

Giải pháp phòng ngừa và duy trì hoạt động cảng biển trong đại dịch Covid-19

Solutions to prevent and maintain seaport operations during the Covid-19 pandemic

Đinh Thu Phương^{1*}, Võ Thị Hồng Minh²

^{1,2}Trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu

* Email của tác giả liên hệ: [phuongdt@bvuu.edu.vn]

THÔNG TIN	TÓM TẮT
<p>Ngày nhận: 22/07/2021 Ngày nhận lại: 29/12/2021 Duyệt đăng: 14/01/2022</p> <p><i>Từ khóa:</i> Cảng biển, Covid-19, đại dịch, phòng chống, số hóa</p> <p><i>Keywords:</i> Covid-19, digital, pandemic, prevention, seaport</p>	<p>Đại dịch Covid-19 đã và đang tác động đến tất cả các hoạt động, các nhóm ngành trên toàn thế giới. Trong nỗ lực vừa phòng chống dịch, vừa đảm bảo hoạt động kinh doanh và đạt mục tiêu tăng trưởng đã đề ra, các cảng biển Việt Nam đã đạt được một số kết quả đáng khích lệ. Tuy nhiên, trong bối cảnh dịch còn diễn biến phức tạp, đòi hỏi các doanh nghiệp cảng biển cần xây dựng nhiều giải pháp phòng dịch hơn nữa. Bài viết cung cấp một số thông tin về tác động của đại dịch đến cảng biển nói riêng, các giải pháp đã và đang được áp dụng tại các cảng biển trên thế giới và tại Việt Nam. Từ đó, bài viết chỉ ra định hướng hoạt động của các cảng biển trong tương lai nhằm tránh những rủi ro do đại dịch Covid-19 gây ra.</p> <p>ABSTRACT</p> <p>The Covid-19 pandemic has been affecting all activities and industry groups around the world. In an effort to both prevent the pandemic, ensure business operations and achieve the set growth targets, Vietnam's seaports have achieved some encouraging results. However, in the context of the pandemic still complicated, it is required that seaport enterprises need to develop more pandemic prevention solutions. The article provides some information about the impact of the pandemic on seaports, solutions are being applied at seaports around the world and in Vietnam. Thereafter, the article points out the operation orientation of seaports in the future to avoid risks caused by the Covid-19 pandemic.</p>

1. Tác động của Covid-19 đến các cảng biển

Các cảng biển cung cấp cơ sở hạ tầng quan trọng hỗ trợ thương mại quốc tế và nền kinh tế toàn cầu, với vận tải biển và cảng ước tính xử lý hơn 80% thương mại hàng hóa toàn cầu theo khối lượng và hơn 70% theo giá trị (Theo UNCTAD, 2020a). Trong suốt đại dịch COVID-19, vận chuyển đường biển đóng vai trò thiết yếu trong việc đảm bảo các nguồn cung ứng trên khắp thế giới và chuyên chở các nguồn dự trữ thực phẩm, nhiên liệu và vật tư y tế quan trọng từ điểm đến này đến điểm đến khác. Tuy nhiên, năm 2020 cũng chứng kiến

lĩnh vực vận tải biển bị ảnh hưởng bởi đại dịch, và ảnh hưởng này vẫn còn tiếp tục đến ngày nay. Theo UNCTAD (2020b), khối lượng thương mại hàng hải quốc tế ước tính đã giảm 4,1% vào năm 2020. Các cảng biển là một trong những thành phần của ngành công nghiệp hàng hải, đang bị gián đoạn nghiêm trọng do đại dịch Covid-19. Những tác động của dịch bệnh đến hoạt động của các cảng có thể trực tiếp hoặc gián tiếp. Một số ảnh hưởng rõ nét nhất sẽ được nhóm tác giả trình bày ở dưới đây.

1.1. Số lượng tàu ghé cảng giảm

Các lượt ghé cảng của tàu là một chỉ số đánh giá sự chậm lại của vận tải biển trong đại dịch COVID-19. Các báo cáo ban đầu từ UNCTAD (2020c) cho thấy trong 24 tuần đầu tiên của năm 2020, các lượt ghé cảng của tàu trên toàn cầu đã giảm 8,7% so với 24 tuần đầu năm 2019. Đến tuần 24, các lượt ghé cảng đã giảm 20,8% so với cùng kỳ năm 2019. Và, đây là số lượng cảng tàu ghé cảng thấp dưới mức tiêu chuẩn trong các lĩnh vực của ngành vận tải biển.

