để tối ưu hóa nguồn lực, phát triển thị trường; Xây dựng nhóm khách hàng sử dụng dịch vụ vận tải, thu hút nguồn lực xã hội để đa dạng hóa tài chính và đầu tư vào đổi mới phương tiện; Cải thiện giá cước vận tải thông qua hợp tác lâu dài, lập kế hoạch vận chuyển, kiểm soát hành trình là cần thiết để giảm chi phí; Đổi mới quy trình vận tải bằng cách phát triển điểm sang, vận tải siêu trường, ứng dụng công nghệ thông tin sẽ giúp tối ưu hóa hoạt động; Phát triển các dịch vụ gia tăng, cải thiện logistics và từng bước “xanh hóa” dịch vụ vận

tải bảo sự bền vững và hiệu quả của ngành vận tải hàng hóa đường bộ Hải Phòng trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Những giải pháp trên sẽ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng, giúp họ tận dụng tối đa các cơ hội do hội nhập quốc tế mang lại và vượt qua các thách thức để phát triển bền vững.

2. Những hạn chế của luận án

Mặc dù có nhiều phương thức có thể áp dụng để nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ, nhưng trong phạm vi nghiên cứu này, luận án chỉ tập trung phân tích ba phương thức chính. Cụ thể, các phương thức được nghiên cứu bao gồm: tăng quy mô và năng lực vận tải, tối ưu hóa giá cước vận tải, tạo ra sự khác biệt trong cung cấp dịch vụ. Tuy nhiên, các phương thức khác như nâng cao chất lượng dịch vụ, cải tiến quản lý, hay áp dụng công nghệ tiên tiến vẫn chưa được đề cập và phân tích một cách toàn diện trong luận án này.

Việc thu thập dữ liệu và điều tra trong luận án chủ yếu tập trung vào các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng, là địa phương có vai trò trung tâm trong vận tải hàng hóa khu vực phía Bắc. Tuy nhiên, do giới hạn về phạm vi và nguồn lực, cuộc điều tra chưa được mở rộng ra các doanh nghiệp vận tải ở các địa phương lân cận như Quảng Ninh, Hải Dương hay Hà Nội, nơi cũng có mạng lưới giao thông và hoạt động vận tải hàng hóa phát triển. Việc thiếu dữ liệu từ các địa phương này có thể làm hạn chế tính khái quát và ứng dụng của các kết quả nghiên cứu đối với toàn khu vực.

Luận án đã đánh giá các phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh thông qua phân tích thực tiễn và lý thuyết, nhưng chưa áp dụng được các phương pháp mô hình kinh tế lượng để đánh giá tác động cụ thể của từng phương thức đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng. Việc sử dụng các mô hình kinh tế lượng có thể cung cấp các kết quả định lượng chính xác hơn về mức độ ảnh hưởng của từng phương thức, đồng thời giúp xác định rõ ràng hơn những yếu tố quyết định đến sự thành công của các chiến lược nâng cao năng lực cạnh tranh. Tuy nhiên, do giới hạn về dữ liệu và phạm vi nghiên cứu, luận án chỉ dừng lại ở việc phân tích định tính và chưa khai thác được toàn bộ tiềm năng của phương pháp này.

3. Kiến nghị hướng nghiên cứu tiếp theo

Mở rộng phạm vi nghiên cứu các phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh: Nghiên cứu tiếp theo nên mở rộng phân tích và đánh giá các phương thức khác nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ. Các phương thức như nâng cao chất lượng dịch vụ, cải tiến quản lý, ứng dụng công nghệ tiên tiến cần được nghiên cứu kỹ lưỡng để đưa ra các giải pháp toàn diện hơn, phù hợp với yêu cầu phát triển của ngành trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

Mở rộng phạm vi thu thập dữ liệu: Các nghiên cứu tiếp theo cần mở rộng phạm vi thu thập dữ liệu và điều tra sang các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại các địa phương lân cận như Quảng Ninh, Hải Dương và Hà Nội. Việc mở rộng này sẽ giúp cung cấp một bức tranh toàn diện hơn về năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong toàn khu vực phía Bắc, từ đó nâng cao tính khái quát và ứng dụng của các kết quả nghiên cứu.

Áp dụng phương pháp mô hình kinh tế lượng: Để có được các kết quả định lượng chính xác về tác động của các phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh, các nghiên cứu tiếp theo nên áp dụng các mô hình kinh tế lượng. Việc sử dụng các mô hình này sẽ giúp đánh giá một cách cụ thể và chính xác mức độ ảnh hưởng của từng phương thức đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, từ đó xác định các yếu tố quyết định đến sự thành công của các chiến lược đã đề ra.

Nghiên cứu so sánh và học hỏi kinh nghiệm quốc tế: Các nghiên cứu tiếp theo nên xem xét so sánh năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng với các doanh nghiệp ở các quốc gia có ngành vận tải phát triển. Việc này sẽ giúp rút ra những bài học kinh nghiệm quý báu và áp dụng vào thực tiễn, đồng thời nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Nghiên cứu tác động của chính sách và quy định pháp lý: Nghiên cứu tiếp theo nên đánh giá sâu hơn về tác động của các chính sách và quy định pháp lý đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ. Việc phân tích này sẽ giúp xác định các chính sách hiệu quả và đề xuất điều chỉnh các chính sách chưa phù hợp để hỗ trợ tốt hơn cho sự phát triển của ngành.

NHỮNG CÔNG TRÌNH ĐÃ CÔNG BỐ CÓ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN

1. Lê Bằng Việt (2022), “Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ tại Thành phố Hải Phòng: Thực trạng và một số khuyến nghị cho thời gian tới”, Tạp chí Công Thương, Mã ISSN: 0866-7756.
2. Lê Bằng Việt (2022), “Tác động của hội nhập kinh tế tới vận tải hàng hoá đường bộ tại Hải Phòng”, Kỷ yếu hội thảo khoa học quốc tế phục hồi và phát triển kinh tế Việt Nam trong bối cảnh đại dịch Covid-19, Mã ISBN: 978-604-337-506-0.
3. Lê Bằng Việt (2021), “Cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ hỗ trợ phát triển kinh tế tại Hải Phòng”, Tạp chí Kinh tế Châu Á – Thái Bình Dương, Mã ISSN: 0868-3808.
4. Lê Bằng Việt (2017), “Lý thuyết năng lực cạnh tranh trong bối cảnh cách mạng công nghệ 4.0”, Kỷ yếu hội thảo quốc gia Nâng cao năng lực quản lý kinh tế và quản trị kinh doanh trong bối cảnh cách mạng công nghiệp 4.0, Mã ISBN: 978-604-59-8986-9.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu tiếng Việt

1. Bộ Công Thương (2020, 2021, 2022) - Báo cáo Logistics Việt Nam 2020, 2021, 2022. Nhà xuất bản Công Thương Hà Nội.
2. Bộ Giáo dục và Đào tạo (2015) - Giáo trình Kinh tế chính trị Mác-Lê Nin. Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia sự thật Hà Nội.
3. Bộ Giao thông Vận tải (2011) - Đánh giá những kết quả trong quá trình thực hiện cổ phần hóa đổi mới và thực hiện đề án tái cơ cấu doanh nghiệp nhà nước. Bộ Giao thông vận tải Hà Nội.
4. Bùi Đức Tuân (2011) - Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp ngành chế biến thủy sản Việt Nam. Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Kinh tế quốc dân Hà Nội.
5. Bùi Duy Linh (2018) - Nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ Logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế. Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Ngoại thương.
6. Bùi Thị Hoàng Lan (2012) - Mô hình nghiên cứu tác động của mạng lưới giao thông đường bộ đến phát triển kinh tế - xã hội của vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ. Luận án Tiến sĩ, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội.
7. Bùi Thị Thanh Nga (2016) - Hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển tại Hải Phòng - thực trạng và giải pháp. Trường Đại học Hàng hải Hải Phòng.
8. Cục Đường bộ Việt Nam (2023) - Báo cáo tình hình giao thông vận tải 2022.
9. Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công thương (2023) - Báo cáo Logistics Việt Nam 2023.
10. Cục Thống kê Hải Phòng, Báo cáo tình hình kinh tế - xã hội Thành phố các năm 2016, 2018, 2020, 2022.
11. Cục Thống kê Hải Phòng - Niên giám thống kê Hải Phòng các năm 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022. Nhà xuất bản Thống kê Hà Nội.
12. Đan Tuấn Anh (2018) - Chính sách kinh tế của Nhà nước hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh: Nghiên cứu trường hợp doanh nghiệp trên địa bàn Thành phố Hải Phòng. Luận án tiến sĩ, Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung Ương.

13. Đặng Đình Đào, Nguyễn Minh Sơn (2011) - Dịch vụ Logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế. Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế quốc dân Hà Nội.
14. Đặng Đình Đào, Vũ Thị Minh Loan, Nguyễn Minh Ngọc, Đặng Thu Hương, Phạm Thị Minh Thảo (2011) - Logistics: Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam. Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội.
15. Đinh Văn Ân (2004) - Nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia. Nhà xuất bản Giao thông Hà Nội.
16. Đinh Văn Ân, Lê Xuân Bá (2006) - Nâng cao năng lực cạnh tranh xuất khẩu trên cơ sở cắt giảm chi phí. Nhà xuất bản Tài chính Hà Nội.
17. Đoàn Thị Thu Hà, Nguyễn Thị Ngọc Huyền (2007) - Giáo trình chính sách kinh tế xã hội. Nhà xuất bản Khoa học Kỹ thuật Hà Nội.
18. Đoàn Thị Thùy Anh (2016) - Phát triển năng lực cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.
19. Đoàn Văn Tạo (2018) - Chính sách phát triển cơ sở hạ tầng logistics của Thành phố Hải Phòng theo hướng hiện đại. Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Kinh Quốc Dân.
20. Dự án VIE 01/025 (2006) - Nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia. Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương Hà Nội.
21. Hoàng Thanh Tú (2016) - Quản lý phát triển hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam theo hướng bền vững. Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Giao thông vận tải.
22. Học viện Hành chính (2011) - Giáo trình Quản lý Nhà nước trên các lĩnh vực kinh tế. Nhà xuất bản Khoa học và Kỹ thuật Hà Nội.
23. Lê Văn Hưng (2023) - Năng lực cạnh tranh của Tổng công ty Dịch vụ Viễn thông. Luận án tiến sĩ, Học viện Chính trị - Bộ Quốc phòng.
24. Lê Thị Hằng (2013) - Nâng cao năng lực cạnh tranh trong cung ứng dịch vụ thông tin di động của các công ty viễn thông Việt Nam.
25. Lê Thị Quỳnh Nhung (2021) - Các mô hình kinh tế lượng đánh giá tác động của hạ tầng giao thông vận tải đến phát triển kinh tế tại Việt Nam. Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân.

