

PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG BIỂN, ĐÁP ỨNG NHU CẦU VẬN TẢI BIỂN VÀ HOẠT ĐỘNG LOGISTICS Ở VIỆT NAM HIỆN NAY

TS. NGUYỄN HOÀNG PHƯƠNG^(*)

Tóm tắt: Phát triển hệ thống cảng biển, đáp ứng nhu cầu vận tải biển - một trong những hoạt động cơ bản và nền tảng của logistics, là vấn đề đặt ra đối với Việt Nam trong bối cảnh hiện nay. Tuy có những tiềm năng lớn về phát triển vận tải biển, nhưng Việt Nam đang gặp một số tồn tại, khó khăn trong việc nỗ lực đẩy mạnh hiệu quả hoạt động logistics. Bài viết phân tích thực trạng về hệ thống cảng biển, từ đó đề xuất một số giải pháp nhằm quản lý và khai thác cảng biển, giảm chi phí logistics, phát triển hệ thống giao thông vận tải biển trong bối cảnh hội nhập quốc tế.

Từ khóa: hệ thống cảng biển; vận tải biển; logistics

1. Đặt vấn đề
Việt Nam là quốc gia nằm trên bán đảo Đông Dương, ven biển Thái Bình Dương, có vị trí địa lý thuận lợi cho việc giao thương buôn bán cũng như cho hoạt động logistics phát triển; nằm trên ngã tư đường hàng hải và hàng không quốc tế quan trọng đã giúp Việt Nam trở thành cửa ngõ giao thương buôn bán giữa các nước trong khu vực và thế giới. Bên cạnh đó, Việt Nam có ba mặt giáp biển (Đông, Nam và Tây Nam), đây chính là

nhân tố thuận lợi cho ngành vận tải biển phát triển. Với sự ưu đãi của thiên nhiên, Việt Nam có nhiều thuận lợi để mở rộng giao lưu buôn bán với các quốc gia, khu vực trên thế giới và trở thành nơi trung chuyển hàng hóa trong khu vực.

Nằm ở khu vực Đông Nam Á, nơi có nền kinh tế trẻ và năng động, nhờ vậy, Việt Nam thu hút được nguồn vốn đầu tư của thế giới để xây dựng cơ sở hạ tầng cho sự phát triển của nền kinh tế. Đồng thời, việc giao thương buôn bán trong khu vực và thế giới sẽ tác động tích cực đến mọi mặt của đời sống kinh tế, qua đó quá trình sản xuất, lưu thông phân phối hàng hóa có điều kiện để phát triển hơn.

^(*) Học viện Chính trị khu vực II, Học viện Chính trị quốc gia Hồ Chí Minh

Tuy nhiên, do nằm ở vị trí trung tâm nên Việt Nam gặp phải những khó khăn và thách thức nhất định. Đó là sự cạnh tranh gay gắt với các quốc gia trong khu vực trên mọi lĩnh vực, đặc biệt là xuất nhập khẩu. Điều này tác động không tốt đến sự phát triển của các hoạt động logistics khi sự chia sẻ thị trường và lợi nhuận luôn diễn ra gay gắt.

2. Thực trạng hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay

- Những thuận lợi trong phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam

Việt Nam là một trong những quốc gia có tiềm năng lớn cho sự phát triển ngành công nghiệp vận tải biển (chiều dài bờ biển trên 3.260 km, cùng với nhiều cảng biển sâu và rộng). Trải dài cả nước là hệ thống vùng, vịnh và cửa sông nối liền với châu Á - Thái Bình Dương. Đây là điểm thuận lợi để Việt Nam xây dựng và phát triển đội tàu biển quốc gia, các cơ sở công nghiệp đóng và sửa chữa tàu biển, cũng như thực hiện các dịch vụ về hàng hải thương mại khác.

