

## Chính sách phát triển dịch vụ logistics Việt Nam: Thực trạng và giải pháp hoàn thiện

*ThS. Phạm Hoàng Anh, Trường Đại học Thủy lợi*

**Tóm tắt:** Logistics là một cấu phần quan trọng của năng lực cạnh tranh quốc gia, bởi nó kết nối sản xuất, lưu thông, xuất nhập khẩu và tiêu dùng trong một chuỗi vận hành thống nhất. Tại Việt Nam, dịch vụ logistics chỉ được định danh chính thức trong Luật Thương mại năm 2005 nhưng đến nay khuôn khổ chính sách đã mở rộng sang nhiều lĩnh vực như giao thông vận tải, hải quan, thương mại điện tử, ngoại thương, chuyển đổi số và phát triển hạ tầng. Bài viết phân tích quá trình hình thành khung pháp lý về logistics, làm rõ tác động của các cam kết WTO và ASEAN đối với mở cửa thị trường, đồng thời đánh giá những chính sách mới trong giai đoạn 2024-2025, đặc biệt là chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến năm 2050. Trên cơ sở đó, bài viết đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện thể chế, đồng bộ hóa quy hoạch hạ tầng, thúc đẩy logistics số, logistics xanh và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao.

**Từ khóa:** logistics, chính sách logistics, khung pháp lý, hạ tầng logistics, chuyển đổi số, logistics xanh, Việt Nam

### 1. Đặt vấn đề

Trong nền kinh tế mở, logistics không chỉ là dịch vụ hậu cần cho hoạt động vận chuyển hàng hóa mà còn là hệ thống tổ chức dòng hàng, dòng thông tin và dòng tiền tệ giữa các chủ thể trong chuỗi cung ứng. Một hệ thống logistics hiệu quả giúp giảm chi phí lưu thông, rút ngắn thời gian giao hàng, nâng cao độ tin cậy của thương mại quốc tế và cải thiện năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp. Ngược lại, khi hạ tầng kết nối yếu, thủ tục hành chính chậm, quy định pháp luật thiếu đồng bộ và doanh nghiệp dịch vụ có quy mô nhỏ, logistics có thể trở thành điểm nghẽn của tăng trưởng.

Ở Việt Nam, vai trò của logistics ngày càng được nhìn nhận rõ hơn trong chính sách phát triển kinh tế. Tuy nhiên, hệ thống chính sách còn phân tán ở nhiều luật, nghị định, quyết định quy hoạch và văn bản điều hành khác nhau. Sự phân tán này phản ánh đúng tính liên ngành của logistics nhưng cũng làm phát sinh tình trạng khó phối hợp, khó xác định đầu mối chịu trách nhiệm và khó triển khai chính sách trên thực tế. Vì vậy, hoàn thiện chính sách phát triển dịch vụ logistics cần được tiếp cận như một nhiệm vụ cải cách thể chế, không chỉ là vấn đề kỹ thuật của riêng ngành giao thông hay thương mại.

Từ ngày 01/03/2025, cơ cấu tổ chức Chính phủ được sắp xếp lại đã làm thay đổi một số đầu mối thực thi chính sách logistics. Chức năng về giao thông vận tải và hạ tầng giao thông hiện gắn với Bộ Xây dựng; hải quan thuộc Bộ Tài chính và Cục Hải quan; nhiệm vụ chuyển đổi số và công nghệ thuộc Bộ Khoa học và Công nghệ. Sự thay đổi này đòi hỏi cơ chế phối hợp liên ngành mới, rõ trách nhiệm hơn giữa các bộ, ngành và địa phương.

## 2. Khung pháp lý điều chỉnh hoạt động logistics ở Việt Nam

### 2.1. Luật Thương mại 2005 và sự định danh pháp lý của dịch vụ logistics

Hoạt động logistics đã tồn tại ở Việt Nam từ lâu dưới nhiều hình thức như vận tải, giao nhận, kho bãi, thông quan, đóng gói, gom hàng và phân phối. Tuy nhiên, phải đến Luật Thương mại năm 2005, thuật ngữ “dịch vụ logistics” mới được ghi nhận chính thức trong hệ thống pháp luật. Theo Điều 233 Luật Thương mại 2005, dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, trong đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công đoạn liên quan đến hàng hóa theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao. Các công đoạn này bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng và các dịch vụ liên quan khác.

Các quy định về dịch vụ logistics trong Luật Thương mại 2005 tập trung tại Mục 4, từ Điều 233 đến Điều 240. Nội dung chủ yếu bao gồm khái niệm dịch vụ logistics, điều kiện kinh doanh, quyền và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics, quyền và nghĩa vụ của khách hàng, các trường hợp miễn trách nhiệm và giới hạn trách nhiệm. Đây là bước ngoặt quan trọng vì lần đầu tiên logistics được thừa nhận là một hành vi thương mại độc lập, có chủ thể cung ứng, khách hàng, trách nhiệm pháp lý và cơ chế giới hạn trách nhiệm.

Dù vậy, Luật Thương mại 2005 đến nay vẫn bộc lộ nhiều hạn chế. Luật chưa phân biệt thật rõ giữa logistics với dịch vụ logistics, giữa quản trị logistics trong doanh nghiệp với quản lý nhà nước về logistics cũng như giữa hạ tầng logistics với dịch vụ hỗ trợ vận tải. Trong bối cảnh thương mại điện tử, logistics xuyên biên giới, chứng từ điện tử và logistics xanh phát triển nhanh, các quy định hiện hành chưa đủ bao quát những mô hình dịch vụ mới. Đây là lý do cần tiếp tục rà soát, sửa đổi phần quy định về dịch vụ logistics trong Luật Thương mại, đồng thời hoàn thiện các nghị định hướng dẫn theo hướng cụ thể hơn, thống nhất hơn và dễ thực thi hơn.

