

ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG LOGISTICS CỦA TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU: TẦM NHÌN ĐẾN NĂM 2050

● NGUYỄN THỊ KHÁNH LY

Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu

TÓM TẮT:

Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu xác định ngành logistics là 1 trong 4 trụ cột kinh tế của tỉnh và đang hướng đến mục tiêu trở thành trung tâm kinh tế biển quốc gia, trung tâm logistics quan trọng của cả nước và khu vực. Với định hướng đó, việc phát triển cơ sở hạ tầng logistics được xem là nhiệm vụ quan trọng và cấp bách. Ngày 16/12/2023, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1629/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Bài viết tập trung vào việc đánh giá thực trạng, tổng hợp, thống kê những định hướng phát triển cơ sở hạ tầng logistics của tỉnh và đề xuất một số giải pháp để thực hiện kế hoạch đầu tư, nâng cấp cơ sở hạ tầng logistics trong tỉnh theo định hướng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050.

Từ khóa: cơ sở hạ tầng logistics, trung tâm kinh tế biển quốc gia, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

1. Đặt vấn đề

Bà Rịa - Vũng Tàu là một tỉnh ven biển nằm trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, sở hữu đường bờ biển với chiều dài 312,8 km ở vị trí cửa ngõ ra Biển Đông của các tỉnh trong khu vực miền Đông Nam bộ. Với vị trí địa lý thuận lợi, Bà Rịa - Vũng Tàu có hệ thống cơ sở hạ tầng logistics hội tụ đủ các yếu tố và điều kiện tiềm năng để trở thành một trong những trung tâm logistics lớn của cả nước và khu vực. Một số nghiên cứu đã chỉ ra, cơ sở hạ tầng có những tác động đáng kể đối với hiệu quả của ngành logistics, ảnh hưởng đến GDP của quốc gia và

khu vực (Maciulis & et al, 2009). Hạ tầng logistics yếu kém kéo theo gia tăng chi phí vận tải (D'Aleo & et al, 2017), dẫn đến một số tác động tiêu cực đối với sự phát triển của ngành. Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có ưu thế mạnh về vận tải đa phương thức với mạng lưới giao thông đường biển quốc tế, đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, vị trí kết nối thuận lợi với sân bay quốc tế, cùng với lợi thế cảng nước sâu đã tạo điều kiện cho tỉnh trở thành mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng nội địa và toàn cầu, là 1 trong 3 cực quan trọng của vùng kinh tế trọng điểm Đông Nam bộ.

Với những lợi thế vốn có, cuối năm 2023, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1629/QĐ-TTg về phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 với mục tiêu xây dựng tỉnh phát triển toàn diện, trở thành một khu vực động lực phát triển quan trọng của vùng Đông Nam bộ, là trung tâm kinh tế biển quốc gia, trung tâm dịch vụ hàng hải logistics của khu vực Đông Nam Á và thế giới.

Đây là một mục tiêu có tính khả thi bởi Bà Rịa - Vũng Tàu có đầy đủ các yếu tố thiên thời, địa lợi, nhân hòa. Tuy nhiên, bên cạnh những tiềm năng sẵn có, Bà Rịa - Vũng Tàu cũng cần phải nhìn nhận lại những hạn chế trong việc quy hoạch, đầu tư hạ tầng logistics trên địa bàn ở thời điểm hiện tại, để từ đó, nhanh chóng đề xuất các giải pháp tháo gỡ vướng mắc, sớm đạt mục tiêu mà tỉnh đang phấn đấu.