Theo Cơ quan an toàn hàng hải Châu Âu (Europe Maritime Safety Agency – EMSA), số lượng tàu ghé các cảng biển Châu Âu trong quý đầu năm 2020 không mấy khác biệt so với năm 2019. Tuy nhiên, vào quý 2, khi Tổ chức Y tế thế giới WHO công bố Covid-19 là đại dịch toàn cầu, các quốc gia thực hiện chính sách đóng cửa thì số lượng tàu ghé các cảng biển ở Châu Âu (EU) đã giảm tới 26,5%. Theo một báo cáo được công bố vào tháng 7/2021 của EMSA, người ta thấy rằng số lượng tàu ghé vào các cảng của EU đã giảm 15% trong năm 2020 so với năm 2019. Số lượng tàu ghé vào tháng 6 năm 2021 giảm 0,23% so với cùng kỳ năm 2019. Các ngành bị ảnh hưởng đáng kể nhất là Tàu du lịch, Tàu chở khách, Tàu chở hàng lạnh. Các quốc gia bị ảnh hưởng nặng nề nhất là Bulgaria, Croatia, Cyprus, Phần Lan, Pháp, Latvia, Na Uy, Bồ Đào Nha và Tây Ban Nha.

Các tác giả Theo Notteboom và Thanos Pallis (2021) đã tiến hành khảo sát tác động của Covid-19 đến kinh tế cảng biển theo sự ủy quyền của Hiệp hội cảng quốc tế (International Association Of Ports And Harbors – IAPH) và công bố kết quả vào tháng 2/2021. Theo đó, khi khảo sát 70 cảng trên thế giới, bao gồm các khu vực Châu Âu; Bắc Mỹ (Hoa Kỳ và Canada); Trung và Nam Mỹ; Bắc Á (bao gồm Trung Quốc, Hàn Quốc và Nhật Bản); Đông Nam Á và Châu Úc (bao gồm New Zealand và quần đảo Thái Bình Dương); Châu Phi với tỷ lệ tương ứng là: 30%; 28,6%; 18,6%, 10%; 5,7%; 7,1%. Kết quả khảo sát cho thấy cho thấy khoảng 75% các cảng cho thấy số lượng tàu ghé vào năm 2020 tương tự hoặc thậm chí cao hơn so với cùng kỳ năm trước đó. Tuy nhiên, khoảng 25% số cảng cho thấy số lượng ghé qua của tàu container giảm hơn 5% so với bình thường. Trong khi xu hướng nhìn chung vẫn ổn định đối với tàu chở hàng, thị trường du lịch / hành khách đã bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi đại dịch, với gần 70% các cảng nhận được số lượng lượt ghé qua tàu du lịch và tàu khách thấp hơn bình thường.

Các số liệu trên cho thấy tùy thuộc vào diễn biến của dịch Covid-19 mà số lượng tàu ghé vào các cảng có sự biến động. Mặc dù vào cuối năm 2020, tình hình kiểm soát dịch bệnh có khởi sắc hơn, số lượng tàu vận chuyển hàng hóa đã nhộn nhịp trở lại, nhưng tàu chở khách vẫn còn bị hạn chế nhiều và gần như không có chuyển biến đáng kể.

1.2. Tác nghẽn tại cảng biển

Một tác động không nhỏ khác của đại dịch Covid-19 đến hoạt động cảng, làm ảnh hưởng đến toàn bộ ngành hàng hải cũng như khiến chuỗi cung ứng toàn cầu bị gián đoạn, chính là tình trạng tắc nghẽn tại các cảng biển. Hai trường hợp tắc nghẽn cảng biển điển hình nhất trong thời gian vừa qua là tại cụm cảng Los Angeles và Long Beach của Hoa Kỳ và cảng Yantian ở Trung Quốc.

