

Thành phố Hồ Chí Minh, ngày 23 tháng 11 năm 2022

THAM LUẬN HỘI THẢO

Logistics vùng Đông nam bộ chia sẻ và góc nhìn từ chuyên gia

Đề tài: Những điểm nghẽn đang cản trở sự phát triển logistics Thành phố và giải pháp phát triển ngành logistics tương xứng với tiềm năng, lợi thế của Thành phố so với khu vực vùng Đông Nam Bộ

Trong giai đoạn hiện nay, Việt Nam đang bước vào thời kỳ hội nhập sâu hơn và rộng hơn về kinh tế; Việt Nam đã tham gia, ký kết 15 Hiệp định Thương mại Tự do (FTA) và dần gỡ bỏ các rào cản thuế quan và phi thuế quan, mang đến kỳ vọng mở rộng thị trường cho cả xuất khẩu - nhập khẩu và phân phối nội địa. Thương mại gia tăng sẽ là nhu cầu, là động lực cho sự phát triển của dịch vụ logistics và ngược lại.

Thành phố Hồ Chí Minh (TPHCM) bao gồm phần đất liền có diện tích 2.095 km² và khu vực biển thuộc huyện Cần Giờ; có vị trí địa lý thuộc vùng kinh tế trọng điểm phía Nam (tổng diện tích 30.404km²) và nằm trong vùng Đông Nam Bộ tiếp giáp các tỉnh bao Bình Dương, Tây Ninh, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu. Trong tầm nhìn và triển vọng phát triển chung của đất nước, Thành phố được kỳ vọng là một trong những trung tâm kinh tế, du lịch, tài chính - thương mại và dịch vụ logistics của khu vực Đông Nam Á và châu Á - Thái Bình Dương.

Trong khuôn khổ Hội thảo “**Logistics vùng Đông nam bộ chia sẻ và góc nhìn từ chuyên gia**”, Phòng Quản lý Xuất nhập khẩu thuộc Sở Công Thương Thành phố xin nêu ra các ý kiến về “Những điểm nghẽn đang cản trở sự phát triển logistics Thành phố và giải pháp phát triển ngành logistics tương xứng với tiềm năng, lợi thế của Thành phố so với khu vực vùng Đông Nam Bộ” như sau:

1. Khái quát về vùng Đông Nam Bộ và ngành logistics TPHCM

Vùng Đông Nam Bộ bao gồm TPHCM, Tây Ninh, Bình Phước, Bình Dương, Đồng Nai và tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu. Đây là vùng có địa hình rộng, thoáng, rất thuận lợi cho phát triển nông nghiệp, công nghiệp và đô thị, xây dựng hệ thống giao thông vận tải...là vùng có vị trí, vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế-xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh và đối ngoại của đất nước. Với những tiềm năng, lợi thế vượt trội, Vùng luôn là trung tâm đổi mới, năng động, sáng tạo hàng đầu của cả nước; là đầu tàu kinh tế và trung tâm phát triển công nghiệp, du lịch, dịch vụ lớn nhất cả nước với hạt nhân là đô thị đặc biệt TPHCM - trung tâm lớn nhất về kinh tế, văn hóa, giáo dục-đào tạo, khoa học công nghệ; đầu mối giao lưu và hội nhập quốc tế; động lực, có sức hút và sức lan tỏa lớn của Vùng.

Năm 2020, quy mô tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) của vùng Đông Nam Bộ tăng gấp 4,9 lần so với năm 2005 và 2,6 lần so với năm 2010, vượt mục tiêu đề ra và đã đóng góp 32% GDP của cả nước, 44,7% tổng thu ngân sách nhà nước. Thu nhập bình quân đầu người năm 2020 cao nhất cả nước. Tỷ lệ đô thị hóa của vùng Đông Nam Bộ đạt 67%; diện mạo đô thị ngày càng đổi mới, hiện đại; tỷ lệ số xã đạt chuẩn nông thôn mới là 79,5%, đứng thứ hai trong các vùng của cả nước.

