

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

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

HẢI PHÒNG – 2021

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

VƯƠNG THU GIANG

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

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

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

HẢI PHÒNG - 2021

LỜI CAM ĐOAN

Tên tôi là Vương Thu Giang, tác giả của luận án tiến sĩ: “*Nghiên cứu giải pháp phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam*”. Bằng danh dự của mình, tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi, không có phần nội dung nào được sao chép bất hợp pháp từ các công trình nghiên cứu của các tác giả khác. Kết quả nghiên cứu, nguồn số liệu trích dẫn, tài liệu tham khảo nêu trong luận án là hoàn toàn trung thực và chính xác.

Hải Phòng, ngày tháng năm 2021

Tác giả luận án

Vương Thu Giang

LỜI CẢM ƠN

Để hoàn thành luận án, bên cạnh những nỗ lực của bản thân, tôi đã nhận được sự động viên, giúp đỡ quý báu của các thầy cô giáo, gia đình, bạn bè và đồng nghiệp.

Trước hết, tôi xin được gửi lời cảm ơn chân thành nhất đến các thầy cô giáo hướng dẫn, PGS.TS. Đặng Công Xưởng và PGS.TS. Nguyễn Thị Phương, đã luôn định hướng, tận tình hỗ trợ và động viên tôi hoàn thành luận án này;

Tôi xin trân trọng cảm ơn Ban giám hiệu, Khoa Kinh tế, Viện Đào tạo Sau Đại học Trường Đại học Hàng hải Việt Nam đã quan tâm, tạo điều kiện cho tôi về thời gian, công việc trong suốt quá trình học tập và nghiên cứu;

Tôi cũng xin gửi lời tri ân tới các thầy cô, các anh, chị, em công tác tại Trường ĐH GTVT, Trường ĐH Ngoại Thương, các Cục, Vụ, Viện thuộc Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công thương đã chia sẻ kinh nghiệm, giúp đỡ tôi trong quá trình thu thập số liệu và thực hiện luận án;

Cuối cùng, tôi xin được dành tất cả yêu thương và lòng biết ơn sâu sắc tới Mẹ, Cha, gia đình, bạn bè và người thân đã luôn bên cạnh, động viên, khích lệ, tin tưởng và hỗ trợ tôi trong suốt thời gian qua.

Một lần nữa, tôi xin trân trọng cảm ơn!

Hải Phòng, ngày tháng năm 2021

Tác giả luận án

Vương Thu Giang

MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN	i
LỜI CẢM ƠN	ii
DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU	x
DANH MỤC CÁC BẢNG	xii
DANH MỤC CÁC HÌNH	xvi
MỞ ĐẦU	01
CHƯƠNG 1. TỔNG QUAN VỀ ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU	05
1.1 Các kết quả nghiên cứu về phát triển bền vững	05
1.1.1. Các nghiên cứu bên ngoài nước	05
1.1.2. Các nghiên cứu trong nước	07
1.2. Các nghiên cứu về phát triển bền vững ngoại thương đường biển	11
1.2.1. Các nghiên cứu bên ngoài nước	11
1.2.1.1. Các nghiên cứu về phát triển bền vững ngoại thương đường biển	11
1.2.1.2. Các nghiên cứu về phát triển bền vững vận chuyên đường biển	13
1.2.2. Các nghiên cứu trong nước	15
1.2.2.1. Các nghiên cứu về phát triển bền vững ngoại thương	15
1.2.2.2. Các nghiên cứu về phát triển bền vững vận chuyên đường biển	19
1.3 Khoảng trống nghiên cứu	22
KẾT LUẬN CHƯƠNG 1	24
CHƯƠNG 2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU	25
2.1. Đặt vấn đề	25
2.2. Phương pháp nghiên cứu	25
2.2.1. Phương pháp tổng hợp, so sánh, phân tích hệ thống và tổng hợp thống kê	25

2.2.1.1.	Phương pháp tổng hợp, so sánh, phân tích hệ thống	25
2.2.1.2.	Phương pháp tổng hợp thông kê	26
2.2.2.	Phương pháp Delphi	27
2.2.2.1	Phương pháp Delphi và các ứng dụng trong nghiên cứu	27
2.2.2.2.	Lý thuyết Delphi	31
2.2.2.3.	Ưu và nhược điểm của phương pháp Delphi	33
2.2.3.	Phương pháp nghiên cứu định lượng - mô hình tự hồi quy phân phối trễ (ARDL)	34
2.2.3.1.	Mô hình tự hồi quy phân phối trễ (ARDL) và các ứng dụng trong nghiên cứu	34
2.2.3.2.	Lý thuyết mô hình ARDL	37
2.2.3.3.	Lựa chọn các yếu tố tác động đến ngoại thương đường biển	40
	KẾT LUẬN CHƯƠNG 2	43
	CHƯƠNG 3. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG NGOẠI THƯƠNG ĐƯỜNG BIỂN	44
3.1.	Cơ sở lý luận chung về vận chuyển đường biển và ngoại thương đường biển	44
3.1.1.	Hoạt động vận chuyển đường biển	44
3.1.1.1.	Khái niệm vận chuyển đường biển	44
3.1.1.2.	Vai trò của vận chuyển đường biển đối với nền kinh tế quốc dân	45
3.1.1.3.	Các yếu tố cấu thành hoạt động vận chuyển đường biển	45
3.1.1.4.	Kết quả của hoạt động vận chuyển đường biển	46
3.1.2.	Hoạt động ngoại thương đường biển	47
3.1.2.1.	Khái niệm hoạt động ngoại thương đường biển	47
3.1.2.2.	Các yếu tố cơ bản của hoạt động ngoại thương đường biển	50
3.1.2.3.	Kết quả của hoạt động ngoại thương đường biển	52
3.2.	Cơ sở lý luận về phát triển bền vững ngoại thương đường biển	53

3.2.1.	Cơ sở lý luận về phát triển bền vững	53
3.2.1.1.	Khái niệm về phát triển	53
3.2.1.2.	Khái niệm phát triển bền vững	54
3.2.1.3.	Các lý thuyết về phát triển bền vững	55
3.2.1.4.	Tiêu chí đánh giá phát triển bền vững	57
3.2.2.	Cơ sở lý luận về phát triển bền vững ngoại thương đường biển	59
3.2.2.1.	Khái niệm phát triển bền vững ngoại thương đường biển	59
3.2.2.2.	Các tiêu chí đánh giá phát triển bền vững ngoại thương đường biển	60
3.2.3.	Áp dụng phương pháp Delphi để hoàn thiện bộ tiêu chí đánh giá phát triển bền vững ngoại thương đường biển	64
3.2.3.1.	Thực hiện Delphi	64
3.2.3.2.	Kết luận	68
3.3.	Kinh nghiệm phát triển bền vững ngoại thương đường biển của một số quốc gia trong khu vực và thế giới	69
3.3.1.	Kinh nghiệm phát triển bền vững ngoại thương đường biển của Trung Quốc	69
3.3.1.1.	Đường lối phát triển ngoại thương đường biển của Trung Quốc	69
3.3.1.2.	Quan điểm phát triển ngoại thương đường biển đi đôi với giải quyết các vấn đề xã hội của Trung Quốc	70
3.3.1.3.	Quan điểm phát triển ngoại thương đường biển đi đôi với bảo vệ môi trường sinh thái của Trung Quốc	71
3.3.2.	Kinh nghiệm phát triển bền vững ngoại thương đường biển của Đài Loan	71
3.3.2.1.	Đường lối phát triển ngoại thương đường biển của Đài Loan	72
3.3.2.2.	Quan điểm phát triển ngoại thương đường biển đi đôi với giải quyết các vấn đề xã hội của Đài Loan	73

3.3.2.3.	Quan điểm phát triển ngoại thương đường biển đi đôi với bảo vệ môi trường sinh thái của Đài Loan	73
	KẾT LUẬN CHƯƠNG 3	74
	CHƯƠNG 4. ĐÁNH GIÁ HIỆN TRẠNG PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG NGOẠI THƯƠNG ĐƯỜNG BIỂN VIỆT NAM THEO BỘ TIÊU CHÍ ĐỀ XUẤT	75
4.1.	Tổng quan về sự phát triển kinh tế Việt Nam thời gian qua	75
4.1.1.	Sự phát triển về mặt quy mô kinh tế Việt Nam	75
4.1.2.	Sự phát triển về mặt cơ cấu kinh tế Việt Nam	76
4.1.3.	Sự tăng trưởng GDP đầu người của Việt Nam	77
4.1.4.	Sự phát triển ngoại thương của Việt Nam	78
4.1.5.	Các hiệp định thương mại đang thực hiện giữa Việt Nam với các nước trong khu vực và thế giới	79
4.2	Đánh giá hiện trạng phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam theo bộ tiêu chí đề xuất	81
4.2.1.	Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam về mặt kinh tế	81
4.2.1.1.	Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam theo chỉ tiêu kim ngạch ngoại thương đường biển	81
4.2.1.2.	Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam theo khối lượng hàng hóa vận chuyển	94
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	106
4.2.2.	Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam về mặt xã hội – con người	114
4.2.2.1.	Đánh giá sự đóng góp của ngoại thương đường biển vào thu nhập quốc dân GDP	114

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	117
4.2.2.3.	Đánh giá sự đảm bảo an toàn trong hoạt động ngoại thương đường biển	119
4.2.3.	Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam về mặt môi trường sinh thái	121
4.2.3.1.	Ảnh hưởng của các phương thức vận chuyển đến môi trường sinh thái	121
4.2.3.2.	Ảnh hưởng của phương thức ngoại thương đường biển đến khu vực cảng biển	122
4.2.3.3.	Tình hình xả thải ra môi trường của phương thức ngoại thương đường biển	123
4.3.	Những thành công và hạn chế trong quá trình phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam	127
4.3.1.	Những thành công	127
4.3.1.1.	Về mặt kinh tế	127
4.3.1.2.	Về mặt xã hội – con người	129
4.3.1.3.	Về mặt môi trường sinh thái	130
4.3.2.	Những hạn chế và nguyên nhân	130
4.3.2.1.	Những hạn chế	130
4.3.2.2.	Nguyên nhân của những hạn chế	134
	KẾT LUẬN CHƯƠNG 4	137
	CHƯƠNG 5. GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG NGOẠI THƯƠNG ĐƯỜNG BIỂN VIỆT NAM	138
5.1.	Phân tích mối quan hệ giữa ngoại thương đường biển và các yếu tố tác động	138
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	138

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	138
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	139
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	140
5.1.3.	Kết luận	142
5.2.	Giải pháp phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam	143
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	143
5.2.1.1.	Tình hình kinh tế thế giới	143
5.2.1.2.	Tình hình kinh tế đất nước	143
5.2.1.3.	Mục tiêu của Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam giai đoạn 2021 - 2025 và định hướng đến 2030	144
5.2.2.	Giải pháp phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam	145
5.2.2.1.	Giải pháp phát triển ngoại thương đường biển về mặt kinh tế	145
5.2.2.2.	Giải pháp phát triển ngoại thương đường biển về mặt xã hội - con người	165
5.2.2.3.	Giải pháp phát triển ngoại thương đường biển về mặt môi trường sinh thái	168
	KẾT LUẬN CHƯƠNG 5	171
	KẾT LUẬN	172
	DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ	174

TÀI LIỆU THAM KHẢO	175
PHỤ LỤC 1	187
PHỤ LỤC 2	189
PHỤ LỤC 3	191
PHỤ LỤC 4	198
PHỤ LỤC 5	199
PHỤ LỤC 6	200

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU

Chữ viết tắt	Giải thích
BQ	Bình quân
CNHT	Công nghiệp hỗ trợ
CSHT	Cơ sở hạ tầng
DN	Doanh nghiệp
DNNVV	Doanh nghiệp nhỏ và vừa
GTVT	Giao thông vận tải
GTGT	Giá trị gia tăng
HNKTQT	Hội nhập kinh tế quốc tế
LHQ	Liên Hiệp Quốc
NK	Nhập khẩu
NKĐB	Nhập khẩu đường biển
NTĐB	Ngoại thương đường biển
PTBV	Phát triển bền vững
TĐTT	Tốc độ tăng trưởng
TĐTTBQ	Tốc độ tăng trưởng bình quân
TMĐB	Thương mại đường biển
TMĐT	Thương mại điện tử
TNCN	Thu nhập cá nhân
TNDN	Thu nhập doanh nghiệp
UBND	Ủy ban nhân dân
VTB	Vận tải biển
VCĐB	Vận chuyển đường biển
XK	Xuất khẩu
XKĐB	Xuất khẩu đường biển
XNK	Xuất nhập khẩu
XNKĐB	Xuất nhập khẩu đường biển
EU	European Union – Liên minh châu Âu

FDI	Foreign direct investment – vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài
FTA	A free trade agreement – Hiệp định thương mại tự do
GDP	Gross domestic product – thu nhập quốc dân
IMO	International Maritime Organization – Tổ chức Hàng hải quốc tế
MARPOL	The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships - Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển
OECD	Organization for Economic Cooperation and Development – Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế
UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development – Hội nghị Liên Hiệp Quốc về Thương mại và Phát triển
WTO	The World Trade Organization – Tổ chức Thương mại Thế giới

