

PHÁT TRIỂN LOẠI HÌNH DU LỊCH TÀU BIỂN Ở VIỆT NAM: THUẬN LỢI VÀ KHÓ KHĂN

● NGUYỄN THỊ SÂM

TÓM TẮT:

Chiến lược phát triển du lịch đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2473 ngày 30/12/2011 khẳng định: Ưu tiên phát triển loại hình du lịch gắn với biển, hải đảo; nhấn mạnh yếu tố văn hóa và sinh thái đặc sắc trong sản phẩm du lịch. Để thúc đẩy hoạt động du lịch tàu biển, thời gian qua, Chính phủ và các Bộ, ngành chức năng đã có nhiều chính sách đổi mới, tạo điều kiện thuận lợi cho việc thu hút khách tàu biển vào Việt Nam như đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính tại cảng biển, giảm cảng phí cho các tàu vào Việt Nam định tuyến hoặc nhiều lần, mở cửa đảo Phú Quốc và Côn Đảo cho khách nước ngoài vào tham quan du lịch, miễn visa cho khách du lịch đến đảo Phú Quốc trong vòng 15 ngày, giảm lệ phí visa cho khách tàu biển (áp dụng như khách quá cảnh 5USD/1 khách),...

Bài viết đánh giá tổng quan sự hình thành và phát triển; phân tích các thuận lợi và khó khăn của thị trường tàu du lịch biển tại Việt Nam. Từ đó, tác giả đề xuất các giải pháp mang tính chiến lược để thúc đẩy phát triển mạnh mẽ hơn nữa loại hình du lịch này trong tương lai.

Từ khóa: tàu du lịch biển, thuận lợi, khó khăn, Việt Nam.

1. Đặt vấn đề

Theo dự báo của Tổ chức Du lịch Thế giới (UNWTO), du lịch bằng tàu biển đến năm 2020 trên thế giới có xu hướng chuyển dịch và phát triển mạnh mẽ tại khu vực châu Á. Nhiều hãng tàu lớn trên thế giới thường đưa khách đi theo tuyến châu Âu - châu Mỹ - Địa Trung Hải đã bắt đầu khai thác tuyến du lịch sang khu vực châu Á - Thái Bình Dương. Khu vực này không những trở thành một điểm đến hấp dẫn mà còn là thị trường khai thác lớn cho các hãng du lịch tàu biển thế giới.

Không nằm ngoài xu thế đó, với những điều

kiện thuận lợi, Việt Nam đã tạo nên sức hút về du lịch biển đối với du khách trong nước và quốc tế. Được mệnh danh là quốc gia “rừng vàng, biển bạc”, tạo hóa ưu ái cho nước ta đường bờ biển dài với hàng ngàn hòn đảo lớn nhỏ, những bãi tắm trải dài ngút mắt, hệ sinh thái đa dạng phong phú và những vịnh biển nổi tiếng trên bản đồ du lịch thế giới như vịnh Hạ Long, vịnh Nha Trang, vịnh Vĩnh Hy, vịnh Lăng Cô,...

Bên cạnh đó, Việt Nam có vị trí thuận lợi nằm giữa hai trung tâm du lịch tàu biển lớn nhất khu vực là Hong Kong và Singapore - nơi phát triển mạnh

về kinh tế, trong đó có du lịch. Vì vậy, dải ven biển dài trên 3.200 km được coi là “cánh cửa lớn” đưa Việt Nam tiếp cận với các nước trong khu vực và thế giới thông qua biển Đông. Từ những lợi thế này, ngành Du lịch tàu biển Việt Nam đang có những tín hiệu lạc quan thông qua việc số lượng khách quốc tế đến bằng tàu biển ngày càng gia tăng. Việt Nam đang được xem là thị trường hấp dẫn của các hãng tàu biển lớn trên thế giới như Royal Caribbean International (Mỹ), Star Cruises, Costa Crociere S.p.A, đón nhiều lượt tàu quốc tế cao cấp với lượng khách lên đến hàng nghìn người.

Theo đó, du lịch tàu biển tại nước ta đang có những tín hiệu tích cực, tuy nhiên theo các chuyên gia nghiên cứu, tốc độ phát triển này còn chưa tương xứng với tiềm năng. Để nâng cao tính hấp dẫn và thu hút đối tượng khách này cần tiếp tục cải thiện chính sách, hạ tầng, cơ sở vật chất và sản phẩm dịch vụ du lịch.

2. Khái quát về loại hình tàu du lịch biển

2.1. Khái niệm tàu du lịch biển

Tàu du lịch biển là tàu chở khách được sử dụng cho các chuyến đi vui chơi khi chuyển đi, các tiện nghi của tàu và đôi khi là các điểm đến khác nhau trên đường đi (tức là các cảng ghé thăm), tạo thành một phần trải nghiệm của hành khách. (Mayntz, 2018).