Trong lĩnh vực logistics, Đông Nam bộ có vị trí địa chính trị, kinh tế thuận lợi; là một trong những nước đi đầu khu vực trong việc hình thành các khuôn khổ hợp tác kinh tế song phương và đa phương với hầu hết các nền kinh tế lớn trên thế giới. Đặc biệt, với việc Việt Nam hiện là 1 trong 20 quốc gia hàng đầu về thương mại quốc tế sẽ là những lợi thế, nền tảng quan trọng để “đầu tàu” của nền kinh tế như vùng kinh tế trọng điểm phía Nam và vùng Đông Nam bộ thúc đẩy phát triển công nghệ cao và dịch vụ logistics.

Đối với TPHCM, logistics được xác định có vai trò là một ngành rất quan trọng, có tác động đến sự phát triển bền vững, lâu dài cho tăng trưởng kinh tế, Thành phố Phê duyệt đề án “Phát triển ngành logistics TPHCM đến năm 2025, định hướng đến năm 2030” với trọng tâm phát triển kinh tế theo Nghị quyết Đại hội Đảng bộ TPHCM lần thứ XI. Theo đó, ngành logistics được kỳ vọng trở thành 01 ngành dịch vụ mũi nhọn, đóng góp tích cực cho hoạt động sản xuất, kinh doanh trên địa bàn và phân đấu: (1) Tốc độ tăng trưởng doanh thu dịch vụ logistics của doanh nghiệp TP.HCM đạt 15% vào năm 2025 và đạt 20% vào năm 2030; (2) Tỷ trọng đóng góp của logistics vào GRDP TP.HCM đến năm 2025 đạt 10% và đến năm 2030 đạt 12%; (3) Góp phần kéo giảm chi phí logistics cả nước so với GDP quốc gia đến năm 2025 còn khoảng 10 - 15%.

Theo đề án đã được phê duyệt (tại Quyết định số 4432/QĐ-UBND ngày 02 tháng 12 năm 2020) Thành phố sẽ xây dựng 08 trung tâm logistics có diện tích chiếm đất lớn; yêu cầu cao về kết nối hạ tầng giao thông đồng bộ, vốn, năng lực, kinh nghiệm xây dựng, quản lý, vận hành của nhà đầu tư... Do đó, cần bổ sung 8 Trung tâm logistics vào Đồ án Quy hoạch chung TPHCM đến năm 2040, tầm nhìn đến năm 2060 để có cơ sở triển khai thực hiện trong thời gian tới.

Nếu nói về lĩnh vực logistics TPHCM, thì TPHCM có thuận lợi trong ASEAN về thương mại và vận tải quốc tế khi tiến hành hội nhập kinh tế quốc tế liên tục được mở rộng. Với góc nhìn đó, TPHCM cần đầu tư kịp thời cho lĩnh vực logistics để có thể duy trì và phát huy được thế mạnh là cửa ngõ giao thương của cả khu vực phía nam, đóng góp lớn hơn cho kinh tế thành phố và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam nói chung, vùng Đông Nam Bộ nói riêng. Tuy nhiên, để xây dựng những giải pháp cụ thể, ta phải thấy được những điểm nghẽn logistics hiện nay. Ở đây, ta chỉ xoáy mạnh về điểm nghẽn hạ tầng logistics.

2. Hiện trạng hạ tầng logistics tại TPHCM: Đây cũng là 1 trong 2 điểm nghẽn lớn đang cản trở sự phát triển logistics Thành phố là vấn đề về hạ tầng

logistics và phát triển nguồn nhân lực. Hạ tầng logistics bao gồm 2 thành phần là hạ tầng giao thông và các trung tâm logistics.

