

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM



NGUYỄN THỊ THU HÀ

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

Tóm tắt luận án tiến sĩ kinh tế

Chuyên ngành: Tổ chức và Quản lý vận tải

Mã số: 62840103

Hải Phòng - 2021

Công trình được hoàn thành tại Trường.

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

Phản biện 1:

.....

Phản biện 2:

.....

Phản biện 3:

.....

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng đánh giá luận án tiến sĩ cấp Trường, họp tại Trường vào hồi ... giờ ... phút, ngày ... tháng ... năm ...

Có thể tìm hiểu luận án tại Thư viện Trường.

**DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC
ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN**

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.

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của luận án

Năm 2020, đánh dấu chặng đường hơn 50 năm hình thành và phát triển của Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (nay là Cộng đồng ASEAN) với 10 thành viên, gồm: Brunei, Cambodia, Indonesia, Lào, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thái Lan và Việt Nam. Trải qua hơn nửa thế kỷ hình thành và phát triển, 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, với 3 trụ cột: Chính trị - an ninh, kinh tế và văn hoá xã hội vào ngày 31/12/2015.

Việt Nam trở thành thành viên chính thức của ASEAN vào ngày 28/7/1995, hơn 23 năm qua, cho thấy đất nước chuyển biến tích cực về hợp tác, phát triển trên các lĩnh vực, trong đó phát triển mạnh mẽ hợp tác vận tải biển. 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.

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

Trong nước: Tại một số các Trường đại học, Viện nghiên cứu, Tổng công ty, ... với các đề tài KHCN cấp Bộ, công trình nghiên cứu, luận án tiến sĩ, như: “Nghiên cứu các giải pháp tăng cường năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế”; “Nghiên cứu những yếu tố tác động của vận tải quốc tế khi Việt Nam gia nhập WTO”; “Phát triển dịch vụ vận tải biển của Việt Nam đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế”; “Phát triển vận tải biển Việt Nam giai đoạn 2013 - 2020 cơ hội và thách thức”; “Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á - ASEAN”; “Vai trò của ASEAN trong tiến trình hợp tác và liên kết khu vực ở Đông Á”; “Thực trạng ngành Hàng hải và giải pháp nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải”,...

Nước ngoài: Công trình nghiên cứu: “Maritime Policy In China after WTO: impacts and implication for foreign investment”; “WTO and Maritime issues”; “Review of Maritime transport 2016”,...

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

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.

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 bằng đường biển và thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam với một số nước ASEAN, tập trung các nước có biển, mà các nước này có quan hệ thương mại với Việt Nam kể từ khi Việt Nam gia nhập ASEAN và trong giai đoạn 2020 - 2030.

4. Phương pháp nghiên cứu của luận án

- 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

Ý nghĩa khoa học của luận án:

- Hệ thống hóa khoa học và logic vấn đề nghiên cứu, đồng thời, 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 những 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.

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. Kết quả đạt được và những điểm mới của luận án

Kết quả đạt được

- 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 luận án

- 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. Kết cấu của đề tài luận án

Kết cấu của đề tài gồm các phần thứ tự sau:

Luận án gồm 132 trang, gồm: 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 đề tài (05 công trình khoa học); tài liệu tham khảo.

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 1 đã tập trung nghiên cứu cơ sở lý luận về thúc đẩy hợp tác giữa Việt Nam với các nước ASEAN nói chung và thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nói riêng. Để đạt mục đích này, luận án đã thực hiện nhiệm vụ tóm tắt sau:

Tổng quan sự hình thành và phát triển của ASEAN: Hệ thống hóa quá trình phát triển của ASEAN, kể từ khi thành lập ngày 08 tháng 8 năm 1967 trên cơ sở Tuyên bố Bangkok, với 5 nước thành viên ban đầu là Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore và

Thái Lan. Sau hơn nửa thế kỷ hình thành, xây dựng và phát triển, ASEAN ngày nay đã trở thành một tổ chức hợp tác khu vực liên Chính phủ gồm 10 quốc gia Đông Nam Á, 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.

Cơ cấu tổ chức của ASEAN: Đề cập đến vấn đề liên quan, như: Sơ đồ cơ cấu tổ chức của ASEAN; phân tích tóm lược đặc điểm, vị trí địa lý của từng nước ASEAN; phân tích và đánh giá tình hình vận tải hàng hải của từng nước ASEAN với các bảng số liệu cụ thể giai đoạn 2011 - 2020.

Cơ sở lý luận về thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển: Đề cập đến các khái niệm liên quan, như: Vận tải và vận tải biển; thúc đẩy hợp tác vận tải biển; tự do hóa dịch vụ vận tải; thúc đẩy các hãng vận tải biển của ASEAN; hệ thống các cảng biển của ASEAN; phần mềm ứng dụng của khu vực trong ngành vận tải biển của các nước ASEAN; nguồn nhân lực cho ngành vận tải biển. Từ đó, đã phân tích những ưu điểm và tồn tại của vận tải biển.

