

Tác động của thương mại điện tử đến cấu trúc không gian đô thị thành phố Hồ Chí Minh

Lê Thị Bảo Thư^{1*}

¹ Khoa Kỹ thuật Xây dựng, Trường Đại học Bách Khoa, ĐHQG TpHCM, VNU.HCM

TỪ KHOÁ

Logistics
Cấu trúc không gian
Công nghiệp hóa
Đô thị hóa
Thương mại điện tử

TÓM TẮT

Lưu thông hàng hóa từ nhà sản xuất đến người tiêu dùng cuối cùng luôn là yêu cầu thiết yếu của xã hội. Trong dòng chảy đó, hoạt động thương mại và trao đổi văn hóa tạo ra những yếu tố cơ bản để xây dựng các nền văn minh từ châu Á đến châu Âu. Các hoạt động trao đổi thương mại đã đóng vai trò thúc đẩy việc hình thành kiến trúc và không gian đặc thù cho sự kết nối cộng đồng trong cấu trúc không gian đô thị. Chợ là một kiến trúc tiêu biểu được sinh ra từ các hoạt động trao đổi thương mại, nơi rõ ràng thể hiện đặc trưng văn hóa của địa phương. Piazza, trái tim của các thành phố cổ ở châu Âu, với cấu trúc đa chức năng để tập hợp người dân cho các hoạt động trao đổi trong thương mại, chính trị và cộng đồng, đã là minh chứng cho tác động của dòng chảy hàng hóa đến cấu trúc không gian. Cùng với sự tiến bộ của khoa học và công nghệ, lưu thông hàng hóa đã phát triển liên tục ở tất cả các phương diện, như tốc độ, tần suất, sự đa dạng của phương tiện vận chuyển và phạm vi toàn cầu. Bài viết này bàn về cách lưu thông hàng hóa có thể tác động đến cấu trúc không gian đô thị trong bối cảnh hiện đại. Nghiên cứu này tập trung vào TP.HCM, thành phố kinh tế hàng đầu của Việt Nam. Thành phố này có tốc độ phát triển thương mại điện tử ấn tượng và kết quả là, lưu thông hàng hóa đã thay đổi cơ sở hạ tầng logistics, tác động đến cấu trúc không gian đô thị.

KEYWORDS

Logistics
E-commerce
Urban Spatial structure
Urbanization
Industrialization

ABSTRACT

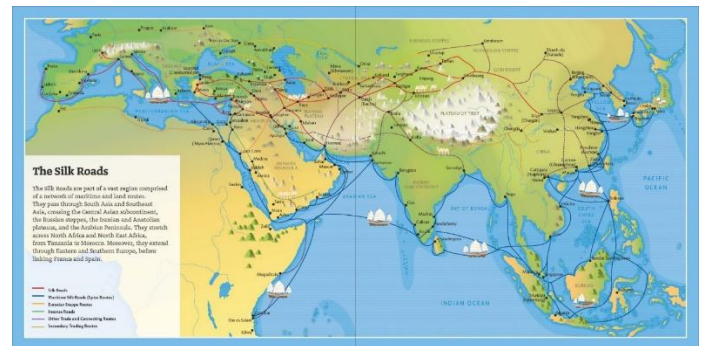
Circulation of goods from manufacturer to last user is always actual requirement of society. On that flow, activities of trade and culture exchanges have created fundamental elements for building up civilizations from Asian to Europe. Trading exchange activities had played the role to promote the formation of specific architecture and space for community connection in urban spatial structure. Market is a typical architecture born from trading exchange activities, where clearly shows cultural characteristics of locality. Piazza, the heart of European ancient cities, with multi-function structure to gather people for exchanging activities in trading or politic and civic as well, has been a testament of impact from the flow of goods to spatial structure. Along with advances of science and technology, this circulation has continuously developed on all aspects, as speed, frequency, diversity of means of transportation and worldwide coverage. The discussion is how circulation of goods can affect to urban spatial structure in contemporary context. The paper is within scope of HoChiMinh City, the top economic city of Viet Nam. This city has an impressive rapid e-commerce development rate, and as result, the circulation of commodity has changed its infrastructure of logistic, affected to urban spatial structure.

1. Giới thiệu

1.1. Con Đường Tơ Lụa, từ thời cổ đại đến ngày nay

Nhà địa lý người Đức Ferdinand von Richthofen đã đặt ra thuật ngữ "Con Đường Tơ Lụa" hay "Các tuyến đường tơ lụa" vào năm 1877 để chỉ con đường thương mại cổ đại qua Trung Á (Hình 1).

Kể từ đó, nhiều tuyến đường nối Trung Quốc với thế giới bên ngoài đã được gọi là "Con Đường Tơ Lụa" hay "Các tuyến đường tơ lụa", mặc dù thực tế là tơ lụa không phải là hàng hóa được giao thương đầu tiên hay được trao đổi nhiều nhất qua các tuyến đường này [1].