### 2.2. Các nghị định về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics

Sau Luật Thương mại 2005, Chính phủ ban hành Nghị định 140/2007/NĐ-CP để quy định chi tiết điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics. Đây là văn bản chuyên biệt đầu tiên về lĩnh vực này, có ý nghĩa tạo lập hành lang pháp lý ban đầu cho thị trường dịch vụ logistics. Tuy nhiên, phạm vi điều chỉnh của Nghị định 140 còn hẹp, chủ yếu tiếp cận logistics như một nhóm dịch vụ thương mại, chưa đặt logistics trong hệ thống chuỗi cung ứng và hạ tầng kết nối quốc gia.

Nghị định 163/2017/NĐ-CP thay thế Nghị định 140/2007/NĐ-CP từ ngày 20/02/2018, quy định rõ hơn về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và trách nhiệm của nhà đầu tư nước ngoài theo cam kết quốc tế của Việt Nam. Theo đó, thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics phải là doanh nghiệp hoặc hợp tác xã được đăng ký hợp pháp; đối với các dịch vụ có yêu cầu về an toàn, kỹ thuật, thương nhân phải có phương tiện, thiết bị, công cụ và nhân sự đáp ứng quy định pháp luật chuyên ngành. Đối với nhà đầu tư nước ngoài, việc kinh doanh dịch vụ logistics phải tuân thủ các điều kiện về mở cửa thị trường và đãi ngộ quốc gia theo điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

Về mặt chính sách, Nghị định 163 là bước tiến so với Nghị định 140 nhưng vẫn cần được sửa đổi, bổ sung để theo kịp sự phát triển của logistics số, logistics phục vụ thương mại điện tử, logistics xuyên biên giới và các dịch vụ giá trị gia tăng trong chuỗi cung ứng. Việc rà soát Nghị định 163 cần đi cùng với sửa đổi các quy định liên quan đến vận tải đa phương thức, đại lý hải quan, chứng từ điện tử, dữ liệu logistics, bảo vệ người tiêu dùng trong thương mại điện tử xuyên biên giới và quản lý rủi ro trong giao nhận quốc tế.

Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035 đặt nhiệm vụ rà soát, đề xuất sửa đổi, bổ sung các văn bản pháp luật liên quan nhằm tạo cơ sở pháp lý thống nhất cho dịch vụ logistics gắn với chuyển đổi số, chuyển đổi xanh, thương mại, giao thông vận tải, hải quan và phân phối trong nước. Tính đến ngày 09/05/2026, Nghị định 163/2017/NĐ-CP vẫn là văn bản trực tiếp quy định về kinh doanh dịch vụ logistics, vì vậy cần diễn đạt theo hướng rà soát, sửa đổi hoặc thay thế khi có văn bản mới, thay vì khẳng định đã có nghị định khác thay thế.

### ***2.3. Pháp luật chuyên ngành về vận tải, hải quan, ngoại thương và giao dịch điện tử***

Do logistics là lĩnh vực liên ngành nên việc điều chỉnh khung pháp lý không chỉ nằm trong Luật Thương mại mà còn chịu tác động của các luật chuyên ngành về hàng hải, hàng không, đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, ngoại thương, hải quan, giao dịch điện tử và thương mại điện tử.

Trong lĩnh vực hàng hải, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 quy định về tàu biển, thuyền viên, cảng biển, luồng hàng hải, vận tải biển, dịch vụ hàng hải, an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Đối với logistics quốc tế của Việt Nam, vận tải biển vẫn giữ vai trò chủ đạo vì phần lớn hàng hóa xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển. Do đó, hiệu quả của chính sách cảng biển, cảng cạn, dịch vụ đại lý tàu biển, vận tải biển và kết nối hậu phương cảng có ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí logistics quốc gia.

Trong lĩnh vực hàng không, Luật Hàng không dân dụng Việt Nam năm 2006 và Luật sửa đổi năm 2014 đã tạo nền tảng pháp lý cho vận tải hàng không, an toàn, an ninh hàng không và khai thác cảng hàng không. Đến năm 2025, Quốc hội ban hành Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15 có hiệu lực từ ngày 01/07/2026. Luật mới mở rộng phạm vi điều chỉnh đối với các mô hình vận tải và quản lý hàng không mới, trong đó có những vấn đề liên quan đến vận chuyển hàng hóa, bưu gửi, an ninh hàng không và quản lý nhà nước trong lĩnh vực hàng không dân dụng.

Trong lĩnh vực đường sắt, Luật Đường sắt năm 2017 từng tạo cơ sở pháp lý cho quản lý, khai thác và phát triển hệ thống đường sắt. Đến năm 2025, Luật Đường sắt số 95/2025/QH15 được ban hành, có hiệu lực từ ngày 01/01/2026. Đối với logistics, luật mới có ý nghĩa đáng chú ý ở các nội dung về đầu tư kết cấu hạ tầng, vận tải hàng hóa, vận tải quốc tế, hợp đồng vận tải, giải quyết tranh chấp và chính sách ưu đãi, hỗ trợ phát triển đường sắt. Nếu được triển khai đồng bộ, đường sắt có thể trở thành phương thức quan trọng để giảm áp lực cho vận tải đường bộ, giảm phát thải và cải thiện chi phí logistics trên các hành lang vận tải dài.

Trong lĩnh vực đường bộ, Luật Giao thông đường bộ 2008 đã được thay thế bằng hai văn bản: Luật Đường bộ 2024 và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ 2024, cùng có hiệu lực từ ngày 01/01/2025. Việc tách bạch giữa quản lý kết cấu hạ tầng, hoạt động vận tải đường bộ và trật tự an toàn giao thông là bước điều chỉnh cần thiết, nhưng cần được cụ thể hóa bằng các quy định về trách nhiệm dân sự của người vận tải, kết nối vận tải đa phương thức và tổ chức vận tải hàng hóa trên các hành lang logistics.

Bên cạnh pháp luật vận tải, Luật Giao dịch điện tử 2023 tạo nền tảng cho chữ ký điện tử, chữ ký số, hợp đồng điện tử và giao dịch dữ liệu trong môi trường số. Luật Quản lý ngoại thương 2017 hệ thống hóa các hình thức thương mại quốc tế như xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập tái xuất, quá cảnh, đại lý, gia công và chuyển khẩu. Các quy định này đặc biệt quan trọng đối với doanh nghiệp logistics thực hiện dịch vụ đại lý hải quan, giao nhận quốc tế và tư vấn xuất nhập khẩu cho khách hàng.

