

UBND TỈNH BÀ RỊA - VŨNG TÀU
ĐOÀN CÔNG TÁC ĐÀO TẠO
BỒI DƯỠNG THEO QUYẾT
ĐỊNH SỐ 2546/QĐ-UBND NGÀY
11/10/2023 VÀ QUYẾT ĐỊNH SỐ
2583/QĐ-UBND NGÀY 16/10/2023

CỘNG HÒA XÃ HỘI CHỦ NGHĨA VIỆT NAM
Độc lập - Tự do - Hạnh phúc

Số: /BC-SGTVT

Bà Rịa - Vũng Tàu, ngày tháng 11 năm 2023

BÁO CÁO

Kết quả lớp bồi dưỡng quản lý logistics, phát triển khu thương mại tự do gắn với cảng biển (học phần tại Hàn Quốc)

Căn cứ Quyết định số 1641/QĐ-UBND ngày 10/7/2023 của UBND tỉnh phê duyệt kế hoạch tổ chức các lớp bồi dưỡng ở nước ngoài năm 2023;

Căn cứ Công văn số 6854-CV/TU ngày 27/9/2023 của Tỉnh ủy về ý kiến của Thường trực Tỉnh ủy về điều chỉnh danh sách và chương trình lớp Quản lý Logistics, phát triển thương mại tự do gắn với cảng biển; lớp Quản lý du lịch bền vững và chiến lược phát triển điểm đến du lịch;

Căn cứ Quyết định số 2546/QĐ-UBND ngày 11/10/2023 và Quyết định số 2583/QĐ-UBND ngày 16/10/2023 của UBND tỉnh về việc cho phép nhân sự đi nước ngoài (Hàn Quốc);

Căn cứ Kế hoạch số 218/KH-UBND ngày 16/10/2023 của UBND tỉnh về tổ chức Đoàn công tác tham gia lớp bồi dưỡng Quản lý logistics, phát triển khu thương mại tự do gắn với cảng biển tại Hàn Quốc năm 2023,

Căn cứ Thông tư số 03/2023/TT-BNV ngày 30 tháng 4 năm 2023 của Bộ Nội vụ hướng dẫn một số quy định của Nghị định số 101/2017/NĐ-CP ngày 01 tháng 9 năm 2017 của Chính phủ về đào tạo, bồi dưỡng cán bộ, công chức, viên chức và Nghị định số 89/2021/NĐ-CP ngày 18 tháng 10 năm 2021 của Chính phủ sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 101/2017/NĐ-CP của Chính phủ về đào tạo, bồi dưỡng cán bộ, công chức, viên chức;

Căn cứ nội dung học tập, Sở Giao thông vận tải đã phối hợp với Sở Công Thương và thành viên Tổ giúp việc Tổ 3 theo Quyết định số 906-QĐ/TU, ngày 15/3/2023 của Ban Thường vụ Tỉnh ủy xây dựng dự thảo báo cáo báo cáo kết quả lớp bồi dưỡng quản lý logistics, phát triển khu thương mại tự do gắn với cảng biển (học phần tại Hàn Quốc).

Ngày 03/11/2023, Sở Giao thông vận tải có Công văn số 5317/SGTVT-QLCB đề nghị các thành viên tham gia Đoàn Công tác góp ý dự thảo báo cáo kết quả lớp bồi dưỡng quản lý logistics, phát triển khu thương mại tự do gắn với cảng biển (học phần tại Hàn Quốc).

Trên cơ sở góp ý thống nhất của các thành viên, Đoàn các bộ, công chức tham gia khóa học báo cáo kết quả học tập của Đoàn gồm những nội dung chính sau:

I. THÀNH PHẦN ĐOÀN

Căn cứ Quyết định số 2546/QĐ-UBND ngày 11/10/2023 của UBND tỉnh về việc cho phép nhân sự đi nước ngoài (Hàn Quốc), Đoàn cán bộ, công chức đi học tập tại nước ngoài gồm 20 thành viên, ông Ông Trần Thượng Chí – Tỉnh ủy viên, Giám đốc Sở Giao thông vận tải, Tổ phó thường trực Tổ 3¹ làm Trưởng Đoàn.

II. KHÁI QUÁT TÌNH HÌNH NƯỚC ĐẾN HỌC TẬP

Địa điểm học tập tại nước ngoài của Đoàn cán bộ, công chức tham gia Lớp bồi dưỡng quản lý logistics, phát triển khu thương mại tự do gần với cảng biển là thành phố Busan, Vùng thủ đô Seoul (thành phố Incheon và thủ đô Seoul), Hàn Quốc. Khóa bồi dưỡng do đơn vị tư vấn phối hợp với Đại học Kyung Hee, Hàn Quốc² tổ chức.

Busan là thành phố cảng lớn nhất của Hàn Quốc. Nằm ở mũi phía nam của bán đảo Triều Tiên. Và dân số hơn 3.6 triệu người và diện tích 763,30 km², đây là thành phố lớn thứ hai của Hàn Quốc sau Seoul. Busan có 15 quận và 01 huyện.

Giao thông vận tải, công nghệ cao, đóng tàu là các lĩnh vực kinh tế chính của thành phố cảng này. Busan được biết đến là một trong những hải cảng lớn nhất thế giới. Năm 2017, thành phố ghi nhận GRDP (tổng sản phẩm trên địa bàn) là 758,4 tỷ USD. Khu kinh tế tự do Busan – Jinhae (sau đây gọi tắt là BJFEZ) thu hút rất nhiều hoạt động hàng hải, logistics đến với Busan.

Vùng thủ đô Seoul là khu vực bao gồm hai thành phố chính: Seoul, Incheon cùng tỉnh Gyeonggi ở phía Tây Bắc và những thành phố vệ tinh xung quanh khác như: Suwon, Goyang, Seongnam và Bucheon.

Incheon là một thành phố nằm ở phía Tây Bắc Hàn Quốc, giáp với thủ đô Seoul và tỉnh Gyeonggi về phía Đông và biên Hoàng Hải ở phía Tây (Incheon được tách ra khỏi tỉnh Gyeonggi vào tháng 7/1981). Với diện tích 1,062.63km² và dân số khoảng 2,9 triệu người (2020), là thành phố đông dân thứ ba tại Hàn Quốc sau Seoul và Busan. Thành phố Incheon có 8 quận và 2 huyện.

Incheon có lịch sử lâu đời, và nhanh chóng phát triển thành một thành phố vệ tinh của thủ đô Seoul – Hàn Quốc trong những năm qua. Để vượt ra khỏi những hạn chế của một thành phố vệ tinh truyền thống, Incheon đã đưa ra một kế hoạch phát triển đô thị đầy tham vọng – Khu kinh tế tự do Incheon (sau đây gọi tắt là IFEZ). Kế hoạch này nhằm mục tiêu phát triển 3 thành phố mới gồm Songdo, Yeongjong và Cheongna bằng cách đổ đất lấn biển, thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) vào các đặc khu kinh tế, để thúc đẩy phát triển các ngành nghề mới như công nghệ sinh học, tài chính và du lịch, và tăng cường năng lực cạnh tranh của Incheon trở thành một thành phố trung tâm thương mại toàn cầu ở Đông Bắc Á. Trong đó, thành phố mới Songdo tập trung phát triển về công nghệ thông tin,

¹ Theo Quyết định số 906-QĐ/TU ngày 15 tháng 3 năm 2023 của Ban Thường vụ Tỉnh ủy

² Đại học Kyung Hee là trường đại học tư thục ở Hàn Quốc với các cơ sở tại Seoul và Suwon. Được thành lập vào năm 1949, trường được đánh giá là một trong những trường đại học tốt nhất ở Hàn Quốc. Tính đến năm 2020, khoảng 33.000 sinh viên đã theo học tại Đại học Kyung Hee. Trường bao gồm 24 trường đào tạo đại học, 1 khoa đào tạo sau đại học tổng hợp, 13 khoa đào tạo sau đại học chuyên ngành và 49 viện nghiên cứu phụ trợ.

công nghệ sinh học, cụm công nghiệp công nghệ cao và cảng Incheon mới; thành phố mới Yeongjong chuyên về hậu cần kho vận hàng không, du lịch và giải trí; khu vực Cheongna tập trung vào tài chính, thể thao và chế tạo công nghệ cao.

Thủ đô Seoul có diện tích 605.20 km², nơi đây tập trung hơn 9 triệu cư dân đang sinh sống. Seoul được biết đến là một đô thị nhộn nhịp, là trung tâm chính trị, kinh tế, xã hội và văn hoá của Hàn Quốc. Thủ đô Seoul hội tụ đủ các yếu tố của một đô thị hiện đại mang tầm cỡ thế giới nhưng vẫn không đánh mất đi vẻ đẹp truyền thống vốn có. Thành phố Seoul được chia thành 25 quận.

