



THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN LOGISTICS TẠI CẢNG VŨNG ÁNG - TỈNH HÀ TĨNH

TRƯƠNG THUẬN YẾN

Tỉnh Hà Tĩnh là địa phương có nhiều cơ hội và tiềm năng để phát triển dịch vụ logistics nhờ có hệ thống cảng biển nước sâu Sơn Dương - Vũng Áng, hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt kết nối với các trung tâm kinh tế quan trọng trong và ngoài nước... Tuy nhiên, trong những năm qua, dù đã được quan tâm đầu tư bước đầu nhưng lĩnh vực logistics vẫn chưa thực sự khởi sắc như kỳ vọng. Theo đó, Logistics vẫn đang đóng vai trò là một ngành dịch vụ hỗ trợ cho những ngành kinh tế khác chứ chưa thực sự là một ngành kinh tế mũi nhọn trong cơ cấu kinh tế của địa phương. Trên cơ sở phân tích thực trạng và tiềm năng của Cảng Vũng Áng trong việc phát triển logistics, bài viết đưa ra một số khuyến nghị nhằm phát triển dịch vụ logistics cho địa phương trong thời gian tới.

Từ khóa: Lĩnh vực logistics, cơ cấu kinh tế, tiềm năng phát triển, cảng Vũng Áng

REAL SITUATION AND SOLUTIONS FOR LOGISTICS DEVELOPMENT AT VUNG ANG PORT, HA TINH PROVINCE

Truong Thuan Yen

Ha Tinh is a province with large potential to develop logistics services such as the availability of Son Duong - Vung Ang deep-water seaport system, road and rail systems connecting important economic centers. However, in recent years, despite initial investment packages, the logistics sector has not really prospered as expected. Accordingly, logistics is still being an auxiliary service rather than being a spearhead economic sector within the local economic structure. Based on analyzing the current situation and potential of Vung Ang Port for logistics development, the paper makes related recommendations for the near future.

Keywords: Logistics, economic structure, development potential, Vung Ang Port

Ngày nhận bài: 10/5/2022
Ngày hoàn thiện biên tập: 25/5/2022
Ngày duyệt đăng: 3/6/2022

Đặt vấn đề

Logistics là một phần của quản trị chuỗi cung ứng bao gồm việc hoạch định, thực hiện, kiểm soát việc vận chuyển và dự trữ hàng hóa, dịch vụ cũng

như những thông tin liên quan từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ để đáp ứng yêu cầu của khách hàng. Hoạt động của quản trị logistics cơ bản bao gồm: Quản trị vận tải hàng hóa xuất và nhập, quản lý đội tàu, kho bãi, nguyên vật liệu, thực hiện đơn hàng, thiết kế mạng lưới logistics, quản trị tồn kho, hoạch định cung cầu, quản trị nhà cung cấp dịch vụ thứ 3...

Hà Tĩnh là địa phương có nhiều điều kiện thuận lợi trong phát triển lĩnh vực logistics với nhiều điều kiện quan trọng và lợi thế như: Có hệ thống cảng biển nước sâu; có cửa khẩu đường bộ kết nối với Lào và các tỉnh Đông Bắc Thái Lan... Tuy nhiên, đến nay, logistics vẫn chỉ đóng vai trò là một ngành dịch vụ hỗ trợ cho những ngành kinh tế mũi nhọn khác chứ chưa thực sự là một ngành kinh tế trong cơ cấu kinh tế của tỉnh Hà Tĩnh. Nói cách khác, địa phương này vẫn chưa khai thác hết tiềm năng, triển vọng của lĩnh vực này để đóng góp nhiều hơn cho ngân sách và kinh tế địa phương.

Thực trạng hoạt động logistics tại cảng Vũng Áng trong thời gian qua

Về hoạt động logistics tại cảng Vũng Áng

Dù nhận thức được vai trò quan trọng của hoạt động dịch vụ logistics trong mở rộng giao thương trong nước và quốc tế, song thời gian qua, các kết quả từ lĩnh vực này tại tỉnh Hà Tĩnh cũng chưa đạt như kỳ vọng. Theo đó, hạ tầng cho phát triển logistics của tỉnh Hà Tĩnh như giao thông kết nối với bên ngoài còn thiếu (đường sắt) và yếu (đường

bộ), chi phí cao, tốn nhiều thời gian, kho vận, bến bãi chưa đồng bộ và chưa đủ để trở thành trung tâm logistics, khiến dịch vụ logistics chưa phát huy được vai trò của mình. Đặc biệt, đến nay, Hà Tĩnh đang thiếu các sản phẩm hàng hóa để "nuôi sống" dịch vụ logistics (bao gồm hàng hóa sản xuất tại chỗ và hàng hóa sản xuất bên ngoài nhưng được gia công, đóng gói và xuất nhập khẩu qua địa bàn Hà Tĩnh). Bên cạnh đó, dù đã có các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics nhưng phân bố rời rạc, chưa có tính chuyên môn hóa sâu, chủ yếu hình thành tự phát, chi phí cao. Trong bối cảnh chung của địa phương, dịch vụ Logistics tại Vũng Áng - một trong những trung tâm Logistics tiềm năng nhất của Hà Tĩnh cũng chưa phát huy được hiệu quả cao.