DANH MỤC CÁC BẢNG

Số bảng	Tên bảng	Số trang
Bảng 3.1	Danh sách các chuyên gia tham gia vào phương pháp Delphi của luận án	65
Bảng 3.2	Bộ tiêu chí đánh giá PTBV NTĐB Việt Nam do luận án đề xuất	66
Bảng 4.1	Tình hình GDP hiện hành của cả nước theo ngành kinh tế	76
Bảng 4.2	Kim ngạch xuất khẩu, nhập khẩu cả nước giai đoạn 2010-2019	78
Bảng 4.3	Các Hiệp định thương mại giữa Việt Nam với các nước trong khu vực và Thế giới	80
Bảng 4.4	Tình hình thực hiện chỉ tiêu kim ngạch ngoại thương và kim ngạch NTĐB	81
Bảng 4.5	Tình hình thực hiện kim ngạch xuất khẩu đường biển Việt Nam	82
Bảng 4.6	Tình hình thực hiện kim ngạch xuất khẩu đường biển theo các mặt hàng chủ yếu	83
Bảng 4.7	Tình hình thực hiện kim ngạch xuất khẩu đường biển của nhóm hàng thủy sản	85
Bảng 4.8	Tình hình thực hiện kim ngạch xuất khẩu đường biển của nhóm hàng nông sản	86
Bảng 4.9	Tình hình thực hiện kim ngạch xuất khẩu đường biển của nhóm hàng công nghiệp chế biến	87
Bảng 4.10	Tình hình thực hiện kim ngạch nhập khẩu đường biển Việt Nam	88
Bảng 4.11	Tình hình thực hiện kim ngạch nhập khẩu đường biển theo các mặt hàng chủ yếu	89
Bảng 4.12	Tình hình thực hiện kim ngạch nhập khẩu đường biển của nhóm hàng nguyên phụ liệu	90

Bảng 4.13	Tình hình thực hiện kim ngạch nhập khẩu đường biển của mặt hàng ô tô nguyên chiếc	91
Bảng 4.14	Tình hình thực hiện kim ngạch xuất khẩu đường biển theo các thị trường	92
Bảng 4.15	Tình hình thực hiện kim ngạch nhập khẩu đường biển theo các thị trường	93
Bảng 4.16	Tình hình thực hiện khối lượng hàng hóa NTĐB	95
Bảng 4.17	Tình hình thực hiện khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển	96
Bảng 4.18	Tình hình thực hiện khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển theo loại hàng	97
Bảng 4.19	Tình hình thực hiện khối lượng hàng khô xuất khẩu đường biển	98
Bảng 4.20	Tình hình thực hiện khối lượng hàng container xuất khẩu đường biển	99
Bảng 4.21	Tình hình thực hiện khối lượng hàng lỏng xuất khẩu đường biển	100
Bảng 4.22	Tình hình thực hiện khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển Việt Nam	101
Bảng 4.23	Tình hình thực hiện khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển theo loại hàng	102
Bảng 4.24	Tình hình thực hiện khối lượng hàng container nhập khẩu đường biển	103
Bảng 4.25	Tình hình thực hiện khối lượng hàng khô nhập khẩu đường biển	104
Bảng 4.26	Tình hình thực hiện khối lượng hàng lỏng nhập khẩu đường biển	105
Bảng 4.27	Tình hình trọng tải đội tàu biển Việt Nam theo tuyến hoạt động	106

Bảng 4.28	Tình hình đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo loại tàu	107
Bảng 4.29	Tình hình đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo trọng tải	108
Bảng 4.30	Tình hình đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo tuổi tàu	109
Bảng 4.31	Tình hình thực hiện khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển theo đội tàu Việt Nam và nước ngoài	110
Bảng 4.32	Tình hình tàu Việt Nam bị lưu giữ theo Tokyo – MOU	111
Bảng 4.33	Tình hình tàu Việt Nam bị lưu giữ tại khu vực Ấn Độ Dương	112
Bảng 4.34	Tình hình tàu Việt Nam bị lưu giữ tại khu vực châu Âu Bắc Đại Tây Dương	112
Bảng 4.35	So sánh cơ cấu đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương và đội tàu thế giới	112
Bảng 4.36	So sánh tuổi tàu bình quân của đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương và đội tàu thế giới	113
Bảng 4.37	Tình hình giá trị kim ngạch ngoại thương đường biển/GDP	114
Bảng 4.38	Tình hình giá trị kim ngạch xuất khẩu đường biển/GDP	115
Bảng 4.39	Tình hình đóng góp của ngoại thương đường biển vào GDP	116
Bảng 4.40	Tình hình lao động trong khâu VCĐB	117
Bảng 4.41	Tình hình thu nhập bình quân hàng tháng của người lao động trong ngành vận tải	118
Bảng 4.42	Phân loại tai nạn hàng hải năm 2010 – 2019	119
Bảng 4.43	Tình hình các khiếm khuyết liên quan đến vấn đề an toàn, an ninh của đội tàu Việt Nam	120
Bảng 4.44	Lượng CO ₂ thải ra từ các phương thức vận chuyển	121
Bảng 4.45	Phát thải khí nhà kính theo cảng tại thành phố Hồ Chí Minh	124

Bảng 4.46	Tổng phát thải từ đội tàu nội địa tại khu cảng thành phố Hồ Chí Minh	125
Bảng 4.47	Tổng phát thải từ đội tàu quốc tế tại khu cảng thành phố Hồ Chí Minh	125
Bảng 4.48	Thống kê lượng phát thải CO ₂ toàn thế giới và từ khâu vận chuyển đường biển thế giới	126
Bảng 4.49	Các khiếm khuyết của đội tàu Việt Nam liên quan đến vấn đề môi trường	126
Bảng 5.1	Tình hình biến động quy mô kim ngạch NTĐB và khối lượng hàng hóa NTĐB Việt Nam	138
Bảng 5.2	Tình hình biến động quy mô kim ngạch NTĐB và trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hoá ngoại thương	139
Bảng 5.3	Thống kê mô tả các biến trong mô hình	141
Bảng 5.4	Dự báo nhu cầu hàng hoá vận chuyển đường biển theo các giai đoạn	157
Bảng 5.5	Dự báo khối lượng hàng hoá vận chuyển đường biển do đội tàu Việt Nam đảm nhận	158
Bảng 5.6	Dự báo nhu cầu đội tàu và vốn phát triển đội tàu theo loại tàu và các giai đoạn	160

DANH MỤC CÁC HÌNH

Số hình	Tên hình	Số trang
Hình 3.1	Ba trụ cột của phát triển bền vững	58
Hình 4.1	Tình hình phát triển về mặt quy mô kinh tế Việt Nam	75
Hình 4.2	Biến động GDP hiện hành theo ngành kinh tế	76
Hình 4.3	Tình hình GDP bình quân đầu người ở Việt Nam	77
Hình 4.4	Biểu đồ giá trị xuất nhập khẩu hàng hóa qua các năm	78
Hình 4.5	Tình hình biến động chỉ tiêu kim ngạch ngoại thương và ngoại thương đường biển	81
Hình 4.6	Biến động kim ngạch xuất khẩu đường biển Việt Nam	82
Hình 4.7	Biến động kim ngạch các mặt hàng chủ yếu của xuất khẩu đường biển	84
Hình 4.8	Biến động kim ngạch xuất khẩu đường biển nhóm hàng thủy sản và TĐTT	85
Hình 4.9	Biến động kim ngạch xuất khẩu đường biển của nhóm hàng nông sản và TĐTT	86
Hình 4.10	Biến động kim ngạch xuất khẩu đường biển của các mặt hàng chủ yếu thuộc nhóm công nghiệp chế biến và TĐTT	87
Hình 4.11	Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển và TĐTT	88
Hình 4.12	Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển theo các mặt hàng chủ yếu	89
Hình 4.13	Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển mặt hàng xăng dầu và mặt hàng phân bón	90
Hình 4.14	Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển của các mặt hàng chủ yếu thuộc nhóm hàng nguyên phụ liệu và TĐTT	90
Hình 4.15	Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển và TĐTT của mặt hàng ô tô nguyên chiếc	91
Hình 4.16	Biến động kim ngạch xuất khẩu đường biển theo các thị trường	93

Hình 4.17	Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển theo các thị trường	94
Hình 4.18	Biến động khối lượng hàng hóa NTĐB Việt Nam và so sánh TĐTT với Thế giới	95
Hình 4.19	Biến động khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển và so sánh TĐTT với Thế giới	96
Hình 4.20	Biến động khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển theo loại hàng	97
Hình 4.21	Biến động khối lượng hàng khô xuất khẩu đường biển và TĐTT	98
Hình 4.22	Biến động khối lượng hàng container xuất khẩu đường biển và TĐTT (theo TEU)	99
Hình 4.23	Biến động khối lượng hàng lỏng xuất khẩu đường biển và TĐTT	100
Hình 4.24	Biến động khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển và so sánh TĐTT với Thế giới	101
Hình 4.25	Biến động khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển theo loại hàng	102
Hình 4.26	Biến động khối lượng hàng khô nhập khẩu đường biển và TĐTT	103
Hình 4.27	Biến động khối lượng hàng container nhập khẩu đường biển và TĐTT	104
Hình 4.28	Biến động khối lượng hàng lỏng nhập khẩu đường biển và TĐTT	106
Hình 4.29	Biến động trọng tải đội tàu biển Việt Nam theo tuyến hoạt động	106
Hình 4.30	Biến động quy mô đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo loại tàu	107
Hình 4.31	Biến động quy mô đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo trọng tải	108

Hình 4.32	Biến động quy mô đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo tuổi tàu	109
Hình 4.33	Biến động khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển theo đội tàu Việt Nam và nước ngoài	110
Hình 4.34	Biến động giá trị kim ngạch ngoại thương đường biển/GDP	114
Hình 4.35	Biến động giá trị kim ngạch xuất khẩu đường biển/GDP	116
Hình 4.36	Biến động đóng góp của NTĐB Việt Nam vào GDP	117
Hình 4.37	Lượng hàng container thông qua Việt Nam và các cảng tại TP HCM	123
Hình 5.1	Biến động quy mô kim ngạch NTĐB và khối lượng hàng hóa NTĐB Việt Nam	139
Hình 5.2	Biến động quy mô kim ngạch NTĐB và trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương	140

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Để 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 hoá, 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

(1) 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.

(2) Về không gian nghiên cứu

Khi đánh giá hoạt động của một ngành cụ thể, thường phải được đặt trong phạm vi một địa phương, một quốc gia hay toàn quốc tế, đặc biệt đối với ngành hay các phân ngành của ngoại thương, khái niệm lãnh thổ càng cần được làm rõ. Chính vì vậy, luận án này lựa chọn nghiên cứu hoạt động NTĐB của toàn Việt Nam.

(3) Về thời gian nghiên cứu

Để phân tích về hoạt động vận chuyển hàng hóa NTĐB ở Việt Nam, có thể lựa chọn nhiều giai đoạn nghiên cứu khác nhau kể từ Đại hội Đảng 6 (năm 1986) – một cột mốc đánh dấu sự đổi mới trong tư duy và phương thức lãnh đạo của Đảng. Từ đó, dẫn đến sự đổi mới mạnh mẽ trong quan điểm và chiến lược phát triển kinh tế đất nước của Đảng và Chính Phủ. Theo đó, luận án lựa chọn mốc thời gian là năm 2008 để nghiên cứu vì một số lý do sau đây. Thứ nhất, năm 2008 là một năm sau khi Việt Nam chính thức trở thành thành viên đầy đủ của Tổ chức

thương mại thế giới (WTO), một tổ chức có sức ảnh hưởng mang tính quyết định tới hoạt động kinh tế, thương mại và đầu tư toàn cầu. Đây cũng là khoảng thời gian Việt Nam đưa ra Chương trình hành động, thực thi các cam kết sau khi gia nhập tổ chức này và thu được những thành quả đáng kể về các chỉ tiêu kinh tế - xã hội sau khi gia nhập WTO. Thứ hai, năm 2008 cũng là năm mở ra một chặng đường mới trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế của đất nước với sự tham gia một cách chủ động, hiệu quả của Việt Nam vào hệ thống thương mại song phương và đa phương. Đến nay, Việt Nam đã chính thức tham gia, ký kết thực hiện 15 hiệp định thương mại tự do và hiện đang đàm phán 02 hiệp định. Vì những lý do trên, luận án tập trung nghiên cứu khâu vận chuyển hàng hóa XNK của hoạt động NTĐB 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:

- (1) Phương pháp tổng hợp, so sánh, phân tích hệ thống và tổng hợp thống kê.
- (2) Phương pháp Delphi.
- (3) 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

(1) 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), trong đó bao gồm lý luận về hoạt động VCĐB, về phát triển bền vững, xây dựng khái niệm ngoại thương đường biển, từ đó rút ra đặc điểm, vai trò và các yếu tố cơ bản của NTĐB. Cuối cùng là đề xuất khái niệm phát triển bền vững ngoại thương đường biển và bộ tiêu chí đánh giá PTBV NTĐB.

