

GIẢI PHÁP NÂNG CAO VAI TRÒ CỦA NGÀNH LOGISTICS VIỆT NAM TRONG NỀN KINH TẾ QUỐC DÂN

GS.TS. Đặng Đình Đào¹, ThS. Đặng Thế Hùng²

¹Trường Đại học Kinh tế Quốc dân

²Trường Đại học Thủy lợi

Tác giả liên hệ: daothuongmai@yahoo.com

Ngày nhận: 17/7/2023

Ngày nhận bản sửa: 25/7/2023

Ngày duyệt đăng: 25/9/2023

Tóm tắt

Logistics cùng với công nghệ thông tin - truyền thông, dịch vụ tài chính - ngân hàng và dịch vụ du lịch được coi là các ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao cho nền kinh tế quốc dân và ngày càng đóng vai trò rất quan trọng trong đổi mới mô hình tăng trưởng, cơ cấu lại nền kinh tế và là ngành được Đảng và Nhà nước ta xác định là ngành ưu tiên phát triển từ nay đến năm 2050. Bài viết làm rõ vai trò ngành Logistics trong nền kinh tế quốc dân và đề xuất một số giải pháp nâng cao vai trò ngành Logistics trong bối cảnh mới.

Từ khóa: Logistics, giải pháp nâng cao vai trò ngành Logistics, Việt Nam.

Enhancing the Role of the Logistics Industry in the National Economy of Vietnam: Proposed Solutions

Prof. Dr. Dang Dinh Dao¹, M.A Dang The Hung²

¹National Economics University

²Thuy Loi University

Corresponding author: daothuongmai@yahoo.com

Abstract

The logistics industry, along with information technology, telecommunications, financial services, and tourism, is considered a high-value-added service sector in the national economy of Vietnam. It plays an increasingly important role in driving growth, restructuring the economy, and has been identified by the Party and State as a priority sector for development until 2050. This article aims to clarify the role of the logistics industry in the national economy and proposes several solutions to enhance its role in the changing landscape.

Keywords: Logistics, solutions to enhance the role of the logistics industry, Vietnam.

1. Vai trò ngành Logistics trong nền kinh tế quốc dân

Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt kế hoạch hành động

nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025 đã xác định: “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”; Nghị quyết số 163/2022/NQ-CP ngày 16/12/2022, Chính phủ lại tiếp tục khẳng định quan điểm “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”. Đặc biệt, trong Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 531/QĐ-TTg ngày 01/4/2021, cũng đã xác định dịch vụ logistics cùng với dịch vụ du lịch, dịch vụ công nghệ thông tin và truyền thông, dịch vụ tài chính - ngân hàng là bốn ngành dịch vụ hàng đầu được ưu tiên phát triển đến năm 2050.

Mặc dù dịch vụ logistics đã và đang trở thành ngành dịch vụ quan trọng, mũi nhọn của nhiều địa phương, thành phố nhưng nhiều vấn đề như cơ sở hạ tầng logistics, đặc biệt các khu công nghiệp logistics, trung tâm logistics và hệ thống kho hàng, bến bãi - bất động sản logistics lại chưa được quan tâm, đầu tư và phát triển tương xứng, chưa được luật hóa, nhiều chính sách pháp luật Việt Nam vẫn rất ít đề cập đến các vấn đề quan trọng này. Đến nay, vẫn chưa có những giải pháp đột phá cho phát triển logistics từ chính sách, pháp luật; đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng; phát triển hệ thống các doanh nghiệp logistics có sức cạnh tranh cao; mở rộng thị trường logistics và phát triển nguồn nhân lực logistics và nguồn nhân lực số nhằm góp phần đổi mới mô hình tăng trưởng kinh tế và phát triển bền vững... Trong khi tất cả chúng ta đều thừa nhận một thực tế rằng: “Quá trình sản xuất sản phẩm

chỉ kết thúc khi sản phẩm, hàng hóa đến tay người tiêu dùng cuối cùng trong và ngoài nước”. Ấy thế mà chúng ta lại không quan tâm đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng logistics một cách bài bản, xây dựng và vận hành thị trường bất động sản logistics một cách hiệu quả, ngay cả các điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và một số chính sách khác về phát triển logistics... chậm đi vào cuộc sống và cũng chưa thật sự khuyến khích thu hút các doanh nghiệp logistics, tập đoàn logistics nước ngoài vào Việt Nam đầu tư kinh doanh logistics.

