

BỘ CÔNG THƯƠNG
TRUNG TÂM THÔNG TIN CÔNG NGHIỆP VÀ THƯƠNG MẠI

BÁO CÁO
TÌNH HÌNH THỊ TRƯỜNG LOGISTICS VIỆT NAM

Số tháng 10/2020

THUỘC NHIỆM VỤ

**“Xây dựng Hệ thống cung cấp, kết nối thông tin, dữ liệu logistics
giai đoạn 2017-2020”**

Hà Nội, 2020

MỤC LỤC

TÓM TẮT	3
1. Tình hình chung	5
2. Hoạt động vận tải.....	7
2.1. Tình hình chung	7
2.2. Vận tải đường bộ.....	10
2.3. Vận tải đường sắt	10
2.4. Vận tải hàng không	11
2.5. Vận chuyển đường thủy nội địa	12
2.6. Vận chuyển đường biển.....	14
3. Cảng biển.....	14
4. Hoạt động giao nhận, kho bãi.....	16
4.1. Giao nhận, kho bãi.....	16
4.2. Chuỗi, kho lạnh.....	17
5. Sự ảnh hưởng của phương thức vận tải đối với ngành nông nghiệp.....	Error! Bookmark not d

DANH MỤC HÌNH

Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa của Việt Nam các tháng năm 2019 và 2020	8
Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa trong nước và ngoài nước 10 tháng năm 2020	9
Hình 3: Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Việt Nam trong tháng 10/2020	9
Hình 4: Vận tải hàng hóa bằng đường bộ của Việt Nam.....	10
Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt các tháng năm 2019 và 2020 ...	11
Hình 6: Vận tải hàng hóa bằng hàng không.....	12
Hình 7: Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa	13
Hình 8: Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.....	14

TÓM TẮT

- ❖ Lĩnh vực logistics vững mạnh là chìa khóa để Việt Nam tham gia tích cực và chủ động hơn vào chuỗi giá trị toàn cầu. Với ảnh hưởng của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 và đại dịch Covid-19, ngành dịch vụ logistics đang có những thay đổi lớn.
- ❖ Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, trong 10 tháng năm 2020, số lượng doanh nghiệp vận tải, kho bãi được thành lập mới giảm 5,5% so với cùng kỳ năm ngoái (đạt 4.513 doanh nghiệp). Đồng thời cũng có 555 doanh nghiệp vận tải, kho bãi tại nước ta đã hoàn tất thủ tục giải thể.
- ❖ Tháng 10/2020, tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa của nước ta ước đạt 164 triệu tấn, tăng 3,7% so với tháng 9/2020 và giảm 8,7% so với tháng 10/2019. Tính chung 10 tháng năm 2020, vận tải hàng hóa đạt 1,43 tỷ tấn hàng, giảm 7,5% so với cùng kỳ năm trước ; luân chuyển đạt 273,6 tỷ tấn.km, giảm 8,8%.
- ❖ Vận tải hàng hóa nước ta vẫn phụ thuộc chủ yếu vào đường bộ, với tỷ trọng lớn nhất (khoảng 74,35% tổng khối lượng vận chuyển trong tháng 10/2020). Tiếp theo là đường thủy nội địa (20,97%), đường biển (4,42%) Trong khi đó tỷ trọng của đường sắt và đường hàng không rất thấp, lần lượt là 0,22% và 0,01%.
- ❖ Vận tải hàng hóa bằng đường sắt khi tăng trong tháng 9/2020 đến tháng 10/2020 đã quay đầu giảm.
- ❖ Vận tải hàng hóa bằng đường bộ trong tháng 10/2020 tăng so với tháng trước và cùng kỳ năm ngoái nhưng tính chung 10 tháng năm 2020 vẫn thấp hơn cùng kỳ năm 2019.
- ❖ Sau khi sụt giảm mạnh trong 4 tháng đầu năm, vận tải hàng hóa đường thủy nội địa diễn biến khả quan hơn từ tháng 5/2020 đến nay, đến tháng 10/2020 đã đạt 34,41 triệu tấn, tăng 1,7% so với tháng 9/2020 nhưng vẫn giảm 31,2% so với tháng 10/2019.
- ❖ Trong số các phương thức vận tải thì hàng không ghi nhận mức giảm mạnh nhất cả về khối lượng vận tải và luân chuyển, tuy nhiên trong tháng 10/2020 này đã có những chuyển biến nhất định. Trong đó, mức lưu

chuyển hàng hóa tháng 10/2020 tăng 21,8% so với tháng trước nhưng lại giảm 38,5% so với cùng kỳ năm 2019.

- ❖ Theo số liệu sơ bộ của Cục Hàng hải Việt Nam, tháng 10/2020, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển ước đạt gần 58 triệu tấn, giảm 2% so với cùng kỳ năm trước.

NỘI DUNG BÁO CÁO

1. Tình hình chung

Covid-19 đã tác động rộng và rõ nét đến toàn thể nền kinh tế Việt Nam và chuỗi cung ứng dịch vụ và ảnh hưởng lớn đến hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải logistics.

Theo số liệu của Tổng cục Thống kê tháng 10/2020, cả nước có 12,2 nghìn doanh nghiệp thành lập mới với số vốn đăng ký là 165,6 nghìn tỷ đồng và số lao động đăng ký là 72 nghìn lao động, tăng 18,4% về số doanh nghiệp, giảm 18,5% về vốn đăng ký và giảm 12,7% về số lao động so với tháng trước.

Trong 10 tháng năm 2020, số lượng doanh nghiệp vận tải, kho bãi được thành lập mới giảm 5,5% so với cùng kỳ năm trước (đạt 4.513 doanh nghiệp, tuy nhiên thấp hơn mức giảm chung của tất cả các ngành).

Từ đầu năm đến hết tháng 10/2020 cũng có 2.366 doanh nghiệp vận tải, kho bãi tại nước ta đã hoàn tất thủ tục giải thể.

Trong những tháng tới, theo quy luật mùa cao điểm cuối năm về thương mại, vận chuyển, dự báo thị trường logistics của Việt Nam sẽ sôi động hơn.