Hiện nay, theo số liệu của Cục Hàng hải thì Việt Nam có 49 cảng biển, trong đó có 23 cảng loại I, 17 cảng loại II và 9 cảng loại III. Ngoài ra, Việt Nam còn xây dựng 166 bến cảng lớn, nhỏ thuộc hệ thống các cảng đã được phân loại nêu trên trải dài xuyên suốt lãnh thổ. Như vậy, có thể thấy, hệ thống cảng biển ở Việt Nam khá nhiều, có thể đáp ứng cho nhu cầu phát triển của ngành logistics. Một số cảng biển có khả năng tiếp nhận những tàu có trọng tải lớn, như Cẩm Phả (65 nghìn DWT), Sài Gòn, Phú Mỹ (60 nghìn DWT), Quảng Ninh (50 nghìn DWT) và các cảng khác như, Hải Phòng, Đình Vũ, Vũng Áng, Đà Nẵng, có thể tiếp nhận tàu có trọng tải từ 40 nghìn DWT - 45 nghìn DWT⁽¹⁾.

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, năm 2018, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam ước đạt 524,7 triệu tấn, tăng 19%. Trong đó, không bao gồm sản lượng hàng hóa quá cảnh không bốc dỡ, riêng khối lượng hàng container thông qua cảng biển ước đạt 17,8 triệu TEU (1 TEU tương đương container 20 feet, khoảng 39 m³), tăng 24% so với năm 2017⁽²⁾.

Bên cạnh đó, số lượng hành khách qua cảng tăng gần 29% so với năm 2017, đạt 5,8 triệu hành khách. Tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển của các phương tiện thủy nội địa năm 2018 ước đạt 171,6 triệu tấn, tăng hơn 30%; số lượt phương tiện ra vào cảng đạt 30,2 nghìn lượt, tăng gần 40% so với năm 2017⁽³⁾.

Thống kê cũng cho thấy, tính đến năm 2018, Việt Nam có gần 1.600 tàu biển với tổng trọng tải lên đến 7,8 triệu DWT, đứng thứ 4 trong khu vực ASEAN và thứ 30 trên thế giới. Đặc biệt, đội tàu container đã tăng gấp đôi trong 5 năm, từ 19 tàu năm 2013 lên 41 tàu năm 2018⁽⁴⁾.

Đặc biệt, ở phía Nam có Cảng Container quốc tế Việt Nam - VICT, là cảng có thể sánh ngang tầm với cảng của các nước trong khu vực. Cảng có vị trí rất thuận lợi cho việc chuyên chở hàng hóa từ Thành phố Hồ Chí Minh đi khắp nơi trên thế giới và là nơi tiếp nhận container từ nước ngoài về. Các nhà đầu tư nước ngoài khi vào Việt Nam rất chú ý đến khu chế xuất Tân Thuận do việc vận chuyển hàng hóa thuận tiện thông qua cảng VICT.

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, tính đến năm 2018, Việt Nam có 272 bến cảng được công bố với khoảng 92,2 km chiều dài cầu cảng, tổng công suất trên 550 triệu tấn/năm. So với năm 2000 - năm đầu tiên thực hiện quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, hệ thống cảng biển đã tăng 4,4 lần chiều dài bến cảng. Năng lực bến cảng được quan tâm nâng cấp, cải tạo để tiếp nhận các tàu có trọng tải ngày càng lớn. Hầu hết các cảng tổng hợp, đầu mối đã đón được tàu có trọng tải đến 30 nghìn DWT. Đặc biệt, có những bến cảng được đầu tư, có khả năng đón được tàu container trọng tải lớn (196 nghìn DWT) như Cảng quốc tế Cái Mép - CMIT. Cũng trong năm 2018, Cảng Container quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện chính thức được khánh thành, đưa vào khai thác 2 bến khởi động, có thể tiếp nhận tàu trọng tải 100 nghìn DWT.

