

Phát triển dịch vụ logistics tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu

PHẠM VĂN TÀI*

Bà Rịa - Vũng Tàu là một tỉnh trong vùng Kinh tế Trọng điểm phía Nam có đầy đủ kết cấu hạ tầng để phát triển các hoạt động logistics, như: các cảng biển, cảng sông, sân bay... Đặc biệt, Tỉnh có Cái Mép - Thị Vải hiện là cụm cảng duy nhất ở Việt Nam có các chuyến tàu mẹ chở container đi thẳng châu Âu, châu Mỹ, mà không phải trung chuyển qua nước thứ ba. Tuy nhiên, phát triển dịch vụ logistics của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu vẫn chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế của Tỉnh. Bài viết đánh giá thực trạng hoạt động logistics tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, trên cơ sở đó đề xuất một số giải pháp phát triển trong thời gian tới.

THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TẠI TỈNH BÀ RIỆA - VŨNG TÀU

Bà Rịa - Vũng Tàu nằm ở khu vực miền Đông Nam Bộ, phía Tây giáp TP. Hồ Chí Minh, phía Bắc giáp tỉnh Đồng Nai, phía Đông giáp tỉnh Bình Thuận, phía Nam giáp biển Đông, với 305km chiều dài bờ biển. Nằm trong vùng Kinh tế Trọng điểm phía Nam, ở vị trí cửa ngõ ra biển Đông của các tỉnh trong khu vực miền Đông Nam Bộ, Bà Rịa - Vũng Tàu kết nối thuận lợi với TP. Hồ Chí Minh và các địa phương khác bằng đường bộ, đường không, đường thủy và đường sắt. Ngoài ra, Vũng Tàu còn là trung tâm của hoạt động khai thác dầu mỏ phía Nam.

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2018, dịch vụ logistics Bà Rịa - Vũng Tàu có quy mô chiếm 20% GDP của Tỉnh. Trong 5 năm trở lại đây, cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải liên tục nằm trong danh sách các cảng có mức tăng trưởng tốt nhất thế giới, với mức tăng đạt 22%, cao thứ 6 trên thế giới và cao nhất khu vực Đông Nam Á. Cái Mép - Thị Vải hiện là cụm cảng duy nhất ở Việt Nam có các chuyến tàu mẹ chở container đi thẳng châu Âu, châu Mỹ, mà không phải trung chuyển qua nước thứ ba.

Theo thiết kế, Cảng Quốc tế Cái Mép tiếp nhận được tàu container có trọng tải lên đến 80 ngàn DWT với công suất thông qua đạt 600-700 ngàn TEU mỗi năm. Chiều dài bến là 600m với tổng diện tích lên tới 48ha. Cảng Thị Vải cũng có khả năng tiếp nhận tàu hàng tổng hợp có tải trọng lên đến 75 ngàn DWT. Công suất thông qua cảng đạt 1,6-2 triệu tấn mỗi năm. Tổng diện tích của cảng là 27ha. Trong khi đó, cảng Thị Vải - Cái Mép sẽ được kết nối với các khu công nghiệp ở Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai và các tỉnh khác bằng đường

tỉnh lộ 965 và quốc lộ 51. Cảng có khả năng tiếp nhận các tàu trọng tải 50.000-80.000DWT. Tuy nhiên, hiện nay, cụm cảng Thị Vải - Cái Mép đang gặp nhiều khó khăn trong việc cửa biển bị bồi lắng quá nhanh, nếu không nạo vét thường xuyên và nhanh, thì những tàu lớn không thể vào cập cảng. Không chỉ có như vậy, chi phí nhận hàng từ các cảng biển của Vũng Tàu sẽ cao hơn chi phí nhận hàng tại các cảng biển của TP. Hồ Chí Minh vì khoảng cách xa. Nếu doanh nghiệp ở TP. Hồ Chí Minh nhận hàng tại cảng Thị Vải - Cái Mép, họ sẽ có 2 lựa chọn: hoặc là dùng tàu nhỏ (xà lan) chở container về cảng sông ở TP. Hồ Chí Minh, hoặc là họ phải chấp nhận trả chi phí vận chuyển hàng từ Vũng Tàu về TP. Hồ Chí Minh bằng đường bộ. Hiện đang có sự nghịch lý là tuyến Quốc lộ 51 với những quy định về tải trọng sẽ không cho phép tải trọng các container quá trọng lượng đi trên con đường này. Trong khi đó, Quốc lộ 51 hiện là tuyến đường độc đạo nối Bà Rịa - Vũng Tàu với các tỉnh trong vùng Kinh tế Trọng điểm phía Nam.

