

MỤC LỤC

THAM LUẬN	Trang
- Báo cáo chuyên sâu của HIỆP HỘI DOANH NGHIỆP DỊCH VỤ LOGISTICS VIỆT NAM <i>Liên kết phát triển logistics và khu thương mại tự do – Động lực tăng trưởng kinh tế vùng Đông Nam Bộ</i>	3
- TS. TRẦN THỊ HỒNG MINH - Viện trưởng, Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương <i>Một số góc nhìn về liên kết phát triển logistics ở vùng Đông Nam Bộ (CIEM)</i>	42
- GS.TS. BÙI THIÊN THU - Cục trưởng Cục Đường thủy nội địa Việt Nam <i>Phát huy vai trò kết nối của đường thủy trong phát triển vận tải đa phương thức</i>	51
- Ông TRẦN THANH HẢI - Phó Cục trưởng Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương <i>Một số định hướng phát triển logistics vùng Đông Nam Bộ</i>	64
- Ông NGUYỄN ĐÌNH VIỆT, Phó Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam <i>Thực trạng và đề xuất chính sách phát triển hiện đại cụm cảng Cái Mép – Thị Vải</i>	70
- TS. PHẠM HOÀI CHUNG - Phó Viện trưởng Phụ trách Viện Chiến lược và Phát triển GTVT <i>Thúc đẩy hoạt động vận tải và logistics hỗ trợ hệ thống cảng biển vùng Đông Nam Bộ</i>	76
- Ông ĐÀO TRỌNG KHOA, Phó Chủ tịch Liên đoàn Logistics Đông Nam Á (AFFA), Chủ tịch DTK Logistics Solutions <i>Kiến nghị giải pháp phát triển hạ tầng mềm cho logistics Đông Nam Bộ</i>	83

- **Ông NGUYỄN XUÂN KỲ - Tổng Giám đốc Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT)** 95

Phát huy lợi thế cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải tạo sức bật phát triển logistics
- **Ông TRẦN THOANG - Giám đốc CT-Strategies Việt Nam** 98

Giới thiệu tổng quan về khu thương mại tự do
- **Ông RICHARD OLIVER SZUFLAK - Tổng giám đốc Tập đoàn DP world tại Việt Nam** 114

Doanh nghiệp kỳ vọng cơ chế đột phá cho thu hút đầu tư phát triển khu thương mại tự do
- **Ông ĐOÀN HỒNG QUÂN, Giám đốc Khối Logistics Tập đoàn LEC** 128

Giải pháp thu hút hàng hóa cho cụm cảng Cái Mép - Thị Vải
- **Ông NHỮ ĐÌNH THIÊN - Phó Tổng Thư ký Hiệp hội VISABA** 132

Một số kiến nghị, đề xuất với tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu

THAM KHẢO

- **Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 7 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045** 139



LIÊN KẾT PHÁT TRIỂN LOGISTICS VÀ KHU THƯƠNG MẠI TỰ DO – ĐỘNG LỰC TĂNG TRƯỞNG KINH TẾ VÙNG ĐÔNG NAM BỘ

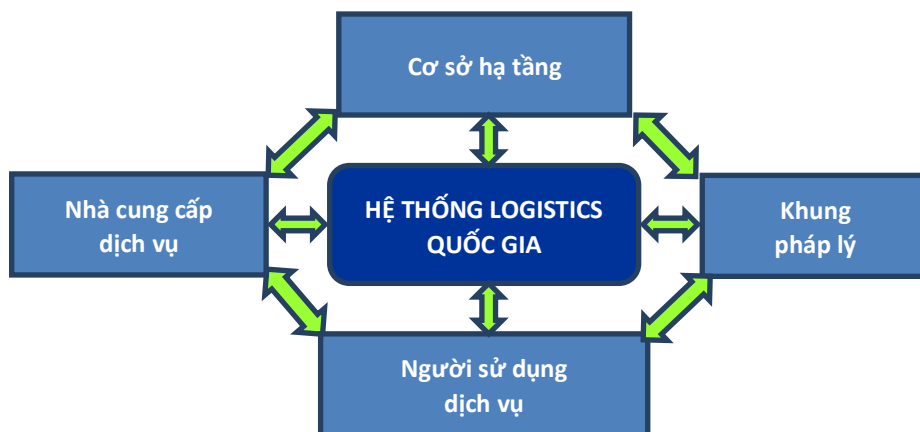
*Hiệp hội doanh nghiệp
dịch vụ Logistics Việt Nam*

PHẦN I- KHÁI NIỆM LOGISTICS VÀ VAI TRÒ TRONG NỀN KINH TẾ

1. Các khái niệm chung về logistics

1.1. Các thành phần của ngành logistics:

Ngành logistics của một quốc gia hay một địa phương được hình thành bởi bốn (4) thành phần cơ bản: Cơ sở hạ tầng; Khung pháp lý; Nhà cung cấp dịch vụ logistics; và Người sử dụng dịch vụ logistics, mô tả Hình 1, trong đó:



Hình 1. Hệ thống Logistics quốc gia
Nguồn: Ngân Hàng Phát triển Châu Á (ADB)

Cơ sở hạ tầng: bao gồm cả hạ tầng cứng là các kết cấu công trình giao thông vận tải, kho bãi, các cảng, bến phục vụ vận chuyển và tồn trữ hàng hóa và hạ tầng mềm là các hệ thống thông tin và truyền thông.

Khung pháp lý: là hệ thống các luật, nghị định, quy định do cơ quan quản lý nhà nước các cấp ban hành để điều chỉnh, quản lý các hoạt động cung cấp và sử dụng dịch vụ logistics.

Nhà cung cấp dịch vụ logistics: là các tổ chức, cá nhân đăng ký kinh doanh các chức năng dịch vụ logistics.

Người sử dụng dịch vụ logistics: là các doanh nghiệp, tổ chức và cá nhân trong và ngoài nước sử dụng dịch vụ thuê ngoài cung cấp bởi các nhà cung cấp dịch vụ logistics.

1.2. Các phân ngành của Logistics trong Thế kỷ 21

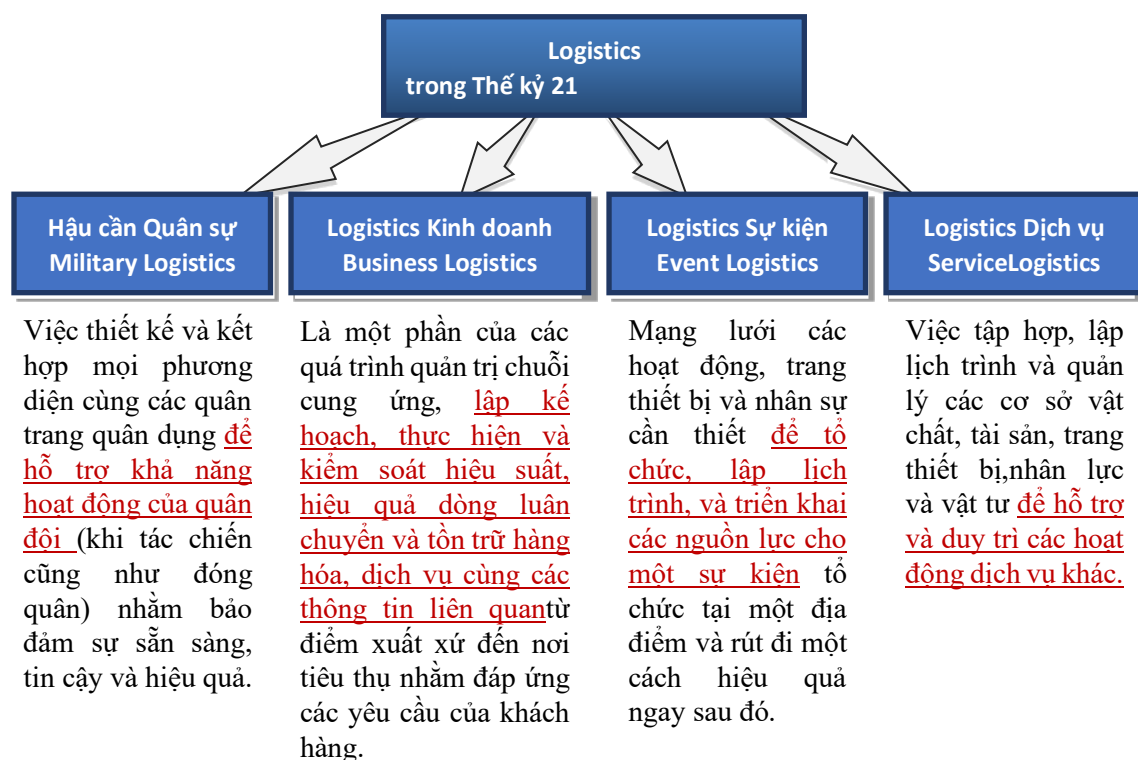
Trong thế kỷ 21, logistics có thể được phân chia thành bốn (4) nhóm, gọi là các phân ngành như sau:

Hậu cần quân sự: Là hoạt động không thể thiếu nhằm bảo đảm sự sẵn sàng, tin cậy và hiệu quả các hoạt động của quân đội. Đây là lĩnh vực riêng biệt nên dự án quy hoạch này *không đề cập trực tiếp* đến phân ngành này.

Logistics hỗ trợ Doanh nghiệp: Đây là bộ phận quan trọng nhất và được quan tâm nhiều nhất trong quá trình phát triển dịch vụ logistics bởi nó tác động trực tiếp đến hiệu quả hoạt động của các chuỗi cung ứng các sản phẩm chủ yếu.

Logistics hỗ trợ Sự kiện: Trong thế giới hiện đại có rất nhiều loại sự kiện. Các hoạt động triển lãm, xúc tiến thương mại cho đến các đại hội thể thao, các sự kiện văn hóa nghệ thuật phối hợp đa chức năng thường xuyên được tổ chức với quy mô và mức độ chuyên nghiệp ngày càng cao, diễn ra trên khắp các châu lục, đặc biệt tại những nơi đang phát triển với nhiều tiềm năng. Hoạt động logistics hỗ trợ các sự kiện trở thành một bộ phận chuyên biệt nhằm giúp các sự kiện được tổ chức với chất lượng cao, có sức mạnh truyền thông và lan tỏa lớn nhưng với chi phí thấp.

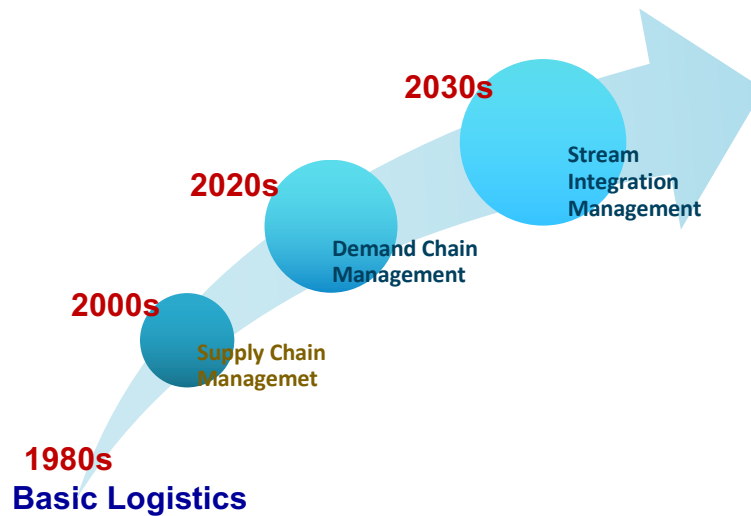
Logistics hỗ trợ Dịch vụ: Hoạt động này hướng vào phục vụ một số lượng lớn các tổ chức, cá nhân cung cấp các loại dịch vụ. Ngoài các dịch vụ quy mô lớn được cung cấp bởi các Ngân hàng, Bệnh viện, Trường học, nhà cung cấp dịch vụ Viễn thông, dịch vụ Logistics thì các dịch vụ khác như Ăn uống, Vui chơi giải trí, Chăm sóc sức khỏe, Du lịch – nghỉ dưỡng, Thể thao, Cung cấp các tiện ích,... ngày càng phát triển đa dạng. Các dịch vụ tuy có quy mô nhỏ hơn các chuỗi cung ứng lớn nhưng lại có số lượng rất nhiều và có thể đóng góp đáng kể cho nền kinh tế. Thiếu sự hỗ trợ của hoạt động logistics chuyên nghiệp, các dịch vụ khó có thể đáp ứng ngày càng cao nhu cầu của khách hàng.



Hình 2. Bốn phân ngành của Logistics thế kỷ 21

Nguồn: Viện NC&PT Logistics

1.3. Sự phát triển các khái niệm quan trọng trong lĩnh vực logistics



Hình 3. Sự phát triển các khái niệm trong lĩnh vực dịch vụ logistics

Nguồn: Viện Quản trị Logistics Toàn Cầu

Theo phân tích của các nhà chuyên môn, sau giai đoạn được chú trọng và phát triển từ các hoạt động dịch vụ giao nhận vận tải quốc tế, trong 3 thập niên đầu của thế kỷ này, các khái niệm quan trọng trong lĩnh vực logistics tiếp tục được phát triển nhanh chóng:

- Những năm 1980: phát triển các dịch vụ logistics “cơ bản” (basic logistics)
- Những năm 2000: phát triển khái niệm “Quản lý Chuỗi cung ứng” (Supply Chain Management)
- Giai đoạn thập niên 2020 sẽ phát triển mạnh khái niệm “Quản lý Chuỗi Nhu cầu” (Demand Chain Management)
- Và thập niên sau đó, những năm 2030 là khái niệm “Quản lý Tích hợp Dòng” hay (Stream Integration Management), hình thành mạng cung ứng số.

“**Basic Logistics**” bao gồm các hoạt động giao nhận, vận tải, kho bãi truyền thống và phát triển tới hình thức cung cấp dịch vụ logistics trọn gói bao gồm hoạt động vận tải quốc tế với các hệ thống thông tin được tích hợp ở mức độ tiêu chuẩn giữa các hoạt động quản lý kho hàng và vận tải. Giá trị gia tăng tạo được chủ yếu do khâu vận tải quốc tế, vai trò của hạ tầng và phương tiện vận tải chiếm ưu thế.

“**Supply Chain Management - SCM**” – Quản lý Chuỗi Cung ứng là khái niệm đang được xem là quan trọng nhất và nhắc đến nhiều nhất hiện nay, khi các nhà cung cấp dịch vụ logistics liên kết chặt chẽ với nhau và với các thành viên trong chuỗi cung ứng, thực hiện nhiều hoạt động có tính chiến lược và các dịch vụ tạo giá trị gia tăng. Công nghệ ứng dụng của giai đoạn này là các hệ thống thông tin về kho hàng, vận tải (WMS, TMS) được kết nối với hệ thống hoạch định nguồn lực doanh nghiệp (ERP). Hoạt động logistics chủ yếu hỗ trợ khách hàng thực hiện hiệu quả hơn mô hình sản xuất – phân phối kiểu “Đẩy” (Push Model). Vai trò của các nhà cung cấp logistics 3PL và trung tâm phân phối, trung tâm logistics được thể hiện rõ nét trong giai đoạn này.

“**Demand Chain Management - DCM**” – Quản lý Chuỗi Nhu cầu sẽ là phương thức quản lý được áp dụng trong tương lai gần bởi áp lực cạnh tranh và khả năng giới hạn của việc cung cấp các nguồn lực. Các nhà sản xuất phải sáng tạo hơn nhiều trong việc tạo ra và đáp ứng nhu cầu của khách hàng toàn cầu, trong khi đó các nhà cung cấp dịch vụ logistics đã trải qua kinh nghiệm tích lũy được từ “thời đại” SCM cần phát triển các khả năng cung ứng dịch vụ theo mô hình “Kéo” (Pull Model), đáp ứng nhanh nhu cầu khách hàng với hệ thống mô phỏng kho hàng và tồn trữ, hệ thống thông tin sản phẩm và hỗ trợ đặt hàng thông minh. Vai trò của các 4PL và hệ thống thông tin logistics trở nên nổi trội.

Trên thực tế dù DCM có những ưu điểm so với SCM tuy nhiên cả hai vẫn sẽ cùng tồn tại do nguyên tắc cân bằng cung - cầu luôn được duy trì trong kinh tế. Không một hình thức quản lý nào tuyệt đối thích hợp cho tất cả các sản phẩm/dịch vụ. Trong quá trình phát triển, các chuỗi dù được quản lý theo mô hình nào cũng buộc phải thích nghi để trở nên tối giản hơn, từ đó các nhà hoạch định chiến lược, các nhà sản xuất và các nhà cung cấp dịch vụ logistics sẽ hướng đến khái niệm mới “**Stream Integration Management - SIM**” – Quản lý Tích hợp Dòng.

Tóm lại, nhận thức đầy đủ về các thành phần, sự phân nhóm cũng như quá trình phát triển các khái niệm quan trọng của logistics trong giai đoạn hiện tại và đến năm 2030 giúp cho quy hoạch có tính thích ứng với hiện tại và tương lai.

Quy hoạch sẽ có phân tích, tính toán và quan tâm đầy đủ tới những vấn đề nêu trên, áp dụng tại BR-VT nhằm có được giải pháp toàn diện và đồng bộ phát triển ngành logistics cùng các ngành sản xuất, thương mại, dịch vụ của tỉnh.

Tiếp theo, báo cáo sẽ phân tích tiềm năng phát triển của ngành logistics tại Việt Nam và sau đó phân tích, vị trí, vai trò của ngành logistics tại BR-VT với chính địa phương, với khu vực Kinh tế trọng điểm phía Nam (KTTĐPN), quốc gia và khu vực ASEAN.

1.4. Tiềm năng phát triển logistics tại Việt Nam

Đã có nhiều tài liệu trình bày về tiềm năng phát triển ngành logistics của Việt Nam, tóm tắt các thông tin chủ yếu gồm 9 điểm chính như sau:

(1) Hiện 90% hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam được vận chuyển bằng đường biển. Nhiều mặt hàng qua cụm cảng số IV (Đông Nam Bộ) với tỷ lệ trên 60%.

(2) Tốc độ tăng trưởng trung bình của hàng container giai đoạn 2010 - 2020: 17%/năm là một dữ liệu có tính lịch sử ổn định, tích cực.

(3) Hàng container dự báo qua cảng biển Việt Nam đến năm 2015 sẽ đạt từ 11,22 - 12,06 triệu TEU, đến năm 2020 đạt từ 17,5 triệu TEU và đến năm 2030 dự báo sẽ đạt từ 35,31 - 40,61 triệu TEU.

(4) Việt Nam có 04 Vùng KTTĐ: Vùng KTTĐ Bắc Bộ; Miền Trung; Phía Nam & ĐBSCL. Trong đó 3 vùng KTTĐ có liên kết chặt chẽ với cụm cảng cửa ngõ quốc gia tại Đông Nam Bộ và BRVT.

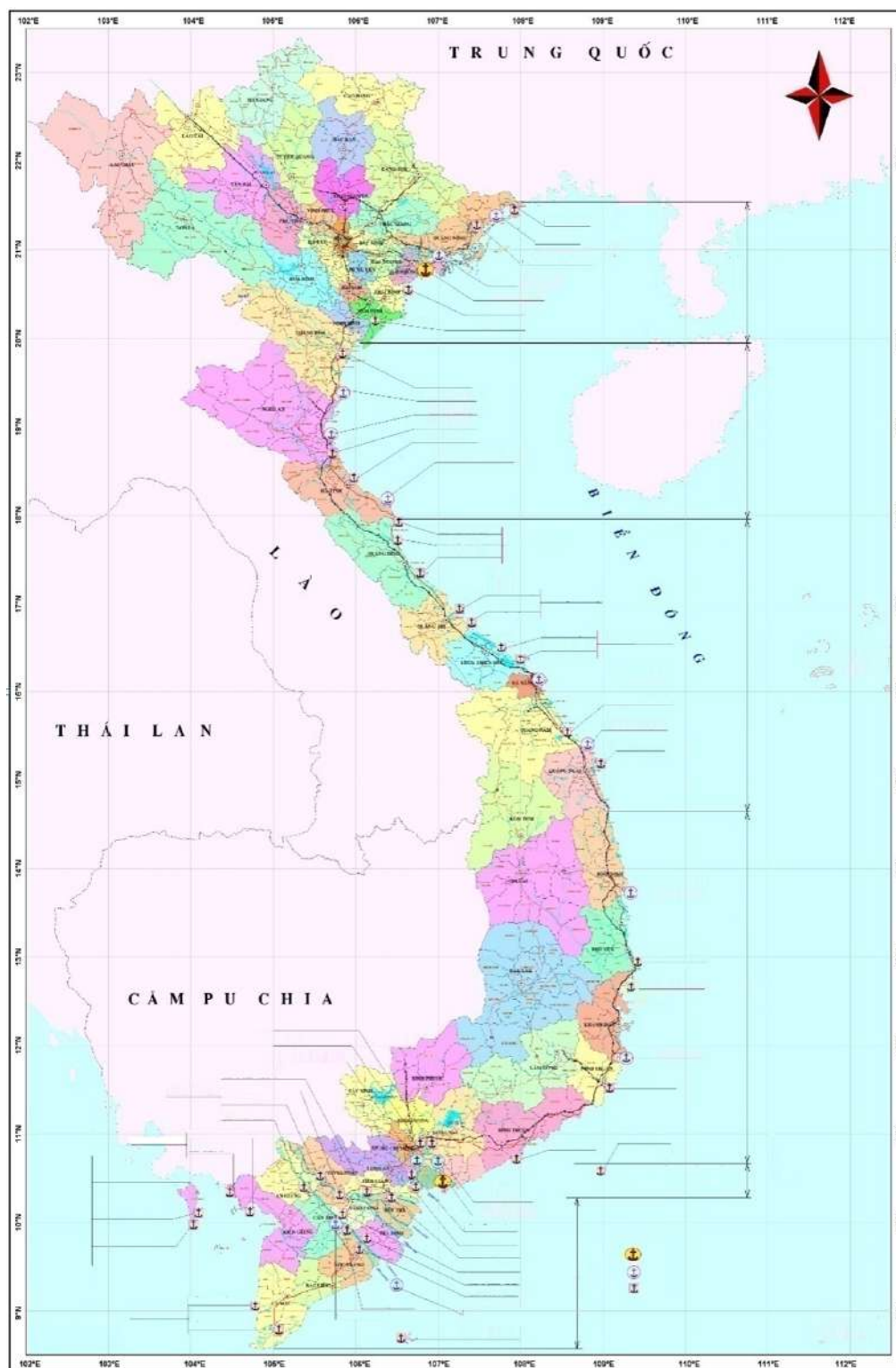
(5) Có 15 Khu kinh tế (KKT) ven biển sẽ là những khu vực phát triển năng động với tốc độ cao trên 15% năm sau quá trình chuẩn bị nhiều năm qua.

(6) Trong tổng số 289 khu công nghiệp (KCN) đã được quy hoạch, có 179 KCN đang hoạt động, còn lại 110 KCN tạo một tiềm năng lớn về đầu tư mới. Cơ hội từ việc dịch chuyển dịch chuỗi cung ứng của nhiều doanh nghiệp nước ngoài đến Việt Nam đang được thể hiện rõ qua nhiều hoạt động tiếp xúc, tìm hiểu và đăng ký đầu tư của các doanh nghiệp;

(7) Tại 03 hành lang kinh tế khu vực Tiểu vùng sông Mekong (GMS), những hoạch định từ 10 năm trước đến nay đã bắt đầu hình thành, đặc biệt với sự mở cửa của Myanmar, khu vực GMS trở nên năng động nhất và logistics là khâu đầu tiên sẽ phát triển để tạo các kết nối trong khu vực.

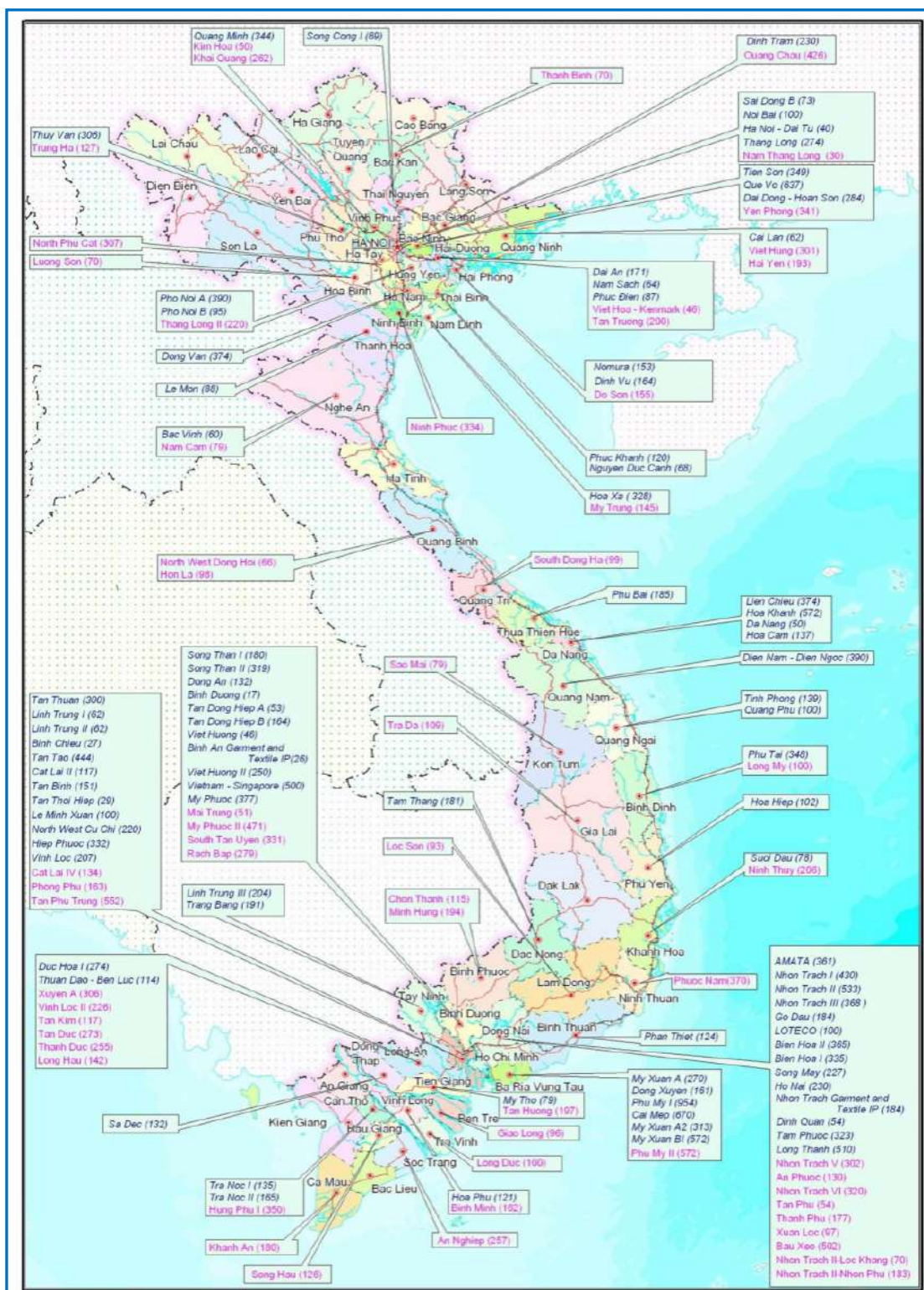
(8) Theo các chuyên gia về tái cơ cấu kinh tế, Việt Nam sẽ có 1-2 cảng trung chuyển quốc tế, 3 - 5 cảng cửa ngõ quốc tế vào năm 2050.

Các bản đồ các KTT, KCN, Hệ thống Cảng biển Việt Nam và các hành lang kinh tế GMS sau đây sẽ thể hiện cụ thể những thông tin nêu trên.



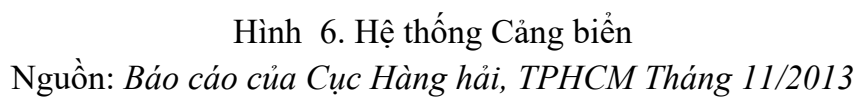
Hình 4. Vị trí các khu vực Kinh tế ven biển

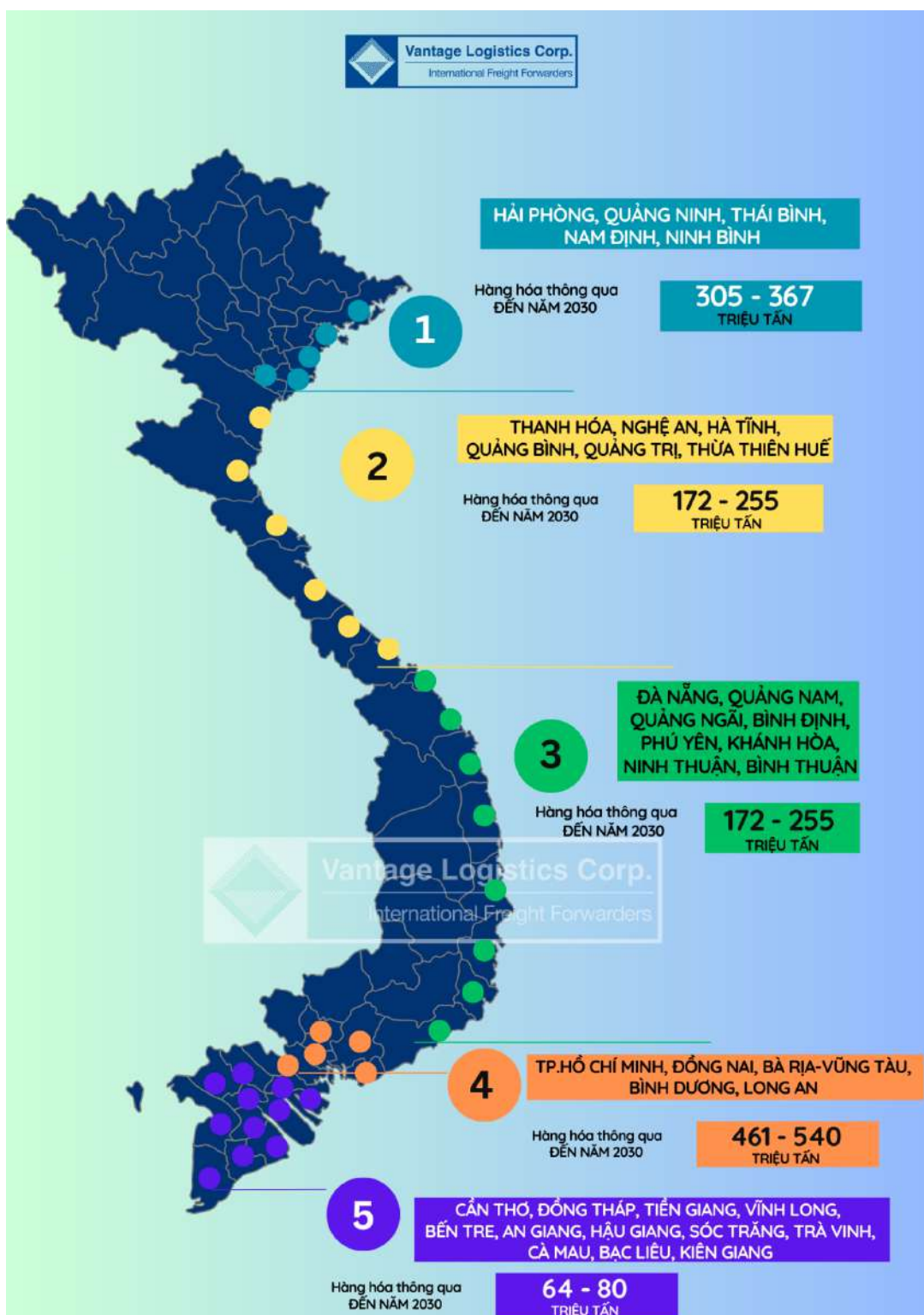
Nguồn: Báo cáo của Cục Hàng hải, Diễn đàn Logistics Việt Nam lần 1, TPHCM Tháng 11/2019



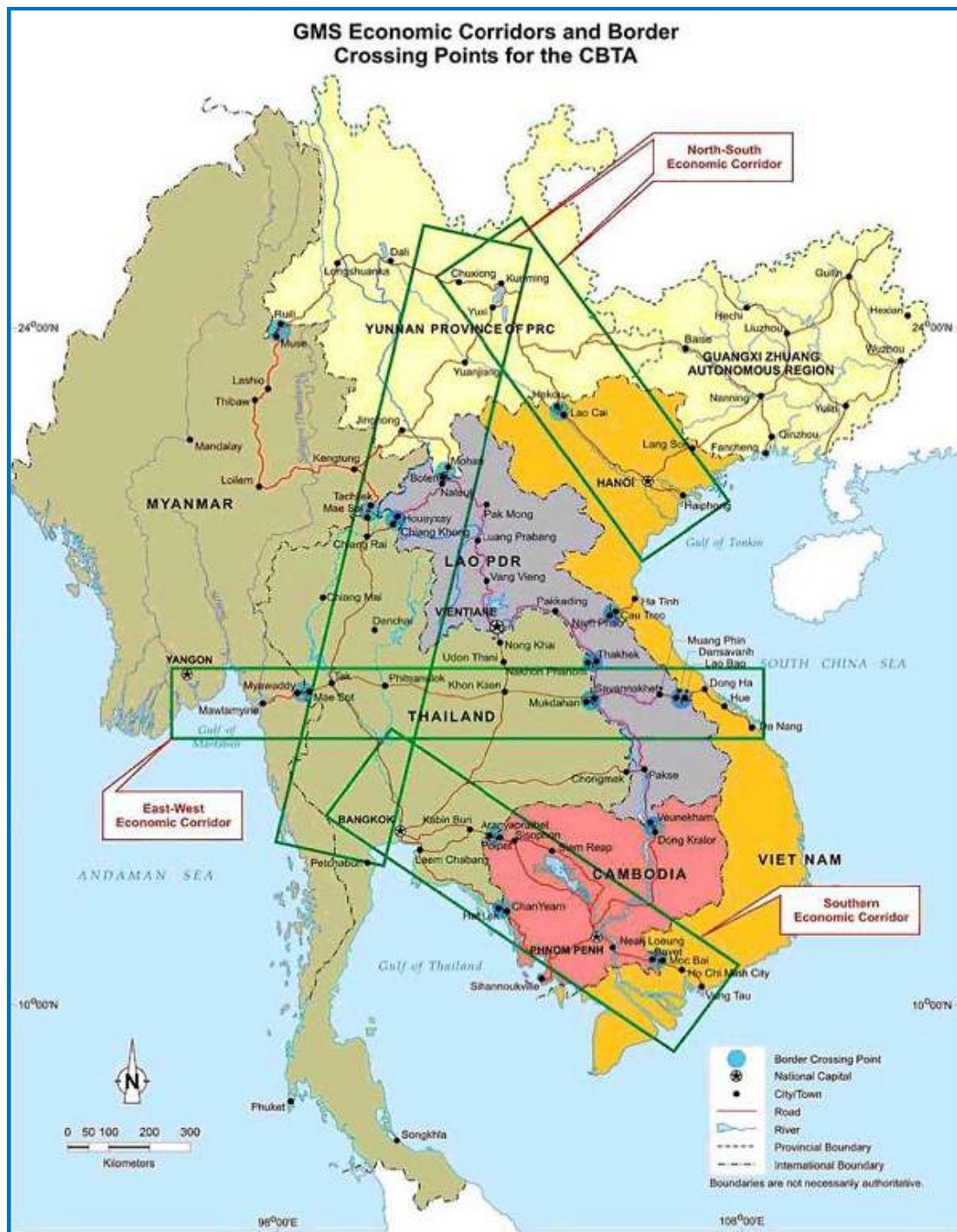
Hình 4. Vị trí các Khu Công Nghiệp Việt Nam

Nguồn: Bộ KH-ĐT, 2020





Hình 7. Hệ thống Cảng biển
 Quy hoạch mới năm 2022



Hình 7. Các hành lang kinh tế tiêu dùng vùng sông Mê-Kông (GMS)

Nguồn: ADB, 2018

PHẦN II - VỊ TRÍ, VAI TRÒ CỦA NGÀNH LOGISTICS ĐÔNG NAM BỘ VÀ TỈNH BÀ RỊA VŨNG TÀU

1. Ngành logistics BR-VT đối với phát triển kinh tế - xã hội của địa phương

Đối với chính địa phương, ngành logistics có hai vai trò quan trọng đặc biệt:

Thứ nhất, Logistics là ngành hạ tầng kinh tế.