Không giống như du lịch xuyên Đại Tây Dương truyền thống trên tàu biển, du lịch tàu biển hiện đại trên hết được đặc trưng bởi sự chuyển đổi của con tàu từ một phương tiện giao thông đơn thuần đến một điểm đến trong chính nó. Tàu du lịch phục vụ như một khách sạn nổi, cung cấp một cách hấp dẫn, thuận tiện và không rắc rối để đến thăm các khu phố khác nhau mà không phải thay đổi chỗ ở. Loại hình du lịch giải trí này có thể được bắt nguồn từ đầu những năm 1970, khi những chuyến du thuyền hiện đại đầu tiên bắt đầu hoạt động ở vùng biển Caribbean với khách du lịch Bắc Mỹ. Vào những năm 1990, hiện tượng hành trình đã đến UK và sau đó là phần còn lại của châu Âu, châu Á và Thái Bình Dương. Hành khách thường được cung cấp chỗ ở kiểu đầy đủ và có thể tận hưởng một loạt các tiện nghi trên tàu như nhà hàng, quán bar, phòng họp, sân nhảy, sòng bạc, bể bơi, phòng tắm hơi, bể

sục, phòng tập thể dục và các cơ sở thể thao khác, dịch vụ làm đẹp, rạp chiếu phim, nhà hát, thư viện, các hoạt động của trẻ em và cửa hàng miễn thuế. Xu hướng về các tàu lớn hơn bao giờ hết với nhiều phương tiện hơn có nghĩa là các tàu du lịch trên thực tế đã phát triển từ các khách sạn nổi thành các khu nghỉ dưỡng nổi. Do đó, một nhà điều hành tàu biển coi các đối thủ cạnh tranh chính của mình là khu nghỉ mát trên đất liền chứ không phải là các tuyến du lịch khác.

2.2. Đặc điểm

2.2.1. Đặc điểm về khách du lịch tàu biển

Đặc trưng của khách du lịch tàu biển là số lượng khách đông, đến từ nhiều vùng lãnh thổ, quốc gia khác nhau và đi theo tour dài ngày. Thông thường trên một chuyến tàu du lịch số lượng khách thường tính từ vài trăm đến cả nghìn người, nhất là các hãng tàu lớn và các tàu cao cấp. Ví dụ hãng tàu Costa Allegra là tàu 5 sao của Mỹ có sức chứa trên 1.000 du khách; tàu SuperStar Libra chở 1.700 du khách.... Cũng vì số lượng khách đông cho nên các hãng tàu du lịch biển cần tập hợp đủ lượng khách và chuyển họ đến từ nhiều vùng lãnh thổ là điều dễ hiểu.

Vì khách hàng đến từ nhiều vùng lãnh thổ và nhiều quốc gia khác nhau nên chương trình tham quan của họ cũng không giống nhau. Tuy vậy, phần lớn mục đích chuyến đi của khách du lịch thường là tham quan, giải trí, giao lưu và thưởng thức các bản sắc văn hóa bản địa.

Một đặc điểm khác biệt của khách du lịch tàu biển là họ thường ít khi có nhu cầu sử dụng dịch vụ lưu trú. Thông thường khách du lịch sẽ quay lại tàu của mình để nghỉ. Bởi lẽ tàu du lịch được trang bị như một khách sạn đầy đủ tiện nghi và nếu điểm đến không có gì hấp dẫn thì du khách sẽ thường quay lại tàu để nghỉ ngơi.

2.2.2. Đặc điểm chuyến thủy trình

Các du thuyền được gọi là các khách sạn nổi vì trên đó được cung cấp đầy đủ các dịch vụ như một khách sạn trên đất liền như buồng ngủ (trên tàu gọi là các ca-bin). Các ca-bin cũng được phân hạng như phòng khách sạn: Có ca-bin hạng sang có thể ngắm cảnh bên ngoài, có ca-bin rộng có thể liên thông với nhau,... những ca-bin này thường đất

hơn các ca-bin thông thường khác. Ngoài ra, các ca-bin thông thường trên tàu thường có các giường tầng vì không gian trên tàu hạn chế hơn không gian trong các khách sạn. Hơn nữa, việc bố trí như vậy cũng là cách kéo khách ra ngoài boong tàu, khuyến khích khách mua sắm và tiêu dùng các dịch vụ bổ sung khác trên tàu, giúp gia tăng doanh thu cho hãng.

Ngoài ra, do một chuyến thủy trình thường dài ngày nên ngoài việc cung cấp các dịch vụ lưu trú, ăn uống khách hàng còn được cung cấp các dịch vụ bổ sung như giải trí, thư giãn,... do đó chi phí trọn gói cho một chuyến thủy trình là khá cao.

Trong chuyến thủy trình có rất nhiều cảng tạm dừng, đây là nơi mà tàu ghé lại trên chuyến hành trình của mình. Cảng tạm dừng và thời gian tạm dừng tùy thuộc vào chuyến thủy trình, sức hấp dẫn của địa phương nơi tàu tạm dừng, cơ hội mua sắm và một số yếu tố khác.