2. Thực trạng cơ sở hạ tầng logistics của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu

Bà Rịa - Vũng Tàu có quy mô kinh tế (GRDP), đóng góp ngân sách Trung ương, chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) luôn nằm trong nhóm 5 tỉnh, thành dẫn đầu cả nước. Năm 2022, báo cáo chỉ số năng lực cạnh tranh logistics cấp tỉnh lần đầu tiên được thực hiện tại Việt Nam, kết quả Bà Rịa - Vũng Tàu xếp thứ 4. Theo ông Lê Ngọc Linh, Giám đốc Sở Kế hoạch và Đầu tư tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, năm 2024, tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) của Bà Rịa - Vũng Tàu tăng 11,72 %, cao nhất trong 10 năm gần đây. Tỉnh có 36 trong tổng số 37 chỉ tiêu kinh tế - xã hội đạt và vượt kế hoạch đề ra; tỷ lệ giải ngân vốn đầu tư công năm 2024 trên 95,9 %, cao nhất trong giai đoạn 2021 - 2024. Những kết quả đó có sự đóng góp rất lớn từ hoạt động cảng biển - logistics với nhiều thành tích và con số ấn tượng. Hiện nay, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu xác định tập trung tối đa nguồn lực để đầu tư, đột phá phát triển hệ thống cảng biển, dịch vụ logistics. Trong những năm vừa qua, được sự quan tâm của Chính phủ, địa phương

đã tập trung nhiều vào phát triển và cải thiện tình hình cơ sở hạ tầng logistics trên địa bàn.

Về đường bộ: Hạ tầng giao thông đường bộ của tỉnh khá phát triển và đang được đầu tư mạnh mẽ, tập trung chủ yếu vào các tuyến đường cao tốc, đường quốc lộ và đường tỉnh để đảm bảo kết nối vùng và đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao. Trên địa bàn tỉnh hiện có 1.613 km giao thông đường bộ, bao gồm 3 tuyến quốc lộ 51, 55, 56 với tổng chiều dài 129 km. Các tuyến tỉnh lộ kết hợp với quốc lộ tạo thành mạng lưới đường trục ngang, dọc đan xen, trải đều trên khắp địa bàn. Nhiều tuyến đường đi vào hoạt động đã phát huy vai trò là sức bật cho nền kinh tế của địa phương.

- Đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải: Đây là tuyến đường dài hơn 18 km, nối liền hệ thống cảng biển và các khu công nghiệp dọc sông Cái Mép - Thị Vải.

- Đường 991B: Nối quốc lộ 51 từ nút giao Hội Bài - Tóc Tiên với đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải, là trục giao thông quan trọng nhằm vận chuyển hàng hóa của cụm cảng biển Cái Mép - Thị Vải, các khu công nghiệp Phú Mỹ, Cái Mép, logistics Cái Mép Hạ và trung tâm kho bãi.

- Đường Phước Hòa - Cái Mép: Có điểm đầu giao với quốc lộ 51 ở phường Phước Hòa (thành phố Phú Mỹ), đây là dự án giao thông nhằm hoàn thiện hạ tầng, tạo sự kết nối thông suốt, thuận lợi giữa đường liên cảng với quốc lộ 51, phục vụ khai thác hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải và các khu công nghiệp.

- Cầu Phước An: Tuyến đường này kết nối khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải với cao tốc Bến Lức - Long Thành đi các tỉnh miền Tây, đồng thời giảm tải cho quốc lộ 51 đang thường xuyên ùn tắc.

Hiện nay, Bà Rịa - Vũng Tàu đang tiếp tục thực hiện dự án đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu và đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh. Cụm cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu sẽ kết nối các tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh -

Long Thành - Dầu Giây và cao tốc Bến Lức - Long Thành, các tuyến đường kết nối vào sân bay Long Thành sẽ hình thành trục giao thông xương sống giải quyết kẹt xe trên quốc lộ 51, cùng với đó, trục cao tốc này sẽ phát huy tối đa tiềm năng của cảng biển Cái Mép - Thị Vải, thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của các tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu nói riêng và vùng Đông Nam bộ nói chung. Đường vành đai 4 sau khi hoàn thành sẽ tăng tính liên kết vùng giữa Bà Rịa - Vũng Tàu với các tỉnh, thành lân cận, góp phần giảm tải áp lực cho các tuyến đường hiện hữu.

