



LOGISTICS VÙNG ĐÔNG NAM BỘ

ĐIỂM NGHẼN HẠ TẦNG & ĐỀ XUẤT PHÁT TRIỂN

Ông HUỲNH VĂN CƯỜNG

Phó Chủ tịch Hiệp hội Logistics TP. HCM (HLA)

Chủ tịch HĐQT Công ty Cổ phần CẢNG SÀI GÒN

Nội dung:

1. Định hướng chiến lược của Đảng, Chính Phủ
2. Tổng quan về Logistics Vùng
3. Quản lý Logistics từng địa phương
4. Đề xuất phát triển

NGHỊ QUYẾT SỐ 24-NQ/TW NGÀY 07/10/2022



Bộ Chính trị
12-10-2022 15:33:54 +07:00

10.NQ/TW24

10

BAN CHẤP HÀNH TRUNG ƯƠNG

ĐẢNG CỘNG SẢN VIỆT NAM

Số 24-NQ/TW

Hà Nội, ngày 07 tháng 10 năm 2022

NGHỊ QUYẾT 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**

I- TÌNH HÌNH

Thực hiện Nghị quyết số 53-NQ/TW của Bộ Chính trị khoá IX và Kết luận số 27-KL/TW của Bộ Chính trị khoá XI 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, những năm qua, các cấp, các ngành, nhất là các địa phương trong vùng đã nhận thức ngày càng rõ hơn vị trí, vai trò, tầm quan trọng của vùng và đạt được nhiều thành tựu quan trọng. 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 nước. Năm 2020, quy mô tổng sản phẩm toàn vùng (GRDP) theo giá hiện hành gấp 4,9 lần so với năm 2005 và 2,6 lần so với năm 2010, vượt mục tiêu đề ra; đóng góp 32% tổng sản phẩm quốc nội (GDP), 44,7% tổng thu ngân sách nhà nước. GRDP bình quân đầu người năm 2020 cao nhất cả nước. Cơ cấu kinh tế chuyển dịch theo hướng tích cực, tỉ trọng công nghiệp chế biến, chế tạo tăng nhanh, tỉ trọng khu vực dịch vụ tăng cao; tốc độ tăng trưởng khu vực dịch vụ đạt mức cao nhất cả nước. 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, chiếm 41,1% tổng vốn FDI. Thành phố Hồ Chí Minh trở thành trung tâm kinh tế, tài chính, thương mại, khoa học - công nghệ, đổi mới sáng tạo của vùng và cả nước. Tỉ lệ đô thị hoá của vùng đạt 67%, diện mạo đô thị ngày càng hiện đại; tỉ lệ xã đạt chuẩn nông thôn mới đạt 79,5%, đứng thứ hai trong các vùng của cả nước. Lĩnh vực văn hoá, xã hội đạt một số kết quả quan trọng. Nhiều giá trị di sản văn hoá được bảo tồn, phát huy. Công tác giảm nghèo bền vững, thực hiện chính sách an sinh xã hội, đổi mới giáo dục và đào tạo đạt nhiều kết quả tích cực; tỉ lệ hộ nghèo thấp nhất cả nước; đời sống vật chất, tinh thần của nhân dân được nâng lên. Tỉ lệ lao động qua đào tạo cao nhất cả nước. Lĩnh vực y tế chuyên sâu có những thành tựu ngang tầm khu vực và thế giới. Công tác bảo vệ môi trường, ứng phó với biến đổi khí hậu được

