

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM



NGUYỄN THỊ THU HÀ

**GIẢI PHÁP THÚC ĐẨY HỢP TÁC VẬN
CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG
BIỂN GIỮA VIỆT NAM VỚI MỘT SỐ
NƯỚC TRONG KHỐI ASEAN**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

HẢI PHÒNG - 2021

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM

NGUYỄN THỊ THU HÀ

**GIẢI PHÁP THÚC ĐẨY HỢP TÁC VẬN
CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG
BIỂN GIỮA VIỆT NAM VỚI MỘT SỐ
NƯỚC TRONG KHỐI ASEAN**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

CHUYÊN NGÀNH: TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ VẬN TẢI
MÃ SỐ: 9840103

Người hướng dẫn khoa học: 1. PGS. TS. Vũ Trụ Phi

HẢI PHÒNG - 2021

MỤC LỤC

MỤC LỤC	i
LỜI CAM ĐOAN	iv
LỜI CẢM ƠN	v
DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU	vi
DANH MỤC HÌNH VẼ VÀ ĐỒ THỊ	vii
DANH MỤC CÁC BẢNG	ix
MỞ ĐẦU	1
1. Tính cấp thiết của luận án	1
2. Mục đích nghiên cứu của luận án	6
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của luận án	7
4. Phương pháp nghiên cứu của luận án	7
5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của luận án	8
6. Những kết quả đạt được và điểm mới của luận án	9
7. Kết cấu của luận án	10
CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ THÚC ĐẨY HỢP TÁC VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN GIỮA VIỆT NAM VỚI MỘT SỐ NƯỚC TRONG KHỐI ASEAN	11
1.1. Tổng quan sự hình thành và phát triển của khối ASEAN	11
1.1.1. Sự hình thành và phát triển của ASEAN	11
1.1.2. Cơ cấu tổ chức của ASEAN	14
1.1.2.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức của ASEAN	14
1.1.2.2. Phân tích đặc điểm và tình hình phát triển vận tải hàng hải của các nước thành viên ASEAN	18
1.2. Cơ sở lý luận thúc đẩy hợp tác vận tải biển của các nước ASEAN ..	42
1.2.1. Khái quát về vận tải và vận tải biển	42
1.2.2. Khái niệm hợp tác và thúc đẩy hợp tác vận tải biển	43

1.2.3. Tự do hóa dịch vụ vận tải	45
1.2.4. Thúc đẩy các hãng vận tải biển của ASEAN	46
1.2.5. Thúc đẩy phát triển hệ thống các cảng biển của ASEAN	47
1.2.6. Thúc đẩy phát triển ứng dụng công nghệ tiên tiến trong quản lý khai thác vận tải biển.....	49
1.2.7. Thúc đẩy phát triển nguồn nhân lực cho ngành vận tải biển	50
1.3. Kết luận chương 1	52
CHƯƠNG 2. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG HỢP TÁC VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN GIỮA VIỆT NAM VỚI MỘT SỐ NƯỚC TRONG KHỐI ASEAN	53
2.1. Tình hình hợp tác xuất, nhập khẩu hàng hóa trong thời gian qua giữa Việt Nam với các nước trong khối ASEAN	53
2.2. Phân tích nguyên tắc và mục tiêu hợp tác trong lĩnh vực vận tải biển giữa Việt Nam với các nước trong khối ASEAN	58
2.3. Phân tích những thuận lợi và khó khăn trong lĩnh vực thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN	61
2.3.1. Phân tích những thuận lợi	61
2.3.2. Phân tích những khó khăn	65
2.4. Phân tích và đánh giá thực trạng hoạt động đội tàu biển của Việt Nam với một số nước ASEAN	69
2.5. Phân tích thực trạng hệ thống cảng biển của Việt Nam	75
2.6. Kết luận chương 2	86
CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP THúc ĐẨY HỢP TÁC VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN GIỮA VIỆT NAM VỚI MỘT SỐ NƯỚC TRONG KHỐI ASEAN.....	88

3.1. Vận tải biển trong lộ trình hợp tác ASEAN	88
3.1.1. Hệ thống cơ sở vật chất của ngành vận tải biển Việt Nam	88
3.1.2. Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam giai đoạn 2020 - 2030	
3.1.2.1. Quy hoạch phát triển đội tàu biển	89
3.1.2.2. Quy hoạch phát triển cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030	91
3.2. Giải pháp thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong ASEAN	93
3.2.1. Giải pháp thúc đẩy hợp tác về cảng biển	94
3.2.2. Giải pháp thúc đẩy hợp tác về đội tàu biển Việt Nam	104
3.2.3. Giải pháp thúc đẩy hợp tác về nguồn nhân lực hàng hải	112
3.2.4. Giải pháp thúc đẩy hợp tác về ứng dụng phần mềm công nghệ thông tin trong cảng biển	116
3.2.5. Giải pháp thúc đẩy hợp tác về cơ chế chính sách	119
3.3. Kết luận chương 3	122
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ	123
KẾT LUẬN	123
KIẾN NGHỊ	124
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN TIẾN SĨ	126
TÀI LIỆU THAM KHẢO	127

LỜI CAM ĐOAN

Nghiên cứu sinh Nguyễn Thị Thu Hà, chuyên ngành: Tổ chức quản lý vận tải và là tác giả luận án tiến sĩ: “*Giải pháp thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN*”, dưới sự hướng dẫn của tập thể người hướng dẫn khoa học.

Bằng danh dự của bản thân, nghiên cứu sinh xin cam đoan rằng:

- Luận án này là công trình nghiên cứu của riêng nghiên cứu sinh, không có phần nội dung nào được sao chép một cách bất hợp pháp, từ công trình nghiên cứu của tác giả hay nhóm tác giả khác;
- Các số liệu, kết quả nghiên cứu được nêu trong luận án, chưa được ai công bố trong bất kỳ công trình nghiên cứu nào khác trước đó;
- Các thông tin, số liệu trích dẫn, tài liệu tham khảo trong luận án đều được chỉ rõ về xuất xứ, nguồn gốc và đảm bảo tính trung thực./.

Hải Phòng, ngày tháng năm 2021

Nghiên cứu sinh

Nguyễn Thị Thu Hà

LỜI CẢM ƠN

Với sự nỗ lực không ngừng của bản thân trong quá trình học tập, nghiên cứu, tìm tòi tài liệu, vận dụng kiến thức đã học trong Nhà trường và trải qua thực tiễn công tác. Mặt khác, được sự giúp đỡ tận tình, chu đáo của các thầy hướng dẫn khoa học: PGS.TS. Đinh Ngọc Viện; PGS.TS. Vũ Trụ Phi cùng các nhà khoa học, các chuyên gia, thầy cô giáo, đồng nghiệp và gia đình. Đến nay luận án tiến sĩ của nghiên cứu sinh đã được hoàn thành.

Có được kết quả này, trước tiên, nghiên cứu sinh xin trân trọng và bày tỏ sự tri ân đến các thầy, đã hướng dẫn tận tình, chu đáo suốt quá trình học tập, nghiên cứu và thực hiện luận án tiến sĩ tại Trường.

Nghiên cứu sinh trân trọng cảm ơn, sự động viên và tạo mọi điều kiện thuận lợi nhất của hai Trường Đại học Hàng hải, Đại học Hải Phòng, Khoa Kinh tế, Viện Đào tạo sau đại học, Lãnh đạo các Ban, Ngành, Viện nghiên cứu, các đơn vị, công ty, doanh nghiệp,... trong quá trình học tập và nghiên cứu tại Nhà trường.

Nghiên cứu sinh trân trọng cảm ơn và cầu thị tiếp thu các ý kiến đóng góp và nhận xét từ các nhà khoa học, các chuyên gia, giảng viên, cán bộ công nhân viên trong và ngoài Nhà trường.

Nghiên cứu sinh chân thành cảm ơn cán bộ, chuyên viên của Viện Đào tạo sau đại học, Khoa Kinh tế, các Phòng, Ban chức năng của Nhà trường, của các Công ty,... đã tạo điều kiện thuận lợi, động viên, giúp đỡ trong quá trình học tập, thực hiện và hoàn thành luận án tiến sĩ tại Nhà trường.

Nghiên cứu sinh bày tỏ lòng biết ơn đến gia đình, người thân, bạn bè và đồng nghiệp, đã giúp đỡ, động viên và tạo mọi điều kiện tốt nhất, trong suốt thời gian làm nghiên cứu sinh.

Rất mong tiếp tục nhận được sự đóng góp ý kiến cho luận án, từ các nhà khoa học, các thầy cô giáo, cán bộ, giảng viên và đồng nghiệp.

Nghiên cứu sinh: Nguyễn Thị Thu Hà

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU

Chữ viết tắt	Giải thích ý nghĩa
AFTA	Khu vực Mậu dịch tự do ASEAN
AFAS	Hiệp định khung ASEAN về Dịch vụ
AFFA	Hiệp hội Giao nhận ASEAN
APA	Hiệp hội cảng biển ASEAN
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
CIF	Giao hàng trên tàu tại nước nhập
COC	Bộ quy tắc ứng xử trên biển Đông
EDI	Hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử
FOB	Giao hàng trên tàu tại nước xuất
EU	Liên minh châu Âu
GTVT	Giao thông vận tải
IMO	Tổ chức Hàng hải quốc tế
ICD	Cảng thông quan nội địa
IT	Công nghệ thông tin
NCS	Nghiên cứu sinh
TAC	Hiệp ước thân thiện và hợp tác ở Đông Nam Á
VLA	Hiệp hội logistics quốc gia
VTB	Vận tải biển
VTĐPT	Vận tải đa phương thức
STCW 78/95	Công ước Quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, cấp bằng và trực ca 78/95, sửa đổi Manila 2010
WCO	Tổ chức Hải quan Thế giới
WTO	Tổ chức Thương mại Thế giới

DANH MỤC HÌNH VẼ VÀ ĐỒ THỊ

Số hình	Tên hình vẽ và đồ thị	Trang
1.1	Bản đồ các nước thành viên ASEAN	11
1.2	Cơ cấu tổ chức của ASEAN	17
1.3	Mô tả các nhóm chuyên gia	51
2.1	Tỷ trọng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang thị trường ASEAN trong năm 2020	57
2.2	Tỷ trọng kim ngạch nhập khẩu của Việt Nam các hàng hóa nhập khẩu từ ASEAN trong năm 2020	58
2.3	Cơ cấu đội tàu Việt Nam năm 2020	70
2.4	Sản lượng vận tải của đội tàu Việt Nam trong 10 năm	71
2.5	Cơ cấu số lượng tàu các nước thành viên ASEAN	71
2.6	Cơ cấu trọng tải tàu của các nước thành viên ASEAN	72
2.7	Sơ đồ phân nhóm hệ thống cảng biển Việt Nam	76
2.8	Tỷ trọng công nghiệp tàu thủy Việt Nam	83
3.1	Đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 2015-2020	90
3.2	Mô hình tổng quát hợp tác vận tải biển Việt Nam và ASEAN	93
3.3	Cảng biển Hồ Chí Minh	94
3.4	Cảng Cái Mép - Thị Vải (TCIT)	95
3.5	Cảng biển Hải Phòng	96
3.6	Cảng biển Đà Nẵng	96
3.7	Quy hoạch cảng biển Hồ Chí Minh, Cái Mép - Thị Vải	99

3.8	Quy hoạch cảng biển Hải Phòng - Khu Nam Đình Vũ	100
3.9	Sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển giai đoạn 2011 - 2020	101
3.10	Mô hình thúc đẩy hợp tác cảng biển Việt Nam và ASEAN	103
3.11	Mô hình hợp tác đội tàu Việt Nam - ASEAN	105
3.12	Mô hình thúc đẩy hợp tác nguồn nhân lực hàng hải Việt Nam và ASEAN	114
3.13	Sơ đồ hoạt động Phần mềm Quản lý chuỗi cung ứng cảng biển	118
3.14	Mô hình các nhóm cơ chế chính sách thực hiện hợp tác	119

DANH MỤC CÁC BẢNG

Số bảng	Tên bảng	Trang
1.1	Thông tin tóm lược về các nước thành viên ASEAN	18
1.2	Số liệu về vận tải hàng hải của Brunei giai đoạn 2011 - 2020	21
1.3	Số liệu về vận tải hàng hải của Cambodia giai đoạn 2011 - 2020	23
1.4	Số liệu về vận tải hàng hải của Indonesia giai đoạn 2011 - 2020	25
1.5	Số liệu về vận tải hàng hải của Lào giai đoạn 2011 - 2020	28
1.6	Số liệu về vận tải hàng hải của Malaysia giai đoạn 2011 - 2020	31
1.7	Số liệu về vận tải hàng hải của Myanmar giai đoạn 2011 - 2020	33
1.8	Số liệu về vận tải hàng hải của Philippines giai đoạn 2011 - 2020	35
1.9	Số liệu về vận tải hàng hải của Singapore giai đoạn 2011 - 2020	37
1.10	Số liệu về vận tải hàng hải của Thái Lan giai đoạn 2011 - 2020	39
1.11	Số liệu về vận tải hàng hải của Việt Nam giai đoạn 2011 - 2020	41
2.1	Kim ngạch, tỷ trọng xuất khẩu một số nhóm mặt hàng chính của Việt Nam sang thị trường ASEAN trong năm 2020	53
2.2	Kim ngạch, tỷ trọng nhập khẩu một số nhóm hàng chính của Việt Nam có xuất xứ từ ASEAN trong năm 2020	55
2.3	Kim ngạch, tốc độ tăng/giảm xuất khẩu, nhập khẩu của Việt Nam với các nước ASEAN trong năm 2020	56
2.4	Thống kê đội tàu các nước thành viên ASEAN năm 2020	72

3.1	Bảng số liệu dự báo hàng hoá thông qua 6 nhóm cảng	98
3.2	Dự báo về số lượng Container thông qua các cảng khu vực ASEAN	102
3.3	Dự báo nhu cầu hàng hoá vận tải giai đoạn 2020 - 2030	107
3.4	Dự báo lượng hàng vận tải biển và thị phần do đội tàu Việt Nam đảm nhận giai đoạn 2020 - 2030	109
3.5	Quy mô đội tàu Việt Nam đến năm 2020	110

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của luận án

Năm 2020, đánh dấu chặng đường hơn 50 năm hình thành hội nhập của Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (nay là Cộng đồng ASEAN), với những thành tựu đáng tự hào, khẳng định vị thế của một tổ chức vững mạnh, liên kết sâu rộng và là đối tác không thể thiếu của các nước trên thế giới.

Trải qua hơn nửa thế kỷ hình thành và phát triển, Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á, đã trải qua những chặng đường quan trọng, ghi dấu sự hợp tác và cùng phát triển của ASEAN trở nên lớn mạnh, đạt nhiều thành tựu mang tính bước ngoặt, được thế giới công nhận như một tổ chức hợp tác đa phương bền vững nhất. Điều đó càng được khẳng định mạnh mẽ hơn khi Cộng đồng này chính thức được hình thành với 3 trụ cột: Chính trị - an ninh, kinh tế và văn hoá xã hội vào ngày 31/12/2015 [67].

Hiệp hội ASEAN gồm 10 quốc gia thành viên: Brunei, Cambodia, Indonesia, Lào, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thái Lan và Việt Nam, có điều kiện tự nhiên phong phú, nhiều chỉ số kinh tế cho thấy ASEAN là một khu vực phát triển nhất thế giới. Hiện nay các nước ASEAN đang diễn ra quá trình phát triển cơ cấu kinh tế mạnh mẽ theo hướng hiện đại hóa, toàn cầu hoá một cách sâu rộng nhằm tham gia các hoạt động thương mại quốc tế, thúc đẩy sự lớn mạnh của hiệp hội trên nhiều lĩnh vực, nhất là lĩnh vực kinh tế.

Để cùng nhau đoàn kết, tinh thần hội nhập vào xu thế chung, các quốc gia này đều phải thực hiện chính sách mở cửa thị trường tự do hóa thương mại, nhằm hợp tác, thương mại trên các lĩnh vực: Hàng hóa, lao động, vốn, công nghệ thông tin, cơ chế chính sách,... được dễ dàng và thuận lợi hơn.

Đặc biệt, trong lĩnh vực hoạt động kinh doanh mang tính toàn cầu hóa, có ảnh hưởng xuyên quốc gia như lĩnh vực hàng hải thì các đội tàu biển lớn, các cảng biển lớn phải có biện pháp, chiến lược cạnh tranh lâu dài và toàn diện nhằm thu hút dịch vụ và giành thị phần vận tải nhiều hơn cho quốc gia

mình. Mặt khác, ngành vận tải biển đòi hỏi chi phối bởi những yêu cầu khắt khe của thị trường, trong đó có yếu tố yêu cầu của khách hàng về chất lượng, giá cả, thời gian, độ tin cậy trong quá trình phục vụ, thỏa mãn các điều kiện từ lúc hàng hóa được giao cho người vận tải đến khi hàng hóa đó được trao lại cho người nhận hàng [71].

Như vậy, Việt Nam trở thành thành viên chính thức của ASEAN vào ngày 28/7/1995, hơn 23 năm qua, cho thấy đất nước chuyên biến tích cực về hợp tác, phát triển trên các lĩnh vực: Chính trị - an ninh, kinh tế, văn hóa - xã hội, khoa học công nghệ,... nhưng cũng còn có những hạn chế, khó khăn và thách thức. Nhiều năm qua, Việt Nam đã thực hiện chính sách mở cửa, đổi mới, hội nhập với cộng đồng quốc tế và đã đạt được mức tăng trưởng kinh tế tương đối bền vững trong nền kinh tế quốc dân. Trong đó, đã khẳng định những đóng góp đáng kể của ngành vận tải biển (VTB) Việt Nam. Hiện nay, thị trường ngành hàng hải ngày càng được mở rộng theo nhịp độ chung của khu vực thương mại hóa và toàn cầu hóa, tạo ra một môi trường cạnh tranh lành mạnh trong lĩnh vực ngành vận tải biển.

Do đó, hợp tác với các nước ASEAN trong lĩnh vực vận tải biển không chỉ là cơ hội để phát triển kinh tế vững mạnh cho đất nước mà còn là tất yếu trong xu thế phát triển hiện nay của các quốc gia ASEAN.

Xuất phát từ bối cảnh nêu trên, mục đích của vấn đề nghiên cứu là nhằm xác định rõ vai trò, nhiệm vụ của ngành hàng hải trong nền kinh tế quốc dân nói chung, khu vực ASEAN nói riêng để thấy được nhu cầu và thách thức. Từ đó, xây dựng các giải pháp hợp tác vận tải biển phù hợp với điều kiện thực tế phát triển kinh tế của đất nước và đảm bảo khả năng cạnh tranh của ngành trong tình hình hội nhập, đặc biệt có sự tác động mạnh mẽ của cuộc Cách mạng công nghiệp 4.0 hiện nay.

Hơn nữa, hợp tác về vận tải biển trong khu vực ASEAN sẽ giúp cho các quốc gia tận dụng triệt để các thế mạnh của mình về tài nguyên thiên nhiên, nguồn nhân lực, vật lực, kỹ thuật và công nghệ hiện đại tiên tiến, kết hợp cả

sự thuận lợi về vị trí địa lý địa hình để thúc đẩy tốc độ phát triển kinh tế của đất nước.

Liên quan đến lĩnh vực nghiên cứu của đề tài luận án trong nước và nước ngoài, có thể kể đến một số công trình nghiên cứu tiêu biểu sau:

Tình hình nghiên cứu trong nước liên quan đến đề tài luận án:

- Năm 2001, đề tài nghiên cứu khoa học công nghệ cấp Bộ: “Nghiên cứu các giải pháp tăng cường năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế”, của tác giả Đinh Ngọc Viện - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, đã tập trung đề cập những vấn đề cơ bản về kinh doanh dịch vụ hàng hải, các điều kiện cạnh tranh, các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động, xu thế phát triển của ngành hàng hải Việt Nam và thế giới. Từ đó, đề xuất các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh về cơ chế chính sách nhằm phát triển ngành vận tải biển Việt Nam [10].

- Năm 2007, đề tài nghiên cứu khoa học công nghệ cấp Bộ: “Nghiên cứu những yếu tố tác động của vận tải quốc tế khi Việt Nam gia nhập WTO” của tác giả TS. Lê Thanh Hương - Viện Chiến lược và phát triển giao thông vận tải, đã nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến vận tải quốc tế như: Vận tải biển quốc tế, vận tải đường sắt quốc tế, vận tải đường không quốc tế khi Việt Nam gia nhập WTO, đồng thời chỉ ra những cam kết về dịch vụ thương mại vận tải biển. Từ đó, đã đưa ra những cơ hội, thách thức và giải pháp phát triển dịch vụ vận tải biển của Việt Nam khi gia nhập WTO [11].

- Năm 2012, tác giả Lê Thị Việt Nga, Trường Đại học Ngoại thương Hà Nội, đã nghiên cứu và bảo vệ thành công luận án tiến sĩ về đề tài [20]: “Phát triển dịch vụ vận tải biển của Việt Nam đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế”. Luận án đã hệ thống hóa sự cần thiết của việc phát triển dịch vụ vận tải biển của Việt Nam trong thời kỳ hội nhập WTO và ASEAN, phân tích, đánh giá thực trạng tình hình phát triển dịch vụ vận tải biển của Việt Nam trong thời gian qua dựa trên 3 yếu tố như: Vận tải biển quốc tế, dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, dịch vụ phát triển cảng biển. Phân tích những điều kiện đảm bảo

cho sự phát triển của dịch vụ vận tải biển Việt Nam. Từ đó, đề xuất các giải pháp nhằm phát triển dịch vụ vận tải biển của Việt Nam trong thời kỳ hội nhập kinh tế quốc tế [21].

- Năm 2012, tác giả Đỗ Thị Mai Thơm, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam đã công bố công trình: “Phát triển vận tải biển Việt Nam giai đoạn 2013 - 2020 cơ hội và thách thức”, trên tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải 2012, số 32. Tác giả đã phân tích, đánh giá mặt mạnh, những điểm khó khăn của ngành vận tải biển, của các doanh nghiệp vận tải biển về quy mô vốn, đội tàu hàng rời, thị trường vận tải,... Từ đó, đề ra phương hướng phát triển trong lĩnh vực vận tải thủy nội địa và vận tải ngoại thương giai đoạn này.

- Năm 2013, tác giả Hà Văn Hội, đã công bố công trình: “Tham gia cộng đồng kinh tế ASEAN và những tác động đến thương mại quốc tế của Việt Nam”, trên tạp chí Khoa học của Đại học Quốc gia Hà Nội, tập 29, số 4. Tác giả đã phân tích các thỏa thuận đạt được trong lộ trình hướng tới thành lập AEC, một tổ chức hợp tác liên minh Chính phủ nhằm giải quyết các trụ cột quan trọng của cộng đồng ASEAN trong tiến trình hội nhập vào nền kinh tế toàn cầu bao gồm: Về thương mại hàng hóa, thương mại dịch vụ, lĩnh vực đầu tư, quyền sở hữu trí tuệ.

- Năm 2015, đề tài: “Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á - ASEAN”, của tác giả Nguyễn Thành Trung, đã tập trung nghiên cứu những thành tựu nổi bật và quan trọng nhất của ASEAN trên lĩnh vực kinh tế như: Tự do hóa thương mại hàng hoá, dịch vụ và đầu tư, các vấn đề về nông nghiệp, công nghiệp, hải quan,... nhằm tạo khuôn khổ và nền tảng vững chắc cho việc gia tăng liên kết khu vực, đồng thời hỗ trợ tích cực cho các thành viên trong quá trình phát triển kinh tế xã hội.

- Năm 2015, tác giả Tôn Thị Ngọc Hương, Học viện Ngoại giao, đã nghiên cứu và bảo vệ thành công luận án tiến sĩ: “Vai trò của ASEAN trong tiến trình hợp tác và liên kết khu vực ở Đông Á”. Luận án đã đánh giá quá trình vận động của ASEAN trong liên kết khu vực Đông Á nhằm tạo lập vị

trí, vai trò, tiến trình hội nhập. Từ đó đề xuất các kiến nghị định hướng chính sách của Việt Nam, khi tham gia vào cộng đồng ASEAN nhằm thúc đẩy vai trò và khả năng tối đa các lợi ích mang lại từ việc phát huy vai trò ở khu vực.

- Năm 2016, nhóm tác giả Bùi Văn Minh và Lê Quốc Tiến đã công bố công trình: “Thực trạng ngành Hàng hải và giải pháp nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải”, trên tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải 2016, số 46. Tác giả đã phân tích thực trạng ngành hàng hải, đánh giá thị phần vận tải biển, sản lượng vận tải biển đối với đội tàu vận tải nội địa và quốc tế, các yếu tố về đội tàu Việt Nam, hệ thống kết cấu hạ tầng cảng biển, dịch vụ hàng hải và logistics, đào tạo nguồn nhân lực phục vụ cho ngành. Trên cơ sở đó, đề xuất các vấn đề cơ bản về quản lý nhà nước giúp phát triển ngành một cách phù hợp.

Các đề tài nghiên cứu ở nước ngoài có liên quan đến đề tài:

- Năm 2015, nhóm tác giả Kenvin Cullinane, Kenvin X Li, Hong Yan, Jin Cheng với công trình nghiên cứu: “Maritime Policy In China after WTO: impacts and implication for foreign investment”, đã phân tích những chính sách hàng hải của Trung Quốc sau khi gia nhập WTO, những nhân tố ảnh hưởng đối với hoạt động đầu tư nước ngoài trong ngành vận tải biển.

- Năm 2016 công trình “WTO and Maritime issues”, đã thống kê, phân tích các số liệu liên quan về vận tải biển như: Cảng biển, đội tàu biển, nhóm hàng vận tải, phân tích những yếu tố tác động tích cực đến mối quan hệ của các quốc gia khi tham gia WTO.

- Năm 2017 với báo cáo tổng kết về vận tải biển năm 2016 của Liên hợp quốc về thương mại và phát triển (UNCTAD): “Review of Maritime transport 2016”, đã tập trung đánh giá về xu hướng vận động của đội tàu biển, tình hình vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng đội tàu biển thế giới của các quốc gia trong đó đề cập đến Việt Nam. Mặt khác đánh giá sự phát triển cảng biển trên thế giới và những thay đổi trong quy định quốc tế về vận tải biển.

Tóm lại: Từ phân tích một số công trình nghiên cứu trong và ngoài nước

cơ bản và có liên quan, nhận xét rằng: Nội dung các công trình nêu trên không đề cập tới việc nghiên cứu sự tác động của sự thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam và một số nước trong khối ASEAN mà điều đó có tác động đến sự phát triển vận tải biển Việt Nam.

Vì vậy, vấn đề mà nghiên cứu sinh (NCS) tập trung nghiên cứu trong luận án tiến sĩ: “*Giải pháp thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN*”, không trùng lặp với các công trình khoa học đã được công bố từ trước đến nay.

Hơn nữa, vấn đề này luôn mang tính thời sự, từ đó việc nghiên cứu xây dựng các giải pháp thúc đẩy hợp tác trong ngành hàng hải có ý nghĩa lâu dài, bền vững, có ý nghĩa khoa học và tính thiết thực đối với nước ta và các nước trong khu vực. Bởi vì thúc đẩy hợp tác trong khu vực là một cơ hội để thúc đẩy phát triển kinh tế đất nước, hàng năm tạo giá trị gia tăng thu nhập lớn cho quốc gia, cải thiện điều kiện và môi trường làm việc cho người lao động, tăng thu ngoại tệ, thúc đẩy hợp tác nhằm bảo vệ chủ quyền biển đảo quốc gia, giữ vững an ninh, chính trị,... nhưng cũng còn nhiều thử thách về trình độ, tư duy hội nhập, tư duy nhận thức để vượt qua.

2. Mục đích nghiên cứu của luận án

Mục đích của luận án: Là đề xuất một số giải pháp thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN, đặc biệt tập trung vào những nước có biển.

Để giải quyết vấn đề này, NCS sẽ thực hiện những nội dung sau đây:

- Hệ thống hóa cơ sở lý luận khoa học về các vấn đề thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam và một số nước trong khối ASEAN. Trên cơ sở đó đưa ra khái niệm thế nào là thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa các nước, xác định được các yếu tố cơ bản có ảnh hưởng đến việc thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam và một số nước trong khối ASEAN.

- Phân tích, đánh giá thực trạng tình hình hợp tác trong các lĩnh vực của

ngành giao thông vận tải, tập trung đánh giá những cơ hội, thách thức ngành vận tải biển Việt Nam và các quốc gia trong khối ASEAN.

- Nghiên cứu đề xuất các giải pháp thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam và một số nước trong khối ASEAN, mà các giải pháp này phù hợp với thực tiễn của Việt Nam, phù hợp với điều kiện của các nước có quan hệ trên nền tảng các mặt còn khiếm khuyết, thiếu sót, cùng với xu thế phát triển quan hệ hợp tác giữa các nước ASEAN trong giai đoạn 2020 - 2030. Với những giải pháp được đề xuất, luận án đưa ra những kiến nghị, nhằm góp phần thực thi việc thúc đẩy sự phát triển hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam và một số nước trong khối ASEAN.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của luận án

Đối tượng nghiên cứu:

Là hợp tác về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam và một số nước trong khối ASEAN, nhằm mang lại lợi ích phát triển kinh tế cho các nước tham gia hợp tác.

Phạm vi nghiên cứu:

Nghiên cứu sự hợp tác về vận chuyển hàng hóa và thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam với một số nước ASEAN, có tính đến giai đoạn 2020 - 2030, tập trung vào các vấn đề sau: Về cảng biển; đội tàu biển; nguồn nhân lực hàng hải; ứng dụng phần mềm công nghệ thông tin trong cảng biển và cơ chế chính sách.

4. Phương pháp nghiên cứu của luận án

Để thực hiện thành công mục đích nghiên cứu, luận án sử dụng các phương pháp cơ bản sau:

- Phương pháp thống kê, phương pháp chuyên gia, phương pháp dự báo, phương pháp mô hình hóa, phương pháp tổng hợp và phân tích, đối chiếu và so sánh, phương pháp phân tích tư duy logic, phương pháp duy vật lịch sử, duy vật biện chứng,... để phân tích, đánh giá về cơ sở lý luận, cơ sở phương

pháp luận và thực trạng của việc thúc đẩy hợp tác vận tải biển trong nước với các quốc gia của khối ASEAN;

- Phương pháp hệ thống hóa, phương pháp đánh giá và luận giải, phương pháp phân tích chuyên gia kết hợp phương pháp dự báo để xây dựng các giải pháp thúc đẩy phát triển có lợi cho tình hình kinh tế của đất nước;

- Phương pháp tổng kết so sánh, phương pháp diễn giải và quy nạp để nghiên cứu, trình bày các vấn đề thực tiễn và lý luận về các quan điểm, cơ chế chính sách của Nhà nước đối với nền kinh tế thị trường nhằm thúc đẩy hợp tác các giải pháp.

5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của luận án

5.1. Ý nghĩa khoa học của luận án

- Hệ thống hóa khoa học và logic vấn đề nghiên cứu, đồng thời, đã hoàn thiện một phần cơ bản về cơ sở lý luận xây dựng các giải pháp thúc đẩy hợp tác trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khu vực ASEAN, tập trung vào các nước có biển, như: Singapore, Thái Lan, Malaysia, Indonesia, Philippine,...;

- Đưa ra cơ sở khoa học, tính tất yếu, tính lịch sử của việc hợp tác giữa các quốc gia với nhau, từ đó xây dựng giải pháp hợp tác phát triển trong ngành vận tải biển của Việt Nam, đảm bảo phù hợp nhất với điều kiện thực tế phát triển của đất nước trong thời kỳ đổi mới, hội nhập kinh tế quốc tế hiện nay và có tính đến giai đoạn 2020 - 2030.

5.2. Ý nghĩa thực tiễn của luận án

- Luận án đã phân tích tổng hợp và đánh giá thực trạng tình hình hợp tác trong giao thông vận tải, đặc biệt về lĩnh vực thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số quốc gia trong khối ASEAN. Từ đó xây dựng mô hình thúc đẩy hợp tác về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam với một số nước ASEAN theo năm nhóm giải pháp và dự báo đến năm 2030;

- Kết quả nghiên cứu của luận án có những đóng góp nhất định cho khoa

học chuyên ngành, đối với công tác tổ chức thực hiện và quản lý vĩ mô về vấn đề thúc đẩy hợp tác hơn nữa trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giúp cho các ban, ngành, cơ quan quản lý nhà nước, các công ty, các doanh nghiệp vận tải biển, tổ chức, phối hợp thực hiện trong ngành hàng hải mang lại ý nghĩa, hiệu quả thiết thực.

Do đó, tùy theo mục đích nghiên cứu, đặc điểm, lợi thế về vị trí địa lý, tiềm năng của mỗi quốc gia, trong đó là các chủ thể, chuyên gia, doanh nghiệp, công ty trong lĩnh vực vận tải biển,... có thể tham khảo, xem xét từng nhóm giải pháp thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển sao cho thích hợp để thỏa thuận, ký kết hợp đồng liên kết nhằm mang lại lợi ích lớn cho các bên khi tham gia hợp tác.

6. Những kết quả đạt được và điểm mới của luận án

Kết quả đạt được của luận án

- Luận án đã hệ thống hóa, xây dựng được cơ sở lý luận về hợp tác như: Đặc điểm tình hình hợp tác trong thời gian qua, các khái niệm liên quan đến thúc đẩy hợp tác; thực trạng hợp tác về vận tải biển, những cơ hội và thách thức trong việc hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN. Sự cần thiết và tính tất yếu giữa hiện tại và tương lai của việc hợp tác trên lĩnh vực ngành hàng hải giữa Việt Nam với một số quốc gia trong khối;

- Tổng hợp, phân tích thực trạng tình hình phát triển hợp tác về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam với một số nước trong khu vực theo từng giai đoạn và xu thế biến động trong tương lai. Từ đó thiết lập mối quan hệ thúc đẩy hợp tác về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam và một số nước ASEAN như: Việt Nam - Indonesia; Việt Nam - Malaysia; Việt Nam - Singapore; Việt Nam - Thái Lan, trong việc xuất khẩu các mặt hàng gạo, nông sản, rau quả của Việt Nam và nhập khẩu các mặt hàng phân bón, thuốc trừ sâu, linh kiện điện tử,...

- Xây dựng mối quan hệ thúc đẩy hợp tác tối ưu trong vận chuyển hàng

hóa bằng đường biển, đề xuất các giải pháp và kiến nghị nhằm thúc đẩy mối quan hệ hợp tác toàn diện vững chắc, lâu dài giữa Việt Nam với các nước trong khối ASEAN giai đoạn 2020 - 2030.

Những điểm mới của đề tài luận án

Luận án đạt được những điểm mới như sau:

- Đã hệ thống hóa khoa học và logic vấn đề nghiên cứu, đồng thời, hoàn thiện một phần cơ bản về cơ sở lý luận của việc xây dựng các giải pháp thúc đẩy hợp tác trong lĩnh vực vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khu vực ASEAN;

- Đã phân tích, tổng hợp và đánh giá thực trạng tình hình hợp tác và thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số quốc gia trong khối ASEAN theo từng giai đoạn;

- Đề xuất một số giải pháp thúc đẩy hợp tác về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam với một số nước ASEAN có tính khả thi cao, giai đoạn 2020 - 2030, gồm: Hoạt động dịch vụ vận tải biển; hệ thống cảng biển; đội tàu biển; phát triển nguồn nhân lực hàng hải; thiết kế phần mềm quản lý ngành vận tải biển.

7. Phần kết cấu của luận án

Luận án gồm các phần, chương như sau: Phần mở đầu; Phần nội dung (gồm 3 chương); Phần kết luận và kiến nghị; Danh mục các công trình khoa học đã công bố liên quan đến luận án; Tài liệu tham khảo;

Phần nội dung của luận án được chia thành 3 chương như sau:

Chương 1. Cơ sở lý luận về thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN.

Chương 2. Đánh giá thực trạng hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN.

Chương 3. Giải pháp thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN.