Ba cảng biển Los Angeles, Long Beach và Oakland là những cảng bận rộn nhất ở Mỹ. Ba cảng biển ở bang California này là những cảng chính cho thương mại container với các thị trường châu Á. Những tháng đầu năm 2020, nhập khẩu hàng hóa vào Hoa Kỳ giảm mạnh do tác động của Covid-19, nhưng chúng bắt đầu tăng trở lại trong mùa hè năm 2020 và chưa có dấu hiệu dừng lại. Việc nới lỏng nhiều hạn chế liên quan đến đại dịch, cộng với việc người tiêu dùng có tiền từ những khoản trợ cấp hỗ trợ tiêu dùng của chính phủ, bước vào năm 2021 háo hức chi tiêu cho nhiều loại hàng hóa và dịch vụ. Điều đó đã đẩy cả ba cảng đạt mức nhập khẩu kỷ lục trong năm qua. Nhập khẩu container trong quý đầu tiên năm 2021 đã tăng 39% so với giá trị so với cùng kỳ năm ngoái (Theo Veronica Nigh và Daniel Munch, 2021). Sự gia tăng đột biến lượng hàng hóa nhập khẩu, cùng với việc phải việc sắp xếp, giảm số lượng nhân viên làm việc tại cảng để đảm bảo việc ngăn ngừa dịch bệnh đã làm giảm khả năng giải phóng tàu của các cảng. Theo một báo cáo của Los Angeles vào cuối tháng 5/2021, thời gian chờ đợi trung bình của một con tàu để được cập cảng là 6,1 ngày (trong khi bình thường là dưới 01 ngày).

Từ tháng 1 đến tháng 5 năm 2019, Los Angeles/Long Beach khai thác trung bình 14,9 tàu container mỗi ngày, bao gồm cả bến và neo. Mức trung bình hàng năm cho đến năm 2021 là 53,9 tàu mỗi ngày, gấp 3,6 lần mức trước đó. Hệ quả của tình trạng tắc nghẽn kéo dài này là sự chậm trễ trong việc giao hàng, sự thiếu hụt container rỗng trầm trọng và giá cước vận chuyển container tăng với tốc độ “phi mã”.

Một đợt bùng phát coronavirus gần đây tại cảng Yantian của Trung Quốc được cho là có thể gây ra sự gián đoạn lớn hơn sự cố tắc nghẽn kênh đào Suez vào tháng 3/2021. Hơn 150 trường hợp nhiễm coronavirus đã được báo cáo ở tỉnh Quảng Đông, một trung tâm sản xuất và xuất khẩu chủ chốt ở miền nam Trung Quốc, kể từ khi làn sóng ca bệnh mới nhất xảy ra vào cuối tháng 5, khiến chính quyền địa phương phải đẩy mạnh các nỗ lực ngăn chặn và kiểm soát đã hạn chế năng lực xử lý của cảng. Đặc biệt, sau khi một số nhân viên tại cảng container quốc tế Yantian (YICT) có kết quả dương tính với Covid-19, cảng tuyên bố tạm ngưng tiếp nhận các container xuất khẩu, đồng thời tạm ngưng các tàu vào cảng mà không có đặt chỗ trước. Tình trạng tắc nghẽn ở cảng Yantian đã tạo "hiệu ứng domino" sang các cảng container khác ở Quảng Đông, bao gồm Shekou, Chiwan và Nansha. Đây là những cảng quan trọng, đều nằm trong top 5 cảng lớn nhất toàn cầu. Việc tồn đọng các container tại cảng Yantian đang làm tăng thêm sự gián đoạn đối với chuỗi cung ứng toàn cầu, vốn đã căng thẳng. Theo ước tính gần đây của Lars Jensen, Giám đốc điều hành Công ty tư vấn Vespucci Maritime, cảng đã không thể xử lý khoảng 357.000 container từ cuối tháng 5. Con số này lớn hơn tổng khối lượng hàng hóa bị ảnh hưởng bởi sự cố tắc nghẽn ở Kênh đào Suez vào tháng 3/2021.

Kịch bản ở cảng Yantian có thể lặp lại đối với cụm cảng phía Nam Việt Nam, nơi mà đại dịch Covid-19 bùng phát dữ dội, và số ca nhiễm virus chưa có dấu hiệu giảm xuống. Theo Tân Cảng Sài Gòn, tổng công ty vận hành Tân Cảng Cát Lái, TP. HCM, Việc áp dụng giãn cách xã hội tại Thành phố Hồ Chí Minh (TP. HCM) cùng với 19 tỉnh thành phố khác trên toàn khu vực phía Nam, đã "làm gián đoạn rất nhiều" hoạt động sản xuất, gây ra nguy cơ tồn đọng cao, do việc đón hoặc giải phóng container nhập khẩu chậm. Đồng thời, họ cũng cảnh báo về khả năng vận tải bị suy giảm giữa Cát Lái và Cái Mép, khu liên hợp cảng biển nước sâu gần đó ở Vũng Tàu.