Kết luận chương 1: 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;
- Hệ thống hóa cơ sở lý luận thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Đây là những cơ sở lý luận khoa học quan trọng, giúp NCS 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

Chương 2 tập trung phân tích và đánh giá chi tiết thực trạng hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN. Trên cơ sở đó, xác định và lựa chọn 5 giải pháp thúc đẩy hợp tác vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN, với các nhiệm vụ tóm tắt sau:

Tình hình hợp tác 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 trưởng 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,...

Các nhóm hàng xuất khẩu chủ yếu: ASEAN là khu vực thị trường xuất khẩu lớn thứ 4 của Việt Nam, đứng sau thị trường Liên minh châu Âu (EU), Hoa Kỳ và Trung Quốc. Trong năm qua, Việt Nam chủ yếu xuất khẩu sang ASEAN các nhóm hàng chủ lực như (bảng 2.1): Điện thoại các loại, linh kiện; máy vi tính sản phẩm điện tử, linh kiện; sắt thép; máy móc thiết bị dụng cụ, phụ tùng; phương tiện vận tải, phụ tùng; hàng dệt may; dầu thô;

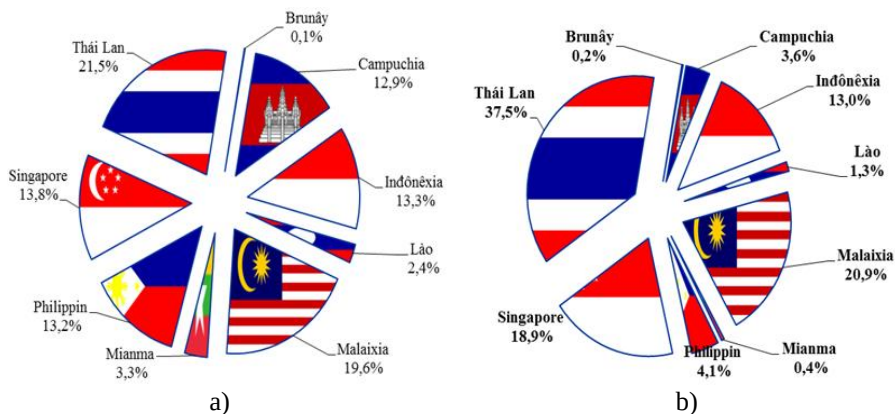
xăng dầu,...

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

Stt	Mặt hàng chủ yếu	Kim ngạch (triệu USD)	Tốc độ tăng/giảm (%)	Tỷ trọng 1 (%)	Tỷ trọng 2 (%)
1	Điện thoại các loại và linh kiện	3.214	41,9	14,9	7,1
2	Máy vi tính, điện tử và linh kiện	2.532	23,9	11,8	9,8
3	Sắt thép các loại	1.713	72,8	8,0	54,4
4	Máy móc thiết bị và phụ tùng	1.573	11,6	7,3	12,3
5	Phương tiện vận tải và phụ tùng	1.083	15,8	5,0	15,5
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 sản phẩm thủy tinh	573	15,1	2,7	55,7
11	Hàng hóa khác	7.978	12,5	37,1	9,9
Tổng cộng		21.510	23,9	100,0	10,1

Bảng 2.2. Kim ngạch, tỷ trọng nhập khẩu một số hàng chính của Việt Nam nhập khẩu từ ASEAN 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	4.356	25,1	15,5	63,4
2	Máy vi tính, điện tử và linh kiện	3.192	5,8	11,4	8,5
3	Máy móc thiết bị 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	954	9,3	3,4	4,6
10	Kim loại thường khác	851	46,2	3,0	15,7
11	Hàng hóa khác	11.080	10,8	39,5	12,4



Hình 2.1. Biểu đồ mô tả tỷ trọng kim ngạch của Việt Nam sang thị trường ASEAN năm 2020: a) Xuất khẩu; b) Nhập khẩu

Phân tích nguyên tắc và mục tiêu hợp tác trong lĩnh vực vận tải biển giữa Việt Nam với các nước trong khối 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. 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, đảm bảo mục tiêu chính của hợp tác ASEAN về vận tải biển là:

- Mở rộng và hiện đại hóa các đội tàu của ASEAN để làm sao cho tỷ trọng của các đội tàu 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, 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, định hướng đến 2030 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 khai thác;

- 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;

- Xây dựng 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;

- 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.

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 ASEAN

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 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 vụ vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển, dịch vụ đầu tư vốn và nguồn nhân lực cho ngành hàng hải.

Việt Nam 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.

