



**BÁO CÁO CHUYÊN ĐỀ  
PHƯƠNG ÁN QUY HOẠCH THƯƠNG MẠI  
TỈNH BÌNH ĐỊNH THỜI KỲ 2021-2030  
TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050**

**KHU CÔNG NGHIỆP**

## MUC LUC

I.	THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI, LOGISTICS TỈNH BÌNH ĐỊNH .....	1
1.	Thực trạng thương mại, logistics.....	1
2.	Hiện trạng về hạ tầng thương mại, logistics.....	13
3.	Đánh giá chung.....	17
4.	Đánh giá tổng hợp SWOT .....	20
II.	PHƯƠNG HƯỚNG PHÁT TRIỂN NGÀNH THƯƠNG MẠI, LOGISTICS TỈNH BÌNH ĐỊNH GIAI ĐOẠN 2021-2030.....	22
1.	Phương hướng phát triển ngành thương mại, logistics .....	22
2.	Phương án phát triển hạ tầng thương mại, logistics .....	31
3.	Phương án phân bố không gian thương mại, logistics .....	35
III.	GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN NGÀNH THƯƠNG MẠI, LOGISTICS.....	37
1.	Giải pháp phát triển thương mại.....	37
2.	Giải pháp phát triển logistics .....	40

## DANH MỤC HÌNH

Hình 1:	Cơ cấu trong nội ngành TMBLHH&DTDV .....	3
Hình 2:	Cơ cấu hàng hóa trong thương mại tỉnh Bình Định .....	5
Hình 3:	Vốn đầu tư ngành thương mại.....	13
Hình 4:	Sơ đồ hiện trạng hệ thống thương mại – dịch vụ tỉnh Bình Định.....	17

## DANH MỤC BẢNG

Bảng 1 –	Tốc độ tăng trưởng GRDP tỉnh Bình Định .....	1
Bảng 2 –	Tổng mức BLHH&DTDV bình quân đầu người vùng Nam Trung Bộ năm 2020.....	2
Bảng 3 –	Tổng mức bán lẻ hàng hóa phân theo loại hình kinh tế .....	3
Bảng 4 –	Tổng mức bán lẻ hàng hóa phân theo nhóm hàng .....	4
Bảng 5 –	Trị giá hàng hóa xuất khẩu phân theo mặt hàng chủ yếu.....	7
Bảng 6 –	Trị giá hàng hóa nhập khẩu phân theo mặt hàng chủ yếu.....	9
Bảng 7 –	Doanh thu vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải .....	10
Bảng 8 –	Một số chỉ tiêu đạt được theo quy hoạch phát triển thương mại giai đoạn 2011-2020.....	18
Bảng 9 –	Phát triển các loại hình dịch vụ logistics .....	29

# I. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN THƯƠNG MẠI, LOGISTICS TỈNH BÌNH ĐỊNH

## 1. Thực trạng thương mại, logistics

### 1.1. Hoạt động thương mại nội địa

Theo số liệu thống kê, GRDP (theo giá hiện hành) ngành thương mại có xu hướng tăng dần qua các năm, năm 2020 đạt 8.463 tỷ đồng gấp 1,63 lần năm 2015 và gấp 4,11 lần năm 2010. Trong giai đoạn 2011-2020, thương mại luôn là ngành có tỷ trọng cao nhất trong khu vực dịch vụ; năm 2010 là 18,26%, năm 2015 là 23,55% đến năm 2020 là 25,01% (bằng 9,41% GRDP toàn tỉnh, đứng thứ 04 chỉ sau các ngành nông nghiệp (chiếm 17,8%), ngành công nghiệp chế biến (chiếm 17,0%), ngành thủy sản (chiếm 10,1%). Quy mô GRDP thương mại tỉnh Bình Định chiếm tỷ trọng 15,22% GRDP thương mại vùng Nam Trung Bộ, xếp vị trí thứ 02 trong vùng chỉ sau Đà Nẵng.

Về tốc độ tăng trưởng GRDP, trong giai đoạn 2011-2020, thương mại là ngành có tốc độ tăng trưởng luôn cao hơn tốc độ tăng trưởng GRDP của khu vực dịch vụ và tăng trưởng chung của nền kinh tế. Cụ thể: giai đoạn 2011-2015, ngành thương mại có tốc độ tăng GRDP là 6,45%/năm; giai đoạn 2016-2020 đạt 7,42%/năm, tính chung cả giai đoạn 2011-2020 là 6,93%/năm cao hơn tốc độ tăng của khu vực dịch vụ (5,68%/năm) và toàn nền kinh tế (6,33%/năm).

Bảng 1 – Tốc độ tăng trưởng GRDP tỉnh Bình Định

Đơn vị: Tỷ đồng

STT	Chỉ tiêu	Năm 2010	Năm 2015	Năm 2020	Tốc độ tăng trưởng bình quân (%/năm)		
					2011-2015	2016-2020	2011-2020
1	GRDP toàn nền kinh tế (giá so sánh 2010)	26.885	36.754	49.658	6,45	6,20	6,33
2	GRDP dịch vụ (giá so sánh 2010)	11.264	14.784	19.564	5,59	5,76	5,68
3	GRDP thương mại (giá so sánh 2010)	2.057	2.812	4.022	6,45	7,42	6,93

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Bình Định, tính toán của chuyên gia

Tỷ lệ đóng góp của ngành thương mại vào mức tăng GRDP dịch vụ và GRDP kinh tế chung của tỉnh Bình Định có xu hướng tăng qua các năm. Đóng góp của ngành thương mại vào tăng trưởng ngành dịch vụ tăng từ 21,44% giai đoạn 2011-2015 lên 25,31% giai đoạn 2016-2020, toàn giai đoạn 2011-2020 là 23,67%; đóng góp của ngành thương mại vào tăng trưởng toàn nền kinh tế tương ứng với các giai đoạn lần lượt là 7,65%, 9,38% và 8,63%.

### Về tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ

Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng (TMBLHH&DTDV) tỉnh Bình Định có sự gia tăng qua các năm, từ 22.202 tỷ đồng năm 2010 lên 45.972 tỷ

đồng năm 2015 và đạt 76.165 tỷ đồng năm 2020 (bằng 1,53% TMBLHH&DTDV cả nước, bằng 16,06% TMBLHH&DTDV vùng Nam Trung Bộ). So với các tỉnh, thành phố trong vùng Nam Trung bộ, Bình Định là tỉnh có TMBLHH&DTDV đứng thứ 2 chỉ sau Đà Nẵng (98.631 tỷ đồng). Mức bán lẻ hàng hóa, dịch vụ tiêu dùng bình quân đầu người của tỉnh Bình Định tăng từ 14,93 triệu đồng/người năm 2010 lên 30,9 triệu đồng/người năm 2015 và đạt 51,19 triệu đồng/người năm 2020, cao hơn mức trung bình của vùng Nam Trung Bộ (50,75 triệu đồng/người) và cả nước (51,11 triệu đồng/người); xếp vị trí thứ 03/08 tỉnh trong vùng (sau Đà Nẵng là 84,34 triệu đồng/người, Khánh Hòa là 59,18 triệu đồng/người). Điều đó cho thấy cường độ lưu chuyển hàng hóa của tỉnh Bình Định đã có bước phát triển đáng kể, mức độ tiêu dùng của dân cư ngày càng cao, sức mua của dân cư trên địa bàn tỉnh được cải thiện rõ rệt.

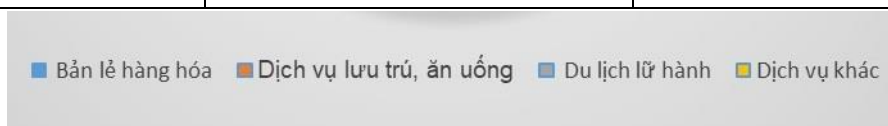
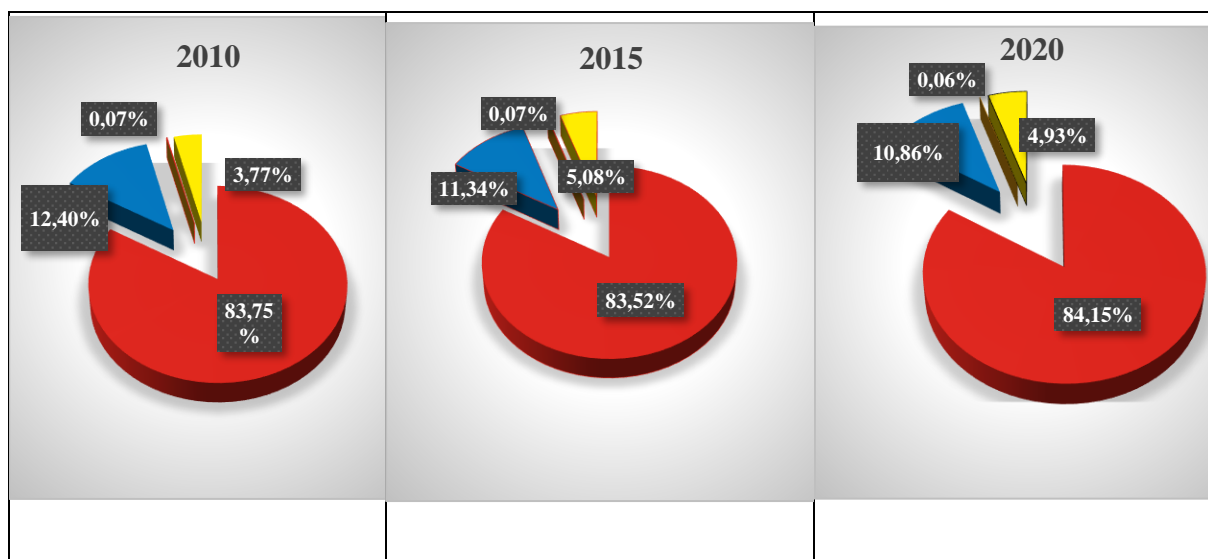
*Bảng 2 – Tổng mức BLHH&DTDV bình quân đầu người vùng Nam Trung Bộ năm 2020*

<b>STT</b>	<b>Chỉ tiêu</b>	<b>Tổng mức BLHH&amp;DTDV (tỷ đồng)</b>	<b>Dân số (người)</b>	<b>Tổng mức BLHH&amp;DTDV bình quân đầu người (triệu đồng/người)</b>
1	Cả nước	4.975.398	97.340.000	51,11
2	Vùng Nam Trung Bộ	474.184	9.343.446	50,75
2.1	Bình Định	76.165	1.487.903	51,19
2.2	Quảng Nam	52.792	1.505.040	35,08
2.3	Quảng Ngãi	53.922	1.233.396	43,72
2.4	Đà Nẵng	98.631	1.169.480	84,34
2.5	Phú Yên	34.876	874.295	39,89
2.6	Khánh Hòa	73.404	1.240.436	59,18
2.7	Ninh Thuận	23.892	593.640	40,25
2.8	Bình Thuận	60.503	1.239.256	48,82

*Nguồn: Tổng hợp từ niên giám thống kê các tỉnh, tính toán của chuyên gia*

Tổng mức bán lẻ hàng hóa là ngành luôn có tỷ trọng cao nhất trong cơ cấu TMBLHH&DTDV của tỉnh, năm 2020 chiếm 84,15%. Tổng mức bán lẻ hàng hóa của khu vực nhà nước có sự gia tăng về quy mô qua các năm nhưng tỷ trọng có xu hướng giảm từ 3,45% năm 2010 xuống còn 2,37% năm 2020. Tương ứng với tỷ trọng bán lẻ hàng hóa của khu vực ngoài nhà nước tăng từ 96,55% năm 2010 lên 97,63% năm 2010.

Hình 1: Cơ cấu trong nội ngành TMBLHH&DTDV



### Về thành phần kinh tế

Giai đoạn 2010-2020, cơ cấu TMBLHH của khu vực kinh tế Nhà nước tăng trưởng không ổn định, tỷ trọng giảm từ 3,45% năm 2010 xuống 2,5% năm 2015; năm 2008 giảm còn 2,36% và năm 2020 tăng lên 2,37% ; tuy vậy vẫn tăng về giá trị. Mặc dù trong những năm gần đây các DNNN đã từng bước chuyển đổi hình thức sở hữu và phương thức kinh doanh, song chủ yếu chỉ thực hiện vai trò chủ đạo cân đối cung - cầu các mặt hàng thiết yếu như xăng dầu, thuốc chữa bệnh cho người, dụng cụ y tế ... trên địa bàn tỉnh.

Cơ cấu TMBLHH của khu vực kinh tế ngoài nhà nước chiếm tỷ trọng rất cao, dao động trong khoảng 96,55% – 97,64%. Nhìn chung, vai trò của thành phần ngoài nhà nước ngày càng được khẳng định, nhất là thị trường bán lẻ và kinh doanh dịch vụ. Sự tham gia của các thành phần kinh tế ngoài nhà nước vào bán lẻ hàng hóa vừa là một yếu tố tích cực trong việc đáp ứng nhu cầu tiêu dùng của dân cư nhưng cũng là yếu tố làm hạn chế quá trình tổ chức hoạt động thương mại, tổ chức thị trường trên địa bàn theo hướng hỗ trợ cho sản xuất quy mô lớn phát triển nhanh hơn. Trong đó, chủ yếu là thành phần kinh tế cá thể và đặc biệt là kinh tế tư nhân đã có sự tăng trưởng mạnh mẽ.

Bảng 3 – Tổng mức bán lẻ hàng hóa phân theo loại hình kinh tế

Chỉ tiêu	Đơn vị	2010	2015	2019	2020
<b>1. Tổng mức bán lẻ hàng hóa (giá hiện hành)</b>	tỷ đồng	<b>18.595</b>	<b>38.395</b>	<b>60.696</b>	<b>64.091</b>
-Nhà nước	tỷ đồng	641	958	1.432	1.520
-Ngoài Nhà nước	tỷ đồng	17.954	37.437	59.264	62.571
Tập thể	tỷ đồng	39	64	41	40
Tư nhân	tỷ đồng	2942	12.215	20.063	20.856
Cá thể	tỷ đồng	14973	25.158	39.160	41.675
-Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài	tỷ đồng	-	-	-	
<b>2. Cơ cấu</b>	%	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Chỉ tiêu	Đơn vị	2010	2015	2019	2020
-Nhà nước	%	3,45	2,50	2,36	2,37
-Ngoài Nhà nước	%	96,55	97,50	97,64	97,63
Tập thể	%	0,22	0,17	0,07	0,06
Tư nhân	%	16,39	32,63	33,85	33,33
Cá thể	%	83,40	67,20	66,08	66,60
-Khu vực có vốn đầu tư nước ngoài	%	-	-	-	-

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Bình Định

### Về sản phẩm thương mại chính

Sản phẩm thương mại của Bình Định khá đa dạng, bao gồm các mặt hàng công nghiệp tiêu dùng; hàng vật tư nông nghiệp; các hàng hoá nguyên liệu đầu vào cho sản xuất công nghiệp.

Hiện nay, lương thực, thực phẩm vẫn là nhóm hàng chính trong thương mại tỉnh; chiếm 47,78% tổng mức bán lẻ hàng hóa; tiếp đến là nhóm hàng đồ dùng, dụng cụ thiết bị gia đình (12,20%); nhóm hàng xăng dầu và các loại nhiên liệu khác (11,39%). Nhóm hàng chiếm tỷ trọng thấp gồm: vật phẩm, văn hóa, giáo dục (0,77%); sửa chữa ô tô, xe máy và xe có động cơ khác (1,73%) và ô tô con 12 chỗ ngồi trở xuống và phương tiện đi lại (4,62%).

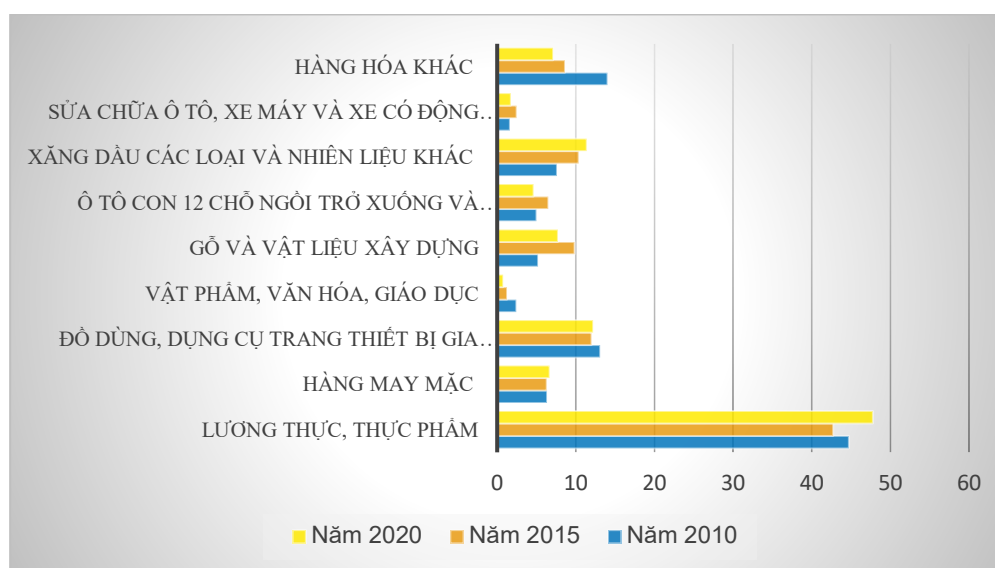
Bảng 4 – Tổng mức bán lẻ hàng hóa phân theo nhóm hàng

Chỉ tiêu	Đơn vị	2010	2015	2019	2020
<b>1. Tổng mức bán lẻ hàng hóa (giá hiện hành)</b>	tỷ đồng	<b>18.595</b>	<b>38.395</b>	<b>60.696</b>	<b>64.091</b>
Lương thực, thực phẩm	tỷ đồng	8.319	16.400	28.045	30.622
Hàng may mặc	tỷ đồng	1.175	2.418	3.996	4.280
Đồ dùng, dụng cụ trang thiết bị gia đình	tỷ đồng	2.434	4.602	7.378	7.817
Vật phẩm, văn hóa, giáo dục	tỷ đồng	449	474	488	494
Gỗ và vật liệu xây dựng	tỷ đồng	970	3.781	4.579	4.940
Ô tô con 12 chỗ ngồi trở xuống và phương tiện đi lại	tỷ đồng	929	2.493	3.322	2.960
Xăng dầu các loại và nhiên liệu khác	tỷ đồng	1.410	3.981	7.577	7.303
Sửa chữa ô tô, xe máy và xe có động cơ khác	tỷ đồng	300	943	1.100	1.106
Hàng hóa khác	tỷ đồng	2.609	3.303	4.211	4.569

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Bình Định

Hình 2: Cơ cấu hàng hóa trong thương mại tỉnh Bình Định

Đơn vị: %



Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Bình Định

Đối với luồng hàng hóa vào: Nhóm hàng công nghiệp tiêu dùng được cung ứng cho thị trường Bình Định có nhiều nguồn gốc khác nhau; trong nguồn hàng sản xuất trong nước được cung ứng chủ yếu từ thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh phía Nam. Nhóm hàng vật tư như phân bón, thuốc trừ sâu, xăng dầu, sắt thép xây dựng... chủ yếu được cung ứng từ các doanh nghiệp tư nhân, đại lý bán lẻ trên địa bàn tỉnh. Nhóm hàng nguyên liệu đầu vào cho sản xuất công nghiệp chủ yếu phục vụ cho ngành khai khoáng, sản xuất thực phẩm và đồ uống, dệt may, chế biến gỗ, hoá chất, máy móc, thiết bị điện ....

Đối với luồng hàng hóa ra: nhóm hàng công nghiệp chủ yếu gồm: các sản phẩm dệt may, nông sản thực phẩm, thủy hải sản, đồ uống, đường, nước mắm, bia các loại, vật liệu xây dựng, thức ăn gia súc, phân bón và một số mặt hàng công nghiệp tiêu dùng khác do các doanh nghiệp Bình Định tiêu thụ tới các tỉnh khác. Nhóm hàng nông nghiệp gồm rau, đậu, hoa quả các loại, lương thực, lợn thịt, gia cầm, thủy sản...

