

Số: 07/TTr-HĐQT

Hà Nội, ngày 15 tháng 5 năm 2026

TỜ TRÌNH

V/v thông qua chủ trương điều chỉnh Dự án ĐTXD Cảng cạn ICD Mỹ Đình tại xã Hoài Đức; nghiên cứu đầu tư các dự án cảng cạn Tân Thanh, cảng cạn Hồng Vân, KCN Hữu Lũng; tiếp tục triển khai dự án tại số 17 đường Phạm Hùng.

Kính gửi: Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Đầu tư Thương mại và Dịch vụ quốc tế

Căn cứ Luật Doanh nghiệp số 59/2020/QH14 ngày 17/6/2020 & Luật sửa đổi một số điều của Luật Doanh nghiệp số 76/2025/QH15 ngày 17/6/2025 của Quốc hội;

Căn cứ Luật Đầu tư số 143/2025/QH15 ngày 11/12/2025 và các Nghị định hướng dẫn, thi hành;

Căn cứ Luật Xây dựng số 50/2014/QH13 ngày 18/6/2014; Luật số 62/2020/QH14 ngày 17/6/2020 sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật Xây dựng, các Luật sửa đổi liên quan và các Nghị định hướng dẫn, thi hành;

Căn cứ Luật Đất đai số 31/2024/QH15 ngày 18/01/2024 và các Nghị định hướng dẫn, thi hành;

Căn cứ Quyết định số 403/QĐ-UBND ngày 16/01/2015 của UBND thành phố Hà Nội về việc chấp thuận chủ trương đầu tư xây dựng cảng nội địa (ICD) Mỹ Đình tại xã Đức Thượng, huyện Hoài Đức, thành phố Hà Nội; các Quyết định đính chính, điều chỉnh và điều chỉnh chủ trương đầu tư số 2555/QĐ-UBND ngày 05/6/2015, số 6222/QĐ-UBND ngày 10/11/2016, số 4906/QĐ-UBND ngày 19/11/2021 và số 5000/QĐ-UBND ngày 06/10/2025 của UBND thành phố Hà Nội;

Căn cứ Quyết định số 3401/QĐ-UBND ngày 27/06/2016 của UBND thành phố Hà Nội về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết tỷ lệ 1/500 Cảng cạn ICD Mỹ Đình tại xã Đức Thượng, huyện Hoài Đức, thành phố Hà Nội;

Căn cứ Văn bản số 7443/UBND-KT ngày 27/12/2007 của UBND thành phố Hà Nội về việc chấp thuận cho Công ty TNHH nhà nước MTV Cung ứng và nhân lực quốc tế góp vốn cùng đối tác thành lập doanh nghiệp để thực hiện Dự án Tổ hợp văn phòng, nhà điều hành, trung tâm thương mại dịch vụ, công cộng khách sạn trên khuôn viên 11.959,5 m² tại số 17 Phạm Hùng;

Căn cứ Quyết định số 493/TB-UBND ngày 07/5/2025 của UBND thành phố Hà Nội về việc chấp thuận cho tổ chức kinh doanh bất động sản được thực hiện dự án thí điểm (theo Nghị quyết số 171/2024/QH15 ngày 30/11/2024 của Quốc hội về việc thí điểm thực hiện nhà ở thương mại thông qua thỏa thuận về nhận quyền sử dụng đất hoặc đang có quyền sử dụng đất);

Căn cứ các Quyết định số 27/QĐ-HĐQT ngày 27/12/2016, số 32/QĐ-HĐQT ngày 10/12/2021, số 13/QĐ-HĐQT ngày 20/10/2025 của Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Đầu tư Thương mại và Dịch vụ Quốc tế về việc phê duyệt và phê duyệt điều chỉnh dự án



ĐTXD Cảng cạn ICD Mỹ Đình tại xã Đức Thượng, huyện Hoài Đức (nay là xã Hoài Đức), thành phố Hà Nội;

Căn cứ Nghị quyết số 01/NQ-ĐHĐCĐ ngày 26/6/2024 của Đại hội đồng cổ đông Công ty cổ phần Đầu tư Thương mại và Dịch vụ Quốc tế năm 2024 thống nhất thông qua việc điều chỉnh dự án Cảng cạn ICD Mỹ Đình tại xã Đức Thượng, huyện Hoài Đức, thành phố Hà Nội;

Căn cứ Điều lệ Công ty cổ phần Đầu tư Thương mại và Dịch vụ Quốc tế (sửa đổi lần thứ 04) được Đại hội đồng cổ đông thông qua ngày 26/6/2025.