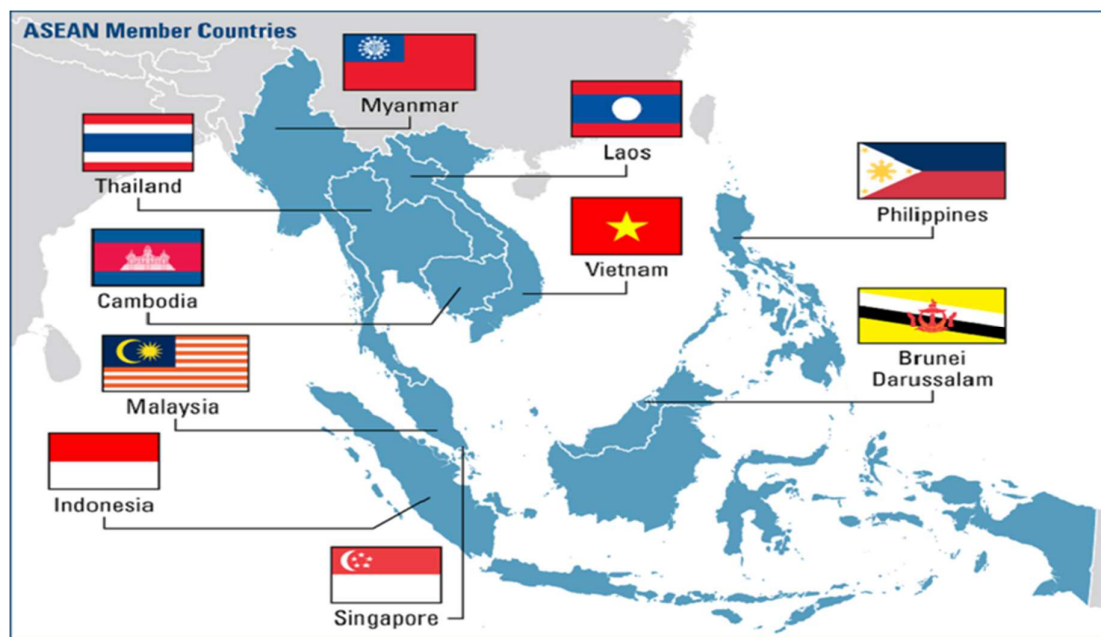
CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ THỨC ĐẨY HỢP TÁC VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN GIỮA VIỆT NAM VỚI MỘT SỐ NƯỚC TRONG KHỐI ASEAN

1.1. Tổng quan sự hình thành và phát triển của khối ASEAN

1.1.1. Sự hình thành và phát triển của ASEAN

Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (gọi tắt ASEAN), được thành lập ngày 08 tháng 8 năm 1967 trên cơ sở Tuyên bố Bangkok, với 5 nước thành viên ban đầu là Indonesia, Malaysia, Philippine, Singapore và Thái Lan.

Trải qua hơn nửa thế kỷ thành lập, xây dựng và phát triển với nhiều thách thức và cơ hội, ASEAN ngày nay đã trở thành một tổ chức hợp tác khu vực liên Chính phủ, gồm 10 quốc gia Đông Nam Á (thêm 5 nước là Brunei, Cambodia, Lào, Mianma và Việt Nam), là một thực thể chính trị - kinh tế quan trọng ở Châu Á - Thái Bình Dương và là đối tác không thể thiếu trong chính sách khu vực của các nước lớn và các trung tâm quan trọng trên thế giới. Sự hình thành và phát triển của các nước trong khối ASEAN này được mô tả theo hình 1.1.



Hình 1.1. Bản đồ các nước thành viên ASEAN

(Nguồn: <http://vtv.vn/kinh-te/chien-luoc-phet-trien-cang-bien-ASEAN-2017>)

Các mốc quan trọng trong quá trình phát triển của ASEAN:

Với hơn 50 năm hình thành và phát triển, Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á, đã trải qua những chặng đường quan trọng, ghi dấu sự hợp tác và cùng phát triển của ASEAN cụ thể:

- Từ ngày 08/8/1967, ASEAN chính thức được thành lập trên cơ sở Tuyên bố Bangkok, gồm 5 thành viên ban đầu: Thái Lan, Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore, với mục đích tăng cường hợp tác kinh tế, văn hóa-xã hội giữa các nước thành viên, tạo điều kiện để các nước hội nhập sâu rộng với các quốc gia khu vực và thế giới.

- Năm 2002, với nỗ lực tìm kiếm giải pháp hòa bình cho vấn đề Biển Đông, ASEAN và Trung Quốc ký Tuyên bố về ứng xử của các bên ở Biển Đông (DOC).

- Năm 2003, ASEAN ra Tuyên bố về sự hòa hợp ASEAN II (Tuyên bố Bali II), xác định mục tiêu thành lập Cộng đồng ASEAN gồm ba trụ cột: Chính trị - an ninh (APSC), kinh tế (AEC) và văn hóa - xã hội (ASCC).

- Năm 2005, Hội nghị cấp cao Đông Á (EAS) lần đầu được tổ chức tại thủ đô Kuala Lumpur, Malaysia, với sự tham gia của lãnh đạo các nước ASEAN, Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Ấn Độ, Australia và New Zealand.

- Năm 2007, Hiến chương ASEAN được ký kết, tạo nền tảng pháp lý và thể chế để ASEAN xây dựng Cộng đồng.

- Năm 2009, thành lập Ủy ban Liên chính phủ ASEAN về Nhân quyền (AICHR) được thành lập. Tháng 02/2009, các nhà lãnh đạo ASEAN thông qua lộ trình xây dựng Cộng đồng ASEAN, bao gồm các kế hoạch tổng thể xây dựng ba cộng đồng trụ cột: Chính trị - an ninh (APSC), kinh tế (AEC) và văn hóa - xã hội (ASCC).

- Năm 2010, tại Hội nghị Cấp cao ASEAN lần thứ 17 diễn ra vào tháng 12-2010 tại Việt Nam (Hà Nội), các Nhà Lãnh đạo ASEAN đã thông qua Kế hoạch Tổng thể về Kết nối ASEAN (MPAC), trong đó đề ra các biện pháp cụ

thể thực hiện kết nối ASEAN về hạ tầng, thể chế và người dân.

- Năm 2010, Việt Nam hoàn thành xuất sắc trọng trách Chủ tịch ASEAN. Với những đóng góp chủ động, tích cực và có trách nhiệm vào các mục tiêu chung của ASEAN, năm Chủ tịch ASEAN 2010 của Việt Nam đã góp phần duy trì đoàn kết ASEAN; trực tiếp đóng góp vào Lộ trình xây dựng Cộng đồng ASEAN và triển khai Hiến chương, đưa ASEAN năm 2015 trở thành một cộng đồng đoàn kết, gắn bó, liên kết chặt chẽ về kinh tế vì mục tiêu hòa bình, ổn định, hợp tác, phát triển của khu vực; nâng cao và làm sâu sắc hơn quan hệ nội khối ASEAN và giữa ASEAN với các đối tác, vì hòa bình, ổn định, hợp tác, phát triển của khu vực.

- Năm 2011, ASEAN đưa ra “Tuyên bố Bali về Cộng đồng ASEAN trong Cộng đồng các Quốc gia Toàn cầu”. Vấn đề này khẳng định quyết tâm cũng như cam kết của các nước ASEAN xây dựng lập trường, quan điểm chung trong việc hợp tác ứng phó với các vấn đề toàn cầu; nâng cao vai trò và tiếng nói của ASEAN tại các cơ chế quốc tế như liên hợp quốc (UN), Tổ chức thương mại thế giới (WTO), diễn đàn hợp tác kinh tế châu Á - Thái Bình Dương (APEC),... nhằm đóng góp tích cực hơn vào các nỗ lực chung nhằm duy trì môi trường hòa bình, ổn định cho phát triển trong khu vực cũng như trên thế giới.

- Ngày 31/12/2015, thời điểm này, Cộng đồng ASEAN liên kết mới sâu rộng, chặt chẽ hơn, đánh dấu một bước phát triển mới của khu vực ASEAN. Từ một khu vực bị chia rẽ bởi đối đầu và nghi kỵ, ASEAN đã trở thành khu vực phát triển năng động, đoàn kết và là đối tác không thể thiếu của các nước trên thế giới, là một thị trường chung của hơn 600 triệu dân với nền kinh tế lớn thứ 6 thế giới.

- Ngày 06/9/2016, ASEAN thông qua Kế hoạch tổng thể về Kết nối ASEAN 2025 và Chương trình công tác triển khai Sáng kiến hội nhập ASEAN (IAI) giai đoạn III (2016-2020).

- Ngày 06/8/2017, các nước ASEAN và Trung Quốc đã chính thức thông

qua dự thảo khung về Bộ quy tắc ứng xử trên biển Đông (COC), được tổ chức họp tại Manila, Philippines.

1.1.2. Cơ cấu tổ chức của ASEAN

1.1.2.1. Sơ đồ cơ cấu tổ chức của ASEAN

Theo Hiến chương ASEAN, thông qua ngày 20/11/2007 và chính thức có hiệu lực từ ngày 15/12/2008, cơ cấu tổ chức hoạt động của ASEAN bao gồm các cơ quan sau:

Cấp cao ASEAN (ASEAN Summit) là những người đứng đầu nhà nước hoặc Chính phủ của các quốc gia thành viên, là cơ quan hoạch định chính sách tối cao của ASEAN, nghiên cứu họp bàn đưa ra các chỉ đạo và quyết định các vấn đề then chốt liên quan đến việc thực hiện các mục tiêu của ASEAN và lợi ích của các thành viên trong khối ASEAN. Hội nghị cấp cao ASEAN triển khai nhóm họp một năm hai lần, do quốc gia thành viên giữ chức Chủ tịch ASEAN chủ trì tổ chức. Ngoài ra, có thể được triệu tập khi cần thiết như là các cuộc họp đặc biệt hoặc bất thường tại thời điểm được tất các các quốc gia thành viên nhất trí.

Hội đồng điều phối ASEAN (ASEAN Coordinating Council) họp ít nhất hai lần một năm, gồm các Bộ trưởng ngoại giao ASEAN, điều phối việc thực hiện các thỏa thuận và quyết định của Hội nghị Cấp cao ASEAN, theo dõi tổng thể tất cả các hoạt động của ASEAN với sự trợ giúp của Tổng thư ký ASEAN.

Các Hội nghị Bộ trưởng chuyên ngành (ASEAN Sectoral Ministerial Bodies) có nhiệm vụ thực hiện các thỏa thuận và quyết định của Hội nghị cấp cao ASEAN trong phạm vi phụ trách.

Tổng thư ký ASEAN và Ban thư ký ASEAN (Secretary-General of ASEAN /ASEAN Secretariat) là cơ quan thường trực nhất của ASEAN, có nhiệm vụ triển khai thực thi các quyết định, thỏa thuận của ASEAN, hỗ trợ và theo dõi tiến độ thực hiện các thỏa thuận và quyết định của ASEAN, đệ trình báo cáo hàng năm về các hoạt động của ASEAN lên hội nghị cấp cao

ASEAN; Ngoài ra còn có ủy ban đại diện thường trực ASEAN.

Ủy ban đại diện thường trực ASEAN có các chức năng sau:

- Hỗ trợ các Hội đồng Điều phối và các Hội nghị Bộ trưởng chuyên ngành;
- Phối hợp hoạt động với các Ban thư ký ASEAN quốc gia và Hội nghị Bộ trưởng chuyên ngành;
- Phối hợp với Tổng thư ký ASEAN và Ban thư ký ASEAN về tất cả các vấn đề có liên quan;
- Hỗ trợ các hoạt động đối ngoại của ASEAN;
- Nhận các nhiệm vụ khác mà hội đồng điều phối giao phó.

Ban thư ký ASEAN quốc gia (ASEAN National Secretariats) là đầu mối điều phối và phối hợp hoạt động hợp tác ASEAN trong phạm vi mỗi quốc gia. Ban Thư ký ASEAN quốc gia của Việt Nam do Vụ ASEAN, Bộ Ngoại giao đảm nhiệm.

Chức năng nhiệm vụ của các Ban thư ký ASEAN quốc gia được nêu tại Điều 13 Hiến chương ASEAN bao gồm:

- Đầu mối quốc gia về các hoạt động hợp tác ASEAN;
- Là trung tâm thông tin quốc gia về tất cả các vấn đề liên quan tới ASEAN;
- Điều phối việc thực hiện các quyết định của ASEAN trong phạm vi quốc gia;
- Điều phối và hỗ trợ công tác chuẩn bị trong nước để tham gia các Hội nghị ASEAN;
- Khuyếch trương bản sắc và nhận thức về ASEAN ở cấp quốc gia; và
- Đóng góp vào việc xây dựng Cộng đồng ASEAN.

Ủy ban liên chính phủ ASEAN về nhân quyền (AICHR) có nhiệm vụ thúc đẩy nhận thức về quyền con người trong các tầng lớp nhân dân ASEAN, và tăng cường hợp tác giữa chính phủ các nước thành viên ASEAN với mục tiêu bảo vệ các quyền con người.

Cơ cấu tổ chức của ASEAN và mối liên hệ được thể hiện khái quát qua sơ đồ hình 1.2.

1.1.2.2. Phân tích đặc điểm và tình hình phát triển vận tải hàng hải của các nước thành viên ASEAN

Bảng 1.1. Thông tin tóm lược về các nước thành viên ASEAN

STT	Quốc gia	Thủ đô	Diện tích (km ²)	Dân số (năm 2020) (người)	Ngôn ngữ	Thế chế chính trị	Đơn vị tiền tệ	GDP (năm 2020) (Tỷ USD)
1	Brunei	Bandar Seri Begawan	5.269	440.771	Tiếng Mã Lai	Quân chủ lập hiến	Dola Brunei	64.568
2	Cambodia	Phnom Penh	181.035	15.957.223	Khmer	Quân chủ lập hiến	Riel (KHR)	76.405
3	Indonesia	Jakarta	1.812.108	275.007.870	Tiếng Indonesia	Cộng hòa tổng thống	Rupiah Indonesia (IDR)	45.010
4	Lào	Viêng Chăn	230.612	7.231.211	Tiếng Lào	Cộng hòa dân chủ nhân dân	Kíp (LAK)	19.16
5	Malaysia	Kuala Lumpur	329.847	33.815.100	Tiếng Malaysia	Quân chủ lập hiến	Ringgit (RM) (MYR)	336.003
6	Myanmar	Naypyidaw	676.577	81.876.848	Tiếng Myanmar	Cộng hòa đại nghị	Kyat (MMK)	215.316
7	Philippines	Manila	300.000	114.152.502	Tiếng Tagalog, Tiếng Anh	Dân chủ	Peso (PHP)	376.8001
8	Singapore	Singapore	718,3	7.110.610	Anh, Mã Lai, Quan thoại, Tamil	Dân chủ nghị viện	Đôla Singapore (SGD)	585.538
9	Thailand	Bangkok	513.120	74.754.900	Tiếng Thái	Chế độ quân	Baht (THB)	690.226

STT	Quốc gia	Thủ đô	Diện tích (km ²)	Dân số (năm 2020) (người)	Ngôn ngữ	Thể chế chính trị	Đơn vị tiền tệ	GDP (năm 2020) (Tỷ USD)
						chủ lập hiến		
10	Việt Nam	Hà Nội	331.699	98.915.000	Tiếng Việt	Cộng hòa dân chủ	Việt Nam đồng	599.891

(Nguồn: Tổng hợp từ <https://vi.wikipedia.org>)

Quốc gia Brunei

Brunei nằm ở Tây bắc đảo Ca-li-man-tan, giáp với Malaysia và biển Đông. Brunei có diện tích 5.269 km² và chia thành hai phần riêng rẽ: Phía Đông có vùng Tem-bu-rông, phía Tây có 3 vùng: Brunei Mu-a-ra, Tu-tông và Bê-lai. Thủ đô là Ban-đa Xê-ri Bê-ga-oan.

Xét về lĩnh vực kinh tế, Brunei là quốc gia có mức độ thu nhập bình quân tương đối cao trên thế giới. Trong thế kỷ 20, thế giới đã biết đến Brunei do sự giàu có về nguồn dầu mỏ và khí đốt. Về ngoại thương, Brunei luôn xuất siêu. Kim ngạch xuất khẩu hàng năm thường gấp 1,5 lần kim ngạch nhập khẩu. Brunei có tỷ lệ xuất khẩu dầu thô và các sản phẩm từ dầu thô chiếm khoảng 46%, chất đốt hóa lỏng và cao su chiếm khoảng 42%. Bên cạnh đó, quốc gia này nhập khẩu chủ yếu là các mặt hàng: máy móc thiết bị, phương tiện vận tải, hóa chất và lương thực, thực phẩm.

Cảng biển và bến phà chính của nước này là cảng Muara, chiếm hơn 90% lượng hàng nhập khẩu và xuất khẩu của cả nước, không bao gồm dầu khí, vì các hydrocacbon này di chuyển qua các bến ở Lumut và Seria thuộc quận Belait. Kế hoạch chiến lược vận tải Kuala Lumpur năm 2016-2025 của ASEAN, đưa ra một số thỏa thuận giữa các nước thành viên ASEAN, trong đó bao gồm việc thiết lập một hệ thống vận tải và vận tải đa phương thức toàn cầu và vận tải đa phương thức cho vận chuyển hành khách và hàng hóa.

Trước nỗ lực hướng tới thỏa thuận ASEAN và kết hợp với các mục tiêu của kế hoạch dài hạn, Brunei đã đưa ra các kế hoạch chuyển động để thiết lập các hoạt động "trung tâm" bền vững trong tất cả các phương tiện giao thông và truyền thông. Cảng Muara được mở rộng khoảng 150 đến 200 mét, tăng sức tải của ga từ 220.000 TEU đến 330.000, nạo vét luồng Muara đến độ sâu 14 mét do đó cho phép các tàu lớn hơn có thể cập cảng một cách dễ dàng.

Theo thống kê, số liệu về vận tải hàng hải ở Brunei giai đoạn 2011-2020 thể hiện bảng 1.2.

Bảng 1.2. Số liệu về vận tải hàng hải của Brunei giai đoạn 2011 - 2020

Mã	Tên chỉ tiêu	Đơn vị	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	Cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải											
1	Số lượng cảng nội địa	cảng	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
2	Số lượng cảng quốc tế	cảng	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
III	Khối lượng vận tải hàng hải											
1	Khối lượng vận tải hàng hóa bằng đường biển nội địa	nghìn tấn	3	4	5	5	6	7	7	12	11	13
2	Khối lượng vận tải hành khách bằng đường biển quốc tế	nghìn người	955	1.005	1.058	1.058	999	1.199	1.259	2.203	2.093	2.386
3	Khối lượng vận tải hàng hóa bằng đường biển quốc tế	nghìn tấn	1.042	948	1.05	1.05	1.044	1.253	1.316	2.303	2.188	2.494
4	Khối lượng vận tải container bằng đường biển quốc tế	nghìn TEU	99	90	92	92	99	119	125	219	208	237

(Nguồn : Tổng hợp từ website: <http://www.ajtpweb.org/statistics>)

Quốc gia Cambodia

Chiều dài đường thủy ở Cambodia khoảng 1.750 km, trong đó khoảng 850 km có thể đi lại vào mùa khô.

Cảng tự trị Sihanoukville (SAP) là cảng biển sâu thương mại và quốc tế duy nhất của đất nước, thuộc sở hữu nhà nước và đang trải qua một sự phát triển đáng kể do hoàn thành trước năm 2020. SAP bao gồm 124 ha. Tuy nhiên, cảng này đã được tuyên bố là cảng biển của Cambodia đắt giá nhất ở châu Á.

Cảng tự trị Phnom Penh thuộc sở hữu nhà nước ở huyện Kien Svay thuộc tỉnh Kandal, cách cảng Phnom Penh 30 km, là cảng lớn thứ hai của nước này. Tháng 01 năm 2013, cảng đã khai trương khu cảng container trị giá 28 triệu đô la Mỹ do chính phủ Trung Quốc tài trợ. Hàng may mặc và nông nghiệp (đặc biệt là gạo) là mặt hàng xuất khẩu chính tại cảng, trong khi đó các mặt hàng thiết bị xây dựng, máy móc nông nghiệp, nguyên liệu cho ngành may mặc và hàng tiêu dùng là hàng nhập khẩu quan trọng.

Cảng tự trị Sihanoukville và cảng Tự trị Phnom Penh đã trải qua tình trạng lưu thông container chậm lại vào năm 2016. Tại SAP, xuất khẩu của Cambodia chiếm nhiều lưu lượng hơn các năm trước, gần với khối lượng nhập khẩu.

Cảng Phnom Penh là cảng sông gốc ở thành phố Phnom Penh, cách biển 330 km. Tàu chở hàng ở đây có thể phục vụ các điểm đến quốc tế như Singapore. Các cảng biển nhỏ ở Koh Kong và Kampot được sử dụng bởi các tàu tương đối nhỏ. Các cảng sông như ở Kampong Cham chỉ được sử dụng cho tàu nội địa.

Theo thống kê, số liệu về vận tải hàng hải ở Cambodia trong giai đoạn 2011 - 2020 thể hiện bảng 1.3.

Bảng 1.3. Số liệu về vận tải hàng hải của Cambodia giai đoạn 2011 - 2020

Mã	Tên chỉ tiêu	Đơn vị tính	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	Cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải											
1	Số lượng cảng nội địa	cảng	5	5	5	5	6	6	6	7	7	7
2	Số lượng cảng quốc tế	cảng	2	2	2	2	3	3	3	3	3	3
II	Khối lượng vận tải hàng hải											
1	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển nội địa	nghìn tấn	452	862	733	623	530	451	2.101	2.416	2.054	2.362
2	Khối lượng hành khách vận chuyển bằng đường biển quốc tế	nghìn người	3	24	48	48	16	41	47	54	62	71
3	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển quốc tế	nghìn tấn	1.819	2.058	2.217	2.217	2.439	2.659	3.012	3.464	2.944	3.386
4	Khối lượng vận tải container bằng đường biển quốc tế	nghìn TEU	253	259	223	223	238	255	286	329	280	322

(Nguồn : Tổng hợp từ website: <http://www.ajtpweb.org/statistics>)

Quốc gia Indonesia

Indonesia là một quốc gia quần đảo bao gồm 17.000 đảo lớn và đảo nhỏ, dài khoảng 5.100 km từ đông sang tây, từ bắc xuống nam là 1888 km. Indonesia chỉ có biên giới đất liền ở hai nơi: Một trên đảo Ca-li-man-tan tiếp giáp với Pa-pua Niu Ghi-nê, còn lại là biên giới trên biển.

Các quốc gia láng giềng cách biển gồm: Ô-xtrây-li-a, Malaysia và Philippines, Indonesia có vị trí địa lý rất thuận lợi cho giao thông đường biển. Về kinh tế, quốc gia này có nguồn tài nguyên thiên nhiên phong phú. Sự phát triển này chủ yếu chiếm tỷ trọng lớn trong ngành sản xuất nông nghiệp, khai khoáng và dầu mỏ.

Ngành vận tải biển Indonesia là một trong nhiều ngành công nghiệp mới nổi đã có sự tăng trưởng đáng kể trong vài năm qua. Các mặt hàng chính được vận chuyển đến các điểm đến quốc tế là các sản phẩm dệt, linh kiện điện tử và sản phẩm, sản phẩm cao su, dầu cọ, hạt cọ, gỗ và lâm sản, và các sản phẩm nông nghiệp như ca cao và cà phê. Các điểm đến chính cho các sản phẩm này là Hoa Kỳ, một số nước châu Âu, Nhật Bản và Trung Quốc.

Indonesia hiện có cảng công nghiệp tại Kalibaru, Tanjung Priok, Jakarta. Cảng đang tiếp tục được mở rộng, khi dự án hoàn thành dự kiến đến năm 2023 cảng Tanjung Priok sẽ tăng công suất hàng năm lên 18 triệu TEU và có thể tạo điều kiện cho các tàu container hạng ba (sức tải 18,000 TEU) hoạt động dễ dàng, thuận lợi.

Dự án cảng Kalibaru được chia thành ba giai đoạn, bao gồm việc lắp đặt cơ sở hạ tầng và thiết bị đầu cuối container (1,38 tỷ đô la Mỹ) cũng như xây dựng nhà ga sản phẩm dầu mỏ mới (730 triệu đô la Mỹ) trên toàn bộ 195 hecta đất ở phía bắc Jakarta. Bến cảng được xây dựng kéo dài đến khoảng 4.000 mét. Theo thống kê, số liệu về vận tải hàng hải ở Indonesia trong giai đoạn 2011-2020 thể hiện bảng 1.4.

Bảng 1.4. Số liệu về vận tải hàng hải của Indonesia giai đoạn 2011 - 2020

Mã	Tên chỉ tiêu	Đơn vị tính	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	Cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải											
1	Số lượng cảng nội địa	Cảng	108	109	118	118	118	118	118	125	125	125
2	Số lượng cảng quốc tế	Cảng	2	2	2	2	2	3	3	3	3	3
II	Khối lượng vận tải đường biển											
1	Khối lượng vận tải hành khách bằng đường biển nội địa	Nghìn người	7.072	7.198	5.097	5.097	5.658	6.337	6.618	6.907	7.943	9.134
2	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển nội địa	Nghìn tấn	227.955	242.89	308.99	308.99	320.268	358.700	387.546	408.606	469.897	540.382
3	Khối lượng hành khách vận chuyển bằng đường biển quốc tế	Nghìn người	2.059	1.72	1.723	1.723	1.797	41	1.757	1.909	2.195	2.524
4	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển quốc tế	Nghìn tấn	531.896	536.47	567.208	567.208	580.878	2.659	609.088	653.270	751.261	863.950
5	Khối lượng vận tải container bằng đường biển quốc tế	Nghìn TEU	424	433	465	465	525	255	710	785	903	1.038

(Nguồn: Tổng hợp từ website: <http://www.ajtpweb.org/statistics>)

Quốc gia Lào

Quốc gia Lào nằm trên bán đảo Đông dương , là nước có diện tích nhỏ so với các nước trong khu vực. Do điều kiện tự nhiên, Lào là một quốc gia không có biển, phía tây giáp Thái lan , đông giáp Việt nam , bắc giáp Trung quốc , phía nam giáp Cambodia. Với số dân hơn 5 triệu người gồm nhiều dân tộc khác nhau.

Về giao thông vận tải: Lào là một nước nằm sâu trong đất liền, do đặc điểm địa lý nên giao thông của Lào chủ yếu là đường bộ, đường sông. Hàng hoá nhập khẩu nếu đi theo đường biển và bộ thường được chuyển tải qua Bangkok của Thai lan và đi đường bộ vào Lào hoặc được chuyển tải qua các cảng Đà Nẵng, cảng Cửa Lò của Việt Nam và cũng được chuyển tải tiếp bằng đường bộ theo đường số 8.

Hiện nay để đảm bảo nhịp độ phát triển kinh tế của mình, Lào đang triển khai nhiều dự án xây dựng và nâng cấp các tuyến đường bộ bằng vốn của nước ngoài đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu và chuyển tiếp hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam đi Thái lan bằng đường bộ qua Lào.

Về tàu thủy, cho đến nay Lào có tàu trọng tải chở hàng theo tấn đăng ký từ 3.000-5.000 tấn đăng ký quốc tịch Lào nhưng hoạt động thường xuyên tại các cảng miền Trung Việt nam với nhiệm vụ vận tải hàng hoá xuất nhập khẩu của Lào thông qua các cảng biển của Việt nam .

Tuy là quốc gia không có biển nhưng Lào cũng kinh doanh tàu biển với số lượng vài chiếc và chất lượng đội tàu kém phát triển mục đích cho thuê vận tải. Vì vậy việc trao đổi, giao thương hàng hóa ở Lào hầu hết qua cửa khẩu ở Thái Lan, Việt Nam theo đường bộ, nên các chi phí hàng hóa của Lào tăng bình quân chung cao hơn so với hàng hóa vận tải bằng đường biển.

Trong thời gian tới, Lào sẽ hoàn thiện tuyến đường vận chuyển hàng hóa ra các quốc gia có biển một cách hiệu quả hơn, giữ vai trò là con đường huyết mạch trong phát triển kinh tế. Mặc dù đang phát triển hạ tầng kiến trúc

phục vụ logistics bằng nguồn vốn vay từ ngân hàng Thế giới, nhưng ngành logistics vẫn chưa phát triển đồng bộ. Hiện nay ngành logistics đang được chính phủ ủng hộ và nâng đỡ toàn diện về mặt chính sách.

Theo thống kê, số liệu về vận tải hàng hải ở Lào trong giai đoạn 2011-2020 thể hiện bảng sau:

Bảng 1.5. Số liệu về vận tải hàng hải của Lào giai đoạn 2011 - 2020

Mã	Tên chỉ tiêu	Đơn vị tính	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	Cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải											
1	Số lượng cảng sông	Cảng	26	28	28	28	28	28	28	28	34	40
II	Khối lượng vận tải hàng hải											
1	Tổng khối lượng vận chuyển hàng hoá nội địa bằng sông	Nghìn tấn	767	883	1.088	1.088	993	1.131	1.586	1.667	2.000	2.400
2	Tổng vận chuyển hàng hóa bằng đường sông	Triệu tấn-km	67.800	60.900	69.700	69.700	52.800	80.900	87.400	94.700	113.640	136.368

(Nguồn: Tổng hợp từ website: <http://www.ajtpweb.org/statistics>)

Liên bang Malaysia

Liên bang Malaysia có diện tích vào khoảng 329.800 km², bao gồm bán đảo Mã Lai và hai bang Xa-ba và Xa-ra-oắc nằm trên bờ Tây Bắc của đảo Bô-nê-ô.

Biển luôn đóng một vai trò quan trọng ở Malaysia, nước đã trở thành một quốc gia hàng hải trong hơn một nghìn năm. Kiến trúc vận chuyển, sự sáng tạo và sự thông minh của các bậc thầy về biển đã được nhiều quốc gia ghi nhận. Bên cạnh việc tập trung vào cơ sở hạ tầng cảng biển, việc tăng cường cơ sở hạ tầng giao thông đa phương thức, đặc biệt là đường xá, được ưu tiên để tăng cường kết nối nội địa với cảng biển.

Cảng biển Malaysia được phân loại là cảng biển liên bang và cảng biển của nhà nước. Bộ giao thông vận tải quản lý cảng biển của liên bang và một số ví dụ về cảng biển liên bang là Cơ quan Cảng Klang (PKA), Ủy ban Cảng Port Penang (PPC), Cảng vụ Johor (JPA), Cảng vụ Kuantan (KPA) và Cảng vụ Bintulu (BPA). Các cảng biển của nhà nước thường do chính quyền bang quản lý với Cảng vụ Lumut, Cảng vụ Sabah (SPA), Cảng vụ Rajang (RPA) và Cảng vụ cảng Miri (MPA).

PKA được vận hành bởi hai nhà khai thác khác nhau bao gồm Cảng Tây và Cảng Bắc, mỗi cảng đóng góp 67% và 33% lượng container tương ứng cho cảng biển chính này. Trong bảng xếp hạng thế giới, PKA đạt gần 10.350.000 đơn vị tương đương (TEU) và được xếp hạng 12 trong 50 cảng biển trên thế giới. Cảng biển này được kết nối với các cảng khô để thuận lợi cho hoạt động của nó từ nội địa, bao gồm Cảng hàng hóa Padang Besar (PBCT) và Cảng hàng hóa Ipoh (ICT) ở khu vực phía bắc bán đảo Malaysia, cảng Nilai Inland (NIP) ở khu vực miền Trung và Cảng nội địa Segamat (SIP) ở khu vực phía nam bán đảo Mã Lai kết nối với cả ba cảng khô bao gồm ICT, NIP và SIP.

Cảng Penang là cảng biển lớn thứ ba ở Malaysia và chủ nhà cho cảng biển này là Ủy ban Bến cảng. Cảng biển này nằm ở vị trí chiến lược ở mũi

phía bắc của Eo biển Malacca, là một trong những tuyến đường vận chuyển nhộn nhịp nhất trên thế giới. Ngoài ra, cảng biển này nằm ở khu vực phía bắc của bán đảo Mã Lai và nằm sát với một trung tâm kinh tế bao gồm Tam giác tăng trưởng Indonesia - Malaysia - Thái Lan (IMT-GT), khuyến khích phát triển thương mại giữa các nước này (PPC, 2014). Cảng biển này có mối liên hệ chặt chẽ với cảng hàng hóa PBCT và ICT và nhà ga chính liên kết cảng biển với các bên liên quan trong nước và quốc tế.

Về phát triển container, tất cả ba cảng biển Malaysia đều cho thấy một xu hướng phát triển. Eo biển Malacca được coi là tuyến đường quốc tế cho việc đi lại giữa châu Âu và Viễn Đông bằng đường biển và ngược lại với tổng số tàu thuyền đang chạy theo Eo biển Malacca là 380.455 tàu trong thời gian 5 năm (2012-2016). Độ tin cậy, tính kịp thời và hiệu quả về chi phí của hệ thống giao thông là rất quan trọng để phát triển tăng trưởng kinh tế mới hoặc quy hoạch chuyển đổi kinh tế. Do đó, việc tích hợp hệ thống đường sắt-đường bộ đối với vận chuyển hàng hóa từ cảng đến nội địa tại Malaysia rất quan trọng. Hệ thống giao thông và vận tải hiện đại ở Malaysia đã được phát triển trong thời kỳ thuộc địa của Anh và đã được cải tiến hơn nữa để phục vụ việc vận chuyển hàng hóa từ cảng biển đến các vùng sâu vùng xa thông qua các cảng khô chiến lược.

Với Malaysia, giờ đây việc xây dựng cảng mới hay mở rộng cảng đều phải cân nhắc kỹ lưỡng. Chiến lược của Malaysia là vẫn duy trì hình thức chuyển hàng transshipment trong khi củng cố nâng cao hiệu quả hoạt động của các cảng hiện có. Theo thống kê số liệu về vận tải hàng hải ở Malaysia trong giai đoạn 2011 - 2020 thể hiện bảng 1.6.

Bảng 1.6. Số liệu về vận tải hàng hải của Malaysia giai đoạn 2011 - 2020

Mã	Tên chỉ tiêu	Đơn vị tính	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	Cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải											
1	Số lượng cảng nội địa	Cảng	5	14	14	14	13	13	13	13	13	13
2	Số lượng cảng quốc tế	Cảng	10	10	10	10	15	15	15	15	15	15
III	Khối lượng vận tải hàng hải											
1	Khối lượng vận tải hành khách bằng đường biển nội địa	Nghìn người	12.560	12.668	14.620	14.620	14.781	14.970	15.162	16.178	19.414	23.297
2	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển nội địa	Nghìn tấn	164.815	175.249	183.014	183.014	198.29	197.429	203.063	208.915	250.698	300.838
3	Khối lượng hành khách vận chuyển bằng đường biển quốc tế	Nghìn người	1.331	2.309	4.348	4.348	3.050	2.137	2.547	2.641	3.169	3.803
4	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển quốc tế	Nghìn tấn	144.138	153.78	168.999	168.999	187.997	187.237	189.868	200.896	241.075	289.290
5	Khối lượng vận tải container bằng đường biển quốc tế	Nghìn TEU	5.663	6.047	6.464	6.464	6.720	6.956	7.108	7.205	8.646	10.375

(Nguồn : Tổng hợp từ website: <http://www.ajtpweb.org/statistics>)

Quốc gia Myanmar

Myanma có biên giới giáp các nước như phía bắc giáp Bangladesh và Trung quốc, phía Đông nam giáp Thái lan, Tây nam với vịnh Bengan. Do điều kiện tự nhiên về mặt địa lý, địa hình, Myanma có ngành vận tải biển phát triển nhưng không phải là thế mạnh của mình như các nước khác trong khu vực. Khi các quốc gia ASEAN ưu tiên nâng cao khả năng kết nối trong và ngoài khu vực, Myanmar đã lên kế hoạch khai thác lợi thế vị trí chiến lược giữa hai quốc gia đông đảo nhất là Trung Quốc và Ấn Độ để trở thành trung tâm thương mại hàng hải ở châu Á.

Nhận thấy hệ thống cảng biển còn phát triển mạnh mẽ, vì thế quốc gia này ưu tiên đầu tư trước cho việc xây dựng cảng biển. Kết quả là đang có 142 dự án logistics được triển khai, thì có tới 50% số đó liên quan tới hải cảng. Mặt khác, còn có những kế hoạch chi tiết phát triển nền kinh tế như cải thiện xuất nhập khẩu, hiện đại hóa các thủ tục hành chính.

Myanmar hiện có cảng Yangon là cửa ngõ chính để giao thương đường biển, xử lý khoảng 95% hàng hóa xuất khẩu và nhập khẩu hàng hải. Nó có thể được chia thành hai khu vực chính: Bến cảng bên trong cảng Yangon và ngoài cảng Thilawa, nằm cách khu kinh doanh của Yangon 16 km.

Các cảng Yangon hiện có thể phục vụ 36 tàu trong cùng một thời điểm, 26 tàu ở bến cảng nội địa Yangon và 10 tại khu vực Thilawa. Hiện tại, 46 tàu của 20 tàu container thường sử dụng các cảng Yangon để giao dịch trực tiếp với 10 quốc gia - Singapore, Malaysia, Iran, Ấn Độ, Trung Quốc, Sri Lanka, Indonesia, Việt Nam, Bangladesh và Thái Lan.

Cơ quan quản lý đã tạo ra một môi trường tốt cho các nhà đầu tư trong lĩnh vực cảng và giám sát và hỗ trợ các nhà khai thác cảng của tất cả các cảng tại Myanmar. Đầu tư tư nhân đã được cho phép trong ngành cảng Myanmar từ năm 1998.

Theo thống kê, số liệu về vận tải hàng hải ở Myanmar trong giai đoạn 2011-2020 thể hiện bảng 1.7.

Bảng 1.7. Số liệu về vận tải hàng hải của Myanmar giai đoạn 2011 - 2020

Mã	Tên chỉ tiêu	Đơn vị tính	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	Cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải											
1	Số lượng cảng nội địa	Cảng	21	21	21	22	22	22	22	22	22	22
2	Số lượng cảng quốc tế	Cảng	8	8	8	9	9	9	9	9	9	9
II	Khối lượng vận tải hàng hải											
1	Khối lượng vận tải hành khách bằng đường biển nội địa	Nghìn người	377	340	150	150	85	74	123	28	30	32
2	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển nội địa	Nghìn tấn	2,18	2	3	3	2	3	3	3.342	3.593	3.862
3	Khối lượng hành khách vận chuyển bằng đường biển quốc tế	Nghìn người	3.57	5.080	1.140	1.140	6.970	6.310	6.730	18.470	19.855	21.344
4	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển quốc tế	Nghìn tấn	10,928	12	20	20	22	25	25	27.276	29.322	31.521
5	Khối lượng vận tải container bằng đường biển quốc tế	Nghìn TEU	197	227	303	303	347	408	478	617	663	713

(Nguồn: Tổng hợp từ website: <http://www.ajtpweb.org/statistics>)

Quốc gia Philippines

Philippines là một quốc gia hải đảo, gồm trên 7.100 hòn đảo lớn nhỏ với diện tích 300.000 km². Tuy gồm nhiều đảo nhưng chỉ riêng 11 đảo lớn đã chiếm trên 92% diện tích cả nước. Philippines gồm 3 khu đảo lớn: Luzon (miền Bắc), Vi-xay-a (miền Trung) và Min-đa-nao (miền Nam).