#### Về cơ sở hoạt động thương mại

Cùng với quá trình phát triển của hoạt động thương mại, hệ thống tổ chức kinh doanh thương mại trên địa bàn tỉnh Bình Định cũng thay đổi mạnh mẽ, cơ chế hành chính trong hệ thống tổ chức được thay bằng cơ chế lợi ích và cạnh tranh ngay trong một thành phần kinh tế và giữa các thành phần kinh tế với nhau. Năm 2019 tỉnh có 45.550 cơ sở hoạt động thương mại trong đó có 1.909 doanh nghiệp (vốn sản xuất kinh doanh bình quân năm của doanh nghiệp đang hoạt động là 21.871 tỷ đồng) và 43.641 cơ sở kinh tế cá thể. Nhìn chung sự tăng trưởng cơ sở hoạt động thương mại còn chậm, số lượng doanh nghiệp chưa nhiều (chiếm 4,19% tổng số cơ sở hoạt động thương mại), thương mại của tỉnh chưa tận dụng được hết tiềm năng hiện có.

#### Về lao động hoạt động thương mại

Trong các ngành kinh tế quốc dân, ngành thương mại là một trong những ngành sử dụng khá nhiều lao động và có khả năng thu hút nhiều lao động xã hội, nhất là lao động phổ thông ở cả khu vực đô thị và vùng nông thôn.

Tổng số lao động thương mại của tỉnh năm 2020 khoảng 72.048 lao động. Trong đó, lao động trong các doanh nghiệp là 13.401 lao động chiếm 18,60%, còn lại 81,40% là lao động thuộc các cơ sở thương mại nhỏ, cá thể, hộ gia đình.

Các doanh nghiệp thương mại có xu hướng sử dụng ngày càng ít lao động. Nếu như năm 2015 trung bình một doanh nghiệp thương mại sử dụng 8,9 lao động thì đến năm 2019 con số này chỉ còn 6,9 lao động, năm 2020 là 6,6 lao động, trùng với xu hướng chung của cả nước. Lao động trung bình trong các cơ sở thương mại nhỏ, cá thể và hộ gia đình đạt số lượng thấp, năm 2020 chỉ khoảng 1,32 lao động/cơ sở.

Thời gian qua, Bình Định đã chú trọng phát triển cơ sở hạ tầng chợ theo hướng văn minh hiện đại, cơ bản đáp ứng nhu cầu trao đổi hàng hóa của người dân. Đến năm 2020, trên địa bàn tỉnh đã có tổng số 176 chợ, bao gồm: 12 chợ hạng 1; 16 chợ hạng 2; 148 chợ hạng 3 và chợ tạm. Về tổng thể, cơ sở vật chất của mạng lưới chợ Bình Định bước đầu đáp ứng được nhu cầu trao đổi và mua bán hàng hoá của nhân dân. Chợ kiên cố chủ yếu tập trung ở khu vực thành thị. Đối với chợ bán kiên cố và chợ tạm, chợ ngoài trời thì khu vực nông thôn chiếm tỷ lệ cao hơn, các chợ này chủ yếu ở nơi xa trung tâm thị trấn, thị tứ.

Cùng với hệ thống phân phối truyền thống, trên địa bàn tỉnh đã phát triển hệ thống phân phối hiện đại. Bình Định có 4 trung tâm thương mại và 8 siêu thị như TTTM Chợ Lớn Quy Nhơn...; một số siêu thị hiện đại đạt chuẩn như Metro, Coopmart, Big C Quy Nhơn... Bên cạnh đó, một số trung tâm thương mại đang được quy hoạch, đang triển khai xây dựng như trung tâm thương mại Diamond Square, Hoài Nhơn... Về cơ bản các trung tâm thương mại, siêu thị trên địa bàn tỉnh đã tạo hướng mới trong kinh doanh thương mại, có sự phát triển tương đối, góp phần quan trọng trong việc thay đổi diện mạo đô thị.

Hoạt động xúc tiến thương mại trên địa bàn tỉnh ngày càng được tăng cường và đẩy mạnh, các hoạt động hội nghị, hội thảo, tập huấn chuyên đề, các kỳ hội chợ triển lãm thương mại, phiên chợ hàng Việt về khu vực nông thôn, miền núi,... được tổ chức thường xuyên đã góp phần hỗ trợ các doanh nghiệp giới thiệu, quảng bá và tìm kiếm thị trường tiêu thụ sản phẩm, đồng thời quảng bá tiềm năng kinh tế xã hội của tỉnh và đặc biệt trên lĩnh vực công nghiệp, thương mại dịch vụ. Trên địa bàn tỉnh đã diễn ra 47 kỳ hội chợ triển lãm thương mại (13 hội chợ triển lãm cấp tỉnh, 34 hội chợ triển lãm cấp huyện) và 23 phiên chợ đưa hàng Việt về nông thôn.

Nhìn chung, hạ tầng thương mại phát triển nhưng phân bố không đồng đều, tập trung phát triển mạnh ở các khu vực đô thị. Thị trường hàng hóa, dịch vụ và số lượng doanh nghiệp, hợp tác xã, hộ kinh doanh tăng nhanh nhưng còn phân tán, quy mô nhỏ, hạn chế về tài chính, trao đổi mua bán qua nhiều khâu trung gian, chưa gắn chặt sản xuất với tiêu thụ và phát triển thị trường, làm tăng chi phí sản xuất, giảm sức cạnh tranh hàng hóa trên thị trường; thương mại dịch vụ khu vực nông thôn, miền núi, vùng sâu, vùng xa còn nhiều khó khăn. Các hoạt động xúc tiến thương mại tìm kiếm đầu ra cho sản phẩm được tổ chức nhiều nhưng hiệu quả chưa cao; nguồn nhân lực thực hiện các hoạt động này còn hạn chế về số lượng và chất lượng.



## 1.2. Hoạt động xuất, nhập khẩu

Trong những năm gần đây, tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của tỉnh Bình Định luôn tăng: năm 2015 đạt 981.994 nghìn USD, năm 2019 đạt 1.325.327 nghìn USD và năm 2020 đạt 1.502.484 nghìn USD. Tình trạng thặng dư thương mại luôn diễn ra. Năm 2020 kim ngạch xuất khẩu gấp hơn 2,67 lần kim ngạch nhập khẩu.

Độ mở nền kinh tế Bình Định mặc dù có xu hướng tăng nhưng chưa cao, năm 2019 là 36,86%, năm 2020 là 39,02%. Độ mở này là kết quả của đường lối đổi mới và mở cửa hội nhập với thế giới trong điều kiện toàn cầu hóa, cách mạng CN 4.0, của chủ trương đa dạng hóa, đa phương hóa. Đến năm 2020 đã có trên 120 nước và vùng lãnh thổ trên thế giới có quan hệ buôn bán với Bình Định. Độ mở nền kinh tế của tỉnh còn mang tính số lượng trong khi chất lượng chưa cao; thể hiện ở tỷ trọng hàng thô, mới qua sơ chế và hàng gia công, lắp ráp trong tổng kim ngạch xuất khẩu còn lớn, công nghiệp phụ trợ phát triển chưa nhanh nên giá trị hàng xuất khẩu chưa cao, nhập khẩu nguyên phụ liệu còn lớn.

### 1.2.1. Về hoạt động xuất khẩu:

Mặc dù chịu ảnh hưởng của dịch Covid-19, doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn trong hoạt động sản xuất kinh doanh, phát triển thị trường nhưng kim ngạch xuất khẩu của tỉnh vẫn tăng đều qua các năm. Tổng kim ngạch xuất khẩu giai đoạn 2011-2020 đạt 7,26 tỷ USD, tốc độ tăng trưởng bình quân là 9,86%/năm. Kim ngạch xuất khẩu của Bình Định năm 2020 đạt 1.093.707 nghìn USD tăng gấp 1,56 lần so với năm 2015 và gấp 2,56 lần so với năm 2010. Trong đó, kim ngạch xuất khẩu trực tiếp đạt 1.081.525 nghìn USD (chiếm 98,89% tổng kim ngạch xuất khẩu toàn tỉnh); xuất khẩu ủy thác chỉ chiếm 1,11% tổng kim ngạch xuất khẩu.

Giá trị xuất khẩu hàng công nghiệp nhẹ và tiêu thủ công nghiệp chiếm đa số trong kim ngạch xuất khẩu của tỉnh, tăng từ 65% năm 2010 lên 79,8% năm 2020. Các mặt hàng nông sản có tỷ trọng giảm dần trong kim ngạch xuất khẩu của tỉnh (25,08% năm 2010 giảm xuống còn 13,45% năm 2020), hàng công nghiệp nặng và khoáng sản chỉ chiếm tỷ trọng nhỏ khoảng 5%, sản phẩm gỗ (31,48%), gỗ (19,19%), hàng dệt may (17,23%), sản phẩm từ chất dẻo (11,47%), hàng thủy sản (6,16%)... Cơ cấu mặt hàng xuất khẩu chuyển biến tích cực theo hướng tăng tỷ lệ hàng hoá xuất khẩu qua chế biến chủ yếu được sản xuất và khai thác tại Bình Định; quy mô xuất khẩu ngày càng được mở rộng.

Bảng 5 – Trị giá hàng hóa xuất khẩu phân theo mặt hàng chủ yếu

Chỉ tiêu	ĐV tính	Năm 2010	Năm 2015	Năm 2019	Năm 2020
<b>1. Tổng giá trị</b>	Nghìn USD	<b>427.176</b>	<b>702.116</b>	<b>922.441</b>	<b>1.093.707</b>
<b>2. Phân theo mặt hàng chủ yếu</b>					
Hàng thủy sản	Nghìn USD	38.759	67.160	76.757	67.357
Gạo	Nghìn USD	44.515	18.520	28.150	46.207
Sắn và các sản phẩm từ sắn	Nghìn USD	23.853	90.784	29.945	33.515
Quặng và khoáng sản khác	Nghìn USD	24.262	34.381	43.134	55.912
Sản phẩm từ chất dẻo	Nghìn USD	381	6.584	61.703	125.446

Chỉ tiêu	ĐV tính	Năm 2010	Năm 2015	Năm 2019	Năm 2020
Gỗ	Nghìn USD	34.396	132.729	178.312	209.857
Sản phẩm gỗ	Nghìn USD	230.641	233.829	282.537	344.337
Hàng dệt, may	Nghìn USD	4.790	86.578	176.084	188.408
Giày dép các loại	Nghìn USD	8.231	9.776	10.177	4.946
Sắt thép và sản phẩm từ sắt thép	Nghìn USD	-	889	549	717
Máy móc thiết bị và dụng cụ phụ tùng	Nghìn USD	628	1.077	581	1.598
Hàng hoá khác	Nghìn USD	16.720	19.809	34.512	15.407
<b>3. Cơ cấu</b>	%	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
Hàng thuỷ sản	%	9,07	9,57	8,32	6,16
Gạo	%	10,42	2,64	3,05	4,22
Sắn và các sản phẩm từ sắn	%	5,58	12,93	3,25	3,06
Quặng và khoáng sản khác	%	5,68	4,90	4,68	5,11
Sản phẩm từ chất dẻo	%	0,09	0,94	6,69	11,47
Gỗ	%	8,05	18,90	19,33	19,19
Sản phẩm gỗ	%	53,99	33,30	30,63	31,48
Hàng dệt, may	%	1,12	12,33	19,09	17,23
Giày dép các loại	%	1,93	1,39	1,10	0,45
Sắt thép và sản phẩm từ sắt thép	%		0,13	0,06	0,07
Máy móc thiết bị và dụng cụ phụ tùng	%	0,15	0,15	0,06	0,15
Hàng hoá khác	%	3,91	2,82	3,74	1,41

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Bình Định

Thị trường xuất khẩu: hàng hóa của tỉnh xuất khẩu sang 120 quốc gia và vùng lãnh thổ trên 5 châu lục; trong đó Châu Á có 30 nước, chiếm 48,4% kim ngạch xuất khẩu, chủ yếu là thị trường Trung Quốc, Nhật Bản, Hồng Kông; Châu Âu có 38 nước, chiếm 20,6%, chủ yếu là các nước Đức, Anh, Pháp; Châu Mỹ có 19 nước, chiếm 28%, chủ yếu xuất sang Mỹ; Châu Đại Dương có 4 nước, chiếm 2,8%, chủ yếu là thị trường Australia; Châu Phi có 10 nước nhưng chỉ chiếm 0,2% tổng kim ngạch xuất khẩu.

### 1.2.2. Về hoạt động nhập khẩu

Kim ngạch nhập khẩu của tỉnh Bình Định tăng đều qua các năm và chiếm một phần rất nhỏ trong tổng kim ngạch nhập khẩu của cả nước (khoảng 0,15% năm 2020). Tổng kim ngạch nhập khẩu trên địa bàn tỉnh tăng từ 161.728 nghìn USD năm 2010 lên 279.878 nghìn USD năm 2015 và năm 2020 là 408.777 nghìn USD.

Hàng hoá nhập khẩu của Bình Định trong những năm gần đây chủ yếu nguyên, nhiên vật liệu và máy móc thiết bị phục vụ sản xuất chế biến hàng xuất khẩu. Trong đó, máy móc thiết bị và dụng cụ phụ tùng là 126.076 nghìn USD (30,84%), thức ăn gia súc và nguyên liệu là 65.245 nghìn USD (15,96%), nguyên phụ liệu dệt, may, da giày là 56.568 nghìn USD (13,84%), gỗ và sản phẩm từ gỗ là 47.870 nghìn USD (11,71%)....

Hàng hóa chủ yếu nhập khẩu từ Châu Á chiếm 75,1%; châu Mỹ chiếm 14,4%; còn lại các Châu lục khác. Thị trường nhập khẩu chính của Bình Định là: Hồng Kông, Trung Quốc, Đài Loan, Nhật Bản và Mỹ.

Bảng 6 – Trị giá hàng hóa nhập khẩu phân theo mặt hàng chủ yếu

Chỉ tiêu	ĐV tính	Năm 2010	Năm 2015	Năm 2019	Năm 2020
<b>1. Tổng giá trị</b>	Nghìn USD	<b>161.728</b>	<b>279.878</b>	<b>402.886</b>	<b>408.777</b>
<b>2. Phân theo mặt hàng chủ yếu</b>					
Hàng thủy sản	Nghìn USD	13.195	29.292	37.661	39.006
Thức ăn gia súc và nguyên liệu	Nghìn USD	3.577	37.532	51.490	65.245
Nguyên phụ liệu dược phẩm	Nghìn USD	5.045	11.509	16.306	14.579
Phân bón	Nghìn USD	12.210	16.659	22.408	13.406
Gỗ và sản phẩm từ gỗ	Nghìn USD	52.356	73.674	47.809	47.870
Vải các loại	Nghìn USD	-	5.373	21.552	17.696
Nguyên phụ liệu dệt, may, da, giày	Nghìn USD	4.744	41.056	62.401	56.568
Sắt thép và sản phẩm từ sắt thép	Nghìn USD		2.151	6.678	263
Máy móc thiết bị và dụng cụ phụ tùng	Nghìn USD	57.370	45.750	99.256	126.076
Hàng hoá khác	Nghìn USD	13.231	16.882	37.325	28.068
<b>3. Cơ cấu</b>	%	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
Hàng thủy sản	%	8,16	10,47	9,35	9,54
Thức ăn gia súc và nguyên liệu	%	2,21	13,41	12,78	15,96
Nguyên phụ liệu dược phẩm	%	3,12	4,11	4,05	3,57
Phân bón	%	7,55	5,95	5,56	3,28
Gỗ và sản phẩm từ gỗ	%	32,37	26,32	11,87	11,71
Vải các loại	%		1,92	5,35	4,33
Nguyên phụ liệu dệt, may, da, giày	%	2,93	14,67	15,49	13,84
Sắt thép và sản phẩm từ sắt thép	%	0,00	0,77	1,66	0,06
Máy móc thiết bị và dụng cụ phụ tùng	%	35,47	16,35	24,64	30,84
Hàng hoá khác	%	8,18	6,03	9,26	6,87

Nguồn: Niên giám thống kê tỉnh Bình Định

### 1.3. Hoạt động thương mại điện tử

Hoạt động thương mại điện tử của tỉnh Bình Định bước đầu đã đạt được một số kết quả tích cực như: đã phổ biến tuyên truyền về lợi ích của thương mại điện tử cho cán bộ quản lý nhà nước và các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh; ứng dụng công nghệ thông tin trong việc xây dựng các phần mềm dịch vụ công; hỗ trợ doanh nghiệp, cơ sở làng nghề xây dựng website thương mại điện tử, khai thác các tiện ích của dịch vụ Internet trong việc quảng bá thương hiệu sản phẩm,...

Nhận thức của doanh nghiệp về lợi ích của việc ứng dụng thương mại điện tử vào hoạt động sản xuất kinh doanh ngày càng được nâng cao, cụ thể: 100% doanh nghiệp địa bàn tỉnh kết nối Internet và sử dụng email thường xuyên, có 82% doanh nghiệp tham gia giao dịch thương mại điện tử, khoảng 62% doanh nghiệp có website riêng và sử dụng phần mềm tác nghiệp phục vụ hoạt động thương mại điện tử. Số lượng doanh nghiệp đặt hàng và nhận đơn hàng trực tuyến tăng lên hàng năm đạt từ 20% – 39% trong tổng đơn hàng giao dịch. Trên 80% siêu thị, trung tâm mua sắm và cơ sở phân phối hiện đại có thiết bị chấp nhận thẻ thanh toán (POS) và cho phép người tiêu dùng thanh toán không dùng tiền mặt khi mua hàng. Nhờ vậy, chỉ số thương mại điện tử của Bình Định luôn được xếp ở mức khá.

Chỉ số xếp hạng thương mại điện tử của Bình Định liên tục tăng trong các năm, cụ thể: năm 2017 đạt 29,9 điểm, năm 2018 đạt 36,8 điểm, năm 2019 đạt 41,7 điểm, năm 2020 đạt 42,4 điểm, được xếp hạng 20/55 tỉnh, thành tham gia khảo sát thương mại điện tử trong cả nước.

Trong lĩnh vực quản lý Nhà nước, thương mại điện tử cũng có bước phát triển rõ rệt. Đến năm 2020, 100% cơ quan quản lý nhà nước có trang thông tin điện tử để cung cấp thông tin cho doanh nghiệp; 100% dịch vụ hành chính công được cung cấp trực tuyến đạt mức độ 2 trên trang thông tin điện tử <https://dichvucong.binhdingh.gov.vn/> và các cơ quan chuyên môn của UBND cấp huyện; trong đó, có hơn 17% dịch vụ công được cung cấp mức độ 3, 4 theo quy định; 100% giao dịch giữa cơ quan quản lý nhà nước được thực hiện qua phần mềm quản lý điều hành văn phòng điện tử Idesk.

#### **1.4. Logistics**

##### **1.4.1. Vận tải**

Quy mô GRDP ngành vận tải kho bãi tỉnh Bình Định tăng qua các năm, đạt mức 3.282 tỷ đồng năm 2020, cao gấp 1,3 lần năm 2015 và gấp 2,52 lần năm 2010, tuy nhiên tỷ trọng GRDP vận tải kho bãi trong tổng GRDP nền kinh tế có xu hướng giảm từ 4,85% năm 2010 xuống 4,35% năm 2015 và còn 3,65% năm 2020, tỷ trọng vận tải kho bãi trong GRDP ngành dịch vụ cũng giảm từ 11,6% năm 2010 xuống 11,1% năm 2015 và còn 9,7% năm 2020. Tỷ lệ đóng góp vào mức tăng GRDP khu vực dịch vụ của ngành vận tải cũng giảm từ 10,1% giai đoạn 2011-2015 xuống còn 9,1% giai đoạn 2016-2020.