Việt Nam đã có những bước phát triển quan trọng là một chiến lược để thực hiện một thị trường lao động cho thuyền viên ASEAN. Tích cực 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.

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.

Phân tích những khó khăn

Yếu tố bên trong:

Khó khăn về đội tàu biển:

- 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.

Khó khăn về cảng biển:

Hệ thống cảng biển Việt Nam 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).

Hầu hết 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.

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 đội tàu biển Việt Nam trên toàn cầu.

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. Trang thiết bị phục vụ huấn luyện, thực tập (tàu

thực tập, tàu mô phỏng,...) còn thiếu.

Chính sách liên quan đến công tác phát triển nguồn nhân lực cho ngành hàng hải và vận tải biển Việt Nam 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 sĩ quan, thuyền viên đào tạo không cân xứng về số lượng và chất lượng. 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 sĩ 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, mạnh mún, nguồn vốn và kinh nghiệm hạn chế và chưa có văn phòng đại diện ở nước ngoài, 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,...

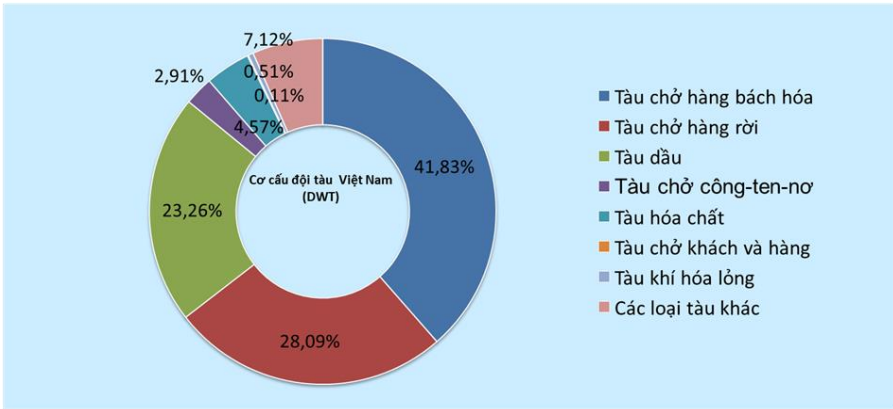
Khó khăn về cơ chế chính sách trong ngành hàng hải:

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,...

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 2.2), 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, thiếu tàu container, tàu chuyên dùng, hơn nữa, tính hiện đại hóa của đội tàu thấp.

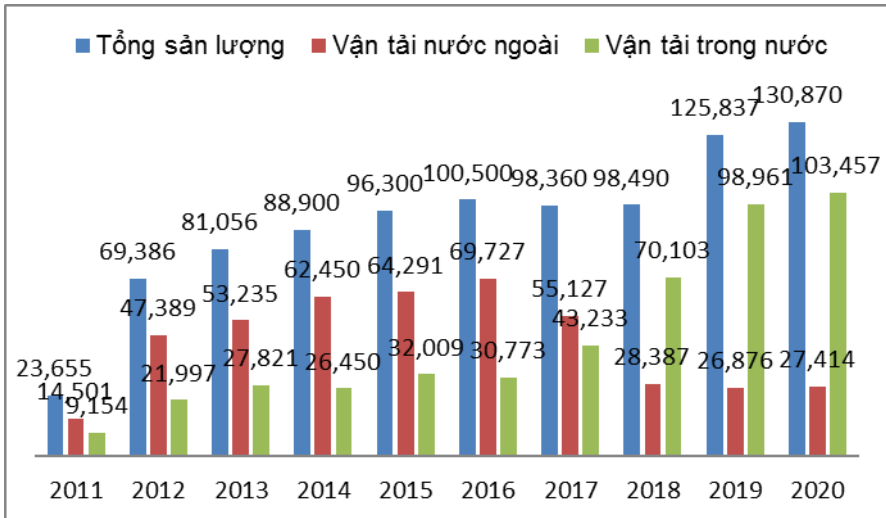


Hình 2.2. Cơ cấu đội tàu Việt Nam năm 2020

Hiện tại, Việt Nam có khoảng 600 chủ tàu, chiếm 40% tổng trọng tải đội tàu quốc gia, 500 chủ tàu là doanh nghiệp tư nhân, đa phần chỉ có 01 hoặc 02 tàu có năng lực tải chính.