Năm 2026, một số văn bản mới có liên quan trực tiếp đến hạ tầng và vận tải logistics cũng cần được đặt trong mạch phân tích chính sách, gồm Nghị định 99/2026/NĐ-CP ngày 31/03/2026 về quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông; Nghị định 106/2026/NĐ-CP ngày 31/03/2026 về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn, có hiệu lực từ ngày 15/05/2026; và Nghị định 123/2026/NĐ-CP ngày 04/04/2026 quy định chi tiết một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa, có hiệu lực từ ngày 01/07/2026.

Từ ngày 01/03/2025, Tổng cục Hải quan được tổ chức lại thành Cục Hải quan theo Quyết định 382/QĐ-BTC của Bộ Tài chính. Khi phân tích nhiệm vụ hải quan số, hải quan thông minh và quản lý hải quan đối với thương mại điện tử xuyên biên giới, bài viết sử dụng thống nhất tên cơ quan là Cục Hải quan.

### **3. Cam kết hội nhập quốc tế và mở cửa thị trường dịch vụ logistics**

Sau khi Việt Nam gia nhập WTO năm 2007, thị trường dịch vụ logistics chịu sự điều chỉnh không chỉ của pháp luật trong nước mà còn của các cam kết quốc tế về dịch vụ. Trong phân loại của WTO, logistics không phải là một ngành dịch vụ độc lập có tên riêng. Các hoạt động logistics thường được phân bổ trong nhóm dịch vụ vận tải và các dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải. Cách tiếp cận này làm cho chính sách logistics có tính phân mảnh ngay từ cấp độ cam kết quốc tế, vì từng phân ngành như xếp dỡ container, kho bãi, đại lý vận tải, thông quan, vận tải biển, vận tải đường bộ, hàng không hay chuyển phát có mức độ mở cửa và điều kiện tiếp cận thị trường khác nhau.

Theo lộ trình cam kết WTO, trong giai đoạn đầu nhà đầu tư nước ngoài chủ yếu tham gia thị trường Việt Nam thông qua liên doanh với đối tác trong nước, tỷ lệ vốn góp bị giới hạn theo từng phân ngành. Một số phân ngành cho phép tỷ lệ vốn góp tối đa 49%, 50% hoặc 51%, sau đó được nâng lên hoặc gỡ bỏ theo thời hạn cam kết. Đến nay, phần lớn các giới hạn ban đầu đã được nói lỏng, cho phép thành lập doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài trong nhiều phân ngành phù hợp với cam kết quốc tế và quy định tại Nghị định 163/2017/NĐ-CP.

Trong khuôn khổ ASEAN, các nước thành viên đã ký Lộ trình hội nhập nhanh ngành dịch vụ logistics năm 2007. Dịch vụ logistics trong ASEAN bao gồm các phân ngành như xếp dỡ hàng hóa trong vận tải biển, kho bãi, đại lý vận tải hàng hóa, dịch vụ hỗ trợ khác, chuyển phát, đóng gói, thông quan, vận tải hàng hóa quốc tế bằng đường biển, vận tải hàng không, vận tải đường sắt quốc tế và vận tải đường bộ quốc tế. Thời hạn tự do hóa nhiều phân ngành đã kết thúc từ năm 2013, tạo sức ép lớn hơn đối với doanh nghiệp logistics nội địa.

Tác động rõ nhất của hội nhập là mức độ cạnh tranh ngày càng cao. Doanh nghiệp logistics nước ngoài có lợi thế về vốn, công nghệ, mạng lưới quốc tế, kinh nghiệm quản trị chuỗi cung ứng và khả năng cung cấp dịch vụ tích hợp. Trong khi đó, phần lớn doanh nghiệp logistics Việt Nam còn nhỏ về quy mô, năng lực tài chính hạn chế, mức độ số hóa chưa đồng đều và ít doanh nghiệp đủ năng lực cung cấp dịch vụ trọn gói ở cấp độ khu vực. Vì vậy, chính sách phát triển logistics không thể chỉ dừng ở mở cửa thị trường, mà phải đi cùng với chính sách nâng năng lực doanh nghiệp trong nước.

#### **4. Chính sách phát triển logistics trong giai đoạn 2024-2025**

##### **4.1. Từ các quyết định riêng lẻ đến chiến lược quốc gia về logistics**

Ở cấp chính sách vĩ mô, Chính phủ đã ban hành nhiều văn bản định hướng phát triển logistics qua các giai đoạn. Quyết định 169/QĐ-TTg ngày 22/01/2014 về phát triển dịch vụ logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 là một trong những văn bản đặt nền móng đầu tiên. Tiếp đó là Quyết định 1012/QĐ-TTg ngày 03/07/2015 về quy hoạch hệ thống trung tâm logistics trên cả nước; Quyết định 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 về kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025; và Quyết định 221/QĐ-TTg ngày 22/02/2021 sửa đổi, bổ sung Quyết định 200.

Sang giai đoạn quy hoạch mới, Nghị quyết 81/2023/QH15 về quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã tích hợp phát triển logistics vào khung quy hoạch quốc gia. Cùng năm, Quyết định 979/QĐ-TTg ngày 22/08/2023 phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó đặt mục tiêu nâng vai trò của cảng cạn trong xử lý hàng container xuất nhập khẩu và kết nối vận tải đa phương thức.