Tổng doanh thu vận tải kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải đã tăng mạnh qua các năm, từ 2.153 tỷ đồng năm 2010 lên 5.070 tỷ đồng năm 2015 và 6.548 tỷ đồng năm 2020. Giai đoạn 2011-2019, tốc độ tăng doanh thu vận tải kho bãi là 13,76%/năm, năm 2020 do ảnh hưởng bởi đại dịch Covid 19 nên doanh thu ngành này thấp hơn năm 2019. Nếu tính cả năm 2020, tốc độ tăng doanh thu vận tải kho bãi của tỉnh Bình Định đạt 11,76%. Trong lĩnh vực này, tỉnh Bình Định đã giảm tỷ lệ đóng góp vào doanh thu của khu vực nhà nước từ 15% năm 2010 xuống còn hơn 9% năm 2015 và đến năm 2019 đã không còn yếu tố nhà nước hoạt động trong lĩnh vực vận tải. Vận tải đường bộ chiếm đa số doanh thu vận tải của tỉnh và có xu hướng tăng từ 77,1% năm 2010 lên 78,7% năm 2015 và 81,9% năm 2020. Vận tải đường bộ chiếm đa số doanh thu vận tải của tỉnh và có xu hướng tăng từ 77,1% năm 2010 lên 78,7% năm 2015 và 81,9% năm 2020. Vận tải đường thủy có tỷ trọng rất nhỏ trong cơ cấu doanh thu và có xu hướng giảm từ 1,4% năm 2010 giảm xuống còn 0,1% năm 2020. Doanh thu từ hoạt động kinh doanh kho bãi tăng nhanh, mạnh và có tỷ trọng ngày càng cao trong cơ cấu doanh thu vận tải (tăng từ 5,3% năm 2010 lên 8,9% năm 2015 và 18% năm 2020).

*Bảng 7 – Doanh thu vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ vận tải*

*Đơn vị: Tỷ đồng, %*

STT	Chỉ tiêu	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>I</b>	<b>Phân theo loại hình</b>	<b>2.153</b>	<b>3.226</b>	<b>3.908</b>	<b>4.393</b>	<b>5.100</b>	<b>5.070</b>	<b>5.221</b>	<b>5.377</b>	<b>6.021</b>	<b>6.870</b>	<b>6.548</b>
	<i>Năm sau so năm trước</i>		<i>1.073</i>	<i>682</i>	<i>485</i>	<i>707</i>	<i>-30</i>	<i>151</i>	<i>157</i>	<i>644</i>	<i>849</i>	<i>-322</i>

STT	Chỉ tiêu	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
1	Nhà nước	322	477	502	613	632	496	22	18	7	2	0
2	Ngoài Nhà nước	1.831	2.749	3.406	3.780	4.468	4.574	5.198	5.358	6.014	6.868	6.548
3	Khu vực có VĐT nước ngoài		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>II</b>	<b>Phân loại theo loại hình vận tải</b>	<b>2.153</b>	<b>3.226</b>	<b>3.908</b>	<b>4.393</b>	<b>5.100</b>	<b>5.070</b>	<b>5.221</b>	<b>5.377</b>	<b>6.021</b>	<b>6.870</b>	<b>6.548</b>
1	Vận tải đường bộ	1659	2538	3188	3506	4129	3991	4154	4449	5050	5794	5363
2	Vận tải đường thủy	30	28	16	15	12	10,8	7	5	6	6	6
3	Kho bãi	115	224	455	391	442	449	464	479	965	1.069	1.178
4	Hoạt động khác	349	436	249	481	517	619,15	595,5	444			
5	Bưu chính, chuyển phát	-	-	-	-	-	-	-	-	43,33	43,39	77,30
<b>Tỷ trọng</b>												
<b>I</b>	<b>Phân theo loại hình</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
1	Nhà nước	14,96	14,79	12,85	13,95	12,39	9,78	0,42	0,33	0,12	0,03	0,00
2	Ngoài Nhà nước	85,04	85,21	87,15	86,05	87,61	90,22	99,56	99,65	99,88	99,97	100,00
3	Khu vực có VĐT nước ngoài		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>III</b>	<b>Phân loại theo loại hình vận tải</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>	<b>100,0</b>
1	Vận tải đường bộ	77,1	78,7	81,6	79,8	81,0	78,7	79,6	82,7	83,9	84,3	81,9
2	Vận tải đường thủy	1,4	0,9	0,4	0,3	0,2	0,2	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
3	Kho bãi	5,3	6,9	11,6	8,9	8,7	8,9	8,9	8,9	16,0	15,6	18,0
4	Hoạt động khác	16,2	13,5	6,4	10,9	10,1	12,2	11,4	8,3	-	-	-
5	Bưu chính, chuyển phát	-	-	-	-	-	-	-	-	0,007	0,007	0,011

Nguồn: NGTK tỉnh Bình Định năm 2020 và tính toán của BCN đề án

Khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường bộ chiếm trên 99% tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển của tỉnh Bình Định. Tốc độ tăng khối lượng hàng hóa vận chuyển giai đoạn 2011-2015 đạt 10,37% trong đó đường bộ tăng 10,6%, đường biển có tốc độ tăng trưởng âm 16,94%, giai đoạn 2016-2020 đạt tương ứng là 11%; 11,07% và âm 20,7%.

#### 1.4.2. Logistics

Hiện nay trên địa bàn tỉnh Bình Định có khoảng trên 500 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics. Phần lớn các doanh nghiệp có quy mô nhỏ với quy mô lao động thấp. Các doanh nghiệp hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực vận tải đường bộ, các hoạt động hỗ trợ cho vận tải, kho bãi; bưu chính và chuyển phát, thủ tục hải quan và một số các dịch vụ khác trong đó tập trung vận tải hàng hóa đường bộ và hải quan chiếm gần 90%. Còn lại là hoạt động dịch vụ bao bì, đóng gói,...

Đa số các doanh nghiệp hoạt động dịch vụ logistics thiếu liên kết với các đơn vị khác để phát triển chuỗi dịch vụ cung ứng. Chính vì thế số lượng hàng hóa vận chuyển

không nhiều, nhỏ lẻ, thực hiện trong phạm vi hẹp, chủ yếu là nội tỉnh và các vùng lân cận.

+ Dịch vụ cảng biển: Dịch vụ cảng biển tại Bình Định phát triển khá đa dạng với các dịch vụ tại cụm cảng Quy Nhơn. Cảng có cơ sở hạ tầng và trang thiết bị đủ điều kiện tiếp nhận, xếp dỡ các mặt hàng tổng hợp, hàng container và hàng siêu trường, siêu trọng. Dịch vụ cảng biển tại cụm cảng Quy Nhơn phát triển mạnh. Tuy nhiên, dịch vụ sau cảng chưa được chú trọng phát triển đúng mức. Các cảng biển chỉ dừng lại ở các dịch vụ cơ bản như khai thác hàng, bốc xếp, vận chuyển hàng... mà chưa có các dịch vụ giá trị gia tăng cao sau cảng, đặc biệt là các trung tâm phân phối sau cảng.

+ Dịch vụ vận chuyển hàng hóa: Trong các phương tiện vận tải, vận tải bằng đường bộ vẫn chiếm tỉ trọng cao nhất, chiếm 99% tổng lượng hàng hóa vận chuyển. Đây vẫn là phương tiện vận chuyển chủ yếu cho hàng hóa trong nội địa. Xếp thứ hai là vận chuyển bằng đường biển, theo sau là đường sông. Hàng hóa vận chuyển bằng đường hàng không tại Bình Định vẫn là một con số rất khiêm tốn do chi phí cao.

+ Dịch vụ bốc dỡ, kho bãi, dịch vụ hải quan: Hệ thống kho bãi của doanh nghiệp logistics Bình Định phần lớn tập trung ở các doanh nghiệp kinh doanh cảng biển, còn ở các doanh nghiệp tư thường có quy mô nhỏ và hạn chế. Các kho bãi này chủ yếu tập trung ở các cảng biển lớn, phần còn lại nằm sâu trong đất liền. Hải quan Bình Định đã tổ chức thực hiện các nhiệm vụ về kiểm tra, giám sát hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh; phương tiện vận tải xuất cảnh, nhập cảnh, quá cảnh; phòng chống buôn lậu, vận chuyển trái phép, tổ chức thực hiện pháp luật về thuế và các khoản thu đối với hàng hóa xuất khẩu nhập khẩu. Đây là những dịch vụ hải quan cơ bản đối với hàng hóa xuất nhập khẩu. Thời gian qua, Hải quan tỉnh Bình Định đã chuyển đổi từ phương pháp quản lý thủ công sang phương pháp quản lý hiện đại, phù hợp với điều kiện của địa phương và khả năng thích ứng của doanh nghiệp trên địa bàn quản lý trong từng giai đoạn.

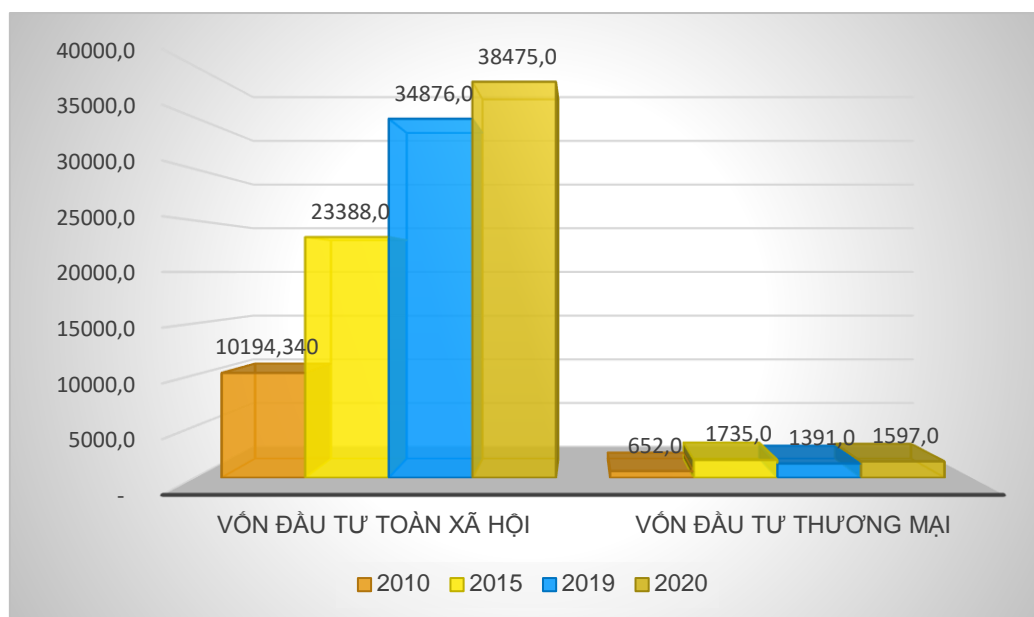
Nhìn chung, các loại hình dịch vụ logistics tại Bình Định trong những năm qua đã có những bước phát triển đáng ghi nhận. Dịch vụ cảng biển, vận tải hàng hóa, dịch vụ kho bãi, hải quan từng bước cải thiện, nâng cao hiệu quả, doanh thu trong ngành. Doanh thu thuần từ các dịch vụ này cũng được tăng lên, tăng bình quân 24%/năm (giai đoạn 2010-2020). Tuy nhiên, đây mới chỉ là những dịch vụ cơ bản trong chuỗi dịch vụ logistics, trong đó, chiếm đa số vẫn là dịch vụ vận chuyển hàng hóa. Các dịch vụ giá trị gia tăng trong chuỗi dịch vụ logistics chưa được đầu tư khai thác đúng mức, do vậy làm hạn chế khả năng phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh.

### ***1.5. Vốn đầu tư phát triển thương mại***

Tổng vốn đầu tư phát triển thương mại trên địa bàn tỉnh nhìn chung không ổn định; năm 2010 đầu tư 652 tỷ đồng, năm 2015 tăng lên 1.735 tỷ đồng, song đến năm 2019 giảm còn 1.391 tỷ đồng, sau đó tiếp tục tăng lên 1.597 tỷ đồng năm 2020 (chiếm khoảng 4,15% tổng vốn đầu tư phát triển toàn xã hội trên địa bàn tỉnh). Cho đến nay, việc thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vào lĩnh vực thương mại trên địa bàn tỉnh hiệu quả chưa cao.

Hình 3: Vốn đầu tư ngành thương mại

Đơn vị: tỷ đồng



## 2. Hiện trạng về hạ tầng thương mại, logistics

### 2.1. Mạng lưới chợ

Thời gian qua, Bình Định đã chú trọng phát triển cơ sở hạ tầng chợ theo hướng văn minh hiện đại, cơ bản đáp ứng nhu cầu trao đổi hàng hóa của người dân. Đến năm 2020, trên địa bàn tỉnh đã có tổng số 176 chợ, bao gồm: 12 chợ hạng 1; 16 chợ hạng 2; 148 chợ hạng 3 và chợ tạm. So với dân số hiện nay thì bình quân một chợ phục vụ 8.454 dân, so với đơn vị diện tích thì một chợ phục vụ cho 34km<sup>2</sup> với bán kính phục vụ là 3,2km. Sự phân bố các chợ cũng không đều giữa các vùng trong tỉnh.

Hiện nay, Bình Định có 04 chợ đầu mối nông sản tại Bồng Sơn, Tam Quan, Tây Sơn và An Nhơn. Tỉnh cũng đang trong quá trình khảo sát xây dựng thêm chợ đầu mối tại Bồng Sơn, thị xã Hoài Nhơn, quy mô khoảng 3 - 5 ha để buôn bán đa ngành nông sản thực phẩm hoặc bán buôn chuyên ngành như rau củ quả, thủy sản, trái cây, rau củ, hoa, cá, gia cầm, trâu bò...

Về tổng thể, cơ sở vật chất của mạng lưới chợ Bình Định bước đầu đáp ứng được nhu cầu trao đổi và mua bán hàng hóa của nhân dân. Chợ kiên cố chủ yếu tập trung ở khu vực thành thị. Đối với chợ bán kiên cố và chợ tạm, chợ ngoài trời thì khu vực nông thôn chiếm tỷ lệ cao hơn, các chợ này chủ yếu ở nơi xa trung tâm thị trấn, thị tứ. Một số chợ tuy đã được xây dựng kiên cố, sau một thời gian sử dụng, do không được tu bổ kịp thời, nâng cấp nên đã xuống cấp nghiêm trọng, không đáp ứng được yêu cầu kinh doanh, không phát huy hết tiềm năng của chợ và không bảo đảm được yêu cầu văn minh thương nghiệp.

### 2.2. Trung tâm thương mại, siêu thị, trung tâm hội chợ triển lãm

Cùng với hệ thống phân phối truyền thống, trên địa bàn tỉnh đã phát triển hệ thống phân phối hiện đại. Đến năm 2020, Bình Định có 4 trung tâm thương mại và 8 siêu thị như TTTM Chợ Lớn Quy Nhơn...; một số siêu thị hiện đại đạt chuẩn như Metro,

Coopmart, Big C Quy Nhơn... Bên cạnh đó, một số trung tâm thương mại đang được quy hoạch, đang triển khai xây dựng như trung tâm thương mại Diamond Square, huyện Hoài Nhơn... Nhìn chung, các trung tâm thương mại, siêu thị trên địa bàn tỉnh đã tạo hướng mới trong kinh doanh thương mại, có sự phát triển tương đối, góp phần quan trọng trong việc thay đổi diện mạo đô thị. Các trung tâm thương mại, siêu thị và cửa hàng tổng hợp đã từng bước đáp ứng nhu cầu tiêu dùng của người dân với nhiều loại hàng hóa đa dạng, phong phú, đảm bảo chất lượng và phương thức phục vụ được nâng dần theo hướng hiện đại, văn minh. Tuy nhiên, phần lớn các siêu thị quy mô nhỏ chưa đáp ứng tiêu chuẩn theo quy định và phân bố không đều, chủ yếu tập trung phát triển ở khu vực thành thị.

### **2.3. Hệ thống cửa hàng bán lẻ xăng dầu và mạng lưới chiết nạp, kinh doanh khí dầu mỏ hóa lỏng (LCG)**

Tính đến hết năm 2020 trên địa bàn tỉnh có 320 cửa hàng xăng dầu. Bán kính phục vụ bình quân một cửa hàng xăng dầu khoảng 2,85km. Mật độ cửa hàng xăng dầu bình quân khoảng 2,0 cửa hàng xăng dầu/xã, phường, thị trấn.

Tất cả những cửa hàng xăng dầu hiện có được đầu tư xây dựng mới hoặc nâng cấp sửa chữa theo đúng quy hoạch và các quy định về tiêu chuẩn, quy chuẩn xây dựng Việt Nam và các quy định về quản lý bảo vệ công trình giao thông về hành lang đường bộ. Việc thực hiện Quy hoạch phát triển hệ thống cửa hàng bán lẻ xăng dầu đã thu hút nhiều thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển; có những cửa hàng đã đầu tư hàng tỷ đồng mua sắm thiết bị, phương tiện, xây dựng hạng mục công trình có quy mô lớn phục vụ tốt nhu cầu tiêu dùng theo hướng văn minh, hiện đại.

### **2.4. Mạng lưới chiết nạp, kinh doanh khí dầu mỏ hóa lỏng (LCG)**

Trên địa bàn tỉnh có 09 doanh nghiệp chiết nạp (TP Quy Nhơn 04; Tây Sơn 02; Phù Cát 01; Hoài Nhơn 02; Hoài Ân: 01) và 270 cửa hàng kinh doanh khí dầu mỏ hóa lỏng, trong đó thành phố Quy Nhơn có nhiều nhất là 90 cửa hàng; huyện Vân Canh; huyện An Lão có ít nhất (3 cửa hàng/huyện).

### **2.5. Hệ thống hạ tầng thương mại điện tử**

Trong những năm gần đây tỉnh Bình Định đã chú trọng đầu tư phát triển hạ tầng thương mại điện tử, đạt được một số kết quả nhất định:

+ Hệ thống mạng lưới viễn thông, Internet cáp quang trên địa bàn tỉnh được nâng cấp, mở rộng các nhà mạng đảm bảo hệ thống cung cấp dịch vụ viễn thông và Internet có chất lượng cao. Trong đó 100% cơ quan hành chính nhà nước, 100% doanh nghiệp có trang bị mạng internet tốc độ cao.

+ Việc triển khai ứng dụng chữ ký số trong cơ quan hành chính nhà nước đã được triển khai thực hiện, đến nay đã có 100% cơ quan hành chính thực hiện ký số các văn bản hành chính; 70% doanh nghiệp áp dụng phổ biến chứng thực chữ ký số trong lĩnh vực khai thuế, bảo hiểm và hải quan điện tử



## 2.6. Hệ thống trung tâm dịch vụ logistics

Bình Định có cơ sở hạ tầng logistics khá đa dạng và đồng bộ, gắn với 05 loại hình vận tải hàng hóa: đường biển, đường thủy nội địa, đường bộ, đường sắt, đường không.

Hiện nay, tỉnh đang triển khai thực hiện một số dự án xây dựng trung tâm logistics, cụ thể:

+ Trung tâm dịch vụ kho vận logistics Quý Phước thuộc Quốc lộ 19 mới, xã Phước Lộc, huyện Tuy Phước. Diện tích quy hoạch đầu tư xây dựng Trung tâm dịch vụ kho vận logistics Quý Phước là 80.442m<sup>2</sup>; diện tích quy hoạch hạ tầng giao thông đầu nối vào khu vực quy hoạch là 4.298,2m<sup>2</sup>; Với các dịch vụ như vận tải nội địa, đường thủy, đường sắt, container, giao nhận vận tải trọn gói; dịch vụ khai thác thuê và thông quan hải quan, thủ tục kiểm dịch; dịch vụ cho thuê kho bãi, gom hàng đóng kiện, đóng gói hàng hóa, dịch vụ tư vấn thủ tục và ủy thác xuất nhập khẩu; bốc xếp hàng hóa, kiểm đếm và lưu giữ hàng hóa.

+ Trung tâm dịch vụ logistics Tân cảng miền Trung tại khu vực công nghiệp Nam QL19 với diện tích 40,9 ha.

+ Khu cảng nội địa ICD tại xã Phước Lộc và xã Phước Nghĩa, huyện Tuy Phước.

+ Dự án Khu Trung tâm dịch vụ kho bãi cảng Thị Nại và khu chế biến thủy sản (trong đó có chức năng khu cảng cạn - ICD) trên tuyến QL19 mới tại xã Phước Lộc, huyện Tuy Phước với tổng diện tích là 81,58 ha.

+ Khu logistics dọc tuyến đường phía Tây tỉnh (đoạn từ KCN Becamex Bình Định về TP Quy Nhơn) để đáp ứng nhu cầu của các doanh nghiệp trong KCN Becamex Bình Định trong thời gian tới.