26. Lê Trường Giang (2018) - Sử dụng nhiên liệu sạch trong chiến lược tăng trưởng xanh của ngành giao thông vận tải Việt Nam. Luận án tiến sĩ, Học viện KHXH - Viện Hàn lâm khoa học xã hội Việt Nam.
27. Luật Doanh nghiệp Việt Nam (2020).
28. Luật Giao thông Đường bộ Việt Nam (2008)
29. Lưu Quốc Hưng (2017) - Nghiên cứu năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam. Luận án tiến sĩ, Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung Ương.
30. Mai Lê Lợi (2022) - Quản lý nhà nước về phát triển cơ sở hạ tầng logistics tại Hải Phòng. Luận án tiến sĩ, Học viện Khoa học xã hội.
31. Ngô Đức Du (2017) - Đề xuất giải pháp phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng. Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.
32. Nguyễn Duy Đồng (2017) - Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp xây dựng Việt Nam trong điều kiện hội nhập kinh tế thế giới. Luận án tiến sĩ, Viện Chiến lược Phát triển.
33. Nguyễn Mạnh Hùng (2015) - Chiến lược sản xuất kinh doanh cho doanh nghiệp Vận tải, Luận án tiến sĩ kinh tế, Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Giao thông Vận tải.
34. Nguyễn Minh Tuấn (2010) - Nghiên cứu về năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp.
35. Nguyễn Phương Châm (2018) - Nghiên cứu hoàn thiện quản lý đầu tư xây dựng và khai thác đường cao tốc ở Việt Nam. Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Giao thông Vận tải.
36. Nguyễn Quốc Khánh (2017) - Các giải pháp phát triển bền vững vận tải hành khách bằng ô tô ở Việt Nam. Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Giao thông Vận tải.
37. Nguyễn Thế Huệ (2017) - Năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp bán lẻ trên địa bàn Thành phố Hải Phòng trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế. Luận án tiến sĩ, Học viện KHXH - Viện Hàn lâm khoa học xã hội Việt Nam.
38. Nguyễn Thành Long (2016) - Nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp du lịch Bến Tre.

39. Nguyễn Thị Hồng Minh (2016) - Quản lý Nhà nước đối với dự án đầu tư theo hình thức đối tác công- tư trong xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ Việt Nam. Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Kinh tế Quốc dân.
40. Nguyễn Thị Hường (2013) - Giải pháp thực hiện có hiệu quả hoạt động M&A các doanh nghiệp logistics tại Việt Nam. Tạp chí Kinh tế & Phát triển.
41. Nguyễn Thị Hường (2022) - Nâng cao năng lực cạnh tranh doanh nghiệp nhỏ và vừa trên địa bàn tỉnh Kiên Giang. Luận án Tiến sĩ, Trường Đại học Cần Thơ.
42. Nguyễn Trọng Tiến (2022) - Giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp bán lẻ Việt Nam tại thị trường trong nước. Luận án Tiến sĩ, Viện Nghiên cứu Chiến lược, Chính sách Công Thương.
43. Nguyễn Trung Hiếu (2014) - Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp phân phối bán lẻ trên địa bàn Thành phố Hải Phòng. Luận án tiến sĩ, Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương.
44. Nguyễn Văn Duy (2018) - Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp nhỏ và vừa tỉnh Hải Dương. Luận án tiến sĩ, Học viện Nông nghiệp Việt Nam.
45. Phạm Hoài Chung (2016) - Nghiên cứu đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ đô thị. Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Giao thông Vận tải.
46. Phạm Thu Hương (2017) - Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp nhỏ và vừa, nghiên cứu trên địa bàn Thành phố Hà Nội. Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Mỏ - Địa chất.
47. PGS.TS Nguyễn Hồng Đàm (2003) - Giáo trình vận tải và giao nhận trong ngoại thương, Nhà xuất bản Giao thông vận tải.
48. Tổng cục Thống kê - Niên giám thống kê các năm 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022. Nhà xuất bản Thống kê Hà Nội.
49. Tổng cục Thống kê (2022) - Báo cáo hoạt động vận tải và kho bãi năm 2022. Nhà xuất bản Thống kê Hà Nội.
50. Trần Minh Phương (2012) - Phát triển hệ thống giao thông theo hướng tăng trưởng kinh tế phát triển bền vững ở Việt Nam. Luận án Tiến sĩ, Đại học Giao thông Vận tải.
51. Trần Sơn Hà (2016) - Quản lý nhà nước về trật tự, an toàn giao thông đường bộ ở Việt Nam hiện nay. Luận án tiến sĩ, Học Viện Hành Chính.

52. Trần Thị Lan Hương, Nguyễn Thị Hồng Mai, Lâm Quốc Đạt (2008) - Nhập môn tổ chức vận tải ô tô. Nhà xuất bản Giao thông vận tải Hà Nội.
53. Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương, Đại học Copenhagen, Tổng cục Thống kê (2012, 2013) - Năng lực Cạnh tranh và Công nghệ tại Doanh nghiệp Việt Nam (2012 và 2013), Nhà xuất bản Lao động Xã hội.
54. Vũ Dương Hòa (2017) - Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp nhỏ và vừa Dệt may Việt Nam. Luận án tiến sĩ, Viện Nghiên cứu Thương mại.
55. Vũ Hồng Trường (2013) - Nghiên cứu mô hình quản lý Vận tải hành khách công cộng trong các thành phố Việt Nam. Luận án Tiến sĩ, Đại học Giao thông Vận tải.
56. World Bank (2019) - Nâng cao hiệu quả ngành vận tải đường bộ Việt Nam.
57. World Bank (2019) - Tăng cường giao thông đô thị bền vững tại Việt Nam.
58. World Bank (2022) - Quản lý và phát triển giao thông vận tải tại Việt Nam.
59. World Bank Blogs (2019) - Hướng tới ngành vận tải đường bộ xanh hơn.
60. Yin Yin Lam, Kaushik Sriram và Navdha Khera (2019) - Tăng cường ngành Vận tải hàng hóa đường bộ Việt Nam: Hướng đến giảm Chi phí Logistics và Phát thải khí nhà kính, World Bank Group.

Tài liệu tiếng Anh

1. Adam Smith (1776) - An Inquiry into the Nature and Causes of The Wealth of Nations.
2. Akben-Selcuk, E. (2016) - Factors Affecting Firm Competitiveness: Evidence from an Emerging Market. International Journal of Financial Studies.
3. Ambastha, A., & Momaya, K. (2003) - Competitiveness of Firms: Review of Theory, Frameworks and Models, Singapore Management Review.
4. Arnis Sauka (2014) - Measuring the Competitiveness of Latvia Companies, Baltic Journal of Economics.
5. Baker, M. J. & Hart, S. (2007) - The marketing book, 6th edition. Butterworth – Heinemann. Routledge: Oxfordshire.
6. Barney, J. B. (1986) - Organizational culture: Can it be a source of sustained competitive advantage? Academy of Management Review.

7. Barney J. (1991) - Firm Resources and Sustained Competitive Advantage. *Journal of Management*.
8. Behdani Behzad, Saeedi Hamid, Wiegman Bart, Zuidwijk Rob (2017) - Analyzing Competition in Intermodal Freight Transport Networks: The Market Implication of Business Consolidation Strategies, Elsevier Ltd.
9. Buckley, P. J., & Casson, M. (1991) - The Future of the Multinational Enterprise. London: Macmillan.
10. Buckley, P. J., Pass, C. L., & Prescott, K. (1988) - Measures of International Competitiveness: A Critical Survey. *Journal of Marketing Management*.
11. Business Monitor International (2009, 2011) - Vietnam Freight Transport Reports.
12. Burt, R. S. (1992) - Structural Holes: The Social Structure of Competition.
13. Chaivot Peetijade and Athikom Bangviwat (2012) - Empty Trucks run Reduction in Bangkok Area towards Sustainable Transportation. *International Journal of Trade Economics and Finance*.
14. Competition and Fair Trading Commission (2016) - Competition assessment in Malawi Transport Sector. A Paper Prepared for Acer 2016 Conference, Livingstone, Zambia.
15. Coyle, J. J., Bardi, E. J., & Langley, C. J. (2002) - The Management of Business Logistics: A Supply Chain Perspective. South-Western.
16. D'Cruz, J. R., & Rugman, A. M. (1992) - New Visions for Canadian Competitiveness. C. D. Howe Institute.
17. Doddy Hendra Wijaya (2009) - Service failure in Jakarta Public Bus Transport. *Karlstads Universitets*.
18. Dwyer, L., & Kim, C. (2003) - Destination Competitiveness: Determinants and Indicators by Current Issues, *Current Issues in Tourism*.
19. Dyer, J. H., & Singh, H. (1998) - The Relational View: Cooperative Strategy and Sources of Interorganizational Competitive Advantage, *Academy of Management Review*.
20. Dunning, J. H. (1993) - Multinational Enterprises and the Global Economy. Addison-Wesley.

