

THE DEVELOPMENT OF VIETNAM'S SEAPORTS: CURRENT SITUATION AND SOLUTIONS

Dao Chi Nghia

The National Assembly Delegation of Can Tho City

Email: daochinghia120682@gmail.com.

Received: 01/11/2023

Reviewed: 8/11/2023

Revised: 28/11/2023

Accepted: 7/12/2023

DOI: <https://doi.org/10.58902/tcnckhpt.v2i4.103>

Abstract:

Seaport is one of the five crucial transportation infrastructure, serving as the gateway for importing and exporting goods, and the hub for the conversion of various transportation modes. Vietnam's seaport system has gradually formed and developed in terms of both quantity and quality in recent years. In recent times, the seaport system and logistics services associated with seaport operations in our country have always been considered a core factor in the specific development of the maritime economy and the overall economic development of the nation. This article discusses the current state of operations of Vietnamese seaports and proposes some solutions to enhance the efficiency of seaport activities in Vietnam, in the coming years.

Keywords: Logistics Services; Vietnam's Seaport System; Seaport Development.

1. Đặt vấn đề

Việc đầu tư phát triển hệ thống cảng biển là một trong những nhiệm vụ quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội đất nước của Đảng và Nhà nước Việt Nam. Sau 37 năm đổi mới đất nước, hệ thống cảng biển Việt Nam cơ bản đáp ứng được mục tiêu phát triển theo quy hoạch được duyệt, tạo động lực phát triển cho các khu kinh tế, công nghiệp - đô thị ven biển, bảo đảm 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, bảo đảm an ninh - quốc phòng.

Bên cạnh những kết quả đã đạt được, hoạt động của hệ thống cảng biển ở nước ta còn tồn tại một số bất cập, dẫn đến việc đầu tư không hiệu quả, hoặc mang lại hiệu quả không cao... Do vậy, việc đi sâu nghiên cứu về thực trạng hoạt động của các cảng biển ở Việt Nam trong thời gian qua, từ đó đưa ra một số giải pháp

nhằm tiếp tục phát triển hệ thống cảng biển, nâng cao hiệu quả hoạt động của các cảng biển ở Việt Nam là vấn đề quan trọng của tiến trình xây dựng đất nước, trong bối cảnh hội nhập quốc tế hiện nay.

2. Tổng quan nghiên cứu

Hệ thống cảng biển Việt Nam có vị trí, tầm quan trọng đặc biệt đối với phát triển kinh tế - xã hội và bảo đảm an ninh quốc phòng của đất nước. Bởi vậy, đây cũng là vấn đề nhận được sự quan tâm nghiên cứu của nhiều tác giả, nhà kinh tế, nhà khoa học trong và ngoài nước.

Hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn vừa qua đã được chú trọng đầu tư với quy mô, công nghệ hiện tại vươn tầm quốc tế đặc biệt là hệ thống cảng container (02 cảng biển lớn của Việt Nam là Hải Phòng và Thành phố Hồ Chí Minh đều nằm trong top 50 cảng container lớn trên thế giới). Hiện nay, Việt Nam đã xây dựng một số cảng biển nước sâu lớn ở các vùng trọng điểm,

nhưng 80% hàng hóa xuất nhập khẩu container vẫn phải đi qua các cảng và tàu nhỏ. Mặc dù có nhiều cảng nhỏ ở Việt Nam nhưng các cảng này không thể tiếp nhận các tàu lớn. Hàng trung chuyển qua các cảng nhỏ hơn dẫn đến tình trạng quá tải tại các cảng này gây ra ùn tắc, chậm trễ đáng kể. Điều này khiến các chủ hàng Việt Nam thiệt hại ước tính khoảng 2,4 tỷ USD mỗi năm (Kim Chi, 2017).

Thiếu phương án vận chuyển là một trong những vấn đề lớn của cảng biển Việt Nam. Việc này khiến các chủ hàng hóa không còn lựa chọn nào khác ngoài việc vận chuyển chúng bằng đường bộ, làm tăng tổng chi phí và thời gian vận chuyển (Erkan Duzgun, 2020). Thiếu cơ sở hạ tầng giao thông như đường bộ, đường sắt và cầu dẫn đến việc các chủ tàu có xu hướng chọn các cảng nhỏ hơn, gần các trung tâm sản xuất, dẫn đến các vấn đề tắc nghẽn. Năng lực hạn chế của cầu và đường xuống cấp cũng đang ảnh hưởng đến vận tải hàng hóa, đặc biệt là vận tải container. Tại các khu đô thị lớn, mật độ giao thông dày đặc đã dẫn đến lệnh cấm chung đối với xe tải hoạt động trong phạm vi thành phố. Điều này càng làm hạn chế các tuyến vận tải ra vào một số cảng biển nằm trong thành phố như Cát Lái.