+ Khu dịch vụ kho bãi, logistics và Trạm chiết nạp khí công nghiệp tại xã Phước Lộc, huyện Tuy Phước với diện tích 3,7ha.

Cụm cảng biển Quy Nhơn có tầm quan trọng đặc biệt trong phát triển logistics của Bình Định. Cụm cảng biển Quy Nhơn hiện tại có 1 khu bến hoạt động là khu bến Quy Nhơn – Thị Nại, bao gồm 05 bến tổng hợp và 02 bến chuyên dùng đang khai thác. 05 bến cảng tổng hợp là cảng Quy Nhơn, cảng Thị Nại, Tân cảng Quy Nhơn, Tân cảng Miền Trung và bến địa phương Đống Đa. Trong đó, có 2 bến cảng chính chiếm thị phần lớn nhất là cảng Quy Nhơn và cảng Thị Nại; Hai bến chuyên dùng là bến xăng dầu Quy Nhơn và bến xăng dầu An Phú. Theo Quyết định số 347/QĐ-CHHVN về việc công bố đưa luồng hàng hải Quy Nhơn vào sử dụng, luồng hàng hải Quy Nhơn sau khi được đầu tư nâng cấp có thông số kỹ thuật cơ bản: tổng chiều dài tuyến luồng là 6,3km; chiều rộng 110m; cao độ đáy đạt -11,0m; vũng quay trở tàu rộng 300m. Việc đưa luồng hàng hải Quy Nhơn vào sử dụng sẽ tạo điều kiện cho các tàu có trọng tải 50.000 DWT giảm tải ra vào luồng Quy Nhơn an toàn, giúp giải quyết nhanh chóng lượng hàng hóa thông qua các cảng.

+ Cảng Quy Nhơn: cảng quốc tế Quy Nhơn là một trong những cảng biển lớn của Việt Nam, với sản lượng hàng hóa thông qua cảng đứng thứ 3 Việt Nam. Hiện có 07 cầu tàu, chiều dài cầu cảng từ 115 đến 200m, tổng chiều dài 1.068m, có thể tiếp nhận tàu trọng tải 30.000DWT với tần suất bình thường, tàu có trọng tải 50.000DWT giảm tải. Hệ thống kho bãi được xây dựng quy mô, chia theo từng khu vực chuyên dùng, đảm

bảo phù hợp với điều kiện lưu kho, bảo quản, xếp dỡ, vận chuyển cho từng loại hàng hoá và hàng trăm thiết bị, phương tiện, công cụ xếp dỡ đã được trang bị đủ khả năng xếp dỡ tất cả các loại hàng rời, hàng container, kể cả hàng siêu trường, siêu trọng. Tổng diện tích mặt bằng 306.568m<sup>2</sup>,

+ Cảng Thị Nại: Hiện có 02 cầu tàu với tổng chiều dài là 288m, cỡ tàu lớn nhất tiếp nhận là 10.000DWT phương tiện và thiết bị chuyên dùng bốc xếp hàng hóa không nhiều, chỉ khoảng trên dưới 10 thiết bị. Hệ thống kho bãi với tổng diện tích mặt bằng 30.700m<sup>2</sup>.

+ Tân cảng Quy Nhơn: Bến cảng Tân Cảng Quy Nhơn nằm tại phía trái luồng hàng hải Quy Nhơn thuộc địa phận phường Hải Cảng, thành phố Quy Nhơn. Hiện có 01 cầu tàu, với chiều dài 200m nằm trong vùng nước cảng biển thuộc khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Quy Nhơn. Bến cảng có khả năng tiếp nhận tàu chở container và hàng hóa tổng hợp trọng tải đến 30.000DWT.

+ Tân cảng Miền Trung: Bến Tân cảng Miền Trung có tổng diện tích là 50.000m<sup>2</sup>, trong đó tổng diện tích bãi là 40.000m<sup>2</sup>. Hiện có 01 cầu tàu với chiều dài là 175m. Bến cảng có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải đến 15.000DWT và khả năng thông qua 300.000 tấn đến 400.000 tấn/năm.

+ Cảng Đống Đa: Là bến cảng chuyên dùng xăng dầu phục vụ di dời các bến xăng dầu Quy Nhơn và An Phú theo tiến trình mở rộng cảng Quy Nhơn. Quy mô tiếp nhận cỡ tàu đến 10.000 tấn. Năng lực thông qua 1,0 đến 1,3 triệu tấn/năm.

Cảng Nhơn Hội nằm từ phía Nam cầu Thị Nại kéo dài đến phía Nam bán đảo Phương Mai. Là khu bến chuyên dùng có bến tổng hợp, phục vụ trực tiếp khu kinh tế Nhơn Hội, phát triển phù hợp với nhu cầu thị trường, năng lực nhà đầu tư.

Ngoài ra, Bình Định còn có mạng lưới kho bãi phục vụ hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt, đường hàng không, đường thủy nội địa, đường bộ để đảm bảo tính liên thông và chuyển tiếp liên tục của hàng hóa trong và ngoài tỉnh.

Hình 4: Sơ đồ hiện trạng hệ thống thương mại – dịch vụ tỉnh Bình Định



Nguồn: Sở Xây dựng Bình Định

### 3. Đánh giá chung

#### 3.1. Đánh giá tình hình thực hiện quy hoạch phát triển thương mại tỉnh Bình Định giai đoạn 2011-2020

Đánh giá kết quả thực hiện Quy hoạch phát triển thương mại tỉnh Bình Định giai đoạn 2011-2020 và định hướng đến năm 2025 (Quyết định số 102/QĐ-UBND ngày 5/3/2012 của UBND tỉnh Bình Định) cho thấy: Do ảnh hưởng của dịch covid 19 nên nhiều chỉ tiêu ngành thương mại chưa đạt được.

Về GRDP thương mại: Mục tiêu đặt ra trong Quy hoạch giai đoạn trước là tỷ trọng GRDP thương mại đến năm 2020 đạt 9,5% GRDP toàn tỉnh. Trên thực tế, tỷ trọng GRDP thương mại chiếm 9,41% GRDP toàn tỉnh, thấp hơn so với mục tiêu đề ra.

Về TMBLHH&DTDV: Mục tiêu đề ra của Quy hoạch thương mại giai đoạn trước là TMBLHH&DV trên địa bàn tỉnh đến năm 2020 đạt 88.000 tỷ đồng. Trên thực tế, TMBLHH&DV của Bình Định năm 2020 đạt 76.165 tỷ đồng (tính theo giá thực tế) đạt 86,55% mục tiêu đề ra.

Về kim ngạch xuất khẩu: theo mục tiêu đề ra ở Quy hoạch giai đoạn 2011-2020, đến năm 2020 đạt 1.400 triệu USD. Trên thực tế năm 2020 tỉnh Bình Định đạt 1.093 triệu USD, thấp hơn so với mục tiêu đề ra.

Về phát triển mạng lưới chợ: Theo quy hoạch đặt ra đến năm 2020 tỉnh Bình Định có 224 chợ, tuy nhiên thực tế tính đến 31/12/2020 tỉnh mới có 176 chợ, thấp hơn so với mục tiêu đề ra.

Về phát triển mạng lưới xăng dầu: Mục tiêu quy hoạch đặt ra tỉnh sẽ có 297 cửa hàng bán lẻ xăng dầu vào năm 2020; trên thực tế tỉnh đã có 380 cửa hàng, vượt mục tiêu đề ra.

*Bảng 8 – Một số chỉ tiêu đạt được theo quy hoạch phát triển thương mại giai đoạn 2011-2020*

Stt	Chỉ tiêu	Đơn vị	Quy hoạch GD 2011-2020	Thực hiện năm 2020	Đạt/ không đạt
1	Tỷ trọng GRDP thương mại	%	9,50	9,41	Không đạt
2	Tổng mức BLHH&DTDV	tỷ đồng	88.000	76.165	Không đạt
3	Kim ngạch xuất khẩu	triệu USD	1.400	1.093,71	Không đạt
4	Số lượng chợ	chợ	224	176	Không đạt
5	Số cửa hàng bán lẻ xăng dầu	cửa hàng	297	380	Đạt

### **3.2. Những kết quả đạt được, những hạn chế, tồn tại**

#### **3.2.1. Những kết quả đạt được**

Cùng với những chuyển biến tích cực trong phát triển kinh tế, trong giai đoạn 2001 - 2010 ngành thương mại của Bình Định có sự phát triển đáng kể, thể hiện rõ nét ở sự tăng trưởng của GRDP thương mại, TMBLHH&DTDV, kim ngạch xuất nhập khẩu; sự gia tăng của lực lượng lao động và các tổ chức cá nhân hoạt động trong lĩnh vực thương mại...

Hệ thống phân phối các loại hàng hoá thuộc thế mạnh của tỉnh như gỗ, các sản phẩm gỗ, dệt may, da giày, lương thực thực phẩm, thủy sản, sản phẩm từ chất dẻo... đã được hình thành và phát triển với sự tham gia đồng đảo của mọi thành phần kinh tế. Mạng lưới kinh doanh thương mại tiếp tục được mở rộng trên cả ba địa bàn thành phố, thị trấn và nông thôn. Tổ chức và phương thức kinh doanh, phương thức mua bán ngày càng đổi mới, phong phú và linh hoạt hơn như tổng đại lý, đại lý, ủy thác, trả góp, trả chậm ...

Hoạt động thương mại nội địa phát triển theo đúng định hướng của ngành thương mại và của tỉnh, tạo đà tăng trưởng trong bối cảnh có nhiều biến động bất lợi của môi trường trong nước và thế giới. Hình thành được một thị trường thống nhất và tương đối ổn định trên cơ sở phát huy các lợi thế, với sự tham gia của nhiều thành phần kinh tế. Thị trường nông thôn ngày càng khởi sắc với sự tham gia cung ứng trực tiếp hàng hoá

dịch vụ của các nhà sản xuất, phân phối tới địa bàn nông thôn nên cắt giảm các khâu trung gian.

Hoạt động xuất, nhập khẩu trong một số năm trở lại đây có nhiều chuyển biến tốt, kim ngạch xuất khẩu tăng liên tục và có tốc độ tăng bình quân năm khá cao; nhiều sản phẩm xuất khẩu đã qua chế biến. Qui mô sản xuất hàng xuất khẩu của các doanh nghiệp được đầu tư mở rộng. Cơ cấu hàng xuất khẩu có sự chuyển dịch mạnh theo hướng tích cực, tỷ trọng hàng công nghiệp, tiểu thủ công nghiệp tăng lên phù hợp với xu hướng phát triển chung và thị trường xuất khẩu được mở rộng. Nhiều mặt hàng xuất khẩu của tỉnh như gỗ, sản phẩm gỗ, hàng dệt may, hàng hải sản,... có thị trường mới và khai thác khá tốt những thị trường đang có, thị trường trực tiếp phát triển, tạo lập được những thị trường mới phù hợp với năng lực của nền kinh tế địa phương và được duy trì khá ổn định. Việc nhập khẩu được điều hành đúng theo chủ trương của Nhà nước, tiết kiệm ngoại tệ, tập trung cho phát triển sản xuất và phục vụ đời sống nhân dân đối với những mặt hàng thiết yếu. Hàng nhập khẩu qua các năm chủ yếu là máy móc, trang thiết bị, nguyên, phụ liệu phục vụ sản xuất hàng xuất khẩu.

Các cơ sở thương mại đã phát triển theo hướng chuyên nghiệp và tiến bộ, đặc biệt là có sự phát triển mạnh mẽ của một số doanh nghiệp thương mại có quy mô lớn. Nguồn vốn xã hội tham gia vào hoạt động thương mại tăng nhanh, số lượng người tham gia hoạt động thương mại ngày càng đông đảo và có chất lượng.

Hạ tầng thương mại có những bước phát triển đáng kể, góp phần mở rộng giao lưu hàng hóa, phục vụ ngày càng tốt hơn nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội và đời sống của nhân dân. Mô hình tổ chức kinh doanh phát triển đa dạng, xuất hiện nhiều phương thức kinh doanh tiên tiến, hiện đại theo hướng chuyên nghiệp (trung tâm thương mại, siêu thị, cửa hàng tiện ích, cửa hàng tự chọn...) có xu hướng ngày càng tăng.

Mạng lưới các cửa hàng kinh doanh xăng dầu trên địa bàn tỉnh phân bố rộng khắp, cơ bản đáp ứng đủ nhu cầu của doanh nghiệp và người dân.

Nhiều doanh nghiệp đã chú trọng phát triển các mô hình kinh doanh sử dụng phương tiện điện tử (mạng kinh doanh điện tử).

### 3.2.2. Những hạn chế, tồn tại

Mạng lưới và cơ sở vật chất cho hoạt động thương mại như chợ, siêu thị, trung tâm thương mại chậm phát triển so với nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội do chưa huy động được nguồn vốn đầu tư của các thành phần kinh tế.

Phát triển mạng lưới chợ, TTTM và siêu thị chưa đạt được mục tiêu đề ra theo Quy hoạch. Việc chuyển đổi mô hình tổ chức kinh doanh, khai thác và quản lý chợ còn nhiều hạn chế.

Khối lượng hàng hóa lưu thông qua các loại hình kinh doanh hiện đại như TTTM, siêu thị, cửa hàng tiện lợi còn chiếm tỷ trọng nhỏ; lưu thông qua các loại hình kinh doanh truyền thống (chợ) vẫn là chủ yếu và mang tính phổ biến, điều đó phản ánh năng lực cạnh tranh của ngành thương mại tỉnh chưa cao. Mối quan hệ giữa sản xuất với lưu thông phân phối chưa chặt chẽ, thương mại với sản xuất và dịch vụ gắn kết chưa chặt chẽ. Hệ thống kinh doanh của các tập đoàn kinh tế lớn còn thiếu.

Kinh doanh xuất nhập khẩu phát triển không đồng đều về cơ cấu mặt hàng. Một số mặt hàng xuất khẩu tăng trưởng chậm, còn nhiều khó khăn về vốn, năng lực xuất khẩu và khó khăn trong công tác xây dựng thương hiệu, quảng bá tiếp thị và tìm thị trường.

Nhiều doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh có quy mô nhỏ sức cạnh tranh chưa cao; chậm chuyển đổi công nghệ thiết bị chế biến hàng xuất khẩu chất lượng cao nên dễ bị tổn thương khi các nước nhập khẩu áp dụng hàng rào kỹ thuật.

Hệ thống logistics của tỉnh chưa có nhiều doanh nghiệp lớn, hoạt động theo mô hình liên kết chuỗi, mà chủ yếu là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, năng lực bốc xếp, vận chuyển hàng hóa còn ở mức độ khiêm tốn. Do vậy đã làm cho năng lực cạnh tranh logistics thấp hơn so với nhiều tỉnh trong cả nước. Bình Định và các tỉnh lân cận, các tỉnh, thành trong vùng chưa có nhiều quan hệ hợp tác và liên kết dẫn đến giảm khả năng phát triển chung.

Hạ tầng cơ sở công nghệ tại vùng nông thôn chưa thực sự phát triển để đảm bảo mạng lưới thương mại điện tử thông suốt.

## **4. Đánh giá tổng hợp SWOT**

### **4.1. Điểm mạnh**

Vị trí địa lý thuận lợi, có đủ 4 loại hình giao thông (đường bộ, đường sắt, đường không và đường thủy) tạo điều kiện để Bình Định khai thác các thế mạnh về tiềm năng lao động, đất đai, các nguồn tài nguyên cho việc phát triển kinh tế - xã hội, mở rộng thị trường tiêu thụ sản phẩm, đẩy mạnh thu hút vốn đầu tư, giao thương với các tỉnh trong nước và quốc tế, hoà nhịp với xu thế phát triển chung của đất nước.

Bình Định có địa hình đa dạng, nền nhiệt độ cao đều trong năm và lượng mưa lớn thuận lợi cho tỉnh đa dạng hoá cây trồng, hình thành nhiều vùng sinh thái nông nghiệp khác nhau, là cơ sở phát triển một nền nông nghiệp sinh thái toàn diện và tổng hợp. Tài nguyên khoáng sản của Bình Định tuy kém đa dạng về chủng loại, nhưng có một số khoáng sản được xác định có giá trị công nghiệp, đặc biệt là ngành sản xuất vật liệu xây dựng. Đây là thế mạnh giúp tỉnh đa dạng hóa các mặt hàng lưu thông.

Tỉnh có diện tích rừng lớn; đây là nguồn tài nguyên quan trọng để phát triển lâm nghiệp bền vững và phát triển công nghiệp chế biến gỗ xuất khẩu.

Bình Định có bờ biển dài, có tiềm năng phát triển cảng biển và khai thác các nguồn lợi khác từ biển như: Đánh bắt, nuôi trồng thủy sản, du lịch ... Các yếu tố đó tạo nên tảng phát triển dịch vụ logistics.

Trên địa bàn tỉnh có nhiều công trình đầu mối hạ tầng quốc gia đã, đang và sẽ được xây dựng như: các tuyến giao thông đường bộ, đường sắt, đường biển, cảng biển, đường hàng không, sân bay Phù Cát ... là những điều kiện thuận lợi giúp Bình Định phát triển thương mại.

Cơ cấu dân số trẻ, nguồn lao động dồi dào, có tinh thần chịu khó học hỏi, nâng cao tay nghề, có tinh thần trách nhiệm với công việc.

Nền kinh tế có mức tăng trưởng khá, đi dần vào thế ổn định, nhiều lĩnh vực có chuyển biến tích cực, đời sống dân cư ngày càng được nâng cao dẫn đến sức mua ngày càng tăng.

#### **4.2. Điểm yếu**

Phát triển các vùng nguyên liệu phục vụ chế biến xuất khẩu còn chậm; các vùng nuôi tôm thủy sản chuyên canh quy mô còn hạn chế ảnh hưởng đến việc cung cấp cho các doanh nghiệp chế biến xuất khẩu.

Thị trường lao động còn nhiều hạn chế, thiếu cán bộ quản lý, lao động chất lượng cao. Chất lượng lao động không đồng đều giữa các vùng trong tỉnh, các khu vực và các ngành kinh tế.

Tốc độ tăng trưởng chưa tương xứng với tiềm năng của Tỉnh, cơ cấu kinh tế và lao động chuyên dịch chậm. Tích lũy từ nội bộ nền kinh tế chưa cao, thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước còn nhiều khó khăn. Công nghiệp quy mô hạn chế, thiết bị công nghệ cao còn thiếu. Cơ cấu kinh tế nông nghiệp, nông thôn chuyên dịch còn chậm, cơ sở hạ tầng, nhất là giao thông và thủy lợi còn nhiều khó khăn. Những khó khăn trên đòi hỏi Bình Định nhiều nỗ lực vươn lên để phát triển hoạt động thương mại trong thời gian tới.

#### **4.3. Cơ hội**

Bình Định có vị trí địa chiến địa lý chiến lược là cửa ngõ ra biển của Tây Nguyên, Nam Lào, Đông bắc Campuchia và Thái Lan; nằm trên hành lang Trung Quốc – ASEAN, hành lang kinh tế Đông – Tây, một vị trí thuận lợi giúp nắm bắt thị trường to lớn này và là một cửa ngõ giao thương Việt Nam - ASEAN - Trung Quốc.

Bình Định nằm trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (bao gồm 5 tỉnh thành phố: Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi và Bình Định). Đây là vùng có bờ biển kéo dài, có vị trí có thể xây dựng cảng biển lớn. Là vùng phát triển nhất khu vực miền Trung, tập trung các KCN, khu chế xuất, khu kinh tế mở. Vùng KTTĐMT phát triển có tác động lan tỏa, kích thích kéo theo sự phát triển của cả khu vực miền Trung và Tây Nguyên. Đây sẽ là thị trường tiêu thụ khối lượng hàng hóa vô cùng lớn.

Thị trường dịch vụ bán lẻ của Việt Nam được đánh giá là một trong những thị trường có sức hấp dẫn trên thế giới, vì vậy được nhiều tập đoàn bán buôn và bán lẻ trên thế giới hướng tới, trong đó thị trường tỉnh Bình Định với lợi thế riêng sẽ thu hút được một số đối tác, điều đó sẽ tạo thêm cơ hội để phát triển thương mại.