Thời gian qua, ngành Logistics Việt Nam đã có những đóng góp tích cực trong hoàn thiện khung pháp lý và thể chế về logistics, nâng cao vai trò của ngành Logistics trong nền kinh tế quốc dân theo định hướng của Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XIII. Logistics đã có nhiều đóng góp tích cực vào các hoạt động kinh tế, trước hết là xuất nhập khẩu, đưa hoạt động xuất khẩu thành một điểm sáng (tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu hàng hóa năm 2021 đạt 668,5 tỷ USD, tăng 22,6% so với năm 2020 và năm 2022 đạt mức kỷ lục 735,00 tỷ USD, tăng 9,46% so với năm 2021). Cơ sở hạ tầng logistics từng bước được quan tâm hơn, Chính phủ, các Bộ, ngành và địa phương quan tâm đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng logistics phục vụ cho hoạt động sản xuất, lưu thông hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu...

Bên cạnh những kết quả đạt được, logistics Việt Nam, tuy có phát triển thuận lợi, nhưng chưa khai thác hết được lợi thế địa - kinh tế và tương xứng với tiềm năng của mỗi địa phương; cơ sở hạ tầng phục vụ cho các hoạt động logistics cũng như sự kết nối giữa hạ tầng thương mại, hạ tầng giao thông, hạ tầng công nghệ thông tin,... cả trong nước và với khu vực còn chưa cao, nên

hiệu quả hoạt động logistics còn nhiều bất cập như: chi phí logistics, đặc biệt là giá cước vận tải biển tăng cao, gây khó khăn cho hoạt động xuất nhập khẩu. Tình trạng đứt gãy, xáo trộn, ùn ứ cục bộ trong chuỗi cung ứng vận tải, đặc biệt là vận tải đường bộ, đường sắt và đường biển... Đến nay, đào tạo nguồn nhân lực cho ngành Logistics vẫn còn nằm trong mã 75106 - Quản lý công nghiệp với mã cấp IV (từ tháng 10/2017) và nay là Thông tư 09/2022/TT- BGDĐT ngày 06/6/2022 thì logistics vẫn nằm trong mã ngành 85106 - Quản lý công nghiệp. Trong khi tại Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về Kế hoạch nâng cao năng lực cạnh tranh dịch vụ logistics ở Việt Nam đến năm 2025; Quyết định 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 sửa đổi, bổ sung Quyết định 200/QĐ-TTg, tại phần Phụ lục kèm theo có đề ra 60 nhiệm vụ và ở mục “*V. Đào tạo, nâng cao nhận thức và chất lượng nguồn nhân lực*” đã xác định nhiệm vụ cụ thể là: *Đẩy mạnh đào tạo về logistics ở cấp đại học; Đa dạng hóa các hình thức đào tạo logistic; hình thành một số trung tâm nghiên cứu mạnh về logistic... Các trường đại học nghiên cứu xây dựng chuẩn chương trình đào tạo về logistics; đổi mới nội dung, chương trình đào tạo logistic dựa trên chuẩn chương trình và thực hiện đảm bảo chất lượng các chương trình đào tạo logistic; nâng cao số lượng và chất lượng giảng viên về logistic... giao cho Bộ Giáo dục và Đào tạo, Bộ Công thương, Bộ Giao thông Vận tải, Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ logistic Việt Nam, thực hiện đến năm 2025.*

Ngoài ra, còn có nhiều nguyên nhân khác làm cho logistics Việt Nam chưa thực sự phát huy vai trò quan trọng trong đổi mới mô hình tăng trưởng và cơ cấu lại nền kinh tế, nâng cao chất lượng, hiệu quả, phát triển nhanh và

bền vững ở nước ta, như không có đầu mối nguồn hàng do Việt Nam chủ yếu xuất FOB và nhập CIF; hạn chế về kết cấu hạ tầng logistics và chi phí vận tải trên đường bộ, phụ phí cảng biển do các chủ tàu nước ngoài áp đặt. Đội ngũ cán bộ quản lý nhà nước về logistics còn hạn chế cả về nhân lực và trình độ; nhiều cán bộ chưa được đào tạo đúng chuyên ngành, hoạt động theo phương thức kiêm nhiệm; biên chế nhà nước bố trí cho công tác quản lý về logistics còn hạn chế, ảnh hưởng đến chất lượng công việc được giao. Đến nay, bộ phận chuyên trách về logistics tại Bộ Công thương chưa được thành lập nên công tác điều phối và phát triển logistics quốc gia còn hạn chế... (Nghị quyết số 163/2022/NQ-CP).

