

PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM ĐÁP ỨNG PHÁT TRIỂN KINH TẾ TRONG GIAI ĐOẠN HỘI NHẬP QUỐC TẾ

DEVELOPING VIETNAM SEAPORT SYSTEM TO MEET ECONOMIC GROWTH IN INTERNATIONAL INTEGRATION PERIOD

Phạm Văn Tài

Trường Cao Đẳng Kinh tế Đối ngoại

Tóm tắt: Tăng trưởng đầu tư trực tiếp của nước ngoài (FDI) trong những năm gần đây tăng tốc đột biến tại Việt Nam, đặc biệt trong lĩnh vực sản xuất. Khi chiến tranh thương mại Trung Quốc - Hoa Kỳ xảy ra, các công ty nước ngoài tại Trung Quốc di chuyển nhà máy sang các nước khác tại Đông Nam Á, trong đó Việt Nam là một trong những địa chỉ ưu tiên hàng đầu. Vận chuyển nguyên vật liệu và hàng hóa của các công ty FDI là một bài toán được đưa lên hàng đầu trong quản trị chuỗi cung ứng của các doanh nghiệp này. Đối với Nhà nước, xây dựng cơ sở hạ tầng giao thông phục vụ nền kinh tế nói chung và hấp dẫn các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư vào Việt Nam cũng là ưu tiên hàng đầu. Bài viết này nhằm phân tích các cơ hội phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam nhằm giảm chi phí và phục vụ phát triển kinh tế đất nước trong giai đoạn hội nhập sâu rộng hiện nay.

Từ khóa: Phát triển, hệ thống cảng biển, kinh tế, hội nhập.

Chỉ số phân loại: 3.2

Abstract: Recently, there is significantly increase in foreign direct investment (FDI) in Vietnam, especially in production sector. When the US-China trade war was triggered, many foreign companies in China wanted to move their factories to other countries in Southeast Region and Vietnam is their top priority. Transporting raw materials and complete products of those factories must be considered carefully in supply chain management. At the side of government, building transportation infrastructure must be the priority to supply growing economy and attract more foreign investors to invest in Vietnam. This research paper is aimed at analyzing Vietnam opportunities to develop Vietnam seaport system to meet the requirement of economic growth in international integration currently.

Keywords: Development, seaport system, economy, integration

Classification number: 3.2

1. Giới thiệu

Theo tổng quan chung về vị trí địa lý Việt Nam thì có thể nói rằng, điều kiện về vị trí địa lý của Việt Nam rất có lợi cho giao thương buôn bán cũng như cho hoạt động Logistics phát triển. Việt Nam là quốc gia nằm trên bán đảo Đông Dương, ven biển Thái Bình Dương. Việt Nam có diện tích 327.500 km² với đường biên giới trên đất liền dài 4.550 km, phía Bắc tiếp giáp với Trung Quốc, phía Tây tiếp giáp với Lào và Campuchia; phía Đông giáp biển Đông. Trên bản đồ, dải đất liền Việt Nam mang hình chữ S, kéo dài từ vĩ độ 23°23' Bắc đến 8°27' Bắc, dài 1.650 km theo hướng Bắc - Nam, phần rộng nhất trên đất liền chừng 500 km; nơi hẹp nhất gần 50 km. Thêm vào đó, Việt Nam nằm trên ngã tư đường hàng hải và hàng không quốc tế quan trọng tạo điều kiện giúp Việt Nam trở thành cửa ngõ giao thương

buôn bán giữa các nước trên khu vực và thế giới. Ba mặt giáp biển (Đông, Nam và Tây Nam) chính là một nhân tố hết sức thuận lợi cho ngành vận tải biển ở Việt Nam có điều kiện phát triển. Với sự ưu đãi mà thiên nhiên ban tặng, Việt Nam không những có nhiều thuận lợi để mở rộng giao lưu buôn bán với các quốc gia, các khu vực trên thế giới mà còn có thể sẽ trở thành nơi trung chuyển hàng hóa trong khu vực.

