

Nghiên cứu thúc đẩy quan hệ hợp tác phát triển logistics giữa Việt Nam và Trung Quốc

Nguyễn Mai Đức*

Tóm tắt: Thúc đẩy phát triển logistics xuyên biên giới giữa Việt Nam - Trung Quốc không chỉ có tác động trực tiếp đến thương mại giữa hai nước mà còn hỗ trợ phát triển các hoạt động kinh tế - xã hội khác như du lịch, sản xuất, hợp tác đầu tư, cũng như tạo thêm cơ hội giao lưu khác cho người dân và doanh nghiệp hai nước. Trong bối cảnh hai nước đang cùng hướng đến kỉ niệm 75 năm thiết lập quan hệ ngoại giao Việt Nam - Trung Quốc (1950-2025), lãnh đạo hai nước đã có nhiều hoạt động nhằm củng cố và phát triển quan hệ hữu nghị truyền thống, hợp tác toàn diện giữa hai bên, ở nhiều phương diện trong đó có hoạt động hợp tác logistics. Ứng dụng lý thuyết lợi thế so sánh, “nghiên cứu thúc đẩy quan hệ hợp tác phát triển logistics giữa Việt Nam và Trung Quốc” tổng hợp các số liệu thứ cấp từ nhiều báo cáo logistics của hai nước để đánh giá tình hình, trình độ phát triển logistics của hai nước và phân tích các lợi thế riêng của hai nước trong hợp tác logistics quốc tế song phương. Ngoài ra, vai trò ngày một nâng cao của hoạt động logistics hiện đại trong phát triển thương mại song phương nói riêng cũng như kinh tế - xã hội nói chung của hai bên cũng cho thấy triển vọng tốt trong hợp tác logistics giữa hai nước. Cuối cùng, nghiên cứu cũng đưa ra đề xuất nhằm thúc đẩy hoạt động hợp tác logistics quốc tế giữa hai nước trên cơ sở hai bên cùng có lợi.

Từ khóa: lợi thế so sánh; logistics Việt Nam; logistics Trung Quốc; hợp tác Việt Nam – Trung Quốc.

Ngày nhận 27/8/2024; ngày chỉnh sửa 25/11/2024; ngày chấp nhận đăng 30/6/2025

DOI: <https://doi.org/10.33100/vjossh.2025.11.3.7>

1. Mở đầu

Cùng với tài chính - ngân hàng, công nghệ thông tin và du lịch, logistics là một trong những ngành dịch vụ được Đảng và Nhà nước Việt Nam xác định là ngành kinh tế mũi nhọn, ưu tiên phát triển từ nay đến năm 2050. Trong Nghị quyết số 163/NQ-CP của Chính phủ Việt Nam về việc đẩy mạnh triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam có

nêu: “Logistics là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế... Phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao, gắn dịch vụ logistics với phát triển sản xuất hàng hóa, xuất nhập khẩu và thương mại trong nước, phát triển hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ thông tin... Phát huy tối đa lợi thế vị trí địa lý, tăng cường kết nối để đưa Việt Nam trở thành một đầu mối logistics quan trọng

* Trường Đại học Khoa học Xã hội và Nhân văn, ĐHQG Hà Nội; email: nguyenmaiduc1989@gmail.com

trong khu vực” (Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam 2022). Nội dung của nghị quyết đã cho thấy được tầm quan trọng của lĩnh vực logistics trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của Việt Nam và phát triển quan hệ thương mại song phương giữa Việt Nam với các quốc gia khác trong đó có nước láng giềng Trung Quốc. Trong bối cảnh toàn cầu hóa, hoạt động logistics quốc tế với vai trò là hoạt động logistics được thực hiện giữa hai hoặc nhiều quốc gia hoặc khu vực. Nó bao gồm chuỗi các hoạt động từ vận chuyển, lưu kho, bốc xếp, phân phối, quản lý thông tin và các liên kết khác của hàng hóa (Hoàng Văn Châu 2009: 13) giúp nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp, mở rộng thị trường, góp phần vào sự phát triển của không chỉ ngoại thương mà còn cả du lịch, xây dựng và sản xuất, từ đó tác động lớn vào sự phát triển kinh tế của quốc gia. Vì vậy, tăng cường hợp tác phát triển logistics xuyên biên giới không chỉ thúc đẩy hợp tác kinh tế thương mại mà còn thúc đẩy quá trình toàn cầu hóa, giao lưu văn hóa giữa các quốc gia, tăng cường sự hiểu biết và tình hữu nghị giữa các quốc gia khác nhau, hỗ trợ doanh nghiệp các bên có thể hiểu được sự khác biệt về văn hóa giữa các quốc gia và khu vực để có thể xây dựng các chiến lược tiếp thị hợp lý hơn, nâng cao hình ảnh thương hiệu và tầm ảnh hưởng của cá nhân doanh nghiệp trên thị trường quốc tế (Liu và cộng sự 2023: 2).

Việt Nam và Trung Quốc là hai quốc gia láng giềng, có nhiều điểm tương đồng về chính trị, con đường phát triển kinh tế. Hai nước cũng như có những điều kiện thuận lợi như vị trí địa lý để phát triển logistics quốc tế. Hơn nữa, từ nhiều năm nay hai nước luôn là đối tác thương mại quốc tế quan trọng của nhau. Theo số liệu của Hải quan Việt Nam, năm 1995, kim ngạch thương mại hai chiều giữa Việt Nam và Trung Quốc là khoảng

690 triệu USD nhưng đến năm 2023, kim ngạch thương mại hai chiều đã tăng lên đến 171 tỷ USD (Quỳnh Nga 2024). Kim ngạch song phương đã tăng gấp gần 250 lần sau 19 năm cho thấy được nhu cầu và triển vọng lớn trong hợp tác về logistics giữa hai bên. Vì vậy, trong bối cảnh hướng đến kỉ niệm 75 năm thiết lập quan hệ ngoại giao hai nước Việt - Trung (năm 2025), lãnh đạo hai nước đã có nhiều hoạt động nhằm củng cố và phát triển quan hệ hữu nghị truyền thống, hợp tác toàn diện cũng như phát triển hợp tác kinh tế - thương mại thời kỳ mới giữa hai nước (Quốc Trần 2024). Trong đó, hai bên đã nhiều lần nhấn mạnh đến việc tăng cường nâng cấp hệ thống hạ tầng phục vụ phát triển hoạt động logistics song phương và các hoạt động hợp tác kinh tế khác của hai bên.

2. Phương pháp nghiên cứu

Logistics là một ngành mới tại nước ta vì vậy các nghiên cứu về hợp tác logistics quốc tế tại Việt Nam hiện chưa nhiều. Một số nghiên cứu về hợp tác logistics quốc tế từ trước đây như đề tài “Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế” do Đặng Đình Đào (2011) làm chủ nhiệm được biên tập và xuất bản thành sách chuyên khảo vào năm 2011 với tên đầy đủ là *Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế, hay gần đây là các nghiên cứu của các học giả như Vương Thị Bích Nga (2022), Nguyễn Mạnh Hà (2022), Nguyễn Thị Vi (2023), v.v. đều khẳng định Việt Nam cần thúc đẩy phát triển ngành dịch vụ logistics theo hướng hội nhập kinh tế quốc tế. Các nghiên cứu tuy có giới thiệu hoạt động logistics quốc tế tại Việt Nam nhưng không đi sâu vào phân tích quan hệ hợp tác logistics giữa Việt Nam và các quốc gia đối tác cụ thể. Còn đại đa số các nghiên cứu về quan hệ hợp tác kinh tế*

giữa Việt Nam và Trung Quốc hiện nay tại Việt Nam chủ yếu lấy đối tượng là thương mại song phương hay chính sách phát triển chung mà chưa có nghiên cứu tiếp cận phân tích sâu các vấn đề hợp tác phát triển logistics giữa hai nước. Vì vậy, bài viết lựa chọn đối tượng nghiên cứu là hoạt động hợp tác phát triển logistics giữa Việt Nam và Trung Quốc. Về số liệu phục vụ nghiên cứu, bài viết sử dụng nguồn số liệu thứ cấp thu thập từ các nguồn chính như báo cáo của Ngân hàng Thế giới, Báo cáo logistics Việt Nam của Bộ Công thương Việt Nam qua các năm, Báo cáo logistics của Liên đoàn logistics và mua sắm Trung Quốc, số liệu của Tổng cục Thống kê, Hải quan Việt Nam và Trung Quốc, v.v. để phân tích đánh giá. Cụ thể là các số liệu về sự phát triển của ngành logistics hai nước, các số liệu về hợp tác đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics hai nước những năm gần đây, cùng các số liệu phát triển kinh tế - xã hội khác như số liệu thương mại xuất nhập khẩu hai nước, vốn đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng, v.v.. Về phương pháp nghiên cứu, bài viết chủ yếu sử dụng phương pháp thống kê mô tả, phương pháp phân tích tổng hợp kết hợp với bảng biểu trực quan để phân tích.