Trong đó, Luzon là đảo lớn nhất với diện tích 141.400 km² là nơi có thủ đô Ma-ni-la. Núi và cao nguyên chiếm 3/4 diện tích Philippines. Những mối lo ngại lớn của quần đảo này là núi lửa và động đất. Ngoài ra, hàng năm, Philippines còn phải thường xuyên đối phó với hàng chục cơn bão và những trận lụt lớn.

Philippines là một quốc gia có tiềm năng hàng hải lớn bao gồm một nhóm các hòn đảo có đường bờ biển dài tới 95.000 km. Philippines có lĩnh vực kinh tế không phụ thuộc vào đất liền, lĩnh vực hàng hải phát triển và làm cho nền kinh tế hàng hải tiếp tục phát triển đồng thời tăng cường phát triển các ngành công nghiệp khác. Ngành kinh doanh có liên quan chặt chẽ với vận tải biển là kinh doanh cảng, xuất khẩu lao động thuyền viên, vận tải đa phương thức, công ty bảo hiểm, công nghiệp đóng tàu. Một mạng lưới các tàu khách đã kết nối các hòn đảo xa, đặc biệt là ở phần phía đông của quần đảo.

Hãng hàng hải quốc gia cung cấp dịch vụ vận tải hành khách tới các cảng trên khắp cả nước. Các tàu thuyền tư nhân nhỏ cung cấp dịch vụ vận tải giữa các hòn đảo với nhau, giữa các cảng chính và bến cảng bao gồm nhiều cảng nhỏ. Cảng được quản lý bởi các Tổng công ty cảng Philippines. Philippines có tiềm năng lớn về hàng hải nhưng có một số thách thức trong sự phát triển của ngành vận tải Philippines, do trình độ chuyên môn hàng hải chưa phát triển đồng đều và việc sử dụng công nghệ vẫn chưa được tối đa hóa ở quốc gia này.

Theo thống kê, số liệu về vận tải hàng hải ở Philipines trong giai đoạn 2011 - 2020 thể hiện bảng 1.8.

Bảng 1.8. Số liệu về vận tải hàng hải của Philippines giai đoạn 2011 - 2020

Mã	Tên chỉ tiêu	Đơn vị tính	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	Cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải											
1	Số lượng cảng nội địa	Cảng	65	65	65	65	82	82	82	82	86	86
2	Số lượng cảng quốc tế	Cảng	12	12	12	12	15	15	15	15	15	15
III	Khối lượng vận tải hàng hải											
1	Khối lượng vận tải hành khách bằng đường biển nội địa	Nghìn người	44.429	43.871	52.702	52.702	48.354	53.156	53.87	55.826	62.358	69.654
2	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển nội địa	Nghìn tấn	74.591	72.001	69.797	69.797	74.113	77.474	77.961	77.906	87.021	97.202
3	Khối lượng hàng khách vận chuyển bằng đường biển quốc tế	Nghìn người	40	47	37	37	58	54	42	43	48	54
4	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển quốc tế	Nghìn tấn	82.846	73.897	96.599	96.599	103.657	118.325	124.098	133.292	148.887	166.307
5	Khối lượng vận tải container bằng đường biển quốc tế	Nghìn TEU	2.684	2.753	2.824	2.896	2.970	3.146	3.181	3.290	3.675	4.105

(Nguồn : Tổng hợp từ website: <http://www.ajtpweb.org/statistics>)

Quốc gia Singapore

Singapore là một đất nước có diện tích nhỏ, có tổng diện tích 639,1 km², trong đó lớn nhất là đảo Singapore rộng 580,6 km². Dân số năm 2020 của Singapore là hơn 7 triệu người.

Singapore có 6 cảng lớn, cụ thể:

- Cảng Tanjong Pagar dài 3,3 km, là cảng container có dung tích chứa 58,500 km³ hàng hóa.

- Cảng container thứ hai là cảng Keppel có 5 bến xếp dỡ hàng.

- Cảng Pasir Panjang gồm 7 bến đậu liền bờ và 14 bến ngoài khơi. Cảng này có 120.000m² mái che.

- Cảng Sembawang có 4 bến chính và một bến phụ chuyên xếp dỡ gỗ, cao su và ô tô.

- Cảng Brani được xây dựng trên một đảo ngoài khơi nối với đảo Singapore bằng đường ô tô bốn làn xe.

- Cảng Jurong nằm ở phía Tây Nam Singapore phục vụ cho khu công nghiệp Jurong.

Singapore với định hướng duy trì một trung tâm vận tải biển hàng đầu khu vực và quốc tế, đã đầu tư xây dựng một cảng container mới ở Tuas với tổng công suất 65 triệu tấn container.

Theo thống kê, số liệu về vận tải hàng hải ở Singapore trong giai đoạn 2011 - 2020 thể hiện như bảng 1.9.

Bảng 1.9. Số liệu về vận tải hàng hải của Singapore giai đoạn 2011- 2020

Mã	Tên chỉ tiêu	Đơn vị tính	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	Cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải											
1	Số lượng cảng quốc tế	Cảng	2	2	2	6	6	6	6	6	6	6
II	Khối lượng vận tải hàng hải											
1	Vận tải hàng hóa biển quốc tế	Nghìn tấn	483,616	515,415	503,342	503,342	531,176	538,021	560,888	581.268	649.276	725.241
2	Khối lượng vận tải container bằng đường biển quốc tế	Nghìn TEU	27,936	29,918	28,431	28,431	29,938	31,649	32,579	33.869	37.832	42.258

(Nguồn :Tổng hợp từ website: <http://www.ajtpweb.org/statistics>)

Vương quốc Thái Lan

Thái Lan nằm ở trung tâm của khu vực Đông Nam Á, có diện tích là 513.115km². Từ điểm cực Bắc đến điểm cực Nam là 2.500km, từ điểm cực Đông sang cực Tây là 1.250km.

Thái Lan có bờ biển dài khoảng 1.840 km theo bờ vịnh Thái Lan và 865 km trên bờ Ấn Độ Dương, có chung biên giới với Lào, Myanmar, Malaysia và Cambodia.

Về kinh tế, Thái Lan có nền kinh tế nông nghiệp phát triển mạnh, hàng năm có khối lượng gạo xuất khẩu lớn nhất thế giới. Thái Lan có ngư trường lớn thứ ba ở châu Á (sau Nhật Bản và Trung Quốc).

Có thể nói tiềm năng nông nghiệp của Thái Lan tương đối lớn. Tuy nhiên, vị trí của khu vực nông nghiệp (bao gồm cả lâm và ngư nghiệp) đang ngày một thu hẹp dần trong cơ cấu chung của nền kinh tế quốc dân. Khoảng 60% lực lượng lao động tham gia vào sản xuất nông nghiệp nhưng chỉ chiếm 5% GDP, trong khi đó 9% lực lượng lao động tham gia vào công nghiệp chế biến đã tạo ra 25% GDP.

Thái Lan hướng phát triển thành một trung tâm vận tải biển của khu vực. Nhưng khác với Singapore, Thái Lan tìm ra hướng đi cho mình là sử dụng hệ thống đường bộ liên kết với hệ thống cảng biển để tiến hành dịch vụ chuyển hàng.

Theo thống kê, số liệu về giao thông vận tải hàng hải ở Thái Lan trong giai đoạn 2011 - 2020 thể hiện bảng 1.10.

Bảng 1.10. Số liệu về vận tải hàng hải của Thái Lan giai đoạn 2011 - 2020

Mã	Tên chỉ tiêu	Đơn vị tính	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	Cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải											
1	Số lượng cảng nội địa	Cảng	21	21	23	23	23	24	24	24	24	24
2	Số lượng cảng quốc tế	Cảng	5	5	6	6	7	7	7	7	7	7
III	Khối lượng vận tải hàng hải											
1	Khối lượng vận tải hành khách bằng đường biển nội địa	Nghìn người	14.372	13.533	13.985	13.985	21.442	22.601	20.229	20.239	20.249	20.259
2	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển nội địa	Nghìn tấn	31.216	35.982	36.731	36.731	41.273	44.261	45.441	45.464	45.487	45.510
3	Khối lượng hàng khách vận chuyển bằng đường biển quốc tế	Nghìn người	275	306	486	486	552	612	705	705	705	705
4	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển quốc tế	Nghìn tấn	141.796	147.286	130.316	130.316	157.174	178.362	170.435	170.520	170.605	170.690
5	Khối lượng vận tải container bằng đường biển quốc tế	Nghìn TEU	6.177	6.68	6.499	6.499	7.091	7.056	7.422	7.426	7.430	7.434

(Nguồn : Tổng hợp từ website: <http://www.ajtpweb.org/statistics>)

Quốc gia Việt Nam

Việt Nam là một quốc gia biển, với chiều dài bờ biển hơn 3.260 km cả ba hướng Đông, Nam và Tây Nam đều tiếp giáp với biển Đông. Phía Tây giáp với Lào và phía Tây Nam Cam-pu-chia, thuộc khu vực Đông Nam Á của Châu Á. Năm 2020, dân số Việt Nam hơn 90 triệu người.

Là một quốc gia có đầy tiềm năng về phát triển và hợp tác trong lĩnh vực hàng hải, đặc biệt là ngành vận tải biển không chỉ với các quốc gia Đông Nam Á mà trên phạm vi toàn thế giới .

Nghiên cứu trong lĩnh vực đường thủy và đường biển, Việt Nam đã và đang ký kết các hiệp định hợp tác với quốc gia Ấn độ và Thái Lan, Singapore, Myanmar trong lĩnh vực đầu tư, giao thương về tàu biển, cảng biển, thuyền viên.

Như vậy, Việt Nam phải quan tâm đến các giải pháp về kết nối cơ sở hạ tầng, xây dựng hệ thống cảng biển, cảng cạn, xây dựng kho bãi theo chuẩn quốc tế, khuyến khích xây dựng các doanh nghiệp logistics đa phương tiện tầm quốc tế để tạo nên chuỗi cung ứng đồng bộ, hiện đại.

Để thực hiện tốt vấn đề này, Việt Nam tiếp tục hiện đại các thủ tục hành chính tại cửa khẩu, cơ chế chính sách tại các cảng biển và tăng cường hợp tác quốc tế, trao đổi, học tập kinh nghiệm trên lĩnh vực logistics.

Theo thống kê, số liệu về giao thông vận tải hàng hải ở Việt Nam trong giai đoạn 2011 - 2020 thể hiện bảng 1.11.

Bảng 1.11. Số liệu về vận tải hàng hải của Việt Nam giai đoạn 2011 - 2020

Mã	Tên chỉ tiêu	Đơn vị tính	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
I	Cơ sở hạ tầng giao thông hàng hải											
1	Số lượng cảng nội địa	Cảng	38	38	38	38	38	43	43	43	43	44
2	Số lượng cảng quốc tế	Cảng	2	2	2	4	4	4	4	6	6	6
II	Khối lượng vận tải hàng hải								0	0		
1	Khối lượng vận tải hành khách bằng đường biển nội địa	Nghìn người	350	511	360	360	414	56	58	52	56	58
2	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển nội địa	Nghìn tấn	42.940	42.810	7.550	7.550	79.784	79.784	85.214	76.735	75.584	74.450
3	Khối lượng hàng hoá vận tải hàng hoá bằng đường biển quốc tế	Nghìn tấn	120.620	136.090	154.154	154.154	157.876	173.703	130.157	117.206	115.448	113.716
4	Khối lượng vận tải container bằng đường biển quốc tế	Nghìn TEU	3.716	4.152	5.363	5.362	5.823	6.519	3.406	3.067	3.021	2.976

(Nguồn : Tổng hợp từ website: <http://www.ajtpweb.org/statistics>)

1.2. Cơ sở lý luận thúc đẩy hợp tác vận tải biển của các nước ASEAN

1.2.1. Khái quát về vận tải và vận tải biển

Ngành vận tải được coi là huyết mạch của nền kinh tế, vận tải phát triển sẽ thúc đẩy ngành kinh tế phát triển theo. Trong thời đại hội nhập toàn cầu hóa hiện nay, vận tải đóng một vai trò rất quan trọng, nhất là vận tải biển. Vận tải liên kết các nền kinh tế, rút ngắn thời gian, khoảng cách, về không gian địa lý nhằm giảm chi phí, giảm giá thành sản phẩm, thúc đẩy ngành vận tải biển phát triển, mang lại nhiều lợi ích cho người tiêu dùng và người sản xuất [35].

Vận tải biển đóng vai trò chủ đạo, bởi vì theo thống kê, bình quân hàng năm, có khoảng trên 80% hàng hóa xuất, nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển, đó là do đặc thù của ngành vận tải biển đã tạo ra lợi thế cho mình như: khoảng cách vận tải dài rộng, sức chuyên chở lớn, chi phí vận tải thấp. Chính vì thế ngành vận tải biển trở thành ngành kinh doanh dịch vụ vận tải rất tiềm năng và nhiều triển vọng.

Vận tải biển là quá trình sử dụng các phương tiện có thể di chuyển được trên biển với mục đích vận chuyển hàng hóa, vận chuyển hành khách từ quốc gia này đến quốc gia khác. Vận tải biển là một hình thức không thể thiếu được trong cuộc sống hiện tại, khi nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu của các quốc gia trên thế giới ngày càng tăng cao và với khối lượng lớn.

Ưu điểm của vận tải biển:

- Ưu điểm đầu tiên mà chúng ta có thể nhận thấy ở hình thức vận tải biển là cho phép vận chuyển được một số khối lượng hàng hóa vô cùng lớn thậm chí là lớn hơn rất nhiều lần so với các hình thức vận chuyển thông thường. Rất phù hợp cho những công ty doanh nghiệp lớn khi có nhu cầu vận chuyển hàng hóa cùng lúc ở trong nước và quốc tế.

- Giá thành của dịch vụ vận tải biển cũng rẻ hơn rất nhiều so với các hình thức vận chuyển thông thường khác. Ngoài ra vận tải biển cũng cho phép người dùng vận chuyển được rất nhiều các loại hàng hóa khác nhau với kích thước đa dạng.

- Hàng hóa vận tải biển sẽ an toàn hơn rất nhiều bởi các phương tiện di chuyển trên biển có thể tự do đi lại mà hiếm khi xảy ra các vấn đề lớn.

- Vận tải biển giúp cho việc giao lưu mua bán trao đổi hàng hóa của các quốc gia trên thế giới phát triển mạnh, từ đó mang tới những cơ hội lớn thúc đẩy nền kinh tế của nhiều quốc gia trên thế giới.

Nhược điểm của vận tải biển:

- Thời gian vận chuyển một chuyến hàng xuất-nhập khẩu thường dài hơn so với hình thức vận tải bằng đường hàng không và đường bộ, do tốc độ của những chiếc tàu biển trong thời điểm hiện tại chưa cao.

- Những người làm công tác trong ngành vận tải biển cần phải quan tâm đến vấn đề thời tiết, diễn biến khí hậu môi trường, bởi vì điều kiện thời tiết xấu hay tốt sẽ quyết định đến thời gian vận chuyển, giao hàng, xếp dỡ hàng hóa...nếu không dẫn đến hiện tượng chậm trễ, không đúng thời gian, tính liên tục do các nguyên nhân khách quan.

1.2.2. Khái niệm hợp tác và thúc đẩy hợp tác trong vận tải biển

Hợp tác là sự kết hợp giữa hai hay nhiều quốc gia trong mọi lĩnh vực: Kinh tế, chính trị, quân sự, an ninh, văn hóa, khoa học kỹ thuật,... nhằm mục đích các bên cùng có lợi.

Hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển: là sự liên kết giữa hai quốc gia trong lĩnh vực vận chuyển khối lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu nhất định nào đó từ cảng biển của quốc gia này đến cảng biển của quốc gia khác bằng đội tàu biển.

Thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển: là sự tăng cường liên kết giữa hai quốc gia trong lĩnh vực vận chuyển khối lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu nhất định nào đó từ cảng biển của quốc gia này đến cảng biển của quốc gia khác bằng đội tàu biển, nhằm thúc đẩy kinh tế biển phát triển, khai thác các tiềm năng về cảng biển, đội tàu biển, nguồn nhân lực hàng hải,...

Thúc đẩy hợp tác vận tải biển giữa Việt Nam với các nước trong khối

ASEAN là quá trình hợp tác hài hòa giữa Việt Nam với một hay nhiều quốc gia Đông Nam Á trên các lĩnh vực. Trong giới hạn phạm vi nghiên cứu của đề tài, NCS tập trung chủ yếu vào lĩnh vực hợp tác và thúc đẩy hợp tác vận tải hàng hóa bằng đường biển, gồm: Hợp tác về cảng biển, đội tàu biển, nguồn nhân lực hàng hải, ứng dụng phần mềm công nghệ thông tin trong cảng biển, cơ chế chính sách liên quan đến ngành hàng hải,... nhằm mục đích khai thác tối đa nguồn lực hiện có của mỗi quốc gia, mang lại lợi ích cao nhất cho quốc gia đó.

Các hình thức thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển được thể hiện thông qua:

- Thiết lập và phát triển một hệ thống giao thông vận tải khu vực đồng bộ và hài hòa nhằm cung cấp mạng lưới cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tiên tiến, hữu hiệu và an toàn.
- Tăng cường hợp tác giao thông vận tải giữa các nước thành viên nhằm thực hiện thắng lợi các mục tiêu của Khu vực mậu dịch tự do ASEAN (AFTA).
- Thiết lập một cơ chế để phối hợp và giám sát các dự án và hoạt động hợp tác trong lĩnh vực giao thông vận tải.

Các nhân tố ảnh hưởng đến việc thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển:

- Luật lệ, các quy tắc và quy chế của Hiệp hội;
- Cơ sở hạ tầng và kiến trúc thượng tầng mỗi quốc gia;
- Nguồn tài nguyên thiên nhiên và nguồn nhân lực của mỗi quốc gia;
- Hệ thống giao thông vận tải phát triển an toàn và môi trường lành mạnh.
- Thành phần kinh tế tư nhân và tăng cường sự phối hợp giữa hai khu vực nhà nước và tư nhân.
- Môi trường, chính sách kinh tế trong ngành giao thông vận tải;
- Trao đổi thông tin dữ liệu kết nối điện tử;

- Có các quan điểm chung của ASEAN về các vấn đề quốc tế trên những lĩnh vực có quyền lợi chung.

1.2.3. Tự do hóa dịch vụ vận tải

Sự phát triển mạnh mẽ của hàng hải thế giới, đã làm cho hàng hải khu vực có tính cạnh tranh gay gắt và đòi hỏi có sự hợp tác hàng hải giữa các nước ASEAN. Hiệp định khung ASEAN về thương mại dịch vụ ký ngày 15/12/1997 thể hiện cam kết của các nước ASEAN trong việc tự do hoá các dịch vụ, trong đó có dịch vụ vận tải biển. Chính sách phát triển hàng hải của các nước ASEAN nằm trong Chính sách phát triển kinh tế qua từng thời kỳ của các nước này. Đặc trưng nổi bật là đi từ bảo hộ tiến dần đến tự do hoá trong điều kiện cạnh tranh gay gắt.

Mục tiêu của ASEAN là các nước thành viên ASEAN sẽ khai thác mọi biện pháp về lĩnh vực hợp tác biên giới và phi biên giới để hỗ trợ và hoàn tất quá trình tự do hóa thương mại. Hiệp định thể hiện mong muốn huy động khu vực tư nhân tham gia phát triển kinh tế của các nước ASEAN và cho rằng hợp tác kinh tế trong ASEAN sẽ đảm bảo một khuôn khổ tự do cho việc kinh doanh, góp phần đẩy mạnh và tăng cường kinh doanh dịch vụ giữa các nước thành viên ASEAN.

Các cam kết về dịch vụ mà các nước thành viên ASEAN dành cho nhau phải cao hơn các cam kết của mình trong WTO, các nước không phải là thành viên WTO sẽ đương nhiên được hưởng các cam kết của các nước ASEAN trong WTO.

Các dịch vụ vận tải biển được điều chỉnh theo Hiệp định khung ASEAN phân chia thành 3 nhóm chính:

- Nhóm thứ nhất: Vận tải hàng hóa và vận tải hành khách.
- Nhóm thứ hai: Dịch vụ hàng hải, trong đó có 6 dịch vụ về xếp dỡ hàng hóa, lưu kho bãi và cho thuê kho bãi, khai hải quan, trạm làm hàng Container, đại lý tàu biển và giao nhận hàng hóa.
- Nhóm thứ ba: Sử dụng dịch vụ cảng, gồm có các dịch vụ về hoa tiêu,

lai dất và hỗ trợ kéo tàu biển, cung cấp thực phẩm, dầu, nước, thu gom đồ rác và xử lý nước la canh thải, dịch vụ cảng vụ, bảo đảm hàng hải, dịch vụ neo đậu và cập cầu cảng...

Để thực hiện chương trình hợp tác này, các nước thành viên phải đưa ra những cam kết của mình về dịch vụ vận tải biển. Trong bản cam kết về dịch vụ vận tải biển, các nước phải nêu những hạn chế của nước mình trong việc mở cửa thị trường, trong vấn đề đăi ngô quốc gia và danh sách những miễn trừ đăi ngô tối huệ quốc. Các dịch vụ được cung cấp thông qua 4 hình thức:

- Hình thức cung cấp dịch vụ qua biên giới nước thành viên, người cung cấp dịch vụ không có mặt trong lãnh thổ của nước thành viên nhưng cung cấp dịch vụ vào lãnh thổ của nước thành viên đó. Chẳng hạn, trong vận tải biển quốc tế, chủ tàu ở Singapore nhưng cho thuê tàu chở hàng vào Việt Nam.

- Hình thức sử dụng dịch vụ ở nước ngoài: dịch vụ được cung cấp ở ngoài lãnh thổ của nước thành viên cho người tiêu dùng dịch vụ nước đó. Chẳng hạn, tàu biển của chủ tàu Việt Nam sửa chữa tại Singapore, chủ tàu Việt Nam đã sử dụng dịch vụ sửa chữa tàu của xưởng đà Singapore.

- Hình thức hiện diện thương mại: người cung cấp dịch vụ có mặt ở trong lãnh thổ của nước thành viên, như dưới hình thức của một pháp nhân, để cung cấp dịch vụ. Hình thức này bao gồm các loại hình thực thể pháp lý. Chẳng hạn, công ty liên doanh, công ty cổ phần, văn phòng đại diện, chi nhánh công ty.

- Hình thức hoạt động của thể nhân làm dịch vụ: Người cung cấp dịch vụ có mặt trong lãnh thổ của nước thành viên như một thể nhân và cung cấp dịch vụ. Thể nhân này bao gồm cả người cung cấp dịch vụ và người làm công cho người cung cấp dịch vụ. Ví dụ: người Singapore kinh doanh tàu biển ở Việt Nam đồng thời làm việc cho công ty liên doanh tàu biển tại Việt Nam.

1.2.4. Thúc đẩy các hãng vận tải biển của ASEAN

Các công ty, doanh nghiệp vận tải biển đóng vai trò hết sức quan trọng trong quá trình hợp tác. Cũng như các lĩnh vực khác, các công ty trong lĩnh

vực vận tải biển trong khu vực ASEAN đã liên minh, sáp nhập hay đưa quy mô của hãng vận tải biển ngày một lớn hơn, xuất hiện những tập đoàn vận tải khổng lồ do liên doanh, liên kết toàn cầu.

Điều này cho phép cắt giảm chi phí sản xuất, hi vọng thực hiện những lợi thế về cả chi phí vận tải tàu biển và chi phí dịch vụ vận tải tiếp thị của những hãng này. Ngoài ra, sau khi đổi mới đội tàu, tốc độ hoạt động của các tàu mới cao hơn các tàu cũ. Sự kết hợp không chỉ trong vận tải biển mà còn trong khâu quản lý thiết bị trước và sau hoạt động kinh doanh vận tải, kể cả vận hành các trạm.

Đặc biệt trong quản lý container và khả năng hợp lý hóa việc sử dụng năng lực vận tải thông qua các hợp đồng trao đổi khoang hàng container. Bởi vì 20% container di chuyển trên biển là rỗng, kèm theo nó là chi phí ước tính khoảng 2-3 tỷ USD. Như vậy, còn rất nhiều tiền năng để giảm chi phí vận tải nếu các nhà vận tải có sự phối hợp, nhất trí với nhau trong khâu sử dụng container.

Mục tiêu của mạng lưới liên kết là phân chia rủi ro, để thỏa mãn nhu cầu khách hàng và tăng thêm thu nhập, doanh thu của cảng. Trong tình hình biến đổi liên tục của luồng hàng hóa vận chuyển, việc phân chia rủi ro trong quá trình kinh doanh khai thác cảng qua hệ thống mạng lưới liên kết là rất quan trọng. Nếu như các chủ tàu và chủ hàng tìm kiếm những điều kiện, vị trí khác và đổi hướng (luồng tuyến) trong kinh doanh của mình thì một cảng có thể cung cấp cho khách hàng của mình các lựa chọn khác nhau ở các vị trí khác nhau.

Hiện nay, một số công ty giao nhận, vận tải, logistics của Việt Nam đã mở chi nhánh tại các nước ASEAN, chủ yếu trong tiểu vùng Mekong mở rộng (Campuchia, Lào, Myanmar, Thái Lan), có thể kể đến IndoTrans (ITL), Tân Cảng Logistics, Bee Logistics, ...

1.2.5. Thúc đẩy phát triển hệ thống các cảng biển của ASEAN

Các nước ASEAN chiếm hơn 8% năng lực đội tàu và cảng biển của toàn

thế giới, bốc xếp 15% tổng khối lượng hàng Container của thế giới. Nếu tính riêng trong khu vực châu Á-Thái Bình Dương thì các nước ASEAN chiếm 30% sản lượng bốc xếp hàng container và 1/3 đội tàu buôn của toàn khu vực.

Toàn khối ASEAN có hơn 20 cảng biển quốc tế và 370 bến cảng nội địa. 9 trên 10 nước thành viên ASEAN có biển và kinh tế biển đóng vai trò rất quan trọng đối với sự tăng trưởng kinh tế đất nước. Vai trò của vận tải biển và cảng biển ngày càng gia tăng trong nỗ lực phát triển thương mại, đầu tư và du lịch của ASEAN.

Nhằm tạo thêm sức mạnh liên kết giữa cộng đồng các cảng khu vực, Hiệp hội cảng biển ASEAN (APA) triển khai nhiều chương trình công tác hợp tác chặt chẽ và hỗ trợ lẫn nhau hơn nữa, để đối phó với những áp lực chi phối từ bên ngoài.

Hội nghị APA tổ chức vào ngày 19/8/1998 bao gồm các nội dung sau:

Sáu dự án APA nêu ra, được STOM thông qua và đưa vào chương trình hành động GTVT 1996 - 1998, APA hoàn chỉnh lại dự án gồm: Hội thảo về vận tải đa phương thức (VTĐPT), hội thảo về kỹ thuật thông tin và EDI, đào tạo cán bộ VTĐPT, dự án mạng EDI hợp tác giữa ASEAN và EU, đơn giản hoá thủ tục và chứng từ.

Thực hiện “Tầm nhìn ASEAN 2020”, trong đó có chương trình hành động Hà Nội, gồm có: Vận tải đa phương thức, vận tải quá cảnh, hợp tác các cảng biển lớn.

Hợp tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực hàng hải.

Hợp tác công nghệ thông tin trao đổi dữ liệu giữa các cảng biển.

Mục đích của cuộc Hội thảo của ASEAN về cảng biển nhằm:

Đánh giá tình hình bốc xếp, lưu kho, bãi hàng nguy hiểm tại một số cảng chọn lọc của ASEAN và xác định những khó khăn và ách tắc tồn tại.

Trao đổi những hiểu biết về các rủi ro liên quan đến hàng nguy hiểm và phương pháp an toàn để xếp, dỡ và lưu giữ hàng.

Xem xét những giải pháp khả dĩ cho những vấn đề hiện nay và đồng ý về

những biện pháp hành động để khắc phục chúng trên phạm vi khu vực ASEAN.

Hỗ trợ cho các cảng biển thành viên về thông tin, trao đổi kinh nghiệm, đào tạo thông qua ASEAN/APA, thống nhất việc trao đổi thông tin thương mại và khai thác với nhau trên cơ sở các quy ước quốc tế về truyền tin và mã hoá.

Tháng 10/2000, Hội nghị Chương trình Hành động GTVT ASEAN về cảng biển cũng thông qua các vấn đề sau đây:

Các nước ASEAN đã thông qua mạng cảng biển toàn ASEAN gồm 46 cảng biển được các nước chỉ định, hệ thống cảng biển này sẽ tạo thành hệ thống giao thông xuyên ASEAN như Chương trình hành động Hà Nội đã đề ra. Các nước thành viên thường xuyên báo cáo về tình hình tàu bè, hàng hoá xếp dỡ tại cảng, chương trình kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng của cảng, vấn đề phát triển hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử EDI, chương trình thương mại hoá và tư nhân hoá cảng biển.

Dự án phát triển mạng EDI của cảng biển ASEAN và cộng đồng cảng biển toàn cầu và dự án phát triển các giải pháp công nghệ thông tin trong việc quản lý hệ thống vận tải quá cảnh và vận tải đa phương thức.

Dự án đơn giản hoá và hài hoà các chứng từ và thủ tục cảng biển.

Dự án phát triển hệ thống thông tin EDI đối với hàng đặc biệt nguy hiểm được các cảng lựa chọn.

1.2.6. Thúc đẩy phát triển ứng dụng công nghệ tiên tiến trong quản lý khai thác vận tải biển

Trong những năm gần đây, một khía cạnh mới về cạnh tranh cảng biển đã xuất hiện. Việc cạnh tranh xảy ra không phải giữa các cảng với nhau mà giữa các dây chuyền cung ứng toàn phần trong đó cảng là một bộ phận quan trọng. Điều đó có nghĩa là sự thành công của một cảng không hoàn toàn chỉ phụ thuộc vào hoạt động kinh doanh của cảng, mà còn phụ thuộc vào các yếu tố khác.

Chứng hạn, việc tiếp cận của cảng với hệ thống mạng lưới đường nội địa.

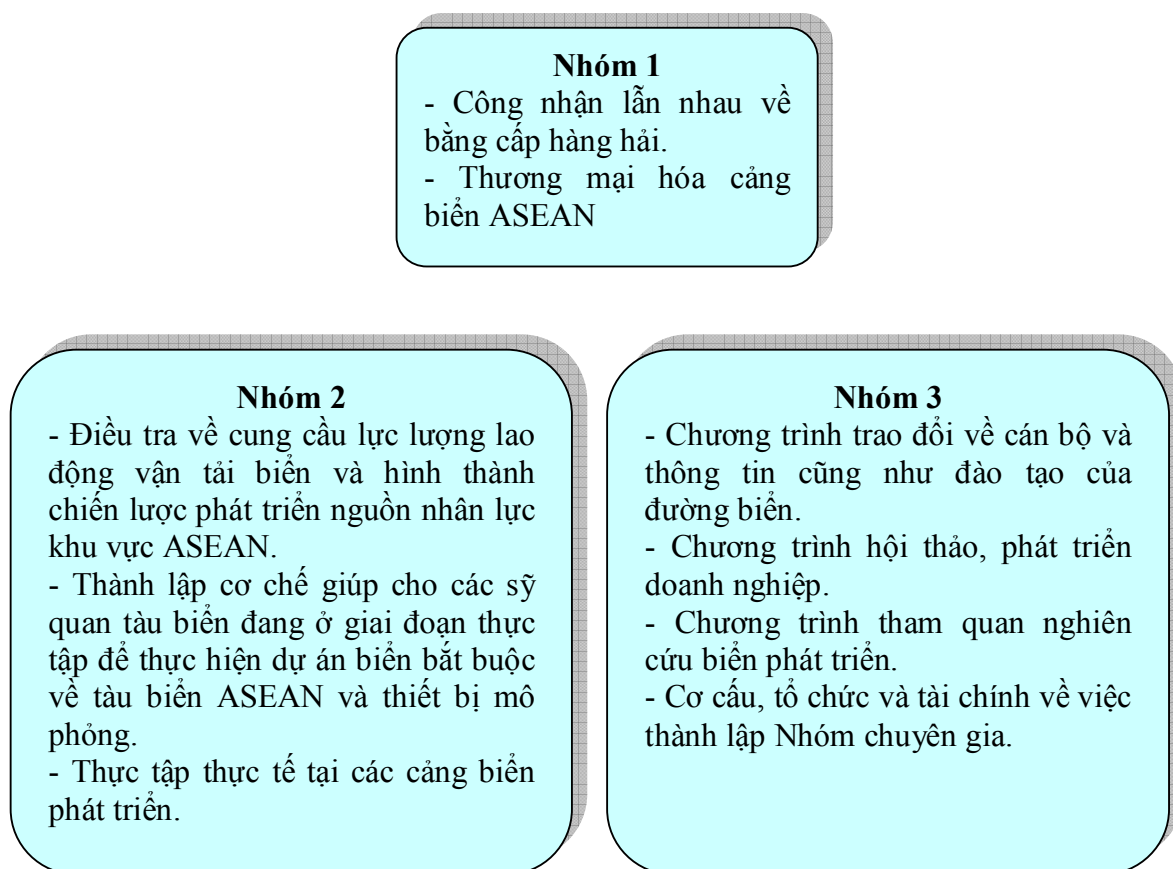
Nếu như cảng không có hệ thống đường hậu phương phù hợp, thì có thể khiến cho các nhà quản lý cảng có ý định giảm cảng phí hay sẵn sàng cung cấp những dịch vụ khác bù đắp về tài chính để nhằm mục tiêu duy trì hay tăng thị phần của cảng. Và hậu quả của việc này là việc sử dụng không hết năng lực sẵn có của cảng hay thậm chí còn tăng thêm năng lực bổ sung của cảng.

Các ngành, tập đoàn công nghiệp và buôn bán mong muốn tập trung vào các chức năng chủ yếu nhằm giảm bớt các công việc bên ngoài. Khi đó, xuất hiện nhu cầu cấp bách về các trung tâm cung ứng hậu cần. Do việc toàn cầu hoá của các quá trình kinh tế, các vị trí hàng hải-cảng biển đóng vai trò như một bộ phận chuyển giao hàng hoá xuất nhập khẩu cũng như việc chuyển tải, đã có các cơ hội tốt để mở rộng vị thế của mình giống như các trung tâm dịch vụ hậu cần. Trung tâm này thực hiện nhiều các hoạt động khác nhau, ngoài công việc truyền thống như chuyển tải, lưu kho và đại lý mà cảng đã và đang thực hiện.

Đối với cảng biển hiện đại, có nhiều thay đổi so với chức năng vốn có của cảng. Tác động của giá trị gia tăng thu được từ các dịch vụ vận tải được xác định bằng mức độ liên kết với các chức năng hậu cần trong quá trình liên kết này. Dây chuyền cung ứng được hình thành do việc hợp tác các chức năng của vận tải càng gần gũi và chặt chẽ bao nhiêu, thì giá trị gia tăng của cảng càng cao bấy nhiêu. Và đây cũng chính là lý do thu hút các cảng biển thành lập các trung tâm phân phối hậu cần.

1.2.7. Thúc đẩy phát triển nguồn nhân lực cho ngành vận tải biển

Theo thời gian, từ ngày 24 - 26/7/1997, Hội nghị lần thứ 2 họp tại U-jung Pan-dăng (Indonesia) đã thảo luận các vấn đề được Hội nghị STOM 3 và ATM 2 ở Chiang Mai (Thái Lan) vào tháng 12/1997 thông qua trong chương trình hành động GTVT ASEAN trong đó đặc biệt là việc thành lập Nhóm chuyên gia được thảo luận kỹ tại STOM 3 gồm ba tổ chức thảo luận, trong đó có đề cập tới các vấn đề về vận tải biển như sau:



Hình 1.3. Mô tả các nhóm chuyên gia

Hội nghị tổng kết báo cáo của từng nước ASEAN về việc chuẩn bị văn bản điều chỉnh sửa đổi Công ước quốc tế về tiêu chuẩn đào tạo, cấp bằng và trực ca STCW 78/95 và thông qua những vấn đề sau:

- Phát triển nguồn nhân lực cho ngành vận tải biển và tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại, tiến hành trên bình diện quốc gia và bản thân ngành vận tải này ở cấp khu vực trước hết là xây dựng chương trình đào tạo ở cấp quốc gia và cơ sở đào tạo, đồng thời trao đổi các chương trình đào tạo giữa các nước ASEAN.

- Hội nghị đặc biệt đề cập tới việc thành lập Nhóm chuyên gia ngành giao thông vận tải, mục tiêu đặt ra là:

- Nhằm giải quyết vấn đề đào tạo trong từng nước ASEAN và trong khu vực để phát triển nguồn nhân lực hàng hải.