Về hệ thống đường thủy nội địa/ cảng biển: Với chiều dài hơn 120 km, có 53 cảng bến, 16 khu neo đậu và một số bến khách ngang sông, hệ thống đường thủy nội địa là một lợi thế lớn của tỉnh trong việc phát triển ngành logistics nói riêng và các ngành kinh tế trọng điểm khác nói chung. Đối với hạ tầng cảng biển, Bà Rịa - Vũng Tàu đã có những bước phát triển đáng ghi nhận trong thời gian vừa qua. Hiện nay, theo công bố của Bộ Giao thông Vận tải, Bà Rịa - Vũng Tàu có 48 cảng đang hoạt động với tổng chiều dài cầu cảng khoảng 17 km, đạt công suất gần 180 triệu tấn/ năm. Trong đó, dự án trọng tâm phát triển của tỉnh là cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, hiện đã có 22 cảng đi vào hoạt động, tổng công suất thiết kế đạt 129 triệu tấn/ năm. Năm 2024, cụm cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải lần đầu tiên lọt vào nhóm 10 cảng container hoạt động hiệu quả nhất thế giới, đứng ở vị trí thứ 7, cao thứ 5 ở khu vực châu Á và chỉ xếp sau cảng Tanjung Pelepas xét theo các cảng ở khu vực Đông Nam Á. Theo Cục Hàng hải, Bộ Giao thông vận tải cho biết, khu vực cụm cảng Cái Mép - Thị Vải ở Bà Rịa - Vũng Tàu hiện chiếm hơn 16% tổng lượng hàng hóa xếp dỡ qua cảng biển, 35% lượng hàng container cả nước, 50% lượng hàng container khu vực phía Nam. Trong những năm gần đây, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải được nhiều hãng tàu lựa chọn, tần suất đón tàu kích cỡ lớn của cảng ngày càng nhiều. Vào cuối tháng 3/2023, Cảng quốc tế Gemalink (nằm trong cụm

cảng Cái Mép - Thị Vải) đã đón tàu OOCL Spain (tàu chở container) có tổng trọng tải hơn 230.000 DWT với sức chở lên đến 24.188 TEU, được đánh giá là một trong những tàu container lớn nhất thế giới hiện nay. Như vậy, có thể thấy tiềm năng phát triển của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải là rất lớn, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu cũng đặt mục tiêu tập trung mọi nguồn lực đầu tư, phát triển hệ thống cảng biển Cái Mép - Thị Vải trở thành cảng cửa ngõ, cảng trung chuyển quốc tế cấp đặc biệt của quốc gia.

Về cảng cạn: Cảng cạn Phú Mỹ tại khu công nghiệp chuyên sâu Phú Mỹ 3 đã chính thức đi vào hoạt động từ năm 2023, đây là cảng cạn đầu tiên đánh dấu bước tiến quan trọng trong việc nâng cao năng lực logistics của tỉnh. Cảng cạn Phú Mỹ cung cấp một hệ sinh thái dịch vụ logistics đa phương thức, tích hợp, trọn gói với các dịch vụ cốt lõi như vận chuyển đa phương thức, dịch vụ xếp dỡ, đóng rút hàng hóa, kiểm tra và hoàn tất thủ tục hải quan đối với hàng hóa xuất nhập khẩu sửa chữa, vệ sinh và bảo dưỡng container, dịch vụ lưu kho, lưu bãi và các dịch vụ logistics khác.

Về đường hàng không: Bà Rịa - Vũng Tàu hiện chỉ có 2 sân bay dân sự đang hoạt động là sân bay Vũng Tàu và sân bay Côn Đảo. Tuy nhiên, dự án sân bay quốc tế Long Thành (Đồng Nai) đang được gấp rút triển khai, tỉnh chủ yếu tập trung vào việc khai thác các tuyến đường vận tải khác để kết nối sân bay Long Thành với các khu kinh tế trọng điểm trong tỉnh.

Về hạ tầng đường sắt: Tuyến đường sắt Bắc - Nam đi qua địa bàn tỉnh chưa được khai thác hiệu quả cho vận tải hàng hóa. Tuy nhiên, dự án tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu đang được đề xuất xây dựng, hứa hẹn kết nối với hệ thống đường sắt quốc gia và tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải hàng hóa bằng đường sắt.

2.1. Thuận lợi

Là một tỉnh có vị trí địa lý chiến lược, kết nối các trung tâm kinh tế lớn trong nước và quốc tế, vì vậy, hệ thống cơ sở hạ tầng logistics của Bà Rịa-

Vũng Tàu có nhiều thuận lợi để phát triển và chuyển mình mạnh mẽ trong thời gian vừa qua.