2.3. Điều kiện để phát triển du lịch tàu biển ở Việt Nam

2.3.1. Điều kiện khách quan

a. Điều kiện về tự nhiên

Việt Nam là một quốc gia ven biển, được thừa hưởng rất nhiều vịnh, đảo và các bãi biển đẹp có tiềm năng lớn cho phát triển du lịch, với những kỳ quan thế giới như vịnh Hạ Long được UNESCO công nhận là Di sản Thiên nhiên Thế giới, có giá trị thẩm mỹ và giá trị ngoại hạng toàn cầu về địa chất - địa mạo. Vịnh Nha Trang được ví như “hòn ngọc viễn đông” và cùng với vịnh Lăng Cô được Câu lạc bộ các vịnh biển đẹp nhất thế giới bầu chọn. Quần thể hang động Phong Nha - Kẻ Bàng với hang Sơn Đòong được ghi nhận với quy mô lớn nhất thế giới. Các bãi biển đẹp như bãi biển Đà Nẵng được Tạp chí Forbes của Mỹ bình chọn là một trong 6 bãi biển quyến rũ nhất hành tinh.

Bên cạnh đó là những khu dự trữ sinh quyển được UNESCO công nhận, hệ thống các vườn quốc gia và khu bảo tồn thiên nhiên ven biển đa dạng.

Hệ thống 16 vườn quốc gia bao gồm Bái Tử Long (Quảng Ninh), Cát Bà (Hải Phòng), Xuân Thủy (Nam Định), Cúc Phương (Ninh Bình), Bến En (Thanh Hóa), Pù Mát (Nghệ An), Vũ Quang (Hà Tĩnh), Phong Nha - Kẻ Bàng (Quảng Bình),

Bạch Mã (Thừa Thiên - Huế, Quảng Nam),... Ngoài ra, còn hệ thống 26 khu dự trữ thiên nhiên và 3 khu bảo tồn loài sinh vật cảnh chạy dọc theo đất nước.

b. Các giá trị văn hóa

Các vùng ven biển cũng được thừa hưởng nhiều di tích lịch sử văn hóa phong phú, mà theo Bộ Văn hóa - Thể thao và Du lịch, các di tích lịch sử văn hóa đã được xếp hạng ở vùng ven biển (tính đến năm 2011) được ghi nhận với 24 thắng cảnh, 221 kiến trúc nghệ thuật, 106 kiến trúc lịch sử, 14 di tích khảo cổ và 550 di tích lịch sử. Bên cạnh điều kiện thiên nhiên thì nét văn hóa đặc trưng của vùng miền cũng là yếu tố thu hút khách du lịch.

2.3.2. Điều kiện chủ quan

Chiến lược phát triển du lịch đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2473 ngày 30/12/2011 khẳng định: “Ưu tiên phát triển loại hình du lịch gắn với biển, hải đảo; nhấn mạnh yếu tố văn hóa và sinh thái đặc sắc trong sản phẩm du lịch”.

Để thúc đẩy hoạt động du lịch tàu biển, thời gian qua, Chính phủ và các Bộ, ngành chức năng đã có nhiều chính sách đổi mới, tạo điều kiện thuận lợi cho việc thu hút khách tàu biển vào Việt Nam như đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính tại cảng biển, giảm cảng phí cho các tàu vào Việt Nam định tuyến hoặc nhiều lần, mở cửa đảo Phú Quốc và Côn Đảo cho khách nước ngoài vào tham quan du lịch, miễn visa cho khách du lịch đến đảo Phú Quốc trong vòng 15 ngày, giảm lệ phí visa cho khách tàu biển (áp dụng như khách quá cảnh 5USD/1khách),... Hơn nữa, hệ thống cảng biển ngày càng được hoàn thiện, đáp ứng nhu cầu và số lượng ngày càng tăng của khách du lịch loại hình này.

Cơ sở hạ tầng tại nhiều cảng biển đã được đầu tư, nâng cấp, hiện đại hóa như cảng Sài Gòn, Nha Trang, Quy Nhơn, Tiên Sa,... Các tuyến đường nối khu vực cảng tới trung tâm thành phố cũng đã được đầu tư, mở rộng, nâng cấp, tạo thuận lợi hơn cho khách tàu biển.

Đặc biệt hiện nay, các nước ASEAN đang xây dựng tour du lịch tàu biển xuyên qua các quốc gia ASEAN. Đây là một thuận lợi lớn với du lịch Việt Nam trong việc thu hút khách quốc tế.

3. Thực trạng phát triển du lịch tàu biển Việt Nam

3.1. Sự hình thành và phát triển của loại hình du lịch tàu biển tại Việt Nam thời gian qua

Với hơn 3.200km bờ biển và một hệ thống cảng biển lớn nhỏ, hàng trăm bãi biển, với cảnh quan thiên nhiên tươi đẹp, còn nguyên sơ và một nền văn hóa - lịch sử lâu đời, đa dạng, giàu bản sắc, người dân cởi mở và thân thiện, với hệ thống dịch vụ ngày càng đa dạng, Việt Nam có đủ điều kiện để phát triển các loại hình du lịch biển, đáp ứng nhu cầu của khách du lịch tàu biển và có thể trở thành một trung tâm du lịch tàu biển trong khu vực.