21. Everett E. Adam (1993) - Production and Operations Management. Prentice Hall.
22. Fafchamps, M., Teal, F., & Toye, J. (1999) - The Manufacturing Sector in Ghana. Centre for the Study of African Economies, University of Oxford.
23. Fagerberg, J., Mowery, D. C., & Nelson, R. R. (2003) - Innovation and competitiveness.
24. Franziska Blunck (2006) - What's Competitiveness. The Competitiveness Institute.
25. Gary Hamel và C.K. Prahalad (1994) - Competing for the Future.
26. Gi Tae Yeo (2011) - Measuring the competitiveness of container ports: logisticians' perspectives. University of Incheon, South Korea.
27. Grant, R.M. (1991) - The Resource-Based Theory of Competitive Advantage: Implications for Strategy Formulation, California Management Review.
28. Gerard De Jong (2010) - Price sensitivity of European road freight transport – Towards a better understanding of existing results. A report for Transport & Environment.
29. GoldSmith, W. & Clutterbuck, D. (1992) - The Winning Streak: Britains top companies reveal their formulas for success (Penguin Business S.), Paperback, London.
30. Grant, R. M. (1991) - The Resource-Based Theory of Competitive Advantage: Implications for Strategy Formulation.
31. Grigore, A. M. (2014) - Competitive Strategies and Firm Performance: Case of Romanian Firms.
32. Gulati, R. (1998) - Alliances and Networks, Strategic Management Journal.
33. Ho, C. K. (2005) - Corporate Governance and Corporate Competitiveness: An International Analysis, Corporate Governance.
34. Homburg & ctg. (2007) - Responsiveness to Customers and Competitors: The Role of Affective and Cognitive Organizational Systems, Journal of Marketing.
35. Hoffjan, A., & Wömpener, A. (2006) - Cost Management in Logistics: Focus on Transportation Costs.
36. Holt, D. B. (2004) - How Brands Become Icons: The Principles of Cultural Branding.

37. Hofstede, G., & Bond, M. (1991) - Cultures and Organizations: Software of the Mind.
38. Hunt, S. D., & Morgan, R. M. (1995) - The Comparative Advantage Theory of Competition, Journal of Marketing.
39. Huselid, M. A. (1995) - The impact of human resource management practices on turnover, productivity, and corporate financial performance.
40. Jean Leonardus Caris (2016) - Bus reforms in Large Urban Systems: A Comparative case study of Seoul and Rio de Janeiro. Ecole Polytechnique Federale de Lausanne.
41. Jean Louis Muchielli (2002) - Competitive, Define, Indication of Determination. Accomex Paris.
42. J. Marcovitch và S. DavitSilber (1995) - Technological Innovation, Competitiveness, and International Trade. University of Sao Paulo.
43. James J. Winebrake, Erin H. Green (2017) - Environmental Policy, Decision Making, and Rebound Effects in the U.S. Trucking Sector, Research in Transportation Business & Management.
44. Jay B. Barney (1991) - Firm Resources and Sustained Competitive Advantage.
45. JICA (2008) - The Comprehensive Study on the Sustainable Development of Transport System in Vietnam (VITRANSS 2).
46. Kapferer, J. N. (2008) - The New Strategic Brand Management: Creating and Sustaining Brand Equity Long Term.
47. Kent N. Gourdin (2006) - Global Logistics Management: A Competitive Advantage for the 21st Century, Wiley-Blackwell.
48. Keller, K. L. (1993) - Conceptualizing, Measuring, and Managing Customer-Based Brand Equity, Journal of Marketing.
49. Knutsson, A. (2008) - The Future Development of Transportation Costs – A Study for Volvo Logistics. Department of Industrial Management and Logistics, Faculty of Engineering, Lund University.
50. Kotler, P. (2000) - Marketing Management. Prentice Hall.
51. Kulovic, M. (2004) - Freight Transport Costs Model Based on Truck Fleet.

52. Lau, Erik Baark, William L.W. Lo & Naubahar Sharif (2013) - The Effects of Innovation Sources and Capabilities on Product Competitiveness in Hong Kong and the Pearl River Delta, Asian Journal of Technology Innovation.
53. Li, V. (2011) - The Methodology to Assess the Competitiveness of Real Estate Developers in China, Queensland University of Technology.
54. Luis C. Blancas, John Isbell, Monica Isbell, Hua Joo Tan, Wendy Tao (2013) - Efficient Logistics A Key to Vietnam's Competitiveness, World Bank.
55. Machado, P. G., Borges, R. R., Brito, T. L. F., & Mouette, D. (2022) - Road Freight Transport Literature and the Achievements of the Sustainable Development Goals - A Systematic Review.
56. Macrae and Widle (2010) - Policy Analysis for Public Pecision.
57. McKinsey & Company (2020) - Road Freight Global Pathways Report, McKinsey & Company.
58. Mehra, A. (1998) - International Competitiveness: Evaluating and Enhancing Core Competencies, Journal of International Business Studies.
59. Michael E. Porter (1980) - Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors.
60. Michael E. Porter (1985) - Competitive Advantage: Creating and Sustaining Superior Performance, Free Press.
61. Michael E. Porter (1990) - The Competitive Advantage of Nations.
62. Michael E. Porter (1996) - What is Strategy? Harvard Business Review, November-December 1996 Issue.
63. Michael E. Porter (1998) - Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors, Free Press.
64. Miloš Hitkaa & et al. (2015) - Corporate Culture as a Tool for Competitiveness Improvement, Procedia Economics and Finance.
65. Mirsad Kulović (2004) - Freight Transport Costs Model Based on Truck Fleet Operational Parameters, Promet - Traffic & Transportation, Uni Zagreb.
66. OECD (2018) - Decarbonising Road Freight: Getting into Gear, OECD Publishing.

67. Olof Per Arnäs, Stefan Jacobsson, Gunnar Stefansson (2017) - Access management in intermodal freight transportation: An explorative study of information attributes, actors, resources and activities, *Research in Transportation Business & Management*.
68. Oxford Dictionary of Economics.
69. Paweł Więcek và Augustyn Lorenc (2014) - Integrated, Sustainable Approach To The Management Of Urban Freight Transport: Review Of The World's Solutions, *Promet - Traffic & Transportation*.
70. Ramasamy, B. (1995) - Competitiveness in the Global Marketplace, Kuala Lumpur: International Business Press.
71. Peng, M. W. (2009) - *Global Strategy*.
72. Peters, R. H. Jr. & Waterman, T. J. (1983) - *In search of excellence: lessons from America's best-run companies*. Harper Collins.
73. Rodrigue, J-P., Comtois, C., & Slack, B. (2017) - *The Geography of Transport Systems*, Routledge.
74. Rodrik, D. (2004) - *Industrial Policy for the Twenty-First Century*.
75. Rugman, A. M., & Verbeke, A. (2004) - *A Perspective on Regional and Global Strategies of Multinational Enterprises*.
76. Schealbach (1989) - Corporate governance disclosures and international competitiveness: A study of Indian firms.
77. Schealbach (1989) - State aid, EU maritime transport policies and competitiveness of EU country fleets, *European Transport Research Review*.
78. Stabell, C. B., & Fjeldstad, Ø. D. (1998) - *Configuring Value for Competitive Advantage: On Chains, Shops, and Networks*.
79. Teece, D. J., Pisano, G., & Shuen, A. (1997) - Dynamic Capabilities and Strategic Management, *Strategic Management Journal*.
80. Thompson, A. A., Strickland, A. J., & Gamble, John (2007) - *The Quest for Competitive Advantage: Concepts and Cases*, McGraw-Hill Companies.

81. Thompson, A. A., Peteraf, M., Gamble, J. E., & Strickland, A. J. (2015) - *Crafting & Executing Strategy: The Quest for Competitive Advantage: Concepts and Cases* (20th Edition), McGraw-Hill Education.
82. TG Craine, M Gendreau, J-Y Potvin (2008) - *Intelligent freight transportation systems: Assessment and the contribution of operations research*, CIRRELT.
83. Uddin, M.B. & Akhter, B. (2011) - *Strategic Alliance and Competitiveness: Theoretical Framework*, International Refereed Research Journal.
84. Wehmeier, S. (2000) - *Oxford Advanced Learner's Dictionary*. 6th Edition, Oxford: Oxford University Press.
85. World Bank (2008) - *Urban Transport Institutions: Public Transport Planning and Reform - An Introduction*, Public-Private Infrastructure Advisory Facility.
86. World Bank (2017) - *Global Mobility Report 2017: Tracking Sector Performance*.
87. World Bank (2017) - *Transforming the Urban Space Through Transit-Oriented Development: The 3V Approach*.
88. World Bank (2023) - *Decarbonizing Urban Transport for Development*.
89. Wright, P. M., McMahan, G. C., & McWilliams, A. (1994) - *Human resources and sustained competitive advantage: a resource-based perspective*.

PHỤ LỤC

PHỤ LỤC 1

PHIẾU ĐIỀU TRA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HOÁ ĐƯỜNG BỘ

Tất cả các ý kiến của Ông/Bà đều có giá trị với Tôi mà không có ý kiến nào được xem là sai hay đúng. Tôi cam kết rằng dữ liệu điều tra của Ông/Bà chỉ phục vụ mục đích nghiên cứu chứ không sử dụng vào bất kỳ mục đích nào khác và sẽ được giữ bảo mật. Tôi xin trân trọng cảm ơn!

PHẦN I: THÔNG TIN CHUNG

1. Họ và tên người thực hiện điều tra:
2. Vị trí công việc của người thực hiện điều tra (*đánh dấu X vào câu trả lời phù hợp*):

☐ Quản trị cấp cao ⁽¹⁾

☐ Quản trị cấp trung ⁽²⁾

☐ Tài xế vận chuyển ⁽³⁾
3. Tên doanh nghiệp:
4. Tên giao dịch viết tắt (nếu có)/ Đơn vị công tác:
5. Địa chỉ trụ sở:
6. Số điện thoại: Số fax:
7. Email: Website:
8. Facebook/ fanpage:
9. Năm bắt đầu hoạt động:
10. Cơ quan/ Doanh nghiệp chủ quản:
11. **Ngành sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp** (*Đánh dấu X vào những mục phù hợp - có thể bao gồm nhiều lĩnh vực cho 01 phiếu trả lời*)

Hàng hải (cảng biển, vận tải biển, bảo đảm an toàn hàng hải, dịch vụ hàng hải...)	
Đường bộ và dịch vụ vận tải đường bộ	
Logistics (vận tải đa phương thức, kho bãi, giao nhận, hậu cần, khai thuê hải quan...)	
Đường thủy nội địa và dịch vụ vận tải đường thủy nội địa	
Hoạt động sản xuất kinh doanh và dịch vụ khác (chi tiết)	

Lưu ý:

(1) Quản trị cấp cao bao gồm: Hội đồng quản trị của công ty (Chủ tịch và các thành viên); Ban Giám đốc của công ty (Tổng Giám đốc và các Phó tổng Giám đốc); Ban kiểm soát của công ty (trưởng ban và các kiểm soát viên).