Một là, Bà Rịa - Vũng Tàu nhận được sự quan tâm đặc biệt của Chính phủ trong việc quy hoạch, đầu tư và phát triển để hướng đến mục tiêu trở thành trung tâm logistics trọng điểm. Tại Diễn đàn Logistics Việt Nam năm 2024 do Bộ Công Thương và UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu phối hợp tổ chức, Thủ tướng Phạm Minh Chính đã có những chỉ đạo sát sao về mục tiêu phát triển ngành logistics của cả nước, đồng thời nhấn mạnh rằng: “Trong sự phát triển này, Bà Rịa - Vũng Tàu phải đi đầu, chủ động kết nối bởi địa phương có những lợi thế không ở đâu bằng, vừa có đường hàng không lẫn đường biển thuận lợi. Cùng với đó, tỉnh phải tập trung xây dựng trung tâm công nghiệp quốc gia, quốc tế về phát triển năng lượng tái tạo, điện gió ngoài khơi”. Như vậy có thể thấy, tiềm năng phát triển logistics tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu là rất lớn, do vậy, việc tập trung đầu tư vào cơ sở hạ tầng logistics sẽ luôn là nhiệm vụ cấp bách và phải thực hiện xuyên suốt.

Hai là, lãnh đạo tỉnh đặc biệt quan tâm và chú trọng vào các mục tiêu, dự án phát triển cơ sở hạ tầng logistics trên địa bàn tỉnh. Tại Đại hội đại biểu Đảng bộ tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu lần thứ VII, Đại hội đã thông qua Nghị quyết đặt mục tiêu về giao thông, vận tải giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 là “tạo ra kết cấu đồng bộ, hiện đại, bền vững, trong đó giao thông đường bộ là trọng tâm, cảng biển là trụ cột, giao thông đường thủy, hàng không là tăng lợi thế để phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng - an ninh và hội nhập quốc tế”. Trong 3 khâu đột phá trong nhiệm kỳ 2022 - 2025, khâu đột phá đầu tiên được xác định là “Huy động mọi nguồn lực đầu tư xây dựng đồng bộ hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông kết nối đa phương thức, vùng, khu vực và thế giới”. Điều đó cho thấy, Bà Rịa - Vũng Tàu đã xác định việc phát triển hạ tầng logistics để kết nối tỉnh với các vùng, khu vực và thế giới sẽ là nhiệm vụ đặc biệt quan trọng trong nhiệm kỳ tới,

nhằm duy trì tốc độ tăng trưởng và đạt được những bước tiến vượt bậc.

Ba là, chiến lược quy hoạch, đầu tư vào hệ thống giao thông của tỉnh tương đối đồng bộ và được đánh giá là một trong những địa phương có hệ thống giao thông đường bộ tốt nhất cả nước. Để kết nối cụm cảng Cái Mép - Thị Vải với các khu công nghiệp, các vùng kinh tế trọng điểm, tỉnh đã tập trung đầu tư vào các dự án phát triển đường cao tốc, đường quốc lộ, đường tỉnh nhằm rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa giữa các đầu mối quan trọng. Bên cạnh đó, các tuyến đường tránh cũng được nghiên cứu để triển khai nhằm giảm thiểu áp lực vận tải cho các tuyến đường chính, tạo thành một mạng lưới giao thông thông suốt, đồng bộ và hiện đại, đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng cao và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh.

Bốn là, Bà Rịa - Vũng Tàu có vị trí địa lý thuận lợi, nằm trên tuyến vận tải biển xuyên Thái Bình Dương - tuyến vận tải bận rộn nhất thế giới và sở hữu cảng nước sâu lớn nhất Việt Nam, có thể tiếp nhận tàu có trọng tải lên đến 200.000 tấn. Tỉnh còn giáp ranh với Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, đây là 2 tỉnh, thành tập trung rất nhiều khu công nghiệp, đồng thời có sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất (TP. Hồ Chí Minh) và sân bay quốc tế Long Thành (Đồng Nai). Nhờ có vị trí cửa ngõ này, cơ sở hạ tầng logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu có nhiều cơ hội thu hút các nhà đầu tư để thực hiện các dự án mở rộng, nâng cấp và cải tạo, từ đó ngày càng hoàn thiện đồng bộ các tuyến đường, cầu, cảng, kho bãi,...