Là trung tâm kinh tế, chính trị, xã hội, văn hoá của cả nước, Seoul được nhiều tập đoàn lớn (Samsung, LG, Hyundai, CJ...) chọn làm nơi để đặt trụ sở chính. Ngoài ra, lĩnh vực dịch vụ cũng ngày càng phát triển nhanh chóng, đóng góp một phần lớn cho nền kinh tế chung của Hàn Quốc. Chính nhờ vào những thế mạnh về nguồn nhân lực, vị trí địa lý... của mình mà Seoul hằng năm nhận được vốn đầu tư trực tiếp rất lớn từ các nước khác. Seoul đã dần thay thế các ngành công nghiệp sản xuất truyền thống bằng các ngành công nghệ thông tin, điện tử và lắp ráp thiết bị công nghệ cao. Bên cạnh đó vẫn ưu tiên phát triển các ngành công nghiệp cốt lõi như sản xuất thực phẩm và đồ uống, công nghiệp in ấn và xuất bản.

II. NỘI DUNG, THỜI GIAN, CHƯƠNG TRÌNH KHÓA BỒI DƯỠNG

Thời gian	Nội dung, chương trình	Địa điểm	Thông tin cá nhân, tổ chức đã làm việc
Chủ nhật (22/10/2023)	Di chuyển từ Bà Rịa – Vũng Tàu sang Busan, Hàn Quốc		
Thứ Hai (23/10/2023)	Ngày 1 – Học tập tại Busan		
Sáng	Nghiên cứu thực tế về quy hoạch phát triển tương lai tại Tòa thị chính thành phố Busan.	Tòa thị chính thành phố Busan, 1001, Jungang-daero, Yeonsan-dong, Yeonje, Busan, Hàn Quốc	Đại diện Trung tâm Thông tin nhà nước, Hội đồng Thành phố Busan
Chiều	Lễ Khai giảng Lớp bồi dưỡng chuyên sâu tại Hàn Quốc.	Trụ sở Ban Quản lý Khu kinh tế tự do Busan Jinhae (BJFEZ), 38-26 Noksansandan 232-ro Gangseogu, Busan, Hàn Quốc	- Giáo sư Kim Jong Ho, Giảng viên Đại học Kyung Hee, Phó Chủ tịch Hiệp hội Hành chính công Hàn Quốc. - Ông Joeng Jaewook, Phó Giám đốc Ban Quản lý Khu kinh tế tự do Busan Jinhae.
	Nghiên cứu thực tế tại Ban Quản lý Khu kinh tế tự do Busan Jinhae (BJFEZ).		Bà Sung A Moon, Trưởng phòng Xúc tiến đầu tư,

Thời gian	Nội dung, chương trình	Địa điểm	Thông tin cá nhân, tổ chức đã làm việc
			Ban Quản lý Khu kinh tế tự do Busan Jinhae.
Thứ ba, 24/10/2023	Ngày 2 - Học tập tại Busan		
Sáng	Nghiên cứu thực tế tại Trung tâm Hỗ trợ tái thiết cảng biển phía bắc Busan.	Trung tâm Hỗ trợ tái thiết cảng biển phía bắc Busan, 206 Chungjang-daero, Dong-gu, Busan, Hàn Quốc	Bà Jun, Soo Ji, Trưởng phòng thông tin, Trung tâm Hỗ trợ tái thiết cảng biển phía bắc Busan.
	Kho chứa hàng cảng Busan (Công ty Fairhub Logistics).	Công ty Fairhub Logistics, 321, Sinhang 8-ro, Jinhae-gu, Changwon-si, Gyeongsangnam-do, Busan, Hàn Quốc	Ông Chang, Soo Jin, Giám đốc điều hành Fairhub Logistics.
Chiều	Nghiên cứu thực tế Công ty khai thác cảng container Busan (BCT)	Công ty khai thác cảng container Busan (BCT), 588-1 Sinhangnam-ro, (Seongbuk-dong), Gangseo-gu, Busan, Hàn Quốc	Bà Chun, Tae Ryang, Trưởng phòng khai thác
	Nghiên cứu thực tế tại Công ty Quản lý Cảng biển Busan (BPA)	Công ty Quản lý Cảng biển Busan, 116, Dongbaek-ro, Haeundae-gu, Busan, Hàn Quốc	Ông Jang Hyung -tak, Giám đốc cao cấp, Công ty Quản lý Cảng biển Busan (BPA)
Thứ tư (25/10/2023)	Ngày 3 - Di chuyển về Seoul		
Sáng	Di chuyển về Seoul.		
Chiều	Nghiên cứu thực tế tại Cơ quan xúc tiến đầu tư và thương mại Hàn Quốc (KOTRA).	KOTRA, (06792) 13, Heolleung-ro, Seocho-gu, Seoul, Hàn Quốc	- Ông Moon Jin Wook, Trưởng phòng Quản lý và Quy hoạch (Giới thiệu tổng quan về KOTRA); - Ông Hwang Hong-gu, Trưởng dự án Marketing (Chiến lược số hóa marketing); - Ông Kwon Seung-myun, Phụ trách phòng Dịch vụ mạng lưới hậu cần (Dịch vụ hỗ trợ logistics ở nước ngoài); - Bà Choi Myung Rae, Trưởng phòng Xúc tiến đầu

Thời gian	Nội dung, chương trình	Địa điểm	Thông tin cá nhân, tổ chức đã làm việc
			tư (Chiến lược thu hút đầu tư nước ngoài).
Thứ năm (26/10/2023)	Ngày 4 – Học tập tại Incheon		
Sáng	Nghiên cứu thực tế tại Ban Quản lý Khu kinh tế tự do Incheon (IFEZ).	Ban Quản lý Khu kinh tế tự do Incheon, Seohaero 193 (1-17 7(chil)-ga Hang-dong) Jung gu, Incheon, Hàn Quốc	Bà Chun Sook Hyun, Trưởng dự án, phòng Dịch vụ công nghiệp, Ban Quản lý Khu kinh tế tự do Incheon.
	Nghiên cứu tại Trung tâm điều hành đô thị thông minh Incheon.		Ông Chung, Sang Young, Trưởng Phòng điều hành, Trung tâm điều hành đô thị thông minh Incheon.
Chiều	Nghiên cứu thực tế tại Công ty Quản lý Cảng biển Incheon (IPA).	Công ty Quản lý Cảng biển Incheon, Seohaero 193 (1-17 7(chil)-ga Hang-dong) Jung gu, Incheon, Hàn Quốc	Ông Yoon Sang Young, Trưởng Phòng Quảng lý Cảng
	Nghiên cứu thực tế Công ty khai thác cảng container Hanjin Incheon (HJIT).	Công ty khai thác cảng container Hanjin Incheon (HJIT), Songdo-dong, Yeonsu-gu, Incheon, Hàn Quốc	
Thứ sáu (27/10/2023)	Ngày 5 – Học tập tại Seoul		
Sáng	- Đánh giá nội dung học tập, thảo luận Bài học kinh nghiệm cho thực tiễn địa phương; - Bế giảng, trao chứng chỉ	Trường Đại học Kyung Hee, 26 Kyungheedaero, Dongdaemun-gu, Seoul, Hàn Quốc	Giáo sư Kim Jong Ho, Giảng viên Đại học Kyung Hee, Phó Chủ tịch Hiệp hội Hành chính công Hàn Quốc.
Chiều	Tham quan thực tế tại Đại học Kyung Hee, Hàn Quốc		
Thứ bảy (28/10/2023)	Di chuyển từ Hàn Quốc về Bà Rịa – Vũng Tàu		

III. CÔNG TÁC TỔ CHỨC CỦA KHÓA BỒI DƯỠNG, TÌNH HÌNH CHẤP HÀNH CÁC QUY ĐỊNH CỦA HỌC VIÊN, CỦA ĐOÀN

1. Công tác tổ chức:

Đơn vị tổ chức lớp đã cử cán bộ chuyên trách theo hỗ trợ Đoàn, nỗ lực, nhiệt tình thực hiện việc tổ chức và quản lý lớp học, luôn bám sát diễn biến quá trình học tập. Công tác phiên dịch đảm bảo chất lượng tốt.

Ban Tổ chức lớp đã nêu cao tinh thần trách nhiệm, tích cực hoàn thành nhiệm vụ trong việc quản lý lớp; luôn theo dõi và trao đổi chương trình đề chủ động cập nhật.

Công tác sắp xếp phương tiện di chuyển chưa được suôn sẻ, thuận lợi do không bố trí được phương tiện theo Đoàn xuyên suốt quá trình tại Hàn Quốc.

2. Tình hình chấp hành các quy định của học viên, của đoàn:

Lớp học thực hiện đúng nội quy, quy chế, đảm bảo chương trình, nội dung và thời gian theo kế hoạch đã đề ra. Các thành viên đoàn chấp hành tốt quy định của nước sở tại và chấp hành tốt nội quy của cơ sở đào tạo, bồi dưỡng.