Một vấn đề khác của cảng biển Việt Nam là thiếu lao động lành nghề. Các cảng biển Việt Nam ưu tiên sử dụng lao động địa phương. Tuy nhiên, kỹ thuật bốc xếp của những công nhân này còn kém nên hiệu quả thấp và dễ thất thoát hàng hóa (Pham et al., 2017). Theo Võ Duy Nghi (2022), nguồn nhân lực Logistics Việt Nam đang loay hoay với nghịch lý “thiếu - thừa”. Nhu cầu lao động có chất lượng cao, chuyên môn nghiệp vụ và kiến thức chuyên sâu về Logistics và quản trị chuỗi cung ứng là rất lớn. Tuy nhiên, nguồn nhân lực phụ trách mảng Logistics và công việc chuyên môn đơn giản lại nhiều hơn so với nhu cầu (Võ Duy Nghi, 2022). Điều này là do sự hạn chế của chương trình đào tạo ở các trường đại học Việt Nam còn nặng về cung cấp cho sinh viên kiến thức chung chung, chưa có lý thuyết nền tảng và kiến thức chuyên môn về Logistics; giáo trình, tài liệu tham khảo còn hạn chế. Ngoại ngữ cũng là điểm yếu của nguồn

nhân lực Việt Nam. Theo Hoàng Phương Nguyên (2020), chỉ có vài phần trăm nhân viên Logistic ở Việt Nam thành thạo tiếng Anh. Điều này dẫn đến việc nguồn lao động này gặp khó khăn khi tiếp cận với các tài liệu, chương trình đào tạo của nước ngoài. Hơn nữa, thị trường lao động Việt Nam cũng có tốc độ luân chuyển nhân sự cao, khiến việc xây dựng đội ngũ nhân viên có kỹ năng và kinh nghiệm trở nên khó khăn hơn đối với các nhà quản lý cảng (Samuel, 2022).

Hạ tầng kém phát triển khiến cảng biển Việt Nam càng ít hấp dẫn. Nguyên nhân chính là do thiếu công nghệ quản lý và khai thác tiên tiến dẫn đến hiệu quả thấp, không đáp ứng được nhu cầu tăng cao từ hoạt động xuất nhập khẩu (Celina Pham, 2022, Pham et al., 2017). Tàu thuyền sử dụng cảng biển Việt Nam phải chịu chi phí cao dù phí dịch vụ cảng biển Việt Nam rẻ hơn 40%-70% so với các nước trong khu vực (Kim Chi, 2020). Nguyên do là vì các chi phí phát sinh tại cảng khá cao, bao gồm phí cảng, phí xếp dỡ, phí lưu kho, phí tàu lai dắt, phí tháo dây (Pham et al., 2017). Thêm nữa, vào năm 2021, tàu thuyền phải nộp phí hạ tầng khi sử dụng kết cấu hạ tầng và dịch vụ công cộng tại khu vực cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh. Điều này đã tác động tiêu cực đến quá trình phục hồi của doanh nghiệp sau đại dịch COVID-19 do mức phí khá cao từ 0,65 USD đến 190,67 USD/tấn hàng hóa tùy theo loại hàng hóa và container (Thị Ha, 2021). Sau đó giảm 50% phí đối với hàng tạm nhập, tái xuất, gửi kho ngoại quan và hàng quá cảnh, trung chuyển (Vietnam news, 2022).

Nghiên cứu về phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam còn có các công trình: *Đẩy mạnh phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam trong giai đoạn hiện nay* của tác giả Trần Tuấn Sơn đăng ngày 25 tháng 7 năm 2021 trên Cổng thông tin điện tử của Cục biển và hải đảo Việt Nam. Bài viết phân tích rõ thành tựu và hạn chế trong hoạt động của hệ thống cảng biển Việt Nam, thời gian vừa qua, đồng thời đề xuất định hướng phát triển của hệ thống cảng biển theo quan điểm, định hướng chỉ đạo của Đảng và Nhà nước. Nghiên cứu *Thực trạng phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam* của tác giả Lê Anh đăng trên Báo điện

từ Cộng sản Việt Nam ra ngày 7 tháng 9 năm 2021 đã đưa ra cái nhìn tổng quát về 6 nhóm thuộc hệ thống cảng biển Việt Nam... Những công trình nghiên cứu trên là cứ liệu quan trọng để tác giả tham khảo, kế thừa trong nghiên cứu này.

3. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu sử dụng phương pháp tổng hợp các tài liệu thứ cấp có liên quan về phát triển hệ thống cảng biển ở Việt Nam thời gian qua, kết hợp với phương pháp nghiên cứu định tính thông qua phỏng vấn sâu 3 cá nhân giữ chức vụ chủ chốt trong hai công ty Logistics đường biển lớn tại Việt Nam là U&I logistic (Miền Bắc) và Công ty CP Thương Mại - Dịch Vụ Vận Tải Ngọc Phước (Miền Nam). Trong đó, một người tham gia đến từ Hà Nội, một người đến từ khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu và người còn lại đến từ khu vực Cần Thơ. Mục đích của phỏng vấn là nhằm thu thập thông tin có liên quan đến công tác quản lý của các cảng biển ở Việt Nam, về định hướng phát triển của các cảng biển trong thời gian tới.

4. Kết quả nghiên cứu

4.1. Thực trạng hoạt động của các cảng biển ở Việt Nam thời gian qua

Là quốc gia có vùng biển rộng lớn với diện tích trên 1 triệu km², đường bờ biển dài trên 3.200 km và hơn 3.000 hòn đảo lớn nhỏ nằm trải dọc theo chiều dài đất nước (Ngọc Hiền, 2023), với vị trí nằm sát đường hàng hải quốc tế, nơi có mật độ tàu biển qua lại vào loại đông nhất nhì thế giới, Việt Nam có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển hệ thống cảng biển phục vụ phát triển kinh tế, bảo đảm an ninh – quốc phòng.

Thực hiện Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, hệ thống cảng biển của Việt Nam trong những năm qua đã không ngừng mở rộng và phát triển. “Đến nay, Việt Nam đã hình thành được một hệ thống cảng biển hoàn chỉnh được chia thành 6 nhóm dọc từ Bắc vào Nam: Nhóm 1 gồm các cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình; nhóm 2 gồm cảng biển Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh; nhóm 3 gồm các cảng biển Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến

Quảng Ngãi; nhóm 4 gồm các cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận; nhóm 5 gồm các cảng biển Đông Nam Bộ (bao gồm cả Côn Đảo và trên sông Soài Rạp thuộc địa bàn tỉnh Long An); nhóm 6 gồm các cảng biển đồng bằng sông Cửu Long (bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam)” (Lê Anh, 2021).

Hiện nay, cả nước có 45 cảng biển đang hoạt động trong đó: “02 cảng biển loại IA (cảng cửa ngõ quốc tế); 12 cảng biển loại I (cảng tổng hợp đầu mối khu vực); 18 cảng biển loại II (cảng tổng hợp địa phương) và 13 cảng biển loại III (cảng dầu khí ngoài khơi). Tổng số bến cảng của hệ thống cảng biển là 251 bến cảng với khoảng 88km chiều dài cầu cảng và 18 khu neo đậu, chuyển tải, tổng công suất thiết kế khoảng 543,7 triệu tấn hàng/năm” (Trần Tuấn Sơn, 2021).

Như vậy có thể thấy, sau hơn 20 năm thực hiện Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12 tháng 10 năm 1999 của Thủ tướng Chính phủ, Việt Nam đã cơ bản hình thành, phát triển được hệ thống cảng biển trên toàn quốc gắn với các trung tâm, các vùng kinh tế lớn với vai trò là đầu mối phục vụ xuất nhập khẩu hàng hóa và tạo động lực phát triển toàn vùng như: “Cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh gắn với vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc; cảng biển Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn gắn với vùng kinh tế trọng điểm miền Trung; cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai gắn với vùng kinh tế trọng điểm Đông Nam Bộ; cảng biển Cần Thơ, An Giang gắn với vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long. Một số cảng biển đã và đang được đầu tư với quy mô hiện đại mang tầm vóc quốc tế như cảng biển Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu. Đã hình thành các cảng cửa ngõ kết hợp trung chuyển quốc tế tại phía Bắc và phía Nam; tiếp nhận thành công tàu container đến 132.000 DWT tại khu bến Lạch Huyện (Hải Phòng), đến 214.000 DWT tại khu bến Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu). Tổng lượng hàng hóa thông qua các cảng Việt Nam trong năm 2022 ước đạt 733,18 triệu tấn, tăng 4% so với năm 2021 - gấp hơn 9 lần năm 2000” (Thu Thảo, 2023).