Bước chuyển quan trọng nhất là Quyết định 2229/QĐ-TTg ngày 09/10/2025 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến năm 2050. Sau nhiều năm chính sách logistics nằm rải rác trong các chương trình, quy hoạch và kế hoạch hành động khác nhau do vậy việc có một chiến lược tổng thể ở cấp quốc gia dành riêng cho dịch vụ logistics là dấu mốc rất quan trọng. Chiến lược này xác định logistics là ngành kinh tế quan trọng, có giá trị gia tăng cao, có vai trò thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội và nâng cao vị thế của Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Sau chiến lược 2229, Bộ Công Thương ban hành kế hoạch hành động ngày 13/03/2026 để triển khai chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến năm 2050. Kế hoạch này cụ thể hóa các nhiệm vụ về hoàn thiện thể chế, phát triển hạ

tầng logistics đồng bộ, thúc đẩy chuyển đổi số, logistics xanh và giao Cục Xuất nhập khẩu làm đầu mối theo dõi, điều phối triển khai.

#### **4.2. Mục tiêu của chiến lược logistics 2025-2035**

Chiến lược 2229 đặt ra các mục tiêu cụ thể cho giai đoạn 2025-2035: tỷ trọng giá trị tăng thêm của dịch vụ logistics trong GDP đạt 5% đến 7%; tốc độ tăng trưởng trung bình hằng năm đạt 12% đến 15%; tỷ lệ doanh nghiệp thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 70% đến 80%; chi phí logistics so với GDP giảm xuống tương đương 12% đến 15%; xếp hạng LPI vào nhóm 40 quốc gia và vùng lãnh thổ hàng đầu; 80% doanh nghiệp logistics sử dụng giải pháp chuyển đổi số; 70% lao động trong ngành được đào tạo chuyên môn kỹ thuật, trong đó 30% có trình độ đại học trở lên; và xây dựng ít nhất 5 trung tâm dịch vụ logistics hiện đại ngang tầm quốc tế.

Tầm nhìn đến năm 2050 đặt mục tiêu cao hơn: tỷ trọng giá trị tăng thêm của dịch vụ logistics trong GDP đạt 7% đến 9%; tốc độ tăng trưởng bình quân đạt 10% đến 12% mỗi năm; tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 80% đến 90%; chi phí logistics/GDP giảm còn 10% đến 12%; xếp hạng LPI vào nhóm 30 quốc gia và vùng lãnh thổ hàng đầu; 100% doanh nghiệp logistics sử dụng giải pháp chuyển đổi số; 90% lao động trong ngành được đào tạo chuyên môn kỹ thuật, trong đó 50% có trình độ đại học trở lên; và có ít nhất 10 trung tâm dịch vụ logistics hiện đại ngang tầm quốc tế.

Để thực hiện các mục tiêu này, chiến lược nêu 8 định hướng chủ yếu, gồm hoàn thiện thể chế pháp luật, phát triển hạ tầng logistics đồng bộ, thúc đẩy liên kết vùng, xây dựng nguồn hàng, nâng cao năng lực doanh nghiệp, đẩy mạnh chuyển đổi số và chuyển đổi xanh, phát triển nguồn nhân lực, đồng thời tăng vai trò của hiệp hội và doanh nghiệp tiên phong. Trên cơ sở đó, kế hoạch hành động của Bộ Công Thương ngày 13/03/2026 cụ thể hóa thành các nhóm nhiệm vụ, giải pháp để tổ chức thực hiện trong phạm vi chức năng của bộ.

#### **4.3. Khu thương mại tự do Đà Nẵng và chính sách thí điểm mô hình mới**

Một chính sách thí điểm đáng chú ý trong giai đoạn gần đây là cơ chế đặc thù phát triển thành phố Đà Nẵng. Trên cơ sở Nghị quyết 136/2024/QH15, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định 1142/QĐ-TTg ngày 13/06/2025 về việc thành lập Khu thương mại tự do thành phố Đà Nẵng. Tiếp đó, Nghị quyết 259/2025/QH15 ngày 11/12/2025 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị quyết 136/2024/QH15, tiếp tục hoàn thiện cơ chế đặc thù cho Đà Nẵng, trong đó có các nội dung liên quan đến thu hút nhà đầu tư chiến lược, khu thương mại tự do, hạ tầng đô thị và các lĩnh vực ưu tiên mới.

Nếu được tổ chức tốt, mô hình Đà Nẵng có thể trở thành một trường hợp tham chiếu cho chính sách logistics biển, logistics đô thị và logistics gắn với khu công nghệ cao. Tuy nhiên, kinh nghiệm trong nước cho thấy khoảng cách giữa chính sách thí điểm và vận hành thực tế thường rất lớn. Để mô hình này tạo tác động thật, cần có cơ chế phối hợp giữa trung ương và địa phương, giữa cảng Liên Chiểu, sân bay, đường bộ cao tốc, đường sắt, khu công nghiệp, hải quan, thương mại điện tử và các dịch vụ tài chính, bảo hiểm, kiểm định, kho bãi.

## 5. Những hạn chế chủ yếu của chính sách logistics hiện nay

### 5.1. Thiếu đồng bộ và còn chông chéo trong quản lý nhà nước

Chính sách logistics Việt Nam bị phân mảnh giữa nhiều bộ ngành mà không có đầu mối điều phối chung. Chẳng hạn một lô vải thiếu xuất sang Trung Quốc phải làm việc với ít nhất 3 đầu mối độc lập: Bộ NN&PTNT (kiểm dịch thực vật, mã số vùng trồng), Bộ Công Thương/VCCI (C/O), và Bộ Tài chính/Hải quan (thông quan), mỗi nơi một hệ thống, một biểu mẫu, không kết nối với nhau.

Trước khi sắp xếp lại bộ máy năm 2025, sự phân tán giữa Bộ Giao thông vận tải và Bộ Công Thương thường được nhắc đến như một điểm nghẽn trong điều phối chính sách logistics, nhất là ở quy hoạch trung tâm logistics, phát triển hạ tầng vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải. Sau khi Bộ Giao thông vận tải được hợp nhất vào Bộ Xây dựng, bài toán điều phối không mất đi mà chuyển sang yêu cầu mới: làm thế nào để phân định rõ vai trò của Bộ Công Thương trong phát triển dịch vụ và thị trường logistics, vai trò của Bộ Xây dựng trong hạ tầng giao thông, vai trò của Bộ Tài chính trong hải quan, thuế, phí và đầu tư công, cùng vai trò của địa phương trong quy hoạch, đất đai và tổ chức vận hành.

