

Phát triển kinh tế hàng hải trong bối cảnh hội nhập hiện nay

NGUYỄN THỊ THANH*

Từ Hội nghị lần thứ 4, Ban Chấp hành Trung ương Đảng Khóa X đã xác định mục tiêu đến năm 2020 là “phấn đấu đưa nước ta trở thành một quốc gia mạnh về biển và làm giàu từ biển” và kinh tế hàng hải (KTHH) đứng vị trí thứ hai (sau dầu khí), sau năm 2020 vươn lên đứng vị trí thứ nhất. Thời gian đến năm 2020 không còn nhiều và khả năng khó hoàn thành được mục tiêu đặt ra do KTHH nước ta còn nhiều hạn chế, bất cập.

THỰC TRẠNG

Đến nay, Việt Nam vẫn đang bị đánh giá là một trong những nước có trình độ phát triển KTHH còn nhiều yếu kém trong khu vực. Trong số các ngành: vận tải biển, dịch vụ hàng hải, công nghiệp đóng tàu, thì chưa một ngành nào tận dụng được hết tiềm năng của một quốc gia ven biển có nhiều lợi thế như Việt Nam. Tổng giá trị kinh tế thu từ biển cho đến nay chỉ chiếm 12% GDP, còn rất xa mới đạt tới mức trên 50% GDP như Chiến lược Biển Việt Nam đến năm 2020 đề ra, trong đó KTHH chưa được coi là ngành kinh tế mũi nhọn. Nếu so sánh với một số nước trong khu vực, giá trị hoạt động KTHH Việt Nam chỉ bằng 24% của Trung Quốc, 14% của Hàn Quốc và 1% của Nhật Bản (Nguyễn Thị Thơm, 2015).

Kết cấu hạ tầng hàng hải nói chung, hệ thống cảng biển nước ta nói riêng, ngày càng được phát triển mạnh cả về số lượng, quy mô, chuyên dụng hóa theo khu vực, vùng, miền.

Tất cả các bến cảng và khu vực chuyển tải thuộc hệ thống cảng biển ngày càng đáp ứng tốt nhu cầu lưu thông hàng hóa, hành khách trong nước và quốc tế, đặc biệt hiện tại có một số cảng, bến cảng đủ điều kiện tiếp nhận tàu biển loại lớn. Năm 2005 nước ta có 35 cảng biển lớn, nhỏ, thì năm 2015, có 49 cảng biển các loại, trong đó có: 17 cảng biển loại Ia, I; 23 cảng biển loại II; 09 cảng biển loại III (bao gồm cả cảng dầu khí ngoài khơi) (Bảng).

Tăng trưởng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển ở mức cao khi trong giai đoạn 2009-2014, tổng sản lượng hàng qua cảng tăng bình quân 11,3%/năm, hàng container tăng 11,2%/năm. Năm 2015, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam đạt

427,816 triệu tấn, tăng 14,7% so với cùng kỳ năm 2014, sau khi tăng 13,8% năm 2014 và 10,9% năm 2013.

Mặc dù hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển vẫn còn nhiều khó khăn, nhưng tổng sản lượng vận tải do đội tàu biển Việt Nam thực hiện trong năm 2015 ước đạt 118,7 triệu tấn, tăng 9,5% so với năm 2014. Hiện nay, đội tàu biển trong nước đang đảm đương 10%-12% thị phần xuất - nhập khẩu qua đường biển và cơ bản đảm nhận được gần 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển.

Hoạt động logistics với hơn 1.200 doanh nghiệp trong và ngoài nước cũng tăng trưởng mạnh mẽ ở mức bình quân hàng năm từ 20%-25%. Theo xếp hạng năng lực quốc gia về logistics của Ngân hàng Thế giới, Việt Nam đứng thứ 48/155 nước (Cục Hàng hải Việt Nam, 2015).

