

# CẢNG BIỂN VIỆT NAM: THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN

● NGUYỄN THỊ HUYỀN

## TÓM TẮT:

Cảng biển là 1 trong 5 kết cấu hạ tầng giao thông, là cửa ngõ của hàng hóa xuất nhập khẩu và là đầu mối chuyển đổi các phương thức vận tải từ vận tải biển sang vận tải đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa. Do đó, hệ thống cảng biển và các dịch vụ logistics gắn với khai thác cảng biển luôn giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế. Bài viết bàn về thực trạng phát triển cảng biển Việt Nam trong thời gian vừa qua và phương hướng đẩy mạnh quản lý cảng biển trong thời gian tới.

**Từ khóa:** cảng biển, khai thác cảng biển, thực trạng, giải pháp.

## 1. Đặt vấn đề

Thế kỷ XXI được ví như kỷ nguyên của đại dương, với xu hướng “vươn ra biển lớn” của tất cả các quốc gia trên thế giới. Do đó, biển và những vấn đề liên quan đến phát triển kinh tế biển đang là mối quan tâm hàng đầu của nhiều quốc gia, trong đó có Việt Nam. Là một nước có lợi thế rất lớn về địa lý, Việt Nam sở hữu đường bờ biển dài trên 3.260 km, có rất nhiều cơ hội để phát triển kinh tế, đặc biệt là kinh tế biển. Việc đầu tư phát triển hệ thống cảng biển là một trong những nhiệm vụ quan trọng được đặt lên hàng đầu của Đảng và Nhà nước ta. Hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay cơ bản đáp ứng được mục tiêu phát triển theo quy hoạch được duyệt, tạo động lực phát triển các khu kinh tế, công nghiệp - đô thị ven biển, đảm bảo tốt việc thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu và vận tải hàng hóa bằng đường biển giữa các vùng miền trong cả nước, đáp ứng

yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và hội nhập kinh tế quốc tế, đảm bảo an ninh - quốc phòng. Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam năm 2000 chỉ đạt gần 82 triệu tấn, tuy nhiên đến năm 2020, mặc dù ảnh hưởng bởi đại dịch Covid-19, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển vẫn duy trì tăng trưởng, đạt hơn 680 triệu tấn (tăng 4% so với năm 2019). Qua đó cho thấy, kết quả đáng ghi nhận này có được là nhờ hệ thống kết cấu hạ tầng cảng biển được chú trọng phát triển trong thời gian vừa qua[6]. Tuy nhiên, với nhu cầu hội nhập kinh tế quốc tế, phát triển kinh tế của đất nước ngày càng nhanh chóng, lượng hàng hóa và hành khách thông qua cảng biển ngày càng có xu hướng gia tăng, việc đáp ứng nhu cầu phát triển hệ thống cảng biển hiện nay còn chưa đáp ứng kịp. Bên cạnh những thành tựu đạt được, việc đầu tư phát triển hệ thống cảng biển nước ta còn tồn tại nhiều bất cập, dẫn đến

việc đầu tư không hiệu quả, hoặc mang lại hiệu quả không cao. Nguyên nhân có thể do: việc xây dựng chiến lược không rõ ràng, dự báo hàng hóa vận chuyển chưa chính xác, đầu tư không đồng bộ, cách thức quản lý và sử dụng vốn chưa tốt, dẫn đến thất thoát, lãng phí... Chính vì vậy, việc tìm hiểu thực trạng từ đó đưa ra định hướng và giải pháp hoàn thiện công tác đầu tư phát triển hệ thống cảng biển đang là một trong những vấn đề quan trọng trong thời gian tới.

Theo khoản 1 điều 73 Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015: "Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng"[4]. Cùng với sự phát triển của ngành Vận tải biển nói chung và hệ thống cảng biển nói riêng, khái niệm về cảng biển ngày càng được bổ sung và hoàn thiện. Cảng biển là một đầu mối giao thông vận tải, bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, có vai trò tiếp nối giữa đất liền và biển. Cảng biển được trang bị kết cấu hạ tầng và cung cấp các trang thiết bị cần thiết phục vụ cho việc đi lại, neo đậu của tàu biển, phục vụ cho việc bốc dỡ hàng hoá, đón trả khách và nhiều nhiệm vụ khác. Như vậy tựu chung lại cảng biển là một bộ phận quan trọng không thể thiếu cho hoạt động giao thương không chỉ trong nước mà với những nước trong khu vực. Cảng biển đồng thời là mắt xích của vận tải đa phương thức, ở đó các phương tiện vận tải biển, vận tải đường sắt, vận tải đường sông hoặc đường hàng không đi qua, là nơi có sự thay đổi hàng hóa từ phương tiện vận tải biển sang phương tiện vận tải khác và ngược lại.