Mặc dù tình hình hoạt động tại các cảng biển tại khu vực phía Nam Việt Nam có chậm trễ hơn trước, nhưng điều đáng mừng là đến nay các cảng này vẫn hoạt động khai thác bình thường. Tuy nhiên, việc đảm bảo nguồn nhân lực làm việc tại cảng cũng như vấn đề đảm bảo an toàn cho nhân viên, không để xuất hiện ca nhiễm bệnh nào trong cảng nhằm tránh

lập lại những bài học từ Los Angeles, Long Beach và cảng Yantain đã buộc các cảng biển Việt Nam phải nhanh chóng thực hiện những giải pháp kịp thời. Một số giải pháp đã và đang được áp dụng sẽ được trình bày ở phần tiếp theo của bài viết.

2. Biện pháp phòng chống dịch Covid-19 của các cảng biển

2.1. Biện pháp chống dịch Covid-19 của các cảng biển trên thế giới

Khi dịch Covid-19 mới chỉ bùng phát ở một số quốc gia, các quốc gia chưa ghi nhận ca nghi nhiễm nào đã tiến hành thực hiện một số biện pháp ngăn ngừa dịch bệnh, bao gồm: (i) Các cảng hàng hóa tiếp tục hoạt động, trong khi đóng cửa các cảng hành khách; (ii) Thực hiện 14 ngày cách ly (kể từ ngày tàu khởi hành) đối với các tàu đến từ các quốc gia có dịch; (iii) Tăng cường các biện pháp an toàn cho thuyền viên khi tàu đi qua những vùng lãnh thổ bị ảnh hưởng bởi dịch bệnh; (iv) Cấm việc xuống bờ và thay đổi thuyền viên; (v) Kiểm soát nghiêm ngặt đối với trường hợp thuyền viên được xuống bờ.

Tuy nhiên, khi hầu hết các quốc gia đều bị ảnh hưởng bởi Covid-19, thì những biện pháp thực hiện nhằm phòng chống dịch bệnh cần có những thay đổi cho phù hợp hơn. Tại cảng Rotterdam (Hà Lan), cách ứng phó của cảng tuân theo quy định của Phòng vận tải biển quốc tế International Chamber of Shipping (ICS) như: Nhân viên của Cảng vụ Rotterdam sẽ làm việc tại nhà cảng nhiều cảng tốt; tất cả các tàu biển phải nộp Giấy chứng nhận sức khỏe hàng hải (Maritime Declaration of Health - MDoH) trước khi đến cảng Rotterdam. Cảng Busan (Hàn Quốc) thành lập Đội ứng phó đặc biệt, làm việc luân phiên và có nhiệm vụ: Cung cấp đường dây nóng khẩn cấp 24/24 cho nhân viên và khách hàng; Theo dõi và phân tích các báo cáo sức khỏe của nhân viên lao động hàng hải. Bên cạnh đó, 30% số lao động của cảng phải làm việc tại nhà, đặc biệt là các lao động nữ mang thai, có con nhỏ hoặc có bệnh lý nền. Mặc dù vậy, giải pháp mà các cảng trên thế giới đang định hướng đến chính là phát triển nền tảng số trong các hoạt động của cảng. Ví dụ như cảng Gothenburg, cảng lớn nhất của các nước Bắc Âu đã và đang tiến hành quá trình chuyển đổi kỹ thuật số. Hoặc vừa qua, Hiệp hội cảng biển Ấn Độ (India Ports Association – IPA) dưới sự ủng hộ của Bộ Giao thông vận tải đã thực hiện các bước hướng tới số hóa một số quy trình liên quan đến thương mại. Họ dự định tích hợp luồng tài liệu hoặc thông tin điện tử liên quan đến thương mại và hoạt động như một trung tâm tập trung cho các cảng của Ấn Độ và tất cả các bên liên quan như hãng tàu / đại lý, nhân viên khảo sát, công nhân bốc xếp, ngân hàng, kho hàng lẻ, kho ngoại quan, môi giới hải quan, nhà xuất khẩu, nhà nhập khẩu, ...