Chính điều này làm cho ngành Logistics Việt Nam mới chỉ đóng góp 4,46% GDP (*Niên giám Thống kê, 2021, tr.196*), (mục tiêu đến năm 2025, tỷ trọng đóng góp của logistics vào GDP cũng chỉ ở mức 5%-6% theo như Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021), trong khi hiện nay, dịch vụ du lịch đã đóng góp tới 7% GDP.

Xuất phát từ thực tế trên đây, việc nâng cao nhận thức vai trò ngành Logistics trong nền kinh tế quốc dân nhằm góp phần phát triển kinh tế nhanh và bền vững là rất cần thiết và cấp bách hiện nay. Vì thực tế vẫn còn không ít người ở các cơ quan Bộ, ngành địa phương và các doanh nghiệp cho rằng: “thuật ngữ logistics được thay thế cho dịch vụ giao nhận trước kia” hay dịch vụ logistics chỉ là dịch vụ vận tải... Điều này dẫn tới nhận thức không đầy đủ về vai trò ngành Logistics, làm cho sự quan tâm và mức ủng hộ để xây dựng môi trường logistics quốc gia ở các ngành, các cấp từ Trung ương đến địa phương thấp, thậm chí không nói là còn bị lãng

quên. Hệ thống logistics Việt Nam kém phát triển đã làm cho chi phí logistics tăng cao so với khu vực, giá trị gia tăng của hàng hóa thấp và hàng hóa sản xuất ra rất khó tiêu thụ. Nguồn lực đầu tư công sử dụng và khai thác hiệu quả thấp, tổn thất sau thu hoạch cả trong khâu bảo quản, chế biến, vận chuyển cao, gây nhiều tổn thất cho các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh...

2. Giải pháp nâng cao vai trò ngành Logistics trong bối cảnh mới

Nâng cao nhận thức vai trò ngành Logistics trong nền kinh tế quốc dân, trên cơ sở đó, có cơ chế, chính sách và giải pháp phát triển kịp thời, phù hợp, từ đó, phát huy hơn nữa vai trò và lợi ích kinh tế - xã hội của logistics cho nền kinh tế và cho các doanh nghiệp trong bối cảnh mới là rất cần thiết và cấp bách, bởi vì:

Trong nền kinh tế, ngành Logistics phát triển góp phần đưa Việt Nam trở thành một mắt xích trong chuỗi giá trị toàn cầu, gắn nền kinh tế Việt Nam với nền kinh tế thế giới; logistics phát triển góp phần mở rộng thị trường thương mại quốc tế, nâng cao mức hưởng thụ của người tiêu dùng, thu hút đầu tư và đầu tư logistics, đồng thời, góp phần chuyển dịch cơ cấu kinh tế; ngành Logistics phát triển sẽ góp phần tiết kiệm và giảm chi phí, gia tăng giá trị các sản phẩm trong quá trình phân phối và lưu thông hàng hóa; logistics phát triển góp phần tích cực giảm chi phí, hoàn thiện công tác hạch toán và tiêu chuẩn hóa chứng từ trong quản lý sản xuất và kinh doanh quốc tế; ngành dịch vụ Logistics góp phần nâng cao hiệu quả quản lý và tăng cường năng lực cạnh tranh quốc gia.

Đối với doanh nghiệp, ngành Logistics góp phần cùng doanh nghiệp nâng cao trình độ kỹ thuật của sản xuất, sử dụng hợp lý và tiết kiệm các nguồn lực, giảm thiểu

chi phí trong quá trình sản xuất, phòng chống cháy nổ trong sản xuất kinh doanh hiệu quả, tăng cường sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp; logistics đóng vai trò quan trọng trong việc bảo đảm yếu tố đúng thời gian, đúng địa điểm (JIT), nhờ đó, đảm bảo cho quá trình sản xuất kinh doanh diễn ra theo nhịp độ đã định, góp phần nâng cao năng suất lao động, chất lượng và hạ giá thành sản phẩm, sử dụng hiệu quả vốn kinh doanh của các doanh nghiệp; logistics hỗ trợ các nhà quản lý ra quyết định chính xác trong hoạt động sản xuất kinh doanh; ngành Logistics thúc đẩy tiêu thụ và nâng cao giá trị sản phẩm của các doanh nghiệp thông qua việc thực hiện các dịch vụ lưu thông bổ sung (các dịch vụ tiếp tục quá trình sản xuất trong khâu phân phối, lưu thông gắn với các nghiệp vụ kỹ thuật sản xuất trong tiêu thụ sản phẩm).