## 2. Phân loại hệ thống cảng biển theo vùng lãnh thổ

Hệ thống cảng biển Việt Nam được chia thành 6 nhóm dọc từ Bắc vào Nam:

- *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 Ráp 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).

Sáu nhóm này lại được chia thành 3 miền:

- Miền Bắc: hệ thống cảng biển nhóm 1

- Miền Trung: hệ thống cảng biển nhóm 2, 3, 4.

- Miền Nam: hệ thống cảng biển nhóm 5,6.

## 3. Đặc điểm riêng thống cảng biển Việt Nam theo từng vùng lãnh thổ

*Hệ thống cảng biển miền Bắc:* Miền Bắc được biết đến với hệ thống cảng biển quốc tế lớn bao gồm Cảng quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng), Cảng Cái Lân - Quảng Ninh. Đây là nhóm cảng biển có công suất cao với nhiều cảng nông cốt là cảng tổng hợp quốc gia, cảng cửa ngõ quốc tế. Theo quy hoạch, tổng lượng hàng hóa qua khối cảng biển phía Bắc (gồm: Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định) giai đoạn 2010 - 2015 đạt 125 triệu tấn. Năm 2014, tổng sản lượng hàng qua cảng ở 4 địa phương đạt 121,84 triệu tấn, tương đối sát với quy hoạch. Thế nhưng, sự tăng trưởng không đồng đều ở các cảng và tập trung chủ yếu ở cảng biển Hải Phòng khi chiếm 54,2% tổng sản lượng của cả 4 địa phương với 66,1 triệu tấn. Tiếp đó, cảng Quảng Ninh chiếm 45,5% với 55,5 triệu tấn. Trong khi hàng hóa qua cảng biển Thái Bình, Nam Định chỉ chiếm 3%. Vì thế, những cảng biển phía Bắc có tăng trưởng, nhưng tăng trưởng không đều và không đạt được yêu cầu so với quy hoạch.

Cảng biển Hải Phòng trở thành trung tâm của nhóm cảng biển phía Bắc, vượt trội cả về khối lượng hàng hóa thông qua, doanh thu lẫn sự đa dạng. Theo Cục Hàng hải Việt Nam, tàu vào cảng biển Hải Phòng đang có xu thế tăng tổng tấn trọng tải (DWT). Năm 2014, Hải Phòng đón khoảng 16.000 lượt tàu, trong đó số tàu từ 5000 DWT chiếm từ 40-48%. Số tàu có trọng tải

20.000 DWT vào làm hàng cũng đang có xu hướng tăng cao tại khu vực Đình Vũ. Ngoài ra, một số tàu lớn giảm tải cũng vào được các cảng phía thượng nguồn sông Cấm. Theo quy hoạch một số cảng biển phía Bắc tới năm 2020, Cảng Hải Phòng sẽ có thể đón được tàu trên 100.000 DWT và tổng sản lượng hàng hóa qua cảng có thể lên tới 114 triệu tấn.

*Hệ thống cảng biển miền Trung:* Đây là khu vực tập trung số lượng cảng nhiều nhất của nước ta hiện nay và được chia thành 3 nhóm chính là: nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ, nhóm cảng biển Trung Trung Bộ và nhóm cảng biển Nam Trung Bộ. Mặc dù nhiều cảng nhưng hầu hết các cảng biển ở khu vực này đều có quy mô nhỏ, chỉ có một số cảng có quy mô tương đối như cảng Đà Nẵng, Dung Quất. Và khả năng thông qua hàng hóa ở 2 cảng này là không đều nhau. Cụ thể, cảng Đà Nẵng có thể tiếp nhận tàu 45.000 DWT, trong khi cảng Dung Quất có thể tiếp nhận tàu 70.000 DWT. Ở khu vực Bắc Trung Bộ, chủ yếu là các cảng nước sâu và có khả năng tiếp nhận tàu 3-5 vạn DWT, đáp ứng việc phát triển khu kinh tế ở các địa phương. Một ví dụ điển hình là hệ thống cảng nước sâu ở Vũng Áng - Sơn Dương đã giúp Hà Tĩnh hình thành và phát triển khu kinh tế Vũng Áng và thu hút được số vốn 16 tỷ USD đầu tư vào lĩnh vực công nghiệp, điện năng, luyện kim... tạo bước đột phá cho tỉnh và khu vực. Trong 3 khu vực thuộc hệ thống cảng biển miền Trung, khu vực cảng Nam Trung bộ là có tiềm năng nhất trong việc xây dựng và phát triển cảng biển. Hiện tại, vùng này có 2 cảng lớn là cảng Quy Nhơn và cảng Nha Trang. Cả 2 cảng này đều là cảng tổng hợp, với khả năng thông qua khối lượng hàng hóa lớn nhất trong nhóm. Cảng Quy Nhơn với trên 300m cầu tàu, độ sâu luồng đủ điều kiện cho tàu dưới 50.000 DWT ra vào cảng. Về công tác hậu cần cảng, khả năng bốc xếp của cảng đạt 11.6 triệu tấn/năm, tăng nhiều so với những năm trước. Điều này cho thấy tiềm năng của cảng là rất lớn.