2.2. Biện pháp chống dịch Covid-19 của một số cảng biển tại Việt Nam

Tại Việt Nam, đặc biệt là đối với cụm cảng phía Nam, ngay từ khi dịch Covid-19 bùng phát, đã tiến hành nhiều biện pháp khác nhau tùy thuộc vào điều kiện hiện có của mình để ngăn ngừa dịch lan đến khu vực cảng. Tuy nhiên, về cơ bản, các cảng đã thực hiện phương án “3 tại chỗ”, nghĩa là: sản xuất tại chỗ – ăn tại chỗ – nghỉ tại chỗ, cùng với việc tổ chức xét nghiệm định kỳ cho nhân viên cũng như yêu cầu về chứng nhận xét nghiệm âm tính đối với khách hàng đến cảng. Theo tìm hiểu của nhóm tác giả, việc thực hiện phương án phòng chống dịch của một số cảng tại cụm cảng Vũng Tàu như sau:

Tại cảng SSIT, thực hiện “3 tại chỗ” đối với toàn bộ nhân viên khối khai thác (operation) của cảng. Nhân viên kế toán và kỹ thuật (IT) làm việc luân phiên theo tuần. Mọi sinh hoạt ăn uống, nghỉ ngơi của nhân viên được chia giờ cụ thể, tránh tiếp xúc đông người. Các đối tác, nhà thầu phụ của cảng được bố trí khu vực nghỉ ngơi riêng trong cảng và không được phép vào khu cư trú của nhân viên cảng. Việc bố trí ca, kíp làm việc trong cảng không có sự thay đổi nhiều so với thời điểm trước khi dịch bùng phát. Hiện nay các quy trình làm

việc tại cảng vẫn giữ nguyên, vì vậy vẫn còn tồn tại rủi ro khi phải tiếp xúc với khách hàng, tài xế đến cảng làm thủ tục giao nhận hàng hóa.

Tại cảng CMIT, tiếp tục hoạt động của cảng với 70% số nhân viên của công ty ở lại cảng với phương án “3 tại chỗ”. Cách thức tổ chức sinh hoạt cho nhân viên và đối tác cũng tương tự như cảng SSIT. Tuy nhiên, việc bố trí các đội làm việc được cố định theo ca và nhóm bộ phận (làm việc theo bảng màu được công ty quy ước từ trước). Đồng thời, để giảm thiểu tối đa sự tiếp xúc với khách hàng, CMIT đã thay đổi một số quy trình làm việc như quy trình giao nhận container rỗng và container hàng xuất. Theo đó, khách hàng được yêu cầu phải gửi trước các chứng từ cần thiết qua email và thực hiện thanh toán trực tuyến, sau đó tài xế đến cảng chỉ cần xuất trình bộ chứng từ hợp lệ mà không phải xuống xe.

Tân Cảng Sài Gòn (TCSG), cùng với các thành viên của mình, đã xây dựng nền móng cho một cảng điện tử (E-port) từ thời điểm trước khi xuất hiện đại dịch. Những tính năng đã được triển khai bao gồm EDO (Lệnh giao hàng điện tử) và Xuất hóa đơn điện tử. Và bắt đầu từ 08h00 ngày 26/07 vừa qua, Tân Cảng Sài Gòn chính thức triển khai tính năng đăng ký xuất tàu online trên hệ thống e-Port cho các trường hợp container hàng xuất được hạ tại Cảng Tân Cảng - Cát Lái. Đây được xem là một giải pháp hữu ích trong bối cảnh tình hình lây lan của dịch Covid-19 tại TP.HCM hiện nay đang ở mức nghiêm trọng và nằm ngoài tầm kiểm soát.

Hội nghị Liên Hợp Quốc về Thương mại và Phát triển (United Nations Conference on Trade and Development – UNCTAD) đã đưa ra một số gợi ý cho các cảng biển về các hành động cần thực hiện liên quan đến các mức độ của tình hình đại dịch, bao gồm: (1) Cấp độ 1 – Không có ca nhiễm bệnh ở trong nước; (2) Cấp độ 2 – Có ca nhiễm trong nước, không có ca nhiễm nào ở trong cảng; (3) Cấp độ 3 – Có ca nhiễm trong nước, Các trường hợp khả nghi được phát hiện trong cảng (thuyền viên hoặc nhân viên); (4) Cấp độ 4 - Gia tăng số ca trong nước; Các trường hợp xác nhận nhiễm bệnh trong cảng (thuyền viên hoặc nhân viên) và một số nhân viên có biểu hiện của triệu chứng bệnh.