(2) 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*. Việc đánh giá hiện trạng vận chuyển hàng hóa NTĐB trong luận án hoàn toàn dựa trên bộ tiêu chí này.

5.2. Đóng góp về mặt thực tiễn

(1) Bằng số liệu từ nhiều nguồn tin cậy và dựa trên bộ tiêu chí đã đề xuất về đánh giá PTBV NTĐB, luận án đã phân tích, đánh giá hiện trạng phát triển vận chuyển hàng hóa NTĐB 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 NTĐB ở Việt Nam. Đây là cơ sở thực tiễn quan trọng nhất để luận án có thể đề xuất những giải pháp mang tính thời sự, khả thi và phù hợp với thực tế.

(2) 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 NTĐB Việt Nam trong khoảng thời gian từ năm 2008 – 2019 trong cả ngắn hạn và dài hạn. Đồng thời, luận án chỉ ra chiều tác động tích cực và đo lường mức độ tác động của các biến số kinh tế này tới hoạt động NTĐB ở Việt Nam. Kết quả này là một trong những cơ sở khoa học và thực tiễn cốt yếu để luận án đề xuất giải pháp PTBV NTĐB trong thời gian tới.

(3) 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

1.1. Các kết quả nghiên cứu về phát triển bền vững

1.1.1. Các nghiên cứu bên ngoài nước

Quan điểm PTBV đã từng bước được tìm kiếm. Năm 1972, thế giới đối mặt với tình trạng khan hiếm năng lượng và ô nhiễm môi trường nặng nề. Trước thực tế đó và dưới sức ép của các nhà khoa học, Liên hiệp quốc đã tổ chức Hội nghị quốc tế về môi trường ở Stockholm Thụy Điển, thu hút sự tham gia của 113 quốc gia trên thế giới. Hội nghị này được coi là hội nghị đầu tiên của thế giới về vấn đề gắn phát triển với việc bảo vệ và cải thiện môi trường sống của con người. Hội nghị đã ra tuyên bố Stockholm về môi trường con người gồm 7 điểm và 26 nguyên tắc.

Tuy nhiên, khái niệm phát triển bền vững được phổ biến rộng rãi trên thế giới từ sau báo cáo Brundtland năm 1987 của Ủy ban môi trường và phát triển thế giới (WCED) - Báo cáo “*Tương lai của chúng ta*”. Trong báo cáo này, phát triển bền vững được hiểu là sự phát triển có thể đáp ứng nhu cầu hiện tại mà không ảnh hưởng, tổn hại đến những khả năng đáp ứng nhu cầu của các thế hệ tương lai.

Đến năm 1991, một ấn phẩm quan trọng liên quan đến phát triển bền vững là cuốn “*Cứu lấy trái đất – Chiến lược cho cuộc sống bền vững*” đã được xuất bản. Chín chương đầu cuốn sách được xem là “*Những nguyên tắc của một xã hội bền vững*”, nhằm mục tiêu vừa cứu lấy trái đất vừa vì một xã hội bền vững.

Bước ngoặt quan trọng nhất có thể nói là Hội nghị thượng đỉnh Trái đất về Môi trường năm 1992. Hội nghị thượng đỉnh về môi trường và phát triển đã được Liên hợp quốc tổ chức ở Rio de Janeiro (Brazil). Hội nghị đã đưa ra được hai 2 bản tuyên bố mang tính nguyên tắc, đó là: Tuyên bố Rio de Janeiro về môi trường và phát triển bao gồm 27 nguyên tắc cơ bản và Tuyên bố các nguyên tắc quản lý bảo vệ và PTBV rừng. Hội nghị cũng đã ký kết hai công ước quốc tế là Công ước khung của Liên hiệp quốc về biến đổi khí hậu toàn cầu và Công ước về đa dạng sinh học. Hội nghị cũng đưa ra chương trình nghị sự (Agenda 21) về các giải pháp PTBV chung cho toàn thế giới trong thế kỷ 21. Đây là văn kiện đồ sộ gồm 40 chương đề cập đến tất cả các cấp của tổ chức xã hội, từ chính quyền quốc gia và địa phương cho đến các cơ quan phát triển, các tổ chức phi chính phủ và các tổ chức cộng đồng. Đến nay đã có 113 quốc gia trên thế giới xây dựng và thực hiện

Chương trình nghị sự 21 về PTBV cấp quốc gia và 6.416 Chương trình nghị sự 21 cấp địa phương, đồng thời tại các nước này đều đã thành lập các cơ quan độc lập để triển khai thực hiện chương trình này.

Năm 2002, Hội nghị Thượng đỉnh Thế giới về Phát triển bền vững tổ chức ở Johannesburg (Cộng hoà Nam Phi) đã thông qua Bản Tuyên bố Johannesburg và Bản Kế hoạch thực hiện về phát triển bền vững, đã khẳng định lại "*phát triển bền vững*" là quá trình phát triển có sự kết hợp chặt chẽ, hợp lý và hài hoà giữa 3 mặt, gồm: *phát triển kinh tế* (nhất là tăng trưởng kinh tế), *phát triển xã hội* (nhất là thực hiện tiến bộ, công bằng xã hội; xoá đói giảm nghèo và giải quyết việc làm) và *bảo vệ môi trường* (nhất là xử lý, khắc phục ô nhiễm, phục hồi và cải thiện chất lượng môi trường; phòng chống cháy và chặt phá rừng; khai thác hợp lý và sử dụng tiết kiệm tài nguyên thiên nhiên).

Gần đây nhất, năm 2015, Chương trình nghị sự năm 2030 về phát triển bền vững của LHQ, được tổ chức tại New York, Hoa Kỳ thống nhất các mục tiêu PTBV và định hướng mọi hoạt động phát triển ở mỗi quốc gia, khu vực và toàn cầu trong 15 năm tới. Các mục tiêu PTBV dựa trên sáu chủ đề bao gồm: nhân phẩm, con người, hành tinh, quan hệ đối tác, công lý và thịnh vượng.

Cuốn sách *Các tiêu chí bền vững (Sustainability Indicators)* [86] cũng là dự án số 67 của Ủy ban Khoa học về vấn đề môi trường - SCOPE (Scientific Committee on Problems of the Environment) xuất bản năm 2007 được nhóm tác giả giới hạn tiếp cận vấn đề dưới góc độ khoa học. Cuốn sách cho rằng, hiện nay nhóm ba chỉ tiêu bao gồm: tỷ lệ tăng trưởng GDP, tỷ lệ thất nghiệp và tỷ lệ lạm phát đang được người dân hiểu và quan tâm nhiều nhất. Tuy nhiên, để đánh giá sự phát triển một đất nước chỉ với ba chỉ tiêu đó, là chưa toàn diện. Cuốn sách đề cập đến biểu đồ thể hiện tính bền vững được nghiên cứu bởi Nhóm tư vấn về các chỉ tiêu bền vững (CGSDI), bao gồm ba trụ cột với mức độ quan trọng khác nhau, cụ thể: nhóm các chỉ tiêu kinh tế chiếm 45%, nhóm các chỉ tiêu về xã hội chiếm 35%, còn lại là nhóm các chỉ tiêu về môi trường chiếm 20%. Tuy nhiên, nhược điểm của nhóm chỉ tiêu này là chưa phân tích các quan điểm chính trị một cách đầy đủ. Năm 1992, Hội nghị Liên hợp quốc về môi trường và phát triển – UNCED đưa ra bộ chỉ tiêu về PTBV được chia làm bốn nhóm: 19 chỉ tiêu về lĩnh vực xã

hội, 20 chỉ tiêu lĩnh vực môi trường, 14 chỉ tiêu về lĩnh vực kinh tế và 8 chỉ tiêu (đề xuất) lĩnh vực thể chế. Cuốn sách cũng chỉ ra rằng, trụ cột thể chế thường bị nghi ngờ hay ít quan tâm do chỉ được xem như một yếu tố hỗ trợ PTBV chứ không phải một phần của PTBV, hoặc có thể được gộp chung vào lĩnh vực xã hội. Sau đó, “Rất nhiều các bộ chỉ tiêu đã được thu thập nhưng chưa bộ chỉ tiêu nào được áp dụng rộng rãi và sự thống nhất vẫn đang còn là một thách thức lớn”. Đây là một cuốn sách tham khảo rất quan trọng trong việc xây dựng bộ tiêu chí PTBV và cách thu thập, xử lý dữ liệu cho luận án.

1.1.2. Các nghiên cứu trong nước

Đầu tiên, xét về phía Nhà nước, năm 1991, Hội đồng Bộ trưởng đã thông qua “*Kế hoạch quốc gia về môi trường và phát triển lâu bền 1991-2000*”, do Ủy ban Khoa học Nhà nước soạn thảo với sự tham gia của một số tổ chức quốc tế và quốc gia. Đây là một trong những động thái đầu tiên ở tầm quốc gia về PTBV. Hơn một thập kỷ sau đó, đứng trước thực trạng phát triển đất nước không đồng đều trên ba mặt kinh tế - xã hội – môi trường, trước mục tiêu phát triển bền vững như Nghị quyết của Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ IX đã đề ra và trước các cam kết quốc tế, Chính phủ đã ban hành quyết định số 153/2004/TTg “*Định hướng Chiến lược về phát triển bền vững ở Việt Nam - (Chương trình nghị sự 21 của Việt Nam)*” [28] là một chiến lược khung, bao gồm những định hướng lớn làm cơ sở pháp lý để các Bộ, ngành, địa phương, các tổ chức và cá nhân có liên quan triển khai thực hiện và phối hợp hành động nhằm bảo đảm PTBV đất nước trong thế kỷ 21. Định hướng chiến lược về PTBV ở Việt Nam nêu lên những thách thức mà Việt Nam đang phải đối mặt, đề ra những chủ trương, chính sách, công cụ pháp luật và những lĩnh vực hoạt động ưu tiên trên 03 phương diện kinh tế, xã hội, môi trường cần được thực hiện để PTBV trong thế kỷ 21.

Quan điểm PTBV đó đã được lồng ghép xuyên suốt trong các Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội ở những giai đoạn tiếp theo, và được cụ thể hóa bằng Quyết định phê duyệt *Chiến lược phát triển bền vững Việt Nam giai đoạn 2011 – 2020* [29] ban hành bởi Thủ tướng Chính phủ vào ngày 12/4/2012 cùng với việc chính thức đưa ra các chỉ tiêu giám sát và đánh giá PTBV Việt Nam giai đoạn 2011 – 2020, bao gồm: Các chỉ tiêu tổng hợp (GDP xanh, chỉ số phát triển con

người (HDI), chỉ số bền vững môi trường (ESI)), các chỉ tiêu về kinh tế, các chỉ tiêu về xã hội và các chỉ tiêu về tài nguyên, môi trường.

Gần đây nhất, đó là năm 2017, Thủ tướng Chính phủ bản hành Quyết định số 622/QĐ-TTg “*Kế hoạch hành động quốc gia thực hiện Chương trình nghị sự 2030 vì sự phát triển bền vững*” [30], với 17 mục tiêu PTBV và 115 mục tiêu cụ thể đặt ra cho Việt Nam trong giai đoạn từ nay đến năm 2030 trên tất cả các lĩnh vực kinh tế - xã hội - môi trường, tương ứng với các mục tiêu PTBV toàn cầu được thông qua tại Hội nghị Thượng đỉnh LHQ vào tháng 9 năm 2015.

Đồng hành với các quan điểm và hành động của Nhà nước, các nhà khoa học và các tổ chức nghiên cứu cũng có rất nhiều các công trình khoa học công phu, phong phú về các quan điểm, khái niệm, nguyên tắc, các bộ tiêu chí đánh giá PTBV, cụ thể:

Cuốn sách “*Giáo trình Phát triển bền vững*” do tác giả Bùi Văn Dũng chủ biên xuất bản năm 2014 [4], coi phát triển bền vững là một môn học trong chương trình đại học. Ở chương trọng tâm của cuốn sách – chương Phát triển bền vững, nhóm tác giả cung cấp cơ sở lý luận rất đầy đủ và mạch lạc về khái niệm, nội dung và các nguyên tắc phát triển bền vững, dẫn đến kết luận “Phát triển bền vững phải được xem xét trên cả ba mặt: kinh tế, xã hội, môi trường và đã đến lúc phải mở rộng nội hàm của phát triển bền vững khi xem xét đến mặt thứ tư – mặt văn hóa, và thêm mặt thể chế. Quan điểm tương tự về các trụ cột đánh giá PTBV được thể hiện trong cuốn sách: “*Phát triển bền vững ở Việt Nam – Thành tựu, cơ hội, thách thức và triển vọng*” của tác giả GS.TSKH. Nguyễn Quang Thái và PGS.TS. Ngô Thắng Lợi được xuất bản năm 2007 [9], và cuốn sách “*Môi trường và phát triển bền vững*” của tác giả Lê Văn Khoa chủ biên, xuất bản năm 2016 [7]. Ngoài 03 trụ cột PTBV cơ bản là kinh tế, xã hội con người và môi trường sinh thái, những học giả trên đều xem xét đến tiêu chí thể chế, mối quan hệ giữa thể chế với PTBV và một số thể chế PTBV ở Việt Nam cũng như định hướng về việc hoàn thiện từng loại thể chế để hướng tới PTBV.