*Hệ thống cảng biển miền Nam:* Cảng biển khu vực miền Nam gồm 2 nhóm chủ yếu là Tây Nam Bộ và Đông Nam Bộ. Ở khu vực Đông Nam Bộ,

là nơi có tốc độ phát triển kinh tế sôi động và nhanh nhất nước, vì thế sự phát triển kinh tế của khu vực này kéo theo sự phát triển của các cảng. Đây cũng là khu vực có mật độ xây dựng và phát triển cảng cao nhất, nhì cả nước. Việc quy hoạch và phát triển cảng ở khu vực này khá đồng đều. Tuy nhiên, các cảng lớn trong hệ thống cảng tại khu vực như các cảng Sài Gòn, Bến Nghé, Tân Cảng - Cát Lái, VICT, Hiệp Phước, SPCT nhận được sự quan tâm nhiều hơn của Chính phủ. Đặc biệt, ở Vũng Tàu có một số cảng nổi bật vừa đi vào hoạt động. Trong số đó, duy nhất có Cảng Container Tân Cảng - Cái Mép là 100% vốn trong nước, do Công ty Tân Cảng Sài Gòn đầu tư. Đây là một trong những cảng lớn của cả nước và có vai trò quan trọng trong giao thương hàng hóa quốc tế.

Đối với nhóm cảng Tây Nam bộ, chủ yếu là các cảng nhỏ phục vụ cho việc xuất nhập khẩu hàng tiêu dùng và lương thực thực phẩm. Đây là những cảng thuộc vùng đồng bằng sông Cửu Long. Cảng lớn và được xây dựng có quy mô nhất là cảng Cần Thơ, với chiều dài toàn bộ là 142m cầu tàu và được trang bị bằng thiết bị đa năng. Luồng ra vào cảng hiện tại bị hạn chế bởi sa bồi, với chiều sâu 7,5m, cảng chỉ có thể tiếp nhận các tàu có trọng tải dưới 20.000 DWT. Hiện cảng có hơn 3.500m<sup>2</sup> bãi và trên 1.000m<sup>2</sup> kho, cho phép bốc xếp trên 5,6 triệu tấn thông qua/năm. Theo quy hoạch đến năm 2020, con số này là 8,8 triệu tấn.

Tính đến hết năm 2019, cả nước có 588 cầu cảng/96.275md bến (gấp 4 lần năm 2000), tổng lượng hàng hóa thông qua đạt 664,6 triệu tấn (gấp 8 lần năm 2000). Đồng thời, đã hình thành các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế tại khu vực phía Bắc và phía Nam tiếp nhận tàu công ten nơ đến 132.000 tấn tại khu bến Lạch Huyện (Hải Phòng) đến 214.000 tấn tại khu bến Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu) và các bến chuyên dùng quy mô lớn gắn với các khu công nghiệp, liên hợp luyện kim, lọc hóa dầu, trung tâm nhiệt điện than tiếp nhận tàu đến 200.000 tấn, hàng lỏng đến 150.000 tấn (tàu xuất sản phẩm), đầu thô đến 320.000 tấn cơ bản đã đạt được các mục tiêu theo quy hoạch đến năm 2020[5].