(2) Quản trị cấp trung bao gồm: Trưởng các phòng, ban chức năng tham mưu của công ty; Giám đốc của các chi nhánh.

PHẦN II: ĐÁNH GIÁ CỦA DOANH NGHIỆP

Nội dung 1: Doanh nghiệp của Ông/Bà thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng hóa tuyến nào? Mặt hàng gì? Vận chuyển 1 chiều hay 2 chiều ghép hàng? *(đánh dấu X vào những mục phù hợp - có thể bao gồm nhiều lựa chọn cho 01 câu trả lời)*

Tuyến	Mặt hàng/ Chiều vận chuyển	2016	2022
Tuyến nội đô Hải Phòng	Hàng Container		
	Hàng khô		
	Hàng lỏng		
	Vận chuyển 1 chiều		
	Vận chuyển 2 chiều ghép hàng		
Tuyến Hải Phòng đi các địa phương	Hàng Container		
	Hàng khô		
	Hàng lỏng		
	Vận chuyển 1 chiều		
	Vận chuyển 2 chiều ghép hàng		
Tuyến địa phương khác đến Hải Phòng	Hàng Container		
	Hàng khô		
	Hàng lỏng		
	Vận chuyển 1 chiều		
	Vận chuyển 2 chiều ghép hàng		

Nội dung 2:

Đối với mỗi tiêu chí đánh giá dưới đây, xin vui lòng đánh dấu “X” chỉ duy nhất vào một ô trong các con số từ 1 đến 5 thể hiện mức độ đồng ý của Ông/Bà với các tiêu chí đó. Các số từ 1 đến 5 tương ứng với các mức độ sau:

1	2	3	4	5
Rất đồng ý	Đồng ý	Trung lập	Không đồng ý	Rất không đồng ý

TT	Tiêu chí đánh giá	Lựa chọn				
		1	2	3	4	5
Hội nhập quốc tế						
1	Hội nhập quốc tế tạo thuận lợi cho gia tăng giá trị vận tải hàng hóa của doanh nghiệp	☐	☐	☐	☐	☐
2	Hội nhập quốc tế tạo thuận lợi cho cải tiến vận tải hàng hóa theo chuẩn mực quốc tế của doanh	☐	☐	☐	☐	☐
3	Hội nhập quốc tế làm gia tăng áp lực cạnh tranh từ doanh nghiệp quốc tế cho doanh nghiệp Hải Phòng	☐	☐	☐	☐	☐
4	Hội nhập quốc tế đặt ra áp lực cao về đổi mới có trách nhiệm của vận tải hàng hóa (logistics xanh,	☐	☐	☐	☐	☐
Đánh giá tầm quan trọng của các tuyến vận tải						
1	Gần với cảng biển và hạ tầng logistics	☐	☐	☐	☐	☐
2	Kết nối tốt với sân bay Nội Bài	☐	☐	☐	☐	☐
3	Kết nối tốt với sân bay Cát Bi	☐	☐	☐	☐	☐
4	Có khả năng vận chuyển bằng đường sắt	☐	☐	☐	☐	☐
5	Có khả năng kết nối tốt với thủy nội địa	☐	☐	☐	☐	☐
6	Kết nối tốt với các khu công nghiệp	☐	☐	☐	☐	☐
7	Cao tốc Hà Nội – Hải Phòng đi vào hoạt động	☐	☐	☐	☐	☐
8	Kết nối đường bộ tốt đến cửa khẩu Móng Cái	☐	☐	☐	☐	☐
9	Kết nối đường bộ tốt đến cửa khẩu Tân Thanh	☐	☐	☐	☐	☐
10	Kết nối đường bộ tốt đến cửa khẩu Lào Cai	☐	☐	☐	☐	☐
Khả năng tồn tại và duy trì hoạt động						
1	Doanh nghiệp nắm bắt được sự thay đổi của thị trường	☐	☐	☐	☐	☐
2	Doanh nghiệp nắm bắt được nhu cầu của khách hàng	☐	☐	☐	☐	☐
3	Doanh nghiệp duy trì được sự tăng trưởng doanh thu vận tải	☐	☐	☐	☐	☐

Khả năng chiếm lĩnh thị phần					
1	Doanh nghiệp khẳng định được thương hiệu vận tải với khách hàng	☐	☐	☐	☐
2	Doanh nghiệp tìm kiếm được tệp khách hàng mới	☐	☐	☐	☐
3	Doanh nghiệp mở rộng dịch vụ vận tải đa phương thức	☐	☐	☐	☐
Lợi thế về chi phí					
1	Doanh nghiệp tiết kiệm được chi phí nhờ lợi thế về vị trí địa lý	☐	☐	☐	☐
2	Doanh nghiệp tiết kiệm được chi phí quản lý doanh nghiệp	☐	☐	☐	☐
3	Doanh nghiệp tiết kiệm được chi phí bán hàng	☐	☐	☐	☐
Năng lực cạnh tranh dựa vào quy mô và năng lực vận tải					
1	Doanh nghiệp có chiến lược tăng quy mô vốn	☐	☐	☐	☐
2	Doanh nghiệp tăng quy mô lao động	☐	☐	☐	☐
3	Doanh nghiệp có chiến lược phát triển quy mô hệ thống xe hàng	☐	☐	☐	☐
4	Doanh nghiệp phát triển đa dạng các sản phẩm, dịch vụ vận tải phù hợp với hệ thống bến, bãi	☐	☐	☐	☐
Năng lực cạnh tranh dựa vào giá cước vận tải					
1	Doanh nghiệp theo đuổi chiến lược cạnh tranh bằng giá	☐	☐	☐	☐
2	Doanh nghiệp tiết kiệm chi phí quản lý thông qua ứng dụng công nghệ thông tin	☐	☐	☐	☐
3	Doanh nghiệp duy trì mức chênh lệch giá với các đối thủ cạnh tranh	☐	☐	☐	☐
Năng lực cạnh tranh dựa vào điểm khác biệt					
1	Doanh nghiệp kết nối vận tải 2 chiều thông qua thiết lập kết nối điểm hàng đi và đến	☐	☐	☐	☐
2	Doanh nghiệp tận dụng lợi thế khác biệt về vị trí địa lý	☐	☐	☐	☐
3	Doanh nghiệp tạo ra nhận diện thương hiệu	☐	☐	☐	☐
Năng lực tài chính					
1	Doanh nghiệp luôn có đủ vốn để đáp ứng nhu cầu kinh doanh	☐	☐	☐	☐
2	Doanh nghiệp dễ dàng trong việc tìm kiếm nguồn vốn bên ngoài cho hoạt động kinh doanh	☐	☐	☐	☐

3	Doanh nghiệp luôn thanh toán đầy đủ, đúng hạn các khoản nợ	☐	☐	☐	☐	☐
4	Doanh nghiệp luôn nộp đầy đủ các khoản thuế và phí cho ngân sách nhà nước	☐	☐	☐	☐	☐
Nhận biết doanh nghiệp						
1	Doanh nghiệp có thương hiệu dễ dàng nhận biết	☐	☐	☐	☐	☐
2	Doanh nghiệp nhận được các giải thưởng/khen thưởng/... về chất lượng dịch vụ vận tải	☐	☐	☐	☐	☐
3	Khách hàng phản hồi tốt về chất lượng dịch vụ vận tải	☐	☐	☐	☐	☐
4	Doanh nghiệp tăng cường nhận diện xã hội thông qua các công tác xã hội, thiện nguyện,...	☐	☐	☐	☐	☐
Nguồn nhân lực						
1	Doanh nghiệp luôn đảm bảo đủ nguồn nhân lực để đáp ứng mọi nhu cầu kinh doanh	☐	☐	☐	☐	☐
2	Doanh nghiệp thường xuyên tổ chức đào tạo và đào tạo lại nhằm nâng cao trình độ chuyên môn nghiệp vụ cho cán bộ nhân viên	☐	☐	☐	☐	☐
3	Doanh nghiệp có lực lượng nhân viên trực tiếp (lái xe, nhân viên sửa chữa,..) có tay nghề và trách nhiệm nghề nghiệp	☐	☐	☐	☐	☐
Năng lực marketing						
1	Chiến lược phát triển các hoạt động marketing của doanh nghiệp luôn phát huy hiệu quả	☐	☐	☐	☐	☐
2	Công tác nghiên cứu thị trường của doanh nghiệp luôn đạt hiệu quả cao	☐	☐	☐	☐	☐
3	Doanh nghiệp có khả năng thích ứng tốt với sự biến động của thị trường dịch vụ vận tải	☐	☐	☐	☐	☐
4	Các chính sách giá cả mà doanh nghiệp đưa ra phong phú và hợp lý	☐	☐	☐	☐	☐
5	Khách hàng phản hồi tốt về chính sách chăm sóc khách hàng	☐	☐	☐	☐	☐
6	Dịch vụ vận tải logistics giúp doanh nghiệp nắm bắt tốt nhu cầu khách hàng và kết nối vận tải đa	☐	☐	☐	☐	☐
Chính sách của Trung ương						
1	Chính sách Nhà nước duy trì sự bình đẳng cho các doanh nghiệp	☐	☐	☐	☐	☐

