

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



VƯƠNG THU GIANG

NGHIÊN CỨU GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG
NGOẠI THƯƠNG ĐƯỜNG BIỂN VIỆT NAM

Tóm tắt luận án tiến sĩ kinh tế

Ngành: Tổ chức và quản lý vận tải; mã số: 9840103

Chuyên ngành: Tổ chức và quản lý vận tải

Hải Phòng – 2021

Công trình được hoàn thành tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

Người hướng dẫn khoa học: 1. PGS.TS. Đặng Công Xường
2. PGS.TS. Nguyễn Thị Phương

Phản biện 1: PGS.TS. Trần Sĩ Lâm
Trường Đại học Ngoại thương

Phản biện 2: PGS.TS. Nguyễn Thái Sơn
Trường Đại học Hải Phòng

Phản biện 3: PGS.TS. Đỗ Thị Mai Thơm
Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án tiến sĩ cấp Trường
hợp tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam vào hồi ... giờ ... phút,
ngày ... tháng ... năm 20..

Có thể tìm hiểu luận án tại Thư viện Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

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

1. Vương Toàn Thuyen, Vương Thu Giang, Nguyễn Thị Tuyết Mai (2018). *Model for sustainable inland waterway transport development in the north of Vietnam*. International Conference Of Asian Shipping And Logistics, Incheon University, Korea.
2. Vương Thu Giang (2020). *Thực trạng đội tàu vận chuyển hàng hóa ngoại thương Việt Nam*. Tạp chí Giao thông vận tải, số 10/2020, tr. 172-175.
3. Vương Thu Giang (2020). *Analysis on the volume of Vietnam's seaborne trade in the current state*. Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải, số 64, tr.65-70.
4. Vương Thu Giang (2020). *Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển về mặt xã hội – con người*. Tạp chí Giao thông vận tải, số 12/2020, tr.182-186.
5. Thu Giang VUONG et al. (2021). *Research on Macroeconomics Factors Influencing Seaborne Trade in Vietnam: An Autoregressive Distributed Lag Approach*. International Journal of e-Navigation and Maritime Economy, Vol 16, p.011-017.

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Đề đạt được những thành tựu về kinh tế - xã hội như ngày hôm nay, chúng ta không thể phủ nhận những đóng góp to lớn của ngoại thương, chiếc cầu nối giữa kinh tế Việt Nam và kinh tế thế giới. Đặc biệt trong giai đoạn hiện nay, khi thương mại hóa, toàn cầu hóa là xu hướng phát triển tất yếu của các quốc gia trên thế giới, ngoại thương hơn bao giờ hết lại càng khẳng định vai trò quan trọng của mình trong nền kinh tế quốc dân.

Trong các phương thức vận tải quốc tế, đường biển vẫn luôn chiếm tỷ trọng cao trong hoạt động xuất và nhập khẩu của các nước. Dựa trên số liệu thống kê của IMO, vận chuyển hàng hóa đường biển thực hiện chuyên chở xấp xỉ 80% tổng khối lượng hàng hóa trong thương mại toàn cầu. Chính vì vậy, nghiên cứu phát triển NTĐB là vấn đề cấp thiết hiện nay, không chỉ với Việt Nam mà tất cả các quốc gia có biển trên thế giới.

Mặt khác, trong những năm gần đây, sự bùng nổ nhu cầu về hàng hóa, dịch vụ toàn cầu nói chung và Việt Nam nói riêng đã kéo theo sự tăng trưởng nhanh về nhu cầu vận chuyển hàng hóa, nguyên vật liệu. Hệ quả của quá trình tăng trưởng ấn tượng này là sự phát sinh các vấn đề về xã hội và môi trường, do quá tập trung vào phát triển kinh tế. Vì vậy, nghiên cứu giải pháp phát triển và phát triển một cách bền vững NTĐB Việt Nam đang là vấn đề cấp bách hiện nay.

Trong những năm gần đây, ở góc độ khoa học, liên quan đến ngoại thương, đã có nhiều công trình nghiên cứu giải pháp thúc đẩy XK hàng hóa Việt Nam sang một thị trường cụ thể hay đẩy mạnh XK các ngành như thủy sản, nông sản hoặc khái quát hơn là giải pháp XK bền vững. Tuy nhiên, chưa có đề tài đề cập đến tổng thể ngành ngoại thương Việt Nam cũng như đề cập đến ngoại thương thông qua một phương thức vận tải cụ thể. Vì những lý do như trên, NCS đã lựa chọn đề tài luận án: “*Nghiên cứu giải pháp phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam*”.

2. Mục đích nghiên cứu

Trên cơ sở đánh giá hiện trạng phát triển vận chuyển hàng hóa ngoại thương đường biển Việt Nam thời gian qua, nội dung luận án đề xuất một số giải pháp cơ bản nhằm phát triển bền vững vận chuyển hàng hóa ngoại thương đường biển Việt Nam thời gian tới trên cơ sở khoa học và phù hợp với thực tế hiện nay.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của đề tài là phát triển và phát triển bền vững hoạt động vận chuyển hàng hóa NTĐB Việt Nam giai đoạn 2008 – 2019.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

- Về nội dung nghiên cứu

+ Luận án tập trung nghiên cứu khâu vận chuyển hàng hóa ngoại thương đường biển, không bao gồm nghiên cứu khâu sản xuất, vận chuyển hành khách, khâu xếp dỡ hàng hóa (cảng biển) cũng như dịch vụ logistics có liên quan.

+ Luận án tập trung nghiên cứu vận chuyển hàng hóa ngoại thương đường biển là hàng hóa xuất nhập khẩu, không bao gồm hàng hóa quá cảnh, hàng hóa tạm nhập, tái xuất.

- Về không gian nghiên cứu

Luận án này lựa chọn nghiên cứu hoạt động NTĐB của toàn Việt Nam.

- Về thời gian nghiên cứu

Luận án tập trung nghiên cứu khâu vận chuyển hàng hóa XNK của hoạt động NTDB Việt Nam trong giai đoạn 2008 – 2019.

4. Phương pháp nghiên cứu

Để giải quyết mục đích nghiên cứu, luận án sử dụng các phương pháp nghiên cứu cơ bản sau đây:

- Phương pháp tổng hợp, so sánh, phân tích hệ thống và tổng hợp thống kê.
- Phương pháp Delphi.
- Phương pháp nghiên cứu định lượng - mô hình tự hồi quy phân phối trễ (ARDL).

5. Những đóng góp mới của đề tài

5.1. Đóng góp về mặt lý luận

- Luận án đã hệ thống hoá và xây dựng được cơ sở lý luận đầy đủ về phát triển bền vững ngoại thương đường biển (tập trung khâu vận chuyển đường biển).

- Luận án đã đề xuất được Bộ tiêu chí đánh giá phát triển bền vững của riêng ngoại thương đường biển (tập trung vào khâu vận chuyển), bằng phương pháp Delphi. Bộ tiêu chí cuối cùng bao gồm *03 tiêu chí cấp I, 09 tiêu chí cấp II và 30 tiêu chí cấp III*.

5.2. Đóng góp về mặt thực tiễn

- Luận án đã phân tích, đánh giá hiện trạng phát triển vận chuyển hàng hóa NTDB Việt Nam trên ba mặt: kinh tế, xã hội – con người và môi trường sinh thái giai đoạn 2008 – 2019. Từ đó, rút ra được những thành công, hạn chế trong quá trình phát triển bền vững vận chuyển hàng hóa NTDB ở Việt Nam.

- Bằng phương pháp ước lượng phù hợp – *mô hình tự hồi quy phân phối trễ (ARDL)*, luận án đã chỉ ra các yếu tố kinh tế (thuộc khâu vận chuyển đường biển của ngoại thương đường biển) tác động đến NTDB Việt Nam trong khoảng thời gian từ năm 2008 – 2019 trong cả ngắn hạn và dài hạn.

- Từ các cơ sở trên, luận án đã đề xuất được một số giải pháp cơ bản phát triển bền vững ngành ngoại thương đường biển Việt Nam theo 03 nhóm: nhóm giải pháp về mặt kinh tế, nhóm giải pháp về mặt xã hội – con người, nhóm giải pháp về mặt môi trường sinh thái.

6. Kết cấu của đề tài

Nội dung chính của luận án gồm 05 chương:

Chương 1. Tổng quan về đề tài nghiên cứu.

Chương 2. Phương pháp nghiên cứu.

Chương 3. Cơ sở lý luận và thực tiễn về phát triển bền vững ngoại thương đường biển.

Chương 4. Đánh giá hiện trạng phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam theo bộ tiêu chí đề xuất.

Chương 5: Giải pháp phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam.

CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VỀ ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU

Ở chương này, luận án tìm hiểu các công trình khoa học trong và ngoài nước liên quan đến vấn đề *Phát triển bền vững, Phát triển bền vững ngoại thương đường biển*. Sau khi phân tích các công trình khoa học trên, luận án rút ra một số kết luận như sau:

Kết luận 1: Trên thế giới, đã có nhiều công trình khoa học nghiên cứu về quá trình hình thành, phát triển và các yếu tố quyết định đến thương mại đường biển. Xét

về khâu vận chuyển đường biển – nội dung trọng tâm của luận án, TMĐB được coi là một khái niệm gắn gũi với ngoại thương đường biển hay xuất khẩu/nhập khẩu đường biển. Thật vậy, hoạt động này trong các nghiên cứu quốc tế luôn được gắn với khâu vận chuyển đường biển, đó là sản lượng vận chuyển, phương tiện vận chuyển và nguồn nhân lực VTB.

Kết luận 2: Ở Việt Nam, thuật ngữ *ngoại thương đường biển* còn khá mới mẻ, thậm chí chưa xuất hiện trong các ấn phẩm khoa học. NCS nhận thấy, trong nước, gần như chưa có công trình nào nghiên cứu về phát triển bền vững ngoại thương bằng đường biển hay ngoại thương theo phương thức vận chuyển cụ thể. Ở phạm vi rộng hơn là ngoại thương, các công trình khoa học chủ yếu đề cập đến thúc đẩy hoạt động xuất khẩu, xuất khẩu theo một số mặt hàng hoặc theo các thị trường cụ thể. Một số ít công trình có đề cập đến tính bền vững trong phát triển hoạt động xuất khẩu hay ngoại thương, nhưng phương pháp sử dụng thường là phân tích thống kê truyền thống, độ thuyết phục về giải pháp chưa cao.

Kết luận 3: Các nghiên cứu về hoạt động VCĐB, các học giả có nhiều điểm chung hội tụ ở cách đánh giá sản lượng vận chuyển, nguồn nhân lực khâu vận chuyển và phương tiện vận chuyển, đặc biệt, bảo vệ môi trường trong VCĐB luôn được ưu tiên bởi tính cấp thiết của nó.