Việt Nam nằm ở khu vực Đông Nam Á, một khu vực có nền kinh tế trẻ và năng động. Nhờ điều này mà Việt Nam thu hút được nguồn vốn đầu tư của thế giới để có thể xây dựng được cơ sở hạ tầng cho sự phát triển kinh tế đất nước. Đồng thời, với vị thế là một nền kinh tế trẻ, việc giao thương buôn bán trong khu vực và thế giới cũng sẽ có tác động tích cực đến mọi mặt của đời sống kinh tế, nhờ đó, các quá trình sản xuất, lưu thông

phân phối hàng hóa sẽ có điều kiện để phát triển hơn nữa.

Tuy nhiên, việc nằm ở vị trí trung tâm như vậy, không thể không có những khó khăn và thách thức. Chính vị trí địa lý của Việt Nam nằm ở khu vực là nền kinh tế trẻ năng động đã khiến cho Việt Nam phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt với các quốc gia cùng khu vực về tất cả các lĩnh vực, đặc biệt là xuất nhập khẩu. Điều này cũng tác động không tốt đến sự phát triển của các hoạt động Logistics khi mà sự chia sẻ thị trường và lợi nhuận luôn diễn ra gay gắt như hiện nay.

2. Thực trạng hệ thống cảng biển Việt Nam

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

Theo quy hoạch phát triển cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 của chính phủ, hệ thống cảng biển Việt Nam được chia thành 6 nhóm [8]:

- Nhóm 1: Nhóm cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình;
- Nhóm 2: Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh;
- Nhóm 3: Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi;
- Nhóm 4: Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận;
- Nhóm 5: Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (bao gồm cả Côn Đảo và trên sông Soài Rạp thuộc địa bàn tỉnh Long An);
- Nhóm 6: Nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long (bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam).

Đến nay, theo số liệu của Cục Hàng hải thì toàn quốc có 49 cảng biển được phân loại thành 23 cảng biển loại I, 17 cảng biển loại II và 9 cảng biển loại III. Ngoài ra Việt Nam còn xây dựng được 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 Việt Nam khá nhiều, có thể đáp ứng cho nhu cầu phát triển của ngành Logistics. Các cảng biển ở Việt Nam có mặt dọc theo chiều dài đất nước, từ Bắc đến Nam và năng lực của một số cảng biển cũng được đánh giá là khá cao, có khả năng tiếp nhận những tàu có trọng tải lớn lên đến 65.000 DWT (cảng Cẩm Phả), 60.000 DWT (cảng Sài Gòn, cảng Phú Mỹ) 50.000 DWT (cảng Quảng Ninh) và các cảng như cảng Hải Phòng, Đình Vũ, Vũng Áng, Đà Nẵng có thể tiếp nhận tàu có trọng tải từ 40.000 DWT - 45.000 DWT (VLA, 2019) [1],[2].

Năm 2018, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam ước đạt 524,7 triệu tấn, tăng 19%, theo Cục Hàng hải Việt Nam. Trong đó, không bao gồm sản lượng hàng hóa quá cảnh không bốc dỡ, riêng khối lượng hàng container thông qua cảng biển năm qua ước đạt 17,8 triệu TEU (1 TEU tương đương container 20 feet, chiếm thể tích khoảng 39 m³), tăng 24% so với năm 2017. Ngoài ra, lượng hành khách qua cảng tăng gần 29% so với năm trước, đạt 5,8 triệu hành khách.

Tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển của các phương tiện thủy nội địa năm qua ước đạt 171,6 triệu tấn, tăng hơn 30% và số lượt phương tiện ra vào cảng đạt 30.200 lượt, tăng gần 40% so với năm trước. Hiện tổng số bến cảng là 272 bến cảng, tổng công suất trên 550 triệu tấn/năm.