Trong nền kinh tế quốc dân, Logistics vừa là một ngành khoa học vừa là ngành dịch vụ được nhiều địa phương xác định là ngành mũi nhọn tạo động lực cho tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững. Vì vậy, để nâng cao và phát huy vai trò của ngành Logistics trong kinh tế Việt Nam, góp phần thực hiện các mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội đề ra trong chiến lược phát triển 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2045..., chúng tôi cho rằng cần phải có nhiều giải pháp đồng bộ, thực hiện cả trước mắt và lâu dài. Ở đây, chúng tôi chỉ xin tiếp tục trao đổi và nhấn mạnh thêm một số giải pháp sau:

Thứ nhất, vận dụng tư duy logistics ngay từ khâu hoạch định các chủ trương, chính sách phát triển kinh tế - xã hội trong bối cảnh mới, đảm bảo tính đồng bộ các yếu tố môi trường logistics, góp phần đổi mới mô hình tăng trưởng và phát triển kinh tế bền vững. Đồng thời, khi mà các nhà hoạch định chính sách thực sự quan tâm các giải pháp logistics - môi trường

logistics thì mới hiện thực hóa được nguyên lý “*Quá trình sản xuất sản phẩm chỉ kết thúc khi sản phẩm, hàng hóa đến tay người tiêu dùng cuối cùng trong và ngoài nước*”.

Thứ hai, rà soát, sửa đổi và bổ sung kịp thời khoảng trống logistics trong các chính sách phát triển các ngành dịch vụ cơ sở hạ tầng như giao thông, thương mại, công nghệ thông tin, tài chính, đặc biệt là đối với ngành Logistics, trực tiếp hậu cần cho sản xuất - kinh doanh và cải thiện môi trường logistics Việt Nam, góp phần đổi mới mô hình tăng trưởng và phát triển kinh tế bền vững.

Thứ ba, hình thành và xây dựng các bất động sản (BDS) logistics và đưa vào vận hành thị trường BDS logistics, cụ thể là các khu công nghiệp (KCN) logistics và các trung tâm logistics (đặc biệt ưu tiên các hành lang kinh tế quốc lộ 1A, đường Hồ Chí Minh, các hành lang kinh tế qua các cửa khẩu quốc tế với Trung Quốc, Lào, Campuchia...), tiếp đến là xây dựng các khu công nghiệp logistics, trung tâm logistics để kết nối các địa phương nhằm thực hiện liên kết kinh tế, khai thác hiệu quả các hành lang kinh tế trên các địa bàn, thúc đẩy lưu thông hàng hóa, đẩy mạnh thu hút đầu tư logistics, tăng cường chế biến sâu các sản phẩm để gia tăng giá trị hàng hóa, xuất nhập khẩu và tiêu thụ sản phẩm cho các địa phương, tăng tỷ trọng đóng góp vào GDP của ngành Logistics.

Thứ tư, với sự phát triển các ngành dịch vụ cơ sở hạ tầng quan trọng trong phát triển kinh tế bền vững và thực hiện định hướng phát triển các ngành dịch vụ ưu tiên - ngành Logistics đến năm 2050 theo Quyết định số 531/QĐ-TTg ngày 01/4/2021 của Thủ tướng Chính phủ, việc ưu tiên tập trung đầu tư phát triển và hiện đại hóa hệ thống đường sắt theo tiêu chuẩn quốc tế, xây dựng hệ thống đường sắt kết nối với các cửa khẩu quốc

tế (*trước hết, cần ưu tiên tập trung đầu tư tuyến đường sắt Bắc - Nam, liên vận quốc tế sang Trung Quốc và Châu Âu; xây dựng tuyến đường sắt kết nối với vùng Đồng bằng Sông Cửu Long; tuyến đường sắt kết nối cửa khẩu quốc tế Lao Bảo (hay qua khu kinh tế cửa khẩu Chalo); xây dựng, phục hồi tuyến đường sắt kết nối với cửa khẩu Quốc tế Hoa Lư - Bình Phước với vùng Tây Nguyên...*) và khai thác hiệu quả tuyến đường biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 là giải pháp đột phá để giảm chi phí logistics, cơ cấu và tổ chức lại sản xuất theo hướng sản xuất lớn, tạo đầu mối nguồn hàng lớn cho xuất khẩu chính ngạch, thúc đẩy xuất, nhập khẩu hàng hóa, dịch vụ. Đây là giải pháp rất cần thiết và cấp bách trong bối cảnh mới.

