

# JTST - JOURNAL OF TRANSPORTATION SCIENCE & TECHNOLOGY

MANUSCRIPT ID: JIST-2022-0030

## ĐỊNH HƯỚNG GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG HẠ TẦNG LOGISTICS KẾT NỐI CỤM CẢNG KHU VỰC TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU ĐẾN 2030

<b>Manuscript ID</b>	JIST-2022-0030
<b>Full title</b>	Định Hướng Giải Pháp Phát Triển Hệ Thống Hạ Tầng Logistics Kết Nối Cụm Cảng Khu Vực Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu Đến 2030
<b>Summary</b>	<p>Thông qua việc thu thập số liệu đánh giá thực trạng phát triển hệ thống hạ tầng logistics phục vụ cảng khu vực tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, bài báo đề xuất định hướng các giải pháp phát triển hệ thống hạ tầng logistics phục vụ cảng biển đến năm 2030 của tỉnh, các định hướng được đề xuất tập trung vào 2 nhóm chính đó là định hướng về chiến lược và chính sách phát triển và định hướng về phát triển hạ tầng logistics. Để có những giải pháp phù hợp mang tính đột phá nhằm phát triển hệ thống hạ tầng Logistics phục vụ cụm cảng Bà Rịa – Vũng Tàu trong giai đoạn 2020 – 2025 và phát triển Bà Rịa – Vũng Tàu trở thành trung tâm dịch vụ logistics khu vực giai đoạn 2025 – 2030 cần phải có những định hướng như: Thúc đẩy liên kết vùng để cùng phát triển bền vững, phát huy vai trò trung gian kết nối, đồng hành cùng doanh nghiệp trong và ngoài tỉnh để liên kết cảng biển nhằm khai thác nguồn hàng cho cụm cảng Cái Mép – Thị Vải.</p>
<b>Research Area</b>	Logistics
<b>Research Topic</b>	Logistics
<b>Keywords</b>	Logistic; hạ tầng logistics; hạ tầng logistics phục vụ cảng
<b>Authors</b>	Nguyễn Văn Tung, Email: nguyenvantungbrvt@gmail.com, Institution: Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh, Department: .
<b>Corresponding author</b>	Nguyễn Văn Tung, Email: nguyenvantungbrvt@gmail.com, Institution: Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh, Department: .
<b>Funding</b>	N/A

# ĐỊNH HƯỚNG GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG HẠ TẦNG LOGISTICS KẾT NỐI CỤM CẢNG KHU VỰC TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU ĐẾN 2030

## SOLUTIONS FOR LOGISTICS INFRASTRUCTURE DEVELOPMENT OF PORT INFRASTRUCTURE IN BA RIA - VUNG TAU PROVINCE TO 2030

*Nguyễn Văn Tung*

*Nghiên cứu sinh Trường Đại học Giao thông vận tải Thành phố Hồ Chí Minh*

**Tóm tắt:** Thông qua việc thu thập số liệu đánh giá thực trạng phát triển hệ thống hạ tầng logistics phục vụ cảng khu vực tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, bài báo đề xuất định hướng các giải pháp phát triển hệ thống hạ tầng logistics phục vụ cảng biển đến năm 2030 của tỉnh, các định hướng được đề xuất tập trung vào 2 nhóm chính đó là định hướng về chiến lược và chính sách phát triển và định hướng về phát triển hạ tầng logistics. Để có những giải pháp phù hợp mang tính đột phá nhằm phát triển hệ thống hạ tầng Logistics phục vụ cụm cảng Bà Rịa – Vũng Tàu trong giai đoạn 2020 – 2025 và phát triển Bà Rịa – Vũng Tàu trở thành trung tâm dịch vụ logistics khu vực giai đoạn 2025 – 2030 cần phải có những định hướng như: Thúc đẩy liên kết vùng để cùng phát triển bền vững, phát huy vai trò trung gian kết nối, đồng hành cùng doanh nghiệp trong và ngoài tỉnh để liên kết cảng biển nhằm khai thác nguồn hàng cho cụm cảng Cái Mép – Thị Vải.