2.2. Khó khăn

Mặc dù có nhiều thuận lợi, hệ thống cơ sở hạ tầng logistics tại Bà Rịa - Vũng Tàu vẫn phải đối mặt với không ít thách thức.

Một là, việc đầu tư vào cơ sở hạ tầng logistics trên địa bàn tỉnh còn đang tập trung chủ yếu vào cảng biển, hạ tầng giao thông của các hình thức vận tải khác chưa được phát triển tương xứng với năng lực của tỉnh. Hệ thống hạ tầng giao thông kết

nổi cụm cảng Cái Mép - Thị Vải với khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam và khu vực đồng bằng sông Cửu Long chưa theo kịp với quy hoạch cảng biển và xu thế phát triển kinh tế - xã hội của khu vực. Các tuyến đường hiện hữu đang bị xuống cấp và thường xuyên xảy ra tình trạng ùn tắc, làm tăng thời gian và chi phí vận tải hàng hóa. Ngoài ra, tỉnh vẫn chưa có tuyến đường sắt kết nối đến cảng Cái Mép - Thị Vải, áp lực vận tải vẫn đang tập trung chủ yếu vào đường bộ để trung chuyển hàng hóa từ các khu công nghiệp, vùng kinh tế lân cận vào cảng.

Hai là, hạ tầng logistics Bà Rịa - Vũng Tàu đang thiếu các trung tâm logistics hiện đại, có quy mô lớn, cung cấp đầy đủ các dịch vụ logistics tích hợp. Dịch vụ hậu cần cảng, logistics khu vực Cái Mép - Thị Vải chưa đáp ứng được nhu cầu kết nối của doanh nghiệp như: thiếu hệ thống các kho bãi container rộng, kho tổng hợp hàng container; thiếu dịch vụ soi chiếu hải quan, dịch vụ kiểm tra chuyên ngành tại chỗ, dịch vụ đại lý của các hãng tàu và các dịch vụ hậu cần cảng liên quan khác.

Ba là, các cảng biển trên địa bàn tỉnh có sự phân mảnh lớn nên cầu tàu ngắn và nhỏ, làm giảm hiệu quả của cảng, hoạt động của các kho bãi cũng còn manh mún, quy mô nhỏ lẻ, công nghệ lạc hậu, chưa tận dụng được lợi thế kinh tế theo quy mô. Luồng hàng hải Vũng Tàu - Thị Vải chưa được nạo vét kịp thời do không có chỗ đổ chất thải ra biển, gây ảnh hưởng rất lớn đến việc tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn, làm gián đoạn chuỗi cung ứng.

3. Quy hoạch phát triển cơ sở hạ tầng logistics của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050

3.1. Mục tiêu phát triển

Theo Quyết định số 1629/QĐ-TTg của Thủ tướng chính phủ về phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, mục tiêu chung đặt ra là xây dựng tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu phát triển toàn diện, trở thành một trong những khu vực kinh tế động lực của

vùng Đông Nam bộ, là trung tâm kinh tế biển quốc gia và trở thành địa phương nằm trong nhóm phát triển kinh tế biển hàng đầu của cả nước.

Đối với lĩnh vực kết cấu hạ tầng, Chính phủ đặt mục tiêu tiếp tục hoàn thiện hệ thống giao thông đồng bộ, thông suốt, tập trung hoàn thành các tuyến giao thông kết nối tỉnh với vùng Đông Nam bộ, thúc đẩy liên kết vùng, kết nối với cả nước và quốc tế. Bên cạnh đó, cần chú trọng phát triển hạ tầng logistics gắn với hạ tầng thương mại đồng bộ, hạ tầng công nghệ thông tin đủ điều kiện ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và kết nối công nghệ cao.