Hội đồng quản trị kính trình Đại hội đồng cổ đông Công ty xem xét thông qua các nội dung dưới đây:

1. Thông qua việc điều chỉnh dự án ĐTXD Cảng cạn ICD Mỹ Đình tại xã Hoài Đức, thành phố Hà Nội:

1.1. Mục tiêu điều chỉnh:

Điều chỉnh chức năng của Dự án nhằm đáp ứng nhu cầu thị trường; bảo đảm phù hợp với Quy hoạch Thủ đô Hà Nội giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050 và các quy định của Luật Đất đai năm 2024 về sử dụng đất đa mục đích; đồng thời phù hợp với định hướng phát triển thương mại điện tử của quốc gia và Thành phố. Bổ sung các chức năng như: logistics dược phẩm và thiết bị y tế; thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu, hàng hóa thương mại điện tử; tăng diện tích văn phòng, nhà kho, đặc biệt là kho chuyên dụng, công nghệ cao và dịch vụ truy xuất nguồn gốc hàng hóa. *(Báo cáo chi tiết sự cần thiết điều chỉnh dự án đính kèm Tờ trình này).*

1.2. Các nội dung điều chỉnh:

Điều chỉnh quy mô công suất: Dự kiến đến năm 2030 năng lực thông qua khoảng 200.000 TEU/năm; đến năm 2050 khoảng 250.000 - 300.000 TEU/năm. Bổ sung chức năng sử dụng đất kết hợp đa mục đích theo quy định của pháp luật, trong đó chú trọng trung tâm thương mại điện tử, trung tâm phân phối, logistics hàng hóa thiết yếu, văn phòng, thương mại cho thuê và các chức năng hỗ trợ logistics khác.

a. Chỉ tiêu điều chỉnh QH 1/500:

Nội dung	Trước điều chỉnh	Sau điều chỉnh (dự kiến)
Tổng diện tích đất sử dụng	17,737 ha;	17,737 ha;
Diện tích đất xây dựng	Khoảng 43.077 m ²	Khoảng 66.400 m ²
Tổng diện tích sàn xây dựng	Khoảng 122.247 m ²	Khoảng 232.00-346.000 m ²
Số tầng cao tối đa	09 tầng	30 tầng

b. Dự kiến tổng vốn đầu tư: khoảng 3.500 - 4.000 tỷ đồng;

c. Nguồn vốn: Vốn chủ sở hữu, vốn vay và các nguồn huy động hợp pháp khác. Trong đó, vốn chủ sở hữu chiếm khoảng 20% (tương đương 700 - 800 tỷ đồng, bao gồm tăng vốn điều lệ theo lộ trình); vốn vay và các nguồn huy động khác chiếm khoảng 80% (tương đương 2.800 - 3.200 tỷ đồng).

d. Dự kiến tiến độ thực hiện: Từ năm 2026 đến 2030, trong đó:

- Điều chỉnh quy hoạch chi tiết 1/500: từ tháng 04/2026 đến tháng 12/2026;
- Điều chỉnh chủ trương đầu tư, điều chỉnh dự án: từ tháng 01/2027 đến 07/2027;
- Tổ chức lập, phê duyệt thiết kế, thi công XD: từ tháng 08/2027 đến tháng 12/2030;

- Xem xét việc trả tiền thuê đất một lần cho cả thời gian thuê làm cơ sở nâng cao giá trị tài sản đảm bảo của Công ty nhằm hỗ trợ trong việc khai thác kinh doanh dịch vụ;

- Thống nhất chủ trương đầu thầu mở rộng khoảng 4,0 ha khu vực dịch vụ bãi xe giáp ranh phía Đông Nam dự án Cảng cạn (khu đất thuộc diện tích đã quy hoạch trong cảng ICD Hoài Đức giai đoạn trước năm 2015).

2. Thông qua chủ trương nghiên cứu các dự án cảng cạn Tân Thanh và Hồng Vân, Khu công nghiệp Hữu Lũng (*Báo cáo chi tiết về sự cần thiết đầu tư được đính kèm Tờ trình này*).

2.1. Cảng cạn Tân Thanh:

- Địa điểm: Khu vực cửa khẩu Tân Thanh, xã Hoàng Văn Thụ (trước đây là xã Tân Thanh, huyện Văn Lãng), tỉnh Lạng Sơn;

- Quy mô định hướng đến năm 2030: Khoảng 15 - 20 ha; năng lực thông qua dự kiến 150.000 - 200.000 TEU/năm;

- Hình thức nghiên cứu tham gia: Công ty nghiên cứu tham gia thực hiện dự án (có thể liên danh nhà đầu tư) trên cơ sở quyết định chủ trương đầu tư của cơ quan có thẩm quyền và bảo đảm mục tiêu, năng lực tài chính của Công ty;

- Tiến độ chuẩn bị: Dự kiến chủ trương đầu tư dự án được phê duyệt trong Quý III/2026; lập hồ sơ đề xuất tham gia thực hiện dự án trong Quý IV/2026.

2.2. Cảng cạn Hồng Vân:

- Địa điểm: xã Hồng Vân, thành phố Hà Nội;

- Quy mô đến năm 2030: Khoảng 5 - 10 ha, năng lực thông qua dự kiến 50.000 - 100.000 TEU/năm;

- Dự án có lợi thế kết nối đa phương thức: đường bộ, đường thủy nội địa và định hướng kết nối đường sắt; phục vụ nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa cho các khu công nghiệp trên địa bàn Thường Tín, Phú Xuyên và khu vực lân cận;

- Tiến độ chuẩn bị: Công ty dự kiến nghiên cứu lập đề xuất dự án trong Quý III/2026 sau khi các cơ chế, chính sách có liên quan được ban hành; hoàn thiện và nộp hồ sơ đề xuất dự án trong Quý IV/2026 sau khi bảo đảm năng lực tài chính theo lộ trình tăng vốn điều lệ.