3. Cơ sở lý thuyết

Nhiều nghiên cứu quốc tế cũng đã chỉ ra mối liên hệ giữa việc mối quan hệ giữa lợi thế logistics tới giá trị thương mại giữa các quốc gia như trong nghiên cứu của Hausman và cộng sự 2005, 2013; Behar và cộng sự 2008; Marti và cộng sự 2014; Çelebi và cộng sự 2019; Hoffmann và cộng sự 2020. Trong đó, Hausman và cộng sự thông qua các phương pháp nghiên cứu định lượng để đánh giá ảnh hưởng của logistics đối với thương mại song phương toàn cầu và kết luận rằng những cải tiến cụ thể trong hiệu suất logistics (bao gồm thời gian, chi phí và

độ tin cậy) có thể thúc đẩy dòng chảy thương mại. Hợp tác logistics quốc tế là một lĩnh vực phức tạp và đa chiều, bao gồm nhiều khía cạnh như mạng lưới logistics, phối hợp chính sách, thống nhất các tiêu chuẩn kỹ thuật, chia sẻ thông tin và giao tiếp đa văn hóa giữa các quốc gia khác nhau. Mà hoạt động logistics quốc tế muốn phát triển thì phải gắn liền với hoạt động hợp tác thương mại chung. Trong các lý thuyết về thương mại quốc tế, lý thuyết về lợi thế so sánh của David Ricardo đưa ra 1817 là một trong những lý thuyết cốt lõi của lý thuyết thương mại quốc tế (Đỗ Đức Bình và cộng sự 2012: 71). Trong đó, David Ricardo chỉ ra rằng các quốc gia khác nhau có nguồn tài nguyên khác nhau, như tài nguyên thiên nhiên, lao động, vốn, v.v.. Sự khác biệt tương đối về chi phí sản xuất và giá cả sản phẩm cho phép các quốc gia có lợi thế so sánh ở các sản phẩm khác nhau và tạo điều kiện cho thương mại quốc tế. Nhưng lý thuyết này lại bỏ qua các yếu tố như công nghệ, rào cản thương mại, chi phí vận chuyển, v.v. mà trong hoạt động thương mại hiện đại những yếu tố này ảnh hưởng trực tiếp đến lợi thế so sánh của một quốc gia trong hoạt động thương mại. Lý thuyết lợi thế so sánh của David Ricardo, mặc dù không trực tiếp nghiên cứu về hợp tác logistics, nhưng có thể được áp dụng nó để phân tích và tìm hướng tối ưu hóa hợp tác logistics quốc tế. Trong bối cảnh logistics, các quốc gia hoặc khu vực có thể tập trung vào việc cung cấp các dịch vụ logistics mà họ có lợi thế, như vận chuyển, kho bãi, hoặc quản lý chuỗi cung ứng, để tối đa hóa hiệu quả và giảm chi phí cho toàn bộ mạng lưới logistics. Cụ thể, mỗi quốc gia hoặc khu vực có thể có những lợi thế riêng trong phát triển logistics. Các lợi thế đó có thể là vị trí địa lý thuận lợi, cơ sở hạ tầng phát triển, nguồn nhân lực chuyên môn hóa cao, công nghệ phát triển, chính sách tốt, v.v.. Các doanh nghiệp và quốc gia có thể tận dụng những

lợi thế riêng này để cùng hợp tác và chia sẻ tài nguyên, từ đó tạo ra một mạng lưới logistics hiệu quả hơn. Trong lý thuyết của David Ricardo, chuyên môn hóa và hợp tác là các yếu tố quan trọng, như vậy các quốc gia cần đẩy mạnh chuyên môn hóa dịch vụ logistics mà họ có lợi thế trong hoạt động hợp tác với các quốc gia khác, cũng như tận dụng các lợi thế của quốc gia đối tác để cùng cung cấp dịch vụ logistics trọn gói xuyên quốc gia. Ví dụ, một quốc gia có cảng biển lớn có thể chuyên về vận tải biển, trong khi một quốc gia có mạng lưới đường sắt phát triển có thể chuyên về vận tải đường bộ và đường sắt, và cả hai có thể hợp tác để tạo ra một hành lang vận tải đa phương thức hiệu quả nhằm kết nối với các khu vực khác. Với giả thiết này, hợp tác logistics dựa trên lợi thế so sánh có thể giúp tận dụng tối đa các nguồn lực, giảm thiểu chi phí đầu tư, tăng tốc độ giao nhận, và nâng cao chất lượng dịch vụ. Tuy nhiên, các công ty và quốc gia cần chia sẻ cơ sở hạ tầng, công nghệ, và kiến thức chuyên môn để đạt được những lợi ích chung này. Điều này cũng góp phần xây dựng và thông suốt mạng lưới logistics khu vực cũng như toàn cầu.

4. Đánh giá hoạt động logistics của Việt Nam và Trung Quốc

4.1. Tổng quan ngành Logistics Việt Nam và Trung Quốc

Như đã trình bày ở phần 3, trong lĩnh vực logistics, lợi thế so sánh trong ngành logistics của mỗi nước được thể hiện ở vị trí địa lý, hoạt động ngoại thương, kết cấu hạ tầng giao thông, trình độ khoa học kỹ thuật, chi phí nhân công, v.v.. Vì vậy, trong phần đầu, nghiên cứu trình bày tình hình phát triển ngành logistics của hai nước để tìm ra những lợi thế riêng của của hai nước.

4.1.1. Ngành logistics Việt Nam

Theo nghiên cứu của Đinh Lê Hải Hà (2013) thì ngành logistics Việt Nam có thể được chia thành các giai đoạn phát triển là: Giai đoạn 1954-1986, là giai đoạn hoạt động logistics Việt Nam được tổ chức theo cơ chế kế hoạch hóa, với việc đảm bảo cung ứng vật tư, hàng hóa cho sản xuất và cho tiêu dùng theo điều phối của Nhà nước và giai đoạn 1986 - nay khi nền kinh tế Việt Nam chuyển sang hướng kinh tế thị trường vì vậy ngành logistics Việt Nam cũng chuyển mình để phù hợp với xu hướng kinh tế mới, nhất là kể từ khi Việt Nam gia nhập WTO. Như vậy nếu tính từ mốc thời gian thành lập VLA¹ (năm 1993) thì ngành logistics của Việt Nam đã có hơn 30 năm phát triển.