Trong những năm đầu của thập niên 1990, lượng khách du lịch tàu biển vào Việt Nam chiếm một tỉ trọng rất nhỏ trong tổng số khách du lịch quốc tế đến nước ta. Tuy nhiên, sau khi Mỹ chính thức bãi bỏ lệnh cấm vận với Việt Nam, du lịch Việt Nam đã có những bước tăng trưởng mạnh mẽ, trong đó có sự tăng trưởng trở lại của du lịch tàu biển. Mặc dù, so với du lịch bằng đường không và đường bộ, du lịch bằng đường biển ở Việt Nam còn nhiều hạn chế, chưa phát triển tương xứng với tiềm năng.

Số liệu khách quốc tế đến Việt Nam bằng đường biển thống kê qua các năm được trình bày trong Bảng 1.

Đánh giá toàn bộ quá trình phát triển của du lịch tàu biển qua các năm có thể nhận thấy các vấn đề đang tồn tại là:

- Các tàu khách du lịch nước ngoài vào Việt Nam thời gian qua chủ yếu dưới dạng quá cảnh, sau đó tiếp tục hành trình đi nước khác nên thời gian tham quan và lưu trú tại các cảng biển ở Việt Nam còn rất ngắn, thời gian ghé bình quân thường từ 2 - 3 ngày với số cảng ghé từ 1 - 2 cảng và thời gian neo đậu tại mỗi cảng từ 8 - 24 tiếng. Do đó, khách không có nhiều cơ hội tham quan, giải trí, mua sắm tại các điểm du lịch ở nước ta. Điều này dẫn đến hiệu quả khai thác loại hình du lịch này còn hạn chế.

- Các cảng đón khách tàu biển chủ yếu ở Việt Nam là cảng Hòn Gai, Hải Phòng, Chân Mây, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, Vũng Tàu, Sài Gòn,

Côn Đảo, Phú Quốc. Trong đó, cảng Sài Gòn và cảng Đà Nẵng đón nhiều tàu nhất và thời gian tàu lưu lại cũng lâu nhất (tối đa từ 2 - 3 ngày), tiếp đến là cảng Hòn Gai và cảng Hải Phòng (tối đa là 2 ngày), còn các cảng còn lại thời gian lưu lại rất ngắn, chỉ từ 6 - 10 tiếng. Từ việc chỉ ghé Việt Nam một vài lần trong năm, gần đây một số hãng tàu biển đã bố trí tàu của họ đến Việt Nam nhiều lần theo mùa (như P&O Princes, Seabourn Cruise Line, Silver Sea Cruise Line,...) hay theo định tuyến (Costa Croicieres). Một số hãng tàu khác của Pháp, Italia, Trung Quốc cũng bắt đầu đưa khách đến Việt Nam, tạo ra nguồn khách du lịch tàu biển mới. Hiện nay, đa số hãng tàu bố trí cho tàu của họ ghé Việt Nam ở nhiều cảng hơn thay vì chỉ ở 1 - 2 cảng như trước đây.

- Các chương trình du lịch phục vụ khách du lịch tàu biển của các doanh nghiệp lữ hành Việt Nam thời gian qua thường là những chương trình tham quan các thành phố nơi cập cảng, đồng bằng sông Cửu Long, các di sản thế giới tại miền Trung, Vịnh Hạ Long, các làng nghề thủ công truyền thống hoặc các cơ sở thủ công như sơn mài, điêu khắc đá, bánh tráng, làm nón lá, điêu khắc gỗ, gốm sứ,... và một số chương trình tham quan đặc biệt như tham quan kết hợp với học nấu các món ăn truyền thống Việt Nam, tham quan kết hợp làm đèn lồng hay gốm sứ Việt Nam, tham quan kết hợp với thưởng thức nhạc dân tộc Việt Nam, múa rối nước, triển lãm tranh nghệ thuật, tham quan kết hợp với giao lưu và trao đổi văn hóa với sinh viên - thanh niên Việt Nam, thăm các cơ sở từ thiện,... Song, các chương trình tham quan kết hợp mua sắm chưa nhiều.

- So với các nước trong khu vực như Hồng Kông, Singapore, Thái Lan, Malaysia, số lượng tàu khách du lịch nước ngoài đến Việt Nam chưa nhiều và chưa thường xuyên. Hơn nữa, có rất ít tàu khách loại lớn ghé đến. Nước ta hiện cũng chưa có các đội tàu khách du lịch đạt chuẩn quốc tế (về an toàn hàng hải, dịch vụ trên tàu và đội ngũ thuyền viên chuyên nghiệp) hoạt động cận duyên, thực hiện các chương trình du lịch dài ngày dọc bờ biển Việt Nam cho khách du lịch muốn khám phá.