Với tiềm năng, lợi thế về kinh tế biển của tỉnh, ngành logistics với hệ thống hạ tầng, khung pháp lý, các nhà cung cấp dịch vụ được quy hoạch xây dựng đồng bộ sẽ hỗ trợ hiệu quả cho tất cả các ngành sản xuất – thương mại – dịch vụ khác, tạo bước phát triển đột phá giúp chuyển dịch cơ cấu kinh tế dịch vụ theo hướng hiện đại, đảm bảo hiệu quả kinh tế - xã hội và bền vững, tạo nền tảng vững chắc phục vụ cho chương trình tái cơ cấu kinh tế của tỉnh trong tiến trình thực hiện sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa, cải cách và hội nhập quốc tế. Trong quá trình đó, việc chuyển giao kỹ thuật - công nghệ là một trong các công tác then chốt.

Thứ hai, Logistics là ngành Công nghiệp Dịch vụ.

Xét về mặt là một ngành sản xuất kinh doanh, logistics cùng với cảng biển tại BRVT được tính toán là một ngành dịch vụ có mức tăng trưởng cao nhất trong kế hoạch 5 năm tới của tỉnh. Theo Nghị quyết về Phát triển kinh tế dịch vụ của tỉnh: Mục tiêu đến năm 2015, tốc độ tăng bình quân kinh tế dịch vụ 24,39%; trong đó logistics và cảng biển 35,0%/năm. Với mức lợi nhuận trung bình 10-15% trên doanh thu, 25-30%/năm trên vốn đầu tư, logistics là một ngành sinh lời và tích lũy vốn để phát triển.

Tổng hợp hai vai trò này, logistics với BRVT có 5 chức năng chính sau:

- Chức năng xây dựng cơ sở hạ tầng để phát triển bền vững. Hạ tầng kỹ thuật logistics là sự kết hợp cả hai hệ thống hạ tầng giao thông vận tải và hạ tầng thương mại.

- Chức năng chuyên giao kỹ thuật - công nghệ. Công nghệ ứng dụng trong ngành logistics trải rộng từ các công nghệ mới trong giao thông vận tải đến lĩnh vực quản lý sản xuất – lưu thông – phân phối của doanh nghiệp cũng như quản lý Nhà nước “một cửa”.

- Chức năng hỗ trợ trực tiếp các ngành sản xuất, thương mại, dịch vụ khác. Yêu cầu chính là giúp cho các sản phẩm, dịch vụ có thể được lưu thông cũng như tồn trữ hiệu quả hơn, giúp các ngành xây dựng năng lực cạnh tranh.

- Đóng góp vào GDP của tỉnh: mục tiêu đến 2015, tỷ trọng đóng góp vào GDP của tỉnh của các ngành dịch vụ là 35%. Trong đó Logistics và cảng biển dự kiến đóng góp 12% vào GDP trong giai đoạn trước mắt, trong tương lai, tỷ lệ này sẽ tăng cao hơn nhiều (tính toán cụ thể xác định trong phần chỉ tiêu phát triển)

- Tạo nhiều cơ hội việc làm cho người lao động trên địa bàn. Ngành logistics cần số lượng lớn lao động có tri thức và kỹ năng chuyên môn hội nhập với thế giới phát triển, có thể chiếm trên 5% tổng số lao động.

2. Ngành logistics ĐNB đối với khu vực KTTĐPN và cả nước

Với khu vực KTTĐPN và cả nước, hệ thống cảng biển ĐNB mà chủ lực là tại BRVT đã được xác định là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế. Theo đó nó có vai trò chính là kết nối với thế giới, phục vụ khu vực KTTĐPN và các khu kinh tế khác ở trong nước, chủ yếu thông qua hoạt động dịch vụ logistics và vận tải biển.

Nhìn từ góc độ này, ngành logistics BRVT có bốn chức năng chính:

a) *Là trung tâm vận tải của khu vực và cả nước.* Tại đây, trong thời gian tới các hoạt động dịch vụ vận tải với tất cả các phương thức đều trực tiếp diễn

ra với mật độ và tần suất lớn. Các hoạt động nghiên cứu ứng dụng, đào tạo nhân lực, chuyển giao kỹ thuật - công nghệ cũng cần tập trung tại đây.

b) *Là trung tâm gom hàng xuất khẩu của khu vực.* Theo chiến lược xuất nhập khẩu của Việt Nam, tổng kim ngạch xuất khẩu hàng hóa đến năm 2020 tăng gấp trên 3 lần năm 2010; Tốc độ tăng trưởng xuất khẩu hàng hóa bình quân 11 – 12%/năm trong thời kỳ đến 2020 và duy trì tốc độ tăng trưởng khoảng 10% thời kỳ 2021 – 2030. Hoạt động gom hàng xuất khẩu sẽ được tập trung mạnh xung quanh các cảng BRVT.

c) *Là trung tâm chia hàng nhập khẩu và phân phối của khu vực.* So với phát triển xuất khẩu, mức tăng trưởng nhập khẩu của Việt Nam có thấp hơn, vào khoảng 10-11% đến năm 2020 và duy trì mức dưới 10% tới năm 2030. Cán cân thương mại được cân bằng giúp hoạt động nhập khẩu diễn ra cân đối với xuất khẩu. Hàng nhập khẩu lô lớn sẽ được tập trung về tại BRVT trước khi phân phối tới các tỉnh, thành KVKTĐPN.

d) *Là khu trưng bày tập trung “one stop showroom” trưng bày và quảng bá sản phẩm xuất nhập khẩu của cả nước.* Lợi thế phát triển mới cho phép BRVT xây dựng một trung tâm trưng bày quảng bá sản phẩm XNK của cả nước với quy mô lớn.

3. Ngành logistics ĐNB đối với khu vực ASEAN và quốc tế

Trong điều kiện hình thành Cộng đồng kinh tế chung ASEAN, hệ thống logistics trong khu vực ASEAN có nhiệm vụ hỗ trợ tạo dựng khu vực sản xuất và năng lực cạnh tranh chung ASEAN. Mục tiêu trực tiếp là phải tạo được các kết nối vật lý, kết nối pháp lý, kết nối con người, làm cho hàng hóa và dịch vụ có thể luân chuyển nhanh và rẻ hơn trong khu vực. Trong điều kiện đó Hệ thống logistics BRVT, với vị trí cửa ngõ phía Đông của hành lang kinh tế Phía Nam của tiểu vùng sông Mê-kông, sẽ có ba chức năng chính sau:

a) *Trung chuyển hàng hóa trong Khu vực & Thế giới.* Cùng với lượng hàng tại chỗ và khu vực KTTĐ Phía Nam, hàng hóa từ các nước lân cận như Campuchia, Lào, Thái lan hoàn toàn có thể trung chuyển qua các cảng BRVT để đi các tuyến tới Mỹ (phía Tây), Nhật, Hàn Quốc, Trung Quốc, vùng Viễn Đông của Nga và ngược lại.

b) *Trung tâm hỗ trợ Vận tải Biển & Logistics.* Với Hoạt động vận tải biển phát triển, BRVT là nơi thực hiện dịch vụ bảo trì, sửa chữa nhỏ các phương tiện rất thuận lợi. Do có sẵn các điều kiện phát triển công nghiệp chế tạo cơ khí hàng hải, công nghiệp hỗ trợ, BRVT cũng sẽ là nơi sản xuất và bảo dưỡng thiết bị nâng chuyển, chuyển tải, container, bao bì đóng gói hỗ trợ dịch vụ logistics trong khu vực.

d) *Trung tâm Xúc tiến Thương mại và Đầu tư.* Với vị trí chiến lược trước hành lang vận tải hàng hải lớn nhất thế giới qua Biển Đông, phát triển trên nền tảng trung tâm vận tải quốc tế và sự hình thành các khu thương mại tự do, hoạt động xúc tiến thương mại và đầu tư vào khu vực ASEAN cũng hoàn toàn có thể được tổ chức hiệu quả tại BRVT.

4. Kết luận về vị trí, vai trò của ngành logistics Đông Nam bộ và BRVT

Theo phân tích trên đây, nhìn từ ba vị trí khác nhau, ngành logistics có 4 vai trò và 12 chức năng và được tổng hợp trong Bảng 1 dưới đây.

Vị trí	Vai trò	Chức năng
Đối với chính địa phương BRVT	(1) Logistics là ngành Hạ tầng kinh tế	(1) Xây dựng cơ sở hạ tầng để phát triển kinh tế bền vững
		(2) Chuyển giao công nghệ và các bí quyết (know-how) kỹ thuật
	(2) Logistics như một ngành Dịch vụ	(1) Hỗ trợ sản xuất, thương mại, dịch vụ khác

		(2) Đóng góp vào GDP, sinh lời, tích lũy vốn
		(3) Tạo nhiều cơ hội việc làm, phát triển thị trường lao động có kỹ năng và tri thức
Đối với khu vực ĐNB và cả nước	(3) Vai trò kết nối Việt Nam với thế giới	(1) Trung tâm vận tải
		(2) Trung tâm gom hàng xuất khẩu
		(3) Trung tâm chia hàng nhập khẩu và phân phối
		(4) Là khu trưng bày tập trung quảng bá sản phẩm xuất nhập khẩu của cả nước
Đối với khu vực ASEAN và quốc tế	(4) Cửa ngõ phía Đông của hành lang kinh tế Phía Nam GMS	(1) Trung tâm Trung chuyển hàng hóa của khu vực
		(2) Trung tâm hỗ trợ Vận tải Biển & Logistics
		(3) Một trung tâm Xúc tiến Thương mại và Đầu tư của ASEAN

Bảng 1. Vai trò – Chức năng của ngành Logistics tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

Nguồn: Viện NC&PT Logistics

PHẦN III – CÁC VẤN ĐỀ CỦA ĐÔNG NAM BỘ VÀ YÊU CẦU LIÊN KẾT VÙNG

1. Phát triển không đồng đều về kinh tế - xã hội của địa phương và vùng phụ cận

Dễ thấy sự khác biệt lớn về phát triển kinh tế - xã hội giữa các địa phương, đặc biệt giữa TP.HCM với các tỉnh lân cận, xét riêng trong lĩnh vực sản xuất – thương mại – dịch vụ thì cũng đã có nhiều khác biệt như:

- Trình độ, năng lực của lực lượng sản xuất, từ các nhà quản trị tới nhân viên
- Vai trò doanh nghiệp trong chuỗi giá trị
- Quy mô vốn đầu tư thu hút được
- Công nghệ & ứng dụng,...

Trên thực tế, mỗi địa phương đều có đặc trưng riêng nên nếu biết cách khai thác lợi thế so sánh thì nơi nào cũng có thể tạo ra và thúc đẩy quá trình nâng cao giá trị của mình trong chuỗi.

2. Hạ tầng giao thông vận tải chậm phát triển

Là vùng kinh tế động lực lớn nhất nước nhưng theo nhiều ý kiến, sự phát triển hạ tầng GTVT là chưa tương xứng:

- Chưa có đường sắt kết nối tới cảng biển
- Đường thủy nội địa đang có vai trò quan trọng nhưng thiếu hạ tầng cảng, bến
- Đường bộ chỉ có một số tuyến, gần như độc đạo, dễ bị quá tải
- Các trung tâm kết nối vận tải đa phương thức chưa được chú trọng.

Có một điểm dễ nhận thấy là đầu tư hạ tầng đòi hỏi nhiều vốn, do đó khi không làm rõ được tính hiệu quả của các dự án đầu tư hạ tầng thì khó thực hiện được các quy hoạch cũ, chưa nói tới các quy hoạch có tầm nhìn mới, hiện đại hơn. Việc này cần được giải quyết từ gốc bằng hiệu quả đầu tư, và hiệu quả đầu tư, dẫn tới bản chất là phải có mô hình kinh tế sáng tạo hơn, hiệu quả cao hơn.

3. Tốc độ công nghiệp hóa - hiện đại hóa thấp

Ngay cả TP.HCM cũng chưa khai thác hiệu quả lợi thế cạnh tranh và nguồn lực trong nước, ngoài nước để đẩy nhanh quá trình công nghiệp hóa – hiện đại hóa. Như vậy, toàn vùng cần đặt ra mục tiêu đẩy nhanh hơn quá trình này.

Mô hình kinh tế năng động hiệu quả mới giúp hiện thực hóa việc này.

4. Nâng cao đời sống người dân, tăng phúc lợi xã hội

Việc này sẽ được thực hiện tốt thông qua tạo việc làm chất lượng cao và sự phát triển các dịch vụ hỗ trợ, liên kết các quá trình kinh doanh, nhất là giao thương quốc tế.

5. Hướng đến mục tiêu phát triển bền vững trong dài hạn.

6. Cần thúc đẩy nhanh hơn quá trình phát triển lĩnh vực sản xuất, dịch vụ và thương mại quốc tế

7. Khai thác cơ hội thu hút đầu tư trực tiếp và gián tiếp từ nước ngoài

8. Tạo động lực đổi mới và chuyển giao công nghệ

PHẦN IV - KHU THƯƠNG MẠI TỰ DO KHÁI NIỆM, SỰ CẦN THIẾT VÀ TÁC ĐỘNG LIÊN KẾT VÙNG

1. Khái niệm và các vấn đề cơ bản của FTZ (cơ sở lý luận)

Phần này trình bày về:

- *Khái niệm Khu Thương mại tự do theo thông lệ quốc tế*
- *Mục đích thành lập FTZ của các quốc gia*
- *Bản chất Kinh tế - Thương mại của FTZ*
- *Quan hệ giữa FTZ và các hiệp định thương mại tự do (FTA)*
- *Các vấn đề cần quan tâm của các chính phủ khi xây dựng FTZ.*

1.1. Khái niệm khu thương mại tự do (FTZ)

Khu thương mại tự do đã xuất hiện từ lâu trên thế giới nên có khá nhiều khái niệm, cách hiểu đa dạng và cả thuật ngữ được sử dụng cũng có sự khác nhau nhất định.

Theo từ điển Cambridge¹, *khu thương mại tự do* (free trade zone – FTZ) là **“một khu vực đặc biệt nằm trong lãnh thổ của một quốc gia nơi mà các công ty nước ngoài có thể nhập khẩu nguyên vật liệu, sản xuất hàng hóa, xuất khẩu và một số hoạt động khác mà không bị giới hạn bởi các quy định và thuế như các trường hợp thông thường”**.

Tại Hoa Kỳ, thuật ngữ *khu thương mại nước ngoài* (Foreign trade zone – FTZ) được sử dụng thay vì dùng cụm từ *khu thương mại tự do*, dù tên gọi tắt đều giống nhau. Lý do giải thích cho cách dùng từ này là Hoa Kỳ áp dụng chính sách thương mại tự do trên toàn lãnh thổ liên bang, chứ không phải chỉ một số khu vực đặc biệt như các nước đang phát triển. Theo Cơ quan quản lý thương mại quốc tế (ITA) thuộc Bộ Thương mại Hoa Kỳ², FTZ của Hoa Kỳ được hiểu là **“một khu vực được thiết kế để các thủ tục hải quan đặc biệt có thể được áp dụng, trong đó cho phép diễn ra các hoạt động nội địa đối với hàng hóa nước ngoài trước khi chính thức thực hiện thủ tục hải quan**. FTZ này giúp các doanh nghiệp có thể được miễn thuế hoặc chậm nộp thuế cho đến khi hàng được bán vào thị trường Hoa Kỳ. Ở một chừng mực nào đó, khái niệm FTZ của Hoa Kỳ khá tiệm cận với khái niệm FTZ của các nước khác.

Theo *The Economist*³ - tờ báo kinh tế uy tín hàng đầu thế giới, FTZ là một hình thức của khu kinh tế đặc biệt (Special Economic Zones - SEZ). FTZ đã phát triển nhiều đến mức mà báo này cho rằng “không còn gì đặc biệt nữa” khi số liệu thống kê năm 2015 cho thấy có đến 4.300 FTZ trên khắp thế giới.

¹ <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/free-trade-zone>

² <https://www.trade.gov/about-ftzs>

³ The Economist. 2015. “Special Economic Zones: Not So Special.” April 3.

Tuy nhiên, cũng cần nhìn nhận khách quan về việc hình thành, phát triển thành công và thất bại của các FTZ, nhất là tại Châu Á, nơi mà sự phát triển thương mại hàng hải và sản xuất kinh doanh có nhiều điểm khác biệt so với Châu Âu và đặc biệt là Hoa Kỳ.

Báo cáo nghiên cứu của Ủy ban Kinh tế - Xã hội Liên hợp Quốc khu vực Châu Á – Thái Bình Dương⁴ (UNESCAP) kết hợp với Viện Hàng Hải Hàn Quốc xuất bản tại Newyork năm 2005 về “Khu thương mại tự do và sự phát triển vùng hậu phương cảng biển” nêu rõ hơn về bản chất, đặc tính, lịch sử phát triển các FTZ trên thế giới.

Báo cáo nêu rõ:

- Khái niệm về FTZ và cách thành lập FTZ có khác nhau giữa các quốc gia.
- Việc thiếu hiểu biết và kinh nghiệm trong việc thành lập và vận hành FTZ là khá phổ biến và chỉ có một số quốc gia trong khu vực ESCAP có trải nghiệm thực sự thành công.

Dẫn quan điểm từ cách nhìn của khách hàng, Báo cáo nêu: ba yếu tố chính về các thuộc tính của FTZ có thể được tóm tắt trong một câu ngạn ngữ tiếp thị nổi tiếng, “VỊ TRÍ, VỊ TRÍ, VỊ TRÍ”. Câu ngạn ngữ này không chỉ liên quan đến việc định vị FTZ mà còn liên quan đến các xu hướng toàn cầu trong sản xuất, gia công, tính di động của doanh nghiệp và toàn bộ quá trình được gọi là toàn cầu hóa.

Trong báo cáo, nhóm nghiên cứu UNESCAP đã xem xét câu ngạn ngữ này liên quan như thế nào đến FTZ và sự phát triển vùng hậu phương của cảng biển. Khi thực hiện điều này, nhóm nghiên cứu đã xem xét các xu hướng về vị trí kinh doanh, sự phát triển trong vận tải biển và hệ thống giao diện bờ biển để cung cấp cho chính phủ, các nhà hoạch định chính sách và các nhà

⁴ UN ESCAP & KMI. Newyork, 2005. “Free Trade Zone and Port Hinterland Development”

khai thác cảng những hướng dẫn sẽ hỗ trợ họ tối ưu hóa lợi thế so sánh của mình.

1.2. Mục đích thành lập FTZ của các quốc gia

Ba mục tiêu chính của khu vực công khi quyết định xây dựng FTZ là:

- Thu hút doanh nghiệp
- Thu hút vốn
- Tạo việc làm.

Việc thu hút doanh nghiệp không chỉ là nhà đầu tư phát triển FTZ dù nó thường có một nhà đầu tư chính. Trong một FTZ có rất nhiều doanh nghiệp, cụ thể là hàng ngàn doanh nghiệp quốc tế lớn nhỏ các loại, tham gia hoạt động. Ví dụ tại Trung Đông:



Hình 1 - Tính tới 2020, Khu FTZ Jafza tại UAE thu hút được 8640 doanh nghiệp

Việc thu hút vốn không chỉ là vốn đầu tư phát triển hạ tầng mà cơ bản là vốn luân chuyển từ hoạt động sản xuất, thương mại, dịch vụ thông qua FTZ. Các dòng vốn qua FTZ thường đều là dòng tiền chính ngạch quản lý bởi các định chế tài chính có uy tín trên thị trường quốc tế.

Các việc làm tại FTZ cũng đòi hỏi nhiều nhân lực với trình độ cao hơn hẳn một bậc so với trình độ thương mại quốc tế thông thường, trong cả lực lượng quản lý tới người vận hành các hoạt động hiện trường. Hiểu ngắn gọn là trình độ quốc tế tiêu chuẩn cao.

1.3. Bản chất kinh tế - thương mại của FTZ

Theo UNESCAP, về bản chất FTZ ***là một bất động sản thương mại***, cung cấp cho các nhà đầu tư:

- Một địa điểm độc lập (offshore)
- Có cơ sở hạ tầng kinh doanh trên mức trung bình
- Quy định về kinh doanh linh hoạt
- Ưu đãi thuế hấp dẫn, chi phí đầu tư và vận hành thấp hơn.

Căn cứ các đặc điểm chính này, mỗi quốc gia có thể lựa chọn vị trí, phát triển các kết cấu hạ tầng, điều chỉnh cơ chế, chính sách cho phù hợp với tình hình trong nước và thông lệ quốc tế.

Về mặt vị trí, các FTZ thường được thành lập xung quanh các cảng biển, sân bay lớn và địa điểm cửa ngõ quốc gia, nơi có nhiều lợi thế về vận tải quốc tế và do đó về thương mại. Địa điểm kinh doanh cung cấp cho khách hàng (người tới đăng ký hoạt động) không chỉ là các nhà máy như trong khu chế xuất hay các kho bãi như kho ngoại quan mà còn bao gồm cơ sở vật chất cho các hoạt động thương mại, ví dụ rất nhiều văn phòng đại diện và/hoặc công ty thương mại, dịch vụ, sản xuất phần mềm, hoạt động nghiên cứu và dịch vụ tài chính, tổ chức sự kiện, hội nghị, triển lãm, vui chơi giải trí.

Một khu thương mại tự do gắn liền với một cảng thì cảng đó còn được gọi là cảng tự do (Free Port). FTZ có thể đặt ở bất kỳ đâu, nhưng thực tế thường phát huy giá trị khi gắn với cảng biển, cảng hàng không quốc tế. Cảng và FTZ là sự cộng sinh, cộng hưởng lẫn nhau. Mô hình tốt nhất hiện nay là kết hợp FTZ với vận tải đa phương thức.

Ví dụ tại hình 2, khu FTZ Jafza là khu vực riêng, có 14 cổng, gần với cảng biển, gần sân bay quốc tế Trung tâm Thế Giới tại Dubai, nó cũng gần với trung tâm đô thị hiện đại bậc nhất tại thành phố này.

Về ngành hàng: Những ngành hàng, doanh nghiệp có khối lượng xuất nhập khẩu thường xuyên và lớn, tốc độ luân chuyển nhanh, được ưu đãi thuế là đối tượng hưởng lợi lớn nhất từ FTZ. Cũng chính vì vậy mà FTZ sẽ thúc đẩy phát triển sản xuất thông minh, thương mại điện tử xuyên biên giới, thực hiện tốt các FTA.



Hình 2 – Vị trí Khu FTZ Jafza

Về quản lý kinh doanh và thuế: Các doanh nghiệp khi tham gia vào FTZ không phải đóng thuế xuất nhập khẩu, cùng với thuận lợi về vận chuyển và logistics, họ có cơ hội để tiếp cận thị trường và kết nối với các doanh nghiệp khác trong và xung quanh FTZ. Nói cách khác, FTZ chính là một động lực tăng trưởng cho các địa phương có cảng và vùng hậu phương quanh đó.

1.4. Quan hệ giữa FTZ và các hiệp định thương mại tự do (FTA)

Cũng theo UNESCAP, tự do hóa thương mại hàng hóa và dịch vụ, mạng lưới giao thông tích hợp mới và sự phát triển của công nghệ thông tin và

truyền thông (ICT) đã tạo ra những cơ hội kinh doanh chưa từng có cho ngành thương mại và vận tải. Mức độ cạnh tranh gia tăng cũng dẫn đến việc các tổ chức khu vực công và khu vực tư nhân nhận ra sự cần thiết phải chuyển từ chiến lược kinh doanh quốc gia và khu vực sang chiến lược kinh doanh toàn cầu. Do đó, các công ty sản xuất đang quan tâm nhiều hơn đến việc quản lý toàn bộ chuỗi cung ứng từ nguồn nguyên liệu thô đa dạng đến sản xuất và phân phối thành phẩm cuối cùng. Các công ty sản xuất cũng đang thực hiện các bước để thiết lập hệ thống logistics (hậu cần/phân phối) ở các khu vực trung tâm, đặc biệt là xung quanh các vùng nội địa cảng, để cải thiện khả năng cạnh tranh của họ bằng cách giảm hàng tồn kho và chi phí mua sắm nguyên vật liệu, và bằng cách cung cấp các dịch vụ đúng lúc (JIT) nhanh chóng, hướng đến khách hàng và các dịch vụ logistics giá trị gia tăng.

Những xu hướng này trong quản lý chuỗi cung ứng và logistics đang tăng tốc khi các rào cản thuế quan và phi thuế quan, bao gồm cả thủ tục hải quan, được sắp xếp hợp lý và đơn giản hóa, đặc biệt thông qua các hiệp định tạo thuận lợi song phương, tiểu vùng và đa phương (các FTA).

Phù hợp với những xu hướng này và để đáp ứng nhu cầu kinh doanh, nhiều quốc gia châu Á đã thành lập hoặc có ý định thành lập các khu vực giá trị gia tăng đặc biệt ở các khu vực cảng hoặc ở vùng nội địa rộng lớn hơn với kỳ vọng cao về lợi ích kinh tế mà các khu vực này sẽ mang lại. Các khu vực này thường được gọi là khu vực thương mại tự do (FTZ), báo cáo đã dẫn nêu rõ.

1.5. Các vấn đề cần quan tâm của các chính phủ khi xây dựng FTZ

UNESCAP cũng thống kê và đưa ra khuyến cáo về các vấn đề mà các chính phủ quan tâm, và nên quan tâm: Các khu thương mại tự do được thành lập với mục tiêu có tác động tích cực đến nền kinh tế. Từ góc độ quốc gia,

sau đây là những kết quả mà các chính phủ tìm kiếm từ các khu thương mại tự do:

- Tạo thu nhập ngoại hối. Bằng cách thúc đẩy xuất khẩu phi truyền thống, thu nhập xuất khẩu lớn hơn có thể có tác động tích cực đến tỷ giá hối đoái. Kết quả là hoặc nhập khẩu nhiều hơn ở một tỷ giá hối đoái nhất định hoặc nhập khẩu với chi phí thấp hơn cho người mua trong nước.

- Cung cấp việc làm và tạo thu nhập. Ở các nước đang phát triển, người lao động chuyển từ lĩnh vực nông nghiệp sang các công việc được trả lương cao hơn trong lĩnh vực sản xuất. Chuyển dịch lao động sang sản xuất công nghiệp có chi phí cơ hội thấp đối với nền kinh tế: nền kinh tế không mất nhiều sản lượng nông nghiệp và tăng thêm sản lượng hàng xuất khẩu phi truyền thống.

- Thu hút vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) với lượng vốn lớn hơn cho nước chủ nhà.

- Tạo ra hiệu ứng chuyển giao công nghệ, hiệu ứng lan tỏa kiến thức và sức thu hút. Điều này sẽ dẫn đến việc các công ty địa phương tham gia sản xuất các sản phẩm phi truyền thống. Các nhà cung cấp địa phương được hưởng lợi vì họ buộc phải sản xuất theo tiêu chuẩn chất lượng và sản xuất đẳng cấp thế giới, đòi hỏi phải đào tạo chuyên sâu về lao động, nhân viên và quản lý.

Tóm lại:

1) Khu thương mại tự do là một khu vực:

- Có ranh giới địa lý xác định;
- Được thành lập bởi cơ quan nhà nước có thẩm quyền (cao nhất là Chính phủ);
- Địa điểm ở nơi có nhiều lợi thế về thương mại quốc tế và tiềm năng kinh tế;

- Hoạt động tập trung vào thương mại quốc tế và các hoạt động phục vụ cho sản xuất - thương mại quốc tế (ví dụ hoạt động logistics quốc tế, hoạt động chế xuất), có thể mở rộng sang lĩnh vực dịch vụ;

- Được hưởng các ưu đãi về chính sách thuế, bao gồm miễn thuế xuất nhập khẩu, một số loại thuế nội địa, có thể bao gồm cả thuế trực thu;

- Được hưởng các ưu đãi về chính sách đầu tư, phát triển hạ tầng;

- Được nhiều nước sử dụng như một sáng kiến phát triển kinh tế - xã hội.

2) Lợi ích đem lại của khu thương mại tự do:

- Thúc đẩy phát triển lĩnh vực sản xuất, dịch vụ và thương mại quốc tế;

- Thu hút đầu tư trực tiếp và gián tiếp từ nước ngoài;

- Tạo động lực đổi mới và chuyển giao công nghệ;

- Phát triển kinh tế - xã hội của địa phương và vùng phụ cận;

- Khai thác hiệu quả lợi thế cạnh tranh và nguồn lực trong nước, ngoài nước để đẩy nhanh quá trình công nghiệp hóa – hiện đại hóa;

- Nâng cao đời sống người dân, tăng phúc lợi xã hội thông qua việc làm và sự phát triển các dịch vụ hỗ trợ, liên kết;

- Hướng đến mục tiêu phát triển bền vững trong dài hạn.

Như vậy khái niệm, nội hàm, đặc tính, lợi ích đạt được khi hình thành các FTZ là đã rõ.

Tuy nhiên, tại Việt Nam, các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành chưa đề cập đến khái niệm *khu thương mại tự do*. Do đó, **loại hình khu vực đặc biệt với tên gọi này chưa chính thức tồn tại ở Việt Nam**. Đây thực sự là một khoảng cách mà Việt Nam cần nỗ lực để theo kịp các nước.

2. Sự cần thiết đối với tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu

2.1 Khai thác vị trí, vai trò chiến lược của tỉnh đối với quốc gia

Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có diện tích 1.982,56 km², chiếm 5,99% diện tích cả nước và xếp thứ 50 trong 63 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương; về

dân số, năm 2020 dân số trung bình của tỉnh là 1.167.938 người, chiếm 1,2% dân số cả nước và xếp thứ 39 trong 63 52 tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương. Với quy mô diện tích không lớn, nhưng Bà Rịa - Vũng Tàu là một trong số ít những địa phương có vai trò to lớn đóng góp vào GDP và tổng thu ngân sách quốc gia⁵.

Về các chỉ tiêu đóng góp vào tăng trưởng kinh tế thông qua GRDP và thu ngân sách, tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu nhiều năm qua luôn nằm trong top đầu, chỉ sau TP.HCM và Hà Nội. Các thành tích đó là kết quả của các hoạt động sản xuất, kinh doanh và dịch vụ. Về các lĩnh vực trực tiếp tạo giá trị đối với cả nước, các vai trò nổi bật của Bà Rịa Vũng Tàu là: cửa ngõ giao thương quốc tế, trung tâm dịch vụ dầu khí quốc gia, động lực trong phát triển du lịch, và là địa bàn thúc đẩy đô thị hóa quốc gia. Tất cả các lĩnh vực nói trên đều được hưởng lợi và do đó có nhu cầu hình thành khu FTZ, SEZ trên địa bàn.

a) Đóng góp tăng trưởng kinh tế và ngân sách

Bà Rịa - Vũng Tàu cùng với 3 địa phương trong vùng (thành phố Hồ Chí Minh, các tỉnh Bình Dương, Đồng Nai) nằm trong số 5 tỉnh, thành phố trong cả nước có mức đóng góp lớn nhất vào tổng sản phẩm nội địa (GDP) và tổng thu ngân sách quốc gia. Qua đó tạo nên vai trò, vị thế của vùng Đông Nam Bộ là vùng năng động nhất và có đóng góp lớn nhất vào phát triển kinh tế và thu ngân sách của cả nước. Trong 6 địa phương vùng Đông Nam bộ, Bà Rịa - Vũng Tàu đứng thứ 6 về quy mô diện tích; thứ 5 về quy mô dân số; thứ 4 về quy mô GRDP và đứng đầu về GRDP bình quân đầu người.

Mặc dù, Bà Rịa - Vũng Tàu có vai trò và đóng góp quan trọng trong sự phát triển chung của vùng và cả nước, song chưa tương xứng với tiềm năng của tỉnh. Những năm gần đây, sự phát triển của tỉnh có xu hướng chậm hơn so với 08 tỉnh, thành phố trong nhóm đứng đầu về quy mô GRDP. (06 tỉnh

⁵ Trích Báo cáo tổng hợp quy hoạch tỉnh BR-VT, 2023

gồm: Bình Dương, Đồng Nai, Hải phòng, Quảng Ninh, Bắc Ninh và Bà Rịa - Vũng Tàu; và 2 thành phố Hồ Chí Minh và Hà Nội). Quy mô GRDP (trừ đầu khí) của Bà Rịa - Vũng Tàu từ vị trí thứ 5 năm 2015 xuống vị trí thứ 8 năm 2020. Sự phát triển theo hướng mở của nền kinh tế là rất rõ khi tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam luôn tăng trưởng hai con số và có giá trị gần bằng 200% GDP. Việc này cho thấy nghịch lý và câu hỏi làm thế nào để các địa bàn cửa ngõ quốc gia, có điều kiện thuận lợi như Bà Rịa – Vũng Tàu khai thác tốt tiềm năng, lợi thế của tỉnh là nhất thiết phải được giải đáp. Ở tầm vĩ mô, khi xem xét hệ thống logistics quốc gia – vốn là nền tảng kiến tạo năng lực cạnh tranh bao gồm các yếu tố cơ sở hạ tầng, nhà cung cấp dịch vụ, người sử dụng dịch vụ, và khung pháp lý. Trong đó, 3 yếu tố đầu tiên đều đã có và đang phát triển mạnh. Vậy yếu tố thứ tư là cơ chế chính sách cần được quan tâm. Cơ chế mở cần đổi phù hợp giữa nhu cầu về độ mở của cơ chế chính sách với các yêu cầu bảo đảm quốc phòng, an ninh, ổn định trật tự xã hội sẽ là chìa khóa giải bài toán này.

b) Với vai trò cảng biển cửa ngõ, trung chuyển quốc tế

Bờ biển Đông Nam bộ thuộc tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và TP. Hồ Chí Minh. Đây cũng là vùng biển gần tuyến đường biển quốc tế. Hàng năm, cảng biển Vũng Tàu đảm nhận khoảng 45% tổng khối lượng hàng hóa và trên 60% khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam, trong đó cụm cảng Cái Mép - Thị Vải hiện là cụm cảng nước sâu duy nhất ở Việt Nam có thể đón được tàu hàng trên 100.000 tấn và trở thành một trong 19 cảng trên thế giới có thể tiếp nhận tàu siêu trọng. Cảng Vũng Tàu là một cụm cảng biển tổng hợp cấp quốc gia, đầu mối quốc tế của Việt Nam. Cảng Sài Gòn và Vũng Tàu là 2 trong 10 cảng biển lớn nhất Việt Nam hiện nay. Tháng 10/2020, cảng đã đón tàu Margrethe Maersk (trọng tải trên 214.000 tấn, sức chở hơn 18.300TEU, dài gần 400 m, rộng 59 m) - một trong những tàu container lớn

nhất thế giới hiện nay, trở thành một trong số 20 cảng lớn trên thế giới có đủ năng lực tiếp nhận tàu kích cỡ này.