Như vậy, có thể khẳng định, kinh tế biển Việt Nam nói riêng, cũng như ngành logistics

nói chung hoàn toàn có khả năng và điều kiện để phát triển, mở rộng hoạt động, đáp ứng nhu cầu giao thương buôn bán hàng hóa với các nước trên thế giới. Với tiềm năng và thế mạnh vốn có, Việt Nam sẽ xây dựng được hệ thống cảng biển đáp ứng nhu cầu vận tải biển - một trong những hoạt động cơ bản và nền tảng của logistics.

- Một số tồn tại, bất cập

Tuy có lợi thế không nhỏ trong phát triển hệ thống vận tải biển và logistics, nhưng Việt Nam chưa tận dụng được những ưu đãi mà thiên nhiên ban tặng để xây dựng hệ thống các cảng biển phát triển hiện đại, đạt tiêu chuẩn. Việt Nam thực sự chưa cung cấp đủ những điều kiện cơ sở và nền tảng cần thiết để ngành logistics phát triển đúng với tiềm năng. Hiện nay, Việt Nam là nước có kết cấu hạ tầng vận chuyển hàng hóa thấp nhất trong các nền kinh tế ở Đông Nam Á. Chính sự yếu kém về kết cấu hạ tầng, chủ yếu là hệ thống cảng biển và năng lực vận tải, đã làm cho chi phí logistics tại Việt Nam cao gần gấp đôi so với các nước khác.

Đối với vấn đề bốc dỡ hàng hóa, hầu hết các cảng biển ở Việt Nam không được thiết kế cho việc bốc dỡ hàng hiện đại, nhiều cảng nằm ngoài khu vực Thành phố Hồ Chí Minh chỉ được thiết kế để vận chuyển hàng rời, không có thiết bị để bốc dỡ container chuyên dụng. Các cảng đang được dần container hóa nhưng cũng chỉ đủ sức tiếp nhận tàu container gom hàng (tàu feeder) cỡ nhỏ là chủ yếu. Mặt khác, các trang thiết bị gom, dỡ container và tiếp nhận hàng ở các cảng cũng hết sức thô sơ, kém so với các nước trong và ngoài khu vực. Chính điều này là nguyên nhân làm cho năng suất giải phóng tàu ở các cảng biển Việt Nam còn nhiều hạn chế, tình trạng ách tắc giao thông, quá tải tại các cảng vẫn còn xảy ra, gây cản trở lớn đến quá trình giao thương buôn bán.

Hiện nay, Việt Nam có nhiều bến cảng (về số lượng) nhưng ít cảng đáp ứng được yêu cầu (về quy mô và chất lượng). Không những thế, Việt Nam còn thiếu cầu bến cho tàu trọng tải lớn, đặc biệt là các bến cho tàu container vận

hành trên tuyến biển xa. Việt Nam có hơn 330 bến cảng thì chỉ có 1,37% có thể đáp ứng cho tàu trên 5 vạn DWT vào làm hàng, cầu bến cho tàu 2-5 vạn DWT chiếm 21,43% (hàng tổng hợp 15,9%), cho tàu 1-2 vạn DWT chiếm 39,72% (hàng tổng hợp 24,31%) và cho tàu dưới 1 vạn DWT chiếm 38,46% (hàng tổng hợp 24,85%). Trên thực tế, với hơn 330 cầu bến cảng với tổng chiều dài 39.951m, 35 luồng vào cảng quốc gia công cộng và 12 luồng vào cảng chuyên dụng, kết cấu hạ tầng cảng biển ở Việt Nam vẫn còn yếu kém về chất lượng, lạc hậu về trình độ kỹ thuật công nghệ so với yêu cầu và các nước tiên tiến trong khu vực⁽⁵⁾.