**Từ khóa:** Logistic, hạ tầng logistics, hạ tầng logistics phục vụ cảng.

**Mã phân loại:** 9

**Abstract:** Referring to the collection of data to evaluate the current situation of logistics infrastructure development serving ports in Ba Ria - Vung Tau Province, the paper proposes orientations for solutions to develop logistics infrastructure systems serving ports. By 2030 of the province, the proposed orientations focus on two main groups: strategic development strategy and policy and logistics infrastructure development orientation. To have suitable breakthrough solutions to develop Logistics infrastructure system serving Ba Ria - Vung Tau port cluster in the period of 2020 - 2025 and develop Ba Ria - Vung Tau into a regional logistics service center In the period 2025 - 2030, it is necessary to have orientations such as: Promoting regional linkages for sustainable development, promoting the role of intermediaries connecting, accompanying businesses inside and outside the province to link seaports to exploiting source of goods for Cai Mep-Thi Vai port cluster.

**Keywords:** Logistic, logistics infrastructure, logistics infrastructure for ports.

**Classification code:** 9

### 1. Đặt vấn đề

Logistics là quá trình lên kế hoạch, thực hiện, kiểm soát dòng di chuyển và lưu kho của hàng hóa hay thông tin liên quan tới nguyên nhiên liệu vật tư (đầu vào) và sản phẩm cuối cùng (đầu ra) từ điểm xuất phát tới điểm tiêu thụ.

Chính vì phạm vi bao trùm lên hầu hết quá trình dịch chuyển các loại nguyên vật liệu, hàng hóa từ nơi sản xuất đến nơi tiêu dùng mà logistics đóng vai trò quan trọng trong hoạt động vận hành nền kinh tế cũng như trong hoạt động vận tải.

Chi phí cho dịch vụ logistics là một trong những khoản chi phí quan trọng trong các doanh nghiệp, tác động trực tiếp đến giá thành và lợi nhuận của doanh nghiệp, mức độ

ảnh hưởng và bị ảnh hưởng bởi các hoạt động kinh tế bên ngoài là cao. Theo số liệu của Tổ chức đánh giá hoạt động kinh doanh quốc tế Armstrong & Associates, tổng chi phí logistics của Việt Nam năm 2016 là 41,26 tỷ USD, tương đương khoảng 20,8% tổng GDP, trong khi mức trung bình của thế giới là 11,7%, Thái Lan 10,7% và Trung Quốc là 15,4% tổng GDP [5].

Giảm chi phí logistics đang là vấn đề cấp thiết hiện nay ở Việt nam. Trong đó các giải pháp nhằm hoàn thiện hệ thống hạ tầng logistics tại các địa phương nơi tập trung các đầu mối giao thông quan trọng của quốc gia và vùng có ý nghĩa quyết định ảnh hưởng lớn đến chi phí logistics.

Hệ thống hạ tầng logistics phục vụ khu cảng là một hệ thống con trong toàn bộ hệ thống logistics quốc gia [9].

Phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng logistics phục vụ cảng là một yêu cầu cấp thiết mang tính thực tiễn. Khi cảng được kết nối với hạ tầng giao thông tốt sẽ đóng vai trò quan trọng trong việc giảm giá dịch vụ logistics của quốc gia có cảng. Chính vì vậy các nghiên cứu về phát triển hạ tầng giao thông kết nối với cảng luôn đóng vai trò quan trọng trong cả lý luận và thực tiễn.

Việc nghiên cứu hoàn thiện hệ thống hạ tầng logistics phục vụ khu cảng là hoàn toàn phù hợp với xu hướng thế giới về việc nâng cao chất lượng dịch vụ, tạo giá trị gia tăng cho hàng qua cảng do đó hầu hết các cảng lớn đều tập trung quy hoạch và xây dựng các trung tâm logistics siêu lớn.