Một quan điểm khác được đề cập trong cuốn sách chuyên khảo: “*Phát triển bền vững ở Việt Nam trong bối cảnh mới của toàn cầu hóa, hội nhập quốc tế và biến đổi khí hậu*” được đồng chủ biên bởi hai tác giả GS.TS. Ngô Thắng Lợi và

TS. Vũ Thành Hưởng, xuất bản năm 2015 [10]. Nhóm nghiên cứu đề xuất dựa trên bộ ba tiêu chí chính: tăng trưởng kinh tế bền vững; tăng trưởng kinh tế thúc đẩy tiến bộ xã hội và tăng trưởng gắn với sử dụng hiệu quả tài nguyên, bảo vệ môi trường và ứng phó với biến đổi khí hậu. Trong đó, yếu tố thể chế vẫn được xem xét mặc dù được tách riêng ra khỏi bộ tiêu chí. Sau đó, nhóm tác giả đánh giá hiện trạng và so sánh với giá trị cần đạt thì nhận thấy: các chỉ tiêu đạt được về giá trị định lượng nhưng không đảm bảo về chất lượng. Từ đó, nhóm tác giả rút ra những vấn đề thiếu bền vững cùng nguyên nhân cụ thể, và đề xuất giải pháp đột phá thực hiện PTBV áp dụng đến năm 2020. Cách tiếp cận và giải quyết vấn đề của nhóm tác giả khá bài bản, chặt chẽ và NCS đánh giá đây là công trình có hàm lượng khoa học cao.

Cuốn sách “*Phát triển nhanh và bền vững nền kinh tế Việt Nam (thời kỳ 2011 – 2020)*” do PGS.TS. Bùi Tất Thắng chủ biên, xuất bản năm 2010 [17]. Cuốn sách khẳng định “phát triển kinh tế bền vững” là khái niệm nằm trong khái niệm rộng hơn: phát triển bền vững. Sau khi đưa ra cơ sở lý luận, nhóm tác giả kiến nghị bộ chỉ tiêu gồm 28 chỉ tiêu (11 chỉ tiêu trực tiếp và 17 chỉ tiêu gián tiếp) để đánh giá mức độ phát triển nhanh và bền vững nền kinh tế. Sau khi đưa ra cơ sở lý luận, nhóm tác giả đánh giá thực trạng trong 20 năm thông qua một số vấn đề chủ yếu: TĐTT kinh tế Việt Nam, cơ cấu GDP và cơ cấu lao động, đời sống nhân dân, đời sống chính trị-xã hội, môi trường sinh thái, đổi mới thể chế và tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế. Từ đó, nhóm tác giả đề xuất giải pháp chính sách chủ yếu để phát triển nhanh và bền vững nền kinh tế Việt Nam giai đoạn 2011-2020.

Luận án tiến sĩ: “*Phát triển kinh tế bền vững ở Việt Nam*” của tác giả Nguyễn Hữu Sở năm 2009 [67]. Tác giả đã khẳng định rằng phát triển kinh tế bền vững là một bộ phận cấu thành quan trọng của PTBV ở mỗi quốc gia hiện nay. Trong phần cơ sở lý luận, tác giả không đưa ra một bộ tiêu chí cụ thể mà lập luận rằng: trong trường hợp không có hệ thống đầy đủ các chỉ tiêu PTBV thì có thể đánh giá qua hệ thống một số chỉ tiêu định lượng và định tính. Vì vậy, tác giả đã đánh giá toàn diện và sâu sắc phát triển kinh tế bền vững của Việt Nam sau hơn 20 năm đổi mới (giai đoạn 1986-2008) thông qua các chỉ tiêu sau: tốc độ và chất lượng tăng trưởng kinh tế; tác động lan tỏa của tăng trưởng kinh tế đến các vấn

đề xã hội, môi trường; cơ cấu nền kinh tế đảm bảo PTBV; mức độ PTBV qua phân tích các ngành kinh tế chính. Từ đó, tác giả trình bày các nhóm giải pháp lớn nhằm phát triển kinh tế bền vững trong thời gian tới.

Về các công trình khoa học về PTBV theo một ngành cụ thể, NCS tham khảo luận án tiến sĩ: “*Nghiên cứu các giải pháp phát triển bền vững vận tải thủy nội địa khu vực miền Bắc*” của tác giả Nguyễn Thị Tuyết Mai năm 2016 [64], đánh giá sự phát triển bền vững cho một ngành vận tải cụ thể. Luận án tiến sĩ: “*Đề xuất giải pháp phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng*” của tác giả Ngô Đức Du, năm 2017 [57], nghiên cứu giải pháp PTBV áp dụng cho một loại hình doanh nghiệp đặc thù, đó là cảng biển - một mắt xích quan trọng trong VCĐB. Hai luận án trên đều xây dựng lý luận chung về PTBV, trong đó bao gồm việc đề xuất bộ tiêu chí đánh giá sự PTBV dựa trên ba tiêu chí: kinh tế, xã hội và môi trường, từ đó các tác giả đánh giá thực trạng quá trình phát triển của đối tượng nghiên cứu và đưa ra giải pháp. Có thể nói, đây là những tài liệu tham khảo hữu ích cho NCS trong cách thức triển khai việc đánh giá PTBV một ngành vận tải, một doanh nghiệp liên quan đến VCĐB. Tuy nhiên, bộ tiêu chí các tác giả đề xuất còn mang nhiều tính chủ quan và các giải pháp đưa ra cũng thuần túy dựa trên phương pháp phân tích thống kê truyền thống.

* Sau khi tổng hợp các công trình khoa học, NCS nhận thấy, trên thế giới, khái niệm *phát triển bền vững* đã được hình thành từ những năm 1972, và ngày càng được quan tâm, nghiên cứu, phát triển cho đến nay. Ở Việt Nam, ban đầu khái niệm *phát triển bền vững* xuất hiện chậm hơn so với thế giới 10 – 15 năm, nhưng ngay lập tức, được cụ thể hóa thành các quan điểm chủ trương của Đảng và Chính phủ tới các bộ ngành, địa phương một cách liên tục và có hệ thống. Cho đến nay, Việt Nam đã thông qua, ban hành và thực hiện các kế hoạch, chương trình nghị sự về PTBV theo từng giai đoạn phát triển đất nước, đáp ứng nhanh chóng kịp thời nhu cầu PTBV của toàn thế giới. 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.

1.2. Nghiên cứu về phát triển bền vững ngoại thương đường biển

1.2.1. Các nghiên cứu bên ngoài nước

1.2.1.1. Các nghiên cứu về phát triển bền vững ngoại thương đường biển

Hiện nay, trong các tài liệu chuyên ngành trên thế giới, thuật ngữ liên quan đến ngoại thương đường biển đang được sử dụng nhiều hiện nay là ‘*seaborne trade*’, ‘*maritime trade*’ ‘*sea trade*’, tạm dịch là *thương mại đường biển* (TMĐB). Đây là lĩnh vực có nhiều điểm tương đồng với ngoại thương đường biển, đặc biệt trong khâu vận chuyên đường biển – phạm vi nghiên cứu chính của luận án. Thậm chí, một số tài liệu cũng thống nhất hai thuật ngữ này. Vì vậy, xét về các nghiên cứu ngoài nước, luận án sẽ tìm hiểu các công trình khoa học về thương mại đường biển.

Trước hết, phải kể đến là cuốn sách *Maritime Economics*, của Martin Stopford ấn bản thứ 3, xuất bản năm 2009 [82], tạm dịch là *Kinh tế hàng hải*, được chia thành 06 phần. Liên quan đến nội dung của luận án hơn cả là phần 4 của cuốn sách – thương mại đường biển và hệ thống giao thông vận tải, ở đây, nhà kinh tế học người Anh đã phân tích quá trình hình thành TMĐB theo các tuyến đường thế giới, đã giải thích tại sao có thương mại giữa các quốc gia, gắn sự phát triển TMĐB với sự thịnh vượng của một đất nước cũng như vai trò của VCĐB trong ngoại thương, đồng thời M.Stopford đi vào nghiên cứu TMĐB chi tiết theo từng loại hàng và đội tàu vận chuyên: hàng rời, hàng chuyên dụng và hàng bách hóa. Có thể nói, với khối lượng gần 800 trang, cuốn sách đã thực sự đưa ra những nghiên cứu đi từ lịch sử đến hiện tại, tương lai với số liệu thống kê phong phú, đa dạng và những phân tích sâu sắc cả về lý luận, thực tiễn liên quan đến nội dung chính của luận án.

Ấn phẩm thường niên của Liên Hiệp Quốc - *Review of Maritime Transport*, tạm dịch là *Báo cáo tổng kết về vận chuyên đường biển*, được xuất bản kể từ năm 1968. Đây là một tạp chí thời sự chuyên ngành cung cấp các phân tích đi kèm số liệu đầy đủ, toàn diện về thực trạng phát triển VCĐB toàn cầu hàng năm, cụ thể

về vận chuyển hàng hóa TMĐB, cơ cấu đội tàu VTB thế giới, cảng biển và khung pháp lý liên quan. Luận án hoàn toàn có thể sử dụng những thông tin hữu ích này để đối sánh với hàng hóa TMĐB và đội tàu vận chuyển hàng hóa NTĐB Việt Nam, để từ đó có những đánh giá xác đáng trong luận án.

Cuốn sách “*Maritime trade and transport logistics*” tạm dịch là *Thương mại đường biển và logistics vận tải* nằm trong chiến lược đến 2030 của Viện Kinh tế Quốc tế Hamburg (HWWI) của Đức [90], trong đó, phần A là chủ yếu liên quan đến luận án với tiêu đề *Các quan điểm về thương mại đường biển – vận tải hàng hóa và kinh tế cảng*. Trong phần này, các học giả người Đức nghiên cứu cơ cấu, sự phát triển và các yếu tố quyết định thương mại quốc tế, TMĐB quốc tế và cảng biển, với đối tượng nghiên cứu trung tâm là châu Âu và Liên minh châu Âu (EU). Bằng các lý thuyết kinh tế cổ điển và phân tích thống kê, các nhà kinh tế đã chỉ ra hai yếu tố quyết định thương mại quốc tế, đó là tự do hóa thương mại và chi phí vận chuyển – yếu tố bị tác động bởi khoảng cách địa lý và rào cản thương mại chính phủ; yếu tố quyết định đến TMĐB quốc tế chủ yếu là thương mại quốc tế nói chung (các yếu tố quyết định hình thành phạm vi, cấu trúc và hướng của hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế) và sự cạnh tranh giữa các phương thức vận chuyển – được đánh giá là tác động ít hơn.

Bài viết năm 2005 “*Determinants of the demand for maritime imports and exports*” của tác giả Pablo Coto-Millán đến từ Khoa Kinh tế học, Đại học Cantabria, Tây Ban Nha [136]. Các học giả cho rằng từ trước tới nay, hàm cầu về TMĐB thường được ước lượng mà không tính đến XK và NK. Với phạm vi nghiên cứu tập trung vào loại hàng bách hóa, các nhà kinh tế học ở đây đã tiến hành xây dựng và ước lượng hàm cầu về XKĐB và NKĐB cho một nền kinh tế cụ thể là Tây Ban Nha, trong đó không xem xét đến yếu tố phương tiện vận chuyển. Nghiên cứu áp dụng các kỹ thuật đa biến Johansen và Juselius về đồng liên kết để kiểm tra mối quan hệ trong dài hạn giữa XNKĐB với các biến số kinh tế vĩ mô. Kết quả chỉ ra rằng, yếu tố quan trọng nhất quyết định đến XNKĐB của Tây Ban Nha là giá cả của dịch vụ VCĐB – chỉ tiêu có độ co giãn tăng theo thời gian sau thời kỳ Tây Ban Nha gia nhập EU.

Bài báo “*Seaborne trade has brought prosperity. How to ensure its sustainability*” của tác giả Jan Hoffmann, người đứng đầu chi nhánh logistics thương mại, DTL, UNCTAD, được đăng trên Diễn đàn Hàng hải toàn cầu vào tháng 03/2018 [101]. Trước hết, tác giả khẳng định thương mại quốc tế và TMĐB mang lại sự thịnh vượng, phồn vinh cho không chỉ các nước phát triển mà cả các nước đang phát triển. Sau đó, tác giả tiến hành phân tích nhanh thực trạng và dự báo tương lai (từ năm 1970 đến năm 2020) TMĐB theo các tiêu chí tự đề xuất. Cuối cùng, tác giả chỉ ra: muốn thương mại quốc tế cũng như TMĐB mang lại sự thịnh vượng bền vững thì khâu vận chuyển phải chú trọng đến các yếu tố về môi trường, cũng là để đảm bảo sự bền vững cho chính VCĐB.