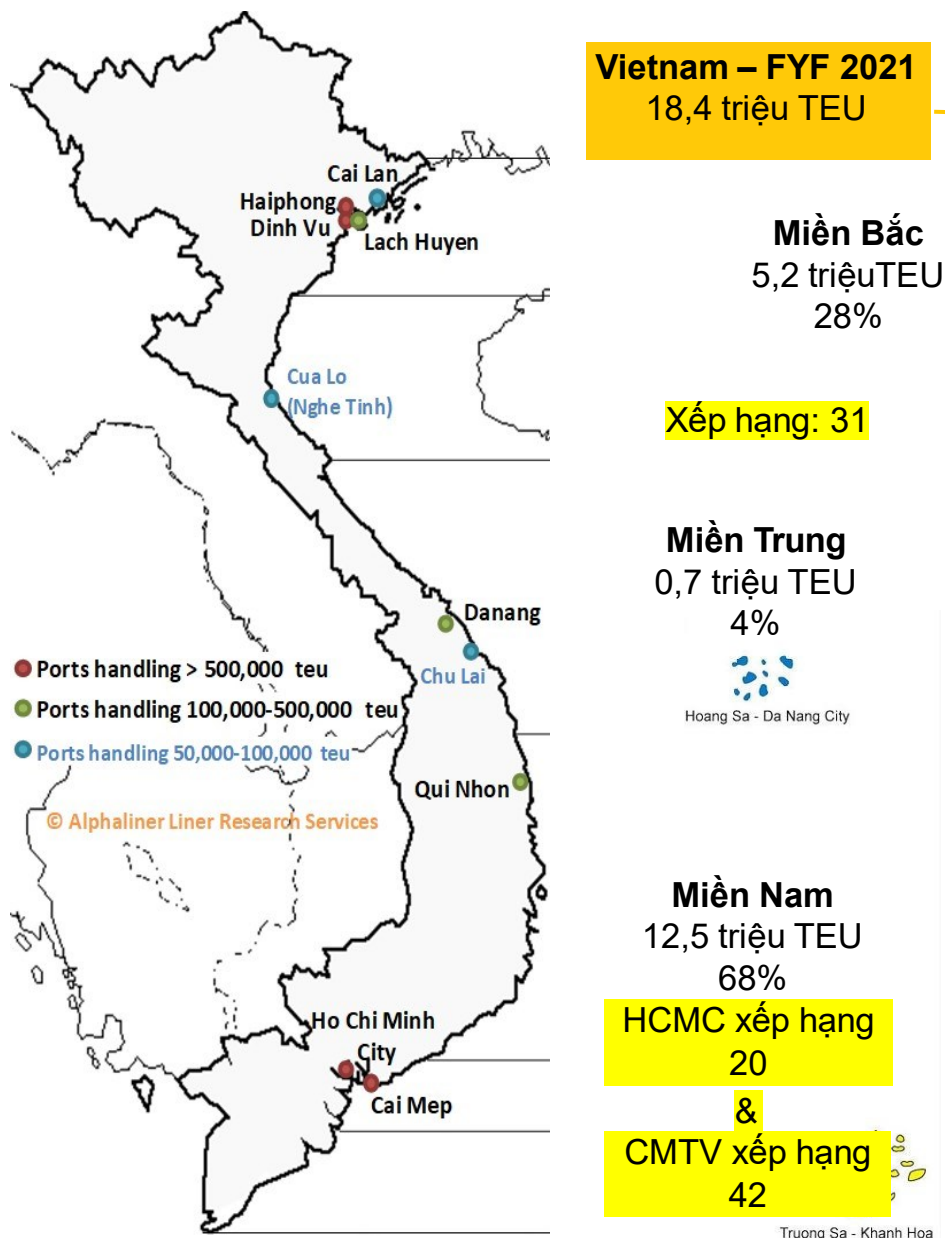
- Ưu tiên phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, đặc biệt là kết cấu hạ tầng giao thông. Tập trung hoàn thiện mạng lưới giao thông vận tải theo quy hoạch, trong đó tập trung phát triển mạng lưới đường bộ cao tốc, đường vành đai Thành phố Hồ Chí Minh; đầu tư, nâng cấp các cảng hàng không, đặc biệt là cảng hàng không đầu mối của khu vực; 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; nâng cao năng lực của hệ thống cảng biển; quan tâm phát triển giao thông đường sắt tốc độ cao Bắc - Nam, các tuyến đường sắt đô thị tại Thành phố Hồ Chí Minh. Kết nối đồng bộ hệ thống giao thông với các khu kinh tế, khu công nghiệp, cảng hàng không, cảng biển. Tập trung xử lý căn bản ô nhiễm môi trường, quá tải hạ tầng xã hội, y tế, giáo dục, nhất là tắc nghẽn giao thông, ngập úng ở Thành phố Hồ Chí Minh.