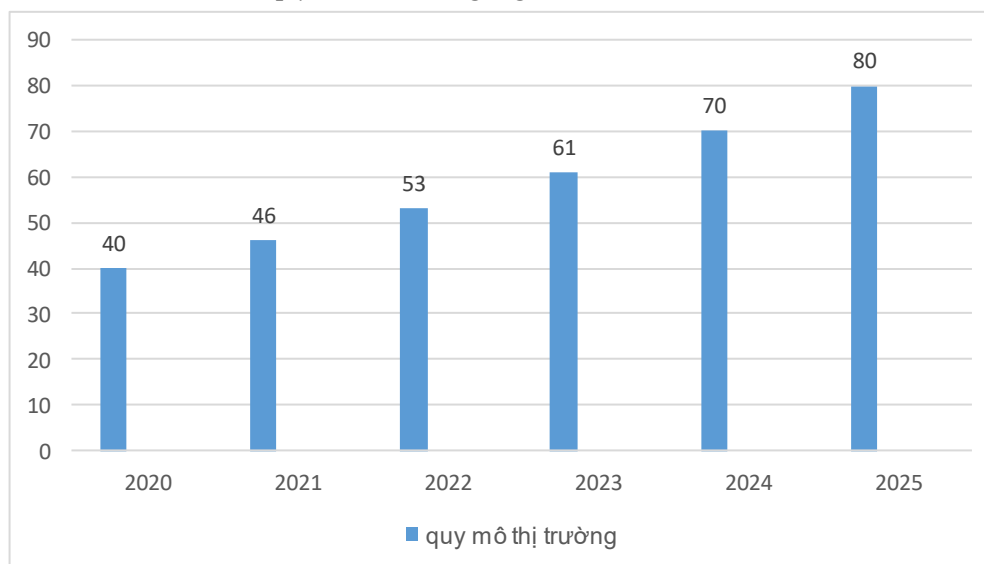
Những năm gần đây, logistics Việt Nam được các chuyên gia và doanh nghiệp quốc tế đánh giá là thị trường logistics đầy tiềm năng tại khu vực châu Á, với tốc độ phát triển trung bình hàng năm đạt 16 đến 20% (Sách trắng VLA 2018: 20). Theo Ngân hàng Thế giới năm 2018, chỉ số hiệu suất logistics (LPI) của Việt Nam tăng 15 bậc, xếp hạng thứ 39, năm 2023, Việt Nam đứng thứ 43/160 thế giới và đứng thứ 4 trong ASEAN sau Singapore, Malaysia, Thái Lan (Bộ Công Thương Việt Nam 2023: 2). Cũng theo Báo cáo logistics của Bộ Công thương Việt Nam năm 2022, logistics đang dần trở thành ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu kinh tế của Việt Nam với quy mô 40-42 tỷ USD/năm, chiếm 20,9% GDP của cả nước (Bộ Công Thương Việt Nam 2022: 5). Một trong những vấn đề của logistics hiện nay là chi phí logistics của Việt Nam còn khá cao (trên 20% GDP), trong đó chi phí vận tải chiếm khoảng 60%, khá cao so với các nước trong khu vực như Trung Quốc hay Thái Lan và cao hơn rất nhiều với các nước phát

¹ Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (Logistics Business Association).

triển như Nhật Bản hay Mỹ (Bộ Công Thương Việt Nam 2020: 65). Chi phí logistics cao, hạ tầng logistics thiếu đồng bộ,

doanh nghiệp logistics nhỏ lẻ, độ phủ công nghệ thấp đã làm giảm sức cạnh tranh của ngành logistics Việt Nam.

Hình 1: Dự báo quy mô thị trường logistics Việt Nam 2020-2025



(Nguồn: Báo cáo logistics Việt Nam quý 3/2023, VIRAC)

4.1.2. Ngành logistics Trung Quốc

Tính từ thời điểm Trung Quốc bắt đầu thực hiện cải cách, mở cửa (năm 1978), ngành logistics Trung Quốc đã có gần 40 năm phát triển bứt phá. Trong 40 năm này, ngành logistics Trung Quốc đã trải qua quá trình từ phổ biến khái niệm, áp dụng thực tế, tạo vai trò trong chuỗi cung ứng sản xuất đến giai đoạn đổi mới cơ cấu và phát triển logistics hiện đại. Tùy hướng tiếp cận, các học giả có cách chia các giai đoạn phát triển ngành logistics Trung Quốc khác nhau, với cách tiếp cận như trên bài viết chia quá trình hình thành và phát triển ngành logistics Trung Quốc ra thành các giai đoạn như sau: Giai đoạn 1949-1978 là giai đoạn mà ngành logistics Trung Quốc đang thai nghén dưới cái tên kho vận (储运) và được độc quyền bởi các doanh nghiệp nhà nước. Các hoạt động logistics của Trung Quốc trong giai đoạn kinh tế kế hoạch bị tách rời, hoạt động kém hiệu quả. Giai đoạn 1978-2000 là giai đoạn đặt nền móng của ngành logistics

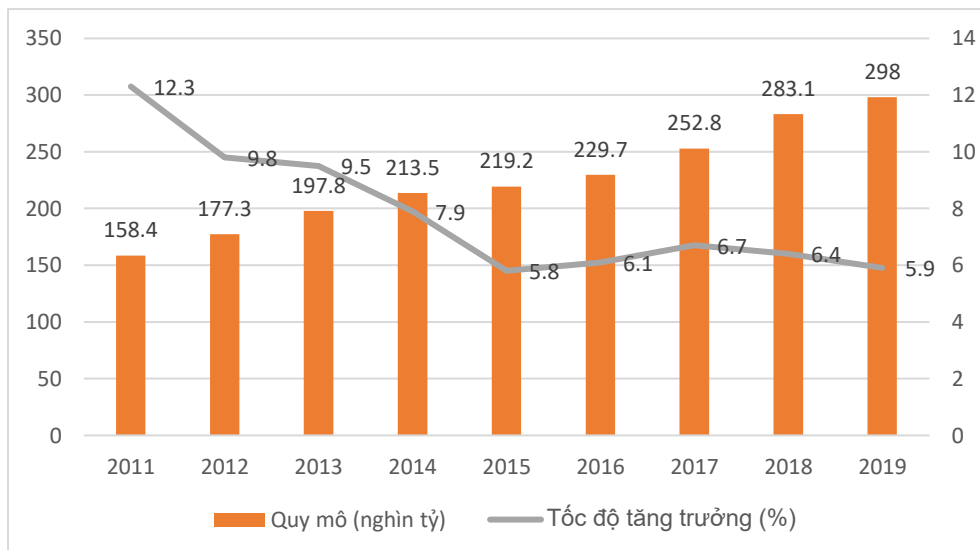
Trung Quốc sau khi chính phủ nhận thấy được tầm quan trọng của dịch vụ logistics và xu hướng phát triển của các nước tư bản như Nhật, Mỹ, Đức thì khái niệm logistics hiện đại được chính phủ Trung Quốc sử dụng thay thế cho khái niệm kho vận truyền thống, Hiệp hội Nghiên cứu logistics Trung Quốc cũng được thành lập vào giai đoạn này (năm 1984, tiền thân của Liên đoàn Logistics và mua sắm Trung Quốc - viết tắt tiếng Anh là CFLP). Giai đoạn 2000-2010 ngành logistics của Trung Quốc phát triển mạnh mẽ và chuyển đổi dần từ logistics truyền thống sang logistics hiện đại, từ năm 2003 các trung tâm logistics được xây dựng liên tục tại Trung Quốc, dịch vụ chuyển phát nhanh nước này phát triển mạnh mẽ. Giai đoạn 2010 đến nay, ngành logistics của Trung Quốc đổi mới phát triển theo hướng số hóa, hiệu suất cao.

Trước thời điểm dịch COVID-19, ngành logistics Trung Quốc có tốc độ tăng trưởng ổn định. Theo số liệu của CFLP, quy mô

năm 2019 của ngành logistics Trung Quốc đạt 298.000 tỷ Nhân dân tệ, tăng 5,9% so với cùng kỳ năm 2018 (Xem Hình 2). Do ảnh hưởng của đại dịch (2020-2022), giai đoạn sau năm 2019 ngành logistics của Trung Quốc đã xuất hiện mức tăng trưởng âm và chỉ thực sự có dấu hiệu phục hồi dần trở lại vào nửa cuối năm 2023 (quy mô đạt mức 350 nghìn tỷ Nhân dân tệ và Trung Quốc tiếp tục là thị trường có nhu cầu về dịch vụ logistics lớn nhất trên thế giới). Khu vực logistics phục vụ sản xuất công nghiệp chiếm tỷ trọng lớn trong doanh thu toàn

ngành logistics Trung Quốc. Cụ thể, giai đoạn từ năm 2008 đến năm 2022, doanh thu logistics trong hoạt động công nghiệp của Trung Quốc đã tăng từ 79,86 nghìn tỷ Nhân dân tệ lên 309,20 nghìn tỷ Nhân dân tệ. Tốc độ tăng trưởng kép trung bình hàng năm là 10,15%, chiếm hơn 88% doanh thu của toàn ngành logistics Trung Quốc². Những năm này Trung Quốc rất chú trọng phát triển hợp tác logistics để ổn định chuỗi cung ứng sản xuất trong nước và tăng khả năng cạnh tranh cho hàng hóa xuất nhập khẩu của mình.