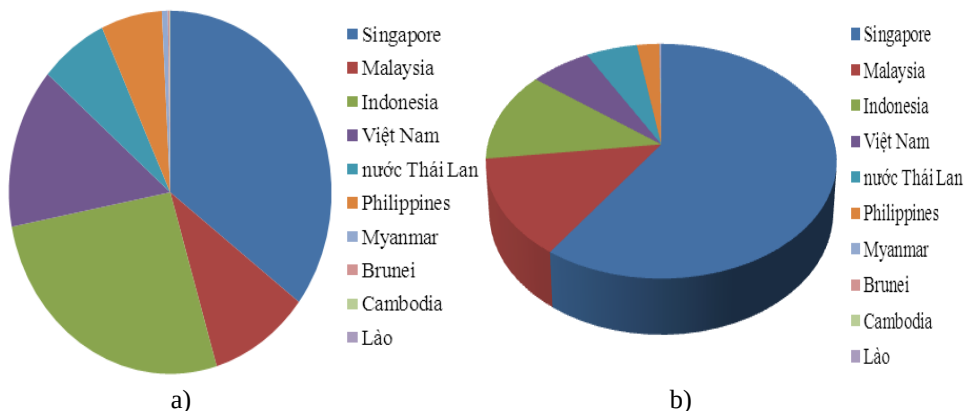
Trình độ quản lý đội tàu còn bộc lộ những hạn chế, manh mún, thiếu chuyên nghiệp và không được đào tạo đúng chuyên ngành.

Năm 2020, tổng sản lượng vận tải của đội tàu biển Việt Nam đạt 654,6 triệu tấn, tăng 14% so với năm 2019. Về trọng tải tàu, đội vận tải của Việt Nam xếp 60 trong số 152 nước có cờ và đứng thứ 4 trong số 10 nước ASEAN sau Singapore, Indonesia và Malaysia.



Hình 2.3. Sản lượng vận tải của đội tàu Việt Nam trong 10 năm qua

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 2.4.



Hình 2.4. Cơ cấu: a) Số lượng tàu, b) Trọng tải tàu của các nước thành viên ASEAN

Về trọng tải tàu của Việt Nam xếp thứ 60 trong số 152 nước có cờ thuận tiện và đứng thứ 4 trong số 10 nước ASEAN sau Singapore, Indonesia và Malaysia, mô tả theo bảng 2.4.

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

TT	Quốc gia	Xếp hạng trong ASEAN	Số lượng tàu	Trọng tải (10^3 DWT)	Tỷ trọng so với đội tàu thế giới (%)	So sánh năm 2017
1	Singapore	1	2.120	74.064	4.417	12,1%
2	Malaysia	2	602	16.797	1.092	0,6%
3	Indonesia	3	1.598	15.551	0,925	-0,1%
4	Việt Nam	4	859	8.000	0,477	-1,6%
5	Thái Lan	5	407	6.760	0,403	10,9%
6	Philippines	6	367	2.962	0,177	3,1%
7	Myanmar	7	36	188	0.011	1,1%
8	Brunei	8	9	23	0.001	12,6%
9	Cambodia	9	4	19	0.001	0,0%
10	Lào	10	1	20	0.001	0,0%

Phạm vi hoạt động rộng của đội tàu biển Việt Nam chủ yếu trên các tuyến vận tải ngắn Đông Nam Á và Đông Bắc Á. Đội tàu vận tải biển hiện đang còn khiêm tốn về tỷ trọng 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.

Phân tích thực trạng hệ thống cảng biển của Việt Nam

Phân tích các nhóm cảng biển Việt Nam

Hiện nay, trên 28 tỉnh thành vùng duyên hải Việt Nam có 266 cảng biển lớn nhỏ, hơn 100 bến phao chuyên tải cùng hàng vạn mét vuông kho, bãi và nhiều điểm thông quan nội địa (ICD) nằm sâu trong đất liền để phục vụ trung chuyển container. Năng suất xếp dỡ của các cảng tổng hợp đạt bình quân 2.500 tấn/m cầu cảng/năm. Hệ thống cảng biển Việt Nam được phân bố 6 nhóm, theo 3 khu vực Bắc, Trung, Nam, mô tả hình 2.5.