Bảng 1. Thống kê khách tàu biển đến Việt Nam giai đoạn 1997 - 2018

Năm	Số khách tàu biển (khách)	Tổng số khách quốc tế (khách)	% khách tàu biển/Tổng khách	% so với năm trước
1997	131.480	1.715.637	8%	81%
1998	157.164	1.520.128	10%	120%
1999	187.932	1.781.754	11%	120%
2000	256.052	2.140.100	12%	136%
2001	284.612	2.330.050	12,2%	111,2%
2002	309.080	2.627.988	11,7%	108,6%
2003	241.205	2.428.735	9,9%	78%
2004	263.359	2.927.873	9%	109%
2005	200.471	3.477.500	5,8%	76,1%
2006	224.081	3.583.486	6,3%	111,8%
2007	224.389	4.171.564	5,38 %	100,14%
2008	157.198	4.253.740	3,70%	70,06%
2009	65.934	3.772.359	1,75%	41,94%
2010	50.500	5.049.855	1,00%	76,59%
2011	46.321	6.014.032	0,77%	91,72%
2012	285.546	6.847.678	4,17%	616,45%
2013	193.261	7.572.352	2,55%	67,68%
2014	47.583	7.874.312	0,60%	24,62%
2015	169.839	7.943.651	2,14%	356,93%
2016	284.855	10.012.735	2,84%	167,72%
2017	258.836	10.910.297	2,37%	90,87%
2018	215.306	15.497.791	1,39%	83,18%

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu thống kê Khách quốc tế đến cửa Tổng cục Du lịch qua các năm

3.2. Các thuận lợi cho phát triển loại hình du lịch tàu biển

Việt Nam có nhiều điều kiện thuận lợi để trở thành điểm đến thu hút được khách du lịch tàu biển như:

a. Điều kiện về tự nhiên

- Việt Nam nằm ở vị trí trung tâm của khu vực Đông Nam Á, trên tuyến đường giao thông hàng hải thuận lợi giữa Bắc và Nam châu Á. Là điểm đến dễ tiếp cận trong hành trình của các hãng tàu đến khu vực. Hầu hết, các tuyến tàu biển đến Hồng Kông, Trung Quốc, các nước Đông Nam Á và

ngược lại đều có thể ghé qua Việt Nam. Việt Nam nằm gần với các trung tâm cảng biển phát triển hiện đại trên thế giới: Hong kong, Singapore, Thượng Hải nên dễ dàng tham gia vào các tuyến hành trình ngắn ngày và dài ngày giữa các điểm đến trong khu vực châu Á với các khu vực khác.

- Nằm trong vùng khí hậu nhiệt đới, nóng ẩm thuận lợi cho thu hút hoạt động du lịch tàu biển quanh năm, Việt Nam có hệ thống tài nguyên du lịch phong phú, với hơn 3.200km đường bờ biển cùng nhiều bãi biển đẹp, hấp dẫn, hơn 3.000 hòn đảo lớn nhỏ, nhiều vịnh biển của Việt Nam được

bạn bè quốc tế bình chọn là vịnh biển đẹp nhất thế giới như Hạ Long, Nha Trang, Lăng Cô,... có thể cung ứng nhiều hoạt động nghỉ dưỡng biển hấp dẫn. Các thành phố lớn, ven biển, phong cảnh đẹp, lịch sử, đa dạng về văn hóa, ẩm thực, hệ thống các di sản thế giới,... đáp ứng nhu cầu của khách du lịch nói chung và đối với khách du lịch tàu biển nói riêng.

b. Điều kiện về tổ chức

- Hệ thống cơ sở hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật du lịch được đầu tư nâng cấp hiện đại gắn với các cảng đón khách du lịch tàu biển, giúp khách du lịch tàu biển cập cảng dễ tiếp cận với các trung tâm du lịch, khu nghỉ dưỡng, di sản văn hóa... Việt Nam có khoảng trên 500 khách sạn du lịch và khu nghỉ dưỡng cao cấp từ 4 - 5 sao, trong đó nhiều khách sạn, resort ven biển được điều hành bởi các tập đoàn quản lý khách sạn toàn cầu sẵn sàng phục vụ khách du lịch tàu biển.

- Việt Nam có một số hệ thống cảng biển nước sâu đáp ứng được yêu cầu cập cảng của một số tàu du lịch cỡ lớn trên thế giới. Các cảng biển đã được quy hoạch và đầu tư từng phần để phát triển thành các cảng biển chuyên dụng đón các tàu biển có trọng tải từ 50.000 đến 100.000 GT bao gồm: Cảng Hòn Gai (Quảng Ninh), Cảng Chân Mây (Thừa Thiên Huế), Cảng Tiên Sa (Đà Nẵng), Cảng Đầm Môn (Bắc Vịnh Vân Phong - Khánh Hòa), Cảng Nha Trang (Khánh Hòa), Cảng Sao Mai - Bến Đình (Bà Rịa - Vũng Tàu), Bến khách trên sông Sài Gòn - Nhà Bè (Tp Hồ Chí Minh), Mũi Đất Đỏ (Phước Quốc - Kiên Giang).

- Du lịch biển đảo là một sản phẩm du lịch chủ đạo của Việt Nam, do đó du lịch tàu biển đã bước đầu được quan tâm. Chính sách visa và thủ tục đón khách tàu biển tại các cảng biển Việt Nam hiện nay đã được cải thiện theo hướng thuận lợi hơn rất nhiều so với thời gian trước.