Kết luận 4: Về bộ tiêu chí đánh giá PTBV, các nhà khoa học, các tổ chức trong và ngoài nước, trong đó có Liên Hiệp Quốc, đã đưa ra các bộ tiêu chí đánh giá PTBV khác nhau, chủ yếu tập trung ở hai quan điểm: *thứ nhất* là gồm 03 tiêu chí: kinh tế, xã hội và môi trường; *quan điểm thứ hai*, nhiều học giả cho rằng cần đưa thêm tiêu chí thể chế. Tuy nhiên, một điều cũng được khẳng định rằng, không có bộ tiêu chí nào là lý tưởng, vì thế nên trong mỗi trường hợp cụ thể sẽ có các cách tiếp cận khác nhau.

Như vậy, tính đến thời điểm này, có thể khẳng định chắc chắn chưa có công trình khoa học nào có nội dung và phạm vi nghiên cứu trùng khớp với đề tài “*Nghiên cứu giải pháp phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam*”.

CHƯƠNG 2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

2.1. Đặt vấn đề

Như vậy, sau khi phân tích tổng quan các nghiên cứu trong và ngoài nước có liên quan đến đề tài, luận án đã tìm ra được khoảng trống trong nghiên cứu. Từ đó, xác định đối tượng, mục đích, phạm vi nội dung nghiên cứu và kết quả nghiên cứu cần đạt được. Các vấn đề nghiên cứu cần giải quyết cụ thể như sau:

- Luận án cần hệ thống cơ sở lý luận và thực tiễn về PTBV NTĐB, trong đó, phạm vi nội dung tập trung vào khâu vận chuyển đường biển của NTĐB.

- Cũng trong phần cơ sở lý luận, luận án cần đề xuất được bộ tiêu chí đánh giá PTBV NTĐB, làm cơ sở để đánh giá hiện trạng quá trình phát triển của NTĐB theo quan điểm bền vững.

- Từ bộ tiêu chí đánh giá đã được đề xuất ở trên, luận án cần đánh giá hiện trạng phát triển của NTĐB trong giai đoạn 2008 – 2019. Từ đó, rút ra được ưu điểm và hạn chế, thiết sót trong quá trình phát triển.

- Luận án cần chỉ ra các yếu tố tác động đến NTĐB, chú trọng khâu VCĐB là phạm vi nghiên cứu của luận án để có được những giải pháp đảm bảo tính lý thuyết và thực tiễn.

Căn cứ vào các cơ sở như trên, luận án đề xuất những giải pháp PTBV NTĐB Việt Nam trong thời gian tới.

2.2. Phương pháp nghiên cứu

Để giải quyết được mục đích nghiên cứu đặt ra như trên, luận án cần tìm ra công cụ nghiên cứu phù hợp và hiệu quả. Luận án dự định sử dụng các phương pháp khoa học nghiên cứu cụ thể như sau:

2.2.1. Phương pháp tổng hợp, so sánh, phân tích hệ thống và tổng hợp thống kê

- Luận án sẽ sử dụng phương pháp tổng hợp, so sánh, đối chiếu, phân tích hệ thống để thực hiện tổng quan về tình hình các nghiên cứu có liên quan đến đề tài và làm rõ một số vấn đề lý luận, thực tiễn về vận chuyển đường biển, về phát triển bền vững và phát triển bền vững ngoại thương đường biển.

- Luận án sẽ sử dụng phương pháp tổng hợp thống kê, nhằm phục vụ quá trình thu thập số liệu và phân tích, đánh giá hiện trạng phát triển NTĐB Việt Nam giai đoạn 2008 - 2019.

2.2.2. Phương pháp Delphi

2.2.2.1. Phương pháp Delphi và các ứng dụng trong nghiên cứu

Ở phần này, luận án tìm hiểu tổng quan nghiên cứu về phương pháp Delphi và rút ra kết luận: Delphi là phương pháp đang ngày càng được sử dụng rộng rãi trong nghiên cứu kinh tế và các lĩnh vực khoa học xã hội. Cụ thể hơn, đây là một công cụ thích hợp trong việc đề xuất một bộ tiêu chí/bộ chỉ tiêu để đánh giá/đo lường một đối tượng nghiên cứu, đặc biệt về hoạt động liên quan đến vấn đề sinh thái, bền vững, bởi hệ thống các chỉ tiêu/chỉ số này vẫn còn nhiều điểm khác biệt giữa các quốc gia, các ngành hay các địa phương cụ thể. Vì vậy, luận án sẽ sử dụng phương pháp Delphi là một trong những căn cứ để đề xuất bộ tiêu chí đánh giá PTBV NTĐB nhằm đảm bảo tính khách quan và toàn diện.

2.2.2.2. Lý thuyết Delphi

- Khái niệm Delphi method/Delphi technique

Phương pháp Delphi là quá trình giao tiếp nhóm giữa người nghiên cứu và các chuyên gia nhằm đạt được sự thống nhất về một vấn đề cụ thể, mang lại một kết quả khách quan, đáng tin cậy. Đây là phương pháp đã và đang được sử dụng rộng rãi trong các nghiên cứu trong và ngoài nước.

- Đặc điểm của Delphi method/Delphi technique

Phương pháp này có một số đặc điểm nổi bật như sau:

Thứ nhất, khác với việc thu thập và phân tích dữ liệu của các kỹ thuật khác, kỹ thuật Delphi thiết kế nhiều vòng để phát triển sự đồng thuận về quan điểm liên quan đến một chủ đề nhất định.

Thứ hai, một đặc điểm chính và cũng là ưu điểm khác của phương pháp Delphi là sự ẩn danh của người trả lời.

Đặc điểm thứ ba của phương pháp Delphi là phản hồi có kiểm soát.

- *Thực hiện phương pháp*

Phương pháp Delphi được thực hiện theo các bước sau:

Bước 1: Lập bảng câu hỏi theo mục đích nghiên cứu.

Bước 2: Lựa chọn chuyên gia xin ý kiến.

Bước 03: Thực hiện xin ý kiến chuyên gia

2.2.3. Phương pháp nghiên cứu định lượng - mô hình tự hồi quy phân phối trễ (ARDL)

2.2.3.1. *Mô hình tự hồi quy phân phối trễ (ARDL) và các ứng dụng trong nghiên cứu*

Ở phần này, luận án tìm hiểu tổng quan nghiên cứu về mô hình ARDL và rút ra một số kết luận: *Thứ nhất*, mô hình ARDL rất hữu ích trong việc giải quyết các vấn đề của chuỗi thời gian với khả năng nắm bắt đủ độ trễ. Ngoài ra, không giống như các kỹ thuật đồng liên kết thông thường, cách tiếp cận ARDL cho phép độ trễ của các biến khác nhau. *Thứ hai*, mô hình ARDL có lợi thế hơn các cách tiếp cận khác về tính ổn định của các biến số, một số biến trong nghiên cứu của luận án dừng hoặc không dừng. *Thứ ba*, mục tiêu của NCS là kiểm tra mối quan hệ giữa các biến số trong cả ngắn hạn và dài hạn, vì vậy mô hình này trở nên phù hợp hơn so với các mô hình khác. *Thứ tư*, khác với các phương pháp thông thường để tìm ra mối quan hệ đồng tích hợp, mô hình ARDL không ước lượng thông qua hệ phương trình, thay vào đó, nó chỉ ước lượng bằng một phương trình duy nhất. *Cuối cùng*, thêm một ưu điểm vượt trội, đó là trong trường hợp số lượng mẫu bị hạn chế, mô hình ARDL vẫn cho kết quả tin cậy. Như vậy, có thể nói ARDL là một công cụ hữu ích, linh hoạt và dễ sử dụng trong phân tích chuỗi thời gian đa biến.

Vì những lý do xác đáng như trên, luận án sẽ áp dụng mô hình *tự hồi quy phân phối trễ* (ARDL) để kiểm tra mối quan hệ giữa các biến số kinh tế thuộc khâu VCĐB của NTĐB và ngoại thương đường biên, dựa trên phần mềm Eviews 9.

2.2.3.2. *Lý thuyết mô hình ARDL*

Mô hình *tự hồi quy phân phối trễ* (Autoregressive Distributed Lag - ARDL), được đề xuất đầu tiên bởi Pesaran và Shin (1999), sau đó được phát triển bởi Pesaran và các cộng sự (2001) để xác định mối quan hệ đồng liên kết tức là xác định mối quan hệ mật thiết giữa các biến trong mô hình.

Về cơ bản, phương trình tổng quát của mô hình ARDL có dạng như sau:

$$\Delta Y_t = \alpha_0 + \sum_{i=1}^n \beta_i \Delta Y_{t-i} + \sum_{k=0}^n \gamma_k \Delta X_{1,t-k} + \dots + \sum_{p=0}^n \phi_p \Delta X_{m,t-p} + \sum_{m=1}^n X_m + \varepsilon_t$$

Trong đó,

i : độ trễ của biến phụ thuộc

k, p : độ trễ của biến độc lập

m : số lượng biến độc lập

β, γ : các hệ số hồi quy

ε_t : sai số ngẫu nhiên

$\Delta X, \Delta Y$: các biến dừng

Theo Perasan và các cộng sự (2001), việc áp dụng mô hình ARDL gồm năm bước, cụ thể như sau.

Bước 01: Kiểm tra và xác định tính dừng của các biến trong mô hình.

Bước 02: Kiểm tra mối quan hệ đồng tích hợp trong dài hạn giữa các biến trong mô hình.

Bước 03: Xác định độ trễ tối ưu của các biến trong mô hình.

Bước 04: Chạy mô hình hồi quy ARDL.

Bước 05: Thực hiện các kiểm định kết quả.

1. Kiểm định hiện tượng tự tương quan trong mô hình.

2. Kiểm định phương sai sai số thay đổi.

3. Kiểm định sai dạng hàm.

4. Kiểm định thừa biến trong mô hình

2.2.3.3. *Lựa chọn yếu tố tác động đến ngoại thương đường biển*

Luận án lựa chọn yếu tố đại diện cho ngoại thương đường biển, đó là Kim ngạch NTĐB, các yếu tố kinh tế tác động đến ngoại thương đường biển Việt Nam là Khối lượng hàng hóa NTĐB và Trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương. Do phạm vi nghiên cứu của luận án tập trung vào khâu vận chuyển đường biển nên các biến số kinh tế cũng được giới hạn trong khâu vận chuyển đường biển của NTĐB. Từ đó, luận án lập cơ sở dữ liệu với giai đoạn nghiên cứu bắt đầu năm 2008 đến 2019.