Hình 1. Con đường tơ lụa. Nguồn: Unesco

*Liên hệ tác giả: thu.bmkt@hcmut.edu.vn

Nhận ngày 16/04/2025, sửa xong ngày 05/06/2025, chấp nhận đăng ngày 07/06/2025

Link DOI: <https://doi.org/10.54772/jomc.03.2025.922>

Các hoạt động thương mại xuất hiện trong lịch sử kiến trúc qua dấu ấn của giao thông liên lục địa; trong cấu trúc không gian đô thị và các công trình kiến trúc tiêu biểu như các chợ hoặc nhà trọ cho thuê cho các thương nhân - caravanserai [2]. Có thể thấy rằng, dòng chảy hàng hóa là trục chính tạo ra động lực phát triển, tập hợp các hoạt động kinh tế thứ cấp, từ đó mang lại thu nhập cho cộng đồng. Hiệu quả của các hoạt động này đã đóng vai trò quyết định trong việc hình thành một số loại công trình kiến trúc và không gian đô thị dành cho trao đổi thương mại. Có thể nói rằng, nhiều nền văn minh cổ đại đã phát triển nhờ vào sự vận động thương mại từ các Con Đường Tơ Lụa [3]. Sau thời gian phát triển với nguồn lực nội tại trong giới hạn lãnh thổ quốc gia, thế giới đã bước vào kỷ nguyên toàn cầu hóa, với sự kết nối khu vực và toàn cầu trong tất cả các lĩnh vực, đặc biệt là trong trao đổi thương mại và sản xuất công nghiệp [4]. Không gian kết nối toàn cầu là con đường tơ lụa mới, với các tiện nghi hiện đại như đường cao tốc, tuyến đường biển, đường hàng không với phương tiện vận chuyển tiên tiến. Có thể đề cập đến khái niệm "Vành đai kinh tế, con đường tơ lụa" do Chủ tịch Trung Quốc Tập Cận Bình đề xuất vào tháng 9 năm 2013 trong bài phát biểu tại Đại học Nazarbayev - Kazakhstan, kêu gọi hợp tác và phát triển khu vực Á-Âu [5]; hoặc "Con Đường Tơ Lụa Hàng Hải Thế Kỷ 21", tuyến đường kéo dài từ bờ biển Trung Quốc đến Địa Trung Hải tại Hội nghị Thượng đỉnh Hợp tác Kinh tế Châu Á-Thái Bình Dương lần thứ 21 ở Bali, Indonesia, vào tháng 10 năm 2013 [6].

Con Đường Tơ Lụa gợi nhớ về thời kỳ sôi động của thương mại giữa các cảng biển, con người, các thành phố và nền văn hóa trong buổi bình minh của hoạt động sản xuất và trao đổi hàng hóa. Đến thế kỷ 21, mối quan hệ thương mại cổ xưa giữa các quốc gia từ Bắc đến Nam, từ Đông Á mở rộng ra phía Đông Địa Trung Hải được phục hồi với Vành đai Kinh tế Á-Âu, được gọi tên Vành đai Kinh tế Tơ Lụa - SREB và Con Đường Tơ Lụa Hàng Hải Thế Kỷ 21 - MSR [7].

1.2. Mối quan hệ giữa các hoạt động kinh tế đô thị với hình ảnh của nó

Kinh tế tạo ra sự sống động cho thành phố, thể hiện cả về mặt hình thức và tinh thần của thành phố. Các hoạt động kinh tế cần không gian và tài nguyên tương ứng; và phản ứng của thành phố đối với những nhu cầu đó dẫn đến đặc điểm vật lý hoặc hình ảnh đô thị [8].

Trường hợp của Manchester, Anh vào thế kỷ 19, được coi là nơi khởi đầu cuộc cách mạng công nghiệp của thế giới, có thể được nhắc đến để tham khảo về mối quan hệ này. Là một thị trấn nhỏ với các công xưởng dệt truyền thống, qua quá trình tích lũy nguồn lực để cung cấp cho ngành công nghiệp vải, Manchester đã thay đổi diện mạo với các nhà máy có khẩu độ lớn và những ống khói cao, ký túc xá công nhân đông đúc. Giao thông vận tải của Manchester cũng đã có một loại hình mới chưa từng có trên thế giới, đó là đường sắt kết nối với các nhà máy than, cùng cơ sở hạ tầng logistics như bến cảng, kho bãi... để cung cấp sản phẩm của mình cho các thị trường toàn cầu. Khi thành phố phát triển với sự hình thành các dịch vụ sản xuất như ngân hàng, bảo hiểm và các dịch vụ đô thị như giải trí, thương thức nghệ thuật, nó đã dần thay đổi diện mạo vật lý. Ngày nay, các bất động sản công nghiệp trước

đây đã được cải tạo thành các công trình sử dụng mới như bảo tàng, khách sạn, nhà hàng,...[9].

Các hoạt động kinh tế chính đã xác định hình ảnh của thành phố với cơ sở hạ tầng và không gian cho các hoạt động đó. Sự tiến hóa của kinh tế từ công nghiệp sang dịch vụ đã thể hiện rõ trong kiến trúc và cấu trúc không gian, dần dần thay đổi theo thời gian [10].

1.3. Cấu trúc không gian đô thị của TP.HCM qua các giai đoạn lịch sử

TP.HCM có các hoạt động kinh tế sôi động nhất tại Việt Nam. Với vị trí địa lý kết nối với Biển Đông qua hệ thống kênh rạch, dòng sông, thành phố đã trở thành điểm hội tụ của các tuyến đường trao đổi thương mại Đông-Tây từ bán đảo Đông Dương đến tuyến đường biển trên Biển Đông. Từ năm 1860, cảng Sài Gòn đã vận hành với công suất xuất khẩu lên tới 1 triệu tấn gạo mỗi năm ra thị trường thế giới [11]. Cấu trúc không gian của TP.HCM đã được hình thành bởi hệ thống kênh rạch kết nối Đồng bằng sông Cửu Long, là những cánh đồng lúa rộng lớn, với cảng Sài Gòn như một trung tâm logistics. Dọc theo các con kênh này có các nhà máy xay xát và chế biến; kho bãi, chợ hoặc "Chành", một kiểu trung tâm phân phối sơ khai ngày nay. Có những chợ nổi tiếng được xây dựng và hoạt động từ đó cho đến nay như Bến Thành, Chợ Lớn hay Bình Tây [12].