Có một số học viên vì lý do khách quan phải về trước, cụ thể: Đồng chí Trần Tuấn Linh – UVBTV, Trưởng Ban Nội chính Tỉnh ủy về ngày 25/10/2023 để làm việc với Đoàn kiểm tra của Ban Nội chính Trung ương; đồng chí Nguyễn Thị Minh Vân – Phó Giám đốc Sở Kế hoạch và Đầu tư về ngày 26/10/2023 do mẹ mất.

IV. KẾT QUẢ THỰC HIỆN VÀ NHẬN XÉT, ĐÁNH GIÁ VỀ NỘI DUNG, CHƯƠNG TRÌNH, PHƯƠNG PHÁP, THỜI GIAN KHÓA BỒI DƯỠNG

Về tổng thể, thời gian, nội dung, chương trình bồi dưỡng đảm bảo theo kế hoạch. Tổ chức Cố vấn Giáo dục và Đào tạo Toàn cầu (TET), Úc và Trường Đại học Kyung Hee đã nỗ lực liên hệ các cơ quan quản lý có liên quan theo đúng nội dung yêu cầu. Báo cáo viên là những người trực tiếp quản lý tại cơ quan, đơn vị, luôn nhiệt tình, luôn cố gắng dành nhiều thời gian nhất có thể để chia sẻ kinh nghiệm, lời khuyên dành cho Đoàn công tác. Phương pháp truyền đạt thông qua thuyết trình trực tiếp, các câu hỏi đặt ra được trả lời nhanh chóng, trực quan.

80% học viên đánh giá tổng thể cấu trúc và cách tổ chức chương trình hiệu quả và hiệu quả cao. 80% học viên đánh giá nội dung chương trình phù hợp với nhu cầu và lĩnh vực công tác.

Qua đánh giá kết quả học tập và rèn luyện, 20/20 học viên đủ điều kiện hoàn thành khóa học và được trao chứng chỉ.

Tuy nhiên, vì nhiều lý do nên vẫn còn một số nội dung chưa đạt yêu cầu như:

- Người phụ trách một số nội dung trình bày có thay đổi so với kế hoạch do bận lịch công tác đột xuất.

- Tài liệu trong quá trình nghiên cứu, đi thực tế chưa được gửi trước để nghiên cứu khiến học viên khó theo dõi và nắm bắt kịp nội dung được trình bày.

- Các câu hỏi được gửi trước chưa được trả lời đầy đủ do có nội dung chuyên sâu, liên quan đến các bí mật, chiến lược kinh doanh.

- Các chuyên đề có nội dung khá rộng, thời gian trình bày có hạn, cần có thời gian để phiên dịch, Đoàn công tác lại có nhu cầu đặt nhiều câu hỏi nên phần nào

chưa trả lời đáp ứng được hết các yêu cầu đặt ra. Đặc biệt một số câu hỏi chuyên sâu về ưu đãi miễn giảm thuế chưa được giải đáp rõ.

V. NHỮNG NỘI DUNG TIẾP THU VÀ KINH NGHIỆM RÚT RA TỪ KHÓA BỒI DƯỠNG

1. Khu kinh tế tự do (FEZ) và Khu thương mại tự do (FTZ)

1.1. Khu kinh tế tự do Busan Jinhae (BJFEZ)

Khu kinh tế tự do Busan Jinhae (BJFEZ) là đặc khu kinh tế được xây dựng với sứ mệnh là Trung tâm toàn cầu về kinh doanh quốc tế và hậu cần.

BJFEZ đặt tại thành phố Busan và quận Jinhae của thành phố Changwon, tỉnh Gyeongsangnam-do, có vị trí chiến lược là cửa ngõ giữa Thái Bình Dương và lục địa Á-Âu. Nó gần với nền kinh tế lớn thứ hai và thứ ba thế giới, Trung Quốc và Nhật Bản, cũng như Ấn Độ và Đông Nam Á đang phát triển nhanh chóng. Những điều kiện địa chính trị độc đáo này mang lại một lợi thế đặc biệt cho BJFEZ, đặc biệt trong lĩnh vực vận tải biển.

BJFEZ được thành lập vào năm 2014, tổng diện tích 50,7 km², trong đó: Busan 31 km² và tỉnh Gyeongnam 19,7 km². BJFEZ bao gồm 5 khu vực:

- Tân cảng: Diện tích 10,7 km² với ngành nghề chủ yếu là logistics, phân phối và kinh doanh toàn cầu.

- Myeongi: Diện tích 12,8 km² với ngành nghề chủ yếu là kinh doanh quốc tế, y tế, giáo dục, hậu cần.

- Ungdong: Diện tích 9,8 km² với ngành nghề chủ yếu là giải trí, công nghiệp công nghệ tiên tiến và khu dân cư.

- Jisa: Diện tích 13 km² với ngành nghề chủ yếu là công nghiệp công nghệ cao, trung tâm R&D.

- Dudong: Diện tích 4,3 km² với ngành nghề chủ yếu là logistics, khu dân cư, du lịch và giải trí.

BJFEZ bao gồm cả cụm cảng Busan và Tân cảng Busan, gần sân bay quốc tế Gimhae, có kết nối với tuyến đường sắt, đường bộ. Bên cạnh sân bay quốc tế Gimhae (sân bay hiện hữu), còn có sân bay Gadeok đang được dự kiến xây dựng và đưa vào hoạt động trong giai đoạn đến 2030.

BJFEZ là cơ sở công nghiệp cạnh tranh đẳng cấp thế giới, là trung tâm đóng tàu, hàng hải và công nghiệp kỹ thuật số, đồng thời là trung tâm của ngành công nghiệp ô tô. Nó cũng sở hữu một trung tâm hậu cần toàn cầu. Các lĩnh vực chính tại BJFEZ bao gồm phát triển lĩnh vực **vận tải biển, logistics, đóng tàu, thiết bị vận tải thông minh, công nghệ sinh học, y tế, vật liệu/linh kiện/thiết bị công nghệ cao.**

Tình hình hoạt động kinh doanh của BJFEZ: Tính đến nay, đã thu hút 3,8 tỷ USD vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài FDI, có 1.893 doanh nghiệp; trong đó, 1.725 doanh nghiệp trong nước và 168 doanh nghiệp nước ngoài (chiếm 8,9%, nhiều

nhất là doanh nghiệp Nhật Bản và Singapore). Với số nhân viên 56.666 người (trong nước 44.388 người, nước ngoài 12.278 người); doanh thu 19,4 tỷ USD/năm.

Vai trò chính của Cơ quan quản lý BJFEZ: có 3 vai trò chính là thu hút đầu tư, hỗ trợ kinh doanh, phát triển và môi trường.

- Về thu hút đầu tư: Cung cấp dịch vụ tư vấn đầu tư theo yêu cầu của các nhà đầu tư; cung cấp thông tin về các cơ chế, chính sách ưu đãi; cung cấp thông tin liên quan đến thuế; cung cấp thông tin về địa điểm phù hợp để đầu tư; hỗ trợ tìm kiếm đối tác kinh doanh.

- Về hỗ trợ kinh doanh: Hỗ trợ và hoạt động của hội đồng tư vấn cho các công ty thường trú, tạo điều kiện thuận lợi cho việc thuê và đăng ký nhà xưởng, xử lý giấy phép xây dựng và tư vấn về thủ tục hành chính.

- Về phát triển và môi trường: Phát triển BJFEZ, cung cấp giấy phép xây dựng đường bộ và dự án phát triển, xử lý các vấn đề về bản đồ và môi trường.

*** Về các loại thuế, phí và ưu đãi**

Hiện nay, tại Hàn Quốc không có ưu đãi khác biệt giữa doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp FDI. Hầu hết các doanh nghiệp tại FEZ Hàn Quốc là các doanh nghiệp có vốn liên doanh với doanh nghiệp nước ngoài, tỉ lệ doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài là rất thấp.

Tại Hàn Quốc có 02 loại thuế: Thuế nhà nước (Thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế VAT, thuế thu nhập cá nhân, thuế lãi vốn, thuế giao dịch chứng khoán) và thuế địa phương (thuế thu mua, thuế bất động sản). Các doanh nghiệp bắt buộc phải nộp thuế nhà nước theo quy định; và thường được miễn, giảm thuế địa phương do địa phương có quyền quyết định miễn, giảm mức thuế này cho doanh nghiệp.