1.2.1.2. Các nghiên cứu về phát triển bền vững vận chuyển đường biển

“*Inspirations from sustainable maritime development*” Jeffrey J. Smith, (2018) [102]. Với chủ đề chính là bảo vệ môi trường trong ngành vận tải đường biển toàn cầu, bài viết nêu cao vai trò của tổ chức hàng hải thế giới (IMO) và cách thức IMO giải quyết vấn đề khí thải nhà kính. Bài viết cũng khẳng định, một cột mốc quan trọng đã đạt được trong sự PTBV trong vận tải biển khi Công ước quốc tế năm 1973 về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển (và sau đó được sửa đổi bởi Protocolo 1978 hay "Marpol") được thông qua. Bài viết tuy không đưa ra bất kỳ số liệu thống kê chuyên ngành nào nhưng về mặt cơ sở lý luận, đây vẫn là một tài liệu tham khảo quý giá đối với luận án trong việc nghiên cứu sự bền vững của khâu vận chuyển trong TMĐB.

“*EGM on Oceans, seas and sustainable development: Maritime Transport*” (2013) của tác giả Jesper Loldrup (trưởng ban, đơn vị chính sách và kế hoạch, văn phòng tổng thư ký) và Edward Kleverlaan (trưởng ban, văn phòng về các hiệp ước London / các vấn đề về ngoại giao và đại dương) [103]. Đây là một bài viết của IMO với chủ đề “*Phát triển bền vững: Đóng góp của IMO sau Rio + 20*”. Bài viết đề xuất 08 trụ cột phát triển hàng hải bền vững, đó là: văn hóa an toàn và quản lý môi trường, hiệu suất năng lượng, sự cải cách và đổi mới công nghệ, giáo dục và đào tạo hàng hải, an ninh hàng hải và các hành động chống vi phạm bản quyền, quản lý giao thông hàng hải, phát triển CSHT hàng hải, các tiêu

chuẩn toàn cầu tại IMO. Đồng thời, bài viết cũng đưa ra 04 khung quy định về VCĐB quốc tế hiện nay đảm bảo sự tác động qua lại giữa an toàn – môi trường và con người. Đó là SOLAS - các yêu cầu an toàn áp dụng cho tất cả các tàu là đối tượng của Công ước; MARPOL - cung cấp mức độ bảo vệ môi trường bắt buộc với yêu cầu không xả thải ở một số khu vực; UNCLOS - khung pháp lý quản lý quyền và trách nhiệm của các quốc gia trong việc sử dụng không gian đại dương; STCW - hướng dẫn và khuyến nghị đào tạo và nâng cao năng lực của sĩ quan và thuyền trưởng trên tàu. Cũng từ Tổ chức Hàng hải Thế giới IMO, bài viết “*How international shipping and the maritime community contribute to sustainable development*” ra đời sau Hội nghị mới nhất về PTBV của LHQ tháng 09/2015 [91]. Liên quan đến mục tiêu số 06 (nước sạch và vệ sinh), 11 (thành phố và cộng đồng bền vững), 12 (tiêu dùng và sản xuất có trách nhiệm) trong 17 mục tiêu mới nhất về PTBV LHQ, IMO đã phát triển một số quy định quan trọng, đặc biệt là Công ước và Nghị định thư Luân Đôn về ngăn ngừa ô nhiễm biển do đổ chất thải và các chất khác trên biển (LC/LP), Công ước tái chế tàu biển Hồng Kông và Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu biển (MARPOL). IMO cũng đóng góp hơn nữa vào các mục tiêu PTBV này bằng cách giúp các nước đang phát triển tăng cường năng lực quốc gia để ngăn ngừa và quản lý ô nhiễm biển. Nó cũng hoạt động để nâng cao năng lực kỹ thuật trong quản lý nước thải trên tàu và tại các cảng, và thúc đẩy tái chế, công nghệ sản xuất sạch hơn và các mô hình tiêu dùng bền vững hơn. Hai bài viết này của IMO cung cấp những kiến thức chuyên ngành thời sự, quan điểm về PTBV VCĐB quốc tế và các quy định, công ước quốc tế hiện nay về bảo vệ môi trường biển, từ đó, luận án có thể áp dụng vào nghiên cứu đối với khâu VCĐB quốc tế của Việt Nam.

Báo cáo “*Environmental impact of Sea Transportation in the North Sea Region*” của Viện nghiên cứu Môi trường của Thụy Điển vào tháng 04/2007 [98]. Báo cáo đưa ra định hướng cơ bản về phương pháp luận khi đánh giá các tác động tới môi trường của giao thông hàng hải ở khu vực biển Bắc. Bản báo cáo thống kê 16 mục tiêu về chất lượng môi trường nói chung và tiến hành phân tích cụ thể 06 mục tiêu có liên quan đến hoạt động VCĐB. Cũng trong phần cơ sở lý luận,

báo cáo tiếp tục chỉ ra các hệ quả môi trường phải gánh chịu từ hoạt động VCĐB, cụ thể được chia làm 05 nhóm: ô nhiễm không khí, ô nhiễm nước, rác thải, ô nhiễm tiếng ồn và hiện tượng xói mòn. Từ đó, cơ sở lý luận được áp dụng để phân tích tác động tới môi trường của VCĐB ở khu vực Biển Bắc.

Ngoài ra, còn có nhiều công trình khoa học nghiên cứu về khía cạnh môi trường, đặc biệt vấn đề sử dụng nhiên liệu và xả thải của khâu vận chuyển đường biển, điển hình như bài “*Fuel demand and emissions for maritime sector in Fiji: Current status and low carbon strategies*” của Ravita D. Prasad và cộng sự (2019); “*Alternative fuel options for low carbon maritime transportation: Pathways to 2050*” của Hui Xing và cộng sự (2021); “*Estimating fuel consumption maritime transport*” của tác giả Erkan Isikli và cộng sự (2020); “*Multi-objective decisions support to enhance environmental sustainability in maritime shipping: A review and future directions*” của S. Afshin Mansouri và cộng sự (2015); “*A review of cleaner alternative fuels for maritime transportation*” của Ahad Al-Enazi và cộng sự (2021).

1.2.2. Các nghiên cứu trong nước

Qua tìm hiểu của NCS, khái niệm “*ngoại thương đường biển*” còn khá mới mẻ đối với các nghiên cứu trong nước. Vì vậy, luận án sẽ tìm các công trình khoa học ở phạm vi rộng hơn, đó là ngoại thương và ngoại thương theo phương thức cụ thể.

1.2.2.1. Các nghiên cứu về phát triển bền vững ngoại thương

Cuốn “*Giáo trình Kinh tế ngoại thương*” của tác giả GS.TS. Bùi Xuân Lưu và PGS.TS.Nguyễn Hữu Khải, Trường Đại học Ngoại thương, xuất bản năm 2007 [11]. Nội dung của cuốn sách được chia làm ba phần chính. Phần đầu tiên, là những cơ sở lý luận cơ bản, chặt chẽ và đầy đủ về ngoại thương, bao gồm cả hệ thống chỉ tiêu đánh giá kết quả và hiệu quả kinh tế ngoại thương. Phần thứ hai, cuốn sách sơ lược về ngoại thương Việt Nam qua các thời kỳ và phần cuối cùng, cuốn sách tập trung phân tích hệ thống chính sách nhằm khuyến khích, đẩy mạnh hoạt động thương mại quốc tế, đồng thời có tác dụng quản lý hoạt động XNK thực hiện mục tiêu và nhiệm vụ kinh tế - xã hội trong nước, phù hợp với điều kiện hội

nhập kinh tế quốc tế. Toàn bộ cuốn sách là cơ sở lý luận vô cùng quan trọng trong luận án.

Luận án tiến sĩ: *“Một số giải pháp đẩy mạnh hoạt động xúc tiến xuất khẩu ở Việt Nam”* của tác giả Nguyễn Thị Nhiều năm 2002 [63]. Sau khi đưa ra cơ sở lý luận về xúc tiến XK, tác giả đánh giá thực trạng hệ thống tổ chức xúc tiến XK ở Việt Nam, và đưa ra giải pháp. Theo quan điểm cá nhân, NCS nhận thấy nội dung của luận án chưa khớp với yêu cầu của đề tài, ngoài ra, luận án cung cấp hệ thống cơ sở lý luận chưa thật sự rõ ràng và thực trạng được phân tích chưa gắn với cơ sở lý luận đã nêu.

Luận án tiến sĩ: *“Xuất khẩu bền vững ở Việt Nam trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế”* của tác giả Hồ Trung Thanh năm 2009 [68]. Luận án có nội dung như một phần của đề tài của NCS. Tác giả đưa ra cơ sở lý luận và thực tiễn rất đầy đủ về xuất khẩu bền vững bao gồm khái niệm, nội dung, bộ bốn tiêu chí đánh giá xuất khẩu bền vững bao gồm: tính ổn định và chất lượng tăng trưởng xuất khẩu; mức độ bền vững về kinh tế; mức độ bền vững về môi trường và mức độ bền vững về xã hội. Sau đó, tác giả đưa ra phân tích sâu sắc về chính sách phát triển xuất khẩu bền vững và thực trạng xuất khẩu bền vững giai đoạn 1995 – 2008 dựa trên bốn tiêu chí trên, từ đó đề xuất giải pháp PTBV xuất khẩu Việt Nam trong bối cảnh hội nhập. Luận án có đóng góp quan trọng vào khung cơ sở lý luận về PTBV, tuy nhiên, theo quan điểm cá nhân, bộ tiêu chí và giải pháp được đề xuất còn chưa thật sự khách quan.

Đề tài khoa học cấp Bộ của Bộ Thương mại: *“Xây dựng mô hình động cho quỹ đạo tăng trưởng bền vững hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa trong thời kỳ đổi mới”* năm 2003, do PGS.TS. Lê Thanh Cường chủ nhiệm đề tài [70]. Đề tài đã hệ thống cơ sở khoa học để xây dựng mô hình động cho quỹ đạo tăng trưởng bền vững hoạt động xuất, nhập khẩu hàng hóa, đã phân tích được thực trạng sử dụng mô hình trong kinh tế ngoại thương. Từ đó, nhóm tác giả thực hiện xây dựng mô hình điều khiển XNK, trước hết áp dụng để phân tích quá khứ trong 36 tháng (từ 1999 đến năm 2002) để chỉ ra 07 mặt hàng đóng vai trò quyết định tăng trưởng tổng kim ngạch XK, sau đó điều khiển tương lai trong 05 năm tiếp theo (năm 2003

– năm 2008) về lượng đầu tư tối ưu vào mỗi mặt hàng sao cho tổng kim ngạch XK là cao nhất và hiệu quả nhất. Với việc tiếp cận ở góc độ vi mô (chủ yếu tập trung vào vào mặt hàng xuất khẩu), đề tài là một tài liệu tham khảo rất hữu ích về nghiên cứu định lượng trong PTBV ngoại thương.

Về góc độ vi mô, các nghiên cứu phát triển các mặt hàng xuất khẩu, NCS tham khảo một số đề tài khoa học: “*Nghiên cứu giải pháp thương mại nhằm đáp ứng yêu cầu của thị trường nhập khẩu chủ yếu đối với hàng thủy sản Việt Nam trong thời gian tới*” của Bộ Công Thương năm 2009, do chủ nhiệm đề tài là tác giả Lê Thị Hoa; cuốn sách “*Nâng cao khả năng xuất khẩu một số mặt hàng chủ lực mới của Việt Nam*” của Bộ Công Thương, xuất bản năm 2015. Về nghiên cứu các thị trường xuất/nhập khẩu cụ thể, có luận án tiến sĩ “*Giải pháp thúc đẩy xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam sang một số nước Đông Âu*” của tác giả Trần Đình Hiệp năm 2019; luận án tiến sĩ “*Đổi mới cơ cấu hàng xuất nhập khẩu trong quan hệ thương mại với Trung Quốc nhằm hạn chế tình trạng nhập siêu*” năm 2018 của tác giả Nguyễn Thị Nhật Thu; luận án tiến sĩ: “*Giải pháp phát triển xuất khẩu hàng may mặc Campuchia đến năm 2010*” của tác giả Kong Putheara năm 2005.

Liên quan đến chính sách của Nhà nước về phát triển ngành công thương, đề tài khoa học “*Điều tra đánh giá tình hình triển khai thực hiện định hướng phát triển bền vững ngành công thương giai đoạn 2006 – 2010, đề xuất xây dựng định hướng phát triển bền vững ngành công thương giai đoạn 2011 – 2015, xem xét đến năm 2020*”, của Bộ Công Thương, chủ nhiệm Ths Trần Ngọc Hải, năm 2011; đề tài khoa học cấp Nhà nước của Viện nghiên cứu thương mại: “*Luận cứ khoa học cho xây dựng chính sách xuất nhập khẩu bền vững của Việt Nam thời kỳ 2011 – 2020*” năm 2014, do PGS.TS. Lê Danh Vĩnh chủ nhiệm đề tài. Luận án tiến sĩ: “*Chính sách ngoại thương trong phát triển kinh tế ở Ấn Độ thời kỳ cải cách*” của tác giả Lê Nguyễn Hương Trinh năm 2004, luận án “*Nghiên cứu chính sách thúc đẩy xuất khẩu của Trung Quốc giai đoạn từ 1978 đến nay và gợi ý vận dụng đối với Việt Nam*” của tác giả Nguyễn Anh Minh năm 2006.