Với thương mại là hoạt động kinh tế chủ yếu, kể từ cuối thế kỷ 20, TP.HCM đã được nhận diện qua các công trình biểu tượng như chợ, trung tâm mua sắm, cửa hàng bách hóa. Và từ những trung tâm thương mại này, các con phố sôi động theo chủ đề đã phát triển như phố thời trang Nguyễn Trãi, phố giày dép Nguyễn Đình Chiểu, phố giải trí Nguyễn Huệ, phố đèn lồng và đồ trang trí Lương Như Học, phố thuốc Đông y Hải Thượng Lãn Ông.

Kể từ đại dịch Covid-19, với sự tiến bộ của công nghệ, thương mại điện tử đã phát triển mạnh mẽ tại TP.HCM, nơi có khoảng 9 triệu cư dân, GDP bình quân đầu người gần 7.000 USD vào năm 2023 [13]. Sự bùng nổ này giúp thay đổi diện mạo đô thị, đặc biệt là tại các con phố trước đây gắn liền với thương mại, nơi từng tạo nên thương hiệu của TP.HCM.

2. Tài liệu và Phương pháp Nghiên cứu

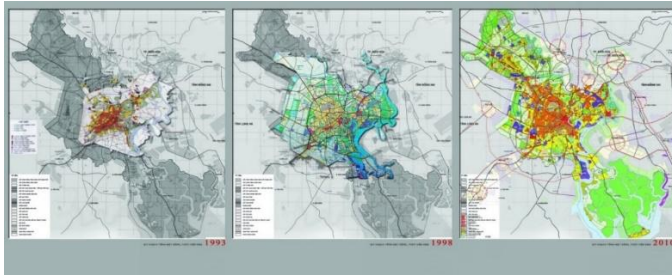
2.1. Tài liệu

2.1.1. Hệ thống giao thông

TP.HCM đã tập trung phát triển ngành công nghiệp từ năm 1991, khi bắt đầu vận hành khu chế xuất Tân Thuận. Kể từ đó, các khu công nghiệp (KCN) trên thành phố đã có mức tăng trưởng ấn tượng, từ 01 KCN vào năm 1991 lên đến 23 KCN vào năm 2023 với tổng diện tích gần 6.000 ha [14]. Những KCN này là một trong những yếu tố góp phần gây ra sự biến động lớn trong không gian đô thị.

Quy hoạch chung phát triển thành phố đã được cập nhật mỗi 5 năm (1993; 1998), với các sự điều chỉnh lớn trong cấu trúc không gian, nhằm đảm bảo sự thông suốt trong dòng chảy của các hoạt động kinh tế chính. Trong vòng 20 năm, TP.HCM đã điều chỉnh quy hoạch chung

4 lần. Nội dung chính của các bản cập nhật là hoàn thiện hệ thống giao thông, được coi là khung định hướng cho sự phát triển. (Hình 2)



Hình 2. TPHCM qua các giai đoạn điều chỉnh quy hoạch.

Nguồn: Sở QHKT TP.HCM

2.1.2 Các trung tâm thương mại

Trung tâm truyền thống của TP.HCM: Vincom, Rex, Tax là những tên gọi khác của các điểm giao thương xưa ở các vị trí cố định từ đầu thế kỷ 20. Những tòa nhà này đã được xây dựng lại với quy mô tương xứng với sự phát triển của thành phố và trang bị công nghệ hiện đại phù hợp với bối cảnh đương đại.

Khu vực cửa ngõ Tây Nam: Nơi có các khu công nghiệp Tân Tạo và PouYen, là khu vực có tốc độ đô thị hóa nhanh chóng do công nghiệp hóa. Tại giao điểm của các trục giao thông chính, các trung tâm thương mại đầu tiên như siêu thị BigC, trung tâm mua sắm Aeon Mall đã xuất hiện. Những tòa nhà này đáp ứng nhu cầu dịch vụ và thương mại cho các khu dân cư mới hình thành xung quanh các khu công nghiệp.

Khu vực cửa ngõ Tây Bắc: Với khu công nghiệp Tân Bình nằm trên trục Trường Chinh, khu vực này đã trở thành đô thị hóa nhanh chóng với mật độ dân số cao và nền kinh tế phi nông nghiệp. Kết quả là, trung tâm thương mại Pandora và các trung tâm mua sắm Aeon Mall khác đã xuất hiện tại các vị trí giao lộ của các tuyến giao thông chính [15].

Hai khu vực cửa ngõ này đều đang đô thị hóa nhanh chóng với sự xuất hiện của các khu công nghiệp như những cực tăng trưởng. Khu vực ngoại ô nông thôn trước đây nay đã thay đổi diện mạo mới với những con đường thẳng tắp, các nhà máy chế biến có khẩu độ rộng, các khu dân cư và trung tâm thương mại.