ĐÁNH GIÁ HOẠT ĐỘNG LOGISTICS TẠI TỈNH BÀ RIỆA - VŨNG TÀU

Thuận lợi

- Hiện tại, cụm cảng biển của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đã được xây dựng, với hệ thống luồng sâu và nằm gần kề tuyến

* TS., Trưởng Cao đẳng Kinh tế đối ngoại

hàng hải quốc tế, cho phép trực tiếp đưa hàng từ Bà Rịa - Vũng Tàu đến các cảng của châu Âu, Bắc Mỹ, mà không cần qua trung chuyển ở các nước khác, như: Singapore, Hồng Kông.

- Về lâu dài, cảng Cái Mép - Thị Vải được quy hoạch thành cảng cửa ngõ quốc tế khu vực phía Nam của Việt Nam, có thể tiếp nhận các tàu biển trọng tải trên 100.000DWT, cùng với mạng lưới đường bộ, đường cao tốc, luồng hàng hải và đường sắt... sẽ là điều kiện thuận lợi để phát triển mạnh mẽ các hoạt động cung ứng dịch vụ logistics và đưa Cái Mép - Thị Vải thành một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

- Khả năng kết nối Bà Rịa - Vũng Tàu với chuỗi cung ứng khu vực và thế giới có nhiều thuận lợi. Các công ty logistics toàn cầu đã thiết lập chi nhánh tại Tỉnh, như: APL logistics, DHL, Kuehne + Nagel, UPS... Với việc thiết lập những chi nhánh này, các công ty logistics toàn cầu đã kết nối Tỉnh với các quốc gia khác trên toàn thế giới, đưa Bà Rịa - Vũng Tàu thành một điểm trung chuyển trong mạng lưới của hệ thống logistics toàn cầu.

- Về hạ tầng: Bà Rịa - Vũng Tàu là địa phương có lợi thế về cảng biển nước sâu có khả năng kết nối với tuyến hành hải quốc tế. Vì vậy, kết cấu hạ tầng kết nối hệ thống cảng thuận lợi sẽ giúp ngành dịch vụ logistics phát triển mạnh mẽ.

- Về kết nối đầu tư: Các công ty uy tín tại nước ngoài khi tham gia đầu tư xây dựng khai thác cảng, khai thác dịch vụ logistics tại Cái Mép - Thị Vải sẽ tạo niềm tin cho các nhà đầu tư thuộc các lĩnh vực liên quan khác đến đầu tư kinh doanh các dịch vụ. Từ đó, sẽ tạo điều kiện để cụm cảng Cái Mép - Thị Vải trở thành cảng trung chuyển hàng hóa cho khu vực, cũng như thế giới.

Khó khăn

Những năm qua, Bà Rịa - Vũng Tàu chủ yếu tập trung vào phát triển hệ thống cảng, mà chưa phát triển mạnh dịch vụ logistics. Số doanh nghiệp có kinh nghiệm trong lĩnh vực logistics rất ít, hầu như chỉ đóng vai trò là thầu phụ thực hiện một số công đoạn cho các công ty logistics nước ngoài, như: cho thuê kho bãi, làm đại lý hải quan, vận tải nội địa... Hầu hết các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics vẫn còn nhiều hạn chế, khả năng tập trung nguồn nhân lực, vật lực còn yếu và rời rạc. Theo Cục Thống kê tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, tính

đến hết năm 2018, trên địa bàn Tỉnh hiện có 546 doanh nghiệp vận tải, kho bãi. Tuy nhiên, các nhà cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu còn yếu cả về số lượng lẫn chất lượng. Hoạt động của các doanh nghiệp này chủ yếu chỉ để hỗ trợ khi có hàng qua cảng hay những khách hàng trên địa bàn chưa tham gia vào chuỗi logistics toàn cầu.