2	Chính sách Nhà nước là công cụ của nhà nước nhằm điều chỉnh hoạt động cạnh tranh	☐	☐	☐	☐	☐
3	Hệ thống Chính sách Nhà nước rõ ràng	☐	☐	☐	☐	☐
4	Hệ thống Chính sách Nhà nước bảo vệ các doanh nghiệp vận tải	☐	☐	☐	☐	☐
Chính sách của Thành phố Hải Phòng						
1	Chính sách của Thành phố Hải Phòng tác động tích cực tới doanh nghiệp của địa phương	☐	☐	☐	☐	☐
2	Chính sách và dự án nâng cấp hạ tầng giao thông của Thành phố Hải Phòng đã ảnh hưởng tốt đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp	☐	☐	☐	☐	☐
3	Các chính sách hỗ trợ khác của Thành phố Hải Phòng đã giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực cạnh tranh	☐	☐	☐	☐	☐
Môi trường khoa học công nghệ						
1	Khoa học công nghệ tác động mạnh mẽ đến doanh nghiệp	☐	☐	☐	☐	☐
2	Khoa học công nghệ tiên tiến được sử dụng tại doanh nghiệp	☐	☐	☐	☐	☐
3	Doanh nghiệp luôn cập nhật công nghệ mới	☐	☐	☐	☐	☐
Môi trường văn hóa, xã hội						
1	Nhu cầu sử dụng dịch vụ vận tải ngày càng cao	☐	☐	☐	☐	☐
2	Khách hàng có xu hướng sử dụng dịch vụ vận tải địa phương	☐	☐	☐	☐	☐
3	Khách hàng ưa thích dịch vụ vận tải logistics	☐	☐	☐	☐	☐
4	Nhu cầu về dịch vụ vận tải xanh bền vững ngày càng cao	☐	☐	☐	☐	☐
Môi trường tự nhiên						
1	Doanh nghiệp có địa điểm kinh doanh thuận lợi	☐	☐	☐	☐	☐
2	Doanh nghiệp tận dụng được lợi thế tự nhiên của địa phương	☐	☐	☐	☐	☐
3	Doanh nghiệp kết nối tốt với các luồng giao thương hàng hóa chính	☐	☐	☐	☐	☐

PHẦN III: ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ

Hãy nêu ra 5 đề xuất giải pháp chính sách nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp (sắp xếp theo thứ tự ưu tiên)

1.
2.
3.
4.
5.

Trân trọng cảm ơn sự hợp tác của Quý doanh nghiệp!

PHỤ LỤC 2

PHIẾU PHÒNG VẤN CÁC BÊN LIÊN QUAN

VỀ NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA DOANH NGHIỆP

VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ TẠI HẢI PHÒNG

Tất cả các ý kiến của Ông/Bà đều có giá trị với Tôi mà không có ý kiến nào được xem là sai hay đúng. Tôi cam kết rằng dữ liệu phỏng vấn của Ông/Bà chỉ phục vụ mục đích nghiên cứu chứ không sử dụng vào bất kỳ mục đích nào khác và sẽ được giữ bảo mật. Tôi xin trân trọng cảm ơn!

PHẦN I: THÔNG TIN CHUNG

Đánh dấu (X) vào ô vuông đặt trước thông tin phù hợp nhất với Ông/Bà.

1. Họ và tên của ông/bà:

Giới tính: ☐ Nam ☐ Nữ

Địa chỉ:

Đơn vị công tác:

2. Tuổi: ☐ Dưới 30 tuổi ☐ 31- 40 tuổi ☐ Trên 40 tuổi

3. Trình độ chuyên môn

☐ Trên đại học ☐ Cao đẳng

☐ Đại học ☐ Trung cấp ☐ Phổ thông

4. Thâm niên công tác

☐ 3-5 năm ☐ Trên 10 năm

☐ 5-10 năm

5. Số điện thoại:

6. Email:

PHẦN II: NỘI DUNG PHÒNG VẤN CÁC BÊN LIÊN QUAN

A.Nhóm nội dung về năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

1. Theo Ông/Bà, hội nhập quốc tế có tác động tích cực đến năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng không?
2. Đánh giá của Ông/Bà về khả năng tồn tại và duy trì hoạt động của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng trong những năm gần đây như thế nào? Số lượng doanh nghiệp hiện tại có đủ để nâng cao năng lực cạnh tranh của nhóm doanh nghiệp này không?
3. Theo Ông/Bà, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng có khả năng chiếm lĩnh thị phần tốt trong những năm gần đây không? Những tuyến vận tải nào là thế mạnh của các doanh nghiệp này?
4. Ông/Bà đánh giá thế nào về khả năng duy trì và nâng cao hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ Hải Phòng trong những năm gần đây? Các doanh nghiệp cần làm gì để nâng cao hiệu quả kinh doanh?

B.Nhóm nội dung về phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

1. Ông/Bà đánh giá như thế nào về quy mô của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng trong việc đảm bảo khả năng cạnh tranh? Các doanh nghiệp này nên cải thiện quy mô của mình như thế nào để nâng cao năng lực cạnh tranh?
2. Theo Ông/Bà, giá cước vận tải có phải là thế mạnh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng không? Các doanh nghiệp này cần làm gì để tận dụng tối đa thế mạnh về giá cước vận tải?
3. Theo Ông/Bà, vị trí địa lý của Hải Phòng có đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ?

bộ tại đây không? Lợi thế địa lý này nên được tận dụng như thế nào để phát triển doanh nghiệp?

C.Nhóm nội dung về các nhân tố ảnh hưởng đến nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

1. Theo Ông/Bà, các chính sách của Trung ương hiện nay có thúc đẩy việc nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng không?
2. Theo Ông/Bà, các chính sách của Thành phố Hải Phòng đã hỗ trợ nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại địa phương hay chưa?
3. Theo Ông/Bà, điều kiện tự nhiên và văn hóa xã hội của Hải Phòng có hỗ trợ cho các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ nâng cao năng lực cạnh tranh không?
4. Theo Ông/Bà, nguồn nhân lực của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng có đáp ứng tốt nhu cầu nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp không?
5. Theo Ông/Bà, nguồn lực tài chính có phải là cơ sở vững chắc để các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng nâng cao năng lực cạnh tranh của mình không?
6. Theo Ông/Bà, hoạt động marketing của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ có giúp nâng cao năng lực cạnh tranh cho doanh nghiệp tại Hải Phòng không?
7. Theo Ông/Bà, các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng có thực hiện tốt hoạt động kết nối để nâng cao năng lực cạnh tranh của mình không?
8. Theo Ông/Bà, uy tín và thương hiệu của các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại Hải Phòng được đánh giá cao trên thị trường không?

TỔNG HỢP KẾT QUẢ PHÒNG VẤN CÁC BÊN LIÊN QUAN

Câu hỏi	Đồng ý		Không đồng ý	
	Số lượng (người)	Tỷ lệ (%)	Số lượng (người)	Tỷ lệ (%)
Nhóm nội dung về năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại thành phố Hải Phòng				
A1	16	80	4	20
A2	16	80	4	20
A3	17	85	3	15
A4	13	65	7	35
Nhóm nội dung về phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại thành phố Hải Phòng				
B1	12	60	8	40
B2	17	85	3	15
B3	18	90	2	10
Nhóm nội dung về các nhân tố ảnh hưởng đến nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại thành phố Hải Phòng				
C1	17	85	3	15
C2	12	60	8	40
C3	16	80	4	20
C4	12	60	8	40
C5	11	55	9	45
C6	13	65	7	35
C7	11	55	9	45
C8	12	60	8	40

PHỤ LỤC 3

DANH SÁCH ĐIỀU TRA DOANH NGHIỆP VẬN TẢI HÀNG HOÁ

ĐƯỜNG BỘ TẠI HẢI PHÒNG

TT	Tên doanh nghiệp
1.	Công ty Cổ phần Phát triển Hàng Hải
2.	Công ty Cổ phần Vận tải 1 Traco
3.	Công ty Vận tải Quốc tế Nhật Việt
4.	Công ty Cổ phần Dịch vụ Giao nhận Hàng hóa TNN
5.	Công ty TNHH Minh Nhật
6.	Công ty TNHH VT và TV Toàn Cầu
7.	Công ty Dịch vụ Viễn Đông
8.	Công ty TNHH Thương mại và Tiếp vận Toàn Cầu Đông Tài
9.	Công ty TNHH Logistics CNT
10.	Công ty TNHH Tiếp vận và Thương mại Tâm Nguyên
11.	Công ty Cổ phần Tiếp vận Siêu Tốc
12.	Công ty Cổ phần Giao nhận Quốc tế Kunna
13.	Công ty TNHH Giao nhận Vận tải Quốc tế Cường Thủy
14.	Công ty TNHH Đại lý và Tiếp vận Hải An
15.	Công ty Cổ phần Vận tải Oto Số 1
16.	Công ty TNHH Khai thác Container
17.	Công ty Vận tải Quốc tế Nhật Việt
18.	Công ty TNHH Hoàn Cầu
19.	Công ty TNHH Vận tải Thương mại Hà Anh
20.	Công ty TNHH MTV Vận tải Biển Ngôi Sao Xanh
21.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải Trung Thành
22.	Công ty TNHH Vận tải Thái Bình Đông Á
23.	Công ty TNHH Hùng Hà
24.	Công ty TNHH Song Toàn
25.	Công ty TNHH T.N.G
26.	Công ty TNHH Quang Hoàng
27.	Công ty TNHH Phương Mạnh
28.	Công ty Cổ phần Trường Tâm
29.	Công ty Cổ phần Thương mại Cường Phúc

30.	Công ty Cổ phần Vận tải Thương mại Phương Lâm
31.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải Tài Phú
32.	Công ty TNHH Bách An
33.	Công ty TNHH Vận tải Minh Sơn
34.	Công ty TNHH Thương mại Tân Thành Đô
35.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải Nguyễn Phát
36.	Công ty TNHH Vận tải Trang Anh
37.	Công ty Cổ phần Thương mại An Thành Đạt
38.	Công ty Cổ phần Đầu tư và Phát triển TM Phương Đông
39.	Công ty Cổ phần Thương mại và Dịch vụ Quang Khánh
40.	Công ty Cổ phần Thương mại và Dịch vụ BTM
41.	Công ty TNHH HHS
42.	Công ty TNHH Thương mại Dịch vụ VT Hoàng An Huy
43.	Công ty TNHH Vận tải Thương mại Phúc An Bình
44.	Công ty TNHH Tiếp vận Hải Minh
45.	Công ty TNHH Vận tải và Xây dựng Dũng Phương
46.	Công ty TNHH Dịch vụ Vận tải Thế Anh
47.	Công ty TNHH Cát Nhật Minh
48.	Công ty TNHH Vận tải Hùng Phát
49.	Công ty TNHH Long Giang
50.	Công ty TNHH Vận tải Công Thành
51.	Công ty TNHH Long Khánh
52.	Công ty TNHH Phú An
53.	Công ty Cổ phần Đại Long
54.	Công ty Cổ phần Minh Tuấn
55.	Công ty Cổ phần Vận tải và Thương mại Vĩnh Phát
56.	Công ty Cổ phần Vận tải và Thương mại Tùng Khkansh
57.	Công ty Cổ phần Thương mại Phát triển Châu Á
58.	Công ty Cổ phần Phú Xuân
59.	Công ty TNHH Vĩnh Trường Thịnh
60.	Công ty TNHH Hạng Xuân Hà
61.	Công ty TNHH Hùng Hà
62.	Công ty TNHH Long Hải Thành
63.	Công ty TNHH Nam Trang
64.	Công ty TNHH An Thành