2.2 Phương pháp nghiên cứu

2.2.1 Phân tích vai trò của nguồn lực kinh tế chính qua các giai đoạn

a. Giai đoạn 1990-2000:

TP.HCM đã tập trung kêu gọi đầu tư vào các khu công nghiệp (KCN) với mục tiêu tạo việc làm cho lao động. Các KCN cần hàng nghìn công nhân, dẫn đến làn sóng lao động từ các tỉnh khác đến TP.HCM. Những công nhân này cần nhà ở, chăm sóc sức khỏe, giáo dục, và dịch vụ thương mại cho bản thân và gia đình họ. Mức lương của công nhân trong ngành đủ để họ chi tiêu cho cuộc sống, từ đó đóng góp vào sự phát triển các hoạt động thương mại tại TP.HCM. Sự xuất hiện của các điểm dịch vụ thương mại, từ quy mô nhỏ, xen lẫn trong khu dân cư đến

quy mô lớn, nằm ở các giao lộ giao thông thuận tiện, tất cả đã tạo nên một diện mạo mới so với giai đoạn trước, khi ngành công nghiệp chưa phát triển.

b. Giai đoạn 2000-2010:

Chính phủ đã cải thiện chất lượng hệ thống giao thông để đáp ứng với lượng phương tiện và hàng hóa tăng lên phục vụ nhu cầu công nghiệp. Trong khi đó, chính quyền đã tái cấu trúc hệ thống cảng sông, di chuyển ra khỏi trung tâm thành phố để đảm bảo giao thông dân dụng tách biệt với các phương tiện tải trọng nặng. Giai đoạn này cũng là thời kỳ hình thành các khu dân cư mới tại khu vực phía Nam, nơi có đường Nguyễn Văn Linh, trục giao thông chính được xây dựng để kết nối khu chế xuất Tân Thuận với Quốc lộ 1A. Đường Nguyễn Văn Linh đã trở thành tuyến đường thuận tiện cho hàng nghìn công nhân từ Đồng bằng sông Cửu Long di chuyển đi lại trực tiếp đến khu chế xuất Tân Thuận. Vì vậy, trục đường này đã trở nên nhộn nhịp với nhiều điểm dịch vụ cho hành khách như garage, bệnh viện, nhà hàng, cửa hàng, và sau đó là các chung cư cao tầng, trường học,... Sự tích lũy dân số, cơ sở hạ tầng, dịch vụ xã hội giúp khu vực này phát triển thành khu dân cư mới. Với đặc điểm nguồn lực đa quốc gia làm việc tại khu chế xuất Tân Thuận và các dịch vụ thứ cấp, khu đô thị mới này có phong cách khác biệt về cấu trúc không gian, kiến trúc hay thiết kế đô thị so với các khu vực khác của TP.HCM.

c. Giai đoạn 2010-2020:

Kinh tế TP.HCM đã phát triển mạnh mẽ với 2 trụ cột chính là công nghiệp và dịch vụ. Cụ thể, ngày càng có nhiều nhà sản xuất toàn cầu lựa chọn các KCN của TP.HCM để đầu tư mới, với yêu cầu nhân lực và cơ sở hạ tầng chất lượng cao hơn so với giai đoạn đầu phát triển công nghiệp. Chính nguồn lực này đã thúc đẩy sự phát triển dịch vụ đô thị lên một tầm cao mới. Các thương hiệu xa xỉ cần không gian trưng bày phù hợp cho sản phẩm của họ. Do đó, các trung tâm mua sắm kiểu mới đã xuất hiện tại những vị trí đắc địa nhất của thành phố. Tại các trục giao thông chính khác của thành phố, các tòa nhà mới như tổ hợp cao tầng, trung tâm thương mại, ngân hàng và văn phòng bảo hiểm thay thế các công trình thuộc sở hữu nhà nước như kho bãi, cửa hàng bách hóa,... sau chính sách cổ phần hóa của chính phủ. Ở quy mô hộ gia đình, các nhà riêng nằm trên các con phố đông đúc đã được cải tạo thành cửa hàng, boutique. Thành phố trở nên rực rỡ và nhộn nhịp hơn, đặc biệt là vào ban đêm.

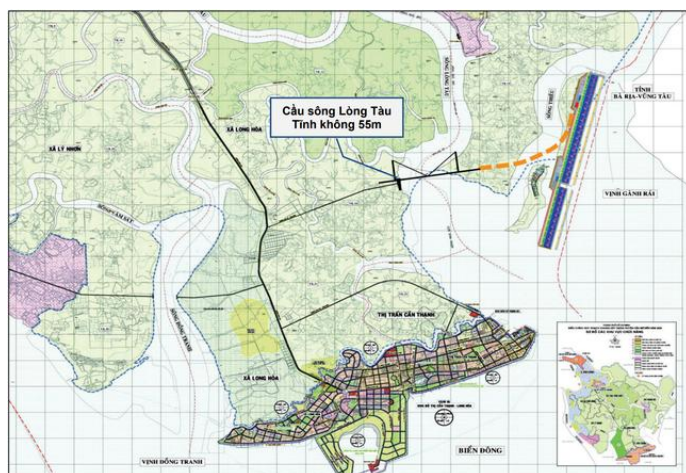
d. Giai đoạn từ sau Covid-19:

Các quy định hạn chế về di chuyển và tập trung đông người trong đại dịch đã làm biến mất hình ảnh dòng người đến các trung tâm thương mại và các cửa hàng, boutique vào mỗi tối và cuối tuần như trước đây. Thay vào đó, người mua bắt đầu làm quen với phương thức mới là tìm kiếm, tham khảo, chọn lựa hàng hóa trực tuyến và chờ giao hàng đến nhà. Với nhiều tiện lợi, đặc biệt trong tình hình giao thông ngày càng khó khăn trong thành phố hơn 13 triệu người (bao gồm cư dân và vãng lai), nhiều người đã chọn mua sắm trực tuyến thay vì đi trực tiếp đến các cửa hàng vật lý. Sự phát triển mạnh mẽ của thương mại điện tử nhờ vào sự tiện lợi cùng với sự cải tiến liên tục của dịch vụ logistics đã thay đổi dòng chảy thương mại trước đây. Dễ dàng nhận

c. Giai đoạn sau 2021:

Song song với việc tập trung phát triển hệ thống giao thông, chính quyền thành phố xác định trọng tâm chính sách và ngân sách sang cơ sở hạ tầng dịch vụ giao thông như bãi đỗ xe, trung tâm phân phối, trạm giao dịch năng lượng. Mục tiêu là vừa giải quyết các vấn đề dân sinh khi số lượng phương tiện cá nhân ngày càng tăng, vừa phát triển logistics như một ngành kinh tế mới của đô thị. Sau đại dịch Covid-19, nhu cầu vận tải toàn cầu tăng mạnh. Xem xét vòng tuần hoàn toàn cầu như một cơ hội để Việt Nam hội nhập vào các hoạt động kinh tế thế giới, chính phủ xác định dịch vụ logistics là một ngành tiềm năng với vị trí địa lý thuận lợi cho các giao dịch quốc tế. Chính phủ đã ban hành quy hoạch các trung tâm logistics quốc gia. Theo quy hoạch này, TP.HCM phát triển 8 trung tâm logistics, làm trung tâm giao dịch sản phẩm khu vực.

Năm 2023, Chính phủ phê duyệt dự án đầu tư Cảng transshipment MSC với công suất 6 triệu TEU, tọa lạc trên đảo Con Chó, huyện Cần Giờ, TP.HCM [16]. Với chính sách của Chính phủ ưu tiên cho dự án chiến lược này, chính quyền TP.HCM nghiên cứu cập nhật quy hoạch giao thông để khai thác hiệu quả hiệu ứng lan tỏa từ Cảng MSC khi đi vào hoạt động vào năm 2026. (Hình 5)



Hình 5. Quy hoạch Cần Giờ - TpHCM.

Nguồn: Trung tâm Thông tin Quy hoạch TpHCM Planic (2024)

Sau 30 năm phát triển dựa trên công nghiệp sản xuất và các dịch vụ của nó, diện mạo thành phố đã thay đổi theo hướng gia tăng nhận diện các công trình công nghiệp và dịch vụ với đặc trưng là quy mô lớn, rực rỡ và đông đúc. Cơ sở hạ tầng giao thông đô thị cũng đã thay đổi từ số lượng đến sự đa dạng, từ giao thông đơn giản đến hầm chui và cầu vượt, đường hầm ngầm, đường hầm vượt sông, tàu điện ngầm, và cao tốc.

Mối quan hệ tương tác giữa cực tăng trưởng và hạ tầng giao thông được thể hiện rõ ràng trong quá trình phát triển cấu trúc không gian đô thị của TP.HCM từ khi thu hút công nghiệp. Thành phố có các hoạt động kinh tế đa dạng và sôi động, từ khu vực chính thức như Nông nghiệp, Công nghiệp, Dịch vụ với quy mô của các doanh nghiệp nhà

nước hoặc các tập đoàn đa quốc gia, đến khu vực không chính thức với mọi quy mô. Các mô hình cá nhân và hộ gia đình cung cấp tất cả các loại dịch vụ theo nhu cầu của cư dân thành phố. Với sự năng động của nền kinh tế đa dạng, thành phố có sự tăng trưởng ổn định về dân số, dẫn đến nhu cầu giao thông tăng cao. Mục tiêu giảm tắc nghẽn giao thông trong thành phố đã trở thành nhiệm vụ ưu tiên của chính quyền thành phố. Tính đặc thù của TP.HCM so với các địa phương khác của Việt Nam đã dẫn đến Nghị quyết 98 của Chính phủ, cho phép thành phố tự chủ trong các hoạt động đầu tư và quản lý, vận hành hệ thống hạ tầng giao thông thành phố một cách hiệu quả nhất. Với đặc quyền này, hạ tầng TP.HCM sẽ có sự thay đổi lớn với một dự án đặc biệt đang được trình duyệt để phát triển hệ thống metro dài 200km, dự kiến hoàn thành vào năm 2035, trở thành động lực cho mô hình TOD [17].

3. Thảo luận

Thương mại điện tử là một xu hướng phát triển không thể tránh khỏi của thời đại. Đối với TP.HCM, thương mại điện tử vừa là sự tiện lợi cho dịch vụ mua sắm của cư dân thành phố, vừa là một ngành sinh lợi mới đóng góp vào GRDP với vai trò trung chuyển hàng hóa trên các tuyến thương mại khu vực và quốc tế.