## 2. Hệ thống hạ tầng logistics kết nối cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu

Với vai trò là một cảng cửa ngõ quốc tế (loại IA) của khu vực phía Nam và được phân loại là cảng tổng hợp quốc gia, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu hội tụ nhiều tiềm năng trở thành một trung tâm thương mại dịch vụ logistics mang tầm cỡ quốc gia và khu vực trong tương lai.

Để phát triển đồng bộ, hiện đại hệ thống cảng biển cần thiết phải đầu tư nhiều công trình kết cấu hạ tầng giao thông kết nối với hệ thống cảng biển trong đó đặc biệt chú ý đến việc xây dựng một trung tâm dịch vụ logistics tầm khu vực đạt trình độ quốc tế, phục vụ có hiệu quả việc phát triển kinh tế cảng biển, thương mại và đầu tư của tỉnh và vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, góp phần phát triển Bà Rịa - Vũng Tàu thành “đô thị cảng” trong tương lai.

### 2.1. Thực trạng hệ thống hạ tầng Logistics kết nối cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu

#### 2.1.1. Thực trạng cơ sở hạ tầng

Hệ thống kết cấu hạ tầng kết nối (đường bộ, đường sắt, đường thủy, kho bãi...) chưa đồng bộ và cần đầu tư mạnh mẽ hơn để có thể phục vụ cho hoạt động logistics.

**Về đường bộ:** Hệ thống đường bộ Bà Rịa – Vũng Tàu cơ bản đã đáp ứng được nhu cầu vận chuyển hành khách và hàng hóa. Tuy nhiên, hiện tại chỉ có một tuyến Quốc lộ 51 (QL 51) đảm trách vận chuyển tới các trung tâm công nghiệp lớn (TP.HCM, Đồng Nai, Bình Dương...), tuyến đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải vẫn đang triển khai thi công và chưa kết nối được với Nhơn Trạch và cao tốc Bến Lức – Long Thành (thiếu nguồn vốn đầu tư cầu Phước An), đường 991B kết nối từ hạ lưu cảng Cái Mép đến QL51 mới khởi công xây dựng, đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu giai đoạn 1 (Biên Hòa - Phú Mỹ) vẫn chưa được khởi công xây dựng.

**Về đường sắt:** Hiện tại, Bộ Giao thông vận tải (Bộ GTVT) vẫn đang nghiên cứu hai tuyến đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu (bao gồm đường sắt kết nối Cái Mép – Thị Vải) theo chiến lược, quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường sắt Việt Nam, dự kiến đến 2020 sẽ hoàn thành. Tuy nhiên, cho đến nay vẫn chưa có nguồn vốn cụ thể cho dự án này.

**Về luồng hàng hải:** Hiện tại, công tác duy tu, nạo vét đoạn luồng từ phao số “0” vào đến cảng CMIT đạt bề rộng 350 m và cao độ -15.5 m đảm bảo khai thác 24/24 h tàu tải trọng đến 160.000 DWT và nạo vét nâng cấp chuẩn tắc luồng ở phía thượng lưu theo quy hoạch vẫn chưa được Bộ GTVT thực hiện theo kiến nghị của tỉnh và các doanh nghiệp khai thác cảng. Việc này gây rất nhiều khó khăn cho các tàu có trọng tải lớn cập cảng ở khu vực cảng Cái Mép – Thị Vải.