Các cảng biển tại khu vực miền Nam Việt Nam hiện nay đang ở mức cấp độ 2, và nếu so sánh với hướng dẫn của UNCTAD thì có thể thấy các cảng đang thực hiện các biện pháp phòng ngừa dịch Covid-19 tốt hơn so với khuyến nghị.

3. Cảng thông minh - giải pháp dài hạn ngăn ngừa tác động của Covid-19

Như đã trình bày ở phần trên, hiện nay các cảng biển tại Việt Nam chủ yếu áp dụng các giải pháp ngắn hạn nhằm đảm bảo hoạt động của cảng trong thời điểm dịch bùng phát trên diện rộng. Tuy nhiên, xu hướng của thế giới hiện nay là thực hiện quá trình chuyển đổi số, biến thành cảng thông minh. Trên thực tế, dưới tác động của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0, khái niệm “cảng thông minh” đã được nhắc đến trong nhiều nghiên cứu. Tuy nhiên, đại dịch Covid-19 thật sự là chất xúc tác mạnh mẽ, thúc đẩy quá trình chuyển đổi này diễn ra nhanh chóng hơn.

Những lợi ích mà cảng thông minh đem lại rất nhiều. Tuy nhiên, ở đây chúng ta có thể thấy lợi ích trước tiên chính là giảm sự tiếp xúc của nhân viên cảng và các đối tác liên quan, từ đó ngăn ngừa sự lây lan của dịch bệnh. Tiếp theo là sự tối ưu hóa trong các quy trình hoạt động, thúc đẩy quá trình xếp dỡ hàng hóa và giải phóng tàu tại các cảng được diễn ra nhanh hơn. Hiện nay, nhiều cảng trên thế giới đã tiến hành việc thực hiện chuyển đổi số cảng biển như Trung Quốc, Singapore, Hà Lan,...

Tại Việt Nam, một quy hoạch tổng thể đã được xây dựng cho hệ thống cảng biển đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 gồm: Quyết định 1037 / QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030; và Quyết định 2027 / QĐ-BGTVT ngày 29 tháng 10 năm 2020 của Bộ Giao thông vận tải phê duyệt Đề án phát triển cảng xanh. Theo đó, xác định cách thức để phát triển thành cảng thông minh tại Việt Nam là:

- + Về khai thác: e-port, thủ tục thông quan điện tử và tự động hóa;
- + Về tính bền vững: năng lượng tái tạo, chất lượng không khí (lượng khí thải thấp hơn), ít ô nhiễm tiếng ồn hơn, cơ sở tiếp nhận cảng được cải thiện;
- + Về an ninh, an toàn: tiêu chuẩn kỹ thuật cao hơn cho tàu.

Hiện nay ở Việt Nam, chỉ mới có hệ thống TCSG thực hiện E-port và đang từng bước hoàn thiện để thực sự trở thành cảng thông minh. Từ năm 2018 đơn vị đã hoàn tất đề án hiện đại hóa thủ tục giao nhận tải cảng Cát Lái (quận 2, TP.HCM) thông qua triển khai hệ thống “cảng thông minh” ePort, kết nối với cổng thanh toán Napas. Theo đó, khách hàng có thể làm thủ tục và thanh toán qua mạng với tất cả các phương án giao nhận container tại cảng. Tổng công ty cũng đã triển khai ePort đồng loạt cho các cơ sở cảng khác thuộc hệ thống TCSG và triển khai thành công kết nối lệnh giao hàng điện tử eDO cho một số hãng tàu như Maersk, MCC, Safmarine,... Có thể nói TCSG là một điểm sáng cho tiến trình “chuyển mình” theo hướng thông minh. Tuy nhiên, xét một cách khách quan thì TCSG cũng chỉ mới thực hiện được hai bước đầu trong quá trình chuyển đổi sang hướng thông minh trong quy trình 4 cấp độ, gồm: (a) Số hóa các hoạt động riêng lẻ trong cảng; (b) Hệ thống tích hợp tất cả các hoạt động của cảng; (c) Chuỗi logistics tích hợp với nội địa; và (d) Kết nối với các cảng trong chuỗi logistics toàn cầu (Wouter Buck và cộng sự, 2019). Để có thể hoàn thiện quá trình xây dựng cảng thông minh, TCSG cần những chiến lược “dài hơi” hơn cũng như sự vào cuộc hỗ trợ của các ban ngành.