3.1 Vai trò cung cấp dịch vụ mua sắm tiện lợi cho cư dân thành phố:

Hạ tầng logistics hiện tại mới chỉ đang ở giai đoạn khởi đầu với các kho hàng ở ngoại ô, và mạng lưới kho phân phối theo phân cấp chưa hoàn thiện. Tình trạng này dẫn đến tình trạng quá tải trên các tuyến đường kết nối các kho từ ngoại ô vào nội thành, đồng thời gây ra tắc nghẽn giao thông trong nội thành tại các điểm giao hàng được cải tạo từ nhà ở, không có các bến tàu chuyên dụng để chất xếp hàng hóa.

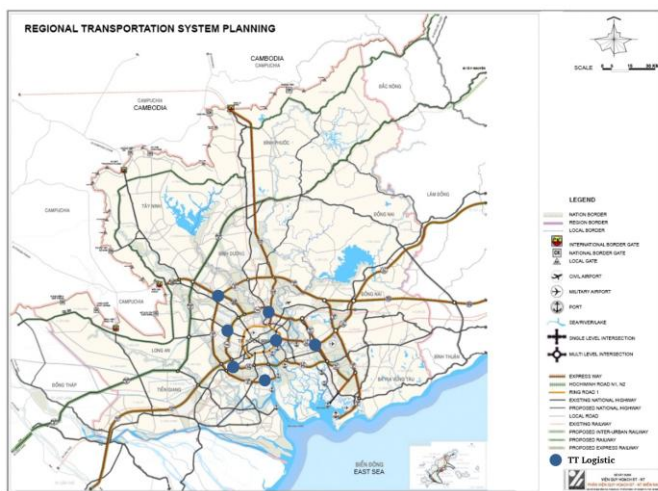
Quy trình đơn giản của việc mua sắm trực tuyến với phương thức thanh toán COD (tiền mặt khi giao hàng): người mua chọn sản phẩm trực tuyến, người bán đóng gói và gửi hàng; giao hàng cho người mua, có những rủi ro cho tất cả các bên tham gia: người bán, người mua và bên giao hàng. Rủi ro đối với người mua khi họ chưa hoàn toàn nắm được thông tin về sản phẩm qua các thông tin trực tuyến; rủi ro đối với người bán khi đơn hàng không thực; rủi ro đối với bên giao hàng là có thể gặp tắc nghẽn giao thông, tai nạn, hư hại hàng hóa hoặc người mua từ chối nhận hàng.

Hiện nay, có một phương thức mới của nền tảng thương mại điện tử, cho phép người mua chọn hàng hóa, thanh toán 100% qua ngân hàng trực tuyến và tự đến các điểm giao hàng trong mạng lưới do người mua chọn. Phương thức này giúp giảm bớt rủi ro cho người mua bằng cách chủ động về thời gian và địa điểm nhận hàng và tiết kiệm phí vận chuyển. Phương thức này cũng góp phần giảm bớt lượng lưu thông trên đường, bảo tồn tính nguyên vẹn của gói hàng. Các điểm nhận hàng tận dụng nhà ở tại các khu dân cư để người mua có thể đi bộ đến nhận hàng, góp phần giảm mật độ giao thông trên toàn thành phố. Điều này thực sự có ý nghĩa khi số lượng gói hàng giao hàng mỗi

ngày tại TP.HCM lên tới 2 triệu gói, tương đương với 2 triệu chuyển giao hàng. Theo thống kê hoạt động của 5 nền tảng thương mại điện tử lớn nhất Việt Nam (Shopee, Lazada, Tiki, Sendo, Tiktok Shop) năm 2023 cho thấy: có 2,2 tỷ gói hàng được giao thành công qua 5 nền tảng này, tăng 52,3% so với năm trước [18].

3.2 Vai trò của ngành dịch vụ vận tải

Hạ tầng logistics cho các trung tâm trung chuyển hàng hóa liên tỉnh, quốc gia, khu vực và quốc tế cần được nghiên cứu một cách toàn diện để phát triển đồng bộ thay vì chỉ lập kế hoạch chuẩn hóa các trung tâm logistics quốc gia đã được ban hành. Trên quy mô liên tỉnh, theo nghiên cứu của VLI, tổng khối lượng hàng hóa lưu thông qua TP.HCM từ Đồng bằng sông Cửu Long trong năm 2023 là 24 triệu tấn, dự báo sẽ đạt 40-50 triệu tấn/năm vào năm 2030. Hiện tại, hệ thống giao thông kết nối TP.HCM với Đồng bằng sông Cửu Long là tuyến đường bộ gồm đường cao tốc Cần Thơ - TP.HCM; Quốc lộ 1; Quốc lộ N2 ở biên giới và Quốc lộ 50 ở phía ven biển; cùng các tuyến đường thủy nội địa [19]. Các tuyến đường bộ và thủy hiện tại được sử dụng cho cả việc vận chuyển hàng hóa và hành khách, là sự kết hợp giữa phương tiện cá nhân, vận tải hành khách và các phương tiện chuyên dụng như container, xe tải... Do đó, hệ thống giao thông này đang gặp tình trạng hiệu quả vận hành thấp, tốc độ chậm và thường xuyên quá tải dẫn đến tắc nghẽn và tai nạn. Theo Quyết định Số 1012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, TP.HCM sẽ xây dựng 7 trung tâm logistics với tổng diện tích hơn 750 ha. Bao gồm: Trung tâm Cát Lái - Phú Hữu với diện tích 292 ha; trung tâm Long Bình với diện tích 54 ha; trung tâm Linh Trung diện tích 74 ha tại TP Thủ Đức; trung tâm huyện Củ Chi, diện tích 15 ha; trung tâm Tân Kiên, huyện Bình Chánh có diện tích 60 ha; trung tâm Hiệp Phước - Cảng Nhà Bè, diện tích 100 ha; trung tâm Tân Hiệp, huyện Hóc Môn với diện tích 150 ha. (Hình 6)



Hình 6. Hệ thống trung tâm logistic trong bản đồ giao thông TPHCM.