**Về hệ thống kho bãi:** Hiện tại khu vực cảng Cái Mép Thị Vải chưa có ICD (cảng cạn), vì vậy chưa có bãi lưu giữ container rỗng phục vụ cho việc chất rút hàng container của doanh nghiệp khi xuất nhập khẩu. Để làm hàng xuất khẩu, các doanh nghiệp phải thực hiện tại các ICD ở khu vực Trường Thọ (quận Thủ Đức, Thành phố Hồ Chí Minh) nên dẫn đến chi phí tăng cao. Thiếu các ICD là một bất lợi lớn cho cụm cảng Cái Mép - Thị Vải dù nơi đây có lợi thế cạnh tranh bởi khai thông các tuyến vận tải đi trực tiếp đi châu Âu, châu Mỹ. Chi phí vận chuyển từ ICD về cảng Cái Mép quá cao làm mất ưu thế cạnh tranh của cụm cảng này.

Đối với **hạ tầng công nghệ thông tin**, chưa đạt kết quả tốt trong việc áp dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics, các thông tin liên quan chưa được quản lý và chia sẻ bởi các nhà cung cấp dịch vụ logistics, cảng biển, hãng tàu, hãng vận chuyển đường bộ - hàng không, các cơ quan Hải quan và các cơ quan Chính phủ khác...

### 2.1.2. Thực trạng khung pháp lý

Cơ sở pháp lý để phát triển dịch vụ logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu đã được xây dựng và ban hành. Cụ thể:

- Đề án phát triển dịch vụ hậu cần cảng giai đoạn 2011 - 2020;
- Quy hoạch tổng thể phát triển ngành dịch vụ hậu cần cảng tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu giai đoạn 2014 - 2020, định hướng đến 2030;
- Đề án phát triển nhân lực dịch vụ hậu cần cảng trên địa bàn tỉnh đến năm 2020, định hướng đến 2030;
- Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến 2020;
- Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistic Việt Nam đến năm 2025;
- Hệ thống hóa chính sách hỗ trợ, ưu đãi đầu tư trong lĩnh vực hậu cần cảng và hoàn thành thi tuyển quốc tế ý tưởng quy hoạch xây dựng tỷ lệ 1/2000 Trung tâm Dịch vụ hậu cần cảng Cái Mép Hạ.

Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại một số bất cập chủ yếu sau:

**Thứ nhất**, hiện nay Việt Nam nói chung và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu nói riêng chưa có và chưa thể thực hiện mô hình quản lý cảng thống nhất theo kiểu chính quyền cảng để quản lý cụm cảng, kết cấu hạ tầng trong khu vực cảng một cách hiệu quả. Việc này dẫn đến tình trạng quy hoạch, đầu tư, xây dựng và khai thác của các cảng hiện nay còn khá manh mún, cạnh tranh không lành mạnh;

**Thứ hai**, tầm nhìn vĩ mô trong việc điều phối luồng hàng hóa trong vùng còn hạn chế, cơ chế phối hợp vùng chưa chặt chẽ và còn mang tính chất cục bộ, phát triển riêng lẻ nên chưa thực sự phát huy được tiềm năng của khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải;

**Thứ ba**, quản lý cạnh tranh chưa được áp dụng, chưa có cơ chế chính sách đặc thù để đầu tư phát triển cảng trung chuyển quốc tế; phí và lệ phí hàng hải còn cao so với mặt bằng các nước trong khu vực. Ngoài ra, chưa có chính sách hỗ trợ, ưu đãi đầu tư vào lĩnh vực logistics.

### 2.1.3. Thực trạng nhà cung cấp dịch vụ logistics

Năng lực cung cấp dịch vụ logistics “trọn gói” của các doanh nghiệp trong nước còn còn nhiều hạn chế, hầu như chưa có nhà cung cấp dịch vụ logistics nào đáp ứng khả năng cung cấp dịch vụ vận chuyển xuyên suốt trên toàn lãnh thổ Việt Nam kết nối với thị trường quốc tế với chi phí cạnh tranh.