Các doanh nghiệp trong khu kinh tế tự do đều phải đóng thuế thu nhập doanh nghiệp là 22% một năm. Doanh nghiệp trong khu thương mại tự do được miễn thuế VAT. Không có sự khác biệt trong quy định hải quan áp dụng cho các doanh nghiệp trong khu và ngoài khu, khác biệt duy nhất là chất lượng phục vụ của hải quan trong khu là nhanh hơn, kịp thời hơn so với ngoài khu; đồng thời, mối quan hệ giữa hải quan và doanh nghiệp trong khu có sự phối hợp, đánh giá hiệu quả hoạt động lẫn nhau trong quá trình thực hiện nhiệm vụ.

Bảng 1: Danh mục các ưu đãi tại BJFEZ

Loại	Thuế		Thời gian và mức độ miễn, giảm thuế	Yêu cầu về khấu trừ hoặc miễn thuế
Công ty có vốn đầu tư nước ngoài tại Khu kinh tế tự do	Thuế quốc gia	Thuế quan	5 năm kể từ ngày thông báo nhập khẩu: 100%	Hàng hóa vốn được nhập khẩu
	Thuế địa phương	Thuế thu mua	Lên đến 15 năm: 100%	Sản xuất: Ít nhất 10 triệu USD; Du lịch: Ít nhất 5 triệu USD; Logistics: Ít nhất 5 triệu USD; Cơ sở y tế: Ít nhất 5 triệu USD; R&D: Ít nhất 1 triệu USD
		Thuế bất động sản	Tại Busan trong 7 năm đầu tiên: 100%, 3 năm tiếp theo: 50%; Tại Jinhae trong 10 năm đầu tiên 100%, 5 năm tiếp theo: 50%	
Hỗ trợ tài chính	Trợ cấp tiền mặt	a) Quyết định bằng đàm phán nhưng hỗ trợ tối thiểu 5% vốn FDI. b) Phí thành lập nhà máy và cơ sở nghiên cứu, trợ cấp việc làm, giáo dục và đào tạo Yêu cầu: Doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài với tỷ lệ đầu tư nước ngoài ít nhất 30% c) Quyết định sau khi xem xét việc tham gia vào các ngành động cơ tăng trưởng mới, tác động chuyển giao công nghệ và đổi mới sáng tạo.		
	Hỗ trợ cơ sở hạ tầng	Đường bộ, tàu hỏa, sân bay, bến cảng, nước thải, xử lý chất thải và các phương thức vận tải khác. Yêu cầu: - 50% kinh phí của Chính phủ; 100% nếu được Ủy ban Phát triển Khu kinh tế tự do đồng ý		
	Giáo dục nước ngoài, Hỗ trợ tổ chức nghiên cứu	Chi phí cho việc chuẩn bị, thành lập và xây dựng các viện nghiên cứu và giáo dục quốc tế. Yêu cầu: Đáp ứng các tiêu chí đánh giá như danh tiếng và đóng góp cho sự phát triển của Hàn Quốc.		

Loại	Thuế	Thời gian và mức độ miễn, giảm thuế	Yêu cầu về khấu trừ hoặc miễn thuế
	Tiền thuê nhà	a) Thuê đất thuộc sở hữu nhà nước trong thời hạn 50 năm (được tái cấp thêm 50 năm) b) Giá thuê là 10% giá trị khu đất.	
Hỗ trợ khác	Nói lỏng quy định lao động	a) Miễn thực hiện các điều khoản bắt buộc khi tuyển dụng đối tượng được bảo vệ việc làm như người khuyết tật, người có công, người lớn tuổi và những đối tượng khác. b) Loại trừ khỏi những hạn chế về thời gian và nghĩa vụ của người được cử đi, cũng như việc nghỉ phép không lương, v.v.	
	Giao dịch ngoại hối miễn phí	Giao dịch hiện tại trực tiếp trị giá 10.000 USD trở xuống.	
	Loại trừ việc áp dụng Đạo luật quy hoạch tổ chức lại khu vực đô thị Seoul.	a) Loại trừ các hạn chế đối với các hoạt động trong khu vực kiểm soát tập trung quá mức và khu vực quản lý tăng trưởng được quy định trong Đạo luật Quy hoạch điều chỉnh khu vực đô thị Seoul. b) Miễn: phí tập trung quá mức, không bị giới hạn tổng số lượng cơ sở hạ tầng tập trung dân cư và quy định về quy hoạch phát triển quy mô lớn	

Bảng 2: Giảm giá thuê tại Khu kinh tế tự do Busan Jinhae

Ngành nghề	Tỉ lệ giảm	Yêu cầu		Ghi chú
		Vốn FDI (USD)	Số lượng lao động toàn thời gian	
Các kỹ thuật cho ngành động lực tăng trưởng mới	100%	Trên 1 triệu USD		
Sản xuất tiên tiến	100%	Trên 5 triệu USD		Các công ty sản xuất vật liệu, cấu kiện, thiết bị
		Trên 2.5 triệu USD	Trên 200 người	
	90%	Trên 2.5 triệu USD	150-200	
	75%	Trên 5 triệu USD		

		Trên 2.5 triệu USD	70-150	
--	--	--------------------	--------	--

1.2. Khu thương mại tự do Incheon (IFEZ)

FEZ Incheon (IFEZ) được xây dựng từ năm 2003, có diện tích 122,42 km² tại thành phố Incheon (là FTZ có diện tích lớn nhất Hàn Quốc), gồm 03 phân khu là Songdo, Yeongjong và Cheongna. Mỗi phân khu có một chức năng riêng biệt biến IFEZ trở thành một trong những số ít đô thị phức hợp đẳng cấp thế giới

- Khu Songdo bắt đầu được xây dựng từ năm 2003 trên một hòn đảo nhân tạo lấn biển, diện tích khoảng 53,36 km² (5.336ha), cách Seoul 65km. Sau hơn 23 năm xây dựng với chi phí gần 20 tỷ USD, một thành phố hoàn chỉnh đã mọc lên với khoảng 192.000 cư dân (quy hoạch là 265.000 cư dân) và trở thành một trong những điểm du lịch nổi tiếng. Đây là trung tâm công nghệ cao tập trung vào các lĩnh vực như IT, BT, công nghệ y sinh, R&D, trung tâm logistics Tân cảng Incheon, khu phức hợp thông tin tri thức công nghiệp tích hợp khu dân cư, giải trí, giáo dục, thương mại và công nghiệp công nghệ cao. Dự án xây dựng khu Songdo dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2030.

- Khu Yeongjong có diện tích 51,26km² (5.126ha) với mục tiêu trở thành đô thị giải trí du lịch toàn cầu. Với trọng tâm là sân bay quốc tế Incheon giúp khu Yeongjong kết nối với thế giới, khu Yeongjong chủ yếu tập trung vào ngành du lịch và giải trí với các khu phức hợp resort nghỉ dưỡng, cùng với khu phức hợp logistics hàng không. Vốn đầu tư xây dựng hạ tầng là khoảng 10,7 tỷ USD, hiện có khoảng 105.000 cư dân sinh sống (quy hoạch 181.000 người). Sân bay Incheon hiện nay đã trở thành sân bay trung chuyển các chuyến bay, hành khách và hàng hóa chính cho cả khu vực Đông Á. Năm 2023, sân bay được bình chọn là sân bay tốt thứ 4 thế giới.

- Khu Cheongna là thành phố kinh doanh mới tập trung vào tài chính quốc tế, R&D, giáo dục và robot. Thành phố có diện tích 17,8 km² (1.780 ha) với dân số khoảng 113.000 người (quy hoạch 98.000 người).

FEZ Incheon có hệ thống cảng biển Incheon (cảng biển lớn thứ 2 của Hàn Quốc) và cảng hàng không Incheon (là một trong những sân bay lớn nhất thế giới) để kết nối với thế giới.

Hiện IFEZ có 3.481 công ty (trong đó có nhiều công ty hàng đầu thế giới), 206 doanh nghiệp FDI, 15 tổ chức quốc tế, thu hút 14,1 tỷ USD vốn FDI. IFEZ có 412.402 cư dân sinh sống tại IFEZ, 6 trường đại học Hàn Quốc và 5 trường đại học quốc tế với 3.500 sinh viên. Sau 20 năm ra đời và vận hành, khu kinh tế tự do Incheon được xem khu kinh tế tự do thành công nhất Hàn Quốc trong thu hút vốn, công nghệ, chất xám quốc tế, là nhà của năm ngành công nghiệp bán dẫn hàng đầu tại Hàn Quốc, khu vực và thế giới.

1.3. So sánh giữa Khu kinh tế tự do Busan Jinhae và Khu kinh tế tự do Incheon

1.3.1. Về mô hình

Cả BJFEZ (Busan Jinhae) và IFEZ (Incheon) đều hướng tới mô hình đô thị tích hợp đẳng cấp; trong đó, ngoài các phân khu cảng biển, sân bay, công nghiệp, logistics còn có cư dân sinh sống và cung cấp tất cả các tiện ích, dịch vụ giáo dục, vui chơi, giải trí, mua sắm. Tuy nhiên, BJFEZ có trọng tâm hệ sinh thái cảng biển – logistics – công nghiệp, còn IFEZ là mô hình đô thị tích hợp đẳng cấp thế giới.

