

Kiến tạo hệ sinh thái logistics hàng hải hiện đại



NGUYỄN NGỌC ÁNH*

Là quốc gia có hơn 3.260 km bờ biển, Việt Nam nằm trên tuyến hàng hải quốc tế quan trọng bậc nhất thế giới và có độ mở nền kinh tế thuộc nhóm cao nhất khu vực, việc phát triển kinh tế biển gắn với logistics và vận tải biển không chỉ là yêu cầu kinh tế, mà còn là yêu cầu chiến lược về không gian phát triển quốc gia.

VIMC VÀ VAI TRÒ DẪN ĐẦU TRONG VIỆC PHÁT TRIỂN HẠ TẦNG LOGISTICS

Trong bối cảnh kinh tế thế giới đang chuyển dịch mạnh mẽ theo hướng số hóa, xanh hóa và tái cấu trúc chuỗi cung ứng toàn cầu, ngành logistics và vận tải biển trở thành một trong những lĩnh vực quyết định năng lực cạnh tranh quốc gia. Đối với Việt Nam - nền kinh tế có độ mở thuộc nhóm cao nhất thế giới và hơn 90% hàng hóa xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển - việc xây dựng một hệ thống logistics hiện đại, hiệu quả và bền vững không chỉ là yêu cầu phát triển mà còn là điều kiện để nâng cao vị thế quốc gia trong chuỗi giá trị toàn cầu.

Trong tiến trình đó, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) giữ vai trò doanh nghiệp nòng cốt của kinh tế nhà nước trong lĩnh vực hàng hải. Với hệ sinh thái hoạt động trải rộng trên 3 lĩnh vực cốt lõi gồm: khai thác cảng biển, vận tải biển và dịch vụ logistics hàng hải, VIMC đang từng bước hiện thực hóa chiến lược phát triển vận tải đa phương thức, chuyển đổi số và chuyển đổi xanh nhằm tạo lập nền tảng cho tăng trưởng dài hạn.

Hiện nay, VIMC quản lý hệ thống 89 cầu cảng với tổng chiều dài hơn 16.500 mét, chiếm trên 15% tổng chiều dài

(*) Phó Tổng giám đốc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC)

cầu cảng cả nước, có công suất thiết kế khoảng 80 triệu tấn hàng rời và hơn 6,5 triệu TEU container mỗi năm. Trong lĩnh vực vận tải biển, VIMC sở hữu và quản lý đội tàu gồm 53 chiếc với tổng trọng tải hơn 1,3 triệu tấn, chiếm gần 11% tổng trọng tải đội tàu quốc gia. Bên cạnh đó là mạng lưới dịch vụ logistics, giao nhận, kho bãi, đại lý tàu biển, lai dắt và cứu hộ trải dài trên cả nước.

Triển khai Nghị quyết số 79-NQ/TW của Bộ Chính trị về phát triển kinh tế nhà nước, VIMC xác định rõ vai trò dẫn đầu trong việc phát triển hạ tầng logistics, tăng cường kết nối các phương thức vận tải, thúc đẩy chuyển đổi số và chuyển đổi xanh, góp phần giảm chi phí logistics và nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

VẬN TẢI ĐA PHƯƠNG THỨC - XU THẾ TẤT YẾU CỦA LOGISTICS HIỆN ĐẠI

Sự phát triển của logistics toàn cầu trong hai thập niên qua cho thấy một xu hướng rõ rệt: chuyển từ các dịch vụ vận tải đơn lẻ sang các chuỗi cung ứng tích hợp, trong đó vận tải đa phương thức đóng vai trò trung tâm.

Tại các nền kinh tế phát triển, hàng hóa được vận chuyển liên tục bằng nhiều phương thức khác nhau - đường biển, đường sắt, đường thủy nội địa và đường bộ - trên cùng một hành trình. Mô hình này giúp tối ưu chi phí, giảm phát thải và nâng cao tính linh hoạt của chuỗi cung ứng.