- Đưa ra kết quả nghiên cứu cho Nhóm làm việc về phát triển nguồn

nhân lực hàng hải trong phê chuẩn.

Hiện nay ở Việt Nam, hệ thống các trường Đại học, Cao đẳng đào tạo chuyên ngành hàng hải đã và đang đáp ứng một phần lớn yêu cầu nguồn nhân lực cho ngành gồm có 3 trường đại học và 4 trường cao đẳng (Trường Đại học Hàng hải Việt Nam; Trường Đại học Giao thông vận tải TP. Hồ Chí Minh; Trường Cao đẳng Hàng hải I; Trường Cao đẳng nghề Hàng hải TP. Hồ Chí Minh; Trường Cao đẳng Bách nghệ Hải Phòng; Trường Cao đẳng nghề Duyên hải Hải Phòng).

1.3. Kết luận chương 1

Trong chương 1, luận án đã tập trung giải quyết các vấn đề cơ bản sau:

- Phân tích tổng quan về quá trình hình thành và phát triển của ASEAN;
- Phân tích cơ cấu tổ chức của ASEAN, trong đó đã chỉ rõ đặc điểm, tình hình phát triển vận tải biển của các nước thành viên ASEAN;
- Phân tích chi tiết nội dung hợp tác vận tải biển của các nước trong ASEAN, gồm: Thúc đẩy các hãng vận tải biển; phát triển hệ thống cảng biển; phát triển vận tải đa phương thức; thiết kế phần mềm hỗ trợ cung ứng hậu cần trong vận tải biển; phát triển nguồn nhân lực vận tải biển trong các nước ASEAN.

Đây là những cơ sở lý luận quan trọng, giúp nghiên cứu sinh thực hiện các vấn đề cần giải quyết trong chương 2 là đánh giá thực trạng hợp tác vận tải biển giữa Việt Nam với các nước trong khối ASEAN.

CHƯƠNG 2. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG HỢP TÁC VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN GIỮA VIỆT NAM VỚI MỘT SỐ NƯỚC TRONG KHỐI ASEAN

2.1. Tình hình xuất, nhập khẩu hàng hóa trong thời gian qua giữa Việt Nam với các nước trong khối ASEAN

Trong quan hệ hợp tác thương mại giữa Việt Nam với các nước ASEAN, kể từ khi Việt Nam là thành viên, tốc độ tăng trung bình 26,8% năm. Hiện nay, thương mại với ASEAN chiếm khoảng 23,9% tổng thương mại quốc tế của nước ta. Mặt hàng xuất khẩu chính của Việt Nam sang các nước ASEAN chiếm tỷ trọng lớn có thể thấy là hàng gạo. Trong đó, là thị trường gạo lớn nhất của Hiệp hội, tiếp đó là Philippines, Malaysia,... Hàng hóa nhập khẩu từ ASEAN chủ yếu là nguyên liệu xuất khẩu như xăng dầu các loại, phân bón hóa học, thuốc trừ sâu, hàng điện tử, hàng rau quả, nguyên phụ liệu dệt may da giày,...

Các nhóm hàng xuất khẩu chủ yếu:

ASEAN là khu vực thị trường xuất khẩu lớn thứ 4 của Việt Nam, chỉ đứng sau thị trường Liên minh châu Âu (EU), Hoa Kỳ và Trung Quốc. Trong năm qua, Việt Nam chủ yếu xuất sang ASEAN các nhóm hàng chủ lực như: điện thoại các loại và linh kiện; máy vi tính sản phẩm điện tử và linh kiện; sắt thép; máy móc thiết bị dụng cụ và phụ tùng; phương tiện vận tải, phụ tùng; hàng dệt may; dầu thô, xăng dầu,...

Bảng 2.1. Kim ngạch, tỷ trọng xuất khẩu một số nhóm mặt hàng chính của Việt Nam sang thị trường ASEAN trong năm 2020

Stt	Mặt hàng chủ yếu	Kim ngạch (triệuUSD)	Tốc độ tăng/giảm (%)	Tỷ trọng 1 (%)	Tỷ trọng 2 (%)
1	Điện thoại các loại và linh	3.158	42,5	15,6	7,1

kiện				
2	Máy vi tính sản phẩm điện tử và linh kiện	2.532	23,9	9,8
			11,8	
3	Sắt thép các loại	1.713	72,8	8,0
				54,4
4	Máy móc thiết bị dụng cụ và phụ tùng	1.573	11,6	12,3
			7,3	
5	Phương tiện vận tải và phụ tùng	1.083	15,8	15,5
			5,0	
6	Hàng dệt may	887	25,7	4,1
				3,4
7	Dầu thô	716	111,5	3,3
				27,2
8	Xăng dầu	632	12,0	2,9
				61,0
9	Hàng thủy sản	608	17,6	2,8
				7,3
10	Thủy tinh và các sản phẩm thủy tinh	573	15,1	55,7
			2,7	
11	Hàng hóa khác	7.978	12,5	37,1
				9,9
Tổng cộng		21.510	23,9	100,0
			10,1	

(Nguồn: Tổng cục Hải quan, 2020)

Ghi chú:

1. *Tốc độ tăng/giảm là tốc độ tăng/giảm nhóm hàng đó năm 2020 so với năm 2019*

2. *Tỷ trọng 1 là tỷ trọng kim ngạch xuất khẩu của từng mặt hàng trong tổng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang ASEAN*

3. *Tỷ trọng 2 là tỷ trọng trị giá xuất khẩu nhóm hàng của Việt Nam sang ASEAN so với kim ngạch xuất khẩu nhóm hàng đó của cả nước sang tất cả các thị trường.*

Các nhóm hàng nhập khẩu chủ yếu:

Trong các năm trước đây, hàng hoá mà các doanh nghiệp của Việt Nam nhập khẩu có xuất xứ từ ASEAN chủ yếu là những mặt hàng thiết yếu, nguyên phụ liệu đầu vào, máy móc thiết bị phục vụ sản xuất như: xăng dầu

các loại; nguyên phụ liệu dệt may da giày; chất dẻo nguyên liệu, hóa chất, máy móc, thiết bị, dụng cụ & phụ tùng... Tuy nhiên, trong vài năm trở lại đây, Việt Nam nhập thêm một số mặt hàng phục vụ gia công sản xuất xuất khẩu và hàng tiêu dùng như: máy vi tính, sản phẩm điện tử & linh kiện; điện thoại các loại & linh kiện; ô tô nguyên chiếc...

ASEAN là đối tác lớn thứ hai (sau Trung Quốc) xuất khẩu hàng hoá có xuất xứ ASEAN sang Việt Nam trong nhiều năm qua. Nhiều nhóm hàng được nhập khẩu từ thị trường này chiếm tỷ trọng lớn trong tổng kim ngạch nhập khẩu của Việt Nam bao gồm: xăng dầu, dầu thô, giấy các loại, chất dẻo nguyên liệu, dầu mỡ động thực vật, gỗ và sản phẩm gỗ,...

Bảng 2.2. Kim ngạch, tỷ trọng nhập khẩu một số hàng chính của Việt Nam nhập khẩu từ ASEAN trong năm 2020

Stt	Mặt hàng chủ yếu	Kim ngạch (Triệu USD)	Tốc độ tăng/giảm (%)	Tỷ trọng 1 (%)	Tỷ trọng 2 (%)
1	Xăng dầu các loại	4.156	25,1	15,5	63,4
2	Máy vi tính sản phẩm điện tử và linh kiện	3.392	5,8	11,4	8,5
3	Máy móc thiết bị dụng cụ và phụ tùng	2.204	16,6	7,9	6,5
4	Chất dẻo nguyên liệu	1.346	17,3	4,8	18,4
5	Hàng điện gia dụng và linh kiện	1.122	-6,4	4,0	65,2
6	Ô tô nguyên chiếc các loại	998	44,4	3,6	44,6
7	Hóa chất	984	38,9	3,5	24,1
8	Hàng rau quả	936	98,6	3,3	60,5
9	Nguyên phụ liệu dệt may da	954	9,3	3,4	4,6

	giày				
10	Kim loại thường khác	851	46,2	3,0	15,7
11	Hàng hóa khác	11.080	10,8	39,5	12,4
	Tổng cộng	28.021	16,4	100,0	13,3

(Nguồn: Tổng cục Hải quan, 2020)

Về các đối tác trong nội khối ASEAN:

Trong năm vừa qua, Thái Lan tiếp tục là đối tác thương mại lớn nhất của Việt Nam, đạt 15,11 tỷ USD, chiếm 30,5% trong tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam với cả khối ASEAN.

Tiếp theo là Malaysia đạt 10,07 tỷ USD (chiếm tỷ trọng 20,3%), Singapore đạt 8,26 tỷ USD (chiếm tỷ trọng 16,7%), Indonesia đạt 6,5 tỷ USD (tỷ trọng 13,1%); Campuchia đạt 3,8 tỷ USD (tỷ trọng 7,7%), Philippine đạt gần 4 tỷ USD (tỷ trọng 8,1%), Lào đạt 892 triệu USD (tỷ trọng 1,8%), Myanmar đạt 828 triệu USD (tỷ trọng 1,7%), và Brunei đạt 73 triệu USD (tỷ trọng 0,1%).

Bảng 2.3. Kim ngạch, tốc độ tăng/giảm xuất khẩu, nhập khẩu của Việt Nam với các nước ASEAN trong năm 2020

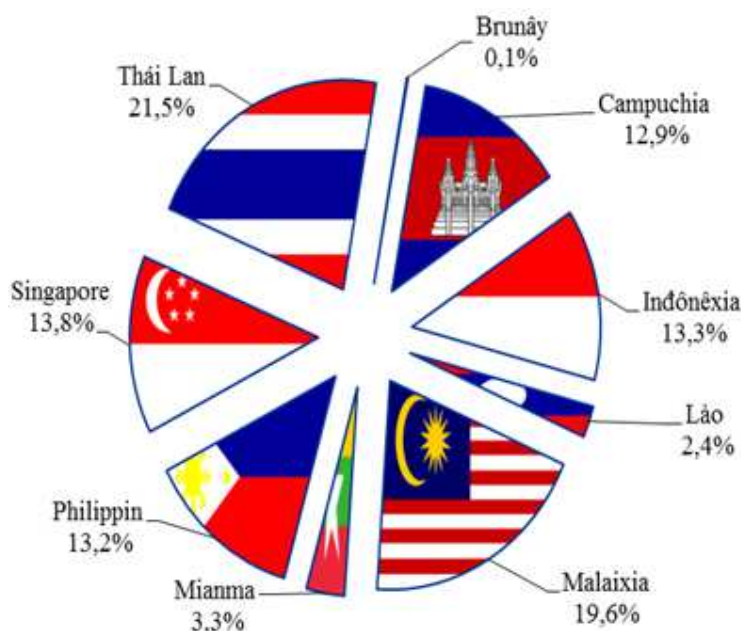
Stt	Thị trường	Kim ngạch (Triệu USD)			Tốc độ tăng giảm (%)		
		Xuất khẩu	Nhập khẩu	Xuất nhập khẩu	Xuất khẩu	Nhập khẩu	Xuất nhập khẩu
1	Brunây	22	52	73	7,6	-26,7	-19,1
2	Campuchia	2.776	1.021	3.797	26,2	40,7	29,8
3	Indonesia	2.864	3.640	6.503	9,4	21,7	16,0
4	Lào	525	368	893	9,8	6,6	8,4
5	Malaysia	4.209	5.860	10.069	25,9	13,3	18,3
6	Mianma	703	125	828	52,3	44,0	51,0
7	Philippin	2.835	1.159	3.994	27,7	9,3	21,8

8	Singapore	2.961	5.301	8.263	23,0	11,3	15,2
9	Thái Lan	4.616	10.495	15.111	27,7	18,6	21,2

(Nguồn: Tổng cục Hải quan, 2020)

Trên cơ sở số liệu thống kê của Tổng cục Hải quan tại quý I năm 2020, NCS xây dựng hai biểu đồ theo hình 2.1 và hình 2.2, cụ thể:

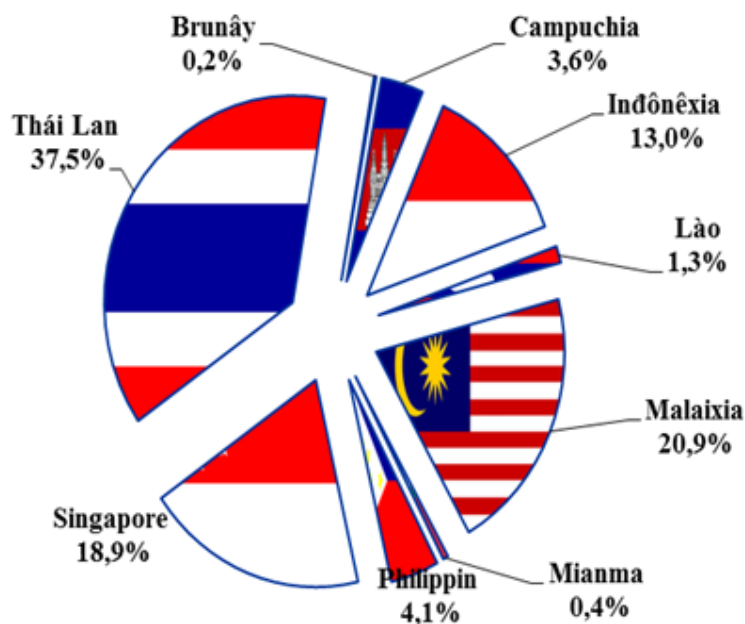
- Hình 2.1 là biểu đồ dưới cho thấy các nước: Thái Lan, Singapore và Malaysia là 3 đối tác thương mại lớn nhất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam trong ASEAN, với tỷ trọng lần lượt là 21,5%; 19,6% và 13,8%.



Hình 2.1. Tỷ trọng kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang thị trường ASEAN trong năm 2020

Trong nội khối ASEAN, biểu đồ dưới cho thấy các doanh nghiệp Việt Nam nhập khẩu hàng hóa nhiều nhất có xuất xứ từ Thái Lan và Singapore với tỷ trọng chiếm 37,5% trong tổng kim ngạch nhập khẩu của Việt Nam từ ASEAN; tiếp theo là Malaysia (20,9%), Singapore (18,9%),...

- Hình 2.2 mô tả tỷ trọng kim ngạch nhập khẩu của Việt Nam các hàng hóa có xuất xứ từ ASEAN trong năm 2020



Hình 2.2. Tỷ trọng kim ngạch nhập khẩu của Việt Nam
các hàng hóa có xuất xứ từ ASEAN trong năm 2020

2.2. Phân tích nguyên tắc và mục tiêu hợp tác trong lĩnh vực vận tải biển giữa Việt Nam với các nước trong khối ASEAN

Trong quá trình tham gia ASEAN, Việt Nam đã thực hiện nghiêm chỉnh đường lối đối ngoại rộng mở, đa dạng hoá, đa phương hoá, chủ động hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực; thực hiện nguyên tắc độc lập tự chủ, bảo vệ lợi ích quốc gia kết hợp với việc vận dụng nguyên tắc đồng thuận và hợp tác bình đẳng của ASEAN, nhất là trong quá trình đàm phán, ký kết các Hiệp định, văn bản hợp tác trong vận tải biển. Qua đó vừa đảm bảo được sự nhất trí giữa các nước thành viên, vừa đảm bảo lợi ích của Việt Nam trong lĩnh vực vận tải biển. Cho đến nay, Việt Nam đang có vai trò và uy tín cao trong hợp tác GTVT ASEAN.

Thời gian qua, các nước ASEAN đã tập trung xây dựng Lộ trình tiến tới vận tải biển cạnh tranh và thống nhất giữa các nước ASEAN để thúc đẩy và tăng cường dịch vụ vận tải hàng hải nội khối ASEAN và đẩy mạnh hơn nữa chương trình hội nhập giao thông vận tải ASEAN. Lộ trình này đã được

các Bộ trưởng GTVT các nước ASEAN thông qua tại Hội nghị ATM 13 tháng 11/2007, tại Singapore. Hiện nay, ASEAN đang đàm phán vòng thứ 5 về dịch vụ vận tải biển trong khuôn khổ Hiệp định khung ASEAN về Dịch vụ (AFAS). Các cam kết trong phân ngành này đến nay gồm có dịch vụ vận tải biển quốc tế (hàng hoá và hành khách, không bao gồm vận tải nội địa), dịch vụ xếp dỡ hàng hoá tại cảng biển, dịch vụ đại lý vận tải biển,...

Vấn đề thúc đẩy hợp tác về giao thông vận tải của Việt Nam trên diễn đàn hợp tác song phương và đa phương với các nước trong khu vực ASEAN là một trong những nội dung hợp tác quốc tế quan trọng. Với mục tiêu thúc đẩy hợp tác, kết nối giao thông vận tải giữa các nước trong khu vực và thế giới, Việt Nam đã chú trọng triển khai đồng bộ các mục tiêu phát triển hệ thống GTVT quốc gia với mục tiêu hội nhập quốc tế sâu rộng. Vai trò trung chuyển của Việt Nam trong hệ thống GTVT khu vực chỉ rõ Việt Nam đã tích cực tham gia hợp tác đa phương trên các lĩnh vực hàng hải, hàng không, đường thủy nội địa, đường bộ, đường sắt đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

Hợp tác giữa các nước trong ASEAN nói chung về đường biển chịu sự chi phối của nghị quyết ASEAN năm 1980 về vận tải biển và thương mại. Theo Nghị quyết này, nội dung chính của hợp tác ASEAN về vận tải biển là:

- Mở rộng và hiện đại hóa các đội tàu buôn của ASEAN để làm sao cho tỷ trọng của các đội tàu buôn đó trong vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu ngang bằng với các hàng vận tải không phải của ASEAN.

- Tích cực thúc đẩy việc phối hợp hoạt động của các tàu chở hàng của ASEAN nhằm sử dụng đến mức tối đa dịch vụ của các tàu đó.

- Hạn chế đến mức thấp nhất các biện pháp hạn chế vận tải nhằm tạo điều kiện tăng cường sự tham gia dịch vụ của các tàu đó.

- Hạn chế đến mức thấp nhất các biện pháp hạn chế vận tải nhằm tạo điều kiện tăng cường sự tham gia của các tàu chở hàng ASEAN trong vận tải thương mại.

- Thúc đẩy việc thành lập và củng cố hệ thống thông tin quốc gia về đăng ký vận tải hàng hóa, các trung tâm đóng xếp hàng ở mỗi nước ASEAN và hỗ trợ cho Hội đồng những người làm công tác vận tải biển.

- Tăng cường các Hội đồng những người làm vận tải biển của ASEAN để bảo vệ, thúc đẩy đảm bảo quyền lợi của chủ tàu, tăng cường Hiệp hội các cơ quan cảng vụ ASEAN (AFAA) và Liên đoàn các Hội chủ tàu biển của ASEAN (ASA), hỗ trợ cho họ đóng góp hữu hiệu vào sự hợp tác nói chung, thúc đẩy hợp tác chặt chẽ hơn giữa các tổ chức đó với các tổ chức khác có liên quan, đổi mới hệ thống ký hợp đồng của những người vận tải biển để họ được hưởng sự đối xử bình đẳng.

- Xây dựng môi trường tạo thuận lợi cho sự hợp tác chặt chẽ hơn giữa các Chính phủ ASEAN và khu vực tư nhân, bao gồm cả các tổ chức phi Chính phủ.

Những mục tiêu và định hướng phát triển riêng cho ngành giao thông vận tải cho đến năm 2020, với các nội dung sau:

- Phát triển giao thông vận tải nhằm thỏa mãn nhu cầu vận tải của toàn xã hội với chất lượng ngày càng cao, tổ chức vận tải hợp lý để giảm chi phí vận tải tới mức có thể. Đồng thời đảm bảo an toàn giao thông, giữ gìn vệ sinh môi trường trong quá trình xây dựng, khai thác và sử dụng.

- Coi trọng việc duy trì, củng cố, nâng cấp mạng lưới giao thông vận tải hiện tại để tận dụng tối đa năng lực hiện có. Chỉ tiến hành đầu tư, xây dựng các công trình mới khi thực sự có nhu cầu và đem lại sự hiệu quả, trước hết là trên trục huyết mạch Bắc - Nam, tại các khu kinh tế trọng điểm, các khu công nghiệp lớn, các trục giao thông đối ngoại và các đô thị lớn.

- Xây dựng một hệ thống giao thông vận tải cân đối, đồng bộ liên hoàn thông suốt trên phạm vi toàn quốc phục vụ cho phát triển kinh tế xã hội và đảm bảo an ninh quốc phòng.

- Phát huy tối đa lợi thế địa lý của đất nước, xây dựng hệ thống giao thông đối ngoại để đủ sức cạnh tranh, hội nhập khu vực và quốc tế.

- Chú trọng phát triển kết cấu hạ tầng và phương tiện vận tải hành khách công cộng ở các thành phố. Phát triển giao thông nông thôn góp phần xóa đói, giảm nghèo, giảm sự chênh lệch hiện vẫn còn khá lớn giữa thành thị và nông thôn, giữa miền núi và đồng bằng.

- Ứng dụng tiến bộ kỹ thuật, công nghệ mới vào việc xây dựng, khai thác các công trình giao thông.

- Phát huy nội lực, có các chính sách hợp lý và kịp thời để tận dụng mọi nguồn vốn trong nước đồng thời tranh thủ tối đa mọi nguồn vốn nước ngoài.

Với hàng loạt những thay đổi về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, về cơ chế quản lý của ngành trong những năm qua, và những mục tiêu phát triển được đưa ra phù hợp với mục tiêu chung của đất nước, ngành Giao thông vận tải Việt Nam hoàn toàn có khả năng tham gia vào quan hệ hợp tác giao thông vận tải ngày càng mạnh mẽ của ASEAN.

Thực tế, hơn 22 năm gia nhập ASEAN, Việt Nam không ngừng thay đổi, nâng cao và phát triển giao thông vận tải cho phù hợp với hướng phát triển chung của ASEAN cũng như góp phần không nhỏ vào sự vững chắc trong hợp tác, hội nhập giữa các nước trong khu vực trên lĩnh vực quan trọng này.

2.3. Phân tích những thuận lợi và khó khăn trong lĩnh vực thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN

2.3.1. Phân tích những thuận lợi

Việt Nam là một quốc gia giàu lên từ biển, mạnh lên từ biển, vì vậy tham gia vào cộng đồng kinh tế chung của các nước ASEAN với mục đích hướng tới biến đổi khu vực thành một khu kinh tế hội nhập và thị trường đơn nhất, bao gồm các dịch vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển, dịch vụ đầu tư vốn và nguồn nhân lực cho ngành hàng hải. Để đạt được mục tiêu này, vận tải biển trong ASEAN "bao gồm một số hành động chiến lược và biện pháp, với mục tiêu xây dựng nguồn lực, năng lực và khả năng cạnh tranh trong ngành hàng hải.

Hiện nay, Việt Nam đã ký kết hiệp định hàng hải hay vận tải biển song phương với 7 quốc gia trong khối Asean là: Thái Lan, Indonesia, Philippines, Malaysia, Singapore, Brunei và Myanmar. Ngoài ra Việt Nam còn ký kết thỏa thuận công nhận giấy chứng nhận khả năng chuyên môn của thuyền viên theo công ước STCW 1978 với 6 quốc gia trong khối là: Thái Lan, Indonesia, Philippines, Malaysia, Brunei và Myanmar. Khi đó các nước sẽ công nhận chương trình đào tạo và huấn luyện chuyên môn của Việt Nam và ngược lại. Việt Nam đang tích cực đẩy mạnh phát triển kết cấu hạ tầng, tạo thuận lợi cho giao thông vận tải, chú trọng hơn nữa trong việc phát triển vận tải đa phương thức mà hiệp định đã ký kết, dịch vụ logistics hiệu quả cũng như chú trọng an ninh, an toàn GTVT. Việc tăng cường thúc đẩy hợp tác nội khối và thúc đẩy hợp tác giữa ASEAN với các nước đối thoại, các tổ chức quốc tế cũng là công việc quan trọng trong thời gian tới không chỉ của Việt Nam mà của cả các nước thành viên ASEAN.

Mục tiêu của AEC về cơ bản là tạo ra "một tầm nhìn, một bản sắc, một cộng đồng" giữa những người trong khu vực. Để hoàn thành tầm nhìn này, nhiều dự án, hoạt động và thảo luận đã được thực hiện và đang được lên kế hoạch. Ví dụ như cuộc họp nhóm công tác vận tải hàng hải (MTWG) tổ chức vào ngày 26-28 tháng 10 năm 2010 tại Kuching đã thông qua Báo cáo Chiến lược cho ASSM có tiêu đề "Các chiến lược nhằm hội nhập thị trường vận tải biển đơn ASEAN". Công việc đã xây dựng một khuôn khổ cho việc thực hiện chiến lược ASSM và cung cấp một lộ trình để đạt được các loại cơ sở hạ tầng cụ thể, các thủ tục hải quan và kiểm tra, các quy định và nhu cầu của thị trường lao động. Tổ công tác được thành lập để giám sát và thúc đẩy việc thực hiện ASSM bao gồm cả việc xem xét các đề xuất đề xuất. Khung thực hiện của thị trường vận chuyển đơn lẻ ASEAN (ASSM) được xác nhận bởi máy ATM STOM / 20 lần thứ 38. Khung này cung cấp hướng dẫn chiến lược để điều phối chính sách và hài hoà các quy tắc và các quy định để tự do hóa các dịch vụ vận chuyển trong khu vực.

Một trong những bước phát triển quan trọng là một chiến lược để thực hiện một thị trường lao động đơn lẻ cho thuyền viên ASEAN. Hội nghị đã thừa nhận sự cần thiết phải đảm bảo trình độ và năng lực của thuyền viên ASEAN phù hợp với các sửa đổi của Manila năm 2010 đối với Công ước STCW 78/95 trong việc thực hiện một thị trường lao động đơn lẻ cho thuyền viên ASEAN.

Các phát triển quan trọng khác bao gồm các hướng dẫn về cấu trúc thuế quan của cảng tại các cảng vận tải ASEAN do Thái Lan trình bày; Tiêu chuẩn Kỹ năng Nghề nghiệp Quốc gia (NOSS) là tham chiếu cho các Quốc gia thành viên ASEAN trong việc phát triển các chương trình đào tạo quốc gia (Hợp Nhóm MTWG lần thứ 27) do Malaysia trình bày và hợp tác liên quan đến tai nạn hàng hải và điều tra tai nạn hàng hải.

Hơn nữa, có một số đề xuất khác sẽ được đưa ra từ năm 2015 đến năm 2025 bao gồm:

Thực hiện thị trường vận chuyển đơn lẻ ASEAN thông qua việc thực hiện các chiến lược và biện pháp đã được thống nhất;

Thực hiện hoạt động của mạng lưới vận chuyển RO-RO tại ASEAN;

Phát triển một mạng lưới vận tải đường thủy nội địa hiệu quả và tích hợp (IWT);

Tăng cường hệ thống định vị và các biện pháp an ninh phù hợp với các tiêu chuẩn quốc tế;

Xây dựng các sáng kiến chính sách cần thiết và các khuyến nghị để xây dựng các hành lang logistics chiến lược giữa ASEAN và các đối tác đối thoại;

Tăng cường hợp tác khu vực trong việc cải thiện an toàn giao thông;

Tiếp tục nỗ lực để đạt được sự tư hữu hóa và đơn giản hóa trong các cảng của ASEAN và đảm bảo rằng 47 cảng được chỉ định đáp ứng được mức năng suất và công suất được chấp nhận;

Phát triển công nghệ cảng (xây dựng và bảo dưỡng các cơ sở cảng);

Rà soát giới hạn vùng biển gần, vùng biển (NCV) theo yêu cầu của Công

ước STCW 78/95 sửa đổi Manila 2010.

ASSM đưa ra thúc đẩy lưu thông tự do đa dạng dịch vụ vận tải trong ASEAN và giảm đáng kể các hạn chế đối với các nhà cung cấp dịch vụ vận chuyển đối với các công ty được thành lập xuyên biên giới trong khu vực. Với một thị trường vận chuyển đơn lẻ, dự kiến sẽ có nhiều thương mại tự do hơn giữa các thành viên ASEAN và nó sẽ thúc đẩy khối lượng thương mại, do đó tăng cường sự tăng trưởng của các nền kinh tế phụ thuộc vào thương mại.

Về mặt tích cực, các công ty vận tải biển của Việt Nam có cơ hội kinh doanh trên một thị trường rộng lớn, đầy tiềm năng. Có thể hợp tác với nhau để trao đổi công nghệ và kinh nghiệm quản lý. Ngoài ra, khách hàng có nhiều lựa chọn về giá cả cạnh tranh và chất lượng tốt hơn do các hãng tàu nước ngoài đang kinh doanh trên thị trường cung cấp.

Trong số 47 cảng được chỉ định trong danh sách chiến lược ASSM, hầu hết các cảng cảng của các nước thành viên ASEAN đã "khá đầy đủ", có nghĩa là phải đầu tư và mở rộng để đáp ứng sự tăng trưởng thương mại dự kiến từ hội nhập sâu hơn của các nước thành viên ASEAN với nhau và với phần còn lại của thế giới. Yêu cầu này có thể tạm thời mang lại một số lợi thế cho các cảng của Việt Nam để thu hút nhiều hàng hóa hơn kể từ khi công suất cảng Việt Nam có thể được mở rộng.

Các nước ASEAN đã và đang phối hợp chặt chẽ để triển khai hiệu quả nhiều mục tiêu chiến lược và các ưu tiên đặt ra tại Kế hoạch chiến lược giao thông vận tải Kuala Lumpur 2016 - 2025. Đồng thời, hợp tác với các đối tác đối thoại, bao gồm: Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc nhằm đáp ứng nhu cầu kết nối giao thông khu vực, liên khu vực, hợp tác với các tổ chức quốc tế trong việc nghiên cứu, ứng dụng các công nghệ, kỹ thuật tiên tiến nhằm tối đa hóa các lợi ích từ kết nối giao thông, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế khu vực ASEAN. Hội nghị Bộ trưởng giao thông vận tải ASEAN lần thứ 25 (ATM 25) diễn ra nhiều triển vọng vào ngày 14 - 15/11/2019 tại Việt Nam, các Trưởng STOM và các đại biểu tập trung thảo luận và triển khai một số

vấn đề trọng tâm. Hội nghị cho biết, tiếp tục triển khai hiệu quả thị trường hàng hải, hàng không thống nhất ASEAN, các hiệp định tạo thuận lợi cho vận tải người và hàng hóa qua biên giới như: Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi cho hàng hóa quá cảnh (AFAFGIT), Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi cho vận tải liên quốc gia (AFAFIST), Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức (AFAMT) và Hiệp định khung ASEAN về tạo thuận lợi cho vận tải hành khách qua biên giới bằng phương tiện đường bộ (CBTP).

2.3.2. Phân tích những khó khăn

Mặc dù đã tham gia nhiều Hiệp định và thực hiện được khá nhiều dự án trong khuôn khổ hợp tác ASEAN nhưng Việt Nam còn nhiều tồn tại và khó khăn trong quá trình hội nhập vào cộng đồng chung. Đó là những khó khăn hạn chế về nguồn vốn đầu tư, kết cấu hạ tầng giao thông vận tải chưa phát triển đồng bộ, hệ thống pháp lý giao thông vận tải vẫn còn chưa được hoàn thiện, các loại hình dịch vụ vận tải chưa phát triển và phối hợp tốt, cơ chế chính sách còn nhiều bất cập, chồng chéo.

Khó khăn về đội tàu biển:

Yếu tố bên trong

Tình trạng kỹ thuật của đội tàu nói chung là thấp kém, tuổi tàu, loại tàu về cơ bản không phù hợp, thậm chí lạc hậu so với các đội tàu trong khu vực và thế giới, đặc biệt các loại tàu chuyên dụng, như: Tàu chở khí hoá lỏng, tàu hoá chất, xi măng rời,... Hơn nữa, đội tàu container, tàu chở hàng rời cỡ lớn, tàu chở dầu thô, dầu sản phẩm còn ít và trọng tải hạn chế.

Các nhà xuất nhập khẩu vẫn tiếp tục mua bán hàng theo phương thức mua CIF bán FOB, không chú trọng dành quyền vận tải cho phía Việt Nam. Người nhập khẩu chưa nghiên cứu sâu về nghiệp vụ thuê tàu và vận tải biển của nước bạn, tâm lý sợ rủi ro nếu tự thuê tàu để mua FOB.

Nhà nước chưa có những chính sách mạnh mẽ vừa bắt buộc vừa khuyến khích việc mua bán xuất nhập khẩu dùng đội tàu quốc gia chuyên chở để giảm

phần ngoại tệ là tiền cước vận tải phải trả cho nước ngoài do tàu nước ngoài chở,...

Dịch vụ hoa tiêu còn độc quyền ở các cảng nên sự phối hợp với chủ tàu còn hạn chế, gây lãng phí thời gian cho phương tiện.

Các cơ quan chức năng tại cảng phối hợp chưa tốt, chưa đồng bộ. Các quy định, văn bản dưới luật, Bộ Luật Hàng hải còn đơn giản, dẫn đến trường hợp khi có vụ việc cụ thể xảy ra thì khó áp dụng để giải quyết.

Yếu tố bên ngoài

Sự cạnh tranh gay gắt của các đội tàu nước ngoài, nhất là trong lĩnh vực vận chuyển Container, dầu thô, dầu sản phẩm...

Đội tàu của nước láng giềng Trung Quốc có tổng trọng tải rất lớn, là đối thủ cạnh tranh chủ yếu vận chuyển gạo và nông sản xuất khẩu, phân bón, sắt thép và nhiều loại hàng nhập khẩu về Việt Nam.

Thực tế kinh doanh trên tuyến quốc tế thường hay gặp những rủi ro, phiền hà do gian lận thương mại. Những gian lận trong hàng hải gây nên do các nguyên nhân:

- Việc mua bán hàng hoá vòng vèo không trực tiếp giữa người bán hoặc người xuất hàng và người mua hoặc người nhập khẩu hàng, hoặc qua một đến vài khâu trung gian dẫn đến thủ tục, giấy tờ hàng hoá không theo tập quán thông lệ, do đó chủ tàu không thể kiểm soát được nhưng vẫn phải chịu trách nhiệm hoặc liên đới trách nhiệm khi vụ việc xảy ra.

- Việc khai báo hàng hoá hoặc thu xếp thủ tục xếp dỡ hàng hoá, kể cả với hàng trong Container cũng như với tàu hàng đồng nhất không đúng với quy định hoặc không đúng với thực chất nhằm trốn hoặc giảm thuế xuất nhập khẩu, đôi khi thực chất là buôn bán hàng cấm, gây nên không ít phiền hà hoặc trách nhiệm liên đới đến chủ tàu. Đã có nhiều vụ việc xảy ra hậu quả rất lớn mà chủ tàu là người đầu tiên bị gánh chịu hậu quả và thiệt thòi do những hành động gian lận trong thương mại và hàng hải gây nên cho một số chủ tàu Việt Nam.

Khó khăn về cảng biển:

Hệ thống cảng biển Việt Nam vẫn còn phát triển trên cơ sở kế thừa cái cũ, hạn chế về trang thiết bị tiên tiến hiện đại. Mặt khác chức năng, vai trò của từng cảng, từng khu bến trong hệ thống chưa được phân định rõ ràng.

Kinh tế cảng biển đang hoạt động kém hiệu quả, phải đối mặt với những khó khăn như các cơ sở hạ tầng, các mối liên kết - logistic và cách thức tổ chức, khai thác thiếu tính cạnh tranh. Các chỉ tiêu hàng hóa thông qua cảng trên đầu người rất thấp so với các nước trong khu vực (chỉ bằng 1/140 của Singapore, 1/7 của Malaysia và 1/5 của Thái Lan). Ước tính hằng năm có doanh thu từ 6-8 tỉ USD, tuột khỏi tay các đơn vị kinh doanh dịch vụ hàng hải bản địa, đang bị nước ngoài chi phối.

Hơn nữa, hầu hết các cảng đều nằm sâu phía trong sông, sát trung tâm đô thị, dẫn đến việc cải tạo nâng cấp luồng và đường giao thông kết nối cảng rất khó thực hiện. Hệ thống hạ tầng phục vụ logistics trở nên khó khăn, yếu kém cả về năng lực vận tải và khả năng kết nối hệ thống cũng như kết nối giữa các phương thức vận tải, thường xuyên gây tắc nghẽn giao thông.

Việc quy hoạch cảng biển còn mang tính cục bộ, chưa thể hiện tầm nhìn chiến lược. Thực tế, để cảng biển phát huy hiệu quả, hội nhập quốc tế sâu rộng, góp phần thực hiện thành công chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, tập trung tháo gỡ những hạn chế, khó khăn trước mắt và hoàn thiện bằng các giải pháp cụ thể, chi tiết.

Ngoài ra kết quả của việc không chuẩn bị tốt cho ASSM về chính sách hàng hải và luật pháp quốc gia. Chỉ có một vài trong số những vấn đề này đã được thảo luận và Việt Nam vẫn chưa thể hiện rõ cách tiếp cận thị trường vận tải mới. Hiện nay một số luật biển quốc gia đang được xem xét sửa đổi nhằm đối phó với hội nhập của AEC, nhưng các cuộc thảo luận vẫn đang được tiến hành. Khung quốc gia về tham gia vào thị trường vận chuyển đơn lẻ của ASEAN chưa được thiết kế.