2.3. KCN Hữu Lũng 3 và Hữu Lũng 5 trong KCN ĐT-DV Hữu Lũng:

a) KCN Hữu Lũng 3:

- Địa điểm: trong KNC Đô thị Dịch vụ Hữu Lũng tại xã Tân Thành, tỉnh Lạng Sơn.

- Quy mô: khoảng 204,7 ha;

- Tính chất: KCN Logistics;

- Hình thức tham gia nghiên cứu: tham gia nghiên cứu đề xuất thực hiện dự án với ALS, tỷ lệ tham gia liên danh phù hợp với năng lực tài chính của Công ty;

- Dự án có lợi thế kết nối QL1A, đường cao tốc CT01, đường sắt liên vận quốc tế Yên Viên - Đồng Đăng - Nam Ninh (Trung Quốc). Nằm trong KCN Đô thị Dịch vụ Hữu Lũng có quy mô khoảng 4.900 ha. Kết nối thuận lợi với các trung tâm công nghiệp lớn như Hà Nội, Bắc Ninh, Thái Nguyên, Hưng Yên và Hải Phòng; khoảng cách đến Hà Nội khoảng 90km, Bắc Ninh khoảng 50km, cửa khẩu Tân Thanh khoảng 110km, cửa khẩu Hữu Nghị khoảng 120km và cảng Hải Phòng khoảng 160km;

- Tiến độ chuẩn bị: Phê duyệt Quy hoạch phân khu: Quý I/2027; lập Hồ sơ đề xuất dự án đầu tư: Quý II/2027 sau khi bảo đảm năng lực tài chính theo lộ trình tăng vốn điều lệ.

b) KCN Hữu Lũng 5:

- Địa điểm: trong KNC Đô thị Dịch vụ Hữu Lũng tại xã Tân Thành, tỉnh Lạng Sơn.

- Quy mô: khoảng 200,28 ha;
- Tính chất: KCN chế biến;
- Hình thức tham gia nghiên cứu: tham gia nghiên cứu đề xuất thực hiện dự án với ALS, tỷ lệ tham gia liên danh phù hợp với năng lực tài chính của Công ty;
- Dự án có lợi thế kết nối QL1A, đường cao tốc CT01, đường sắt liên vận quốc tế Yên Viên - Đồng Đăng - Nam Ninh (Trung Quốc). Nằm trong KCN Đô thị Dịch vụ Hữu Lũng có quy mô khoảng 4.900 ha. Kết nối thuận lợi với các trung tâm công nghiệp lớn như Hà Nội, Bắc Ninh, Thái Nguyên, Hưng Yên và Hải Phòng; khoảng cách đến Hà Nội khoảng 90km, Bắc Ninh khoảng 50km, cửa khẩu Tân Thanh khoảng 110km, cửa khẩu Hữu Nghị khoảng 120km và cảng Hải Phòng khoảng 160km;
- Tiến độ chuẩn bị: Phê duyệt Quy hoạch phân khu: Quý I/2029; lập Hồ sơ đề xuất dự án đầu tư: Quý II/2029 sau khi bảo đảm năng lực tài chính theo lộ trình tăng vốn điều lệ.

3. Tiếp tục triển khai các dự án tại số 17 Phạm Hùng, thành phố Hà Nội:

Đề nghị Đại hội đồng cổ đông Công ty thống nhất chủ trương Công ty và đối tác liên danh tiếp tục thực hiện các thủ tục pháp lý để chuẩn bị đầu tư và đầu tư xây dựng Dự án Tổ hợp thương mại và căn hộ cao cấp City of Dream trên khuôn viên 35.102 m² tại số 17 đường Phạm Hùng đã được UBND thành phố Hà Nội chấp thuận và nghiên cứu tiếp tục triển khai dự án Tổ hợp văn phòng, nhà điều hành, trung tâm thương mại dịch vụ, công cộng khách sạn trên khuôn viên 11.959,5 m² khi đáp ứng đầy đủ điều kiện theo quy định của pháp luật.

Hội đồng quản trị kính trình Đại hội đồng cổ đông Công ty xem xét thông qua các nội dung trên đây làm cơ sở triển khai các bước tiếp theo./.

Trân trọng cảm ơn!

Nơi nhận:

- Như kính gửi;
- HĐQT, BKS Công ty;
- Lưu: VT, TK HĐQT.

TM. HỘI ĐỒNG QUẢN TRỊ
CHỦ TỊCH 

Phùng Tiến Toàn





PHỤ LỤC BÁO CÁO

(Kèm theo Tờ trình số 07/HĐQT ngày 15/5/2026 của Hội đồng quản trị)

1. * Điều chỉnh dự án Cảng cạn ICD Mỹ Đình tại xã Hoài Đức:

1.1. Một số lý do điều chỉnh quy hoạch, điều chỉnh Dự án:

(1) Về công suất khai thác của Dự án:

Theo quy hoạch đã được phê duyệt, công suất khai thác dự án đến 2030 khoảng 151.000 TEU/năm. Ngày 22/08/2023, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050 tại Quyết định số 979/QĐ-TTg. Theo đó, cảng cạn Hoài Đức giai đoạn đến 2030 quy mô 18-20 ha, năng lực thông qua 182.000-200.000 TEU/năm, giai đoạn đến 2050 quy mô khoảng 23 ha.