2.1. Về hạ tầng giao thông:

Về hạ tầng giao thông, Thành phố có thể mạnh nằm giữa các trục giao thông Bắc - Nam, Đông - Tây nên trở thành trung tâm lưu chuyển hàng hóa trong nước và xuất nhập khẩu cho khu vực các tỉnh phía Nam. Tuy nhiên, hệ thống đường giao thông được đánh giá chưa đáp ứng được nhu cầu phát triển của Thành phố, các tuyến đường vành đai kết nối Thành phố với các tỉnh Đông - Tây Nam bộ chưa được đầu tư đúng mức. Điều đó gây ảnh hưởng tiêu cực đến giao thương, vận chuyển hàng hóa 02 chiều giữa Thành phố với các tỉnh, trong đó có vùng Đông Nam Bộ.

- Hệ thống đường bộ, đặc biệt hệ thống đường vành đai 2,3,4 chưa hoàn chỉnh; Thường tắc nghẽn các tuyến đường bộ đến cảng Cát Lái, ICD Trường Thọ...

- Tuyến Bắc - Nam kết nối kém với cảng biển, cảng hàng không; sản lượng thấp; Tiêu chuẩn kỹ thuật lạc hậu; thiếu vốn đầu tư nâng cấp, chuyển đổi.

- Sân bay Tân Sơn Nhất quá tải. Các ga hàng không SCSC, TCS đã hết công suất; Chưa phát triển theo mô hình ga cảng hàng không nối dài.

Hiện tại Sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất ở TPHCM có 2 kho hàng chính chuyên phục vụ hàng hóa xuất nhập khẩu là TCS & SCSC Các ga hàng không đã quá tải, hết công suất.

Một trong những điểm hạn chế của các ga hàng hóa tại CHK quốc tế Tân Sơn Nhất là giao thông ra vào hạn chế, đặc biệt là cho phương tiện vận chuyển hàng hóa lớn vào giờ cao điểm. Trong khi đó, các ga hàng hóa này cũng chưa được phát triển theo mô hình dịch vụ ga hàng hóa hàng không kéo dài để có thể tăng công suất phục vụ, thuận lợi cho việc gửi hàng, cũng như rút ngắn thời gian hay tạo điều kiện xã hội hóa các dịch vụ hàng hóa hàng không, đáp ứng nhu cầu hàng hóa qua CHK quốc tế Tân Sơn Nhất ngày càng tăng. Tuy nhiên, việc phát triển theo mô hình ga cảng hàng không nối dài vẫn chưa thực hiện.

2.2. Về hạ tầng Trung tâm logistics

Theo đề án được duyệt, Thành phố có nhu cầu đầu tư 8 trung tâm logistics (với tổng diện tích hơn 750ha) phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế của Thành phố và các khu vực lân cận. Tuy nhiên, hiện nay chỉ có Trung tâm logistics Khu Công nghệ Cao (6 ha) đang trong giai đoạn lựa chọn nhà đầu tư để triển khai xây dựng. Các trung tâm logistics còn lại chủ yếu ở giai đoạn rà soát quy hoạch, lập quy hoạch phân khu 1/2000 chưa triển khai đầu tư, bao gồm Cát Lái – Phú Hữu - Thành phố Thủ Đức (diện tích 292 ha), Long Bình - Thành phố Thủ Đức (diện tích 54 ha), Linh Trung - Thành phố Thủ Đức (diện tích 74 ha), Củ Chi - huyện Củ Chi (diện tích 15 ha), Tân Kiên - huyện Bình Chánh (diện tích 60 ha), Hiệp Phước - huyện Nhà Bè (diện tích 100 ha), xã Tân Hiệp, huyện Hóc Môn (diện tích 150 ha). Ngoài ra, các dự án có chức năng “*tương tự trung tâm*

logistics” như kho lạnh ở Khu công nghiệp Vĩnh Lộc, kho thương mại điện tử ở Củ Chi... đang được các doanh nghiệp triển khai xây dựng.

