

Tạo "cú hích" để TP. Hồ Chí Minh trở thành trung tâm logistics

05:46 23/09/2019

TP Hồ Chí Minh có điều kiện tốt để trở thành trung tâm dịch vụ logistics khu vực phía Nam. Để đạt được điều này cần phải có bước tiến trong việc phát triển hạ tầng giao thông, nâng cao chất lượng logistics.

TP Hồ Chí Minh nằm giữa các trục đường bộ Đông - Tây, Bắc - Nam, cùng với hệ thống hải cảng lớn (Cát Lái, Hiệp Phước, Bến Nghé, Tân Thuận...) nên hầu hết



u ở

Phát

triển hạ tầng giao thông, nâng cao chất lượng logistics của TP Hồ Chí Minh

Bên cạnh đó, TP Hồ Chí Minh còn nằm cạnh các tuyến hàng hải trọng yếu trên biển đông, nơi mỗi năm có trên 140.000 lượt tàu trọng tải trên 100.000 tấn đi qua, có thể kết nối lưu chuyển hàng hóa đa phương thức với nhiều nước. Do đó, việc phát triển logistics trở thành ngành mũi nhọn của TP Hồ Chí Minh là rất cần thiết để giữ vững vị trí đầu tàu kinh tế của cả nước.

Ông Nguyễn Ngọc Hòa, Phó Giám đốc Sở Công thương TP Hồ Chí Minh cho biết, việc xây dựng và triển khai Đề án Phát triển ngành logistics trên địa bàn thành phố đến năm 2025, định hướng đến năm 2030 kỳ vọng sẽ nâng tỷ lệ đóng góp của ngành này lên mức 8-10% GDP, tăng trưởng 15-10%. Đồng thời hình thành được dịch vụ logistics chuyên nghiệp, giúp nâng tỷ lệ sử dụng dịch vụ logistics lên mức 50-60%.

Ông Hòa cũng kỳ vọng TP Hồ Chí Minh sẽ hình thành các doanh nghiệp logistics đầu tàu. Qua đó hỗ trợ các doanh nghiệp sản xuất, thương mại quản lý tốt chuỗi cung ứng, tiết kiệm nguyên vật liệu và chi phí sản xuất.

Theo các chuyên gia, dù có nhiều điều kiện thuận lợi, song thực trạng năng lực cạnh tranh của ngành logistics TP Hồ Chí Minh còn yếu cả về số lượng, quy mô và trình độ nhân lực. Ngoài ra, việc thiếu đồng bộ giữa các cảng với hệ thống đường bộ, đường sắt và hệ thống dịch vụ hỗ trợ sau cảng biển là một trong những nguyên nhân chính dẫn đến hạn chế phát triển logistics tại TP Hồ Chí Minh.

Khảo sát của Viện Nghiên cứu và Phát triển logistics Việt Nam chỉ ra rằng, hầu hết các cụm cảng của TP Hồ Chí Minh đều đang tồn tại nhiều trở ngại, trong đó tắc nghẽn hạ tầng, kẹt xe nghiêm trọng; cạnh tranh thiếu lành mạnh; cảng nhỏ lẻ, thiếu liên kết, khả năng kết nối nội địa yếu; hậu cần cảng phát triển ị ạch gây chậm trễ trong lưu thông hàng hóa; cảng nằm trong nội thành, ven đô và không thể phát triển, mở rộng.

Bà Tô Thị Hằng, Viện Nghiên cứu và phát triển logistics Việt Nam cho biết, tại TP Hồ Chí Minh hiện có 6 ICD (còn gọi cảng cạn, cảng nội địa) nhưng 5/6 điểm đã có quyết định di dời, do vậy gần như các điểm này không có sự đầu tư về cơ sở vật chất lẫn công nghệ.

"Hầu hết các cụm cảng của TP Hồ Chí Minh đang tồn tại nhiều trở ngại, trong đó tắc nghẽn hạ tầng, kẹt xe nghiêm trọng, thiếu sự kết nối... được xem là các vấn đề nóng. Trong khi đó, theo quy hoạch hệ thống ICD giai đoạn 2020-2025, toàn TP Hồ Chí Minh có 8 hệ thống ICD trên tổng diện tích 102 - 137ha, năng lực hàng hóa thông quan 1,38 - 1,89 triệu container", bà Hằng thông tin.

Về hoạt động của các doanh nghiệp, theo bà Hằng, tính đến tháng 3/2018, TP Hồ Chí Minh tập trung 54% doanh nghiệp logistics. Các doanh nghiệp thuần ở lĩnh vực logistics hiện nay, trừ vài công ty lớn, còn lại đều phải "làm F2", tức là nhận thầu lại từ các công ty nước ngoài có mối quan hệ, có vốn.

Nhiều doanh nghiệp nhìn nhận, từ nay đến năm 2025, TP Hồ Chí Minh vẫn giữ vững vai trò là trung tâm phân phối, cung ứng hàng hóa lớn nhất phía Nam. Tuy nhiên, để ngành logistics phát triển bền vững, tránh tình trạng phát triển tự phát, mạnh ai nấy làm thì cần phải có một đề án phát triển tổng thể.

Bên cạnh đó, cần giải quyết vấn tắc nghẽn hạ tầng, kẹt xe đang tồn tại. Ông Phạm Sơn, Trưởng phòng Logistics Công ty TNHH MTV Cảng Bến Nghé cho rằng, cần nâng cao năng lực cơ sở hạ tầng kết nối.

Theo đó, cần hoàn thiện quy hoạch chi tiết phát triển hạ tầng logistics, bao gồm kết cấu hạ tầng giao thông vận tải phù hợp với các quy hoạch về sản xuất công nghiệp, nông nghiệp, xuất nhập khẩu, chiến lược phát triển kinh tế-xã hội của các địa phương trong vùng.

Hoan Nguyễn