Các xu hướng sáp nhập hoặc hợp tác giữa các hãng vận tải container lớn

đã làm cho ngành vận tải container Việt Nam gặp nhiều khó khăn hơn. Việc giành được thị phần trong môi trường này ngày càng khó khăn và đòi hỏi các chủ tàu Việt Nam phải cân nhắc kỹ lưỡng các chiến lược kinh doanh để cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Cuối cùng, có những mối quan tâm lớn về hình ảnh công chúng của đội tàu vận tải Việt Nam. Việc gia tăng số lượng tàu Việt Nam bị bắt giữ ở nước ngoài hoặc liên quan đến sự cố và tai nạn đã tạo ra một hình ảnh tiêu cực về hạm đội Việt Nam trên toàn cầu. Trừ khi có một cải tiến rõ rệt, điều này sẽ tạo ra một loạt các thách thức nữa khi tham gia ASSM trong tương lai.

Khó khăn về nguồn nhân lực hàng hải:

Đội ngũ thuyền viên Việt Nam được đào tạo hạn chế về điều kiện thực tiễn và kỹ năng ngoại ngữ. Ngoài ra còn có sự không đồng bộ về tay nghề hàng hải giữa các sỹ quan thuyền viên làm việc trên các tàu quốc tế.

Biên chế đội ngũ giảng viên và trang thiết bị phục vụ huấn luyện, thực tập (tàu thực tập, tàu mô phỏng,...) còn thiếu.

Kế hoạch hợp tác dài hạn với các đối tác chiến lược nước ngoài trong đào tạo, huấn luyện nâng cao trình độ chuyên môn và ngoại ngữ cho nguồn nhân lực hàng hải chưa cụ thể.

Các chính sách liên quan đến công tác phát triển nguồn nhân lực cho ngành Hàng hải và vận tải biển Việt Nam cũng còn thiếu và chưa đồng bộ. Giữa các cơ sở đào tạo nguồn nhân lực với các công ty, doanh nghiệp vận tải biển chưa gắn kết chặt chẽ, thiếu tính chuyên nghiệp nên cơ cấu trình độ, ngành nghề của các sỹ quan, thuyền viên đào tạo không cân xứng về số lượng và chất lượng. Các chính sách đối với quyền lợi cá nhân của thủy thủ (chính sách tiền lương, thuế thu nhập, thuế nhập khẩu các hàng hóa và đồ dùng cá nhân...) còn cập nhật tồn nhiều thời gian, chậm đổi mới, làm cho cán bộ sỹ quan, thuyền viên trên tàu bức xúc, yêu cầu quyền lợi và không yên tâm công tác.

Khó khăn về dịch vụ hàng hải:

Thực tế hiện nay, các doanh nghiệp logistics của Việt Nam có quy mô nhỏ, khá mạnh mún, nguồn vốn và kinh nghiệm hạn chế và chưa có văn phòng đại diện ở nước ngoài, do đó năng lực cạnh tranh thấp, chỉ cung cấp dịch vụ cấp 2, cấp 3 tại một vài công đoạn.

Thiếu công cụ hạ tầng thông tin giúp khách hàng theo dõi đơn hàng, lịch tàu, chứng từ, e-booking, trích xuất các số liệu, báo cáo,...

Khó khăn về cơ chế chính sách trong ngành hàng hải:

Thời gian qua, ngành Hàng hải Việt Nam nói chung và ngành vận tải biển nói riêng vẫn còn nhiều tồn tại, hạn chế về các cơ chế, chính sách liên quan. Đặc biệt trong bối cảnh hiện nay nước ta đang ngày càng mở rộng sự giao lưu về Chính trị-kinh tế - văn hoá với các nước theo xu hướng hội nhập kinh tế thế giới từng bước phát triển từ việc gia nhập ASEAN, APEC, ký kết hiệp định thương mại với Mỹ, đến trở thành thành viên của WTO.

Hệ thống văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành và sự phối hợp chỉ đạo giữa các cơ quan quản lý Nhà nước trong lĩnh vực hàng hải và vận tải biển thiếu tính đồng bộ, tính nhịp nhàng . Một số văn bản pháp quy chậm được ban hành, chồng chéo, thậm chí còn chưa bám sát thực tiễn hoặc không phù hợp, gây nên thiếu cơ sở pháp lý để xử lý những vụ việc liên quan đến người, tàu thuyền, tài sản nước ngoài,...

Việt Nam cũng chưa có những chính sách khuyến khích thích hợp đối với những chủ hàng để họ thuê tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa.

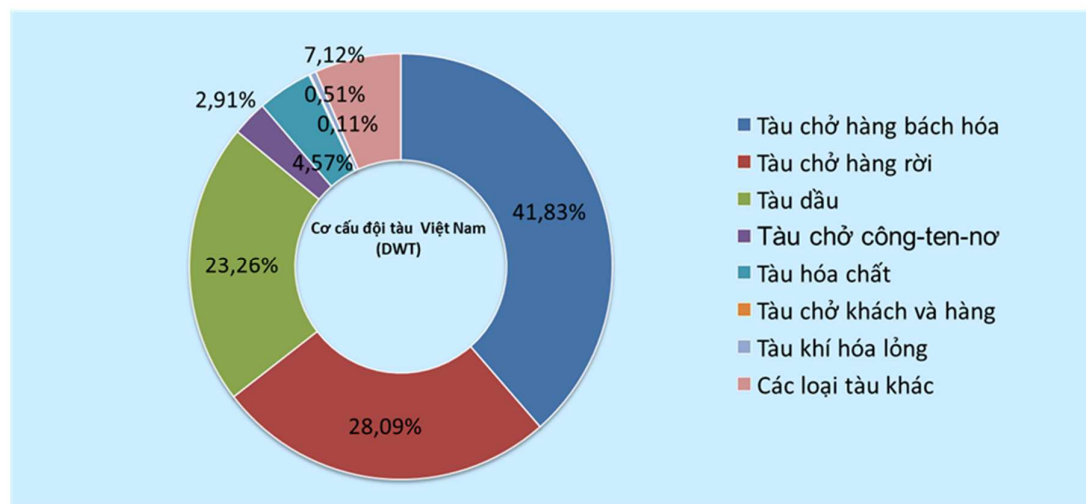
2.4. Phân tích và đánh giá thực trạng hoạt động đội tàu biển của Việt Nam với một số nước ASEAN

Đội tàu biển Việt Nam tính cuối năm 2020 có 1.895 tàu (hình 2.3), trong đó: 39 tàu container, khoảng 20.000 TEU, tổng dung tích 5,13 triệu GT, tổng trọng tải 7,97 triệu DWT, độ tuổi trung bình là 17 năm.

Cơ cấu đội tàu còn tồn tại bất hợp lý, dư thừa tàu bách hóa, tổng hợp, thiếu tàu container, tàu chuyên dùng, hơn nữa, tính hiện đại hóa của đội tàu thấp.

Hiện tại, Việt Nam có khoảng 650 chủ tàu, trong đó: 30 doanh nghiệp Nhà nước, chiếm 40% tổng trọng tải đội tàu quốc gia, trên 550 chủ tàu là doanh nghiệp tư nhân, đa phần chỉ có 01 hoặc 02 tàu có năng lực tài chính.

Trình độ quản lý đội tàu còn bộc lộ những hạn chế, manh mún, thiếu chuyên nghiệp và không được đào tạo đúng chuyên ngành.

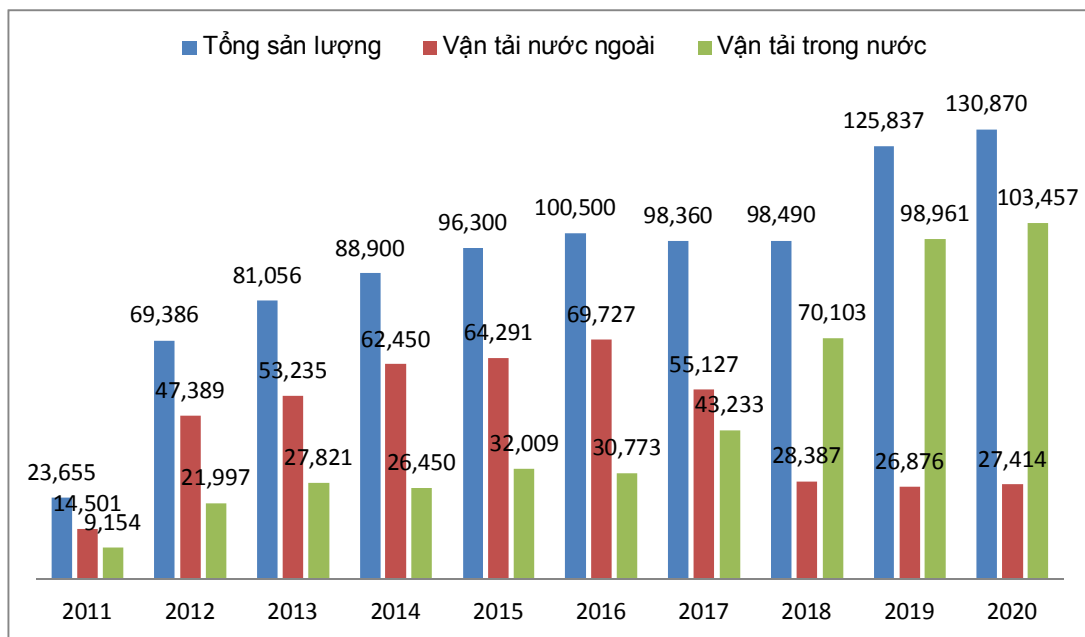


Hình 2.3. Cơ cấu đội tàu Việt Nam năm 2020

(Nguồn: Báo cáo tổng hợp của Cục Hàng hải Việt Nam)

Năm 2019, tổng sản lượng vận tải của đội tàu biển Việt Nam đạt 654,6 triệu tấn, tăng 14% so với năm 2018, khối lượng hàng container đạt 22,35 triệu Teu, tăng 6%. Về trọng tải tàu, hạm đội vận tải của Việt Nam xếp 60 trong số 152 nước có cờ thuận tiện và đứng thứ 4 trong số 10 nước ASEAN sau Singapore, Indonesia và Malaysia.

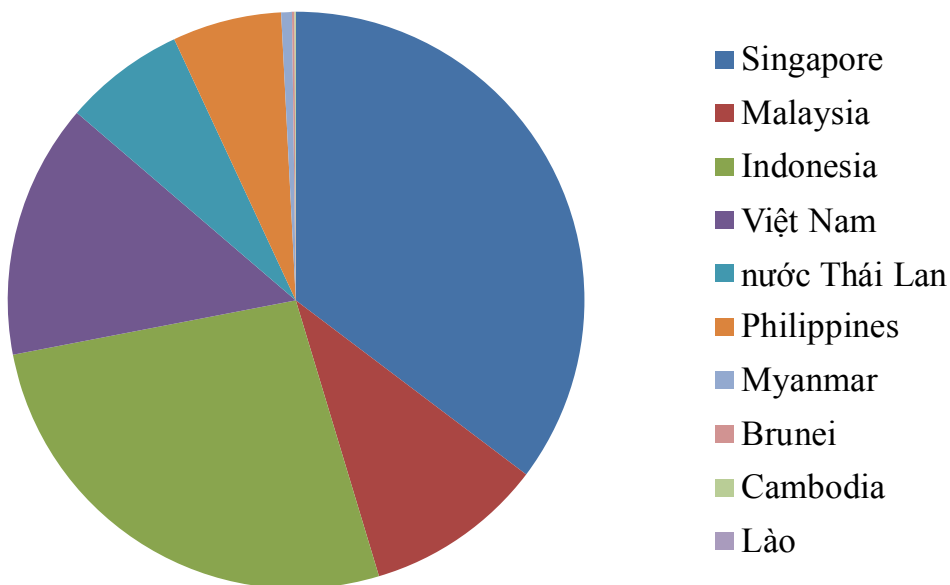
Sản lượng vận tải của đội tàu Việt Nam giai đoạn 2011 -2020 mô tả theo hình 2.4.



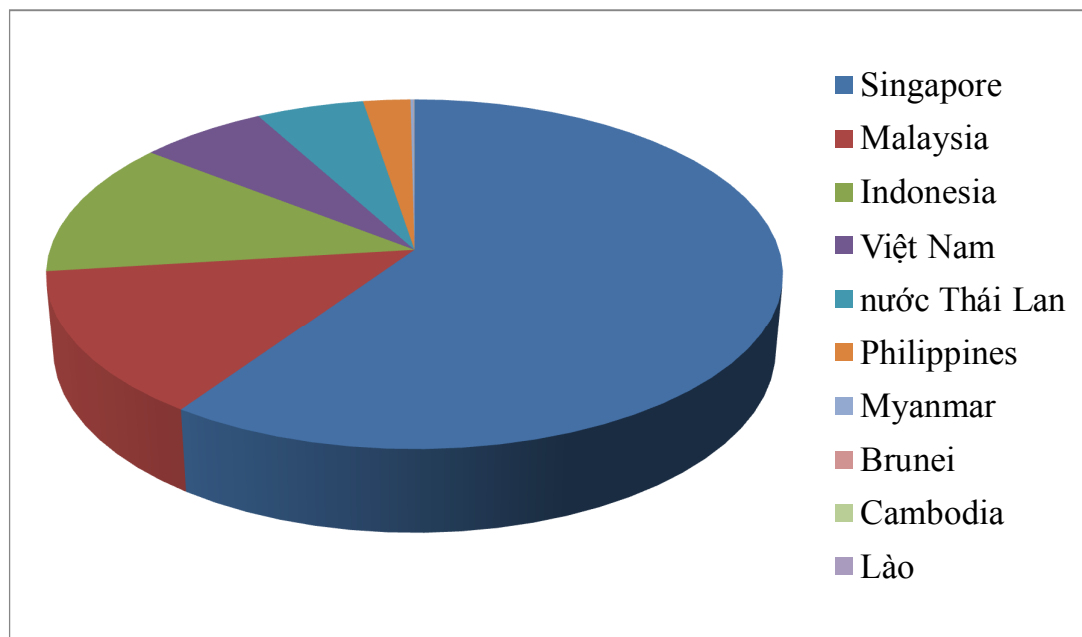
Hình 2.4. Sản lượng vận tải của đội tàu Việt Nam trong 10 năm qua

(Nguồn: Tổng hợp từ Báo cáo của Cục Hàng hải Việt Nam, 2020)

Trong nước, tỷ trọng của các tàu hàng tổng hợp chiếm phần lớn nhất, tức là 40,3% tổng trọng tải của đội tàu, trong khi tàu chở container chỉ chiếm 3,4%. Sự so sánh được thể hiện qua hình 2.5 và bảng 2.4.



Hình 2.5. Cơ cấu số lượng tàu các nước thành viên ASEAN



Hình 2.6. Cơ cấu trọng tải tàu của các nước thành viên ASEAN

Bảng 2.4. Thống kê đội tàu các nước thành viên ASEAN năm 2020

TT	Quốc gia	Xếp hạng trong số các nước ASEAN	Số lượng tàu	Trọng tải (10 ³ DWT)	Tỷ trọng so với đội tàu thế giới (%)	So sánh năm 2019
1	Singapore	1	2.150	74.064	4,417	12,1%
2	Malaysia	2	612	16.797	1.092	0,6%
3	Indonesia	3	1.698	15.551	0,925	-0,1%
4	Việt Nam	4	898	8.000	0,477	-1,6%
5	Thái Lan	5	415	6.760	0,403	10,9%
6	Philippines	6	388	2.962	0,177	3,1%
7	Myanmar	7	46	188	0.011	1,1%
8	Brunei	8	12	23	0.001	12,6%
9	Cambodia	9	8	19	0.001	0,0%
10	Lào	10	5	20	0.001	0,0%

(Nguồn: Tổng hợp từ <http://www.LPI statistics>)

Thị trường xuất nhập khẩu đội tàu biển Việt Nam chủ yếu là các nước Trung Đông, Đông Nam Á, Châu Á, một số ít tàu biển Việt Nam đã xuất đi các nước Đông Âu. Đối với vận tải xuất nhập khẩu hàng khô, đội tàu biển Việt Nam chiếm thị phần khoảng 12%. Thị phần vận tải hàng của đội tàu Việt Nam trong 5 năm qua ở mức trung bình 12%.

Về vận tải hàng hóa nội địa, đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam đã cơ bản đảm nhận được gần 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển, trừ một số tàu chuyên dụng như LPG, xi măng rời,... Riêng đối với tàu container, hiện nay số lượng tàu container Việt Nam vận tải nội địa đã tăng lên 39 tàu. Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển bằng phương tiện VR-SB trong năm 2020 ước đạt 12,9 triệu tấn với khoảng gần 12.000 lượt tàu. Đây là giải pháp tái cơ cấu các phương thức vận tải hiệu quả, góp phần giảm tải cho đường bộ.

Về cơ cấu đội tàu biển theo số liệu tại Sổ đăng ký tàu biển quốc gia, tính đến ngày 30/11/2019, Việt Nam có tổng số 1.686 tàu biển mang cờ quốc tịch Việt Nam đang hoạt động, trong đó tàu vận tải biển là 1,267 với tổng dung tích gần 4,6 triệu GT, tổng trọng tải khoảng 7,5 triệu DWT. Tuy nhiên, cơ cấu đội tàu Việt Nam còn chưa hợp lý, đặc biệt là tỷ trọng tàu container trong tổng trọng tải đội tàu thấp với 38 tàu container tương ứng với năng lực chở khoảng 20.000 TEU. Số chủ tàu nhiều (trên 600) nhưng năng lực tài chính, quản trị doanh nghiệp còn hạn chế.

Hiện nay các chủ tàu Việt Nam đang phải đối mặt với thách thức như nhu cầu vận chuyển hàng hóa tuyến quốc tế giảm, đội tàu biển quốc tế dư thừa nhiều. Các chủ tàu đều rất khó khăn trong việc tìm hàng vận chuyển. Thị trường cho thuê tàu định hạn cũng gần như bị đóng băng. Nguồn hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam có khối lượng vận chuyển lớn như than, thép, xi măng - clinker, hàng đóng container,... các chủ tàu Việt Nam gần như chưa thể tiếp cận được. Nguồn hàng vận tải nội địa mặc dù Bộ GTVT đã có chủ trương dừng cấp phép vận tải container nội địa cho tàu mang cờ quốc tịch

nước ngoài nhưng lộ trình thực hiện cam kết mở cửa trong các hiệp định thương mại song phương và đa phương đang đến gần. Nhiều công ước quốc tế ra đời và có hiệu lực buộc các chủ tàu phải đầu tư trang thiết bị để đáp ứng quy định của các công ước. Chỉ riêng Công ước Quản lý và Kiểm soát nước dẫn tàu, bình quân mỗi tàu hoạt động tuyến quốc tế chủ tàu phải đầu tư một triệu USD để mua và lắp đặt hệ thống xử lý nước dẫn tàu..

Phạm vi hoạt động của tàu biển Việt Nam chủ yếu trên các tuyến vận tải ngắn Đông Nam Á và Đông Bắc Á. Hiện chỉ đảm đương khoảng 10% thị phần vận tải hàng hoá xuất, nhập khẩu của Việt Nam. Nguyên nhân do kém liên kết giữa các chủ tàu với nhau và chủ tàu với chủ hàng, cũng như tập quán của chủ hàng Việt Nam mua CIF bán FOB còn phổ biến.

Một số doanh nghiệp nhà nước (VINALINES, PVN, Petrolimex, TKV) được xác định là nòng cốt, trong đó Vinalines là chủ đạo. Tuy nhiên do ảnh hưởng kinh tế, vận tải biển thế giới và tình trạng buông lỏng quản lý, tinh thần chịu trách nhiệm quản lý vốn của nhà nước chưa cao, không có chiến lược phát triển đội tàu hợp lý theo nhu cầu dài hạn,... hiệu quả khai thác tàu thấp. Hiện nay đang thực hiện tái cơ cấu theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải.

Về đội tàu biển, theo số liệu thống kê cục Hàng hải Việt Nam, tính đến tháng 12/2019, đội tàu biển Việt Nam có 1.528 chiếc (trong đó tàu vận tải hàng hóa là 1.069 chiếc) với tổng trọng tải khoảng 7,55 triệu DWT. Đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam hiện đảm nhận được gần 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển. Theo số liệu thống kê của Diễn đàn Thương mại và phát triển Liên Hợp Quốc (UNCTAD), đội tàu Việt Nam đứng thứ 4 trong khu vực ASEAN (sau Singapore, Indonesia, Malaysia) và thứ 29 trên thế giới. Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam trong thời gian qua đã có bước cải thiện đáng kể, đội tàu phát triển theo hướng chuyên dụng hóa, đáp ứng được nhu cầu vận tải hàng hóa trong nước. Cụ thể, đội tàu container Việt Nam tăng trưởng khá tốt, số lượng tàu tăng từ 19 tàu trong năm 2013 lên 39 tàu trong năm 2019.

2.5. Phân tích thực trạng hệ thống cảng biển của Việt Nam

Phân tích các nhóm cảng biển Việt Nam

Hiện nay, 28 tỉnh thành vùng duyên hải Việt Nam có khoảng 268 cảng biển lớn nhỏ, hơn 120 bến phao chuyên tải cùng hàng vạn mét vuông kho, bãi. Theo quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2020 của Thủ tướng Chính phủ tại Quyết định số 2190/QĐ-TTg ngày 24/12/2009, theo vùng lãnh thổ, hệ thống cảng biển Việt Nam gồm 6 nhóm:

Nhóm 1: Nhóm cảng biển phía Bắc, gồm các cảng biển từ Quảng Ninh đến Ninh Bình, trong đó có hệ thống cảng biển đứng đầu phía Bắc và đứng thứ hai cả nước là cảng biển Hải Phòng.



Hình 2.7. Sơ đồ phân nhóm hệ thống cảng biển Việt Nam

(Nguồn: Báo cáo về công tác quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải của Cục Hàng hải Việt Nam)

- Nhóm 2: Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ, bao gồm các cảng biển từ Thanh Hoá đến Hà Tĩnh. Nhóm cảng này chủ yếu nằm trong 3 tỉnh: Thanh Hoá, Nghệ An, Hà Tĩnh.

Nhóm 3: Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ, bao gồm các cảng biển từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi

Nhóm 4: Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ, bao gồm các cảng biển từ Bình Định đến Bình Thuận.

Nhóm 5: Nhóm cảng biển thành phố Hồ Chí Minh - Đồng Nai - Bà Rịa - Vũng Tàu. Nhóm cảng này nằm trong khu vực kinh tế năng động, trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ lớn. Đặc biệt với hệ thống cảng tại:

- Khu vực thành phố Hồ Chí Minh: Cảng nằm sâu trong nội địa, cách cửa biển 49 hải lý, không chịu ảnh hưởng của sóng, gió, bão, luồng tàu ít sa bồi. Hệ thống cảng biển hầu như nằm giữa nội đô nên sẽ phải di chuyển hệ thống cảng ra khu vực Cái Mép - Thị Vải.

- Các cảng khu vực Vũng Tàu - Thị Vải: Đây là khu vực xây dựng cảng được coi là cụm cảng nước sâu lý tưởng vì sa bồi hàng năm không đáng kể, không cần xây dựng các công trình bảo vệ, luồng tàu ổn định cho tàu từ 10.000 - 80.000 DWT ra vào.

Nhóm 6: Nhóm cảng biển thuộc đồng bằng sông Cửu Long và các cảng biển thuộc các đảo Tây Nam Bộ gồm các cảng trên sông Tiền, sông Hậu, các cảng khu vực Bán đảo Cà Mau và ven biển vịnh Thái Lan.

Với 6 nhóm cảng được phân bổ theo 3 khu vực Bắc, Trung, Nam với đặc điểm như sau:

a) Nhóm cảng biển khu vực phía Bắc

Gồm 7 cảng biển, tổng số mét chiều dài cầu bến là 8097 m, trong đó có 3 cảng loại I (cảng Hòn Gai, Hải Phòng, Cẩm Phả) và 4 cảng loại II (cảng Vạn Gia, Mũi Chùa, Diêm Điền, Hải Thịnh), cảng Hải Hà (Quảng Ninh) đang được đầu tư xây dựng. Bến cảng Cái Lân (thuộc cảng Hòn Gai) có thể tiếp nhận tàu giảm tải lớn nhất đến 45.000 DWT và tương tự bến cảng than Cẩm Phả có thể tiếp nhận tàu đến 70.000 DWT. Các cảng khác chỉ tiếp nhận tàu từ 1.000 - 10.000 DWT. Hàng hóa qua cảng Miền Bắc chủ yếu là than, khoáng sản và container qua cảng Hải Phòng.

Trong số 7 cảng thuộc nhóm cảng biển phía Bắc hiện có 44 cầu cảng bốc dỡ hàng tổng hợp, bách hoá, container; 24 cầu cảng chuyên dụng; 8 cầu cảng

dịch vụ khác (như thủy sản, hải quan, biên phòng,...) và 15 bến phao (bến chuyển tải than và hàng tổng hợp).

Nếu xét riêng các cảng tổng hợp thì nhiều về số lượng nhưng hạn chế về quy mô, chiều dài cầu cảng trung bình là 140 m/cầu cảng; năng suất xếp dỡ hàng trung bình đạt khoảng 3000 - 4000 tấn/mét dài/năm. Năng suất này được đánh giá là khá tốt so với mặt bằng chung ở Việt Nam do thiết bị tương đối hiện đại.

Các bến container (nằm trong cảng tổng hợp) có chiều dài trung bình là 170 m/cầu. Năng suất xếp dỡ không cao, đạt khoảng 500 - 800 TEU/mét dài/năm do thiết bị đầu tư không đồng bộ và luồng hàng container không đều.

Các cảng chuyên dụng miền Bắc chủ yếu gắn với các cơ sở công nghiệp của các ngành than, điện,... được đầu tư khá đồng bộ cùng các nhà máy. Do đó năng suất bốc xếp cao, đón nhận nhiều tàu lớn vào bến.

Các cảng địa phương có cơ sở hạ tầng xuống cấp nhiều, rất lạc hậu và ít được đầu tư.

- Thiết bị tại các cảng biển phía Bắc được đầu tư rất khác biệt giữa cảng loại I và cảng địa phương. Cảng Hải Phòng và bến cảng Cái Lân (thuộc cảng Hòn Gai) được trang bị những thiết bị tương đối hiện đại, còn các cảng địa phương sử dụng những thiết bị lạc hậu.

- Luồng vào cảng tại các cảng miền Bắc là khá dài và có độ sâu không đồng đều trên toàn tuyến luồng, dẫn đến hầu hết các tàu lớn vào cảng phải giảm tải và lợi dụng thủy triều.

- Giao thông kết nối cảng: vận tải đường bộ vẫn đóng vai trò chủ đạo. Đường sắt chỉ vận chuyển lượng hàng không nhiều. Hàng chở qua đường sông không đáng kể vì các cầu bắc qua sông đều có tĩnh không rất thấp, tàu chở container không thể đi vào được.

b) Nhóm cảng biển khu vực phía Nam

Hệ thống sông ngòi, kênh rạch chằng chịt, giao thông đường thủy rất phát triển, nên các cảng biển miền Nam có đặc điểm nổi bật là cảng biển nằm

trên sông với luồng vào cảng dài có khi vài chục km.

Miền Nam có 13 cảng biển, với tổng số mét dài cầu bến là 27.774 m, trong đó: 4 cảng loại I và 9 cảng loại II, hàng hóa qua cảng chủ yếu là nông sản, phân bón, linh kiện xe máy, quặng và các sản phẩm từ khu công nghiệp. Trong số 13 cảng biển phía Nam, hiện có 39 bến tổng hợp và 48 bến chuyên dụng. Có một sự khác biệt rất lớn trong năng lực tiếp nhận tàu giữa các cảng biển ở đồng bằng sông Cửu Long và các cảng biển tại cụm cảng TP. Hồ Chí Minh - Bà Rịa Vũng Tàu - Đồng Nai.

Các cảng biển ở đồng bằng sông Cửu Long chỉ có thể tiếp nhận được tàu có trọng tải trên dưới 10.000 DWT thì các cảng ở TP HCM - Bà Rịa Vũng Tàu - Đồng Nai có thể tiếp nhận tàu có trọng tải lên tới 30.000 DWT - 50.000 DWT - 100.000 DWT. Nếu các cảng biển ở đồng bằng sông Cửu Long quy mô nhỏ bé, lạc hậu thì các cảng biển ở TP HCM

- Bà Rịa Vũng Tàu - Đồng Nai được coi là hiện đại nhất Việt Nam.

Các cảng biển ở khu vực TP Hồ Chí Minh - Bà Rịa Vũng Tàu - Đồng Nai (nhóm 5):

Sự phát triển của hệ thống cảng ở đây về cơ bản là phù hợp với quy hoạch được duyệt, tạo nên một mạng lưới các điểm xuất nhập hàng hoá quan trọng phục vụ phát triển kinh tế của vùng Kinh tế động lực phía Nam, ngoài ra còn phục vụ cả vùng Nam

Trung Bộ và đồng bằng sông Cửu Long. Lượng hàng thông qua khu vực này thường chiếm khoảng 50% lượng hàng qua hệ thống cảng biển cả nước và riêng hàng container thì chiếm 65% so với cả nước.

- Các bến cảng tổng hợp, container có quy mô lớn, được đầu tư thiết bị chuyên dụng hiện đại, hệ thống quản lý khai thác điện tử được đưa vào khai thác phổ biến (điều này chưa được áp dụng nhiều ở miền Bắc và miền Trung), tạo một diện mạo mới và sức cạnh tranh với các cảng biển trong khu vực Đông Nam Á;

- Các bến chuyên dùng phát triển rất nhanh. Nếu như cả nhóm cảng biển

này có 56 bến cảng/cầu cảng thì trong đó 40 bến cảng/cầu cảng là bến chuyên dùng để phục vụ cho các nhà máy, xí nghiệp, các khu công nghiệp trong vùng;

Trên thực tế, hệ thống cảng biển nhóm 5 đã được hiện đại hoá, được các hãng tàu lớn của thế giới đưa vào trong bản đồ lộ trình của mình, nên hàng xuất khẩu từ cảng biển nhóm 5 có thể xuất thẳng sang Mỹ, Châu Âu.

Phân tích cơ sở vật chất của hệ thống cảng biển tại Việt Nam

Cơ sở vật chất kỹ thuật cảng biển bao gồm hệ thống cầu cảng, trang thiết bị xếp dỡ, hệ thống kho bãi, phương tiện vận chuyển, những ứng dụng công nghệ tự động giúp tăng khả năng xếp dỡ, ứng dụng thương mại điện tử,...

- Hệ thống cảng, cầu cảng và luồng vào cảng:

Trong những năm qua, Việt Nam đã đầu tư xây dựng mới và đưa vào khai thác hiệu quả các công trình cảng biển, như: Nâng cấp và cải tạo phát triển cho các biển trọng điểm Hải Phòng, Đà Nẵng, Sài Gòn, Cần Thơ, Cửa Lò, Nha Trang, Quy Nhơn để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của hàng hóa thông qua cảng biển.

Xây dựng mới một số bến cảng, đáp ứng cho các tàu có trọng tải lớn 10.000 DWT - 40.000 DWT cập và làm hàng như cầu cảng 5,6,7 cảng Cái Lân; cầu cảng số 1 cảng Đình Vũ, cầu số 1 cảng Chân Mây, cầu số 1 cảng Vũng Áng, Dung Quất.

Đến nay, cả nước đã có 219 bến/khu bến và 373 cầu cảng. Tổng chiều dài khoảng 43.600 km, trong đó: 213 cầu cảng tổng hợp, container với chiều dài tuyến bến khoảng 35.900 m. Tổng công suất khoảng 434 triệu tấn/năm và lượng hàng qua cảng năm 2017 đạt trên 427,8 triệu tấn.

Hiện nay, có 39 luồng vào cảng quốc gia vào 10 luồng vào cảng chuyên dung. Trên luồng có 816 phao báo hiệu hàng hải, 107 tiêu và 56 tiêu chấp.

Quy mô của cảng biển Việt Nam còn quá nhỏ so với các cảng trong khu vực. Một số loại cảng chuyên dụng như cảng nước sâu, cảng container mới được hình thành nhưng khai thác còn hạn chế.

- Hệ thống giao thông trong cảng, gồm:

Giao thông đường thủy: Cho phép các loại tàu thủy bao gồm tàu biển, ven biển, tàu sông đến cảng, tuy nhiên tùy thuộc vào độ sâu của luồng ra vào và độ sâu trước bến mà cảng có thể tiếp nhận loại tàu cỡ nào.

Giao thông đường bộ: bao gồm hệ thống đường ô tô và đường sắt phục vụ dòng phương tiện vận chuyển hàng tới và từ miền hậu phương của cảng.

Hệ thống đường sắt trong cảng được thiết lập nối liền giao thông từ cảng đến các ga đường sắt thuộc miền hậu phương của cảng, cho phép giảm giá cước vận chuyển trong nhiều trường hợp do sức chở của vận tải đường sắt lớn hơn so với ô tô.

- Hệ thống kho bãi trong cảng, gồm: Hệ thống kho bãi được đầu tư xây dựng để lưu trữ, bảo quản hàng hóa qua cảng. Bãi chứa hàng được bố trí tại tuyến hậu phương của cảng, chức năng lưu trữ hàng hóa phục vụ hàng xuất và hàng nhập, như: Kho CFS, kho CY,...

Tại các cảng biển trọng điểm được đầu tư trang thiết bị hiện đại như cảng Hải Phòng, cảng Sài Gòn,... thì năng suất xếp dỡ trung bình mới chỉ đạt 3.500 tấn/mét cầu tàu/năm. Trong khi đó năng suất xếp dỡ trung bình tại các cảng biển trong khu vực như cảng Singapore, cảng Indonesia... đạt 5.000 tấn/mét cầu tàu/năm. Như vậy năng lực xếp dỡ trung bình của các cảng biển Việt Nam chỉ bằng 60% của các cảng trong khu vực.

Năng lực xếp dỡ container tại các cảng biển ở nước trong khu vực Đông Nam Á, trung bình là 25 container/cần cầu/giờ và hiện cảng Westports của Malaysia đang giữ kỷ lục thế giới về năng suất xếp dỡ 1 tàu container với 421 lượt container trong 1 giờ với năng suất trung bình của một cần cầu là 60 container/giờ.

Còn tại các cảng biển của Việt Nam, năng lực xếp dỡ container tại các cảng biển chính của Việt Nam hầu hết thấp hơn nhiều so với các cảng biển trong khu vực ASEAN, ngoại trừ cảng VICT và Tân cảng (Cát Lái) đạt 25 container/cần cầu/giờ. Cả hệ thống cảng biển của Việt Nam hiện chỉ có

khoảng 30 thiết bị chuyên dụng (loại ship-to-shore gantry crane) để làm tàu container với chất lượng khá, giá trị đầu tư cho mỗi thiết bị từ 4,5 đến 6,5 triệu USD. Trong số đó Tân cảng chiếm 15 chiếc, VICT 5 chiếc, Hải Phòng 6 chiếc, 4 chiếc còn lại chia đều cho các cảng Cái Lân và Đà Nẵng. Trong khi đó chỉ riêng một cảng Singapore đã có đến 100 chiếc cầu trị giá từ 8,5 đến 11 triệu USD/chiếc, còn cảng Kaohsiung có 62 cầu loại này.

Thực tế cho thấy chỉ có một số bến cảng như Tân Cảng Cát Lái, VICT, Chùa Vẽ (Hải Phòng), Cái Lân (Quảng Ninh), Tiên Sa (Đà Nẵng) là đã trang bị được thiết bị xếp dỡ container chuyên dụng. Còn lại thì tại hầu hết các cảng biển của Việt Nam đều chưa được trang bị thiết bị chuyên dụng để làm hàng container. Còn các thiết bị khác hầu hết cũng rất cũ và lạc hậu, năng suất rất thấp. Thậm chí có nơi cảng hoạt động mà không có thiết bị xếp dỡ như cảng Cái Cui ở Cần Thơ, thiết bị xếp dỡ của cảng phải thuê bên ngoài. Vào số lượng container tối ưu được bảo quản tại bất kì thời gian nào.

Ứng dụng công nghệ thông tin và trao đổi dữ liệu điện tử

Việc ứng dụng công nghệ thông tin (IT) và hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI) trong lĩnh vực hàng hải, đặc biệt là trong quản lý và khai thác cảng biển được xem là yếu tố sống còn.

Các hệ thống này chính là phần mềm ứng dụng của cảng biển. Ưu điểm của các hệ thống này là hạn chế tối đa những sai sót của con người, tiết kiệm thời gian cũng như chi phí, đơn giản hóa thủ tục giấy tờ, nâng cao năng suất xếp dỡ của cảng biển và công suất của kho, bãi. Hơn thế nữa IT và EDI còn là những yếu tố cơ bản đặt nền móng cho các cảng biển tiến tới việc ứng dụng thương mại điện tử.