Trong những năm qua, Đảng và Nhà nước luôn coi trọng, quan tâm phát triển hệ thống

cảng biển về cả số lượng và chất lượng dịch vụ. Hệ thống cảng biển ở Việt Nam đã được nâng cấp để đáp ứng tiếp nhận tàu lớn tại các cụm cảng như Cái Mép, Cát Lái và Hải Phòng. Sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển ngày một lớn. Hệ thống cảng biển ở Việt Nam đã được nâng cấp để đáp ứng tiếp nhận tàu lớn tại các cụm cảng như Cái Mép, Cát Lái và Hải Phòng. Mặt khác, cơ sở hạ tầng tại các cảng biển cũng được thiết kế khá tối ưu. Cụ thể, hệ thống luồng lạch, cấu trúc cầu cảng nước sâu, hệ thống cầu bốc xếp, bến bãi và các phương tiện hoạt động tại bãi như xe nâng và đầu kéo đã được xây dựng và đầu tư một cách tương đối hoàn chỉnh tại các cảng góp phần đáp ứng yêu cầu của ngành Logistics và vận tải hàng hóa. “Năm 2015, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển đạt 427,8 triệu tấn, chiếm 81,8% khối lượng hàng hóa thông qua các cảng (gồm cảng biển, cảng thủy nội địa và cảng hàng không). Đến năm 2022, mặc dù chịu ảnh hưởng không nhỏ của dịch COVID-19, khối lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển đạt 733,18 triệu tấn, chiếm 80% khối lượng hàng hóa thông qua các cảng. Trong giai đoạn 2016-2020, khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển tăng 61,8%, bình quân mỗi năm tăng khoảng 10%” (Lê Anh, 2021).

Về thực trạng quản lý hoạt động của các cảng biển ở Việt Nam thời gian qua, có thể khái quát với những nội dung sau:

Thứ nhất, về phân bố hàng hóa giữa các cảng biển

Tất cả những người tham gia phỏng vấn đều cho rằng: Tình trạng quá tải đang diễn ra tại một số cảng biển. Tuy nhiên, hiện tượng này thường xuất hiện ở các cảng có quy mô trung bình - lớn ở phía Bắc và phía Nam. Ví dụ, cảng Cát Lái, một cảng lớn hơn cảng Hải Phòng và nhỏ hơn cảng Cái Mép, đang phải đối mặt với tình trạng quá tải do một loạt vấn đề từ khả năng hoạt động chưa đạt tối đa công suất do sự thiếu hụt trong kết nối hạ tầng; thủ tục hải quan và hệ thống hỗ trợ tiên tiến như phần mềm quản lý, cùng với trình độ kỹ thuật thấp của nhân viên. Mặc dù cảng Cái Mép từng được phát triển để giảm tải cho cảng Cát Lái và tối ưu hóa phân phối hàng hóa, nhưng do hệ thống giao thông tại cảng Cái

Mép chưa được kết nối kịp thời, vì thế các doanh nghiệp trong khu công nghiệp gặp khó khăn khi vận chuyển hàng hóa đến và từ cảng này. Do đó, nhiều công ty đã bắt buộc phải chọn các cảng ở gần Thành phố Hồ Chí Minh và cảng địa phương để giảm thiểu tình trạng quá tải tại cảng Cát Lái.

Thứ hai, về hệ thống giao thông kết nối cảng biển

Những người tham gia phỏng vấn đều cho rằng hệ thống giao thông đang là vấn đề trọng tâm trong phát triển hệ thống cảng biển ở Việt Nam hiện nay. Mặc dù vận tải đường bộ là phương thức phát triển mạnh mẽ nhất tại Việt Nam, song hệ thống này chưa đạt hiệu quả tối ưu. Các tuyến đường chính thường xuyên gặp ùn tắc trong nhiều giờ, thậm chí có những tuyến đường bộ xuống cấp nghiêm trọng, kéo dài thời gian di chuyển đã gây khó khăn cho việc vận chuyển container từ cảng ra kho lưu trữ.

Hiện nay tại Việt Nam, tuyến đường sắt hiệu quả nhất là tuyến nối Bắc - Nam. Tuy nhiên, các tuyến đường sắt nối cảng biển với các khu công nghiệp vẫn còn hạn chế. Container và hàng hóa từ đường sắt phải được chuyển sang tàu bãi để vận chuyển, không thể trực tiếp hạ xuống cảng. Đối với đường thủy nội địa, Việt Nam có lợi thế từ hệ thống sông ngòi đa dạng nhưng việc phát triển đường thủy nội địa vẫn chưa được tối ưu, tập trung chủ yếu ở phía Nam. Việc phát triển đường thủy nội địa tại miền Bắc gặp khó khăn do điều kiện khí hậu khắc nghiệt và biến đổi thủy triều.