Thống kê cũng cho thấy, Việt Nam tính đến hết năm 2018 có gần 1.600 tàu biển với tổng trọng tải lên đến 7,8 triệu DWT (đơn vị đo năng lực vận tải an toàn tính bằng tấn – 7,8 triệu tấn), đứng thứ tư trong khu vực ASEAN và thứ 30 trên thế giới. Đặc biệt, đội tàu container đã tăng hơn gấp đôi trong năm năm qua, từ 19 tàu vào năm 2013 lên 41 tàu trong năm 2018 (Cục Hàng hải, 2019).

Bảng 1. Mục tiêu cụ thể phát triển cảng biển Việt Nam đến năm 2020 định hướng 2030.*Đơn vị tính: Triệu tấn*

Năm	Nhóm 1	Nhóm 2	Nhóm 3	Nhóm 4	Nhóm 5	Nhóm 6
2015	11 ~ 117	46,7 ~ 48	31~32,5	24~25	172 ~175	10 ~11,2
2020	153~ 164	101 ~106	56,5 ~70	61~ 62,5	238 ~248	25~ 28
2030	260 ~295	171 ~182	97,4 ~115	85,4 ~91,3	358,5~411,5	66,5 ~71,5

Nguồn. Quyết định 1037/QĐ-TTG về Phê duyệt qui hoạch phát triển cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

Vị trí cảng 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 đã rất để ý đến khu chế xuất Tân Thuận bởi vì một lý do hết sức quan trọng đó là việc vận chuyên hàng hóa thuận tiện thông qua cảng VICT.

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, tính đến thời điểm hiện tại, Việt Nam có tổng số bến cảng được công bố là 272 bến cảng với khoảng 92,2km 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 ngày càng 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 30.000 DWT. Có những bến cảng được đầu tư, có khả năng đón được tàu container lớn nhất từ trước đến nay (196.000 DWT) như bến cảng CMIT ở khu vực Cái Mép - Thị Vải.

Năm 2018, bến cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện chính thức khánh thành, đưa vào khai thác hai bến khởi động, có thể tiếp nhận tàu trọng tải 100.000 DWT.

Cũng trong năm 2018, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam ước đạt 524,7 triệu tấn, trong đó, khối lượng hàng container thông qua cảng biển ước đạt 17,8 triệu TEU, tăng lần lượt 19% và 24% so với năm 2017. Lượng hành khách qua cảng cũng tăng 28,9% so với năm 2017, đạt 5,8 triệu hành khách.

Rõ ràng, 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 của mình, đáp ứng nhu cầu giao thương buôn bán hàng hóa với các

nước trên khắp thế giới. Với tiềm năng và những thế mạnh vốn có của mình, Việt Nam sẽ có được một hệ thống cảng biển đủ đáp ứng được nhu cầu của vận tải biển - một trong những hoạt động cơ bản và nền tảng của Logistics.

Nhưng Việt Nam lại chưa tận dụng được những ưu đãi mà thiên nhiên ban tặng đó để xây dựng được một hệ thống các cảng biển phát triển hiện đại, đủ tiêu chuẩn. Việt Nam thực sự chưa cung cấp đủ những điều kiện cơ sở và nền tảng cần thiết để cho ngành Kinh doanh Logistics có cơ hội phát triển đúng với tiềm năng của mình. Một thực tế hết sức đáng buồn rằng, Việt Nam là nước được xếp hạng thấp nhất về cơ sở hạ tầng vận chuyên hàng hóa trong số các nền kinh tế trọng điểm ở khu vực Đông Nam Á. Chính bởi sự yếu kém về cơ sở hạ tầng mà chủ yếu là về hệ thống cảng biển, năng lực vận tải lại kém đã làm cho chi phí Logistics tại Việt Nam gần như gấp đôi so với các nước công nghiệp khác [4].