Lợi thế thứ hai gắn liền với ưu thế cảng cửa ngõ quốc gia của Bà Rịa – Vũng Tàu là đã có ngành công nghiệp phát triển mạnh và còn nhiều dư địa phát triển. Vùng đất sau cảng tại khu vực Cái Mép Hạ cho phép phát triển hơn 1000ha, là khu vực đang được quy hoạch phát triển khu thương mại tự do. Đất khu công nghiệp trong tỉnh còn khả năng phát triển hơn 4000ha. Những tài nguyên này nằm ở vị trí có lợi thế đặc biệt nên rất cần được khai thác với mô hình hiệu quả cao.

Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu cũng đồng thời đang nghiên cứu phát triển các tổ hợp quy mô lớn về công nghiệp - dịch vụ - đô thị tại thành phố mới Phú Mỹ. Phối hợp với nhu cầu phát triển đô thị và dịch vụ hỗ trợ khu thương mại tự do hay khu kinh tế đặc biệt sẽ hoàn toàn đúng xu hướng, tương hỗ cùng phát triển.

Bà Rịa - Vũng Tàu cũng là địa phương có điều kiện để phát triển trở thành trung tâm logistics và cảng biển trung chuyển quốc tế trên cơ sở các tiền đề cơ bản như: Vị trí địa lý nằm trên tuyến hàng hải quốc tế từ Châu Âu, Trung Đông qua khu vực Bắc Á và Châu Mỹ; Sông Thị Vải - Cái Mép có đặc điểm sâu, khá rộng và ít bị bồi lắng, cho phép các tàu có tải trọng lớn ra vào thuận lợi; Đồng thời là cửa ngõ hướng biển phía Đông Nam trên tuyến đường Xuyên Á thuộc hành lang kinh tế Đông Nam tiểu vùng Sông Mê-Kông (Bà Rịa - Vũng Tàu – thành phố Hồ Chí Minh – Phnom Penh – Bangkok – Dawey).

Về quốc phòng và an ninh, Bà Rịa - Vũng Tàu đang phát triển, trở thành một cực tăng trưởng quan trọng của cả nước. Với vai trò cảng cửa ngõ quốc tế có khả năng tiếp nhận các tàu biển có trọng tải lớn đi các tuyến biển xa, sự phát triển của hệ thống cảng và vận tải biển Bà Rịa - Vũng Tàu giúp tăng

cường kết nối quốc tế, tăng sự hiện diện trên biển, góp phần giữ vững độc lập, chủ quyền biển đảo, tăng cường hợp tác quốc tế về biển, duy trì môi trường hòa bình, ổn định và phát triển bền vững.

b) Vai trò trung tâm dịch vụ dầu khí và cơ khí hàng hải của quốc gia

Từ khi ngành dầu khí bắt đầu hình thành và phát triển ở nước ta đến nay, Bà Rịa - Vũng Tàu đã trở thành trung tâm dịch vụ dầu khí quan trọng của quốc gia. Gần như toàn bộ các hoạt động dịch vụ phục vụ cho thăm dò, khai thác dầu khí trên vùng biển nước ta đều được cung cấp từ các căn cứ hậu cần tại Bà Rịa - Vũng Tàu. Tại Bà Rịa - Vũng Tàu có đầy đủ hệ thống bến cảng, sân bay, kho bãi, nhà xưởng... phục vụ hoạt động dầu khí với đầy đủ các loại hình dịch vụ như: đóng, sửa dàn khoan; cung cấp các loại phương tiện, máy móc, thiết bị, vật tư, nguyên liệu, hóa phẩm phục vụ dầu khí; cung cấp nguồn nhân lực; cung cấp chỗ ở và làm việc cho các doanh nghiệp, chuyên gia, cung cấp suất ăn... Hầu hết, các doanh nghiệp trong nước và nước ngoài tham gia hoạt động dầu khí trên vùng biển Việt Nam đều có trụ sở chính, hoặc chi nhánh, văn phòng đại diện đặt tại Bà Rịa - Vũng Tàu.

Lực lượng sản xuất được phát triển ở quy mô lớn và chuyên nghiệp về công nghiệp dầu khí, cơ khí hàng hải là một nguồn lực rất quan trọng làm nền tảng không chỉ cho ngành dầu khí mà cả ngành hàng hải, cảng biển, vận tải thủy nội địa, công nghiệp nặng của cả nước. Với cơ chế thương mại tự do, hoạt động thương mại và dịch vụ dầu khí bao gồm và không giới hạn tới các hoạt động mua bán, trung chuyển, phân phối sản phẩm dầu khí, dầu mỏ, hóa chất và năng lượng, cung cấp phụ tùng, phụ kiện, dịch vụ hỗ trợ,... sẽ được có thêm lợi thế cạnh tranh cao.

c) Vai trò động lực phát triển du lịch quốc gia

Khu vực ven biển của tỉnh có nhiều bãi tắm rất đẹp, là khu nghỉ dưỡng, du lịch nổi tiếng. Vùng biển Đông Nam bộ ngư trường rộng, hải sản phong

phú, có tiềm năng lớn trong phát triển ngành khai thác và nuôi trồng thủy sản, văn hóa ẩm thực. Theo Quy hoạch tổng thể phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030, Bà Rịa - Vũng Tàu là một trong ba tỉnh/thành thuộc khu vực động lực phát triển du lịch vùng Đông Nam bộ, với các sản phẩm du lịch đặc trưng như: du lịch MICE (hội họp, khuyến thưởng, hội nghị, triển lãm); du lịch văn hóa, lễ hội, giải trí; du lịch nghỉ dưỡng biển, du lịch giải trí cuối tuần, du lịch thể thao, du lịch mua sắm... với các địa bàn trọng điểm phát triển du lịch gồm: TP. Vũng Tàu, thị trấn Long Hải, Phước Hải, Hồ Tràm, Bình Châu và Côn Đảo. Trong đó, khu du lịch Long Hải - Phước Hải và khu du lịch Côn Đảo là được xác định tiềm năng phát triển 02 khu du lịch quốc gia.

Tại Nghị quyết số 24- NQ/TW ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị, TP. Vũng Tàu được định hướng là đô thị du lịch quốc gia, trung tâm du lịch chất lượng cao, đẳng cấp quốc tế. Khu thương mại tự do với các cơ chế thoáng về xuất nhập khẩu, xuất nhập cảnh sẽ tạo thêm nguồn sản phẩm, dịch vụ, khách hàng quy mô lớn cho ngành du lịch, phục vụ và thu hút nhiều hơn lượng khách trong và ngoài nước.

d) Vai trò đóng góp thúc đẩy đô thị hóa quốc gia

Các đô thị hiệu quả đóng vai trò then chốt giúp các địa phương chuyển đổi sang nền kinh tế có mức thu nhập cao hơn. Các đô thị đã trở thành trụ cột phát triển mạnh mẽ của mỗi địa phương nói riêng, cả nước nói chung. Các khu vực đô thị ngày càng đóng vai trò quan trọng trong tăng trưởng. Trong 10 tỉnh, thành phố có tỷ lệ đô thị hóa cao nhất cả nước, Bà Rịa - Vũng Tàu đứng thứ 6, cao hơn rất nhiều mức bình quân của cả nước.

Khu thương mại tự do hay khu kinh tế đặc biệt có nhu cầu cao về giao dịch thương mại, tài chính, học tập, chăm sóc sức khỏe, vui chơi giải trí. Sẽ thu hút thêm hàng trăm ngàn lao động chuyên môn cao tới cư trú và hàng

triệu lượt khách giao dịch, tham quan. Đây là yêu cầu và điều kiện thuận lợi để phát triển mạnh mô hình Đô thị Cảng – một loại hình đặc biệt hiệu quả và sẽ là điển hình phát triển cho các đô thị cảng khác trong cả nước.

2.2. Khai thác vai trò, vị thế của Bà Rịa - Vũng Tàu trong vùng

Vùng Đông Nam Bộ dù là khu vực phát triển sớm nhất và luôn đi đầu so với các vùng miền cả nước, tuy nhiên được Bộ Chính trị đánh giá “còn nhiều hạn chế, yếu kém và khó khăn, thách thức lớn: Phát triển chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế; một số chỉ tiêu quan trọng chưa đạt như đề ra. Tăng trưởng kinh tế có xu hướng chậm lại và thấp hơn cả nước; đóng góp vào tổng thu ngân sách nhà nước giảm, tốc độ tăng năng suất lao động thấp, công tác quy hoạch và triển khai thực hiện các quy hoạch còn chậm. Mạng lưới kết cấu hạ tầng cấp vùng, liên vùng, nhất là hạ tầng giao thông kết nối nội vùng và liên vùng còn thiếu, yếu, chưa đồng bộ, ảnh hưởng đến sự phát triển và sức lan toả của vùng”⁶.

Đối diện với các khó khăn thách thức trên, nhu cầu phát triển đột phá là tất yếu. Các phân tích lợi thế so sánh cho thấy vị trí, vai trò đặc biệt của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đối với vùng Đông Nam bộ và các vùng lân cận sẽ được phát huy và tỉnh sẽ đóng góp nhiều hơn cho vùng với nhiều lợi ích lớn khi có khu thương mại tự do. Cụ thể như sau:

a) Làm tốt hơn vai trò cửa ngõ hướng ra biển, cung cấp dịch vụ cảng, vận tải biển, logistics.

Theo chiến lược phát triển hiện tại, trước khi có chủ trương cụ thể về phát triển khu thương mại tự do của Bộ Chính trị, để tạo điều kiện thúc đẩy phát triển hạ tầng cảng biển, dịch vụ cảng và dịch vụ hậu cần cảng, tỉnh đã tập trung huy động nhiều nguồn lực đầu tư hệ thống hạ tầng kết nối cảng. Nhiều dự án hạ tầng quan trọng đã được đầu tư theo hướng hiện đại như:

⁶ Trích Nghị quyết 24/NQ-TW

Đường 965, Đường liên cảng Thị Vải - Cái Mép, đường 991 B, đường Phước Hòa - Cái Mép... Một số dự án đang tiếp tục được thúc đẩy đầu tư như: đường Long Sơn - Cái Mép, Cầu Phước An, Cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu. Kết hợp với các dự án hạ tầng kết nối vùng và liên vùng đang tiếp tục được đầu tư với những dự án lớn như đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, đường vành đai 4 TP. Hồ Chí Minh, cầu Phước An, đường liên cảng và các tuyến giao thông kết nối khác (QL51, QL55, QL56,...) sẽ là “đòn bẩy” đưa cảng Cái Mép - Thị Vải của Bà Rịa - Vũng Tàu vươn xa và trở thành cửa ngõ hướng ra biển của vùng Đông Nam bộ, vùng Tây Nguyên và khu vực nam Trung bộ.

Hiện nay cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu có 53 bến cảng cứng, 10 cảng dầu khí ngoài khơi, 05 bến phao, điểm neo đậu chuyển tải. Tổng chiều dài các bến cảng cứng là khoảng 17,61km, tổng chiều dài bến sà lan là 3,43km. Về năng suất xếp dỡ, khu cảng Cái Mép - Thị Vải thuộc cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu là khu cảng có năng suất xếp dỡ cao nhất Việt Nam hiện nay và thuộc loại cao của thế giới, điển hình như bến cảng TCIT đã xếp dỡ tổng cộng 3.311 container (tương đương 4.797 TEU) cho tàu One Columba chỉ sau hơn 14 giờ, tương đương năng suất xếp dỡ 238,08 container/giờ; năng suất trung bình đạt 47 container/giờ/cầu. Cái Mép - Thị Vải cũng là khu cảng tiếp nhận cỡ tàu lớn nhất và bốc xếp lượng hàng lớn nhất trên 01 chuyến tàu mẹ. Khu bến Cái Mép là khu bến cảng được quy hoạch đảm nhận vai trò quan trọng, là khu 112 bến cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế của Việt Nam nói chung và Bà Rịa - Vũng Tàu nói riêng. Trong thời gian qua, khu bến Cái Mép là khu bến cảng có tốc độ tăng trưởng thuộc loại nhanh nhất thế giới. Năm 2010, khu bến Cái Mép chưa được biết đến trong bảng xếp hạng Top 100 cảng container lớn nhất thế giới, tuy nhiên chỉ 5 năm sau, khu bến Cái Mép (khi đó ghép chung với cảng Tp HCM) được xếp thứ 24. Sang năm 2016, khu bến Cái Mép lần đầu được xếp hạng và đứng vị trí thứ 77 thế giới. Sang năm 2017, 2018, 2019,

2020 khu cảng Cái Mép từng bước vươn lên xếp tương ứng các vị trí 70, 50, 45, 42 thế giới.

Việc tập trung lượng hàng lớn là điều kiện tiên quyết hình thành các trung tâm dịch vụ logistics. Dịch vụ logistics hiện tại bắt đầu phát triển mạnh, bên cạnh hệ thống cảng bến thủy nội địa, đã có 20 dự án kho bãi logistics đi vào hoạt động với tổng diện tích chiếm đất khoảng 224 ha phục vụ thu gom và lưu chứa hàng hóa phục vụ cho các nhà máy trong các khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh. Công tác quy hoạch phân khu xây dựng tỷ lệ 1/2000 Trung tâm logistics Cái Mép Hạ đã hoàn thành sẽ là cơ sở pháp lý để lựa chọn nhà đầu tư có năng lực tham gia đầu tư xây dựng, kết nối Bà Rịa - Vũng Tàu vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

Khi được phê duyệt phát triển khu thương mại tự do tại Cái Mép Hạ, việc thu hút sự quan tâm của các hãng tàu, các nhà đầu tư thực hiện các công trình tiện ích trên địa bàn sẽ được tăng thêm đáng kể. Việc này tạo điều kiện tương tác, hỗ trợ các tỉnh / thành trong vùng và cận vùng như Đồng Nai, Bình Dương, TP.HCM, Tây nguyên, Duyên hải miền Trung, Đồng Bằng Sông Cửu Long về vận tải, cảng biển, logistics, giúp tăng cao mức dịch vụ và giảm chi phí. Từ đó giúp cho hàng hóa xuất nhập khẩu tại các địa phương trong vùng và cận vùng sẽ được luân chuyển nhanh và rẻ hơn, tạo thêm lợi thế cạnh tranh cho vùng. Đây là lợi ích trực tiếp thứ nhất.

b) Kết hợp với sân bay Long Thành tạo trung tâm logistics tầm cỡ thế giới, tạo điều kiện nâng cao năng lực cạnh tranh của Vùng.

Giai đoạn tới năm 2030, các dự án kết nối với vùng hậu phương như đường cao tốc Biên Hoà - Vũng Tàu, đường vành đai 4 TP.HCM, hệ thống giao thông liên cảng Cái Mép – Thị Vải, hệ thống giao thông đường thủy nội, địa, ven biển sẽ hình thành kết nối đa phương thức, liên hoàn, đồng bộ giữa hệ thống cảng Cái Mép – Thị Vải, sân bay Long Thành và các khu vực dịch

vụ, sản xuất trong Vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam, cũng như kết nối vùng Đông Nam bộ với các vùng khác trên cả nước, kết nối với các quốc gia trong hành lang kinh tế xuyên Á và với các quốc gia trong khu vực Châu Á - Thái Bình Dương - Ấn Độ Dương.

Việc kết hợp năng lực vận tải đa phương thức đồng thời nằm trong chế độ kiểm soát ngoại quan, cụ thể là hành lang vận tải giữa các cảng biển Vũng Tàu và Cảng HKQT Long Thành bằng đường bộ hay đặc biệt là đường sắt với sự giám sát của Hải quan tạo nên hành lang vận tải ngoại quan (Bonded corridor) năng suất cao là một sự phối hợp có tính ưu việt, năng lực cạnh tranh cao hơn các tổ hợp cảng – sân bay khác trong khu vực Đông Nam Á. Từ đó sẽ giúp khu vực từ Phú Mỹ tới Long Thành tạo nên các Trung tâm Logistics tầm cỡ toàn cầu (Global Logistics Hub). Và khi đó chính Trung tâm Logistics toàn cầu này sẽ thúc đẩy năng lực cạnh tranh vùng, cận vùng, và quốc gia.

c) Đáp ứng nhanh hơn nhu cầu nâng cao trình độ sản xuất kinh doanh, khoa học công nghệ, chống suy thoái kinh tế toàn vùng.

Lợi thế tự nhiên của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu được sự hỗ trợ của vùng Đông Nam bộ, nơi đóng góp 32% GDP, 44,7% tổng thu ngân sách nhà nước, vùng sản xuất ra lượng hàng hóa lớn nhất cả nước, chiếm 45% tổng khối lượng hàng hóa và hơn 60% khối lượng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam. Đây là nguồn tài nguyên, nguồn lực quan trọng đối với sự phát triển của tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu. Mặc dù vậy, hiện nay tăng trưởng thực tế tại địa phương và trong vùng chưa tương xứng với tiềm năng. Mô hình kinh doanh, trình độ công nghệ nhìn chung còn thấp.

Trong điều kiện có thêm cơ chế khu thương mại tự do, toàn vùng sẽ được hưởng lợi về tăng trưởng. Như đã nêu tại phần khái niệm, các FTZ hay SEZ đều hướng tới thu hút đầu tư, chuyển giao công nghệ, phát triển nguồn cung trong nước, phát triển sản phẩm trong nước ra thị trường quốc tế. Trong điều

kiện năng lực sản xuất đang được chú trọng phát triển và các áp lực từ khủng hoảng, suy thoái kinh tế thế giới, sụt giảm đơn hàng hiện nay thì việc cần có thêm các cơ hội giao thương, nâng cao trình độ sản xuất kinh doanh là rất bức thiết. Vùng ĐNB và các vùng miền lân cận sẽ được hưởng lợi từ sự phát triển FTZ tại Bà Rịa – Vũng Tàu.

2.3 Tạo điều kiện phát triển đột phá cho tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu

Thực tế phát triển FTZ, SEZ tại các nước trên thế giới, đặc biệt tại Châu Á, Trung Quốc cho thấy các lợi ích to lớn của mô hình này tới sự phát triển kinh tế - xã hội địa phương. Các lợi ích cụ thể bao gồm:

a) Thúc đẩy phát triển dịch vụ cảng biển và dịch vụ logistics với ý nghĩa ngành kinh tế động lực mới của tỉnh.

Như đã phân tích trên đây, giai đoạn từ 2012 tới 2022, được sự quan tâm của lãnh đạo Đảng, Chính phủ, các Bộ ngành, hệ thống cảng biển và giao thông kết nối trên địa bàn tỉnh đã liên tục được đầu tư phát triển, đưa vào vận hành, hình thành hệ thống cảng nước sâu, giữ vai trò cửa ngõ hướng ra biển của vùng Đông Nam bộ. Theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, nhóm cảng biển số 4 gồm 5 cảng biển: cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, cảng biển Đồng Nai, cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu, cảng biển Bình Dương và cảng biển Long An. Nhóm cảng biển số 4 được quy hoạch: đến năm 2030 hàng hóa thông qua từ 461 đến 540 triệu tấn (hàng container từ 23 đến 28 triệu TEU); hành khách từ 1,7 đến 1,8 triệu lượt khách. Tầm nhìn đến 2050: đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng từ 3,5 đến 3,8 %/năm.

Trên thực tế, lượng hàng qua cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu năm 2021 đã đạt 113,65 triệu tấn. Riêng hàng công-ten-nơ đạt 8,44 triệu TEU, tăng 11,77%

so với năm 2020 (trong đó sản lượng hàng hóa xếp dỡ qua cảng bằng tàu biển năm 2021 đạt 76,9 triệu tấn bao gồm 4,76 triệu TEU hàng công-ten-nơ). Quá trình phát triển dịch vụ cảng và logistics trên địa bàn chưa đạt được như kế hoạch, các cảng có quy mô nhỏ, phân tán, các dịch vụ logistics còn phải thực hiện thông qua điều phối từ chính từ TP. HCM. Thời gian và chi phí thực hiện dịch vụ chưa đáp ứng tốt yêu cầu của khách hàng. Thực tế này kết hợp với tình hình biến động lớn trên thế giới với xu hướng suy giảm sản xuất và tiêu dùng đang là các tác động tiêu cực.

Tuy nhiên, cùng lúc này Việt Nam nói chung và tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu đều đang có cơ hội tiếp đón dòng đầu tư chuyển dịch chuỗi cung ứng từ các khu vực suy giảm lợi thế sang Việt Nam tạo nên nhu cầu nhanh chóng chuẩn bị hạ tầng và dịch vụ logistics, với vận tải biển là chủ lực để phục vụ thêm các dòng hàng mới. Các cơ chế chính sách mới theo chủ trương hình thành khu FTZ hay SEZ sẽ phát huy hiệu quả ngay. Các nghiên cứu của Đề án sẽ tính toán chi tiết, tuy nhiên về định tính có thể khẳng định tác động kích thích tăng trưởng dịch vụ cảng và logistics, khai thác tốt hơn các công trình đã và đang tiếp tục được đầu tư tại Bà Rịa – Vũng Tàu.

b) Các lợi ích kinh tế - xã hội khác

- Về thu hút đầu tư, thúc đẩy phát triển sản xuất, thương mại, dịch vụ trực tiếp tại nội khu FTZ dự kiến có thể tạo ra cơ hội mời gọi các doanh nghiệp hàng đầu thế giới hiện nay tham gia hoạt động. Dự kiến sẽ có các nhà đầu tư từ Singapore, Nhật, Hàn Quốc, Trung Quốc tham gia trước, rồi tới làn sóng từ EU và Mỹ. Dự kiến quy mô vốn đầu tư tại FTZ khi phát triển ổn định sẽ lên tới 50 tỷ USD.⁷

- Tạo động lực đổi mới và chuyển giao công nghệ, phát triển công nghệ. Các doanh nghiệp hàng đầu hiện nay đều có mô hình hoạt động dựa trên công

⁷ Ước tính của đơn vị tư vấn.

nghệ đột phá, quá trình thay đổi sản phẩm, tính thích nghi với nhu cầu rất cao, thậm chí tạo ra nhu cầu mới. Do đó các “miền đất mới” giàu tài nguyên, lao động trẻ, chính sách mở sẽ là nơi ưa thích của họ. Các mô hình kinh tế chia sẻ, kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn đều có thể được áp dụng.

- Nâng cao đời sống người dân, tăng phúc lợi xã hội thông qua việc làm và sự phát triển các dịch vụ hỗ trợ, liên kết, hướng đến mục tiêu phát triển bền vững, bảo đảm an ninh trong dài hạn cũng là các lợi ích của mô hình kinh tế mở hiện đại mang lại, đã được phân tích trên đây.

3. Tác động đối với liên kết vùng

Như đã nêu, lợi ích đem lại của khu thương mại tự do là rất lớn, trong đó tác động tương hỗ đối với liên kết vùng có thể bao gồm:

- *Thúc đẩy phát triển lĩnh vực sản xuất, dịch vụ và thương mại quốc tế;*
- *Thu hút đầu tư trực tiếp và gián tiếp từ nước ngoài;*
- *Tạo động lực đổi mới và chuyển giao công nghệ;*
- *Phát triển kinh tế - xã hội của địa phương và vùng phụ cận;*
- *Khai thác hiệu quả lợi thế cạnh tranh và nguồn lực trong nước, ngoài nước để đẩy nhanh quá trình công nghiệp hóa – hiện đại hóa;*
- *Nâng cao đời sống người dân, tăng phúc lợi xã hội thông qua việc làm và sự phát triển các dịch vụ hỗ trợ, liên kết;*
- *Hướng đến mục tiêu phát triển bền vững trong dài hạn.*

MỘT SỐ GÓC NHÌN VỀ LIÊN KẾT PHÁT TRIỂN LOGISTICS Ở VÙNG ĐÔNG NAM BỘ

TS. TRẦN THỊ HỒNG MINH
Viện trưởng, Viện Nghiên cứu
quản lý kinh tế Trung ương (CIEM)

1. Nhìn nhận về vai trò của liên kết vùng trong phát triển kinh tế và logistics vùng Đông Nam Bộ

Đông Nam Bộ là vùng kinh tế-xã hội có đóng góp hàng đầu cho kinh tế cả nước. Một số ước tính cho thấy trong năm 2022, vùng Đông Nam Bộ đóng góp khoảng 30,8% GDP, khoảng 35% tổng xuất khẩu và 38% tổng thu ngân sách của cả nước. Hoạt động thương mại của vùng diễn ra khá sôi động, trong đó có một nguyên nhân quan trọng là nhờ phát triển ngành logistics trong vùng. Vùng Đông Nam Bộ có kết nối đa dạng với cả nước thông qua các phương thức vận tải đường bộ, đường sắt, đường thủy, đường hàng không, cùng hệ thống kho bãi đa dạng. Cụ thể, vùng có cụm cảng biển (cảng Tân Cảng Cát Lái, cụm cảng Cái Mép-Thị Vải) lớn nhất cả nước. Vùng cũng có các cảng hàng không quan trọng, trong đó có cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất (với quy mô lớn nhất cả nước), cảng hàng không quốc tế Côn Đảo (Bà Rịa - Vũng Tàu) phục vụ du lịch, và đang trong quá trình đẩy nhanh dự án xây dựng cảng hàng không quốc tế Long Thành tại tỉnh Đồng Nai. Theo báo cáo Logistics Việt Nam năm 2022, vùng Đông Nam Bộ đóng góp khoảng 45% tổng khối lượng hàng hóa và hơn 60% khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam. Về giao thông đường bộ, nhiều công trình giao thông theo trục hướng tâm về thành phố Hồ Chí Minh, các trục cao tốc quan trọng, tuyến đường sắt quốc gia, tuyến giao thông nội tỉnh và liên tỉnh được hoàn thành, đưa vào sử dụng theo quy hoạch, góp phần khắc phục tình

trạng chia cắt giữa các địa phương và giảm thời gian lưu thông hành khách, hàng hóa.

Tuy nhiên, sự phát triển của ngành logistics nói riêng và kinh tế-xã hội nói chung ở vùng Đông Nam Bộ vẫn phải đối diện với các “điểm nghẽn”. Trong đó, nổi bật là các vấn đề về cơ sở hạ tầng. Chẳng hạn, ngay cả với Bà Rịa-Vũng Tàu, dịch vụ logistics trên địa bàn được đánh giá là khá đa dạng, từ vận tải, kho bãi và dịch vụ hỗ trợ khác, song *“trình độ phát triển của các dịch vụ logistics vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu của một trung tâm quan trọng của khu vực Đông Nam Bộ về vận tải biển và đa phương thức”* (Báo cáo Logistics Việt Nam 2022). Để xử lý các vấn đề về kết nối cơ sở hạ tầng và dịch vụ liên kết, thì nỗ lực riêng của từng địa phương trong vùng Đông Nam Bộ là không đủ và/hoặc khó có thể đạt hiệu quả cao nhất. Chính ở đây, việc ưu tiên tăng cường liên kết giữa các địa phương trong vùng Đông Nam Bộ, và giữa vùng Đông Nam Bộ với các vùng kinh tế khác là yếu tố quan trọng thúc đẩy phát triển bền vững ngành logistic và phát triển kinh tế-xã hội của vùng Đông Nam Bộ trong thời gian tới.

Trong suốt những năm qua, thúc đẩy liên kết vùng luôn là một trong những chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước, là nhiệm vụ ưu tiên hàng đầu được đề cập tại các Văn kiện ở các kỳ Đại hội đại biểu toàn quốc của Đảng. Chiến lược phát triển kinh tế-xã hội 10 năm 2021-2030 đã xác định rõ nét yêu cầu và định hướng *“Khai thác tốt hơn và phát huy tốt nhất các lợi thế của mỗi vùng về kết cấu hạ tầng, điều kiện tự nhiên, vị trí địa kinh tế - chính trị, nguồn nhân lực và tăng cường tính liên kết nội vùng và liên vùng để tham gia vào các chuỗi giá trị toàn cầu, tạo không gian phát triển mới...”*. Đối với vùng Đông Nam Bộ, Chiến lược cũng đã đề ra một số định hướng cụ thể, trong đó có nâng cao khả năng kết nối hạ tầng vùng. Bộ Chính trị đã ban hành Nghị quyết số 53-NQ/TW ngày 29/8/2005 về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm

quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ và vùng Kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2010, định hướng đến năm 2020 và và Kết luận số 27-KL/TW ngày 02/8/2012 về tiếp tục thực hiện Nghị quyết số 53-NQ/TW. Đặc biệt, trong triển khai các nhiệm vụ liên quan đến liên kết, phát triển vùng, và thực hiện Kế hoạch công tác, sơ kết, tổng kết hàng năm, các bộ, ban, ngành đã gắn các nhiệm vụ với nội dung thực hiện Nghị quyết số 53-NQ/TW và Kết luận số 27-KL/TW vào các Chương trình, Kế hoạch hành động của Chính phủ. Qua đó, nâng cao nhận thức về vai trò, trách nhiệm của từng Bộ, ban, ngành đối với liên kết phát triển vùng.

Sau 18 năm thực hiện Nghị quyết số 53-NQ/TW ngày 29/8/2005 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đến năm 2010, định hướng đến năm 2020, vùng Đông Nam Bộ và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đã phát huy ngày một rõ nét vị thế là vùng kinh tế năng động, sáng tạo, đi đầu trong đổi mới và phát triển, đứng đầu cả nước về quy mô GRDP và thu ngân sách nhà nước; là trung tâm công nghiệp, cảng biển và logistics lớn nhất của cả nước. Đặc biệt, vùng Đông Nam Bộ có khu vực kinh tế tư nhân phát triển mạnh, năng động với số lượng doanh nghiệp đứng đầu cả nước; là địa bàn thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) lớn nhất cả nước. Theo số liệu của Cục Đầu tư nước ngoài (Bộ Kế hoạch và Đầu tư), tổng vốn đăng ký lũy kế các dự án FDI còn hiệu lực đến ngày 20/7/2023 của vùng đạt gần 180,7 tỷ USD, với 19.306 dự án, chiếm khoảng 39,9% tổng vốn và 51,0% số dự án FDI cả nước. Đặc biệt, trong 5 tỉnh/thành phố dẫn đầu cả nước về thu hút FDI thì có tới 4 tỉnh/thành phố thuộc vùng Đông Nam Bộ là thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Bà Rịa-Vũng Tàu, và Đồng Nai.

Năm 2022, trên cơ sở đánh giá thực trạng phát triển vùng Đông Nam Bộ, Bộ Chính trị đã ban hành Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 về

phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Trong đó, đặt mục tiêu phát triển vùng Đông Nam Bộ *“trở thành vùng phát triển năng động, có tốc độ tăng trưởng kinh tế cao, động lực tăng trưởng lớn nhất cả nước; trung tâm khoa học - công nghệ và đổi mới sáng tạo, công nghiệp công nghệ cao, logistics và trung tâm tài chính quốc tế có tính cạnh tranh cao trong khu vực”*. Nghị quyết số 24-NQ/TW cũng đề ra giải pháp về lĩnh vực logistics, cụ thể là: *“Phát triển mạnh, đồng bộ hệ thống logistics cấp quốc gia, quốc tế gắn với cảng biển, cảng hàng không, cửa khẩu quốc tế, các trục hành lang kinh tế trọng điểm và tuyến thương mại liên vùng tại Thành phố Hồ Chí Minh, tỉnh Bình Dương, Long Thành, Nhơn Trạch (tỉnh Đồng Nai), thị xã Phú Mỹ (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu), tỉnh Tây Ninh. Tập trung xây dựng trung tâm logistics hàng không gắn với cảng hàng không quốc tế Long Thành, đầu tư phát triển hệ thống logistics cảng và cảng trung chuyển quốc tế tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và Thành phố Hồ Chí Minh. Phát triển và nâng cao hiệu quả hoạt động các khu kinh tế cửa khẩu quốc tế tại các tỉnh Tây Ninh, Bình Phước, phát triển khu kinh tế cửa khẩu Mộc Bài theo hướng công nghiệp - đô thị - thương mại - dịch vụ gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh”*.

Chính phủ cũng đã ban hành Nghị quyết số 57/NQ-CP ngày 21/4/2022 về các nhiệm vụ, giải pháp hoàn thiện thể chế liên kết vùng kinh tế - xã hội, trong đó đề ra một mục tiêu về *“kết hợp hài hòa giữa phát triển kinh tế địa phương và kinh tế vùng trên cơ sở phát huy hiệu quả các tiềm năng, thế mạnh của từng vùng, từng địa phương”*. Trên cơ sở Nghị quyết số 57/NQ-CP, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 825/QĐ-TTg ngày 11/7/2023 thành lập Hội đồng điều phối vùng Đông Nam Bộ. Việc Thủ tướng Chính phủ làm Chủ tịch Hội đồng điều phối vùng cũng cho thấy tầm quan trọng của yêu cầu phát triển kinh tế-xã hội ở Đông Nam Bộ. Một số nhiệm vụ quan trọng của Hội

đồng là điều phối các hoạt động liên kết phát triển đồng bộ hệ thống hạ tầng kinh tế - xã hội, trong đó ưu tiên hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông; nghiên cứu hình thành Quỹ phát triển hạ tầng vùng; điều phối trong lĩnh vực logistic, *bên cạnh các nhiệm vụ khác.*

Bên cạnh đó, Đảng, Nhà nước đã cân nhắc tích cực hơn về cơ chế thử nghiệm, cơ chế thí điểm để phát triển các địa phương, các ngành, lĩnh vực. Mới đây nhất, Quốc hội đã ban hành Nghị quyết số 98/2023/QH15 ngày 24/6/2023 về thí điểm một số cơ chế, chính sách đặc thù phát triển thành phố Hồ Chí Minh, trong đó quy định thí điểm về: quản lý đầu tư; tài chính, ngân sách nhà nước; quản lý đô thị, tài nguyên, môi trường; ngành, nghề ưu tiên thu hút nhà đầu tư chiến lược vào Thành phố Hồ Chí Minh; quản lý khoa học và công nghệ, đổi mới sáng tạo; và tổ chức bộ máy của chính quyền Thành phố và thành phố Thủ Đức. Nếu tận dụng tốt các cơ chế này gắn với việc tăng cường và phát huy liên kết vùng,

2. Tiềm năng và cơ hội của Bà Rịa - Vũng Tàu trong hình thành và phát triển Khu thương mại tự do gắn với phát triển cảng biển hiện đại

Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã đề ra nhiệm vụ, giải pháp về “*Hình thành khu thương mại tự do gắn với cảng biển tại khu vực Cái Mép Hạ*”. Theo cách hiểu phổ biến nhất, khu thương mại tự do có đặc thù là khu vực địa lý nằm trên một quốc gia hay vùng lãnh thổ, nhưng không áp dụng thuế xuất nhập khẩu và các biện pháp quản lý thương mại. Nếu sớm triển khai hiệu quả, giải pháp này sẽ giúp Bà Rịa-Vũng Tàu tận dụng hiệu quả các tiềm năng và cơ hội trong bối cảnh mới. Cụ thể là:

Thứ nhất, hàng hóa của các nước và vùng lãnh thổ, dù có hiệp định thương mại tự do với Việt Nam hay không, đều có thể được chuyển đến, xử

lý, chế biến, chia tách, đóng gói, gia công tại khu thương mại tự do của Bà Rịa-Vũng Tàu mà không phải chịu thuế xuất nhập khẩu. Sau đó, sản phẩm có thể có lựa chọn xuất khẩu sang một nước khác, hoặc nhập khẩu vào Việt Nam. Trong trường hợp xuất khẩu hàng hóa từ khu thương mại tự do, doanh nghiệp sẽ tránh hoặc giảm thiểu được các chi phí (thời gian, tài chính, nhân lực) liên quan đến thực hiện các thủ tục nhập khẩu, tái xuất, nộp thuế, hoàn thuế,... Đặt trong bối cảnh Bà Rịa-Vũng Tàu đang là một trong những trung tâm hàng đầu về thu hút FDI và logistics của cả nước, việc hình thành và phát triển khu thương mại tự do sẽ giúp tăng thêm sức hấp dẫn của tỉnh, và cả vùng Đông Nam Bộ, đối với nhà đầu tư nước ngoài.