Dịch vụ logistics nội địa chưa thật sự phát triển. Các doanh nghiệp Việt Nam không đủ năng lực cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài chuyển sang cạnh tranh nội bộ. Sự hạn chế về chất lượng dịch vụ khiến các doanh nghiệp trong nước lựa chọn cạnh tranh về giá, giảm giá thu hút khách hàng. Việc này làm cho các doanh nghiệp trong nước chịu thiệt, còn các doanh nghiệp nước ngoài là các chủ tàu được lợi. Điều này cho thấy hoạt động logistics ở Việt Nam kém hiệu quả và tính cạnh tranh thấp.

Theo thống kê của Viện Nghiên cứu phát triển Logistics, trên địa bàn tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có khoảng hơn 140 doanh nghiệp hoạt động về lĩnh vực này, so với con số 4.000 doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam. Các nhà cung cấp dịch vụ chuyên nghiệp có uy tín thường đặt văn phòng tại TP.HCM và chỉ có bộ phận đại diện tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Hoạt động của các công ty chủ yếu để hỗ trợ khi có hàng qua cảng hay có khách hàng trên địa bàn tỉnh. Điều này dẫn tới, hoạt động logistics ở tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu manh mún, thiếu kinh nghiệm và tính chuyên nghiệp, chỉ cung cấp các dịch vụ cơ bản, cạnh tranh về giá là chủ yếu, ít giá trị gia tăng vì chủ yếu làm thuê cho các công ty nước ngoài. Dịch vụ logistics tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu chiếm khoảng 20% GDP của tỉnh. Nguồn lợi hàng tỷ USD này lại đang chảy vào túi các nhà đầu tư nước ngoài.

#### 2.1.4. Thực trạng người sử dụng dịch vụ logistics

Nhìn chung các doanh nghiệp trên địa bàn tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu đều thiếu kiến thức về quản trị logistics khiến quá trình sản xuất kinh doanh tốn nhiều chi phí, lãng phí ngay từ khâu tổ chức sản xuất, phát triển sản phẩm, tìm nguồn nguyên liệu, hệ thống đối tác đến phát triển thị trường, nhất là xuất khẩu trong khi chất lượng dịch vụ thấp, năng lực cạnh tranh yếu, cụ thể một số ngành điển hình như sau:

**Các doanh nghiệp sản xuất công nghiệp-xây dựng:** hầu hết chưa có khái niệm về bộ phận logistics chuyên nghiệp dù các chức năng logistics vẫn được thực thi một cách riêng rẽ tại các bộ phận chức năng như phòng Kế hoạch - Vật tư hay Xuất nhập khẩu. Hầu hết các doanh nghiệp đang gặp khó khăn trong việc vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu do phải lấy container và chuyển hàng qua các cảng TP.HCM thay vì khu vực Cái Mép - Thị Vải. Thực tế này phản ánh tình trạng thiếu chủ động trong lựa chọn và quyết định cảng đến - đi trong hoạt động thương mại của các đơn vị này.

**Các doanh nghiệp thương mại, xuất nhập khẩu:** đa phần các doanh nghiệp chưa có bộ phận logistics chuyên biệt mà chỉ có nhân sự thực hiện nghiệp vụ xuất nhập khẩu. Các chức năng logistics ít được thuê ngoài trừ vận tải quốc tế. Dịch vụ thương mại vốn có cơ hội lớn khi trên địa bàn có nhiều cảng biển, tuy nhiên chưa được phát huy tại Bà Rịa – Vũng Tàu.

**Các doanh nghiệp dịch vụ du lịch, nghỉ dưỡng, vui chơi giải trí:** nhìn chung các doanh nghiệp thường không có bộ phận logistics và chưa có khái niệm đầy đủ về vai trò của dịch vụ logistics.

**Các doanh nghiệp ngành dầu khí:** ngành dầu khí là một trong những ngành có chuỗi cung ứng phức tạp và đòi hỏi có tính chuyên môn cao về logistics. Hầu hết các doanh nghiệp dầu khí tại Bà Rịa – Vũng Tàu đều trải qua trình hoạt động, trưởng thành và tích lũy được nhiều kinh nghiệm trong hoạt động logistics của ngành, các doanh nghiệp đều có bộ phận logistics để quản lý hoạt động

thuê ngoài dịch vụ nhằm đảm bảo các yêu cầu cung ứng vật tư, thiết bị, con người nhằm đáp ứng yêu cầu sản xuất.