Trong khi đó, cơ cấu vận tải của Việt Nam vẫn phụ thuộc lớn vào đường bộ. Hiện khoảng 70 - 75% khối lượng hàng hóa được vận chuyển bằng đường bộ, trong khi vận tải đường sắt và đường thủy nội địa vẫn chưa phát huy hết tiềm năng. Sự mất cân đối này khiến chi phí logistics của



Việt Nam duy trì ở mức cao so với nhiều quốc gia trong khu vực.

Việc phát triển vận tải đa phương thức, vì thế, không chỉ là xu hướng mà còn là yêu cầu cấp thiết. Đây là giải pháp quan trọng để khai thác hiệu quả hệ thống cảng biển, đường thủy nội địa, đường sắt và mạng lưới logistics hiện có, đồng thời giảm áp lực lên hạ tầng đường bộ.

Với mạng lưới cảng biển trải dài từ Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn đến TP.HCM và Cái Mép - Thị Vải, cùng đội tàu hoạt động trên các tuyến nội địa và quốc tế, VIMC sở hữu những điều kiện thuận lợi để phát triển các hành lang logistics quốc gia và các mô hình vận tải tích hợp.

ĐỘNG LỰC MỚI TỪ CHUYỂN ĐỔI SỐ

Nếu vận tải đa phương thức là nền tảng vật chất của logistics hiện đại thì chuyển đổi số chính là động lực giúp tối ưu hóa toàn bộ chuỗi vận hành.

Trên thế giới, các công nghệ như trí tuệ nhân tạo (AI), Internet vạn vật (IoT), dữ liệu lớn (Big Data) và blockchain đang làm thay đổi căn bản cách thức quản lý logistics. Việc số hóa cho phép doanh nghiệp theo dõi hàng hóa theo thời gian thực, tối ưu tuyến vận chuyển, quản lý kho bãi hiệu quả và nâng cao trải nghiệm khách hàng.

Nhận thức rõ điều này, VIMC đã xác định chuyển đổi số là một trong những trụ cột chiến lược phát triển. Điểm đặc biệt trong cách tiếp cận của VIMC là bắt đầu từ đổi mới tư duy quản trị thay vì chỉ đầu tư công nghệ.

Nguyên tắc "Chuẩn hóa trước - Số hóa sau" được áp dụng trên toàn hệ thống. Hàng chục quy trình vận hành cốt lõi đã được rà soát, chuẩn hóa theo thông lệ quốc tế nhằm tạo nền tảng cho việc triển khai các giải pháp số.

Kết quả đến nay cho thấy những chuyển biến rõ nét. Toàn bộ các cảng thành viên đã áp dụng hệ thống quản lý khai thác cảng (TOS); hơn 80% cảng triển khai nền tảng ePort; các giải pháp SmartGate, AutoGate và thanh toán điện tử giúp loại bỏ phần lớn chứng từ giấy trong quy trình khai thác.

Trong lĩnh vực vận tải biển, 100% doanh nghiệp thành viên đã áp dụng lệnh giao hàng điện tử (eDO), số hóa phần lớn quy trình tương tác với khách hàng. Các nền tảng quản trị khách hàng (CRM), báo cáo điều hành thông minh (BI) và hệ thống dữ liệu tập trung đang từng bước được triển khai trên toàn hệ thống.

Đặc biệt, dự án Big Data và trực tích hợp dữ liệu của VIMC được kỳ vọng sẽ hình thành một nền tảng dữ liệu dùng chung cho ba lĩnh vực cảng biển, vận tải biển và logistics. Đây sẽ là cơ sở để phát triển các dịch vụ logistics tích hợp, nâng cao khả năng phân tích và ra quyết định theo thời gian thực.

CHUYỂN ĐỔI XANH - YÊU CẦU BẮT BUỘC CỦA NGÀNH HÀNG HẢI

Bên cạnh chuyển đổi số, chuyển đổi xanh đang trở thành thách thức lớn nhất đối với ngành hàng hải toàn cầu.