Tuy nhiên, bên cạnh những kết quả đạt được, KTHH Việt Nam đang bộc lộ những khó khăn, vướng mắc sau:

Một là, về phát triển, khai thác cảng biển: Với hơn 3.000 km bờ biển trải dài từ Bắc vào Nam, nằm sát cạnh tuyến giao thông biển Đông huyết mạch, Việt Nam có những điều kiện hết sức thuận lợi để phát triển KTHH. Trong đó, khai thác cảng biển là ngành có nhiều tiềm năng, cơ bản là do vị trí địa lý đặc địa. Thế nhưng, hệ thống cảng biển nước ta vẫn chưa phát

triển tương xứng với tiềm năng, thậm chí còn chưa đáp ứng đầy đủ nhu cầu vận tải hàng hóa xuất-nhập khẩu trong nước. Cho đến nay, chúng ta vẫn chưa có được một cảng nước sâu đúng nghĩa. Các cảng biển của Việt Nam hiện tại chỉ có thể tiếp nhận tàu container cỡ 1.600 TEU, toàn bộ hàng container của Việt Nam đi châu Âu, châu Mỹ đều phải trung chuyển qua cảng Singapore hoặc Hồng Kông. Việc này làm tăng chi phí vận chuyển thêm từ 101 đến 231 USD/TEU, đồng thời kéo dài thời gian vận chuyển từ 3-4 ngày, giảm sức cạnh tranh của hàng hóa, dịch vụ. (Quang Hà, 2016).

Đã vậy, theo phân tích của Cục Hàng hải Việt Nam, hoạt động hàng hải tại cảng biển đang có hiện tượng quá tải, bởi hàng hóa phân bố không đều giữa các nhóm cảng và giữa các cảng biển trong nhóm. Theo đó, nhóm cảng biển phía Bắc hiện đã quá tải. Tại nhóm cảng biển Đông Nam Bộ, khu vực Cát Lái, TP. Hồ Chí Minh có hiện tượng tắc nghẽn, trong khi một số cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải thiếu hàng, hoạt động cầm chừng.

Hai là, năng lực vận tải biển vừa thừa, lại vừa thiếu. Theo số liệu tính đến tháng 12/2014 của Cục Hàng hải Việt Nam, ngành vận tải biển có 1.840 tàu chở hàng hóa, tổng trọng tải đạt 7,4 triệu MT. Tuy nhiên, trong số này có tới 162 tàu chở hàng khô, rời, chiếm tỷ trọng 8,8%; 1.043 tàu chở hàng tổng hợp, chiếm 56,7%; còn tàu chở hàng container chỉ có 32 chiếc, chiếm tỷ trọng 1,7%, thấp hơn nhiều so với thị phần đội tàu container của thế giới (khoảng 12,8% tổng đội tàu). Trong khi đó, các loại mặt hàng xuất khẩu chính của Việt Nam, như: điện thoại, linh kiện điện tử, dệt may, giày dép, thủy sản... đều được vận chuyển bằng tàu chở hàng container.

Ba là, về công tác hợp tác quốc tế. Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực KTHH có ý nghĩa ngày càng to lớn, tạo ra những điều kiện quan trọng giúp Việt Nam vừa có thể khai thác hiệu quả mọi tiềm năng, lợi thế của biển, vừa tạo ra những nhân tố góp phần tích cực bảo vệ chủ quyền, lợi ích quốc gia và giữ vững hoà bình, ổn định trên biển. Trên thực tế, KTHH cần có hai nhân tố cơ bản đó là hợp tác quốc tế cùng khai thác biển và hạn chế tranh chấp bằng con đường hợp tác quốc tế. Thế nhưng, hiện nay, cả hai nhân tố đó chưa được thể hiện rõ nét trong nền KTHH của nước ta.