Nghiên cứu về phát triển ngoại thương cấp địa phương, luận án tiến sĩ: “*Phát triển hoạt động ngoại thương của tỉnh Đồng Nai đến năm 2015*” của tác

giả Nguyễn Văn Nhơn, năm 2010 [62]. Tính mới của luận án nằm ở bước kiểm định hiện trạng phát triển sau khi được phân tích bằng số liệu thống kê. Bằng mô hình lợi thế cạnh tranh M. Porter và hiện trạng phát triển ngoại thương vừa đánh giá, tác giả xác định có bốn yếu tố thể hiện năng lực kinh doanh XK, đó là: năng lực tìm kiếm và mở rộng thị trường, năng lực gia tăng khối lượng sản phẩm XK, năng lực nâng cao chất lượng sản phẩm XK và năng lực đa dạng hóa sản phẩm XK. Sau đó, tác giả sử dụng phương pháp stepwise với độ tin cậy 95% tìm ra mô hình có khả năng dự báo biến phụ thuộc tốt nhất của bốn yếu tố trên, và sử dụng mô hình hồi quy để định lượng được chiều tác động và mức độ tác động của từng biến. NCS đánh giá đây là một sản phẩm khoa học chất lượng, đóng góp nhiều tính mới trong nghiên cứu.

Bên cạnh các công trình tập trung chủ yếu vào xuất khẩu, NCS cũng tìm đọc các tài liệu nghiên cứu sâu về hoạt động nhập khẩu của Việt Nam, đó là đề tài “*Nghiên cứu các căn cứ khoa học và thực tiễn để xây dựng quy định về nhập khẩu phế liệu thép, nhựa, giấy cho sản xuất công nghiệp*” của Bộ Công Thương do Ths Phan Công Hợp chủ nhiệm năm 2011. Đề tài “*Nghiên cứu cơ sở khoa học về tiêu chuẩn phế liệu và đề xuất các giải pháp kiểm soát ô nhiễm trong hoạt động nhập khẩu phế liệu làm nguyên liệu sản xuất*” của Bộ Tài nguyên và Môi trường, do TS. Nguyễn Anh Tuấn chủ nhiệm năm 2009, Đề tài: “*Cơ chế, chính sách và biện pháp quản lý hoạt động nhập khẩu của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế*” của Bộ Thương Mại, do Ths Vũ Thị Hiền chủ nhiệm năm 2007. Các nghiên cứu trên đã chỉ ra yếu tố thiếu bền vững của hoạt động nhập khẩu hiện nay cũng như hoạt động ngoại thương Việt Nam.

Về các nghiên cứu ngoại thương theo phương thức vận chuyển, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Bộ thương mại, “*Các giải pháp phát triển dịch vụ vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường hàng không, giai đoạn đến 2010*” có đề cập đến hoạt động xuất nhập khẩu bằng đường hàng không [72]. Tuy nhiên, đề tài chủ yếu tập trung mảng dịch vụ vận chuyển như lưu kho, hải quan hay logistics hay nói cách khác, không có cùng hướng đi và phương pháp với đề tài luận án.

Ngoài công trình trên, NCS nhận thấy trong nước gần như chưa có công trình nào nghiên cứu về phát triển bền vững ngoại thương bằng đường biển nói riêng và ngoại thương theo phương thức vận chuyển nói chung.

1.2.2.2. Các nghiên cứu về phát triển bền vững vận chuyển đường biển

Nghị quyết số 36-NQ/TW về “*Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*” do Hội nghị lần thứ tám của Ban chấp hành Trung Ương Đảng khóa XII ban hành ngày 22/10/2018 đề từng bước đưa Việt Nam trở thành quốc gia mạnh về biển, giàu lên từ biển, dựa vào biển và hướng ra biển (Tổng Bí Thư Nguyễn Phú Trọng) [27]. Nghị quyết đề ra quan điểm chỉ đạo, mục tiêu đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Chủ trương lớn đầu tiên là Phát triển kinh tế biển và ven biển, trong đó kinh tế hàng hải là ngành kinh tế biển được ưu tiên phát triển thứ hai. Cụ thể, “... Đẩy mạnh phát triển đội tàu VTB với cơ cấu hợp lý, ứng dụng công nghệ hiện đại, nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu thị trường vận tải nội địa, tham gia sâu vào các chuỗi cung ứng vận tải, từng bước gia tăng, chiếm lĩnh thị phần quốc tế”. Như vậy, mục tiêu PTBV nói chung và PTBV kinh tế biển nói riêng không phải là mục tiêu của cá nhân hay một bộ phận mà Ban chấp hành Trung Ương Đảng đã khẳng định đó là nhiệm vụ cấp bách của toàn Đảng, toàn dân.

Về phía các cơ quan quản lý chuyên ngành, Đề án “*Rà soát, điều chỉnh quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*” của Cục Hàng hải, Bộ GTVT năm 2013, là được coi là một bản quy hoạch VTB mới dựa trên các chỉ tiêu kinh tế xã hội, các quy hoạch phát triển GTVT, các chiến lược phát triển của ngành kinh tế, căn cứ vào hiện trạng và xu thế phát triển của đội tàu quốc tế và Việt Nam [48]. Đề án đã quy hoạch chi tiết, hoàn chỉnh về phát triển đội tàu biển Việt Nam, hệ thống cảng biển và phát triển công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020 và 2030. Luận án hoàn toàn có thể sử dụng các dự báo về sản lượng hàng hóa vận tải đường biển và lượng hàng do đội tàu Việt Nam đảm nhận trong đề án này để nghiên cứu dự báo về sản lượng hàng hóa NTĐB Việt Nam trong thời gian tới.

Ngay sau khi hoàn thành bản Quy hoạch mới về vận tải biển, Cục Hàng hải tiếp tục xây dựng Đề án “*Tái cơ cấu vận tải biển phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững giai đoạn đến năm 2020*” năm 2014, để thích ứng với chiến lược PTBV cả nước giai đoạn 2011 – 2020 [49]. Dưới góc độ quản lý, đề án đánh giá thực trạng phát triển sản lượng vận tải đường biển, đội tàu vận chuyển và nguồn nhân lực trong VTB trong thời gian qua trên quan điểm bền vững. Từ đó, các nhà quản lý đề xuất các nhóm giải pháp cụ thể, bao gồm cả giải pháp bảo vệ môi trường và bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải.

Luận án “*Phát triển dịch vụ vận tải biển của Việt Nam đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế*” của tác giả Lê Thị Việt Nga năm 2012 [65]. Luận án tập trung vào đối tượng nghiên cứu là dịch vụ vận tải biển, trong đó, tác giả chi tiết hóa thành 03 mảng dịch vụ, đó là dịch vụ vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, dịch vụ tại cảng biển và dịch vụ hỗ trợ VTB. Phần dịch vụ vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển – nội dung liên quan trực tiếp đến luận án – tác giả đánh giá về quy mô, cơ cấu đội tàu biển; đánh giá chất lượng đội tàu biển qua tuổi tàu Việt Nam so với khu vực và thế giới, qua tình trạng tàu biển Việt Nam bị lưu giữ tại các chính quyền cảng; đánh giá thực trạng kinh doanh dịch vụ vận chuyển hàng quốc tế bằng đường biển thông qua sản lượng XNK/tổng sản lượng VTB, qua các thị trường hoạt động và giá cước của đội tàu VTB Việt Nam. Mặc dù công cụ để giải quyết vấn đề nghiên cứu ở đây chủ yếu là phân tích thống kê truyền thống, nhưng luận án vẫn là một công trình khoa học mà NCS đánh giá cao. Bởi có điểm tương đồng trong cách tiếp cận, đó là góc độ vĩ mô; đồng thời cách lập luận, hướng đi trong luận án khá chặt chẽ, khoa học và mạch lạc.

Luận án tiến sĩ “*Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam*” của tác giả Nguyễn Cảnh Hải năm 2018 [58]. Luận án là một phần nội dung đề tài của NCS với việc đề xuất tiêu chí đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu, phân tích thực trạng đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Vinalines – hiện là công ty hàng hải quốc doanh nắm giữ đội tàu biển lớn nhất cả nước, từ đó đề xuất các giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu. Tuy nhiên, phương

pháp mà tác giả sử dụng xuyên suốt luận án là phương pháp phân tích thống kê truyền thống nên độ thuyết phục còn chưa cao.

Luận án tiến sĩ: *“Hiệu quả kinh tế và những biện pháp đẩy mạnh vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đường biển bằng container ở Việt Nam”* của tác giả Nguyễn Như Tiến năm 1996 [69]. Sau khi trình bày cơ sở lý luận về đánh giá hiệu quả kinh tế trong vận chuyển hàng hóa XNK nói chung dựa trên ba chỉ tiêu, đó là: an toàn cho hàng hóa cần chuyên chở, thời gian chuyên chở càng ngắn càng tốt và chi phí chuyên chở càng thấp càng tốt, tác giả đánh giá hiệu quả kinh tế của chuyên chở hàng hóa XNK đường biển bằng container đối với chủ hàng và đối với người chuyên chở. Đồng thời, tác giả tiếp tục đánh giá thực trạng vận chuyển container bằng đường biển tại Việt Nam thông qua một số chỉ tiêu: cơ sở vật chất kỹ thuật của hệ thống vận tải container, tổ chức quản lý và kỹ thuật vận chuyển container qua một số đơn vị và số lượng container ra vào các cảng Việt Nam trong giai đoạn 1986 – 1994. Từ đó, các biện pháp thúc đẩy sự phát triển vận chuyển hàng hóa XNK đường biển bằng container ở Việt Nam được đề xuất.

Bên cạnh đó, NCS cũng tham khảo nhiều bài viết liên quan đến PTBV kinh tế biển như: *“Phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam”* của tác giả GS.TSKH. Nguyễn Mai, đăng trên Tạp chí Biển Việt Nam, tháng 6/2013; Bài báo *“Nghiên cứu một số định hướng phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam”* của tác giả Trần Anh Tuấn, đăng trên Tạp chí Nghiên cứu kinh tế, tháng 09/2017. *“Phát triển bền vững kinh tế biển tỉnh Bình Định”* của tác giả Huỳnh Văn Đăng – Trường Cao đẳng Thương mại Đà Nẵng, đăng trên Tạp chí Kinh tế và Dự báo, tháng 12/2017. Bài báo *“Phát triển Kinh tế Hàng hải trong quá trình đổi mới ở Việt Nam”* của tác giả TS. Nguyễn Thị Thơm – Trường Đại học công nghệ Giao thông vận tải, đăng trên Tạp chí Khoa học xã hội Việt Nam, số 09/2016; *“Bảo vệ môi trường trong hoạt động vận tải biển”* của tác giả Đỗ Đức Tiến đăng trên Tạp chí Hàng hải Việt Nam, số 05, 06/2013; *“Thành tựu của một số chính sách phát triển kinh tế biển Singapore trong hội nhập kinh tế quốc tế”* của tác giả Dương Trọng Trung – Đại học Chu Văn An, đăng trên Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á số 10/2017.

* Có thể nhận thấy, trên thế giới, các nghiên cứu về *ngoại thương đường biển* thường gắn với khái niệm rộng hơn là *thương mại đường biển*. Đây là lĩnh vực có nhiều điểm tương đồng với ngoại thương đường biển. Và hoạt động thương mại đường biển trong các nghiên cứu này luôn được gắn với khâu VCDB, đó là sản lượng vận chuyển và phương tiện vận chuyển. Ngược lại, ở Việt Nam, thuật ngữ *ngoại thương đường biển* lại còn khá mới mẻ. Các công trình nghiên cứu chủ yếu về ngoại thương, thúc đẩy hoạt động xuất khẩu, xuất khẩu theo mặt hàng hoặc theo 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.

* NCS nhận thấy các nghiên cứu trong và ngoài nước về PTBV *vận chuyển đường biển* 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 (đội tàu vận tải biển) thể hiện qua quy mô cơ cấu sản lượng, quy mô cơ cấu chất lượng đội tàu vận chuyển, mức độ đáp ứng của đội tàu quốc gia với các công ước quốc tế (SOLAS, MARPOL, UNCLOS, STCW) đã cam kết cũng như việc lưu giữ tại các chính quyền cảng.

1.3. Khoảng trống nghiên cứu

Việt Nam - đất nước có đường bờ biển dài 3260km (Bộ Văn hóa, Thể thao và Du lịch Việt Nam), xếp thứ 27 trong số 158 quốc gia ven biển, được coi là một quốc gia có tiềm năng phát triển kinh tế biển to lớn. Trong khi đó, theo thống kê của UNCTAD, ước tính rằng khoảng 80% thương mại toàn cầu theo khối lượng và 70% giá trị được vận chuyển bằng đường biển bởi ưu điểm vượt trội so với các phương thức vận chuyển khác về khối lượng, về mức độ an toàn và mức độ xả thải ra môi trường. Như vậy, có thể nói, với lợi thế về vị trí địa – chiến lược như Việt Nam, việc nghiên cứu phát triển ngoại thương theo phương thức vận chuyển đường biển đặt trong chiến lược PTBV của quốc gia và toàn thế giới là hết sức cần thiết.