### 5.2. Hạ tầng kết nối và vận tải đa phương thức chưa theo kịp nhu cầu

Chi phí logistics của Việt Nam còn cao so với nhiều nền kinh tế trong khu vực (bảng 1). Chi phí dịch vụ cao nguyên nhân không chỉ nằm ở giá dịch vụ vận tải mà còn ở cấu trúc hạ tầng và cách tổ chức chuỗi vận chuyển. Đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng lớn trong vận tải nội địa trong khi đường sắt, đường thủy nội địa và vận tải ven biển chưa phát huy đầy đủ vai trò. Sự kết nối giữa cảng biển, cảng cạn, khu công nghiệp, trung tâm logistics, sân bay và cửa khẩu còn thiếu tính hệ thống. Nhiều địa phương phát triển kho bãi, cảng cạn hoặc trung tâm logistics theo nhu cầu riêng nhưng thiếu liên kết liên vùng dẫn đến đầu tư dàn trải và khó hình thành mạng lưới đủ quy mô.

Hạn chế này thể hiện rõ ở các hành lang vận tải dài như Bắc - Nam, các vùng kinh tế trọng điểm và các cửa ngõ xuất nhập khẩu. Khi hàng hóa phải đi qua nhiều điểm trung chuyển nhỏ, thiếu chuẩn hóa về chứng từ, thiếu chia sẻ dữ liệu và thiếu kết nối phương thức, thời gian vận chuyển tăng, chi phí lưu kho tăng, chi phí xếp dỡ tăng và độ tin cậy của chuỗi giao hàng giảm.

### 5.3. Năng lực doanh nghiệp, chuyển đổi số và logistics xanh còn hạn chế

Phần lớn doanh nghiệp logistics Việt Nam có quy mô vừa và nhỏ, cung cấp các dịch vụ đơn lẻ như vận tải, kho bãi, giao nhận, đại lý hải quan hoặc chuyển phát. Số doanh nghiệp đủ năng lực cung cấp dịch vụ tích hợp 3PL, 4PL, quản trị chuỗi cung ứng, logistics lạnh, logistics thương mại điện tử xuyên biên giới và logistics xanh còn chưa nhiều. Đây là điểm yếu đáng lưu ý khi thị trường ngày càng mở cửa và các tập đoàn logistics quốc tế có lợi thế lớn về công nghệ, mạng lưới, vốn và kinh nghiệm vận hành.

Chuyển đổi số trong logistics còn thiếu nền tảng dùng chung, thiếu chuẩn dữ liệu và thiếu kết nối giữa doanh nghiệp, cảng biển, hải quan, ngân hàng, hãng tàu, doanh nghiệp vận tải và khách hàng. Trong khi đó, yêu cầu xanh hóa chuỗi cung ứng ngày càng rõ hơn, đặc biệt từ các thị trường xuất khẩu lớn. Doanh nghiệp Việt Nam sẽ chịu sức ép lớn hơn về

đo lường phát thải, tối ưu tuyến vận chuyển, sử dụng năng lượng sạch, giảm rỗng chiều về và minh bạch dữ liệu môi trường trong chuỗi cung ứng.

#### 5.4. Đánh giá năng lực logistics qua LPI và lưu ý về phương pháp

Theo Chỉ số năng lực logistics của Ngân hàng Thế giới công bố năm 2023, Việt Nam xếp hạng 43 trong số 139 quốc gia, với điểm LPI tổng hợp 3,3. Đây là kết quả cho thấy Việt Nam thuộc nhóm khá trong ASEAN nhưng vẫn còn khoảng cách đáng kể so với Singapore, Malaysia và Thái Lan. Chi phí logistics của Việt Nam thường được ước tính ở mức khoảng 16% đến 18% GDP, cao hơn mức của các nền kinh tế phát triển và cao hơn một số nước ASEAN có hạ tầng logistics tốt hơn.

**Bảng 1. So sánh chi phí logistics và năng lực cạnh tranh logistics của một số nước trong khu vực**

Quốc gia	Chi phí logistics (% GDP, ước tính)	Xếp hạng LPI 2023	Điểm LPI 2023	Đặc điểm nổi bật
Singapore	Khoảng 8,0-8,5%	1/139	4,3	Hạ tầng cảng biển, hàng không và hải quan số hóa ở mức rất cao; đóng vai trò trung tâm trung chuyển khu vực.
Malaysia	Khoảng 13,0%	26/139	3,6	Hạ tầng tương đối đồng bộ, kết nối đường bộ nội khối ASEAN khá mạnh, chính sách hỗ trợ logistics rõ hơn.
Thái Lan	Khoảng 13,0-14,0%	34/139	3,5	Nền sản xuất công nghiệp lớn, kho bãi và vận tải xuyên biên giới phát triển.

Việt Nam	Khoảng 16,0-17,0%	43/139	3,3	Tăng trưởng nhanh, hải quan điện tử cải thiện, đã có chiến lược logistics 2025-2035; điểm yếu là kết nối liên vùng và chi phí vận tải nội địa.
Indonesia	Khoảng 23,0%	61/139	3,0	Đặc thù quốc gia vạn đảo làm tăng chi phí vận tải và phân phối nội địa.
Philippines	Khoảng 27,0%	43/139	3,3	Địa hình quần đảo tạo áp lực lớn lên logistics nội địa; hạ tầng cảng đang tiếp tục nâng cấp.

*Nguồn: World Bank, Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in the Global Economy (LPI 2023); Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA), Sách Trắng Logistics Việt Nam 2023. Tác giả tổng hợp*

## 6. Giải pháp hoàn thiện chính sách phát triển hệ thống logistics quốc gia

### 6.1. Hoàn thiện thể chế và cơ chế điều phối liên ngành

Giải pháp đầu tiên là hoàn thiện khung pháp lý theo hướng thống nhất, dễ thực thi và phù hợp với các mô hình logistics mới. Trọng tâm là rà soát, sửa đổi phần quy định về dịch vụ logistics trong Luật Thương mại 2005; sửa đổi, bổ sung Nghị định 163/2017/NĐ-CP; chuẩn hóa các khái niệm như dịch vụ logistics, hệ thống logistics, hạ tầng logistics, trung tâm logistics, logistics số, logistics xanh, hợp đồng dịch vụ logistics và trách nhiệm của người cung cấp dịch vụ.