#### 2.2. Thực trạng đầu tư phát triển hệ thống hạ tầng Logistics phục vụ cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu

Từ năm 2017 đến nay, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đã triển khai đầu tư hệ thống hạ tầng Logistics phục vụ cụm cảng biển và đã đạt được những kết quả cụ thể như sau:

##### ❖ Quy hoạch kho bãi logistics chuyên dùng

Tổng diện tích kho bãi chuyên dùng quy hoạch là 2.312 ha. Tính đến tháng 04/2020, đã có 20 dự án kho bãi logistics đi vào hoạt động với tổng diện tích chiếm đất khoảng 224 ha. Có 10 dự án đang triển khai xây dựng với tổng diện tích khoảng 42 ha. Các dự án này tập trung trên địa bàn thị xã Phú Mỹ và phục vụ chủ yếu cho hàng tổng hợp, hàng rời và nông sản [2].

##### ❖ Quy hoạch cảng cạn (ICD)

Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã bổ sung quy hoạch cảng cạn tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, cụ thể:

- Cụm cảng cạn Phú Mỹ - Cái Mép: diện tích 15 – 20 ha, năng lực thông qua 285.000 - 380.000 TEU;

- Cụm cảng cạn Mỹ Xuân: diện tích 10 - 15ha, năng lực thông qua 190.000 - 285.000 TEU;

- Cụm cảng cạn Phước Hòa: diện tích 10 - 15ha, năng lực thông qua 194.000 - 292.000 TEU.

##### ❖ Quy hoạch cảng thủy nội địa

Hiện nay trên địa bàn tỉnh có 40 dự án cảng thủy nội địa đã được cấp chủ trương đầu tư, giấy chứng nhận đầu tư, với tổng diện tích chiếm đất khoảng 1.072 ha. Tuy nhiên, tỷ lệ dự án đi vào hoạt động thấp (chỉ có 04/40 dự án – chiếm 10% đi vào hoạt động giai đoạn 1, với diện tích đất khoảng 70 ha). Còn lại 36 dự án (chiếm 90%) đang được gia hạn triển khai hoặc bị thu hồi dự án.

### ❖ Chương trình phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển và dịch vụ logistics

Đã triển khai các dự án hạ tầng giao thông để kết nối đồng bộ giữa hệ thống cảng với các tuyến quốc lộ, trục đường chính đến các trung tâm, các nguồn hàng trong và ngoài tỉnh phục vụ nhu cầu phát triển cảng biển và dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh, cụ thể:

#### Về hạ tầng giao thông đường bộ

- Về giao thông nội vùng, đã bố trí nguồn vốn đầu tư công để triển khai các dự án đường giao thông kết nối giữa các cảng với các khu công nghiệp và đầu nối với QL 51, trong đó có các tuyến đường trọng điểm: Đường liên cảng Cái Mép – Thị Vải (giai đoạn 1); đường Phước Hòa – Cái Mép; dự án đường 991B từ QL 51 đến hạ lưu cảng Cái Mép; chuẩn bị đầu tư dự án đường Long Sơn – Cái Mép, đường sau cảng Mỹ Xuân – Thị Vải;

- Về giao thông kết nối vùng: đang chuẩn bị đầu tư dự án cầu Phước An, đường cao tốc Biên Hòa – Vũng Tàu.

#### Về hạ tầng giao thông đường thủy

Các luồng hàng hải, đường thủy nội địa liên tỉnh và đường thủy nội tỉnh đã được đầu tư lắp đặt hệ thống phao báo hiệu; việc duy tu nạo vét được thực hiện thường xuyên, đảm bảo các thông số chuẩn tắc luồng tàu, không để xảy ra tai nạn giao thông trên đường thủy nội địa.