CHƯƠNG 3. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG NGOẠI THƯƠNG ĐƯỜNG BIỂN

3.1. Cơ sở lý luận chung về vận chuyển đường biển và ngoại thương đường biển

3.1.1. Hoạt động vận chuyển đường biển

3.1.1.1. Khái niệm vận chuyển đường biển

Hiện nay, vận chuyển đường biển được sử dụng trong tiếng Anh là “*Sea Transport*” hay “*Maritime Transport*”. Và rất nhiều các tổ chức, các nhà khoa học trong và ngoài nước đã đưa ra định nghĩa về vận chuyển đường biển. Ở đây, luận án sử dụng định nghĩa phổ biến nhất của OECD (2003), *vận chuyển đường biển là vận chuyển hàng hóa hoặc/và hành khách bằng tàu biển theo chuyến và được thực hiện toàn bộ hoặc một phần trên biển.*

3.1.1.2. Vai trò của vận chuyển đường biển đối với nền kinh tế quốc dân

- VCĐB hiện đang đảm nhận 75 – 80% tổng khối lượng hàng hóa thương mại quốc tế.

- VCĐB là phương thức tải phù hợp với vận chuyển quãng đường dài và xa.

- VCĐB là một nhân tố quan trọng trong hoạt động XNK làm tăng thu nhập ngoại tệ, góp phần thặng dư cán cân thương mại và cán cân thanh toán quốc tế, từ đó làm tăng tổng sản phẩm xã hội và thu nhập quốc dân.

- VCĐB tạo điều kiện cho việc giao lưu kinh tế giữa các nước và khu vực, góp phần tăng cường tin cậy chính trị và là cầu nối hữu nghị giữa các quốc gia trên thế giới.

3.1.1.3. Các yếu tố cấu thành hoạt động vận chuyển đường biển

- Hàng hóa trong vận tải biển

- Phương tiện vận chuyển trong vận chuyển đường biển

- Tuyến đường trong vận chuyển đường biển

3.1.1.4. Kết quả của hoạt động vận chuyển đường biển

Kết quả hoạt động VCĐB được đánh giá bằng hai chỉ tiêu cơ bản là khối lượng hàng hóa vận chuyển đo bằng Tấn (TEU) và khối lượng hàng hóa luân chuyển, đo bằng Tấn.Km (Tấn.Hải lý).

3.1.2. Hoạt động ngoại thương đường biển

3.1.2.1. Khái niệm hoạt động ngoại thương đường biển

Trên cơ sở tìm hiểu các công trình nghiên cứu có liên quan, luận án đưa ra khái niệm về ngoại thương đường biển như sau: *Ngoại thương đường biển là một hoạt động mua bán hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển (bằng tàu biển) qua biên giới quốc gia.*

- Đặc điểm của hoạt động ngoại thương đường biển

+ Hoạt động NTĐB là hoạt động trao đổi hàng hóa giữa các nước, đây không những là đặc điểm mà còn là chức năng cơ bản của hoạt động NTĐB.

+ Đây là hoạt động có sự tham gia của hoạt động VCĐB mà phương tiện vận chuyển là tàu biển.

+ Đây là hoạt động thanh toán thông qua ngoại tệ, bất kỳ hoạt động mua bán kinh doanh nào đều cần có một hợp đồng thống nhất giữa các bên về nhiều mặt.

+ Đây là hoạt động theo luật pháp, thông lệ quốc tế.

- Vai trò của ngoại thương đường biển đối với nền kinh tế quốc dân

+ Các luồng thương mại hàng hải trong NTĐB tác động đến sự phát triển kinh tế, xã hội của các khu vực liên quan.

+ NTĐB có thể dẫn đến việc tận dụng tối đa các nguồn lực trong nước đang thiếu việc làm.

+ NTĐB quốc tế là phương tiện để truyền tải ý tưởng mới, công nghệ mới và quản lý mới và các kỹ năng khác.

+ NTĐB cũng kích thích và tạo điều kiện cho dòng vốn quốc tế từ các quốc gia phát triển đến các quốc gia đang phát triển.

+ Ngoại thương hay NTĐB là một vũ khí chống độc quyền tuyệt vời bởi nó kích thích các nhà sản xuất trong nước mang lại hiệu quả lớn hơn, đáp ứng cạnh tranh nước ngoài.

3.1.2.2. Các yếu tố cơ bản của hoạt động ngoại thương đường biển

- Hàng hóa NTĐB

- Phương tiện vận chuyển đường biển

- Phương thức kinh doanh hoạt động NTĐB

3.1.2.3. Kết quả của hoạt động ngoại thương đường biển

Dựa vào khái niệm, đặc điểm và các yếu tố cơ bản của hoạt động NTĐB, kết quả hoạt động NTĐB được đánh giá bởi 02 chỉ tiêu cơ bản sau: Tổng kim ngạch hàng hóa XNK (hay còn gọi là Kim ngạch NTĐB) và Khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu đường biển.

3.2. Cơ sở lý luận về phát triển bền vững ngoại thương đường biển

3.2.1. Khái niệm phát triển bền vững ngoại thương đường biển

Vận dụng các lý thuyết và phân tích về phát triển bền vững và ngoại thương đường biển, luận án đưa ra khái niệm về Phát triển bền vững ngoại thương đường biển

như sau: *Phát triển bền vững ngoại thương đường biển là sự duy trì nhịp độ tăng trưởng xuất nhập khẩu hàng hóa đường biển ổn định, kết hợp với phát triển đồng bộ hệ thống cảng biển, đội tàu biển và dịch vụ vận chuyển, sao cho đáp ứng nhu cầu hiện tại mà không làm tổn hại đến khả năng đáp ứng nhu cầu phát triển của các thế hệ tương lai, trên cơ sở đảm bảo tăng trưởng kinh tế, tiến bộ xã hội và bảo vệ môi trường.*

3.2.2. Các tiêu chí đánh giá phát triển bền vững ngoại thương đường biển

Luận án đề xuất bộ chỉ tiêu đánh giá PTBV NTĐB Việt Nam theo các bước như sau.

- *Về nguyên tắc xây dựng:* Theo Quyết định số 622/QĐ-TTg năm 2017 về việc ban hành kế hoạch hành động quốc gia thực hiện chương trình nghị sự 2030 vì sự phát triển bền vững, xây dựng một bộ chỉ tiêu phát triển bền vững cần dựa trên ba nguyên tắc:

+ Bộ chỉ tiêu thông kê về phát triển bền vững của Việt Nam phản ánh các mục tiêu phát triển bền vững Việt Nam. Nói cách khác, các chỉ tiêu về phát triển bền vững Việt Nam phải phản ánh 17 mục tiêu chung và 115 mục tiêu cụ thể được quy định tại Quyết định số 622/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ.

+ Bảo đảm sự tương thích và tính so sánh quốc tế nhưng phải phù hợp với các điều kiện thực tiễn cũng như nhu cầu phát triển bền vững của Việt Nam.

+ Bảo đảm tính khả thi, thống nhất với các hệ thống chỉ tiêu khác.

- *Về nội dung:* Theo quan điểm của NCS, PTBV NTĐB cũng dựa trên ba trụ cột chính như PTBV nói chung đã được khẳng định ở nội dung trên, đó là: kinh tế, xã hội và môi trường.

Các tiêu chí cụ thể được đề xuất dựa trên: (1) Bộ tiêu chí của LHQ, (2) Bộ tiêu chí của Việt Nam, (3) Các chỉ tiêu đánh giá kết quả hoạt động NTĐB.

3.2.3. Áp dụng phương pháp Delphi để hoàn thiện bộ tiêu chí đánh giá phát triển bền vững ngoại thương đường biển

Bước 1: NCS lập bộ tiêu chí đánh giá PTBV NTĐB Việt Nam do NCS tự đề xuất. Sau đó, soạn thành một phiếu xin ý kiến các chuyên gia, đảm bảo tính khoa học, mạch lạc, văn phong hàn lâm.

Bước 2: Lựa chọn nhóm chuyên gia.

Với cơ sở lý luận như trên, NCS quyết định lựa chọn 11 chuyên gia, chia làm 04 nhóm đến từ hai lĩnh vực chuyên môn là ngoại thương và vận chuyển đường biển – hai chuyên ngành cơ sở của luận án. Tất cả 11 chuyên gia đều có vị trí công việc, học vị học hàm và số năm kinh nghiệm đáp ứng yêu cầu của phương pháp.

Bước 03: Thực hiện xin ý kiến chuyên gia

Với mục đích là tìm sự thống nhất về bộ tiêu chí đánh giá giữa NCS và các chuyên gia. Từ đó, để xây dựng được bộ tiêu chí đảm bảo tính khách quan và khoa học, NCS gửi mỗi chuyên gia một phiếu xin ý kiến. Ở các vòng tiếp theo, NCS tiến hành đàm đạo với các chuyên gia qua email hoặc gặp mặt trực tiếp về các ý kiến NCS thu thập được. Quá trình thảo luận diễn ra cho đến khi đạt được sự thống nhất về một bộ tiêu chí giữa các bên. Vòng cuối cùng, sau khi thống nhất được với từng chuyên gia về bộ tiêu chí, NCS lập phiếu xin xác nhận sự đồng thuận của đồng thời 11 chuyên gia với bộ tiêu chí đã được thảo luận bằng phương pháp Delphi.

Dưới đây là bộ tiêu chí đánh giá PTBV NTĐB Việt Nam do luận án đề xuất và đã nhận được sự thống nhất của 11 chuyên gia sau nhiều vòng thảo luận.