#### 4. Những tồn tại, nguyên nhân

Trong khi kinh tế Việt Nam đang có tốc độ tăng trưởng cao và Nhà nước muốn đưa kinh tế biển vào vị trí chủ đạo để bảo đảm tính bền vững cho nền kinh tế quốc dân, thì với những cảng biển hiện có, chúng ta lại đang rất lạc hậu so với một số nước trong khu vực và trên thế giới, do công tác quy hoạch cảng biển thời gian qua đã bộc lộ nhiều yếu kém và không đồng bộ, dẫn đến lãng phí, đầu tư manh mún, dàn trải, gây thiệt hại tiền của và tài nguyên quốc gia. Công tác quản lý còn nhiều bất cập... Những hạn chế trên xuất phát từ một số nguyên nhân cơ bản sau:

*Thứ nhất*, do vùng biển nước ta không phân bố đều giữa các vùng, nên việc xây dựng cảng bị khó khăn. Ở miền Trung chủ yếu là các cảng nhỏ, do địa hình ở đây khúc khuỷu, nhiều vịnh sâu kín gió, không thể xây dựng những cảng quy mô lớn cho tàu to đi vào. Ngược lại, miền Bắc với vùng biển rộng lớn đã hình thành nên 2 hệ thống cảng quốc tế lớn nhất cả nước là Hải Phòng và Quảng Ninh.

*Thứ hai*, công tác quản lý và thực hiện quy hoạch cảng giữa trung ương và địa phương, giữa các ngành còn thiếu đồng bộ. Đầu tư không hiệu quả là do sự phối hợp giữa các địa phương khi triển khai một số dự án chưa tốt. Ngoài ra, còn có những vấn đề khác trong quản lý nguồn vốn, vấn đề bảo vệ môi trường, phân luồng vận tải, công tác giải phóng mặt bằng, di dời, những bất cập trong quá thực hiện quy hoạch.

*Thứ ba*, do chưa có một khung pháp lý hoàn chỉnh, một mô hình quản lý đầu tư cảng hợp lý. Điều này khiến nhiều nhà đầu tư còn cảm thấy e ngại trong lĩnh vực này. Bên cạnh đó, trong quá trình quản lý hoạt động đầu tư phát triển cảng biển còn nhiều lỗ hổng. Khâu kiểm tra, giám sát các công trình xây dựng cảng bị buông lỏng, tồn tại cơ chế tự phát và thủ tục xin - cho làm giảm hiệu quả đầu tư.

*Thứ tư*, do sự phát triển kinh tế không đồng đều giữa các khu vực. Ví dụ như năng lực sản xuất cũng như thị trường ở miền Trung quá nhỏ lẻ, các khu công nghiệp hoạt động chưa có hiệu quả nên không tạo được nguồn hàng đủ lớn và ổn định để cung cấp cho các cảng biển, vì thế không thu hút được

các nhà đầu tư trong và ngoài nước. Ngược lại, khu vực Đông Nam bộ là nơi có tốc độ phát triển kinh tế sôi động và nhanh nhất nước, vì thế sự phát triển kinh tế của khu vực này kéo theo sự phát triển của các cảng. Đây cũng là khu vực có mật độ xây dựng và phát triển cảng cao nhất, nhì cả nước.

#### 5. Một số giải pháp

*Cải tiến mô hình quản lý cảng biển*: Mô hình quản lý cảng biển ở Việt Nam hiện nay đang lạc hậu hơn so với thế giới, chính vì vậy chưa mang lại hiệu quả cao. Hiện tại, hệ thống cảng biển ở Việt Nam đang chủ yếu đầu tư bằng vốn ngân sách (trong đó có vay ODA). Những năm gần đây, ở phía Nam bắt đầu có tư nhân đầu tư, liên doanh hoặc được đầu tư bằng FDI và sau khi đầu tư xong, Nhà nước lại giao cho doanh nghiệp nhà nước quản lý khai thác, tiền vốn đầu tư cảng biển của Nhà nước không được thu hồi để tiến hành tái đầu tư, dẫn đến thất thoát lãng phí. Để việc tổ chức quản lý cảng biển một cách hiệu quả, Việt Nam cần từng bước tư nhân hóa cảng biển, ngày càng mở rộng sự tham gia của khu vực tư nhân, bao gồm các doanh nghiệp trong nước và các công ty nước ngoài vào đầu tư, khai thác và quản lý cảng biển, nhằm mang lại lợi ích kinh tế cao hơn, góp phần vào sự phát triển chung của nền kinh tế.

