

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

LÊ BẰNG 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

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

Hà Nội - Năm 2024

**Công trình được hoàn thành tại
Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương**

**Người hướng dẫn khoa học: TS. Vũ Thanh Liêm
TS. Nguyễn Thị Luyên**

Phản biện 1:

.....

Phản biện 2:

.....

Phản biện 3:

.....

(Ghi rõ họ tên, chức danh khoa học, học vị)

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án cấp Viện họp
tại Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương

Vào hồigiờngàythángnăm 2024

Có thể tìm hiểu luận án tại thư viện:

Thư viện Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương

Thư viện Quốc gia Việt Nam

1 MỞ ĐẦU

1. Lý do lựa chọn đề tài

Chủ đề nâng cao năng lực cạnh tranh cho các doanh nghiệp, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải hàng hóa đường bộ, là vô cùng quan trọng trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế. Sự phát triển kinh tế nhanh chóng của Việt Nam cùng việc tham gia các hiệp định thương mại quốc tế như ASEAN, WTO và CPTPP đã tạo ra cả cơ hội lẫn thách thức lớn đối với các doanh nghiệp. Ngành VTHHDB đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối các khu vực sản xuất và tiêu dùng, là xương sống của nền kinh tế, giúp lưu thông hàng hóa.

Thành phố Hải Phòng, trung tâm kinh tế lớn ở miền Bắc, đã ghi nhận sự gia tăng mạnh mẽ nhu cầu vận tải đường bộ nhờ vị trí chiến lược và hệ thống cảng biển lớn. Hải Phòng chiếm 29% tổng khối lượng hàng hóa luân chuyển tại Đồng bằng sông Hồng từ năm 2016 đến 2022. Với hơn 3.000 doanh nghiệp vận tải đường bộ hoạt động và khoảng 50.000 lao động, thành phố này đóng vai trò cửa ngõ quan trọng trong xuất nhập khẩu hàng hóa của miền Bắc.

Tuy nhiên, các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng phải đối mặt với sự cạnh tranh từ các doanh nghiệp trong và ngoài nước, cùng với áp lực từ các phương thức vận tải thay thế như đường biển và đường sắt. Chi phí vận hành cao, đặc biệt là chi phí xăng dầu và bảo trì phương tiện là thách thức lớn khi giá nhiên liệu thường xuyên biến động. Ngoài ra, để đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế về an toàn và môi trường, các doanh nghiệp phải đầu tư mạnh mẽ vào công nghệ và đào tạo nguồn nhân lực.

Trước những thách thức này, việc lựa chọn đề tài “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” là cần thiết cho việc phát triển bền vững nhóm doanh nghiệp này.

2. Những điểm mới của luận án

2.1. Về lý luận

Luận án đã hệ thống hóa, bổ sung, làm rõ khung lý luận về: NLCT của doanh nghiệp VTHHDB trong bối cảnh hội nhập quốc tế (khả năng tồn tại và duy trì hoạt động, khả năng mở rộng và duy trì thị phần, khả năng nâng cao

hiệu quả kinh doanh); phương thức nâng cao NLCT (tăng quy mô và năng lực vận tải, cải thiện giá cước và tạo ra sự khác biệt trong dịch vụ vận tải hàng hóa); xây dựng khung lý thuyết về các nhân tố ảnh hưởng đến NLCT của doanh nghiệp, phù hợp với đặc thù của ngành tại địa phương.

2.2. Về thực tiễn

Luận án đánh giá thực trạng của doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng ở những nội dung: NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng qua khả năng duy trì hoạt động, chiếm lĩnh thị phần, nâng cao hiệu quả kinh doanh; Các phương thức nâng cao NLCT như tăng quy mô và năng lực vận tải, điều chỉnh giá cước, tạo sự khác biệt trong dịch vụ vận tải; Các nhân tố ảnh hưởng đến NLCT, bao gồm yếu tố bên ngoài (hội nhập quốc tế, chính sách nhà nước, điều kiện tự nhiên, văn hóa) và bên trong doanh nghiệp (nhân lực, tài chính, marketing, khả năng kết nối, uy tín thương hiệu); Đề xuất giải pháp nâng cao NLCT cho các doanh nghiệp, bao gồm sự hỗ trợ từ Chính sách Nhà nước và các biện pháp tự cải thiện từ phía doanh nghiệp.

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 NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB trong điều kiện hội nhập quốc tế

Chương 3. Thực trạng nâng cao NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB tại thành phố Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế

Chương 4. Bối cảnh và giải pháp nâng cao NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB 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

Năng lực cạnh tranh là chủ đề được nhiều nhà nghiên cứu và tổ chức quan tâm. Một số công trình quan trọng như: Michael E. Porter (1985) với lý thuyết lợi thế cạnh tranh dựa trên chi phí, khác biệt hóa và chuỗi giá trị; Jay B. Barney (1991) với lý thuyết dựa trên nguồn lực tập trung vào các nguồn lực độc đáo, khó bắt chước để tạo ra lợi thế cạnh tranh bền vững; Gary Hamel cùng C.K. Prahalad (1994) nhấn mạnh vào tầm nhìn chiến lược dài hạn, năng lực cốt lõi và sự đổi mới; Các nghiên cứu như của Schealbach (1989) và Buckley (1991) tập trung vào NLCT quốc tế, vai trò của quản trị doanh nghiệp và chiến lược xuất khẩu; Ramasamy (1995) và Mehra (1998) đưa ra các yếu tố cốt lõi như chiến lược tiếp thị, quản lý nguồn lực, và công nghệ; Trong nước, các nghiên cứu của Bùi Đức Tuấn (2011), Nguyễn Thành Long (2016) và Phạm Thu Hương (2018) đều nhấn mạnh vào việc cải thiện năng lực quản lý, đổi mới công nghệ và chiến lược marketing để nâng cao NLCT.

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

Các nghiên cứu về nâng cao NLCT cho doanh nghiệp vận tải thường tập trung vào các yếu tố như quy mô doanh nghiệp, giá cả, đặc trưng sản phẩm và thương hiệu. Schealbach (1989) và các báo cáo của World Bank (2011, 2019) và OECD (2018) nhấn mạnh vai trò của chính sách hỗ trợ, đầu tư hạ tầng và áp dụng công nghệ tiên tiến trong việc nâng cao NLCT của ngành vận tải. Vitrans (2008) và Blancas & Isbell (2013) đề xuất phát triển bền vững, tối ưu hóa logistics để nâng cao hiệu quả vận tải. Anncika Knutsson (2008) phân tích chi phí vận tải, nhấn mạnh việc quản lý và đầu tư vào công nghệ để giảm thiểu chi phí, tăng cường hiệu quả. Ngoài ra, các nghiên cứu của BMI (2009, 2011) và McKinsey & Company (2020) cũng tập trung vào xu hướng, thách thức và cơ

hội trong ngành vận tải toàn cầu, đặc biệt là việc chuyển đổi sang phương tiện sử dụng năng lượng tái tạo, tối ưu hóa mạng lưới logistics.