Hầu hết các cảng biển ở nước ta 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 chuyên hàng rời, không có thiết bị để bốc dỡ container chuyên dụng. Các cảng đều đang được dần container hóa nhưng cũng chỉ đủ sức để 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, thua xa 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 nhiều, gây cản trở lớn đến quá trình giao thương buôn bán. Một thực tế có thể thấy rõ trong vấn đề cảng biển ở Việt Nam đó là có quá nhiều bến

cảng (nếu tính về số lượng) và quá ít cảng đáp ứng yêu cầu (tính về quy mô và chất lượng). Thiếu cầu bến cho tàu trọng tải lớn, đặc biệt là các bến cho tàu container vận hành trên tuyến biển xa là một điểm nổi bật của hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay. Thống kê cho thấy trong số hơn 330 bến cảng của cả nước thì chỉ có 1,37% có thể đáp ứng cho tàu trên năm 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 một vạn DWT chiếm 38,46% (hàng tổng hợp 24,85%). Trên thực tế, với hơn 330m cầu bến cảng với tổng chiều dài 39.951m, 35 luồng vào cảng quốc gia công cộng và 12 luồng vào cảng chuyên dụng, cơ sở hạ tầng cảng biển Việt Nam vẫn luôn được xếp vào hàng 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 [3],[5].

Bên cạnh đó, có thể thấy rằng, Việt Nam có nhiều cảng biển nhưng chỉ có khoảng 14 cảng là có quy mô đủ lớn, đủ sức để tiếp nhận những con tàu có trọng tải từ 30.000 DWT trở lên. Con số còn lại, hơn 100 cảng chỉ được xếp loại là những cảng nhỏ, hoạt động không hiệu quả, chủ yếu chỉ để phục vụ các tàu nhỏ, trọng tải chưa đến 10.000 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 9.000 TEU trở lên (120.000 - 150.000 tấn trọng tải). Các cảng quốc tế của Việt Nam hiện nay thực chất vẫn chỉ là những bến gom hàng container cho các đầu mối trung chuyển trong khu vực như Singapore, Hongkong, Kaoshiung... Hơn thế nữa, trong quá trình tập trung xây dựng cơ sở hạ tầng cảng biển, nhiều khi mạng lưới giao thông nối liền cảng với các khu công nghiệp, khu chế xuất - nơi mà dòng chủ lưu của hàng hóa sẽ đi và đến - cũng chưa được quy hoạch thực sự phù hợp, với những dự báo chính xác về tăng trưởng khối lượng trong một thời gian tương đối dài hạn. Ách tắc trên đường đến cảng, trong vận tải nội địa do hậu quả của những hiện trạng đó đã gây nên ách tắc cho cảng, làm giảm năng lực lưu thông qua cảng. Có thể nói, vấn

đề cảng biển đang là một thách thức thực sự lớn đối với Việt Nam trong nỗ lực đẩy mạnh hơn nữa hiệu quả hoạt động Logistics [6], [7]. Một điều cốt yếu trong phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam là đào tạo nguồn nhân lực đáp ứng yêu cầu của công tác. Nguồn nhân lực hiện nay đang đảm nhiệm khá tốt vai trò trong tất cả các hoạt động vận hành cảng biển, nhưng nếu chúng ta phát triển mới các cảng biển và nâng cấp trang thiết bị hiện có, lực lượng lao động này cần đào tạo và đào tạo lại nhưng vẫn không đủ, đạt yêu cầu. Một thực trạng là có sự chênh lệch giữa chất lượng đào tạo nguồn nhân lực của các cơ sở đào tạo vào nhu cầu tuyển dụng của doanh nghiệp. Hầu hết các doanh nghiệp phải đào tạo lại nguồn nhân lực tốt nghiệp từ các cơ sở đào tạo. Chính vì vậy, phát triển nguồn nhân lực vận hành, khai thác cảng và các hoạt động Logistics sẽ là một trong những nhiệm vụ trung tâm trong phát triển cảng biển Việt Nam.