Hiện việc ứng dụng IT và EDI vẫn còn là điểm yếu đối với các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Mặc dù trong thời gian qua các cảng đều đã ý thức được tầm quan trọng của việc ứng dụng công nghệ thông tin và EDI vào hoạt động khai thác, kinh doanh của mình. Tuy nhiên việc đầu tư vào IT và EDI tại các cảng xem ra còn mất khoảng thời gian khá lâu mới có thể đáp

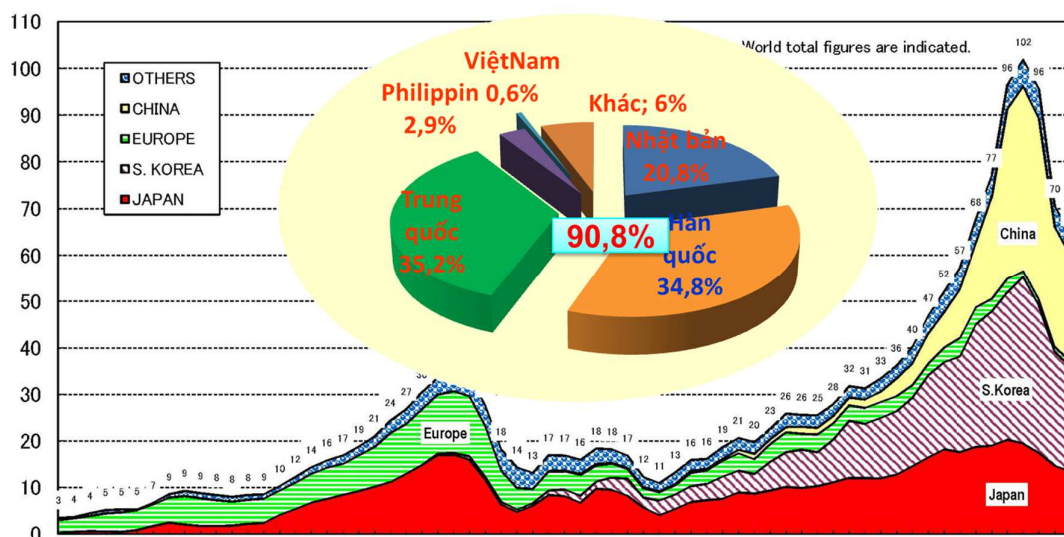
ứng được các yêu cầu cơ bản của khách hàng.

Phân tích hệ thống công nghiệp tàu thủy Việt Nam ảnh hưởng đến đội tàu vận tải trong nước và quốc tế

Cả nước có khoảng 120 nhà máy đóng tàu (từ 1.000 DWT trở lên), trong đó: Miền Bắc 92 nhà máy; Miền Trung 13 nhà máy; Miền Nam 15 nhà máy. Tổng công suất thiết kế 2,6 triệu DWT/năm, thực tế mới đạt 0,8 triệu DWT/năm, khoảng 150-200 chiếc/năm.

Theo đánh giá của Hiệp hội đóng tàu Nhật Bản, Việt Nam xếp thứ 6 về năng lực đóng tàu trên thế giới sau: Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan, Philippines.

Hình 2.8 mô tả sơ đồ mô tả tỷ trọng của ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam năm 2020:



Hình 2.8. Tỷ trọng công nghiệp tàu thủy Việt Nam

(Nguồn: Báo cáo của Cục Hàng hải Việt Nam, 2020)

Công nghiệp tàu thủy Việt Nam đang phải đối mặt sự dư thừa năng lực đóng mới của toàn thế giới, sự cạnh tranh về giá và công nghệ mới của các quốc gia mạnh và sự vươn lên của một số quốc gia trong khu vực. Hơn nữa, Các nhà máy hầu hết trong tình trạng khó khăn vì thiếu đơn hàng, doanh thu liên tục suy giảm trong các năm trở lại đây. Nguyên nhân do vận tải biển đang tiếp tục gặp khó khăn, giảm phát triển đội tàu. Việc tái cơ cấu Vinalines sẽ

còn cần nhiều thời gian. Nhìn chung, thị trường trong nước chưa có nhu cầu đóng mới tàu vận tải lớn trong 2-3 năm tới.

Năng lực của các nhà máy trong nước bị suy giảm trầm trọng đặc biệt là tài chính và nhân lực. Sức cạnh tranh trên thị trường quốc tế hầu như không có, hầu hết chỉ nhận đơn hàng trong nước, hoạt động với công suất thấp. Công nghiệp phụ trợ phục vụ ngành công nghiệp tàu còn nhỏ;

Điểm sáng của ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam là các nhà máy có vốn đầu tư nước ngoài và các nhà máy có hợp đồng gia công cho nước ngoài vẫn duy trì hoạt động hiệu quả.

Trong thời gian tới cần tăng cường liên doanh, liên kết với doanh nghiệp nước ngoài để hỗ trợ vốn, công nghệ và thị trường; Đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư công nghiệp tàu thủy.

Quy hoạch phát triển tổng thể ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2290/QĐ-TTg ngày 27/11/2013 với mục tiêu đến năm 2020:

- Duy trì và phát huy năng lực của các cơ sở đóng và sửa chữa tàu thuyền hiện có; phát triển các cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu thuyền đáp ứng nhu cầu của thị trường trong nước, nước ngoài;
- Hình thành một số trung tâm sửa chữa tàu có quy mô lớn gắn liền với hệ thống cảng biển và các tuyến hàng hải quốc tế quan trọng;
- Công nghệ sửa chữa tàu tiên tiến, thân thiện với môi trường; đảm bảo chất lượng và giá thành sửa chữa cạnh tranh;
- Đảm nhận sửa chữa đồng bộ các loại tàu thuyền trong nước và nước ngoài có trọng tải đến 300.000 tấn;

Dịch vụ logistics

Dịch vụ logistics ở Việt Nam hiện có quy mô khoảng 20-22 tỷ USD/năm, chiếm 20,9% GDP của cả nước, với tốc độ tăng trưởng trung bình trong những năm qua là từ 16 - 20%/năm.

Theo xếp hạng của Ngân hàng Thế giới, Việt Nam hiện đứng thứ 64/160

nước về mức độ phát triển logistics và đứng thứ 4 trong ASEAN sau Singapore, Malaysia và Thái Lan. Với tốc độ phát triển hàng năm đạt từ 16 - 20%, đây là một trong những ngành dịch vụ tăng trưởng nhanh và ổn định nhất của Việt Nam trong thời gian qua.

Về thị trường, khoảng 52% công ty cung cấp dịch vụ logistics nước ta có quan hệ làm ăn với thị trường Hoa Kỳ, 47% với Liên minh châu Âu (EU), 63% với các nước ASEAN, 57% với thị trường Nhật Bản, 49% với thị trường Trung Quốc và 43% với thị trường Hàn Quốc.

Tuy nhiên, ngành logistics đang đối diện với nhiều thách thức, với hơn 80% tổng số doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics tại Việt Nam hầu hết chỉ làm dịch vụ các chuỗi cung ứng nhỏ trong lãnh thổ Việt Nam như: Dịch vụ giao nhận, cho thuê kho bãi, làm thủ tục hải quan, gom hàng lẻ và thị phần tại các cảng,... Trong khi đó, các hoạt động lớn hơn, mang tính liên vận quốc tế đều do thiếu số các công ty, tập đoàn đa quốc gia đảm trách.

Hợp tác quốc tế trong lĩnh vực logistics được thực hiện theo nhiều phương thức khác nhau, từ các hội thảo, hội nghị quốc tế, các hoạt động trao đổi đoàn giữa các nước, hoạt động liên doanh, liên kết và đầu tư ra nước ngoài. Năm 2020, Việt Nam đã chủ động tham gia Hội nghị quốc tế hàng năm của Liên đoàn Giao nhận vận tải quốc tế (FIATA World Congress), một tổ chức bao gồm Hiệp hội logistics quốc gia, của Việt Nam là VLA, có tác động đến ngành dịch vụ thế giới, nhất là vấn đề đào tạo nâng cao trình độ nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành dịch vụ logistics. VLA là đại diện Việt Nam tham dự sự kiện này. Qua đó góp phần nâng cao vai trò của ngành dịch vụ logistics trên trường quốc tế. VLA đã đặt vấn đề đăng cai tổ chức Đại hội này tại Việt Nam vào năm 2023, tuy nhiên cần có sự hỗ trợ của cơ quan chức năng và phải đấu thầu với các nước khác trước ít nhất là 3 năm.

Tóm lại: Trong số 11 quốc gia Đông Nam Á thì 5 nước gồm: Indonesia, Malaysia, Singapore, Thái Lan và Việt Nam có nhiều nhà máy đóng tàu cung cấp các tàu vận chuyển hàng hóa xuất-nhập khẩu. Nhiều nhà máy đóng tàu

khu vực đã, đang tham gia hợp tác với các nước khác trong các dự án đóng tàu lớn và phức tạp hơn. Tuy nhiên, khó khăn gặp phải là các nhà máy đóng tàu địa phương không có đủ nguồn lực lao động với tay nghề kỹ thuật, chất lượng cao để tham gia hoàn thành dự án đúng tiến độ.

Năm 2019, lượng hàng hóa, hành khách thông qua cảng biển tăng trưởng ở mức cao đã góp phần giảm tải cho các tuyến đường bộ, tăng nguồn thu cho ngân sách nhà nước, hỗ trợ doanh nghiệp trong lĩnh vực hàng hải, đồng thời góp phần quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội tại các địa phương. Về cải cách thủ tục hành chính tại các cảng biển, Cục Hàng hải Việt Nam đã triển khai Cơ chế một cửa quốc gia đối với 11 thủ tục hành chính lĩnh vực hàng hải trên Cổng thông tin một cửa quốc gia tại 25 cảng vụ hàng hải. Tổng số hồ sơ điện tử được 25 cảng vụ tiếp nhận, phê duyệt từ ngày 1/1 đến ngày 15/12/2019 là hơn 94.700 hồ sơ, đạt 92% so với tổng số hồ sơ thực tế.

Năm 2020, Việt Nam đã thực hiện tốt công tác xây dựng văn bản quy phạm pháp luật, công tác quy hoạch cảng biển, công tác duy tu nạo vét luồng lạch nhằm phục vụ cho tàu chạy ra vào các cảng biển an toàn.

2.6. Kết luận chương 2

Chương 2 đã tập trung phân tích cơ sở pháp lý, tính tất yếu của sự hợp tác trong vận tải biển của Việt Nam, cụ thể:

- Phân tích tình hình hợp tác vận tải biển trong thời gian qua giữa Việt Nam và một số nước ASEAN;

- Phân tích những thuận lợi và khó khăn trong lĩnh vực hợp tác vận tải biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN, tập trung chỉ rõ những thuận lợi, những khó khăn về đội tàu biển, cảng biển, nguồn nhân lực hàng hải, công nghệ thông tin ứng dụng của ngành, cơ chế chính sách,...

Từ đó phát huy mặt mạnh, hạn chế mặt yếu của ngành.

- Phân tích và đánh giá thực trạng hoạt động đội tàu biển của Việt Nam với một số nước của ASEAN;

- Phân tích thực trạng hệ thống cảng biển của Việt Nam, tập trung đến:

Quy hoạch 6 cụm cảng Việt Nam, hệ thống hạ tầng, cơ sở vật chất trong cảng, hệ thống cảng và luồng, dịch vụ công nghiệp tàu thủy, dịch vụ logistic,...

Trên cơ sở phân tích và đánh giá thực trạng này, kết hợp với những kết quả đạt được trong chương 1, giúp nghiên cứu sinh thực hiện đề xuất các giải pháp thúc đẩy hợp tác vận tải biển giữa Việt Nam với các nước ASEAN của chương 3.

CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP THÚC ĐẨY HỢP TÁC VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN GIỮA VIỆT NAM VỚI MỘT SỐ NƯỚC TRONG KHỐI ASEAN

3.1. Vận tải biển trong lộ trình hợp tác ASEAN

3.1.1. Hệ thống cơ sở vật chất của ngành vận tải biển Việt Nam

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, năm 2020 tổng sản lượng vận tải do đội tàu biển Việt Nam thực hiện đạt 654,6 triệu tấn, tăng 14% so với năm 2019. Tình hình dịch bệnh Covid 19 trên toàn thế giới, nên vấn đề kinh tế cả nước chịu ảnh hưởng chung, trong đó, tình hình kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam tiếp tục gặp không ít khó khăn do dư thừa nguồn cung tàu, lượng hàng tăng trưởng thấp, giá cước giảm, việc xuất-nhập khẩu hàng hóa đến các quốc gia Asean gặp nhiều gián đoạn. Nhiều doanh nghiệp vận tải biển, trong đó có các doanh nghiệp lớn giảm mạnh về doanh thu và lợi nhuận.

Tuy nhiên, thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu Việt Nam trong những năm qua vẫn duy trì ở mức 10% - 12%. Thị trường xuất nhập khẩu của đội tàu biển Việt Nam chủ yếu là các nước Trung Đông, Đông Nam Á, châu Á, một số ít tàu biển Việt Nam đã xuất đi các nước Đông Âu. Đối với vận tải xuất nhập khẩu hàng khô, đội tàu biển Việt Nam chiếm thị phần khoảng 12%. Hiện đã có tàu chạy thẳng sang thị trường Đông Âu, Trung Đông, Nam Mỹ nhưng với số lượng ít. Đối với vận tải xuất nhập khẩu dầu thô xuất khẩu, đội tàu của Việt Nam cũng chỉ đạt được thị phần khiêm tốn. Nguyên nhân là do đội tàu biển Việt Nam chưa đáp ứng được yêu cầu khắt khe về chất lượng, tiêu chuẩn an toàn, phòng chống ô nhiễm môi trường... của các công ty xuất nhập khẩu nước ngoài. Bên cạnh đó, các mặt hàng chủ đạo như gạo, rau, củ, hoa quả, hải sản vẫn tiếp tục nhận được đơn đặt hàng từ các nước bạn truyền thống trong khu vực Asean như: Inddonessia, Malaysia, Philippines, Myanmar...với khối lượng lớn mỗi năm, mang lại giá trị kim ngạch xuất khẩu lớn cho Việt Nam.

Về vận tải hàng hóa nội địa, đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam đã cơ

bản đảm nhận được gần 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển, trừ một số tàu chuyên dụng như LPG, xi măng rời... Riêng đối với tàu container, hiện nay số lượng tàu container Việt Nam vận tải nội địa đã tăng lên 39 tàu. Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển bằng phương tiện VR-SB trong năm 2019 đạt 15,8 triệu tấn với khoảng gần 15.000 lượt tàu. Đây là giải pháp tái cơ cấu các phương thức vận tải hiệu quả, góp phần giảm tải cho đường bộ.

Đối với lĩnh vực hàng hải, để đẩy nhanh kết nối các phương thức vận tải đòi hỏi các cảng biển dịch vụ hậu cần sau cảng, tàu phải đợi bốc xếp hàng từ 3 đến 5 ngày thì hiệu quả luân chuyển là rất kém. Vì vậy, dịch vụ hậu cần sau cảng rất quan trọng để xe vào giải phóng hàng nhanh, tiết kiệm cho chủ hàng, thời gian hàng nằm ở cảng càng ngắn càng tốt. Đơn cử như cảng Cái Lân (Quảng Ninh), tàu phải chờ đợi xếp, dỡ hàng vì xe vào bốc xếp hàng rất chậm,... Tàu bị giam hàng ở đây không phải là yếu tố năng lực của cầu hay công nhân mà do kho bãi không có nên xe phải đợi,... Vì một mắt xích bị lỗi mà cả một dây chuyền bị chậm, tất cả phải chờ đợi nhau. Vì vậy, các cảng phải bố trí được quỹ đất kho bãi của cảng.

Đối với hạ tầng mềm như thủ tục hải quan, kiểm dịch,... tại nhiều nơi vẫn chưa được thuận lợi, nếu giải quyết nhanh các khâu, các bước thì sẽ giảm bớt thời gian cho doanh nghiệp. Thời gian qua, Cục Hàng hải Việt Nam đã chủ động phối hợp với các lực lượng để giải quyết, giảm bớt các thủ tục, thời gian thông quan nhanh, giảm chi phí cho doanh nghiệp.

Nhằm kết nối các phương thức vận tải, ngành Logistics phát triển, cạnh tranh được với các đối tác nước ngoài, nhiều bộ, ngành, hiệp hội đang đề nghị với Chính phủ cho thành lập Ban Chỉ đạo quốc gia về Logistics, từ đây sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho điều hành, đẩy nhanh lưu thông hàng hóa, cạnh tranh được với bạn hàng quốc tế.

3.1.2. Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam giai đoạn 2020 - 2030

3.1.2.1. Quy hoạch phát triển đội tàu biển

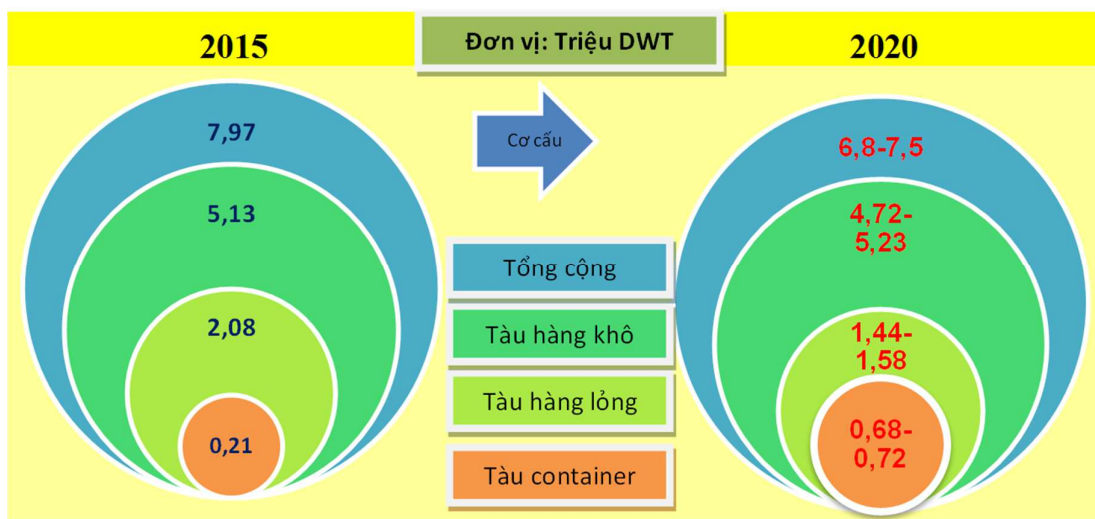
Quy hoạch vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26/8/2014 với mục tiêu:

- Nâng cao chất lượng và hiệu quả kinh doanh dịch vụ vận tải biển, đáp ứng nhu cầu vận tải biển nội địa; tập trung khai thác tối đa lợi thế trên tuyến vận tải trong nước, các tuyến biển gần đối với các loại hàng truyền thống; từng bước nâng thị phần vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu; kết hợp vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển nước ngoài, trên tuyến biển xa;

- Khối lượng hàng hóa do đội tàu Việt Nam đảm nhận đạt khoảng từ 140 đến 153 triệu tấn vào năm 2020; khoảng từ 237 đến 270 triệu tấn vào năm 2030; số lượng hành khách (bao gồm vận chuyển hành khách trên các tuyến ven biển nội địa, tuyến từ bờ ra đảo và tuyến giữa các đảo) đạt khoảng từ 08 đến 09 triệu lượt người vào năm 2020;

- Phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại, hiệu quả; chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng (tàu container, hàng rời, hàng lỏng) có trọng tải lớn.

Đến năm 2020 tổng trọng tải đội tàu đạt khoảng từ 6,8 đến 7,5 triệu tấn vào; từng bước trẻ hóa đội tàu biển Việt Nam, được mô tả theo hình 3.1.



Hình 3.1. Đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 2015-2020

(Nguồn: Báo cáo của Cục Hàng hải Việt Nam)

3.1.2.2. Quy hoạch phát triển cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030

Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 với mục tiêu: “Phát triển vận tải biển theo hướng hiện đại hóa với chất lượng ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn, hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; tăng sức cạnh tranh của vận tải biển để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường vận tải biển trong khu vực và trên thế giới”.

Quy hoạch cũng nêu rõ mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, kinh tế hàng hải đứng thứ hai và sau 2020 kinh tế hàng hải đứng đầu trong 5 lĩnh vực phát triển kinh tế biển; đồng thời góp phần củng cố an ninh, quốc phòng của đất nước.

Trên cơ sở các phân tích về các nhân tố tác động đến sự thành công của cảng biển cũng như xu hướng phát triển cảng biển khu vực châu Á-Thái Bình Dương và Việt Nam, cùng với cơ sở từ quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030 thì các định hướng phát triển hàng hải và cảng biển Việt Nam tập trung:

- Về vận tải biển, nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải đường biển, đáp ứng nhu cầu vận tải biển nội địa, nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đạt 27% - 30%, kết hợp chở thuê hàng hóa nước ngoài trên các tuyến vận tải quốc tế.

- Về định hướng phát triển hệ thống cảng biển trong giai đoạn tới, ngoài việc nâng cấp, đầu tư chiều sâu, phát huy hết công suất, hiệu quả của các cảng hiện hữu, cần tập trung vào việc xây dựng cảng trung chuyển quốc tế, cảng cửa ngõ quốc tế tại các vùng kinh tế trọng điểm, một số cảng nước sâu chuyên dụng xếp dỡ container, than quặng và dầu quy mô lớn, trang thiết bị hiện đại,...

- Thương mại quốc tế giữa Việt Nam và thế giới đã có những sự phát

triển mạnh mẽ, và đây thực sự trở thành một điều kiện rất thuận lợi cho sự phát triển ngành vận tải biển của Việt Nam. Và trong quá trình phát triển đó, yêu cầu về việc phát triển dịch vụ vận tải biển theo hướng hiện đại hóa với chất lượng ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn, hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; tăng sức cạnh tranh của vận tải biển là rất cần thiết để ngành vận tải biển Việt Nam có thể chủ động hội nhập và mở rộng thị trường vận tải biển trong khu vực ASEAN và trên thế giới.

- Bảo đảm thông qua toàn bộ lượng hàng xuất nhập khẩu và giao lưu giữa các vùng, miền trong nước bằng đường biển đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước với năng lực theo quy hoạch của hệ thống cảng biển tại các thời điểm quy hoạch như sau:

- + Khoảng từ 640 đến 680 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 375 đến 400 triệu tấn/năm) vào năm 2020;

- + Khoảng từ 1.040 đến 1.160 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 630 đến 715 triệu tấn/năm) vào năm 2030.

- Tập trung xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế tại Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu và vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (khi có điều kiện) tiếp nhận được tàu trọng tải đến 100.000 tấn (tàu container 8.000 TEU) hoặc lớn hơn, đủ năng lực để có thể kết hợp vai trò trung chuyển container quốc tế; các cảng chuyên dùng quy mô lớn cho các liên hợp luyện kim, lọc hóa dầu, trung tâm nhiệt điện sử dụng than.

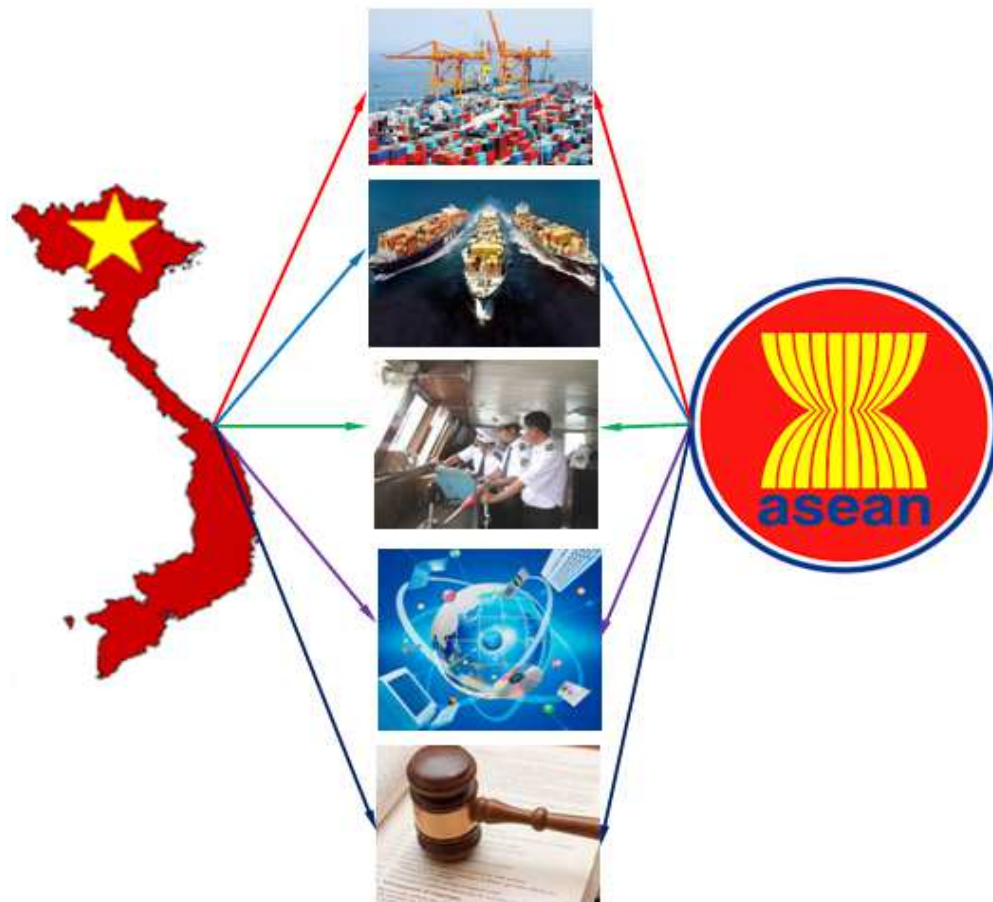
Về hệ thống cảng cạn: Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2223/QĐ-TTg ngày 13/12/2011.

Hiện nay Cục Hàng hải Việt Nam đang được Bộ Giao thông giao thực hiện lập điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030. Tiến độ đã hoàn thành trình Thủ tướng phê duyệt trong năm 2016. Đồng thời Cục Hàng hải cũng đã hoàn thành lập quy hoạch chi tiết phát triển cảng cạn Việt Nam.

3.2. Giải pháp thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong ASEAN

Cục Hàng hải Việt Nam cũng tích cực tham gia đóng góp ý kiến đối với dự thảo Nghị định quy định về Cơ chế một cửa quốc gia, cơ chế một cửa ASEAN và quản lý chuyên ngành đối với hàng hóa xuất, nhập khẩu; đồng thời, đã phê duyệt Kế hoạch hành động thúc đẩy Cơ chế một cửa quốc gia, Cơ chế một cửa ASEAN giai đoạn 2020-2025.

Kết hợp cơ sở lý luận trong chương 1 và việc phân tích, đánh giá thực trạng trong chương 2, nghiên cứu sinh thực hiện xây dựng mô hình tổng quát hợp tác quốc tế về vận tải biển với 5 yếu tố như sau: Cảng biển, đội tàu biển, nguồn nhân lực hàng hải, công nghệ thông tin và cơ chế chính sách nhằm khai thác tối đa hiệu quả về nguồn lực hiện có của quốc gia theo sơ đồ hình 3.2.



Hình 3.2. Mô hình tổng quát hợp tác vận tải biển Việt Nam và ASEAN

3.2.1. Giải pháp thúc đẩy hợp tác về cảng biển

Hiện nay, trên 28 tỉnh thành vùng duyên hải Việt Nam có khoảng 266 cảng biển lớn nhỏ, hơn 100 bến phao chuyển tải cùng hàng vạn mét vuông kho, bãi. Bên cạnh đó còn có nhiều điểm/cảng thông quan nội địa (ICD) nằm sâu trong đất liền để phục vụ trung chuyển container.

Phân tích các cảng biển chính bao gồm:

- Cảng Hồ Chí Minh là một trong các cảng lớn nhất Việt Nam, là trung tâm trung chuyển hàng hóa của toàn bộ khu vực phía Nam như: Đồng Nai, Bình Dương, Long An, An Giang, Vĩnh Long, Bạc Liêu, Cần Thơ, chia thành các cảng và ICD như sau: Cảng Cát Lái, Cảng Tân Cảng, Cảng VICT; Cảng Tân Thuận; Cảng Bến Nghé; Cảng Khánh Hội; Cảng Hiệp Phước (SPCT); ICD Transimex; ICD Tanamexco - Tây Nam; ICD Sóng Thần; ICD Sotrans; ICD Phước Long I, II; ICD Phúc Long.

Theo quy hoạch phát triển cảng biển giai đoạn 2020 - 2030, những cảng biển được Chính phủ đã và đang đầu tư phát triển mạnh đáp ứng tốt cho ngành vận tải biển bao gồm: 2 cụm cảng chính là cụm cảng số 1 ở Hải Phòng và cụm cảng số 5 khu vực TP. Hồ Chí Minh - Bà Rịa Vũng Tàu:



Hình 3.3. Cảng biển Hồ Chí Minh

(Nguồn <http://www.lienanhcorp.com/cang-bien>)

Cảng Cái Mép (TCIT) thuộc tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu, cách cảng Hồ Chí Minh 130km thuận lợi cho tuyến chuyên chở hàng trực tiếp đi Mỹ, Châu Âu,...



Hình 3.4. Cảng Cái Mép - Thị Vải (TCIT)

(Nguồn <http://www.vlr.vn>)

Cảng Hải Phòng (HPH): Là trung tâm trung chuyển hàng hóa của toàn bộ khu vực phía Bắc gồm : Hà Nội, Ninh Bình, Vĩnh Phúc, Quảng Ninh, Bắc Ninh, Bắc Giang, Hưng Yên, Lạng Sơn, Hòa Bình,....



Hình 3.5. Cảng biển Hải Phòng

(Nguồn: <http://infonet.vn>)

Cảng Đà Nẵng (DAD) thuộc Thành phố Đà Nẵng, là trung tâm trung chuyển hàng hóa của toàn bộ khu vực miền trung Việt Nam, bao gồm các tỉnh: Quảng Ngãi, Quảng Nam, Thanh Hóa, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa,...



Hình 3.6. Cảng biển Đà Nẵng

(Nguồn <http://cafef.vn>)

Trong những năm gần đây, các cảng biển có sẵn đã được nâng cấp, hiện đại hóa nhưng kết cấu hạ tầng của hệ thống cảng biển Việt Nam vẫn còn yếu kém về quản lý khai thác và lạc hậu về khoa học-công nghệ so với các quốc gia tiên tiến trong ASEAN và trong khu vực.

Trước hết là năng suất xếp dỡ thấp, chỉ đạt khoảng từ 45-50% mức tiên tiến của thế giới (3000T - 4000T trên/m chiều dài cầu bến và 15 - 20 TEUs/cầu/giờ đối với xếp dỡ container).

Đánh giá tổng quát cho thấy tuy số lượng có nhiều và được phân bố đều từ Bắc vào Nam, nhưng hiệu quả sử dụng và khai thác rất thấp, nguyên nhân:

- Thứ nhất, đầu tư dàn trải, địa phương mắc “hội chứng cảng nước sâu” trong khi hàng hóa ít, điều kiện tự nhiên không cho phép;

- Thứ hai, quy hoạch hệ thống cảng biển thiếu tầm nhìn xa, dự báo chưa chính xác, nặng về đối phó với tăng trưởng cục bộ, nên không thể thiết lập được mạng lưới giao thông quốc gia đồng bộ và hợp lý có nối kết chặt chẽ với hệ thống cảng biển. Điều này đã làm suy yếu năng lực thông qua ở các cảng vốn là đô thị lớn đang chịu sức ép dân số tăng trưởng nhanh, cũng như hạ tầng giao thông xuống cấp nghiêm trọng. Đặc biệt là thiếu cảng nước sâu theo đúng nghĩa của nó để tiếp nhận tàu cỡ 80.000 DWT trở lên hay tàu container khoảng 6000 TEUs và chưa có cảng trung chuyển quốc tế để ngành vận tải biển vươn ra toàn cầu.

Theo Quyết định 1037/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ban hành ngày 24/06/2014 phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, Việt Nam chú trọng phát triển các cảng có khả năng tiếp nhận tàu biển cao trọng tải đến 100.000 tấn hoặc lớn hơn ở cả ba miền Bắc, Trung, Nam.

Cụ thể: Tập trung xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế tại Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu và vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (khi có điều kiện) tiếp nhận được tàu có trọng tải đến 100.000 tấn (tàu container 8.000 TEU) hoặc lớn hơn, đủ năng lực để có thể kết hợp vai trò trung chuyển container quốc tế.

Đây là những cảng biển được phân loại là IA trong quyết định phê duyệt quy hoạch.

Hệ thống cảng biển phải bảo đảm thông qua toàn bộ lượng hàng xuất nhập khẩu và giao lưu giữa các vùng, miền trong nước bằng đường biển đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước với năng lực theo quy hoạch của hệ thống cảng biển đến năm 2030 gồm 6 nhóm cảng và khả năng thông qua hàng hóa cụ thể theo bảng 3.1.

Bảng 3.1. Bảng số liệu dự báo hàng hoá thông qua 6 nhóm cảng

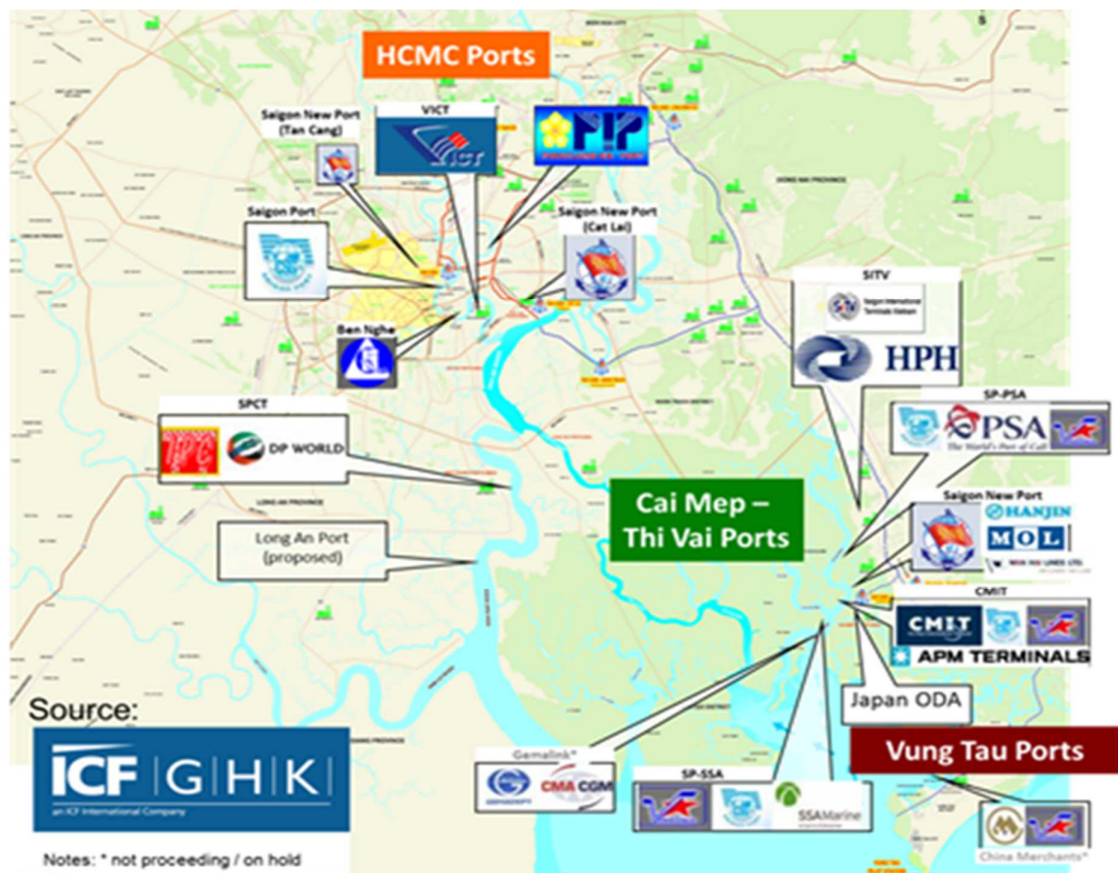
Nhóm	Lượng hàng thông qua cảng đến năm 2020 (triệu tấn/năm)	
	Tổng	Hàng tổng hợp, container
1. Cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình	155 - 169	115 - 125
2. Cảng biển Bắc Trung bộ từ Thanh Hoá đến Hà Tĩnh	103 - 109	15,5 - 16,6
3. Cảng biển Trung Trung bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi	56,5 - 70,0	22,3 - 23,7
4 .Cảng biển Nam Trung bộ từ Bình Định đến Bình Thuận	61,0 - 62,5	20,4 - 21,6
5. Cảng biển Đông Nam bộ	238 - 248	191 - 200
6. Cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long	25 - 30	12,6 - 15,0

(Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020)

Theo quy hoạch, Việt Nam có 4 cảng loại IA (Hải Phòng, Bà Rịa – Vũng Tàu; Vân Phong; Khánh Hòa) và 11 cảng biển loại I (Quảng Ninh, Nghi Sơn, Nghệ An, Hà Tĩnh, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn, Tp. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Cần Thơ).

Tổng kinh phí để phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 ước tính khoảng 80-100.000 tỷ đồng (không bao gồm kinh phí đầu tư đối với các bến cảng, cầu cảng chuyên dùng); trong đó kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển dự kiến khoảng từ 40.000 đến 50.000 tỷ đồng.