Phân tích sự khác biệt, tính hiệu quả giữa 2 mô hình này:

- Mô hình của IFEZ: hướng đến việc tạo lập một đô thị kinh doanh toàn cầu, đẳng cấp quốc tế nhằm thu hút các công ty hàng đầu thế giới trong những lĩnh vực công nghệ cao, tài chính, du lịch, đồng thời cung cấp một môi trường sống đô thị lý tưởng (xanh, sạch, thông minh, đầy đủ các phương thức giải trí, thương mại) không chỉ cho cư dân mà còn cho du khách.

- Mô hình của BJFEZ: là mô hình truyền thống, phát triển khu thương mại tự do nhằm tối ưu hóa các điều kiện thuận lợi về giao thương (hệ thống cảng biển trung chuyển) để từ đó tạo động lực phát triển cho khu vực.

Một điểm chung của 02 FEZ tại Hàn Quốc là cả 02 khu này đều là được xây dựng trên khu vực lấn biển; vì vậy, không tốn chi phí bồi thường, giải phóng mặt bằng. Trường hợp muốn mở rộng thêm khu vực, có thể mở rộng không gian về phía biển (thực hiện lấn biển để tạo mặt bằng).

1.3.2. Về quy hoạch chung của FEZ/FTZ

Hàn Quốc có cả 02 khái niệm khu thương mại tự do (FTZ) và khu kinh tế tự do (FEZ). Hàn Quốc hiện có 09 khu kinh tế tự do tại 09 địa phương, trong đó khu thương mại tự do là 1 bộ phận trong khu kinh tế tự do với các ngành nghề chủ yếu là hoạt động sản xuất, logistics, phân phối và thương mại. Không phải tất cả các FEZ đều có FTZ, nhưng tất cả các FTZ đều nằm trong FEZ. Tuy nhiên, theo đánh giá của các giảng viên, số lượng FEZ này là quá nhiều, dẫn đến lãng phí nguồn lực đầu tư của chính phủ và có sự trùng lặp trong hoạt động thu hút FDI vào các khu này.

Nhìn chung khu kinh tế tự do đều có các cấu phần sau:

- + Khu vực cảng biển, sân bay;
- + Khu logistics – hậu cần sau cảng;
- + Khu sản xuất chế tạo;
- + Khu công nghệ cao, R&D;
- + Khu dịch vụ tài chính;
- + Khu dịch vụ lưu trú, thương mại, văn phòng;

+ Đối với mô hình FEZ/FTZ đô thị tích hợp, còn có khu vực giáo dục, khu vui chơi, giải trí...

- Tỷ lệ diện tích của từng cấu phần tùy thuộc vào mục tiêu của FEZ/FTZ để có diện tích phù hợp. Trường hợp Busan thì diện tích cảng và khu hậu cần sau cảng chiếm tỷ lệ lớn so với các khu vực khác vì điểm mạnh của khu Busan Jinhae là về dịch vụ logistics cảng biển. Trường hợp IFEZ thì diện tích khu trung tâm logistics chiếm tỷ lệ nhỏ, chủ yếu tập trung gần cảng biển Incheon và sân bay Incheon.

1.3.3. Bộ máy quản lý

Cơ quan quản lý khu kinh tế tự do (Busan Jinhae và Incheon) là cơ quan thuộc nhà nước. Đơn vị này hoạt động không vì mục tiêu lợi nhuận hay thu hồi vốn đầu tư mà chủ yếu nhằm hỗ trợ tối đa cho các doanh nghiệp, nhà đầu tư để các doanh nghiệp có môi trường đầu tư tốt nhất, tạo ra được nhiều lợi nhuận và công ăn việc làm nhất, từ đó, góp phần phát triển nền kinh tế của Hàn Quốc.

Ở cấp trung ương, Chính phủ Hàn Quốc thành lập Ủy ban Phát triển Khu kinh tế tự do (Free economic zone Committe) trực thuộc trực tiếp Thủ tướng Chính phủ gồm có các thành viên là lãnh đạo nhiều Bộ ngành của Hàn Quốc và đại diện một số nhà nghiên cứu, nhà kinh tế cao cấp.

1.4. Bài học cho tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu về phát triển khu thương mại tự do

Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu hội tụ các điều kiện cần để hình thành FTZ: vị trí địa lý ưu việt; cơ sở hạ tầng giao thông kết nối đa phương thức với hệ thống cảng nước sâu và cảng hàng không; hệ thống cảng nước sâu Cái Mép - Thị Vải và hậu phương công nghiệp là cả vùng Đông Nam Bộ/khu vực phía Nam; xu hướng chuyển dịch chuỗi cung ứng, chuỗi giá trị ra khỏi Trung Quốc của các công ty đa quốc gia; nền chính trị ổn định. Việc thành lập FTZ tại tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu là nhu cầu cấp thiết để nắm bắt thời cơ chiến lược, tạo động lực tăng trưởng không chỉ riêng cho tỉnh mà cho cả vùng Đông Nam Bộ.

Bài học từ FEZ Hàn Quốc là không nhất thiết phải miễn, giảm tất cả các loại thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế thu nhập cá nhân để thu hút đầu tư. Quan trọng là tạo môi trường đầu tư kinh doanh thuận lợi, hiệu quả, tạo điều kiện thuận lợi nhất cho hoạt động thương mại, đầu tư, tài chính. Trong đó, trọng tâm là đổi mới thể chế về hải quan, thuế, quyền sở hữu trí tuệ, đăng ký đầu tư,... và có cơ chế giám sát hiệu quả theo các tiêu chuẩn quốc tế. Lợi thế cạnh tranh của một địa phương không chỉ nằm ở các chính sách thuận lợi mà còn ở thị trường được quốc tế hóa, hệ thống hóa và tạo điều kiện thuận lợi. Trong bối cảnh mà nền kinh tế thế giới đang cạnh tranh ngày càng gay gắt và hội nhập thiên về dịch vụ thì môi trường kinh doanh chính là chìa khóa để tích lũy nguồn lực cao cấp, là yếu tố then chốt để vượt trội trên trường quốc tế toàn cầu.

Để triển khai FTZ/FEZ thành công thì FTZ/FEZ cần phải nằm trong chiến lược phát triển chung của quốc gia và đòi hỏi phải có quyết tâm rất lớn từ Chính phủ cũng như cách thực hiện là phải từ Chính phủ triển khai xuống địa phương (Top Down). Tuy nhiên, hiện nay, Việt Nam chưa có chiến lược phát triển liên

quan đến FTZ/FEZ cụ thể ở cấp độ quốc gia để định hình ngành nghề cũng như mục tiêu thành lập FTZ/FEZ ở địa phương có tiềm năng thành lập FTZ/FEZ. Các văn bản quy phạm pháp luật hiện hành cũng không có quy định cụ thể chức năng nhiệm vụ, cách thức tổ chức, bộ máy quản lý cũng như cơ chế chính sách, ưu đãi áp dụng khu thương mại tự do. Do đó, cần kiến nghị Chính phủ nghiên cứu, xây dựng chiến lược phát triển FTZ/FEZ trong đó định hướng cụ thể địa phương nào có thể phát triển FTZ/FEZ cũng như có các chính sách riêng dành cho FTZ/FEZ để tránh bài học của Hàn Quốc khi phát triển quá nhiều FEZ.

Sự thay đổi của môi trường toàn cầu trong bối cảnh hiện nay, nhất là xu hướng chủ nghĩa bảo hộ và các Hiệp định thương mại tự do khiến cho các lợi thế về ưu đãi, đặc biệt là ưu đãi thuế của FTZ không còn nhiều giá trị. Đồng thời, cần chú ý đến sự cạnh tranh của các quốc gia lân cận trong việc hình thành FTZ để thu hút đầu tư FDI. Do đó, để FTZ hấp dẫn hơn với các nhà đầu tư cần phải hình thành một khung chính sách có các ưu đãi phù hợp với nhu cầu của các công ty đa quốc gia và thông lệ quốc tế.

Để các FTZ thành công về lâu dài, chúng cần góp phần chuyển đổi cơ cấu nền kinh tế, bao gồm đa dạng hóa và nâng cấp kinh tế. Vì vậy, cần phải thiết lập các điều kiện cho việc trao đổi liên tục và chuyển giao công nghệ cứng và mềm kèm theo giữa nền kinh tế trong nước và các nhà đầu tư trong các khu FTZ. Quá trình chuyển đổi bao gồm đầu tư của các doanh nghiệp trong nước vào các khu vực, liên kết xuôi và ngược, hỗ trợ doanh nghiệp và sự di chuyển liên mạch của lao động lành nghề và nhà quản lý giữa các khu FTZ và nền kinh tế trong nước. Do đó, cần phải xây dựng cơ chế để hỗ trợ các doanh nghiệp trong nước tăng cường năng lực, phát triển được mối liên kết với các doanh nghiệp FDI.