Hiện nay, Trung tâm Logistics và dịch vụ hậu cảng Vũng Áng là một trong hai trung tâm logistics sau cảng được quy hoạch theo Quyết định số 137/QĐ-BGTVT ngày 17/01/2012 của Bộ Giao thông Vận tải. Trung tâm này có quy mô khoảng 133,32 ha (nếu không kể đường bao xung quanh thì có diện tích 106,9 ha) bao gồm 06 phân khu chức năng là: Khu kho logistics; Khu quản lý điều hành, dịch vụ tài chính ngân hàng và dịch vụ phụ trợ; Khu nhà dịch vụ lưu trú cho chuyên gia, khách hàng và dịch vụ thiết yếu; Đất giao thông + bãi đậu xe; Khu đầu mối hạ tầng kỹ thuật; Cây xanh.

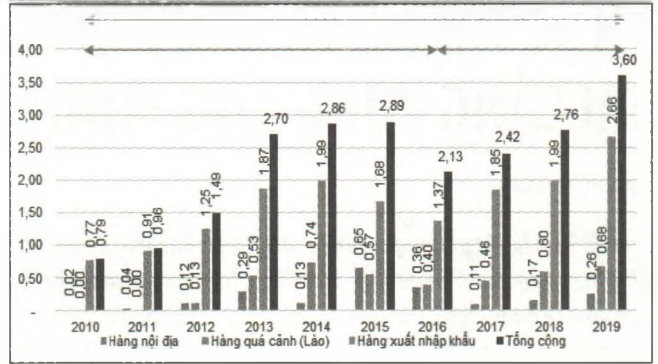
Đến nay, trong khu vực chỉ có Bến số 1 và số 2 cảng Vũng Áng Lào - Việt hoạt động bốc xếp hàng tổng hợp. Theo số liệu thống kê của Công ty Cổ phần Cảng Quốc tế Lào - Việt, hàng tổng hợp qua cảng Vũng Áng tăng trưởng nhanh trong giai đoạn 2011-2016 với mức tăng trưởng bình quân đạt 18%/năm. Tuy nhiên, đến năm 2016, do việc xây dựng Khu liên hợp gang thép Formosa Hà Tĩnh kết thúc và do ảnh hưởng của sự cố môi trường nên khối lượng hàng qua cảng Vũng Áng sụt giảm mạnh. Năm 2017, sản lượng hàng qua cảng Vũng Áng đã tăng trở lại, năm sau cao hơn năm trước với tốc độ bình quân giai đoạn 2017-2019 đạt 19,2%/năm.

Một số thuận lợi và khó khăn trong phát triển dịch vụ logistics

Thuận lợi

Hà Tĩnh là địa phương được đánh giá có nhiều tiềm năng, lợi thế để phát triển lĩnh vực logistics. Cụ thể, Khu kinh tế Vũng Áng có lợi thế về vị trí địa lý (có Cảng nước sâu Vũng Áng và Sơn Dương, gần quốc lộ 1, trên quốc lộ 12C nối với Lào và Thái Lan, gần mỏ sắt Thạch Khê) để thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội địa phương, tạo điểm bứt phá về kinh

HÌNH 1: THỐNG KÊ KHỐI LƯỢNG HÀNG HÓA QUA CẢNG VŨNG ÁNG (2010 - 2019)



Nguồn: Trung tâm Logistics và Dịch vụ hậu cảng Vũng Áng

tế - xã hội trong khu vực Bắc Trung Bộ, tạo sự liên kết phát triển giữa các tỉnh Bắc Trung Bộ. Trong khi đó, Dự án đường cao tốc Bãi Vọt - Vũng Áng, dự án đường sắt Vũng Áng - Tân Ấp - Mụ Giạ nối với Thà Khẹk (Lào) là những dự án sẽ có tác động rất lớn đến vận tải hàng hóa về Vũng Áng nói chung cũng như thuận lợi cho việc phân phối hàng hóa qua mạng lưới giao thông đường bộ của Trung tâm Logistics và dịch vụ hậu cảng Vũng Áng nói riêng. Về giao thông đường biển, tuyến luồng từ phao số 0 vào cảng Vũng Áng với chiều dài chỉ 2km, độ sâu hiện nay là -12m là một tuyến luồng ngắn, sâu nhất trong hệ thống luồng hàng hải của Việt Nam, tạo thuận lợi cho các phương tiện vận tải biển giao nhận hàng trong chuỗi cung ứng dịch vụ logistics.