Quá trình đô thị hoá nhanh chóng, cũng như sự phát triển của hoạt động du lịch sẽ thúc đẩy nhu cầu sử dụng các dịch vụ phân phối theo hướng văn minh, hiện đại, tạo cơ sở cho phát triển thương mại bền vững, các nguồn lực được thu hút theo hướng xã hội hoá cũng tạo điều kiện để phát triển mở rộng hệ thống thương mại của tỉnh...

#### **4.4. Thách thức**

Xuất phát điểm nền kinh tế của tỉnh không cao, hầu hết các doanh nghiệp trên địa bàn có quy mô vừa và nhỏ, hiệu quả sản xuất kinh doanh và sức cạnh tranh còn hạn chế, chưa có doanh nghiệp lớn làm đầu tàu, động lực để đột phá phát triển thương mại, dịch vụ nhanh, bền vững.

Bình Định lại nằm cách xa hai trung tâm kinh tế sôi động và phát triển mạnh là thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội, nên hạn chế về thông tin thị trường và công nghệ ...

Quá trình hội nhập vào nền kinh tế khu vực và thế giới mở ra những thuận lợi mới để tỉnh phát triển nhưng đồng thời cũng tạo sức ép cạnh tranh quyết liệt.

Khí hậu Bình Định có tính hai mùa tương đối rõ nét. Khí hậu mang tính mùa vụ cao ảnh hưởng lớn đến hoạt động và sản lượng nông nghiệp, nuôi trồng thủy sản.

Toàn tỉnh nằm gọn bên sườn Đông của dãy Trường Sơn có địa hình núi rất ngất và dốc, khả năng điều tiết lũ kém nên lưu lượng dòng chảy lũ rất lớn dễ gây sạt lở, ngập lụt, nhưng đến mùa khô thì sông suối nhanh cạn nước, nắng nóng kéo dài.

Những năm gần đây, thiên tai, dịch bệnh và biến đổi khí hậu đã gây ra thách thức lớn cho sản xuất, kinh doanh và đời sống người dân. Đặc biệt là các đợt lũ lịch sử năm 2016, bão năm 2019 đã phá hủy nặng nề về giao thông, thủy lợi và cơ sở hạ tầng trên địa bàn tỉnh; dịch covid-19 đầu năm 2020 gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến phát triển kinh tế-xã hội nói chung và thương mại nói riêng.

## **II. PHƯƠNG HƯỚNG PHÁT TRIỂN NGÀNH THƯƠNG MẠI, LOGISTICS TỈNH BÌNH ĐỊNH GIAI ĐOẠN 2021-2030**

### **1. Phương hướng phát triển ngành thương mại, logistics**

#### **Quan điểm phát triển**

Phát triển thương mại trước hết phải bám sát quy hoạch tổng thể phát triển ngành thương mại của cả nước, vùng BTB&DHMT và phù hợp với quy hoạch tổng thể kinh tế - xã hội của tỉnh để đẩy mạnh thương mại, phát huy được tiềm năng và lợi thế so sánh của tỉnh, của vùng BTB&DHMT, đảm bảo phát triển thương mại nhanh, bền vững, góp phần thúc đẩy quá trình chuyển dịch cơ cấu kinh tế của tỉnh.

Phát triển thương mại trên cơ sở khai thác tốt lợi thế cạnh tranh của tỉnh Bình Định; góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, phát triển sản xuất và chuyển dịch cơ cấu kinh tế của Tỉnh theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa; giải quyết nhu cầu việc làm, thu nhập, nâng cao chất lượng cuộc sống cho người lao động.

Phát triển thương mại gắn kết với phát triển đa dạng về loại hình doanh nghiệp. Khuyến khích, tạo điều kiện và khai thác tối đa tiềm năng của mọi thành phần kinh tế trong hoạt động thương mại nội địa cũng như trong thương mại quốc tế nhằm phát huy sức mạnh tổng hợp, đảm bảo bình đẳng giữa các thành phần kinh tế khi tham gia hoạt động thương mại của tỉnh.

Gắn kết thị trường trong nước với thị trường ngoài nước; vừa chú trọng phát triển thị trường trong nước vừa quan tâm mở rộng thị trường ngoài nước, chú trọng nâng cao chất lượng, hiệu quả và năng lực cạnh tranh, phát triển nhanh và bền vững.

Tích cực và chủ động tham gia vào mạng lưới sản xuất và chuỗi giá trị toàn cầu, khuyến khích các thành phần kinh tế đẩy mạnh hoạt động kinh doanh thương mại theo hướng tham gia vào các khâu có giá trị gia tăng cao trong chuỗi giá trị toàn cầu, chú trọng xây dựng và phát triển một số thương hiệu mạnh cho hàng hóa và doanh nghiệp thương mại, đặc biệt là các doanh nghiệp xuất khẩu trên địa bàn tỉnh.

Phát huy nội lực, đẩy mạnh chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng xuất khẩu, nâng cao hiệu quả và sức cạnh tranh của các doanh nghiệp cũng như toàn bộ nền kinh tế địa phương để mở rộng kinh doanh xuất nhập khẩu, hội nhập kinh tế quốc tế. Phát



triển xuất khẩu trên cơ sở huy động và sử dụng hiệu quả các nguồn lực của tỉnh, khuyến khích khả năng tích tụ và tập trung nguồn lực của doanh nghiệp để đầu tư phát triển sản xuất và mở rộng xuất khẩu.

Chú trọng đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng thương mại, trọng tâm là xây dựng các trung tâm thương mại, chợ đầu mối, hệ thống bán buôn, ứng dụng công nghệ quản lý bán hàng hiện đại, đẩy mạnh đào tạo nguồn nhân lực và nâng cao hiệu quả đầu tư của ngành.

## **1.1. Thương mại**

### **1.1.1. Mục tiêu**

Phát triển thương mại theo hướng hiện đại dựa trên các cơ cấu ngành hợp lý với sự tham gia của các thành phần kinh tế. Trên cơ sở đó, nâng cao vai trò của ngành thương mại trong việc gia tăng giá trị đóng góp vào GRDP của tỉnh; thu hút lao động xã hội, tạo việc làm mới; kết nối sản xuất và tiêu dùng, điều khiển và dẫn dắt sản xuất định hướng theo nhu cầu thị trường; nâng cao chất lượng cuộc sống của người dân. Đẩy mạnh hoạt động xuất khẩu của tỉnh, tiếp tục duy trì các sản phẩm xuất khẩu có lợi thế cạnh tranh, đồng thời phát triển các sản phẩm xuất khẩu có hàm lượng công nghệ, chất xám và giá trị tăng thêm cao.

Phát triển mạnh lĩnh vực thương mại điện tử của tỉnh, đưa thương mại điện tử trở thành hoạt động được sử dụng, ứng dụng phổ biến trong các cơ quan quản lý nhà nước và đại bộ phận các doanh nghiệp trong tỉnh; góp phần nâng cao hiệu quả trong hoạt động quản lý, điều hành của các cơ quan nhà nước; nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp và năng lực cạnh tranh của tỉnh; thúc đẩy quá trình công nghiệp hóa – hiện đại hóa, phù hợp với tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế; tham gia vào cuộc cách mạng công nghiệp 4.0.

### **1.1.2. Các mục tiêu cụ thể:**

Tốc độ tăng trưởng GRDP ngành thương mại giai đoạn 2021-2030 đạt 9,26%/năm, trong đó giai đoạn 2021-2025 đạt 8,85%/năm, giai đoạn 2026-2030 đạt 9,67%/năm. Về quy mô, GRDP ngành thương mại (giá hiện hành) là 12.906 tỷ đồng năm 2025, năm 2030 là 25.448 tỷ đồng.

Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng trên địa bàn tỉnh năm 2025 đạt 116.154 tỷ đồng, năm 2030 đạt 230.406 tỷ đồng. Trong đó tổng mức bán lẻ hàng hóa tương ứng các năm lần lượt là 99.080 tỷ đồng và 198.610 tỷ đồng. Đến năm 2030 tỷ trọng tổng mức bán lẻ hàng hóa của các khu vực kinh tế trong nước chiếm khoảng 85%, khu vực kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài chiếm khoảng 15%.

Phần đầu tổng kim ngạch xuất khẩu toàn giai đoạn 2021-2030 khoảng 15,74 tỷ USD trong đó giai đoạn 2021-2025 khoảng 6,0 tỷ USD, giai đoạn 2026-2030 khoảng 7,74 tỷ USD. Tổng kim ngạch nhập khẩu toàn giai đoạn 2021-2030 khoảng 7,16 tỷ USD trong đó giai đoạn 2021-2025 là 2,63 tỷ USD, giai đoạn 2026-2030 là 4,53 tỷ USD.

Về thương mại điện tử, đến năm 2030, doanh thu trao đổi qua thương mại điện tử chiếm khoảng 10,5%-11% tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng

trên địa bàn tỉnh, phấn đấu đến năm 2030 có khoảng 40-45% các doanh nghiệp, đơn vị hoạt động trong lĩnh vực thương mại tham gia các sàn thương mại điện tử.

### 1.1.3. Định hướng

#### Thương mại nội địa

- Về thị trường hàng hóa lưu thông: Đến năm 2025 mức bán lẻ hàng hóa, dịch vụ tiêu dùng bình quân đầu người đạt 78,05 triệu/người, năm 2030 đạt 154,8 triệu/người. Các nhóm hàng: lương thực, thực phẩm, đồ dùng, dụng cụ trang thiết bị gia đình, xăng dầu các loại và nhiên liệu khác vẫn là các nhóm hàng chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu hàng hóa lưu thông của tỉnh, với tỷ trọng lần lượt là 48,55%, 12,97%, 13,41%. Hàng năm, hỗ trợ các doanh nghiệp đủ điều kiện và khả năng tham gia vào các sàn thương mại điện tử lớn của thế giới như Amazon, Alibaba,...

Giữ thị phần hàng Việt Nam có thể mạnh với tỷ lệ trên 85% tại các kênh phân phối hiện đại (trung tâm thương mại, siêu thị, cửa hàng tiện lợi, siêu thị mini, thương mại điện tử,...) và trên 80% các kênh phân phối truyền thống (chợ, cửa hàng tạp hóa,...)

Phấn đấu đưa tổng mức bán lẻ hàng hóa và dịch vụ ở địa bàn miền núi, vùng sâu, vùng xa và hải đảo đạt mức tăng trưởng 9-11% hàng năm; khuyến khích, phát triển doanh nghiệp có năng lực tham gia hoạt động thương mại tại miền núi, vùng sâu, vùng xa và hải đảo, mỗi năm tăng trung bình 8-10% trong giai đoạn 2021-2030.

Thị trường tư liệu sản xuất: phát triển các doanh nghiệp bán buôn quy mô lớn của tư nhân. Phát triển các trung tâm giao dịch nguyên, phụ liệu cho từng ngành sản phẩm.

Thị trường hàng nông, lâm, thủy sản: Phát triển mạng lưới các chợ bán buôn nông sản chuyên doanh và tổng hợp hiện đại theo hướng mua bán chuyên nghiệp, thanh toán qua hệ thống điện tử để gắn kết doanh nghiệp với các nhà sản xuất nông sản.

Thị trường hàng tiêu dùng: ở thành thị, hình thành mạng lưới trung tâm thương mại, trung tâm mua sắm, siêu thị chuyên doanh (như siêu thị thực phẩm, điện máy, dụng cụ gia đình,...) kết hợp với các loại hình thương mại khác tạo thành đầy đủ hệ thống thị trường hàng tiêu dùng và phát huy nhu cầu tiêu dùng nội lực. Ở nông thôn, nâng cấp mạng lưới chợ bán lẻ tại địa bàn các xã, đồng thời phát triển hệ thống cửa hàng phân phối hàng tiêu dùng.

Về kênh lưu thông: Phát triển thị trường nội địa thông qua việc tổ chức các kênh phân phối hàng tiêu dùng, nguyên vật liệu, vật tư và tiêu thụ sản phẩm lợi thế của tỉnh. Gắn phát triển thị trường nội địa với phát triển thị trường vùng, đặc biệt là thị trường các thành phố lớn ở trong nước. Hàng hoá trên thị trường Bình Định sẽ vận động theo các kênh chủ yếu như hàng nông sản thực phẩm từ sản xuất trong tỉnh (chủ yếu ở nông thôn) đến tiêu dùng trong nước và xuất khẩu; vật tư và hàng công nghiệp từ sản xuất tại tỉnh, trong nước và nhập khẩu đến tiêu dùng trong tỉnh và xuất khẩu. Tăng cường các hoạt động thương mại ban đêm tại các khu đô thị trên địa bàn tỉnh.

Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng trao đổi qua các cơ sở bán lẻ hiện đại (như siêu thị, trung tâm thương mại, cửa hàng tiện lợi, cửa hàng hội viên dạng nhà kho) trong tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng năm 2030 chiếm khoảng 38%-42%.

Phát triển hệ thống phân phối xanh, bền vững, thúc đẩy sự tham gia của các sản phẩm được dán nhãn sinh thái, sản phẩm OCOP và những sản phẩm đặc trưng của tỉnh thân thiện môi trường trong các hệ thống phân phối.

Phát triển mô hình chuỗi cửa hàng kinh doanh thực phẩm an toàn, thông qua hoạt động liên kết giữa đầu tư vùng nguyên liệu, chế biến và hệ thống phân phối đến tay người tiêu dùng; bảo đảm an toàn vệ sinh thực phẩm trên cơ sở có sự kiểm soát, chứng nhận của nhà nước; tạo lòng tin của người tiêu dùng đối với hàng hóa sản xuất trong tỉnh, hàng Việt, nhất là thực phẩm.

#### Xuất-nhập khẩu

Đẩy mạnh hoạt động xuất-nhập khẩu hàng hóa theo hướng vừa mở rộng thị trường, mặt hàng, vừa nâng cao hiệu quả xuất-nhập khẩu phù hợp với mục tiêu phát triển bền vững. Ứng dụng thương mại điện tử hỗ trợ các ngành hàng xuất khẩu chủ lực của tỉnh.

Đối với mặt hàng xuất-nhập khẩu: đẩy mạnh xuất khẩu những mặt hàng có giá trị tăng thêm cao, tăng sản phẩm chế biến, chế tạo, sản phẩm có hàm lượng công nghệ và chất xám cao, giảm dần tỷ trọng hàng thô. Đến năm 2030 các mặt hàng xuất khẩu chủ yếu của Bình Định là gỗ và sản phẩm gỗ khoảng 1.007 triệu USD, dệt may khoảng 384,7 triệu USD, sản phẩm từ chất dẻo khoảng 402,2 triệu USD, thủy sản 112,6 triệu USD... Đối với hoạt động nhập khẩu, trong giai đoạn từ nay đến năm 2030, nhu cầu nhập khẩu cần ưu tiên hàng đầu của tỉnh Bình Định là nhập khẩu máy móc, thiết bị, các nguyên vật liệu phục vụ sản xuất (chiếm khoảng 40,11% tổng kim ngạch nhập khẩu toàn tỉnh), đặc biệt là nguyên liệu phục vụ sản xuất sản phẩm gỗ xuất khẩu.

Các mặt hàng xuất khẩu cần được nâng cao khả năng đáp ứng các quy định, tiêu chuẩn chất lượng, an toàn thực phẩm, tiêu chuẩn trách nhiệm xã hội, môi trường, quy tắc xuất xứ trong các Hiệp định FTA thế hệ mới, chủ động thích ứng và vượt qua các rào cản thương mại, các biện pháp phòng vệ thương mại, chống bán phá giá, chống trợ cấp và tự vệ ngày càng nghiêm ngặt của các thị trường nhập khẩu để đẩy mạnh xuất khẩu, thâm nhập sâu vào các chuỗi cung ứng và kênh phân phối ở nước ngoài.

Thúc đẩy mạnh mẽ chuyển dịch cơ cấu hàng hóa xuất khẩu theo chiều sâu, hướng vào lối công nghiệp hóa, hiện đại hóa, theo hướng: Tăng tỷ trọng hàng công nghiệp, đặc biệt là hàng công nghiệp chế tạo công nghệ trung bình và công nghệ cao; nâng nhanh tỷ trọng các sản phẩm xuất khẩu có giá trị gia tăng cao, sản phẩm chế biến sâu, các sản phẩm có hàm lượng công nghệ, chất xám cao, các sản phẩm kinh tế xanh, thân thiện với môi trường; hạn chế tới mức thấp nhất có thể xuất khẩu tài nguyên chế biến thô, tiếp tục giảm tỷ trọng sản phẩm thô và sơ chế trong cơ cấu hàng hóa xuất khẩu.

Đối với thị trường xuất khẩu: Tập trung phát triển thị trường cho các sản phẩm xuất khẩu chủ lực có sức cạnh tranh lớn, có giá trị gia tăng cao hoặc các nhóm sản phẩm có tỷ trọng kim ngạch xuất khẩu lớn. Trong thời gian tới thị trường xuất-nhập khẩu của tỉnh sẽ tập trung ưu tiên trước hết là với thị trường Trung Quốc, Nhật Bản, Hồng Kông, Mỹ, EU, ... và khai thác triệt để các cơ hội kinh doanh xuất - nhập khẩu hàng hoá thông qua các doanh nghiệp xuất - nhập khẩu lớn. Đồng thời khai thác hiệu quả các cơ hội mở cửa thị trường từ các cam kết hội nhập kinh tế quốc tế trong các FTA thế hệ mới để đẩy mạnh xuất khẩu vào các thị trường lớn.

### Thương mại điện tử

– Khuyến khích ứng dụng thương mại điện tử trong các doanh nghiệp phân phối, logistics, đặc biệt trong việc truy xuất nguồn hàng vào hệ thống hạ tầng thương mại như siêu thị, chợ.

– Tiếp tục xây dựng và hoàn thiện chính quyền điện tử, tăng cường cung cấp dịch vụ công trực tuyến cho doanh nghiệp và người dân phù hợp với yêu cầu phát triển thương mại điện tử trên địa bàn tỉnh. Thu hút ngày càng nhiều chủ thể tham gia và mở rộng các loại hình, đối tượng tham gia thương mại điện tử trên địa bàn tỉnh.

– Về quy mô thị trường thương mại điện tử: Năm 2025 khoảng 55% dân số tham gia mua sắm trực tuyến, với giá trị hàng hóa giao dịch trên môi trường trực tuyến đạt 100 USD/người/năm; Doanh số thương mại điện tử B2C tăng 25% năm, chiếm khoảng 10% so với mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng của tỉnh. Năm 2030 khoảng 65% dân số tham gia mua sắm trực tuyến, doanh số thương mại điện tử B2C tăng 27% năm.

– Về tương quan phát triển thương mại điện tử giữa các địa phương: Năm 2025 các địa phương ngoài thành phố Quy Nhơn chiếm 30% giá trị giao dịch thương mại điện tử B2C của cả tỉnh; 40% số xã, phường, thị trấn trên địa bàn tỉnh có thương nhân thực hiện hoạt động mua bán hàng hóa hoặc cung ứng dịch vụ trực tuyến. Năm 2030, các chỉ tiêu này lần lượt là 40%, 60%.

– Về ứng dụng thương mại điện tử trong doanh nghiệp: Năm 2025 có 80% website thương mại điện tử của doanh nghiệp có tích hợp chức năng đặt hàng trực tuyến; 40-50% doanh nghiệp nhỏ và vừa hoạt động kinh doanh trên các sàn thương mại điện tử, bao gồm các mạng xã hội có chức năng sản giao dịch thương mại điện tử; Có 40% doanh nghiệp tham gia hoạt động thương mại điện tử trên các ứng dụng di động; 100% các siêu thị, trung tâm thương mại, các cơ sở mua sắm lớn hiện đại phải đảm bảo được việc thanh toán (POS) và cho phép người tiêu dùng thanh toán không dùng tiền mặt; 70% các đơn vị cung cấp điện, nước, viễn thông, truyền hình chấp nhận thanh toán không dùng tiền mặt và cung cấp hóa đơn điện tử cho người tiêu dùng. Năm 2030, 100% website thương mại điện tử của doanh nghiệp có tích hợp chức năng đặt hàng trực tuyến; 60% doanh nghiệp nhỏ và vừa hoạt động kinh doanh trên các sàn thương mại điện tử; 60% doanh nghiệp tham gia hoạt động thương mại điện tử trên các ứng dụng di động; 90% các đơn vị cung cấp điện, nước, viễn thông, truyền hình chấp nhận thanh toán không dùng tiền mặt và cung cấp hóa đơn điện tử cho người tiêu dùng.