Bảng 3.1: Bộ tiêu chí đánh giá PTBV NTĐB Việt Nam do luận án đề xuất

Tiêu chí cấp I	Tiêu chí cấp II	Tiêu chí cấp III
1. KINH TẾ	1.1. Kim ngạch NTĐB	1.1.1. Tổng kim ngạch NTĐB
		1.1.2. Kim ngạch xuất khẩu đường biển
		1.1.3. Kim ngạch nhập khẩu đường biển
		1.1.4. Kim ngạch NTĐB theo thị trường
	1.2. Khối lượng hàng hóa NTĐB	1.2.1. Tổng khối lượng hàng hóa NTĐB
		1.2.2. Khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển theo loại hàng
		1.2.3. Khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển theo loại hàng
	1.3. Năng lực vận chuyển hàng hóa ngoại thương của đội tàu Việt Nam	1.3.1. Đội tàu Việt Nam theo tuyến hoạt động
		1.3.2. Đội tàu NTĐB theo loại tàu
		1.3.3. Đội tàu NTĐB theo trọng tải.
		1.3.4. Đội tàu NTĐB theo tuổi tàu
		1.3.5. Đội tàu NTĐB theo thị phần vận chuyển
		1.3.6. Đội tàu NTĐB theo tỷ lệ lưu giữ bởi chính quyền cảng.
		1.3.7. So sánh với đội tàu Thế giới về cơ cấu và tuổi tàu bình quân
2. XÃ HỘI – CON NGƯỜI	2.1. Mức độ đóng góp của NTĐB vào thu nhập quốc dân GDP	2.1.1. Độ mở NTĐB theo chỉ tiêu kim ngạch NTĐB
		2.1.2. Độ mở NTĐB theo chỉ tiêu xuất khẩu đường biển
		2.1.3. Đóng góp của NTĐB vào GDP
	2.2. Mức độ đóng góp của NTĐB vào tạo việc làm, tăng thu nhập cho người lao động	2.2.1. Tạo công ăn việc làm cho người lao động
		2.2.2. Tăng thu nhập cho người lao động
	2.3. Mức độ đảm bảo an toàn trong hoạt động NTĐB	2.3.1. Tình hình tai nạn hàng hải trong NTĐB
3. MÔI TRƯỜNG – SINH THÁI	3.1. Ảnh hưởng của các phương thức vận chuyển đến môi trường sinh thái	3.1.1. Ảnh hưởng của các phương thức nói chung
		3.1.2. Ảnh hưởng của phương thức vận chuyển đường biển
	3.2. Ảnh hưởng của phương thức NTĐB đến khu vực cảng biển	3.2.1. Tác động đến môi trường không khí
		3.2.2. Tác động đến môi trường nước
		3.2.3. Tác động đến sỏi, lở, bồi/tụ ở cảng
		3.2.4. Gia tăng các vấn đề xã hội
	3.3. Tình hình xả thải ra môi trường của NTĐB	3.3.1. Tổng phát thải từ đội tàu nội địa
		3.3.2. Tổng phát thải từ đội tàu quốc tế
		3.3.3. Những khiếm khuyết của đội tàu liên quan đến vấn đề môi trường

(NCS nghiên cứu và đề xuất)

CHƯƠNG 4. ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG NGOẠI THƯƠNG ĐƯỜNG BIỂN VIỆT NAM THEO BỘ TIÊU CHÍ ĐỀ XUẤT

4.1. Tổng quan về sự phát triển kinh tế Việt Nam thời gian qua

Luận án đánh giá sự phát triển kinh tế Việt Nam qua một số chỉ tiêu sau:

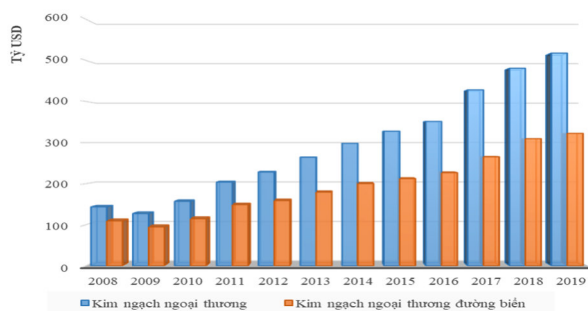
- Sự phát triển về mặt quy mô kinh tế Việt Nam
- Sự phát triển về mặt cơ cấu kinh tế Việt Nam
- Sự tăng trưởng GDP đầu người của Việt Nam
- Sự phát triển ngoại thương của Việt Nam

4.2. Đánh giá hiện trạng phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam theo bộ tiêu chí đề xuất

4.2.1. Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam về mặt kinh tế

4.2.1.1. Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam theo chỉ tiêu kim ngạch ngoại thương đường biển

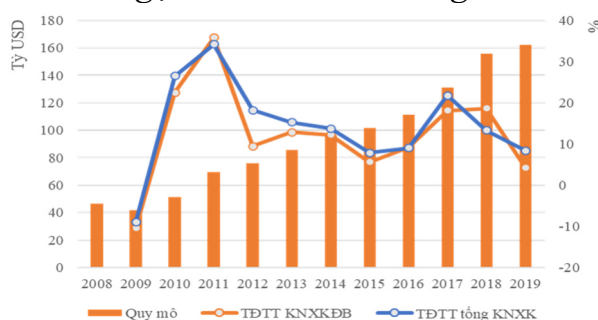
- Đánh giá chỉ tiêu tổng kim ngạch NTĐB



Hình 4.1: Tình hình biến động chỉ tiêu kim ngạch ngoại thương và NTĐB

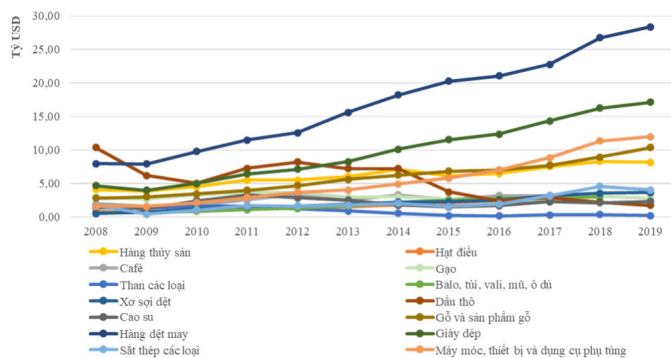
Kim ngạch XNKĐB có xu hướng ngày càng tăng, đạt 322,6 tỷ vào năm 2019, gấp xấp xỉ 3 lần quy mô năm 2008 với 109,4 tỷ USD. Tuy nhiên, mặc dù quy mô tăng đều qua các năm nhưng cơ cấu của kim ngạch XNKĐB trong tổng XNK lại có xu hướng ngày càng giảm.

- Đánh giá chỉ tiêu kim ngạch xuất khẩu đường biển



Hình 4.2: Biến động kim ngạch xuất khẩu đường biển Việt Nam

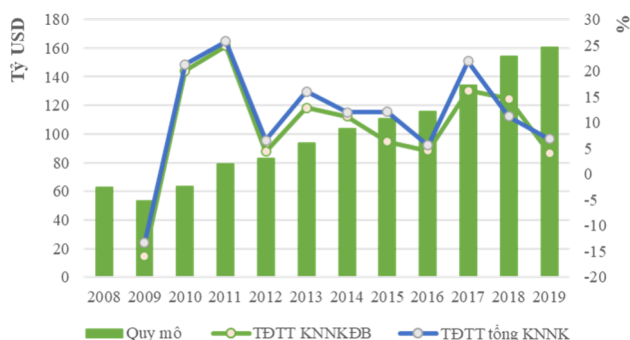
Kim ngạch XKĐB có xu hướng tăng qua các năm tuy không đồng đều - tương đồng với xu hướng tăng trưởng của tổng xuất khẩu. Trên thực tế, có nhiều chỉ tiêu để đánh giá tình hình thực hiện kim ngạch XKĐB, ở đây, trong giới hạn số liệu thu thập được, luận án lựa chọn kim ngạch XKĐB các mặt hàng chủ yếu.



Hình 4.3: Biến động kim ngạch các mặt hàng chủ yếu của xuất khẩu đường biển

Trong giai đoạn 2008-2019, XKĐB bao gồm 14 mặt hàng chủ yếu, được chia làm 04 nhóm chính: thứ nhất là nhóm hàng thủy sản; thứ hai là nhóm hàng nông sản (bao gồm hạt điều, cafe, gạo và cao su), thứ ba là nhóm hàng công nghiệp chế biến (bao gồm Balo, túi, vali, mũ, ô dù; Xơ sợi dệt; Gỗ và sản phẩm gỗ; Hàng dệt may; Giày dép; Sắt thép các loại; Máy móc, thiết bị và dụng cụ phụ tùng) và thứ tư là nhóm hàng nhiên liệu, khoáng sản (bao gồm Dầu thô và than các loại). Trong giai đoạn nghiên cứu, có thể thấy nhóm hàng công nghiệp chế biến đang trở thành những mặt hàng chủ lực trong XKĐB với kim ngạch XKĐB nhóm hàng này tăng trưởng mạnh mẽ trong 12 năm qua, ngược lại là kim ngạch XK nhóm nhiên liệu và khoáng sản (Dầu thô, than các loại) chứng kiến sự sụt giảm rõ rệt.

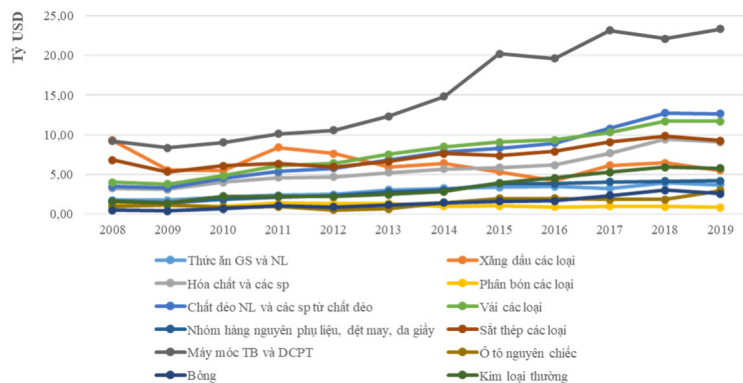
- *Đánh giá chỉ tiêu kim ngạch nhập khẩu đường biển*



Hình 4.4: Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển và TĐTT

Đồ thị trên đã chỉ ra giai đoạn 2008 – 2019, kim ngạch NKĐB tăng tương đối đồng đều và có TĐTT đồng đều với TĐTT của kim ngạch tổng nhập khẩu cả nước.

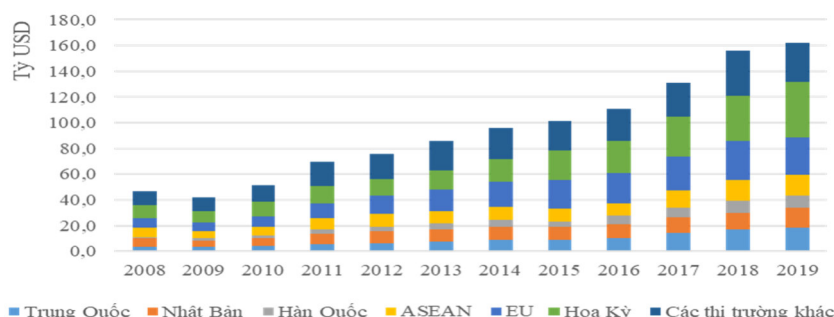
Để hiểu rõ hơn sự biến động của kim ngạch NKĐB, luận án tiến hành phân tích biến động kim ngạch NKĐB theo các mặt hàng chủ yếu như sau:



Hình 4.5: Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển theo các mặt hàng chủ yếu

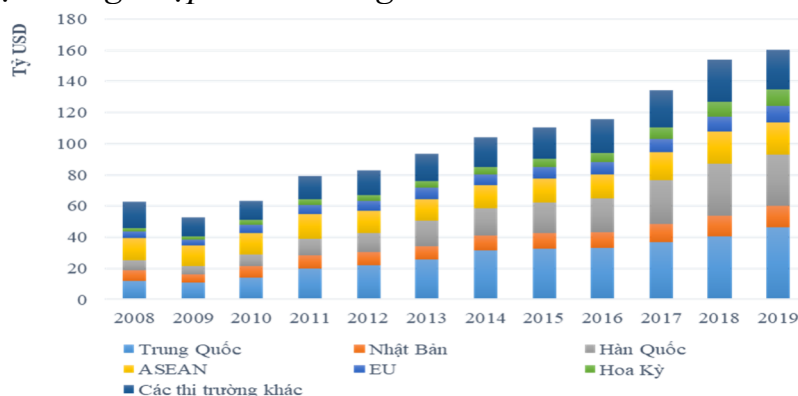
Từ bảng biểu có thể thấy, hầu hết các mặt hàng NKĐB đều là hàng tư liệu sản xuất để phục vụ sản xuất trong nước và gia công XK, đều có xu hướng tăng trong giai đoạn nghiên cứu.