- Đến năm 2026 hoàn thành đường vành đai 3 Thành phố Hồ Chí Minh và mở rộng Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất. Phần đầu đến năm 2030: Hoàn thành đường vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh; tập trung nguồn lực để đầu tư xây dựng các công trình giao thông theo quy hoạch đã được duyệt như Biên Hoà - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh - Mộc Bài, Thành phố Hồ Chí Minh - Chơn Thành, Dầu Giây - Liên Khương, Gò Dầu - Xa Mát, Chơn Thành - Đức Hoà, Chơn Thành - Gia Nghĩa; nâng cấp, mở rộng hệ thống cao tốc, quốc lộ: Thành phố Hồ Chí Minh - Trung Lương, Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, tuyến kết nối Cảng hàng không quốc tế Long Thành (Quốc lộ 20B). Đầu tư hoàn thiện hệ thống đường ven biển qua tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh. Đẩy nhanh, hoàn thành các tuyến đường sắt đô thị Thành phố Hồ Chí Minh, tuyến đường sắt đô thị kết nối Thành phố Hồ Chí Minh với các tỉnh Bình Dương, Đồng Nai, tuyến đường sắt Thủ Thiêm - Long Thành; nghiên cứu đầu tư tuyến đường sắt vận tải hàng hoá Biên Hoà - Vũng Tàu kết nối với Cảng biển Cái Mép - Thị Vải; Thành phố Hồ Chí Minh - Cần Thơ. Cải tạo cơ bản đạt cấp kỹ thuật các tuyến luồng đường thủy nội địa; hình thành các cụm cảng phục vụ nhu cầu thu gom, giải toả hàng hoá cho các cảng biển lớn trong vùng; tiếp tục phát triển, hiện đại hoá Cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải thành cảng quốc tế trung chuyển lớn, có tầm cỡ khu vực Châu Á và quốc tế; xây dựng Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giò, Thành phố Hồ Chí Minh; hoàn thành di dời các cảng trên sông Sài Gòn, phát triển hệ thống cảng cạn theo quy hoạch; đưa vào khai thác Cảng hàng không quốc tế Long Thành giai đoạn 1; đầu tư mở rộng Cảng hàng không Côn Đảo; sớm khôi phục, nâng cấp cảng hàng không Biên Hoà - Vũng Tàu thành lưỡng dụng cấp 4E.

Ban Chấp hành Trung ương ban hành Nghị quyết số 24-NQ/TW của Bộ Chính Trị có chỉ đạo:

“ ... Cải tạo cơ bản đạt cấp kỹ thuật các tuyến luồng đường thủy nội địa; hình thành các cụm cảng phục vụ nhu cầu thu gom, giải toả hàng hoá cho các cảng biển lớn trong vùng; tiếp tục phát triển, hiện đại hoá Cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải thành cảng quốc tế trung chuyển lớn, có tầm cỡ khu vực Châu Á và quốc tế; xây dựng Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giò, Thành phố Hồ Chí Minh; hoàn thành di dời các cảng trên sông Sài Gòn...”

VAI TRÒ LOGISTICS CỦA VÙNG ĐÔNG NAM BỘ



Cảng	Xếp hạng thế giới	Sản lượng năm 2020 (TEU)	Sản lượng năm 2019 (TEU)	Tăng trưởng (%)
Tp. Hồ Chí Minh	20	7.854.091	7.531.054	4,3
Hải Phòng	31	5.142.300	5.133.150	0,2
Cái Mép	42	4.411.799	3.742.384	17,9

Quy hoạch cảng biển 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số 1579/QĐ-TTg):

Quy hoạch hệ thống cảng biển nhóm 4:

- Đến năm 2030 hàng hóa thông qua từ 461 đến 540 triệu tấn (hàng container từ 23 đến 28 triệu TEU – tăng trưởng 10 – 15%/năm).
- 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.
- Nghiên cứu hình thành các khu bến cảng mới tại Cần Giờ.