1.1.3. Khoảng trống tiếp tục nghiên cứu trong luận án

Qua tổng quan các nghiên cứu, luận án nhận diện những khoảng trống chính cần nghiên cứu sâu hơn để đưa ra các giải pháp cụ thể:

Khoảng trống về không gian nghiên cứu: Nghiên cứu tập trung vào quốc gia hoặc vùng lớn, bỏ qua đặc thù của các địa phương chiến lược như Hải Phòng.

Khoảng trống về nội dung nghiên cứu: Thiếu nghiên cứu về NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB tại địa phương cụ thể trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Chưa có nhiều nghiên cứu đi sâu vào phương thức cụ thể để nâng cao NLCT, dẫn đến thiếu các giải pháp hiệu quả cho doanh nghiệp địa phương.

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

1.2.1. Mục tiêu nghiên cứu

Mục tiêu tổng quát: Phân tích thực trạng, đề xuất giải pháp nâng cao NLCT cho doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng.

Mục tiêu cụ thể: Làm rõ lý luận về NLCT, phương thức nâng cao NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB trong bối cảnh hội nhập quốc tế; Phân tích thực trạng NLCT, phương thức nâng cao NLCT và các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng; Đề xuất giải pháp nâng cao NLCT cho doanh nghiệp tại Hải Phòng đến năm 2030.

1.2.2. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu là các vấn đề lý luận và thực tiễn về NLCT và phương thức nâng cao NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB.

1.2.3. Phạm vi nghiên cứu

Phạm vi về nội dung: (i) NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB qua ba khía cạnh là duy trì hoạt động, chiếm lĩnh thị phần và nâng cao hiệu quả kinh doanh; (ii) các phương thức nâng cao NLCT qua ba yếu tố như quy mô và năng lực vận tải, giá cước, sự khác biệt trong cung cấp dịch vụ; (iii) các nhân tố ảnh hưởng đến NLCT gồm hội nhập quốc tế, chính sách Nhà nước từ trung ương đến địa phương, điều kiện tự nhiên và văn hóa, các yếu tố nội tại của doanh nghiệp.

Phạm vi về không gian: Nghiên cứu doanh nghiệp VTHHĐB tại thành phố Hải Phòng.

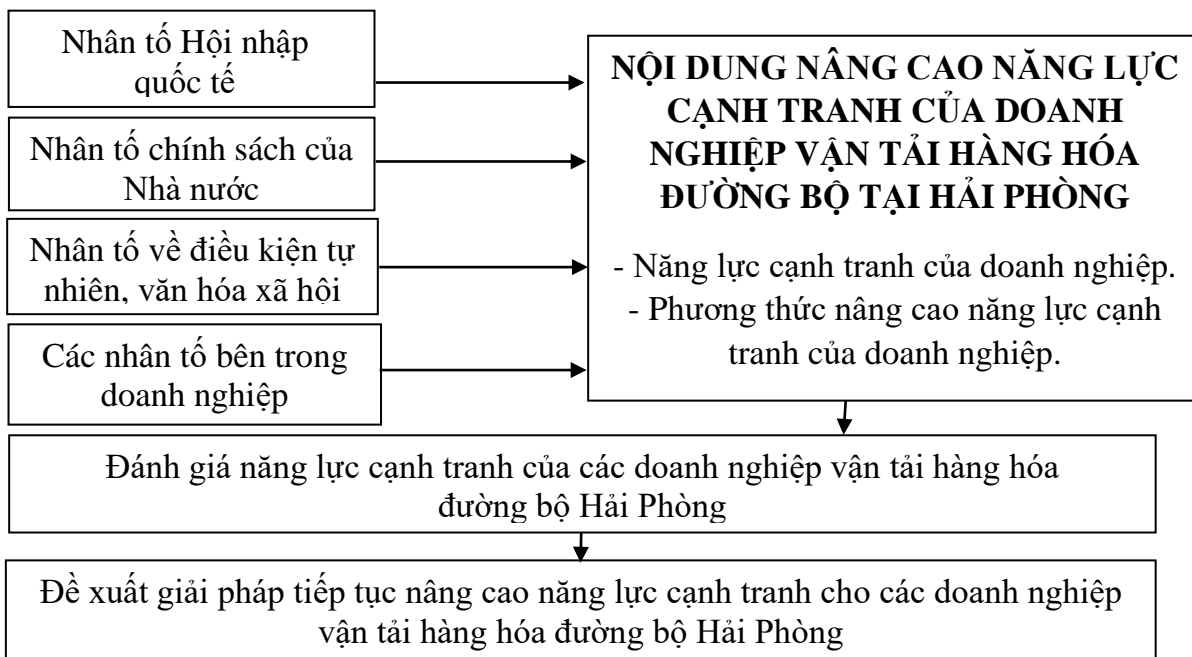
Phạm vi về thời gian: Đánh giá giai đoạn 2016-2022 và đề xuất giải pháp đến năm 2030.

1.2.4. Câu hỏi nghiên cứu

(i) NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB là gì? Các doanh nghiệp VTHHĐB sử dụng phương thức nào để nâng cao NLCT? Những tiêu chí nào để đánh giá NLCT và phương thức nâng cao NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB? (ii) NLCT của các doanh nghiệp VTHHĐB bị ảnh hưởng bởi những nhân tố nào? Những nhân tố đó tác động như thế nào tới việc nâng cao NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB? (iii) Thực trạng NLCT và phương thức nâng cao NLCT của các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế như thế nào? Các nhân tố ảnh hưởng như thế nào đến NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB tại thành phố Hải Phòng trong điều kiện hội nhập quốc tế? (iv) Giải pháp nào cần áp dụng để nâng cao NLCT cho các doanh nghiệp VTHHĐB 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



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

- Góc độ quản lý Nhà nước: xem xét tác động của chính sách, môi trường kinh tế, điều kiện tự nhiên, văn hóa xã hội và hội nhập quốc tế đến NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB trong bối cảnh toàn cầu hóa.

- Góc độ quản lý doanh nghiệp: phân tích các yếu tố nội tại như nhân lực, tài chính, marketing, khả năng kết nối, uy tín thương hiệu.

1.3.2. Phương pháp thu thập thông tin thứ cấp

Để hệ thống hóa lý luận, luận án tham khảo các công trình nghiên cứu trong nước và quốc tế từ các nguồn như sách báo, luận án, tạp chí chuyên ngành, văn bản Nhà nước. Phục vụ phân tích thực trạng NLCT, luận án thu thập dữ liệu thứ cấp từ các báo cáo, ấn phẩm của các cơ quan quản lý và doanh nghiệp tại Hải Phòng.

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

Đối tượng điều tra: Mẫu điều tra theo công thức Slovin (1984) là 200 doanh nghiệp trong hơn 3.000 doanh nghiệp, với 3 đại diện từ mỗi doanh nghiệp: nhà quản trị cấp cao, nhà quản trị cấp trung, tài xế vận chuyên.

Nội dung và phương thức: Bảng hỏi gồm các thông tin về doanh nghiệp, NLCT, phương thức nâng cao NLCT và các nhân tố ảnh hưởng; Phương thức điều tra trực tiếp phát phiếu cho đối tượng điều tra tại nơi làm việc.