65.	Công ty TNHH Vinh Hạnh
66.	Công ty TNHH Cao Nhân
67.	Công ty TNHH Vận tải Việt Dũng
68.	Công ty TNHH Mạnh Hùng
69.	Công ty Cổ phần Thương mại Hải Đà
70.	Công ty Cổ phần Thương mại Thành Đạt
71.	Công ty Cổ phần Cửa Biển
72.	Công ty Cổ phần Bảo Thắng
73.	Công ty Cổ phần Tân Việt Thành
74.	Công ty Cổ phần Quang Hùng
75.	Công ty TNHH Vận tải Minh Phương
76.	Công ty TNHH Minh Dân
77.	Công ty TNHH Bảo Huy
78.	Công ty TNHH Vận tải Dương Tùng
79.	Công ty TNHH Anh Hoàng
80.	Công ty TNHH Giang Nam
81.	Công ty TNHH Vận tải Thương mại C&T
82.	Công ty TNHH Vận tải Thương mại Việt Anh
83.	Công ty TNHH Vận tải Lương Giang
84.	Công ty TNHH Vận tải Tiền Phong
85.	Công ty TNHH Vận tải Thương mại Phúc Hưng
86.	Công ty TNHH Vận tải Đại Đồng
87.	Công ty TNHH Vận tải Thương mại Hoàng Quyên
88.	Công ty TNHH Vận tải Thương mại Dịch vụ Huy Hùng
89.	Công ty TNHH MTV Hải Anh Phong
90.	Công ty TNHH Thương mại và Dịch vụ Vận tải Minh Phúc
91.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải Minh Phúc
92.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải An Thái
93.	Công ty TNHH Tiếp vận Việt Tín
94.	Công ty TNHH MTV Vận tải Hà Thu
95.	Công ty TNHH Thương mại Dịch vụ Vận tải Xuân Điền
96.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải Thiên An Phúc
97.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải Dịch vụ Vận tải Minh Vũ
98.	Công ty TNHH Linh Hiếu
99.	Công ty Cổ phần Xây dựng An Dương

100.	Công ty Cổ phần Vận tải Thương mại Toàn Linh
101.	Công ty Cổ phần Thương mại Vận tải Đạt Thắng
102.	Công ty Cổ phần Thương mại và Dịch vụ Vận tải Sơn Long
103.	Công ty TNHH Vận tải Thương mại Hùng Minh
104.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải Tân Đảo
105.	Công ty TNHH Bách An
106.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải Khánh Duy
107.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải Minh Tú
108.	Công ty TNHH Vận tải Việt Anh
109.	Công ty TNHH Tân Thành Đô
110.	Công ty TNHH Vận tải Nhật Minh
111.	Công ty Cổ phần Vận tải Tường Minh
112.	Công ty Cổ phần Vận tải Giang Sơn
113.	Công ty Cổ phần Thương mại Vận tải Trung Hải
114.	Công ty Cổ phần Thương mại Vận tải Nam Phú
115.	Công ty Cổ phần Vận tải Đại Tây Dương
116.	Công ty TNHH Vận tải Kim Liên
117.	Công ty TNHH Thương mại Hoa Sen
118.	Công ty TNHH Vận tải Minh Hiếu
119.	Công ty TNHH Một thành viên Minh Minh Thành
120.	Công ty TNHH Thương mại và Dịch vụ Vận tải Ant Hải Phòng
121.	Công ty TNHH Vận tải Hòa Anh
122.	Công ty TNHH Trường Hưng
123.	Công ty Cổ phần T&C
124.	Công ty Cổ phần Vận tải Quốc tế
125.	Công ty Cổ phần Vận tải và Thương mại Quang Phú
126.	Công ty TNHH Trường Sa
127.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải XNK Tùng Linh
128.	Công ty TNHH Thương mại Thành Lâm
129.	Công ty TNHH Xây dựng và Dịch vụ Vận tải Đức Chính
130.	Công ty TNHH Thương mại và Vận tải Hà Dũng
131.	Công ty TNHH Vận tải Dũng Lan
132.	Công ty Cổ phần Vận tải và Dịch vụ Thành An
133.	Công ty Cổ phần Thương mại và Dịch vụ Đất Vàng
134.	Công ty TNHH Thương mại Dịch vụ Vận tải Giáp Thành

135.	Công ty TNHH Vận tải Thương mại Xăng dầu Bắc Hà
136.	Công ty TNHH Vận tải Thương mại và XNK Quang Vĩnh
137.	Công ty TNHH Dịch vụ Vận tải Trường Cường
138.	Công ty TNHH Thương mại Nguyễn Trần
139.	Công ty TNHH Tiếp vận Quốc tế Denta
140.	Công ty TNHH Thương mại và Vận tải Phúc Thành
141.	Công ty TNHH Vận tải Đức Mạnh
142.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải Huy Thắng
143.	Công ty TNHH Thương mại Minh Tú
144.	Công ty TNHH Đầu tư Thanh Lâm
145.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải Thiên Trơ
146.	Công ty TNHH Thương mại và XNK Đức Minh
147.	Công ty TNHH Thương mại và XNK Minh Thuận
148.	Công ty TNHH Đầu tư Thương mại Đức Huy
149.	Công ty TNHH Vận tải Thanh Hà Phát
150.	Công ty Cổ phần Thương mại và Vận tải Mạnh Minh
151.	Công ty Cổ phần Thương mại Vận tải An Vượng
152.	Công ty Cổ phần Dịch vụ và Vận tải Hải Việt
153.	Công ty Cổ phần Thương mại Phúc Đại Thành
154.	Công ty TNHH Huyền Tùng Việt
155.	Công ty TNHH Vận tải Thiên Quốc
156.	Công ty TNHH Thương mại và Dịch vụ Vận tải Mai Thu
157.	Công ty TNHH Vận tải Thiên Phú
158.	Công ty TNHH Thương mại Hà Bắc
159.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải Lâm Tùng
160.	Công ty TNHH Công Điện
161.	Công ty TNHH Tam Thanh
162.	Công ty TNHH Đăng Giang
163.	Công ty TNHH Hoài Ân
164.	Công ty TNHH Vận tải Vượng Thành Đạt
165.	Công ty Cổ phần Đầu tư Xuất nhập khẩu Đại An Tín
166.	Công ty Cổ phần Thương mại và Đầu tư Thái Bình
167.	Công ty Cổ phần Long Giang
168.	Công ty Cổ phần XNK & Dịch vụ Vận tải Nam Phương
169.	Công ty Cổ phần Thương mại Thảo Tú

170.	Công ty TNHH Giao nhận và Vận tải Thiện Phát
171.	Công ty TNHH HHS
172.	Công ty TNHH Thương mại và Vận tải Long Đạt
173.	Công ty TNHH Tâm Việt Hùng
174.	Công ty TNHH Dịch vụ Vận tải Hoa Cường
175.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải Dương Tú
176.	Công ty TNHH Vận tải Ngọc Phong
177.	Công ty Cổ phần Đầu tư Sakura
178.	Công ty Cổ phần Thương mại và Vận tải Đức Thảo
179.	Công ty TNHH Cát Nhật Minh
180.	Công ty TNHH Hoa Thiên Minh
181.	Công ty TNHH Vận tải và XNK Hoàng Hà
182.	Công ty TNHH Dịch vụ Đại Tín Lộc
183.	Công ty TNHH XNK Phương Thanh
184.	Công ty TNHH Vận tải Thiên Quý
185.	Công ty TNHH Thương mại Ánh Quang
186.	Công ty TNHH Vận tải và XNK Bình Minh
187.	Công ty TNHH Thương mại MBA
188.	Công ty TNHH Vận tải Vạn Phúc Hưng
189.	Công ty TNHH Phương An Phát
190.	Công ty Cổ phần Tứ Tượng
191.	Công ty Cổ phần Thương mại Trường Hùng
192.	Công ty Cổ phần Vận tải Nam Thắng
193.	Công ty TNHH VN2Way
194.	Công ty TNHH Đầu tư Thương mại Thảo Vy
195.	Công ty TNHH Dịch vụ Vận tải Minh Phú
196.	Công ty TNHH Vận tải và Dịch vụ Tường Minh
197.	Công ty TNHH Thương mại Vận tải THP
198.	Công ty Cổ phần Tiếp vận Kiên Long
199.	Công ty TNHH VM và Vận tải Khánh Đạt
200.	Công ty Cổ phần Vận tải Daco Hải Phòng

PHỤ LỤC 4
BẢNG SỐ LIỆU TỔNG HỢP CỦA LUẬN ÁN

Bảng 1: Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường bộ theo khu vực

Đơn vị tính: triệu tấn.km

Khu vực	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Cả nước	1.243.322	1.362.873	1.542.577	1.692.567	1.847.824	2.010.261	2.180.848
Đồng bằng sông Hồng	553.252	615.788	693.489	769.537	847.947	931.550	1.020.705
Trung du và miền núi phía Bắc	47.260	51.992	60.332	69.428	80.020	92.252	106.428
Bắc Trung Bộ và Duyên hải miền Trung	172.606	187.154	201.143	215.641	231.062	247.552	265.210
Tây Nguyên	53.838	61.490	66.084	70.200	75.523	81.058	86.847
Đông Nam Bộ	323.034	346.820	415.725	452.500	493.775	538.892	588.220
Đồng bằng sông Cửu Long	93.332	99.629	105.804	112.152	118.880	125.953	133.367