### 3. Định hướng các giải pháp phát triển hệ thống hạ tầng logistics phục vụ cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu

Để có những giải pháp phù hợp mang tính đột phá nhằm phát triển hệ thống hạ tầng logistics phục vụ cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu trong giai đoạn 2020 - 2025 và phát triển Bà Rịa – Vũng Tàu trở thành trung tâm dịch vụ logistics khu vực giai đoạn 2025 - 2030 cần phải có những định hướng cụ thể sau:

#### 3.1. Định hướng về chính sách và chiến lược

- Nâng cao nhận thức của cấp ủy đảng, chính quyền các cấp, các doanh nghiệp và quần chúng nhân dân về logistics, hoạt động và vai trò của logistics đến phát triển kinh tế địa phương. Phải coi đây chính là “chìa

khóa” để phát huy được lợi thế, tiềm năng phát triển kinh tế biển, tạo bước đột phá trong phát triển kinh tế - xã hội cho địa phương;

- Thúc đẩy liên kết vùng để cùng phát triển bền vững. Tiềm năng to lớn và sự đóng góp không nhỏ của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam trong sự phát triển kinh tế chung của cả nước đã được chứng minh qua nhiều năm. Mỗi địa phương cần phát huy tiềm năng và lợi thế của mình, chủ động tăng cường làm việc, nỗ lực phối hợp, tìm được tiếng nói chung với các địa phương trong vùng và các tỉnh trong khu vực để có sự kết nối vùng thực sự chặt chẽ và hiệu quả. Tiếp tục phát huy vai trò trung gian kết nối, đồng hành cùng doanh nghiệp trong và ngoài tỉnh để liên kết cảng biển và khai thác nguồn hàng cho cụm cảng Cái Mép-Thị Vải;

- Chủ động đề xuất với Chính phủ ban hành chính sách để quản lý chung sự phát triển của hệ thống cảng biển, trong đó điều tiết vĩ mô, phân luồng hàng hóa giữa các cụm cảng trong hệ thống cảng nhóm 5, trước mắt điều tiết hàng hóa cảng từ cảng Cát Lái về cụm cảng Cái Mép - Thị Vải theo hướng điều chỉnh giảm công suất của cảng Cát Lái và hàng hóa đi tuyến xa như châu Âu, châu Mỹ được tập trung về Cái Mép – Thị Vải;

- Xây dựng đề án thành lập ban quản lý cụm cảng biển Cái Mép – Thị Vải thuộc UBND tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt để thống nhất quản lý cảng biển và các dịch vụ hậu cần sau cảng theo hướng mang tính quản lý và điều phối cấp vùng.

#### 3.2. Định hướng trong phát triển hạ tầng logistics phục vụ cụm cảng

- Phát triển mạng lưới giao thông kết nối khu vực cảng. Nhanh chóng triển khai, hoàn thành các dự án hạ tầng giao thông kết nối khu vực cảng góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của hệ thống cảng trung chuyển quốc tế Cái Mép – Thị Vải và giảm thiểu tình trạng quá tải đối với QL 51 hiện hữu;

- Đầu tư và phát triển hệ thống hạ tầng công nghệ thông tin. Hoàn thiện cơ chế hỗ trợ để hình thành các nhà cung cấp giải pháp làm chủ các công nghệ và hệ thống thông tin

cơ bản trong lĩnh vực logistics. Xây dựng công thông tin điện tử e-Logistics phục vụ kết nối với hệ thống một cửa quốc gia và một cửa ASEAN;

Cải cách và hiện đại hóa thủ tục và công tác hải quan theo chuẩn mực ASEAN, như việc kết nối Cục Hải quan Bà Rịa – Vũng Tàu với các Cục Hải quan Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương nhằm tạo thuận lợi cho hoạt động logistics, phục vụ có hiệu quả cho công tác làm hàng liên thông của các tỉnh này với khu cảng biển Cái Mép – Thị Vải;