Thời gian thực hiện: Từ tháng 01/2022 đến 04/2022.

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

Đối tượng phỏng vấn: Thực hiện phỏng vấn với 20 cán bộ quản lý Nhà nước và chuyên gia từ các lĩnh vực liên quan để thu thập đánh giá về NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng.

Nội dung và phương thức: Nội dung phỏng vấn tập trung vào NLCT, phương thức nâng cao NLCT và các nhân tố ảnh hưởng đến NLCT của doanh nghiệp; Phương thức phỏng vấn được tiến hành bằng cách trực tiếp gặp mặt hoặc gián tiếp qua phương tiện hỗ trợ.

Thời gian thực hiện: Tháng 04/2024.

1.3.5. Phương pháp phân tích dữ liệu

Phương pháp thống kê mô tả: sử dụng để phân tích và mô tả thực trạng NLCT của các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng.

Phương pháp phân tích: đánh giá hiệu quả hoạt động, khả năng tài chính, tình hình nhân sự của các doanh nghiệp, nhận diện điểm mạnh, điểm yếu và các thách thức của doanh nghiệp VTHHĐB.

Phương pháp tổng hợp: đối chiếu kết quả từ các nguồn dữ liệu khác nhau, tạo cái nhìn toàn diện về NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB.

Phương pháp so sánh: đánh giá các tiêu chí về giá cước, hiệu quả kinh doanh, khả năng đáp ứng khách hàng giữa các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng với các địa phương khác và các phương thức vận tải khác.

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

VTHHĐB được hiểu là hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng phương tiện giao thông đường bộ trên các tuyến đường. Đây là phương thức vận tải có tính cơ động, linh hoạt cao, ít phụ thuộc vào cơ sở hạ tầng cố định, đóng vai trò chủ đạo trong việc lưu thông hàng hóa nội địa và xuyên biên giới.

Doanh nghiệp VTHHĐB là tổ chức kinh tế được thành lập nhằm mục đích sinh lợi từ hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng các phương tiện vận tải đường bộ. Khái niệm này được xây dựng dựa trên tổng hợp các định nghĩa trong Từ điển Kinh tế học Oxford, Philip Kotler (2000), Robins và Coulter (2005), Luật Doanh nghiệp năm 2020.

VTHHĐB là phương thức vận tải phổ biến với đặc điểm linh hoạt, đa dạng về phương tiện và nhanh chóng về thời gian vận chuyển. Dù bị giới hạn bởi khối lượng và chi phí vận chuyển cao hơn so với một số phương thức khác, VTHHĐB vẫn chiếm vị trí quan trọng trong nền kinh tế, đảm bảo kết nối liên tục giữa các phương thức vận tải khác.

So với các phương thức vận tải như đường biển, đường sắt và đường hàng không, VTHHĐB có lợi thế về độ linh hoạt, khả năng tiếp cận đa dạng các điểm giao nhận. Nó đóng vai trò trung gian, kết nối các phương thức vận tải khác nhau, phù hợp với việc vận chuyển hàng hóa trong khoảng cách ngắn và trung bình.

Doanh nghiệp VTHHĐB đóng góp lớn cho nền kinh tế thông qua việc đảm nhận khối lượng vận tải lớn, tạo việc làm và cung cấp dịch vụ vận tải linh hoạt, hiệu quả. Mặc dù chi phí vận tải có thể cao hơn, sự linh hoạt và khả năng đáp ứng nhanh chóng với nhu cầu thị trường khiến VTHHĐB trở thành lựa chọn hàng đầu cho nhiều doanh nghiệp.

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

Cạnh tranh là một yếu tố cốt lõi trong kinh tế và quản trị kinh doanh, được hiểu theo nhiều góc độ khác nhau. Theo Everett E. Adam (1993), cạnh tranh là quá trình ganh đua giữa các doanh nghiệp nhằm chiếm lĩnh tài nguyên sản xuất hoặc khách hàng. Michael E. Porter (1996) mở rộng khái niệm này, nhấn mạnh mục tiêu của cạnh tranh là tạo ra giá trị gia tăng cho khách hàng, NLCT theo Michael E. Porter (1985) là khả năng duy trì và mở rộng thị phần, đồng thời đạt lợi nhuận cao hơn đối thủ. Trong luận án, NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB 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 VTHHĐB.

Hội nhập quốc tế đặt ra yêu cầu cấp thiết cho các doanh nghiệp VTHHĐB phải nâng cao NLCT do: Tham gia vào các hiệp định thương mại buộc các doanh nghiệp phải cạnh tranh gay gắt với các đối thủ quốc tế có tiềm lực mạnh; Số lượng doanh nghiệp vận tải tăng, trong khi nhu cầu của khách hàng luôn biến đổi, đòi hỏi các doanh nghiệp phải liên tục nâng cao NLCT để duy trì và mở rộng thị phần; Công nghệ hiện đại là yếu tố quan trọng để nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu khách hàng và tạo lợi thế cạnh tranh.

Các tiêu chí đánh giá NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB:

a) Khả năng tồn tại và duy trì hoạt động: Tăng trưởng số lượng doanh nghiệp hàng năm phản ánh khả năng tồn tại của doanh nghiệp trong ngành; Tăng trưởng doanh thu đo lường sự thay đổi về doanh thu theo thời gian, phản ánh chất lượng duy trì hoạt động của doanh nghiệp.

b) Khả năng chiếm lĩnh thị phần: Thị phần hàng hóa luân chuyển đánh giá tỷ lệ thị phần mà doanh nghiệp chiếm lĩnh trong ngành; Tăng trưởng thị phần phản ánh khả năng mở rộng quy mô và phạm vi hoạt động của doanh nghiệp theo thời gian.

c) Hiệu quả kinh doanh: Lợi nhuận, tỷ suất lợi nhuận trên tài sản (ROA), tỷ suất lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu (ROE) và tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu thuần (ROS). Các chỉ số này cho thấy khả năng sinh lời và kiểm soát chi phí của doanh nghiệp.

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

Phương thức nâng cao NLCT nhờ tăng quy mô và năng lực vận tải giúp doanh nghiệp VTHHĐB cải thiện hiệu quả kinh tế nhờ quy mô, khả năng thu hút khách

hàng và nhân lực tài giỏi, cùng với việc sở hữu trang thiết bị hiện đại. Quy mô doanh nghiệp được đánh giá qua vốn, lao động, phương tiện vận tải, sự đa dạng hóa sản phẩm, phản ánh năng lực phục vụ và khả năng đáp ứng nhu cầu khách hàng.

Phương thức nâng cao NLCT nhờ giá cước vận tải hàng hóa trên hai khía cạnh chính: giá cước vận tải và chi phí thực hiện hoạt động vận tải. Sự chênh lệch giữa chi phí và giá cước quyết định NLCT của doanh nghiệp, những doanh nghiệp có chi phí thấp, duy trì được mức chênh lệch lớn hơn sẽ có lợi thế cạnh tranh.