– Đẩy mạnh ứng dụng thương mại điện tử hỗ trợ các ngành hàng xuất khẩu chủ lực của tỉnh, mở rộng tiêu thụ hàng hóa nội địa và thúc đẩy phát triển thương mại điện tử tại địa phương. Hỗ trợ doanh nghiệp áp dụng các giải pháp công nghệ số (công nghệ mã vạch, mã QR code, chip NFC, công nghệ blockchain...) để truy xuất nguồn gốc xuất xứ của sản phẩm, xây dựng thương hiệu trực tuyến và tiếp thị sản phẩm trên môi trường điện tử.

## 1.2. Logistics

### 1.2.1. Mục tiêu

Phát triển vận tải và logistics đáp ứng nhu cầu lưu thông hàng hóa trong và ngoài nước (đặc biệt là dọc theo quốc lộ 19 và xung quang cảng biển Quy Nhơn, cảng Phù Mỹ, sân bay Phù Cát) tăng lên do hoạt động sản xuất, chế biến chế tạo được tăng cường, đồng thời đẩy mạnh phát triển thương mại điện tử trong tỉnh. Các mục tiêu chủ yếu như sau:

- Tốc độ tăng GRDP ngành vận tải, logistics cao hơn tốc độ tăng trưởng chung của nền kinh tế, đạt mức 13% giai đoạn 2021-2025; giai đoạn 2026-2030 đạt 11,5%; giai đoạn 2031-2050 đạt 8,6%.
- Tốc độ tăng GRDP ngành logistics đạt 12%/năm giai đoạn 2021-2030.
- Phần đầu đến năm 2025 tỷ trọng đóng góp trong GDP của dịch vụ logistics nằm trong nhóm cao trong khu vực dịch vụ của tỉnh với tốc độ trung bình dịch vụ logistics tăng trên 12%/năm.
- Cơ cấu ngành vận tải trong GRDP ngành dịch vụ tăng từ 9,7% năm 2020 lên 13% năm 2025, khoảng 16% năm 2030 và 20% năm 2050.
- Nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực vận tải, logistics, đảm bảo tỷ lệ lực lượng lao động qua đào tạo của ngành đạt 70% năm 2030 và 80% vào năm 2050.
- Tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics của tỉnh đạt 40% năm 2025, 50% vào năm 2030.
- Nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực logistics, đảm bảo tỷ lệ lực lượng lao động qua đào tạo ngành logistics đạt 60% năm 2025 và đạt 70% năm 2030

### 1.2.2. Định hướng

- Phát triển ngành logistics bền vững, hiệu quả, chất lượng và có giá trị gia tăng cao, có khả năng cạnh tranh trong khu vực miền Trung - Tây Nguyên và cả nước, từng bước nâng cao vị thế của Bình Định trong chuỗi giá trị logistics cả nước.

- Phát triển mạng lưới trung tâm logistics đáp ứng tốt nhu cầu sản xuất, lưu thông hàng hóa trong nước cũng như hàng hóa xuất nhập khẩu với các nước trong khu vực và quốc tế. Khai thác có hiệu quả thị trường dịch vụ logistics, trong đó tập trung vào các dịch vụ logistics thuê ngoài, tích hợp trọn gói và đồng bộ, tổ chức, hoạt động theo mô hình 3PL nhằm thúc đẩy sản xuất, kinh doanh phát triển thông qua việc tối ưu hóa chi phí và tăng giá trị gia tăng cho hàng hóa và dịch vụ của các doanh nghiệp. Từng bước triển khai mô hình 4PL và 5PL trên cơ sở phát triển thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiện đại, hiệu quả, chuyên nghiệp.

- Xây dựng kết cấu hạ tầng hiện đại phục vụ phát triển dịch vụ vận tải và logistics; ứng dụng công nghệ thông tin đồng bộ trong hoạt động cảng biển để xếp dỡ hàng hóa, giải phóng tàu hàng nhanh chóng, ... nâng cao hiệu quả hoạt động các dịch vụ cảng biển của tỉnh Bình Định.

- Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực phục vụ ngành logistics và vận tải. Theo đó, đào tạo và tái đào tạo nguồn lực hiện có, thu hút lao động có trình độ chuyên ngành liên quan, am tường ngoại ngữ, có kiến thức địa lý, ngoại thương, cập nhật thường xuyên

kỹ thuật mới trong nghiệp vụ giao nhận vận tải quốc tế. Khuyến khích người lao động chủ động, tích cực nâng cao năng lực chuyên môn, nghiệp vụ.

- Phát triển hợp lý các phương thức vận tải đường bộ, đường biển, đường hàng không, đường thủy nội địa. Nâng cao chất lượng hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của các cơ sở vận tải trên địa bàn tỉnh.

- Về loại hình dịch vụ logistics: Phát triển mạnh, đa dạng các loại hình dịch vụ logistics được quy định trong Nghị định 163/2017/NĐ-CP ngày 30/12/2017 của Chính phủ quy định về kinh doanh dịch vụ logistics gồm các dịch vụ: (1) Dịch vụ xếp dỡ container, trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay; (2) Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển; (3) Dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải; (4) Dịch vụ chuyển phát; (5) Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa; (6) Dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan); (7) Dịch vụ khác, bao gồm các hoạt động sau: Kiểm tra vận đơn, dịch vụ môi giới vận tải hàng hóa, kiểm định hàng hóa, dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; dịch vụ nhận và chấp nhận hàng; dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải; (8) Dịch vụ hỗ trợ bán buôn, hỗ trợ bán lẻ bao gồm cả hoạt động quản lý hàng lưu kho, thu gom, tập hợp, phân loại hàng hóa và giao hàng; (9) Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển; (10) Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường thủy nội địa; (11) Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường sắt; (12) Dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải đường bộ; (13) Dịch vụ vận tải hàng không (14) Dịch vụ vận tải đa phương thức; (15) Dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật; (16); Các dịch vụ hỗ trợ vận tải khác; (17) Các dịch vụ khác do thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và khách hàng thỏa thuận phù hợp với nguyên tắc cơ bản của Luật thương mại.

Trong đó tập trung các dịch vụ logistics chính, trực tiếp phục vụ hệ thống cảng biển và sân bay tại Bình Định, trước hết bao gồm:

+ Dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa; dịch vụ đại lý làm thủ tục hải quan (bao gồm cả dịch vụ thông quan); dịch vụ vận tải hàng hóa thuộc dịch vụ vận tải biển, dịch vụ vận tải đa phương thức: chi phí chiếm khoảng 57% tổng chi phí logistics;

+ Dịch vụ kho bãi container thuộc dịch vụ hỗ trợ vận tải biển; dịch vụ kho bãi thuộc dịch vụ hỗ trợ mọi phương thức vận tải: chi phí chiếm khoảng 20% tổng chi phí logistics;

+ Dịch vụ xếp dỡ container (trừ dịch vụ cung cấp tại các sân bay): Chi phí chiếm khoảng 11% tổng chi phí logistics;

+ Dịch vụ khác (bao gồm cả quản lý chuỗi cung ứng): chi phí chiếm khoảng 12% tổng chi phí logistics.

+ Tập trung chuyển đổi loại hình dịch vụ 2PL - 3PL, đồng thời ưu tiên phát triển các loại hình dịch vụ cấp cao hơn (4PL, 5PL,...).

Bảng 9 – Phát triển các loại hình dịch vụ logistics

TT-Trực tiếp; GT-Gián tiếp; X-có phục vụ

STT	Dịch vụ	Thị trường				Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics					
		Bình Định	Nội địa	Quốc tế	Trung chuyên	Đại lý vận tải (Freight Forwarder)	2PL	Cảng	ICD	3PL	Giao nhận quốc tế
<b>I Dịch vụ đại lý vận tải (Freight Forward)</b>											
1	Vận tải quốc tế	X	X	X	X	GT	TT			T	TT/GT
2	Vận chuyển hành khách kết hợp hàng hóa phát chuyên nhanh nội địa	X	X								TT
3	Vận tải đường bộ	X				GT	TT			TT	GT
4	Vận tải thủy nội địa		X	X		GT	TT			GT	GT
5	Vận tải đường sắt		X	X		GT	TT			GT	GT
6	Vận tải quá cảnh		X	X	X	GT	TT			GT	GT
7	Vận tải đa phương thức		X	X	X	GT	TT			GT	GT
8	Vận chuyển chuyên dùng Du lịch (đường biển, sông, bộ)	X	X	X							TT
9	Tư vấn xuất nhập khẩu, bảo hiểm	X	X	X		TT	TT			TT	TT
10	Tư vấn an ninh, an toàn	X	X	X	X	TT	TT			TT	TT
11	Khai thuê Hải quan	X	X	X		TT	TT	TT	TT	TT	TT
<b>II Dịch vụ bốc xếp hàng hoá (gồm cả container)</b>											
12	Bốc xếp hàng hóa, bao gồm container	X	X	X	X	GT	TT	TT	TT	GT	GT
<b>III Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa</b>											
13	Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa	X	X			TT	TT		TT	TT	TT
14	Dịch vụ kiểm định số lượng	X	X	X	X	GT	TT		GT	GT	GT
15	Dịch vụ đóng gói, dán nhãn	X	X	X	X	GT	TT		TT	TT	GT
<b>IV Dịch vụ hỗ trợ khác (bao gồm cả quản lý chuỗi cung ứng)</b>											
16	Dịch vụ phát triển thị trường nội địa	X	X	X		TT	TT		GT	GT	TT
17	Dịch vụ phát triển thị trường quốc tế	X	X	X		GT	TT		TT	GT	TT
18	Dịch vụ phát triển du lịch										
19	Hỗ trợ nghiệp vụ Xuất/Nhập khẩu	X	X			TT	TT		TT	TT	TT
20	Nhận hàng, trữ hàng, giao hàng	X	X	X	X	GT	TT		TT	TT	GT
21	Soạn hàng, trả hàng	X	X	X			TT			TT	GT
22	Đóng gói, chiết rót, đóng bao bì & vật liệu bảo vệ	X	X	X	X	GT	TT		GT	TT	GT
23	Lắp ráp/Tái chế hàng hóa	X	X	X	X	GT	TT		GT	TT	GT
24	Tìm kiếm xuất xứ (tracing)	X	X	X	X	TT			TT	TT	TT

STT	Dịch vụ	Thị trường				Doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics					
		Bình Định	Nội địa	Quốc tế	Trung chuyển	Đại lý vận tải (Freight Forwarder)	2PL	Cảng	ICD	3PL	Giao nhận quốc tế
25	Thiết kế mạng lưới Quản lý chuỗi cung ứng (SCM)	X	X	X	X	TT				TT	TT
26	Chuỗi phân phối hàng đông lạnh	X	X			TT		TT			TT
27	Quản lý hàng xuất JIT/JIS	X	X	X						TT	
28	Quản lý hàng ký gửi (VMI)	X	X	X						TT	
29	Gia công lắp ráp đơn giản, bảo trì	X	X	X			TT			TT	GT
30	Xử lý khiếu nại	X	X	X	X	TT	TT			TT	TT
31	Tích hợp hệ thống thông tin	X	X	X			TT				TT
32	Quản lý chất lượng nhà cung cấp	X	X	X		GT	TT			TT	TT
33	Kiểm định, thí nghiệm, chứng nhận	X	X	X	X	GT	TT			GT	GT
34	Chứng nhận phù hợp các quy trình bắt buộc (của các quốc gia, tổ chức Q/tế)	X	X	X	X	GT	TT			GT/TT	GT
35	Ngân hàng và các dịch vụ tài chính	X	X	X	X	GT	TT			GT/TT	GT
36	Dịch vụ tư vấn pháp luật	X	X	X	X	GT	TT			GT/TT	GT
37	Dịch vụ chăm sóc y tế	X	X	X	X	TT	TT			GT/TT	TT
38	Dịch vụ tổ chức sự kiện	X	X	X	X	TT	TT			GT/TT	TT
39	Dịch vụ đào tạo nhân lực logistics	X	X	X	X	TT	TT			GT/TT	TT
40	Dịch vụ du lịch	X	X	X	X	TT	TT			GT/TT	TT
41	Dịch vụ xây dựng	X	X	X	X	TT	TT			TT	TT

Tái cấu trúc logistics, trong đó thúc đẩy sự phát triển các loại hình logistics (3PLs, 4PLs, 5PLs) trong nước, xem đây là tiền đề phát triển thị trường logistics của Bình Định. Gắn kết công nghệ thông tin trong logistics, đặc biệt khâu thủ tục hải quan (tăng cường tổ chức, thúc đẩy tiêu chuẩn hóa trong khai thác như chứng từ, tiêu chuẩn công nghệ,...) phát triển các cổng thông tin logistics, EDI, e-logistics...).

- Phát triển thị trường dịch vụ logistics và vận tải theo hướng hình thành chuỗi cung ứng dịch vụ logistics tại vùng miền Trung – Tây Nguyên. Trong đó, các nhà giao nhận, vận tải sử dụng Cảng Quy Nhơn như là cảng cửa ngõ của chuỗi cung ứng dịch vụ logistics vào một số nước ASEAN và khu vực Châu Á – Thái Bình Dương. Đẩy mạnh phát triển loại hình vận tải đa phương thức, tăng khối lượng hàng hóa vận chuyển theo hình thức vận tải đa phương thức. Thu hút nguồn hàng, nâng cao lưu lượng hàng hóa từ các tỉnh khu vực miền Trung - Tây Nguyên và các nước Lào, Campuchia, Thái Lan vận chuyển qua cửa khẩu thuộc các tỉnh Tây Nguyên về Cảng Quy Nhơn và ngược lại.

- Quy hoạch phát triển mạng lưới trung tâm logistics: Tỉnh cần xây dựng tiêu chí lựa chọn vị trí trung tâm logistics; Lựa chọn mô hình trung tâm logistics (theo mặt hàng



và theo vị trí của trung tâm trong chuỗi dịch vụ logistics trong đó có dự kiến mặt bằng, phân khu chức năng và phương án kết nối giao thông vận tải. Đề xuất mô hình Trung tâm dịch vụ Logistics tỉnh Bình Định theo phương án như sau: (1) Về các mặt hàng xử lý tại trung tâm logistics: tập trung xử lý hầu hết các mặt hàng của các KCN trên địa bàn tỉnh Bình Định, khu vực duyên hải Nam Trung Bộ và quốc tế; (2) Về vị trí của Trung tâm trong chuỗi logistics: ưu tiên phát triển gắn với dịch vụ cảng biển (hải quan, xếp-dỡ, kho, ....); (3) Về quy mô của Trung tâm: tuân thủ theo Quyết định 1012/QĐ-TTg ngày 03/07/2015, cụ thể là Trung tâm hạng II cấp Vùng, ngoài ra bổ sung một số Trung tâm cấp tỉnh với vai trò vệ tinh, phục vụ cho Trung tâm cấp Vùng.

- Định hướng chức năng phục vụ tại các trung tâm logistics:

+ Chức năng trung chuyển – lưu kho hàng hóa: Trung tâm logistics chính tại Bình Định sẽ phục vụ nhu cầu giao nhận và lưu kho hàng hóa, trung chuyển các luồng hàng hóa nội địa, xuất nhập khẩu và quá cảnh, phục vụ cho các luồng hàng từ các cảng tại Quy Nhơn đến các tỉnh trong và ngoài vùng kinh tế trọng điểm miền Trung, vùng Duyên Hải Nam Trung Bộ và Tây Nguyên; các luồng hàng quá cảnh. Nơi dự trữ hàng hóa, phân phối hàng hóa phục vụ hoạt động thương mại, sản xuất và tiêu dùng cho tỉnh Bình Định và vùng Duyên Hải Nam Trung Bộ, Tây Nguyên.

+ Chức năng đầu mối giao thông và giao nhận vận tải đa phương thức: Trung tâm logistics chính sẽ là điểm trung chuyển giữa các phương thức vận tải từ đường bộ sang đường sắt, đường biển. Trung tâm sẽ thực hiện các thủ tục hải quan cho hàng xuất nhập khẩu, thu gom phân phối hàng rời theo yêu cầu chủ hàng, lưu trữ container trước khi xếp lên hoặc sau khi dỡ từ tàu biển/đường sắt.

+ Chức năng dịch vụ giá trị gia tăng: Các hoạt động sản xuất hỗ trợ bao gồm các hoạt động sản xuất sản phẩm phục vụ kho bãi và giao nhận vận tải sản xuất như bao bì, giá đỡ, kệ hàng hóa; vật liệu xây dựng kho; gia công sản phẩm trong kho theo yêu cầu chủ hàng, ... Các dịch vụ hỗ trợ gồm các dịch vụ tài chính–ngân hàng; hải quan; cấp giấy phép; vệ sinh; giao nhận, chuyển phát, triển lãm hàng hóa, đào tạo lao động...

+ Chức năng tái định cư: Trung tâm đòi hỏi sử dụng số lượng lớn lao động cho các hoạt động sản xuất kinh doanh tại đây. Như vậy, cần bố trí trong khu đất quy hoạch nhà ở, các công trình công cộng, vui chơi giải trí, thương mại, dịch vụ y tế, giáo dục đào tạo cho người lao động.

## **2. Phương án phát triển hạ tầng thương mại, logistics**

### **2.1. Mạng lưới chợ, siêu thị, trung tâm thương mại, trung tâm triển lãm**

#### **2.1.1. Chợ**

Đối với chợ hạng I, nâng cấp, cải tạo các chợ: chợ Phú Phong (huyện Tây Sơn), chợ Đập Đá (thị xã An Nhơn), chợ Phù Cát (huyện Phù Cát), chợ Tam Quan (thị xã Hoài Nhơn), chợ Bồng Sơn (thị xã Hoài Nhơn).

Đối với các chợ hạng II và hạng III, đầu tư xây mới khoảng 20 chợ, đồng thời tập trung nâng cấp hệ thống chợ hiện có, bao gồm cả nâng cấp hạng chợ và tăng cường cơ sở vật chất – kỹ thuật chợ đảm bảo các điều kiện môi trường, nâng cao trình độ văn minh thương mại.

Xây dựng chợ đầu mối quy mô 4ha tại huyện Tây Sơn; xây dựng chợ tiêu thụ sản phẩm nông nghiệp tại thị xã An Nhơn và thị xã Hoài Nhơn.

#### 2.1.2. Trung tâm thương mại, siêu thị

Đẩy mạnh phát triển mới các loại hình siêu thị, trung tâm thương mại tại các đô thị gắn với phát triển các khu công nghiệp, cụm công nghiệp. Từng bước thay thế các cơ sở bán lẻ truyền thống tại tất cả các đô thị quy mô loại III trở lên.

Đến năm 2030, đầu tư xây dựng khoảng 22 trung tâm thương mại, siêu thị trong đó chủ yếu là siêu thị hạng II và hạng III. Các trung tâm thương mại, siêu thị chủ yếu tập trung tại thành phố Quy Nhơn, thị xã Hoài Nhơn, thị xã An Nhơn, huyện Tuy Phước. Hình hành tối thiểu tại mỗi huyện 1 trung tâm thương mại và 1 siêu thị hạng III. Phát triển trung tâm thương mại, dịch vụ tổng hợp chất lượng cao tại trung tâm khu đô thị mới Nhơn Hội, quy mô 20 ha.

#### 2.1.3. Trung tâm hội chợ triển lãm

Nâng cấp mở rộng trung tâm hội chợ triển lãm đạt cấp vùng tại thành phố Quy Nhơn phục vụ chủ yếu các tỉnh trong vùng, tiểu vùng Duyên hải miền Trung. Xây dựng mới trung tâm hội chợ hàng nông lâm sản quy mô 3-5 ha tại Hoài Nhơn, phục vụ giới thiệu quảng bá các sản phẩm hành hóa nông lâm của các huyện phía Bắc, phía Tây Bắc tỉnh.