Với nhận thức như trên, kết hợp phân tích các công trình khoa học có liên quan đến đề tài, 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*”.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 1

Chương 1 của luận án gồm 03 nội dung chính như sau:

- Luận án đã tổng hợp các nghiên cứu trong và ngoài nước về nội dung liên quan đến luận án, đó là: Phát triển bền vững, ngoại thương đường biển và vận chuyển đường biển.
- Trên cơ sở phân tích ưu, nhược điểm của các công trình nghiên cứu, luận án đã rút ra được tổng quan về tình hình nghiên cứu có liên quan đến đề tài.
- Từ đó, chỉ ra khoảng trống trong nghiên cứu mà chưa có bất kỳ công bố khoa học nào trùng lặp.

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:

(1) 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.

(2) 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.

(3) 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.

(4) 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.

(5) 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

2.2.1.1. Phương pháp tổng hợp, so sánh, đối chiếu, phân tích hệ thống

- Phương pháp tổng hợp, so sánh, đối chiếu và phân tích hệ thống là những phương pháp liên kết các mặt, các bộ phận, các mối quan hệ thông tin từ những lý thuyết đã thu thập được thành một chỉnh thể nhằm tạo ra một hệ thống lý thuyết mới, đầy đủ và sâu sắc về chủ đề nghiên cứu.

- Phương pháp tổng hợp, so sánh, đối chiếu và phân tích hệ thống bao gồm những nội dung sau:

+ Tìm kiếm và nghiên cứu tài liệu: sau khi phân tích phát hiện thiếu hoặc sai lệch.

+ Lựa chọn tài liệu: chỉ lựa chọn những tài liệu cần, đủ để xây dựng luận cứ.

+ Sắp xếp tài liệu: theo lịch đại (theo tiến trình xuất hiện sự kiện để nhận dạng động thái) hay theo quan hệ nhân – quả.

+ Làm tái hiện quy luật: đây là bước quan trọng nhất trong nghiên cứu tài liệu, chính là mục đích của tiếp cận lịch sử.

+ Giải thích quy luật: công việc này đòi hỏi sử dụng các thao tác logic để đưa ra những phán đoán về bản chất các quy luật của sự vật/hiện tượng.

- Phân tích và tổng hợp là hai phương pháp có quan hệ mật thiết với nhau tạo thành sự thống nhất không thể tách rời: phân tích được tiến hành theo hướng tổng hợp, còn tổng hợp được thực hiện dựa trên kết quả của phân tích. Trong nghiên cứu lý thuyết, người nghiên cứu vừa phải phân tích tài liệu, vừa phải tổng hợp tài liệu.

- 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, từ đó đánh giá ưu nhược điểm của các công trình nghiên cứu này và chỉ ra tính cấp thiết của luận án. Luận án cũng sử dụng nhóm phương pháp này nhằm làm rõ một số vấn đề lý luận và thực tiễn về vận chuyển đường biển, về phát triển bền vững và phát triển bền vững ngoại thương đường biển.

2.2.1.2. Phương pháp tổng hợp thống kê

Phương pháp tổng hợp thống kê là phương pháp chỉnh lý và hệ thống hóa một cách khoa học các tài liệu thu thập được trong quá trình điều tra thống kê.

Phương pháp tổng hợp thống kê bao gồm các nội dung:

+ Sắp xếp dữ liệu và phân tổ thống kê: Sau khi sắp xếp dữ liệu theo các tiêu thức thuộc tính hay tiêu thức số lượng, các đơn vị của hiện tượng nghiên cứu được phân chia thành các tổ có tính chất khác nhau

+ Lập bảng thống kê: là một hình thức trình bày các tài liệu thống kê một cách có hệ thống, hợp lý, rõ ràng nhằm nêu lên các đặc trưng về mặt lượng của hiện tượng nghiên cứu. Nội dung này giúp cho việc so sánh/đối chiếu số liệu thống kê dễ dàng và có sức thuyết phục, đồng thời giảm thiểu được sự dàn trải số liệu trong văn bản nghiên cứu.

+ Vẽ biểu đồ/đồ thị thống kê: là các hình vẽ hoặc đường nét hình học dùng để miêu tả có tính chất quy ước các số liệu thống kê. Biểu đồ/đồ thị thống kê có ý nghĩa quan trọng trong việc hình tượng hóa các số liệu một cách sinh động hấp dẫn, đơn giản hóa các mối quan hệ phức tạp và giúp người đọc ghi nhận thông tin nhanh chóng.

- 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

Trong quá trình tìm hiểu về Delphi, NCS nhận thấy có 02 loại tài liệu.

Loại thứ nhất là các nghiên cứu về lý thuyết Delphi và các ứng dụng của phương pháp này. Một trong những bài viết tổng hợp đầu tiên về Delphi phải kể đến là ‘*Theory and Applications of The Delphi Technique: A Bibliography (1975 – 1994)*’ của tác giả UMA G. Gupta and Robert E. Clarke (1996) [145]. Nhóm tác giả khảo sát tài liệu về phương pháp luận và các ứng dụng của Delphi trong hai thập kỷ (1975 - 1994). Tổng số 463 giấy tờ đã được xác định trong đó 254 các bài báo coi Delphi là chủ đề chính trong khi 209 bài còn lại coi Delphi là chủ đề phụ. Bài viết chỉ ra rằng, kỹ thuật Delphi được biết đến đầu tiên, cách đây ba đến bốn thập kỷ, là một công cụ hữu ích cho các nhà nghiên cứu và các nhà thực hành trong dự báo định tính.

Cho đến nay, phương pháp Delphi đã được coi là một phương pháp được sử dụng rộng rãi trong các lĩnh vực với nhiều mục đích khác nhau. Điển hình là bài báo ‘*The Delphi Technique: Make sense of consensus*’ (2007) của Chia-Chien

Hsu (Đại học The Ohio State) và Brian A. Sandford (Đại học Oklahoma State) [114]. Nhóm tác giả khẳng định quá trình Delphi đã được sử dụng trong các lĩnh vực khác nhau của nghiên cứu như lập kế hoạch chương trình, đánh giá nhu cầu, xác định chính sách và sử dụng nguồn lực để phát triển đầy đủ các lựa chọn thay thế, khám phá hoặc phơi bày các giả định cơ bản, cũng như các phán đoán tương quan về một chủ đề mở rộng nhiều lĩnh vực. Đây là một bài nghiên cứu bài bản, giới thiệu, phân tích chi tiết về phương pháp Delphi, bao gồm khái niệm, đặc điểm, quy trình thực hiện và chỉ ra một số nhược điểm của phương pháp này trong quá trình áp dụng trên thực tế. Cùng chủ đề và cách tiếp cận trên là bài: “*Research guidelines for the Delphi survey technique*” của nhóm tác giả Felicity Hasson, Sinead Keeney và Hugh McKenna (2000) [120]; bài “*The Delphi Technique*” của Shakila Thangaratinam & Charles WE Redman (2005) [143].

Đi vào một lĩnh vực cụ thể hơn là bài nghiên cứu “*Beyond consensus: A review of Delphi Research published in Malaysian Social Science Journals*” (2018) [113] của Chang-Hee Kim (*Republic Polytechnic, Singapore*) và cộng sự. Bài viết tập trung vào chủ đề áp dụng công cụ Delphi trong nghiên cứu khoa học xã hội. Với phạm vi nghiên cứu bối cảnh ở Malaysia, bài viết đánh giá cách các học giả ở quốc gia này đã sử dụng phương pháp Delphi trong nghiên cứu khoa học xã hội, đồng thời nâng cao hiểu biết của chúng về phương pháp Delphi và hướng dẫn thêm về ứng dụng của phương pháp này ở các nghiên cứu trong tương lai. Điểm khác biệt ở bài báo này là đã nêu lên các đóng góp đáng chú ý của Delphi vào rất nhiều lĩnh vực như ý tế, du lịch ..., đồng thời khuyến khích các nhà nghiên cứu sử dụng đầy đủ công cụ Delphi để dự báo các vấn đề tiềm ẩn trong kinh tế và các ngành khoa học xã hội khác.

Loại tài liệu thứ hai là các nghiên cứu thực nghiệm về Delphi. Trước hết, là bài ‘*Selecting a Contextualized Set of Urban Quality of Life Indicators: Results of a Delphi Consensus Procedure*’ của Jamal Al – Qawasmi (2021) [124]. Bài báo dựa trên cơ sở chưa có sự nhất trí trong các tài liệu về các chỉ tiêu cốt lõi đo lường chất lượng cuộc sống đô thị, từ đó xác định một bộ các chỉ tiêu chính để đánh

giá/đo lường chất lượng cuộc sống đô thị trong bối cảnh Ả Rập Xê Út. Với mục đích này, quy trình Delphi trực tuyến ba vòng được thiết lập, áp dụng trên một nhóm gồm 92 chuyên gia địa phương đã được yêu cầu đánh giá mức độ quan trọng của một bộ chỉ tiêu đánh giá/đo lường chất lượng cuộc sống đô thị. Kết quả cho thấy rằng hội đồng chuyên gia đã đạt được sự đồng thuận và nhất trí về tầm quan trọng cao của 53 chỉ tiêu đánh giá/đo lường chất lượng cuộc sống đô thị. Các chỉ tiêu này cung cấp mức độ phù hợp của ba khía cạnh cốt lõi của chất lượng cuộc sống đô thị: môi trường, xã hội và kinh tế. Tiếp theo là công trình nghiên cứu *“Delphi exploration of subjective well-being indicators for strategic urban planning towards sustainable development in Malaysia”* của nhóm tác giả Haruna Musa, Mohd Yacob, Ahmad Abdullah (2018) [122]. Các học giả này tìm kiếm sự đồng thuận của các chuyên gia để xác định các chỉ tiêu có thể được sử dụng để đánh giá chủ quan phúc lợi cho quy hoạch đô thị chiến lược trong bối cảnh phát triển bền vững. Với mục đích này, một nghiên cứu của Delphi bao gồm 45 chuyên gia học thuật đã được thực hiện với hai vòng khảo sát ý kiến. Tại mỗi vòng, các chuyên gia được yêu cầu xếp hạng các yếu tố chính bằng cách đánh giá mức độ quan trọng rất thấp, mức độ quan trọng thấp, mức độ quan trọng vừa phải, mức độ quan trọng cao và tầm quan trọng rất cao. Một thỏa thuận 75% đã được sử dụng làm giới hạn. Kết quả ở vòng thứ hai tiết lộ rằng các tham luận viên đã đồng ý về 37 chỉ tiêu chính cần thiết để đánh giá tình trạng chủ quan đối với phát triển đô thị bền vững. Bài viết *“The use of the Delphi method with non-parametric analysis for identifying sustainability criteria and indicators in evaluating ecotourism management: the case of Penang National Park (Malaysia)”* của Marzieh Fallah & Lanndon Ocampo (2020) [129]. Bài báo này cố gắng phát triển các tiêu chí và chỉ tiêu (C&I) để đo lường tính bền vững của các hoạt động du lịch sinh thái trong Vườn quốc gia Penang (PNP) ở Malaysia. Để thực hiện mục tiêu này, một quy trình Delphi với tỷ lệ giá trị nội dung - công cụ phi tham số - để tạo sự đồng thuận cho các bộ C&I đã được thông qua với 30 chuyên gia học thuật và phi học thuật trong du lịch bền vững, du lịch sinh thái và lâm nghiệp. Sau 04 vòng thảo luận, các thành viên hội đồng đã đạt được sự đồng thuận về một bộ C&I bao

gồm sinh thái (ba tiêu chí và bảy chỉ tiêu), xã hội (ba tiêu chí và tám chỉ tiêu), kinh tế (hai tiêu chí và bốn chỉ tiêu), và các yếu tố thể chế (một tiêu chí và hai chỉ tiêu) để quản lý du lịch sinh thái. Ngoài ra, còn rất nhiều các công trình khoa học ở nhiều lĩnh vực khác nhau, sử dụng phương pháp Delphi để đề xuất được các bộ tiêu chí/bộ chỉ tiêu cần thiết, như “*Using and Reporting the Delphi method for selecting health care quality indicators: A systematic review*” của tác giả Rym Boulkedid và các cộng sự (2011), “*Using the Delphi method to establish nursing – sensitive quality indicators for ICU nursing in China*” của Su Yang MD và các cộng sự (2017), “*Developing Key Performance Indicators using the Delphi Technique*” của Ogbeifun, E. và các cộng sự (2016) ...