Hình 2: Quy mô và tốc độ tăng trưởng của ngành logistics Trung Quốc từ năm 2011-2019



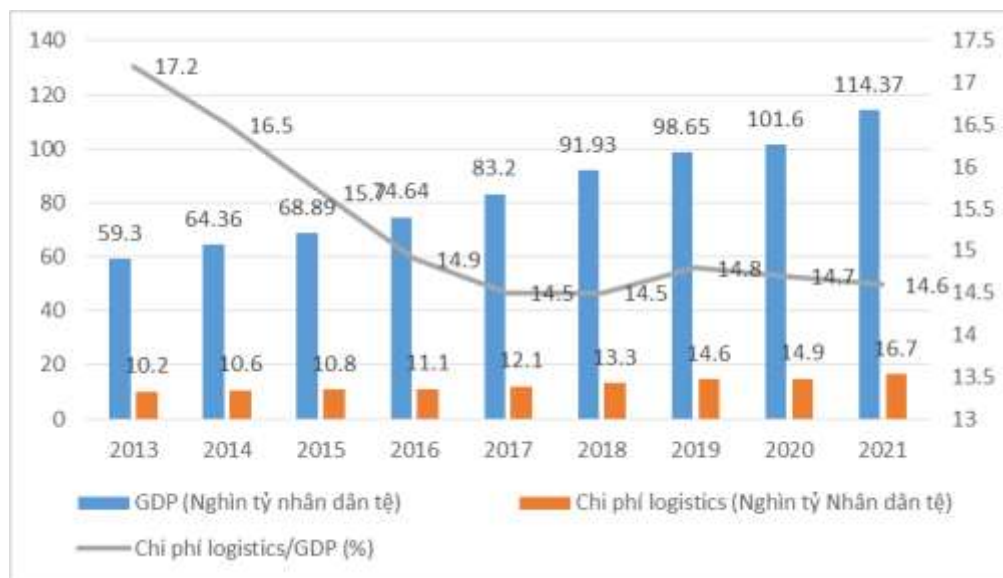
(Nguồn: CFLP³)

Theo số liệu mà CFLP thống kê, từ năm 2013 đến năm 2021, tuy chi phí logistics của Trung Quốc vẫn tăng qua các năm nhưng tỷ lệ trên GDP đã giảm từ 17,2% xuống 14,6%. Tuy nhiên, so với các nước phát triển, nơi tổng chi phí logistics chỉ chiếm khoảng 5-10% GDP, thì mức chi phí logistics Trung Quốc hiện vẫn ở mức tương đối cao và vẫn

là thách thức với ngành logistics nước này. Trong định hướng phát triển logistics hiện đại giai đoạn “Kế hoạch 5 năm lần thứ 14” của Trung Quốc do Văn phòng Quốc vụ viện Trung Quốc đưa ra, chiến lược phát triển logistics của Trung Quốc được cụ thể như sau: Đến năm 2025, Trung Quốc sẽ giảm tỷ lệ chi phí logistics xã hội trên GDP xuống còn khoảng 2% và tiếp tục đẩy mạnh xây dựng hệ thống logistics hiện đại, đáp ứng cung cầu kết nối nội ngoại thành tại các đô thị một cách hiệu quả hơn và tiếp tục phát triển logistics xanh, thông minh.

² Báo cáo dự báo phân tích cạnh tranh và triển vọng phát triển của ngành Logistics Trung Quốc từ 2023 đến 2028.

³ Phân tích tình hình thị trường hiện tại và xu hướng phát triển của ngành logistics nước ta năm 2020: Ngành đang phát triển tốt.

Hình 3: So sánh chi phí logistics với GDP của Trung Quốc giai đoạn 2013-2021

(Nguồn: Tổng cục thống kê Trung Quốc, CFLP)

4.1.3. So sánh trình độ phát triển ngành logistics Việt Nam và Trung Quốc

Trong phần này, nghiên cứu sử dụng xếp hạng LPI của Ngân hàng thế giới để so sánh trình độ phát triển của ngành logistics giữa hai nước. Chỉ số LPI (Logistics Performance Index) là một công cụ được Ngân hàng Thế giới sử dụng để đánh giá năng lực logistics của các quốc gia (Bộ Công Thương 2019 Tài liệu hướng dẫn về chỉ số hiệu quả Logistics LPI). LPI đo lường hiệu quả hoạt

động logistics của một quốc gia, dựa trên sáu yếu tố chính: thông quan, cơ sở hạ tầng, vận chuyển quốc tế, chất lượng dịch vụ logistics, theo dõi và truy xuất hàng hóa, và thời gian. Vì vậy, có thể so sánh thứ hạng và điểm số LPI của hai nước để có cái nhìn tổng quan về sự phát triển của ngành logistics hai nước. Từ chỉ số LPI có thể nhận thấy, hai nước tuy có quy mô và trình độ phát triển khác nhau nhưng ngành logistics hai nước đang phát triển tốt (Xem Bảng 1).

Bảng 1: So sánh xếp hạng LPI của Việt Nam và Trung Quốc qua các năm

Năm	Việt Nam	Trung Quốc
2007	53	30
2010	53	27
2012	53	26
2014	48	28
2015	52	28
2016	64	27
2017	56	27
2018	39	26
2019	39	26
2020	40	20
2023	43	20

(Nguồn: Tác giả tổng hợp từ báo cáo của Ngân hàng Thế giới)

5. Phát triển hợp tác logistics quốc tế giữa Việt Nam và Trung Quốc

5.1. Khái quát hoạt động hợp tác logistics giữa hai nước

Việt Nam và Trung Quốc đã có 75 năm thiết lập quan hệ ngoại giao (1950-2025) nhưng hoạt động lưu thông giữa hai nước đã có từ hàng nghìn năm. Với vị trí địa lý đặc biệt của mình, Việt Nam từ lâu đã đóng vai trò quan trọng trên tuyến đường vận chuyển hàng hóa vào khu vực Đông Nam Á và Ấn Độ của Trung Quốc cả bằng đường bộ và trên biển. Theo nghiên cứu của Nguyễn Mạnh Dũng (2007), từ thời kỳ Bắc thuộc hay Lý - Trần, Lê Sơ, nhà Nguyễn các cảng biển của Việt Nam tại khu vực Vịnh Bắc Bộ, hay tại các cảng Vân Đồn, vùng hạ châu thổ sông Hồng hay hệ thống cảng sông như Phố Hiến, Thanh Hà, Hội An, v.v. đều là khu vực kết nối trao đổi vận chuyển hàng hóa giữa thương nhân nước ngoài với thương nhân Trung Quốc. Đến thời kỳ kháng chiến chống Pháp, hoạt động logistics Việt - Trung chính là hoạt động vận chuyển hàng tiếp viện của các nước xã hội chủ nghĩa cho Việt Nam. Những hàng hóa viện trợ của Trung Quốc vận chuyển vào Việt Nam thông qua các tuyến đường hậu cần tại các tỉnh biên giới của Việt Nam và Trung Quốc đó là Vân Nam, Quảng Tây của Trung Quốc và Cao Bằng, Lạng Sơn, Hà Giang của Việt Nam (Nguyễn Phương Hoa 2009). Nhiều tuyến đường vận chuyển như tuyến đường sắt vận chuyển hàng hóa từ Liên Xô sang Việt Nam qua Trung Quốc hiện nay vẫn còn được sử dụng. Kể từ khi bình thường hóa năm 1991 đến nay, hợp tác về giao thông vận tải, logistics giữa Việt Nam và Trung Quốc được triển khai toàn diện trên các lĩnh vực, nhiều hiệp định và thỏa thuận hợp tác trong các lĩnh vực hàng hải, hàng không, đường bộ, đường sắt, đường thủy đã được hai bên ký kết, triển khai. Hai bên đã cùng

xây dựng nhiều cơ chế chính sách chung nhằm phát triển hợp tác vận tải logistics (xem Bảng 2). Một trong số các cơ chế này như là Hiệp định Đường sắt biên giới Việt - Trung ký năm 1992, Hiệp định Vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa ký ngày 22/11/1994; Nghị định thư giữa Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa về việc sửa đổi Hiệp định Vận tải đường bộ giữa Chính phủ nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước Cộng hòa Nhân dân Trung Hoa ký ngày 11 tháng 10 năm 2011⁴. Hiệp định Hàng hải Việt Nam - Trung Quốc ký năm 1992.