Như vậy theo quy hoạch, đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam đến năm 2030, có 2 trong số các cảng biển bước đầu đi vào hoạt động tương đối lớn mạnh là cảng Cái Mép-Thị Vải và cảng Đình Vũ-Hải Phòng:



Hình 3.7. Quy hoạch cảng biển Hồ Chí Minh, Cái Mép - Thị Vải

(Nguồn: <http://vtv.vn/kinh-te>)



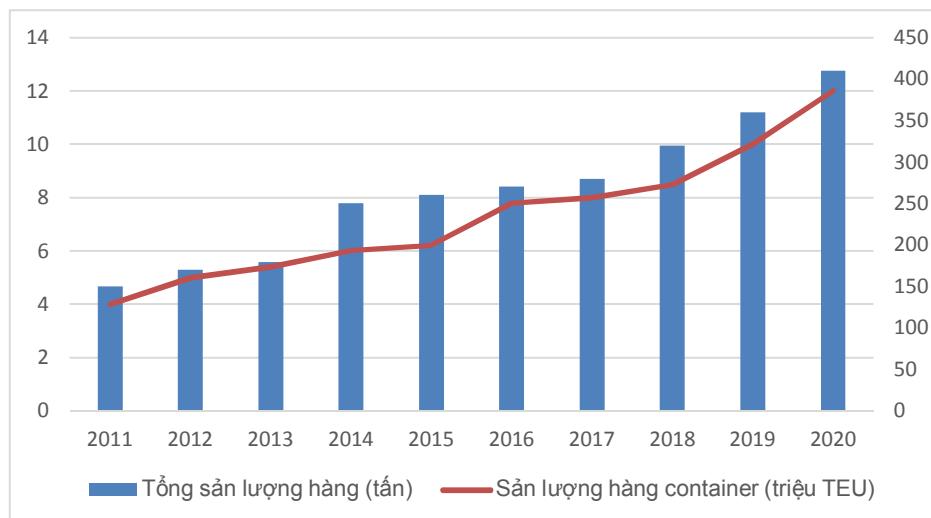
Hình 3.8. Quy hoạch cảng biển Hải Phòng - Khu Nam Đình Vũ

(Nguồn: <http://www.namdinhvu.com/Planning/VI.html>)

Theo số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, nhận xét rằng:

Trong 10 năm qua (từ 2011 - 2020), tổng sản lượng hàng hóa qua cảng biển Việt Nam đạt 427 triệu tấn, tăng trưởng nhanh và mỗi năm trung bình mức 14,6% so với năm trước, vượt 17 triệu tấn so với chỉ tiêu đặt ra trong quy hoạch cảng biển mà Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt.

Với sản lượng hàng container, năm 2020 số hàng container qua cảng là 12 triệu TEU, cũng tăng năm thứ 10 liên tiếp và tăng trưởng cao nhất trong vòng 6 năm trở lại đây.



(Nguồn: <http://stocki.vn>)

Hình 3.9. Sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển giai đoạn 2011 - 2020

Đặc biệt, hàng hóa thông quan qua hệ thống cảng Việt Nam trong năm 2019 đạt 355,81 triệu tấn. Hàng container tăng trưởng nhanh gần gấp đôi với sản lượng đạt 36,97 triệu TEU tương đương tăng 19%.

Lượng hàng container qua cảng Việt Nam có đặc điểm mùa vụ và gắn liền với hoạt động sản xuất công nghiệp. Theo đó, hàng hóa xuất nhập qua cảng thường tăng cao vào quý 2 và quý 4 xuất phát từ việc các doanh nghiệp sản xuất đẩy mạnh việc mua nguyên vật liệu giữa năm nhằm đảm bảo tiến độ các đơn hàng xuất khẩu giai đoạn nghỉ lễ lớn cuối năm của các quốc gia. Nếu so sánh giữa các quý, sản lượng qua cảng trong quý 3 hàng năm thường giảm tốc so với quý trước, tuy nhiên, nếu so với cùng kỳ, hàng hóa thực chất vẫn tăng trưởng rất tích cực (tăng gần 20%).

Hệ thống cảng biển phải bảo đảm thông qua toàn bộ lượng hàng xuất nhập khẩu và giao lưu giữa các vùng, miền trong nước bằng đường biển đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của đất nước với năng lực theo quy hoạch của hệ thống cảng biển tại các thời điểm quy hoạch như sau:

- Vào năm 2020, khoảng từ 640 đến 680 triệu tấn/năm, trong đó hàng tổng hợp, container từ 375 đến 400 triệu tấn/năm;
- Vào năm 2030 khoảng từ 1.040 đến 1.160 triệu tấn/năm trong đó hàng

tổng hợp, container từ 630 đến 715 triệu tấn/năm

Như vậy hệ thống cảng biển Việt Nam theo quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển khu vực phía bắc và phía nam gồm có cảng Cái Mép - Thị Vải, cảng Đình Vũ - Hải Phòng sẽ là các cảng của ngõ quốc tế của nước ta. Các cảng này được quy hoạch phát triển nhằm đáp ứng yêu cầu tiếp nhận đội tàu biển thế giới có kích cỡ lớn, có thể tiếp nhận các tàu container trọng tải 80.000 DWT đến 200.000 DWT.

Dự báo đến năm 2030, các cảng biển này sẽ đảm nhận thông qua khối lượng hàng hóa khoảng 120 - 296 triệu tấn/năm, trở thành cảng biển trọng điểm trong toàn bộ hệ thống cảng biển Việt Nam đáp ứng yêu cầu hợp tác, hội nhập với các nước ASEAN.

Mặt khác, theo số liệu dự báo hàng container thông qua các cảng của khu vực ASEAN trong những năm tới phát triển khá mạnh như sau:

Bảng 3.2. Dự báo về số lượng Container thông qua các cảng khu vực ASEAN

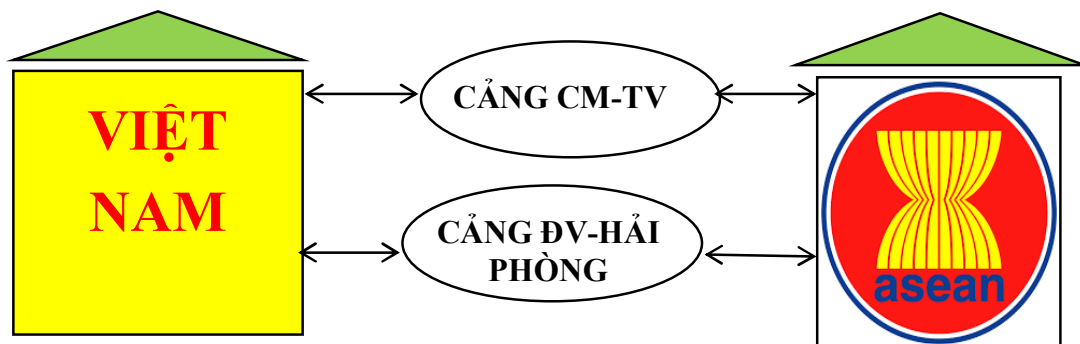
(Đơn vị: nghìn TEU)

Các nền kinh tế	2021	2022	2023	2024	2025
Brunei	192	306	318	330	341,22
Cambodia	65	105	109	113	116,84
Indonesia	4.674	6.268	6.514	6.769	6.999
Malaysia	8.613	14.847	15.429	16.035	16.580
Myanmar	186	275	286	297	307,1
Philippines	2.770	3.836	3.987	4.143	4.284
Singapore	23.861	31.559	32.796	34.084	35.243
Thái Lan	4.415	5.924	6.156	6.398	6.616
Việt Nam	2.632	3.570	3.710	3.856	3.987

(Nguồn: Tổng hợp từ ESCAP-JICA)

Đây là cơ hội để các nước ASEAN thúc đẩy hợp tác trên lĩnh vực vận tải biển mạnh mẽ, đáp ứng sự phát triển hàng container xuất nhập khẩu của các quốc gia bằng vận tải đường biển.

NCS lựa chọn và xây dựng mô hình đề xuất giải pháp hợp tác về cảng biển Việt Nam với các nước ASEAN, gồm 2 cảng: Cảng Cái Mép - Thị Vải và cảng Đình Vũ - Hải Phòng.



Hình 3.10. Mô hình thúc đẩy hợp tác cảng biển Việt Nam và ASEAN

Trong điều kiện hội nhập kinh tế thế giới, các cảng biển trong khu vực sẽ phải chịu áp lực cạnh tranh gay gắt. Toàn cầu hóa sản phẩm đã tạo cơ hội cho cảng biển trở thành nhân tố làm tăng giá trị hàng hóa. Các cảng biển như Singapore, Tanjung Pelepas (Malaysia), Laem Chabang (Thái Lan) và Subic Bay (Philippines) trở thành các trung tâm trung chuyển có các khu vực phân phối hàng ngay trong khu vực cảng.

Công nghệ phát triển kinh doanh khai thác tàu container phụ thuộc vào năng suất làm hàng của cảng. Việc container hóa thương mại thế giới làm thay đổi mạnh mẽ hoạt động của vận tải biển và cảng biển. Mặt khác việc thay đổi cách thức phân phối hàng hóa đã tác động to lớn tới hoạt động của cảng. Có cảng hoạt động với chức năng là cảng trung tâm, có cảng làm chức năng là cảng vệ tinh. Vấn đề an toàn cảng và môi trường cảng đang đặt ra cho các chính quyền cảng trong khu vực phải đảm bảo đầy đủ các thiết bị theo yêu cầu, qua đó đòi hỏi cảng phải đầu tư lớn.

Những vấn đề trên đòi hỏi các nước ASEAN phải cải tiến việc quản lý và khai thác cảng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh. Việc cải tiến đó được

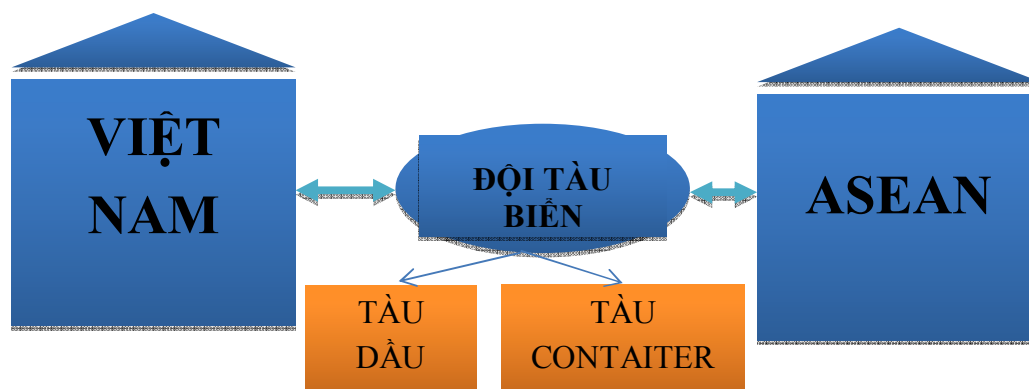
tập trung vào các lĩnh vực nâng cao năng lực của cán bộ thông qua việc phát triển nguồn nhân lực. Áp dụng công nghệ thông tin nhằm đảm bảo việc trao đổi thông tin qua lại một cách chính xác và nhanh chóng. Tiến hành các nghiên cứu phát triển và nâng cao năng lực cảng để đưa ra các khuyến nghị về phát triển, kinh doanh khai thác và quản lý cảng tối ưu. Có sự phối hợp, hợp tác hữu hiệu giữa các cảng trong nước và trong khu vực.

Cải tiến thủ tục hành chính cảng và nâng cao chất lượng từng dịch vụ của cảng. Các nước ASEAN sẽ hợp tác mạnh mẽ hơn để đạt được các mục tiêu nhằm phát triển một hệ thống cảng biển khu vực năng động, xây dựng các tiêu chuẩn cảng biển tối thiểu, đặc biệt là các cảng container, tạo ra một cộng đồng cảng biển ASEAN thông qua việc áp dụng công nghệ thông tin và hài hòa các thủ tục cảng Công tác quy hoạch cảng cần theo xu hướng chung của khu vực. Các quốc gia đang có cảng trung chuyển lớn như Malaysia, Singapore đặc biệt quan tâm và tạo được hiệu quả truyền thông rất tốt cho Hiệp hội Cảng biển Việt Nam.

Kinh nghiệm của Singapore cho biết đã có quy hoạch mở rộng phát triển cảng biển để có thể đáp ứng được sản lượng tới 65 triệu Teu vào năm 2030 và họ sẽ tiến dần ra phía biển. .

3.2.2. Giải pháp thúc đẩy hợp tác về đội tàu biển Việt Nam

Nhằm tăng thị phần vận tải đường biển, nâng cao chất lượng dịch vụ, giảm chi phí vận tải và xây dựng chính sách để phát triển vận tải đa phương thức, logistics và kết nối hiệu quả các phương thức vận tải, Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt Đề án tái cơ cấu vận tải biển giai đoạn 2020-2030.



Hình 3.11. Mô hình hợp tác đội tàu Việt Nam - ASEAN

Mục tiêu tổng quát của Đề án là nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải biển để đảm nhiệm vận chuyển hàng hóa trong nước, giảm tải cho vận tải bằng đường bộ; đảm nhận vận chuyển phần lớn khối lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng đường biển; tham gia vận chuyển hàng hóa trên các tuyến Đông Nam, đặc biệt hợp tác đội tàu biển của Việt Nam với khối ASEAN.

Theo đó, tái cơ cấu vận tải đường biển theo hướng chủ yếu đảm nhận vận chuyển hàng hóa viễn dương, chẳng hạn vận tải than nhập khẩu phục vụ các nhà máy nhiệt điện, vận chuyển dầu thô phục vụ các nhà máy lọc hóa dầu. Đề án nêu rõ phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại, chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dụng (tàu container, hàng lỏng,...) và tàu trọng tải lớn. Đến năm 2020, tổng trọng tải đội tàu là 6,8 - 7,5 triệu DWT, trong đó tàu chở hàng khô là 4,72 - 5,21 triệu DWT, tàu chở hàng lỏng là 1,44 - 1,58 triệu DWT, tàu chở container là 0,68 - 0,72 triệu DWT; từng bước trẻ hóa đội tàu biển Việt Nam đến năm 2020 đạt độ tuổi bình quân 12 năm; nâng dần thị phần vận chuyển hàng xuất nhập khẩu, kết hợp chở thuê một cách hợp lý; phát triển đồng bộ dịch vụ hỗ trợ vận tải, vận tải đa phương thức, đặc biệt nâng cao chất lượng dịch vụ logistics...

Tổng khối lượng vận tải của đội tàu biển Việt Nam đến năm 2020 đạt khoảng từ 140 đến 152 triệu tấn, trong đó vận tải biển quốc tế đạt khoảng từ 40 đến 46 triệu tấn, vận tải biển trong nước đạt khoảng từ 100 đến 106 triệu

tấn.

Tổng trọng tải đội tàu hàng vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 đạt khoảng từ 6,84 đến 7,52 triệu tấn (DWT).

Nhu cầu bổ sung đội tàu đến năm 2020 khoảng từ 1,38 đến 2,12 triệu tấn; nhu cầu bổ sung sức chở đội tàu khách du lịch, tàu khách ven biển ra đảo khoảng 14.000 ghế ngồi. Tổng kinh phí đầu tư cho phát triển đội tàu từ nay đến năm 2020 khoảng từ 20.000 đến 30.000 tỷ đồng (khoảng từ 1,0 đến 1,5 tỷ USD), chủ yếu do các doanh nghiệp tự huy động từ các nguồn vốn hợp pháp.

Bảng 3.3. Dự báo nhu cầu hàng hoá vận tải giai đoạn 2020 - 2030

TT	Danh mục	2020		2025		2030	
		PACB	PA cao	PACB	PA cao	PACB	PA cao
A	Tổng hàng vận chuyển	468,15	504,42	632,11	688,40	807,82	894,12
	- Xuất nhập khẩu	362,39	392,63	512,09	557,68	662,38	727,46
	- Trong nước	105,76	111,79	120,03	130,71	145,43	166,67
B	Theo loại hàng						
1	Tổng hợp, container	260,81	274,69	350,83	380,97	456,36	509,81
	- Xuất nhập khẩu	211,13	222,37	284,01	308,40	369,43	412,71
	- Trong nước	49,68	52,32	66,83	72,56	86,92	97,11
2	Than quặng rời	121,34	136,83	196,28	215,43	245,86	263,81
	- Xuất nhập khẩu	93,76	108,26	170,58	187,28	217,35	323,75
	- Trong nước	27,58	28,57	25,70	28,15	18,51	31,06
3	Hàng lỏng xăng dầu	86,00	92,90	85,00	92,00	105,60	120,50
	- Xuất nhập khẩu	57,50	62,00	57,50	62,00	75,60	82,00
	- Trong nước	28,50	30,90	27,50	30,00	30,00	38,50
4	Hàng container	168,59	177,56	238,74	259,33	322,92	360,76
	Tr.TEU	14,66	15,44	20,76	22,55	28,08	31,37
	- Xuất nhập khẩu	13,04	13,73	18,52	20,11	25,06	27,99
	- Trong nước	1,62	1,71	2,24	2,44	3,02	3,38

(Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030)

Để thực hiện được những nhiệm vụ này, Cục Hàng hải Việt Nam đã đưa ra giải pháp xây dựng kế hoạch, chính sách phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại, chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng (tàu container, hàng lỏng..) và tàu trọng tải lớn. Ngoài ra, ngành Hàng hải cần triển khai có hiệu quả Nghị định 30/2014/ NĐ-CP về điều kiện (hàng rào kỹ thuật)

cho việc thành lập doanh nghiệp vận tải biển, doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ hàng hải; xây dựng, ban hành chính sách hỗ trợ nhằm nâng dần thị phần vận chuyển hàng xuất nhập khẩu bằng đường biển của đội tàu biển Việt Nam; tiến hành khảo sát, thống kê, tổng hợp nhu cầu và xây dựng phương án công bố tuyến vận tải ven biển khu vực miền Trung và miền Nam; bảo đảm chia sẻ và giảm tải cho giao thông đường bộ; nghiên cứu, khảo sát mở các tuyến vận tải hành khách ven biển tới các đảo và giữa các đảo bằng tàu biển; lập đề án quản lý một cách hiệu quả, an toàn đội tàu dưới công ước (non-convention ships) theo đúng các quy định, thông lệ quốc tế, bao gồm cả đội ngũ thuyền viên đúng tiêu chuẩn cho đội tàu này, đảm bảo kết nối được với các nước trong khu vực ASEAN theo đúng chương trình kết nối tuyến vận tải ven biển giữa các nước ASEAN; nghiên cứu, khảo sát mở các tuyến vận tải hành khách ven biển tới các đảo và giữa các đảo bằng tàu biển; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành và khai thác đội tàu.

Về cỡ tàu: Theo xu thế hội nhập với khu vực ASEAN và tình hình phát triển đội tàu biển Việt Nam trong thời gian qua, dự kiến cỡ loại tàu hợp lý để phát triển đội tàu vận tải biển quốc tế theo quy hoạch như sau:

- Đối với hàng rời: Hợp tác liên kết với các quốc gia ASEAN với cỡ tàu từ 50.000-200.000 DWT, trong đó:

Tàu chở than nhập khẩu từ nước ngoài về cung ứng cho các nhà máy nhiệt điện của Việt Nam, chở than quặng cho liên hợp luyện kim, hợp tác liên kết đội tàu biển chuyên dùng hàng rời có trọng tải 100.000-200.000 DWT. Ngoài ra tàu xuất than, quặng của Việt Nam hợp tác đội tàu biển có trọng tải 30.000-50.000 DWT;

- Đối với hàng lỏng: Hợp tác đội tàu biển Việt Nam chở dầu thô nhập ngoại với trọng tải tàu 100.000-200.000 DWT hoặc hợp tác đội tàu biển trọng tải 10.000-50.000 DWT để chuyên chở sản phẩm dầu nhập ngoại;

- Đối với hàng bách hóa tổng hợp: liên kết hợp tác đội tàu biển Việt Nam trọng tải 5.000-50.000 DWT;

Khi liên kết hợp tác về đội tàu biển với các nước ASEAN để chuyên chở hàng xuất-nhập khẩu ở trên, Việt Nam lựa chọn đội tàu biển có trọng tải từ 10.000-200.000 DWT.

- Đối với hàng container: Khi liên kết hợp tác đội tàu biển của Việt Nam, sử dụng tàu có sức chở 500 - 9.000 TEU.

Định hướng phát triển vận tải biển Việt Nam là khai thác tối đa lợi thế trên tuyến vận tải trong nước, quốc tế biển gần đối với các loại hàng truyền thống như hàng gạo, hàng nông sản của Việt Nam xuất khẩu. Lấy mục tiêu tái cơ cấu để duy trì đội tàu làm trọng tâm, từng bước nâng dần hiệu quả hoạt động vận tải, tạo cơ sở để phát triển trong giai đoạn sau khi thị trường vận tải biển thế giới, khu vực phục hồi trở lại.

Mặt khác, dự báo lượng hàng vận tải biển, thị phần và quy mô đội tàu Việt Nam đảm nhận trong giai đoạn 2020-2030 theo bảng 3.4.

Bảng 3.4. Dự báo lượng hàng vận tải biển và thị phần
do đội tàu Việt Nam đảm nhận giai đoạn 2020 - 2030

TT	Danh mục	Đơn vị	2020	2030
1	Lượng hàng vận tải	Triệu tấn	147,09	253,75
1.1	Hàng xuất nhập khẩu	Triệu tấn	44,04	103,04
a	Tổng hợp, container	Triệu tấn	30,495	71,125
b	Hàng container	Triệu TEU	1,476	4,101
c	Hàng rời	Triệu tấn	8,710	23,310
d	Hàng lỏng	Triệu tấn	4,830	8,600
1.2	Hàng trong nước	Triệu tấn	103,05	150,71
a	Tổng hợp, container	Triệu tấn	45,275	86,675
b	Hàng container	Triệu TEU	1,416	2,880
c	Hàng rời	Triệu tấn	28,075	29,785
d	Hàng lỏng	Triệu tấn	29,700	34,250
2	Thị phần đảm nhận	%	30,05	29,80

2.1	Hàng xuất nhập khẩu	%	11,45	14,80
a	Tổng hợp, container	%	14,05	18,20
b	Hàng container	%	11,05	15,45
c	Hàng rời	%	44,95	57,25
d	Hàng lỏng	%	8,10	11,00
2.2	Hàng trong nước	%	94,50	96,50
a	Tổng hợp, container	%	88,75	94,6
b	Hàng container	%	85,00	90,00
c	Hàng rời	%	100	100
d	Hàng lỏng	%	100	100

(Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030)

Bảng 3.5. Dự báo quy mô đội tàu Việt Nam đến năm 2025

TT	Loại tàu	2025	
		Trọng tải (triệu DWT)	Số lượng (chiếc)
1	Tàu hàng khô (1.000 DWT)	2,593	278
	<10	1,252	167
	10÷20	0,850	92
	20÷50	0,492	19
2	Tàu hàng rời (1.000 DWT)	2,375	88
	<10	0,361	29
	10÷20	1,421	37
	20÷50	0,594	22
3	Tàu container (1.000 TEU)	0,697	31
	0,2÷1	1,62	15
	1÷3	0,334	12
	>3	0,202	4
4	Tàu dầu sản phẩm (1.000 DWT)	1,104	34
	1÷30	0,433	17
	30÷50	0,672	17
5	Tàu dầu thô (1.000 DWT)	0,685	2
	100÷150	0,131	1
	150÷400	0,554	1
6	Tổng cộng	7,453	433

(Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030)

Từ kết quả nhận được theo các bảng 3.3 và 3.4, NCS hướng tới việc xây dựng hợp tác đầu tư phù hợp với phân khúc thị trường của từng doanh nghiệp cụ thể, đảm bảo đáp ứng đa dạng nhu cầu vận chuyển từ những mặt hàng có giá trị thấp, yêu cầu bảo quản không cao đến những mặt hàng có giá trị và yêu cầu bảo quản cao. Ưu tiên đầu tư phát triển đội tàu chở dầu sản phẩm, đội tàu container phù hợp với điều kiện thị trường, nâng dần tỷ trọng của hai loại tàu này trong tổng trọng tải đội tàu.

Cần chú trọng đầu tư những con tàu hiện đại để có thể giảm giá thành vận tải, nâng cao sức cạnh tranh, thu hút các chủ hàng. Theo tính toán, cỡ tàu thích hợp để vận chuyển các tuyến quốc tế là 20.000 - 100.000 DWT.

Bên cạnh việc đầu tư về đội tàu, xu thế liên minh hợp tác trong vận tải container định tuyến và lợi ích cho các thành viên Liên kết giữa các công ty vận tải biển chuyên tuyến cần được chú trọng. Trong phạm vi ngành vận tải biển, hợp tác được hiểu là một thỏa thuận khai thác kết hợp giữa hai hay nhiều hãng vận tải, theo đó các thành viên đóng góp nguồn lực về tài sản của mình để cùng thực hiện một chiến lược mang lại lợi nhuận cho tất cả các bên.

Hợp tác trong vận tải biển mang lại những lợi thế rõ ràng cho các doanh nghiệp vận tải biển tham gia, nhưng đồng thời cũng đặt ra không ít vấn đề khó khăn phải đòi hỏi sự đồng bộ phối hợp giải quyết, tập trung vào:

- Xác định chiến lược quản lý của doanh nghiệp, lựa chọn mô hình hợp tác, sáp nhập, bổ sung hay liên doanh bằng cách nghiên cứu mô hình hiện tại của doanh nghiệp và các yếu tố tác động của môi trường kinh doanh.

- Nếu như hình thức hợp tác chiến lược là phù hợp với doanh nghiệp, vấn đề cần quan tâm tiếp theo sẽ là xác định đối tác hợp tác và số lượng thành viên trong hợp tác.

- Xác định cơ chế hoạt động điều hành quản lý, tổ chức, chia sẻ tài nguyên và phân chia lợi nhuận/chi phí.

- Nâng cao và duy trì niềm tin giữa các thành viên trong hợp tác. Trong một môi trường kinh doanh đầy biến động và khi các thành viên tham gia hợp

tác vẫn là những thực thể kinh tế độc lập, vẫn có những bí mật về thông tin và vẫn có cạnh tranh lẫn nhau thì niềm tin là yếu tố cực kỳ quan trọng để duy trì hợp tác.

Sau mỗi một năm hoạt động, các hãng tàu thành viên sẽ đánh giá lợi ích của việc tham gia hợp tác trên các mặt tài chính, mức chất tải và năng suất của tàu, sức cạnh tranh và uy tín với khách hàng, mức tiết kiệm chi phí quản lý. Thông qua đó để tìm ra các giải pháp khắc phục yếu kém còn tồn tại và định hướng hợp tác trên các tuyến khác trong khu vực và trên thế giới trong tương lai cho đội tàu biển Việt Nam.

3.2.3. Giải pháp thúc đẩy hợp tác về nguồn nhân lực hàng hải

Nguồn lực lao động quan trọng nhất của ngành hàng hải Việt Nam hiện nay là đội ngũ thuyền viên làm việc trên các tàu biển. Đây là một yếu tố quan trọng không thể thiếu được, nó là động lực chủ yếu tác động trực tiếp nhất đến hiệu quả kinh tế của các doanh nghiệp vận tải biển nói riêng và toàn ngành hàng hải nói chung.

- Thuyền viên và quy định hệ thống chức danh thuyền viên:

Thuyền bộ là những thuyền viên thuộc định biên của tàu biển, bao gồm: Thuyền trưởng, các sĩ quan và các chức danh khác được bố trí làm việc trên tàu biển. Thuyền viên là người có đủ điều kiện, tiêu chuẩn đảm nhiệm chức danh trên tàu biển Việt Nam.

Thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam phải có đủ các điều kiện sau đây:

- Là công dân Việt Nam hoặc công dân nước ngoài được phép làm việc trên tàu biển Việt Nam.

- Có đủ tiêu chuẩn sức khỏe, độ tuổi lao động, khả năng chuyên môn và chứng chỉ chuyên môn theo quy định.

- Được bố trí đảm nhận chức danh trên tàu biển.

- Có sổ thuyền viên.

- Có hộ chiếu thuyền viên để xuất cảnh hoặc nhập cảnh, nếu thuyền viên

đã được bố trí làm việc trên tàu biển hoạt động tuyến quốc tế.

Trong sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước, ngành hàng hải Việt Nam có một vị trí, vai trò hết sức to lớn, thể hiện tầm quan trọng đó trong những khía cạnh sau:

Thứ nhất: Ngành hàng hải giữ vai trò quan trọng trong giao lưu kinh tế giữa Việt Nam với các quốc gia trên thế giới. Trong giai đoạn vừa qua, gần như toàn bộ hàng hoá xuất nhập khẩu chủ yếu vận chuyển bằng đường biển.

Thứ hai: Ngành hàng hải đóng góp to lớn vào việc bảo đảm hoạt động xuất nhập khẩu của Việt Nam. Trong điều kiện quan hệ kinh tế đối ngoại của nước ta ngày càng mở rộng, hầu hết khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển, thì vai trò của ngành Hàng hải đối với các hoạt động ngoại thương càng được thể hiện một cách rõ rệt.

Thứ ba: Ngành hàng hải góp phần không nhỏ trong cán cân thanh toán của đất nước thông qua các hoạt động có thu nhập bằng ngoại tệ; đồng thời thông qua số lượng và giá trị hàng hoá vận chuyển, ngành này còn tác động đến cán cân thương mại - bộ phận quan trọng nhất trong cán cân thanh toán của đất nước. Điều này có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với nước ta còn trong tình trạng thiếu vốn đầu tư, thiếu nguồn vật tư, thiết bị và phải nhập khẩu với số lượng lớn.

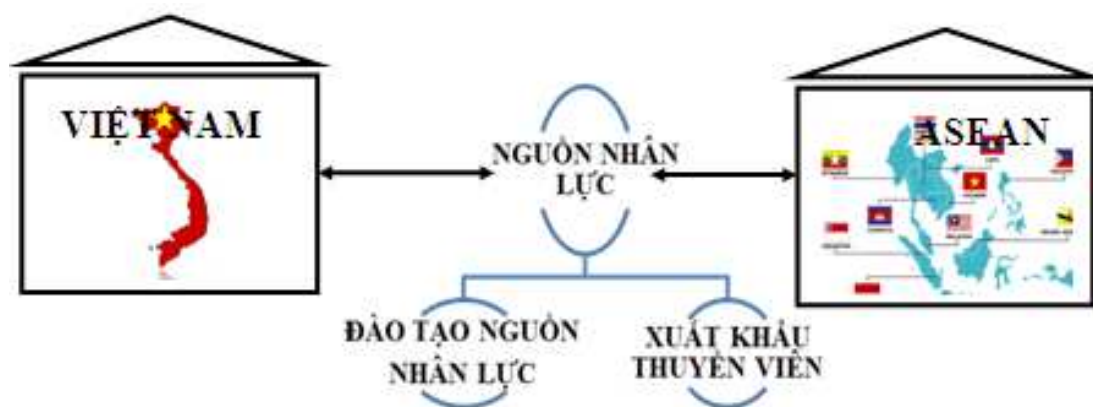
Thứ tư: Ngành hàng hải còn có vai trò đặc biệt trong an ninh quốc phòng, bảo đảm an toàn, tìm kiếm cứu nạn, góp phần bảo vệ trọn vẹn lãnh thổ và an toàn lãnh hải, bảo vệ nguồn tài nguyên thiên nhiên của đất nước.

- Nguồn lực thuyền viên quyết định năng lực hoạt động của ngành Hàng hải Việt Nam.

Việt Nam là quốc gia có nhiều lợi thế về kinh tế biển nói chung và vận tải biển nói riêng, với mục tiêu đến năm 2020, kinh tế biển đóng góp khoảng 53-55% GDP, 55-60% kim ngạch xuất khẩu của cả nước, Việt Nam trở thành quốc gia mạnh về biển, giàu lên từ biển.

Để thực hiện mục tiêu, công tác huấn luyện đào tạo nguồn nhân lực cho

ngành kinh tế biển nói chung trong đó huấn luyện, đào tạo thuyền viên nói riêng là một trong những nhiệm vụ quan trọng hàng đầu. NCS thực hiện xây dựng mô hình thúc đẩy hợp tác nguồn nhân lực hàng hải Việt Nam và ASEAN theo hình 3.13.



Hình 3.12. Mô hình thúc đẩy hợp tác
nguồn nhân lực hàng hải Việt Nam và ASEAN

Chất lượng thuyền viên của Việt Nam đã dần dần từng bước được khẳng định trên thị trường quốc tế và được các chủ tàu châu Âu, Nhật Bản, Hàn Quốc chấp thuận, làm việc trên các đội tàu siêu trường, siêu trọng của các tàu chở hàng đặc biệt, tuy nhiên số lượng thuyền viên tham gia xuất khẩu lao động vẫn chưa xứng đáng với tiềm năng hiện có của đất nước. Theo thống kê, hiện tại chúng ta có khoảng 2.000 thuyền viên tham gia xuất khẩu lao động trên tổng số 43.000 sỹ quan, thuyền viên. Với nhiều lý do khác nhau, năng lực học sinh, sinh viên sau khi tốt nghiệp chưa thực sự đáp ứng ngay được thực tiễn sản xuất.

Cục Hàng hải Việt Nam tiếp tục triển khai kế hoạch thực hiện đề án “Triển khai thực hiện các quy định của Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca của thuyền viên năm 1978 sửa đổi năm 2010 - STCW 78/95, sửa đổi 2010”, tăng cường kiểm tra, giám sát việc đào tạo thuyền viên, hoa tiêu tại các cơ sở đào tạo, đảm bảo chất lượng những người đã qua đào tạo, huấn luyện, đáp ứng tiêu chuẩn quy định của Việt Nam và quốc tế; tổ chức đào tạo bổ sung nguồn nhân lực chất lượng cao, có trình độ

chuyên môn sâu.

Như vậy, việc hợp tác nguồn nhân lực hàng hải trong lĩnh vực vận tải biển của Việt Nam với các nước ASEAN có hiệu quả cao, cần dựa trên các tiêu chuẩn đào tạo bồi dưỡng đội ngũ thuyền viên xuất khẩu như sau:

- Đội ngũ thuyền viên, sỹ quan và thủy thủ phải cập nhật thường xuyên các kiến thức chuyên môn, ngoại ngữ-tin học, các thông lệ, công ước quốc tế để họ đảm nhận được công việc được giao trong bối cảnh toàn cầu hoá;

- Nâng cao chất lượng đào tạo trong nước, học tập kinh nghiệm đào tạo ngành nghề đi biển từ các quốc gia phát triển trên thế giới và tạo tư duy, khả năng làm việc độc lập và làm việc theo nhóm công việc;

- Xây dựng chương trình đào tạo của các cấp, bộ ngành phải phù hợp với thực tế trong ngành nghề đi biển, lựa chọn phương pháp đào tạo phù hợp với từng đối tượng trong ngành vận tải biển nhằm tạo ra đội ngũ lao động trong ngành hàng hải đủ về số lượng, chất lượng và cơ cấu phù hợp;

- Nâng cao chất lượng nhân lực nhằm tạo ra một bước phát triển mới về chất, trong đó nâng cao kiến thức và kỹ năng trong tiến trình hội nhập.

- Các Bộ, ngành hàng hải tập trung xây dựng và triển khai toàn diện, đồng bộ hệ thống giáo dục đào tạo và bồi dưỡng nghiệp vụ hàng hải, hệ thống các chính sách động viên khuyến khích kịp thời nhằm phát huy tối đa năng lực làm việc của thuyền viên trong ngành.

Các kiến thức và kỹ năng đó sẽ giúp cho họ thực hiện thành thạo chuyên nghiệp các nhiệm vụ được giao, làm giảm các thao tác công việc, góp phần giảm thời gian vận chuyển, tăng khả năng xử lý tình huống bất thường xảy ra trong ngành vận tải biển.

Từ đó đề xuất việc thúc đẩy hợp tác đào tạo nguồn nhân lực cho ngành vận tải biển, tập trung chủ yếu vào hệ đại học chính quy tại các cơ sở đào tạo thuộc ngành Giao thông vận tải bao gồm: Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Trường Đại học Giao thông vận tải TP.Hồ Chí Minh với các chuyên ngành: Điều khiển tàu biển, máy tàu biển, khai thác vận tải biển, logistics,...

với tổng số sinh viên mỗi ngành đăng ký đào tạo hợp tác hàng năm trung bình khoảng 800 sinh viên phục vụ cho công tác xuất khẩu lao động thuyền viên với các quốc gia trong khối ASEAN. Ngoài ra, các trường khối kinh tế, ngoại thương cũng đã triển khai bổ sung các chuyên ngành logistisc hoặc đổi mới chương trình đào tạo đáp ứng ngành vận tải biển để phù hợp với nhu cầu thực tế của xã hội.

3.2.4. Giải pháp thúc đẩy hợp tác về ứng dụng phần mềm công nghệ thông tin trong cảng biển

Có thể nói sự phát triển của khoa học kỹ thuật và công nghệ 4.0 đã được ứng dụng mạnh mẽ vào nhiều lĩnh vực của cuộc sống, trong đó bao gồm hoạt động vận tải và vận tải biển. Công nghệ thông tin, truyền thông đã được các nhà vận tải ứng dụng khá mạnh mẽ, đặc biệt là hệ thống truyền thông dữ liệu điện tử EDI. Điều đó không chỉ tăng tính thuận tiện và dễ dàng, nhanh chóng kết nối thông tin giữa các tổ chức liên quan đến vận tải lô hàng (các nhà vận tải ở các phương thức khác nhau, cơ quan quản lý, các chủ hàng, người giao nhận), mà còn đảm bảo sự chính xác các thông tin của lô hàng, giúp giảm thiểu các lãng phí thời gian và tổn thất liên quan đến hàng hóa, góp phần tăng nhanh thời gian giao hàng, đảm bảo an toàn hàng hóa và nâng cao hiệu quả của dịch vụ vận tải.