2. Phát triển cảng biển và giao thông kết nối

2.1. Cảng biển Busan và Tân cảng Busan

2.1.1. Quy hoạch:

Về tổng thể:

Cảng Busan hiện nay có tổng cộng năm khu bến cảng: khu bến Bắc Busan, Nam Busan, Dadaepo và Gamcheon và Tân cảng Busan.

Trong đó khu vực cảng Bắc Busan đang được tái thiết trở thành khu đô thị, dịch vụ, đầu mối giao thông vận tải hành khách đường thủy. Khu bến Nam Busan, Dadaepo và Gamcheon chuyên phục vụ hàng hóa tổng hợp, nông sản, hải sản. Khu bến Tân cảng Busan phục vụ chính cho hàng hóa container.

Về Tân cảng Busan:

Bến cảng và khu logistics thuộc Tân cảng Busan **nằm trong** khu FTZ thuộc khu FEZ Busan Jinhae.

Tổng diện tích bến cảng và khu logistics thuộc Tân cảng Busan khoảng 1.070ha (10,7km²). Trong đó phần hậu cần cảng khoảng 829ha, phần bến cảng khoảng 241ha.

Tổng chiều dài bến quy hoạch khoảng 14,4km. Hiện đã đưa vào khai thác 24 bến với tổng chiều dài bến khoảng 8,25km. Mớn nước sâu -16m, hướng tuyến bến thiết kế liền kề, thẳng hàng.

2.1.2. Khai thác:

Busan hiện là cảng container lớn trong top 10 thế giới và là cảng trung chuyển lớn nhất đông bắc Á, lớn thứ 2 trên thế giới chỉ sau Singapore. Hàng tuần có hơn 300 chuyến tàu mẹ cập cảng Busan để làm hàng, trong đó nhiều nhất là Nhật Bản (71 chuyến), Đông Nam Á (56 chuyến) và Trung Quốc (52 chuyến).

Tổng sản lượng hàng hóa container qua cảng Busan đạt 22 triệu TEU năm 2022, giảm nhẹ so với năm 2021 (công suất thiết kế khoảng 32 triệu TEU/năm), chiếm khoảng 76,6% tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển của Hàn Quốc. Trong đó khu bến Bắc Busan khoảng 31%-6,8 triệu TEU và khu Tân cảng Busan khoảng 69%-15,2 triệu TEU.

Riêng sản lượng hàng hóa trung chuyển quốc tế chỉ thực hiện ở khu Tân cảng Busan, đạt 11,7 triệu TEU năm 2022, chiếm khoảng 77% sản lượng của Tân cảng Busan, 53,3% sản lượng container của cảng Busan và 96,8% tổng sản lượng hàng hóa trung chuyển quốc tế qua cảng biển Hàn Quốc. Lượng hàng hóa trung chuyển quốc tế đến nhiều nhất từ các quốc gia bao gồm: Trung Quốc, Nhật, Mỹ.

2.1.3. Mô hình quản lý:

Hệ thống Tân Cảng Busan được quản lý và điều hành bởi công ty Quản lý cảng Busan (BPA). BPA là một công ty nhà nước trực thuộc của Bộ Hải dương và Thủy sản Hàn Quốc và được giao quản lý vùng đất, vùng nước cảng biển và khu dịch vụ hậu cần sau cảng tại Busan.

Đối với cảng biển, công ty BPA sử dụng vốn ngân sách để đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển rồi cho thuê khai thác hoặc kêu gọi đầu tư bằng hình thức đối tác công tư, loại hình hợp đồng BTO (xây dựng – chuyển giao – kinh doanh) với thời gian hợp đồng là 30 năm.

Đối với hệ thống kho bãi, dịch vụ logistics, BPA đầu tư hạ tầng cơ bản sau đó đấu giá quyền sử dụng đất để lựa chọn nhà đầu tư xây dựng vận hành.

Hiện khu bến Tân cảng Busan đang được chia thành 07 phân khu. Trong đó BPA là chủ đầu tư, sở hữu của 04 phân khu và cho 04 công ty thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng bến (PNIT, HJNC, PSA, HPNT). Còn lại 03 phân khu do tư nhân đầu tư bằng hình thức đối tác công tư, hợp đồng BTO (BNCT, BCT, PNC). Tất cả 07 phân khu đều có sự tham gia quản lý khai thác của các hãng tàu (liên minh THE, liên minh 2M+H, liên minh OCEAN) dưới hình thức cổ phần.

Nguồn thu của BPA đến từ cho thuê đất, cho thuê kết cấu hạ tầng cảng bến, nguồn thu từ hoạt động khai thác cảng bến, hoạt động hoa tiêu, lai dắt, dịch vụ cảng.

2.1.4. Giao thông kết nối:

Hiện cảng Busan đang hướng tới loại hình giao thông vận tải đa phương thức Triport bao gồm: Cảng Hàng không, cảng biển và đường sắt. Hiện hệ thống đường sắt, đường bộ, cảng biển đã cơ bản hoàn thiện. Riêng cảng hàng không vẫn đang trong kế hoạch xây dựng mới và phải di dời từ sân bay Gimhae.

2.1.5. Các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của Tân cảng Busan

Điểm mạnh:

- Có vị trí địa lý ở trung tâm khu vực Đông Bắc Á, nằm trên tuyến hàng hải Châu Á – Bắc Mỹ thuận lợi cho các hãng tàu thực hiện trung chuyển.
- Có thời tiết ổn định, ít ảnh hưởng bởi thời tiết cực đoan nên thời gian đóng cảng là hầu như không có.
- Có môn nước sâu, cơ sở vật chất cầu bến tốt, đáp ứng mọi loại kích cỡ tàu biển.
- Có tỷ lệ tự động hóa cao, thời gian vận hành 24/7 đáp ứng yêu cầu về thời gian, tiết kiệm chi phí cho hãng tàu.
- Hệ thống cảng bến, trung tâm logistics nằm trong thương mại tự do, được hưởng chính sách ưu đãi đặc biệt của khu thương mại tự do, thủ tục hành chính, hải quan được hiện đại hóa, đơn giản hóa.
- Áp dụng công nghệ thông tin trong quản lý hàng hóa triệt để. Hàng hóa trung chuyển quốc tế được vận chuyển qua lại cổng giữa các bến cảng mà không phải khai báo giấy tờ thủ công. Thủ tục được tự động thực hiện, giám sát qua hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI)
- Chính sách ưu đãi đầu tư tốt, thu hút nhiều công ty vận tải, logistics đầu tư.
- Đang thực hiện tốt lộ trình chuyển đổi thành cảng xanh bằng cách điện bờ, điện khí hóa thiết bị xếp dỡ, vận chuyển và sử dụng năng lượng tái tạo.

Điểm yếu:

Hiện Tân cảng Busan đang được vận hành bởi 07 nhà khai thác khác nhau. Do đó việc cạnh tranh về giá dịch vụ cầu bến, xếp dỡ giữa các nhà khai thác rất khốc liệt.

Cũng vì lý do trên, chi phí vận chuyển hàng trung chuyển giữa các bến cảng trong khu vực Tân cảng Busan đang được các chủ cảng, công ty vận tải tính vào chi phí do hãng tàu chi trả. Điều này giảm sức thu hút đối với các hãng tàu.

Cơ hội:

Trường hợp các hãng tàu thiết lập tuyến vận chuyển qua Bắc Cực để tiết giảm chi phí sẽ là cơ hội lớn góp phần giúp Tân cảng Busan phát triển hơn nữa do vị trí địa lý vô cùng thuận lợi.

Thách thức:

Hàng hóa sản xuất nội địa tại Hàn Quốc hiện quá ít, Tân cảng Busan lại đang phụ thuộc quá nhiều vào hàng trung chuyển quốc tế. Trong khi đó hoạt động trung chuyển quốc tế lại ít mang lại giá trị gia tăng cho hàng hóa, giá xếp dỡ hàng trung chuyển thấp hơn hàng xuất nhập khẩu.

Hiện lượng hàng trung chuyển quốc tế của Tân cảng Busan có xuất xứ từ Trung Quốc rất nhiều. Trường hợp chuỗi cung ứng dịch chuyển từ Trung Quốc xuống khu vực Đông Nam Á và các khu vực khác sẽ ảnh hưởng đến Tân cảng Busan.

Các bến cảng tại Trung Quốc hiện đang được đầu tư phát triển mạnh mẽ với chất lượng dịch vụ và cơ sở vật chất rất hiện đại. Đặc biệt các cảng này cũng đang vận hành với chi phí rất thấp. Điều này gây ảnh hưởng không nhỏ đến vị trí của cảng Busan trong đánh giá của các hãng tàu.