SẢN LƯỢNG THỰC HIỆN VÀ DỰ BÁO (TEUS)

PORT ZONE	2020	DỰ BÁO TĂNG TRƯỞNG CONTAINER 2021-2030										
		2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
NORTH	3,544,714	4,076,421	4,484,063	5,156,673	5,672,340	6,523,191	7,501,670	8,251,837	9,077,020	9,077,020	9,984,722	10,983,194
CENTRAL	703,483	809,005	889,906	1,023,392	1,125,731	1,294,591	1,488,779	1,637,657	1,801,423	1,981,565	2,179,722	2,397,694
HCMC	7,854,091	8,660,079	9,624,473	10,607,553	11,320,358	12,126,514	13,020,710	13,671,484	13,964,720	14,290,094	14,686,957	15,171,211
Binh Duong	336,110	352,916	388,207	427,028	469,731	516,704	568,374	568,374	568,374	568,374	568,374	568,374
Đồng Nai	388,988	408,437	449,281	494,209	543,630	597,993	657,793	657,793	657,793	657,793	657,793	657,793
Sai Gon	130,333	136,850	150,535	165,588	182,147	200,362	220,398	220,398	220,398	220,398	220,398	220,398
Ben Nghe	272,849	286,491	315,141	346,655	381,320	419,452	461,397	461,397	461,397	461,397	461,397	461,397
SP-ITC	316,733	683,193	751,512	826,664	909,330	1,000,263	1,100,289	1,100,289	1,100,289	1,100,289	1,100,289	1,100,289
SNP - TCHP	194,215	203,926	224,318	246,750	271,425	298,568	328,424	410,531	513,163	641,454	801,818	1,002,272
SNP CAT LAI/TCPH	5,585,086	5,927,000	6,519,700	7,171,670	7,530,254	7,906,766	8,302,104	8,717,210	8,717,210	8,717,210	8,717,210	8,717,210
VICT	574,469	603,192	693,671	693,671	693,671	693,671	693,671	693,671	693,671	693,671	693,671	693,671
SPCT	0	0	0	50,000	75,000	112,500	135,000	162,000	194,400	233,280	279,936	335,923
Lotus	27,799	29,189	32,108	35,319	38,850	42,736	47,009	47,009	47,009	47,009	47,009	47,009
GMD PIP	27,509	28,884										
SGP-SGHP			100,000	150,000	225,000	337,500	506,250	632,813	791,016	949,219	1,139,063	1,366,875
					@1.0	@0.5	@0.5	@0.25	@0.25	@0.20	@0.20	@0.20
CAI MEP THI VAI	4,411,838	5,406,007	6,349,660	7,380,161	7,915,994	8,642,538	9,501,827	10,289,172	11,219,630	11,877,112	12,829,469	13,835,702
SP-PSA	0	0	0	0	0	0	0					
TICT	2,089,555	2,402,988	2,643,287	3,039,780	3,039,780	3,039,780	3,039,780	3,039,780	3,039,780	3,039,780	3,039,780	3,039,780
TCCT		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
TCTT	741,454	852,672	937,939	1,078,630	1,186,493	1,305,143	1,435,657	1,579,222	1,737,145	1,910,859	2,101,945	2,312,140
CMIT	1,026,840	1,180,866	1,298,953	1,493,795	1,643,175	1,807,493	1,807,493	1,807,493	1,807,493	1,807,493	1,988,242	2,087,654
SSIT	553,989	969,481	969,481	1,017,955	1,221,546	1,282,623	1,539,148	1,846,977	2,216,373	2,216,373	2,216,373	2,216,373
SITV	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
GML			500,000	750,000	825,000	907,500	1,179,750	1,415,700	1,698,840	2,038,608	2,446,330	2,935,596
CAI MEP HA						300,000	500,000	600,000	720,000	864,000	1,036,800	1,244,160
MEKONG DELTA	86,070	103,284	123,941	148,729	178,475	214,170	257,004	308,404	370,085	444,102	532,923	639,507