Một trong những khó khăn lớn nhất trong việc thực hiện quá trình chuyển đổi số cảng biển của TCSG nói riêng và hệ thống cảng biển Việt Nam nói chung chính là nguồn vốn đầu tư để hiện đại hóa hạ tầng cơ sở, trang bị các thiết bị công nghệ cao... Tiếp theo là hạn chế về nguồn nhân lực, những người thực sự nắm rõ những kỹ năng cơ bản để vận hành một cảng thông minh. Một thách thức khác chính là sự “săn lòng” chia sẻ thông tin giữa các cảng với nhau và giữa cảng với các đối tác của mình để xây dựng một hệ sinh thái thông tin đầy đủ và minh bạch. Đồng thời, việc tích hợp được hệ thống phần mềm của cảng cùng với các đối tác cũng là một rào cản cho quá trình thực hiện chuyển đổi số cảng biển. Ngoài ra, cũng cần quan tâm đến vấn đề an ninh mạng, ngăn ngừa sự tấn công của tin tặc. Sự cố hãng tàu CMA CGM bị đánh sập hệ thống đặt chỗ container vận chuyển trên toàn thế giới sau khi các chi nhánh Trung Quốc ở Thượng Hải, Thâm Quyển và Quảng Châu bị tấn công bởi phần mềm tống tiền Ragnar Locker là một ví dụ điển hình cho rủi ro này.

4. Kết luận

Việc bảo đảm an toàn, phòng ngừa dịch Covid-19 xuất hiện trong các cảng biển, làm gián đoạn hoạt động của cảng biển được xem là một trong những nhiệm vụ trọng tâm, nhằm đảm bảo mục tiêu kép của Chính phủ là vừa chống dịch, vừa đảm bảo phát triển kinh tế quốc gia. Nhận thức được điều này, các cảng biển tại Việt Nam đã thực hiện nhiều biện pháp phòng dịch. Tuy nhiên, những biện pháp đã và đang được áp dụng chỉ mang tính chất ngắn

hạn, và nếu tiếp tục duy trì lâu dài thì ngược lại, có thể làm giảm khả năng khai thác của các cảng, dẫn đến tình trạng tắc nghẽn và chậm trễ. Do đó, giải pháp hiệu quả nhất ngăn ngừa sự lây lan của dịch bệnh chính là thực hiện chuyển đổi số càng sớm càng tốt. Đây không chỉ là giải pháp chống dịch, mà còn là một trong những tiêu chí đánh giá năng lực khai thác và năng lực cạnh tranh của các cảng. Ngoài ra, sự hỗ trợ của các bên liên quan như Cảng vụ, Hải quan và Biên phòng sẽ giúp ích rất nhiều cho việc ngăn chặn sự tấn công của virus corona đến từ phía đường biển vào các cảng.

Tài liệu tham khảo

EMSA (2021). *COVID-19 – impact on shipping*. Retrieved from <http://emsa.europa.eu/>, Jul 2021

Greg Miller (2021). *The traffic jams on large container ships in california are still really clogged*. Retrieved from <https://autobala.com/>, Jul 2021

Theo Notteboom và Thanos Pallis (2021). *IAPH-WPSP Port Economic Impact Barometer*. Retrieved from <https://sustainableworldports.org/wp-content/uploads/2021-02-19-COVID19-Barometer-Report.pdf>, Jul 2021

UNCTAD (2020a). *COVID-19 and maritime transport: Impact and responses*, Retrieved from https://unctad.org/system/files/official-document/dtltlb2021d1_en.pdf, Jul 2021

UNCTAD (2020b). *Review of Maritime Transport 2020*. Retrieved from https://unctad.org/system/files/official-document/rmt2020_en.pdf, Jul 2021

UNCTAD (2020c). *COVID-19 and maritime transport: Impact and responses*, Retrieved from <https://tft.unctad.org/documents/cpvid-19-and-maritime-transport-impact-and-responses/>, Jul 2021

Veronica Nigh and Daniel Munch (2021). *Congestion at West Coast Seaports Hinders Trade Boom*. Retrieved from <https://www.fb.org/market-intel/congestion-at-west-coast-seaports-hinders-trade-boom>, Jul 2021

Wouter Buck, Jan Gardeitchik, Arny van der Deij (2019). *Move forward: Step by step towards a digital port*. Port of Rotterdam