**BẢNG: HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM
TÍNH ĐẾN NĂM 2015**

TT	Tên cảng biển	Thuộc địa phận tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương
I Cảng biển loại I		
1	Cảng biển Cẩm Phả	Quảng Ninh
2	Cảng biển Hòn Gai	Quảng Ninh
3	Cảng biển Hải Phòng	Hải Phòng
4	Cảng biển Nghi Sơn	Thanh Hoá
5	Cảng biển Cửa Lò	Nghệ An
6	Cảng biển Vũng Áng	Hà Tĩnh
7	Cảng biển Chân Mây	Thừa Thiên Huế
8	Cảng biển Đà Nẵng	Đà Nẵng
9	Cảng biển Dung Quất	Quảng Ngãi
10	Cảng biển Quy Nhơn	Bình Định
11	Cảng biển Vân Phong	Khánh Hòa
12	Cảng biển Nha Trang	Khánh Hòa
13	Cảng biển Ba Ngòi	Khánh Hòa
14	Cảng biển TP. Hồ Chí Minh	TP. Hồ Chí Minh
15	Cảng biển Vũng Tàu	Bà Rịa - Vũng Tàu
16	Cảng biển Đồng Nai	Đồng Nai
17	Cảng biển Cần Thơ	Cần Thơ
II Cảng biển loại II		
1	Cảng biển Mũi Chùa	Quảng Ninh
2	Cảng biển Diêm Điền	Thái Bình
3	Cảng biển Nam Định	Nam Định
4	Cảng biển Lệ Môn	Thanh Hoá
5	Cảng biển Bến Thủy	Nghệ An
6	Cảng biển Xuân Hải	Hà Tĩnh
7	Cảng biển Quảng Bình	Quảng Bình
8	Cảng biển Cửa Việt	Quảng Trị
9	Cảng biển Thuận An	Thừa Thiên Huế
10	Cảng biển Quảng Nam	Quảng Nam
11	Cảng biển Sa Kỳ	Quảng Ngãi
12	Cảng biển Vũng Rô	Phú Yên
13	Cảng biển Cà Ná	Ninh Thuận
14	Cảng biển Phú Quý	Bình Thuận
15	Cảng biển Bình Dương	Bình Dương
16	Cảng biển Đồng Tháp	Đồng Tháp
17	Cảng biển Mỹ Thới	An Giang
18	Cảng biển Vĩnh Long	Vĩnh Long
19	Cảng biển Mỹ Tho	Tiền Giang
20	Cảng biển Năm Căn	Cà Mau
21	Cảng biển Hòn Chông	Kiên Giang
22	Cảng biển Bình Trị	Kiên Giang
23	Cảng biển Côn Đảo	Bà Rịa - Vũng Tàu
III Cảng biển loại III (Cảng dầu khí ngoài khơi)		
1	Cảng biển mỏ Rồng Đồi	Bà Rịa - Vũng Tàu
2	Cảng biển mỏ Rạng Đông	Bà Rịa - Vũng Tàu
3	Cảng biển mỏ Hồng Ngọc	Bà Rịa - Vũng Tàu
4	Cảng biển mỏ Lan Tây	Bà Rịa - Vũng Tàu
5	Cảng biển mỏ Sư Tử Đen	Bà Rịa - Vũng Tàu
6	Cảng biển mỏ Đại Hùng	Bà Rịa - Vũng Tàu
7	Cảng biển mỏ Chí Linh	Bà Rịa - Vũng Tàu
8	Cảng biển mỏ Ba Vì	Bà Rịa - Vũng Tàu
9	Cảng biển mỏ Vietsopetro01	Bà Rịa - Vũng Tàu

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

Đặc biệt, những năm gần đây, việc Trung Quốc thể hiện rõ “dã tâm” độc chiếm gần hết Biển Đông qua các hành vi gây hấn, tôn tạo bất chấp luật pháp quốc tế cũng đã gây khó khăn cho Chiến lược Biển của Việt Nam hiện nay, trong đó ngành KTHH.

NHỮNG GIẢI PHÁP CẦN THỰC HIỆN

Trong bối cảnh hội nhập quốc tế và khu vực, để có thể trở thành “*quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển*”, Việt Nam cần nỗ lực chuẩn bị mọi mặt, tranh thủ thời cơ, đẩy mạnh hợp tác quốc tế, thu hút nguồn lực để phát triển một nền KTHH vốn có nhiều lợi thế từ một quốc gia biển. Trong đó, theo tôi, cần chú trọng các nội dung sau:

Thứ nhất, về chính sách phát triển KTHH. Trong năm 2015, Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi) đã nhận được sự tán thành cao của Quốc hội (87,65%) và sẽ chính thức có hiệu lực thi hành từ ngày 01/07/2017.

Tuy nhiên, để Bộ luật có thể đi vào cuộc sống, thì vẫn còn rất nhiều việc phải làm, trong đó có công tác ban hành các nghị định và văn bản hướng dẫn, sao cho các định hướng, tinh thần của Bộ luật được truyền tải trọn vẹn.

Bên cạnh đó, cần tiếp tục xây dựng và hoàn thiện các thể chế luật pháp trong nước về KTHH sao cho phù hợp với thực tiễn và thông lệ, tập quán hàng hải quốc tế.