Do đó, việc điều chỉnh quy hoạch là cần thiết để hoạch định quy mô của Dự án cho từng giai đoạn đến 2030 và sau năm 2030 đến 2050 đảm bảo đúng quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn và nhu cầu thực tế: dự kiến giai đoạn đến 2030 năng lực thông qua khoảng 200.000 TEU/năm; đến 2050 khoảng 350.000-400.000 TEU/năm;

(2) Sử dụng đất kết hợp đa mục đích, nâng cao hiệu quả sử dụng đất của Dự án:

Luật Đất đai số 31/2024/QH15 lần đầu tiên chính thức quy định về sử dụng đất kết hợp đa mục đích (Điều 218), đây là quy định cần thiết, khách quan và có ý nghĩa quan trọng trong việc hiện thực hoá các quan điểm và mục tiêu khi xây dựng thể chế, chính sách về quản lý và sử dụng đất kết hợp đa mục đích theo tinh thần của Nghị quyết số 18-NQ/TW ngày 16/06/2022 của Hội nghị lần thứ 5 Ban Chấp hành Trung ương khóa XIII về tiếp tục đổi mới, hoàn thiện thể chế, chính sách, nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý và sử dụng đất, tạo động lực đưa nước ta trở thành nước phát triển có thu nhập cao.

Điểm b Khoản 1 Điều 218 Luật Đất đai quy định “*Đất sử dụng vào mục đích công cộng được kết hợp với mục đích thương mại, dịch vụ.*”.

Tại điểm b Khoản 2 Điều 99 Nghị định 102/2024/NĐ-CP quy định: “*Diện tích đất sử dụng vào mục đích kết hợp không quá 50% diện tích đất sử dụng vào mục đích chính...*”.

Như vậy đất sử dụng vào mục đích cảng cạn có thể kết hợp đa mục đích thương mại, dịch vụ với điều kiện không quá 50% diện tích đất.

Do đó, việc sử dụng đất đa mục đích ngoài mục đích chính là khai thác cảng cạn theo quy hoạch, cần bổ sung theo hướng mở với các chức năng khác như Trung tâm thương mại điện tử, trung tâm phân phối, logistics hàng hóa thiết yếu, có nhu cầu thị trường cao, văn phòng, trung tâm thương mại cho thuê, trạm sạc pin ô tô điện, ... đảm bảo hoạt động chuỗi logistics cũng như một số chức năng hỗ trợ khác bổ sung giá trị gia tăng khác cho Dự án và phù hợp với các quy định của Luật Đất đai.

(3) Điều chỉnh Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô đến 2045, tầm nhìn đến năm 2065:

Chỉ tiêu lập quy hoạch Dự án được lập trên cơ sở Quy hoạch chung xây dựng Thủ đô đến 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 1259/QĐ-TTg ngày 26/07/2011. Tuy

nhiên đến nay, Quy hoạch chung này đã được điều chỉnh tại Quyết định số 1668/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô Hà Nội đến năm 2045, tầm nhìn đến 2065 và hiện nay thành phố Hà Nội đang tổ chức lập điều chỉnh Quy hoạch chung Thủ đô với tầm nhìn 100 năm.

Do đó, cần xem xét các định hướng quy hoạch chung xây dựng Thủ đô đến 2045, tầm nhìn đến 2065 và tầm nhìn 100 năm để cập nhật, nghiên cứu điều chỉnh quy hoạch xây dựng Dự án cho phù hợp với định hướng điều chỉnh quy hoạch chung xây dựng Thủ đô.

(4) Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050:

Các chỉ tiêu lập quy hoạch của Dự án được phê duyệt năm 2016 trên cơ sở Quy hoạch giao thông vận tải Thủ đô đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 519/QĐ-TTg ngày 31/03/2016, các quy hoạch ngành khác như phát triển các Khu công nghệ cao, Khu công nghiệp, Cụm công nghiệp,... đến nay đã được điều chỉnh, bổ sung và tích hợp trong Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được phê duyệt tại Quyết định số 1569/QĐ-TTg ngày 12/12/2024.

Do đó, cần nghiên cứu cập nhật nội dung Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 để định lượng nhu cầu thị trường và nguồn hàng hóa thông qua Dự án trên cơ sở định hướng Phương án kết nối kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, logistics; Phương án phát triển các Khu công nghệ cao, các Khu công nghiệp, các Cụm công nghiệp, khu Nông sản tập trung công nghệ cao; Phương án phát triển ngành dịch vụ thương mại,...

(5) Phát triển thương mại điện tử (TMĐT) xuyên biên giới:

- Theo Quyết định số 1568/QĐ-BCT ngày 03/6/2025 của Bộ Công Thương về phê duyệt Kế hoạch tổng thể phát triển thương mại điện tử quốc gia giai đoạn 2026–2030, mục tiêu phát triển thương mại điện tử gắn với hạ tầng logistics hiện đại là một trong những định hướng trọng tâm; Đến năm 2030, thương mại điện tử Việt Nam đặt mục tiêu tăng trưởng bền vững với doanh số bán lẻ tăng bình quân 20–30%/năm, chiếm khoảng 20% tổng mức bán lẻ hàng hóa cả nước; Đặc biệt, định hướng nhấn mạnh việc phát triển đồng bộ hạ tầng logistics phục vụ thương mại điện tử, bao gồm lưu kho, xử lý đơn hàng, đóng gói, vận chuyển và giao hàng chặng cuối; Xây dựng các trung tâm logistics và trung tâm hoàn tất đơn hàng (fulfillment center), trung tâm trung chuyển phục vụ giao hàng nhanh và giao hàng trong ngày.