Nông sản là một trong những ngành xuất khẩu quan trọng của Việt Nam, đóng góp tích cực vào kim ngạch xuất khẩu chung của cả nước, trong đó có nhiều mặt hàng nằm trong nhóm xuất khẩu lớn như gạo, hạt điều, cà phê, cao su, bột sắn.

Năm 2020, xuất khẩu nông sản Việt Nam cũng đang đối diện với những khó khăn, thách thức. Cải thiện hiệu quả hoạt động logistics sẽ giúp nông sản Việt phát huy được lợi thế cạnh tranh trong tình hình mới.

Đối với xuất nhập khẩu nông sản, có hai khâu cần đặc biệt chú trọng cải thiện là bảo quản nông sản (tại kho và trong quá trình vận chuyển) và hạ tầng logistics. Do tính chất đặc thù đối với một số loại hàng nông sản như chu kỳ sử dụng ngắn, dễ hư hỏng, có tính thời vụ theo mùa... nên hoạt động logistics phục vụ vận chuyển hàng nông sản đòi hỏi một quá trình tích hợp từ khâu sản xuất, thu hoạch, chế biến, đóng gói, lưu trữ, vận chuyển và phân phối đến người tiêu dùng cuối cùng nhưng chuỗi liên kết này hiện nay còn đang rất lỏng lẻo. Các hệ

thống kho bãi, cơ sở chế biến hàng nông sản chưa được đầu tư đúng mức và đặc biệt là chuỗi lạnh.

Ngoài ra, việc chỉ tập trung khai thác vận tải đường bộ trong vận chuyển hàng hóa nông sản xuất khẩu đã ảnh hưởng nhất định đến năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam do chi phí vận tải đường bộ khá cao, bên cạnh đó vẫn thường xuyên xảy ra tình trạng ùn ứ tại khu vực cửa khẩu do lượng hàng hóa xuất khẩu thường tập trung rất lớn khi vào dịp cao điểm và nhiều chủ hàng không có kế hoạch để chủ động kết nối với các đối tác nhập khẩu ở nước ngoài.

Đến nay, để vận chuyển hàng nông sản và hàng lạnh thì đường bộ được doanh nghiệp ưu tiên lựa chọn nhờ sự linh hoạt, thời gian vận chuyển nhanh, nhất là đối với những thị trường có chung đường biên giới với nước ta. Tiếp sau là đường biển do chi phí thấp, thích hợp cho việc xuất khẩu sang các thị trường xa và các mặt hàng có tính thời vụ thấp. Đối với đường sắt và đường hàng không hiện chưa được sử dụng nhiều do hàng không có chi phí cao, chưa phù hợp với các mặt hàng nông sản giá trị thấp.

Trước tiềm năng lớn từ nguồn hàng trong thời gian tới, khi nước ta hội nhập sâu rộng hơn vào kinh tế khu vực và quốc tế, ngành đường sắt đã đầu tư nâng cấp chất lượng toa xe, triển khai khai thác vận chuyển container lạnh tự hành, cung cấp dịch vụ vận tải khép kín... Để phát triển mạnh xuất nhập khẩu hàng nông sản, ngành đường sắt đang tích cực làm việc với các nước liên quan để thống nhất các giải pháp kỹ thuật kết nối, thông tin, giá cước, biểu phí dịch vụ để đưa ra mức giá hợp lý cho khách hàng. Các đoàn tàu hàng liên vận quốc tế sang Trung Quốc đã được đưa vào khai thác với nhiều ưu thế như rút ngắn thời gian di chuyển, thủ tục thông quan chính ngạch tại cửa khẩu ga Đồng Đăng - Bằng Tường nhanh và thuận lợi, hàng hóa có thể đi sâu vào nội địa Trung Quốc không cần chuyển tải.

Với hàng không, các hãng hàng không trong nước đã có những bước phát triển đáng kể trong những năm gần đây, nhưng quy mô còn nhỏ so với các hãng nước ngoài, chủ yếu tập trung khai thác bụng máy bay hành khách mà chưa có đầu tư vào máy bay chuyên chở hàng hóa (freighter). Hiện nay, các hãng hàng không nước ngoài đang chiếm lĩnh thị trường vận chuyển hàng hóa quốc tế (gần 90%). Cùng với đó là giá cước hàng không quá cao, đặc biệt trong mùa dịch Covid-19, các máy bay chở khách tạm dừng các đường bay quốc tế trong khi

chưa có các chuyến bay chuyên vận chuyển hàng hóa, điều này dẫn đến là các sản phẩm nông nghiệp của nước ta khó xuất khẩu và khó cạnh tranh với các nước.

Để phát triển vận chuyển hàng hóa bằng đường hàng không, trong đó có mặt hàng nông sản, thì phải có một hãng hàng không (Cargo airlines) với đội bay chuyên chở hàng hóa riêng biệt phục vụ cho các sản phẩm nông nghiệp Việt Nam, cho các tuyến đường riêng biệt như bưu điện... Như vậy, giá cước phí mới giảm được. Đồng thời, cần đầu tư mạnh vào hệ thống logistics phục vụ lưu trữ, bảo quản, thông quan bảo đảm chất lượng xuất khẩu các sản phẩm nông nghiệp Việt Nam...

Thị trường vận tải đường sắt và hàng không có nhiều tiềm năng phát triển bền vững, lâu dài, phục vụ cho sản xuất, lưu thông và phân phối các sản phẩm nông nghiệp Việt Nam. Tuy nhiên, để tận dụng hết những tiềm năng hiện có, ngành đường sắt và đường hàng không phải có kế hoạch nâng cấp cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng phục vụ, hoàn thiện dịch vụ nhằm đẩy mạnh khai thác vận tải hàng hóa, nhất là đối với nông sản.