- *Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam theo thị trường*
- + *Các thị trường xuất khẩu đường biển*



Hình 4.6: Biến động kim ngạch xuất khẩu đường biển theo các thị trường
Về mặt thị trường, xu hướng XKĐB Việt Nam trong thời gian qua đã có sự dịch chuyển từ khu vực Đông Nam Á, sang khu vực Đông Bắc Á (Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc) và châu Âu, châu Mỹ.

- + *Các thị trường nhập khẩu đường biển*



Hình 4.7: Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển theo các thị trường
Thời gian qua đã có sự chuyển hướng trong NKĐB của Việt Nam, từ các nước ASEAN sang các nước thuộc khối Đông Bắc Á.

4.2.1.2. *Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam theo khối lượng hàng hóa vận chuyển*

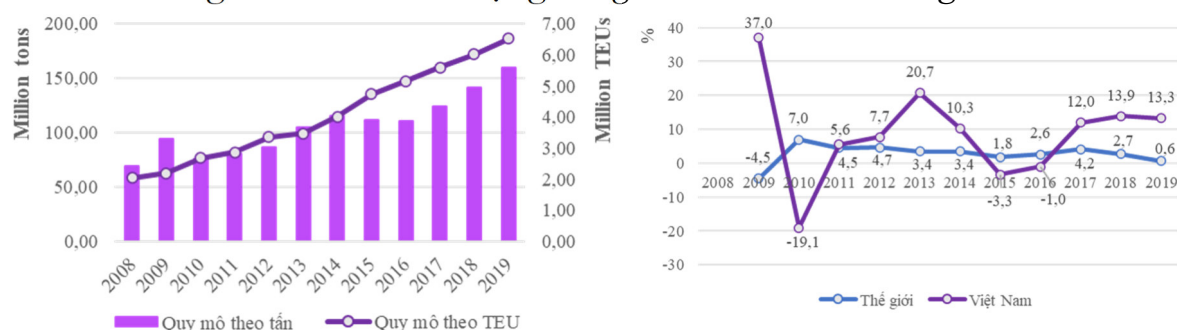
- *Đánh giá tổng khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển*



Hình 4.8: Biến động khối lượng hàng hóa NTĐB Việt Nam và so sánh TĐTT với Thế giới

Khối lượng hàng hóa XNKĐB Việt Nam tăng trong 12 năm qua, cùng xu hướng với khối lượng hàng hóa XNKĐB thế giới, từ 147,03 triệu tấn năm 2008 đến 364,58 triệu tấn vào năm 2019. Về TĐTT, có thể nói, TĐTT khối lượng hàng hóa XNKĐB của Việt Nam cao hơn rõ rệt so với Thế giới, với BQ cả giai đoạn lần lượt là 8,7%/năm và 2,5%/năm.

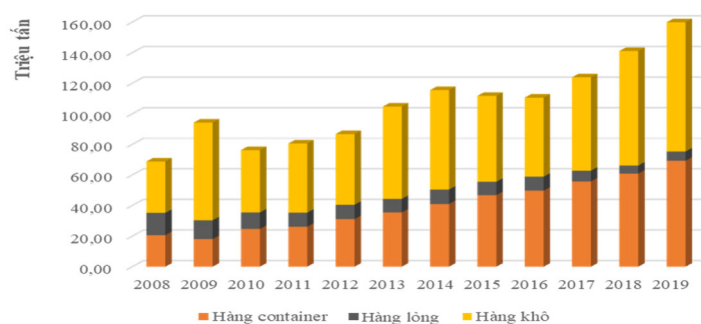
- *Đánh giá chỉ tiêu khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển*



Hình 4.9: Biến động khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển và so sánh TĐTT với Thế giới

Về TĐTT, TĐTT khối lượng hàng XKĐB thế giới (đạt 2,8%/năm) thấp hơn của Việt Nam (đạt 8,8%/năm).

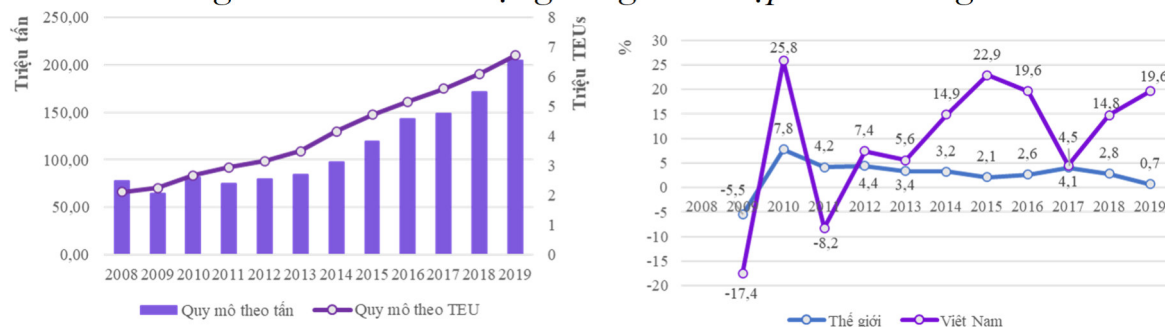
Để làm rõ sự biến động khối lượng hàng hóa XKĐB, luận án phân tích khối lượng hàng hóa XKĐB theo loại hàng, cụ thể như sau:



Hình 4.10: Biến động khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển theo loại hàng

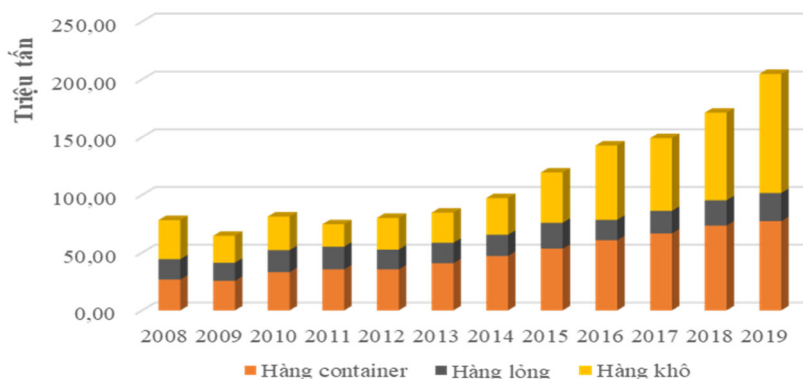
XKĐB Việt Nam được chia ra làm ba loại hàng chính là hàng container, hàng lỏng và hàng khô. Trong đó, khối lượng hàng khô chiếm tỷ trọng lớn nhất, BQ 54,8% và có xu hướng tăng, Theo sau là khối lượng hàng container với tỷ trọng BQ 36,5%. Ngược lại, hàng lỏng có khối lượng chiếm trọng số thấp nhất, BQ 9,7% và có xu hướng giảm trong 12 năm qua.

- *Đánh giá chỉ tiêu khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển*



Hình 4.11: Biến động khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển và so sánh TĐTT với Thế giới

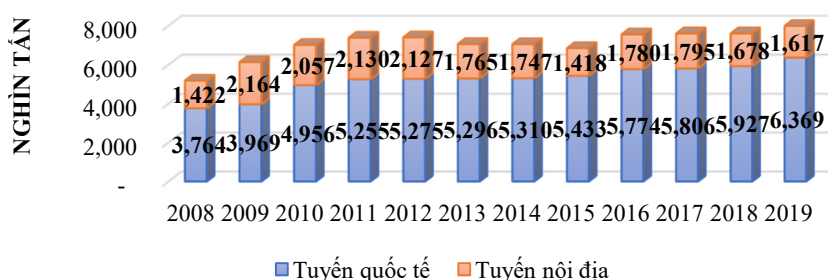
Lượng hàng NKĐB tăng lên nhanh chóng, bằng lượng hàng hóa XKĐB. Để làm rõ hơn sự biến động của khối lượng hàng hóa NKĐB, luận án tiến hành phân tích khối lượng hàng hóa NKĐB theo loại hàng, cụ thể như sau:



Hình 4.12: Biến động khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển theo loại hàng
 Khối lượng hàng container đứng đầu trong lượng NKĐB và có xu hướng tăng trưởng trong thời gian qua. Thứ hai là khối lượng hàng khô, cuối cùng là hàng lỏng, có khối lượng NKĐB thấp nhất, nhưng vẫn tăng trong 12 năm qua.

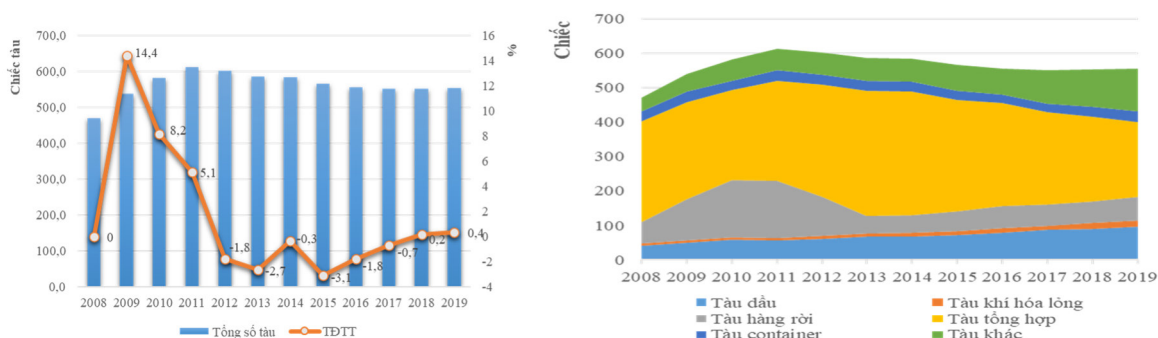
4.2.1.3. *Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam theo năng lực vận chuyển hàng hóa ngoại thương của đội tàu Việt Nam*

- *Đánh giá sự phát triển của đội tàu biển Việt Nam theo tuyến hoạt động*



Hình 4.13: Biến động trọng tải đội tàu biển Việt Nam theo tuyến hoạt động
 Trọng tải đội tàu chạy tuyến quốc tế luôn chiếm phần lớn và tỷ trọng này cũng tăng dần trong 12 năm trở lại đây, cụ thể 72,6% vào năm 2008 đến 79,8% vào năm 2019.