- Phương án Phát triển thương mại điện tử theo Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050 được xác định: Xây dựng, phát triển các hạ tầng và dịch vụ hỗ trợ cho thương mại điện tử; đẩy mạnh giao dịch thương mại điện tử xuyên biên giới giúp các doanh nghiệp thúc đẩy xuất khẩu hàng hóa thông qua các hội nghị, hội thảo, tập huấn; Phối hợp với các sàn thương mại điện tử lớn, uy tín kết nối, hỗ trợ các hợp tác xã, doanh nghiệp, cá nhân lên sàn thương mại điện tử, mở rộng thị trường tiêu thụ cho các sản phẩm nông nghiệp, thủ công mỹ nghệ, sản phẩm OCOP, sản phẩm tiêu dùng...

- Kế hoạch phát triển thương mại điện tử trên địa bàn thành phố Hà Nội giai đoạn 2026–2030 (KH số 84/KH-UBND): mục tiêu đến năm 2030, doanh thu thương mại điện

tử chiếm khoảng 17–20% tổng mức bán lẻ. Đặc biệt, đẩy mạnh thu hút đầu tư và phát triển hạ tầng logistics theo quy hoạch, hình thành các trung tâm kho bãi, lưu giữ và phân phối hàng hóa tập trung; Hoàn thiện mạng lưới vận chuyển, giao nhận hàng hóa, tăng cường kết nối liên vùng nhằm hỗ trợ hoạt động thương mại điện tử; Phát triển hệ thống dịch vụ logistics phục vụ thương mại điện tử, bao gồm kho bãi, trung tâm phân phối, giao nhận và vận chuyển hàng hóa; phát triển các khu logistics, đầu mối gom hàng, kho tập kết và trung tâm phân phối, tạo nền tảng cho chuỗi cung ứng thương mại điện tử hiện đại.

Những định hướng trên tạo cơ sở quan trọng cho việc phát triển mô hình cảng cạn ICD Hoài Đức gắn với trung tâm thương mại điện tử, đóng vai trò là đầu mối logistics, lưu trữ, xử lý đơn hàng và phân phối. Trên cơ sở đó, việc bổ sung chức năng trung tâm thương mại điện tử là phù hợp với định hướng phát triển của Thành phố và nhu cầu thị trường. Việc bổ sung chức năng phân phối hàng hóa thương mại điện tử tích hợp trong cảng cạn là xu thế tất yếu và cần thiết, bảo đảm nhu cầu phát triển của thị trường.

(6) Các chỉ tiêu quy hoạch của Dự án được quy định tại Quy hoạch phân khu S2:

Theo Quyết định số 405/QĐ-UBND ngày 16/01/2014 của UBND thành phố Hà Nội Phê duyệt Quy hoạch phân khu xây dựng đô thị S2, tỷ lệ 1/5000, Dự án nằm trong ô quy hoạch A1 có các chỉ tiêu quy hoạch: tầng cao tối đa 30 tầng; mật độ xây dựng gộp từ 14-53%.

Theo đồ án quy hoạch đã được phê duyệt tại Quyết định 3401/QĐ-UBND ngày 27/06/2016 tầng cao tối đa là 09 tầng, mật độ xây dựng gộp khoảng 25%. Do đó, có thể điều chỉnh quy hoạch chi tiết xây dựng của Dự án theo hướng tăng chiều cao tầng các công trình kiến trúc và tăng mật độ xây dựng đảm bảo phù hợp và đáp ứng yêu cầu về khai thác và nhu cầu thị trường, qua đó nâng cao hiệu quả sử dụng đất.

1.2. Sự cần thiết phải điều chỉnh quy hoạch, điều chỉnh Dự án:

So với thời điểm lập quy hoạch, Dự án nằm trên trục vành đai kinh tế của Hà Nội, đến nay một số chỉ tiêu quy hoạch và mục tiêu khai thác hiện không còn phù hợp với xu thế phát triển thị trường, đặc biệt trong bối cảnh thương mại điện tử phát triển mạnh, nhu cầu kho bãi và dịch vụ logistics gia tăng nhanh. Dự kiến trong giai đoạn tiếp theo sẽ đề xuất mở rộng thêm quy mô khoảng 4,0 ha khu đất giáp ranh phía Đông Nam Dự án.

Vì vậy, việc điều chỉnh một số chỉ tiêu quy hoạch và chức năng khai thác của Dự án là cần thiết nhằm đáp ứng nhu cầu thực tế, phù hợp với Quy hoạch Thủ đô Hà Nội giai đoạn 2021–2030, tầm nhìn đến 2050 và các quy định của Luật Đất đai về sử dụng đất đa mục đích. Việc điều chỉnh hướng tới phát triển ICD Mỹ Đình thành cảng cạn phức hợp, tích hợp các chức năng: thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu; logistics được phẩm và thiết bị y tế; các dịch vụ văn phòng, truy xuất nguồn gốc hàng hóa, tài chính, thương mại và trưng bày sản phẩm. Do đó, việc điều chỉnh quy hoạch và dự án là cần thiết nhằm bảo đảm phù hợp với định hướng phát triển Thủ đô, góp phần phát triển hạ tầng logistics hiện đại, tích hợp đa chức năng, kết hợp sử dụng đất đa mục đích, qua đó nâng cao hiệu quả sử dụng đất.