Các thách thức trên khiến vị trí vai trò của Tân cảng Busan không được chắc chắn như các cảng cửa ngõ xuất nhập khẩu và có thể bị thay thế nếu không liên tục nghiên cứu giảm chi phí, nâng cao chất lượng dịch vụ.

2.2. Cảng biển Incheon

2.2.1. Quy hoạch:

Về tổng thể:

Cảng Incheon hiện nay có tổng cộng bốn khu bến cảng: khu bến phía Bắc, khu bến phía Nam, Khu âu thuyền (khu bến phía trong) và khu bến Tân Cảng.

Trong đó khu bến phía bắc xếp dỡ hàng dăm gỗ, sắt vụn; khu bến phía Nam xếp dỡ container, hàng than, cát và hành khách quốc tế; khu âu thuyền phục vụ tránh trú bão, hàng tổng hợp. Khu bến Tân Cảng Incheon xếp dỡ hàng lỏng (LNG) và container.

Về Tân cảng Incheon:

Bến cảng và khu logistics thuộc Tân cảng Incheon **không nằm trong** khu FTZ thuộc khu FEZ Incheon.

Tổng diện tích bến cảng và khu logistics thuộc Tân cảng Incheon khoảng 477ha (4,77km²). Trong đó phần hậu cần cảng khoảng 255ha, phần bến cảng khoảng 222ha.

Tổng chiều dài bến quy hoạch khoảng 3,7km. Hiện đã đưa vào khai thác 06 bến với tổng chiều dài bến khoảng 1,6km, công suất thiết kế khoảng 4,9 triệu TEU/năm. Mớn nước sâu -16m, hướng tuyến bến thiết kế liền kề, thẳng hàng.

2.2.2. Khai thác:

Incheon là cảng biển cửa ngõ chuyên phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa của vùng thủ đô Seoul, sản lượng hàng hóa trung chuyển quốc tế rất ít.

Tổng sản lượng hàng hóa qua cảng biển Incheon đạt 3,19 triệu TEU năm 2022, giảm nhẹ so với năm 2021 và chiếm khoảng 11,1% tổng sản lượng hàng

hóa thông qua cảng biển Hàn Quốc. Trong đó sản lượng hàng hóa trung chuyển quốc tế chỉ chiếm khoảng 2,26% (72 nghìn TEU) tổng sản lượng hàng container qua cảng Incheon và chiếm khoảng 0,6% tổng sản lượng hàng hóa trung chuyển quốc tế qua cảng biển Hàn Quốc.

2.2.3. Mô hình quản lý:

Hệ thống cảng biển Incheon được quản lý và điều hành bởi công ty Quản lý cảng Incheon (IPA). Giống như BPA, IPA là một công ty nhà nước trực thuộc của Bộ Hải dương và Thủy sản Hàn Quốc và được giao quản lý vùng đất, vùng nước cảng biển và khu dịch vụ hậu cần sau cảng tại Incheon.

Đối với cảng biển, công ty IPA sử dụng vốn ngân sách để đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển rồi cho thuê khai thác. Đối với hệ thống kho bãi, dịch vụ logistics, IPA đầu tư hạ tầng cơ bản sau đó đấu giá quyền sử dụng đất để lựa chọn nhà đầu tư xây dựng vận hành.

Hiện khu bến Tân cảng Incheon đang được chia thành 02 phân khu do 02 công ty khai thác là Công ty cảng quốc tế Hanjin Incheon (HJIT) và Công ty Tân cảng container Sunkwang (SNCT).

Khác với BPA, nguồn thu của IPA đến chủ yếu từ cho thuê đất, cho thuê kết cấu hạ tầng cảng bến, IPA không có nguồn thu từ hoạt động khai thác cảng bến, hoạt động hoa tiêu, lai dắt, dịch vụ cảng.

2.2.4. Giao thông kết nối:

Incheon là hình mẫu trong việc phát triển hành lang đô thị, logistics, công nghiệp giữa hệ thống cảng biển và sân bay. Tuy nhiên hệ thống đường sắt lại chủ yếu phục vụ đô thị, sân bay, chưa có hệ thống đường sắt kết nối đến khu Tân cảng Incheon.

2.3. Sân bay Incheon

Sân bay Incheon khánh thành vào năm 2001 để thay thế sân bay quốc tế Gimpo. Hiện sân bay Incheon là cảng hàng không lớn nhất Hàn Quốc, có khả năng tiếp nhận tối đa 72 triệu lượt khách/năm. Cảng hàng không Incheon là cảng khai thác hàng hóa tốt nhất Châu Á năm 2020 và là sân bay xanh tốt nhất Châu Á năm 2021.

Cảng hàng không Incheon có 07 bến hàng hóa với tổng diện tích khoảng 113ha và trung tâm logistics hàng không có diện tích khoảng 165ha **nằm trong** khu FTZ sân bay Incheon thuộc khu FEZ Incheon.

Năm 2021, sản lượng hàng hóa thông qua cảng hàng không Incheon đạt khoảng 3,33 triệu tấn. Trong đó sản lượng hàng hóa trung chuyển đạt khoảng 1,28 triệu tấn, chiếm khoảng 38%.

2.4. So sánh giữa cảng biển Busan, cảng biển Incheon và cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu

2.4.1. Vị trí:

Tương tự Busan, cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu có vị trí địa lý khá thuận lợi, nằm trên tuyến hàng hải quốc tế, gần trung tâm Đông Nam Á. Điều kiện thời tiết ổn định, ít bão, thời gian đóng cảng trong năm không có.

2.4.2. Quy mô:

Hiện nay, hệ thống cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu đã đưa vào khai thác 50 dự án (125 cầu bến) với tổng công suất: 152 triệu tấn/năm, Tổng chiều dài cầu bến: 17.459 m.

Khu vực Cái Mép – Thị Vải có 24 dự án, tổng công suất thiết kế: 129 triệu tấn/năm, tổng chiều dài cầu bến: 10.953 m. Trong đó có 08 dự án cảng container đang hoạt động, công suất thiết kế: 8,37 triệu TEU/năm.

Riêng khu bến Cái Mép có 06 dự án cảng container do 06 đơn vị khác nhau khai thác, tổng chiều dài cầu bến: 3.490m, trung bình 698m/01 cảng, hướng tuyến bến không thẳng hàng. Mớn nước -14m, đang nạo vét xuống -15,5m. (**Tân cảng Busan:** 07 cảng do 07 đơn vị khai thác, tổng chiều dài bến khoảng 8,25km, trung bình 1,17km/01 cảng, mớn nước -16m; **Tân cảng Incheon:** 02 cảng do 02 đơn vị khai thác với tổng chiều dài bến khoảng 1,6km, trung bình 800m/cảng, mớn nước -16m, hướng tuyến bến thẳng hàng).

2.4.3. Khai thác:

Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu bằng tàu biển năm 2022 đạt 71,5 triệu tấn, giảm nhẹ so với năm 2021. Lượng hàng container tàu biển tại Cái Mép – Thị Vải đạt 4,76 triệu TEU, không tăng trưởng so với năm 2021. Trong đó sản lượng hàng hóa trung chuyển quốc tế chiếm khoảng 5% (**Busan:** 22 triệu TEU, trung chuyển quốc tế: 53,3%, riêng **Tân cảng Busan:** 15,2 triệu TEU, trung chuyển quốc tế: 77%; **Incheon:** 3,19 triệu TEU, trung chuyển quốc tế: 2,26%).

2.4.4. Cơ chế quản lý:

Kết cấu hạ tầng bến cảng container tại Cái Mép – Thị Vải hầu hết đều do tư nhân đầu tư, quản lý, khai thác (riêng bến cảng container Tân Cảng Cái Mép – Thị Vải – TCTT được Bộ GTVT đầu tư bằng vốn ODA và đấu thầu cho thuê khai thác). Trong khi đó, kết cấu hạ tầng cảng biển tại Hàn Quốc chủ yếu do các công ty nhà nước đầu tư xây dựng và sở hữu, mỗi cảng đều do một công ty quản lý, điều hành chung.

Hàng hóa trung chuyển quốc tế vận chuyển giữa các bến cảng ở Hàn Quốc được quản lý, giám sát bằng hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI). Trong khi đó, hàng hóa trung chuyển quốc tế vận chuyển giữa các bến cảng container tại khu vực Cái Mép vẫn đang chờ cơ chế thí điểm giám sát Hải quan (cảng mở).

2.4.5. Cơ chế chính sách, ưu đãi đầu tư:

Các công ty đầu tư khai thác cảng biển, logistics tại Busan và Incheon đều được hưởng ưu đãi về chính sách đầu tư trong khu kinh tế tự do.