Phương thức nâng cao NLCT dựa vào điểm khác biệt hóa trong dịch vụ VTHHĐB. Trong đó: vị trí địa lý thuận lợi giúp giảm chi phí và thời gian vận tải, mang lại lợi thế cạnh tranh đáng kể; khả năng kết nối nguồn hàng, đặc biệt là tỷ lệ vận tải hai chiều, giúp tối ưu hóa hiệu suất và giảm chi phí vận hành.

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

Hội nhập quốc tế đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao NLCT của doanh nghiệp, tạo cơ hội tiếp cận thị trường mới, công nghệ và tài nguyên. Tuy nhiên, nó cũng mang đến thách thức như cạnh tranh khốc liệt, tuân thủ quy định quốc tế, chi phí đầu tư cao và rủi ro về an ninh, pháp lý. Doanh nghiệp VTHHĐB cần chiến lược linh hoạt để tận dụng cơ hội và vượt qua thách thức trong môi trường hội nhập.

Chính sách nhà nước có ảnh hưởng lớn đến NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB. Chính sách từ Trung ương đảm bảo cạnh tranh lành mạnh, hỗ trợ đầu tư và cải thiện hạ tầng, trong khi chính sách địa phương tập trung vào đầu tư hạ tầng, ưu đãi thuế, quy hoạch bến bãi, đào tạo nhân lực.

Điều kiện tự nhiên và văn hóa xã hội là yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động của doanh nghiệp. Vị trí địa lý, nguồn nhân lực, và điều kiện khí hậu quyết định khả năng phát triển và cạnh tranh của doanh nghiệp. Các yếu tố xã hội như lối sống, phong tục tập quán, trình độ dân trí ảnh hưởng đến hành vi tiêu dùng và chiến lược kinh doanh của doanh nghiệp.

NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB còn phụ thuộc vào các yếu tố nội tại như: Nguồn nhân lực là yếu tố quyết định đến hiệu quả hoạt động và hình ảnh doanh nghiệp; Năng lực tài chính vững mạnh giúp doanh nghiệp mở rộng quy mô, quản lý rủi ro và cạnh tranh về giá; Năng lực marketing hiệu quả giúp

doanh nghiệp thỏa mãn nhu cầu khách hàng và duy trì lợi thế cạnh tranh; Khả năng kết nối với các phương thức vận tải khác và khách hàng giúp tối ưu hóa chi phí, nâng cao hiệu quả hoạt động; Uy tín và thương hiệu giúp doanh nghiệp thu hút khách hàng, nâng cao NLCT.

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

Thành phố Hồ Chí Minh, với vai trò là trung tâm kinh tế lớn, đã triển khai các chính sách như phát triển hạ tầng giao thông, xây dựng trung tâm logistics, ứng dụng công nghệ và đào tạo nhân lực để nâng cao NLCT của các doanh nghiệp VTHHDB. Những chính sách này đã giúp cải thiện hiệu quả vận tải, giảm chi phí và tạo môi trường kinh doanh thuận lợi.

Hà Nội tập trung vào quản lý giao thông, phát triển hạ tầng, ứng dụng công nghệ thông tin để giảm ùn tắc và nâng cao hiệu quả vận tải. Thành phố cũng triển khai các biện pháp kinh tế, chính sách khuyến khích để hỗ trợ doanh nghiệp VTHHDB, đặc biệt trong việc giảm thiểu ô nhiễm môi trường và nâng cao chất lượng dịch vụ.

Quảng Ninh đã phát triển hạ tầng giao thông, hệ thống logistics và kết nối quốc tế để hỗ trợ vận tải hàng hóa. Tỉnh cũng chú trọng ứng dụng công nghệ trong quản lý giao thông và đưa ra các chính sách hỗ trợ đầu tư nhằm nâng cao NLCT của các doanh nghiệp VTHHDB.

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

Hải Phòng cần rút ra kinh nghiệm từ các địa phương như Thành phố Hồ Chí Minh, Hà Nội và Quảng Ninh để nâng cao NLCT cho doanh nghiệp VTHHDB. Các bài học bao gồm cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông, khuyến khích ứng dụng công nghệ thông tin, đào tạo nguồn nhân lực, hỗ trợ tài chính thông qua cải cách thủ tục hành chính và giảm thuế. Ngoài ra, tăng cường liên kết và hợp tác với các tổ chức quốc tế, phát triển dịch vụ chất lượng cao, bảo vệ môi trường, quản lý giám sát chặt chẽ cũng là những yếu tố quan trọng để đảm bảo sự phát triển bền vững của ngành vận tải tại Hải Phòng.

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. THỊ TRƯỜNG 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

Hải Phòng, một trung tâm kinh tế và dịch vụ quan trọng, đã chứng kiến sự tăng trưởng mạnh mẽ trong vận tải hàng hóa từ 2016 đến 2022, với khối lượng VTHHĐB tăng 238,60%, đường thủy nội địa tăng 186,27% và đường biển tăng 135,07%. Sự tăng trưởng này thể hiện vai trò của VTHHĐB tại Hải Phòng trong vận tải hàng hóa quốc tế và nội địa. Hải Phòng cần tiếp tục đầu tư vào hạ tầng giao thông và cảng biển, cũng như áp dụng công nghệ tiên tiến trong quản lý vận tải. Sự phát triển đồng đều của các phương thức vận tải giúp đảm bảo sự bền vững và toàn diện trong hệ thống vận tải cũng như VTHHĐB của thành phố.

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

Tính đến năm 2022, Hải Phòng có 3.084 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực VTHHĐB, chủ yếu là công ty TNHH và công ty cổ phần. Phần lớn các doanh nghiệp có quy mô vốn nhỏ, chiếm 74%, đặt ra thách thức trong việc đầu tư và áp dụng công nghệ mới. Cơ cấu doanh nghiệp đa dạng phần nào linh hoạt đáp ứng nhu cầu vận tải của thành phố.

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

Hải Phòng đã đạt được nhiều thành tựu trong quá trình hội nhập quốc tế, thể hiện qua việc thu hút đầu tư nước ngoài và tạo ra giá trị sản xuất lớn thúc đẩy nhu cầu vận tải hàng hóa. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp VTHHĐB tại đây phải đối mặt với áp lực cạnh tranh và yêu cầu nâng cao chất lượng dịch vụ. Để nâng cao NLCT, các doanh nghiệp cần tập trung vào cải tiến công nghệ, nâng cao năng lực nội tại và phát triển logistics hiện đại. Việc liên kết chặt chẽ trong chuỗi cung ứng cũng là yếu tố quan trọng giúp tối ưu hóa hoạt động vận tải và nâng cao hiệu quả kinh doanh.

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

Từ năm 2016 đến 2022, số lượng doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng tăng 33,5%, từ 2.309 lên 3.084 doanh nghiệp, cho thấy sự mở rộng của ngành. Kết quả điều tra cho thấy những doanh nghiệp mới ra nhập bị hạn chế nhiều trong khả năng tồn tại do chủ yếu có quy mô vừa và nhỏ. Đại dịch COVID-19 không làm suy giảm số lượng doanh nghiệp, minh chứng cho khả năng tồn tại của các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng. Doanh thu tăng 41% trong giai đoạn trên, từ 68.944 tỷ đồng lên 97.352 tỷ đồng, mặc dù có sự sụt giảm trong năm 2021 do đại dịch. Phần lớn các doanh nghiệp được điều tra cho rằng họ đã nắm bắt tốt sự thay đổi của thị trường và nhu cầu khách hàng. Các chuyên gia qua phỏng vấn cũng đánh giá cao khả năng tồn tại của các doanh nghiệp, nhờ vào sự nắm bắt cơ hội kinh doanh và khả năng cạnh tranh ổn định trên thị trường.