### 2.2. *Mạng lưới chiết nạp, kinh doanh khí dầu mỏ hóa lỏng và cửa hàng bán lẻ xăng dầu*

#### 2.2.1. Cửa hàng bán lẻ xăng dầu:

Khuyến khích các cửa hàng kinh doanh xăng dầu có quy mô lớn (cấp 2 trở lên) trên các tuyến đường giao thông chính (QL 1, QL 19, đường cao tốc Bắc - Nam, đường cao tốc Quy Nhơn - Pleiku,...); phát triển thêm mới các loại hình dịch vụ đi kèm như LPG,...

Đến năm 2025, nâng quy mô tiêu thụ bình quân một cửa hàng xăng dầu trên địa bàn tỉnh đạt 1.700 - 1.800 m<sup>3</sup>/CH và đến năm 2030, nâng mức tiêu thụ bình quân một cửa hàng đạt khoảng 2.000 – 2.100 m<sup>3</sup>/CH.

Số lượng cửa hàng xăng dầu trên địa bàn tỉnh sẽ tăng thêm khoảng 21 cửa hàng xăng dầu, nâng mật độ cửa hàng xăng dầu bình quân lên trên 2,6 - 2,7 cửa hàng xăng dầu/xã, phường, thị trấn vào năm 2025; đến năm 2030 là 3,0-3,2 cửa hàng xăng dầu/xã, phường, thị trấn.

#### 2.2.2. Kho xăng dầu

Phát triển các kho xăng dầu phải đảm bảo có hiệu quả kinh tế - xã hội; kết hợp chặt chẽ với yêu cầu về an ninh quốc phòng, đảm bảo dự trữ xăng dầu cung ứng cho tỉnh và một số tỉnh thuộc khu vực như miền Trung và Tây Nguyên.

Quy hoạch mới 02 kho trung chuyên xăng dầu (01 kho tại khu vực Cảng Đồng Đa, thành phố Quy Nhơn và 01 kho thuộc địa bàn thị xã Hoài Nhơn) với quy mô sử dụng đất của mỗi kho vào khoảng 02 ha, dung tích bể chứa 5.000m<sup>3</sup>.

### **2.3. Hạ tầng thương mại điện tử**

Phát triển hạ tầng hỗ trợ giao dịch điện tử tích hợp thanh toán trong thương mại và dịch vụ công; phát triển các tiện ích thanh toán trên nền tảng di động, ví điện tử, mã QR code,...; đảm bảo an ninh, an toàn thanh toán để góp phần thúc đẩy thanh toán điện tử trong giao dịch thương mại điện tử, bao gồm mô hình thương mại điện tử doanh nghiệp – người tiêu dùng (B2C), doanh nghiệp – doanh nghiệp (B2B), chính phủ – người dân (G2C), chính phủ – doanh nghiệp (G2B); Online – Offline (O2O);

Duy trì hệ thống thu thập và quản lý trực tuyến thông tin xuất nhập khẩu Bình Định <http://xnkbinhdinh.ekip.info> giúp cho việc thu thập thông tin, số liệu về tình hình hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu trên địa bàn tỉnh được nhanh chóng, tiện lợi; cung cấp các thông tin, văn bản quy phạm pháp luật liên quan đến hoạt động xuất nhập khẩu.

Đến năm 2025, thanh toán không dùng tiền mặt trong thương mại điện tử đạt 35%, trong đó thanh toán thực hiện qua các tổ chức cung ứng dịch vụ trung gian thanh toán chiếm 50%; Chi phí trung bình cho chuyển phát và hoàn tất đơn hàng chặng cuối chiếm dưới 10% giá thành sản phẩm trong thương mại điện tử; 50% các giao dịch mua hàng trên website/ứng dụng thương mại điện tử có hóa đơn điện tử. Năm 2030, thanh toán không dùng tiền mặt trong thương mại điện tử đạt 45%; 60% các giao dịch mua hàng trên website/ứng dụng thương mại điện tử có hóa đơn điện tử.

### **2.4. Hạ tầng logistics**

Phát triển đa dạng các trung tâm phân phối tại thành phố, các đô thị nhằm phục vụ thị trường bán lẻ, các trung tâm logistics gần các khu công nghiệp sản xuất, chế biến xuất khẩu.

Hoàn thiện và phát triển hệ thống kho bãi, trung tâm logistics, cảng nội địa (ICD), thu gom hàng lẻ, được tập trung lại để đóng hàng vào container, xuất khẩu bằng đường biển (CFS), bãi container (CY) và các trang thiết bị xếp dỡ, đảm bảo tính thuận tiện khi kết nối với mạng lưới hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông.

Hoàn thiện cơ sở hạ tầng thông tin phục vụ cho phát triển dịch vụ logistics bao gồm: mạng lưới thông tin phục vụ sản xuất kinh doanh, trao đổi dữ liệu điện tử, hệ thống internet,...

#### **2.4.1. Trung tâm logistics, cảng cạn, kho bãi**

Đầu tư xây dựng một số tổng kho thương mại và trung tâm dịch vụ logistics với quy mô lớn, tại các địa điểm thuận lợi phục vụ nhu cầu xuất nhập khẩu và phân phối hàng hoá cho các trung tâm thương mại trong và ngoài tỉnh.

Tiếp tục đẩy mạnh đầu tư hệ thống kho, bãi hàng hóa xuất nhập khẩu, kho ngoại quan, trung tâm logistics trong KKT Nhơn Hội. Trong giai đoạn đến năm 2030 xây dựng kho phục vụ cảng Nhơn Hội với quy mô 100ha.

Xây dựng trung tâm logistics hạng II (cấp vùng) trên quốc lộ 19 quy mô tối thiểu 30ha tại khu vực giao QL19 và QL19B, đóng vai trò kết nối giữa tỉnh Bình Định với các tỉnh duyên hải miền Trung – Tây Nguyên và các nước trong khu vực thuộc hành lang kinh tế Đông – Tây.

Hình thành cụm logistics số 1-cụm logistics cầu Gành tại Phước Lộc, huyện Tuy Phước với diện tích 156ha, phục vụ phát triển khu vực cảng Quy Nhơn và khu kinh tế Nhơn Hội; kết nối với các trục giao thông Bắc - Nam (QL.1), trục Đông - Tây (QL.19), đường sắt Hà Nội - TP. Hồ Chí Minh và cao tốc Quy Nhơn - Pleiku theo quy hoạch; tại đây xây dựng hệ thống kho bãi, dịch vụ hậu cần với trang thiết bị hiện đại nhằm đáp ứng nhu cầu giao nhận, trung chuyển hàng hóa với số lượng lớn để phục vụ nhu cầu xuất nhập khẩu trong và ngoài tỉnh.

Hình thành cụm logistics số 2 (cụm phía Tây Nam tỉnh) tại phía tây cầu Nhị Hà, thuộc xã Canh Vinh, huyện Vân Canh, diện tích khoảng 150ha; phục vụ phát triển công nghiệp phía Tây Nam dọc trục QL 19C; kết nối với cụm cảng Quy Nhơn qua ĐT.638, gần nút giao tuyến cao tốc Bắc Nam và các tuyến đường huyện kết nối khu vực cụm logistics với tuyến đường Quốc lộ 19C, kết nối về phía thị xã An Nhơn và huyện Tây Sơn qua QL19.

Xây dựng trung tâm logistics Cát Tân (Phù Cát) quy mô tối thiểu 30ha, tại khu vực giao QL.1 và QL.19B; phục vụ phát triển công nghiệp dọc trục QL.1 và logistics hàng không; kết nối với trục giao thông Bắc - Nam (QL.1), trục Đông - Tây (QL.19B) và cảng hàng không Phù Cát.

Quy hoạch xây dựng cảng cạn ICD, khu dịch vụ kho vận logistics phục vụ cụm cảng Quy Nhơn, có quy mô khoảng 85,95 ha, vị trí các khu cảng cạn ICD, khu dịch vụ kho vận logistics xây dựng dọc theo tuyến Quốc lộ 19 mới thuộc khu vực các xã Phước Nghĩa, Phước Lộc, huyện Tuy Phước đóng vai trò kết nối luồng hàng hóa giữa Bình Định với các tỉnh duyên hải miền Trung, các tỉnh vùng Tây Nguyên cũng như với các nước tiểu vùng sông Mê Kông trên hành lang kinh tế Đông - Tây.

#### 2.4.2. Đường sắt

Xây dựng 2 ga đường sắt gồm (1) ga logistic Phước Lộc huyện Tuy Phước quy mô 20,8ha, đây là ga chính phục vụ nhu cầu vận tải hàng hóa cho cảng Quy Nhơn, khu kinh tế Nhơn Hội đi các khu vực khác; (2) ga logistics Canh Vinh huyện Vân Canh quy mô khoảng 10ha, đây là ga hàng hóa đáp ứng nhu cầu vận tải chung chuyển cho thành phố Quy Nhơn thông qua đường cao tốc Bắc Nam.

#### 2.4.3. Cảng hàng không

Nâng cấp, mở rộng Cảng hàng không Phù Cát đạt cấp sân bay 4E và sân bay quân sự cấp I, công suất 4 triệu hành khách/ năm, 50.000 tấn hàng hóa/năm.

#### 2.4.4. Cảng biển

Quy hoạch khu bến Quy Nhơn-Thị Nại-Đông Đa phục vụ phát triển KT-XH tỉnh Bình Định và khu vực Tây Nguyên; gồm các bến container, tổng hợp, hàng rời, hàng lỏng/khí, bến khách; có thể tiếp nhận cỡ tàu có trọng tải đến 50.000 tấn (tàu đến 70.000 tấn giảm tải, kết hợp tiếp nhận tàu khách), tàu hàng lỏng/khí đến 10.000 tấn hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện.

Mở rộng cảng Quy Nhơn thành một trong những cảng biển hiện đại mang tầm khu vực, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Bình Định, khu vực Nam Trung Bộ và Tây Nguyên. Đến năm 2030 khu vực cảng Quy Nhơn có tổng diện tích

khoảng 87,92ha, quy mô đáp ứng cho tàu tổng hợp, container đến 50.000DWT. Năng lực thông qua 22-26 triệu tấn/năm.

Các bến cảng Thị Nai, Tân cảng Quy Nhơn, Tân cảng Miền Trung, Đống Đa quy hoạch năng lực thông qua 6÷6,5 triệu tấn/năm.

Quy hoạch khu bến Nhơn Hội phục vụ trực tiếp khu kinh tế Nhơn Hội, có các bến container, tổng hợp, hàng rời, hàng lỏng/khí, bến khác, phát triển phù hợp với nhu cầu thị trường, năng lực của nhà đầu tư.

Xây dựng cảng tổng hợp quốc tế Long Sơn tại khu vực xã Mỹ An, huyện Phù Mỹ giai đoạn sau 2030 với tổng diện tích khoảng 343ha. Quy mô gồm các bến cảng container, tổng hợp, hàng rời, tiếp nhận cỡ tàu có trọng tải trên 50.000 DWT.

Nâng cấp bến cảng Đề Gi, Tam Quan; hình thành hai trung tâm hậu cần nghề cá của tỉnh tại xã Tam Quan Bắc, thị xã Hoài Nhơn và đầm Đề Gi, khu vực xã Mỹ Thành (huyện Phù Mỹ) và xã Cát Khánh (huyện Phù Cát)

### **3. Phương án phân bố không gian thương mại, logistics**

#### **3.1. Phân bố các tuyến hành lang thương mại liên vùng, liên khu vực trong tỉnh:**

##### *-Hành lang thương mại Bắc – Nam:*

Theo tuyến quốc lộ 1: là trục phát triển kinh tế quan trọng kết nối Bình Định với VKTTĐMT nói riêng và hệ thống đô thị cả nước chung. Dọc tuyến tập trung phát triển hệ thống thương mại dịch vụ lớn, dịch vụ hàng không gắn với sân bay Phù Cát, dịch vụ logistic tại Phước Lộc (Tuy Phước) và dịch vụ ga đường sắt. Ngoài ra, QL 1 có vai trò là trung điểm gắn kết giữa vùng kinh tế phía Đông và phía Tây của Tỉnh. Tuyến này tác động trực tiếp đến không gian phát triển của thành phố Quy Nhơn, An Nhơn, Hoài Nhơn và các đô thị Ngô Mây, Phù Mỹ, Bình Dương, Phước Lộc, Diêu Trì.

Theo tuyến quốc lộ 1D: là trục hỗ trợ phát triển kinh tế phía Đông Nam của tỉnh Bình Định, kết nối Bình Định với Phú Yên. Đây là tuyến quan trọng phát triển thương mại, logistics. Tuyến này tác động trực tiếp đến không gian phát triển của thành phố Quy Nhơn.

##### *- Hành lang thương mại Đông – Tây:*

Theo tuyến QL 19: là trục động lực chính, quan trọng phát triển thương mại, logistics của toàn vùng. Đây là tuyến giao thông tạo ra sự kết nối mạnh mẽ, thông suốt giữa tỉnh Bình Định và các khu vực phía Tây (vùng Tây Nguyên và đặc biệt khu vực tiểu vùng sông Mê Công) thông qua cảng Quy Nhơn. QL 19 hỗ trợ phát triển thương mại, logistics phía Đông Nam và Tây Nam tỉnh Bình Định mà trọng tâm là phát triển các trung tâm logistics, kho bãi gắn với KKT Nhơn Hội, cảng Quy Nhơn, các KCN Nhơn Hòa, KCN Bình Nghi và hàng loạt các CCN dọc trục. Tuyến này tác động trực tiếp đến không gian phát triển của thành phố Quy Nhơn, An Nhơn, Tây Sơn.

Tuyến quốc lộ 19B: Là trục hỗ trợ kết nối KKT Nhơn Hội với các đô thị phía Tây của tỉnh. Phục vụ phát triển các trung tâm thương mại, dịch vụ gắn với phát triển kinh tế công nghiệp, đô thị, du lịch. Tuyến này tác động trực tiếp đến không gian phát triển của thành phố Quy Nhơn, đô thị Cát Tiến và đô thị Tây Sơn.

Tuyến quốc lộ 19C: Là trục hỗ trợ phát triển kinh tế phía Tây Nam của tỉnh Bình Định, kết nối với Phú Yên, tận dụng được ưu điểm mà mạng lưới đường quốc gia đang đem lại cho tỉnh Bình Định (cao tốc Bắc Nam). Phục vụ phát triển khu phức hợp thương mại, dịch vụ, logistic. Tuyến này tác động trực tiếp đến không gian phát triển của đô thị Diêu Trì, Vân Canh và Canh Vinh.

Tuyến quốc lộ 19 mới: là trục hỗ trợ phát triển kinh tế phía Đông Nam của tỉnh Bình Định, kết nối QL 1 với cảng Quy Nhơn. Trọng tâm là phát triển các trung tâm thương mại, dịch vụ, cảng cạn.

- *Hành lang thương mại ven biển:*

Hành lang thương mại ven biển theo tuyến tỉnh lộ 639 là trục phát triển phía Đông của tỉnh kéo dài từ Tam Quan đến hết Bình Định đi Phú Yên. Trọng tâm phát triển các trung tâm dịch vụ hậu cần nghề cá, trung tâm thương mại dịch vụ phục vụ du lịch, công nghiệp, đô thị.

### **3.2. Phân bố không gian phát triển thương mại, logistics:**

Vùng thành phố Quy Nhơn-khu vực phụ cận và hành lang quốc lộ 19 bao gồm thành phố Quy Nhơn, Tuy Phước, An Nhơn, một phần huyện Vân Canh, một phần huyện Tây Sơn: đây là vùng có nhiều tiềm năng đang và sẽ phát triển sôi động nhất về thương mại, logistics.

+ Tại thành phố Quy Nhơn khuyến khích phát triển các trung tâm thương mại dịch vụ, siêu thị, chợ theo hướng đồng bộ, hiện đại, hình thành các tuyến trục thương mại-dịch vụ cao cấp. Mở rộng cảng Quy Nhơn thành một trong những cảng biển hiện đại mang tầm khu vực, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Bình Định, khu vực Nam Trung Bộ và Tây Nguyên.

+ Tại khu kinh tế Nhơn Hội, phát triển trung tâm thương mại dịch vụ tổng hợp chất lượng cao tại trung tâm khu đô thị mới Nhơn Hội phục vụ cảng biển Nhơn Hội.

+ Tại các đô thị và các trung tâm xã: cải tạo nâng cấp các chợ truyền thống, phát triển mở rộng các chợ đầu mối thu mua nông sản, trung tâm mua sắm, thương mại dịch vụ tổng hợp vừa và nhỏ.

+ Tại các khu vực đầu mối giao thông: Hình thành các trung tâm dịch vụ, phân phối, trung chuyển hàng hóa tại Phước Lộc, Canh Vinh gắn với cụm logistics, cảng Quy Nhơn, khu kinh tế Nhơn Hội:

Cụm logistics Phước Lộc, là tiền cảng của cảng Quy Nhơn đặt tại khu vực cầu Gành, xã Phước Lộc, giao điểm của các trục giao thông quan trọng như đường sắt Bắc Nam, quốc lộ 1, QL 19, kết nối Bắc Nam đi Quảng Ngãi và Phú Yên, kết nối Đông Tây đi Pleiku – vùng Tây Nguyên ra biển đông; gắn kết với tuyến công nghiệp nam quốc lộ 19. Quy mô cụm khoảng 156ha.

Cụm logistics Canh Vinh, là khu trung chuyển hàng hóa khi tuyến cao tốc Bắc Nam hình thành, đặt tại xã Canh Vinh, điểm kết nối giữa đường QL 1, đường cao tốc Bắc -Nam, kết nối với quốc lộ 19C đi Phú Yên và Đăk Lak. Quy mô cụm khoảng 200-300ha.

Hình thành trung tâm logistics (cấp vùng) hạng II trên quốc lộ 19, đóng vai trò kết nối giữa tỉnh Bình Định với các tỉnh duyên hải miền Trung – Tây Nguyên và các nước trong khu vực thuộc hành lang kinh tế Đông – Tây.

Xây dựng các khu cảng cạn ICD dọc theo tuyến Quốc lộ 19 mới thuộc khu vực các xã Phước Nghĩa, Phước Lộc, huyện Tuy Phước với tổng quy mô 85,95ha.

*Vùng hành lang QL 1 và vùng ven biển* bao gồm Hoài Nhơn, Phù Mỹ, Phù Cát và một phần Hoài Ân: Hình thành các trung tâm thương mại, siêu thị dọc theo hành lang kinh tế QL 1. Xây dựng các khu thương mại dịch vụ hậu cần nghề cá, kho bãi, chợ đầu mối tại Hoài Nhơn.

Phát triển các khu dịch vụ thương mại du lịch dọc bờ biển Hoài Nhơn với quy mô 80ha.

Hình thành các khu kho bãi, trung chuyển trước khi được vận tải bằng đường hàng không dọc tuyến nối ĐH 21 và sân bay với quy mô khoảng 85ha, trong đó xây dựng 1 trung tâm logistics tại khu vực xã Cát Tân tại khu vực giao QL1 và QL 19B, quy mô khoảng 15ha phục vụ phát triển công nghiệp dọc trục QL.1 và logistics hàng không; kết nối với trục giao thông Bắc - Nam (QL.1), trục Đông - Tây (QL.19B) và cảng hàng không Phù Cát.

*Vùng trung du và miền núi* bao gồm các huyện vùng cao như An Lão, Vĩnh Thạnh, một phần của Tây Sơn, một phần Hoài Ân, một phần Vân Canh. Hình thành các khu vực dịch vụ thương mại, logistics gắn với hoạt động kinh tế trang trại, cây công nghiệp, trang trại chăn nuôi, khu chế biến nông lâm sản. Xây dựng các chợ đầu mối, trung tâm thương mại, siêu thị, kho bãi tại Tây Sơn.

### **III. GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN NGÀNH THƯƠNG MẠI, LOGISTICS**

#### **1. Giải pháp phát triển thương mại**

##### **1.1. Thương mại nội địa**

Về cơ chế, chính sách: Rà soát, sửa đổi, bổ sung các chính sách ưu đãi, phát triển hạ tầng thương mại theo hướng tạo đồng bộ, thuận lợi cho phát triển các loại hình kết cấu thương mại, đặc biệt tại khu vực nông thôn.