Theo Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), vận tải biển hiện chiếm khoảng 3% tổng lượng phát thải khí nhà kính toàn cầu. Để đạt mục tiêu phát thải ròng bằng "0" vào năm 2050, IMO đã ban hành hàng loạt quy định mới về hiệu quả năng lượng, cường độ phát thải carbon và sử dụng nhiên liệu sạch.

Song song với đó, Liên minh châu Âu triển khai Hệ

thống thương mại phát thải EU ETS và chương trình FuelEU Maritime, tạo áp lực rất lớn đối với các đội tàu hoạt động trên tuyến quốc tế.

Đối với Việt Nam, cam kết Net Zero vào năm 2050 đặt ra yêu cầu cấp bách phải chuyển đổi mô hình phát triển của toàn ngành giao thông vận tải, trong đó có hàng hải.

Trong lĩnh vực cảng biển, VIMC hiện đang vận hành hàng trăm thiết bị xếp dỡ, xe đầu kéo và phương tiện khai thác sử dụng nhiên liệu hóa thạch. Mỗi năm, hệ thống cảng tiêu thụ khoảng 4,5 triệu lít dầu diesel.

Để giảm phát thải, VIMC đã xây dựng lộ trình phát triển cảng xanh. Trong giai đoạn đầu, doanh nghiệp tập trung thay thế dần các thiết bị sử dụng nhiên liệu hóa thạch bằng thiết bị chạy điện, triển khai hệ thống cấp điện bờ cho tàu biển, xây dựng bộ tiêu chí cảng xanh và thí điểm áp dụng tại một số cảng trọng điểm.

Mục tiêu dài hạn là đưa tiêu chí cảng xanh trở thành yêu cầu bắt buộc trong toàn hệ thống từ sau năm 2030.

Đối với lĩnh vực vận tải biển, thách thức còn lớn hơn. Đội tàu của VIMC hiện tiêu thụ khoảng 142.000 tấn dầu FO và 20.000 tấn dầu DO mỗi năm. Nhiều tàu được đóng từ các thế hệ trước, tiêu hao nhiên liệu lớn và chịu áp lực từ các quy định mới của IMO.

Để thích ứng, VIMC đang triển khai đồng thời nhiều giải pháp như sử dụng sơn chống hà thế hệ mới, cải tiến chân vịt, tối ưu hành trình khai thác, giảm thời gian chờ tại cảng và tăng cường bảo dưỡng kỹ thuật. Những giải pháp này giúp giảm từ 2 - 5% mức tiêu thụ nhiên liệu trên mỗi chuyến tàu.

Về dài hạn, VIMC định hướng thanh lý các tàu già cỗi, đầu tư đội tàu Eco-ship, tàu sử dụng nhiên liệu kép và nghiên cứu ứng dụng các loại nhiên liệu xanh như LNG, methanol hoặc ammonia.

TỪ DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN ĐẾN TẬP ĐOÀN LOGISTICS - HÀNG HẢI QUỐC GIA

Những chuyển động của thị trường cho thấy cạnh tranh trong tương lai sẽ không diễn ra giữa các cảng biển hay hãng tàu đơn lẻ mà giữa các hệ sinh thái logistics tích hợp.

Do đó, chiến lược phát triển của VIMC không dừng lại ở khai thác cảng hay vận tải biển mà hướng tới hình thành một tập đoàn logistics - hàng hải có khả năng cung cấp dịch vụ trọn gói từ cửa đến cửa.

Theo định hướng này, VIMC sẽ tập trung vào 5 nhóm giải pháp lớn.

Thứ nhất, phát triển các cảng cửa ngõ quốc tế và cảng trung chuyển quy mô lớn nhằm nâng cao khả năng kết nối với các tuyến hàng hải toàn cầu.