ĐIỂM NGHẼN HẠ TẦNG

**Hạ tầng giao thông
đường bộ chưa đáp
ứng nhu cầu**

Đường nhỏ, hẹp, tải trọng hạn chế (đặc biệt đối với hàng container và hàng công trình)

Quá nhiều giao lộ gây tắc nghẽn do xung đột giao thông

Giao thông đường bộ chưa đáp ứng tải trọng phù hợp giao thương hàng hóa, kết nối cảng với các khu công nghiệp, nhà máy, kho hàng

**Đường biển và thủy nội địa phát triển chưa
tương xứng. Chưa có đường sắt kết nối**

Vận tải đa phương thức chưa phát huy hiệu quả vì thiếu kết nối giữa đường sắt – đường bộ - đường thủy nội địa.

Việc đầu tư các phương thức này thiếu đồng bộ, thường vênh nhau và thiếu sự thống nhất cả về mục tiêu, kế hoạch thời gian thực hiện

Thiếu thốn nguồn lực, tắc nghẽn cơ sở hạ tầng, và chưa có một thể chế phù hợp cho hợp tác và liên kết vùng là 3 nút thắt đối với tăng trưởng của vùng Đông Nam bộ.

ĐIỂM NGHẼN HẠ TẦNG

Hạ tầng mềm là công nghệ, chuyển đổi số chưa phát triển

Do thiếu quy hoạch thống nhất và đồng bộ, mang tính lâu dài, dễ gây hiệu ứng domino tắc nghẽn cục bộ

Phát sinh nhiều công đoạn thừa, gia tăng giao thông không cần thiết

Thị phần thương mại điện tử hiện chi phối bởi DN nước ngoài

Do vốn đầu tư cao vào công nghệ hiện đại, tính tiện tiện dụng và quy mô, cạnh tranh khốc liệt, DN Việt Nam thường yếu thế và bị bỏ lại phía sau các DN có vốn đầu tư nước ngoài

ĐỀ ÁN PHÁT TRIỂN NGÀNH LOGISTICS TRÊN ĐỊA BÀN TP. HỒ CHÍ MINH ĐẾN NĂM 2025, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030

Đầu tư hạ tầng, nhân lực, công nghệ với mục tiêu:

Giảm chi phí logistics

**Nâng cao năng lực
cạnh tranh**

**Đưa logistics trở ngành
ngành mũi nhọn của TP.
Hồ Chí Minh**

*Tăng cường thêm các trung tâm logistics xung quanh
tiếp cận các nguồn hàng nhằm giảm chi phí chuyên chở,
đóng gói, kích thích nhu cầu đầu tư, kinh doanh các
doanh nghiệp tại các khu công nghiệp có định hướng
của Thành phố*



Nguồn: Sở Công Thương

KẾT NỐI HẠ TẦNG CẢNG BIỂN – TRUNG TÂM LOGISTICS TẠO ĐỘNG LỰC PHÁT TRIỂN LOGISTICS

Năm 2020, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển TP. Hồ Chí Minh đạt 164,19 triệu tấn, tăng 40,5% so với quy hoạch đến năm 2020 (116,94 triệu tấn), vượt 2,63% so với quy hoạch đến năm 2030 (159,98 triệu tấn), chiếm 23,36% so với sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển cả nước.