Nghiên cứu chính sách tăng cường chuỗi giá trị, đổi mới và thuận lợi hóa lưu thông trong đó tập trung vào hình thành và phát triển các chuỗi cung ứng hàng hóa, tập trung trước hết vào các chuỗi cung ứng hàng nông sản thực phẩm thiết yếu của thị trường nội địa.

Hoàn thiện các quy định về quản lý hàng hóa lưu thông trên thị trường như: quy định về nhãn mác, mác hàng hóa, nguồn gốc xuất xứ, truyền thông quảng cáo, thông tin thị trường,...; tăng cường thực hiện cải cách thủ tục hành chính, tiếp tục cắt giảm các điều kiện liên quan đến thương mại theo hướng giảm bớt thủ tục và thời gian thực hiện, đẩy nhanh việc cung ứng và nâng cấp các dịch vụ công trực tuyến cho các chủ thể hoạt động kinh doanh trên thị trường.

Triển khai chính sách phát triển và quản lý các loại hình trung tâm thương mại, siêu thị, cửa hàng tiện lợi, máy bán hàng tự động,...; xây dựng điểm bán sản phẩm OCOP, điểm bán hàng Việt tại thành phố Quy Nhơn, thị xã An Nhơn, Hoài Nhơn và

trung tâm các huyện; đẩy mạnh các hoạt động hỗ trợ xúc tiến thương mại cho các hoạt động này.

Về phát triển hạ tầng: Đẩy mạnh hình thành trung tâm bán buôn lớn hàng công nghiệp tiêu dùng, hàng tư liệu sản xuất, nông sản, thủy sản ở khu vực thành phố Quy Nhơn, thị xã Hoài Nhơn, thị xã An Nhơn, huyện Tây Sơn... (khu vực gần với khu công nghiệp như: KCN Phú Tài, KCN Long Mỹ, KCN Nhơn Hòa, KCN Nhơn Tân, KKT Nhơn Hội...) để phát luồng hàng hóa phục vụ cho các hoạt động thương mại, dịch vụ, du lịch tại các khu vực thị trường trên địa bàn tỉnh và ra ngoài tỉnh. Đồng thời, phát triển các hệ thống thị trường chung như hội chợ; triển lãm, triển lãm- bán hàng; chợ tổng hợp quy mô lớn; chợ chuyên doanh; trưng bày hàng mẫu và đặt hàng; sàn giao dịch; sàn đấu giá.

Khuyến khích đẩy nhanh quá trình chuyển đổi mô hình quản lý chợ và xã hội hóa đầu tư xây dựng, khai thác chợ; tập trung cải tạo, nâng cấp các chợ đô thị tại trung tâm các huyện, thị xã An Nhơn, Hoài Nhơn, thành phố Quy Nhơn và nâng cao chất lượng dịch vụ theo hướng đảm bảo an toàn thực phẩm, văn minh thương mại; lồng ghép việc triển khai chương trình mục tiêu quốc gia xây dựng nông thôn mới để nâng cấp, cải tạo hạ tầng chợ nông thôn; ưu tiên bố trí, phân bổ đầu tư công phát triển các chợ truyền thống mang tính văn hóa cần bảo tồn, các chợ miền núi, vùng sâu, vùng xa tại các huyện Vĩnh Thạnh, An Lão, Tây Sơn...

Hoàn thành trung tâm hội chợ triển lãm tại thành phố Quy Nhơn để đẩy mạnh hoạt động xúc tiến thương mại, quảng bá, giới thiệu sản phẩm của tỉnh với các đối tác trong và ngoài nước. Phát triển các trung tâm thương mại chợ đầu mối tại các vùng sản xuất nông lâm thủy sản có quy mô sản xuất lớn như chợ đầu mối nông sản tại Tây Sơn, chợ đầu mối thủy sản tại Tam Quan, Đền Gi.

Về ứng dụng khoa học công nghệ: Tăng cường hỗ trợ cho các doanh nghiệp phân phối, hộ kinh doanh đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, phần mềm quản lý trong hoạt động kinh doanh, đặc biệt là tiếp cận và áp dụng các phần mềm, ứng dụng trong phương thức kinh doanh thương mại điện tử trên máy tính, điện thoại di động,...; từng bước đẩy mạnh ứng dụng và chuyển giao công nghệ cao vào các hoạt động kinh doanh trên thị trường; liên kết và phát triển mô hình khoa học công nghệ, từng bước thực hiện xã hội hóa, thị trường hóa sản phẩm khoa học và công nghệ trong lĩnh vực thương mại.

Về xúc tiến thương mại: Đổi mới phương thức, lồng ghép các hoạt động xúc tiến thương mại phát triển thị trường trong tỉnh vào các chương trình kích cầu tiêu dùng, kết nối cung cầu hàng hóa. Hỗ trợ các doanh nghiệp trong hoạt động xúc tiến thương mại (đặc biệt doanh nghiệp nhỏ và vừa, các cơ sở sản xuất của các làng nghề, các hộ nông dân, các hợp tác xã), xây dựng thương hiệu và quảng bá các đặc sản vùng miền, sản phẩm tiêu biểu trên địa bàn tỉnh như thương hiệu đồ gỗ Bình Định, và nhiều sản phẩm khác.

Xây dựng và phát triển bảo hộ thương hiệu cho các mặt chủ lực, đặc trưng của tỉnh; tiếp tục đổi mới, sáng tạo trong xúc tiến thương mại (từng bước áp dụng các hình thức xúc tiến thương mại hiện đại như marketing điện tử, khuyến khích doanh nghiệp, cơ sở sản xuất các mặt hàng xuất khẩu xây dựng website nhằm quảng bá thương hiệu sản phẩm, xúc tiến thị trường); hỗ trợ nâng cao năng lực cho doanh nghiệp, hợp tác xã về



nghiên cứu thị trường; phát triển hệ thống phân phối hàng nông sản; tham gia hội chợ hàng nông sản cấp vùng và cấp miền, các hội nghị kết nối cung cầu hàng hóa; hỗ trợ tuyên truyền, quảng bá hàng nông sản của tỉnh trên các phương tiện truyền thông...

Về liên kết phát triển: Đẩy mạnh liên kết bền vững giữa sản xuất – phân phối – tiêu dùng cũng như tăng sự hiện diện của sản phẩm được dán nhãn mác, thân thiện môi trường tại cơ sở phân phối hiện đại (trung tâm thương mại, siêu thị...) và cơ sở phân phối truyền thống (chợ, cửa hàng tạp hóa...).

Nghiên cứu, xây dựng mô hình các chuỗi cung ứng sản phẩm bền vững từ sản xuất-phân phối-tiêu dùng gắn với quản lý chất lượng và an toàn thực phẩm. Từng bước nhân rộng mô hình liên kết, tạo điều kiện để các doanh nghiệp tham gia mô hình.

Tăng cường liên kết giữa doanh nghiệp bán lẻ với các nhà sản xuất trong việc tạo nguồn hàng sản xuất trong nước với giá cạnh tranh, bảo đảm đủ tiêu chuẩn chất lượng có thể thỏa mãn nhu cầu mua sắm tiêu dùng đa dạng và ngày càng cao ở trong và ngoài tỉnh để cung ứng cho các cơ sở bán lẻ nhằm giảm sự phụ thuộc vào hàng cùng loại nhập khẩu.

Khuyến khích khu vực doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, các tập đoàn phân phối lớn của nước ngoài liên doanh, liên kết với các doanh nghiệp của tỉnh xây dựng và phát triển hệ thống phân phối hiện đại, từ đó tăng cường khả năng mở rộng thị trường ra thế giới cho các hàng hoá và dịch vụ có lợi thế của Bình Định.

Phát triển nguồn nhân lực: Khuyến khích doanh nghiệp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực làm việc trong lĩnh vực phân phối, bán lẻ nhằm thúc đẩy hiệu quả hoạt động của các chủ thể kinh doanh.

Khuyến khích thu hút các nhà quản trị kinh doanh trong và ngoài nước vào ngành thương mại. Để doanh nghiệp thương mại phát triển trên thị trường, đòi hỏi phải có biện pháp nâng cao năng lực của các nhà quản trị doanh nghiệp để từng bước tăng cường khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp thương mại, Bình Định cần có chính sách ưu đãi để mời gọi nhân tài có kinh nghiệm và hiểu biết thị trường của các nước phát triển làm việc, cộng tác, hoặc tư vấn cho các doanh nghiệp thương mại của Bình Định.

Đào tạo, bồi dưỡng nhân lực trong ngành thương mại tỉnh Bình Định. Hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực cho ngành thương mại để khuyến khích phát triển tiềm năng cho các nhà kinh doanh, thúc đẩy nâng cao trình độ công nghệ kinh doanh, tăng cường khả năng ứng dụng công nghệ mới trong quản lý kinh doanh. Tổ chức các lớp đào tạo, bồi dưỡng để trang bị về những kiến thức cần thiết cho các doanh nhân hoạt động trên lĩnh vực thương mại

## **1.2. Xuất-nhập khẩu**

Thông tin tuyên truyền, phổ biến hiệp định CPTPP và thị trường của các nước tham gia hiệp định CPTPP; hiệp định thương mại tự do Việt Nam-Liên minh Châu Âu (EVFTA).

Chú trọng phát triển nguồn hàng xuất khẩu. Hỗ trợ doanh nghiệp, nông dân, tháo gỡ khó khăn vướng mắc trong sản xuất, kinh doanh, tiêu thụ sản phẩm, bảo đảm ổn định, bền vững, nhất là các mặt hàng nông lâm, thủy sản, may mặc,... xuất khẩu chủ lực, có lượng hàng hóa lớn

Tiếp tục tổ chức các cuộc gặp gỡ, đối thoại với doanh nghiệp để trao đổi về tình hình xuất khẩu, những khó khăn, vướng mắc và bàn biện pháp tháo gỡ để góp phần thúc đẩy xuất khẩu. Điều hành tốt việc cung ứng đủ nguồn điện, nguồn nguyên liệu cho sản xuất, đảm bảo cho sản xuất phát triển ổn định, nhất là sản xuất chế biến hàng xuất khẩu như gỗ, thủy sản...

Doanh nghiệp cần tiếp tục tăng cường đầu tư đổi mới công nghệ, thiết bị và mở rộng quy mô sản xuất nâng cao chất lượng, tăng giá trị và năng lực cạnh tranh cho hàng xuất khẩu. Cùng với đó, tạo nguồn hàng có chất lượng cho sản xuất hướng tới mục tiêu nâng cao giá trị gia tăng, sản xuất ra các sản phẩm đáp ứng tiêu chuẩn về chất lượng, an toàn thực phẩm và phù hợp với nhu cầu thị trường nhập khẩu.

### **1.3. Thương mại điện tử**

- Ứng dụng hiệu quả mô hình quản lý các sàn giao dịch thương mại điện tử, các website bán hàng điện tử, các hoạt động giao dịch thương mại thông qua các trang diễn đàn, mạng xã hội; thí điểm và triển khai nền tảng mã địa chỉ bưu chính gắn với bản đồ số vpostcode, các ứng dụng giao thông mới hỗ trợ vận chuyển, giao nhận hàng hóa trong thương mại điện tử và logistics.

- Triển khai các chương trình, đề án thương mại điện tử hóa nông thôn, đào tạo kỹ năng kinh doanh thương mại điện tử cho người dân nông thôn tại các huyện Tây Sơn, Phù Mỹ, Vân Canh, Phù Cát, An Lão, Vĩnh Thạnh, Hoài Ân...; hỗ trợ các khoản vay cho người dân nông thôn để thực hiện thương mại điện tử; phối hợp với các nền tảng thương mại điện tử để tạo các gian hàng và hỗ trợ người dân nông thôn đưa các sản phẩm lên sàn thương mại điện tử; xây dựng nền tảng trực tuyến cho hoạt động phân phối, tập trung phát triển thị trường trực tuyến cho các sản phẩm được dán nhãn sinh thái, thân thiện với môi trường.

- Tập trung phát triển nguồn nhân lực về thương mại điện tử. Đến năm 2025, 50% các cơ sở giáo dục đại học và giáo dục nghề nghiệp trên địa bàn tỉnh triển khai đào tạo và giới thiệu về lĩnh vực thương mại điện tử cho sinh viên các ngành học; 100% cán bộ quản lý nhà nước về thương mại điện tử được đào tạo và tập huấn về pháp lý, kỹ năng thương mại điện tử trong thời kỳ mới; 60% các doanh nghiệp, hợp tác xã, các hộ kinh doanh cá thể được tham gia các khóa tập huấn, đào tạo về kỹ năng thương mại điện tử. Năm 2030, 70% các cơ sở giáo dục đại học và giáo dục nghề nghiệp trên địa bàn tỉnh triển khai đào tạo và giới thiệu về lĩnh vực thương mại điện tử cho sinh viên các ngành học; 70% các doanh nghiệp, hợp tác xã, các hộ kinh doanh cá thể được tham gia các khóa tập huấn, đào tạo về kỹ năng thương mại điện tử.

## **2. Giải pháp phát triển logistics**

Về cơ chế, chính sách: Thực thi và xây dựng các chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics và vận tải. Theo đó, nghiên cứu, áp dụng triệt để, có hiệu quả các chính sách, pháp luật quy định về phát triển dịch vụ logistics; kiểm tra, rà soát và ban hành các văn bản triển khai phát triển dịch vụ logistics phù hợp với tình hình thực tế và điều kiện của tỉnh Bình Định. Xây dựng các chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics của tỉnh có hiệu quả, phù hợp với đặc điểm kinh tế - xã hội của tỉnh. Có chính sách khuyến khích về thuế đối với các dịch vụ logistics và người kinh doanh dịch vụ logistics như giảm

thuế thu nhập cho các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics. Hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao năng lực đàm phán, ký kết, thực hiện hợp đồng, xử lý tranh chấp liên quan đến hoạt động logistics.

Tăng cường cải cách hành chính, chuyên đổi số và ứng dụng công nghệ thông tin trong lĩnh vực dịch vụ logistics và vận tải. Theo đó, cải cách thủ tục hành chính, đơn giản hóa, minh bạch hóa, tin học hóa các thủ tục hải quan, tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình tiếp cận thông tin, giao dịch cung ứng và khai thác dịch vụ logistics hiệu quả hơn.

- Về phát triển kết cấu hạ tầng logistics và vận tải: Thực hiện tốt công tác quy hoạch và xây dựng kết cấu hạ tầng: hệ thống cầu, đường; nhà ga, bến cảng; kho, bến bãi; Thu hút đầu tư liên quan đến xây dựng hệ thống kho bãi chất lượng cao hỗ trợ cho hoạt động giao thương thương mại đi và đến cảng Quy Nhơn và sân bay Phù Cát. Nâng cấp hệ thống kho bãi, dịch vụ logistics, bảo quản hàng hóa, đặc biệt gần cảng Quy Nhơn và sân bay Phù Cát: Phát triển Quy Nhơn trở thành đầu mối vận chuyển hàng hóa, dịch vụ, giao dịch thương mại và dịch vụ, trung chuyển, phân phối. Hình thành trung tâm ga mới: Phát triển khu đô thị nhà ga với các khu dân cư và dịch vụ hỗ trợ (như tài chính, thương mại, dịch vụ) tại huyện Phù Cát...

Quy hoạch trung tâm logistics Bình Định bao gồm 01 Trung tâm logistics cấp Vùng và các Trung tâm logistics cấp tỉnh với chức năng phụ trợ cho Trung tâm logistics cấp Vùng. Hoàn thiện đồng bộ hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông logistics trên cơ sở quy hoạch phát triển giao thông vận tải đã được phê duyệt, trong đó tập trung ưu tiên đầu tư các tuyến đường từ Cảng Quy Nhơn nối với Quốc lộ 1 như Quốc lộ 19, Quốc lộ 19 mới, Quốc lộ 19B, Quốc lộ 19C, tuyến đường ven biển, tuyến đường Tây tỉnh để thu hút đầu tư. Phát triển các cụm dịch vụ hỗ trợ cho các khu công nghiệp của Bình Định để đẩy mạnh sự phát triển của dịch vụ logistics. Ưu tiên phát triển các dịch vụ chức năng hỗ trợ như viễn thông, ngân hàng, hỗ trợ hành chính, dịch vụ bưu chính/chuyển phát nhanh, dịch vụ hội nghị, dịch vụ dân sinh.

Đối với vận tải biển cần tập trung xây dựng và phát triển hệ thống cảng và nâng cấp cầu cảng tăng khả năng thông quan các cảng. Việc mở rộng các cảng nên được cân nhắc triển khai với tốc độ vừa phải, phù hợp với nhu cầu thông quan của các ngành chính (bao gồm ngành công nghiệp chế tạo). Xây dựng và phát triển hệ thống cảng biển Bình Định một cách hợp lý đồng thời đảm bảo tính hiện đại đáp ứng nhu cầu thực tế. Xây dựng tuân thủ theo các quy hoạch phát triển cảng đã được Chính phủ phê duyệt, tránh đầu tư dàn trải.

- Về phát triển nguồn nhân lực: Đặt hàng các trường đại học, các trung tâm giáo dục, các tổ chức giáo dục... nhu cầu nguồn nhân lực logistics và vận tải; thực hiện các chính sách đãi ngộ xứng đáng để thu hút lao động về làm việc, sinh sống tại Bình Định. Tạo điều kiện, khuyến khích các doanh nghiệp vận tải, logistics của tỉnh, các hiệp hội, các đơn vị kinh doanh vận tải, logistics... hợp tác đào tạo với các chuyên gia hoặc tổ chức nước ngoài để thực hiện các chương trình đào tạo trung và ngắn hạn tập trung cho nhân lực ngành logistics và vận tải.

Tập trung đào tạo các kỹ năng cần thiết để tiếp cận sử dụng các công nghệ mới, chú trọng nâng cao trình độ ngoại ngữ và khả năng vận dụng luật pháp, tập quán thương

mại quốc tế nhằm giúp các sinh viên trong lĩnh vực logistics và vận tải có thể đáp ứng nhu cầu công việc thực tiễn sau khi ra trường.

Nâng cao nhận thức cho đội ngũ cán bộ quản lý, chủ các doanh nghiệp hoạt động trong các lĩnh vực của chuỗi dịch vụ logistics và vận tải về các cam kết quốc tế liên quan đến logistics và vận tải thông qua việc phổ biến, tuyên truyền các cam kết quốc tế của Việt Nam liên quan đến loại dịch vụ này.

- Về xúc tiến thương mại, phát triển thị trường: Đẩy mạnh xúc tiến thương mại cho dịch vụ logistics thông qua việc tổ chức các hội thảo, hội chợ, triển lãm về logistics; tham gia các hội chợ triển lãm thương mại chuyên ngành về dịch vụ logistics và tổ chức trao đổi cơ hội đầu tư, hợp tác. Tăng cường liên kết với các Hiệp hội và doanh nghiệp dịch vụ logistics trong khu vực; thu hút doanh nghiệp logistics trong và ngoài nước đến đầu tư, hợp tác với các doanh nghiệp của tỉnh.

- Giải pháp về khoa học công nghệ: Hình thành, xây dựng mô hình dịch vụ logistics điện tử (E-logistics). Xây dựng cơ sở dữ liệu công nghệ thông tin phục vụ cho cộng đồng dịch vụ logistics của tỉnh. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics (hệ thống giao dịch không giấy tờ, thanh toán điện tử, giao dịch trực tiếp...), phát triển hệ thống cổng thông tin e-logistics kết nối được với hệ thống “Một cửa quốc gia” và “Một cửa ASEAN”, cho phép các doanh nghiệp trong và ngoài nước truy cập.. Xây dựng cổng thông tin giao dịch thương mại trên nền thông tin logistics tích hợp với thuế, hải quan, ngân hàng điện tử. Tăng cường ứng dụng công nghệ trong hoạt động dịch vụ logistics như công nghệ xếp, dỡ hàng hóa, lưu giữ, đóng gói hàng hóa hiện đại. Nghiên cứu, thiết lập hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử trong kinh doanh khai thác cảng biển kết nối với cơ sở dữ liệu logistics điện tử. Đẩy mạnh áp dụng hình thức trao đổi thông tin điện tử giữa các cơ quan quản lý (Hải quan, kiểm dịch, cảnh sát đường bộ, cảng vụ Hàng hải, cảng vụ đường thủy nội địa... ) trong hoạt động logistics.