*Đổi mới công tác quy hoạch hệ thống cảng biển*: Cần phải xây dựng được một quy hoạch khoa học có tầm nhìn chiến lược dài hạn, ít nhất từ 30 năm trở lên. Do hoạt động đầu tư phát triển cảng biển có đặc trưng đòi hỏi vốn lớn, thời gian thu hồi vốn lâu, chịu nhiều biến động kinh tế quốc tế, nhất thiết phải xây dựng quy hoạch có tầm nhìn dài hạn. Nếu tầm nhìn của quy hoạch ngắn và nắm mục tiêu để lập dự báo gần, quy hoạch được phê duyệt vẫn chỉ mang tính chất phát triển tiếp theo những cảng biển hiện có, dẫn đến tình trạng đầu tư xây dựng cảng manh mún, bị động, đối phó với các nhu cầu phát sinh mà thiếu quy hoạch tầm xa để hoạch định cho những cảng chủ lực hiện đại có sức cạnh tranh cao trong tương lai.

Nâng cao chất lượng công tác dự báo nhu cầu hàng hóa thông qua các cảng biển quan trọng ở các vùng kinh tế trọng điểm. Chỉ khi tiến hành dự báo đúng nhu cầu hàng hóa, chúng ta mới có thể xây dựng được kế hoạch đầu tư hợp lý. Ngược lại, nếu công tác dự báo lượng hàng hóa thông qua cảng cao hơn nhu cầu thực tế, sẽ dẫn đến tình trạng đầu tư vượt quá nhu cầu cần thiết, gây lãng phí tiền của và tài nguyên đất nước. Hoặc nếu dự báo nhu cầu thấp hơn thực tế, sẽ tiến hành xây dựng nên các cảng biển có công suất không đáp ứng được, dẫn đến tình trạng ứ đọng hàng hóa tại cảng lớn như Cảng Sài Gòn, Cảng Hải Phòng trong thời gian qua. Tiến hành mời các tổ chức tư vấn quốc tế có uy tín tham gia lập, góp ý kiến hoặc phản biện quy hoạch xây dựng cảng biển để đạt được hiệu quả cao trong quá trình xây dựng quy hoạch.

Tính toán tối điều kiện địa lí, lựa chọn địa điểm xây dựng cảng hợp lý, đảm bảo cho luồng tàu đủ điều kiện tiếp nhận tàu bè cập cảng làm hàng, tránh tình trạng xây dựng cảng biển xong phải chờ mở đường, nạo vét luồng lạch mới có thể đưa vào sử dụng, gây lãng phí hàng nghìn tỷ đồng của Nhà nước như ở một số cảng ở Bà Rịa - Vũng Tàu thời gian qua.

Quy hoạch cảng phải đặc biệt chú ý đến tính kết nối giữa cảng với mạng lưới giao thông khác. Để có được hệ thống vận tải thông suốt, tránh sự rối loạn và ách tắc cho các cảng, phải đặc biệt chú ý kết nối giữa cảng biển với đường bộ, đường sắt và đường thủy. Đồng thời, cũng phải tính toán xây dựng vùng hậu phương rộng lớn cho cảng (vùng nguyên liệu hoặc các khu vực sản xuất hàng hóa) để đảm bảo cung ứng đều đặn và liên tục cho cảng hoạt động, đảm bảo hàng hóa lưu thông, tăng khả năng cạnh tranh với các cảng trong khu vực. Đặc biệt là đường sắt, chúng ta cũng cần phát triển hệ thống đường sắt song hành, vì cảng biển là nơi xuất nhập hàng, còn đường sắt giữ vai trò phân phối và gom hàng trong cả nước, trong khi đó hệ thống đường sắt hiện nay của ta đã lạc hậu, không đáp ứng được nhu cầu vận chuyển hàng hóa ngày càng nhiều như hiện nay. Do đó, cần tiến hành

nâng cấp cải tạo hệ thống đường sắt cũ, đồng thời xây dựng phát triển hệ thống đường bộ để việc vận chuyển hàng hóa từ cảng biển đi các nơi được nhanh chóng và thuận tiện.

Nhất quán giữa chủ trương quy hoạch ban đầu và quá trình triển khai thực hiện quy hoạch. Nhà nước cần xác định quy mô và công năng cho các cảng, như: cảng tổng hợp, cảng container, cảng chuyên dùng, cảng địa phương... trên cơ sở quy hoạch thống nhất của quốc gia; đồng thời cũng cần phải xác định và ưu tiên xây dựng một số cảng lớn có khả năng cạnh tranh với các nước trong khu vực. Xúc tiến đầu tư xây dựng thêm nhiều cảng nước sâu, cảng trung chuyển container quốc tế. Trong thời gian tới, việc xây dựng cảng trung chuyển container cần được ưu tiên trong chiến lược phát triển hệ thống cảng biển của nước ta để đáp ứng được nhu cầu ngày càng cao của hàng hóa qua cảng.