- Hoạt động xúc tiến quảng bá du lịch Việt Nam đã được tăng cường. Việt Nam đã quảng bá hình ảnh điểm đến trên các phương tiện truyền thông quốc tế, tích cực tham gia các hội chợ quốc tế và tổ chức nhiều sự kiện quảng bá du lịch tại nước ngoài. Các di sản văn hóa, di sản thiên nhiên thế giới, kỳ quan thiên nhiên thế giới trong đó có vịnh Hạ Long,

vịnh Lăng Cô, vịnh Nha Trang,... là các điểm nhấn thu hút khách du lịch nói chung và khách tàu biển nói riêng đến Việt Nam.

- Các doanh nghiệp du lịch chuyên đón khách tàu biển Việt Nam cũng đã chủ động trong việc hợp tác với các hãng tàu biển quốc tế, không ngừng nâng cao hoàn thiện các chất lượng dịch vụ phục vụ khách du lịch tàu biển.

Trong những năm qua, cùng với sự phát triển của ngành Du lịch Việt Nam, du lịch tàu biển đã từng bước phát triển về nhiều mặt, thể hiện ở những nội dung sau:

- Về khách du lịch tàu biển: Việt Nam đón trung bình khoảng dưới 300.000 lượt khách du lịch tàu biển/ năm với gần 500 chuyến tàu cập các cảng, chiếm từ 2 - 3% tổng lượng khách quốc tế đến Việt Nam. Khách tàu biển du lịch nước ta đến từ nhiều thị trường khác nhau như châu Âu, Úc, Nhật Bản, Hàn Quốc và đặc biệt là ở các thị trường gần như Trung Quốc và ASEAN.

- Hệ thống cảng biển, cơ sở hạ tầng, cơ sở vật chất kỹ thuật du lịch của Việt Nam đã từng bước đáp ứng yêu cầu cập cảng của một số hãng du lịch tàu biển lớn trên thế giới cũng như trở thành điểm đến hấp dẫn của khách quốc tế. Nhiều tàu biển có khả năng chở khách lớn trên thế giới đã cập cảng Việt Nam như: Quantum of the seas, Voyages of the Seas, Dream Cruises, Super Star Aquarius... Các cảng thường xuyên đón khách tàu biển là: Cảng Hòn Gai, Chân Mây, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, Sài Gòn, Vũng Tàu, Phước Quốc,...

3.3. Các khó khăn

Mặc dù đã đạt được những bước phát triển nhất định, nhưng nếu xét về mặt tài nguyên và so sánh với tăng trưởng khách quốc tế nói chung của Việt Nam và nếu so với trình độ chung của khu vực thì du lịch tàu biển Việt Nam chưa thực sự phát triển có tính đột phá:

- Lượng khách du lịch đến Việt Nam bằng đường biển có nhiều biến động qua các năm. Mặc dù có sự tăng trưởng nhưng lượng khách du lịch tàu biển chỉ chiếm tỉ lệ rất nhỏ, từ 2 - 3% trong cơ cấu tổng lượng khách quốc tế đến Việt Nam. Tốc độ tăng trưởng của khách tàu biển nước ta so với khách du lịch đi bằng đường không và tổng lượng khách

quốc tế đến Việt Nam còn rất thấp, thậm chí một số năm còn sụt giảm. Nguyên nhân chủ yếu của tình trạng trên là do những khó khăn sau:

- Hệ thống cảng biển và hạ tầng cảng biển chưa đáp ứng yêu cầu phát triển, hầu hết các cảng biển đón khách mới chỉ là điểm cho tàu cập bến. Một số cảng mới ở trong giai đoạn đầu tư, tuy đã nâng cấp nhiều nhưng chất lượng dịch vụ đón khách du lịch tàu biển vẫn còn hạn chế.

- Việt Nam có một hệ thống 6 nhóm cảng biển được quy hoạch để đón khách du lịch tàu biển. Mặc dù được đánh giá là có hệ thống cảng dừng chân phong phú, tuy nhiên sẽ tạo ra tính cạnh tranh về điểm đến giữa các địa phương, đặc biệt là các cụm cảng có vị trí gần nhau.

- Sản phẩm du lịch phục vụ du khách còn nghèo nàn, thiếu tính đa dạng. Việc khai thác các giá trị di sản văn hóa, thiên nhiên thế giới, tài nguyên biển, bản sắc văn hóa dân tộc để xây dựng các sản phẩm cho khách du lịch tàu biển chưa hiệu quả, chưa nêu bật được sự khác biệt giữa các điểm đến. Thiếu các hoạt động hỗ trợ, vui chơi giải trí trên bờ và đặc biệt là dịch vụ mua sắm cho khách tàu biển. Do đó, khách tàu biển lưu trú tại Việt Nam trong khoảng thời gian rất ngắn, trung bình chỉ từ 8 - 24 tiếng.

- Công tác tuyên truyền xúc tiến quảng bá du lịch đối với thị trường khách tàu biển nói riêng chưa được đầu tư một cách có hệ thống, dài hạn. Việt Nam chưa tham gia nhiều và có tính hệ thống vào các Hội chợ du lịch tàu biển thế giới.