Nguồn: tác giả

Ngoài ra, các dự án có chức năng tương tự các trung tâm logistics như kho lạnh tại khu công nghiệp Vĩnh Lộc, kho thương mại điện tử tại Củ Chi,... cũng đang được các doanh nghiệp xây dựng. Vị trí của các trung tâm logistics nằm trên các vành đai của thành phố, nhằm khai thác hiệu quả kết nối khu vực trong các hoạt động giao thương hàng hóa của các tỉnh và khu vực lân cận TP.HCM.

Để các trung tâm logistics đã quy hoạch hoạt động hiệu quả, cần có một kế hoạch vận tải hàng hóa tương ứng. Hiện tại, chính phủ đã phê duyệt chính sách xây dựng tuyến đường sắt TP.HCM - Cần Thơ. Nếu các dự án này được thực hiện đồng bộ, cả hệ thống trung tâm logistics và các tuyến đường sắt, đường bộ, đường thủy sẽ phối hợp để đảm bảo lưu thông hàng hóa một cách thuận lợi.

4. Đề xuất

Hệ thống hạ tầng giao thông phục vụ việc lưu thông hàng hóa trong thời đại thương mại điện tử cần một giải pháp toàn diện bao gồm thiết kế đô thị, cấu trúc không gian đô thị và hoàn thiện cơ sở pháp lý cho đầu tư PPP. Tất cả các giải pháp này giúp hệ thống hạ tầng có thể vận hành hiệu quả, giảm chi phí logistics, từ đó nâng cao khả năng cạnh tranh của dịch vụ này. Đối với công tác thiết kế đô thị, cần nghiên cứu mô hình điểm giao hàng trong khu dân cư. Điểm giao hàng này có chức năng chuyên biệt để chất xếp/ dỡ hàng hóa, bãi đậu xe cho các nhân viên giao hàng và phương tiện của họ thay vì via hè như hiện nay. Điểm giao hàng được thiết kế để thích ứng với chức năng đặc thù của hoạt động logistics và tuân thủ các quy định về quản lý xây dựng khu dân cư, tạo ra môi trường thuận lợi cho các hoạt động kinh tế và an toàn cho cư dân trong khu vực.

Đối với công tác tổ chức cấu trúc không gian đô thị, mô hình mối quan hệ phân cấp của hệ thống kho hàng cần phù hợp với hệ thống giao thông hiện có của TP.HCM. Hệ thống giao thông bao gồm các vành đai được bố trí từ trung tâm đô thị đến ngoại ô và các tuyến đường xuyên tâm kết nối các vành đai. Vị trí của kho hàng nên đặt tại các giao điểm của hệ thống giao thông, và cấp bậc của kho trong mạng lưới kho logistics cần đồng bộ với thứ tự của các vành đai từ ngoài vào trong đô thị. Điểm cuối cùng trong mạng lưới này là điểm giao hàng trong khu dân cư như đã đề xuất ở trên. Mỗi vị trí kho hàng trong hệ thống logistics cần được thiết kế phù hợp với loại phương tiện vận chuyển đi lại, tổ chức này có thể góp phần giảm thiểu sự chồng chéo dòng vận tải trong đô thị.

Trong trường hợp của TP.HCM, thành phố có đặc điểm địa hình trải dài, hệ thống phân cấp này sẽ hiệu quả khi hoạt động trong các khu vực được chia nhỏ. Địa hình có thể chia thành 4 khu vực: Tây-Bắc; Đông-Nam; Trung tâm; Tây-Nam. Mỗi khu vực có cổng vào và trung tâm giao thông như sân bay, cảng biển/sông và ga tàu hỏa. Đây là điều kiện thuận lợi để tổ chức mạng lưới phân cấp của kho logistics tại từng khu vực trong thành phố.

Đầu tư PPP là một giải pháp phù hợp với điều kiện hiện tại của TP.HCM. Vấn đề là làm sao để cho phép các bên tư nhân tham gia ngay từ giai đoạn đầu của dự án. Họ có thể đóng góp vào dự án ngay từ các

giai đoạn nghiên cứu khả thi, lập quy hoạch tổng thể, thỏa thuận kỹ thuật, công tác đền bù, v.v. để đạt được lợi ích có thể làm hài lòng tất cả các bên. Các dự án PPP hiện tại tại TP.HCM gọi vốn từ các bên tư nhân khi tất cả công tác chuẩn bị của dự án đã hoàn tất, do các chủ thể khác nhau với các quan điểm khác nhau. Có nhiều khoảng cách lớn giữa các bên tham gia trong loại hình đầu tư PPP này, do đó nhiều dự án hạ tầng vẫn tiếp tục chờ đợi nguồn vốn để triển khai.

5. Kết Luận

Lưu thông hàng hóa luôn là một phần không thể thiếu trong sự phát triển của xã hội loài người. Nó liên tục vận động và thay đổi để thích ứng với tiến bộ khoa học công nghệ và yêu cầu xã hội.