2. Hoạt động vận tải

2.1. Tình hình chung

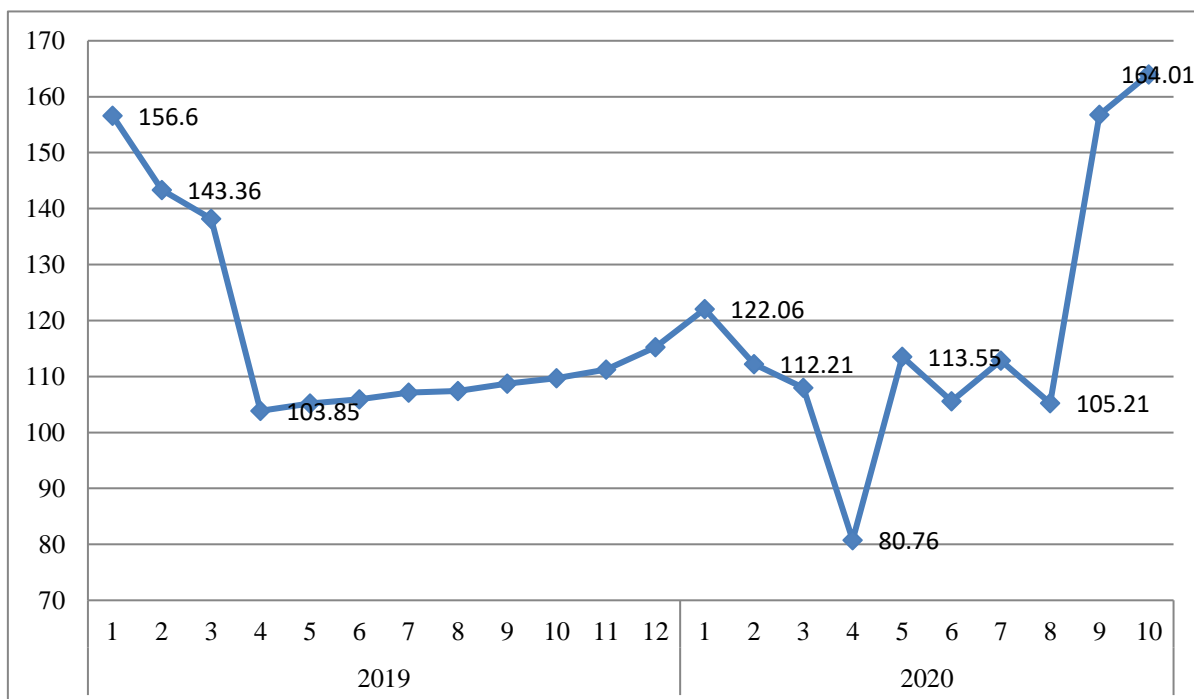
2.1.1. Khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển

Với việc dịch Covid-19 đã được kiểm soát ở Việt Nam tình hình kinh tế - xã hội về cơ bản đã trở lại bình thường, hoạt động vận tải hàng hóa và hành khách cũng sôi động hơn, mặc dù vẫn thấp hơn so với mặt bằng 2019.

Tháng 10/2020, tổng khối lượng vận chuyển hàng hóa của nước ta ước đạt 164 triệu tấn hàng hóa, tăng 3,7% so với tháng trước nhưng giảm 8,7% so với tháng 10/2019.

Hình 1: Tổng lượng vận chuyển hàng hóa của Việt Nam các tháng năm 2019 và 2020

Đvt: nghìn tấn



Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Tính chung 10 tháng năm 2020, vận tải hàng hóa đạt 1,43 tỷ tấn hàng, tăng 3,7% so với tháng trước nhưng lại giảm 8,7% so với cùng kỳ năm trước. Luân chuyển đạt 273,6 tỷ tấn.km, tăng 4% so với tháng trước nhưng giảm 16,4% so với cùng kỳ năm trước.

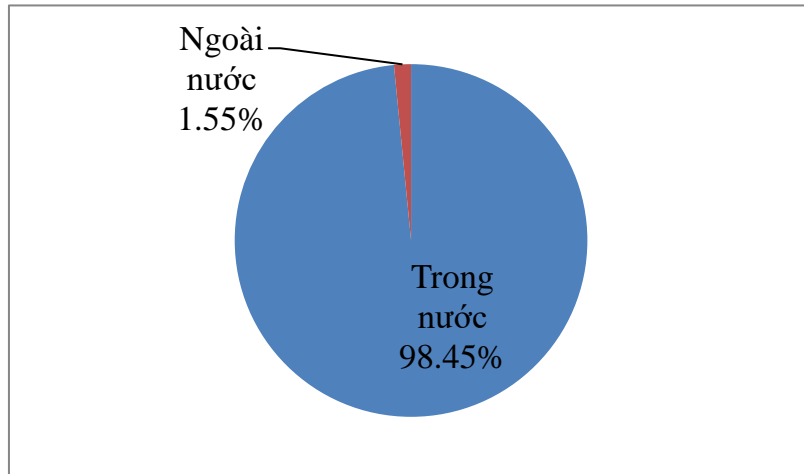
Vận tải trong nước trong 10 tháng năm 2020, đạt 1,403 tỷ tấn giảm 7,9% so với cùng kỳ năm trước. Luân chuyển hàng hóa đạt 145,6 tỷ tấn.km, giảm 12,2%.

Vận tải hàng hóa ngoài nước đạt 26,3 triệu tấn, 18,6% so với cùng kỳ năm 2019. Luân chuyển đạt 127,9 tỷ tấn.km, giảm 4,6% so với cùng kỳ năm trước.

Như vậy, xét theo cơ cấu trong nước và ngoài nước thì hiện nay vận chuyển hàng hóa trong nước vẫn chiếm tỷ trọng chính (98,45%) trong khi vận tải ngoài nước chỉ chiếm một phần rất nhỏ (1,55%).