Bảng 3.1: Đánh giá về khả năng nắm bắt sự thay đổi thị trường và nhu cầu của khách hàng của doanh nghiệp VTHHĐB tại 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

3.2.2. Khả năng chiếm lĩnh thị phần của doanh nghiệp

Các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng đã tăng mạnh về khối lượng hàng hóa vận chuyển các tuyến, đặc biệt là hàng container và hàng lỏng. Thị phần vận tải nội tỉnh của doanh nghiệp Hải Phòng tăng đáng kể, chiếm ưu thế vượt trội so với các doanh nghiệp từ địa phương khác và các phương thức vận tải khác. Tuy nhiên, thị phần trên các tuyến vận tải từ Hải Phòng đến các địa

phương khác và ngược lại mặc dù đã có sự cải thiện nhưng vẫn chưa tương xứng với tiềm năng. Kết quả điều tra cho thấy các doanh nghiệp VTHHĐB Hải Phòng đã khẳng định được thương hiệu và tìm kiếm được khách hàng mới, nhưng vẫn cần nỗ lực hơn trong việc mở rộng dịch vụ vận tải đa phương thức. Trong những cuộc phỏng vấn, phần lớn chuyên gia đồng ý rằng các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng có khả năng chiếm lĩnh thị phần tốt, nhưng khuyến nghị nên tập trung khai thác các tuyến liên tỉnh ở cả hai chiều để tận dụng tối đa tiềm năng của khu vực.

Bảng 3.2: Đánh giá của doanh nghiệp về khả năng chiếm lĩnh thị phần của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại 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

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

Các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng đã nỗ lực kiểm soát chi phí, với chi phí quản lý và bán hàng được duy trì ở mức thấp so với các khu vực khác, giúp duy trì lợi thế chi phí. Mặc dù tỷ lệ chi phí giá vốn cao hơn mặt bằng chung, các doanh nghiệp đã duy trì hiệu quả kinh doanh khá, với các chỉ số ROA, ROS và ROE đều tăng qua các năm. Kết quả điều tra cho thấy, phần lớn doanh nghiệp đánh giá tích cực về khả năng tiết kiệm chi phí quản lý và bán hàng, nhưng chưa tận dụng triệt để lợi thế vị trí địa lý để giảm chi phí. Trong các cuộc phỏng vấn chuyên sâu, 65% chuyên gia đồng ý rằng các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng có khả năng duy trì và nâng cao hiệu quả kinh doanh, cơ cấu chi phí của các doanh nghiệp vẫn tập trung vào những

khoản mục khó cắt giảm nên cần đa dạng hóa nguồn thu, phát triển các dịch vụ phụ trợ để gia tăng hiệu quả kinh doanh và NLCT.

Bảng 3.3: Đánh giá của doanh nghiệp về lợi thế về chi phí của doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ tại 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

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 tăng quy mô và năng lực vận tải hàng hóa

Các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đã nỗ lực nâng cao NLCT bằng cách mở rộng quy mô vốn và lao động, cùng với việc phát triển hệ thống phương tiện vận tải. Số lượng doanh nghiệp đã tăng từ 2.309 lên 3.084, vốn trung bình trên mỗi doanh nghiệp tăng từ 28,89 tỷ đồng lên 33,46 tỷ đồng vào năm 2020 trước khi giảm nhẹ vào năm 2022. Kết quả điều tra cho thấy 50,87% doanh nghiệp đánh giá tích cực về việc tăng quy mô vốn, trong khi 58,02% doanh nghiệp hài lòng với việc nâng cấp hệ thống xe hàng. Tuy nhiên, một số doanh nghiệp vẫn gặp khó khăn trong việc thực hiện các chiến lược này, với 40% chuyên gia cho rằng NLCT của doanh nghiệp còn hạn chế do quy mô. Các chuyên gia nhấn mạnh rằng, ngoài việc tăng quy mô, doanh nghiệp cần chú trọng đến quản lý hiệu quả, đầu tư công nghệ và tối ưu hóa quy trình để thực sự nâng cao NLCT.

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

Các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng chủ động cạnh tranh thông qua chiến lược giá cước trên các tuyến vận tải. Lợi thế giá cước thấp, tốc độ tăng giá chậm hơn so với các doanh nghiệp ở địa phương khác, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải hàng container và hàng lỏng. Kết quả điều tra cho thấy 71,38% doanh nghiệp đánh giá tích cực về chiến lược cạnh tranh bằng giá cước và 70,99% đánh giá tích cực về việc tiết kiệm chi phí quản lý thông qua ứng dụng công nghệ thông tin. Phỏng vấn các chuyên gia khuyến nghị ngoài việc duy trì lợi thế giá cước, các doanh nghiệp cần đa dạng hóa doanh thu bằng cách phát triển các dịch vụ phụ trợ như kho bãi và logistics tổng hợp để nâng cao NLCT.

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

Việc nâng cao NLCT của các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng dựa trên sự khác biệt trong cung cấp dịch vụ tập trung vào tối ưu hóa vận tải hai chiều và tận dụng lợi thế vị trí địa lý. Tỷ lệ vận tải hai chiều của các doanh nghiệp Hải Phòng đã được cải thiện, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải container, góp phần giảm chi phí vận hành và nâng cao hiệu quả kinh doanh. Tuy nhiên, còn nhiều tiềm năng để tối ưu hóa vận tải hai chiều, đặc biệt đối với hàng khô và hàng lỏng. Vị trí địa lý của Hải Phòng, với cảng biển quốc tế và các khu công nghiệp tập trung, mang lại lợi thế lớn cho các doanh nghiệp có thể giảm chi phí để tăng khả năng cạnh tranh. Phỏng vấn chuyên gia đồng thuận cao cho rằng rằng vị trí địa lý của Hải Phòng là khác biệt cần được khai thác triệt để trong việc giảm tỷ lệ xe chạy rỗng và tối ưu hóa lịch trình vận chuyển.

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

Quá trình hội nhập quốc tế đã mang lại nhiều cơ hội cho các doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng, đặc biệt thông qua việc thu hút vốn đầu tư nước ngoài, nâng cao công nghệ và cải thiện quản lý. Kết quả điều tra cho

thấy phần lớn doanh nghiệp nhận thấy hội nhập quốc tế tạo thuận lợi cho việc gia tăng giá trị và cải tiến dịch vụ, nhưng vẫn còn một số doanh nghiệp cảm thấy áp lực từ sự cạnh tranh quốc tế. Các chuyên gia đồng ý rằng để phát triển bền vững, các doanh nghiệp VTHHDB cần phải nắm bắt cơ hội và linh hoạt thích ứng với những thách thức của hội nhập.