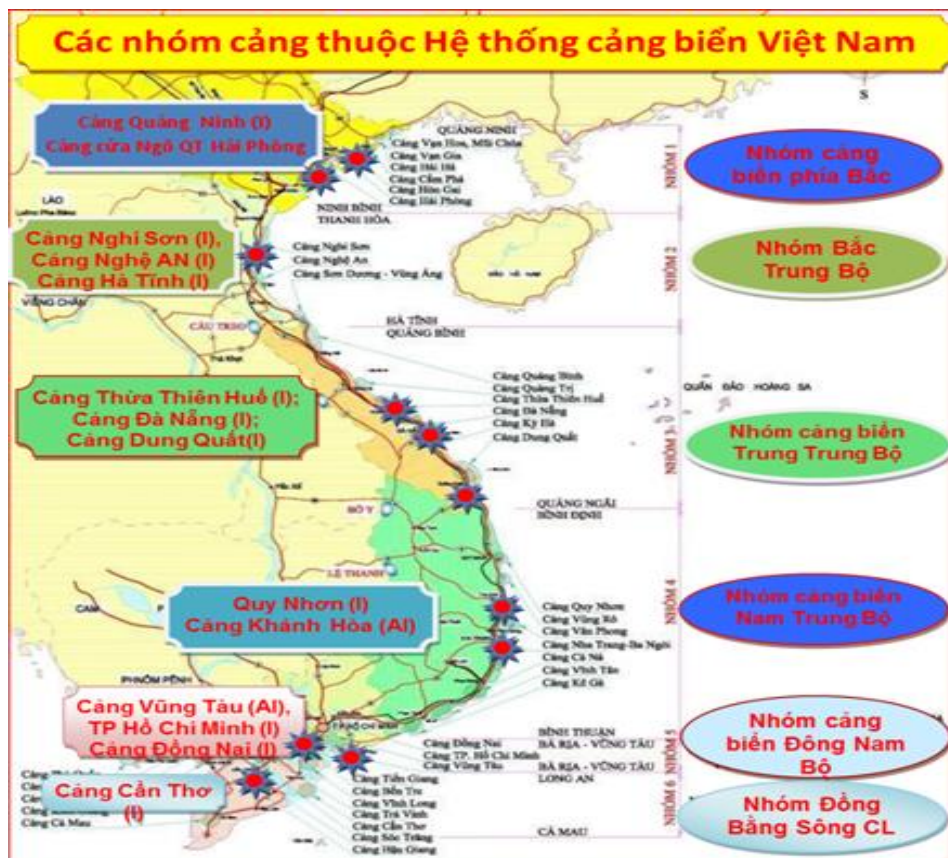
Nhóm cảng biển khu vực phía Bắc

- 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 các cảng miền Bắc 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.

Nhóm cảng biển khu vực miền Trung

Trong số 19 cảng biển ở miền Trung, hiện có 37 bến cảng xếp dỡ hàng tổng hợp, bách hoá, container và 25 bến cảng chuyên dùng. Trong tổng số mét dài cầu bến có 1476 m cầu có năng lực tiếp nhận được loại tàu từ 20.000 - 30.000 DWT. Riêng cảng Vũng Áng và bến Gemandep Dung Quất có thể tiếp nhận tàu 45.000 - 50.000 DWT.

- Về thiết bị, các cảng miền Trung được trang bị khá đơn giản và còn nhiều khó khăn, công suất xếp dỡ thấp, ngoại trừ một số cảng mới xây dựng như Tiên Sa, Gemandep được trang bị thiết bị hiện đại công suất tương đối lớn;
- Giao thông kết nối cảng chủ đạo vẫn là đường bộ;
- Hạ tầng dịch vụ sau cảng ở khu vực miền Trung hầu như chưa phát triển;
- Luồng vào cảng biển miền Trung phần lớn là ngắn do hầu hết các khu bến nằm gần bờ biển sâu và mức sa bồi không quá lớn (trừ một số cảng ở Nam Trung Bộ);
- Đặc điểm lớn nhất tại các cảng biển miền Trung là: thiếu "hậu phương", thiếu các dòng chảy kinh tế vùng phụ cận đổ về nên nguồn hàng quá ít dẫn đến các cảng miền Trung luôn trong tình trạng thiếu hàng. Hơn nữa, do các khu công nghiệp hoạt động chưa có hiệu quả nên không tạo được nguồn hàng đủ lớn, ổn định để cung cấp cho các cảng biển.
- Đầu tư thiếu khoa học và khá dàn trải, quy mô đầu tư chỉ dừng lại ở mức độ nhỏ, lẻ.



Hình 2.5. Sơ đồ phân nhóm hệ thống cảng biển Việt Nam

Nhóm cảng biển khu vực phía Nam

Hệ thống sông ngòi, kênh rạch chằng chịt, giao thông đường thủy rất phát triển, 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, với 13 cảng biển, 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.

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.

Cảng biển ở đồng bằng sông Cửu Long quy mô nhỏ bé, lạc hậu thì các cảng biển ở TP. Hồ Chí Minh - Bà Rịa Vũng Tàu - Đồng Nai là hiện đại nhất Việt Nam.

- 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;

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.

Các cảng biển khu vực đồng bằng sông Cửu Long

- Trang thiết bị xếp dỡ và quản lý khai thác lạch hậu và thiếu đồng bộ, kể cả các bến cảng tổng hợp container trọng điểm mới được đầu tư xây dựng như Hoàng Diệu, Cái Cui.

- Luồng vào các cảng tại khu vực này rất dài (ví dụ luồng vào khu bến Hoàng Diệu là 112 km) và khá nông cạn. Việc nạo vét duy tu và chuyển phao dẫn luồng thường xuyên hàng năm rất tốn kém và không phải lúc nào cũng thu được kết quả mong muốn.