Cùng với sửa đổi văn bản, cần thiết kế lại cơ chế điều phối liên ngành. Logistics không thể được quản lý hiệu quả nếu mỗi cơ quan chỉ nhìn từ phạm vi chức năng riêng. Cần có một đầu mối đủ thẩm quyền để điều phối chính sách logistics quốc gia, theo dõi tiến độ thực hiện chiến lược 2229, định kỳ công bố chỉ số chi phí logistics, chỉ số kết nối hạ tầng, mức độ số hóa và mức độ xanh hóa trong ngành. Cơ chế này phải gắn trách nhiệm của Bộ Công Thương, Bộ Xây dựng, Bộ Tài chính, Bộ Khoa học và Công nghệ, Bộ Nội vụ, Ngân hàng Nhà nước và UBND các địa phương trong cùng một hệ thống mục tiêu.

## **6.2. Đồng bộ hóa quy hoạch hạ tầng logistics và trung tâm logistics liên vùng**

Chính sách hạ tầng logistics cần chuyển từ tư duy đầu tư công trình đơn lẻ sang tư duy mạng lưới. Mỗi cảng biển, cảng cạn, sân bay, ga hàng hóa, trung tâm logistics, khu công nghiệp, cửa khẩu và tuyến vận tải phải được đặt trong một mạng kết nối liên vùng. Quy hoạch trung tâm logistics cần dựa trên dòng hàng, vị trí sản xuất, năng lực thông quan, năng lực cảng biển, kết nối đường bộ, đường sắt, đường thủy và nhu cầu phân phối nội địa, thay vì chỉ dựa trên mong muốn phát triển của từng địa phương.

Trước mắt, cần ưu tiên các trung tâm logistics cấp quốc gia tại các vùng kinh tế trọng điểm, gắn với cảng biển nước sâu, cửa khẩu quốc tế, hành lang kinh tế và các cụm công nghiệp xuất khẩu. Các dự án đường bộ cao tốc, đường sắt kết nối cảng biển, cảng cạn và vận tải thủy nội địa phải được xem là cấu phần của chính sách logistics, không chỉ là dự án giao thông thuần túy. Đối với khu vực phía Bắc và phía Nam, cần đặc biệt chú trọng kết nối cảng biển với hậu phương công nghiệp và các tuyến biên mậu. Đối với miền Trung, cần khai thác lợi thế hành lang Đông - Tây, cảng biển nước sâu và mô hình Khu thương mại tự do Đà Nẵng.

Mục tiêu phát triển ít nhất 5 trung tâm logistics hiện đại đến năm 2035 và 10 trung tâm đến năm 2050 sẽ khó đạt nếu địa phương phát triển theo cách phân tán. Do đó, cần có bộ tiêu chí quốc gia về trung tâm logistics, bao gồm quy mô đất đai, kết nối phương thức, năng lực xử lý hàng hóa, dịch vụ giá trị gia tăng, mức độ số hóa, tiêu chuẩn môi trường và khả năng kết nối với chuỗi cung ứng quốc tế.

## **6.3. Phát triển logistics số và hải quan thông minh**

Logistics số cần được xem là một hạ tầng mềm của nền kinh tế. Nhà nước không nhất thiết trực tiếp cung cấp mọi nền tảng công nghệ, nhưng phải thiết lập chuẩn dữ liệu, chuẩn kết nối và cơ chế chia sẻ thông tin giữa các chủ thể trong chuỗi logistics. Trọng tâm là kết nối dữ liệu giữa doanh nghiệp logistics, cảng biển, cảng cạn, hãng tàu, doanh nghiệp vận tải, kho bãi, ngân hàng, bảo hiểm, hải quan, thuế và khách hàng.

Đối với thủ tục hải quan, cần đẩy mạnh mô hình hải quan số và hải quan thông minh theo định hướng của chiến lược 2229. Cục Hải quan cần tiếp tục đơn giản hóa quy trình, tăng tỷ lệ xử lý hồ sơ điện tử, mở rộng quản lý rủi ro, tăng kết nối với Cơ chế một cửa quốc gia và Cơ chế một cửa ASEAN, đồng thời xây dựng quy định rõ hơn về hàng hóa xuất nhập khẩu qua thương mại điện tử xuyên biên giới. Tốc độ thông quan, mức độ minh bạch và khả năng dự báo thời gian xử lý thủ tục sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến năng lực cạnh tranh logistics của Việt Nam.

## **6.4. Thúc đẩy logistics xanh và vận tải đa phương thức**

Logistics xanh không nên chỉ được hiểu là sử dụng phương tiện tiết kiệm nhiên liệu. Ở cấp chính sách, logistics xanh bao gồm tối ưu tuyến vận tải, giảm rỗng chiều về, chuyển dịch một phần hàng hóa từ đường bộ sang đường sắt, đường thủy nội địa và vận tải ven biển, phát triển kho bãi tiết kiệm năng lượng, ứng dụng bao bì tuần hoàn, đo lường phát thải trong chuỗi cung ứng và khuyến khích doanh nghiệp công bố dữ liệu môi trường.

Nhà nước cần sớm xây dựng bộ tiêu chí logistics xanh, lồng ghép yêu cầu giảm phát thải vào quy hoạch trung tâm logistics, cảng cạn, kho lạnh, kho thương mại điện tử và đội phương tiện vận tải. Cơ chế ưu đãi thuế, phí, tín dụng xanh, tiếp cận đất đai và đầu tư công cần được thiết kế cho các dự án logistics có tác động giảm phát thải rõ ràng. Đây không chỉ là yêu cầu môi trường, mà còn là điều kiện để hàng hóa Việt Nam đáp ứng chuẩn mực mới của các thị trường xuất khẩu lớn.