Các cơ chế chung này là cơ sở để hai nước thúc đẩy hợp tác logistics. Như Hiệp định Đường bộ Việt - Trung (1994) và Nghị định thư sửa đổi bổ sung năm 2011 được hai bên xây dựng nhằm đáp ứng nhu cầu vận tải xuyên biên giới của hai bên, thúc đẩy quá trình hội nhập, liên kết giao thông vận tải giữa hai nước Việt - Trung và khu vực. Từ thời điểm này, Bộ Giao thông vận tải hai nước đã tổ chức thông xe trên các tuyến vận tải vào sâu nội địa của nhau như các tuyến Hải Phòng - Hà Nội - Côn Minh, Hà Nội - Nam Ninh và Hà Nội - Thẩm Quyển, tạo điều kiện thúc đẩy hoạt động vận tải bằng đường bộ giữa hai nước, góp phần phát triển hợp tác logistics, kinh tế thương mại, đáp ứng nhu cầu đi lại, trao đổi thông thường hàng hóa giữa nhân dân hai nước (Kim Cương và cộng sự 2025). Trong hoạt động vận tải đường sắt, từ Hiệp định đường sắt biên giới Việt - Trung (1992), ngành đường sắt Việt - Trung đã tiếp tục hợp tác tổ chức vận chuyển hàng hóa, hành khách liên vận quốc tế trên tuyến Hà Nội - Nam Ninh, Hà

⁴ Nghị định thư giữa Việt Nam - Trung Quốc về việc sửa đổi Hiệp định vận tải đường bộ.

Nội - Côn Minh và Hà Nội - Bắc Kinh. Đến năm 2017, hai bên tiếp tục mở tuyến tàu container từ Đồng Đăng (Việt Nam) sang Quảng Tây, Giang Tây của Trung Quốc và từ Hải Phòng đi Vân Nam được mở thêm đã góp phần rút ngắn 3/4 thời gian vận chuyển (tuyến Hà Nội đi Quảng Tây, Giang Tây có hành trình 4 ngày, trong khi vận chuyển bằng đường biển mất 15 ngày), từ đó giảm chi phí vận chuyển. Các tuyến đường sắt này được dùng để vận chuyển các mặt hàng thương mại chính giữa hai bên đó là nội thất văn phòng, thực phẩm, phụ tùng linh kiện ô tô, hàng điện tử, hoa quả trên container lạnh, phân bón từ Trung Quốc về Việt Nam và chở nông sản, khoáng sản, sản phẩm điện tử, v.v. từ Việt Nam sang Trung Quốc.

Trong vận tải biển, hiện tại, nhóm cảng của Trung Quốc (cảng Phòng Thành, cảng Khâm Châu và cảng Bắc Hải) có thể kết nối với các cảng biển phía Bắc Trung Quốc và cũng có thể kết nối chặt chẽ với cảng Biên Thủy, cảng Hải Phòng (miền Bắc Việt Nam) và các cảng biển lớn khác ở phía Nam Việt Nam như Thành Phố Hồ Chí Minh và Bình Dương, góp phần thúc đẩy quá trình kết nối hàng hải Việt – Trung. Mạng lưới dịch vụ vận tải kết hợp đường sắt và đường biển từ Bắc vào Nam của Việt Nam cũng đang được xây dựng để kết nối được các thành phố, trung tâm logistics lớn của Việt Nam, góp phần mở ra các tuyến đường logistics Việt – Trung và cả ASEAN – Trung Quốc.

Bảng 2: Một số hiệp định quan trọng giữa Việt Nam – Trung Quốc trong phát triển hợp tác logistics

Tên hiệp định	Thời gian kí kết
Hiệp định đường sắt biên giới Việt – Trung	1992
Hiệp định vận tải đường bộ	1994, sửa đổi bổ sung 2011
Hiệp định hàng hải Việt – Trung	1992
Hiệp định hàng không Việt – Trung	1992
Hiệp định Việt Nam - Trung Quốc về quá cảnh hàng hoá	1994
Hiệp định Thương mại biên giới Việt – Trung	2016
Hiệp định về việc cùng xây dựng cầu đường bộ qua sông Hồng khu vực biên giới Bát Xát, tỉnh Lào Cai (Việt Nam) - Bá Sái, tỉnh Vân Nam (Trung Quốc)	2023

(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp)

Ngoài ra, hai bên đã thúc đẩy đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng xuyên quốc gia dựa trên những lợi thế sẵn có của mình như cải tạo tuyến đường sắt xuyên quốc gia, mở các đường cao tốc mới, xây dựng các kho hàng hiện đại, v.v., Những năm gần đây, dưới sự phát triển mạnh mẽ của thương mại điện tử, Việt Nam và Trung Quốc đều tích cực phát triển hệ thống kho bãi hiện đại tại các khu vực cửa khẩu chung của hai nước. Về phía Việt Nam, tháng 2 năm 2015 Bộ Công thương Việt Nam đã phê duyệt Quy hoạch phát triển kho hàng hóa tại các cửa

khẩu khu vực biên giới Việt Nam - Trung Quốc đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2035, tại 6 tỉnh biên giới với số lượng kho bãi là 53 kho với tiêu chí phát triển hệ thống kho bãi trở thành một trong các cơ sở hạ tầng thương mại nòng cốt phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa tại các cửa khẩu. Nhiều năm nay, Trung Quốc đẩy mạnh đầu tư, nâng tầm ảnh hưởng của mình tại khu vực Đông Nam Á thông qua các cơ chế như *Vành đai con đường*, ACFTA, RECP,... Từ những năm 2015, Trung Quốc xây dựng Khu thí điểm thương mại điện tử xuyên biên

giới với Việt Nam như tại Nam Ninh (Trung Quốc), Đông Hưng (Trung Quốc), hay gần đây nhất là Khu thí điểm thương mại điện tử xuyên biên giới Trung Quốc - ASEAN tại Hà Khẩu, thuộc khu vực Hồng Hà, với tổng diện tích đất sử dụng và diện tích xây dựng lên đến 660.000 m² và có tổng mức đầu tư 3,68 tỷ Nhân dân tệ (Thanh Thương 2024). Các doanh nghiệp Việt Nam như Viettel Post cũng đã thành lập hai trung tâm logistics tại Trung Quốc, một là trung tâm giao dịch nông sản Trung Quốc – ASEAN tại Bằng Tường (Trung Quốc) và một trung tâm khác nữa tại Nam Ninh (Trung Quốc). Các trung tâm logistics này là cơ sở minh chứng cho hoạt động hợp tác phát triển logistics, thúc đẩy thương mại giữa hai bên.

Trong bối cảnh kinh tế - chính trị thế giới có nhiều biến động sau đại dịch COVID-19, hai bên vẫn duy trì tốt hoạt động hợp tác kinh tế chung, hỗ trợ phát triển các ngành kinh tế liên quan như logistics. Tại “Hội nghị hợp tác Việt Nam - Trung Quốc về phát triển hạ tầng chiến lược giao thông và vai trò của các doanh nghiệp Việt Nam - Trung Quốc” được tổ chức vào tháng 6 năm 2024 tại Bắc Kinh (Trung Quốc), Thủ tướng Việt Nam và các lãnh đạo Trung Quốc đã thống nhất nhiều nội dung quan trọng nhằm thúc đẩy tăng cường hợp tác logistics hai nước, trong đó trọng tâm là phát triển hạ tầng giao thông (đường cao tốc, cầu cảng, đường sắt, v.v.) tạo thuận lợi cho thương mại, kinh tế, du lịch và giao lưu nhân dân. Trước đó, trong chuyến thăm đến Việt Nam của Chủ tịch Trung Quốc vào tháng 12/2023, hai bên cũng đã cùng ký kết 36 văn kiện hợp tác.