Việt Nam hiện chỉ có khoảng 14 cảng là quy mô đủ lớn, đủ sức để tiếp nhận những tàu có trọng tải từ 30 nghìn DWT trở lên; còn lại, hơn 100 cảng là cảng nhỏ, hoạt động không hiệu quả, chủ yếu là phục vụ các tàu nhỏ, trọng tải chưa đến 10 nghìn tấn. Hiện nay, Việt Nam vẫn chưa có cảng quốc tế cửa ngõ, cảng trung chuyển container quốc tế, cảng nước sâu... đủ sức tiếp nhận tàu 9 nghìn TEU trở lên (120 nghìn -150 nghìn tấn trọng tải). Các cảng quốc tế của Việt Nam hiện nay thực chất chỉ là những bến gom hàng container cho các đầu mối trung chuyển trong khu vực, như Singapore, Hong Kong, Kaohsiung... Hơn nữa, trong quá trình tập trung xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển, nhiều mạng lưới giao thông nối liền cảng với các khu công nghiệp, khu chế xuất, nơi dòng chủ lưu của hàng hóa sẽ đi và đến, cũng chưa thực sự được quy hoạch phù hợp, với những dự báo chính xác về tăng trưởng khối lượng trong thời gian tương đối dài hạn. Việc ách tắc trên đường đến cảng trong vận tải nội địa đã gây nên ách tắc, làm giảm năng lực lưu thông qua cảng. Có thể nói, vấn đề cảng biển đang là thách thức lớn đối với Việt Nam trong nỗ lực đẩy mạnh hơn hiệu quả hoạt động logistics⁽⁶⁾.

3. Một số giải pháp phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam

Kết cấu hạ tầng về giao thông vận tải luôn được coi là huyết mạch của các hoạt động logistics. Việc phát triển tốt hệ thống giao

thông sẽ tạo điều kiện cho vận tải đa phương thức phát triển. Tuy nhiên, kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, trong đó có kết cấu hạ tầng cảng biển, ở Việt Nam chưa phát triển kịp với sự phát triển của nền kinh tế, cũng như xu hướng của logistics toàn cầu. Đây là cản trở lớn cho sự phát triển của các hoạt động logistics ở Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế. Từ những phân tích trên, tác giả đưa ra **một số giải pháp phát triển cảng biển Việt Nam** sau:

- Đối với kết cấu hạ tầng vận tải đường biển, vận tải biển chiếm tỉ trọng lớn trong vận tải và giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam (chiếm 90% giá trị hàng hóa). Hơn nữa, Việt Nam là quốc gia có vị trí địa lý thuận lợi cho sự phát triển của ngành hàng hải. Nếu biết cách tập trung đầu tư cho kết cấu hạ tầng đường biển, bao gồm các hệ thống cảng biển, bến bãi thì các hoạt động logistics ở Việt Nam sẽ có điều kiện phát triển, đúng với tiềm năng. Bên cạnh đó, Việt Nam cần chú trọng xây dựng, nâng cao và cải thiện hơn nữa hệ thống cảng biển: Việt Nam có khá nhiều hệ thống cảng biển nhưng sự phát triển của các cảng này vẫn chưa đủ sức đáp ứng được nhu cầu của ngành hàng hải hiện nay. Quy mô của các cảng biển Việt Nam vẫn còn nhiều hạn chế, chưa đáp ứng được sự phát triển của các hoạt động logistics. Vận tải biển được xem là một trong những hoạt động cơ bản của logistics, còn cảng biển lại là tiền đề, là nền móng cho vận tải biển phát triển. Do đó, việc phát triển, mở rộng hệ thống cảng biển ở Việt Nam là rất quan trọng và cần thiết.

Hiện tại, hệ thống cảng của Việt Nam còn nhiều bất cập như quy mô nhỏ, quản lý và khai thác chưa hiệu quả. Vì vậy, cần tập trung xây dựng và phát triển hệ thống cảng biển, bao gồm việc phát triển hệ thống cầu cảng, kho bãi, cảng thông quan nội địa (ICD), chú trọng đầu tư xây dựng cảng nước sâu trung chuyển khu vực. Các cảng này chính là điểm kết nối trực tiếp Việt Nam đến châu Âu và Mỹ, do đó, phải bảo đảm có thể đón tàu trọng tải lớn. Việt Nam cần tiến hành mở rộng nạo vét lòng sông,