Đối với hoạt động cảng biển - logistics, tỉnh cần phát triển, hiện đại hóa cảng cửa ngõ quốc tế Thị Vải - Cái Mép thành cảng quốc tế trung chuyển lớn, có tầm cỡ khu vực châu Á và quốc tế; liên kết chặt chẽ giữa hệ thống cảng biển quốc gia loại đặc biệt với cảng hàng không quốc tế Long Thành hình thành trung tâm logistics cấp quốc gia, khu thương mại tự do gắn với cảng biển tại khu vực Cái Mép Hạ, thu hút nhà đầu tư chiến lược và thiết kế hệ sinh thái hoàn chỉnh và đồng bộ, áp dụng các chuẩn mực hàng đầu quốc tế.

3.2. Phương hướng phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng logistics: Tầm nhìn đến năm 2050

Là một trong những tỉnh phát triển kinh tế biển trọng điểm cần được Nhà nước quan tâm và chú trọng đầu tư, Thủ tướng Chính phủ đã có những phương hướng phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng logistics tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu tới năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 trong Quyết định số 1629/QĐ-TTg.

Về đường bộ: Xây dựng hệ thống giao thông đồng bộ, liên hoàn, kết nối với hệ thống giao thông quốc gia, vùng và nội tỉnh, tạo thành một mạng lưới giao thông thông suốt, hiệu quả. Đối với phương án phát triển hạ tầng giao thông quốc gia, cần phát triển mạng lưới đường bộ quốc gia trên địa bàn tỉnh, gồm: Cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, đường Vành đai 4 Thành phố Hồ Chí Minh, Quốc lộ 55, Quốc lộ 56, Quốc lộ 51, Quốc lộ 51C.

Xây dựng các đoạn tuyến quốc lộ tránh các đô thị: Tuyến tránh Quốc lộ 51 qua thành phố Bà Rịa, tuyến tránh Quốc lộ 55 qua thị trấn Phước Bửu và thị trấn Đất Đỏ. Đối với phương án phát triển hạ tầng giao thông cấp tỉnh, đến năm 2030, Bà Rịa - Vũng Tàu có 22 tuyến đường tỉnh, trong đó có 12 tuyến hiện hữu và 10 tuyến bổ sung.

Về đường thủy nội địa: Phát triển các tuyến vận tải đường thủy nội địa địa phương thuộc khu vực đất liền trên 25 con sông - rạch các cấp từ cấp I đến cấp VI. Hệ thống cảng thủy nội địa 94 cảng, bến thủy nội địa, gồm 50 cảng, bến hiện hữu đang hoạt động và quy hoạch phát triển 44 dự án cảng, bến thủy nội địa và bến chuyên dùng phục vụ du lịch. Tại huyện Côn Đảo, duy trì 29 bến thủy nội địa đang hoạt động, bổ sung quy hoạch nhóm bến chuyên dùng phục vụ du lịch trên địa bàn huyện tại các khu vực Hòn Bà, Vịnh Đầm Tre, Họng Đầm và Bãi Đất Dốc.

Về đường sắt: Xây dựng tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu từ ga Trảng Bom đến ga Vũng Tàu: chiều dài khoảng 84 km, khổ 1.435 mm. Trong đó, đoạn Biên Hòa - Thị Vải là đường đôi, đoạn Thị Vải - Vũng Tàu là đường đơn. Bổ sung quy hoạch 2 nhánh kết nối tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu với hệ thống cảng biển, bao gồm: Nhánh 1 dài 5,3 km kết nối vào khu cảng biển Thị Vải; Nhánh 2 dài 9,1 km kết nối vào khu cảng biển Cái Mép và trung tâm logistics Cái Mép Hạ. Đối với đường sắt đô thị, sau năm 2030, nghiên cứu đầu tư xây dựng 3 tuyến đường sắt đô thị, trong đó có tuyến Vũng Tàu - Bà Rịa - Phú Mỹ, tuyến này dự kiến có phương án kết nối với Cảng hàng không quốc tế Long Thành và thành phố Nhơn Trạch thuộc tỉnh Đồng Nai.

Về đường hàng không: Phát triển cảng hàng không Côn Đảo là cảng hàng không quốc nội, có quy mô khoảng 2 triệu khách/ năm. Ngoài ra, chính phủ còn phê duyệt quy hoạch 2 sân bay chuyên dùng, bao gồm:

- Sân bay Gò Găng thay thế sân bay Vũng Tàu hiện nay để chuyển sang mục đích phát triển

thương mại dịch vụ, là sân bay cấp 3C, diện tích đất dự kiến khoảng 248,5 ha.