2. Nghiên cứu các dự án cảng cạn Tân Thanh và Hồng Vân, KCN Hữu Lũng:

2.1. Cảng cạn Tân Thanh:

Cửa khẩu Tân Thanh thuộc Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng - Lạng Sơn, tại xã Hoàng Văn Thụ (trước đây là xã Tân Thanh, huyện Văn Lãng), tỉnh Lạng Sơn. Đây là một trong những cửa khẩu quan trọng trong hoạt động thương mại biên giới Việt Nam - Trung Quốc, đặc biệt đối với các mặt hàng nông sản, thực phẩm, hàng tiêu dùng và hàng container.

Theo quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn giai đoạn 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050, cảng cạn Tân Thanh tại cửa khẩu Tân Thanh, xã Tân Thanh, huyện Văn Lãng (nay là xã Hoàng Văn Thụ), tỉnh Lạng Sơn có quy mô đến năm 2030: 15-20 ha, năng lực thông qua đến năm 2030: 150.000-200.000 TEU/năm.

Theo Quyết định số 2234/QĐ-UBND ngày 16/11/2021 của UBND tỉnh Lạng Sơn về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết xây dựng tỷ lệ 1/500 với quy mô khoảng 185 ha, định hướng phát triển các khu chức năng phục vụ hoạt động thương mại, logistics và xuất nhập khẩu. Trong đó, quy hoạch xác định khu chức năng logistics và cảng cạn ICD phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu tại khu vực cửa khẩu, trong đó, cảng cạn Tân Thanh có quy mô khoảng 20 ha.

Từ ngày 27/5/2024, cửa khẩu Tân Thanh đã được công bố mở chính thức đường chuyên dụng vận chuyển hàng hóa thông quan Tân Thanh - Pò Chải (Bắc Giang, Quảng Tây, Trung Quốc) thuộc cặp Cửa khẩu Quốc tế Hữu Nghị - Hữu Nghị Quan (Trung Quốc).

Tuy nhiên, thực tế cho thấy hoạt động xuất khẩu nông sản mang tính thời vụ cao, thường xuyên xảy ra tình trạng ùn ứ phương tiện tại khu vực cửa khẩu vào các thời điểm cao điểm; hạ tầng logistics, đặc biệt là kho bãi, trung tâm trung chuyển và bảo quản hàng hóa còn hạn chế; áp lực lớn đối với việc tổ chức phân luồng, xử lý phương tiện và hàng hóa.

Trước yêu cầu phát triển, tỉnh Lạng Sơn đã xác định mục tiêu xây dựng Khu kinh tế cửa khẩu Đồng Đăng - Lạng Sơn trở thành trung tâm logistics và dịch vụ cửa khẩu hiện đại của khu vực phía Bắc, gắn với phát triển thương mại biên giới và chuỗi cung ứng xuyên biên giới. Đồng thời, việc triển khai mô hình “cửa khẩu số” và ứng dụng công nghệ trong quản lý, điều hành cũng đặt ra yêu cầu cấp thiết về việc hình thành các hạ tầng logistics quy mô lớn, có khả năng tích hợp dữ liệu, điều phối dòng hàng và phương tiện hiệu quả.

Trong bối cảnh đó, việc đầu tư cảng cạn (ICD) Tân Thanh là cần thiết nhằm: giảm tải áp lực cho khu vực cửa khẩu, đặc biệt trong các thời điểm cao điểm xuất khẩu nông sản; hình thành trung tâm gom hàng - phân phối - trung chuyển trước cửa khẩu; bổ sung năng lực kho bãi, bảo quản, sơ chế, đóng gói hàng hóa xuất khẩu; tổ chức lại chuỗi logistics theo hướng chuyên nghiệp, giảm thời gian chờ và chi phí; kết nối hiệu quả với hệ thống logistics nội địa và liên vùng, góp phần phát triển thương mại biên giới bền vững; tạo nền tảng để triển khai logistics số, cửa khẩu thông minh và thương mại điện tử xuyên biên giới.

2.2. Cảng cạn Hồng Vân:

Theo Quy hoạch hệ thống cảng cạn thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050 tại Quyết định số 979/QĐ-TTg ngày 22/8/2023, Cảng cạn Hồng Vân thuộc hành lang vận tải

Hà Nội – Hải Phòng, nằm trong cụm cảng phía Đông Nam Hà Nội. Quy mô định hướng đến năm 2030 khoảng 5–10 ha, năng lực thông qua 50.000–100.000 TEU/năm; đến năm 2050 quy mô khoảng 10 ha.

Cảng cạn Hồng Vân dự kiến đặt tại xã Hồng Vân, TP Hà Nội, có lợi thế kết nối đa phương thức, bao gồm: đường bộ (cao tốc Bắc – Nam phía Đông (CT.01), Quốc lộ 1A, Vành đai IV (CT.38), cao tốc Hà Nội – Hải Phòng (CT.04), Hà Nội – Hạ Long (CT.09)), đường thủy nội địa (tuyến sông Hồng) và định hướng kết nối đường sắt (Ga Ngọc Hồi – Trung tâm logistics Ngọc Hồi). Đồng thời, khu vực có khả năng kết nối thuận lợi tới các cửa khẩu Lạng Sơn và các cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh.