- Giao thông kết nối cảng chủ yếu là đường thủy và đường bộ. Toàn bộ các cảng biển ở đồng bằng sông Cửu Long không có đường sắt kết nối đến cảng vì mạng đường sắt quốc gia tại đây chưa được xây dựng.

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

Quy mô của hệ thống 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, giao thông đường bộ; giao thông đường sắt, cùng với sự kết hợp giữa các hình thức này.

- Hệ thống kho bãi trong cảng, gồm: 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, 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 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. Thực tế, 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 thiết bị xếp dỡ container chuyên dụng, còn lại hầu hết các cảng biển của Việt Nam đều chưa được trang bị thiết bị chuyên dụng để làm hàng container. Thậm chí có nơi cảng hoạt động mà không có thiết bị xếp dỡ như cảng Cái Cui ở Cần Thơ.

Ứng dụng công nghệ thông tin (IT) và trao đổi dữ liệu điện tử (EDI)

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 nay, ứng dụng IT và EDI vẫn còn là điểm yếu đối với 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.

Kết luận chương 2: Tập trung phân tích một số vấn đề cụ thể như sau:

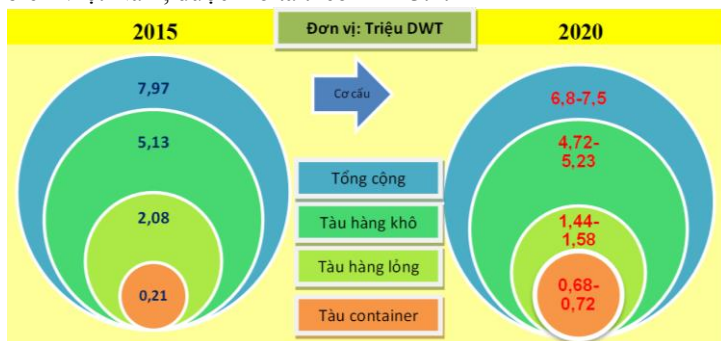
- Phân tích tình hình hợp tác vận tải biển trong thời gian qua giữa Việt Nam và một số nước ASEAN;
- Phân tích thuận lợi và khó khăn trong lĩnh vực hợp tác vận tải biển giữa Việt Nam với một số nước trong khối ASEAN.
- Phân tích và đánh giá thực trạng hoạt động đội tàu biển của Việt Nam với một số nước 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

Quy hoạch phát triển cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 theo Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của Chính phủ 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”.

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.

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

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

Từ 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

Giải pháp thúc đẩy hợp tác về cảng biển

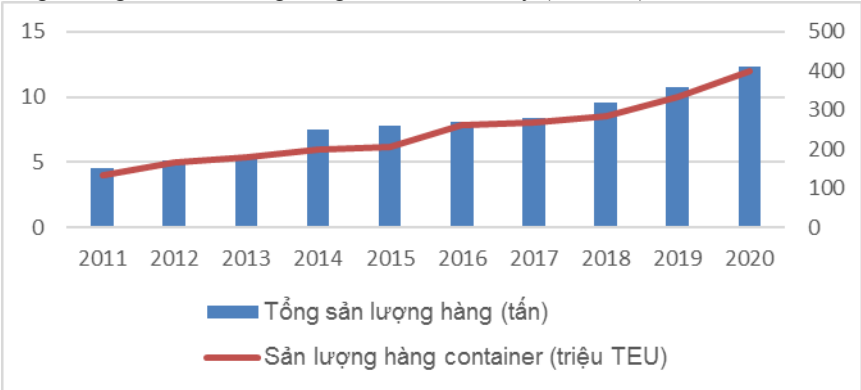
Theo quy hoạch phát triển cảng biển giai đoạn 2020 - 2030, những cảng biển được Chính phủ đã và đang đầu tư phát triển mạnh đáp ứng tốt cho ngành vận tải biển bao gồm: 2 cụm cảng chính là cụm cảng số 1 ở Hải Phòng và cụm cảng số 5 khu vực TP. Hồ Chí Minh - Bà Rịa Vũng Tàu, cụ thể: Tập trung xây dựng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

Theo quy hoạch, đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam đến năm 2030, có 2 trong số các cảng biển hoạt động mạnh là cảng Cái Mép - Thị Vải và cảng Đình Vũ - Hải Phòng.