- Sân bay Đất Đỏ là sân bay cấp 4C, diện tích đất dự kiến khoảng 244,3 ha.

Về cảng biển: Phát triển hệ thống cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu với quy mô, chức năng cảng đặc biệt, bao gồm các khu bến: Cái Mép, Thị Vải, Sao Mai - Bến Đình, bến cảng khách quốc tế Vũng Tàu, Long Sơn, sông Dinh, Côn Đảo và các bến cảng dầu khí ngoài khơi. Đối với khu bến Cái Mép sẽ đảm nhận chức năng là cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế, có khả năng tiếp nhận tàu container trọng tải 80.000 ÷ 250.000 tấn (6.000 ÷ 24.000 TEU) hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện; tàu tổng hợp, hàng lỏng/ khí trọng tải đến 150.000 tấn hoặc lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện khai thác tuyến luồng hàng hải.

Về cảng cạn: Phát triển hệ thống cảng cạn nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu, cải thiện năng lực thông quan hàng hóa của hệ thống cảng biển với các cụm cảng cạn trong hành lang vận tải Thành phố Hồ Chí Minh - Vũng Tàu, gồm: Cụm cảng cạn Mỹ Xuân, Cụm cảng Phú Mỹ - Phước Hòa, Cảng cạn Phú Mỹ (KCN Phú Mỹ III), Cảng cạn Phước Hòa (cảng cạn Cái Mép).

4. Giải pháp thực hiện

Để phát triển cơ sở hạ tầng logistics đáp ứng nhu cầu trở thành vùng kinh tế động lực và đạt các mục tiêu đề ra theo định hướng trong giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tác giả đề xuất một số giải pháp thực hiện như sau:

Thứ nhất, dựa trên quyết định quy hoạch của Thủ tướng Chính phủ, cần chủ động xây dựng kế hoạch hành động về việc thực hiện nhiệm vụ phát triển hạ tầng ngành logistics của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Trong đó, xây dựng các quy hoạch chi tiết về thiết lập, hiện đại hóa các hành lang vận tải quốc gia và quốc tế; Quy hoạch hệ thống cảng biển, cảng cạn, cảng hàng không, đường sắt,

đường bộ đồng bộ; Quy hoạch các trung tâm logistics đồng bộ, gắn với quy hoạch chung, với các mục tiêu phát triển của địa phương, khu vực, vùng miền, quốc gia...

Thứ hai, cần tích cực thúc đẩy thu hút đầu tư vào các dự án hạ tầng logistics, đặc biệt là việc đưa vào hoạt động các trung tâm logistics và cảng cạn, nhằm hỗ trợ cho hệ thống cảng biển, hình thành chuỗi cung ứng và đảm bảo sự ổn định cho luồng hàng hóa. Cần ban hành các chính sách thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia vào lĩnh vực logistics và phát triển hạ tầng logistics; nghiên cứu và đề xuất các cơ chế, chính sách liên quan đến đất đai và thủ tục đầu tư nhằm thúc đẩy nhanh tiến độ thực hiện các dự án hạ tầng logistics.

Thứ ba, bên cạnh việc chú trọng đầu tư vào hệ thống cảng biển và hoàn thiện mạng lưới giao thông đường bộ, tỉnh cần có sự xem xét trong việc phát triển thêm tuyến đường sắt kết nối cụm cảng Cái Mép - Thị Vải với tuyến đường sắt quốc gia để có thể phát huy tiềm năng của vận tải đa phương thức, giảm áp lực cho vận tải đường bộ. Cùng với đó, cần xem xét đề xuất thêm các phương án đầu tư hạ tầng kết nối sân bay quốc tế Long Thành với các trục đường cao tốc, quốc lộ trọng điểm dẫn vào cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, hướng đến mục tiêu hình thành khu thương mại tự do gắn với cảng biển tại Bà Rịa - Vũng Tàu.