Thứ hai, khu thương mại tự do ở Bà Rịa-Vũng Tàu có thể là nơi thử nghiệm vận hành các sáng kiến, dự án chuyển đổi số gắn với hải quan nói riêng và quản lý hoạt động thương mại nói chung. Một nội dung quan trọng mà Việt Nam đang nghiên cứu trong thời gian gần đây là thúc đẩy thương mại không giấy tờ, trong đó có thương mại không giấy tờ xuyên biên giới, để tạo thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu, đồng thời tránh được những rủi ro thiếu nhất quán về phân loại hàng hóa, tránh được vi phạm về thuế. Trong hợp tác với Ủy ban Kinh tế-xã hội châu Á-Thái Bình Dương (ESCAP), chúng tôi đã có những đánh giá về mức độ sẵn sàng của Việt Nam cả về pháp lý và kỹ thuật cho thương mại không giấy tờ xuyên biên giới. Nếu mạnh dạn triển khai theo hướng này, tỉnh cũng có thể có cơ hội tiếp cận hỗ trợ kỹ thuật từ các đối tác.

Thứ ba, nếu tư duy và tổ chức hợp lý hướng đến phát triển bền vững, khu thương mại tự do ở Bà Rịa-Vũng Tàu cũng có thể trở thành địa bàn thử nghiệm các mô hình kinh tế tuần hoàn, gắn với xử lý, chế biến các đầu vào từ nhập khẩu mà trước đây chúng ta thường coi là phế phẩm, phụ phẩm,... Việc nhập khẩu các mặt hàng này để sản xuất gia công ***theo cách tiếp cận truyền***

thông thường chịu sự điều chỉnh của nhiều quy định phí thuế quan, và theo đó là tổn phí (thời gian, tài chính, nhân lực) cho doanh nghiệp. Trong công việc hiện đang tham mưu cho Chính phủ và Bộ Kế hoạch và Đầu tư, chúng tôi cũng đang nghiên cứu, xây dựng dự thảo Nghị định về cơ chế thử nghiệm phát triển kinh tế tuần hoàn, trong đó hướng tới tạo dựng khung pháp lý đủ thuận lợi, an toàn và chặt chẽ để sớm hiện thực hóa các dự án kinh tế tuần hoàn, trong đó có thể bao gồm cả các dự án trong lĩnh vực công nghiệp chế biến. Nếu được thông qua sớm, đây cũng chính là một cơ chế có thể giúp phát huy hơn nữa lợi ích từ việc vận hành khu thương mại tự do trên địa bàn tỉnh.

3. Kiến nghị chính sách

Với những góc nhìn trên đây, tôi có một số kiến nghị cho phát triển khu thương mại tự do để trở thành một đột phá chiến lược phát triển cảng biển và kinh tế ở tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu như sau:

Thứ nhất, cần xác định địa điểm, quy mô xây dựng khu thương mại tự do trên địa bàn tỉnh, phù hợp với các quy hoạch liên quan, thực trạng và định hướng phát triển kết nối giao thông, dịch vụ (trong đó có dịch vụ logistics) ở quy mô vùng và liên vùng. Theo đó, tỉnh cần đặc biệt trao đổi, lắng nghe ý kiến của cộng đồng nhà đầu tư, trong đó có các nhà đầu tư nước ngoài.

Thứ hai, rà soát các chính sách kinh tế-thương mại và các chính sách liên quan, trong đó có cả các chính sách phát triển nguồn nhân lực, phát triển các tiện ích (tài chính-bảo hiểm-ngân hàng, y tế,...) phục vụ hoạt động của doanh nghiệp trong khu thương mại tự do. Trên cơ sở đó, xác định các chính sách cần thực hiện trong thẩm quyền của tỉnh, và kiến nghị cấp có thẩm quyền cho phép thực hiện các cơ chế liên quan (kể cả cơ chế đặc thù, trong trường hợp cần thiết) để vận hành kịp thời và hiệu quả khu thương mại tự do.

Thứ ba, nghiên cứu, kiến nghị thành lập mô hình tổ chức, bộ máy quản lý tinh gọn, hiệu quả, gắn với tư duy và phương thức quản trị hiện đại, minh

bach, có đo lường kết quả rõ ràng (gắn với tư duy liên kết vùng) đối với hoạt động của khu thương mại tự do trên địa bàn tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu.

Thứ tư, xây dựng kế hoạch nâng cao năng lực thể chế và kỹ thuật để chuẩn bị cho việc vận hành khu thương mại tự do trên địa bàn tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu. Trong quá trình này, tỉnh có thể trao đổi với các bộ, ngành liên quan để kiến nghị với các nhà tài trợ, các đối tác FTA để cung cấp các hỗ trợ kỹ thuật phù hợp cho các cơ quan, doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh.

PHÁT HUY VAI TRÒ KẾT NỐI CỦA ĐƯỜNG THỦY TRONG PHÁT TRIỂN VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

GS.TS. BÙI THIÊN THU

Cục trưởng Cục Đường thủy nội địa Việt Nam

Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã xác định các mục tiêu chính như sau: *(1) Phát triển mạnh, đồng bộ hệ thống logistics cấp quốc gia, quốc tế gắn với cảng biển; đầu tư phát triển hệ thống logistics cảng và cảng trung chuyển quốc tế tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu; (2) Phát triển tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thành trung tâm kinh tế biển quốc gia, bao gồm cả cảng biển du lịch; (3) Tiểu vùng ven biển gồm khu vực Cần Giờ (TP Hồ Chí Minh) và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu là khu vực phát triển mạnh các ngành kinh tế biển; (4) Hình thành khu thương mại dịch vụ gắn với cảng biển tại khu vực Cái Mép Hạ; (5) Ưu tiên phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, đặc biệt là kết cấu hạ tầng giao thông; tập trung đầu tư kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa, chú trọng kết nối các trung tâm đầu mối với hành lang vận tải thủy chính của vùng...*

Ngày 09/01/2023, Quốc hội ban hành Nghị quyết số 81/2023/QH15 về quy hoạch tổng thể quốc gia thời kỳ 2021 - 2030 tầm nhìn đến năm 2050, trong đó định hướng: *“Tập trung phát triển cảng Cái Mép - Thị Vải thực sự trở thành cảng trung chuyển quốc tế, gắn với hành lang kinh tế xuyên Á.”*

Thủ tướng Chính phủ cũng đã ban hành 05 quy hoạch ngành quốc gia, trong đó Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã quy hoạch 05 hành lang vận tải thủy quốc gia liên quan đến khu vực Đông Nam Bộ và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

Để đạt được các mục tiêu và định hướng quy hoạch nêu trên cần có sự vào cuộc mạnh mẽ của các bộ ngành, chính quyền địa phương và cộng đồng doanh nghiệp. Diễn đàn ***“Liên kết phát triển logistics - động lực tăng trưởng kinh tế vùng Đông Nam Bộ”*** do VCCI và UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu tổ chức là cơ hội để các cơ quan Trung ương, các địa phương trong khu vực và các hiệp hội, doanh nghiệp cùng trao đổi, đóng góp giải pháp cụ thể nhằm thực hiện có hiệu quả các mục tiêu và định hướng phát triển kinh tế - xã hội khu vực Đông Nam Bộ.

Với vai trò là cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành giao thông vận tải đường thủy nội địa trên phạm vi cả nước, Cục Đường thủy nội địa Việt Nam xin gửi đến Diễn đàn ý kiến tham luận về chủ đề: **“Phát huy vai trò kết nối của đường thủy trong phát triển vận tải đa phương thức”**.

I. HIỆN TRẠNG VÀ QUY HOẠCH KẾT CẤU HẠ TẦNG ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA KHU VỰC ĐÔNG NAM BỘ

1. Hiện trạng luồng đường thủy nội địa

Hiện khu vực Đông Nam Bộ (ĐNB) có 02 tuyến đường thủy nội địa (ĐTNĐ) chính là tuyến Cái Mép - Thị Vải ⇔ TP. Hồ Chí Minh và tuyến TP. Hồ Chí Minh ⇔ Đồng Nai, Bình Dương.

(1) *Tuyến luồng Cái Mép Thị Vải ⇔ TP. Hồ Chí Minh*: Gồm tuyến luồng thuộc khu vực sông Nhà Bè, sông Đồng Tranh, sông Gò Gia và khu vực Cái Mép - Thị Vải. Đây là tuyến huyết mạch kết nối cảng biển Cái Mép với cảng Cát Lái và các cảng, bến ở khu vực TP. Hồ Chí Minh. Hiện có trên 80% hàng hóa qua cảng Cái Mép được vận chuyển bằng sà lan trên tuyến luồng này.

Sà lan đến 200 TEU có thể hoạt động thuận lợi trên tuyến. Tuy nhiên, cầu Sài Gòn và cầu Thủ Thiêm tĩnh không hạn chế (<9m) khiến sà lan 200 TEU (4 lớp) chỉ đi được 3 lớp ảnh hưởng lớn tới kích cỡ sà lan chở container trên tuyến Cái Mép - Cát Lái.

(2) *Tuyến luồng TP. Hồ Chí Minh ⇔ Đồng Nai và Bình Dương*, có thể đi theo hai tuyến đường:

Tuyến 01: Theo sông Sài Gòn đi qua khu vực cầu sắt Bình Lợi, dài 130,3km. Sà lan đến 100 TEU có thể hoạt động trên toàn tuyến.

- Đoạn từ ngã ba rạch Bến Nghé đến cầu Bình Triệu dài 17,3km; cấp II kỹ thuật; bề rộng sông khoảng từ 230m đến 250m; bề rộng luồng chạy tàu $B_L = 90m$; độ sâu chạy tàu tối thiểu 13m; có 04 cầu vượt sông gồm: cầu Sài Gòn 1, Sài Gòn 2, Bình Triệu 1 và Bình Triệu 2. Trong đó, cầu Bình Triệu 1 và Bình Triệu 2 có tĩnh không hạn chế ($<6m$).

- Đoạn từ cầu Bình Triệu đến cầu Bến Súc dài 70,62km; cấp III kỹ thuật; bề rộng sông khoảng từ 100m đến 230m; bề rộng luồng chạy tàu $B_L = 52m$; độ sâu chạy tàu tối thiểu 5m; lục bình thường chiếm cả mặt sông, gây khó khăn cho phương tiện thủy lưu thông. Trên tuyến có 09 cầu vượt sông, trong đó cầu Phú Long cũ, cầu Bình Lợi, cầu Phú Long Mới, cầu Bình Phước 1, 2, cầu Phú Cường và cầu Bến Súc có tĩnh không hạn chế ($<7m$).

- Đoạn từ cầu Bến Súc đến hạ lưu đập Dầu Tiếng 2 dài 42,75km; cấp III kỹ thuật; bề rộng sông khoảng từ 40m đến 60m; độ sâu chạy tàu tối thiểu 1,5m; có nhiều khúc cua cong, các cầu vượt sông có tĩnh không hạn chế ($<6m$) gồm: cầu Thanh An, cầu Trảng Bàng (Dầu Tiếng) và cầu Mới (Tây Ninh).

Tuyến 02: Tuyến sông Đồng Nai đi qua khu vực cầu Gành và cầu Hóa An (sông Đồng Nai từ ngã ba rạch Ông Nhiêu đến ngã ba Sông Bé) dài 83,5km.

- Đoạn từ Rạch Ông Nhiêu đến cầu Đồng Nai dài 25,4km, cấp đặc biệt.
- Đoạn từ cầu Đồng Nai đến ngã ba sông Bé dài 58,1km; cấp III kỹ thuật; bề rộng sông khoảng từ 200m đến 400m; bề rộng luồng chạy tàu $B_L = 52m$; độ sâu chạy tàu tối thiểu 5,0m; có 07 cầu vượt sông có tĩnh không hạn chế

(<7m) gồm: cầu Đồng Nai 1, Đồng Nai 2, Đồng Nai III (Bửu Hòa), Gành, Hóa An mới, Hóa An, Thủ Biên và 07 bãi đá ngầm.

*(Bảng tổng hợp chi tiết cầu có tĩnh không hạn chế và bãi đá ngầm
tại Phụ lục kèm theo)*

2. Quy hoạch kết cấu hạ tầng ĐTNĐ

Quyết định số 1829/QĐ-TTg ngày 31/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch kết cấu hạ tầng (KCHT) ĐTNĐ thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, trong đó khu vực ĐNB nói chung và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu nói riêng có kết nối với 05 hành lang vận tải thủy quốc gia.

(1) Hành lang TP. Hồ Chí Minh - Cần Thơ - Cà Mau (luồng cấp II): quy mô vận tải hàng hoá đến năm 2030 đạt khối lượng vận tải khoảng 99 - 105 triệu tấn/năm.

(2) Hành lang TP. Hồ Chí Minh - An Giang - Kiên Giang (luồng cấp III): quy mô vận tải hàng hoá đến năm 2030 đạt khối lượng vận tải khoảng 55,2 - 58,5 triệu tấn/năm.

(3) Hành lang Bà Rịa - Vũng Tàu - Tây Ninh - Tp. Hồ Chí Minh (luồng cấp II): quy mô vận tải hàng hoá đến năm 2030 đạt khối lượng vận tải khoảng 31,5 - 35,5 triệu tấn/năm.

(4) Hành lang kết nối với Campuchia qua sông Tiền, sông Hậu (luồng cấp đặc biệt): quy mô vận tải hàng hoá đến năm 2030 đạt khối lượng vận tải khoảng 12,7 - 15,3 triệu tấn/năm.

(5) Hành lang vận tải thủy ven biển: quy mô vận tải hàng hoá đến năm 2030 đạt khối lượng vận tải khoảng 62,5 - 70 triệu tấn/năm.

II. ĐÁNH GIÁ THUẬN LỢI VÀ KHÓ KHĂN CỦA ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA KHU VỰC ĐÔNG NAM BỘ

1. Thuận lợi

(1) Các tuyến ĐTNĐ kết nối trực tiếp đến các cảng biển giúp gom và rút hàng hóa rất hiệu quả; đặc biệt là giữa cảng biển Cái Mép, và các cảng biển khác khu vực ĐNB với nguồn hàng Đồng bằng sông Cửu Long và nước bạn Campuchia.

(2) Chi phí đầu tư và duy trì hoạt động thấp nhất so với đường bộ và đường sắt do ĐTNĐ chủ yếu tận dụng điều kiện tự nhiên.

(3) Theo nghiên cứu vào năm 2021 của USAID trên tuyến vận tải Cát Lái - Cái Mép, chi phí trung bình của phương thức vận tải đường thủy chỉ bằng 25% so với đường bộ⁸. Chi phí này hiện nay còn thấp hơn nữa do từ tháng 8/2022, TP. Hồ Chí Minh miễn phí sử dụng hạ tầng cảng biển đối với hàng hóa Campuchia được vận chuyển bằng ĐTNĐ.

(4) Khối lượng vận chuyển lớn, hiện chủ yếu là sà lan cỡ 100 - 200 TEU được vận hành bởi 01 kíp thuyền viên gồm 4 - 6 người, tương đương khoảng 100 xe ô tô và 100 lái xe chở container với trên đường bộ.

(5) Mức độ ô nhiễm môi trường chỉ bằng khoảng 30% so với đường bộ.

(6) Tỷ lệ tử vong do TNGT rất thấp so với đường bộ (trung bình 1 năm số người chết vì TNGT ĐTNĐ khoảng 50 người, chỉ bằng 02 ngày so với số người chết vì TNGT trên đường bộ).

2. Khó khăn

(1) Đầu tư cho KCHT ĐTNĐ chưa tương xứng với tiềm năng và đóng góp của vận tải ĐTNĐ. Mặc dù đóng góp khoảng 20% sản lượng vận tải của toàn ngành giao thông, nhưng nguồn vốn đầu tư cho KCHT ĐTNĐ so với tổng đầu tư ngành giao thông vận tải còn chiếm tỷ lệ chưa đến 5% (cả ngân sách nhà nước và đầu tư tư nhân).

⁸ Tuyến Cái Mép - Cát Lái: đường bộ 200 USD/cont 20', 250 USD/cont 40'; đường thủy 24-45 USD/cont 20', 65 USD/cont 40'

(2) Sà lan phải chờ cầu, bến khi vào làm hàng tại cảng biển: Hầu hết các sà lan đến các cảng biển được xếp dỡ tại các cầu cảng container, sử dụng cầu cảng chung với các tàu biển, do đó chỉ được bố trí làm hàng khi cầu cảng trống và tạm thời không cần cho việc xếp, dỡ tàu biển. Tại cảng Cái Mép, thường xuyên xảy ra tình trạng hàng dài sà lan nối đuôi nhau chờ cập bến do lưu lượng tàu cập cảng tăng trong thời gian gần đây. Thời gian chờ đợi lâu tại cảng làm tăng thêm chi phí và ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ vận tải sà lan. Với sự tăng trưởng lớn, dự báo đến 2030 tất cả các cầu tàu tại Cái Mép sẽ phục vụ cho tàu biển, khoảng thời gian trống cho sà lan vào xếp, dỡ sẽ rất hạn chế, càng làm tăng thời gian và chi phí của dịch vụ vận tải sà lan.

(3) Thời gian vận chuyển lâu hơn so với đường bộ (tuyến Cái Mép - Cát Lái: đường bộ 3 - 4 tiếng, đường thủy 10 - 12 tiếng).

(4) Còn một số điểm nghẽn về hạ tầng, như:

- Tồn tại các cầu có tĩnh không thấp, bãi đá ngầm ảnh hưởng lớn đến khả năng khai thác của sà lan, đặc biệt là sà lan chở container (*có Bảng tổng hợp chi tiết kèm theo*).

- Kênh Chợ Gạo đang bị quá tải, chỉ đáp ứng phương tiện chở container 3 lớp (96 TEU), trong khi đây là tuyến vận tải đường thủy huyết mạch nổi khu vực ĐNB, cảng Cái Mép - Thị Vải với ĐBSCL và Campuchia.

(5) Về vùng hoạt động: Hầu hết sà lan chở container khu vực ĐNB được đăng kiểm cấp VR-SI, loại phương tiện này không được phép hoạt động trên biển từ Cửa Tiểu đến cảng Cái Mép - Thị Vải. Theo tính toán của các doanh nghiệp, trong điều kiện thời tiết tốt (từ tháng 3 đến tháng 8) nếu sà lan được hoạt động trên tuyến này sẽ giúp nâng cao năng lực vận tải, tăng doanh thu, giảm chi phí, góp phần giảm tải cho tuyến vận tải huyết mạch qua kênh Chợ Gạo, cụ thể:

- Tiết kiệm khoảng 5% về quãng đường (20km), 11% về nhiên liệu (360l) và 25% về kích cỡ tàu (sà lan 5 lớp thay vì 4 lớp) từ đó cắt giảm khoảng 20 - 25% chi phí mà không phải đầu tư thêm luồng lạch.

- Hàng hóa sẽ được chuyển trực tiếp từ khu vực ĐBSCL và Campuchia đến cảng Cái Mép thay vì phải qua kênh Chợ Gạo và các tuyến sông khác trên địa bàn TP. Hồ Chí Minh.

(6) Thời gian làm việc tại cửa khẩu: Tuyến vận tải thủy kết nối Cái Mép - Thị Vải với Phnompenh (Campuchia) phải qua cửa khẩu quốc tế ĐTNĐ Vĩnh Xương (An Giang) và Thường Phước (Đồng Tháp). Tuy nhiên giờ làm việc của các cơ quan chức năng (hải quan, biên phòng) tại cửa khẩu chỉ trong giờ hành chính. Sà lan đến cửa khẩu ngoài giờ hành chính (sau 17h) phải đợi đến ngày kế tiếp mới được thực hiện thủ tục để qua biên giới.

III. VAI TRÒ CỦA VẬN TẢI ĐƯỜNG THỦY NỘI ĐỊA TRONG VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

1. Vai trò hiện tại

Hiện nay, khoảng 20% hàng hóa lưu thông tại Việt Nam được vận chuyển bằng ĐTNĐ, trong khi chi phí vận tải thủy cũng như tỷ lệ tử vong do tai nạn giao thông ĐTNĐ là rất thấp, điều này cho thấy vai trò và ưu thế mà vận tải ĐTNĐ đem lại cho ngành giao thông và xã hội.

Riêng khu vực ĐNB, ĐTNĐ làm tốt vai trò kết nối từ các cảng bến thủy nội địa, các ICD khu vực ĐBSCL, Phnompenh (Campuchia) đến cảng biển khu vực TP. Hồ Chí Minh và cảng biển Cái Mép - Thị Vải. Theo số liệu thống kê của Cảng vụ Hàng hải TP. Hồ Chí Minh và Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu, hàng năm, khoảng 23% - 32% hàng hóa thông qua cảng biển được vận chuyển bằng ĐTNĐ. Chỉ tính riêng hàng container, trên 80% lượng container đến và đi cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu được vận tải bằng sà lan thông qua các tuyến ĐTNĐ.

Bên cạnh đó, hiện nay hầu hết hàng container của Campuchia quá cảnh Việt Nam thông qua các cảng Cát Lái và Cái Mép - Thị Vải được vận chuyển bằng sà lan trên tuyến vận tải thủy qua biên giới Việt Nam - Campuchia, lượng hàng này tăng trưởng 20%/năm; riêng năm 2022 đạt 417.000 TEU, góp phần kết nối giao thương giữa doanh nghiệp và nhân dân hai nước.

2. Dự báo trong tương lai

Theo dự báo của USAID, đến năm 2030 tàu tuyến nội Á sẽ tăng kích cỡ lên khoảng 4.500 đến 5.000 TEU (hiện nay khoảng 2.000 đến 3.000 TEU). Khi đó, Những tàu này sẽ không thể vào cảng Cát Lái cũng như các cảng biên khác trong khu vực ĐNB (hầu hết chỉ đáp ứng cỡ tàu đến 3.000 TEU) mà phải vào cảng Cái Mép - Thị Vải, do vậy việc vận chuyển container giữa Cát Lái và Cái Mép bằng sà lan sẽ tăng mạnh trong giai đoạn tới, dự báo đến năm 2030 sẽ đạt khoảng 9 triệu TEU/năm, gấp ba lần hiện tại (tương đương khoảng 63 chuyến mỗi ngày đối với sà lan 200 TEU). Khi đó, vai trò của vận tải thủy trong việc vận chuyển container từ Cái Mép về các cảng bên khu vực ĐNB, ĐBSCL và Campuchia lại càng được thể hiện rõ nét.

IV. MỘT SỐ GIẢI PHÁP, KIẾN NGHỊ

Thứ nhất: Nhóm giảm pháp về đơn giản hoàn thủ tục hành chính

(1) Thực hiện thủ tục điện tử cho sà lan, phương tiện TNĐ khi vào cảng biển.

(2) Đơn giản hóa thủ tục thông quan hàng hóa quá cảnh, trung chuyển đi Campuchia.

Thứ hai: Nhóm giải pháp tăng kết nối giữa cảng biển cửa ngõ với vận tải thủy nội địa

(1) Đề xuất thí điểm cho phép phương tiện VR-SI hoạt động tuyến từ Cửa Tiểu đến Cái Mép - Thị Vải, giúp hàng hóa vận chuyển giữa Cái Mép -

Thị Vải đi và ĐBSCL, Campuchia không phải qua kênh Chợ Gạo (đang bị quá tải), từ đó nâng cao năng lực vận tải, tăng doanh thu, giảm chi phí.

(2) Phối hợp chặt chẽ giữa các bộ, ngành, địa phương trong việc quy hoạch, bố trí quỹ đất phù hợp để phát triển hệ thống cảng cạn; các địa phương chủ động trong việc thực hiện các chính sách đất đai để hỗ trợ cho xây dựng các cảng cạn; gắn kết quy hoạch về trung tâm logistics, cảng cạn, kho ngoại quan trong một tổng thể thống nhất.

(3) Tăng cường kết nối hệ thống cảng cạn với mạng lưới giao thông vận tải đường sắt, đường thủy nội địa thông qua việc quy hoạch lồng ghép các ga hàng hóa, cảng, bến thủy nội địa phù hợp với cảng cạn; khi cảng cạn được công bố phải đáp ứng tiêu chí là ít nhất 02 phương thức vận tải, trong đó có 01 phương thức vận tải khối lượng lớn.

(4) Xóa bỏ các nút thắt về tỉnh không các cầu vượt sông đối với vận tải container bằng ĐNTĐ, đảm bảo sà lan 200 TEU hoạt động thuận lợi giữa Cái Mép và Cát Lái.

(5) Xây dựng bến sà lan chuyên dụng tại cảng Cái Mép - Thị Vải để đáp ứng nhu cầu dự kiến tăng cao về vận chuyển container bằng sà lan trên sông giữa Cát Lái và Cái Mép - Thị Vải.

(6) Đề nghị các địa phương quan tâm đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông kết nối từ cảng cạn, trung tâm logistics đến tuyến giao thông trục chính (quốc lộ, cao tốc, ĐTNĐ, đường sắt).

Thứ ba: Nhóm giải pháp liên kết ngành và liên kết vùng

(1) Về liên kết ngành:

Tăng cường sự phối hợp giữa bộ, ngành ở Trung ương như Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công Thương, Bộ Tài chính, các Bộ quản lý chuyên ngành trong quá trình xây dựng, điều chỉnh chính sách liên quan đến phát triển

logistics; đặc biệt đối với các nội dung như tiêu chuẩn kỹ thuật, kiểm dịch, thuế, hải quan....

Liên kết giữa các chính sách của chính quyền địa phương với các bộ, ngành cũng cần tăng cường hơn, nếu sự phối hợp giữa bộ, ngành và các địa phương không tốt sẽ có những chính sách ảnh hưởng đến mục tiêu của ngành logistics. Mặt khác, ở khía cạnh xây dựng và thực thi chính sách, thể chế đòi hỏi phải có sự liên kết chặt chẽ giữa các bộ, ngành và địa phương.

(2) Về liên kết vùng:

Chính sách quản lý nhà nước của các địa phương trong khu vực cần có sự đồng bộ vì lợi ích và sự phát triển chung của toàn vùng.

Ví dụ quy định về mức phí hạ tầng cảng biển của TP. Hồ Chí Minh khi mới ban hành (trước 01/8/2022) có sự chênh lệch giữa hàng hóa nhập khẩu, xuất khẩu mở tờ khai tại TP.HCM và mở tờ khai tại các địa phương khác gây bất bình đẳng, có sự phân biệt đối xử (ngày 01/8/2022, TP. Hồ Chí Minh đã điều chỉnh quy định này đảm bảo bình đẳng với các địa phương khác).

Một ví dụ khác: cảng biển Cái Mép - Thị Vải làm việc 24/24, tuy nhiên hàng hóa đi Campuchia đến cửa khẩu Vĩnh Xương (tỉnh An Giang) và Thường Phước (tỉnh Đồng Tháp) nếu ngoài giờ hành chính (sau 17h) thì phải chờ đến sáng hôm sau mới được thực hiện thủ tục để qua biên giới, tiếp tục hành trình.

Do vậy, cần thiết các địa phương phải điều chỉnh quy định tạo thuận lợi cho hàng hóa lưu thông vì mục đích chung của toàn vùng.

(3) Về liên kết công - tư (cơ quan QLNN với doanh nghiệp, tư nhân)

- Tăng cường đối thoại chính sách quản lý nhà nước giữa địa phương với hội, hiệp hội, doanh nghiệp nhằm tháo gỡ khó khăn, vướng mắc trong quá trình hoạt động sản xuất, kinh doanh của doanh nghiệp vận tải, doanh nghiệp logistics.

- Cục ĐTNĐ Việt Nam ủng hộ về việc thành lập Hiệp hội Doanh nghiệp logistics Bà Rịa - Vũng Tàu là đầu mối của các doanh nghiệp dịch vụ logistics trên địa bàn để phối hợp với cơ quan quản lý nhà nước trong việc xây dựng, sửa đổi quy hoạch, chính sách liên quan đến dịch vụ vận tải, phát triển; cũng như phản ánh đến các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành về giao thông vận tải, hải quan, biên phòng, y tế, kiểm dịch động thực vật về những khó khăn, vướng mắc trong quá trình sản xuất, kinh doanh của các doanh nghiệp hội viên.

BẢNG TỔNG HỢP

Cầu vượt sông, bãi cạn trên các tuyến ĐTNĐ khu vực ĐNB

Tuyến 1: Sông Sài Gòn đi qua khu vực cầu sắt Bình Lợi: có 04 cầu vượt sông gồm: cầu Sài Gòn 1, Sài Gòn 2, Bình Triệu 1 và Bình Triệu 2

STT	Vị trí (km)	Tên cầu	Tên đường bộ	Khoang thông thuyền			Kết cấu cầu	Trụ chống va
				Khẩu độ (m)	Tĩnh không (m)	Kết cấu	Tình trạng	Kết cấu
1	16+780	Sài Gòn 1	ĐBP - XL HN	80	8	BTCT	BTCT	Sắt cọc khung vây
2	16+750	Sài Gòn 2	ĐBP - XL HN	80	8	BTCT	BTCT	Sắt cọc khung vây
3	29+530	Cầu Bình Triệu 1	XVNT	40	5,5	BTCT	BTCT	Sắt cọc khung vây
4	29+540	Cầu Bình Triệu 2	XVNT	40	5,5	BTCT	BTCT	Sắt cọc khung vây

- Đoạn từ cầu Bình Triệu đến đến cầu Bến Súc, có 9 cầu gồm: cầu Tôn Đức Thắng, Thủ Thiêm, Bình Lợi, sắt Bình Lợi, Bình Phước 1,2, cầu Phú Long mới, Phú Cường và cầu Bến Súc:

STT	Vị trí (km)	Tên cầu	Tên đường bộ	Khoang thông thuyền			Kết cấu cầu	Trụ chống va
				Khẩu độ (m)	Tĩnh không (m)	Kết cấu	Tình trạng	Kết cấu
1	12+700	Cầu Tôn Đức Thắng	Tôn Đức Thắng	80	10	BTCT	BTCT	
2	14+900	Cầu Thủ Thiêm	Ngô Tất Tố	80	10	BTCT	BTCT	
3	30+140	Cầu Bình Lợi	PVD	50	7	Thép-BT	Thép-BT	
4	30+270	Cầu sắt Bình Lợi	Xe lửa	40	7,5	BT và thép	Thép	Thép
5	36+520	Bình Phước 1, 2	QL1	40	6	BTCT	BTCT	
6	41+600	Cầu Phú Long mới	Hà Huy Giáp – QL13	60	7	BTCT	BTCT	
7	42+570	Cầu Phú Long cũ	Hà Huy Giáp	20	3	Thép	Thép	
8	55+600	Cầu Phú Cường	TL8	50	7	BTCT	BTCT	BT
9	100+150	Cầu Bến Súc	TL15	40	6	BTCT	BTCT	

- Đoạn từ cầu Bến Súc đến HL đập Dầu Tiếng 2 có 3 cầu vượt sông gồm: cầu Thanh an, cầu Trắng Bàng (Dầu Tiếng) và cầu Mới (Tây Ninh), số liệu chi tiết ở bảng tổng hợp sau:

STT	Vị trí (km)	Tên cầu	Tên đường bộ	Khoang thông thuyền			Kết cấu cầu	Trụ chống va
				Khẩu độ (m)	Tĩnh không (m)	Kết cấu	Tình trạng	Kết cấu
1	111+550	Cầu Thanh An		Đang xây dựng dở dang trụ cầu, chưa gác dầm				
2	134+980	Cầu Dầu Tiếng	TL790	20	5,5	BTCT		
3	142+300	Cầu Tây Ninh	Bến Củi	12	5	BTCT		

Tuyến 2: Tuyến sông Đồng Nai đi qua khu vực cầu Gành và cầu Hóa An

Sông Đồng Nai từ ngã ba rạch Ông Nhiêu đến ngã ba Sông Bé có 07 cầu vượt sông gồm: cầu Đồng Nai 1, Đồng Nai 2, Đồng Nai III (Bửu Hòa), Gành, Hóa An mới, Hóa An, Thủ Biên và 07 bãi đá ngầm:

STT	Vị trí (km)	Tên cầu	Tên đường bộ	Khoang thông thuyền			Kết cấu cầu	Trụ chống va
				Khẩu độ (m)	Tĩnh không (m)	Kết cấu	Tình trạng	Kết cấu
1	34+250	Đồng Nai cũ (I)	QL1A	40	5,5	BTCT	BT, thép	BTCT
2	34+250	Đồng Nai mới (II)	QL1A	40	5,5	BTCT	BTCT	BTCT
3	37+150	Đồng Nai (III Bửu Hòa)	ĐT829	50	7	BTCT	BTCT	BTCT
4	38+050	Gành	Đường sắt	40	4	Thép	Thép	
5	40+850	Hóa An mới	QL1K	40	6,5	BTCT	BTCT	
6	40+870	Hóa An	QL1K	40	6,5	BTCT	BTCT	
7	75+780	Thủ Biên		50	7	BTCT	BTCT	

- Bảng tổng hợp bãi đá ngầm trên sông Đồng Nai

STT	Tên bãi đá	Địa danh	Chiều dài		Bờ	Mức độ ảnh hưởng
			Từ km	Đến km		
1	Cù lao Phố	P.Tân Vạn, TP.Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai	35+500	36+200	trái	Cách mép luồng 80m
2	Bửu Hòa	Xã Hiệp Hòa, TP.Biên Hòa, tỉnh Đồng Nai	37+300	37+500	trái	Cách mép luồng 70m
3	Ông Nghê	Xã Tân Mỹ, huyện Vĩnh Cửu, tỉnh Đồng Nai	62+800	63+150	Phải	Cách mép luồng 45m
4	Rạch Bà Đặng	Xã Thiện Tân, huyện Vĩnh Cửu, tỉnh Đồng Nai	67+800	68+200	trái	Cách mép luồng 30m

5	Tân Định	Xã Thiện Tân, huyện Vĩnh Cửu, tỉnh Đồng Nai	73+600	74+600	trái	Cách mép luồng 30m
6	Tân Định	Xã Thường Tân, huyện Tân Uyên, T.Bình Dương	74+300	74+500	phải	Cách mép luồng 30m
7	Hiếu Liêm	Xã Trị An, huyện Vĩnh Cửu, tỉnh Đồng Nai	90+000	90+700	trái	Cách mép luồng 45m

THỰC TRẠNG VÀ ĐỀ XUẤT CHÍNH SÁCH PHÁT TRIỂN HIỆN ĐẠI CỤM CẢNG CÁI MÉP - THỊ VẢI

Ông NGUYỄN ĐÌNH VIỆT
Phó Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam

Nghị Quyết số 24-NQ/TW ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 đã đánh giá “Đông Nam Bộ là vùng kinh tế năng động, sáng tạo, đi đầu trong đổi mới và phát triển, đóng góp lớn vào tăng trưởng kinh tế, xuất khẩu, thu ngân sách nhà nước và giải quyết việc làm của cả nước⁹”. Bởi vậy, những năm qua, Đông Nam Bộ là khu vực luôn được Nhà nước đặc biệt quan tâm phát triển hạ tầng giao thông vận tải, trong đó có hạ tầng cảng biển nhằm tạo động lực để Đông Nam Bộ phát huy thế mạnh, đảm bảo vai trò đầu tàu về kinh tế và hội nhập.

Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ có vai trò quan trọng trong 5 nhóm cảng trên phạm vi cả nước. Hàng năm, cảng biển Đông Nam Bộ (Nhóm 4) thông qua khối lượng hàng hóa chiếm gần 50% tổng hàng hóa thông qua toàn hệ thống, riêng về hàng container chiếm trên 60% tổng lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam. Trong nhóm cảng biển Đông Nam Bộ, cảng biển Bà Rịa Vũng Tàu với khu bến chính tại Cái Mép – Thị Vải là một trong hai cảng biển đặc biệt¹⁰, ngày càng khẳng định vị thế hàng đầu - cửa ngõ quốc tế đối với hàng hóa xuất nhập khẩu của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và cả nước.

⁹ Năm 2020 đóng góp 32% tổng sản phẩm quốc nội (GDP), 44,7% tổng thu ngân sách nhà nước,

¹⁰ Hai cảng biển loại đặc biệt là Cảng biển Hải Phòng và Cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu

Căn cứ Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010¹¹, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh - Đồng Nai – Bà Rịa Vũng Tàu đến năm 2010, định hướng đến năm 2030¹². Tại thời điểm đó Cảng biển Bà Rịa Vũng Tàu được quy hoạch với yêu cầu: “có vai trò hỗ trợ cho cụm cảng khu vực thành phố Hồ Chí Minh, khu vực tỉnh Đồng Nai. Về lâu dài, cụm cảng khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu sẽ là cụm cảng chính (cảng cửa ngõ) của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, được quy hoạch để đáp ứng xu thế phát triển về cảng biển và hàng hải trong khu vực và trên thế giới”.

Thành tựu đầu tư khai thác cảng

Trải qua 20 năm phát triển theo Quy hoạch, Cảng biển Bà Rịa Vũng Tàu đã định hình là một cảng biển cửa ngõ quan trọng của Vùng và Quốc gia với tổng chiều dài cầu bến khoảng trên 20 km, công suất thiết kế là 150-170 triệu tấn/năm. Trong đó có 8 bến cảng chuyên dụng xếp dỡ container tại Cái Mép – Thị Vải với công suất 8,3- 8,67 triệu TEU/năm.

Song song với đầu tư hạ tầng bến cảng biển, hạ tầng luồng hàng hải, các hệ thống hỗ trợ bảo đảm an toàn hàng hải cũng được quan tâm đầu tư, thiết lập trong đó tuyến luồng hàng hải Vũng Tàu – Thị Vải được đầu tư nạo vét năm 2012 với độ sâu từ phao 0 đến bến cảng bến cảng ODA Cái Mép đạt -14m, và đến bến cảng ODA Thị Vải đạt độ sâu đến -12m. Công tác ứng dụng thành tựu KHCN trong lĩnh vực hàng hải cũng được chú trọng, hệ thống quản lý giao thông tàu biển (VTS) trên tuyến luồng Vũng Tàu – Thị Vải được đầu tư để tăng cường giám sát tàu biển, cảnh báo sớm cho các tàu thuyền vào rời cảng biển tránh được các nguy cơ mất an toàn, mang lại hiệu quả thiết thực đối với các hoạt động hàng hải tại khu vực.

11 Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12 tháng 10 năm 1999

12 Quyết định số 791/QĐ-TTg ngày 12 tháng 8 năm 2005

Từ những lợi thế về điều kiện tự nhiên, kinh tế xã hội, nhiều tập đoàn hàng đầu thế giới trong lĩnh vực hàng hải đã có mặt tại Cái Mép – Thị Vải để hình thành các liên doanh đầu tư xây dựng và khai thác cảng biển điển hình như Tập đoàn SSA Marine - Mỹ tham gia đầu tư khai thác bến cảng SSIT; Tập đoàn PSA - Singapore tham gia đầu tư, khai thác bến cảng SP-PSA; Tập đoàn APMT - Đan Mạch tham gia đầu tư khai thác Cảng CMIT; tập đoàn Hutchison Port Holding - Hong Kong tham gia đầu tư bến cảng SITV; Các hãng tàu Mitsui O.S.K line - Nhật Bản, Wanhai Lines - Đài Loan tham gia khai thác bến cảng Container quốc tế Tân Cảng Cái Mép; Hãng tàu CMA-CGM tham gia đầu tư, khai thác bến cảng Gemalink... Những nhà đầu tư, nhà khai thác cảng nêu trên cùng với những nhà khai thác cảng hàng đầu Việt Nam như Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn, Cảng Sài Gòn mang đến những dịch vụ cảng biển tốt nhất, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và sức cạnh tranh cảng biển Bà Rịa Vũng Tàu.

Song song với việc đầu tư, phát triển cơ sở hạ tầng bến cảng, các dịch vụ vận tải tại Cảng biển Vũng Tàu cũng phát triển tương đồng. Từ thời điểm cách đây 10 năm (cuối năm 2012) tại Cái Mép - Thị Vải mới thiết lập được khoảng 8 tuyến tàu, thì đến nay đã thiết lập được 35 tuyến vận tải với cỡ tàu lớn nhất lên đến 24.000TEU, trong đó có 9 tuyến nội Á, 21 tuyến đi Mỹ và 05 tuyến đi Châu Âu. Việc các tàu mẹ với sức chở container lớn nhất trên thế giới cập các bến cảng tại Cái Mép đã khẳng định vị thế cảng biển Việt Nam trên toàn cầu, tăng sức hút đối với các nhà đầu tư vào khu vực Đông Nam Bộ nói chung và Bà Rịa – Vũng Tàu nói riêng.

Năm 2022, cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu đã thông qua lượng hàng đạt 106,7 triệu tấn, trong đó riêng container là 8,34 triệu TEU - tương đương với công suất thiết kế các bến cảng container.

Một số tồn tại hạn chế

Bên cạnh những kết quả đã đạt được, quá trình phát triển cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu thời gian qua vẫn có một số tồn tại hạn chế sau:

- Hạ tầng giao thông kết nối cảng chậm được triển khai: Tuyến đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải đến nay vẫn chưa hoàn thành (đang thi công cầu Phước An); Cao tốc bên Lức Long Thành và tuyến đường nối với bến cảng Cái Mép – Thị Vải chậm tiến độ; tuyến Quốc lộ 51 hạn chế về năng lực chưa đáp ứng yêu cầu tiếp/rút hàng đến cảng 13 nên tình trạng ùn tắc giao thông thường xuyên xảy ra;

- Thiếu hạ tầng logistics (trung tâm phân phối; các depot cho xe tải, công rộng; cảng cạn...) để hỗ trợ khai thác cảng biển, điều này làm cho giao thông thêm phức tạp, tổ chức vận tải gặp nhiều khó khăn.

- Chuẩn tắc luồng tàu chưa đáp ứng nhu cầu thực tế: Hiện nay các tàu thuyền vào rời các bến cảng khu vực Cái Mép đến 232.000 DWT, tuy nhiên tuyến luồng đến thời điểm hiện tại vẫn giữ nguyên chuẩn tắc công bố từ năm 2012 cho tàu đến 80.000 DWT, làm hạn chế năng lực của các bến cảng. Các tàu trọng tải lớn có nhu cầu cập cảng vẫn phải thực hiện các thủ tục thử nghiệm tạm thời, đòi hỏi các giải pháp quản lý, vận hành phức tạp.

- Phát triển các dịch vụ cảng biển (Hải Quan, kiểm dịch, tài chính bảo hiểm...) thiếu đồng bộ về quy mô và tiến trình thực hiện.

- Việc triển khai đầu tư cho của từng doanh nghiệp cảng trước đây với chiều dài mỗi bến cảng khoảng 600m, khi tiếp nhận các tàu biển trọng tải lớn như hiện nay với chiều dài đến 400m thì với chiều dài còn lại chỉ có thể tiếp nhận tàu trọng tải dưới 20.000 DWT.

- Vấn đề cạnh tranh nội vùng liên quan đến nhu cầu, lợi ích của từng địa phương đều mong muốn phát triển cảng để thúc đẩy các hoạt động kinh tế

13 Hiện nay việc rút hàng qua đường bộ chỉ chiếm khoảng 10-15% lượng hàng hóa XNK qua khu vực Cái Mép – Thị Vải

cũng tác động đến sự phát triển của Cái Mép – Thị Vải. Mặt khác vấn đề cạnh tranh giữa các cảng biển cũng ảnh hưởng đến công tác quản lý về giá, phí nói chung, trong đó có các bến cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải.

Một số giải pháp phát triển hiện đại bến cảng Cái Mép – Thị Vải

Căn cứ quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức nghiên cứu, trình Thủ tướng Chính phủ Quy hoạch Nhóm cảng biển, bến cảng cầu cảng bến phao, khu nước, vùng nước thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050¹⁴. Theo kết quả nghiên cứu quy hoạch cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu đến năm 2030 thông qua từ 209-231 triệu tấn, riêng hàng container từ 16-18 triệu TEU. Do đó, để phát triển cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu, trọng tâm là khu bến cảng Cái Mép – Thị Vải đến năm 2030 có thể đáp ứng nhu cầu thông qua gấp 1,9-2,1 lần so với nhu cầu hiện tại hiện tại, theo hướng hiện đại, bền vững cần phải tập trung một số giải pháp sau:

Thứ nhất: Đẩy mạnh hạ tầng kết nối sau cảng đồng bộ với tiến trình đầu tư các bến cảng khu vực Cái Mép Hạ và hạ lưu Cái Mép Hạ. Trước hết tập trung hoàn thành nạo vét tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải đến -15,5m đến bến cảng CMIT (theo kế hoạch Quý I/2024), đồng thời đẩy nhanh tiến độ thi công cầu Phước An và tuyến đường nối với đồng bộ với thời gian đưa vào khai thác cao tốc Bến Lức - Long Thành. Cần sớm đẩy nhanh tiến độ nghiên cứu đầu tư tuyến đường bộ cao tốc và tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu trước năm 2030 các theo Quy hoạch Mạng lưới đường bộ¹⁵, đường sắt¹⁶ đã được TTCP phê duyệt. Song song với việc đầu tư các trục giao thông quốc gia, địa

14 Tờ trình 14015/TTr-BGTVT ngày 29/12/2022 và văn bản số 2830/BGTVT-KHĐT ngày 23/3/2023.

15 Quyết định số 1454/QĐ-TTg ngày 01/9/2021 của Thủ tướng Chính phủ

16 Quyết định số 1769/QĐ-TTg ngày 19/10/2021 của Thủ tướng Chính phủ

phương cũng cần chủ động nghiên cứu phát triển các tuyến nhánh giao thông kết nối đồng bộ thông suốt đến hàng rào cảng;

Thứ hai: Sớm đầu tư phát triển trung tâm logistics và nghiên cứu cơ chế cảng mở, khu phi thuế quan tại Cái Mép để thúc đẩy các hoạt động hàng hải, thu hút hàng hóa trung chuyển đến Cái Mép – Thị Vải. Đồng thời cần hoàn thiện về tổ chức, cơ sở hạ tầng trang thiết bị Hải quan, kiểm dịch.. đáp ứng tại chỗ các dịch vụ hàng hóa tại Cái Mép – Thị Vải để rút ngắn thời gian chi phí thực hiện;

Thứ ba: Cần có chính sách kêu gọi các Nhà đầu tư có tiềm lực lớn phát triển hạ tầng cảng biển đáp ứng quy mô theo quy hoạch, tối ưu hóa sử dụng tài nguyên đất, mặt nước, phù hợp với tiến trình chuyển đổi số, chuyển đổi năng lượng quốc gia;

Thứ tư: Cần thực hiện mạnh mẽ việc quản lý điều phối vĩ mô về vấn đề liên kết vùng trong phát triển cảng biển, đề cao lợi ích quốc gia, hài hòa lợi ích của các địa phương trong vùng. Trong đó cần xác trọng tâm định ưu tiên phát triển cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải là một cửa ngõ của Đông Nam Bộ, của Quốc gia và xa hơn là của Khu vực để hoạch định các ưu tiên về hạ tầng kết nối, về hạ tầng các khu công nghiệp, đô thị để đảm bảo phù hợp trong phát triển không gian cảng biển – công nghiệp - đô thị gắn liền với quốc phòng, an ninh;

Thứ năm: Cần hoàn thiện cơ chế quản lý phát triển các hiệp hội liên quan đến cảng biển nói chung trong đó có cảng biển khu vực Đông Nam Bộ và Bà Rịa – Vũng Tàu, tăng cường vai trò của hiệp hội doanh nghiệp cảng để nâng cao chất lượng dịch vụ, thay mặt doanh nghiệp cảng để điều tiết hài hòa, minh bạch thị trường khai thác cảng, hài hòa các mối quan hệ Chủ hàng – Chủ Cảng – Chủ tàu, nâng cao năng lực giải quyết các vấn đề tranh chấp quốc tế về hàng hải, giảm bớt sự tham gia, điều tiết của nhà nước.

Bà Rịa - Vũng Tàu, ngày 08 tháng 9 năm 2023

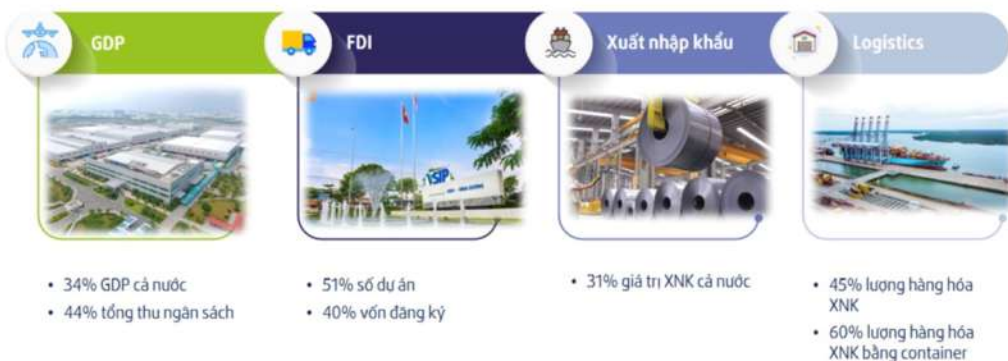
MỘT SỐ ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN LOGISTICS VÙNG ĐÔNG NAM BỘ

TRẦN THANH HẢI
Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương



VAI TRÒ CỦA VÙNG ĐÔNG NAM BỘ

Vùng kinh tế trọng điểm của cả nước



HẠ TẦNG LOGISTICS VÙNG ĐÔNG NAM BỘ

Hội tụ những lợi thế cho ngành logistics

Cảng biển

- Cát Lái
- Cái Mép - Thị Vải
- Cần Giờ (?)

Sân bay

- Tân Sơn Nhất
- Long Thành

Đường bộ, đường sắt

- Các tuyến Quốc lộ 1, 14, 51
- Các tuyến cao tốc
- Đường sắt Bắc - Nam

Trung tâm logistics

- Hàng trăm trung tâm logistics
- Hệ thống cảng cạn quy hoạch đến 700 ha, năng lực 7 triệu TEU/năm
- Một số trung tâm logistics quy mô lớn



DOANH NGHIỆP LOGISTICS VÙNG ĐÔNG NAM BỘ

Động lực chính cho ngành logistics cả nước

Doanh nghiệp

- 13 nghìn doanh nghiệp
- TPHCM: 9,8 nghìn doanh nghiệp (75% cả Vùng)
- Tập trung nhiều doanh nghiệp logistics FDI



Nhân lực

- Khoảng 40 trường đại học, cao đẳng đào tạo chuyên ngành logistics và chuỗi cung ứng
- Hơn 50 cơ sở đào tạo ngắn hạn



MỘT SỐ XU HƯỚNG TRONG NGÀNH LOGISTICS

Logistics hướng đến xanh hóa, số hóa, tự động hóa



Đa tầng

- Tiết kiệm chi phí mặt bằng
- Nâng cao hiệu suất sử dụng



Tự động hóa tối đa

- Kho thông minh
- Xe không người lái
- Cảng vận hành tự động



Logistics park

- Phát huy lợi thế về quy mô
- Hỗ trợ nhau, tăng sự thu hút với chủ hàng



5

KHU THƯƠNG MẠI TỰ DO

Thu hút đầu tư và tạo nguồn hàng cho cảng



Cộng sinh

- FTZ có thể đặt ở bất kỳ đâu, nhưng thường gắn với cảng biển để phát huy hết lợi thế của cảng cũng như FTZ
- FTZ là một thực thể độc lập, nhưng có lợi ích gắn chặt với cảng
- Đặc biệt phù hợp với cảng trung chuyển quốc tế

Cộng hưởng

- Hình thành hệ sinh thái logistics hoàn chỉnh để nâng cao sức cạnh tranh của Vùng
- “Thời nam châm” thu hút đầu tư
- Thúc đẩy thương mại quốc tế

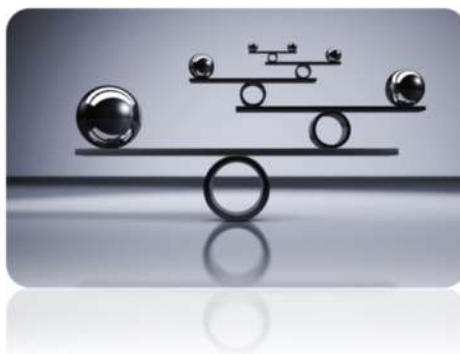
CẢNG TRUNG CHUYỂN

Nâng tầm dịch vụ logistics



Để đi đến quyết định

- Nguồn hàng từ các hãng tàu là điều kiện tiên quyết
- Xóa bỏ tư duy chia cắt, phân lô mặt tiền đối với cảng



Cần nhắc

- Hải hòa lợi ích của các địa phương
- Hạn chế thấp nhất tác động đến môi trường

NHÌN RA XUNG QUANH

Các nước láng giềng đang có thay đổi mạnh mẽ

Lào



Campuchia

Thái Lan



CHÍNH SÁCH LOGISTICS QUỐC GIA

Đưa logistics thành ngành dịch vụ giá trị gia tăng cao



Chiến lược phát triển logistics quốc gia

- Phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế - xã hội cả nước, thực tiễn logistics trong nước và quốc tế

Hạ tầng, doanh nghiệp

- Cải thiện hạ tầng đi đôi với nâng cao năng lực, sức cạnh tranh cho doanh nghiệp
- Vươn ra thị trường quốc tế

Hỗ trợ địa phương

- Logistics đi trước một bước, kết nối các ngành kinh tế
- Luôn đứng trên quan điểm phát triển kinh tế vùng

Nhân lực, công nghệ

- Coi nhân lực và công nghệ là chìa khóa tạo đột phá cho ngành logistics

9

LOGISTICS ĐÔNG NAM BỘ - MỘT SỐ GỢI Ý

Cơ hội cho logistics Đông Nam Bộ bứt tốc

Điều phối trong lĩnh vực đô thị, logistic, dịch vụ chất lượng cao (trung tâm tài chính, trung tâm logistics vùng), khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số.

Quyết định số 825/QĐ-TTg ngày 11/7/2023 thành lập Hội đồng điều phối Vùng Đông Nam Bộ



Hoàn thiện chính sách, hạ tầng

- Thúc đẩy đầu tư, hoàn thiện hạ tầng cảng, sân bay, cao tốc, đường sắt, trung tâm logistics
- Xem xét liên kết với Vùng Tây Nam Bộ, Nam Trung Bộ, Tây Nguyên

Coi doanh nghiệp là trung tâm

- Tạo điều kiện cho doanh nghiệp logistics đầu tư, đặt trụ sở
- Hỗ trợ các hiệp hội logistics, coi hiệp hội là đối tác của chính quyền

Hiện thực hóa lợi thế

- Khẩn trương triển khai khu thương mại tự do (kinh nghiệm từ Hải Phòng)
- Xem xét cho áp dụng cơ chế "cảng mở", liên thông các cảng trong khu vực

Tạo đột phá

- Đầu tư cho một số trường, viện để xây dựng chương trình đào tạo tiên tiến
- Hỗ trợ đổi mới sáng tạo, phát triển và ứng dụng công nghệ trong logistics

10



Trần Thanh Hải

Cục Xuất nhập khẩu, Bộ Công Thương
54 Hai Bà Trưng, Hà Nội

www.moit.gov.vn
www.logistics.gov.vn
www.valoma.vn
fb.com/thanhhai158



THÚC ĐẨY HOẠT ĐỘNG VẬN TẢI VÀ LOGISTICS HỖ TRỢ HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VÙNG ĐÔNG NAM BỘ

TS. PHẠM HOÀI CHUNG
Phó viện trưởng Phụ trách
Viện Chiến lược và Phát triển GTVT

1. Tổng quan Vùng Đông Nam Bộ

Vùng Đông Nam Bộ gồm 06 tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương gồm: TP. Hồ Chí Minh, các tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Dương, Bình Phước và Tây Ninh. Có vị trí địa lý thuận lợi cho giao lưu kinh tế với Đồng bằng sông Cửu Long, Tây Nguyên, Duyên hải Trung Bộ cũng như có vị trí thuận lợi tiếp giáp biển Đông có thể xây dựng và phát triển hệ thống cảng nước sâu đảm nhận chức năng trung chuyển quốc tế, kết nối với tuyến đường biển quốc tế quan trọng, nhộn nhịp bậc nhất thế giới nối Thái Bình Dương - Ấn Độ Dương.

Là vùng phát triển kinh tế năng động số một cả nước, năm 2020, quy mô GRDP của vùng Đông Nam Bộ đạt 2,58 triệu tỷ đồng, gấp 2,6 lần năm 2010; gấp 1,4 lần năm 2015; đóng góp 32% GDP cả nước. Năm 2022, GRDP của Vùng đạt 2,95 triệu tỷ đồng, chiếm 31,04% GDP cả nước, đứng thứ 1/6 vùng¹⁷.

Tỷ lệ đô thị hóa cùng vùng Đông Nam Bộ đứng đầu cả nước, đạt 67,3% năm 2020; tỷ lệ đô thị hóa Bình Dương, TP. HCM trên 80%. Hệ thống đô thị phân theo mô hình đa trung tâm với đô thị hạt nhân là TP. HCM. Hình thành các hành lang đô thị hóa dọc QL1, QL 51, QL 22, QL 13, QL 50...

Đây là vùng đứng đầu về số khu công nghiệp trên cả nước. Đến năm

¹⁷ Vùng đồng bằng sông Hồng là 30,4%, Trung du miền núi phía Bắc là 8,62%, Bắc Trung Bộ và Duyên hải Trung Bộ là 15,09%, Tây Nguyên là 13,02%, Đồng bằng sông Cửu Long là 12%

2020, có 120 KCN đã thành lập (chiếm 32% cả nước); thu hút gần 7,5 nghìn dự án (trong đó có gần 5 nghìn dự án FDI), tạo việc làm cho 1,58 triệu lao động. Các khu kinh tế cửa khẩu: Mộc Bài, Xa Mát (tỉnh Tây Ninh) và Hoa Lư (tỉnh Bình Phước).

Vùng Đông Nam Bộ cũng là một trong các khu vực chịu nhiều ảnh hưởng của biến đổi khí hậu, xảy ra úng ngập: Vùng thường xảy ra úng ngập, nhất là khu vực TP. HCM, một phần do triều cường. Rủi ro xâm nhập mặn tăng cao, hạn hán khắc nghiệt, số ngày khô liên tục tăng lên và thay đổi nguồn nước ở thượng lưu.

2. Đánh giá thực trạng phát triển vận tải và logistics vùng Đông Nam Bộ

Vùng Đông Nam Bộ hiện nay là trung tâm công nghiệp, cảng biển và logistics lớn nhất của cả nước, hiện có gần 18.000 doanh nghiệp đăng ký hoạt động trong lĩnh vực logistics, chiếm 46% trong số 39.000 doanh nghiệp logistics cả nước và đảm nhận 45% tổng khối lượng hàng hóa và hơn 60% khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam. Tuy đã đạt được một số kết quả trong hoạt động vận tải và logistics. Hoạt động giao thông vận tải vẫn là “điểm nghẽn” nghiêm trọng của vùng Đông Nam Bộ, nghẽn trên cả 5 phương thức vận tải: đường bộ, hàng không, đường biển, đường thủy nội địa và đường sắt.

- *Vận tải đường bộ* là phương thức đảm nhận thị phần và kết nối các phương thức vận tải trong Vùng, trong khi đó hạ tầng đường bộ đang bị quá tải, xuống cấp, các phương thức vận tải khác chưa được phát triển. Các dự án đường cao tốc, đường vành đai 3, 4 còn đang chậm tiến độ so với quy hoạch và nhu cầu phát triển KT-XH của Vùng. Chưa có quy hoạch phát triển kết nối đa phương thức (đường thủy, đường bộ, đường sắt) để tăng tính linh hoạt cho các hoạt động vận tải, xuất nhập khẩu, góp phần giảm chi phí cho DN.

- *Vận tải đường biển*: luồng tuyến đến các cảng biển vùng Đông Nam Bộ qua 06 luồng hàng hải chính đang hoạt động khai thác gồm: Luồng hàng hải Sài Gòn - Vũng Tàu; Luồng hàng hải Vũng Tàu - Thị Vải; Luồng hàng hải Sông Dinh; Luồng hàng hải Soài Rạp; Luồng hàng hải Đồng Tranh - Gò Gia; Luồng hàng hải Đồng Nai. Các luồng kết nối với hệ thống cảng biển nằm sâu trong nội địa nên hạn chế tải trọng tàu. Trong giai đoạn vừa qua, hệ thống cảng biển của Vùng Đông Nam Bộ có bước phát triển nhanh, nhưng hệ thống dịch vụ kho bãi, trung tâm logistics sau cảng chưa theo kịp xu thế, thiếu hụt các dịch vụ logistics như mạng lưới dịch vụ kho tổng hợp hàng hóa, cảng cạn, kho lạnh, dịch vụ về container như vệ sinh, sửa chữa, cung cấp pallet, đóng gói hàng hóa theo yêu cầu... Ngoài ra, việc liên kết giữa các doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu và dịch vụ logistics chưa chặt chẽ, kém hiệu quả. Bên cạnh đó, hệ thống cảng biển thiếu kết nối đồng bộ với các phương thức vận tải khác như:

+ Cụm cảng Cái Mép – Thị Vải tại Vũng Tàu có dư địa phát triển lớn nhưng chưa thu hút được nhiều hãng tàu lớn, lượng hàng qua cảng rất thấp, khoảng 963.497 TEUs /5.117.718 TEUs của nhóm 5 và đạt khoảng 12 - 15% công suất hiện có. Chưa đầy đủ các điều kiện để trở thành cảng trung chuyển quốc tế. Cụm cảng đã đi vào hoạt động từ năm 2010, nhưng tỷ lệ giao nhận trực tiếp tại đây còn thấp, thiếu các bãi tập kết container rộng, thiếu hệ thống kho hàng tổng hợp cho hàng CFS, ngoại quan, thiếu các cảng cạn, bến sà lan... dẫn đến chi phí logistics của doanh nghiệp tăng cao. Cơ sở hạ tầng giao thông kết nối và giao thông nội vùng yếu kém chưa theo kịp với yêu cầu phát triển, thường xuyên UTGT trên tuyến đường bộ kết nối đến cảng; Chưa có chính sách mang tính vĩ mô về điều tiết hàng hóa qua các khu vực cảng biển, ưu đãi về phí, lệ phí hàng hải...¹⁸

¹⁸ [Sản lượng hàng qua cụm cảng Cái Mép - Thị Vải giảm hai con số \(thanhvien.vn\)](http://thanhvien.vn)

+ Cảng Cát Lái trung bình mỗi ngày có khoảng 19.000 đến 20.000 lượt xe ô-tô ra vào cảng, do kết cấu giao thông chưa hợp lý, vào giờ cao điểm các xe container thường bị ùn tắc ở đây vài giờ đồng hồ trước khi vào được cảng, lượng tiêu tốn nhiên liệu sẽ nhiều hơn, thời gian vận chuyển hàng hóa bị chậm lại. Một dẫn chứng khác, như: hiện nay, 90% lượng hàng hóa được xếp dỡ, tiếp chuyển bằng đường thủy, trong khi đó hạ tầng bến thủy nội địa còn thiếu. Điều này tạo nên tình trạng: Hàng hóa sản xuất tại thị xã Phú Mỹ (Bà Rịa-Vũng Tàu) phải chuyển đến Bình Dương để đóng container, sau đó lại phải vận chuyển từ Bình Dương - nơi doanh nghiệp tốn thêm chi phí nâng-hạ đến cảng Cát Lái để xuất khẩu. Chi phí logistics cao, tương đương khoảng 20% GDP; trong khi đó, ở các nước phát triển, tỷ lệ tương ứng chỉ khoảng 7-9% GDP.¹⁹

- *Vận tải đường thủy nội địa*: hệ thống đường thủy nội địa của TP. HCM kết nối thuận lợi theo cả 04 hướng Đông, Tây, Nam, Bắc để đi đến các tỉnh trong VKTTĐ phía Nam (đặc biệt là các tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long) và kết nối giao thương quốc tế thông qua hệ thống cảng biển và các tuyến hàng hải qua sông Sài Gòn, sông Đồng Nai qua sông Nhà Bè, Lòng Tàu và Soài Rạp để ra biển Đông tạo ra các tuyến giao thương Quốc tế. Tuy nhiên, hệ thống cảng/bến thủy nội địa của Vùng có năng lực xếp dỡ thấp, sử dụng công nghệ thiết bị bốc xếp lạc hậu, hệ thống cầu bến thô sơ.

- Vận tải đường sắt quốc gia chỉ mới có 1 tuyến Bắc – Nam khai thác trên khổ đường đơn 1.000m chạy chung vận chuyển hàng hóa và hành khách, hạn chế vận tải hàng hóa bằng đường sắt, tuyến đường sắt tốc độ cao, các tuyến đường sắt chuyên dùng kết nối đến cảng biển mới dừng ở mức nghiên cứu, đường sắt đô thị chưa phát triển.

- *Vận tải đường hàng không*: Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất

¹⁹ [Logistics – chặng nước rút đến 2030 \(nhandan.vn\)](http://Logistics – chặng nước rút đến 2030 (nhandan.vn))

đang khai thác với một nhà ga hành khách quốc tế và một nhà ga hành khách quốc nội với công suất thiết kế 28 triệu khách/năm, nhà ga 3 có công suất phục vụ 20 triệu khách/năm đáng đầu tư xây dựng dự kiến cuối năm 2024 mới đưa vào hoạt động để giải quyết tình trạng quá tải hiện nay của CHKQT Tân Sơn Nhất. Đồng thời việc đẩy nhanh tiến độ đầu tư xây dựng CHKQT Long Thành nhằm hình thành cảng trung chuyển hàng không, phát triển dịch vụ hàng không giảm quá tải hành khách tại CHKQT Tân Sơn Nhất.

- *Hoạt động logistics*: Hiện nay, việc phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ, logistics chưa đồng bộ, chưa mang tính tập trung, chuyên môn hóa cao, gây lãng phí tài nguyên và làm tăng các chi phí. Quy hoạch các khu vực công nghiệp, sản xuất còn chông chéo với khu dân cư, nhiều dự án bất động sản treo trong khi thiếu quỹ đất cho phát triển hậu cần logistics cảng biển. Chi phí logistic bị đẩy lên do kẹt xe khiến chi phí sản xuất, giá thành hàng hóa tăng theo khiến việc cạnh tranh trong việc hội nhập kinh tế của nước ta gặp nhiều hạn chế²⁰.

3. Giải pháp thúc đẩy hoạt động vận tải và logistics hỗ trợ hệ thống cảng biển Vùng Đông Nam Bộ

Hoạt động vận tải và logistics hỗ trợ hệ thống cảng biển của Vùng Đông Nam Bộ có thể coi là mạch máu của Vùng kinh tế năng động và nhộn nhịp nhất cả nước, muốn đẩy mạnh đà tăng trưởng và phát triển của Vùng cần giữ cho mạch máu này luôn thông suốt với những giải pháp đồng bộ sau:

3.1. *Đẩy mạnh đầu tư, phát triển mạnh mẽ, đồng bộ hệ thống logistics cấp quốc gia, quốc tế gắn với đầu mối vận tải như cảng biển, cảng hàng không, cửa khẩu quốc tế, các trục hành lang kinh tế trọng điểm và tuyến thương mại liên vùng tại Thành phố Hồ Chí Minh, Bình Dương, Long Thành, Nhơn Trạch (tỉnh Đồng Nai), thị xã Phú Mỹ (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu), Tây*

²⁰ Vì sao một container từ TP.HCM xuống Vũng Tàu đắt hơn đi Singapore? - Tuổi Trẻ Online (tuoitre.vn)

Ninh, Bình Phước.

3.2. Cải tạo, nâng cấp và hoàn thành đưa vào cấp kỹ thuật các luồng tuyến vận tải thủy nội địa hỗ trợ cảng biển, giảm chi phí vận tải logistics như các tuyến TP. Hồ Chí Minh đi Kiên Lương, TP. Hồ Chí Minh đi Cà Mau, TP. Hồ Chí Minh đi Bến Kéo, TP. Hồ Chí Minh đi Bến Súc... Đầu tư và nâng cấp các cảng thủy nội địa như cảng Phú Định, Nhơn Đức, Long Bình, Tân An, Bến Súc, các cảng tại Tây Ninh để thu gom, giải tỏa hàng hóa cho các cảng biển lớn trong vùng; thực hiện các dự án phát triển hành lang đường thủy và logistics phía Nam.