Riêng các công ty tại Tân cảng Busan, cảng hàng không Incheon còn được hưởng thêm ưu đãi của khu thương mại tự do. Hàng hóa vừa không phải chịu thuế xuất nhập khẩu, vừa được hưởng cơ chế quản lý hiện đại, thông thoáng.

2.5. Bài học cho tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu về phát triển, hiện đại hóa cụm cảng Cái Mép – Thị Vải thành cảng quốc tế trung chuyển lớn nhất cả nước và có tầm cỡ khu vực Châu Á và thế giới

Qua nghiên cứu thực tế, các cảng trung chuyển quốc tế thường nằm gần các điểm hội tụ của các tuyến đường vận tải biển chính, nơi giao thông liên kết với các tuyến vận tải khác nhau và được bao bọc bởi nhiều trung tâm công nghiệp, từ đó hàng hóa có thể được chuyển tải. Đồng thời, cảng phải nằm trong khu vực có điều kiện nước sâu, trên 14 mét để đủ khả năng tiếp nhận tàu mẹ có tải trọng từ 100.000 tấn, đảm bảo dễ dàng tiếp cận. Cảng trung chuyển quốc tế thường được xây dựng với quy mô lớn bao gồm một hệ thống nhiều cầu cảng, cầu bờ và các khu vực kho bãi chứa hàng hậu phương.

Cảng trung chuyển quốc tế là một khu vực hoạt động với chức năng làm trung tâm trung chuyển hàng hóa và là cửa ngõ cho khu vực kinh tế, sản xuất thông qua việc kết nối hệ thống vận tải nội địa và hệ thống tàu gom hàng. Các cầu cảng trong hệ thống cảng trung chuyển quốc tế được thiết kế có thể đón được các tàu mẹ cập vào xếp dỡ hàng hóa sau đó vận tải viễn dương sang các châu lục khác. Đặc điểm kỹ thuật của các cầu cảng này thường có chiều dài một cầu bến tối thiểu khoảng 400 mét, độ sâu mớn nước lớn hơn 14 mét và các thiết bị cầu giàn xếp dỡ tại bờ có sức nâng trên 40 tấn, tầm với xa hơn 40 mét.

Với tính chất cạnh tranh của ngành vận tải biển, quy trình lựa chọn cảng trung chuyển trở nên phức tạp với nhiều tiêu chí ra quyết định cần được xem xét và sự cạnh tranh giữa các cảng trung chuyển giữa các khu vực khác nhau đã tăng nhanh.

Kết quả so sánh cho thấy, mặc dù có vị trí địa lý thuận lợi như cảng Busan, nhưng quy mô khai thác cụm cảng Cái Mép – Thị Vải chỉ tương tự cảng Incheon. Hiện Cái Mép – Thị Vải cũng đang đóng vai trò cảng cửa ngõ phục vụ xuất nhập khẩu như cảng Incheon, chưa thu hút được hàng hóa trung chuyển quốc tế. Việc phát triển, hiện đại hóa cụm cảng Cái Mép – Thị Vải trở thành cảng quốc tế trung chuyển tầm cỡ đặt ra một số vấn đề bao gồm:

Một là, quy hoạch phát triển cảng biển, giao thông vận tải, khu kinh tế tự do, khu thương mại tự do phải đặt trong bối cảnh tổng thể của quy hoạch đô thị và phát triển xanh, bền vững.

Hai là, định hướng phát triển, xác định vai trò chính của cụm cảng Cái Mép – Thị Vải là cảng cửa ngõ xuất nhập khẩu hay trung chuyển quốc tế phải tuân thủ nguyên tắc toàn diện, đánh giá cả hiệu quả tích cực lẫn tác động tiêu cực, dựa trên cơ sở dự báo xu hướng dịch chuyển của chuỗi sản xuất, chuỗi cung ứng toàn cầu; xu hướng phát triển hàng hóa; xu hướng phát triển vận tải biển và đặt trong bối

cảnh phát triển, tác động qua lại của các bến cảng thuộc hệ thống cảng biển Nhóm 4, Quốc gia; bảo đảm quốc phòng, an ninh.

Ba là, để tiếp tục phát triển vai trò cửa ngõ xuất nhập khẩu cần nhanh chóng đầu tư hình thành hệ thống giao thông kết nối các địa phương trong vùng; thu hút, hình thành các tổ hợp công nghiệp quy mô lớn nhằm tạo các chân hàng phục vụ xuất nhập khẩu. Bên cạnh đó, chiến lược phát triển, thu hút hàng hóa trung chuyển quốc tế phải tính đến các tiêu chí quan trọng bao gồm: Vị trí địa lý; Điều kiện thiên nhiên; Cơ sở vật chất, quy mô cảng bến; sự kết nối với hãng tàu; hệ sinh thái dịch vụ hậu cần cảng, kho bãi logistics; cơ chế chính sách ưu đãi thu hút đầu tư cho doanh nghiệp dịch vụ hậu cần cảng, hãng tàu. Đơn giản hóa thủ tục hành chính cho hàng hóa trung chuyển, hàng hóa vận chuyển qua lại giữa các bến cảng cũng là yếu tố ảnh hưởng đến quyết định của các hãng tàu.

Bốn là, hiện đại hóa, số hóa, tự động hóa trong quản lý, vận hành khai thác cảng biển bằng việc ứng dụng giao thức trao đổi thông tin điện tử (EDI), cơ sở dữ liệu lớn (Big Data), trí tuệ nhân tạo (AI)... nhằm giảm chi phí, thời gian vận hành, tăng năng lực cạnh tranh là xu hướng bắt buộc phải thực hiện.

Năm là, những khu vực có tỷ lệ hàng hóa trung chuyển cao, hệ thống kho bãi logistics phát triển đều nằm trong khu thương mại tự do thuộc khu kinh tế tự do với cơ chế quản lý hải quan thông thoáng, chính sách ưu đãi đặc thù. Do đó, cần xem xét nghiên cứu việc hình thành khu thương mại tự do, hoặc hình thành khu phi thuế quan với hệ thống kho bảo thuế, kho ngoại quan để thu hút hàng hóa trung chuyển quốc tế.

Sáu là, phát triển cảng biển, công nghiệp, đô thị hướng biển có thể học tập mô hình sử dụng vật chất nạo vét luồng lạch, bãi bồi để san lấp, tạo mặt bằng. Cơ sở hạ tầng cơ bản của khu dịch vụ hậu cần cảng như giao thông kết nối, hạ tầng kỹ thuật do Nhà nước đầu tư và giao một cơ quan, đơn vị của Nhà nước quản lý, thu hút đầu tư nhằm gia tăng giá trị sử dụng đất đai, vừa tạo nguồn thu ngân sách lâu dài.

VI. KIẾN NGHỊ, ĐỀ XUẤT

1. Giao Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao thông vận tải, Sở Công thương, UBND thị xã Phú Mỹ cập nhật kết quả học tập vào các Đề án do Tổ 1, Tổ 2, Tổ 3 theo Quyết định số 906-QĐ/TU, ngày 15/3/2023 của Ban Thường vụ Tỉnh ủy thành lập các Tổ nghiên cứu xây dựng các Đề án thực hiện Nghị quyết số 24-NQ/TW, ngày 07/10/2022 của Bộ Chính trị và Nghị quyết số 154/NQ-CP, ngày 23/11/2022 của Chính phủ ban hành Chương trình hành động thực hiện Nghị quyết số 24-NQ/TW.

2. Đề nghị các cơ quan, đơn vị tổ chức lớp bồi dưỡng tại nước ngoài nghiên cứu, rút kinh nghiệm các hạn chế trong công tác chuẩn bị, tổ chức lớp bồi dưỡng quản lý logistics, phát triển khu thương mại tự do gắn với cảng biển tại Hàn Quốc để công tác tổ chức các lớp đào tạo, bồi dưỡng tại nước ngoài được tốt hơn.

Trên đây là báo cáo kết quả lớp bồi dưỡng quản lý logistics, phát triển khu thương mại tự do gắn với cảng biển – học phần tại Hàn Quốc, Đoàn công tác theo Quyết định số 2546/QĐ-UBND ngày 11/10/2023 và Quyết định số 2583/QĐ-UBND ngày 16/10/2023 của UBND tỉnh kính báo cáo./.

Nơi nhận:

- Thường trực Tỉnh ủy;
- Thường trực HĐND tỉnh;
- UBND tỉnh;
- Các học viên tham gia lớp học;
- Sở Nội vụ;
- GD, các PGD Sở;
- Lưu: VT, VPS, QLCB.

**TM. ĐOÀN CÔNG TÁC
TRƯỞNG ĐOÀN**

**GIÁM ĐỐC SỞ GIAO THÔNG VẬN TẢI
Trần Thượng Chí**