bảo đảm mức nước sâu tối thiểu 14 mét. Theo nhiều chuyên gia, Việt Nam cần tập trung đầu tư vào một vài cảng biển lớn, trọng tâm hơn là đầu tư một cách nhỏ giọt vào các cảng nhỏ, chưa đủ tiềm năng để phát triển. Hiện nay, các cảng biển có vị trí chiến lược lớn của Việt Nam là ở Hải Phòng và Thành phố Hồ Chí Minh. Việc xây dựng hệ thống cảng biển cần tuân thủ theo các quy hoạch phát triển cảng đã được Chính phủ phê duyệt, tránh đầu tư một cách dàn trải theo kiểu “xin - cho”, không đem lại hiệu quả kinh tế khi đưa vào sử dụng. Trong trường hợp Việt Nam không đủ tiềm lực để xây dựng các cảng nước sâu hiện đại như trong kế hoạch phát triển cảng biển, thì vẫn có thể thực hiện theo cách liên doanh với công ty nước ngoài hoặc đấu thầu trực tiếp, mời gọi các nhà thầu nước ngoài. Một khi đã xây dựng được hệ thống cảng biển hiện đại thì Việt Nam sẽ là trạm trung chuyển lớn (HUB) của thế giới.

- Bên cạnh các tuyến vận tải biển hiện có, Việt Nam cần mở thêm các tuyến vận tải mới, đặc biệt là các tuyến vận tải quốc tế. Với sự phát triển ngày càng sâu rộng, mạnh mẽ của thương mại quốc tế giữa Việt Nam và các nước trên thế giới, thì vận tải biển ở Việt Nam hiện vẫn chưa đáp ứng được nhu cầu chuyên chở hàng hóa của các doanh nghiệp. Vì vậy, Việt Nam cần có sự đầu tư nghiên cứu để khai thác thêm các tuyến vận chuyển khác tới các nơi trên thế giới. Đồng thời, khai thác hiệu quả hơn các tuyến vận tải biển quốc tế hiện nay để ngành vận tải biển quốc tế thực sự phát triển cùng với tốc độ tăng trưởng về kim ngạch xuất nhập khẩu.

- Công nghiệp đóng tàu biển tại Việt Nam là ngành công nghiệp cơ khí, công nghiệp nặng đóng vai trò là hậu cần thiết yếu cho nền kinh tế. Ngành công nghiệp đóng tàu phát triển sẽ tạo điều kiện thúc đẩy các ngành công nghiệp và ngành kinh tế khác cùng phát triển, đẩy nhanh sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; đồng thời, sẽ tạo tiền đề tốt cho sự phát triển của vận tải biển Việt Nam.

Đầu tư cho công nghiệp đóng tàu biển và sửa chữa tàu có ý nghĩa rất lớn đối với các hoạt động logistics. Ngành công nghiệp đóng tàu biển không những cần một lượng vốn đầu tư lớn, mà còn cần một lượng vốn đáng kể để đóng tàu biển bán trả chậm cho chủ tàu. Do đó, việc tìm kiếm và huy động nguồn vốn công nghiệp đóng tàu biển phải được kết hợp từ nhiều nguồn khác nhau, chủ yếu là thu hút nguồn vốn liên doanh với nước ngoài và các nguồn viện trợ ODA khác.

Thực tiễn thị trường vận tải hiện nay cho thấy rất cần những tàu biển container lớn. Đây vẫn là điểm yếu của công nghiệp đóng tàu ở Việt Nam. Những năm gần đây, lượng hàng chuyên chở bằng container luôn đạt mức cao, container hóa đang là xu thế mới của vận tải quốc tế. Do vậy, Việt Nam cần nhanh chóng phát triển đội tàu container quốc gia. Đây là nhiệm vụ nên được ưu tiên hàng đầu trong những năm tới. Mặt khác, chất lượng đội tàu biển ở Việt Nam vẫn còn nhiều điểm hạn chế. Để khắc phục được thực trạng này, Việt Nam cũng cần có chính sách hỗ trợ về khoa học và công nghệ, nghiên cứu, ứng dụng công nghệ mới phục vụ trực tiếp cho việc đóng mới các sản phẩm có tính năng kỹ thuật cao, đạt chất lượng tiêu chuẩn quốc tế, bảo đảm an toàn trong chuyên chở hàng hóa bằng đường biển, đưa đội tàu của Việt Nam ra khỏi danh sách đen của hệ thống kiểm tra an ninh các tuyến biển trên thế giới.