Về hạ tầng kỹ thuật, Trung tâm Logistics và dịch vụ hậu cảng Vũng Áng nằm trong Khu kinh tế Vũng Áng đã được quy hoạch hạ tầng đồng bộ và đầy đủ. Tuyến cáp điện 35KV đã tới gần khu vực Trung tâm, hệ thống mạng cáp quang đã được xây dựng đảm bảo cung cấp mạng internet tốc độ cao cho các hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI) của các doanh nghiệp...

Bên cạnh đó, nguồn lao động địa phương dồi dào đáp ứng tốt nhu cầu về lao động trong Trung tâm Logistics và dịch vụ hậu cảng cũng như Khu kinh tế Vũng Áng nói riêng và tỉnh Hà Tĩnh nói chung. Nguồn nhân lực này cũng có thể cung cấp lao động dịch vụ và hỗ trợ cho các ngành dịch vụ cơ bản có liên quan đến logistics.

Khó khăn

Bên cạnh những thuận lợi, hiện nay vẫn còn một số khó khăn, thách thức trong phát triển dịch vụ logistics của tỉnh Hà Tĩnh nói chung và Vũng Áng nói riêng. Theo đó, Bến cảng tổng hợp Vũng Áng có diện tích khá nhỏ, chưa được đầu tư trang thiết bị làm hàng container. Các dịch vụ hậu cần để phục vụ làm hàng container sau cảng hiện chưa được quan tâm đầu tư. Thực tế cũng cho thấy, mặc dù đã



có quy hoạch đồng bộ của Khu Kinh tế Vũng Áng, nhưng hiện trạng hạ tầng kỹ thuật thoát nước mưa, thoát nước bẩn và xử lý rác thải tại khu vực quy hoạch hầu như chưa có. Mạng lưới cung cấp điện chưa đáp ứng được yêu cầu thực tế khi mà việc cấp điện cho Trung tâm Logistics và dịch vụ hậu cảng Vũng Áng cần xây dựng trạm hạ áp 35/22KV.

Bên cạnh đó, trong ranh giới lập quy hoạch có khá nhiều hộ dân sinh sống và tỷ lệ đất ở hiện trạng khá cao (9%) làm cho chi phí đền bù giải phóng mặt bằng khá lớn, có thể gây khó khăn trong quá trình triển khai thực hiện đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ cho logistics.

Lực lượng lao động tại chỗ tuy dồi dào nhưng phần lớn chưa qua đào tạo một cách chuyên nghiệp, chuyên sâu về dịch vụ logistics và các dịch vụ phụ trợ khác.

Kết luận và khuyến nghị

Mặc dù là ngành kinh tế tương đối mới, nhưng với những tiềm năng sẵn có và các chính sách ưu tiên phát triển của địa phương, Hà Tĩnh sẽ là một trong những trung tâm logistics trong tương lai nếu được quy hoạch, đầu tư bài bản, đồng bộ và có hệ thống. Tuy nhiên, với thực trạng nêu trên, để phát triển logistics Vũng Áng nói riêng và của tỉnh Hà Tĩnh nói chung, cần quan tâm một số vấn đề sau:

Một là, đẩy mạnh phát triển một số những ngành kinh tế cộng sinh với Logistics để tạo nên hệ sinh thái bền vững cho lĩnh vực này như: Sản xuất hàng hóa tại chỗ, phát triển công nghiệp, thương mại, xuất nhập khẩu, kho vận... Đồng thời, có cơ chế chính sách thu hút hàng hóa xuất nhập khẩu qua địa bàn trên cơ sở xem xét, đánh giá thực trạng, tiềm năng của địa phương trong phát triển logistics để có phương án điều chỉnh.

Hai là, có chiến lược rõ ràng trong việc quy hoạch đầu tư về ngắn hạn, trung hạn, dài hạn cho logistics. Cần có sự liên kết chặt chẽ, thống nhất giữa các nhà đầu tư, các doanh nghiệp và chính quyền địa phương từ khâu đầu tiên đến khâu cuối cùng của chuỗi cung ứng. Hiện tại, Vũng Áng đã có khâu cuối cùng của chuỗi cung ứng là hệ thống cảng biển tại Khu kinh tế Vũng Áng, tuy nhiên đang thiếu khâu đầu tiên là hàng hóa. Để khai thác hiệu quả, xứng tầm với nguồn lực này, trước hết địa phương phải khuyến khích và ưu tiên phát triển sản xuất sản phẩm, hàng hóa hiện có, đồng thời phải kêu gọi và thu hút các nhà đầu tư mới.