Theo Quy hoạch Thủ đô Hà Nội thời kỳ 2021–2030, tầm nhìn đến năm 2050 (Quyết định số 1569/QĐ-TTg), Cảng cạn Hồng Vân dự kiến phục vụ nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa cho các khu công nghiệp trên địa bàn Thường Tín và Phú Xuyên với tổng diện tích khoảng 2.328,7 ha. Ngoài ra, cảng còn có thể hỗ trợ phục vụ các KCN lân cận tại tỉnh Hưng Yên (như KCN Văn Giang, Tân Dân, Khoái Châu, KCN số 4,...) và Hà Nam (như KCN Đồng Văn), cùng với hệ thống cụm công nghiệp tại khu vực Phú Xuyên, Thường Tín với tổng diện tích khoảng 1.698 ha.

Với quy mô phát triển công nghiệp nêu trên, nhu cầu vận chuyển và xuất nhập khẩu hàng hóa trong khu vực là rất lớn. Việc kết nối giữa cảng thủy nội địa Hồng Vân và Cảng cạn Hồng Vân sẽ hình thành mạng lưới logistics khép kín, nâng cao hiệu quả khai thác trong hệ thống ILS.

Bên cạnh đó, dự án đường Vành đai IV đang được triển khai xây dựng sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho kết nối giao thông khu vực, nâng cao hiệu quả khai thác của cảng trong tương lai. Việc đề xuất đầu tư Cảng cạn Hồng Vân trong năm 2026 là phù hợp với tiến độ phát triển hạ tầng, đồng thời tận dụng cơ hội thị trường và nâng cao năng lực cạnh tranh của Công ty.

2.3. KCN Hữu Lũng 3 và Hữu Lũng 5 trong KCN Đô thị Dịch vụ Hữu Lũng:

Lạng Sơn là tỉnh biên giới có vai trò quan trọng trong hoạt động giao thương giữa Việt Nam và Trung Quốc với hệ thống các cửa khẩu quốc tế lớn như: Hữu Nghị, Tân Thanh, Chi Ma, Cốc Nam và ga đường sắt liên vận quốc tế Đồng Đăng và kết nối với cửa khẩu quốc tế Trà Lĩnh, Cao Bằng và Long Bang của Trung Quốc. Đây là các điểm thông quan quan trọng của hàng hóa XNK, đặc biệt đối với nông sản, linh kiện điện tử và hàng tiêu dùng.

Tỉnh Lạng Sơn nằm trên tuyến hành lang kinh tế Nam Ninh (Trung Quốc) - Hà Nội - Hải Phòng - Quảng Ninh, đồng thời là điểm trung chuyển quan trọng trên tuyến hành lang quốc tế mới kết nối Trung Quốc và các nước ASEAN. Với vị trí địa kinh tế thuận lợi, Lạng Sơn có nhiều tiềm năng phát triển các dịch vụ logistics, thương mại và vận tải gắn liền với kinh tế cửa khẩu.

Theo quy hoạch tỉnh Lạng Sơn thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến 2050, khu vực Hữu Lũng được định hướng phát triển thành trung tâm kinh tế tổng hợp công nghiệp - đô thị công nghiệp - logistics và dịch vụ của tỉnh, kết nối các địa phương Bắc Ninh và Thái Nguyên, Cao Bằng, Quảng Ninh trên trục động lực Hữu Lũng - Chi Lăng - Hữu Nghị.

Ngày 20/8/2025, UBND tỉnh Lạng Sơn ban hành Quyết định số 1847/QĐ-UBND phê duyệt Quy hoạch chung Khu công nghiệp - Đô thị - Dịch vụ Hữu Lũng (KCN-ĐT-DV) đến năm 2045 với quy mô khoảng 4.900ha, bao gồm khu vực đô thị - dịch vụ khoảng 3.036ha và khu vực công nghiệp khoảng 1.864ha, dự kiến thu hút khoảng 88.000 lao động.

Trong quy hoạch này, khu vực công nghiệp được định hướng phát triển 07 KCN, trong đó các KCN thành phần định hướng phát triển logistics, công nghiệp phụ trợ, công nghiệp chế biến, công nghiệp nặng, công nghiệp sinh thái và đô thị - dịch vụ, cụ thể:

- KCN Hữu Lũng 1 (dự trữ phát triển): diện tích khoảng 167,7 ha;
- KCN Hữu Lũng 2: diện tích khoảng 350 ha; dự kiến công nghiệp phụ trợ;
- KCN Hữu Lũng 3: diện tích khoảng 204,7 ha; dự kiến phát triển logistics;
- KCN Hữu Lũng 4 diện tích khoảng 237,0 ha; dự kiến phát triển KCN sinh thái;
- KCN Hữu Lũng 5: diện tích khoảng 200,28 ha; dự kiến phát triển KCN chế biến;
- KCN Hữu Lũng 6: diện tích khoảng 222,36 ha; dự kiến phát triển KCN nặng;
- KCN Hữu Lũng 7: diện tích khoảng 481,7 ha; dự kiến phát triển Đô thị-Dịch vụ.