- Trên địa bàn Thành phố có khoảng 1.505 nhà kho, đa số đều có quy mô diện tích nhỏ phục vụ cho phân phối gián đơn của các nhà xe đi tỉnh, bưu kiện, bưu phẩm, còn các kho chuyên nghiệp của các công ty logistics trong nước và ngoài nước còn rất hạn chế. Xu hướng kho thu hẹp tại TP HCM và chuyển dịch sang các vùng lân cận (Bình Dương, Đồng Nai).

- TP.HCM vừa là thị trường tiêu thụ có trên 12.000.000 dân vừa là trung tâm phân phối hàng hóa lớn nhất nước, đồng thời thành phố vừa cạnh tranh các tuyến hàng hải trọng yếu, vừa có hậu phương đất liền thuận lợi, kết nối, lưu chuyển hàng hóa đa phương thức với khu vực trong nước và Đông Nam Á. Nhưng lại chưa có Trung tâm logistics đáp ứng đầy đủ tiêu chí trong Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 của Thủ tướng Chính phủ. Trên cơ sở đó, Thành phố đặt mục tiêu phải phát triển logistics trở thành 01 ngành dịch vụ mũi nhọn, với các mục tiêu cơ bản sau:

(1) Tốc độ tăng trưởng doanh thu dịch vụ logistics của doanh nghiệp TP.HCM đạt 15% vào năm 2025 và đạt 20% vào năm 2030.

(2) Tỷ trọng đóng góp của logistics vào GRDP TP.HCM đến năm 2025 đạt 10% và đến năm 2030 đạt 12%. (3) Góp phần kéo giảm chi phí logistics cả nước so với GDP quốc gia đến năm 2025 còn khoảng 10 - 15%.

(3) Đến năm 2025, tỷ lệ thuê ngoài dịch vụ logistics đạt 60% và đến năm 2030 đạt 70%.

(4) Đến năm 2025, tỷ lệ doanh nghiệp 3PL, 4PL chiếm 3% - 5% trong tổng số doanh nghiệp logistics TP.HCM, hướng đến hình thành đội ngũ doanh nghiệp nòng cốt, có khả năng dẫn dắt thị trường dịch vụ logistics khu vực phía Nam và cả nước.

(5) Và đặc biệt, phải hình thành hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn Thành phố để làm nơi trung chuyển, kết nối các luồng hàng lưu thông trong nước và xuất nhập khẩu.

3. Để đẩy mạnh hơn nữa các định hướng phát triển ngành logistics vùng Đông Nam Bộ, cần khắc phục những hạn chế sau:

- Phát triển công nghiệp, đặc biệt là công nghiệp công nghệ cao còn phụ thuộc nhiều vào khu vực đầu tư nước ngoài; Xu hướng phát triển ngành dịch vụ logistics công nghệ cao chính là xu hướng tất yếu trong tương lai.

- Năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong nước còn hạn chế. Dịch vụ logistics phát triển chưa tương xứng với tiềm năng lợi thế của vùng;

- Hạ tầng logistics còn thiếu và yếu, chưa phát triển tương xứng với tiềm năng của Vùng;

- Chi phí logistics còn cao;

- Sự liên kết giữa các doanh nghiệp sản xuất, xuất nhập khẩu. Doanh nghiệp logistics hiệu quả thấp, chưa hình thành được các trung tâm logistics quy mô lớn có vai trò chuyển hàng hóa đa phương thức của vùng. Tắc nghẽn giao thông, yếu kém về cơ sở hạ tầng và thiếu sự kết nối, hợp tác liên kết vùng là những nút thắt trong phát triển của cả vùng hiện nay.

4. Giải pháp phát triển ngành logistics tương xứng với tiềm năng, lợi thế của TPHCM và vùng Đông Nam Bộ.

4.1. Giải pháp chung

- Nghiên cứu, rà soát, đánh giá thực trạng phát triển, tình hình quy hoạch và quản lý thực hiện theo quy hoạch; đánh giá mục đích, yêu cầu của từng ngành, từng lĩnh vực để xác định nhu cầu, phạm vi, quy mô, lộ trình,... nhằm tích hợp vào đồ án quy hoạch chung của Thành phố.