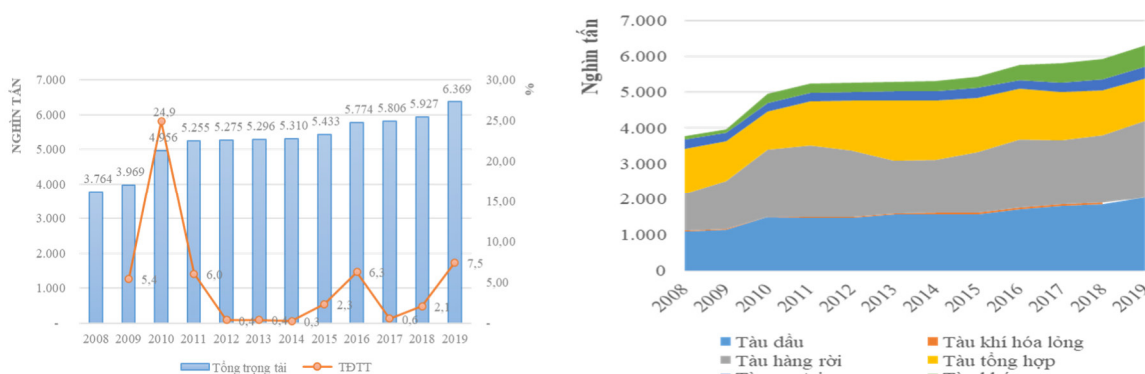
- *Đánh giá sự phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo loại tàu*



Hình 4.14: Biến động quy mô đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo loại tàu

Xét về số lượng, chiếm tỷ trọng lớn nhất là tàu tổng hợp với BQ 52,3%. Đứng thứ hai là đội tàu hàng rời chiếm tỷ trọng BQ 15,3%. Số lượng tàu dầu và tàu khí hóa lỏng tăng trưởng mạnh trong thời gian qua, với tỷ trọng BQ lần lượt là 12,2% và 1,88%. Riêng số lượng và tỷ trọng tàu container gần như không thay đổi trong 12 năm qua với tỷ trọng BQ 5,02%.

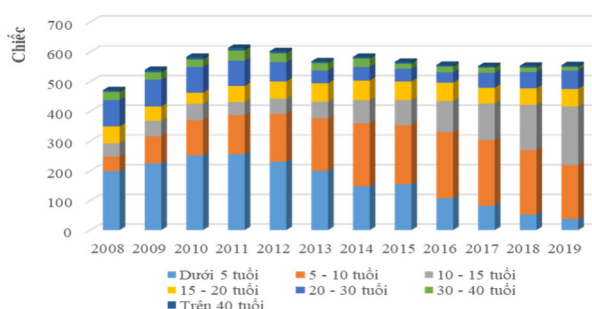
- Đánh giá sự phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo trọng tải



Hình 4.15: Biến động quy mô đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo trọng tải

Xét về trọng tải, đội tàu hàng rời chiếm tỷ trọng lớn nhất với BQ 32,8% tương ứng 1.730 nghìn tấn. Theo sau là đội tàu dầu với tỷ trọng BQ 29,6% tương ứng 1.562 nghìn tấn. Đội tàu tổng hợp đứng thứ ba với tỷ trọng BQ là 25,9% tương ứng 1.343 nghìn tấn. Ở vị trí thấp nhất là tàu khí hóa lỏng với tỷ trọng BQ là 0,6% tương ứng 30,8 nghìn tấn. Riêng đội tàu container chiếm tỷ trọng BQ 5,1% với 264,1 nghìn tấn. Ngoại trừ đội tàu tổng hợp, các đội tàu còn lại đều có trọng tải tăng trong thời gian qua.

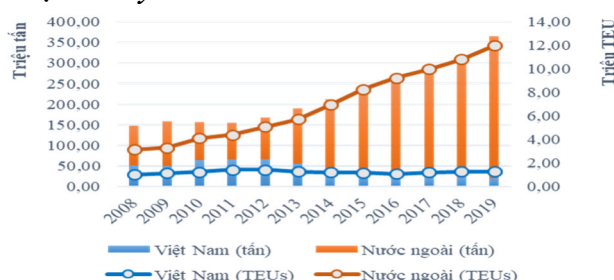
- Đánh giá sự phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo tuổi tàu



Hình 4.16: Biến động quy mô đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo tuổi tàu

Xét theo các nhóm tuổi tàu, nhóm tuổi tàu 5 – 10 tuổi, chiếm tỷ trọng lớn nhất, BQ 29,2%. Đứng thứ hai là nhóm tuổi tàu dưới 5 tuổi chiếm BQ 28,6%. Nhóm tàu trên 30 tuổi có xu hướng giảm dần và chiếm tỷ trọng rất thấp, dưới 5%, đặc biệt tàu trên 40 tuổi có số lượng là 06 tàu trong 5 năm trở lại đây.

- *Đánh giá tình hình thực hiện khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển Việt Nam theo thị phần vận chuyển*



Hình 4.17: Biến động khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển theo đội tàu Việt Nam và nước ngoài

Thị phần vận chuyển hàng hóa ngoại thương của đội tàu Việt Nam giảm mạnh từ năm 2013, cụ thể, còn 5,4% vào năm 2019, tương ứng với 19,53 triệu tấn hàng NTĐB Việt Nam. Về hàng container NTĐB, tỷ trọng đảm nhận của đội tàu biển Việt Nam có giảm nhưng giảm chậm hơn so với các loại hàng hóa khác, cụ thể từ 24,2% năm 2008 còn 9,6% vào năm 2019.

- *Đánh giá sự phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo tỷ lệ bị lưu giữ bởi các chính quyền cảng*

Tỷ lệ bị lưu giữ của tàu biển Việt Nam ở chính quyền cảng đều giảm dần trong 12 năm qua.

- *Đánh giá sự phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương và đội tàu thế giới*

+ *So sánh cơ cấu đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương và đội tàu thế giới*

Cơ cấu đội tàu không phù hợp với xu thế vận tải biển thế giới: Đội tàu Việt Nam đang trong tình trạng dư thừa tàu có trọng tải nhỏ, tàu hàng khô, hàng rời trong khi lại thiếu các loại tàu chuyên dụng như tàu chở khí hóa lỏng, tàu hóa chất, tàu container và tàu có trọng tải lớn chạy tuyến quốc tế. TĐTT trọng tải tàu container chung của cả thế giới giai đoạn 2008 - 2019 là 5,7%/năm, thì đội tàu container Việt Nam chỉ tăng 2,5%. Tỷ trọng đội tàu container của thế giới chiếm BQ 13,1% giai đoạn 2008 - 2019, đội tàu container Việt Nam chỉ chiếm BQ là 5,1% tổng trọng tải đội tàu trong 12 năm qua.

+ *So sánh tuổi tàu bình quân của đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương Việt Nam và đội tàu thế giới*

Nhìn chung, đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương có tuổi tàu BQ cao hơn hẳn so với đội tàu thế giới với BQ lần lượt là 18,05 tuổi và 11,03 tuổi.

4.2.2. Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam về mặt xã hội – con người

4.2.2.1. *Đánh giá sự đóng góp của ngoại thương đường biển vào thu nhập quốc dân GDP*

- *Độ mở ngoại thương đường biển theo chỉ tiêu kim ngạch*

Về kim ngạch NTĐB/GDP, có xu hướng tăng dần và đạt trên 100% (ngoại trừ năm 2009 với 89,2%), cụ thể từ 110,4% năm 2008 tăng lên 123,2% vào năm 2019.

- *Độ mở ngoại thương đường biển theo chỉ tiêu kim ngạch xuất khẩu đường biển*

Giá trị XKĐB/GDP ở Việt Nam trong thời gian qua có xu hướng tăng, từ 46,9% vào năm 2008 lên 62,0% năm 2019.

- *Đánh giá đóng góp trực tiếp của ngoại thương đường biển vào GDP*

NKĐB luôn có kim ngạch cao hơn XKĐB dẫn đến đóng góp của NTĐB vào GDP luôn là con số âm. Tuy nhiên, có một biến động tích cực đó là mức độ thâm hụt này đang có xu hướng giảm trong 12 năm qua.

4.2.2.2. *Đánh giá sự đóng góp của ngoại thương đường biển vào việc tạo việc làm, tăng thu nhập cho người lao động và không làm gia tăng các vấn đề xã hội*

- *Đánh giá sự đóng góp của ngoại thương đường biển vào việc tạo việc làm cho người lao động*

Số lượng BQ 41 nghìn thuyền viên mỗi năm là những người đang có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn để làm việc trên tàu biển

- *Đánh giá sự đóng góp của ngoại thương đường biển vào việc tăng thu nhập cho người lao động*

Thu nhập BQ mỗi tháng của lao động trong ngành vận tải đường biển có xu hướng tăng dần, từ 4,6 triệu đồng năm 2009, tăng gần 2,3 lần đạt 10,4 triệu vào năm 2018. Mức thu nhập BQ này của ngành vận tải đường biển cao hơn 1,5 lần ngành vận tải đường sắt/đường bộ/đường ống. Tuy nhiên, so với ngành vận tải hàng không, mức thu nhập BQ tháng của ngành vận tải đường biển chỉ bằng 0,3 lần.

4.2.2.3. *Đánh giá sự đảm bảo an toàn trong hoạt động ngoại thương đường biển*

- *Tình hình tai nạn hàng hải trong ngoại thương đường biển thời gian qua*

Tổng số các tai nạn hàng hải giai đoạn 2010 – 2019 có xu hướng giảm.

- *Đánh giá các khiếm khuyết của đội tàu Việt Nam liên quan đến vấn đề an toàn, an ninh đường biển*

Phần lớn các khiếm khuyết dẫn đến việc bị lưu giữ tàu bởi các chính quyền cảng đều thuộc vấn đề an ninh, an toàn trên tàu.

4.2.3. Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam về mặt môi trường sinh thái

4.2.3.1. *Ảnh hưởng của các phương thức vận chuyển đến môi trường sinh thái*

Trong các phương thức vận chuyển, mức độ xả thải của vận tải biển thấp nhất, chỉ 5 – 8 gCO₂/tấn.km, ngược lại là vận chuyển bằng hàng không với 602 gCO₂/tấn.km – gấp 75 đến 120 lần vận tải biển.

4.2.3.2. *Ảnh hưởng của phương thức ngoại thương đường biển đến khu vực cảng biển*

Hoạt động NTĐB tác động tiêu cực đến môi trường khu vực cảng biển, cụ thể: Tác động đến môi trường không khí, Tác động đến môi trường nước, Tác động đến xói/lở/bồi/tụ ở cảng, Gia tăng các vấn đề xã hội.