KCN-ĐT-DV Hữu Lũng có hệ thống giao thông thuận lợi kết nối với các trung tâm kinh tế lớn của miền Bắc như: nằm sát tuyến cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn, là trục giao thông quan trọng kết nối khu vực với Hà Nội, Bắc Ninh và khu vực cửa khẩu Hữu Nghị; theo quy hoạch sẽ định hướng nâng cấp tuyến đường sắt Hà Nội - Lạng Sơn, đồng thời dự trữ quỹ đất xây dựng các ga mới như ga Phố Vĩ và ga Bắc Lệ phục vụ vận tải hàng hóa và hành khách. Phát triển các tuyến giao thông quan trọng như: ĐT.242 kết nối với khu vực Hữu Lũng; ĐT.245 kết nối với tỉnh Bắc Ninh; ĐT.245B kết nối từ cao tốc Hà Nội - Lạng Sơn tới cảng Mỹ An (Bắc Ninh); ĐT.245C kết nối với khu vực Kiên Lao (Bắc Ninh). Nhờ đó, Hữu Lũng có thể kết nối thuận lợi với các trung tâm công nghiệp lớn như Hà Nội, Bắc Ninh, Thái Nguyên, Hưng Yên và Hải Phòng; khoảng cách đến Hà Nội khoảng 90km, Bắc Ninh khoảng 50km, cửa khẩu Tân Thanh khoảng 110km, cửa khẩu Hữu Nghị khoảng 120km và cảng Hải Phòng khoảng 160km.

Vị trí này giúp Hữu Lũng trở thành điểm trung chuyển logistics lý tưởng giữa khu vực cửa khẩu và các trung tâm công nghiệp - cảng biển của miền Bắc. So với khu vực cửa khẩu, khu vực Hữu Lũng có các lợi thế: quỹ đất lớn để phát triển KCN và logistics; hạ tầng giao thông kết nối thuận lợi với các trung tâm công nghiệp; giảm áp lực ùn tắc tại khu vực cửa khẩu; thuận lợi phát triển các trung tâm phân phối hàng hóa quy mô lớn. Ngoài ra, Khu vực Hữu Lũng nằm ở vị trí trung gian giữa khu vực cửa khẩu và vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, do đó có lợi thế lớn để phát triển trung tâm logistics trung chuyển hàng hóa quy mô lớn phục vụ hoạt động XNK. Đặc biệt, khu vực Hữu Lũng được xác định là cửa ngõ kết nối vùng Đông Bắc với vùng duyên hải Bắc Bộ, đồng thời là điểm đón các luồng phát triển mới về công nghiệp, dịch vụ và logistics trên hành lang kinh tế phía Bắc. Nhờ vị trí địa kinh tế thuận lợi, phát triển KCN và logistics tại Hữu Lũng có tiềm năng trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa và sản xuất công nghiệp quan trọng của tỉnh Lạng Sơn và khu vực phía Bắc và

hướng đến trung tâm công nghiệp - đô thị - logistics để trung chuyển hàng hóa trong nước và quốc tế thuộc khu vực ASEAN với Trung Quốc.

Đây là điều kiện thuận lợi để phát triển trung tâm logistics quy mô lớn gắn với cảng cạn (ICD), đóng vai trò là đầu mối trung chuyển hàng hóa giữa khu vực cửa khẩu và các trung tâm công nghiệp - cảng biển phía Bắc.

Trên cơ sở đó, Liên danh nhà đầu tư, nghiên cứu, đề xuất đầu tư xây dựng dự án:

- Khu công nghiệp Hữu Lũng 3 (dự kiến phát triển tổ hợp công nghiệp - logistics tích hợp cảng cạn ICD theo đề xuất của UBND tỉnh Lạng Sơn);

- Khu công nghiệp Hữu Lũng 5 (dự kiến phát triển công nghiệp chế biến nông sản thực phẩm).

Việc phát triển trung tâm logistics (thông quan hàng hóa XNK) gắn với KCN Hữu Lũng 3 sẽ góp phần hình thành tổ hợp khu công nghiệp - logistics tích hợp, đóng vai trò là đầu mối logistics nội địa, giảm tải áp lực cho khu vực cửa khẩu, nâng cao năng lực thông quan và tối ưu chi phí vận tải trong chuỗi cung ứng.

Việc đầu tư xây dựng tổ hợp khu công nghiệp - logistics tích hợp cảng cạn (ICD) tại khu vực Hữu Lũng, kết hợp ứng dụng các giải pháp công nghệ và thiết bị khai thác hiện đại theo xu hướng logistics xanh và logistics thông minh, sẽ góp phần hình thành trung tâm công nghiệp - logistics quan trọng trong chuỗi cung ứng khu vực phía Bắc và hành lang kinh tế Việt Nam - ASEAN - Trung Quốc.

Với năng lực và kinh nghiệm thực tiễn trong đầu tư, khai thác hạ tầng logistics, đặc biệt là phát triển và vận hành các trung tâm logistics và cảng cạn (ICD), cũng như mạng lưới các khách hàng và đối tác quốc tế sẵn có, bao gồm các đối tác đến từ Trung Quốc, Liên danh ALS và ILS có đầy đủ năng lực, kinh nghiệm để nghiên cứu, đầu tư và tổ chức khai thác hiệu quả cảng cạn Hữu Lũng, bảo đảm tính đồng bộ, khả thi và hiệu quả kinh tế - xã hội của các dự án.