3.3. Thúc đẩy nghiên cứu, xúc tiến đầu tư xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ tại TP. Hồ Chí Minh; hoàn thành di dời các cảng trên sông Sài Gòn, coi đây cũng là cảng trung chuyển quốc tế của vùng.

3.4. Khuyến khích phát triển doanh nghiệp vận tải đa phương thức: tăng cường đầu tư phương tiện chở container trên đường sắt, đường thủy nội địa; nâng cao năng lực xếp dỡ container tại các đầu mối tập kết hàng hoá; đổi mới, hiện đại hóa các phương tiện vận tải, thiết bị xếp dỡ và nâng cao chất lượng dịch vụ đảm bảo tiện nghi, an toàn và bảo vệ môi trường; kiểm soát chất lượng phương tiện và nhiên liệu, giảm thiểu ô nhiễm môi trường; khuyến khích sử dụng phương tiện và nhiên liệu sạch.

3.5. Phối hợp, hỗ trợ các địa phương liên quan đầu tư xây dựng Trung tâm logistics hàng không gần với sân bay quốc tế Long Thành, đầu tư phát triển hệ thống logistics cảng tại Bà Rịa - Vũng Tàu và TP Hồ Chí Minh; đặc biệt là cảng biển trọng điểm nước sâu tại khu vực Cái Mép - Thị Vải.

3.6. Đẩy nhanh quy hoạch hệ sinh thái logistics Cái Mép – Thị Vải, xây dựng trung tâm kiểm tra chuyên ngành tập trung Cái Mép – Thị Vải; tuyến luồng giao thông quốc tế; nạo vét, duy tu tuyến luồng vào các cảng thủy nội địa.

3.7. Tăng cường, đổi mới công nghệ xếp dỡ tại, tăng năng suất xếp dỡ tại các đầu mối vận tải, áp dụng các công nghệ tiên tiến, phát triển đồng bộ dịch vụ hỗ trợ vận tải, vận tải đa phương thức, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

3.8. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin vào công tác quản lý, điều hành hoạt động vận tải, đặc biệt là công nghệ thông tin và các xu hướng công nghệ mới trong vận tải và logistics như tự động hóa, trí tuệ nhân tạo, internet kết nối vạn vật... để có những bước phát triển đột phá cả trong công tác quản lý Nhà nước và hoạt động của thị trường vận tải, nâng cao năng lực tiếp cận cách mạng công nghiệp 4.0 của ngành Giao thông vận tải

3.9. Triển khai đồng bộ các giải pháp bảo đảm an toàn giao thông, tăng cường công tác kiểm tra tải trọng xe, tuyên truyền, phổ biến nâng cao hiểu biết, ý thức chấp hành luật, xử lý nghiêm các hành vi vi phạm luật về giao thông vận tải.

3.10. Ban hành các chính sách tạo thuận lợi hơn nữa cho vận tải quá cảnh, vận tải qua biên giới; đồng thời không chỉ trông chờ vào các chính sách chung của trung ương mà các địa phương trong Vùng cũng cần chủ động ban hành các chính sách riêng nhằm thu hút hoạt động vận tải, logistics tạo lợi thế cạnh tranh.

3.10. Có chính sách cụ thể nhằm khuyến khích các doanh nghiệp vận tải đa phương thức tăng cường đầu tư mạnh mẽ hơn nữa; đồng thời phát huy vai trò và hiệu quả hoạt động của các hiệp hội chuyên ngành;

Các tài liệu tham khảo

Báo cáo: Cơ bản của khung định hướng phát triển và tổ chức không gian vùng Đông Nam Bộ thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Báo chính phủ: [Thúc đẩy phát triển vận tải vùng Đông Nam Bộ \(baochinhphu.vn\)](http://baochinhphu.vn)

KIẾN NGHỊ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG MỀM CHO LOGISTICS ĐÔNG NAM BỘ

Ông ĐÀO TRỌNG KHOA
Phó Chủ tịch Liên đoàn Logistics Đông Nam Á (AFFA)
Chủ tịch DTK Logistics Solutions

Theo nghị quyết 24-NQ/TW ngày 7/10/2022 về phát triển kinh tế xã hội và đảm bảo quốc phòng, an ninh vùng Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn 2045. Nhằm đổi mới mô hình tăng trưởng gắn với cơ cấu lại kinh tế vùng theo hướng hiện đại, lấy kinh tế số, kinh tế chia sẻ, kinh tế xanh, kinh tế tuần hoàn là trọng tâm và động lực phát triển. Thủ tướng chính phủ ban hành quyết định số 825/QĐ-TTg về việc thành lập Hội đồng điều phối vùng Đông Nam Bộ với nhiều nhiệm vụ, trong đó có điều phối trong lĩnh vực đô thị, logistic, dịch vụ chất lượng cao (Trung tâm tài chính, trung tâm logistic vùng), khoa học công nghệ, đổi mới sáng tạo, chuyển đổi số. Việc phát triển nền tảng số là giải pháp đột phá để thúc đẩy chuyển đổi số nhanh hơn, giảm chi phí, tăng hiệu quả. Trong đó hợp tác quốc tế là giải pháp quan trọng để thực hiện chuyển đổi số, đặc biệt là thúc đẩy chuyển đổi số trong xã hội, từ đó, tạo lực kéo tiến trình chuyển đổi số trong cơ quan nhà nước. Tổ chức, doanh nghiệp Việt Nam hợp tác với các doanh nghiệp công nghệ lớn trên thế giới để nghiên cứu, phát triển, chuyển giao, tiên phong áp dụng công nghệ mới, mô hình mới vào Việt Nam.

Đông Nam Bộ là vùng kinh tế năng động, sáng tạo, đi đầu trong đổi mới và phát triển, đóng góp lớn vào tăng trưởng kinh tế, xuất khẩu, thu ngân sách nhà nước đồng thời là khu vực tập trung hạ tầng logistics quan trọng của đất nước. Với vai trò đầu tàu kinh tế, Đông Nam bộ đảm nhận phần lớn số lượng hàng hóa và khối lượng hàng container cả nước. Tuy nhiên, hiện tồn tại nhiều

"điểm nghẽn", nổi bật là cơ sở hạ tầng mềm, vấn đề quan trọng tác động đến hoạt động logistics.

Các giải pháp phát triển hạ tầng của logistics nói chung đã khó nên việc phát triển hạ tầng mềm trong logistics nói riêng còn khó hơn nhưng cá nhân tôi với vai trò Phó Chủ tịch Liên đoàn logistics Đông Nam Á, và đồng thời là Chủ tịch của đơn vị tư vấn, cung ứng giải pháp công nghệ, chuyển đổi số, phát triển bền vững quan điểm của tôi sẽ nhận diện một số khó khăn bất cập và đề xuất các giải pháp góp phần giải quyết vấn đề không chỉ riêng cho Logistics Đông Nam Bộ và cả nước

1. Một số hạn chế bất cập

+ **Thứ nhất, chưa có sự thống nhất, nhất quán về thể chế, cơ chế phối hợp của các cơ quan nhà nước và chính quyền địa phương từ Trung ương đến địa phương.** Việc chuyển đổi số đang được chính phủ và các bộ ngành thực hiện quyết liệt và bước đầu đã có những chuyển biến rõ rệt. Tuy nhiên, việc chuyển đổi số hiện nay mạnh ai người đó làm, từng bộ ngành và địa phương đều có các giải pháp và tiếp cận chuyển đổi số khác nhau, tạo nên sự dôi rạc và không nhất quán.

Hiện nay, chưa có cơ chế phối hợp rõ ràng giữa các cơ quan nhà nước và chính quyền địa phương trong việc quản lý, khai thác hạ tầng mềm công nghệ. Điều này dẫn đến tình trạng thiếu đồng bộ trong quản lý, khai thác, gây ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của hệ thống logistics. Ví dụ: Doanh nghiệp đăng ký kiểm dịch thực vật trên cổng thông tin một cửa quốc gia (VNNSW) hệ thống này do Hải quan vận hành và đồng thời doanh nghiệp vẫn phải nhập thêm thông tin tương tự như đã nhập trên VNNSW vào phần mềm PQS software do cục Bảo vệ Thực vật – Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn quản lý. Khi có kết quả kiểm dịch 02 hệ thống này cũng không kết nối với hệ thống thông quan tự động (VNACCS) của Hải quan vận hành,

doanh nghiệp vẫn cần phải làm thêm động tác thủ công như: thông báo cho cán bộ Hải quan đã có kết quả sau đó Hải quan tự tra trên VNNSW hoặc in kết quả giấy cho cán bộ Hải quan kiểm tra lúc đó tờ khai mới được thông quan. Ví dụ: Lạng Sơn đã xây dựng và vận hành nền tảng cửa khẩu số. Hiện nay, Hải Phòng cũng đang có chủ trương xây dựng nền tảng kết nối giữa chính quyền Hải Phòng và các cơ quan quản lý nhà nước, cùng với các doanh nghiệp và chủ hàng hoạt động trong lĩnh vực logistics.

Từ hai ví dụ trên, có thể thấy rằng việc **đồng bộ thể chế, cơ chế của các cơ quan nhà nước và chính quyền địa phương** góp phần quan trọng và làm rõ về vai trò, trách nhiệm của các cơ quan nhà nước trong việc quản lý, khai thác hạ tầng mềm công nghệ vi mô, giúp giảm thiểu khó khăn cho các doanh nghiệp logistics trong việc ứng dụng các công nghệ, kỹ thuật hiện đại, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động của hệ thống logistics.

+ *Thứ hai, Hạn chế về đề tài chính và sự am hiểu về công nghệ của các doanh nghiệp.* Theo khảo sát của Hiệp hội Phần mềm và Dịch vụ công nghệ thông tin Việt Nam (Vinasa), dù có khoảng 72% doanh nghiệp đang tìm cách chuyển đổi số để đưa sản phẩm, dịch vụ mới ra thị trường, nhưng hầu hết họ không biết bắt đầu từ đâu, và 92% doanh nghiệp không biết chuyển đổi số như thế nào. Trong bối cảnh hiện nay, khi tiến hành chuyển đổi số cần có hệ thống chuyên gia để tư vấn để hỗ trợ các doanh nghiệp tiếp cận với hoạt động chuyển đổi số.

Về vấn đề tài chính, các doanh nghiệp logistics thường phải đầu tư lớn vào cơ sở hạ tầng, trang thiết bị, công nghệ, ... Do đó, việc cải thiện vấn đề tài chính sẽ giúp các doanh nghiệp có nguồn lực để đầu tư phát triển, nâng cao năng lực cạnh tranh. Một vài giải pháp có thể cải thiện vấn đề tài chính của các doanh nghiệp logistics như tăng cường vốn tự có hoặc tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi bằng cách thông qua việc huy động vốn từ các cổ đông,

phát hành trái phiếu, tiếp cận các nguồn vốn vay ưu đãi từ ngân hàng, quỹ đầu tư. Một giải pháp nữa là tăng cường hợp tác với các doanh nghiệp khác. Qua việc hợp tác giữa các doanh nghiệp trong chuyển đổi số, chia sẻ tài nguyên sẽ giúp giảm chi phí chuyển đổi số cũng như chi phí vận hành và duy trì.

Bên cạnh yếu tố tài chính, yếu tố con người góp phần rất quan trọng và chúng ta không thể đánh giá thấp yếu tố này. Theo khảo sát từ Reuters Events, 77% số người thuộc các doanh nghiệp logistics được hỏi đã nhấn mạnh tầm quan trọng của việc đào tạo toàn diện để đảm bảo quá trình chuyển đổi suôn sẻ. Ngoài ra, 63% cho biết họ cần cập nhật thường xuyên về tiến trình thay đổi và khoảng 54% nhấn mạnh tầm quan trọng của việc được hướng dẫn chỉ đạo từ ban lãnh đạo, các nhà điều hành doanh nghiệp định hướng về việc chuyển đổi số. Do đó, các doanh nghiệp logistics cần có sự am hiểu về công nghệ để ứng dụng các công nghệ hiện đại vào hoạt động của mình. Việc ứng dụng công nghệ sẽ giúp các doanh nghiệp nâng cao hiệu quả hoạt động, giảm chi phí, tăng năng lực cạnh tranh. Bằng việc tăng cường đào tạo, bồi dưỡng nhân lực thông qua các chương trình bồi dưỡng nhân lực về công nghệ để nâng cao trình độ chuyên môn, kỹ năng ứng dụng công nghệ. Hoặc tham gia các hội nghị, hội thảo, triển lãm về công nghệ và hợp tác với các doanh nghiệp công nghệ để được tư vấn, hỗ trợ trong việc ứng dụng công nghệ.

Cùng với đó, cần phát huy vai trò của các hiệp hội trong kết nối và tạo ra mạng lưới chuyển đổi số giữa doanh nghiệp sản xuất với doanh nghiệp công nghệ thông tin. Việc cải thiện vấn đề tài chính và sự am hiểu về công nghệ của các doanh nghiệp sẽ góp phần thúc đẩy phát triển ngành logistics Việt Nam, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

+ **Thứ ba, các doanh nghiệp cần đồng nhất các phần mềm tác nghiệp và phần mềm quản trị cho doanh nghiệp.** Nói đơn giản, với các doanh

ngành siêu nhỏ, nhỏ và vừa nên cần có “tư duy” triển khai vĩ mô đồng bộ dù mua một phần mềm đơn lẻ. Tôi lấy ví dụ các doanh nghiệp siêu nhỏ, nhỏ và vừa nên có tư duy tổng thể về phần mềm đồng bộ, dù chưa có ngân sách nhưng doanh nghiệp của thể mua một phần, module nhưng về sau hoàn toàn có thể kết nối với nhau dễ dàng như SAP, hay Cargowise đang thực hiện khá phù hợp với các doanh nghiệp 3PL từ câu chuyện kết nối nhập báo giá, xin duyệt báo giá một tác nghiệp của bộ phận kinh doanh, rồi bộ phận chứng từ khi nhập các thông tin hàng hóa các nội dung cần submit cho hãng tàu, hải quan, kho hàng.. đều được thực hiện tự động, sau đó bộ phận kế toán thực hiện các bút toán của mình hay đối soát tự động, in hóa đơn tự động đều được tác nghiệp ngay tức thì realtime và đặc biệt quan trọng với một nhà quản trị đó là các báo cáo tự động cho cấp trưởng bộ phận, cho ban giám đốc, chủ tịch biết thực trạng hiện tại, phân tích quá khứ và dự báo gợi ý cho tương lai để dàng kết nối hiển thị trên BI (business intelligent).

Theo khảo sát được thực hiện trong nửa đầu năm 2023 bởi WiseTech Global chủ quản của hệ thống phần mềm quản trị logistics - CargoWise kết hợp với công ty tổ chức sự kiện Reuters Events tôi đã nhắc đến ở trên, họ đã khảo sát hơn 465 chuyên gia về chuỗi cung ứng và logistics trên khắp khu vực Bắc Mỹ, Mỹ Latinh, EMEA (Châu Âu, Trung Đông và Châu Phi) và Châu Á-Thái Bình Dương. Mục đích để khám phá cách tiếp cận của các doanh nghiệp này đối với chuyển đổi kỹ thuật số và các yếu tố then chốt dẫn đến thành công của họ. Con số 82% doanh nghiệp được khảo sát chỉ ra rằng họ đã tăng đầu tư mạnh vào công nghệ và chuyển đổi số kể từ năm 2020, trong đó các lĩnh vực thu hút đầu tư chính là hệ thống quản lý chuỗi cung ứng chiếm 64%, tài liệu/chứng từ số chiếm 48% và hệ thống kho thông minh, tự động chiếm 39%. Qua khảo sát cũng cho thấy, xu hướng từ các công ty hoạt động

trong các lĩnh vực logistics trên toàn thế giới mong muốn mạnh mẽ khai thác lợi ích của số hóa.

Vì vậy với các cách tiếp cận rời rạc như hiện nay thường dẫn đến những nỗ lực đơn lẻ và không thể phát huy hết tiềm năng chuyển đổi. Tệ hơn nữa, việc thiếu quyết đoán về việc bắt đầu từ đâu sẽ tạo ra tình trạng tê liệt, cản trở tiến độ và trì hoãn việc thực hiện các chuyển đổi và sáng kiến mới cho doanh nghiệp. Doanh nghiệp cần áp dụng một phần mềm có thể mang lại khả năng hiển thị cao và đồng nhất trong hoạt động của doanh nghiệp và tác động tích cực của việc đầu tư công nghệ vào lĩnh vực logistics. Vượt qua những thách thức như thiếu nguồn lực vốn cũng như sự bất đồng của lực lượng lao động khi chuyển đổi số trong doanh nghiệp là rất quan trọng để khai thác toàn bộ tiềm năng của chuyển đổi kỹ thuật số.

Từ những hạn chế trên tôi xin đưa ra một số các giải pháp phát triển hạ tầng mềm trong logistics cho Logistics Đông Nam Bộ như sau.

2. Giải pháp phát triển hạ tầng mềm trong logistics cho Đông Nam Bộ

+ *Thứ nhất*, các tỉnh/thành phố cần có **hệ thống quản lý dịch vụ logistics tích hợp liên ngành** để kết nối giữa cơ quan quản lý nhà nước với các phần mềm của cảng, kho bãi, hãng tàu, hãng hàng không, hải quan... như TOT, ePort, eManifest, eD/O, eC/O, Smart port, ePermit, eCustoms từ đó không giới hạn không gian hoàn toàn có thể thực hiện triển khai trên diện rộng như Đông Nam Bộ, toàn quốc. Hệ thống kết nối, tương tác hai chiều 03 bên giữa đơn vị sử dụng dịch vụ, cung ứng dịch vụ và cơ quan quản lý liên vùng; làm được việc này thời gian rút ngắn, luồng thông tin minh bạch, chi phí sẽ giảm rõ rệt và chỉ số LPI chắc chắn sẽ tăng nhanh chóng.

Điểm khác biệt với Cổng thông tin một cửa quốc gia (VNNSW) là sự tham gia của chính từ các đơn vị doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực

logistics này. Các doanh nghiệp nhỏ và siêu nhỏ hoàn toàn có thể sử dụng một phần tác nghiệp cơ bản của doanh nghiệp mình trên hệ thống này mà không cần phải tốn nguồn lực đầu tư tại doanh nghiệp của mình.

+ *Thứ hai*, để phát triển cơ sở hạ tầng bền vững chúng ta phải thấy thực hiện các hoạt động logistics xanh đó là các hoạt động **kiểm soát lượng khí thải carbon bằng không, phải tích hợp các công nghệ mới và phải bảo tồn hệ sinh thái tự nhiên** hay còn gọi là phát triển hạ tầng logistics xanh thực sự đóng quan trọng trong các tác động với môi trường đồng thời góp phần tăng trưởng kinh tế bền vững. Logistics xanh chính là các hoạt động liên quan tới việc áp dụng các hoạt động vận chuyển, kho bãi và phân phối thân thiện với môi trường trong quy trình chuỗi cung ứng và logistics như sử dụng năng lượng mặt trời, hệ thống thiết kết sử dụng vật liệu thân thiện, dễ phân hủy, tối ưu hóa các tuyến đường, tái chế vật liệu đóng gói, không ảnh hưởng tới môi trường.

+ *Thứ ba*, **hạ tầng mềm về thể chế chính sách về công nghệ, đặc biệt là dữ liệu** cần phải làm rõ bằng các văn bản quy phạm pháp luật, Thông tư, Nghị định, Luật. Dữ liệu là tài nguyên của doanh nghiệp, tài nguyên của quốc gia, cần phải có những phân cấp cụ thể Ai được truy xuất, ai được phân quyền tới đâu, như thế nào, dữ liệu nào cần mở để kết nối, dữ liệu nào cần phải được chia sẻ vì các doanh nghiệp nhỏ không có hệ thống lưu trữ dữ liệu họ sẽ tiếp cận như thế nào để hỗ trợ cho hoạt động kinh doanh của họ. Với các dữ liệu lớn của ngành logistics, theo tôi đây là một loại dữ liệu GIÀU, từ đó cơ quan quản lý nhà nước, hiệp hội sẽ có thể trợ giúp các doanh nghiệp SMEs phân tích các bài toán kinh doanh cơ bản, tối ưu quãng đường, tối ưu kho bãi như vậy hạ tầng mềm này sẽ thực sự phát huy vai trò và giá trị.

Cuối cùng, cần thống nhất một nền tảng chung từ Trung ương đến địa phương, từ các doanh nghiệp lớn đến bé để tạo nên sự kết nối và dễ dàng hơn trong việc sử dụng. Với tình hình hiện nay, mỗi cảng, mỗi kho hàng, mỗi hãng tàu, mỗi công ty giao nhận đều có phần mềm riêng, việc này gây khó khăn cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và logistics để nhớ thông tin đăng nhập và thao tác sử dụng.

2. Mô hình PCS và bài học từ Port Barcelona

Tôi muốn nhắc đến một ví dụ điển hình của sự thành công trong việc ứng dụng kỹ thuật số vào quá trình hoạt động, đó là Cảng Barcelona. Trong những năm gần đây, cảng Barcelona đã có bước nhảy vọt và khẳng định được vị thế là cảng hàng đầu ở miền Nam Châu Âu và Địa Trung Hải về lĩnh vực vận chuyển hành khách và ô tô, vận chuyển đường biển bằng container, hydrocarbon và đường sắt đa phương thức. Một trong những khía cạnh quan trọng giải thích sự tăng trưởng về hoạt động của Cảng Barcelona gần đây cả về lưu lượng và chất lượng là mức độ số hóa được đưa vào quy trình làm việc. Một trong số đó là sự ra đời của mô hình Port Community System (PCS). Đây là một nền tảng điện tử trung lập và mở cho phép trao đổi thông tin thông minh và an toàn giữa các bên liên quan như Shipping Agency, Freight Forwarder, Customs, Ocean Carrier, Container Depot,...nhằm nâng cao vị thế cạnh tranh của cộng đồng cảng biển và cảng hàng không. Mô hình này đã được ứng dụng để tối ưu hóa và tự động hóa các hoạt động của cảng và logistics thông qua một cổng kết nối dữ liệu.

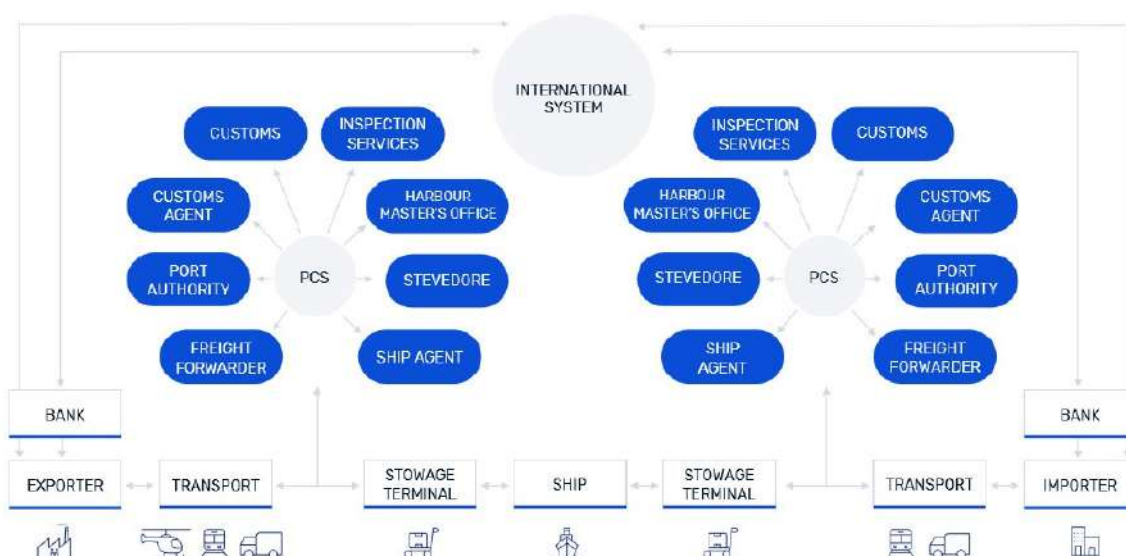
Lợi ích có được từ việc ứng dụng kỹ thuật số vào quá trình hoạt động của cảng Barcelona

Nhờ việc ứng dụng số hóa trong quy trình hoạt động của Cảng, năng suất đã được cải thiện đáng kể với 450 triệu euro giảm thiểu mỗi năm, chiếm 15% chi phí hoạt động của Cảng, đồng thời gia tăng €427,4 triệu trong doanh số

bán hàng (chiếm 39% tổng số doanh thu tính từ năm 2006-2018). Theo thống kê, việc số hóa chịu trách nhiệm cho gần 40% mức tăng trưởng doanh thu của cảng Barcelona trong giai đoạn này.

Không chỉ vậy, sự cải thiện về năng suất cũng được định lượng dựa trên các hoạt động giúp giảm mức tiêu thụ nhiên liệu và hạn chế khí thải ô nhiễm:

- *Giảm thời gian ra vào cổng cho xe tải nhờ sự ra đời của cổng thông minh.*
- *Giảm thời gian cập bến trung bình cho tàu và tối ưu hóa hiệu quả hoạt động của máy móc thông qua sự ra đời của hệ điều hành tiên tiến (TOS).*
- *Giảm số lượt làm thủ tục hành chính trực tiếp cho doanh nghiệp bằng cách chuyển giao dịch vụ trực tuyến.*



Tác động trực tiếp của số hóa đã thể hiện một bước tiến hiệu quả cho môi trường với việc giảm thiểu 13% tổng lượng phát thải ô nhiễm từ cảng và 12% lượng khí thải carbon; giảm 781,7 tấn khí thải gây ô nhiễm (NOx và PM), chiếm 13% tổng lượng phát thải của Cảng; giảm 38.629 tấn CO₂eq trong lượng khí thải carbon, chiếm 12% tổng lượng CO₂eq được tạo ra bởi

Cảng. Tầm ảnh hưởng của việc tiết kiệm CO₂eq là vô cùng lớn, tương đương với việc trồng 234.117 cây xanh hoặc 316 ha diện tích rừng mới.

Thông qua những ảnh hưởng của số hóa đến sự thành công của cảng Barcelona, tôi xin đề xuất một giải pháp tổng thể chuyển đổi số cho danh nghiệp như sau:

1. Giải pháp cho các doanh nghiệp chuyển đổi số

Từ điều tôi đã trình bày ở trên, các doanh nghiệp logistics cần bắt kịp nhu cầu năng lực và giải quyết những gián đoạn đáng kể đã ảnh hưởng đến ngành logistics nói chung và trong doanh nghiệp nói riêng trong những năm vừa qua. Các nhà cung cấp dịch vụ hậu cần phải hành động nhanh chóng để cải thiện năng suất và hiệu quả hoạt động của mình. Việc cải thiện năng suất hoạt động (giảm chi phí, tối ưu hóa việc quản lý dữ liệu, đẩy mạnh khả năng hiển thị hoạt động công ty) và cung cấp chất lượng dịch vụ cao hơn cho khách hàng đều rất quan trọng để duy trì tính cạnh tranh. Đây là hai yếu tố quan trọng tạo nên sự phát triển và quá trình này có thể được thúc đẩy nhanh hơn nhờ sự hỗ trợ của công nghệ. Một ví dụ minh chứng cho lời khẳng định của tôi vừa rồi là một doanh nghiệp khi đầu tư vào một nền tảng kỹ thuật số **duy nhất** chứa thông tin dựa trên nhiều luồng dữ liệu và biến số từ nhiều bên có thể nâng cao khả năng hiển thị trong các hoạt động, giúp theo dõi cũng như hiện thực hóa tiến độ công việc và tăng năng suất hoạt động của doanh nghiệp. Chúng ta không thể mất quá nhiều thời gian chờ đợi cho việc nâng cấp các phần mềm đang sử dụng để giải quyết được các vấn đề thực tiễn mà chúng ta đang gặp phải. **Cái giá của việc lãng phí thời gian có thể đắt hơn** so với việc chúng ta đầu tư vào một nền tảng tiên tiến ngay từ khi bắt đầu. Một ví dụ tiêu biểu như DHL Global Forwarding, họ đã từ bỏ hệ thống tự xây dựng hàng triệu đô của mình để chuyển đổi sang sử dụng hệ thống CargoWise - một nền tảng mà theo họ vừa mang lại năng suất hiệu quả, khả năng tích

hợp sâu từ quản lý TMS, WMS đến Forwarder và Kế toán, hơn nữa các thông tin từ lô hàng đến tài chính đều được quản lý chính xác và minh bạch. Và CargoWise đã trở thành hệ thống quản lý vận tải cốt lõi của họ.

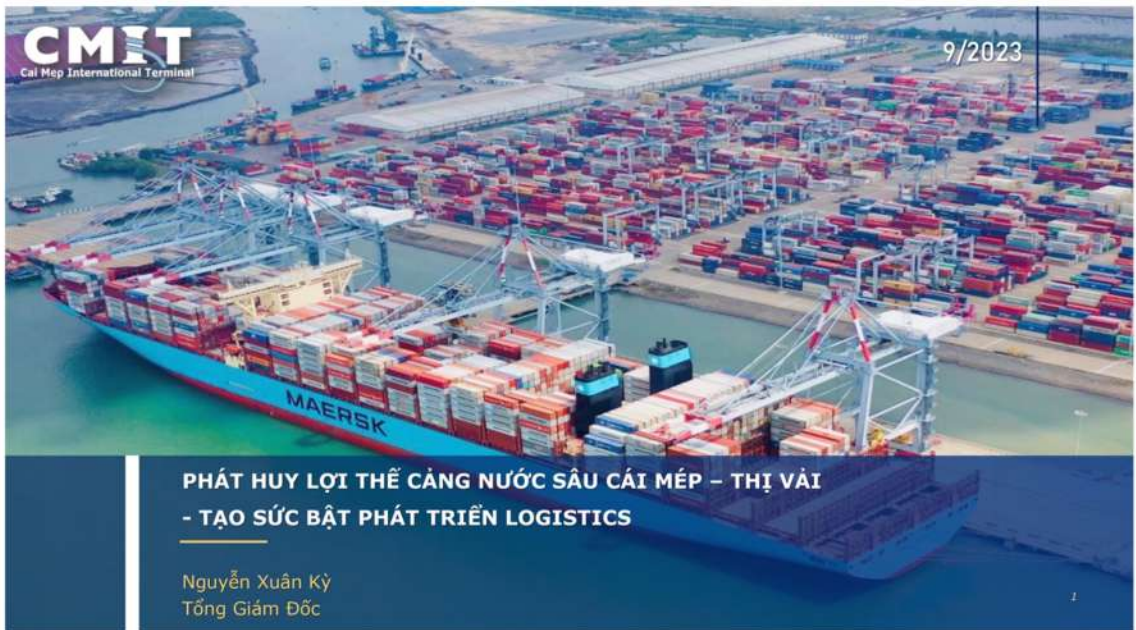
Cách tiếp cận chuyển đổi số, giải pháp Cargowise và DTK hỗ trợ

Theo báo cáo khảo sát vào quý 2 năm 2023 từ Logisyn Advisor, phần mềm CargoWise phù hợp với mọi loại hình doanh nghiệp và được công nhận là một trong những phần mềm phục vụ cho ngành logistics hàng đầu hiện nay.

Trong ngành logistics, cách tiếp cận với các phần mềm hiện đại có thể tùy thuộc vào quy mô, mục tiêu của doanh nghiệp, cũng như chiến lược chuyển đổi số do lãnh đạo doanh nghiệp đó đề ra. Sau đó, chiến lược này được triển khai xuống các phòng ban, bộ phận trong doanh nghiệp. Từ một cách nhìn nhận khác, chúng ta cũng có thể tiếp cận theo mô hình đánh giá thử nghiệm, cho phép doanh nghiệp thử nghiệm hệ thống mới từ các bộ phận nhỏ trước khi triển khai trên quy mô lớn. Điều này giúp doanh nghiệp giảm thiểu rủi ro và rút kinh nghiệm khi thực hiện mở rộng việc chuyển đổi số cho toàn công ty.

Ở cả hai trường hợp thì các doanh nghiệp cần có đội ngũ chuyên gia tư vấn để hỗ trợ các doanh nghiệp thực hiện chuyển đổi số thành công. Tại Việt Nam hiện nay, tôi có thể nhắc đến DTK Logistics Solutions với vai trò đối tác của Wisetech Global – tập đoàn công nghệ lớn trên thế giới cung cấp giải pháp phần mềm CargoWise cho ngành logistics, đồng thời DTK tư vấn, hỗ trợ và đào tạo nhân lực cho các doanh nghiệp trong suốt quá trình chuyển đổi số. Bên cạnh đó, DTK còn đóng vai trò thiết yếu trong việc trở thành cầu nối giữa CargoWise với các đơn vị xuất hóa đơn điện tử và phần mềm kê khai hải quan tại Việt Nam, nhằm hỗ trợ phần mềm này đáp ứng đủ các yêu cầu từ cục Thuế và cục Hải Quan Việt Nam, mang lại lợi ích cho doanh nghiệp logistics trong nước khi chuyển đổi số.





Cái Mép trên bảng xếp hạng Chỉ số Hoạt động Cảng container - CPPI

- Năm 2020, Chỉ số CPPI (Container Port Performance Index) do Ngân hàng Thế giới World Bank và tổ chức IHS Markit công bố lần đầu (các năm sau do Ngân hàng Thế giới và tổ chức S&P Global Market Intelligence xếp hạng).
- Năm 2021: Cái Mép xếp hạng thứ 11 CPPI (theo kiểu tính thống kê) hoặc thứ 13 (theo kiểu tính kỹ thuật).
- Năm 2022: Cái Mép xếp hạng thứ 12 CPPI.