Bản “Tuyên bố chung Việt Nam - Trung Quốc về việc tiếp tục làm sâu sắc và nâng tầm quan hệ Đối tác hợp tác chiến lược toàn diện, xây dựng Cộng đồng chia sẻ tương lai Việt Nam - Trung Quốc có ý nghĩa chiến lược” đã nhấn mạnh những định hướng

chiến lược song phương mới. Tuyên bố này mở ra cơ hội hợp tác trên nhiều lĩnh vực cốt lõi của logistics giữa hai nước. Một trong những trọng tâm chính là thúc đẩy kết nối đường sắt khổ tiêu chuẩn qua biên giới Việt Nam - Trung Quốc. Điều này bao gồm các dự án phát triển và kết nối hạ tầng mang tính chiến lược như các tuyến đường sắt khổ tiêu chuẩn Đồng Đăng - Hà Nội - Hải Phòng; Lào Cai - Hà Nội - Hải Phòng; và Hải Phòng - Hạ Long - Móng Cái. Bên cạnh đó, hai bên cũng sẽ tăng cường kết nối và xây dựng cơ sở hạ tầng biên giới. Mục tiêu là nhằm thúc đẩy hợp tác thương mại, tài chính và đầu tư trong các lĩnh vực như nông nghiệp, xây dựng hạ tầng, năng lượng, kinh tế số và phát triển xanh (Nguyễn Quốc Trường 2024).

5.2. Đánh giá cơ hội hợp tác logistics Việt Nam - Trung Quốc

5.2.1. Thuận lợi

Việt Nam và Trung Quốc có vị trí địa lý thuận lợi, là láng giềng lâu năm có chung đường biên giới dài trên cả đất liền và trên biển. Việt Nam còn nằm trên trục đường bộ xuyên Á, kết nối các trung tâm logistics của Trung Quốc với các nước ASEAN, vị trí địa lý như vậy đã tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động hợp tác logistics giữa hai bên.

Các khuôn khổ hợp tác như Hiệp định Đối tác Kinh tế Toàn diện Khu vực (RCEP), Khu vực Thương mại Tự do Trung Quốc - ASEAN (CAFTA), v.v. của Việt Nam và Trung Quốc đã tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động trao đổi thương mại và hợp tác logistics giữa hai nước. Nhiều năm qua, chính quyền hai nước cũng đã ký nhiều văn bản hợp tác bao gồm Hiệp định, Nghị định thư công nhận 19 cặp cửa khẩu, để thúc đẩy hoạt động thương mại, đầu tư, vận tải hàng hóa và hành khách bằng đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường biển và đường không. Đây là những căn cứ pháp lý quan trọng, tạo điều

kiện tốt cho cho việc hợp tác logistics giữa doanh nghiệp và người dân hai nước (Nguyễn Quốc Trường 2024).

Ngoài ra, trong bối cảnh thương mại song phương phát triển ổn định qua các năm, thương mại điện tử phát triển mạnh mẽ cùng làn sóng dịch chuyển đầu tư, phạm vi hợp tác giữa các doanh nghiệp logistics Việt Nam và Trung Quốc hiện nay được mở rộng hơn. Nhu cầu dịch vụ logistics không chỉ dừng ở hoạt động vận chuyển hàng hóa thương mại phục vụ đời sống của người dân hai nước mà còn mở rộng ra các nguyên liệu, vật tư, thiết bị máy móc, v.v. phục vụ cho sản xuất giữa hai bên, kết nối chuỗi cung ứng khu vực và thế giới.

5.2.2. Khó khăn

Một số khó khăn, thách thức trong việc phát triển hoạt động hợp tác logistics giữa Việt Nam - Trung Quốc đó là: Cơ sở hạ tầng logistics biên giới của hai bên yếu kém và thiếu đồng bộ khiến hoạt động logistics trong thương mại hai nước gặp nhiều rủi ro như tai nạn giao thông, tắc nghẽn đường, tắc đường biên giới; nhiều khoản chi phí phát sinh (phí qua trạm hay cầu phà, v.v.) ảnh hưởng đến thời gian và chi phí logistics. Quy mô doanh nghiệp logistics hai nước nhỏ lẻ và thiếu liên kết, thiếu năng lực cạnh tranh cốt lõi. Hệ thống quản lý logistics (như thủ tục khai báo hải quan) tại biên giới hai bên chưa đồng bộ, thủ tục chồng chéo, thiếu nhân lực logistics quốc tế (Hà Lê 2024). Ngoài ra, hiện nay dịch vụ logistics Việt - Trung chủ yếu thực hiện bằng đường bộ, một ít bằng đường sắt và đường biển, tỷ lệ vận tải kết hợp rất thấp đến từ nhiều nguyên nhân nhưng chủ yếu là do hạ tầng cơ sở logistics của Việt Nam chưa đáp ứng được các yêu cầu của vận tải quốc tế. Những năm gần đây, Việt Nam đang suy giảm vị thế “cầu nối” giữa Trung Quốc với các nước ASEAN, vì hiện nay Trung Quốc đẩy mạnh kết nối giao thông với các quốc gia Đông Nam Á, nhất là tăng cường kết nối với Lào và Thái Lan qua tuyến đường sắt Trung - Lào và

kết nối hàng không, cảng biển với Campuchia thông qua việc nâng cấp, phát triển các sân bay, cảng biển tại nước này, hợp tác xây kênh đào mới với Trung Quốc, v.v.. Tuy Việt Nam tham gia nhiều sáng kiến kết nối kinh tế khu vực do Trung Quốc khởi xướng và dẫn dắt như Vành đai con đường - BRI, Ngân hàng đầu tư cơ sở hạ tầng châu Á - AIIB, Khuôn khổ hợp tác Mekong – Lan Thương MLC và các tuyến hành lang quốc tế mới về thương mại trên bộ, trên biển, nhưng Việt Nam chưa thực sự tận dụng được những lợi ích từ những sáng kiến, hợp tác này (Nguyễn Quốc Trường 2024).

5.3. Phát triển hợp tác logistics Việt Nam và Trung Quốc một cách hiệu quả

Cùng với độ mở lớn của nền kinh tế, ngành logistics của cả Việt Nam và Trung Quốc đều là các thị trường logistics mới nổi được đánh giá cao tại khu vực châu Á, có tốc độ phát triển nhanh, và cùng phát triển theo định hướng số hóa, xanh hóa. So sánh tình hình phát triển chung thì Trung Quốc hiện có cơ sở hạ tầng logistics vượt trội so với Việt Nam, với mạng lưới đường bộ, đường sắt, cảng biển và sân bay hiện đại hơn. Trung Quốc cũng có nguồn nhân lực logistics được đào tạo chuyên nghiệp hơn, trong khi Việt Nam đang đối mặt với thách thức thiếu hụt nguồn nhân lực chất lượng cao trong lĩnh vực này. Ngành logistics ở Trung Quốc có tính cạnh tranh cao hơn, với sự tham gia của nhiều doanh nghiệp lớn và đa quốc gia. Việt Nam cũng đang chứng kiến sự gia tăng cạnh tranh giữa các doanh nghiệp trong nước. Tuy nhiên, Việt Nam lại có tiềm năng phát triển logistics lớn nhờ vị trí địa lý chiến lược gần các thị trường lớn như Trung Quốc, ASEAN và ưu đãi từ các hiệp định thương mại tự do. Trung Quốc cũng có mạng lưới toàn cầu rộng lớn, nhưng hiện đang gặp phải một số thách thức liên quan đến phát triển mất cân bằng trong nước và cạnh tranh quốc tế. Ngoài ra để so sánh

lợi thế của hai bên trong phát triển hợp tác logistics song phương có thể nhìn nhận thêm ở các điểm sau:

Thứ nhất là lợi thế về vị trí và mức độ hội nhập quốc tế. Với vị trí thuận lợi và tình hình chính trị ổn định, Việt Nam được kỳ vọng trở thành một trạm trung chuyển mới ở khu vực Đông Nam Á sau Singapore. Ví dụ như tại khu vực ASEAN, Trung Quốc có thể tập trung vào việc cung cấp dịch vụ kho bãi và trung tâm phân phối cho hàng hóa nhập khẩu và xuất khẩu từ ASEAN, trong khi Việt Nam tập trung vào việc vận chuyển hàng hóa từ các cảng biển và các khu vực sản xuất tại ASEAN đến Trung Quốc, và ngược lại. Sự hợp tác này sẽ giúp giảm chi phí logistics tổng thể và nâng cao hiệu quả logistics cho cả hai quốc gia.