Nguồn: Niên giám Thống kê 2022, Tổng cục Thống kê

Bảng 2: Khối lượng hàng hóa luân chuyển bằng đường bộ khu vực đồng bằng sông Hồng

Đơn vị tính: triệu tấn.km

Tỉnh/Thành phố	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Hà Nội	79.559	86.071	93.566	101.173	109.451	118.392	128.057
Vĩnh Phúc	16.331	16.845	17.639	18.521	19.473	20.497	21.590
Bắc Ninh	15.412	16.767	16.587	17.862	19.191	20.612	22.124
Quảng Ninh	23.283	26.177	30.362	32.994	35.754	38.660	41.722
Hải Dương	40.708	43.771	46.270	50.359	54.639	59.124	63.826
Hải Phòng	187.680	214.059	238.312	263.593	290.353	318.637	348.488
Hưng Yên	8.777	9.990	11.173	12.491	13.963	15.588	17.375
Thái Bình	56.584	65.684	94.823	105.653	117.611	130.728	145.035
Hà Nam	6.197	7.348	9.505	10.456	11.498	12.641	13.895
Nam Định	59.416	61.548	66.331	71.574	77.190	83.201	89.629
Ninh Bình	59.305	67.528	68.921	74.687	80.872	87.498	94.588

Nguồn: Niên giám Thống kê 2022, Tổng cục Thống kê

Bảng 3: Khối lượng hàng hoá luân chuyển bằng các phương thức tại Hải Phòng

Đơn vị tính: Triệu tấn.km

Phương thức vận tải	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Đường bộ	10.556	12.829	16.605	19.273	21.200	23.100	25.200
Đường thủy nội địa	1.664	2.303	2.373	2.523	2.700	2.900	3.100
Đường biển	62.162	70.094	74.674	77.877	80.000	82.000	84.000

Nguồn: Niên giám thống kê 2022, Cục Thống kê Hải Phòng

Bảng 4: Doanh thu và số lượng doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị tính	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
1	Số lượng doanh nghiệp	Doanh nghiệp	2.309	2.449	2.612	2.898	2.918	3.024	3.084
2	Doanh thu	Tỷ đồng	68.944	61.208	65.732	77.954	92.628	81.128	97.352
3	Vốn của DN	Tỷ đồng	66.704	70.057	80900	87.893	97.632	89.456	89.869
4	Lao động của doanh nghiệp	Người	44.741	52.830	49146	48.548	56.424	49.878	50.267

Nguồn: Niên giám thống kê 2022, Cục Thống kê Hải Phòng

Bảng 5: Khối lượng hàng hóa do các doanh nghiệp VTHHDB Hải Phòng thực hiện

TT	Đối tượng vận tải	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
I. Tuyến nội tỉnh								
1	Hàng ontainer (TEU)	285.226	342.636	446.651	520.749	790.066	987.680	1.271.745
2	Hàng lỏng (triệu m ³)	241	250	397	451	958	1.321	1.585
3	Hàng khô (triệu tấn)	2.415	3.035	3.899	4.509	6.697	8.363	10.370
II. Tuyến từ Hải Phòng đến địa phương khác								
1	Hàng ontainer (TEU)	184.973	222.798	290.257	337.713	512.553	640.525	800.656
2	Hàng lỏng (triệu m ³)	236	247	294	477	1.029	1.909	2.481
3	Hàng khô (triệu tấn)	424	556	688	775	1.137	1.470	1.984
III. Tuyến từ địa phương khác đến Hải Phòng								
1	Hàng ontainer (TEU)	165.205	200.174	259.362	301.222	458.014	572.072	686.486
2	Hàng lỏng (triệu m ³)	76	96	129	159	231	411	513
3	Hàng khô (triệu tấn)	361	459	588	679	1.052	1.251	1.526

Nguồn: Báo cáo hoạt động vận tải kho bãi và vận tải 2022, Tổng cục Thống kê

Bảng 6: Thị phần vận tải Hải Phòng giai đoạn 2016 – 2022

TT	Chỉ tiêu	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
I. Tuyến nội tỉnh								
1. Hàng Container								
	Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	88,26	90,24	88,10	87,42	92,88	92,01	91,71
	Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)	5,82	4,68	6,45	6,55	3,12	3,67	3,45
	Phương thức vận tải khác (%)	5,92	5,08	5,45	6,03	4,00	4,32	4,84
2. Hàng lỏng								
	Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	80,02	83,05	84,12	85,82	88,96	87,02	87,14
	Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)	2,46	2,32	2,41	2,15	2,04	2,06	2,03
	Phương thức vận tải khác (%)	17,52	14,63	13,47	12,03	9,00	10,92	10,83
3. Hàng khô								
	Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	76,42	78,06	79,89	79,22	81,16	83,72	84,54
	Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)	2,32	2,33	2,12	2,14	2,01	1,96	1,84
	Phương thức vận tải khác (%)	21,26	19,61	17,99	18,64	16,83	14,32	13,62
II. Tuyến từ Hải Phòng đi các địa phương khác								
1. Hàng Container								
	Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	65,54	65,05	63,20	63,96	66,14	68,82	69,21
	Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)	21,03	19,80	18,63	15,22	13,11	11,96	10,67
	Phương thức vận tải khác (%)	23,43	25,15	18,17	20,82	20,75	19,22	20,12
2. Hàng lỏng								
	Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	59,82	60,06	61,22	61,46	63,76	64,89	65,33
	Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)	4,32	4,67	5,08	5,38	6,02	6,75	6,93
	Phương thức vận tải khác (%)	35,86	35,27	33,70	33,16	30,22	28,36	27,74
3. Hàng khô								
	Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	23,78	23,90	25,67	24,23	24,89	25,25	24,85
	Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)	1,87	1,92	1,56	2,07	2,14	1,88	1,93
	Phương thức vận tải khác (%)	75,35	74,18	72,77	73,70	72,97	72,87	73,22
III. Tuyến từ các địa phương khác đến Hải Phòng								
1. Hàng Container								
	Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	58,45	59,56	61,29	62,34	64,12	65,51	65,55
	Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)	8,12	8,68	7,89	8,88	9,82	10,11	10,13
	Phương thức vận tải khác (%)	33,43	31,76	30,82	28,78	26,06	24,38	24,32
2. Hàng lỏng								
	Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	48,09	52,56	50,25	51,69	54,32	55,19	53,04
	Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)	19,88	20,34	21,09	22,78	24,59	21,62	22,81
	Phương thức vận tải khác (%)	32,03	27,10	28,66	25,53	21,09	23,19	24,15
3. Hàng khô								
	Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	24,56	26,16	25,89	25,12	27,87	28,92	27,75
	Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)	8,20	7,38	8,42	8,76	9,02	9,12	9,87
	Phương thức vận tải khác (%)	67,24	66,46	65,69	66,12	63,11	61,96	62,38

Nguồn: Báo cáo hoạt động vận tải kho bãi và vận tải 2022, Tổng cục Thống kê

Bảng 7: Tỷ lệ vận tải hàng hóa hai chiều

TT	Chỉ tiêu	2016	2022
I. Tuyến nội tỉnh			
1	Hàng Container		
	- Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	Chỉ có vận tải một chiều	
	- Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)		
2	Hàng lỏng		
	- Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	Chỉ có vận tải một chiều	
	- Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)		
3	Hàng khô		
	- Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	Chỉ có vận tải một chiều	
	- Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)		
II. Tuyến liên tỉnh (Hải Phòng ⇔ Các địa phương khác)			
1	Hàng Container		
	- Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	55,31	60,23
	- Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)	21,23	25,71
	- Phương thức vận tải khác (%)	35,06	33,48
2	Hàng lỏng		
	- Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	Chỉ có vận tải một chiều	
	- Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)		
	- Phương thức vận tải khác (%)		
3	Hàng khô		
	- Doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng (%)	13,72	15,57
	- Doanh nghiệp VTHHĐB địa phương khác (%)	4,58	5,14
	- Phương thức vận tải khác (%)	81,06	81,27

Nguồn: Tính toán của Nghiên cứu sinh từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Bảng 8: Cơ cấu lao động của doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

Chỉ tiêu	Tỷ lệ (%)
<i>Giới tính</i>	
1. Lao động nữ	17,35
2. Lao động nam	82,65
<i>Trình độ đào tạo</i>	
1. Chưa qua đào tạo	03,98
2. Phổ thông	08,87
3. Sơ cấp và trung cấp	51,88
5. Cao đẳng và đại học	35,27
<i>Độ tuổi</i>	
16 – 30	28,12
31 – 45	59,69
46 – 55	9,83
56 – 60	01,78
Trên 60	00,49

Nguồn: Tổng điều tra doanh nghiệp 2022, Tổng cục Thống kê

Bảng 9: Cơ cấu tài sản của doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

Tài sản	Tỷ trọng (%)	Nguồn vốn	Tỷ trọng (%)
Tài sản ngắn hạn	51,52	Nợ phải trả	61,22
Các khoản phải thu ngắn hạn	27,64	Vốn chủ sở hữu	38,78
Tài sản dài hạn	48,48		
Tài sản cố định	44,12		
Các khoản phải thu dài hạn	2,80		

Nguồn: Tổng điều tra doanh nghiệp 2022, Tổng cục Thống kê

Bảng 10: Kết cấu tài sản cố định trong doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ tại Thành phố Hải Phòng

Loại tài sản cố định	Tỷ trọng (%)
Nhà, vật kiến trúc	03,88
Máy móc, thiết bị	03,16
Phương tiện vận tải, truyền dẫn	90,28