4. Định hướng và giải pháp phát triển du lịch tàu biển ở Việt Nam giai đoạn tới

Nhằm phát huy thế mạnh, khắc phục những hạn chế nêu trên, tận dụng những cơ hội thu hút khách tàu biển trên thế giới, du lịch tàu biển Việt Nam cần có những định hướng để phát triển, cụ thể như sau:

- Về đầu tư phát triển cảng biển, cần có chính sách riêng cho phát triển du lịch tàu biển, trong đó phải đầu tư hệ thống cảng biển dành riêng cho đón khách tàu biển, có nhà ga đón khách, cơ sở hạ tầng dịch vụ, các trung tâm mua sắm hiện đại, vui chơi giải trí đồng bộ tại khu vực cảng đáp ứng nhu cầu của du khách. Trong giai đoạn chưa có cảng biển hành khách riêng biệt, đối với các địa

phương có cảng biển quốc tế, cần phải có chính sách ưu tiên hơn cho các hãng tàu du lịch cập cảng so với tàu chở hàng.

- Về thị trường nguồn khách tàu biển: Đối với Việt Nam, với vị trí nằm giữa hai trung tâm du lịch tàu biển trong khu vực là Singapore và Hồng Kông, Việt Nam cần tập trung khai thác thị trường khách du lịch từ châu Á, trong đó tập trung vào các thị trường Trung Quốc, ASEAN, Nhật Bản, Hàn Quốc, Ấn Độ,...

- Về định hướng phát triển sản phẩm du lịch tàu biển: Nghiên cứu các sản phẩm du lịch dành cho đối tượng trong độ tuổi trên dưới 40, các sản phẩm du lịch tàu biển dành các đối tượng khách đi theo gia đình, nhóm bạn bè, khách MICE... Kết cấu gói sản phẩm du lịch nằm trong các hành trình ngắn ngày (từ 2 đến 6 ngày). Kết nối sản phẩm trong hành trình của các hãng tàu biển từ trung tâm du lịch tàu biển như Hồng Kông, Singapore, Thượng Hải... Sản phẩm du lịch tàu biển của Việt Nam phải có điểm nhấn tạo ra sự khác biệt về văn hóa, di sản, ẩm thực, dịch vụ hỗ trợ, mua sắm hàng hóa,... với các điểm đến trong khu vực, trong cùng một hành trình nhằm nâng cao khả năng thu hút khách, tăng thời gian lưu trú trên bờ và tăng khả năng chi tiêu của du khách.

- Về xúc tiến quảng bá du lịch tàu biển: Trong giai đoạn tới cần tập trung nghiên cứu thị trường khách tàu biển đặc biệt là thị trường khách châu Á, chú trọng yếu tố thời gian gắn liền với đặc điểm văn hóa của các thị trường gửi khách chủ yếu châu Á; xây dựng website quảng bá du lịch tàu biển Việt Nam; tham gia các hội chợ chuyên về du lịch tàu biển, tích cực trong hợp tác ASEAN về phát triển du lịch tàu biển; đăng cai tổ chức các sự kiện liên quan đến du lịch tàu biển; chủ động phối hợp, cung cấp thông tin điểm đến với các hãng tàu biển du lịch hoạt động thường xuyên ở khu vực.

- Về cải tiến thủ tục hải quan, đơn giản hóa thủ tục hành chính tạo điều kiện thuận lợi cho khách du lịch tàu biển: Tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động kiểm soát xuất - nhập cảnh; nghiên cứu cải tiến thống nhất quy trình thủ tục đối với khách du lịch, đồng thời đảm bảo an toàn, an ninh cho khách tại các cảng biển.

- Về phát triển nguồn nhân lực phục vụ khách du lịch tàu biển: Nâng cao trình độ chuyên môn, nghiệp vụ du lịch cho cán bộ của cơ quan quản lý nhà nước đảm nhận nhiệm vụ ở những vị trí quan trọng, là đầu mối tiếp xúc với khách du lịch như hải quan, công an, bộ đội biên phòng...; Nâng cao chất lượng, phát triển số lượng đội ngũ nhân viên phục vụ, hướng dẫn viên du lịch chuyên nghiệp để phục vụ khách tàu biển.

- Tăng cường công tác quản lý điểm đến: Đầu tư nâng cao chất lượng sản phẩm, đảm bảo tính an ninh an toàn, văn minh, thân thiện tại các điểm đến phục vụ khách du lịch nói chung và khách du lịch tàu biển nói riêng.

5. Kết luận

Sự phát triển du lịch tàu biển khu vực châu Á đã đem lại thuận lợi, và cả những khó khăn cho du lịch tàu biển Việt Nam. Thuận lợi chính là thị trường tiềm năng, chi phí rẻ, dễ kết nối,... Tuy

nhiên, Việt Nam cũng gặp nhiều trở ngại trong việc đáp ứng sự phát triển hiện đại của các hãng tàu quốc tế, cũng như các quốc gia trong khu vực có điều kiện hạ tầng và kết nối công nghệ tốt trong phát triển du lịch tàu biển. Theo đó, Việt Nam cần phải liên kết với các hãng tàu, các điểm đến, các trung tâm trung chuyển khách để khẳng định điểm đến đón khách trong hành trình du lịch tàu biển trong khu vực, và kỳ vọng đưa phát triển du lịch trở thành mũi nhọn về phát triển kinh tế thì không thể thiếu du lịch tàu biển.