Thứ hai là lợi thế về cơ sở hạ tầng. Trong các hoạt động phát triển logistics, phát triển cơ sở hạ tầng là một trong những điều kiện quan trọng nhất, bởi vì kết nối tốt về cơ sở hạ tầng có thể tạo điều kiện, nền tảng cho kết nối thành công các lĩnh vực khác. Có sự khác biệt đáng kể giữa hai nước trong việc xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng giao thông. Ví dụ, Trung Quốc có lợi thế rõ ràng về cơ sở hạ tầng hiện đại như đường sắt cao tốc, đường cao tốc và sân bay, trong khi Việt Nam có lợi thế về vị trí địa lý khi có đường bờ biển dài. Trung Quốc đã xây dựng và thực hiện nhiều sáng kiến, hành động trong và ngoài nước khác nhau để tạo lợi thế về cơ sở hạ tầng logistics quốc tế, trong đó có việc thành lập Ngân hàng Đầu tư cơ sở hạ tầng châu Á và đặc biệt là việc xây dựng sáng kiến “Một vành đai - một con đường”, sau chuyển thành “Sáng kiến vành đai và con đường” (BRI). Việc phát triển hoạt động logistics chiếm một vị trí quan trọng trong sáng kiến, cụ thể là phát triển đầu tư vào cơ sở hạ tầng của Trung Quốc vào các quốc gia trong phạm vi của sáng kiến. Việt Nam có thể tận dụng các lợi thế về vốn

đầu tư hạ tầng của Trung Quốc để tăng cường hợp tác logistics.

Thứ ba là lợi thế về trình độ khoa học kỹ thuật: Sự khác biệt về trình độ công nghệ cũng phản ánh lợi thế so sánh của mỗi quốc gia. Trong các lĩnh vực như phương tiện sử dụng năng lượng mới, công nghệ đường sắt cao tốc và động cơ hàng không vũ trụ, thì Trung Quốc có lợi thế hơn Việt Nam. Các doanh nghiệp Việt Nam vẫn còn đang gặp nhiều khó khăn trong việc tìm kiếm và ứng dụng các công nghệ logistics mới. Trong khi đó, nhiều năm trở lại đây, Trung Quốc là một trong những quốc gia có những bước tiến lớn trong hoạt động chuyển đổi số. Trong các chính sách phát triển kinh tế xã hội đến năm 2025, Chính phủ Trung Quốc luôn đặt mục tiêu chuyển đổi số là một trong những trọng tâm với quan điểm phát triển chung là cải thiện mạng lưới logistics trên toàn Trung Quốc theo hướng hiện đại hóa, xanh hóa và hiệu quả hơn. Cụ thể, trong quá trình thực hiện Kế hoạch 5 năm lần thứ 14 về phát triển kinh tế số (2021-2025), Trung Quốc xây dựng rất nhiều chính sách hỗ trợ nhằm nỗ lực thiết lập hệ thống logistics thông minh cho các doanh nghiệp trong ngành nhằm tạo lợi thế cạnh tranh quốc tế. Ngoài ra, các báo cáo cho thấy, chuyển đổi số trong ngành logistics Trung Quốc hiện đang tập trung vào những công nghệ tự động hóa như: tàu thông minh, phương tiện không người lái, xây dựng hệ thống đường bộ, đường sắt, cảng, sân bay thông minh cũng như sử dụng công nghệ chuỗi khối (blockchain) trong thủ tục hành chính để kiểm soát luồng chứng từ điện tử, v.v. (CFLP 2023: 53). Các ứng dụng công nghệ logistics hiện đại được khuyến khích phát triển Trung Quốc hiện nay bao gồm: dữ liệu lớn (big data), công nghệ 5G và trí tuệ nhân tạo (AI), v.v.. phục vụ phát triển logistics cả quốc nội và quốc tế. Công nghệ logistics tại Việt Nam vẫn chưa còn hạn chế vì vậy

chuyển giao công nghệ cũng là một hướng hợp tác mang lại lợi ích cho cả hai bên trong hợp tác phát triển logistics.

6. Kết luận

Phát triển logistics có ý nghĩa to lớn đối với sự phát triển kinh tế quốc gia và chuỗi cung ứng khu vực. Mặc dù lý thuyết lợi thế so sánh không phải là một lý thuyết trực tiếp về phát triển hợp tác logistics, nhưng nó cung cấp một khuôn khổ lý thuyết quan trọng để phân tích và tối ưu hóa hợp tác logistics quốc tế. Vì vậy, bằng cách tập trung vào việc khai thác lợi thế so sánh của từng quốc gia hoặc khu vực, các quốc gia có thể tạo ra một mạng lưới logistics hiệu quả hơn, giảm chi phí, và thúc đẩy thương mại quốc tế. Cả Việt Nam và Trung Quốc đều có những thế mạnh và thách thức riêng trong phát triển logistics. Việt Nam có tiềm năng lớn để tận dụng vị trí địa lý và hội nhập quốc tế, trong khi Trung Quốc có lợi thế về quy mô và cơ sở hạ tầng. Cả hai nước đều có tận dụng những lợi thế riêng thúc đẩy phát triển hợp tác logistics giữa hai bên. Trong giai đoạn mới, chú trọng tăng cường đầu tư vào hạ tầng, công nghệ, tăng cường kết nối con người để tạo ra nguồn nhân lực cao phục vụ thúc đẩy kết nối phát triển hợp tác trong các lĩnh vực thương mại, đầu tư, giao thông vận tải, môi trường, khoa học công nghệ, phát triển kinh tế số, kinh tế xanh, v.v.. Như vậy, hai bên sẽ tạo nền tảng cho logistics xuyên biên giới giữa hai bên phát triển và ngược lại từ đó cũng có thể nâng cao vai trò của cả hai trong chuỗi cung ứng khu vực và thế giới.

Tài liệu trích dẫn

Behar Alberto, Philip Henry Manners. 2008. "Logistics and exports". *Working Paper Series*

No. WPS/2008-13. University of Oxford. Retrieved from

(<https://ora.ox.ac.uk/objects/uuid:db4338bc-98f6-41788080-b15202c99d0c>). Truy cập tháng 12 năm 2024.

Bộ Công Thương Việt Nam. 2017. "Báo cáo Logistics Việt Nam 2017" (<https://logistics.gov.vn/upload/bao%20cao%20logistics%20viet%20nam%202017.pdf>). Truy cập tháng 12 năm 2024.

Bộ Công Thương Việt Nam. 2018. "Báo cáo Logistics Việt Nam 2018" (<https://drive.google.com/file/d/1oO-N95c3T9cH-HjRrrsTNw6DPXLPeGh4/view>). Truy cập tháng 12 năm 2024.

Bộ Công Thương Việt Nam. 2019. "Báo cáo Logistics Việt Nam 2019" (<https://gosmartlog.com/wp-content/uploads/2019/12/Bao-cao-logistics-viet-nam-2019.pdf>). Truy cập tháng 12 năm 2024.

Bộ Công Thương Việt Nam. 2020. "Báo cáo Logistics Việt Nam 2020" (<https://gosmartlog.com/wp-content/uploads/2020/12/Ba%CC%81o-ca%CC%81o-Logistics-Vie%CC%A3%CC%82t-Nam-2020.pdf>). Truy cập tháng 12 năm 2024.

Bộ Công Thương Việt Nam. 2021. "Báo cáo Logistics Việt Nam 2021" (<https://drive.google.com/file/d/1u2iylhltqv6-92DIO5tQPA39yNqxQSta/view?usp=sharing>). Truy cập tháng 12 năm 2024.

Bộ Công Thương Việt Nam. 2022. "Báo cáo Logistics Việt Nam 2022" (<https://valoma.vn/wp-content/uploads/2022/12/Bao-cao-Logistics-Viet-Nam-2022.pdf>). Truy cập tháng 12 năm 2024.

Bộ Công Thương Việt Nam. 2023. "Báo cáo Logistics Việt Nam 2023" (<https://valoma.vn/wp-content/uploads/2023/12/Bao-cao-Logistics-Viet-Nam-2023.pdf>). Truy cập tháng 12 năm 2024.