Hình 2: Cơ cấu vận chuyển hàng hóa trong nước và ngoài nước 10 tháng năm 2020

(% theo lượng hàng hóa)



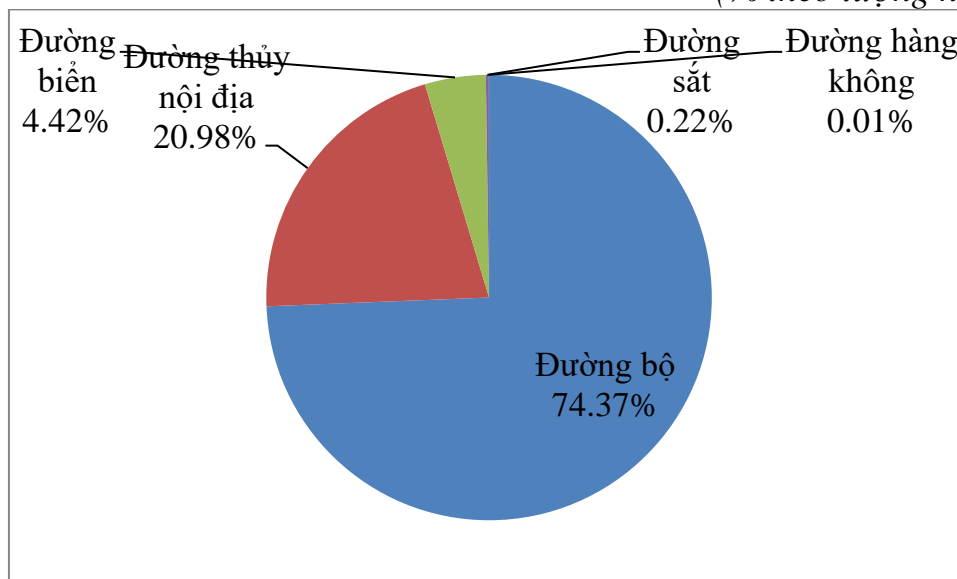
Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

2.1.2. Cơ cấu phương thức vận tải:

Xét theo khối lượng vận chuyển hàng hóa, tháng 10/2020, đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng lớn nhất (khoảng 74,35%) tổng khối lượng vận chuyển. Tiếp theo là đường thủy nội địa (20,97%), đường biển (4,42%). Trong khi đó tỷ trọng của đường sắt và đường hàng không rất thấp, lần lượt là 0,22% và 0,01%.

Hình 3: Cơ cấu phương thức vận chuyển hàng hóa của Việt Nam trong tháng 10/2020

(% theo lượng hàng hóa)



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê Việt Nam

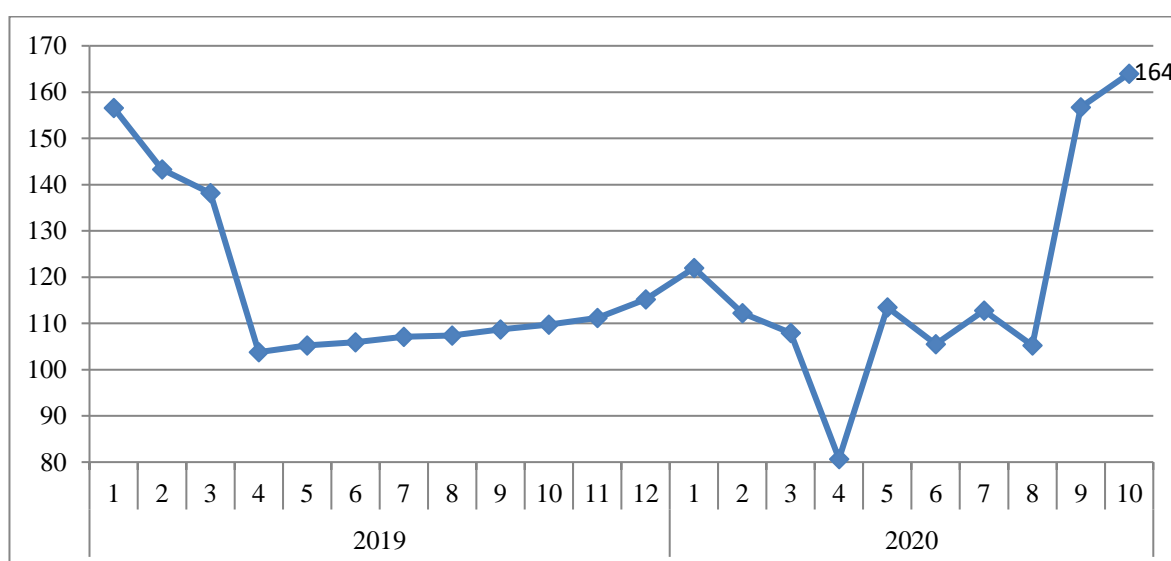
2.2. Vận tải đường bộ

Tháng 10/2020, vận tải hàng hóa bằng đường bộ của nước ta đạt 121,94 nghìn tấn, tăng 4,3% so với tháng 9/2020.

Tính chung 10 tháng năm 2020, vận tải hàng hóa đường bộ đạt 1,08 tỷ tấn, giảm 6,6% so với cùng kỳ năm trước. Luân chuyển hàng hóa đường bộ đạt 72,9 tỷ tấn.km, giảm 55,2%.