Việt Nam cần đầu tư phát triển du lịch tàu biển, đầu tư hệ thống cảng biển dành riêng đón khách tàu biển, có nhà ga đón khách, cơ sở hạ tầng dịch vụ, các trung tâm mua sắm hiện đại, khu vui chơi, có chính sách ưu tiên cho các hãng tàu du lịch cập cảng so với tàu chở hàng. Bên cạnh đó, cần tăng cường mạnh mẽ tính liên kết giữa các công ty lữ hành, hãng tàu biển, các cơ sở cung ứng dịch vụ.... ■

TÀI LIỆU THAM KHẢO:

1. Baomoi.com (2018), Du lịch tàu biển Việt Nam: Cơ hội và thách thức. <https://baomoi.com/du-lich-tau-bien-viet-nam-co-hoi-va-thach-thuc/c/28884529.epi>
2. Baovanhoa.vn (2018), Muốn phát triển du lịch tàu biển, bắt buộc các bên phải phối hợp chặt chẽ với nhau. <http://baovanhoa.vn/du-lich/chinh-sach-quan-ly/artmid/512/articleid/13798/muon-phat-trien-du-lich-tau-bien-bat-buoc-cac-ben-phai-phoi-hop-chat-che-voi-nhau>
3. Kinhtedothi.vn (2018), Du lịch tàu biển Việt Nam: “Mỏ vàng” đang dần khai lộ. <http://kinhtedothi.vn/du-lich-tau-bien-viet-nam-mo-vang-dang-dan-khai-lo-336227.html>
4. Mayntz, M. (2018), "Cruise to Nowhere". Cruises.lovetoknow.com.
5. Nhandan.org.vn (2018), Giải bài toán cho du lịch tàu biển. <http://nhandan.org.vn/du-lich/item/38673802-giai-bai-toan-cho-du-lich-tau-bien.html>
6. Oscvn.com (2014), Du lịch tàu biển hút khách. <http://www.oscvn.com/tin-du-lich/du-lich-tau-bien-hut-khach/268/1098>
7. Thoibaonganhang.vn (2018), Khai thác thị trường du lịch tàu biển. <http://thoibaonganhang.vn/khai-thac-thi-truong-du-lich-tau-bien-82204.html>
8. Vietnam-tourism.com (2018), Hội thảo “Chiến lược phát triển công nghiệp du lịch tàu biển Việt Nam”. <http://www.vietnamtourism.com/index.php/news/items/11535>
9. Vietnamtourism.gov.vn (2017), Tín hiệu tích cực cho thị trường du lịch tàu biển Việt Nam. <http://vietnamtourism.gov.vn/index.php/items/24187>

10. Vietnamtourism.gov.vn (2012), Chiến lược phát triển du lịch Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn 2030. <http://vietnamtourism.gov.vn/index.php/items/9133>
11. Vietnamtourism.gov.vn (1997-2018), Số liệu thống kê: Khách quốc tế đến. <http://vietnamtourism.gov.vn/index.php/cat/1205>
12. Vietnam.net (2018), Hướng đi mới cho du lịch tàu biển ở Việt Nam. <https://vietnamnet.vn/vn/kinh-doanh/huong-di-moi-cho-du-lich-tau-bien-o-viet-nam-507577.html>
13. World Tourism Organization (UNWTO). (2012). Special report: Cruise tourism current situation and trends in Asia and the Paci?c. UNWTO Asia-Paci?c *Newsletter*, 28-31.

Ngày nhận bài: 10/2/2021

Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 20/2/2021

Ngày chấp nhận đăng bài: 3/2/2021

Thông tin tác giả:

ThS. NGUYỄN THỊ SÂM

Giảng viên Khoa Quản trị Kinh doanh

Đại học Nguyễn Trãi

DEVELOPING THE CRUISE SHIP TOURISM IN VIETNAM: ADVANTAGES AND DISADVANTAGES

● Master. **NGUYEN THI SAM**

Lecturer, Faculty of Business Administration
Nguyen Trai University

ABSTRACT:

The strategy for development of Vietnam's tourism through 2020, with a vision toward 2030 approved by the Prime Minister in Decision No. 2473 dated December 30, 2011 affirms that Vietnam prioritizes the development of tourism associated with sea and islands and the unique cultural and ecological factors of Vietnam should be emphasized in tourism products. In order to promote cruise ship tourism, the Government of Vietnam and relevant state management agencies have carried out many innovative policies to create favorable conditions for attracting tourists of cruise ships. This paper generally assesses the development of the tourism cruise ship market in Vietnam, and analyzes the advantages and disadvantages of Vietnam in developing this tourism type. Based on the paper's findings, some solutions are proposed to strategic solutions to promote the cruise ship tourism in the future.

Keywords: cruise ship, advantages, disadvantages, Vietnam.