Hình 3.3. Quy hoạch cảng biển: a) Cái Mép - Thị Vải, b) Đình Vũ - Hải Phòng

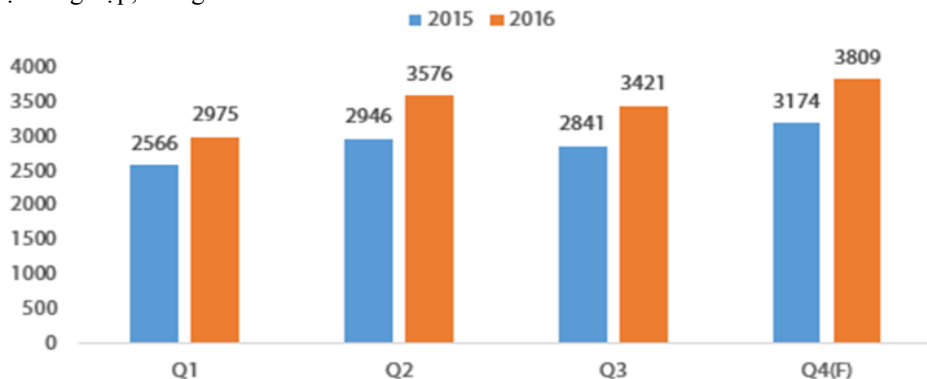
Hơn nữa, số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam về tổng sản lượng hàng hóa qua cảng biển Việt Nam đạt 427 triệu tấn trong 10 năm qua (hình 3.4), sản lượng hàng container, năm 2020 số hàng container qua cảng là 12 triệu TEU, cũng tăng năm thứ 10 liên tiếp và tăng trưởng cao nhất trong vòng 6 năm trở lại đây (hình 3.5).



Hình 3.4. Sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển giai đoạn 2011 - 2020

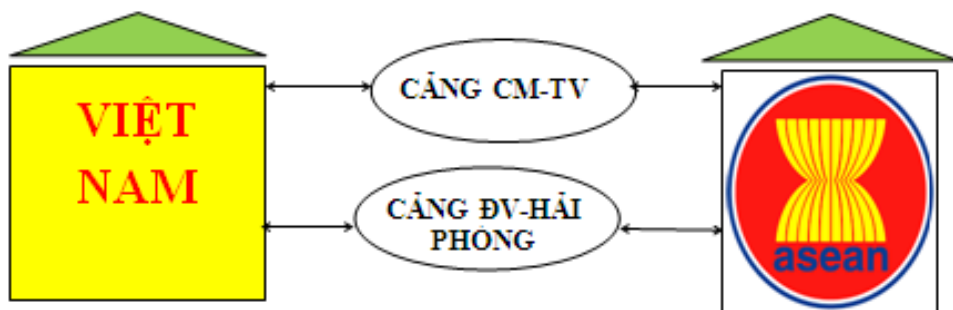
Đặc biệt, hàng hóa thông quan qua hệ thống cảng Việt Nam trong năm 2016 đạt 137,81 triệu tấn. Hàng container tăng trưởng nhanh gần gấp đôi với sản lượng đạt 36,97 triệu TEU tương đương tăng 19%.

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 và các số liệu tổng hợp, thống kê từ hình 3.4 và hình 3.5.



Hình 3.5. Hàng container qua cảng biển Việt Nam theo quý năm 2016

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 theo hình 3.6.



Hình 3.6. Mô hình thúc đẩy hợp tác cảng biển Việt Nam và ASEAN

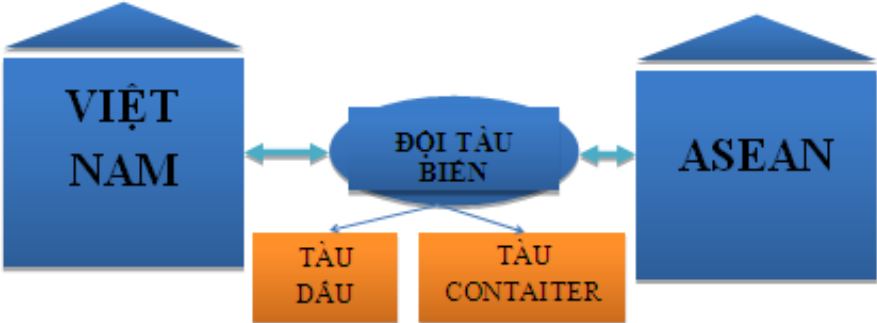
Trong điều kiện hội nhập kinh tế thế giới, các cảng biển trong khu vực sẽ phải chịu áp lực cạnh tranh gay gắt. Hơn nữa, ứng dụng khoa học công nghệ trong VTB, đặc biệt công nghệ phát triển kinh doanh khai thác tàu container. Toàn cầu hóa sản phẩm đã tạo cơ hội cảng biển trở thành nhân tố làm tăng giá trị hàng hóa. 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.

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 hợp tác mạnh mẽ 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.

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 3.7. Mô hình hợp tác đội tàu Việt Nam - ASEAN

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; 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).