- Nâng cao năng lực hệ thống kho bãi. Kho bãi tập kết hàng hóa phải được ưu tiên phát triển và đạt hiệu quả hoạt động tại các điểm tập kết hàng. Đây là vấn đề cấp bách để đẩy mạnh xuất nhập khẩu hàng hóa qua các cảng biển tại địa phương;

- Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ngành logistics. Công tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực ngành logistics cần được xây dựng theo từng lộ trình với các chương trình ngắn hạn, trung hạn và dài hạn. Việc thực hiện các chương trình đào tạo này sẽ cung cấp nguồn nhân lực dồi dào và có chất lượng cao cho việc phát triển logistics của tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.

#### 4. Kết luận

Việc nghiên cứu phát triển hệ thống hạ tầng logistics phục vụ cảng biển là cần thiết, phù hợp với xu hướng phát triển logistics trên thế giới.

Các định hướng và giải pháp phát triển hệ thống hạ tầng logistics phục vụ cụm cảng tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu là tiền đề quan trọng cho việc triển khai công tác quy hoạch và thực hiện các dự án đầu tư nhằm hoàn thiện và kết nối hệ thống mạng lưới giao thông vận tải, kết nối hạ tầng hệ thống kho bãi, trung tâm logistics tại các khu vực và kết nối với hệ thống trung tâm logistics phục vụ cảng biển tại khu vực tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu □

#### Tài liệu tham khảo

[1] Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu (2003), *Quyết định số 767/QĐ-UBND về việc phê duyệt đề án phát triển dịch vụ logistics tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu giai đoạn 2011-2020*;

- [2] *Báo cáo kết quả giám sát “việc thực hiện phát triển cảng biển và dịch vụ hậu cần cảng (logistics) trên địa bàn tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu”*;
- [3] Bộ Công thương - Viện Nghiên cứu Thương mại (2006), *Nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế về dịch vụ hậu cần (logistics) và bài học kinh nghiệm rút ra cho Việt Nam*, đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ 2;
- [4] Chính phủ (2007), *Nghị định số 140/2007/NĐ-CP về mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistic và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics*;
- [5] Thủ tướng Chính phủ (2015), *Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03/7/2015 Phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*;
- [6] Thủ tướng Chính phủ (2017), *Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017 Phê duyệt Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistic Việt Nam đến năm 2025*;
- [7] *Dự án Hỗ trợ Thương mại đa biên EU - Việt Nam MUTRAP III (2011), Các tham luận trong “Diễn đàn logistics và dịch vụ cảng biển Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế”*, Vũng Tàu 3/2011;
- [8] Đặng Đình Đào (2011), *Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Đề tài NCKH Cấp Nhà nước-Mã số ĐTĐL-2010T/33;
- [9] Thủ tướng Chính phủ (2009), *Quyết định 2190/2009/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030*;
- [10] Jacyna, M. (2013), *Cargo flow distribution on the transportation network of the national logistic system*, International Journal of Logistics Systems and Management, Vol.15, No.2, pp.197-218
- [11] WORLD BANK. (2010), *Trade and Transport Facilitation Assessment: A Practical Toolkit for Country Implementation*, Available: [http://siteresources.worldbank.org/EXTTLF/Resources/Trade&Transport\\_Facilitation\\_Assessment\\_Practical\\_Toolkit.pdf](http://siteresources.worldbank.org/EXTTLF/Resources/Trade&Transport_Facilitation_Assessment_Practical_Toolkit.pdf), Ngày truy cập: 07/07/2020.

**Ngày nhận bài: 11/12/2020**

**Ngày chuyển phản biện: 15/12/2020**

**Ngày hoàn thành sửa bài: 05/01/2021**

**Ngày chấp nhận đăng: 12/01/2021**