4.2.3.3. *Tình hình xả thải ra môi trường của phương thức ngoại thương đường biển*

- *Tình hình phát thải của đội tàu*

Tổng phát thải nhà kính từ đội tàu quốc tế là 235.442 tấn CO₂ trên tổng số 1.177.825 tấn CO₂ từ tất cả các nguồn phát thải tại 18 cảng biển khu vực cảng thành phố Hồ Chí Minh, tức chiếm 20%, đồng thời gấp 2,4 lần lượng phát thải nhà kính từ nội khu vực 18 cảng (theo ranh giới vật lý). Tàu phát ra cả không khí và biển, và nguồn phát thải chính là khí thải từ quá trình đốt nhiên liệu trong động cơ tàu.

- *Những khiếm khuyết của đội tàu Việt Nam liên quan đến vấn đề môi trường*

So với các khiếm khuyết về an ninh an toàn hàng hải, các khiếm khuyết thuộc lĩnh vực môi trường chiếm tỷ trọng thấp hơn.

4.3. Những thành công và hạn chế trong quá trình phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam

4.3.1. Những thành công

4.3.1.1. Về mặt kinh tế

- a) Về phát triển hàng hóa ngoại thương đường biển
 - Về kim ngạch NTĐB
 - + Về xuất khẩu đường biển
 - + Về nhập khẩu đường biển
 - Về khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển
- b) Về phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương

4.3.1.2. Về mặt xã hội – con người

- a) Về xã hội
- b) Về con người

4.3.1.3. Về mặt môi trường sinh thái

4.3.2. Những hạn chế và nguyên nhân

4.3.2.1. Những hạn chế

- a) Về mặt kinh tế
 - Về phát triển hàng hóa ngoại thương đường biển
 - + Về cơ chế chính sách
 - + Về nội địa hóa
 - + Về hoạt động doanh nghiệp
 - + Về kim ngạch NTĐB
 - + Về khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển
 - Về đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương
- b) Về mặt xã hội – con người
 - Về con người
 - Về xã hội
- c) Về mặt môi trường sinh thái
 - Về cơ chế chính sách
 - Đối với các đối tượng tham gia hoạt động ngoại thương đường biển

4.3.2.2. Nguyên nhân của những hạn chế

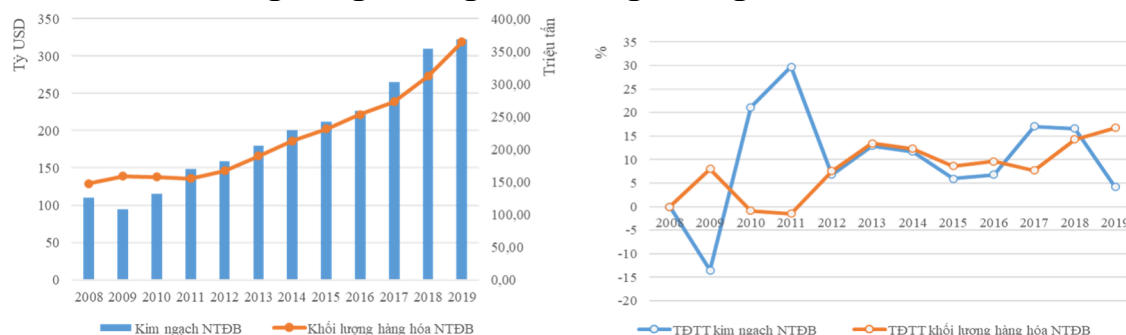
- a) Nguyên nhân khách quan
 - Về phát triển hàng hóa ngoại thương đường biển
 - Về phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương
- b) Nguyên nhân chủ quan
 - Về phát triển hàng hóa ngoại thương đường biển
 - Về phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương

CHƯƠNG 5. GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG NGOẠI THƯƠNG ĐƯỜNG BIỂN VIỆT NAM

5.1. Phân tích mối quan hệ giữa ngoại thương đường biển và các yếu tố tác động

5.1.1. Phân tích thống kê mối quan hệ phát triển giữa kim ngạch ngoại thương đường biển và các yếu tố tác động đến ngoại thương đường biển

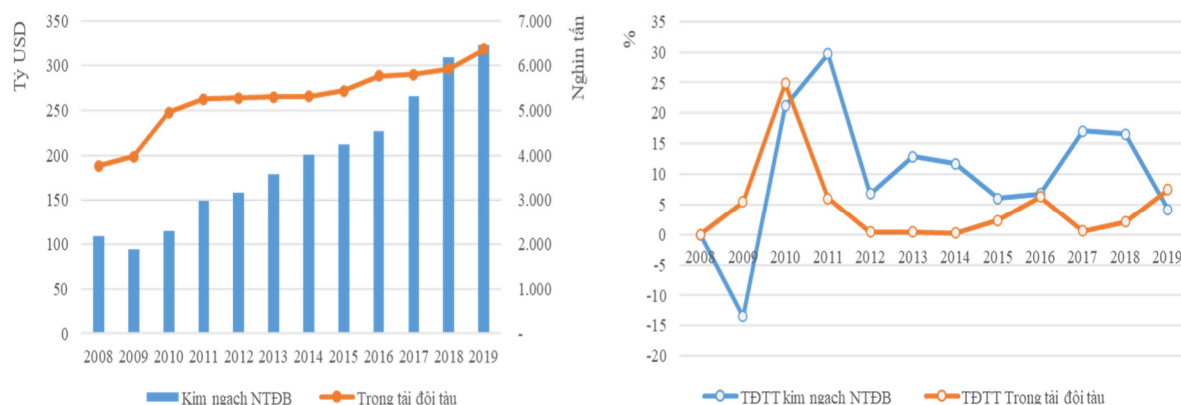
5.1.1.1. Phân tích mối quan hệ phát triển giữa kim ngạch ngoại thương đường biển với khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển Việt Nam



Hình 5.1: Biến động quy mô kim ngạch NTĐB và khối lượng hàng hóa NTĐB Việt Nam

Kim ngạch NTĐB và khối lượng hàng hóa NTĐB Việt Nam có cùng xu hướng phát triển cả về quy mô và TĐTT.

5.1.1.2. Phân tích mối quan hệ phát triển giữa kim ngạch ngoại thương đường biển với trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương



Hình 5.2: Biến động quy mô kim ngạch NTĐB và trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương

Kim ngạch NTĐB và trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương có cùng xu hướng phát triển về quy mô.

5.1.2. Phân tích định lượng mối quan hệ giữa kim ngạch ngoại thương đường biển và các yếu tố tác động đến ngoại thương đường biển

Lý thuyết kinh tế cho thấy sự tác động tích cực của các biến số kinh tế đến NTĐB. Vì vậy, luận án sử dụng mô hình *tự hồi quy phân phối trễ* (ARDL) để kiểm chứng quan điểm kinh tế trên. Cụ thể, mô hình ARDL sẽ kiểm định vai trò của Khối lượng hàng hóa NTĐB (KLNTĐB) và Trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương (TRONGTAI) đối với kim ngạch ngoại thương đường biển (KNNTĐB). Chuỗi thời gian ba biến số giai đoạn 2008 - 2019 được quy đổi theo quý, tạo thành bộ số liệu có 48 quan sát. Luận án tiến hành ước lượng và phân tích mô hình *tự hồi quy phân phối trễ* (ARDL) theo các bước của mô hình thu được kết quả phương trình ARDL như sau:

$$LKIMNGACH = -7.644082 + 0.289260 * D(LKIMNGACH_{t-1}) + 0.487114 * D(LKHOILUONG_t) + 0.652161 * LKHOILUONG_t + 1.466406 * LTRONGTAI_t$$

Mô hình trên được hiểu là: Trong ngắn hạn, Khối lượng hàng hóa NTĐB (KHOILUONG) tác động tích cực (cùng chiều) đến kim ngạch NTĐB với độ trễ là 0, với hệ số tác động là 0,487114. Trong dài hạn, cả Khối lượng hàng hóa NTĐB (KHOILUONG) và Trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương (TRONGTAI) đều tác động tích cực (cùng chiều) đến kim ngạch NTĐB với hệ số tác động (β_i) lần lượt là 0,652161 và 1,466406.

Sau khi chạy mô hình, luận án thực hiện các kiểm định, kết quả cho thấy mô hình là phù hợp, không thừa biến, không bỏ sót biến, không có hiện tượng tự tương quan giữa các biến và không có hiện tượng phương sai sai số thay đổi. Điều đó chứng tỏ các kết quả của mô hình là hoàn toàn đáng tin cậy.

5.1.3. Kết luận

Khối lượng hàng hóa NTĐB (KHOILUONG) và Trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương (TRONGTAI) đều ảnh hưởng tác động tích cực, đáng kể đến NTĐB Việt Nam trong dài hạn. Kết quả này chính là cơ sở khoa học và thực tiễn để luận án đề xuất các giải pháp PTBV NTĐB Việt Nam ở phần tiếp theo.

5.2. Giải pháp phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam

5.2.1. Mục tiêu của Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam giai đoạn 2021 - 2025, định hướng đến năm 2030

a) Mục tiêu phát triển kinh tế, xã hội, môi trường

Mục tiêu cụ thể phấn đấu đến năm 2025 là: TĐTT kinh tế (GDP) BQ 5 năm khoảng 7% năm, thu nhập BQ đầu người đến năm 2025 là trên 5000 USD, kinh tế số đạt khoảng 25% GDP. Tỷ lệ lao động qua đào tạo, cấp bằng/chứng chỉ là 25%. Tỷ lệ cơ sở sản xuất kinh doanh đạt quy chuẩn môi trường là 92%.

Đến năm 2030, TĐTT sản phẩm trong nước GDP bình quân khoảng 7%/năm, thu nhập bình quân đầu người đạt khoảng 8.000 USD, kinh tế số đạt khoảng 30% GDP. Tỷ lệ lao động qua đào tạo, cấp bằng/chứng chỉ đạt 35 – 40%. Tỷ lệ cơ sở sản xuất đạt quy chuẩn môi trường là 100%.

b) Mục tiêu phát triển xuất nhập khẩu

- TĐTT hàng hoá XK đạt BQ từ 5% / năm, kim ngạch XK đạt khoảng 340 tỷ USD vào năm 2025, tốc độ XK hàng hoá của DN trong nước tăng 5%, trong đó tốc độ XK sang khu vực thị trường Châu Âu, Châu Mỹ, tăng trung bình từ 7 - 10%/năm.

- TĐTT NK hàng hoá BQ giai đoạn 2021 - 2025 tăng 4,9%/năm, kim ngạch NK đạt khoảng 330 tỷ USD vào năm 2025, trong đó TĐTT NK hàng hoá của DN trong nước tăng 6%.