3. Giải pháp phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam

Hạ tầng cơ sở về giao thông vận tải luôn được coi là huyết mạch của các hoạt động Logistics. Không có cơ sở đồng bộ, tiên tiến thì khó có thể mang lại hiệu quả cho hoạt động Logistics. Bên cạnh đó, việc phát triển tốt hệ thống giao thông sẽ tạo điều kiện cho vận tải đa phương thức phát triển. Tuy nhiên, có thể nhìn nhận một điều rằng cơ sở hạ tầng ở Việt Nam vẫn còn chưa phát triển kịp cùng với sự phát triển của nền kinh tế cũng như xu hướng của Logistics toàn cầu. Đây sẽ là một cản trở rất lớn cho sự lớn mạnh và phát triển của các hoạt động Logistics khi mà nền kinh tế Việt Nam đã và đang hòa nhập với kinh tế toàn cầu. Một kết cấu hạ tầng giao thông vận tải hiện đại và đồng bộ bao gồm: Hệ thống đường sông, đường bộ, đường biển, đường sắt, hệ thống các cảng biển, các nhà ga, cảng hàng không, kho tàng bến bãi cũng như các trang thiết bị xếp dỡ hàng hóa, container ở các điểm giao nhận. Nói tóm lại đó phải là sự kết nối hài hòa giữa vận tải bằng đường bộ - hàng không - đường sắt - đường biển và cả đường ống. Từ những phân tích ở trên, chúng ta có thể áp dụng một số giải pháp phát triển cảng biển Việt Nam như sau:

• Đối với hạ tầng cơ sở vận tải đường biển vận tải biển chiếm tỷ trọng lớn trong vận tải và giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam (chiếm đến 90% giá trị hàng hóa). Hơn thế nữa, Việt Nam là quốc gia có vị trí địa lý hết sức thuận lợi cho sự phát triển của ngành Hàng hải. Nếu biết cách tập trung đầu tư cho hạ tầng cơ sở 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 hơn nữa, đúng với tiềm năng của mình. 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 để đáp ứng được nhu cầu của ngành Hàng hải hiện nay. Quy mô của các cảng biển Việt Nam vẫn còn tồn tại nhiều điểm hạn chế, chưa thực sự đủ cho sự phát triển của các hoạt động Logistics đúng theo định hướng đã nêu ra. 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, tầm quan trọng của việc phát triển mở rộng hệ thống cảng biển ở Việt Nam là vô cùng quan trọng và cần thiết. Hiện tại, hệ thống cảng của Việt Nam còn nhiều bất cập như quy mô còn nhỏ, quản lý và khai thác chưa đạt hiệu quả. Vì vậy, cần phải 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 đảm bảo có thể đón tàu trọng tải lớn. Việt Nam cần tiến hành mở rộng nạo vét lòng sông, đảm bảo mức nước sâu tối thiểu 14 mét. Theo nhiều chuyên gia thì Việt Nam cần phải tập trung đầu tư vào một vài cảng biển lớn trọng tâm hơn là đầu tư một cách nhỏ giọt vào các cảng bé, chưa đủ tiềm năng để phát triển. Các cảng biển có vị trí chiến lược lớn của Việt Nam như cảng Hải Phòng và cảng 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. Còn nếu như 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 rất có thể Việt Nam sẽ là một trạm trung chuyển lớn (HUB) của thế giới.

• Bên cạnh các tuyến vận tải biển hiện có, rất cần mở thêm các tuyến vận tải mới, đặc biệt là các tuyến vận tải quốc tế như là các tuyến vận tải thủy nội địa từ khu vực Đồng bằng sông Cửu Long đi quốc tế và các tuyến vận tải mới từ các cảng biển quốc tế hiện có. Với sự phát triển ngày càng sâu rộng, mạnh mẽ của thương mại quốc tế giữa Việt Nam và các nước khác nhau trên thế giới thì vận tải biển Việt Nam hiện nay vẫn chưa thể đáp ứng được nhu cầu chuyên chở hàng hóa của các doanh nghiệp. 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 tốt hơn nữa, hiệu quả hơn nữa các tuyến vận tải biển quốc tế hiện nay để cho ngành vận tải biển quốc tế thực sự phát triển cùng với tốc độ tăng trưởng về kim ngạch xuất nhập khẩu.