Hình 4: Vận tải hàng hóa bằng đường bộ của Việt Nam

Đvt: triệu tấn



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

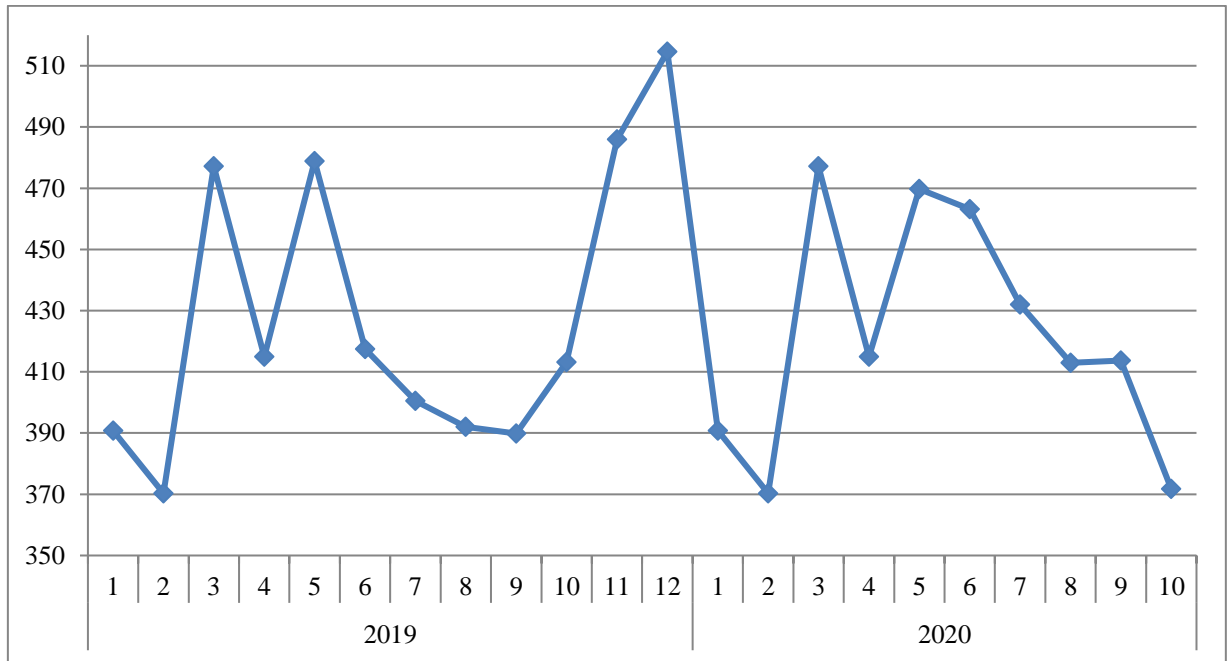
2.3. Vận tải đường sắt

Trong tháng 10/2020, đã có 371,7 nghìn tấn hàng hóa được vận chuyển bằng đường sắt của Việt Nam, giảm so với cả tháng 9/2020 và tháng 10/2019. Như vậy, sau 1 tháng đổi chiều tăng khối lượng vận tải hàng hóa bằng đường sắt lại giảm trở lại.

Tính chung 10 tháng năm 2020, tổng lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường sắt đạt 4,1 triệu tấn, giảm 2,4%. Luân chuyển hàng hóa đường sắt đạt 3,0 tỷ tấn.km, tăng 0,7%.

Hình 5: Vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt các tháng năm 2019 và 2020

Đvt: nghìn tấn



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

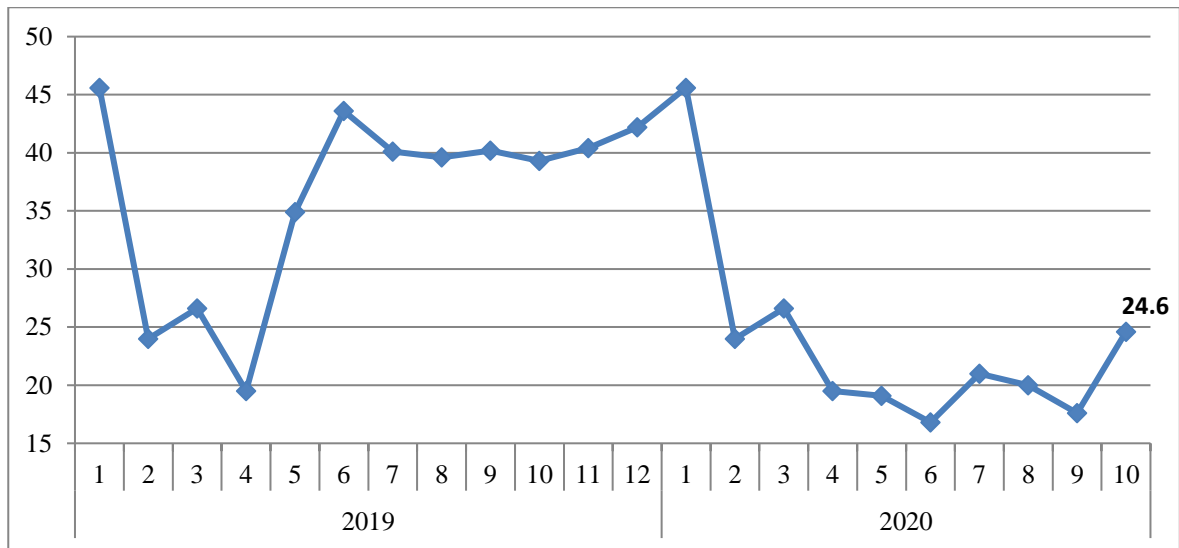
2.4. Vận tải hàng không

Vận tải hàng hóa đường hàng không tiếp tục chuỗi 3 tháng giảm liên tiếp, trong tháng 10/2020 đạt 24,6 nghìn tấn, tăng 21,8% so với tháng 9/2020 nhưng giảm 38% so với tháng 10/2019.

Tính chung 10 tháng năm 2020 đạt 223,8 nghìn tấn, giảm 38,5%; luân chuyển hàng hóa đạt 2,88 tỷ tấn.km, giảm 55,2% so với cùng kỳ năm 2019. Như vậy, trong số các phương thức vận tải thì hàng không là ngành chịu ảnh hưởng nhiều nhất trong bối cảnh dịch Covid-19 vẫn diễn biến phức tạp.