The Container Port Performance Index 2022
A Comparable Assessment of Performance based on Vessel Time in Port

CPPI 2021

ADMINISTRATIVE APPROACH			STATISTICAL APPROACH		
Port Name	Rank	Score	Port Name	Rank	Score
Shanghai (China)	1	100.000	Shanghai (China)	1	100.000
Shenzhen (China)	2	99.999	Shenzhen (China)	2	99.999
Guangzhou (China)	3	99.998	Guangzhou (China)	3	99.998
Qingdao (China)	4	99.997	Qingdao (China)	4	99.997
Yokohama (Japan)	5	99.996	Yokohama (Japan)	5	99.996
Busan (South Korea)	6	99.995	Busan (South Korea)	6	99.995
London (UK)	7	99.994	London (UK)	7	99.994
Amsterdam (Netherlands)	8	99.993	Amsterdam (Netherlands)	8	99.993
Rotterdam (Netherlands)	9	99.992	Rotterdam (Netherlands)	9	99.992
Antwerp (Belgium)	10	99.991	Antwerp (Belgium)	10	99.991
Brussels (Belgium)	11	99.990	Brussels (Belgium)	11	99.990
Frankfurt (Germany)	12	99.989	Frankfurt (Germany)	12	99.989
Hamburg (Germany)	13	99.988	Hamburg (Germany)	13	99.988
Paris (France)	14	99.987	Paris (France)	14	99.987
Madrid (Spain)	15	99.986	Madrid (Spain)	15	99.986
Barcelona (Spain)	16	99.985	Barcelona (Spain)	16	99.985
Valencia (Spain)	17	99.984	Valencia (Spain)	17	99.984
Seville (Spain)	18	99.983	Seville (Spain)	18	99.983
Algeciras (Spain)	19	99.982	Algeciras (Spain)	19	99.982
Malaga (Spain)	20	99.981	Malaga (Spain)	20	99.981

CPPI 2022

Port Name	Overall Ranking	Port Name	Overall Ranking
Shanghai	1	Yokohama	28
Shenzhen	2	Amsterdam	29
Guangzhou	3	Rotterdam	30
Qingdao	4	London	31
Yokohama	5	Frankfurt	32
Busan	6	Brussels	33
London	7	Madrid	34
Amsterdam	8	Valencia	35
Rotterdam	9	Barcelona	36
London	10	Seville	37
Paris	11	Algeciras	38
Madrid	12	Malaga	39
Barcelona	13	Valencia	40
Seville	14	Algeciras	41
Algeciras	15	Malaga	42
Malaga	16	Valencia	43
Valencia	17	Algeciras	44
Algeciras	18	Malaga	45
Malaga	19	Valencia	46
Valencia	20	Algeciras	47
Algeciras	21	Malaga	48
Malaga	22	Valencia	49
Valencia	23	Algeciras	50
Algeciras	24	Malaga	51
Malaga	25	Valencia	52
Valencia	26	Algeciras	53
Algeciras	27	Malaga	54
Malaga	28	Valencia	55
Valencia	29	Algeciras	56
Algeciras	30	Malaga	57
Malaga	31	Valencia	58
Valencia	32	Algeciras	59
Algeciras	33	Malaga	60
Malaga	34	Valencia	61
Valencia	35	Algeciras	62
Algeciras	36	Malaga	63
Malaga	37	Valencia	64
Valencia	38	Algeciras	65
Algeciras	39	Malaga	66
Malaga	40	Valencia	67
Valencia	41	Algeciras	68
Algeciras	42	Malaga	69
Malaga	43	Valencia	70
Valencia	44	Algeciras	71
Algeciras	45	Malaga	72
Malaga	46	Valencia	73
Valencia	47	Algeciras	74
Algeciras	48	Malaga	75
Malaga	49	Valencia	76
Valencia	50	Algeciras	77
Algeciras	51	Malaga	78
Malaga	52	Valencia	79
Valencia	53	Algeciras	80
Algeciras	54	Malaga	81
Malaga	55	Valencia	82
Valencia	56	Algeciras	83
Algeciras	57	Malaga	84
Malaga	58	Valencia	85
Valencia	59	Algeciras	86
Algeciras	60	Malaga	87
Malaga	61	Valencia	88
Valencia	62	Algeciras	89
Algeciras	63	Malaga	90
Malaga	64	Valencia	91
Valencia	65	Algeciras	92
Algeciras	66	Malaga	93
Malaga	67	Valencia	94
Valencia	68	Algeciras	95
Algeciras	69	Malaga	96
Malaga	70	Valencia	97
Valencia	71	Algeciras	98
Algeciras	72	Malaga	99
Malaga	73	Valencia	100

Cái Mép tăng trưởng ấn tượng qua các năm



Cảng - Quốc gia	Các tuyến đi Mỹ/Âu
Cái Mép- Việt Nam	23
Jakarta - Indonesia	3
Laem Chabang - Thái Lan	11

- Cái Mép có số lượng tuyến dịch vụ tàu mẹ đi Mỹ và châu Âu hơn hẳn các nước khác khu vực ĐNA (chỉ sau Malaysia và Singapore vì đây là 2 hub)

Kích cỡ tàu	<80,000 DWT	80,000-132,000 DWT	132,000-160,000 DWT	160,000-194,000 DWT	194,000-232,000 DWT	Tổng cộng Số tuyến dịch vụ
Trước 2011	10	2				12
2012-2014	6	4				10
2015-2020	11	5	9	1		26
2021-2023	12	10	7	5	1	35

- Kích cỡ tàu vào Cái Mép gia tăng nhanh chóng, gần 40% số tuyến dịch vụ khai thác tàu kích cỡ trên 132,000 DWT

3

Tình hình hàng hoá XK/NK và Phương thức kết nối với Cái Mép



CƠ CẤU HÀNG HÓA XUẤT KHẨU TỪ CMT 8 THÁNG ĐẦU NĂM

Hàng hóa	Tháng 8	Tháng 7	Tháng 6	Tháng 5	Tháng 4	Tháng 3	Tháng 2	Tháng 1
Hàng nông sản	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%	17%
Hàng công nghiệp	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%	12%
Hàng tiêu dùng	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%
Hàng khác	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%	10%

Nguồn: Dữ liệu hàng NK tại CMT

Mạng lưới kết nối sà lan

- Tỉnh Đồng Nai & Bình Dương**
- Cảng Đồng Nai
 - Cảng Bình Dương
 - ICD An Sơn Bình Dương
- Thành phố Hồ Chí Minh (thời gian vận chuyển 6 - 8 tiếng)**
- ICD Transimex
 - ICD Tanamexco
 - ICD Phước Long
 - ICD Sóc Trăng
 - ICD Sotram
 - ICD Sotram Long Bình
 - Cảng SP-ITC
 - Cảng Cát Lái Giang Nam
- Đồng bằng sông Cửu Long**
- Cảng Cái Cai Cần Thơ
 - Cảng Lái B. Phan
- Cambodia (thời gian vận chuyển 48 tiếng)**
- Dịch vụ sà lan cung cấp bởi GLS, Gemadep, Newport Cypress, Hoyer, Vantage...



- Khoảng 85% hàng hoá được kết nối với Cái Mép bằng đường thủy (sà lan)

4

Kiến nghị

Tận dụng
tốt lợi thế
cảng nước
sâu CM-TV

Giúp tăng quy mô kim ngạch XNK và mở rộng ngành hàng XNK

Giúp ngành logistics tỉnh BR-VT phát triển (depot, ICD, CFS, trucking, kho bãi,...)



Đảm bảo tiến độ hoàn thành các tuyến đường kết nối liên vùng
(Đường cao tốc BH-VT, cầu Phước An, đường vành đai 3,...)

- Vận tải hàng hoá bằng đường bộ đến Cái Mép nhanh hơn, chi phí thấp hơn



Sớm hình thành khu thương mại tự do (FTZ) tại CM-TV



Điều chỉnh thông tư 54 của Bộ GTVT - cụ thể điều chỉnh giá xếp dỡ tại CM-TV



Về đề xuất "cảng mới" tại Cái Mép

- Bộ Tài Chính đang dự thảo Thông tư quy định giám sát Hải quan đối với hàng hoá vận chuyển giữa các cảng Cái Mép;
- Cho phép tất cả các loại hàng hoá được vận chuyển giữa các cảng Cái Mép
- Bộ seal Hải Quan - khi container được vận chuyển bằng các xe tải có thiết bị theo dõi hành trình
- Cho phép thay đổi thông tin cảng dỡ hàng, cảng đích trước khi hàng hoá được giao ra khỏi cảng Cái Mép thay vì trước khi tàu cập như hiện nay
- Dự kiến Hiệu lực ngay khi ban hành
- Kiến nghị Bộ Tài Chính / Tổng cục Hải quan sớm ban hành Thông tư này.

5



XIN CẢM ƠN!



Giới thiệu tổng quan về KHU THƯƠNG MẠI TỰ DO

Trần Thoang
 CT Strategies, Hoa Kỳ
 CT-Strategies.com

NỘI DUNG

FR

1. Giới thiệu Công ty tư vấn CT Strategies
2. Tổng quan về Khu TMTD
3. Giới thiệu một số Khu TMTD trên thế giới
4. Các lợi ích chính của Khu TMTD
5. Đề xuất chính sách khu TMTD Cái Mé Hẹ
6. Điều kiện hình thành Khu TMTD
7. Hỗ trợ của tư vấn CT Strategies

FR

1. Giới thiệu tóm tắt về

**Công ty Tư vấn Chiến lược
CT STRATEGIES, Hoa Kỳ**

FR

Lĩnh vực tư vấn của CTS

Các quy trình quản lý biên giới được tối ưu hóa và an toàn, thủ tục hải quan hài hòa và triển khai công nghệ tiên tiến đều góp phần vào sự thịnh vượng và tăng trưởng kinh tế năng động. CT Strategies cung cấp các dịch vụ tùy chỉnh cho khách hàng đang tìm kiếm sự hỗ trợ trong các lĩnh vực sau:

Kỹ thuật Quản lý rủi ro và Xác định trọng điểm

Cơ chế Một cửa và Thương mại không giấy tờ

Chương trình Doanh nghiệp ưu tiên và công nhận lẫn nhau (AEO/MRA)

Đánh giá và triển khai Công nghệ, và Công nghệ thông tin

Đào tạo và Tập huấn Hải quan, Doanh nghiệp

Tuân thủ Hiệp định Tạo thuận lợi thương mại (WTO TFA)

Phối hợp Quản lý biên giới (CBM)

Khu thương mại tự do/Khu Phi thuế quan (PTQ)

FR

2. Tổng quan về KHU THƯƠNG MẠI TỰ DO

Khu Thương mại tự do

- **Khu Thương mại tự do (TMTD)** còn được gọi là “**Khu Phi thuế quan**” là khu vực trong đó hàng hóa có thể được lưu trữ, trưng bày, lắp ráp, sản xuất, xử lý theo các quy định cụ thể với **sự can thiệp hạn chế của cơ quan Hải quan**.
- **Khu Tổng hợp (General Zone)/ Khu chính**
- **Phân khu (Sub-zone)/ Khu phụ**

Theo ND 35/NĐ-CP 28/5/2022 (Điều 30),

Khu phi thuế quan trong khu kinh tế thực hiện các hoạt động thương mại, đầu tư, sản xuất, kinh doanh, dịch vụ như:

- 1. Tạm nhập, tái xuất hoặc tạm xuất, tái nhập, quá cảnh, chuyển khẩu, trung chuyển hàng hóa;**
- 2. Cung cấp dịch vụ liên quan đến hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu;**
- 3. Kinh doanh hàng miễn thuế, hàng miễn thuế giảm giá;**
- 4. Dịch vụ logistics;**
- 5. Sản xuất, gia công, tái chế, lắp ráp, phân loại, đóng gói hàng XNK và cung cấp dịch vụ liên quan và các hoạt động kinh doanh hàng hóa, dịch vụ khác theo quy định của pháp luật.**



CÁC HOẠT ĐỘNG TRONG KHU TMTD

- Hoạt động kho vận (Warehousing)
- **Hoạt động chế biến (Processing)**
- **Hoạt động sản xuất (Manufacturing)**
- **Hoạt động triển lãm (Displaying)**
- **Hoạt động nghiên cứu & phát triển (R&D), Đào tạo**



Các ngành công nghiệp, dịch vụ chính được hoạt động trong Khu TMTD

- Sản xuất dược phẩm, hoá chất
- Sản xuất, lắp ráp ô tô, đồ điện tử công nghiệp, tiêu dùng
- Sản xuất hàng tiêu dùng điện và điện tử
- Chế biến nông sản chất lượng cao để xuất khẩu
- Lọc hoá dầu
- Bảo dưỡng máy bay
- Thương mại điện tử (E-Commerce)
- Dịch vụ Chuyển phát nhanh

>> Hướng đến xuất khẩu

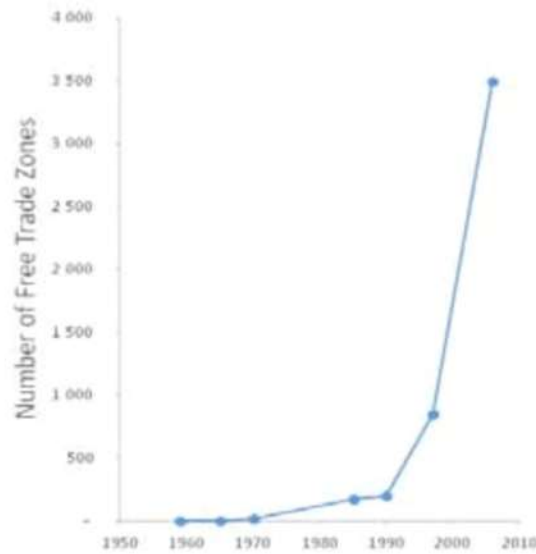


FR

3. Giới thiệu

MỘT SỐ KHU TMTD TRÊN THẾ GIỚI

Xu hướng
 phát triển
 khu TMTD trên
 thế giới



Source: United Nations and ILO data, reported in
 Bolle and Williams, 2013²

Các khu TMTD tại Hoa Kỳ

Có 294 khu tổng hợp và trên 734 khu phụ



Các khu TMTD ở Trung Quốc



4. Lợi ích chính của KHU THƯƠNG MẠI TỰ DO

Khu TMTD có những lợi ích khác



Giảm chi phí sản xuất và vận chuyển hàng hóa, Logistics



Tăng cường hợp tác quốc tế

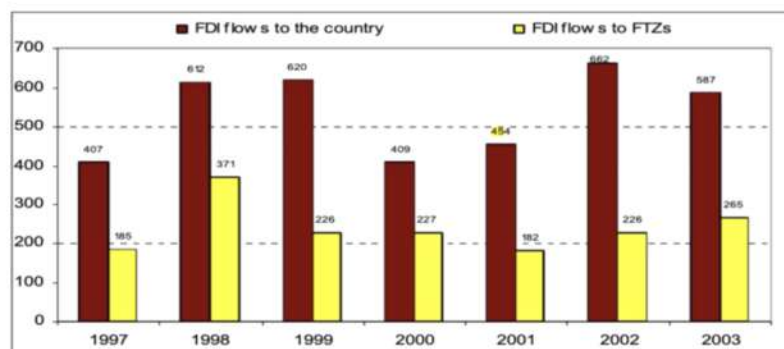


Thúc đẩy phát triển khu vực, quốc gia



Lợi ích của Khu TMTD cho nền kinh tế Costa Rica

Dòng vốn FDI rót vào khu TMTD chiếm khoảng 45% dòng vốn FDI vào Costa Rica trong giai đoạn 1997-2003



Biểu đồ 3: Bảng tương quan dòng vốn vào Costa Rica và dòng vốn rót vào khu TMTD



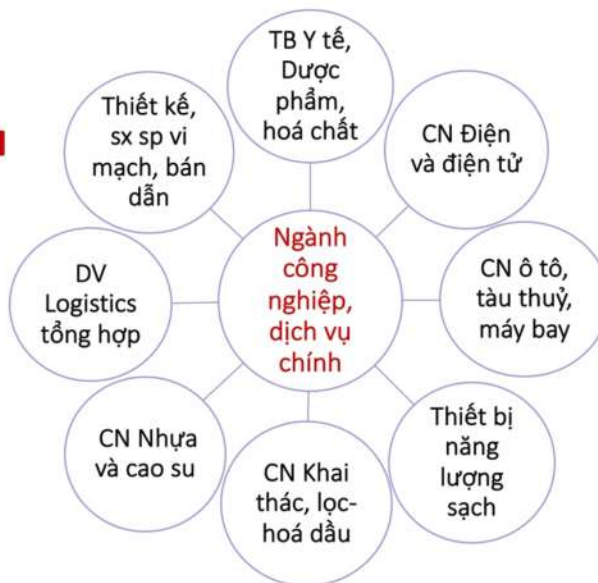
FR

5. Một số đề xuất đối với KHU TMTD CÁI MÉP HẠ

Các hoạt động trong khu TMTD

- Sản xuất, gia công, chế biến.
- Tạm nhập, tái xuất, quá cảnh, trung chuyển.
- Triển lãm hàng hoá.
- Dịch vụ logistics.
- R & D và Đào tạo

Ngành nghề trong khu TMTD



Cấp phép hoạt động



Thủ tục hải quan

- Được mở tờ khai HQ sau khi hàng hoá đã XK, NK.
- Sử dụng tờ khai HQ ở dạng tối giản; và dùng cho nhiều lần nhập khẩu.
- Không yêu cầu GP, quota, KTCL, KTCN.

- Tự do mua bán trong khu TMTD và không phải làm thủ tục HQ.
- Được duy chuyển tự do hàng hoá giữa các khu TMTD.
- Được bán hàng hoá vào nội địa.

- Thông quan tự động trong vòng 5'.
- Không phải định mức nguyên liệu sử dụng.
- Không yêu cầu giấy phép quá cảnh, tờ khai HQ.

- Không hạn chế thời gian lưu kho.
- Được phép tiêu huỷ hàng hoá.
- Không phải cam kết về điều kiện kiểm tra, giám sát hải quan.

Các cơ chế vượt trội

CƠ CHẾ	KHU TMTD	KHU CN/KHU CX
Hoạt động chính	- Sản xuất; chế biến hàng hóa nông sản; tổ chức hội chợ, triển lãm quốc tế; trung tâm R&D, trung tâm đào tạo, nghiên cứu... - Khu phi thuế quan trong khu kinh tế thực hiện các hoạt động thương mại, đầu tư, sản xuất, kinh doanh, dịch vụ.	- Chỉ được phép sản xuất và chế biến hàng hoá NK nội địa hoặc XK.
Mô hình áp dụng	Khu CN, Khu chế xuất, khu CN cao, Khu Kinh tế, Khu kinh tế cửa khẩu, Khu kinh tế ven biển, Doanh nghiệp sinh thái,...	Phải đáp ứng theo quy định riêng cho từng loại khu đã quy định tại NĐ35/2022/NĐ-CP, 28/5/22 của CP
Hệ thống kho bãi	- Có hệ thống kho bãi chuyên dùng - Thời gian lưu kho không hạn chế - Giảm thiểu thời gian, chi phí vận chuyển - Thủ tục HQ đơn giản, không niêm phong kho - Sử dụng hàng rào tự nhiên hoặc hàng rào nhân tạo.	- Diện tích kho theo quy mô nhỏ - Nếu thuê kho ngoại quan: tối đa 36 tháng và gia hạn sau 12 tháng - HQ niêm phong kho ngoại quan..., giám sát - Phải có tường rào kiên cố...

Các cơ chế vượt trội (tiếp)

LỢI ÍCH	KHU TMTD	KHU CN/KHU CX
Nhập khẩu NPL/thành phẩm	- Được NK ngay và không phải chịu các loại thuế - Được miễn KTCN, GP, Quota, CN hợp quy, hợp chuẩn... - Giảm tối đa chi phí Logistics, các chi phí tài chính - Đưa hàng hoá đến ngưỡng cửa thị trường - Chỉ phải nộp thuế khi đưa vào nội địa tiêu dùng - Được phép tự tiêu huỷ khi không sử dụng.	- Phải làm thủ tục khai báo HQ theo quy định, yêu cầu GP, Quota, CN hợp quy,... - Phải nộp thuế NK, thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế VAT, thuế bảo vệ môi trường... - Chi phí vận chuyển và lưu kho cao do phải chờ làm thủ tục thông quan...
Xuất khẩu NPL/thành phẩm	- Được miễn, giảm thuế hải quan - Miễn, giảm thuế thu nhập DN, thuế thu nhập CN - Được sử dụng đất lâu dài - Dễ dàng tiếp cận nguyên liệu thô tại chỗ - Hưởng lợi từ sự sẵn có cho thị trường để XK - HQ không kiểm tra, kiểm soát, có thể khai báo sau khi hàng hoá đã XK.	- Phải nộp thuế XK và các loại thuế khác (nếu có) - Phải thuê đất, nhà máy trong khu CN và có thời gian sử dụng không quá 70 năm - Chế độ khai báo HQ nghiêm ngặt - HQ giám sát chặt chẽ theo Luật HQ VN.

Các cơ chế vượt trội (tiếp)

LỢI ÍCH	KHU TMTD	KHU CN/KHU CX
Cơ sở hạ tầng kỹ thuật/CNTT	- Cơ sở hạ tầng CNTT hiện đại, sử dụng Cổng một cửa điện - Được phép xây dựng cơ sở hạ tầng theo mục đích riêng - Ban QL khu TMTD phê duyệt các thủ tục liên quan.	- Không có cơ sở hạ tầng CNTT điện tử tích hợp - Tuân thủ việc sử dụng cơ sở hạ tầng trong khu CN/CX - Các thủ tục liên quan được phê duyệt từ Ban quản lý và cơ quan khác liên quan bên ngoài khu.
An ninh/an toàn	- Hệ thống giám sát theo tiêu chuẩn quốc tế để Hải quan và BQL theo dõi. - Đảm bảo an ninh, an toàn tuyệt đối chuỗi cung ứng theo chuẩn mực quốc tế - Hàng hoá XK được thông quan dễ dàng tại nước nhập khẩu	- Hệ thống giám sát không đồng bộ, chưa ưu việt - Mức độ an ninh, an toàn chuỗi cung ứng hạn chế - Hệ thống an ninh chưa chặt chẽ
Kết nối thông tin, liên thông vận chuyển hàng hóa	- Hàng hoá được tự do luân chuyển giữa các khu TMTD. - Thông tin được bảo mật và thông qua Cơ chế một cửa.	- DN hoạt động độc lập trong các khu CN khác nhau. - Luân chuyển hàng hoá phải chịu sự kiểm soát của HQ
Quy trình xét duyệt DN	- Thủ tục hồ sơ đơn giản theo quy định của Ban Quản lý (HQ không kiểm tra cơ sở sx, nhà máy, năng lực sx... của DN) - Ban Quản lý kiểm tra thẩm định trước khi cấp phép đầu tư.	- HQ kiểm tra đánh giá cơ sở sản xuất, năng lực sản xuất đảm bảo đạt tiêu chuẩn theo qui định - Ban quản lý và các cơ quan liên quan nhà nước phê duyệt.

Thay đổi về quản lý hải quan

CÁC THỦ TỤC	KHU TMTD	KHU CN/KHU CX
Tờ khai HQ	- Sử dụng tờ khai hải quan tối giản. - Có thể mở TKHQ trước hoặc sau khi hàng hoá NK/XK. - Được thông quan ngay lập tức khi mở tờ khai - Hàng mẫu được NK ngay.	- Mở tờ khai HQ phải đầy đủ tiêu chí. - HQ phân luồng (xanh, vàng, đỏ). - Hàng NK phải đúng ngành nghề và chịu sự kiểm tra GS HQ. - Hàng mẫu phải chờ làm thủ tục HQ, kiểm tra chuyên ngành
Sự giám sát	- HQ không trực tiếp giám sát, chỉ can thiệp khi có dấu hiệu vi phạm. - HQ không thực hiện chế độ kiểm tra STQ	- HQ theo dõi, giám sát từng hạng mục NPL/Hàng hóa NK. - DN trong khu CN phải chịu sự kiểm tra, GS của HQ.
Thủ tục HQ	- HQ kiểm tra không xâm nhập. - HQ không yêu cầu Quota, GP, giấy chứng CL, ... - HQ kiểm tra thực tế khi có rủi ro cao.	- HQ phân luồng hàng hoá. - Yêu cầu Quota, các giấy phép, giấy chứng nhận chất lượng, XX hàng hóa... - HQ chứng nhận thông quan và GPH

Thay đổi về quản lý hải quan (tiếp)

CÁC THỦ TỤC	KHU TMTD	KHU CN/KHU CX
Di chuyển hàng hoá	Được tự do trao đổi hàng hoá giữa các DN trong khu TMTD và giữa các khu TMTD khác không phải là quan hệ XK, NK.	- HH di chuyển ra vào khu CN phải làm TT theo quy định (mở tờ khai HQ, kiểm tra, seal HQ, Biên bản bàn giao, Báo cáo...) - Quan hệ trao đổi hàng hóa giữa DN chế xuất với các khu vực khác trên lãnh thổ Việt Nam là quan hệ XK, NK.
Báo cáo quyết toán thuế	- Không phải khai báo quyết toán thuế theo quy định - Chỉ quản lý theo hướng tối giản về thủ tục HQ. - Không Kiểm tra sau thông quan.	- Phải nộp báo cáo quyết toán tình hình sử dụng NPL, vật tư NK, HH XK - HQ kiểm tra nhập-xuất-tồn - DN chịu sự giám sát và KTSTQ (hồ sơ HQ phải lưu trữ trong 5 năm).

So sánh sự quản lý của Hải quan (tiếp)

CÁC THỦ TỤC	KHU TMTD	KHU CN/KHU CX
Các loại thuế	- Hải quan không tính thuế XNK và các loại thuế khác - Được sử dụng tài sản, máy móc thiết bị được hưởng ưu đãi về thuế áp dụng đối với doanh nghiệp khu TMTD - DN chỉ làm thủ tục HQ và nộp thuế khi hàng hóa từ khu TMTD nhập khẩu vào nội địa để tiêu dùng - Không cần phải có các bản cam kết về điều kiện kiểm tra, giám sát HQ.	- DN phải đóng các loại thuế XNK và thuế khác theo qui định - Nếu sử dụng tài sản, máy móc thiết bị được hưởng ưu đãi về thuế cho các hoạt động kinh doanh khác thì DN phải hoàn trả ưu đãi về thuế đã được miễn, giảm theo quy định của pháp luật về thuế. - Phải có bản cam kết về khả năng đáp ứng các điều kiện kiểm tra, giám sát HQ theo quy định của pháp luật về thuế XNK.

Mô hình phát triển Khu TMTD CÁI MÉP HẠ

- Khu TMTD xanh - Green FTZ
- Khu TMTD điện tử - eFTZ
- Khu TMTD số - Digital FTZ
- Doanh nghiệp Khu TMTD ưu tiên (AEO)
- Đạt chuẩn tuân thủ Chương trình C-TPAT Hoa Kỳ.
- Thành viên Tổ chức Khu TMTD thế giới

>> Mô hình tiêu biểu cho Khu TMTD của Việt Nam và khu vực

FR

6. Các hỗ trợ của tư vấn CT Strategies

LẬP BÁO CÁO NGHIÊN CỨU KHẢ THI

Các bước triển khai



- Xây dựng các quy trình chuẩn (SOPs)
- Triển khai thí điểm
- Triển khai chính thức

Cảm ơn!
Thank you!

Trần Thoang
Giám đốc CT Strategies Việt Nam
Chuyên gia cao cấp Hải quan và Thương mại
CT Strategies Hoa Kỳ
ĐT: 0913417777
Email: ttran@ct-strategies.com
Web: CT-Strategies.com



TABLE OF CONTENTS

Section

- | | |
|-----------------------------------|--------------------------------|
| 1. Free Zones, a definition | 5. Roadmap for SEZ Development |
| 2. Key Benefits to host countries | 6. The DP World Story |
| 3. Key benefits to our customers | 7. Jafza Case Study |
| 4. Critical success factors | 8. DP World global portfolio |



DEFINITION – VARIOUS NAMES BUT SIMILAR OBJECTIVE

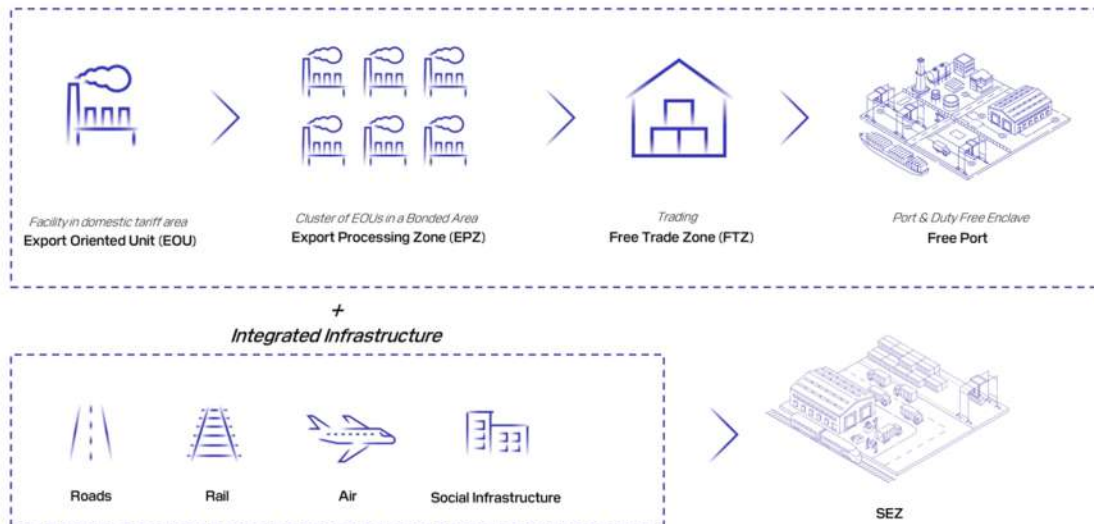


SPECIAL ECONOMIC ZONE (SEZ) DEFINITION

1. A geographically delimited area considered **outside customs territory** and where a more conducive and competitive environment is created through readily available **infrastructure** and facilities, **investment** and **trade facilitation** and a package of incentives.
2. Zones are governed by a **special law** and administered by a specially created **zone authority**
3. Business model consists of **authority**, **developer**, **manager** and **enterprise**
4. The authority has **wide ranging powers** under the law



EVOLUTION FROM EOU TO FTZ TO SEZ



5

ECONOMIC OBJECTIVES OF SEZS

1. Create a **competitive** and **conducive** environment for investment and trade:
 - Competitive environment through incentives
 - Conducive environment through business facilitation
2. Enhance **transfer of technology** and know-how
3. Boost **economic diversification**
4. Optimize the use of **natural resources**
5. Test-bed for nationwide **economic reforms**



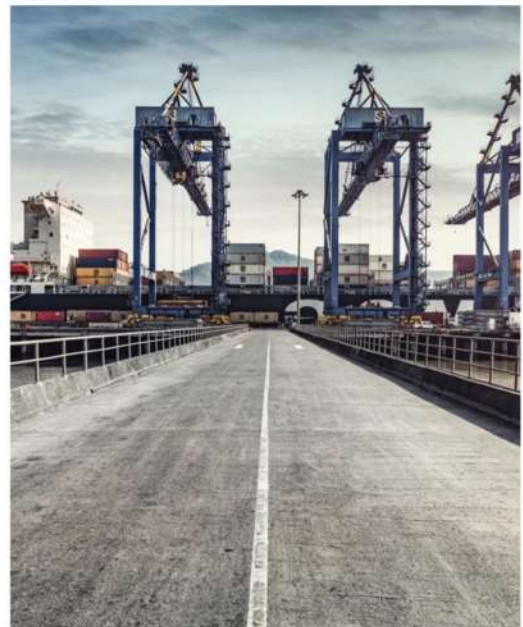
Boosts FDI, manufacturing and exports



Economic impact (employment & GDP)



Increases ease of doing business



SEZ ECOSYSTEM

Competitive environment

Fiscal and non-fiscal incentives

Regulatory framework

Secure investment environment

Product mix

Range of facilities; business centers to warehouses to land plots

Services

Value added and logistics services

Conducive Environment

Investment facilitation (one stop shop)
Business facilitation (operations, customs)

Connectivity

Promote multimodal connectivity and bonded movement of goods

Support services

Shared services
Commercial and retail facilities



KEY BENEFITS OF SEZS – TO CUSTOMERS

1. Freedom to do business & Access to Markets

- Re-export market; local market; FZ to FZ market (because extraterritoriality)
- Range of activities under one roof (logistics, distribution, trading, manufacturing, inspection, deferred customization, VAS)

2. Fiscal Incentives

- Corporate Tax incentives (total exemption, tax holiday, capital allowance)
- Duty Exemption (Customs, Excise, VAT, drawback, inverted tariff)

3. Non-Fiscal Incentives

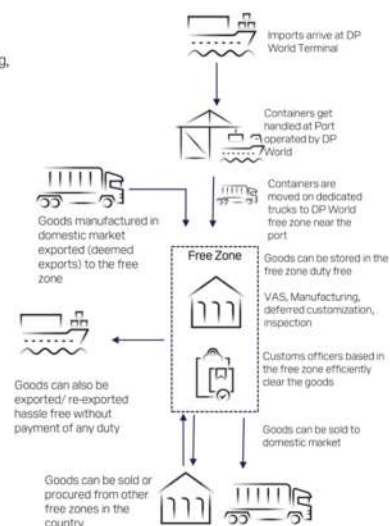
- 100% foreign owned ; Access to foreign labor
- Free repatriation of profits
- Forex accounts, inventory and invoicing

5. Investment Facilitation

- Easy entry, easy exit
- One stop shop services

4. Trade Facilitation

- Consolidated customs clearance
- Certificate of origin (Foreign Material, Domestic product)
- Clustering effect, outsourcing of services



REGULATORY FRAMEWOK

A repeat of the first slide: a **FTZ is a geographically delimited area** with a **competitive environment, infrastructure** and **Incentives**.

Governed by a special law and administered by a **specially created zone authority**.

	Incorporation of 100% foreign-owned companies	Corporate Tax Exemption	No Restriction on Capital Repatriation	No Restriction on Foreign Talent or Skilled Employees	No Import/Export License required	0% Duties On Goods/Equipment Imported, Exported, or Re-export into the Zone	No Restriction on Profit Repatriation	No Currency Restrictions	0% Personal Income Tax
JAFZA	✓	Fully Exempted	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
BERBERA	✓	Fully Exempted	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
MUMBAI	Allowed to incorporate locally	X	✓	✓	✓	✓	✓	✓	X
POSORJA	✓	Partially Exempted	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
DJIBOUTI	✓	Fully Exempted	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

DP World has successfully advised Governments regarding their FTZ law drafting and implementation.

OTHER IMPORTANT ELEMENTS

	Monthly Minimum Wage (US\$/month)*	Average Energy Cost (US\$/Kwh)**	Logistics Performance Index***	Trade Agreements in Force****	Overall Ranking
LAOS	72.60	0.030	2.4	9	4.00
PHILIPPINES	247.33	0.152	3.3	11	5.50
INDONESIA	299.90	0.073	3.0	14	4.50
MALAYSIA	334.94	0.096	3.6	16	3.75
CHINA	374.89	0.087	3.7	16	3.50
VIETNAM	199.83	0.073	3.3	15	3.00
CAMBODIA	194.00	0.147	2.4	8	6.00
THAILAND	277.01	0.139	3.5	14	4.50

* National Wages and Productivity Commission, Monthly Minimum Wages in US\$ as of 31 August 2022 (Philippines: average of 5 regions)

** www.globalpetrolprices.com, Energy prices for business per KWh (Except Cambodia, household price)

*** <https://lpi.worldbank.org/international/global>, World Bank, 2023

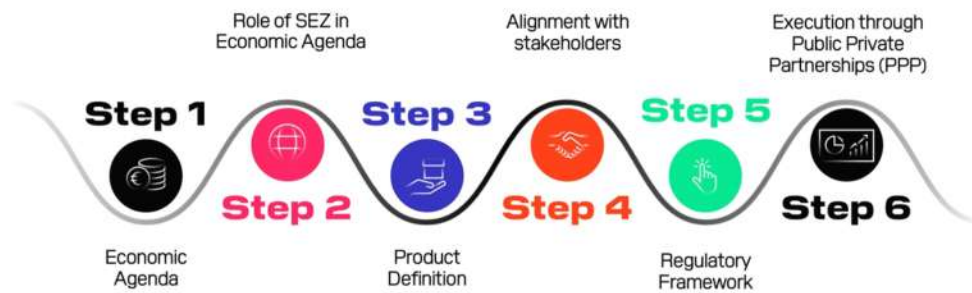
**** <https://rtas.wto.org/UI/charts.aspx>, WTO, Number of RTA in force (31 August 2023)

Size of educated population, number of workers, environmental impact, etc also have to be studied.