- Nguồn phát sinh hàng hóa qua nhóm cảng biển số 5 hiện nay vẫn chủ yếu là từ các khu vực: TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương và một phần từ khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Bởi, các tuyến đường kết nối từ các khu vực nêu trên đến hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải hầu hết được đầu tư toàn tuyến hoặc từng đoạn theo hình thức BOT với mức thu phí khá cao. Hệ thống trạm thu phí dày đặc không theo quy định trên cung đường vận chuyển hàng hóa về cảng đã đẩy chi phí đưa hàng về Cái Mép - Thị Vải tăng, làm giảm sự cạnh tranh của cảng Cái Mép - Thị Vải so với các cảng khu vực TP. Hồ Chí Minh.

- Bên cạnh đó, khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải hiện chưa có ICD (cảng cạn) nào. Vì vậy, chưa có bãi lưu giữ container rộng phục vụ cho việc xuất nhập hàng cho doanh nghiệp khi xuất nhập khẩu. Để xuất khẩu hàng hóa, các doanh nghiệp trong Tỉnh vẫn phải sử dụng container rộng của các hãng tàu tại các bãi container thuộc TP. Hồ Chí Minh làm cho chi phí đưa hàng về cảng Cái Mép - Thị Vải tăng cao.

- So với hệ thống cảng TP. Hồ Chí Minh đã có sẵn kết cấu hạ tầng, dịch vụ đầy đủ và mạng lưới quan hệ chủ hàng - chủ cảng - chủ tàu - các cơ quan quản lý, thì hiện tại hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải lại chưa đầy đủ, nên kém cạnh tranh hơn.

Cơ hội

- Quy mô thị trường dịch vụ logistics nhỏ, nhưng tốc độ tăng trưởng cao (20%-25% năm). Kim ngạch xuất nhập khẩu và ngành bán lẻ có mức tăng trưởng khá cao. Khối lượng hàng hóa qua cảng biển Nhóm 5 dự kiến tăng như sau: 235-317 triệu TEU/năm vào năm 2020; 393-681 triệu TEU/năm vào năm 2030; Trong đó, riêng hàng container thông qua cảng dự kiến tại các thời điểm quy hoạch: 12.125-17.995 ngàn TEU/năm vào năm 2020; 23.370-46.229 ngàn TEU/năm vào năm 2030 (Bộ Giao thông Vận tải, 2011).

- Nhà nước đang đầu tư phát triển khu cảng nước sâu Cái Mép, sân bay quốc tế Long Thành, đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải, đường sắt Biên Hoà - Vũng Tàu... Bên cạnh đó, các thể chế tiếp tục củng cố, tạo thuận lợi, như: thủ tục hải quan, cải cách hành chính, đẩy nhanh tiến trình hội nhập sâu khu vực và thế giới.

Thách thức

- Khó khăn về vốn để xây dựng mới, nâng cấp, hoàn thiện hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ, đường sắt nối liền giữa các cảng nước sâu, nối liền Bà Rịa - Vũng Tàu với các tỉnh, thành khác trong vùng Kinh tế Trọng điểm phía Nam theo hướng hiện đại, thuận lợi để phục vụ tốt nhất cho dòng lưu chuyển hàng hóa.

- Nguồn nhân lực phục vụ ngành logistics tại Tỉnh còn thiếu trầm trọng và chưa đồng bộ. Trên địa bàn

Tình hiện nay, đang rất hiếm cử nhân chuyên ngành logistics, quản trị chuỗi cung ứng. Nhận thức của chính quyền, doanh nghiệp và người lao động trên địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

- Lĩnh vực kinh tế logistics tại Tỉnh chưa được đầy đủ, chưa kịp thời, chưa hệ thống và chưa có điều kiện tiếp cận, cũng như cập nhật công nghệ logistics.

- Thể chế, chính sách trong phát triển cảng giữa các địa phương, vùng miền nhằm tạo thuận lợi cho hoạt động của những khu cảng mới theo quy hoạch chưa được rõ ràng cũng gây khó khăn trong việc thu hút hàng hóa đến các khu cảng mới tại Bà Rịa - Vũng Tàu.

ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP

Về quy hoạch tổng thể phát triển logistics

- Một trong những lý do khiến các nhà đầu tư chưa sẵn sàng đầu tư vào lĩnh vực logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu là còn lo ngại về hệ thống kết cấu hạ tầng phục vụ cho hoạt động logistics chưa đồng bộ gây khó khăn cho các doanh nghiệp trong quá trình vận chuyển hàng hóa, cũng như các hoạt động dịch vụ khác. Vì vậy, trung tâm logistics là phải được kết nối thuận tiện với các loại hình vận tải, gồm: đường biển, đường hàng không, đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa.