Thứ năm, đẩy mạnh đào tạo và phát triển nguồn nhân lực cho ngành Logistics Việt Nam. Nguồn nhân lực logistics cho các ngành, địa phương và các doanh nghiệp đang yếu cả về số lượng và chất lượng nhưng lại chưa được quan tâm đầu tư đúng mức cho đào tạo phát triển. Đây là yếu tố quan trọng để phát huy vai trò ngành Logistics Việt Nam trong bối cảnh mới. Vì vậy, để đẩy mạnh đào tạo và phát triển nguồn nhân lực logistics, cần sớm có mã ngành đào tạo mới về logistics tách từ mã 75106 - Quản lý công nghiệp với mã cấp IV: Logistics và Quản lý chuỗi cung ứng, hiện đang nằm trong ngành Quản lý công nghiệp (từ tháng 10/2017) và nay là Thông tư 09/2022/TT-BGDĐT ngày 06/6/2022 là không hợp lý và không phù hợp trong bối cảnh hiện nay, khi mà các Quyết định 220/QĐ-TTg, 221/QĐ-TTg và 531/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ xác định logistics là một trong 04 ngành dịch vụ ưu tiên phát triển và cần thiết mở mã ngành độc lập logistics hoặc ít ra mã cấp II hay cấp III nằm trong mã

ngành 734 - Kinh doanh và quản lý hoặc ở vị trí tương đương mã ngành 781 - Du lịch, khách sạn..., mã ngành 784 - Dịch vụ vận tải theo Thông 09 hiện hành để phù hợp với chính sách, định hướng phát triển ngành Logistics đến năm 2050 và không trái với Quyết định số 531/QĐ-TTg ngày 01/4/2021 tại Điều 01, mục B, II, tiêu mục 01 xác định Dịch vụ logistics cùng với Dịch vụ du lịch, Công nghệ thông tin và Dịch vụ Ngân hàng - Tài chính là 04 ngành ưu tiên hàng đầu để phát triển từ nay đến năm 2050.

Thứ sáu, Luật Giáo dục 2019 cần được kịp thời sửa đổi, bổ sung, làm rõ vai trò và trách nhiệm của các bộ môn khoa học trong tổ chức và quản lý đào tạo ở các trường đại học hiện nay để tránh tình trạng khi xây dựng mô hình “trường trong trường”, dựa vào Luật để xóa bỏ các bộ môn - là đơn vị cơ sở quan trọng của các trường đại học, trực tiếp đào

tạo nguồn nhân lực chất lượng cao cho xã hội và là cái nôi nuôi dưỡng và hình thành đội ngũ các nhà khoa học đầu ngành cho từng lĩnh vực trong nền kinh tế quốc dân. Việc xóa bỏ các bộ môn khoa học trong các trường đại học sẽ là nguy cơ rất lớn ảnh hưởng đến chất lượng đào tạo của trường đại học, vốn đang có nhiều ý kiến phản nản về chất lượng đào tạo và doanh nghiệp phải bỏ ra nhiều chi phí để đào tạo lại, do đào tạo quá rộng, lại quá chung, nay lại không ai quản lý!... Và hệ lụy là ngành đào tạo Logistics mới được hình thành theo tinh thần Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 và Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 và nếu các trường đại học lại thực hiện theo Luật Giáo dục 2019 thì nguy cơ các mục tiêu và nhiệm vụ đặt ra trong Quyết định số 200/QĐ-TTg và Quyết định số 221/QĐ-TTg khó có thể đi vào cuộc sống?

Tài liệu tham khảo

Chính phủ (2022), *Nghị quyết số 163/2022/NQ-CP ngày 16/12/2022 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 logistic Việt Nam*.

Đặng Đình Đào, Đặng Hà Giang (2022), “Bình Phước phát triển logistics nhằm biến tiềm năng thành lợi thế để tăng trưởng, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, số 07, tháng 3/2022.

Đặng Đình Đào, Trần Văn Hòa, Trương Tấn Quân (2021), *Thương mại và logistics Việt Nam thời kỳ đổi mới 1986-2021, triển vọng đến năm 2045*, NXB Lao động.

Đặng Đình Đào, Tạ Văn Lợi (2021), “Phát triển các trung tâm logistics nhằm thúc đẩy tăng trưởng ở Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế và Phát triển*, số 292, tháng 10/2021.

Thủ tướng Chính phủ (2015), *Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*.

Thủ tướng Chính phủ (2017), *Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025*.

Thủ tướng Chính phủ (2021), *Quyết định số 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 về sửa đổi, bổ sung Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về việc phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam đến năm 2025*.

Thủ tướng Chính phủ (2021), *Quyết định số 531/QĐ-TTg ngày 01/04/2021 Phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*.

Thủ tướng Chính phủ (2022), *Nghị quyết số 163/2022/NQ-CP ngày 16/12/2022 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*.