Thứ ba, về hạ tầng logistics

Sự phối hợp giữa quy hoạch phát triển cảng biển với các quy hoạch hạ tầng khác, quy hoạch đất đai, không gian biển... chưa đồng bộ, nhiều nơi còn mang nặng tính cục bộ lợi ích dẫn đến sự phát triển cảng biển ở các vùng miền còn chưa tương xứng với nhu cầu, chưa hợp lý. Quy hoạch cảng biển chủ yếu chỉ tập trung vào phát triển hạ tầng bến cảng, chưa chú trọng phát triển giao thông kết nối, hệ thống hạ tầng và dịch vụ logistics đi kèm.

Qua phỏng vấn sâu, ba cá nhân giữ chức vụ chủ chốt trong hai công ty Logistics đường biển lớn tại Việt Nam đều cho biết, tình trạng quá tải đang diễn ra tại một số cảng biển. Tuy nhiên,

hiện tượng này thường xuất hiện ở các cảng có quy mô trung bình - lớn ở phía Bắc và phía Nam. Ví dụ, cảng Cát Lái, một cảng lớn hơn cảng Hải Phòng và nhỏ hơn cảng Cái Mép đang phải đối mặt với tình trạng quá tải do một loạt vấn đề:

- Khả năng hoạt động của cảng Cát Lái chưa đạt tối đa công suất do sự thiếu hụt trong kết nối hạ tầng, các vấn đề liên quan đến thủ tục hải quan do thiếu hệ thống hỗ trợ tiên tiến như phần mềm quản lý, cùng với trình độ kỹ thuật thấp của nhân viên.

- Sự không đồng bộ trong giao thông. Mặc dù cảng Cái Mép từng được phát triển để giảm tải cho cảng Cát Lái và tối ưu hóa phân phối hàng hóa nhưng do hệ thống giao thông tại cảng Cái Mép chưa được kết nối kịp thời, vì thế các doanh nghiệp trong khu công nghiệp gặp khó khăn khi vận chuyển hàng hóa đến và đi từ cảng này. Hệ thống giao thông cũng góp phần làm tăng tình trạng quá tải tại cảng Cát Lái.

Cùng với đó là những cơ chế, chính sách huy động nguồn lực đầu tư cảng biển, nhất là đối với hạ tầng công cộng cảng biển còn chưa đáp ứng yêu cầu để tạo cú hích phát triển kinh tế cảng biển một cách đột phá, tạo sức mạnh cạnh tranh trong khu vực và quốc tế. 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, về trình độ tay nghề của công nhân

Những người tham gia phỏng vấn khẳng định, hiện nay trình độ tay nghề và kinh nghiệm của lao động ngành Logistics tại Việt Nam vẫn còn thấp hơn so với khu vực và quốc tế. Ví dụ, trong quá trình xếp dỡ hàng hóa, các cảng quốc tế và khu vực khác thường sử dụng các hệ thống tiên tiến như hệ thống kiểm đếm Tally và phần mềm hiện đại để đo lường hàng hóa một cách chính xác. Trong khi đó, người lao động tại Việt Nam thường phải thực hiện đo lường thủ công bằng cách ghi chép. Các công nhân tại các cảng quốc tế Singapore đã sử dụng các phương pháp quản lý hàng hóa hiện đại nhằm tối ưu hóa không gian trên con tàu thông qua phần mềm, trong khi người lao động Việt Nam thường dựa

vào sơ đồ và quan sát để đo lường, dẫn đến hiệu quả kém hơn. Cụ thể, một con tàu có thể xếp được 10 ngàn tấn hàng tại các cảng quốc tế khác, trong khi ở cảng Việt Nam chỉ xếp được 8-9 ngàn tấn, do các phương pháp đo lường lạc hậu để lại nhiều khoảng trống.

Sự thiếu kinh nghiệm của lao động Việt Nam cũng dẫn đến những khó khăn trong việc bốc xếp một số loại hàng hóa. Điều này làm cho quá trình xử lý hàng hóa tại cảng trở nên tốn kém và thiếu hiệu quả. Các khách hàng cũng đối mặt với nguy cơ hư hỏng hoặc mất mát hàng hóa. Hơn nữa, ở nhiều nơi, việc quản lý công nhân không được thực hiện một cách nghiêm ngặt cũng góp phần làm cảng trở nên quá tải vì không kiểm soát được lượng container còn tồn đọng tại cảng.