Tài sản cố định khác	02,68
----------------------	-------

Nguồn: Tổng điều tra doanh nghiệp 2022, Tổng cục Thống kê

**Bảng 11: Khả năng thanh toán và vòng quay vốn của doanh nghiệp
VTHHĐB tại Thành phố Hải Phòng**

Chỉ tiêu		Đơn vị tính	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Hệ số khả năng thanh toán nhanh	DN VTHHĐB Hải Phòng	Lần	0,82	0,86	1,03	1,06	1,05	1,07
	Trung bình ngành		0,79	0,85	0,98	1,05	1,02	1,01
Hệ số khả năng thanh toán tức thời	DN VTHHĐB Hải Phòng	Lần	0,21	0,19	0,21	0,22	0,21	0,23
	Trung bình ngành		0,19	0,21	0,21	0,20	0,18	0,21
Hệ số khả năng thanh toán lãi vay	DN VTHHĐB Hải Phòng	Lần	11,67	10,33	11,18	17,27	19,82	15,78
	Trung bình ngành		13,62	11,09	11,26	15,62	17,12	15,34
Vòng quay tổng vốn	DN VTHHĐB Hải Phòng	Vòng	1,03	0,87	0,81	0,89	0,95	0,91
	Trung bình ngành		0,97	0,92	0,87	0,85	0,89	0,88
Vòng quay vốn cố định	DN VTHHĐB Hải Phòng	Vòng	2,52	2,13	1,98	2,16	2,31	2,21
	Trung bình ngành		2,11	2,08	2,01	1,98	2,16	1,98

Nguồn: Kết quả tính toán tổng hợp từ số liệu Tổng cục Thống kê

**Bảng 12: Thời gian di chuyển trung bình của phương tiện các địa phương
tới cảng Hải Phòng**

TT	Địa điểm	Thời gian di chuyển đến cảng Hải Phòng (phút)	Chênh lệch thời gian so với Hải Phòng (phút)
1	Hải Phòng	40	
2	Hải Dương	70	30
3	Hưng Yên	100	60
4	Hà Nội	180	140

Nguồn: Báo cáo tình hình giao thông vận tải 2022, Cục Đường bộ Việt Nam

PHỤ LỤC 5**DANH MỤC VĂN BẢN QUY PHẠM NHÀ NƯỚC LIÊN QUAN ĐẾN
VẬN TẢI HÀNG HÓA ĐƯỜNG BỘ**

1. Bộ Công Thương (2011) - Thông tư số 48/2011/TT-BCT: Quy định quản lý chất lượng các sản phẩm, hàng hóa nhóm 2 thuộc phạm vi quản lý của Bộ Công Thương.
2. Bộ Công Thương và Bộ Tài Chính (2014) - Thông tư liên tịch số 39/2014/TTLT-BCT-BTC: Hướng dẫn phương pháp tính giá cơ sở và quản lý, điều hành giá xăng dầu.
3. Bộ Giao thông Vận tải (2010) - Thông tư số 24/2010/TT-BGTVT: Quy định về bến xe, bãi đỗ xe, trạm dừng nghỉ và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.
4. Bộ Giao thông Vận tải (2011) - QCVN 10:2011/BGTVT do Cục Đăng kiểm Việt Nam biên soạn: quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về chất lượng an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường đối với ô tô khách Thành phố Hà Nội.
5. Bộ Giao thông Vận tải (2014) - Thông tư 63/2014/TT-BGTVT của Bộ Giao thông Vận tải quy định về tổ chức quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ ban hành ngày 07/11/2014.
6. Bộ Giao thông Vận tải (2015) - Thông tư 60/2015/TT-BGTVT của Bộ Giao thông Vận tải sửa đổi bổ sung một số điều của thông tư số 63/2014/TT-BGTVT ban hành ngày 02/11/2015.
7. Bộ Giao thông Vận tải (2015) - Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT: Hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.
8. Bộ Giao thông Vận tải (2017) - Thông tư số 25/2017/TT-BGTVT: Quy định về quản lý chất lượng dịch vụ vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt.
9. Bộ Giao thông Vận tải (2019) - Thông tư số 12/2019/TT-BGTVT: Quy định về quản lý hoạt động vận tải hành khách bằng xe taxi.
10. Bộ Giao thông Vận tải (2020) - Thông tư số 12/2020/TT-BGTVT: Quy định về tổ chức, quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và dịch vụ hỗ trợ vận tải đường bộ.

11. Bộ Giao thông Vận tải (2021) - Thông tư số 21/2021/TT-BGTVT: Quy định về xây dựng, ban hành, hợp nhất văn bản quy phạm pháp luật, kiểm soát thủ tục hành chính, kiểm tra, xử lý văn bản, rà soát, hệ thống hóa văn bản quy phạm pháp luật và theo dõi thi hành pháp luật trong lĩnh vực giao thông vận tải.
12. Bộ Giao thông Vận tải (2022) - Thông tư số 25/2022/TT-BGTVT: Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 50/2015/TT-BGTVT ngày 23/09/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 11/2010/NĐ-CP ngày 24/02/2010 của Chính phủ quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.
13. Bộ Giao thông Vận tải (2022) - Văn bản hợp nhất số 11/VBHN-BGTVT: Nghị định Quy định về quản lý và bảo vệ kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ.
14. Bộ Giao thông Vận tải (2022) - Văn bản hợp nhất số 49/VBHN-BGTVT: Thông tư quy định về tải trọng, khổ giới hạn của đường bộ; lưu hành xe quá tải trọng, xe quá khổ giới hạn, xe bánh xích trên đường bộ; vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng; giới hạn xếp hàng hóa trên phương tiện giao thông đường bộ khi tham gia giao thông trên đường bộ.
15. Bộ Giao thông Vận tải (2022) - Quyết định số 2224/QĐ-BGTVT: Ban hành Kế hoạch phát triển Chính phủ số và bảo đảm an toàn thông tin mạng của Bộ Giao thông vận tải năm 2022.
16. Chính phủ (2012) - Nghị định số 93/2012/NĐ-CP: Quy định về quản lý giá cước vận tải đường bộ.
17. Chính phủ (2014) - Nghị định số 83/2014/NĐ-CP: Quy định về kinh doanh xăng dầu.
18. Chính phủ (2014) - Nghị định số 86/2014/NĐ-CP: Quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô.
19. Chính phủ (2016) - Nghị định số 121/2016/NĐ-CP: Quy định về việc quản lý hoạt động vận tải bằng xe ô tô và các dịch vụ liên quan đến vận tải đường bộ.
20. Chính phủ (2018) - Nghị định số 163/2018/NĐ-CP: Quy định về kinh doanh dịch vụ logistics và các điều kiện cần thiết để kinh doanh dịch vụ này.

21. Chính phủ (2020) - Nghị định số 10/2020/NĐ-CP: Quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô ban hành ngày 07/01/2020.
22. Chính phủ (2021) - Nghị định số 95/2021/NĐ-CP: Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 83/2014/NĐ-CP ngày 03/09/2014 về kinh doanh xăng dầu.
23. Chính phủ (2023) - Nghị định số 80/2023/NĐ-CP: Sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 95/2021/NĐ-CP và Nghị định số 83/2014/NĐ-CP về kinh doanh xăng dầu.
24. Hội đồng nhân dân Thành phố Hải Phòng (2012) - Nghị quyết số 04/2012/NQ-HĐND của hội đồng nhân dân Thành phố về nhiệm vụ giải pháp phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn Thành phố Hải Phòng giai đoạn 2012 - 2016; định hướng đến năm 2020 ban hành ngày 20/7/2012.
25. Hội đồng nhân dân Thành phố Hải Phòng (2012) - Nghị quyết số 20/2012/NQ-HĐND của hội đồng nhân dân Thành phố Hải Phòng về nhiệm vụ giải pháp cơ chế chính sách đẩy mạnh phát triển và tăng cường quản lý đô thị theo hướng văn minh hiện đại giai đoạn 2013-2015 định hướng 2025 ban hành ngày 12/12/2012.
26. Sở Giao thông Vận tải Thành phố Hải Phòng (2016) - Báo cáo tổng hợp rà soát điều chỉnh bổ sung quy hoạch phát triển mạng lưới vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn Thành phố Hải Phòng đến năm 2020 định hướng đến năm 2030. Hải Phòng.
27. Sở Giao thông Vận tải Thành phố Hải Phòng (2018) - Đề án kiểm soát sử dụng phương tiện cơ giới cá nhân điều tiết hợp lý các phương thức vận tải vào trung tâm Thành phố và thí điểm cung cấp dịch vụ xe đạp công cộng tại một số khu vực trên địa bàn Thành phố Hải Phòng. Hải Phòng.
28. Sở Giao thông vận tải Hải Phòng (2017) - Kế hoạch phát triển hạ tầng giao thông vận tải giai đoạn 2017-2025: Nâng cấp và mở rộng hệ thống đường bộ, cầu vượt và bến xe.
29. Sở Giao thông vận tải Hải Phòng (2023) - Quy hoạch giao thông vận tải đường bộ đến năm 2020, định hướng đến năm 2030: Phát triển mạng lưới giao thông đường bộ và các tuyến cao tốc.

30. Thủ tướng Chính phủ (2014) - Quyết định 1210/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đề án tái cơ cấu ngành giao thông vận tải phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa hiện đại hóa và phát triển bền vững giai đoạn đến năm 2020 ban hành ngày 24/07/2014.
31. Thủ tướng Chính phủ (2018) - Quyết định số 821/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt điều chỉnh bổ sung quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế xã hội Thành phố Hải Phòng đến năm 2025 định hướng đến năm 2030 ban hành ngày 06/07/2018.
32. Ủy ban Nhân dân Thành phố Hải Phòng (2012) - Quyết định số 1703/QĐ-UBND của Ủy ban Nhân dân Thành phố Hải Phòng ban hành chương trình hành động thực hiện nghị quyết số 04/2012/NQ-HĐND ngày 20/07/2012 của hội đồng nhân dân Thành phố khóa XIV kỳ họp thứ 04 về nhiệm vụ giải pháp phát triển vận tải hành khách công cộng bằng xe buýt trên địa bàn Thành phố Hải Phòng giai đoạn 2012-2016 định hướng đến năm 2020 ban hành ngày 10/10/2012.
33. Ủy ban Nhân dân Thành phố Hải Phòng (2016) - Quyết định số 42/QĐ-UBND: Phê duyệt đề án phát triển kinh tế xã hội giai đoạn 2016-2020.
34. Ủy ban Nhân dân Thành phố Hải Phòng (2023) - Quyết định phê duyệt Quy hoạch Thành phố Hải Phòng thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050.
35. Ủy ban Nhân dân Thành phố Hồ Chí Minh (2020) - Quyết định số 4432/QĐ-UBND: phê duyệt đề án phát triển ngành logistics trên địa bàn Thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2025, định hướng đến 2030