

Logistics Việt Nam tăng tốc bằng đòn bẩy cảng biển và số hóa

07:46 22/02/2026

Năm Bính Ngọ 2026 mở ra kỳ vọng mới cho ngành logistics Việt Nam trong vai trò “mạch dẫn” của nền kinh tế. Khi thương mại toàn cầu bước vào giai đoạn tái cấu trúc chuỗi cung ứng, lợi thế cảng biển kết hợp chuyển đổi số được xem là bàn đạp để Việt Nam tăng tốc.

Không chỉ là trung tâm kinh tế, Thành phố Hồ Chí Minh còn nằm ở vị trí cửa ngõ của Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Theo định hướng phát triển mới, khi mở rộng liên kết với Bình Dương và Bà Rịa – Vũng Tàu, khu vực này được kỳ vọng trở thành cực tăng trưởng logistics tầm khu vực. Ông David Lewis, Giám đốc điều hành Energy Capital Vietnam, nhận định, đây là “thời điểm vàng” để hình thành một thành phố cảng quy mô lớn, đủ sức cạnh tranh với các trung tâm logistics hàng đầu châu Á.



Trước “vó ngựa vận hội mới” Bính Ngọ 2026, ngành logistics Việt Nam được kỳ vọng sẽ “phi nước đại” bằng đòn bẩy cảng biển.

Hiện nay, hệ thống cảng khu vực Thành phố Hồ Chí Minh xử lý khoảng 16 triệu TEU container mỗi năm, chiếm phần lớn lưu lượng hàng hóa xuất nhập khẩu cả nước. Đáng chú ý, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải đã vươn lên nhóm đầu thế giới về hiệu suất khai thác container, tạo nền tảng quan trọng để thu hút các tuyến tàu mẹ xuyên Thái Bình Dương và châu Âu. Tuy nhiên, với tốc độ tăng trưởng thương mại hiện nay, công suất này sẽ sớm tiệm cận giới hạn.

Mục tiêu đến năm 2030, hệ thống cảng khu vực phía Nam có thể xử lý 40-45 triệu TEU mỗi năm. Để đạt được con số đó, ngoài mở rộng hạ tầng cầu bến và luồng tàu, điều cốt lõi là xây dựng hệ sinh thái logistics tích hợp: kết nối cảng biển với đường bộ cao tốc, đường sắt, đường thủy nội địa và khu công nghiệp. Cảng biển không chỉ là điểm bốc dỡ hàng hóa mà còn là trung tâm gia tăng giá trị, nơi diễn ra chế biến, phân loại và phân phối toàn cầu.

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy, một cảng hiện đại phải song hành cùng công nghệ. Mô hình của Port of Los Angeles là ví dụ tiêu biểu: Tự động hóa thiết bị xếp dỡ, ứng dụng trí tuệ nhân tạo để dự báo thời gian tàu cập cảng, triển khai hành lang vận tải xanh nhằm giảm phát thải. Sự phối hợp chặt chẽ giữa khu vực công và tư nhân đã giúp cảng này duy trì vị thế hàng đầu Bắc Mỹ.



Đây là thời điểm vàng, cơ hội vàng để ngành logistics Việt Nam phát triển hệ thống cảng biển hiện đại.

Từ bài học đó, giới chuyên gia đề xuất Thành phố Hồ Chí Minh đẩy mạnh xây dựng “cảng thông minh” dựa trên dữ liệu lớn và mô hình song sinh kỹ thuật số (Digital Twin). Công nghệ cho phép mô phỏng kịch bản vận hành, tối ưu hóa

luồng hàng theo thời gian thực và hạn chế tắc nghẽn. Điều này đặc biệt quan trọng khi sản lượng hàng hóa khu vực phía Nam dự kiến vượt 500 triệu tấn vào năm 2030.

Bên cạnh việc nâng cấp cụm cảng hiện hữu, phương án phát triển các cảng nước sâu mới như Long Sơn hay dự án trung chuyển quốc tế tại Cần Giờ đang được quan tâm. Nếu được triển khai đồng bộ, các dự án này sẽ tạo dư địa tiếp nhận tàu trọng tải lớn, giảm áp lực cho hệ thống hiện tại và mở rộng vai trò trung chuyển khu vực.

Ngoài vận tải hàng hóa, phát triển cảng biển còn gắn với dịch vụ du lịch và kinh tế biển. Các bến tàu du lịch quốc tế dọc sông Sài Gòn có thể trở thành điểm nhấn mới, kết nối thương mại – dịch vụ – giải trí, tương tự mô hình tại Miami hay Dubai.

Trong bối cảnh cạnh tranh chuỗi cung ứng ngày càng gay gắt, logistics không còn là khâu hỗ trợ mà đã trở thành yếu tố quyết định năng lực cạnh tranh quốc gia. Khi hạ tầng cảng biển được đầu tư bài bản và vận hành bằng công nghệ hiện đại, Việt Nam có cơ hội vươn lên thành trung tâm logistics năng động của Đông Nam Á. Bính Ngọ 2026 vì thế không chỉ là năm tăng tốc, mà còn là bước ngoặt định hình vị thế mới cho ngành logistics trên bản đồ toàn cầu.

Nam Sơn (t/h)