- Mạnh dạn ứng dụng triệt để công nghệ thông tin và thành tựu của cách mạng công nghiệp 4.0 trong quản lý và khai thác các cảng biển. Các hệ thống công nghệ thông tin quản lý tàu, lịch xếp dỡ, container cũng như các hệ thống chia sẻ dữ liệu, như TPS (transaction process system), hệ thống quản lý toàn diện ERP quản lý theo các mô đun (modules) cũng cần được xem xét áp dụng.

- Nguồn nhân lực luôn đóng vai trò là tác nhân chủ quan chi phối lớn nhất đến hoạt động của mọi ngành nghề. Điều kiện vật chất, kết cấu hạ tầng tốt và hiện đại đến đâu nhưng nếu

không có đội ngũ nhân viên tốt, có kiến thức chuyên sâu và dày dặn kinh nghiệm thì ngành đó cũng khó có thể phát triển. Để phát triển chất lượng nguồn nhân lực tham gia trong các hoạt động logistics thì rất cần chiến lược phát triển lâu dài và bền bỉ. Khi các kiến thức về logistics được giảng dạy một cách bài bản và hệ thống từ bậc đại học, thì Việt Nam mới có được một đội ngũ chuyên viên lành nghề, đủ kiến thức và khả năng để tham gia một cách có hiệu quả trong quy trình của chuỗi logistics. Đối với đội ngũ nhân lực đã và đang tham gia trong ngành cần được đào tạo, nâng cao hơn về kiến thức nghiệp vụ và tay nghề chuyên môn.

4. Kết luận

Hệ thống cảng biển Việt Nam đóng vai trò quan trọng trong hoạt động logistics phục vụ các hoạt động xuất nhập khẩu của các doanh nghiệp. Việt Nam đang là địa điểm hấp dẫn thu hút các doanh nghiệp đầu tư nước ngoài (FDI), nhưng nếu không phát triển đồng bộ cảng biển thì sẽ dẫn đến tắc nghẽn lưu thông hàng hóa, làm giảm hiệu quả kinh tế của doanh nghiệp và lãng phí trong nền kinh tế. Chính vì vậy, để phát triển hệ thống cảng biển, cần phát triển kết cấu hạ tầng giao thông phục vụ cảng, mạnh dạn áp dụng công nghệ thông tin, đầu tư hạ tầng và đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao □

(1) Bộ Công Thương, *Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2018*, Hà Nội, 2018

(2) và (3) <http://logistics.gov.vn/nganh-hang-thi-truong/nam-2018-hang-hoa-thong-qua-cang-bien-vn-tang-19>

(4) Đinh Thu Phương (2018), *Logistics Việt Nam trong cách mạng công nghiệp 4.0: Cơ hội và thách thức*, Kỷ yếu hội nghị khoa học - công nghệ giao thông vận tải tháng 5/2018

(5) Đỗ Xuân Quang (2019), *Thực trạng và định hướng phát triển ngành Logistics tại Việt Nam*, <http://www.saga.vn/thuc-trang-dinh-huong-phattrien-nganh-logistics-tai-viet-nam-34525>, truy cập ngày 07/3/2019

(6) PVTrans, *Thị trường vận tải biển 2019*, <http://www.pvtrans.com/blog/tin-hoat-ong-pvtrans-11/post/pvtrans-on-au-thi-truong-van-tai-bien-2019-4506>, truy cập ngày 9/3/2019