Thứ tư, xây dựng kế hoạch phát triển các trung tâm logistics nhằm phục vụ cho phát triển kinh tế, hoạt động xuất nhập khẩu. Cùng với đó cần quan tâm đến việc xây dựng thêm các cảng cạn, nâng cấp dịch vụ hậu cần, bổ sung kho bãi container, dịch vụ soi chiếu, kiểm tra chuyên ngành, đại lý hãng tàu,... để hỗ trợ cho các cụm cảng biển, phát huy vai trò cảng cạn là cánh tay nối dài của cảng biển.

5. Kết luận

Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đang đứng trước cơ hội lớn để phát triển thành trung tâm logistics quan trọng của cả nước và khu vực. Với vị trí địa lý thuận lợi, hệ thống cảng biển hiện đại, mạng lưới vận tải đa phương thức ngày càng hoàn thiện, cùng các chính sách hỗ trợ từ Chính phủ, Bà Rịa - Vũng Tàu sẽ tập trung tối đa các nguồn lực để không ngừng phát triển, nâng cấp cơ sở hạ tầng logistics trong thời gian tới. Tuy nhiên, để hiện thực hóa các mục tiêu theo định hướng phát triển cơ sở hạ tầng logistics trên địa bàn tỉnh trong giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tỉnh cần nhìn nhận được những thuận lợi và khó khăn trước mắt, đề xuất các đề án quy hoạch, chiến lược, kế hoạch hành động phù hợp để triển khai thực hiện. Khi đã nắm bắt những lợi thế sẵn có, Bà Rịa - Vũng Tàu sẽ không chỉ nâng cao khả năng cạnh tranh ngành logistics mà còn tạo động lực cho sự phát triển kinh tế bền vững trong tương lai ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

Bộ Công Thương (2024). Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2024, Nhà xuất bản Công Thương.

Bùi Thị Hoàng Lan (2024). Nâng cao chất lượng kết cấu hạ tầng phục vụ hoạt động logistics, Tạp chí nghiên cứu Tài chính Kế toán, số 256 (01/2024).

D'Aleo V., & Sergi B. S. (2017). Does logistics influence economic growth? The European experience, Management Decision, 55 (8), 1613-1628.

Mačiulis A., Vasiliauskas A. V., & Jakubauskas G. (2009). The impact of transport on the competitiveness of national economy. Transport, 24 (2), 93-99

Ngọc Long (2023). Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đẩy mạnh phát triển giao thông kết nối vùng. Truy cập tại: https://www.tapchicongsan.org.vn/web/guest/gop-y-du-thao-cac-van-kien-trinh-dai-hoi-xiii-cua-dang/-/2018/868102/view_content#.

Trần Hồng Hà (2023). Phê duyệt Quy hoạch tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Thủ tướng Chính phủ, Quyết định số 1629/QĐ-TTg, ngày 16/12/2023.

Yuliia Atamanenko, Olena Komchatnykh, Sukhomlyn Larysa, Didkivskiy Viacheslav, Borys Sulym, Oksana Losheniuk (2021). The Importance of International Transport and Logistics Infrastructure in the Economic Development of the Country: The Case of the EU for Ukraine, IJCSNS International Journal of Computer Science and Network Security, 21 (3).

Ngày nhận bài: 16/1/2025

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 6/2/2025

Ngày chấp nhận đăng bài: 26/2/2025

DEVELOPMENT ORIENTATION FOR THE LOGISTICS INFRASTRUCTURE OF BA RIA - VUNG TAU PROVINCE: VISION TOWARDS 2050

● **NGUYEN THI KHANH LY**
Ba Ria Vung Tau University

ABSTRACT:

Ba Ria - Vung Tau identifies the logistics sector as one of the four economic pillars of the province and is aiming to become a national marine economic center and an important logistics hub for the country and the region. In line with this orientation, the development of logistics infrastructure is considered an important and urgent task. On December 16, 2023, the Prime Minister issued Decision No. 1629/QĐ-TTg approving the planning of Ba Ria - Vung Tau province for the period 2021 - 2030, with a vision towards 2050. This study will focus on assessing the current situation, compiling, and statistically analyzing the development orientations for logistics infrastructure in the province, as well as proposing several solutions for the implementation of investment and upgrading plans for logistics infrastructure in accordance with the orientations set for 2030 and the vision for 2050.

Keywords: logistics infrastructure, national maritime economic center, Ba Ria - Vung Tau province.