Hình 6: Vận tải hàng hóa bằng hàng không

Đvt: Nghìn tấn



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

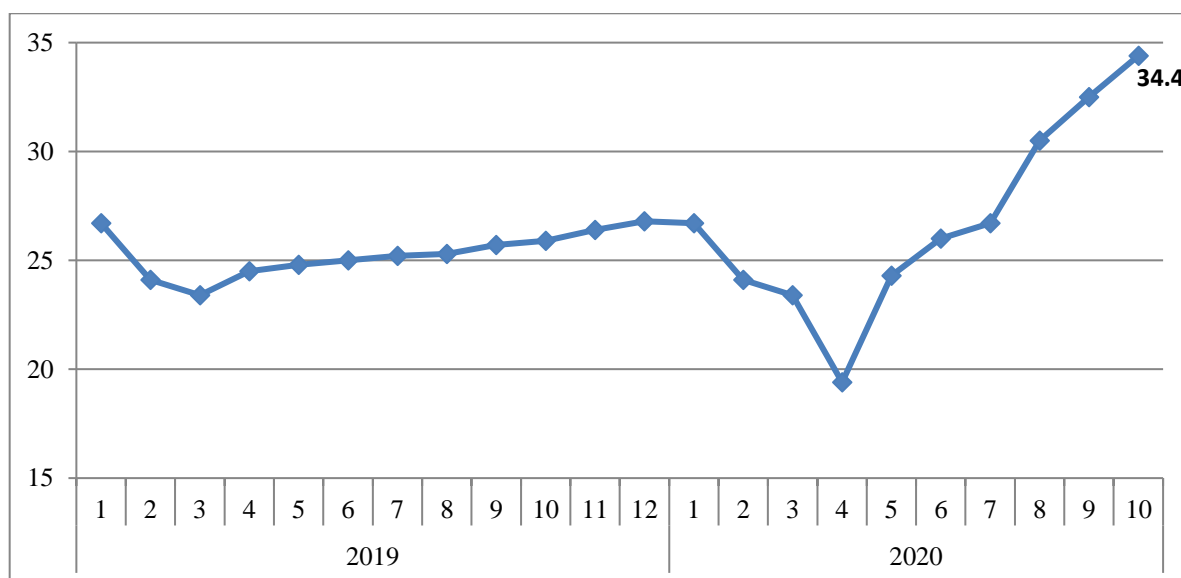
2.5. Vận chuyển đường thủy nội địa

Giao thông đường thủy nội địa hiện có tiềm năng lớn trong việc kết nối logistics đặc biệt là trong xuất khẩu hàng hóa. Vận tải đường thủy nội địa và vận tải ven biển có ưu thế về giá cước thấp, vận tải được nhiều loại hàng có khối lượng lớn, hàng siêu trường, siêu trọng, ít ô nhiễm môi trường và an toàn. Theo số liệu của Tổng cục Thống kê, sau khi sụt giảm mạnh trong 4 tháng đầu năm, vận tải hàng hóa đường thủy nội địa liên tục tăng trưởng tốt trong 5 tháng liên tiếp, đến tháng 10/2020 đã đạt 34,41 triệu tấn, tăng 1,7% so với tháng 9/2020 nhưng lại giảm 31,2% so với tháng 10/2019.

Tuy nhiên, do không bù đắp được sụt giảm mạnh trong 4 tháng đầu năm 2020 nên tính chung 10 tháng đầu năm 2020, vận tải thủy nội địa đạt 273,84 triệu tấn, giảm 11,6% so với cùng kỳ năm 2019; luân chuyển đạt 55,18 tỷ tấn.km, giảm 10,8%.

Hình 7: Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa

Đvt: triệu tấn



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Đối với hạ tầng giao thông đường thủy, Ban quản lý các dự án đường thủy đang đề xuất Dự án Phát triển các hành lang đường thủy và logistics khu vực phía Nam (Dự án SWLC). Dự án dự kiến triển khai tại TP. Hồ Chí Minh, thành phố Cần Thơ và các tỉnh Vĩnh Long, Bến Tre, Tiền Giang, Long An, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, với mục tiêu chính là nâng cấp hạ tầng 2 hành lang đường thủy tại khu vực phía Nam.

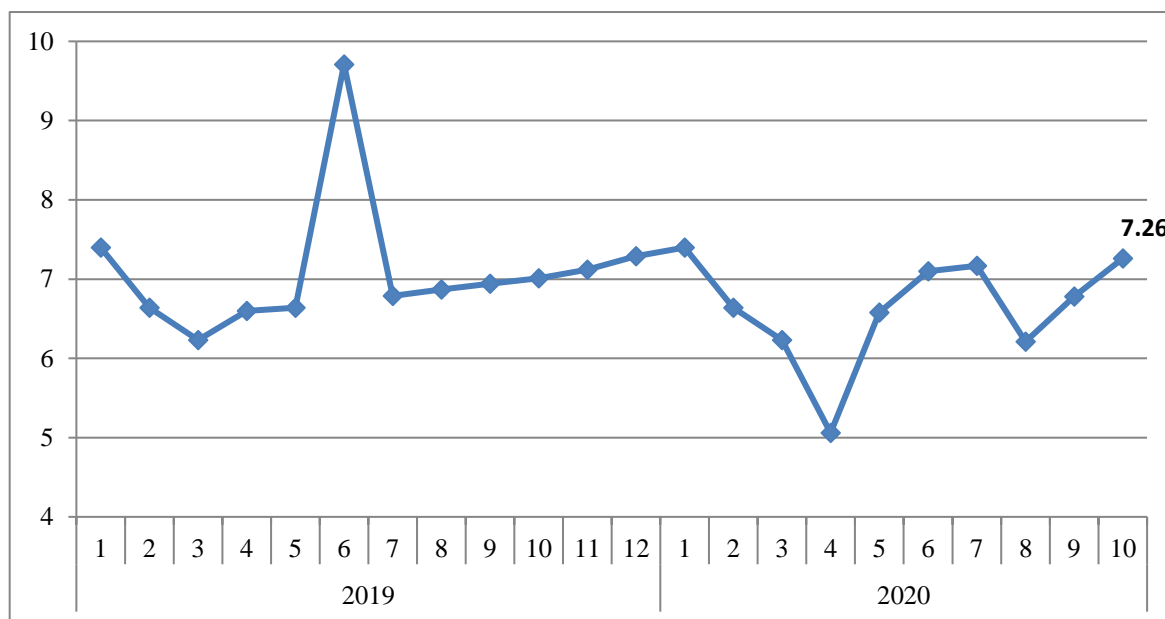
Sau khi hoàn thành, Dự án sẽ góp phần nâng cao hiệu quả và an toàn của hai tuyến đường thủy nội địa trọng điểm ở Đồng bằng sông Cửu Long và Đông Nam bộ đồng thời cải thiện khả năng tiếp cận và di chuyển từ Đồng bằng sông Cửu Long cũng như các Khu công nghiệp Bình Dương và Đồng Nai kết nối với TP. Hồ Chí Minh và các cảng nước sâu xuất nhập khẩu dọc sông Thị Vải. Bên cạnh đó, Dự án còn góp phần hoàn thiện mạng lưới hạ tầng giao thông, giảm ùn tắc giao thông trên các tuyến đường thủy trọng điểm và giảm chi phí vận tải, dự án sẽ góp phần xóa đói giảm nghèo, phát triển kinh tế - xã hội, nâng cao an toàn giao thông đường thủy và an ninh khu vực biên giới các tỉnh thuộc Đồng bằng sông Cửu Long và Đông Nam Bộ.