## **6. Kết luận**

Nhờ sự quan tâm của Đảng và Nhà nước, hệ thống cảng biển của Việt Nam đã được đầu tư và không ngừng phát triển. Đặc biệt từ sau năm 2007, hệ thống cảng biển nước ta đã có những bước phát triển đột phá. Điều này cho thấy định hướng phát triển cảng biển ở nước ta đang đi đúng hướng, đáp ứng được nhu cầu phát triển của nền kinh tế. Tuy nhiên, hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay còn một số tồn tại cần khắc phục, như: Hệ thống cảng biển còn phân tán, manh mún; cơ sở hạ tầng giao thông, các khu công nghiệp chưa phát triển đồng bộ với hệ thống cảng biển; công nghệ thông tin còn yếu, máy móc còn lạc hậu, chưa tối ưu năng lực xếp dỡ; chất lượng dịch vụ hải quan còn hạn chế, chi phí thông quan cao; cơ cấu cảng biển còn nhiều bất cập, thừa cảng nhỏ, thiếu cảng lớn, đầu tư chưa đúng trọng tâm, trọng điểm. Đặc biệt, trong tình hình dịch bệnh đang diễn ra vô cùng phức tạp, cũng như các xung đột trên thế giới ngày càng căng thẳng, vấn đề đầu tư phát triển cảng biển càng cần phải được xem xét với tầm nhìn chiến lược dài hạn. Việc khắc phục những hạn chế trên sẽ giúp cho hệ thống cảng biển của Việt Nam có những đóng góp tích cực hơn nữa vào tiến trình phát triển chung của đất nước trong giai đoạn tới. ■



**TÀI LIỆU THAM KHẢO:**

1. Bộ Giao thông Vận tải (2017). *Quyết định Phê duyệt qua hoạch chi tiết nhóm cảng biển 1, 2, 3, 4, 5, 6, giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.*
2. Nguyễn Thị Thu Hà (2013). *Đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam giai đoạn 2005 -2020.* Luận án Tiến sỹ kinh tế, mã số: 63.31.05.01.
3. Cục Hàng hải Việt Nam (2010). *Bộ Giao thông, Vận tải (2010). Quy hoạch hệ thống cảng biển đến năm 2010, định hướng đến năm 2020.*
4. Quốc hội (2015). Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015. <<https://luatvietnam.vn/giao-thong/bo-luat-hang-hai-viet-nam-2015-101329-d1.html>>
5. Trịnh Thế Cường (2014). Nâng cao hiệu quả quản lý cảng biển Việt Nam. <<http://hoinguoaidibien.vn/kinh-te-bien/nang-cao-hieu-qua-quan-ly-cang-bien-viet-nam-3066.aspx>>
6. Ngọc Hân (2020). Sau 20 năm quy hoạch, hệ thống cảng biển Việt Nam đã có bước phát triển vượt bậc. <<https://vinamarine.gov.vn/vi/tin-tuc/sau-20-nam-quy-hoach-he-thong-cang-bien-viet-nam-da-co-buoc-phat-trien-vuot-bac>>
7. Cục Hàng hải Việt Nam (2020). Website: <http://www.vinamarine.gov.vn>.

**Ngày nhận bài: 11/2/2021**

**Ngày phản biện đánh giá và sửa chữa: 21/2/2021**

**Ngày chấp nhận đăng bài: 4/3/2/2021**

*Thông tin tác giả:*

**TS. NGUYỄN THỊ HUYỀN**

**Trưởng Đại học Bách khoa Hà Nội**

**THE CURRENT DEVELOPMENT OF VIETNAM’S SEAPORT SYSTEM AND SOLUTIONS**

● Ph.D **NGUYEN THI HUYEN**

Hanoi University of Science and Technology

**ABSTRACT:**

Seaport, which is one of the five transport infrastructure types, is the gateway for import and export goods. Seaport is considered the transport hub to connect sea transport to railway and inland waterway transport. As a result, the seaport system and logistics services which are associated with the seaport system always play an important role in the national economic development. This paper presents the current development of Vietnam’s seaport system in recent years and proposes some solutions to strengthen the seaport management in the coming time.

**Keywords:** seaport, seaport operation, situation, solution.