Ba là, hoàn thiện và từng bước nâng cấp, đồng bộ hạ tầng cảng biển, hạ tầng giao thông kết nối với các tỉnh trong nước và với các nước trong khu vực, đặc biệt là Lào, Thái Lan để tạo môi trường tốt trong việc thu hút đầu tư, thu hút hàng hóa xuất nhập khẩu đi qua địa bàn, tạo cơ hội cho việc đầu tư và

phát triển dịch vụ kho vận.

Bốn là, tập trung phát triển nguồn nhân lực và định hướng phát triển các doanh nghiệp có lợi thế về Logistics. Hiện tại, không chỉ riêng Hà Tĩnh mà ở các địa phương khác cũng như các quốc gia trên thế giới đang khan hiếm nguồn nhân lực logistics trầm trọng: thiếu cấp quản lý, chuyên gia, hệ thống giáo dục đào tạo, nguồn nhân công có kỹ năng và kinh nghiệm về lĩnh vực này. Vì vậy, địa phương nên có kế hoạch phát triển nguồn nhân lực một cách cụ thể và bài bản hơn, phải đẩy nhanh quá trình xây dựng kiến thức và kỹ năng cho nguồn nhân lực các cấp để đáp ứng được nhu cầu và mục tiêu về nguồn nhân lực logistics cả về chất và lượng.

Năm là, chú trọng việc ứng dụng công nghệ số vào hoạt động logistics. Nếu việc phát triển kinh tế - xã hội được ví như "trục chính của bánh xe" thì vai trò của logistics giống như những "chiếc nan hoa" kết nối các ngành kinh tế lại với nhau để bánh xe chuyển động. Logistics không đơn giản chỉ là việc vận tải, lưu kho, bến bãi mà nó được xem là một chuỗi các hoạt động phát sinh trong quá trình sản xuất - kinh doanh và có sự liên quan chặt chẽ với nhau giữa các đơn vị, làm sao để tiết kiệm thời gian, chi phí, giảm thiểu rủi ro, kết nối vùng nguyên liệu - nhà sản xuất - nơi tiêu thụ.

Sáu là, cân đối chi phí đầu tư làm sao để có thể nâng cao vị thế cạnh tranh của dịch vụ Logistics tại Vũng Áng. Hiện nay, có 4 yếu tố chính ảnh hưởng đến chi phí Logistics gồm: chi phí vận chuyển và xếp dỡ hàng hóa; chi phí bảo quản, chi phí kho bãi, chi phí quản lý. Theo số liệu của Ngân hàng Thế giới, chi phí Logistics ở Việt Nam rơi vào khoảng 20-25%GDP, cao hơn 6% so với Thái Lan, hơn 12% so với Malaysia, cao gấp 3 lần so với Singapore. Ở các nước như Nhật Bản, Mỹ, Châu Âu thì chi phí logistics chỉ chiếm khoảng 7-11%GDP.

Tài liệu tham khảo:

1. Thủ tướng Chính phủ (2018), Quyết định số 706/QĐ-TTg ngày 07/6/2018 về việc phê duyệt quy hoạch chung thị xã Kỳ Anh, tỉnh Hà Tĩnh đến năm 2035;
2. Bộ Giao thông vận tải (2012), Quyết định số 137/QĐ-BGTVT ngày 17/01/2012 phê duyệt quy hoạch chi tiết Khu bến cảng biển Vũng Áng, Sơn Dương thuộc Cảng biển Sơn Dương - Vũng Áng (tỉnh Hà Tĩnh) giai đoạn đến năm 2020;
3. Cục Thống kê tỉnh Hà Tĩnh (2011 - 2015), Niên giám thống kê tỉnh Hà Tĩnh 2011, 2012, 2013, 2014, 2015;
4. Cục Thống kê tỉnh Hà Tĩnh (2016 - 2020), Niên giám thống kê tỉnh Hà Tĩnh 2016, 2017, 2018, 2019, 2020;
5. Sở Công Thương Hà Tĩnh (2016), Quy hoạch phát triển ngành logistics Hà Tĩnh giai đoạn đến 2020, định hướng 2030.

Thông tin tác giả:

Trương Thuận Yến - Trường Đại học Hà Tĩnh
Email: yen.truongthuan@htu.edu.vn