2.6. Vận chuyển đường biển

Sau khi liên tục sụt giảm trong 4 tháng đầu năm, vận tải hàng hóa bằng đường biển bắt đầu tăng trở lại từ tháng 5/2020 và có sự tăng trưởng khá tốt vào quý III/2020 khi các đợt dịch bệnh lắng xuống.

Hình 8: Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

Đvt: triệu tấn



Nguồn: Tính toán từ số liệu của Tổng cục Thống kê

Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển trong tháng 10/2020 đạt 7,26 triệu tấn, tăng 5% so với tháng 9/2020 nhưng giảm 0,6% so với tháng 10/2019.

Tính chung 10 tháng năm 2020 đạt 66,08 triệu tấn, giảm 4,2%; luân chuyển đạt 139,64 tỷ tấn.km, giảm 2,8% so với 9 tháng năm 2019.

3. Cảng biển

Theo số liệu sơ bộ của Cục Hàng hải Việt Nam, tháng 10/2020, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển ước đạt gần 58 triệu tấn, giảm 2% so với cùng kỳ năm trước. Tính chung 10 tháng năm 2020, tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam đạt gần 576,5 triệu tấn. Lượng hàng container thông qua cảng biển đạt hơn 18 triệu Teus, tăng 12% so với cùng kỳ năm 2019.

Mặc dù hoạt động hàng hải vẫn chưa thoát khỏi ảnh hưởng của dịch Covid-19, song một số khu vực cảng biển vẫn có khối lượng hàng hóa tăng cao như Cảng biển Quảng Trị tăng hơn 61% do mới phát sinh hàng xuất khẩu gỗ

dẫn sang Trung Quốc và hàng cát, thạch cao chở ra Ninh Bình; khu vực Quảng Ngãi tăng hơn 33% (khối lượng hàng khô và hàng nhập khẩu tăng tới gần 464%). Bên cạnh đó, một số khu vực cảng biển có mức tăng hàng hóa container mạnh như: khu vực Mỹ Tho tăng 263%, Thanh Hóa tăng 31%, Quy Nhơn tăng 28%, Vũng Tàu tăng 20% và TP. Hồ Chí Minh tăng gần 17%...

Xu hướng dịch chuyển sản xuất khỏi Trung Quốc hoặc mở rộng thêm chuỗi cung ứng ra ngoài Trung Quốc có thể mang lại tiềm năng cho nhiều ngành trong đó có cảng biển. Ghi nhận trong các năm gần đây, kích cỡ của tàu container đã tăng nhanh, số lượng các tàu có sức chứa hơn 10.000 TEU đã và đang được đặt đóng ngày càng nhiều. Cùng với xu thế chung này và đà tăng của kim ngạch thương mại, nhu cầu xây dựng các cảng lớn với mớn nước sâu hơn và cầu bến dài tại Việt Nam ngày càng tăng.

Hiện nay, nhờ lợi thế cảng nước sâu, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải là nơi duy nhất cho phép các chuyến tàu mẹ chở container trực tiếp đi châu Âu và châu Mỹ không qua trung chuyển. Gemalink có bến đỗ với độ sâu 14 m, tiếp nhận được các tàu trọng tải lớn 200.000 DWT. Ngoài lợi thế cảng nước sâu, các tuyến đường nối cụm cảng với điểm sản xuất - tiêu thụ đang được đẩy nhanh tiến độ. Một lợi thế khác của cụm cảng này là xu hướng dịch chuyển từ các cảng nội thành TP.HCM và việc nhiều cảng trong khu vực đã hoạt động gần hết công suất.

Các nhà đầu tư từ EU mong muốn đầu tư vào Trung tâm logistics Cái Mép Hạ, một dự án cũng thuộc cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, các đại sứ châu Âu có cái nhìn lạc quan và cho rằng, dự án này sẽ góp phần thúc đẩy giao thương giữa EU với Việt Nam, nhất là sau khi Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - EU (EVFTA) có hiệu lực.

Còn tại Hải Phòng, Ban Quản lý Khu kinh tế Hải Phòng cũng đã nhận được hồ sơ đề xuất đầu tư xây dựng bến cảng số 5, số 6 khu bến cảng tại cảng nước sâu Lạch Huyện thuộc Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng. Dự án có diện tích 47 ha, tổng mức đầu tư 6.245 tỷ đồng, có thể tiếp nhận cỡ tàu đến 160.000 DWT. Tập đoàn Hateco là đơn vị đề xuất thực hiện dự án này và cũng là một trong 3 doanh nghiệp liên danh đề xuất tham gia Dự án Trung tâm logistics Cái Mép Hạ.

Tại Quảng Ninh, bên cạnh 7 bến cảng do Công ty TNHH Cảng container quốc tế Cái Lân và Công ty cổ phần Cảng Quảng Ninh đang vận hành, khu bến cảng Cái Lân còn có kế hoạch mở rộng thêm bến 8, 9...