3.4.2. Nhân tố Chính sách của Nhà nước

Các chính sách của Trung ương đã có tác động tích cực đến NLCT của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng, đặc biệt trong việc phát triển kinh tế vĩ mô và phát triển hạ tầng giao thông. Chính sách kiểm soát điều kiện kinh doanh, giá cước, giá nhiên liệu đôi lúc gây khó khăn cho hoạt động của doanh nghiệp. Kết quả điều tra cho thấy phần lớn doanh nghiệp đánh giá cao tính minh bạch và khả năng bảo vệ doanh nghiệp của các chính sách này, với 97,1% doanh nghiệp cho rằng chính sách Trung ương đã duy trì sự bình đẳng trong cạnh tranh. Tuy nhiên, vẫn tồn tại những ý kiến tiêu cực từ một số doanh nghiệp cho rằng các chính sách chưa thực sự rõ ràng hoặc không bảo vệ đầy đủ quyền lợi của họ. Các chuyên gia cho rằng doanh nghiệp cần linh hoạt và chủ động hơn trong việc tận dụng các chính sách để nâng cao NLCT.

Chính sách của thành phố Hải Phòng đã có tác động tích cực đến NLCT của doanh nghiệp VTHHDB, đặc biệt trong việc nâng cấp hạ tầng giao thông và hỗ trợ phát triển doanh nghiệp. Kết quả điều tra cho thấy 49,34% doanh nghiệp đánh giá tích cực về tác động của chính sách, nhưng vẫn có 21,03% cho rằng các chính sách chưa hiệu quả và 24,76% doanh nghiệp trung lập về hiệu quả của các dự án nâng cấp hạ tầng. Phỏng vấn chuyên gia cũng cho thấy sự phân hóa, với 60% người đồng thuận rằng chính sách hỗ trợ đã cải thiện NLCT, trong khi 40% cho rằng cần có sự điều chỉnh để các doanh nghiệp dễ tiếp cận hơn.

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

Hải Phòng có lợi thế lớn về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên, giúp các doanh nghiệp VTHHDB phát triển và kết nối tốt với các luồng giao thương chính. Theo kết quả điều tra, 93,04% doanh nghiệp đánh giá tích cực về địa điểm kinh doanh thuận lợi và 97,87% cho rằng họ kết nối tốt với các luồng

giao thương, cho thấy sự tận dụng hiệu quả các yếu tố tự nhiên. Tuy nhiên, một số doanh nghiệp vẫn gặp khó khăn trong việc tối ưu hóa lợi thế này. Về yếu tố văn hóa xã hội, 99,62% doanh nghiệp nhận thấy nhu cầu về dịch vụ vận tải xanh bền vững ngày càng cao, nhấn mạnh tầm quan trọng của việc đáp ứng các yêu cầu về môi trường và dịch vụ logistics. Các chuyên gia cũng đồng tình rằng, mặc dù có lợi thế tự nhiên, các doanh nghiệp cần cải tiến dịch vụ và đầu tư vào vận tải xanh để duy trì NLCT trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

3.4.4. Các nhân tố bên trong doanh nghiệp

Nguồn nhân lực: Lực lượng lao động của các doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng có chất lượng và cơ cấu lao động hợp lý. Tuy nhiên việc ổn định số lượng và chất lượng lao động còn gặp khó khăn.

Năng lực tài chính: Phần lớn doanh nghiệp có khả năng đáp ứng các nhu cầu vốn kinh doanh ngắn hạn, nhưng tình trạng chiếm dụng vốn và tìm kiếm nguồn vốn dài hạn bên ngoài vẫn gặp khó khăn.

Năng lực Marketing: hoạt động marketing của doanh nghiệp có nhiều kết quả tốt, nhưng cần nâng cao thích ứng với biến động thị trường và đa dạng hóa chiến lược đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng.

Khả năng kết nối: VTHHDB kết nối với các phương thức vận tải như đường sắt và vận tải thủy nội địa còn hạn chế, doanh nghiệp cần mở rộng đối tác để tận dụng lợi thế vị trí nhằm nâng cao hiệu quả kết nối.

Uy tín, thương hiệu: doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đã có uy tín và thương hiệu nhưng chưa nổi bật trong thị trường, các doanh nghiệp vẫn cần xây dựng thương hiệu riêng biệt, tăng cường hiện diện hình ảnh.

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

Nâng cao NLCT của doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng đã đạt được những kết quả sau: Doanh nghiệp đã mở rộng quy mô vốn và lao động, cải thiện khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải, với tốc độ phục hồi nhanh sau đại dịch COVID-

19; Giá cước vận tải tại Hải Phòng thấp hơn các địa phương khác, nhờ vào kiểm soát chi phí quản lý và tài chính hiệu quả; Doanh nghiệp tận dụng vị trí, giảm chi phí và tối ưu hóa công suất vận tải hai chiều.

3.5.2. Những hạn chế, bất cập

Những hạn chế và bất cập còn tồn tại trong việc nâng cao NLCT của doanh nghiệp VTHHDB tại Hải Phòng như sau: Một số doanh nghiệp chưa khai thác hết tiềm năng từ vị trí thuận lợi của địa phương; Kết nối giữa VTHHDB với các phương thức khác còn thiếu hiệu quả, gây ùn tắc và giảm NLCT; Chi phí đầu tư vào phương tiện làm tăng chi phí giá vốn, ảnh hưởng đến lợi nhuận; Các tuyến nội tỉnh có tỷ lệ xe rỗng cao; Dịch vụ vận chuyển chưa đa dạng với các nhu cầu phức tạp của khách hàng; Một số doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc tiếp cận nguồn vốn, gây áp lực tài chính; Các tiêu chuẩn quốc tế, xu hướng mới như logistics xanh tạo thêm áp lực và thách thức cho doanh nghiệp.

3.5.3. Nguyên nhân của những hạn chế, bất cập

1) Nguyên nhân từ chính sách Trung ương: Các chính sách hỗ trợ chậm và thiếu sự đồng bộ, doanh nghiệp khó khăn trong việc thích ứng; Chính sách kiểm soát giá cước vận tải và nhiên liệu làm doanh nghiệp bị động trong hoạt động kinh doanh.

2) Nguyên nhân từ chính sách của thành phố Hải Phòng: Hệ thống hạ tầng giao thông tạo ra điểm nghẽn gây ùn tắc và giảm hiệu quả hoạt động; Cơ sở hạ tầng cảng biển chưa hiện đại hóa, gây cản trở trong luân chuyển hàng hóa.

3) Nguyên nhân từ phía doanh nghiệp: Doanh nghiệp có quy mô nhỏ, chưa liên kết chặt chẽ, phụ thuộc vào vốn vay và gặp khó khăn trong việc duy trì nhân lực chất lượng cao; Chi phí vận hành cao và cạnh tranh giá cước làm giảm lợi nhuận, trong khi khả năng đổi mới, đa dạng hóa dịch vụ còn hạn chế.