Chẳng hạn việc ứng dụng EDI là yếu tố cơ bản đặt nền móng cho các cảng biển tiến tới việc ứng dụng thương mại điện tử một cách phổ biến và rộng rãi. Việc ứng dụng hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử trong lĩnh vực hàng hải, đặc biệt là trong quản lý và khai thác cảng biển được xem là một trong những nhiệm vụ sống còn.

- Ưu điểm của các hệ thống này là hạn chế tối đa những sai sót của con người, tiết kiệm thời gian cũng như chi phí, đơn giản hóa thủ tục giấy tờ, nâng cao năng suất xếp dỡ của cảng biển và công suất của kho, bãi. Tại Việt Nam, các tiêu chuẩn được đa số các tổ chức và doanh nghiệp trong nước biết đến và sử dụng trong trao đổi dữ liệu điện tử là XML. Tiêu chuẩn này thường được

sử dụng vào sao lưu các cơ sở dữ liệu, trao đổi dữ liệu giữa các tổ chức doanh nghiệp khác nhau hoặc giữa các chi nhánh của một tổ chức, doanh nghiệp như ngân hàng, công ty chứng khoán, hải quan, thuế.

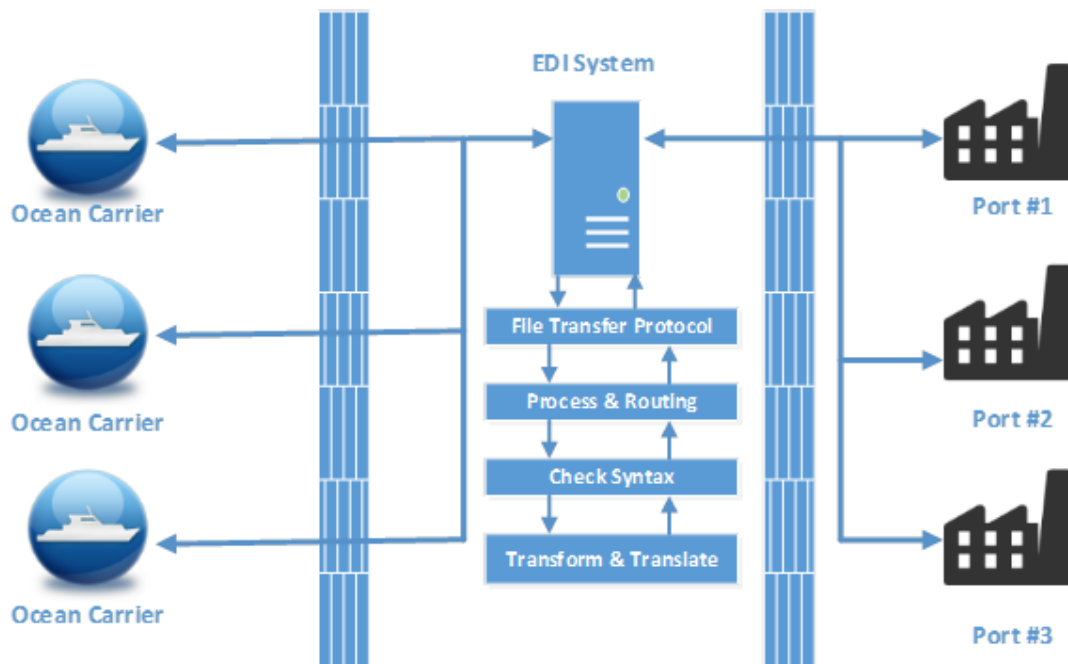
- Hiện nay, Tổng cục hải quan đã triển khai ứng dụng trên nền tảng XML (EDI- phiên bản D59B) và đây cũng chính là tiêu chuẩn được hầu hết các hãng tàu và đại lí kinh doanh vận tải sử dụng trên toàn thế giới, đồng thời đây cũng là tiêu chuẩn được Tổ chức Hải quan thế giới (WCO) khuyến nghị hải quan các nước nên sử dụng.

Phần mềm này cập nhật đầy đủ thông tin vận chuyển giữa cảng biển và các hãng tàu, đối tác kinh doanh là một công việc không hề dễ dàng. Cảng cần biết rõ cần xếp, dỡ những hàng nào từ các tàu. Xếp, dỡ những loại hàng nào ở những vị trí nào và ngược lại. Hàng hóa phải được lưu kho như thế nào theo từng chủng loại, đóng gói thế nào để đưa lên các hãng tàu quốc tế. Các công việc vô cùng phức tạp để vận hàng một chuỗi cung ứng trơn tru tại cảng biển sẽ được sắp xếp và đơn giản hóa với các giải pháp của DiCentral thông qua công nghệ trao đổi dữ liệu điện tử EDI cho cảng biển.

Như vậy, giải pháp thúc đẩy hợp tác về công nghệ thông tin phần mềm phục vụ trong ngành vận tải biển giữa Việt Nam với các nước ASEAN được đưa ra là công nghệ trao đổi dữ liệu điện tử EDI cho cảng biển. Đây là ứng dụng Quản lý chuỗi cung ứng cho cảng biển, tự động hóa trao đổi chứng từ giữa cảng và các hãng tàu biển với các quốc gia trong khối ASEAN.

Quản lý chuỗi cung ứng cho cảng biển, tự động hóa trao đổi chứng từ giữa cảng và các hãng tàu ứng dụng công nghệ trao đổi dữ liệu điện tử EDI thực hiện giúp việc trao đổi dữ liệu, thông tin xuyên suốt từ các hãng tàu đến cảng biển và đến kho vận, hậu cần. Công nghệ trao đổi dữ liệu điện tử EDI cho cảng biển giúp tối giản các quy trình trao đổi dữ liệu, tiết giảm chi phí nguồn nhân lực, dữ liệu chính xác gần như tuyệt đối và đặc biệt gia tăng chất lượng dịch vụ chuỗi cung ứng cho cảng biển.

Sơ đồ hoạt động được khái quát theo mô hình 3.14.



Hình 3.13. Sơ đồ hoạt động Phần mềm Quản lý chuỗi cung ứng cảng biển

Sơ đồ mô tả ngôn ngữ giao tiếp điện tử thống nhất dùng chung trong các giao dịch thương mại quốc tế. Hệ thống EDI hỗ trợ trong việc gửi và nhận các thông tin chứng từ theo định dạng chuẩn của từng loại hình doanh nghiệp và có thể dễ dàng tùy chỉnh qua các định dạng khác khi cần thiết. EDI còn được dùng thông qua VAN, các đơn vị vận tải hay các cảng khác.

Giải pháp tăng cường trao đổi dữ liệu điện tử EDI cho cảng biển là hỗ trợ dịch vụ hậu cần trong việc gửi và nhận các chứng từ giao dịch một cách tự động giữa hệ thống EDI và hệ thống quản lý nội bộ của khách hàng. Hệ thống đảm bảo tính an toàn và bảo mật thông tin trong quá trình trao đổi các dữ liệu chứng từ cho tất cả các đối tác/khách hàng.

Và nhằm đáp ứng nhu cầu xử lý chứng từ EDI giữa hãng tàu và cảng, cũng như đáp ứng nhu cầu mở rộng khả năng xử lý các chứng từ khác. N.O.II tiếp tục giới thiệu các sản phẩm DiCentral cung cấp phục vụ cho nhu cầu xử lý EDI cũng như mở rộng giải pháp tích hợp khả thi cho các định dạng khác nhau. Mô hình cung cấp là mô hình data center (dịch vụ EDI). Tất cả nghiệp vụ xử lý EDI, quản lý giao dịch đều tập trung tại Port cổng dịch vụ EDI.

Máy trạm được lập lịch định kỳ để truy xuất cơ sở dữ liệu (Oracle, SQL,

DB2,...), chuyển đổi thành dữ liệu với định dạng bảng và gửi đến máy chủ. Máy chủ gồm hai chức năng chính giao tiếp với hệ thống cảng nội bộ để phân loại và xử lý tập tin dạng bảng, đồng thời là nơi xử lý giao dịch EDI cho mục đích gửi và nhận hàng hóa, sản phẩm từ cảng đến các hãng tàu và ngược lại.

3.2.5. Giải pháp thúc đẩy hợp tác về cơ chế chính sách



Hình 3.14. Mô hình các nhóm cơ chế chính sách thực hiện hợp tác

Nhóm chính sách liên quan đến việc tăng cường năng lực kinh doanh cho đội tàu biển quốc gia

Để đáp ứng được nhu cầu hợp tác giữa các quốc gia trong việc lưu thông, xuất nhập khẩu hàng hóa, trước hết Việt Nam phải có chính sách hỗ trợ đầu tư để các công ty vận tải biển thuê, mua và vay mua tàu mới. Cụ thể, Nhà nước cần có chính sách bảo lãnh cho các công ty vận tải biển vay vốn của các ngân hàng trong và ngoài nước để mua tàu với lãi suất ưu đãi. Nhà nước ưu tiên dành một phần vốn vay Chính phủ để phát triển đội tàu biển với trọng tải 5.000DWT-100.000DWT.

Có những chính sách ưu đãi về thuế đối với một số doanh nghiệp vận tải biển đang gặp nhiều khó khăn hoặc đối với tàu Việt Nam và tàu nước ngoài do Việt Nam thuê mua hay vay mua trả dần trong thời kỳ đầu kinh doanh (khoảng 3 - 5 năm).

Giảm thuế suất thuế giá trị gia tăng cho các doanh nghiệp vận tải biển còn ở mức 2% - 5%, vì thực chất thuế giá trị gia tăng đầu vào của các doanh nghiệp vận tải biển được khấu trừ không đáng kể do hầu hết các vật tư phụ

tùng cho vận tải biển được mua ở nước ngoài. Nếu chủ tàu Việt Nam kinh doanh vận tải đa phương thức thì toàn bộ tiền cước toàn chặng không phải là đối tượng áp dụng thuế VAT. Hiện nay các chủ tàu Việt Nam khi kinh doanh phương thức này phải tách riêng chặng nội địa để xuất hoá đơn VAT 5%.

Có chính sách khuyến khích kịp thời đóng tàu viễn dương trong nước để nâng cao năng lực và hiệu quả kinh doanh của ngành Đóng tàu Việt Nam đang suy giảm trong những năm qua. Nhà nước cần ưu tiên hỗ trợ vốn cho việc mua tàu trong nước đóng. Tuy nhiên, Nhà nước cần xem xét lại việc đặt mức giá của các cơ sở đóng tàu trong nước để có thể cạnh tranh với các cơ sở đóng tàu nước ngoài.

Bỏ mức thuế 5% đối với loại tàu biển nhập khẩu mà các cơ sở đóng tàu trong nước chưa có điều kiện làm được.

Trong những năm đầu (có thể là 5 năm) sau khi mua tàu từ nước ngoài về (loại trong nước chưa đóng được) cần có chính sách giảm từ 15- 30% thuế thu nhập doanh nghiệp để giúp các chủ tàu tăng năng lực cạnh tranh.

Nhóm chính sách liên quan đến việc dành thị phần vận tải cho đội tàu biển quốc gia

Có những quy định cụ thể về việc dành quyền vận tải cho đội tàu biển Việt Nam đối với một số hàng hoá xuất nhập khẩu như than, dầu thô, lương thực, nông sản,... đặc biệt là những hàng hóa nhập khẩu được mua bằng nguồn tài chính của Chính phủ (hàng cho các công trình của Nhà nước, hàng viện trợ, hàng mua bằng các nguồn vay do Chính phủ bảo lãnh,...), tức là các chủ hàng này bắt buộc phải ký hợp đồng vận chuyển với đội tàu Việt Nam.

Có chính sách miễn, giảm một số thuế và phí (trọng tải phí, hoa tiêu phí,...) cho việc vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu của đội tàu biển quốc gia qua các cảng biển Việt Nam trong một thời gian nhất định (khoảng 5 năm), cho đến khi đội tàu Việt Nam phát triển mạnh lên và có khả năng cạnh tranh về giá cước vận chuyển với các đội tàu nước ngoài.

Có những chính sách tài chính khuyến khích các doanh nghiệp xuất

nhập khẩu Việt Nam mua FOB, bán CIF thông qua các biện pháp cụ thể như Nhà nước ưu tiên bảo lãnh cho vay vốn với lãi suất ưu đãi, giảm thuế xuất nhập khẩu (có thể ở mức giảm 1% thuế xuất nhập khẩu cho giá trị lô hàng mua FOB/bán CIF hoặc tăng 2% thuế xuất nhập khẩu cho giá trị lô hàng mua CIF/bán FOB), giảm một số loại phí và lệ phí,... cho các doanh nghiệp này cũng như có quy định khuyến khích trực tiếp những cán bộ nghiệp vụ xuất nhập khẩu trực tiếp đàm phán và ký kết được những hợp đồng theo điều kiện mua FOB, bán CIF (trích thưởng theo từng hợp đồng) với nước ngoài.

Nhóm chính sách liên quan đến đào tạo và sử dụng nguồn nhân lực cho ngành vận tải biển

Nhà nước có cơ chế tài chính phù hợp để giúp cho các Trung tâm huấn luyện và đào tạo thuyền viên hoạt động có hiệu quả. Phối kết hợp chặt chẽ giữa Bộ Giáo dục - Đào tạo, các trường đại học và Cao đẳng, Trung học hàng hải với cơ quan quản lý Nhà nước (Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam) và các công ty vận tải biển trong việc đào tạo, huấn luyện đội ngũ sĩ quan, thuyền viên làm việc trên các tàu biển đạt tiêu chuẩn quốc tế.

Đối với sĩ quan và thuyền viên làm việc trên các tuyến hàng hải quốc tế, cần có chính sách trả lương căn cứ vào hiệu quả kinh doanh của tàu, có thể cao hơn mức lương quy định theo Nghị định 26/CP ngày 23/5/1999 và không dưới 500 USD/người/tháng. Ngoài ra, nên có các chính sách phụ cấp và khuyến khích tài chính cao hơn nữa đối với sĩ quan, thuyền viên như phụ cấp độc hại (đối với tàu chở dầu hiện áp dụng mức 0,3-0,4), phụ cấp khó khăn nguy hiểm, phụ cấp đất đỏ,... Phấn đấu mức lương của sĩ quan, thuyền viên Việt Nam tăng bình quân 20% vào năm 2020.

Có chế độ thưởng cho các thuyền viên tự sửa chữa được những hư hỏng trên tàu tối thiểu bằng 50% giá sửa chữa tại khu vực.

Cho phép các đơn vị vận tải biển đưa thuyền viên đi làm thuê trên tàu nước ngoài được trích tới 70% ngoại tệ trả trực tiếp cho thuyền viên, 20% dành cho đơn vị (để đóng bảo hiểm xã hội, đào tạo nâng cao trình độ chuyên

môn, phát triển đội tàu,...) và 5% nộp ngân sách Nhà nước.

Mặt khác Nhà nước nên nới rộng hạn ngạch hàng hóa miễn thuế nhập khẩu sau mỗi lần đi biển xa của sĩ quan, thuyền viên. Hạn ngạch này nên quy định riêng tùy thuộc vào thời hạn chuyển đi biển của sĩ quan, thuyền viên.

Nhóm chính sách liên quan đến việc tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho các doanh nghiệp vận tải biển

Có văn bản pháp quy chính thức quy định việc khuyến khích và đảm bảo quyền bình đẳng thực sự cho mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải biển.

Bổ sung, sửa đổi các quy định về các hình thức vận tải tiên tiến như vận chuyển bằng container, vận chuyển đa phương thức,... cho phù hợp với sự phát triển của hàng hải quốc tế và Việt Nam.

Sửa đổi một số các quy định về cảng biển, cảng vụ, về trách nhiệm dân sự chủ tàu, giải quyết tranh chấp hàng hải, tố tụng hàng hải,... cho phù hợp với thông lệ quốc tế và thực tế bổ sung theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2016.

3.3. Kết luận chương 3

Trong chương 3, luận án tập trung giải quyết các vấn đề sau:

- Phân tích lộ trình hợp tác giữa Việt Nam với các nước ASEAN trong ngành vận tải biển giai đoạn 2020 - 2030 dựa trên tình hình thực tế về cơ sở vật chất hiện có của ngành, quy hoạch chiến lược phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2030. Từ đó nghiên cứu đề ra các giải pháp thúc đẩy quá trình hợp tác hơn nữa có tính sâu rộng trong các lĩnh vực cụ thể:

- Xây dựng mô hình tổng quát hợp tác vận tải biển Việt Nam và ASEAN. Từ đó xây dựng mô hình cụ thể trên cơ sở từng giải pháp thúc đẩy hợp tác về cảng biển; về đội tàu biển; về nguồn nhân lực hàng hải; về ứng dụng phần mềm công nghệ thông tin hiệu quả và giải pháp thúc đẩy hợp tác về cơ chế chính sách có lợi cho các bên tham gia.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

Bằng các phương pháp nghiên cứu đã sử dụng trong luận án, luận án đã đạt được mục đích nghiên cứu với kết quả có bản như sau:

- Đã hệ thống hóa, xây dựng được cơ sở lý luận về hợp tác như: Đặc điểm tình hình hợp tác trong thời gian qua, các khái niệm liên quan đến thúc đẩy hợp tác; thực trạng hợp tác về vận tải biển, những cơ hội và thách thức trong việc hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN. Sự cần thiết và tính tất yếu giữa hiện tại và tương lai của việc hợp tác trên lĩnh vực ngành hàng hải giữa Việt Nam với một số quốc gia trong khối;

- Tổng hợp, phân tích và đánh giá thực trạng tình hình phát triển hợp tác về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam với một số nước trong khu vực theo khoảng thời gian từ 5 đến 10 năm và xu thế biến động trong tương lai. Từ đó thiết lập mối quan hệ thúc đẩy hợp tác về vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam và một số nước ASEAN, nhằm mục đích các bên cùng có lợi, đồng thời khai thác tối đa nguồn tiềm năng về tài lực, vật lực, nhân lực và đất đai, vốn hiện có của đất nước;

- Xây dựng mối quan hệ thúc đẩy hợp tác trong vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, đề xuất các giải pháp và kiến nghị nhằm thúc đẩy mối quan hệ hợp tác toàn diện vững chắc, lâu dài giữa Việt Nam với các nước trong khối ASEAN giai đoạn 2020 - 2030.

- Đề xuất một số giải pháp thúc đẩy hợp tác vận tải hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước ASEAN, gồm: Giải pháp thúc đẩy hợp tác về cảng biển; về đội tàu biển; về nguồn nhân lực hàng hải; về ứng dụng phần mềm công nghệ thông tin hiệu quả. Trên cơ sở xây dựng mô hình tổng quát hợp tác vận tải biển Việt Nam và ASEAN và xây dựng mô hình cụ thể trên cho từng giải pháp này.

Hợp tác quốc tế về vận tải biển với ASEAN góp phần nâng cao vai trò, uy tín, vị thế của Việt Nam trong khu vực, trở thành một tất yếu khách quan trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế của đất nước. Những kết quả mà ngành vận tải biển Việt Nam thu được từ hoạt động hợp tác với ASEAN có ý nghĩa quan trọng với sự phát triển của đất nước mà còn tạo mối quan hệ mật thiết hơn giữa Việt Nam với các nước ASEAN trong mọi lĩnh vực: Kinh tế, chính trị, quân sự,...

2. Kiến nghị

Tuy nhiên, sau hơn hai mươi năm hợp tác, Việt Nam đã thu được những kết quả nhất định, nhưng chưa tương xứng với tiềm năng hiện có. Do đó, với lợi thế vốn có của ngành hàng hải Việt Nam cần cố gắng, nỗ lực hợp tác nhiều hơn trong lĩnh vực như: Cảng biển, đội tàu biển, nguồn nhân lực thuyền viên xuất khẩu, ứng dụng công nghệ thông tin phần mềm tương tác, áp dụng hài hòa về cơ chế chính sách phù hợp trong thời gian tới để có một Cộng đồng ASEAN vì người dân, thịnh vượng về kinh tế, ổn định về an ninh và chính trị, văn hóa xã hội và tôn trọng tuân thủ pháp luật của các quốc gia.

NCS đề xuất một số kiến nghị sau:

- Về cơ chế, chính sách phát triển ngành vận tải biển của Việt Nam

Tiếp tục đẩy mạnh chính sách liên quan đến việc tăng cường năng lực kinh doanh cho đội tàu biển quốc gia: Nhà nước cần có chính sách hỗ trợ đầu tư cho các công ty vận tải biển để phát triển đội tàu vận tải trong nước và quốc tế. Ngoài ra còn có những chính sách ưu đãi về thuế đối với các công ty, doanh nghiệp vận tải. Đẩy mạnh tái cơ cấu các nhà máy, công ty đóng tàu trong nước, kết hợp với việc tăng cường hợp tác với kỹ thuật đóng mới tàu biển với công nghệ tiến tiến nhập ngoại góp phần nâng cao thương hiệu cho đội tàu biển Việt Nam.

Cần xây dựng lộ trình miễn, giảm một số thuế và phí (trọng tải phí, hoa tiêu phí,...) cho việc vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu của đội tàu biển quốc gia qua các cảng biển Việt Nam, đảm bảo hài hòa so với các nước trong

khu vực.

Tăng cường, phối kết hợp chặt chẽ giữa cơ sở đào tạo, cơ quan quản lý và các công ty, doanh nghiệp vận tải biển trong việc đào tạo, bồi dưỡng, huấn luyện, nhằm nâng cao chuyên môn, nghiệp vụ cho đội ngũ sĩ quan, thuyền viên làm việc trên các tàu biển đạt tiêu chuẩn quốc tế. Từ đó thúc đẩy và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho ngành vận tải biển Việt Nam.

Tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam, khuyến khích và đảm bảo quyền bình đẳng thực sự cho mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải biển.

- Chính phủ cùng các Bộ liên quan đẩy mạnh công tác luật hóa các cam kết quốc tế, chính sách gia nhập công ước quốc tế về giao thông vận tải và hàng hải nói riêng

- Đối với các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải biển

Đẩy mạnh hoạt động đầu tư phát triển hệ thống cơ sở hạ tầng, máy móc thiết bị tại cảng biển theo hướng phù hợp với xu thế phát triển của thế giới.

Phát triển đội tàu biển theo hướng trẻ hóa, đa dạng hóa loại hình vận tải và hiện đại hóa, đặc biệt nâng cấp đội tàu chở container, tàu chở dầu với trang thiết bị hiện đại, đáp ứng mọi khả năng vận tải hàng hóa đến các nước trong khối ASEAN.

Chủ động tích cực trong việc hợp tác, liên doanh liên kết với các doanh nghiệp vận tải nước ngoài nhằm phát triển hệ thống vận tải biển khép kín phục vụ mọi nhu cầu của khách hàng trong và ngoài nước.

Tạo mọi điều kiện phát triển nguồn nhân lực hàng hải, sự dụng đúng trình độ chuyên môn tay nghề và nghiệp vụ đào tạo, nâng cao ý thức trách nhiệm của người lao động nhằm phát triển tối ưu nguồn lực trong ngành vận tải biển phục vụ việc xuất tối đa nguồn ngân lực hàng hải của đất nước.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC
ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN LUẬN ÁN TIẾN SĨ

1. NCS. Nguyễn Thị Thu Hà. *Quá trình hợp tác vận tải giữa Việt Nam với các nước ASEAN hiện nay*. Tạp chí Kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương, số 456, tháng 11/2015, tr. 65 - 70.
2. NCS. Nguyễn Thị Thu Hà. *Thực trạng ngành vận tải biển Việt Nam và tương lai của vận tải biển Hải Phòng*. Tạp chí Khoa học và Kinh tế, ISN 1859-4478, số 174, tháng 4/2017, tr. 21 - 28.
3. NCS. Nguyễn Thị Thu Hà. *Phân tích đánh giá những điểm mới của Bộ luật Hàng hải Việt Nam*. Tạp chí Khoa học và Kinh tế, ISN 1859-4478, số 179, tháng 11/2017, tr. 38 - 40.
4. NCS. Nguyễn Thị Thu Hà. *Thực trạng việc quản lý điều tiết phương tiện giao thông đường bộ thông qua giấy chứng nhận đăng ký xe và biển số xe tại Việt Nam*. Tạp chí Khoa học - Công nghệ GTVT số 11, tháng 05/2014, tr.87 - 92.
5. NCS. Nguyễn Thị Thu Hà. *Một số ảnh hưởng của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 đối với việc thúc đẩy hợp tác vận tải biển giữa Việt Nam và các nước trong khối ASEAN*. Kỷ yếu hội thảo khoa học quốc gia: Nâng cao năng lực quản lý kinh tế và quản trị kinh doanh trong bối cảnh cách mạng công nghiệp lần thứ 4, Nhà xuất bản Lao động, tháng 11/2017, tr. 102-108.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu Tiếng Việt

1. Ban thư ký ASEAN, 2015, *Báo cáo Hội thảo quốc gia và khu vực về vai trò của giao thông vận tải và bưu chính viễn thông trong khu vực ASEAN*.
2. Ban thư ký ASEAN, 2016, *Triển vọng kinh tế vĩ mô các nước ASEAN*.
3. Báo cáo chuyên ngành cảng và vận tải biển, nghiên cứu phát triển toàn diện bền vững giao thông vận tải Việt Nam của Bộ giao thông vận tải 2015.
4. Báo cáo logistics Việt Nam năm 2017. (Logistics từ kế hoạch đến hành động).
5. Báo cáo tổng kết công tác năm 2016 của Bộ Giao thông vận tải và Cục Hàng hải Việt Nam.
6. Bộ Giao thông vận tải, 2015, *Chương trình hành động Giao thông vận tải ASEAN*.
7. Bộ Giao thông vận tải, 2016, *Chương trình hành động Hà Nội*.
8. Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2016
9. Bộ Ngoại giao (vụ ASEAN), 2013, *Hiệp hội các nước Đông Nam Á (ASEAN)*, NXB Chính trị quốc gia.
10. Đinh Ngọc Viện-Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, 2001, đề tài NCKH cấp Bộ, *Nghiên cứu các giải pháp tăng cường năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế*.
11. Lê Thanh Hương, 2007, *Nghiên cứu những yếu tố tác động của vận tải quốc tế khi Việt Nam gia nhập WTO*, Viện chiến lược phát triển giao thông vận tải.
12. Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2030.
13. Đặng Đình Đào & Nguyễn Minh Sơn, 2016, *Dịch vụ Logistics ở Việt Nam trong tiến trình Hội nhập quốc tế*, NXB Chính trị quốc gia.

14. Đề án tái cơ cấu lĩnh vực Hàng hải đến năm 2030.
15. Đỗ Mai Thơm, 2012, Tạp chí khoa học công nghệ Hàng hải “Phát triển vận tải biển Việt Nam giai đoạn 2013-2020 cơ hội và thách thức”.
16. GS. TS. Vương Toàn Thuyên. *Kinh tế vận tải biển*. Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, 2003.
17. Hà Văn Hội, 2013, Tạp chí khoa học ĐHQGHN, “*Tham gia cộng đồng kinh tế ASEAN và những tác động đến thương mại quốc tế của Việt Nam*”, Đại học Quốc gia Hà Nội.
18. Hồ Thị Thu Hòa, đề tài NCKH năm 2014, “*Một số giải pháp nhằm cải thiện chất lượng chuỗi dịch vụ logistics của Việt Nam - trường hợp của TP. Hồ Chí Minh*”.
19. Học viện hợp tác quốc tế, 2015, “*ASEAN và sự hội nhập của Việt Nam, NXB Chính trị Quốc gia HN*”.
20. Học viện quan hệ quốc tế 2015, “*Chính sách đối ngoại của Việt Nam*”, NXB Thế giới HN.
21. Lê Thị Việt Nga, 2013, luận án tiến sĩ “*Phát triển dịch vụ vận tải biển của Việt Nam đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế*”, Đại học Ngoại thương Hà Nội.
22. *Logistics và vận tải đa phương thức*. Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, 2018.
23. Nguyễn Như Tiến (chủ biên), 2016, *Giáo trình Vận tải giao nhận trong ngoại thương*, NXB Khoa học và Kỹ thuật.
24. Nguyễn Thành Trung, 2015, Tạp chí GTVT “*Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á-ASEAN*”, Đại học KHXH&NV TP HCM.
25. Nguyễn Thị Thùy Yên, 2016, Luận án Tiến sĩ: “*Ngoại giao văn hóa Việt Nam với ASEAN trong thời kỳ hội nhập*”, Đại học Văn hóa Hà Nội.
26. PGS. TS. Phạm Văn Cương, TS. Nguyễn Hữu Hùng. *Giáo trình Tổ chức kỹ thuật vận chuyển*. Nhà xuất bản Giao thông vận tải, Hà Nội,

2013.

27. Phòng thương mại và công nghiệp Việt Nam VCCI (Ban ASEAN), 2015, *Việt Nam hội nhập ASEAN - Hội nhập và phát triển*, NXB Hà Nội.
28. Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.
29. Tôn Thị Ngọc Hương, 2015, Luận án Tiến sĩ: “*Vai trò của ASEAN trong tiến trình hợp tác và liên kết khu vực ở Đông Á*”, Học viện ngoại giao chuyên ngành Quan hệ quốc tế.
30. Tổng cục Thống kê, 2016, *Tư liệu kinh tế các nước thành viên ASEAN*, NXB Thống kê Hà Nội.
31. TS. Đặng Công Xường. *Kinh doanh dịch vụ vận tải biển*. Nhà xuất bản Hàng hải, Hải Phòng, 2014.
32. TS. Dương Văn Bạo. *Giao nhận vận tải quốc tế*. Nhà xuất bản Hàng hải, Hải Phòng, 2014.
33. TS. Nguyễn Hữu Hùng. *Kinh tế vận chuyển đường biển*. Nhà xuất bản Hàng hải, Hải Phòng, 2014.
34. TS. Nguyễn Thúy Hồng Vân, PGS. Ts. Hồ Thị Thu Hòa, ThS. Bùi Thị Bích Liên, ThS. Trần Thị Thường, *Ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics của Việt Nam: Thực trạng và đề xuất*.
35. TS. Nguyễn Văn Sơn. *Thương vụ vận tải biển*. Nhà xuất bản Giao thông vận tải, Hà Nội, 2013.

Tài liệu Tiếng Anh

36. Coyle et al. (2014), *The Management of Business Logistics*, 7th. Thomson South Western.
37. Crowley, A. (2013), *Vitural logistics: Transport in the marketspace*, International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, pp.547-574.
38. Evangelista, P. and Sweeney, E. (2016), *The use of ICT by logistics*

- service providers and implications for training needs: A cross-country perspective*, Proceedings of the European Transport Conference (ETC), 8-10 October, Strasbourg, France.
39. Ho Thi Thu Hoa, Nguyen Thuy Hong Van, Bui Thi Bich Lien, Tran Thi Thuong (25-26 June 2015), *Improving Vietnamese logistics performance through applying efficient ICT*, Proceedings of the 8th International conference of Asian shipping and logistics, Vietnam Academy of Social Sciences, Hanoi, Vietnam, Transport Publishing House, ISBN: 978-604-76-0539-2.
 40. LAMBERT D. et al. (2013), *Strategic Logistics Management*, 4th. edition. New York: McGraw-Hill, 872tr, ISBN 0-256-13687-4.
 41. Nguyen Thanh Thuy (2016), An Investigation of the Vietnamese Shipping Industry and Policy Recommendations for Profound Participation into ASEAN Integration, *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Volume 32, Issue 2, June 2016, Pages 81-88
 42. The ASEAN Secretariat, 2013, *Manila Declaration*, Third ASEAN Summit, Manila.
 43. The ASEAN Secretariat, 2014, *ASEAN VISION 2020*, Second Informal ASEAN Summit, Malaysia.
 44. The ASEAN Secretariat, 2015, *Agreement On The Common Effective Preferential Tariff (CEPT) Scheme For The ASEAN Free Trade Area*, Fourth ASEAN Summit, Singapore.
 45. The ASEAN Secretariat, 2015, *Vientiane Action Programme*, Tenth ASEAN Summit, Vientiane.
 46. The ASEAN Secretariat, 2016, *Hanoi Plan of Action*, Sixth ASEAN Summit, Vietnam.
 47. World Bank (2013, 2014, 2015, 2016), *Connecting to compete: Trade logistics in the global*, New York: World Bank.

Tài liệu trực tuyến

48. “Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC)”, <http://ASEAN.mofa.gov.vn/v>.
49. <http://asean.mofa.gov.vn/thong-tin/51/cuoc-hop-uy-ban-cac-dai-dien-thuong-truc-tai-asean-lan-thu-15-2016.html>
50. <http://asean.mofa.gov.vn/thong-tin/7/su-tham-gia-cua-viet-nam-tren-cac-linh-vuc-hop-tac-trong-khuon-kho-asean.html>
51. <http://baoquocte.vn/asean-mo-hinh-hop-tac-ly-tuong-cho-tuong-lai-55288.html>
52. <http://baoquocte.vn/hoi-nghi-bo-truong-giao-thong-van-tai-asean-lan-thu-21-18086.html>
53. <http://baoquocte.vn/ket-qua-cac-hoi-nghi-bo-truong-ngoai-giao-asean-ngay-78-54533.html>
54. <http://hanoimoi.com.vn/forumdetail/The-gioi/5035/ASEAN-xay-d7921ng-2734327901ng-giao-thong-n7889i-li7873n-cac-n4327899c.htm>
55. <http://hcmussh.edu.vn/?ArticleId=af44818a-89b6-40af-b2e3-89fb5dd497c2>
56. <http://news.chinhphu.vn/Home>.
57. <http://tuoitre.vn/Tuoi-tre-cuoi-tuan/Van-de-Su-kien/467555/Vi-sao-chi-so-giao-duc-cua-Viet-Nam-van-o-nhom-trung-binh.html>
58. <http://vlstock.com/binh-luan-vi-mo/2016/08/30/nganh-cang-bien-viet-nam-san-luong-hang-hoa-qua-cang-tiep-da-tang-truong>
59. <http://vov.vn/chinh-tri/cac-bo-truong-ngoai-giao-asean-nhom-hop-truoc-them-hoi-nghi-cap-cao-618782.vov>
60. <http://vov.vn/chinh-tri/hoi-nghi-hep-bo-truong-quoc-phong-cac-nuoc-asean-tai-lao-569908.vov>
61. <http://www.baodanang.vn/channel/5399/201508/Lien-ket-vat-chat-the-che-va-cong-dong-phat-trien-dich-vu-logistics-trong-ASEAN-1999384/>
62. <http://www.moit.gov.vn/documents/25911/0/Bao+cao+Logistics+Viet>

- +Nam+2017-final+%25281%2529.pdf/333ebf36-2192-4223-8bda-c8916de2cee9
63. <http://www.taichinhdienvu.vn/Home/Tong-chi-phi-logistics-chiem-khoang-25-GDP/20113/108525.dfis>
 64. <http://www.tapchiconsan.org.vn/Home/The-gioi-van-de-sukien/2010/1453/Hoi-nhap-kinh-te-quoc-te-cua-cac-nuoc-ASEAN.aspx>
 65. <http://www.tapchigiaothong.vn/nhan-to-anh-huong-den-chat-luong-dich-vu-van-tai-trong-day-chuyen-logistics-d2251.html>
 66. <http://www.uel.edu.vn/ArticleId/04247b5e-690d-48b7-931e-e87e7596111e/ky-niem-50-nam-ngay-thanh-lap-asean-08-8-1967-08-8-2017>
 67. <https://eeas.europa.eu/eeas/files/pca.pdf>
 68. <https://izifix.com/tin-tuc/bai-viet/1290-Cung-tim-hieu-van-tai-bien>
 69. <https://ustr.gov/about-us>.
 70. <https://www.baomoi.com/nang-cao-nang-luc-canh-tranh-va-phat-trien-dich-vu-logistics-viet-nam/c/22015860.epi>
 71. <https://www.most.gov.vn/vn/tin-tuc/4402/nhin-lai-10-nam-hop-tackhoa-hoc-va-cong-nghe-giua-viet-nam-va-italia.aspx>
 72. <https://www.slideshare.net/conghuy55/mot-so-giai-phap-thuc-day-quan-he-kinh-te-lao-va-viet-namdoc>
 73. <https://www.vietstock.vn/2015/08/cang-hai-phong-ong-lon-nganh-cang-co-diem-gi-cuon-hut-737-433652.htm>.
 74. [https://www.google.com/search?source=hp&ei=El_W46QOZvW-Qa3uKzQBw&q=Quy hoach- phát triển -cảng biển -Hải phòng- đến năm 2030](https://www.google.com/search?source=hp&ei=El_W46QOZvW-Qa3uKzQBw&q=Quy+hoach+phat+trien+cang+biem+Hai+phong+den+nam+2030)
 75. <https://doanhnhansaigon.vn/van-de/3-hiep-dinh-quan-trong-trong-aec-1065348.html>
 76. <http://www.mt.gov.vn/moitruong/quy-chuan-chat-luong/5298/vai-net-ve-hop-tac-asean-trong-linh-vuc-giao-thong-van-tai.aspx>.