Tại Thanh Hóa, Cảng Tổng hợp Quang Trung cũng đã được khởi công xây dựng tại bến số 11 thuộc khu bến tổng hợp cảng biển Nam Nghi Sơn với chiều dài 250m cùng các hạng mục, công trình đồng bộ liên quan khác. Theo thiết kế, cảng sẽ bảo đảm khả năng tiếp nhận tàu đến 50.000 DWT, tương lai tiếp nhận được tàu có trọng tải đến 70.000 DWT. Năng lực bốc xếp hàng hóa qua cảng này (cả hàng rời và hàng tổng hợp) được thiết kế 1,5 triệu tấn mỗi năm. Và khu cảng Nam Nghi Sơn được quy hoạch phát triển cảng tổng hợp, container, có bến chuyên dùng, tiếp nhận tàu có trọng tải từ 30.000 đến 50.000 DWT, trong đó có khu bến số 11 này. Mục đích hướng tới của dự án là để chủ động bốc xếp hàng hóa nhập khẩu của công ty và các đối tác; mở rộng và nâng cao năng lực dịch vụ bốc xếp, trung chuyển hàng hóa của hệ thống cảng biển Nghi Sơn trong tương lai. Dự án đi vào hoạt động sẽ góp phần vào sự phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh nhờ tạo thêm nhiều việc làm, nộp thuế không nhỏ cho ngân sách tỉnh, đưa hoạt động kinh tế biển của tỉnh phát triển mạnh hơn...

4. Hoạt động giao nhận, kho bãi

4.1. *Giao nhận, kho bãi*

Trong bối cảnh gia tăng bảo hộ thương mại trên toàn cầu, Việt Nam tiếp tục ghi nhận thêm kỉ lục về xuất khẩu, và đang trên đà phát triển trở thành trung tâm chế biến chế tạo mới. Xuất khẩu ghi nhận mức tăng trung bình 16,8% hằng năm trong giai đoạn 2010-2019. Tổng thặng dư thương mại năm trước đạt 9,9 tỷ USD.

Nhu cầu tìm kiếm các quỹ đất phát triển cơ sở kho vận tăng cao từ các nhà đầu tư nước ngoài, những ưu đãi thuế quan và chi phí gia công thấp cũng là một trong những yếu tố khiến Việt Nam là điểm đến hấp dẫn trong mắt nhà đầu tư, các công ty sản xuất và các chuỗi cung ứng nước ngoài. Điều này một lần nữa thúc đẩy tiềm năng tăng trưởng của Việt Nam trong ngành công nghiệp nói chung và logistics nói riêng.

Dự kiến đến hết năm 2020, tổng diện tích nhà xưởng xây sẵn cho thuê sẽ đạt gần 2,7 triệu m² (tăng 28,2% so với năm trước) tại các tỉnh và thành phố

công nghiệp trọng điểm miền Nam. Theo đánh giá, các kho lạnh hoặc kho mát cũng đang được xem là các xu hướng phát triển mới của ngành kho vận khi mà mạng lưới buôn bán và phân phối thực phẩm tươi sống mở rộng đáng kể ở cả phương thức trực tuyến và tại các cửa hàng, siêu thị hiện hữu. Ở các khu vực nguồn cung đất công nghiệp hạn chế, mô hình kho cao tầng cũng bắt đầu xuất hiện nhằm tạo ra không gian lưu trữ lớn hơn cho nhu cầu của các công ty thương mại điện tử.

Công ty kho bãi lớn nhất châu Á - GLP nhận thấy tiềm năng lớn để mở rộng hoạt động kinh doanh tại Việt Nam do ngành bất động sản logistic còn ở giai đoạn đầu. Đón đầu cơ hội này từ vài năm trước, Quỹ đầu tư tư nhân Mỹ Warburg Pincus kết hợp với Tổng công ty Đầu tư và Phát triển công nghiệp - Becamex IDC, thành lập một liên doanh để phát triển hệ thống nhà xưởng xây sẵn cho thuê, kho vận hậu cần hiện đại cho thuê và các sản phẩm liên quan đến bất động sản công nghiệp.

4.2. Chuỗi, kho lạnh

Dịch Covid 19 đã khiến tình trạng thiếu kho lạnh tại TP.Hồ Chí Minh và khu vực lân cận thêm nghiêm trọng do hàng hóa bị ùn ứ. Thời gian gần đây nhiều doanh nghiệp đang đẩy mạnh đầu tư vào hệ thống kho trữ lạnh để cho thuê hoặc để tăng khả năng thu mua nguyên liệu cho nông dân, chủ động nguồn hàng cung cấp ra thị trường. Cụ thể:

Trong tháng 9 vừa qua, Công ty CP Giải pháp thương mại ABA (ABA Cooltrans) đã khai trương trung tâm phân phối lạnh Miền Đông 1 ở KCX Linh Trung (TP HCM) tại khu đất 1 ha, trong đó phần kho là 5.000 m² với sức chứa 8.000 tấn, tổng vốn đầu tư 250 tỉ đồng, đây là hệ thống kho chuyên phục vụ nhu cầu lưu trữ, phân phối, giao nhận... thực phẩm cho kênh bán lẻ hiện đại cho khách hàng tại TP HCM và các tỉnh Đông Nam Bộ.

Trước nhu cầu thuê kho lạnh cao của doanh nghiệp, Công ty TNHH Dịch vụ vận chuyển CMU Logistics (TP HCM), cho biết đang xúc tiến đầu tư một kho lạnh với sức chứa khoảng 12.000 tấn.

Công ty TNHH Xuất nhập khẩu trái cây Chánh Thu (Bến Tre), đang có kế hoạch xây dựng kho lạnh tại Đắc Lắc để thu mua trái cây mà chủ yếu là sầu riêng tại đây và các tỉnh lân cận. Do thiếu kho lạnh tại chỗ, từ đầu năm đến nay,

doanh nghiệp này đã phải chi hơn 10 tỉ đồng cho các dịch vụ logistics để đưa nguyên liệu thu mua về nhà máy và các kho bảo quản.

Quỹ Khởi nghiệp xanh Việt Nam cũng đang thực hiện dự án kết nối nguồn lực hỗ trợ nông dân khởi nghiệp định hướng xuất khẩu thị trường EU, Trung Đông nhằm tận dụng các hiệp định thương mại tự do Việt Nam vừa ký kết. Trong đó, có kế hoạch xây dựng 5 kho lạnh thông minh tại khu vực Đồng Bằng Sông Cửu Long.