Bảng 3.1. Quy mô đội tàu Việt Nam năm 2020

TT	Loại tàu	2020	
		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

TT	Loại tàu	2020	
		Trọng tải (triệu DWT)	Số lượng (chiếc)
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

Về cỡ tàu:

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

- Đối với hàng lỏng: Hợp tác đội tàu biển Việt Nam chở dầu thô nhập ngoại với trọng tải từ 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;

- 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.

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.

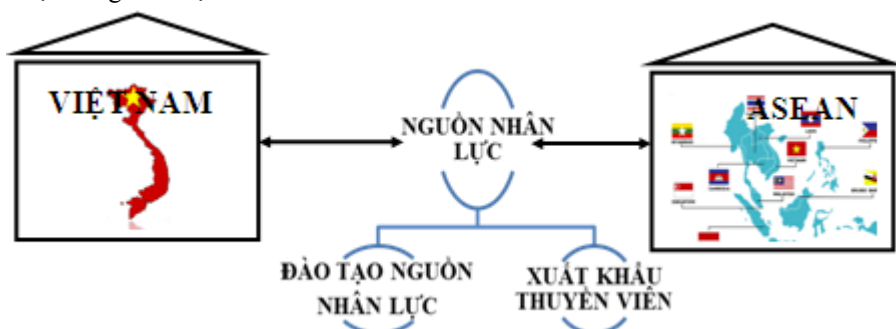
- Nâng cao và duy trì niềm tin giữa các thành viên trong hợp tác. Trong một môi trường kinh doanh đầy biến động và khi các thành viên tham gia hợp tác vẫn là những thực thể kinh tế độc lập, vẫn có những bí mật về thông tin và vẫn có cạnh tranh lẫn nhau thì niềm tin là yếu tố cực kỳ quan trọng để duy trì hợp tác.

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, 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. 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 3.8.



Hình 3.8. 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. Số lượng thuyền viên tham gia xuất khẩu lao động vẫn chưa xứng đáng với tiềm năng hiện có của đất nước.

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.

- 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.

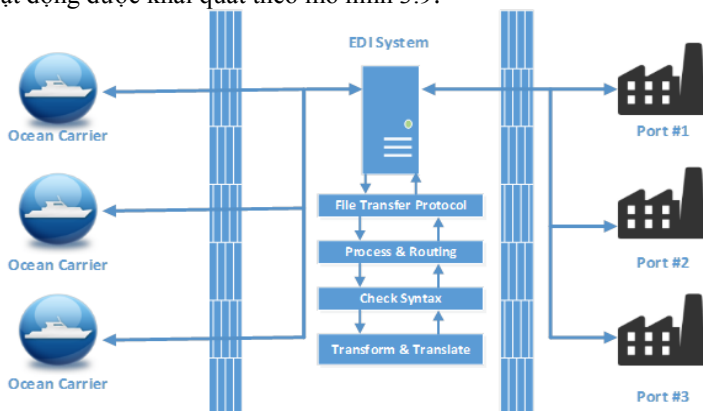
Giải pháp thúc đẩy hợp tác ứng dụng phần mềm công nghệ thông tin

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, nhất là thời kỳ cách mạng công nghiệp 4.0. 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, chủ hàng, người giao nhận), mà còn đảm bảo sự chính xác thông tin của lô hàng, giúp giảm thiểu 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, đây có thể được xem là một trong những nhiệm vụ sống còn của đơn vị.

Giải pháp thúc đẩy hợp tác tăng cường hợp tác ứng dụng 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 hãng tàu biển với 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 3.9.



Hình 3.9. Sơ đồ hoạt động Phần mềm Quản lý chuỗi cung ứng cảng biển

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 chứng từ giao dịch 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 dữ liệu chứng từ cho tất cả đối tác/khách hàng.

Giải pháp thúc đẩy hợp tác về cơ chế chính sách

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, 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.

Chính sách khuyến khích 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.



Hình 3.10. Mô hình các nhóm cơ chế chính sách thực hiện hợp tác

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

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;

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 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.

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

Nâng cao công tác 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,... Phân đấu mức lương của sĩ quan, thuyền viên Việt Nam tăng bình quân 20% vào năm 2020.

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.

Nhà nước nên nới rộng hạn ngạch hàng hóa miễn thuế nhập khẩu sau mỗi lần đi biển xa của sĩ quan, thuyền viên tùy thuộc vào thời hạn chuyển đi biển

Nhóm chính sách liên quan tạo môi trường kinh doanh thuận lợi doanh nghiệp VTB

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.

Kết luận chương 3: Nội dung tóm tắt chương đã giải quyết các vấn đề sau:

- Phân tích lộ trình hợp tác giữa Việt Nam với một số nước ASEAN trong ngành vận tải biển giai đoạn 2020 - 2030 dựa trên 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 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.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

Kết luận: Luận án đã đạt được các kết quả cụ thể 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 sẽ 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,...

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 khẩu tối đa nguồn ngân lực hàng hải của đất nước.