Thứ hai, tích cực mở cửa hợp tác trong các lĩnh vực nghiên cứu khoa học biển, cảng biển, nhất là về công nghiệp đóng tàu. Việt Nam cần đẩy nhanh lộ trình xây dựng các cảng nước sâu có khả năng tiếp nhận tàu container cỡ lớn, hành trình trực tiếp đi châu Âu, châu Mỹ trước mắt đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam, sau có thể phát triển lên thành các cảng trung chuyển, như: Hong Kong, Singapore... Theo đó, cần thu hút mạnh các nguồn lực bên ngoài đầu tư nhanh cho việc xây dựng 2 cảng biển lớn (giai đoạn I) của đất nước là: Cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong (Khánh Hòa) và Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng; đóng mới các đội tàu có trọng tải cao, làm tiền đề cho việc đầu tư xây dựng các cảng biển quốc tế,

hiện đại về công nghệ khai thác cảng và quản lý cảng...

Thứ ba, tăng cường công tác hợp tác quốc tế trong KTHH. Để có thể hợp tác quốc tế trong lĩnh vực hàng hải có hiệu quả, thì điều kiện thiết yếu là Nhà nước phải có tư duy kinh tế và trình độ quản lý tương ứng. Bên cạnh đó, cần chú trọng xây dựng thương hiệu biển, thương hiệu hàng hải Việt Nam từ thế mạnh địa lý, thiên nhiên, văn hóa, xã hội, con người Việt Nam, nhằm quảng bá nâng cao hình ảnh vùng biển, tiềm năng lợi thế của ngành hàng hải giàu tiềm năng của Việt Nam với bạn bè quốc tế.

Bên cạnh đó, Việt Nam cũng cần khắc phục những tồn tại trong mối quan hệ hợp tác với các nước do các chính sách và luật pháp chưa phù hợp với thông lệ quốc tế. Trước mắt, cần áp dụng những mô hình hợp tác thành công đang có với Trung Quốc, Malaysia, Philippines, Nhật Bản trên các lĩnh vực cảng biển, đóng tàu, vận tải biển; xây dựng cơ sở luật pháp vững chắc để thực hiện tốt chính sách đối ngoại độc lập, tự chủ, đôi bên cùng có lợi.

Thứ tư, tiếp tục nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ngành KTHH, chú trọng bồi dưỡng năng lực công tác quản lý, khả năng hợp tác, giao tiếp trong quá trình hội nhập; chú trọng hơn nữa việc đầu tư cơ sở vật chất cho khâu thực hành nghề đi biển; coi trọng những môn học có liên quan đến văn hóa nghề, luật pháp quốc tế, ngoại ngữ, phải được đề cao là những môn học bắt buộc trong các kỳ thi đối với sinh viên hàng hải và tuyển dụng nhân lực cho ngành hàng hải; đồng thời, là những tiêu chuẩn bắt buộc để đánh giá năng lực của người học trong các trường đào tạo cho ngành KTHH. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ban Chấp hành Trung ương Đảng (2007). *Nghị quyết số 09-NQ/TW, ngày 09/02/2007 về Chiến lược Biển Việt Nam đến năm 2020*
2. Quốc hội (2015). *Bộ luật Hàng hải Việt Nam, số 95/2015/QH13, ngày 25/11/2015*
3. Cục Hàng hải Việt Nam (2015). *Báo cáo Kết quả công tác năm 2015 và kế hoạch công tác năm 2016*
4. Cục Hàng hải Việt Nam (2016). *Thống kê số liệu*, truy cập từ <http://www.vinamarine.gov.vn/Index.aspx?page=datareport&tab=klhh>
5. Nguyễn Thị Thơm (2015). *Tăng cường hợp tác quốc tế đáp ứng yêu cầu hội nhập của ngành KTHH*, truy cập từ <http://www.tuyengiao.vn/Home/nghe-quyet-dai-hoi-dang/80809/Tang-cuong-hop-tac-quoc-te-dap-ung-yeu-cau-hoi-nhap-cua-nganh-kinh-te-hang-hai>
6. Quang Hà (2016). *Một chuyến hàng gánh gần 70 loại phụ phí*, truy cập từ <http://baodautu.vn/mot-chuyen-hang-ganh-gan-70-loai-phu-phi-d28627.html>