### 6.5. Nâng cao năng lực doanh nghiệp và phát triển nguồn nhân lực logistics

Đối với doanh nghiệp logistics trong nước, chính sách hỗ trợ cần tập trung vào nâng cấp năng lực cung cấp dịch vụ tích hợp. Các doanh nghiệp nhỏ và vừa cần được hỗ trợ tiếp cận vốn, công nghệ, đào tạo quản trị chuỗi cung ứng, tiêu chuẩn quốc tế, bảo hiểm trách nhiệm, an ninh mạng và quản trị dữ liệu. Các doanh nghiệp có năng lực dẫn dắt cần được khuyến khích hình thành mạng lưới dịch vụ khu vực, tham gia sâu hơn vào thương mại điện tử xuyên biên giới, logistics lạnh, logistics nông sản, logistics công nghiệp và logistics xanh.

Nguồn nhân lực là điều kiện then chốt để chính sách logistics đi vào thực tế. Đào tạo logistics hiện nay cần được thiết kế lại theo hướng liên ngành, kết hợp kiến thức về thương mại quốc tế, vận tải, hải quan, dữ liệu, công nghệ, tài chính, bảo hiểm, pháp luật hợp đồng và quản trị rủi ro. Các trường đại học, cơ sở giáo dục nghề nghiệp, hiệp hội ngành nghề và doanh nghiệp cần cùng xây dựng chương trình thực hành, mô phỏng chuỗi cung ứng, thực tập tại doanh nghiệp, đào tạo ngắn hạn cho cán bộ quản lý nhà nước và đào tạo lại cho lao động đang làm việc trong ngành.

Mục tiêu đến năm 2035 có 70% lao động logistics được đào tạo chuyên môn và đến năm 2050 đạt 90% là mục tiêu lớn. Để tránh dừng ở chỉ tiêu, cần có cơ chế đo lường cụ thể: số lượng chương trình đào tạo đạt chuẩn, tỷ lệ sinh viên có việc làm đúng ngành, tỷ lệ lao động được đào tạo lại, số lượng chứng chỉ nghề nghiệp quốc tế, số lượng cán bộ quản lý nhà nước được bồi dưỡng về tư duy logistics và quản trị chuỗi cung ứng.

**Bảng 2. Ma trận giải pháp trọng tâm hoàn thiện chính sách logistics quốc gia**

Nhóm giải pháp	Mục tiêu chính	Hành động ưu tiên	Cơ quan chủ trì/phối hợp hiện hành
Thế chế và pháp luật	Tạo khung pháp lý thống nhất, minh bạch, phù hợp logistics số và xanh	Sửa đổi quy định về logistics trong Luật Thương mại; rà soát Nghị định 163/2017/NĐ-CP; triển khai Quyết định 2229/QĐ-TTg và kế hoạch hành động của Bộ Công Thương ngày 13/03/2026; sử	Chính phủ; Bộ Công Thương; Bộ Tư pháp; Bộ Xây dựng; Bộ Tài chính

		dụng tên cơ quan thực thi hiện hành theo Nghị quyết 176/2025/QH15.	
Quy hoạch và hạ tầng	Phát triển mạng logistics liên vùng, giảm chi phí vận tải nội địa	Triển khai Nghị quyết 81/2023/QH15, Quyết định 979/QĐ-TTg, Quyết định 2229/QĐ-TTg; vận dụng Nghị định 99/2026/NĐ-CP về tài sản kết cấu hạ tầng giao thông, Nghị định 106/2026/NĐ-CP về cảng cạn và Nghị định 123/2026/NĐ-CP về đường thủy nội địa.	Bộ Xây dựng; Bộ Tài chính; Bộ Công Thương; UBND các tỉnh, thành phố
Hải quan và logistics số	Rút ngắn thời gian thông quan, tăng minh bạch và khả năng dự báo	Phát triển hải quan số, hải quan thông minh; mở rộng kết nối dữ liệu giữa Cục Hải quan, cảng biển, cảng cạn, doanh nghiệp logistics, hãng tàu, ngân hàng và cơ quan quản lý chuyên ngành; ưu tiên nền tảng dữ liệu phục vụ thương mại điện tử xuyên biên giới.	Bộ Tài chính; Cục Hải quan; Bộ Khoa học và Công nghệ; doanh nghiệp
Logistics xanh	Giảm phát thải trong vận tải và chuỗi cung ứng	Xây dựng tiêu chí logistics xanh; khuyến khích vận tải đa phương thức, kho bãi tiết kiệm năng lượng, tối ưu tuyến và đo lường phát thải.	Bộ Xây dựng; Bộ Nông nghiệp và Môi trường; Bộ Công Thương; địa phương
Doanh nghiệp và nhân lực	Nâng năng lực cạnh tranh của doanh	Hỗ trợ doanh nghiệp nhỏ và vừa chuyển	Bộ Nội vụ; Bộ Giáo dục và Đào tạo; Bộ

	nghiệp trong nước và chất lượng lao động	đổi số; phát triển đào tạo logistics liên ngành; gắn đào tạo với doanh nghiệp và chứng chỉ nghề nghiệp.	Công Thương; hiệp hội và doanh nghiệp
--	--	--	--

*Nguồn: Tác giả tổng hợp và đề xuất trên cơ sở Quyết định 2229/QĐ-TTg, Kế hoạch hành động của Bộ Công Thương ngày 13/03/2026, Nghị định 99/2026/NĐ-CP, Nghị định 106/2026/NĐ-CP, Nghị định 123/2026/NĐ-CP và cơ cấu tổ chức Chính phủ sau ngày 01/03/2025.*

## 7. Kết luận

Sau gần hai thập kỷ kể từ khi Luật Thương mại 2005 lần đầu định danh dịch vụ logistics, chính sách logistics của Việt Nam đã có nhiều bước phát triển. Từ một nhóm dịch vụ thương mại tương đối mới, logistics đã được nhìn nhận như một ngành kinh tế quan trọng, gắn với hạ tầng quốc gia, thương mại quốc tế, chuyển đổi số, chuyển đổi xanh và năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Việc ban hành chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến năm 2050 là dấu mốc quan trọng, thể hiện nỗ lực chuyển từ các chính sách rời rạc sang một định hướng tổng thể hơn.