Việc sớm triển khai xây dựng các cảng container của cảng biển TP. Hồ Chí Minh trong giai đoạn 2021-2030, đặc biệt :

- Cảng biển nước sâu, có chức năng trung chuyển container quốc tế;
- Hoàn thiện hạ tầng đường bộ - đường thủy nội địa
- Từng bước phát triển đường sắt
- Phát triển hệ thống cảng cạn kết nối đến

là cần thiết để **đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa**, góp phần **cắt giảm chi phí logistics** hiện tại và trong tương lai từ nay đến 2030 của TP. Hồ Chí Minh nói riêng và các tỉnh Vùng Đông Nam Bộ.

CHIẾN LƯỢC LOGISTICS TỈNH BÀ RỊA VŨNG TÀU: CẢNG BIỂN NƯỚC SÂU – TRUNG TÂM LOGISTICS QUY MÔ VÙNG – KẾT NỐI VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC

Năm 2020, sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Bà Rịa Vũng Tàu đạt 76 triệu tấn, và 4,6 triệu Teus; năm 2021 đạt 5,4 triệu Teus. Vượt trên 40% dự báo với các cảng biển nước sâu hiện đại: SP-PSA, TCIT, TCCT, CMIT, SSIT, GEMALINK ...tiếp nhận tàu lên đến 214.000 dwt, sức chở 18.400 TEUS.

- Khai thác hiệu quả hệ thống cảng biển nước sâu hiện hữu , nâng cao năng suất , hiệu quả; Triển khai đề án xây dựng các cảng container khu Cái Mép Hạ trong giai đoạn 2021-2030.
- Triển khai xây dựng Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ quy mô 930 ha phục vụ cho toàn Vùng - Hoàn thiện hạ tầng đường bộ, cao tốc Biên Hòa Vũng Tàu, đường vành đai 3 kết nối TPHCM – Đồng Nai – Vũng Tàu
- Tăng cường phát triển đường thủy nội địa.
- Từng bước phát triển đường sắt

Phát triển logistics các tỉnh Đồng Nai- Bình Dương – Tây Ninh – Bình Phước

- Đồng Nai: hình thành các cụm cảng quy mô đến 30.000 – 60.000 DWT tại Phước An – Gò Dầu – Phước Thái; Khu Cảng Nhơn Trạch đến 45.000 DWT và khu Cảng Long Bình Tân. Phát triển các Trung tâm Logistic , ICD : Nhơn Trạch, Tân Cảng Long Bình...Đặc biệt Cảng Hàng không Quốc tế Long Thành.
- Bình Dương: Khai thác cảng biển đến 5.000 DWT, phát triển cảng cạn, ICD Sóng Thần, TBS Tân Vạn,
- Tây Ninh: Trung tâm Logistics Trảng Bàng,
- Bình Phước: cảng cạn Hoa Lư
- Kết nối giao thông thủy nội địa, đường cao tốc TP HCM-Mộc Bài; TP HCM Bình Phước, hoàn thiện vành đai 3, Cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu, Đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu.

KẾT NỐI HẠ TẦNG VÙNG - CÙNG PHÁT TRIỂN

Kết nối hạ tầng vùng: Cảng biển nước sâu Cái Mép Thị Vải, Cảng Trung chuyển Container quốc tế Cần Giờ, các trung tâm logistics... **mang tính liên lạc, nhanh chóng, thông thoáng**

Hoàn thiện hệ thống giao thông đường bộ: vành đai 2-3-4, từng bước phát triển **đường sắt** tại các vị trí thuận lợi về kết nối và chi phí đầu tư thấp