5.2.2. Giải pháp phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam

5.2.2.1. Giải pháp phát triển ngoại thương đường biển về mặt kinh tế

A. Giải pháp tăng quy mô sản lượng hàng hóa ngoại thương đường biển

a. Giải pháp phát triển vĩ mô

- Giải pháp phát triển kinh tế kép
- Giải pháp phát triển kinh tế số
- Hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường XHCN

- Đổi mới công tác hội nhập quốc tế về kinh tế
- Giải pháp thu hút vốn nước ngoài (FDI)
- Giải pháp phát triển thương mại
- Giải pháp phát triển xuất nhập khẩu

b. Giải pháp phát triển vi mô

- Phát triển bứt phá về số lượng và chất lượng doanh nghiệp
- Giải pháp về vốn cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa
- Đẩy mạnh doanh nghiệp phát triển thương mại điện tử
- Phát triển doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ (CNHT) để tăng nội địa hoá giá trị

sản phẩm Việt Nam

- Doanh nghiệp Việt Nam cần chủ động hội nhập kinh tế quốc tế (HNKTQT)
- Đẩy mạnh phát triển doanh nghiệp dịch vụ logistics

B. Giải pháp phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hoá ngoại thương

1- Định hướng phát triển vận tải biển Việt Nam

2- Dự báo nhu cầu lượng hàng vận chuyển đường biển

3- Mục tiêu chiến lược phát triển vận chuyển đường biển và đội tàu Việt Nam

a) Định hướng phát triển về cỡ tàu.

(a1) Tuyến quốc tế

* Đối với hàng rời, sử dụng cỡ tàu từ 3 - 20 vạn DWT và lớn hơn khi có điều kiện, trong đó:

+ Tàu chở than nhập cung ứng cho nhiệt điện, than quặng cho các liên hợp luyện kim, sử dụng tàu chuyên dùng hàng rời, trọng tải từ 10 - 20 vạn DWT hoặc lớn hơn.

+ Tàu xuất than, quặng, alumin, sử dụng trọng tải từ 3 - 5 vạn tấn DWT.

* Đối với hàng lỏng:

+ Dầu thô nhập ngoại, trọng tải từ 10 - 40 vạn DWT.

+ Sản phẩm dầu nhập ngoại, trọng tải từ 10 - 50 ngàn DWT

* Đối với hàng bách hoá, hàng tổng hợp, sử dụng tàu trọng tải từ 5 - 50 ngàn DWT, trong đó:

+ Đi / đến các nước khu vực Đông - Nam Á, Châu Á sử dụng tàu từ 10 - 20 ngàn DWT.

+ Đi/ đến các nước khu vực Châu Phi, Châu Âu, Châu Mỹ, dùng tàu 30 - 50 ngàn DWT.

* Đối với hàng container:

+ Đi / đến các nước Châu Á, chủ yếu từ 500 - 3000 TEU

+ Đi / đến các nước Châu Phi, Châu Âu, Châu Mỹ tàu có sức chở 4000 - 5000 TEU hoặc lớn hơn nếu có điều kiện.

(a2) Tuyến trong nước

* Đối với hàng rời, bách hoá tổng hợp, sử dụng cỡ tàu có trọng tải từ 1.000 - 10.000 DWT.

* Đối với hàng container, sử dụng cỡ tàu từ 200 - 1000 TEU.

* Đối với hàng lỏng:

- + Tàu chở sản phẩm dầu, trọng tải từ 1000 – 30.000 DWT.
- + Tàu chở dầu thô từ mỏ vào nhà máy, trọng tải từ 10 - 15 vạn DWT.

b) Quy mô đội tàu vận chuyển của Việt Nam

Để đảm bảo thị phần của hàng hoá XNK của đội tàu Việt Nam theo quy hoạch thì cơ cấu đội tàu Việt Nam giai đoạn 2020 - 2025, định hướng đến năm 2030 như sau:

- Vào năm 2020:

Tàu hàng khô chiếm 36,51 - 36,74%; Tàu container chiếm từ 9,56 - 9,90%; Tàu hàng rời chiếm từ 32,26 - 33,80%; Tàu hàng dầu thô chiếm từ 5,63 - 5,72%, Tàu chở sản phẩm dầu từ 15,48 - 15,31%.

c) Mục tiêu phát triển đội tàu biển Việt Nam

* Về khối lượng hàng hoá do đội tàu Việt Nam đảm nhận vận chuyển:

- Năm 2020: 140,2 - 152,5 triệu tấn/ năm.

+ Hàng XNK: 40,3 - 46,3 triệu tấn/ năm

+ Hàng ven biển trong nước: 99,9 - 106,2 triệu tấn / năm

- Năm 2025: 182,7 - 203,6 triệu tấn/ năm

+ Hàng XNK: 66,9 - 77,5 triệu tấn/ năm

+ Hàng ven biển trong nước: 115,8 - 126,1 triệu tấn / năm

- Năm 2030: 237,4 - 270,1 triệu tấn/ năm

+ Hàng XNK: 90,7 - 109,1 triệu tấn/ năm

+ Hàng ven biển trong nước: 140,4 - 161,1 triệu tấn / năm

* Về thị phần khối lượng hàng hoá vận chuyển XNK của đội tàu Việt Nam đảm nhận:

Năm 2020: Đạt 11,1 - 11,8%, hàng container từ 14,0 - 14,1%

Năm 2025: Đạt 13,1 - 13,9%, hàng container từ 16,1 - 16,4%

Năm 2030: Đạt 14,6 - 15,0%, hàng container từ 18,1 - 18,3%

Thị phần đảm nhận vận chuyển hàng trong nước.

Năm 2020: 94 - 95%, riêng hàng tổng hợp, hàng container là 83,4 - 83,5%

Năm 2025: 95 - 96%, riêng hàng tổng hợp, hàng container là 91,2 - 93,1%

Năm 2030: 96 - 97%, riêng hàng tổng hợp, hàng container là 94,2 - 95,0%

Hàng rời, hàng lỏng, thị phần đảm nhận của đội tàu Việt Nam ở cả 3 giai đoạn quy hoạch đều là 100%.

* Phát triển đội tàu theo hướng hiện đại, chú trọng phát triển đội tàu chuyên dùng (chở container, hàng rời, hàng lỏng...) và tàu trọng tải lớn, từng bước trẻ hoá đội tàu, cụ thể như sau:

- Năm 2020: quy mô đội tàu từ 6,8 - 7,5 triệu tấn DWT.

- Năm 2025: quy mô đội tàu từ 8,2 - 9,6 triệu tấn DWT.

- Năm 2030: quy mô đội tàu từ 9,8 - 11,4 triệu tấn DWT.

4- Một số giải pháp phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương

a) Giải pháp phát triển vĩ mô

- Giải pháp về cơ chế chính sách
- Giải pháp về tài chính
- Giải pháp về nguồn nhân lực

b) Giải pháp phát triển vi mô đối với doanh nghiệp vận chuyển đường biển

5.2.2.2. Giải pháp phát triển ngoại thương đường biển về mặt xã hội - con người

- Tác động của hoạt động ngoại thương đường biển tới tiến bộ xã hội và con người
- Giải pháp phát triển bền vững xã hội - con người

+ Về mặt xã hội

+ Về mặt con người

5.2.2.3. Giải pháp phát triển ngoại thương đường biển về mặt môi trường sinh thái

- Những tác động tiêu cực của NTĐB

- Giải pháp phòng ngừa

+ Giải pháp chung.

+ Giải pháp đối với tàu thuyền

+ Giải pháp đối với hoạt động tại cảng và khu logistics

KẾT LUẬN

Với đề tài: “*Nghiên cứu giải pháp phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam*”, luận án tiến sĩ đã giải quyết được cơ bản các yêu cầu đề ra, cụ thể như sau:

Thứ nhất, luận án đã hệ thống hóa được cơ sở lý luận đầy đủ về hoạt động vận chuyển đường biển, hoạt động ngoại thương đường biển, tìm hiểu quá trình hình thành phát triển của khái niệm *phát triển bền vững* trong và ngoài nước, các quan điểm về bộ tiêu chí đánh giá PTBV trên thế giới và tại Việt Nam. Từ đó, nêu quan điểm riêng về khái niệm *ngoại thương đường biển* và *phát triển bền vững ngoại thương đường biển*, đồng thời đề xuất bộ tiêu chí đánh giá PTBV của ngành NTĐB dựa trên bộ tiêu chí đánh giá PTBV của Liên Hiệp Quốc, bộ tiêu chí đánh giá PTBV của Việt Nam và đặc thù của ngành NTĐB trên cơ sở các đánh giá sâu rộng các tài liệu chuyên môn có liên quan kết hợp sử dụng phương pháp Delphi nhằm đảm bảo tính khách quan, có cơ sở khoa học và thực tiễn.

Thứ hai, luận án đã đánh giá sâu rộng hiện trạng phát triển bền vững hoạt động vận chuyển hàng hóa của NTĐB Việt Nam (theo bộ tiêu chí đã đề xuất) giai đoạn 2008 - 2019. Từ đó, rút ra những thành công và hạn chế của quá trình phát triển bền vững NTĐB Việt Nam.

Thứ ba, bằng mô hình kinh tế lượng kết hợp phương pháp tổng hợp thống kê, luận án đã chỉ ra hai biến số kinh tế quan trọng tác động tích cực, đáng kể đến NTĐB Việt Nam trong khâu vận chuyển, đó là Khối lượng hàng hóa NTĐB Việt Nam và Trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương.

Thứ tư, dựa trên 03 cơ sở trọng yếu: hiện trạng phát triển bền vững NTĐB Việt Nam thời gian qua, các biến số kinh tế tác động đến NTĐB Việt Nam và mục tiêu của Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam giai đoạn 2021 - 2025, định hướng đến năm 2030, luận án đề xuất giải pháp PTBV NTĐB Việt Nam theo ba nhóm: nhóm giải pháp PTBV về mặt kinh tế, nhóm giải pháp PTBV về mặt xã hội - con người và nhóm giải pháp PTBV về mặt môi trường sinh thái.

Tuy nhiên, do hạn chế về nguồn số liệu và thời gian nghiên cứu, luận án tập trung nghiên cứu chủ yếu PTBV khâu vận chuyển của ngành NTĐB, hoạt động liên quan đến cảng biển chưa được chú trọng. Thêm vào đó, luận án chưa định lượng cụ thể các biến số về mặt xã hội và môi trường tác động tới sự phát triển NTĐB Việt Nam. Do vậy, các giải pháp về hai mặt này còn mang chất định tính. Những hạn chế này đồng thời cũng mở ra nhiều hướng nghiên cứu cho các công trình khoa học tiếp theo của NCS.