Thứ hai, hình thành các trung tâm logistics gắn với cảng biển, cung cấp các dịch vụ kho bãi, phân phối, trung chuyển và logistics giá trị gia tăng.

Thứ ba, phát triển vận tải đa phương thức, kết nối vận tải biển với đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa nhằm hình thành các chuỗi dịch vụ logistics tích hợp.

Thứ tư, đẩy mạnh chuyển đổi số trong toàn bộ hoạt động quản trị và khai thác, xây dựng nền tảng dữ liệu dùng chung và ứng dụng trí tuệ nhân tạo trong điều hành.

Thứ năm, thúc đẩy phát triển logistics xanh, giảm phát thải và sử dụng hiệu quả năng lượng trong toàn chuỗi logistics.

NHỮNG ĐIỀU KIỆN ĐỂ HIỆN THỰC HÓA TẦM NHÌN

Mặc dù đạt được nhiều kết quả tích cực, quá trình phát triển logistics hiện đại và vận tải đa phương thức tại Việt Nam vẫn đối mặt với nhiều thách thức.

Trước hết là sự thiếu đồng bộ của hạ tầng kết nối. Nhiều cảng biển lớn vẫn chưa được kết nối hiệu quả với hệ thống đường sắt hoặc đường thủy nội địa. Các trung tâm logistics quy mô lớn còn thiếu và phân tán.

Thứ hai là năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics trong nước còn hạn chế. Phần lớn doanh nghiệp có quy mô nhỏ, cung cấp dịch vụ đơn lẻ và chưa tham gia sâu vào chuỗi cung ứng quốc tế.

Thứ ba là sự thiếu hụt nguồn nhân lực chất lượng cao trong các lĩnh vực quản trị chuỗi cung ứng, dữ liệu lớn, AI và công nghệ logistics.

Cuối cùng là yêu cầu hoàn thiện thể chế, chuẩn hóa dữ liệu và xây dựng cơ chế phối hợp hiệu quả giữa Nhà nước, doanh nghiệp và các cơ sở nghiên cứu - đào tạo.

Đối với VIMC, việc phát triển hệ sinh thái logistics hiện đại cần được hỗ trợ bởi các chính sách thúc đẩy chia sẻ dữ liệu, cơ chế thử nghiệm công nghệ mới (sandbox), ưu đãi đầu tư cho chuyển đổi xanh và các chương trình phát triển nguồn nhân lực chuyên sâu.

KẾT LUẬN

Sự chuyển dịch của kinh tế toàn cầu đang mở ra một giai đoạn phát triển mới cho ngành logistics và hàng hải Việt Nam. Trong bối cảnh đó, vận tải đa phương thức, chuyển đổi số và chuyển đổi xanh không còn là những lựa chọn riêng lẻ mà đã trở thành ba trụ cột gắn kết chặt chẽ với nhau trong chiến lược phát triển dài hạn.

Với lợi thế sở hữu hệ thống cảng biển, đội tàu và mạng lưới dịch vụ logistics rộng khắp, VIMC đang từng bước hiện thực hóa tầm nhìn trở thành tập đoàn logistics - hàng hải quốc gia, đóng vai trò dẫn dắt quá trình hiện đại hóa ngành hàng hải Việt Nam.

Từ việc xây dựng các hành lang logistics quốc gia, phát triển chuỗi vận tải đa phương thức, thúc đẩy chuyển đổi số trong quản trị và khai thác đến triển khai các chương trình chuyển đổi xanh, VIMC đang chuyển hóa các định hướng chiến lược thành những hành động cụ thể.

Với những nền tảng đã được xây dựng trong thời gian qua, VIMC đang đứng trước cơ hội trở thành trung tâm kết nối của hệ sinh thái logistics biển Việt Nam, đóng góp trực tiếp vào mục tiêu giảm chi phí logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh xuất nhập khẩu và hiện thực hóa khát vọng đưa Việt Nam trở thành quốc gia mạnh về biển, giàu từ biển trong giai đoạn phát triển mới. ♦