Thứ năm, về phí cảng biển ở Việt Nam

Các chuyên gia được phỏng vấn cho rằng, phí cảng biển tại Việt Nam không đáng lo ngại. So sánh với các quốc gia lân cận, phí ở Việt Nam thấp hơn nhiều, do dư thừa nguồn nhân công và nguyên liệu, thiết bị có giá thấp, khiến các cảng thực hiện phí vận chuyển doanh nghiệp ở mức thấp. Tuy nhiên, vấn đề quan trọng hơn nằm ở tốc độ giải phóng hàng hóa và vận chuyển nhanh chóng, điều này làm tăng tính hiệu quả trong ngành Logistics. Mặc dù chi phí cảng biển và logistics ở Việt Nam thấp hơn so với nhiều nước khác, nhưng việc áp thêm thuế và phí có thể gây khó khăn cho doanh nghiệp, làm giảm lợi nhuận của họ. Hơn nữa, giá cả hàng hóa cũng thấp hơn nhiều so với các quốc gia phát triển, làm tăng nguy cơ thất thoát doanh thu do các khoản phí này gây ra. Chi phí cao trong ngành hậu cần là một vấn đề nghiêm trọng, ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh của Logistics Việt Nam so với các nước trong khu vực. Các yếu tố như thuế khu vực cảng biển đặc biệt cao, cùng với các loại thuế, phí lệ và phức tạp đã làm tăng tổng chi phí Logistics của Việt Nam.

4.2 Một số giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động của các cảng biển ở Việt Nam, hiện nay

Để tăng cường hơn nữa hiệu quả hoạt động của các cảng biển ở Việt Nam, cần thực hiện đồng bộ một số giải pháp sau:

- Một là*, ngành hàng hải cần đẩy mạnh đào tạo nguồn nhân lực cho các cảng biển. Các cảng

biển cũng nên đề xuất một số chương trình trao đổi lao động với các cảng ở Singapore hoặc Thái Lan. Điều này có thể giúp công nhân cảng biển Việt Nam tích lũy kinh nghiệm và học hỏi các phương thức vận hành cảng mới, hiện đại.

Hai là, cần tăng cường và thúc đẩy sử dụng Trí tuệ nhân tạo (AI) trong hoạt động khai thác cảng để giúp các cảng nâng cao hiệu quả và giảm chi phí. AI có thể giúp quản lý các hoạt động của cảng một cách hiệu quả và nhanh chóng. AI có thể xử lý nhiều nhiệm vụ phức tạp cùng một lúc nên các cảng có thể cắt giảm được một lượng nhân công đáng kể. Đồng thời AI cũng có thể giúp đẩy nhanh quá trình làm thủ tục tại các cảng.

Ba là, Việt Nam nên phát triển các phương thức vận tải thay thế để doanh nghiệp tiếp cận cảng biển dễ dàng hơn. Cần đầu tư nhiều hơn cho đường sắt và đường thủy nội địa. Điều này không chỉ giúp vận chuyển hàng hóa ra vào cảng nhanh chóng mà còn giúp giảm tải lưu lượng trên các tuyến đường.

5. Bàn luận

Logistics hàng hải đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế Việt Nam và có tiềm năng phát triển hơn nữa. Hệ thống các cảng biển có mối liên hệ chặt chẽ các dịch vụ ngành logistics. Trong thời gian qua, hệ thống cảng biển của Việt Nam có sự phát triển cả về số lượng và chất lượng, nhờ đó các dịch vụ của ngành logistics cũng phát triển mạnh mẽ; số lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển ngày càng có xu hướng tăng lên. Khối lượng hàng hóa thông qua các cảng biển ở Việt Nam đã tăng từ 82 triệu tấn năm 2000 lên 680 triệu tấn năm 2020 (Ngọc Hân, 2020).

Bên cạnh những kết quả đã đạt được, hoạt động của các cảng biển ở Việt Nam trong thời gian qua đã và đang bộc lộ những khó khăn, làm chậm quá trình phát triển. Gốc rễ của những vấn đề này là tầm nhìn hạn chế về hệ thống giao thông, thủ tục chồng chéo, nguồn nhân lực chất lượng thấp, phí cao, chưa thích ứng với công nghệ tiên tiến... Các tuyến giao thông hạn chế khiến vị trí thích hợp để xây dựng cảng biển khó tiếp cận. Mặc dù các cảng biển đã nỗ lực tinh giản các thủ tục, nhưng việc làm thủ tục thông

quan vẫn mất nhiều thời gian. Công tác đào tạo nguồn nhân lực chưa được chú trọng. Nhiều loại kinh phí khiến chi phí logistics ở Việt Nam tăng cao. Thiếu thích ứng công nghệ dẫn đến hoạt động kém hiệu quả của các cảng biển.