- Xác định điểm nghẽn mang tính quyết định là về hạ tầng giao thông, quy hoạch chung thành phố cần có tính đột phá để giải quyết bài toán về kết nối giao thông vận tải (trong thành phố, kết nối liên vùng, liên khu vực) nhằm làm tiền đề quan trọng quy hoạch và thực hiện quy hoạch phát triển hạ tầng các ngành, các lĩnh vực khác.

- Tập trung nghiên cứu, đề xuất các cơ chế, chính sách nhằm tháo gỡ khó khăn, giải quyết các vướng mắc, trở ngại về: đất đai, giải phóng mặt bằng, thực hiện đồng bộ các hệ thống hạ tầng kỹ thuật trong giai đoạn thực hiện quy hoạch.

4.2. Giải pháp cụ thể phát triển ngành logistics

- Hình thành hệ thống Trung tâm logistics theo Quyết định 4432/QĐ-UBND ngày 02 tháng 12 năm 2020 của Ủy ban nhân dân Thành phố. Đây là điều kiện rất cần thiết nhằm đạt mục tiêu phát triển đồng bộ dịch vụ hỗ trợ vận tải, vận tải đa phương thức, đặc biệt nâng cao chất lượng dịch vụ logistics để giảm chi phí logistics, kết nối hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông, phát triển dịch vụ logistics thành một ngành dịch vụ đem lại giá trị gia tăng cao, góp phần tăng sức cạnh tranh cho nền kinh tế theo đúng định hướng tại Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03 tháng 7 năm 2015 của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

- Vùng Đông Nam bộ cần đẩy nhanh việc xây dựng, hoàn thành Quy hoạch các tỉnh, thành phố và Quy hoạch vùng Đông Nam bộ trên cơ sở phát huy tiềm năng, lợi thế so sánh, bảo đảm cân đối vùng, miền và phù hợp với các Quy hoạch ngành của quốc gia, trong đó cần xác định rõ việc ưu phát triển công nghiệp công nghệ cao, logistics, hạ tầng là điều kiện quan trọng xu thế tất yếu để phát triển vùng và từng địa phương.

- Cần thực hiện liên kết vùng trong phát triển các ngành công nghiệp, công nghệ cao và hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông. Tạo cơ chế đột phá để xây dựng các tập đoàn mạnh về logistics.

- Đổi mới công tác xúc tiến thương mại, đẩy mạnh phân phối hàng hóa qua nền tảng số và các kênh thương mại điện tử; đồng thời, tiếp tục khai thác hiệu quả các Hiệp định thương mại tự do đã ký kết để đẩy mạnh xuất khẩu.

- Đẩy mạnh phát triển các ngành công nghệ cao và dịch vụ logistics. Ngoài ra, vùng cần tiếp tục đẩy mạnh cải cách hành chính, nhất là cải cách thủ tục hành chính, phân cấp nhiều hơn và xây dựng chế tài, cá thể hóa trách nhiệm cá nhân trong xử lý công việc hành chính.

Kết luận:

Trong thời gian gấp rút để chuẩn bị cho việc tổ chức Hội thảo, trước mắt phòng Quản lý Xuất nhập khẩu - Sở Công Thương Thành phố xin có một số ý kiến đóng góp liên quan đến những điểm nghẽn đang cản trở sự phát triển logistics Thành phố và giải pháp phát triển ngành logistics tương xứng với tiềm năng, lợi thế của Thành phố so với khu vực vùng Đông Nam Bộ. Phòng Quản lý Xuất nhập khẩu mong muốn tiếp tục cùng tham gia nghiên cứu, đóng góp trong quá trình phát triển lĩnh vực logistics TPHCM đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030 để làm cơ sở phát triển chung của logistics Thành phố và cũng như các Tỉnh vùng Đông Nam Bộ trong các giai đoạn tiếp theo.

Trân trọng./.