- Triển khai lập và trình duyệt các quy hoạch xây dựng trung tâm logistics tại Cái Mép Hạ và các khu khác. Ngoài ra, cần quy hoạch mục tiêu xác định quỹ đất dùng cho ngành logistics và tổ chức quản lý sử dụng logistics.

Về quy hoạch xây dựng các trung tâm logistics, phát triển tổng thể kết cấu hạ tầng

- Muốn phát triển nhanh chóng dịch vụ logistics trên địa bàn Tỉnh, việc quy hoạch xây dựng các trung tâm logistics cần được triển khai thực hiện ngay (hoặc làm song song) với Quy hoạch tổng thể phát triển logistics.

- Trung tâm logistics cần phải kết nối thuận tiện với các loại hình vận tải, gồm: đường biển, đường hàng không, đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa. Cần chú trọng lựa chọn các vị trí, địa điểm để quy hoạch xây dựng các trung tâm logistics theo mô hình tập trung, để mang lại hiệu quả cao, ưu tiên vận tải đường sắt, đường thủy có chi phí vận tải thấp và giảm nguy cơ ô nhiễm môi trường.

- Cần quy hoạch phát triển bền vững hệ thống cơ sở hạ tầng trong giai đoạn trước mắt và lâu dài để phục vụ phát triển ngành dịch vụ logistics của Tỉnh.

Về chính sách thu hút đầu tư

- Để phát triển logistics không đơn thuần là quy hoạch, là xây dựng một trung tâm hiện đại, việc quan trọng không kém chính là nguồn hàng qua cảng. Do đó, cần xây dựng một chính sách phù hợp, thuận lợi để thu hút đầu tư... nhằm nâng cao khả năng cung ứng hàng cho cảng, cũng như phát triển công nghiệp của Tỉnh.

- Đẩy mạnh việc xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển bằng các hình thức BOT, BT, PPP... Tăng cường xúc tiến đầu tư, khuyến khích tạo điều kiện cho mọi thành phần kinh tế trong và ngoài nước tham gia đầu tư khai thác hạ tầng cảng biển bằng các hình thức phù hợp và các giải pháp mang tính ưu đãi cao.

- Thí điểm cho đối tác nước ngoài đầu tư xếp dỡ và thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng được đầu tư bằng vốn trong nước, gắn với chuyển giao công nghệ.

Về đào tạo phát triển và thu hút nguồn nhân lực logistics. Đào tạo đội ngũ cán bộ quản lý, điều hành của Tỉnh, cũng như nhân sự các doanh nghiệp để có hiểu biết cơ bản về nghiệp vụ logistics. Đồng thời, xây dựng kế hoạch và mô hình đào tạo của các trung tâm đào tạo phù hợp với tình hình thực tế của Tỉnh.

Về xây dựng cơ chế, chính sách phát triển dịch vụ logistics. Khuyến khích và tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp hoạt động kinh doanh dịch vụ logistics. Xây dựng cơ chế, chính sách nhằm hỗ trợ phát triển ngành dịch vụ logistics trên địa bàn Tỉnh. Các cơ chế, chính sách chủ yếu tập trung vào các vấn đề về hỗ trợ thu hút đầu tư, hỗ trợ và giảm chi phí logistics, cải cách thủ tục hành chính...□

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Giao thông Vận tải (2011). *Quyết định số 1745/QĐ-BGTVT, ngày 03/08/2011 phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (nhóm 5) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*
2. Bộ Công Thương (2019). *Báo cáo logistics Việt Nam 2018*
3. Cục Thống kê tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (2019). *Niên giám Thống kê tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu năm 2018*, Nxb Thống kê
4. Van Tai Pham, Xuan Phuong Nguyen (2019). The orientation for the development strategy of seaport system in Ho Chi Minh City by key measures to enhance the efficiency of port system management, *International Journal of e-navigation and Maritime Economy*, 11
5. Van Tai Pham (2019). The expanding tendency of logistics major in the 4.0 industrial revolution: A case study in Vietnam, *International Journal of e-navigation and Maritime Economy*, 11