Trong bối cảnh TP.HCM, lưu thông hàng hóa trong thời đại thương mại điện tử có tác động rõ rệt đến cấu trúc không gian đô thị. Các cửa hàng vật lý và showroom dần được thay thế bởi các trung tâm vận chuyển hàng hóa. Sự chuyển động này đã khiến diện mạo đô thị thay đổi từ các khu phố sáng sủa và nhộn nhịp với sự đa dạng các hoạt động kinh tế phụ trợ sang một không gian yên tĩnh với các cửa hàng đóng cửa và môi trường xung quanh im lìm. Mặt khác, trong một số cảnh khác, khi một số cửa hàng hay nhà ở cũ được cải tạo, chúng trở thành không gian tụ họp cho hàng hóa qua lại, cùng với sự lộn xộn, chiếm dụng vỉa hè và ùn tắc giao thông trên đường.

Sự phát triển của thương mại điện tử là điều không thể tránh khỏi đối với một thành phố hiện đại như TP.HCM. Do đó, cần có sự chuẩn bị để dòng chảy hàng hóa tạo ra những tác động tích cực đến cả nền kinh tế và không gian đô thị. Mô hình hạ tầng logistics phân cấp từ quy mô đô thị đến quy mô hộ gia đình là một mô hình phù hợp. Về công tác quản lý đô thị, cần ban hành các quy định về điều kiện để xác định một điểm giao hàng, bao gồm hướng dẫn chính thức về cách bố trí đảm bảo an toàn trong việc phòng cháy chữa cháy hoặc các thiệt hại khác; và quy định về chỉ giới xây dựng để đảm bảo đủ không gian cho việc giao hàng, không chiếm dụng vỉa hè, không cản trở dòng chảy giao thông.

Lời cảm ơn

Chúng tôi xin trân trọng cảm ơn Trường Đại học Bách Khoa - Đại học Quốc gia TP.HCM (HCMUT, VNU-HCM) đã hỗ trợ thực hiện nghiên cứu này.

Tài liệu tham khảo

- [1]. EDITORS, "Silk Road", 2023 [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://www.history.com/topics/ancient-middle-east/silk-road> [Truy cập 17/5/2024]
- [2]. GEORDIE TORR, *The silk roads. A history of the Great trading routes between East and West*, NXB Arcturus Publishing, 2021
- [3]. XINRU LIU, *The silk road in World History*, Oxford University Press, 2010
- [4]. KEVIN H.O'Rourke, JEFFREY G. WILLIAMSON, *When Did Globalization Begin?*, Working Paper No. 7632, National Bureau Of Economic Research, 2000
- [5]. MARIA ADELE CARRAI, JEAN-CHRISTOPHE DEFRAIGNE, JAN WOUTERS, *The belt and road initiative and global governance*, Edward Elgar Publishing limited 2020
- [6]. KEYUAN ZOU, SHICUN WU, QIANG YE, *The 21st Century Maritime Silk road - Challenges and Opportunities for Asia and Europe*, Rougeledge, part 1, 2020
- [7]. LI XING, *Mapping China's "One Belt One Road" Initiative*. NXB Paulgrave Macmillan, 2019
- [8]. JAN K. BRUECKNER, *Lectures on Urban Economic*, MIT Press, 2011
- [9]. LEON S MARSHALL, "The Emergence of the first industry city: Manchester 1780-1850". 1940 [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://doi.org/10.7312/ware93274-018>. [Truy cập 25/05/2024]
- [10]. GEORGE WILTON, *The economy of cities: urban economics explained*, NXB Az Boek, 2001
- [12]. TIM DOLING, "A short history of SaiGon Port", 2018. [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://www.historicvietnam.com/short-history-saigon-port> [Truy cập: 12/04/2025]
- [13]. TIM DOLING, *Exploring SaiGon-ChoLon - Vanishing Heritage of HoChiMinh City*, NXB Thế Giới, Hà Nội, ISBN 978-604-77-6138-8, 2019
- [14]. Tổng cục Thống kê, 2023, "Tình hình Kinh tế Xã hội quý IV và năm 2023". [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://www.gso.gov.vn>. [Truy cập 20/05/2024]
- [15]. HEPZA, 2024, "Ezs and Izs HCM- General Informations", [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://hepza.hochiminhcity.gov.vn> [Truy cập 15/05/2024]
- [16]. MARC-CHRISTIAN RIEBE, *Retail Market study, Asian & Pacific*, NXB The Location Group, 2016.
- [17]. PORTCOAST, 2024, "Why does MSC, the world's largest shipping company, want to invest in CanGio international transshipment Terminal?" [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://www.portcoast.com.vn/articles> [Truy cập: 16/04/2024]
- [18]. Trần Hường Giang, 2023, The SaiGonTimes, "TOD- Thách thức hay cơ hội cho TPHCM?" [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://thesaigontimes.vn/>. [Truy cập 19/04/2024]
- [19]. DAVID TRAN, 2024, "E-commerce keeps booming in VietNam". [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://en.vneconomy.vn/> [Truy cập 14/05/2024]
- [20]. EDITORS, 2023, "VietNam's logistics indicators in the period of 2015-2023 and forecast". [Trực tuyến]. Địa chỉ: <https://logistics.gov.vn>. [Truy cập 23/03/2024]