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

Bối cảnh quốc tế hiện tại đang mang lại nhiều cơ hội và thách thức cho Việt Nam, đặc biệt là trong lĩnh vực VTHHĐB. Các hiệp định thương mại tự do như RCEP và các sáng kiến pháp lý như Hệ thống quá cảnh hải quan ASEAN đang thúc đẩy thương mại nội Á, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho sự phục hồi kinh tế sau đại dịch Covid-19. Việt Nam đã cải thiện đáng kể cơ sở hạ tầng và năng lực logistics, với tăng trưởng ngành logistics đạt từ 14-16% mỗi năm. Tuy nhiên, các yếu tố chính trị như xung đột Nga-Ukraine và Israel-Hamas đang gây ra bất ổn toàn cầu, làm tăng giá nhiên liệu và tạo ra những thách thức cho doanh nghiệp. Mặc dù có nhiều cơ hội từ hội nhập quốc tế, doanh nghiệp VTHHĐB cần linh hoạt thích ứng để khai thác tối đa lợi thế và vượt qua khó khăn từ biến động chính trị và kinh tế toàn cầu.

4.1.2. Bối cảnh trong nước

Bối cảnh trong nước cho thấy hội nhập quốc tế là yếu tố then chốt trong chiến lược phát triển kinh tế của Việt Nam, đặc biệt là tại Hải Phòng. Thành phố đang tận dụng cơ hội từ các hiệp định thương mại tự do và đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) để phát triển hệ thống logistics và cảng biển, cùng với việc nâng cấp cơ sở hạ tầng giao thông đường bộ. VTHHĐB đóng vai trò quan trọng, chiếm hơn 75% tổng lượng vận tải hàng hóa ở Việt Nam, với sự phát triển mạnh mẽ của phân khúc giao hàng thương mại điện tử và chặng ngắn. Tuy nhiên, ngành này vẫn đối mặt với những thách thức như quy mô nhỏ lẻ, đội xe cũ kỹ gây ô nhiễm môi trường, và cần các giải pháp xanh hóa vận tải để đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế. Hải Phòng, với vị trí chiến lược và hệ thống cảng biển phát triển, đang khẳng định vai trò là trung tâm logistics và

cửa ngõ giao thương quan trọng của Việt Nam. Tuy nhiên, để tận dụng tối đa cơ hội, các doanh nghiệp vận tải cần cải thiện hiệu quả hoạt động, nâng cao chất lượng dịch vụ, đầu tư vào công nghệ và nguồn nhân lực để nâng cao NLCT trong bối cảnh hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng.

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

Quan điểm nâng cao NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng tập trung vào phát triển bền vững theo chiến lược quy hoạch tổng thể, phù hợp với mục tiêu kinh tế - xã hội và giao thông vận tải quốc gia. Hải Phòng tận dụng lợi thế vị trí địa lý và hạ tầng giao thông đa dạng, phát triển hệ thống vận tải hiện đại, “xanh” và liên thông giữa các phương thức vận tải như đường bộ, đường sắt, hàng không, đường biển. Để đạt được mục tiêu này, thành phố khuyến khích đầu tư vào hạ tầng giao thông, tăng cường hợp tác công - tư, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ tiên tiến nhằm nâng cao hiệu quả quản lý. Đặc biệt, chiến lược chuyển đổi sang vận tải đa phương thức và phát triển logistics tích hợp sẽ giúp tăng năng suất, giảm chi phí và nâng cao sức cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Bên cạnh đó, sự phân hóa doanh nghiệp theo quy mô và năng lực cũng được khuyến khích, đảm bảo các doanh nghiệp có đủ tiềm lực mới tham gia vào các tuyến vận tải liên tỉnh và quốc tế, nhằm đảm bảo chất lượng dịch vụ và phát triển bền vững cho ngành VTHHĐB.

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

Các giải pháp từ chính sách của Trung ương nhằm nâng cao NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng tập trung vào năm yếu tố chính:

1) Hoàn thiện pháp luật và chính sách: Điều chỉnh hệ thống pháp luật đảm bảo tính minh bạch và đồng bộ, khuyến khích đầu tư vào hạ tầng, công nghệ, phương tiện vận tải, và áp dụng các tiêu chuẩn bảo vệ môi trường để tạo lợi thế cạnh tranh bền vững.

2) Tham vấn doanh nghiệp: Tham vấn doanh nghiệp trong quá trình lập quy hoạch và triển khai dự án giúp chính sách phù hợp thực tiễn, nâng cao tính khả thi và đồng thuận.

3) Kiểm soát giá cước linh hoạt: Tự động điều chỉnh giá cước dựa trên biến động kinh tế, công khai minh bạch giá và các phụ phí nhằm nâng cao lòng tin khách hàng và tính cạnh tranh.

4) Quản lý giá xăng dầu: Xây dựng quỹ bình ổn giá xăng dầu, điều chỉnh thuế phí hợp lý, và cung cấp thông tin dự báo giúp doanh nghiệp quản lý chi phí hiệu quả.

5) Khuyến khích cạnh tranh: Cải cách thủ tục hành chính, minh bạch hóa thông tin, thúc đẩy đầu tư vào đổi mới công nghệ, và khuyến khích hợp tác giữa các doanh nghiệp nhằm tăng cường hiệu quả hoạt động và khả năng cạnh tranh.

4.2.2. Giải pháp từ phía chính sách của thành phố Hải Phòng

Các giải pháp từ chính sách của Thành phố Hải Phòng nhằm nâng cao NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB tập trung vào ba mảng chính:

1) Hoàn thiện hạ tầng giao thông: Phát triển các tuyến đường vành đai, đường tránh, mở rộng cơ sở hạ tầng cảng biển, và xây dựng các kho bãi chiến lược nhằm giảm ùn tắc giao thông và tối ưu hóa luồng hàng hóa. Cùng với đó, cần quản lý lưu lượng giao thông và đầu tư vào cơ sở hạ tầng phụ trợ như bãi đỗ xe tạm thời để hỗ trợ vận tải.

2) Nâng cao hiệu quả triển khai chính sách: Tăng cường hợp tác giữa chính quyền và các cơ quan chức năng, đồng thời tham vấn doanh nghiệp để các chính sách phù hợp với thực tiễn. Thúc đẩy minh bạch, hỗ trợ pháp lý, tài chính và khuyến khích sử dụng công nghệ mới để cải thiện hiệu quả hoạt động và sức cạnh tranh.

3) Đẩy mạnh hợp tác kinh tế quốc tế: Mở rộng tham gia các hiệp định thương mại tự do và tăng cường hợp tác với các đối tác quốc tế để học hỏi kinh nghiệm, thu hút đầu tư và nâng cao trình độ công nghệ. Tổ chức xúc tiến thương mại và hội thảo quốc tế giúp doanh nghiệp mở rộng thị trường, nâng cao kỹ năng quản lý và tiếp cận các tiêu chuẩn quốc tế.

4.2.3. Giải pháp từ phía doanh nghiệp vận tải hàng hoá đường bộ tại thành phố Hải Phòng

Các giải pháp từ phía doanh nghiệp VTHHĐB tại Hải Phòng tập trung vào:

1) Tăng cường liên kết doanh nghiệp: Liên kết giữa các doanh nghiệp giúp tận dụng nguồn lực, mở rộng thị phần, và nâng cao năng lực cạnh tranh. Hợp tác với các doanh nghiệp trong và ngoài nước, cũng như với các hiệp hội, giúp tối ưu hóa hoạt động và mở rộng thị trường.