Bộ Công Thương. 2019. "Tài liệu hướng dẫn về chỉ số hiệu quả Logistics LPI" (<https://logistics.gov.vn/upload/tai%20lieu%20huong%20dan%20ve%20lpi.pdf>). Truy cập tháng 12 năm 2024.

- Celebi Dilay. 2019. “The role of logistics performance in promoting trade”. *Maritime Economics & Logistics* 21(3): 307–323. doi: 10.1057/s41278-017-0094-4.
- Chính phủ nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam. 2022. “Nghị quyết số 163/NQ-CP Về việc đẩy mạnh triển khai đồng bộ các nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam” (<https://vanban.chinhphu.vn/?pageid=27160&docid=207019>). Truy cập tháng 6 năm 2024.
- Đặng Đình Đào, Nguyễn Minh Sơn. 2011. *Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*. Hà Nội: Nhà xuất bản Chính trị quốc gia - Sự thật.
- Đinh Lê Hải Hà. 2013. “Phát triển logistics ở Việt Nam hiện nay”. Luận văn Tiến sĩ, Thư viện Quốc gia Việt Nam (<http://luanan.nlv.gov.vn/luanan?a=d&d=TTcFqWrIOrDC2013.1.4>). Truy cập ngày 20 tháng 12 năm 2024.
- Đỗ Đức Bình, Ngô Thị Tuyết Mai. 2012. *Giáo trình Kinh tế quốc tế*. Hà Nội: Nhà xuất bản Đại học Kinh tế quốc dân.
- Hà Lê. 2024. “Hạ tầng Logistics phía Bắc: Cơ hội nào từ hành lang kinh tế Trung – Việt” (<https://vlr.vn/ha-tang-logistics-phia-bac-co-hoi-nao-tu-hanh-lang-kinh-te-trung-viet-19508.html#:~:text=Những%20hạn%20chế%20cần%20khắc,các%20nước%20trong%20khu%20vực>). Truy cập tháng 12 năm 2024.
- Hausman Warren H., Hau L.Lee, Uma Subramanian. 2005. *Global logistic indicators, supply chain metrics, and bilateral trade patterns*. World Bank Policy Research Working Paper 3773, Washington D.C.
- Hausman Warren H., Hau L.Lee, Uma Subramanian. 2013. “The impact of logistics performance on trade”. *Production and Operations Management* 22(2): 236-252.
- Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Việt Nam(VLA). 2018. *Sách Trắng VLA 2018*. Ấn phẩm đặc viết kỷ niệm 25 năm thành lập VLA.
- Hoàng Long. 2023. “Trung Quốc xây dựng và phát triển hệ thống đường sắt quốc tế và một số vấn đề đặt ra đối với Việt Nam” (<https://nghiencuuchienluoc.org/trung-quoc-xay-dung-va-phat-trien-he-thong-duong-sat-quoc-te-va-mot-so-van-de-dat-ra-doi-voi-viet-nam/15>). Truy cập ngày 28 tháng 12 năm 2024.
- Hoàng Văn Châu. 2009. *Giáo trình logistics và vận tải quốc tế*. Hà Nội: Nhà xuất bản Thông tin và Truyền thông.
- Kim Cương, Thu Hà. 2025. “Việt Nam và Trung Quốc khai trương tuyến vận tải xuyên biên giới vào sâu nội địa Việt Nam” (<https://nhandan.vn/viet-nam-va-trung-quoc-khai-truong-tuyen-van-tai-xuyen-bien-gioi-vao-sau-noi-dia-viet-nam-post879993.html>). Truy cập tháng 6 năm 2025.
- Marti Luisa, Rosa Puertas, Leandro Garcia. 2014. “The importance of the logistics performance index in international trade”. *Applied economics* 46(24): 2982-2992.
- Nguyễn Mạnh Dũng. 2007. “Truyền thống hải thương của Việt Nam - Từ thực tế lịch sử đến thực tiễn nghiên cứu”. Tạp chí *Nghiên cứu Lịch sử* 8 (376) và số 9 (377): 21-37 & 19-31.
- Nguyễn Mạnh Hà. 2022. “Phát triển dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế”. Tạp chí *Kinh tế Châu Á – Thái Bình Dương*, số tháng 8: 9-20.
- Nguyễn Phương Hoa, 2009, Viện Trợ của Trung Quốc đối với cuộc kháng chiến chống Pháp của Việt Nam, Tạp chí Nghiên cứu Trung Quốc số 2, 2009: 6-15.
- Nguyễn Quốc Trường. 2024. “Hợp tác kinh tế Việt Nam - Trung Quốc: Bối cảnh mới và những dư địa cần khai thác”. Tạp chí *Kinh tế và Dự báo* 3: 3-9.
- Nguyễn Thị Vi. 2023. “Phát triển ngành dịch vụ logistics Việt Nam trong bối cảnh hiện nay”. Tạp chí *Kinh tế và Dự báo* 22: 10-18.
- Nghị định thư giữa Việt Nam - Trung Quốc về việc sửa đổi Hiệp định vận tải đường bộ (<http://bienphongvietnam.gov.vn/nghi-dinh-thu-giua-viet-nam-trung-quoc-ve-viec-sua-doi-hiep-dinh-van-tai-duong-bo.html>). Truy cập tháng 6 năm 2004.

- Quốc Trần. 2024. “Việt Nam - Trung Quốc: Quyết tâm phấn đấu giành được nhiều thành tựu hướng đến kỷ niệm 75 năm thiết lập quan hệ ngoại giao”. *Nhà báo & Công luận* (<https://www.congluan.vn/viet-nam-trung-quoc-quyet-tam-phan-dau-gianh-duoc-nhieu-thanh-tuu-huong-den-ky-niem-75-nam-thiet-lap-quan-he-ngoai-giao-post300997.html>). Truy cập tháng 6 năm 2024.
- Quỳnh Nga. 2024. “Nhiều cơ hội hợp tác phát triển dịch vụ logistics giữa Việt Nam và Trung Quốc”. *Tạp chí Công Thương* (<https://congthuong.vn/nhieu-co-hoi-hop-tac-phat-trien-dich-vu-logistics-giua-viet-nam-va-trung-quoc-320911.html>). Truy cập ngày 28 tháng 12 năm 2024.
- Thanh Thương. 2024. “Trung Quốc đã chi hơn nửa tỷ USD xây kho hàng sát biên giới Việt Nam” (<https://znews.vn/trung-quoc-da-chi-hon-nua-ty-usd-xay-kho-hang-sat-bien-gioi-viet-nam-post1475966.html>). Truy cập tháng 12 năm 2024.
- Vương Thị Bích Nga. 2022. *Các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển của ngành logistics Việt Nam*. Luận án tiến sĩ Kinh tế quốc tế, Trường Đại học Ngoại thương.
- 中国物流与采购联合会, “物流产业新增就业超百万人” (<https://baijiahao.baidu.com/s?id=1692449312837327391&wfr=spider&for=pc>). (Liên đoàn Logistics và mua sắm Trung Quốc, “Ngành logistics sẽ tạo thêm hơn một triệu việc làm mới”). Truy cập ngày 28 tháng 12 năm 2024.
- 中国物流与采购联合会, 2023-2028 年中国物流行业竞争分析及发展前景预测报告, <https://baijiahao.baidu.com/s?id=1793303896423964128&wfr=spider&for=pc> (Liên đoàn logistics và mua sắm Trung Quốc. 2023. “Báo cáo dự báo phân tích cạnh tranh và triển vọng phát triển của ngành Logistics Trung Quốc từ 2023 đến 2028”).
- 刘丽艳、关国哲、徐刚、唐玉珍、张荣, *国际物流*. 2023. 清华大学出版社 (Liu Liyan, Guan Guozhe, Xu Gang, Tang Yuzhen, Zhang Rong. 2023. “*Logistics quốc tế*”. Bắc Kinh. Nhà xuất bản Đại học Thanh Hoa).
- VIRAC. 2023. Báo cáo logistics Việt Nam quý 3/2023 (<https://viracresearch.com/bao-cao-logistics-viet-nam-2023/#>). Truy cập tháng 12 năm 2024.