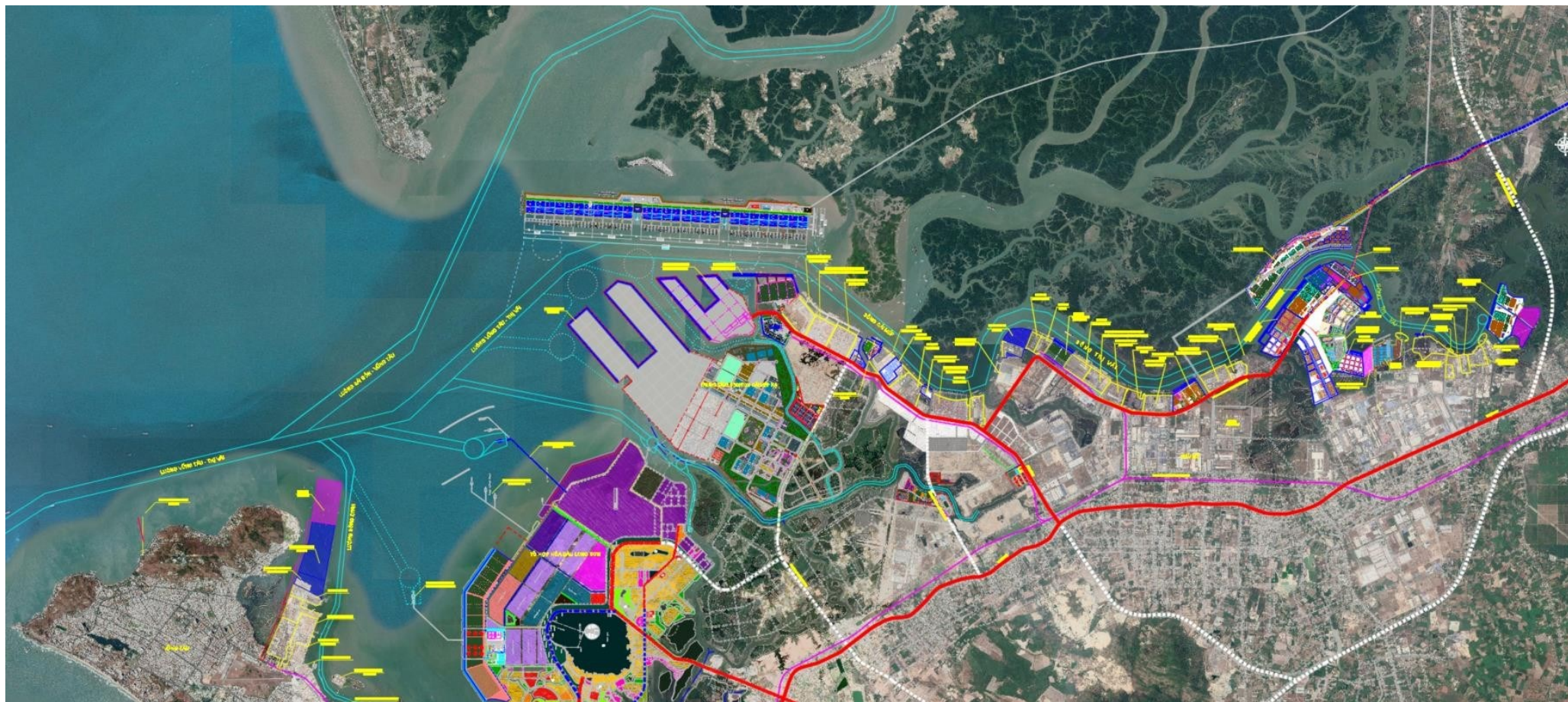
Đẩy mạnh vận tải biển giảm chi phí logistics do lợi thế về chi phí so với quy mô.

Phát huy hết thế mạnh của vận tải thủy nội địa với mạng lưới sông rạch nhiều và liên thông thuận tiện.

Quy hoạch các trung tâm logistics có quy mô lớn, kết nối trực tiếp các trung tâm hàng hải giảm chi phí, thuận lợi trong giao dịch hàng hóa, thủ tục và quản lý.

Quy hoạch các ICD, cảng cạn hợp lý phục vụ nhu cầu XNK từng khu vực tránh tắc nghẽn tại các cảng biển, giảm chi phí logistics, tăng năng suất vận chuyển, tận dụng năng lực phương tiện vận tải lớn/nhỏ theo tuyến đường phù hợp

Hình thành hệ thống cảng biển nước sâu trung chuyển container quốc tế - Trung tâm logistics tập trung mang tầm khu vực





TRÂN TRỌNG CẢM ƠN