CRITICAL SUCCESS FACTORS



SETTING UP SEZ PROJECTS : ROADMAP



DP WORLD PARKS & ECONOMIC ZONES - OUR GLOBAL FOOTPRINT

- 9 Projects Operational
- 7 Projects in pipeline



03

OPERATIONAL ZONES





JEBEL ALI PORT & FREE ZONE (JAFZA)

- Over 8,600 customers from 140 countries
- Over 130,000 Jobs sustained
- Facilitates trade (2020) worth \$104.2 Bn
- Main Logistics & Trade Hub for the region
- Spans 57 sq km
- One of the largest Business Communities in the region
- Operate in an Integrated One-Stop-Shop
- Multimodal Connectivity: Jebel Ali Port, Al Maktoum Intl. Airport, Etihad Railway, Regional Highways
- Access to 3 Bn+ people in the MEASA region
- Over 350 logistics companies. 14 out of the 20 largest logistics companies in the world have their Regional base in JAFZA
- Over 100 Fortune 500 companies
- Dubai Logistics Corridor Sea – air customs bonded corridor

JEBEL ALI FREE ZONE

Key Sectors

LOGISTICS	CHEMICAL & PETROLEUM	MACHINERY & EQUIPMENT	FMCG HEALTHCARE	ELECTRONIC	AUTOMOTIVE

OUR ECONOMIC ZONES CUSTOMERS



Jebel Ali Free Zone



London Gateway



Caucedo Logistics Centre



Djibouti Free Zone



LONDON GATEWAY – LOGISTICS ZONE

London Gateway Logistics Zone, United Kingdom

Being the UK's most integrated logistics facility, DP World London Gateway has the infrastructure to optimise supply chain operations by offering the UK's best tidal access, largest port rail terminal, and easily accessible road connections across the country.

- **Location:** Adjacent to London Gateway Terminal
- **Size:** 90 ha
- **Connectivity:** Sea, Air, Rail
- **Services:** Common user facility through group company P&O Ferries
- **Products:** Serviced land plots, pre-built warehouses, offices.



CAUCEDO – LOGISTICS CENTER

Caucedo Logistics Centre, Dominican Republic

DP World Caucedo is the first logistics center in the America's region to be situated inside a port. The facility combine port and warehousing operations and provide customers with an integral solution of seamless container transportation from quay to warehouse.

- **Location:** Adjacent to Caucedo Terminal
- **Size:** 120 ha
- **Connectivity:** Sea, Air
- **Services:** Logistics services through DP World Logistics
- **Incentives:** Bonded storage, Corporate tax exemption
- **Products:** Serviced land – 10,000 sqm, Pre-built Warehouses – 70,000 sqm, Built to suit – can be made as per specifications.



MUMBAI – FREE TRADE WAREHOUSING ZONE

Mumbai Free Trade Warehousing Zone, India

Nhava Sheva Business Park Pvt. Ltd. (NSBP), a subsidiary of DP World incorporated for the development, operations and maintenance of a Free Trade Warehousing Zone (FTWZ) in JNPT SEZ for a lease period of 60 years.

The project is located at a distance of 5 km from JNPT and 15 km from the proposed new airport. The project has an approval from the Ministry of Commerce and Industries, Govt. of India.

The project will have a warehousing capacity of 10.5 Mn square feet, including Grade A Warehouses, racked warehouses for palletized cargo, bulk cargo storage, hazardous and cold storage.

1. **Project Type:** Free Trade Warehousing Zone
2. **Location:** 5 kms from Nhava Sheva Container Terminal (DPW)
3. **Size:** 35 ha (FTWZ I & II)
4. **Product Offering:** Warehouses
5. **Connectivity:** Sea, Air (new airport 15 km away)
6. **Activities:** Logistics, Trade, Distribution
7. **Services:** Warehousing, Value added services
8. **Incentives:** Fiscal and non fiscal incentives



BERBERA – ECONOMIC ZONE

Berbera Economic Zone, Somaliland

The development of the Port of Berbera and the Berbera Economic Zone by DP World provides an integrated maritime, logistics, and industrial platform aimed at positioning Berbera as a gateway for the horn of Africa and Ethiopian markets.

Modeled around DP World's flagship Jebel Ali Free Zone (Jafza) in Dubai, The Berbera Economic Zone aims at offering a conducive and competitive environment through a new special economic zone regulatory framework. The new framework aims to provide a conducive and competitive environment in the Zone, in addition to offering various fiscal and non-fiscal incentives to our clients.

1. **Project Type:** Economic Zone
2. **Location:** 10km from Berbera Terminal
3. **Size:** 51.65 ha
4. **Product Offering:** Serviced land, Warehouses, BTS, Offices
5. **Connectivity:** Sea, Road to Ethiopia
6. **Activities:** Logistics, Trade, Distribution, Manufacturing
7. **Services:** OSS
8. **Incentives:** Fiscal and non fiscal incentives



POSORJA – ECUADOR

Posorja, Ecuador

Posorja Economic Zone is the first Logistics and Industrial Park in Ecuador with ZEDE benefits. It offers a world-class infrastructure for the development of a logistics and industrial center with the capacity to develop competitive businesses at a regional and global level.

The initial phase of Posorja's first Special Economic Development Zone (ZEDE) began operations last November. The logistics and industrial infrastructure is strategically located next to the **DP World terminal**. After more than a year of construction, this first phase begins with a **three thousand square meter** warehouse to offer logistics services.

This new development pole will be made up of 119 hectares that will be built in stages, where different logistics services can be carried out, such as consolidation, deconsolidation, repackaging, labeling, and inventory management, among others.

1. **Project Type:** Economic Zone
2. **Location:** Adjacent to Posorja Terminal
3. **Size:** 108 ha
4. **Product Offering:** Serviced land, Warehouses
5. **Connectivity:** Sea, Barge
6. **Activities:** Logistics, Trade, Distribution, Manufacturing
7. **Services:** OSS, Logistics Services through DP World Logistics
8. **Incentives:** Fiscal and nonfiscal incentives



SOUTH CAROLINA – USA

South Carolina, USA

The South Carolina Gateway Logistics Park is centrally located at the intersection of Highway 301 & Interstate 95 between Charleston and Columbia. The logistics park offers users a strategic, inland and rail-served platform with close port proximity for industrial development. Opportunities for build-to-suit ranging in size from 50,000 sf to 1+ million sf, the park provides flexible solutions for both large and mid-size users.

DP World has worked closely with Orangeburg County throughout the course of the project to ensure the logistics park meets the needs of the end users, is fully integrated, and benefits the surrounding communities. In particular, the property is placed in a multi-county industrial park shared by Orangeburg and Dorchester Counties, providing the opportunity for enhanced tax credits for tenants located in the park.

1. **Project Type:** Logistics Zone
2. **Location:** 65 km from the port of Charleston port
3. **Size:** 535 ha
4. **Product Offering:** Serviced land, Warehouses, BTS solution
5. **Connectivity:** Sea & Road
6. **Activities:** Logistics, Trade, Distribution, Manufacturing



KIGALI – RWANDA

Kigali, Rwanda

DP World Kigali is a secure, bonded facility spread over 13 hectares and features an Inland Container Terminal (ICT) with modern warehousing capacity, a container yard, administrative and services buildings, parking areas and other facilities.

DP World Kigali accesses two secure trade gateways for eastern Africa, the port of Mombasa in Kenya and Dar es Salaam in Tanzania. Rwanda is working closely with Tanzania on a new standard gauge railway from Dar es Salaam to Kigali that will add a direct rail corridor to the two existing road routes, further improving connectivity for containers and bulk goods.

The facility offers container handling, stuffing and de-stuffing, warehousing, storage and other cargo handling services. Imports from overseas can be routed through Kigali Logistics Platform for onward distribution to the surrounding countries of Uganda, Tanzania, Burundi and the DRC, a growing region of over 40 million people.

Customs officers at the incoming port use highly advanced e-tags, to seal incoming containers. These active RFID tags allow real-time tracking of cargoes on route to Kigali, for complete transparency and added security. A dedicated customs team inside DP World Kigali handles final customs clearances.

1. **Project Type:** Logistics Park
2. **Location:** Adjacent to Kigali Dry Port
3. **Size:** 20 Ha
4. **Product Offering:** Serviced land, Warehouses, BTS, and offices
5. **Connectivity:** Road & Rail (to Tanzania & Kenya)
6. **Activities:** Logistics, Trade, Distribution, Manufacturing
7. **Services:** Logistics Services (Customs clearance, Transportation)
8. **Incentives:** Bonded Storage

PROJECTS IN PIPELINE

Economic Zones



Cochin FTWZ

1. **Project Type:** Free Trade Warehousing Zone
2. **Location:** Adjacent to DP World Terminal
3. **Size:** 5 ha
4. **Product Offering:** Warehouses
5. **Connectivity:** Sea, Air, Rail
6. **Activities:** Logistics, Trade, Distribution, Manufacturing
7. **Services:** Logistics Services through DP World Logistics
8. **Incentives:** Fiscal and non fiscal incentives



Chennai FTWZ

1. **Project Type:** Free Trade Warehousing Zone
2. **Location:** 30 kms from Chennai Port (DPW) , 5 kms Ennore & Katupalli ports
3. **Size:** 50 ha
4. **Product Offering:** Warehouses
5. **Connectivity:** Sea
6. **Activities:** Logistics, Trade, Distribution
7. **Services:** Warehousing, Value added services
8. **Incentives:** Fiscal and non fiscal incentives

25

PROJECTS IN PIPELINE

Economic Zones



Sokhna EZ

1. **Project Type:** Economic Zone
2. **Location:** 10km from Sokhna Terminal
3. **Size:** 35 ha
4. **Product Offering:** Serviced land, Warehouses, Offices
5. **Connectivity:** Sea, Road
6. **Activities:** Logistics, Trade, Distribution, Manufacturing
7. **Services:** OSS, Logistics Services through DP World Logistics
8. **Incentives:** Fiscal and non fiscal incentives



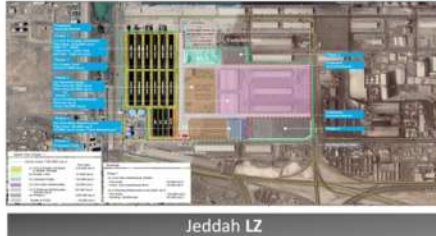
Dakar EZ

1. **Project Type:** Economic Zone
2. **Location:** Adjacent to the new future Dakar terminal
3. **Size:** 600 ha
4. **Product Offering:** Serviced land, Warehouses, Offices Mixed Use
5. **Connectivity:** Sea, Air, Rail
6. **Activities:** Logistics, Trade, Distribution, Manufacturing
7. **Services:** Admin, Logistics Services through DP World Logistics
8. **Incentives:** Fiscal and non fiscal incentives

26

PROJECTS IN PIPELINE

Economic Zones



Jeddah LZ

1. **Project Type:** Logistics Zone
2. **Location:** Port Centric
3. **Size:** 35 ha
4. **Connectivity:** Sea
5. **Products:** Serviced land, Warehouses, BTS, Offices
6. **Services:** One Stop Shop, Logistics services through 3PLs
7. **Incentives:** Bonded storage, fiscal and non fiscal incentives
8. **Main Activities:** Trading, Logistics, Services



THANK YOU

GIẢI PHÁP THU HÚT HÀNG HÓA CHO CỤM CẢNG CÁI MÉP – THỊ VẢI

Ông ĐOÀN HỒNG QUÂN
Giám đốc Khối Logistics Tập đoàn LEC

Cụm cảng Cái Mép – Thị Vải trên địa bàn tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu hình thành từ năm 2010, đến nay đã có 22 bến cảng đi vào hoạt động trong tổng số 35 bến cảng được quy hoạch xây dựng ở trong khu vực này. Trong giai đoạn 2021-2025, tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu đặt mục tiêu sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển của tỉnh bình quân khoảng 75 triệu tấn/năm thì riêng cụm cảng Cái Mép – Thị Vải hiện đã có công suất khai thác 117,8 triệu tấn/năm. Lũy kế 7 tháng đầu năm 2023, cụm cảng Cái Mép – Thị Vải mới thu hút được 40,8 triệu tấn hàng hóa thông qua. Đặc biệt trong 3 tháng đầu năm 2023, sản lượng hàng hóa container qua cụm cảng Cái Mép – Thị Vải lần đầu tiên giảm trên 2 con số với mức khoảng 30%. Vì vậy, các giải pháp để thu hút hàng hóa về cụm cảng Cái Mép – Thị Vải cần được tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu và cộng đồng doanh nghiệp logistics khu vực Đông Nam Bộ cùng chung sức quyết liệt triển khai trong ngắn hạn cũng như định hướng phát triển chiến lược lâu dài. Dưới góc độ của một doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics trọn gói với hơn 12 năm hoạt động từ những ngày đầu hình thành cụm cảng Cái Mép – Thị Vải, chúng tôi xin đề xuất một số giải pháp cụ thể như sau để các Quý vị đại biểu cùng xem xét.

Trước hết, chúng tôi xin đề xuất giải pháp để thu hút nguồn hàng hóa trung chuyển quốc tế qua cụm cảng Cái Mép – Thị Vải. Nguồn hàng trung chuyển qua cảng biển hoàn toàn phụ thuộc vào quyết định kinh doanh tối ưu của các hãng tàu quốc tế. Vì vậy, tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu nên tạo mọi điều kiện thuận lợi cho hoạt động đầu tư và khai thác của các hãng tàu quốc tế tại các

cảng trong khu vực Cái Mép – Thị Vải. Thị trường cảng biển khu vực Đông Nam Á giai đoạn vừa qua chứng kiến sự suy giảm của Singapore và tăng trưởng mạnh mẽ của Việt Nam do các hãng tàu lớn như Maersk Line, CMA-CGM, ONE đều đã góp cổ phần hay liên kết với các cảng ở khu vực Cái Mép rồi điều chuyển 1 số tuyến tàu mẹ từ Singapore qua Cái Mép. Hãng tàu lớn nhất thế giới, MSC cũng không muốn chậm chân và đang xúc tiến đầu tư dự án siêu cảng trung chuyển Cần Giờ ở gần khu vực Cái Mép. Lợi thế của Cái Mép trên bản đồ trung chuyển quốc tế chính là tuyến xuyên Thái Bình Dương với khoảng cách tới bờ tây nước Mỹ ngắn hơn 531 hải lý so với các cụm cảng trung chuyển lớn nhất thế giới ở Singapore và Malaysia.

Dù là hàng hóa trung chuyển quốc tế hay hàng xuất nhập khẩu nội địa thì hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông kết nối tới các cảng luôn là giải pháp hàng đầu để thu hút nguồn hàng thông qua cụm cảng Cái Mép – Thị Vải. Chúng tôi đề xuất tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu đẩy nhanh tiến độ, đảm bảo nguồn vốn đầu tư trọng điểm cho các dự án giao thông huyết mạch của khu vực như đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu để phá thế độc đạo của Quốc lộ 51, dự án cầu Phước An để kết nối với Nhơn Trạch, Đồng Nai và dự án đường Vành đai 4 đi qua địa phận tỉnh để kết nối liên vùng. Cụm cảng Cái Mép – Thị Vải hiện nay cùng với sân bay Long Thành trong tương lai gần sẽ trở thành cực nam châm thu hút nguồn hàng của cả khu vực Đông Nam Bộ.

Bên cạnh việc phát triển mạng lưới giao thông đường bộ và đường hàng không thì giao thông đường thủy nội địa cũng cần được tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu quan tâm phát triển hơn nữa. Thực tế hiện nay chỉ có khoảng 10% hàng hóa xuất nhập khẩu qua cụm cảng Cái Mép được thông quan tại tỉnh còn 90% hàng hóa còn lại được gom và rút hàng bằng sà lan qua đường sông kết nối với các tỉnh thành lân cận như Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương. Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu nên ưu tiên bố trí vốn đầu tư phát triển kết cấu

hạ tầng đường thủy nội địa kết hợp thường xuyên nạo vét, cải tạo, nâng cấp luồng đường thủy nội địa. Việc quy hoạch, chuẩn hóa các cảng thủy nội địa và xây dựng đường gom để kết nối đường thủy với đường bộ dẫn về cụm cảng Cái Mép Thị Vải cần được chú trọng hơn để hình thành các tuyến vận tải đa phương thức chính của khu vực Đông Nam Bộ.

Ngoài việc phát triển mạng lưới giao thông kết nối với các khu vực lân cận, chúng tôi cũng đề xuất tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu chú trọng hơn nữa các giải pháp phát triển giao thông nội bộ khu vực liên cảng Cái Mép Thị Vải. Hệ thống đường liên cảng nên được nâng cấp, mở rộng và kéo dài từ Phú Mỹ đến Mỹ Xuân để kết nối với Quốc lộ 51 thành đường tránh khu vực dân cư đông đúc ở thị xã Phú Mỹ. Các cơ quan chức năng của tỉnh cũng nên tạo điều kiện cho việc vận chuyển hàng hóa vào giờ thấp điểm, vận chuyển tăng bo nội bộ trong khu vực giữa các kho, bãi và các cảng để giải phóng tàu nhanh nhất. Các trục đường chính dẫn vào khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải nên quy hoạch sẵn quỹ đất hai bên đường để sau này mở rộng đường, hạn chế xây dựng các công trình công cộng, khu đông dân cư để đảm bảo sự thông thoáng. Các dịch vụ hậu cần phục vụ xe tải như gara sửa chữa, cây xăng, trạm nghỉ chân, nhà vệ sinh cũng nên được quy hoạch xây dựng tại chỗ với quy mô lớn kèm theo các chính sách ưu đãi để thuận tiện và giảm chi phí cho việc khai thác hàng 24/7.

Giải pháp thiết thực nhất để thu hút nguồn hàng hóa thông qua cụm cảng Cái Mép – Thị Vải là xây dựng hệ sinh thái logistics bao gồm cả dịch vụ công nhanh chóng và dịch vụ logistics trọn gói để tiết kiệm thời gian và chi phí cho doanh nghiệp. Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu nên mạnh dạn áp dụng các chính sách ưu đãi để thu hút đầu tư hình thành các mảnh ghép còn thiếu trong hệ sinh thái logistics như trung tâm kiểm tra chuyên ngành, depot container rỗng, cảng cạn (ICD), trung tâm logistics Cái Mép Hạ. Tỉnh cũng nên khuyến khích

và tích cực hỗ trợ việc thành lập các Hiệp hội ngành nghề, các liên kết kinh doanh giữa các doanh nghiệp cùng ngành và liên ngành để vừa có lợi thế về quy mô, vừa khép kín và nâng cao chuỗi giá trị của từng ngành. Các doanh nghiệp logistics nên chủ động hợp tác, liên kết để cung cấp dịch vụ trọn gói cho doanh nghiệp, rút ngắn thời gian và chi phí chuyển tải. Các dịch vụ logistics sau cảng như kho bãi, vận tải và dịch vụ phụ trợ đi kèm cần nâng cấp theo hướng vừa chuyên nghiệp hóa, vừa liên kết sâu rộng để đảm bảo khả năng sẵn sàng cung ứng đầy đủ, kịp thời theo yêu cầu của doanh nghiệp.

MỘT SỐ KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT VỚI TỈNH BÀ RỊA – VŨNG TÀU

Ông NHỮ ĐÌNH THIỆN
Phó Tổng Thư ký Hiệp hội VISABA

Hiệp hội Đại lý, Môi giới và Dịch vụ hàng hải Việt Nam (Hiệp hội Visaba, Hiệp hội) xin gửi đến quý Cơ quan lời chào trân trọng và lời cảm ơn đối với Thư mời tham dự Diễn đàn liên kết phát triển Logistics – Động lực tăng trưởng kinh tế vùng Đông Nam Bộ. Đại diện tiếng nói của các doanh nghiệp, Hiệp hội xin được đóng góp một số ý kiến và đề xuất như sau:

I. VỀ GIÁ DỊCH VỤ BỐC DỠ CONTAINER TẠI CẢNG BIỂN VIỆT NAM

Theo dự thảo điều chỉnh Thông tư 54/2018 đang được Bộ GTVT lấy ý kiến, xét bối cảnh chung của nền kinh tế, Hiệp hội chỉ xin đề xuất quý Cơ quan ban ngành tiếp tục xem xét điều chỉnh thêm khung giá **dịch vụ bốc dỡ container xuất nhập khẩu Tàu – Bãi cảng (Giá CY)** của khu vực nước sâu Cái Mép lên bằng ít nhất **70% khung giá bốc dỡ bình quân chung của khu vực** (thay vì chỉ bằng 58% như Dự thảo điều chỉnh Thông tư 54/2018 đang được lấy ý kiến) và **giá bốc dỡ Sà lan – Bãi cảng bằng 30% giá CY hoặc áp dụng giá nội địa**. Các lý do đề xuất như sau:

- Giá bốc dỡ của Việt Nam thấp nhất thế giới và khu vực trong khi trang thiết bị, chất lượng dịch vụ ngang tầm thế giới. Chênh lệch giữa giá bốc dỡ của cảng nước sâu Việt Nam với mức giá bình quân chung của khu vực lên đến 46 USD/TEU, do đó, nếu chỉ xét riêng khoảng 6 triệu TEUs thông qua của khu vực cảng nước sâu Cái Mép, chúng ta đang thất thu ít nhất khoảng 270 triệu USD/năm;

- Các cảng không có điều kiện để tái đầu tư do chi phí đầu tư cảng nước sâu là rất lớn và các cảng đều đang phải hoạt động dưới giá thành;
 - Giá bốc dỡ là thành tố trong cước vận tải các hãng tàu nước ngoài trả chào cho khách hàng, với tập quán mua CIF (giá tính đến bãi cảng nhập khẩu), bán FOB (giá tính đến bãi cảng xuất khẩu), việc điều chỉnh giá bốc dỡ không ảnh hưởng tới chủ hàng Việt Nam;
 - Các hãng tàu nước ngoài đang hưởng lợi hàng triệu đô la từ việc thu THC (Phí điều hành bến bãi) cao (117 USD/container 20') nhưng trả cho cảng thấp chưa đến 50% phí THC (52 USD/container 20'), trong khi theo tập quán của các nước, con số này khoảng 80%;
 - Kể từ năm 2019 (khi Thông tư 54/2018 có hiệu lực) đến nay, giá bốc dỡ container của Việt Nam không được điều chỉnh dù trượt giá trong khoảng thời gian này đã ít nhất là 15% so với thời điểm năm 2019. Ngoài ra, theo Công văn báo cáo của Tổng Cục Thống kê số 1168/TCTK-TKG gửi Cục Hàng hải Việt Nam ngày 24/08/2020, với giá dịch vụ bốc dỡ container dự kiến điều chỉnh theo dự thảo sửa đổi Thông tư 54/2018 trước đây (dự thảo này đã có ý kiến từ các cơ quan, hiệp hội, doanh nghiệp...), ước tính sẽ tác động gián tiếp nhưng không đáng kể đến chỉ số giá tiêu dùng quốc gia;
- Sau khi được điều chỉnh, giá dịch vụ bốc dỡ container XNK giữa Tàu – Bãi cảng cho khu vực nước sâu vẫn thấp hơn 30% so với mức giá trung bình khu vực, hoàn toàn không làm mất đi sự cạnh tranh của cảng Việt Nam so với thế giới, chưa kể Việt Nam đang là thị trường chính của các hãng tàu với tiềm năng tăng trưởng cao, xu thế đặt đóng các tàu cỡ lớn trên 12.900 TEUs đang chiếm trên 70% tổng số tàu đặt đóng và Việt Nam là một trong số rất ít cảng trên thế giới có thể tiếp nhận được các cỡ tàu mẹ trên 20.000 TEU;

- Cụm cảng nước sâu là tài nguyên hữu hạn quan trọng quốc gia, là đầu tàu tăng trưởng kinh tế biển cả nước, chúng ta cần có trách nhiệm khai thác hiệu quả, xứng đáng với nguồn tài nguyên đặc biệt này.

II. VỀ CÔNG TÁC PHÒNG CHÁY CHỮA CHÁY CỦA CẢNG

Phụ lục F - TCVN 3890:2021 quy định về việc trang bị phương tiện chữa cháy cơ giới, theo đó bắt buộc trang bị 2 xe chữa cháy và 1 tàu chữa cháy đối với cảng biển loại đặc biệt và loại I; bắt buộc trang bị 1 xe chữa cháy và 1 tàu chữa cháy đối với cảng biển loại II.

Theo Hiệp hội, quy định bắt buộc trang bị xe chữa cháy, tàu chữa cháy đối với từng cảng biển là không hợp lý và gây nên sự lãng phí nguồn lực xã hội rất lớn vì:

- Từ khi quy hoạch xây dựng cảng biển, các doanh nghiệp cảng biển đã đầu tư đầy đủ hòng nước chữa cháy và bơm chữa cháy, đảm bảo tốt cho công tác PCCC;

- Chi phí đầu tư mới các phương tiện chữa cháy cơ giới rất cao, lên đến cả trăm tỷ đồng cho mỗi cảng, chưa bao gồm chi phí duy trì vận hành, bảo dưỡng, nhân lực hàng năm;

- Yêu cầu nhân sự trong đội chữa cháy chuyên ngành phải có chuyên môn đặc thù về vận hành tàu, xe chữa cháy, điều này gây nên rất nhiều khó khăn và tốn kém chi phí cho doanh nghiệp khi triển khai đáp ứng quy định này;

- Nếu mỗi doanh nghiệp cảng đều phải tự trang bị xe, tàu chữa cháy thì phương tiện tương tự tại các đơn vị chuyên ngành đặc thù như Công an PCCC sẽ không được phát huy hiệu quả, gây nên sự dư thừa một cách không cần thiết.

Do đó Hiệp hội đề xuất:

- Bãi bỏ quy định về trang bị xe và tàu chữa cháy riêng tại từng doanh nghiệp cảng biển;
- Cho phép các doanh nghiệp cảng thuộc cùng 1 khu vực, cụm cảng được sử dụng chung phương tiện xe, tàu chữa cháy. Các phương tiện này sẽ do cơ quan nhà nước (Cảng vụ, Công an PCCC) tại từng khu vực cảng biển đảm nhận trang bị và thu phí (nếu có sự cố xảy ra);
- Đối với các khu vực cảng trọng điểm, đề xuất Công an PCCC cần đảm bảo năng lực thiết bị xe và tàu chữa cháy và bố trí chốt trực 24/7 để hỗ trợ doanh nghiệp tại khu vực; Đối với các Khu công nghiệp hiện hữu và được quy hoạch có cảng biển nội khu trong tương lai, đề xuất bổ sung quy định yêu cầu các Khu công nghiệp phải đảm bảo đủ năng lực thiết bị PCCC, có xe và tàu chữa cháy để hỗ trợ doanh nghiệp cảng nói riêng và các doanh nghiệp trong Khu công nghiệp nói chung.

II. ĐỐI VỚI CÔNG TÁC NẠO VẾT

Về thu thuế khoáng sản vật chất nạo vét:

Nhiều năm qua, các doanh nghiệp cảng, đặc biệt khu vực Cái Mép đã gặp nhiều khó khăn, vướng mắc trong quá trình lập và xin duyệt hồ sơ duy tu nạo vét thủy diện cảng, đặc biệt là liên quan đến vật chất nạo vét.

Các doanh nghiệp không thể lựa chọn giải pháp đổ vật chất nạo vét ra biển, do: thủ tục phức tạp, liên quan đến nhiều cơ quan tại trung ương và địa phương, chi phí dự án lớn trong điều kiện doanh nghiệp còn rất nhiều khó khăn về tài chính.

Doanh nghiệp cũng không thể lựa chọn giải pháp đổ vật chất nạo vét ở bãi chứa tạm trên bờ do: đổ tại bãi chứa tạm chỉ được một thời gian ngắn và sau đó doanh nghiệp phải thanh thải vật chất nạo vét đó đi đổ nơi khác, phục hồi lại nguyên trạng bãi đổ; chi phí dự án vì thế sẽ tăng lên nhiều so với thông thường.

Do đó chỉ còn giải pháp tự tìm, thuê khu đất phù hợp để đổ vật chất nạo vét nhằm mục đích san lấp. Trong khi thực tế vật chất nạo vét chủ yếu là bùn nên bản thân nó để thành vật liệu san lấp cần có thời gian xử lý nước nhiễm mặn, phơi khô; trộn phụ gia tùy thuộc vào mục đích sử dụng khu đất là để trồng cây hay xây dựng công trình; doanh nghiệp cảng không được hưởng lợi từ việc đổ bùn, chất nạo vét lên bãi mà ngoài chi phí nạo vét, vận chuyển còn phải bỏ thêm chi phí thuê khu đất để đổ thải phục vụ san lấp.

Vì vậy, nếu thời gian thủ tục kéo dài như trên sẽ gây khó khăn và ảnh hưởng đến hoạt động khai thác cảng do doanh nghiệp phải kịp thời triển khai dự án nạo vét thủy diện cảng nhằm đảm bảo độ sâu thiết kế cho tàu biển vào rời, hoạt động tại cảng và kịp thời, đáp ứng nhu cầu sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

Do vậy, Hiệp hội kiến nghị Bộ Tài Nguyên và Môi Trường, UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu sớm giải quyết các vướng mắc trên, rút ngắn quy trình thực hiện các hồ sơ thủ tục nạo vét, không thu thuế khoáng sản đối với vật chất nạo vét đổ trên bờ (hiện chỉ có tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu áp dụng loại thuế này) nhằm hỗ trợ các cảng triển khai duy tu nạo vét kịp thời, đảm bảo hoạt động khai thác cảng an toàn và hiệu quả.

Về công tác đổ thải:

Luồng hàng hải ra vào cảng rất quan trọng, đóng vai trò huyết mạch trong giao thương hàng hóa, để phát huy hơn nữa lợi thế cạnh tranh, chất lượng dịch vụ và hình ảnh ngành dịch vụ cảng biển Việt Nam, Hiệp hội có một số kiến nghị liên quan đến nạo vét như sau:

- Đề xuất Bộ Tài nguyên và Môi trường nhanh chóng xem xét quy hoạch nơi đổ “vật chất nạo vét” để đảm bảo việc nạo vét luồng, nạo vét trước bến đáp ứng được yêu cầu hoạt động của các doanh nghiệp khai thác cảng, hãng tàu.

- Đề xuất Bộ GTVT, Cục Hàng hải Việt Nam cho phép thực hiện đầu thầu công khai, xã hội hóa công tác nạo vét tuyến luồng theo hướng lâu dài, ổn định... và đặc biệt quan tâm tới những luồng hàng hải quan trọng của quốc gia như luồng vào cảng khu vực Hải Phòng, Sài Gòn, Vũng Tàu.

III. VỀ THÀNH LẬP HIỆP HỘI CẢNG BIỂN CÁI MÉP – THỊ VẢI

Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải đã và đang khẳng định được vai trò và vị thế ngày càng quan trọng trên trục cửa ngõ kết nối hàng hải giữa Việt Nam và thế giới. Với những bến cảng được đầu tư đồng bộ, trang bị hiện đại cùng môn nước sâu có khả năng tiếp nhận các thể hệ tàu container lớn nhất thế giới (trên 20.000 TEU), từng bước trở thành trung tâm (hub) trung chuyển quốc tế theo quy hoạch của Thủ tướng Chính phủ và Bộ Giao thông vận tải đối với hệ thống cảng biển Việt Nam.

Trên cơ sở kết quả Tọa đàm Thúc đẩy dòng chảy hàng hóa qua hệ thống cảng biển Cái Mép – Thị Vải đã được UBND tỉnh tổ chức vào ngày 20/05/2023, Sở Giao thông vận tải đã báo cáo UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu xem xét thống nhất chủ trương nghiên cứu thành lập Hiệp hội Cảng biển khu vực Cái Mép – Thị Vải, giao Sở Giao thông vận tải chủ trì, phối hợp với Sở Nội vụ, Công ty cổ phần cảng Cái Mép Gemadept – Terminal Link và các cơ quan, đơn vị liên quan nghiên cứu thành lập Ban Vận động, chuẩn bị các điều kiện pháp lý liên quan để thành lập Hiệp hội Cảng biển khu vực Cái Mép – Thị Vải theo quy định.

Theo Hiệp hội, đây là bước đi rất cần thiết và phù hợp với đặc thù của cụm cảng Cái Mép, do đó, Hiệp hội đề các cơ quan Ban ngành của Tỉnh tiếp tục phát huy, đẩy nhanh tiến độ triển khai sớm ra mắt Hiệp hội, đảm bảo thúc đẩy dòng chảy hàng hóa qua hệ thống cảng biển Cái Mép – Thị Vải ngày càng phát triển mạnh mẽ, bền vững hơn, đặc biệt khi thị trường dự báo sẽ có sự hồi

phục mạnh mẽ từ quý 4/2023; đồng thời tăng cường sự liên kết, phối hợp giữa cơ quan quản lý và doanh nghiệp khai thác cảng, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, hãng tàu và doanh nghiệp chủ hàng một cách nhịp nhàng, hiệu quả, đưa cụm cảng Cái Mép trở thành điểm kết nối quan trọng thúc đẩy dòng chảy logistics khu vực Đông Nam Bộ nói riêng và toàn Việt Nam nói chung.

IV. VỀ HIỆN THỰC HÓA QUY HOẠCH CỤM CẢNG CÁI MÉP

Cũng nằm trong kế hoạch Thúc đẩy dòng chảy hàng hóa qua hệ thống cảng biển Cái Mép – Thị Vải đã được UBND tỉnh tổ chức tại buổi Tọa đàm ngày 20/05/2023, Hiệp hội đề xuất Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu cần phát huy hơn nữa vai trò chủ lực, đẩy nhanh tiến độ triển khai các dự án logistics, cảng biển đã được quy hoạch một cách bài bản, quy củ trong Quy hoạch cảng biển và logistics quốc gia như Trung tâm logistics Cái Mép Hạ, Cảng Cái Mép Hạ Hạ Lưu, Cảng Tổng hợp và Container Cái Mép Hạ... để sớm lựa chọn được các nhà đầu tư lớn, đủ năng lực, kinh nghiệm, xứng đáng cả “tâm” và “tầm” nhằm triển khai hiệu quả các dự án, khai thác hiệu quả nguồn tài nguyên quốc gia và đưa cụm cảng Cái Mép trở thành một điểm đến hấp dẫn trên bản đồ khai thác cảng của khu vực và thế giới.

Trên đây là một ý kiến đóng góp của Hiệp hội nhằm tăng cường sự kết nối giữa các doanh nghiệp và cơ quan quản lý nhà nước, giữa các doanh nghiệp trong nền kinh tế và giữa miền Đông Nam Bộ với cả nước, kính gửi quý các cơ quan Ban Ngành quan tâm xem xét.

THAM KHẢO

*Nghị quyết số 24-NQ/TW ngày 7 tháng 10 năm 2022 của Bộ Chính trị
về phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm quốc phòng, an ninh vùng
Đông Nam Bộ đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*