Kết quả phỏng vấn sâu những cán bộ lãnh đạo trực tiếp làm công tác quản lý tại hai công ty Logistics đường biển lớn ở Việt Nam về định hướng phát triển của các cảng biển cho thấy: Trong vòng 5 năm - 10 năm tới, ngành hàng hải Việt Nam sẽ tập trung vào phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển và mạng lưới giao thông. Nhiều dự án đầu tư quy mô lớn sẽ được triển khai để mở rộng và hiện đại hóa hệ thống cảng biển của đất nước. Các chương trình đầu tư quan trọng cũng sẽ được tiến hành để cải thiện và nâng cấp giao thông. Mạng lưới tuyến đường mới sẽ được xây dựng để liên kết cảng biển với các cảng khác, cũng như kết nối cảng biển với khu công nghiệp và quốc lộ. Cả hệ thống giao thông thủy nội địa và hệ thống đường sắt sẽ tiếp tục được đẩy mạnh phát triển... Trong giai đoạn tới, việc giải quyết vấn đề kết nối là mục tiêu cấp bách. Hệ thống quản lý cần được tối ưu hóa bằng cách thúc đẩy quá trình số hóa để giảm thiểu sự phụ thuộc vào nhân công, đồng thời nâng cao độ chính xác và hiệu quả. Với vị trí địa lý vô cùng thuận lợi, nằm trên tuyến giao thông sôi động của thế giới, Việt Nam hướng tới mục tiêu trở thành điểm trung chuyển hàng hóa quan trọng toàn cầu. Do đó, để gia tăng những điều kiện thuận lợi, hạn chế những khó khăn thì việc tìm ra những giải pháp góp phần phát triển hệ thống cảng biển nói chung, nâng cao hiệu quả hoạt động của các cảng biển nói riêng trong thời gian tới là hết sức quan trọng.

6. Kết luận

Việt Nam có nhiều tiềm năng và lợi thế để phát triển hệ thống cảng biển. Với sự quan tâm của Đảng, Nhà nước, trong thời gian qua hệ thống cảng biển của Việt Nam đã dần được hình thành và phát triển ngày càng lớn mạnh, có nhiều đóng góp quan trọng vào sự phát triển nền kinh tế của đất nước và bảo đảm an ninh quốc phòng của Tổ quốc. Tuy nhiên, việc phát triển hệ thống cảng biển của Việt Nam hiện nay cũng đã và đang đứng trước nhiều khó khăn, hạn chế cần

sớm được khắc phục để đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế và chuyển đổi số. Nhằm mục tiêu “xanh hóa” hệ thống cảng biển Việt Nam, ngày 22 tháng 9 năm 2021, Chính phủ đã ban hành Quyết định số 1579/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050. Việc quán triệt và thực hiện Quyết định số

1579/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ sẽ góp phần quan trọng trong phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đồng bộ, hiện đại có chất lượng dịch vụ cao, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường, nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.

Tài liệu tham khảo:

- Anh, L. (2021). *Thuc trang phat trien he thong cang bien Viet Nam*. Truy cap ngay 15/10/2023 tu <https://dangcongsan.vn/kinh-te/bai-1-thuc-trang-phat-trien-he-thong-cang-bien-viet-nam-584894.html>.
- Celina, P. (2022). Why Vietnam's Infrastructure is Crucial for Economic Growth. Truy cap ngay 10/10/2023 tu <https://www.vietnam-briefing.com/news/why-vietnams-infrastructure-re-crucial-for-economic-growth.html/>.
- Chi, K. (2017). *Vietnam loses \$2.4 billion as the deep-water port has the insufficient infrastructure*. Truy cap ngay 10/10/2023 <https://vietnamnet.vn/en/vietnam-loses-24-billion-as-deep-water-port-has-insufficient-infrastructure-E192834.html>.
- Chi, K. (2020). *Vietnam loses \$1 billion a year because of low port fees*. Truy cap ngay 10/10/2023 tu <https://vietnamnet.vn/en/vietnam-loses-1-billion-a-year-because-of-low-port-fees-667988.html>.
- Dao, D. D. (2022). *Necessary to improve both quantity and quality of Vietnam logistics human resource*. Truy cap ngay 5/10/2023 tu <https://vlr.vn/necessary-to-improve-both-quantity-and-quality-of-vietnam-logistics-human-resource-9372.html>.
- Erkan, D. (2020). *Port Infrastructure in Vietnam: 3 Regional Hubs for Importers and Exporters*. Truy cap ngay 6/10/2023 tu <https://www.linkedin.com/pulse/port-infrastructure-vietnam-3-regional-hubs-importers-erkan-d%C3%BCzg%C3%BCn>
- Ha, T. (2021). *Seaport infrastructure fees will drain us, say HCMC firms*. Truy cap ngay 15/10/2023 tu <https://e.vnexpress.net/news/business/industries/seaport-infrastructure-fees-will-drain-us-say-hcmc-firms-4297155.html>.
- Han, N. (2020). *Sau 20 nam quy hoach, he thong cang bien Viet Nam da co buoc phat trien vuot bac*. Truy cap ngay 10/10/2023 tu <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>.
- Hien, N. (2023). *Tien den "xanh hoa" cang bien tai Viet Nam - Thuc trang va nhung van de dat ra*. Truy cap ngay 5/10/2023 tu <https://moitruong.net.vn/tien-den-xanh-hoa-cang-bien-tai-viet-nam-thuc-trang-va-nhung-van-de-dat-ra-63124.html>
- Nghi, V. D. (2022). *Human resource in the logistics sector and the paradox of "lack - excess"*. Truy cap ngay 5/10/2023 tu <https://vlr.vn/human-resource-in-the-logistics-sector-and-the-paradox-of-lack-excess-9377.html#:~:text=The%20paradox%20of%20%22lack%20%2D%20excess%22%EF%BB%BF&text=Most%20logistics%20enterprises%20in%20Vietnam,not%20invest%20deeply%20in%20technology>.
- Nguyen, H. P. (2020). Human Resource Management of Logistics in Vietnam: Status and Policy Solutions. *International Journal of Innovation, Creativity and Change*, 11(3), 569-583.
- Pritesh, S. (2022). *Vietnam's Hiring Challenges and Potential Incentives for Retaining Employees*. Truy cap ngay 10/10/2023

- <https://www.vietnam-briefing.com/news/vietnams-hiring-challenges-and-potential-incentives-for-retaining-employees.html/>.
- Son, T. T. (2021). *Day manh phat trien he thong cang bien Viet Nam trong giai doan hien nay*. Truy cap ngay 10/10/2023 tu <https://vasi.gov.vn/pages/day-manh-phat-trien-he-thong-cang-bien-viet-nam-tr-870d.aspx>
- Thao, T. (2023). *Ke hoach thuc hien Quy hoach tong the phat trien he thong cang bien*. Truy cap ngay 10/10/2023 <https://mekongasean.vn/ke-hoach-thuc-hien-quy-hoach-tong-the-phat-trien-he-thong-cang-bien-post24659>.
- Vietnamnews (2022). HCM City approves 50% port infrastructure fee cut. Truy cap ngay 14/10/2023 tu <https://vietnamnews.vn/economy/1268202/hcm-city-approves-50-port-infrastructure-fee-cut.html>
- Xuan, P. T. T., Nam, C. X. & Toan, N. V. (2017). The problem of seaport service in Vietnam. *World Wide Journal of Multidisciplinary Research and Development*. *World Wide Journal of Multidisciplinary Research and Development*, 3(11), 127-131.

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

Đào Chí Nghĩa

Đoàn đại biểu Quốc hội Thành phố Cần Thơ
Email: daochinghia120682@gmail.com

Ngày nhận bài: 01/11/2023
Ngày tác giả sửa: 28/11/2023

Ngày phản biện: 8/11/2023
Ngày duyệt đăng: 7/12/2023

DOI: <https://doi.org/10.58902/tcnckhpt.v2i4.103>

Tóm tắt:

Cảng biển là một trong năm kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng, là cửa ngõ của hàng hoá xuất nhập khẩu, là đầu mối chuyển đổi của các phương thức vận tải. Trong những năm qua hệ thống cảng biển của Việt Nam từng bước hình thành và phát triển cả về số lượng và chất lượng. Những năm gần đây, hệ thống cảng biển và các dịch vụ Logistics gắn với khai thác cảng biển ở nước ta luôn được coi là yếu tố cốt lõi trong phát triển kinh tế biển nói riêng và phát triển kinh tế quốc gia nói chung. Bài viết bàn về thực trạng hoạt động của các cảng biển Việt Nam và đưa ra một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của các cảng biển ở Việt Nam, trong thời gian tới.

Từ khóa: Dịch vụ Logistics; Hệ thống cảng biển Việt Nam; Phát triển cảng biển.