2) Xây dựng nhóm khách hàng: Tối ưu hóa việc gom đơn hàng, thuê ngoài dịch vụ kho bãi và vận chuyển giúp doanh nghiệp giảm chi phí và tăng hiệu quả hoạt động. Phát triển nhóm khách hàng giúp cải thiện chất lượng dịch vụ và tăng cường năng lực cạnh tranh.

3) Thu hút nguồn lực xã hội: Huy động vốn từ trái phiếu, đầu tư tư nhân, và hợp tác với các tổ chức tài chính giúp doanh nghiệp phát triển bền vững và giảm phụ thuộc vào vay vốn ngân hàng.

4) Cải thiện giá cước: Kiểm soát chi phí, tối ưu hóa lộ trình và hợp tác dài hạn với khách hàng giúp doanh nghiệp giảm thiểu rủi ro, tăng cường khả năng cạnh tranh.

5) Đổi mới quy trình vận tải: Phát triển các tuyến vận tải siêu trọng, ứng dụng công nghệ, và tăng cường hiệu quả vận hành giúp nâng cao năng suất và sức cạnh tranh.

6) Phát triển dịch vụ gia tăng: Tăng cường các dịch vụ bảo hiểm, thông quan và môi giới, lưu kho và tư vấn vận tải giúp tạo ra sự khác biệt và nâng cao giá trị cho doanh nghiệp.

7) Cải thiện logistics và “xanh hóa” dịch vụ: Ứng dụng công nghệ và cải thiện quản lý logistics, đồng thời thực hiện các biện pháp "xanh hóa" để giảm phát thải và tăng tính bền vững trong vận tải.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ HƯỚNG NGHIÊN CỨU TIẾP THEO

1. Kết luận

Nghiên cứu đã cung cấp cơ sở lý luận về nâng cao NLCT của các doanh nghiệp VTHHĐB, với trọng tâm là các tiêu chí đánh giá và những yếu tố tác động. Thực trạng cho thấy, mặc dù các doanh nghiệp tại Hải Phòng có lợi thế lớn về vị trí địa lý và mạng lưới giao thông phát triển, họ vẫn đối diện với nhiều khó khăn về quy mô, tài chính và công nghệ. Hội nhập quốc tế mang lại cơ hội lớn cho các doanh nghiệp, đặc biệt trong việc mở rộng thị trường và cải thiện chất lượng dịch vụ. Tuy nhiên, thách thức cạnh tranh gia tăng đòi hỏi doanh nghiệp phải liên tục cải tiến và tối ưu hóa quy trình vận tải.

Luận án chỉ ra rằng NLCT của các doanh nghiệp này chịu ảnh hưởng mạnh từ chính sách quản lý nhà nước, sự hội nhập quốc tế, điều kiện tự nhiên và các yếu tố nội tại như nguồn lực tài chính, nhân lực, uy tín thương hiệu. Để nâng cao NLCT, các doanh nghiệp cần áp dụng các chiến lược tăng cường quy mô vốn, phát triển hệ thống phương tiện, tối ưu hóa chi phí vận tải, khai thác các lợi thế cạnh tranh về giá cước và vận tải hai chiều.

Luận án đề xuất một số giải pháp chính nhằm nâng cao NLCT. Từ phía chính sách Trung ương, cần hoàn thiện hệ thống pháp luật về phát triển vận tải, kiểm soát linh hoạt giá cước, ổn định giá nhiên liệu, và khuyến khích cạnh tranh thông qua môi trường kinh doanh thuận lợi. Đối với chính sách của thành phố Hải Phòng, việc cải thiện hạ tầng giao thông, phát triển các tuyến đường vành đai và cơ sở hạ tầng cảng biển, cùng với hỗ trợ về pháp lý và tài chính là yếu tố then chốt. Hợp tác kinh tế quốc tế cũng cần được đẩy mạnh nhằm tăng cường NLCT trên quy mô toàn cầu.

Từ phía doanh nghiệp, cần tăng cường liên kết nội bộ và liên vùng, phát triển nhóm khách hàng sử dụng dịch vụ, và huy động các nguồn lực xã hội để đa dạng hóa tài chính. Các doanh nghiệp cũng cần tối ưu hóa quy trình vận tải thông qua hợp tác lâu dài, kiểm soát hành trình và phát triển dịch vụ gia tăng như logistics thông minh và “xanh hóa” vận tải. Những giải pháp này không chỉ giúp doanh nghiệp tận dụng lợi thế địa phương mà còn đáp ứng được yêu

cầu của thị trường quốc tế, đảm bảo phát triển bền vững trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

2. Những hạn chế của luận án

Luận án có những hạn chế nhất định, bao gồm việc tập trung phân tích ba phương thức nâng cao NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB: tăng quy mô và năng lực vận tải, tối ưu hóa giá cước, tạo ra sự khác biệt trong dịch vụ. Các phương thức quan trọng khác như nâng cao chất lượng dịch vụ, cải tiến quản lý và áp dụng công nghệ tiên tiến chưa được nghiên cứu toàn diện. Việc thu thập dữ liệu chủ yếu tại Hải Phòng, chưa mở rộng sang các địa phương lân cận như Quảng Ninh, Hải Dương và Hà Nội, hạn chế tính khái quát của kết quả nghiên cứu. Hơn nữa, luận án mới chỉ thực hiện phân tích định tính mà chưa áp dụng các mô hình kinh tế lượng để đánh giá định lượng tác động của từng phương thức, làm giảm khả năng xác định mức độ ảnh hưởng cụ thể của các yếu tố đến năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Điều này giới hạn sự chính xác trong đánh giá và khả năng áp dụng kết quả nghiên cứu cho toàn ngành.

3. Kiến nghị hướng nghiên cứu tiếp theo

Nghiên cứu tiếp theo cần mở rộng phạm vi và phương pháp tiếp cận để nâng cao tính toàn diện và chính xác trong việc đánh giá NLCT của doanh nghiệp VTHHĐB. Trước tiên, cần nghiên cứu thêm các phương thức như nâng cao chất lượng dịch vụ, cải tiến quản lý và ứng dụng công nghệ tiên tiến, nhằm đáp ứng tốt hơn yêu cầu phát triển của ngành trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Phạm vi thu thập dữ liệu cần được mở rộng sang các địa phương lân cận như Quảng Ninh, Hải Dương và Hà Nội để cung cấp một bức tranh tổng thể về NLCT của các doanh nghiệp trong khu vực phía Bắc. Đồng thời, việc áp dụng các mô hình kinh tế lượng sẽ giúp cung cấp những đánh giá định lượng chính xác về mức độ ảnh hưởng của từng phương thức. Ngoài ra, nghiên cứu so sánh với các quốc gia có ngành vận tải phát triển sẽ giúp rút ra những bài học kinh nghiệm quốc tế. Cuối cùng, cần phân tích sâu hơn về tác động của chính sách và quy định pháp lý để đề xuất các chính sách hỗ trợ phát triển hiệu quả hơn cho ngành VTHHĐB.

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.