Tuy nhiên, chính sách chỉ tạo ra kết quả khi được thực thi nhất quán. Những điểm nghẽn về phân công quản lý, thiếu kết nối hạ tầng, năng lực doanh nghiệp còn hạn chế, số hóa chưa đồng bộ, chi phí logistics cao và thiếu nhân lực chất lượng cao vẫn là các vấn đề cần xử lý trong thời gian tới. Trọng tâm chính sách không nên dừng ở việc ban hành thêm văn bản, mà phải tạo được cơ chế phối hợp liên ngành, hệ thống dữ liệu đáng tin cậy, mạng lưới trung tâm logistics có tính liên vùng, thủ tục hải quan thông minh và đội ngũ doanh nghiệp đủ năng lực cạnh tranh trong chuỗi cung ứng khu vực.

Nếu các giải pháp được triển khai đồng bộ, Việt Nam có cơ sở để giảm chi phí logistics, nâng cao độ tin cậy của chuỗi cung ứng, phát triển các trung tâm logistics hiện đại và từng bước trở thành mắt xích quan trọng hơn trong mạng lưới logistics khu vực. Ngược lại, nếu chính sách tiếp tục phân tán và thực thi chậm, lợi thế vị trí địa kinh tế của Việt Nam sẽ khó chuyển hóa thành lợi thế cạnh tranh thực chất.

Tài liệu tham khảo

1. Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2005), Luật Thương mại số 36/2005/QH11, Hà Nội.
2. Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2023), Nghị quyết số 81/2023/QH15 về Quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Hà Nội.
3. Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2024), Nghị quyết số 136/2024/QH15 về tổ chức chính quyền đô thị và thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Đà Nẵng, Hà Nội.

4. Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2024), Luật Đường bộ số 35/2024/QH15 và Luật Trật tự, an toàn giao thông đường bộ số 36/2024/QH15, Hà Nội.
5. Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2025), Luật Đường sắt số 95/2025/QH15, Hà Nội.
6. Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2025), Luật Hàng không dân dụng Việt Nam số 130/2025/QH15, Hà Nội.
7. Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2025), Nghị quyết số 176/2025/QH15 về cơ cấu tổ chức của Chính phủ nhiệm kỳ Quốc hội khóa XV, Hà Nội.
8. Chính phủ (2017), Nghị định số 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 quy định về kinh doanh dịch vụ logistics, Hà Nội.
9. Bộ Tài chính (2025), Quyết định số 382/QĐ-BTC ngày 26/02/2025 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hải quan, Hà Nội.
10. Thủ tướng Chính phủ (2023), Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/08/2023 phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Hà Nội.
11. Thủ tướng Chính phủ (2025), Quyết định số 1142/QĐ-TTg ngày 13/06/2025 về việc thành lập Khu thương mại tự do thành phố Đà Nẵng, Hà Nội.
12. Thủ tướng Chính phủ (2025), Quyết định số 2229/QĐ-TTg ngày 09/10/2025 phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến năm 2050, Hà Nội.
13. Bộ Công Thương (2024), Báo cáo Logistics Việt Nam 2024, Hà Nội.
14. World Bank (2023), Connecting to Compete 2023: Trade Logistics in an Uncertain Global Economy, Washington, DC.
15. World Bank (2025), Logistics Performance Indicators 2.0, Washington, DC.
16. Bộ Công Thương (2026), Kế hoạch hành động thực hiện Chiến lược phát triển dịch vụ logistics Việt Nam thời kỳ 2025-2035, tầm nhìn đến năm 2050, ban hành ngày 13/03/2026, Hà Nội.
17. Chính phủ (2025), Nghị định số 29/2025/NĐ-CP ngày 24/02/2025 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Tài chính, Hà Nội.
18. Chính phủ (2025), Nghị định số 33/2025/NĐ-CP ngày 25/02/2025 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Xây dựng, Hà Nội.
19. Chính phủ (2025), Nghị định số 55/2025/NĐ-CP ngày 02/03/2025 quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Bộ Khoa học và Công nghệ, Hà Nội.
20. Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2025), Nghị quyết số 259/2025/QH15 sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị quyết số 136/2024/QH15 về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển Thành phố Đà Nẵng, Hà Nội.

21. Chính phủ (2026), Nghị định số 99/2026/NĐ-CP ngày 31/03/2026 sửa đổi, bổ sung một số điều của các Nghị định quy định việc quản lý, sử dụng và khai thác tài sản kết cấu hạ tầng giao thông, Hà Nội.

22. Chính phủ (2026), Nghị định số 106/2026/NĐ-CP ngày 31/03/2026 quy định về đầu tư xây dựng, quản lý khai thác cảng cạn, Hà Nội.

23. Chính phủ (2026), Nghị định số 123/2026/NĐ-CP ngày 04/04/2026 quy định chi tiết một số điều Luật Giao thông đường thủy nội địa và Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Giao thông đường thủy nội địa, Hà Nội.

***Logistics service development policy in Vietnam: Current state and Policy recommendations***

*Logistics is a key component of national competitiveness because it connects production, circulation, import-export activities, and consumption within an integrated operating system. In Viet Nam, logistics services were formally recognized in the 2005 Commercial Law, but the policy framework has since expanded across transport, customs, e-commerce, foreign trade, digital transformation and infrastructure development. This article examines the evolution of Viet Nam's logistics legal framework, clarifies the impact of WTO and ASEAN commitments on market opening, and assesses major policy developments in 2024-2025, particularly the Strategy for Development of Viet Nam's Logistics Services for the 2025-2035 period, with a vision to 2050. The article then proposes policy solutions for institutional improvement, infrastructure planning, digital logistics, green logistics, and high-quality human resource development.*

**Keywords:** *logistics, logistics policy, legal framework, logistics infrastructure, digital transformation, green logistics, Viet Nam*