• Để phát triển cảng biển, chúng ta cần phát triển đồng bộ cơ sở hạ tầng giao thông kết nối với cảng như đường sắt, đường thủy nội địa, đường bộ để không bị tắc trong lưu thông từ cảng đến các khu công nghiệp và các doanh nghiệp. Ngoài ra, hệ thống kho bãi và thiết bị xếp dỡ cần đầu tư đồng bộ để phục vụ các doanh nghiệp xuất nhập khẩu.

• 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, containers 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, cơ sở hạ tầng có tốt và hiện đại đến đâu nhưng nếu không có được một đội ngũ nhân viên tốt, có kiến thức chuyên sâu và dày dặn kinh nghiệm thì ngành đó cũng khó có thể phát triển được như mong muốn. Để phát triển chất lượng nguồn nhân lực tham gia trong các hoạt động Logistics thì rất cần đến một chiến lược phát triển lâu dài và bền bỉ. Một khi các kiến thức về Logistics được giảng dạy một cách có bài bản và hệ thống từ bậc Đại học, như vậy Việt Nam hy vọng 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. Còn đối với đội ngũ nhân lực đã và đang tham gia trong ngành thì cũng cần phải được đào tạo nâng cao hơn nữa về kiến thức nghiệp vụ và tay nghề chuyên môn.

4. Kết luận

Hệ thống cảng biển Việt Nam đóng vai trò vô cùng quan trọng trong hoạt động Logistics phục vụ các hoạt động xuất nhập khẩu của các doanh nghiệp. Việt Nam là một quốc gia thu hút các doanh nghiệp đầu tư nước ngoài (FDI), nhưng nếu chúng ta không phát triển đồng bộ cảng biển thì dẫn đến tắc nghẽn lưu thông hàng hóa làm giảm hiệu quả kinh tế của các doanh nghiệp và lãng phí của nền kinh tế. Chính vì vậy, phát triển hệ thống cảng biển là không chỉ phát triển mỗi cảng mà còn phải phát triển cơ sở 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 đang là đòi

hỏi cấp bách để phát triển kinh tế hàng hải nước ta trong giai đoạn hội nhập hiện nay. □

Tài liệu tham khảo

- [1] Bộ Công thương, *Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2018*;
- [2] 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 05/2018;
- [3] 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 7/3/2019;
- [4] Mai Lê Lợi, *Cơ hội và thách thức cho ngành dịch vụ Logistics Việt Nam trong bối cảnh hội nhập sâu*, <http://www.tapchigiaothong.vn/co-hoi-va-thach-thuc-cho-nganh-dich-vu-Logistics-viet-nam-trong-boi-can-hoi-nhap-sau-d55882.html>, truy cập ngày 21/02/2018
- [5] Mỹ Anh, *5 lĩnh vực Việt Nam có ưu thế trong CMCN 4.0* <https://viettimes.vn/5-linh-vuc-vietnam-co-loi-the-trong-cmcn-40-137504.html>, ngày 7/4/2019;
- [6] PVTrans, 2019. *Thị trường vận tải biển 2019*, <https://www.pvtrans.com/blog/tin-hoat-ong-pvtrans-11/post/pvtrans-on-au-thi-truong-van-tai-bien-2019-4506>, truy cập 9/3/2019;
- [7] Tâm An, *Chi phí Logistics Việt Nam tương đương 16-17% GDP*, <https://www.thesaigontimes.vn/281775/Chi-phi-Logistics-Viet-Nam-tuong-duong-16---17-GDP.html>;
- [8] Thủ tướng chính phủ, *Quyết định 1037/QĐ-TTG phê duyệt qui hoạch phát triển cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*.

Ngày nhận bài: 3/10/2019

Ngày chuyển phản biện: 7/10/2019

Ngày hoàn thành sửa bài: 14/10/2019

Ngày chấp nhận đăng: 22/10/2019