Về phía trong nước, bài “*Sử dụng Phương pháp Delphi trong xây dựng khung nghiên cứu đánh giá năng lực cạnh tranh điểm đến du lịch*” của tác giả Lê Thị Ngọc Anh (2017) [74]. Căn cứ thực tế về khung nghiên cứu và hệ thống các biến số đánh giá năng lực cạnh tranh điểm đến vẫn còn khá nhiều khác biệt. Dựa trên tính ưu việt của phương pháp Delphi trong việc tìm kiếm ý kiến đồng thuận về một vấn đề hoặc xây dựng mô hình, nghiên cứu này đã sử dụng Delphi để khảo sát với 85 chuyên gia du lịch lữ hành trong cả nước. Kết quả nghiên cứu đã đề xuất được khung nghiên cứu đánh giá năng lực cạnh tranh điểm đến du lịch với 3 nhóm biến thuộc tính được cụ thể hóa qua 15 biến tổng hợp và 71 biến chi tiết. Tương tự, với bài viết “*Xây dựng bộ tiêu chí và chỉ số giám sát du lịch sinh thái bền vững: Trường hợp nghiên cứu ứng dụng phương pháp delphi cho vùng Đăk Nông*” của tác giả Nguyễn Thị Thanh An và Phí Đăng Sơn (2019) [73]. Mục đích của tác giả là xây dựng bộ tiêu chí và chỉ số nhằm đánh giá và giám sát các hoạt động du lịch sinh thái bền vững cho khu Đăk Nông. Phương pháp được áp dụng là phương pháp Delphi thông qua việc phỏng vấn xin ý kiến của 13 chuyên gia thuộc các lĩnh vực sinh thái, quản lý tài nguyên, du lịch và quản trị kinh doanh ở vòng 1 và 9 chuyên gia ở vòng 2. Các phương pháp thống kê được sử dụng trong bài báo, đó là kiểm định phi tham số Friedman dùng để đánh giá sự nhất trí của các chuyên gia và hệ số liên quan giữa các nhóm (Intra-class Correlation Coefficient - ICC) để đánh giá độ tin cậy của các chỉ số. Kết quả cho thấy có một

tiêu chí và 22 chỉ số bị loại bỏ còn lại 7 tiêu chí và 61 chỉ số được giữ lại nhằm đánh giá các hoạt động du lịch sinh thái bền vững cho khu vực nghiên cứu.

** Một số kết luận về tổng quan nghiên cứu của phương pháp*

Sau khi tìm hiểu các công trình khoa học trên, NCS nhận thấy 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

(i) 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.

Phương pháp này được phát triển bởi Viện nghiên cứu chính sách Rand Corporation của chính phủ Mỹ vào những năm 1950 để tìm ra hệ thống phòng thủ tốt nhất cho Mỹ chống lại liên minh Xô Viết. Sau đó, nó đã trở thành nền tảng trong khoa học xã hội và kinh doanh, như một cách để trung cầu ý kiến của các chuyên gia [140].

(ii) Đặc điểm của Delphi method/Delphi technique

Kỹ thuật Delphi như một công cụ và phương pháp thích hợp để xây dựng sự đồng thuận bằng cách sử dụng bảng câu hỏi để thu thập dữ liệu từ một nhóm các đối tượng được lựa chọn [dẫn chiếu 114, 141]. 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. Cụ thể hơn, quy trình phản hồi cho phép và khuyến khích những người tham gia Delphi được lựa chọn đánh giá lại những ý kiến ban đầu của họ và đánh giá các nhận xét/phản hồi do các thành viên khác trong hội đồng Delphi.

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 này khắc phục những hạn chế của các phương pháp tổng hợp ý kiến thông thường như ảnh hưởng của các cá nhân có tiếng nói và áp lực nhóm [dẫn chiếu 114].

Đặc điểm thứ ba của phương pháp Delphi là phản hồi có kiểm soát. Dựa trên Dalkey (1972), nhiều là sự giao tiếp xảy ra trong quy trình nhóm, làm sai lệch dữ liệu và giải quyết lợi ích nhóm/cá nhân hơn là tập trung vào giải quyết vấn đề nghiên cứu [dẫn chiếu 114]. Thông qua hoạt động của nhiều vòng khảo sát, các đối tượng sẽ trở nên có định hướng trong giải quyết vấn đề hơn, đưa ra ý kiến một cách sâu sắc hơn và giảm thiểu ảnh hưởng của nhiễu.

(iii) 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.

Ngôn ngữ, cách diễn đạt và các vấn đề khoa học cần xin ý kiến chuyên phải được trình bày rõ ràng, mạch lạc, đúng văn phong hàn lâm, không gây khó hiểu, mơ hồ cho chuyên gia.

Bước 2: Lựa chọn chuyên gia xin ý kiến.

Về việc lựa chọn chuyên gia thích hợp cho một nghiên cứu của Delphi là bước quan trọng nhất trong toàn bộ quá trình vì nó liên quan trực tiếp đến chất lượng của kết quả được tạo ra. Cụ thể, người nghiên cứu cần nghiên cứu lựa chọn được số lượng chuyên gia và chất lượng mỗi chuyên gia.

- Trước hết là số lượng: Các nhà nghiên cứu không thống nhất về số lượng chính xác của chuyên gia cho cuộc điều tra của Delphi. Ví dụ, Armstrong gợi ý rằng 5 đến 20 chuyên gia là đủ [dẫn chiếu 131]. Murphy và các cộng sự coi một số lượng nhỏ chuyên gia tham gia thảo luận là không có tính đại diện và đề xuất rằng hội đồng càng lớn thì các kết quả đồng thuận càng đáng tin cậy [dẫn chiếu

131]. Rowe và Wright và Powell không đồng ý và lưu ý rằng một hội đồng lớn có thể dẫn đến tình trạng quá tải và không mạch lạc thông tin [99]. Còn Powell, lại cho rằng chuyên môn của các chuyên gia và mức độ sẵn sàng tham gia đóng góp ý kiến cùng các quyết định hợp lý nên được ưu tiên cao hơn: "Delphi không gọi các chuyên gia là những mẫu đại diện cho mục đích thống kê. Tính đại diện, dường như được đánh giá dựa trên phẩm chất của nhóm chuyên gia hơn là những con số của nhóm." [114]

- Về chất lượng của chuyên gia: trên thực tế, không có tiêu chí chính xác nào được đưa ra liên quan đến việc lựa chọn các chuyên gia Delphi. Nghĩa là, "trong tất cả tài liệu của Delphi, định nghĩa về chuyên gia Delphi vẫn còn mơ hồ". Oh (1974) chỉ ra rằng việc lựa chọn chuyên gia thích hợp thường dựa trên cơ sở sự phán xét và quyết định của các nhà nghiên cứu. Jones và Twiss (1978) tuyên bố rằng các nhà nghiên cứu theo Delphi nên xác định và lựa chọn những cá nhân thích hợp nhất thông qua một quá trình đề cử. Nói chung, người nghiên cứu lựa chọn các chuyên gia Delphi có thể sử dụng các nhà lãnh đạo có vị trí, làm theo đánh giá tác giả của các ấn phẩm trong tài liệu [132] hoặc liên hệ với những người có mối quan hệ trực tiếp đến một vấn đề cụ thể. [dẫn chiếu 114]

Bước 03: Thực hiện xin ý kiến chuyên gia

Về mặt lý thuyết, quá trình Delphi có thể được lặp đi lặp lại liên tục cho đến khi xác định được sự đồng thuận. Tuy nhiên, Cyphert và Gant (1971), Brooks (1979), Ludwig (1994, 1997) cho rằng chỉ ba lần lặp lại thường là đủ để thu thập thông tin cần thiết và đạt được sự đồng thuận trong hầu hết các trường hợp [116]. Cần ghi nhớ rằng số lần lặp lại Delphi phụ thuộc phần lớn vào mức độ đồng thuận mà các nhà điều tra tìm kiếm và có thể thay đổi từ ba đến năm [dẫn chiếu 114].

2.2.2.3. Ưu và nhược điểm của phương pháp Delphi

** Ưu điểm*

Phương pháp Delphi là một công cụ hữu ích trong nghiên cứu với những ưu điểm nổi bật sau:

- Trao đổi thông tin theo nhóm giữa các chuyên gia am hiểu về chủ đề nghiên cứu, từ đó vấn đề được giải quyết một cách hiệu quả, đáng tin cậy.

- Qua nhiều vòng phỏng vấn, xin ý kiến cho phép các chuyên gia được đánh giá ý kiến của nhau và đánh giá lại ý kiến của chính mình sao cho đạt được sự thống nhất cuối cùng.

- Sự ẩn danh của chuyên gia khắc phục được những hạn chế về gặp mặt trực tiếp cả nhóm. Điều này tránh được ảnh hưởng của các cá nhân có tiếng nói, áp lực theo số đông hay các hành động ép buộc/thao túng khác.

* Nhược điểm

Tuy nhiên, phương pháp này cũng có một số nhược điểm nhất định, cụ thể:

- Khả năng có tỷ lệ phản hồi thấp.
- Tiêu thụ các khối thời gian lớn.
- Tiềm năng của ý kiến khuôn mẫu.
- Tiềm năng nhận được các tuyên bố chung chung so với thông tin liên quan đến chủ đề cụ thể.

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

Mô hình ARDL (Autoregressive Distributed Lag) là một phương pháp ước lượng được nghiên cứu và áp dụng nhiều thập kỷ qua, nhưng gần đây được sử dụng phổ biến hơn trong các nghiên cứu kinh tế cả trong và ngoài nước.

Diễn hình là bài viết '*Symmetric and asymmetric relationship between maritime transportation and foreign trade volume*' của tác giả Dilek Temiz Dinç; Huseyin Karamelikli (2021) [117]. Trong nghiên cứu này, mối quan hệ ngắn hạn và dài hạn giữa vận tải biển và khối lượng hàng hóa ngoại thương cũng như các đặc điểm tuyến tính và phi tuyến của mối quan hệ này đã được khảo sát. Các mối quan hệ tuyến tính giữa vận tải biển và khối lượng hàng hóa ngoại thương được phân tích bằng mô hình ARDL và các mối quan hệ phi tuyến được phân tích bằng mô hình ARDL phi tuyến (NARDL) bằng cách sử dụng dữ liệu hàng tháng từ năm 2004 đến năm 2018 ở Thổ Nhĩ Kỳ. Kết quả cho thấy, chỉ có mô hình không

đối xứng ngắn hạn và đối xứng dài hạn mới có giá trị thống kê và kết quả đó cần được xem xét.

Bài viết “*The impact of container transport on economic growth in Turkey: An ARDL bounds testing approach*” của nhóm tác giả Özer, Mustafa; Canbay, Şerif; Kirca, Mustafa (2020) [135]. Nghiên cứu này nhằm mục đích phân tích tác động của vận tải container đường biển và đường sắt đối với tăng trưởng kinh tế ở Thổ Nhĩ Kỳ với dữ liệu hàng năm cho giai đoạn 1991–2016 bằng phương pháp kiểm tra giới hạn dựa trên mô hình ARDL. Kết quả phân tích chỉ ra không có mối quan hệ đáng kể nào giữa tăng trưởng kinh tế và vận tải container đường sắt. Mặt khác, vận tải container đường biển có tác động tích cực và có ý nghĩa thống kê đến tăng trưởng kinh tế cả trong ngắn hạn và dài hạn.

Vẫn tại quốc gia này với mục đích nghiên cứu tương tự có bài viết “*The relationship between transportation infrastructure investments and economic growth in Turkey*” của Emin Efecan AKTAS và Tugay Gunel (2019) [109]. Nghiên cứu này điều tra mối quan hệ ngắn hạn và dài hạn giữa đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông đường cao tốc & đường sắt với tăng trưởng kinh tế ở Thổ Nhĩ Kỳ từ năm 1970 đến năm 2017 bằng mô hình ARDL. Lý do các học giả lựa chọn mô hình ARDL bởi các biến trong mô hình có thể dừng hoặc không dừng. Kết quả chỉ ra rằng tồn tại mối quan hệ chặt chẽ giữa cơ sở hạ tầng đường cao tốc và đường sắt với tăng trưởng kinh tế cả trong ngắn hạn và dài hạn ở Thổ Nhĩ Kỳ. Cũng về chủ đề các phương thức vận chuyển hàng hóa và tăng trưởng kinh tế ở Thổ Nhĩ Kỳ, có bài “*Effect of Transportation Modes and Foreign Direct Investment on Turkey’s Economic Growth: An ARDL Analysis*” của tác giả Özlem Karadag Albayrak (2020) [107]. Nghiên cứu phân tích ảnh hưởng của tiền cước vận chuyển bằng các phương thức vận chuyển đường bộ, đường biển, đường không, đường sắt và FDI đến phát triển kinh tế. Mô hình ARDL được áp dụng với dữ liệu trong giai đoạn 1988 – 2018 ở Thổ Nhĩ Kỳ, kết quả chỉ ra tồn tại mối quan hệ dài hạn giữa các biến.

Bài viết “*The Effects of Exchange Rate on Norway’s Bilateral Trade Flow to the UK Via Maritime and Other Transport Modes: Does the ‘Marshall-Lerner’ Condition Hold?*” của Naima Saeed (2020) [133]. Đây là một công trình khoa học

phân tích tác động của các biến số kinh tế vĩ mô như tỷ giá hối đoái thực, sự biến động tỷ giá hối đoái và tăng trưởng kinh tế của Anh và Na Uy đến dòng chảy thương mại song phương Na Uy đến Anh thông qua hàng hải và các phương thức vận tải khác bằng ARDL. Kết quả cho thấy rằng thu nhập thực tế của Na Uy và đối tác thương mại của họ (Anh) là yếu tố quyết định chính luồng thương mại song phương qua hàng hải và các phương thức vận tải khác.

Bài viết “*Maritime transport and economic growth: Interconnection and influence (an example of the countries in the Caspian sea coast; Russia, Azerbaijan, Turkmenistan, Kazakhstan and Iran)*” của N. Akbulaev, Gadir Bayramli (2020) [134]. Bài báo nghiên cứu mối quan hệ giữa phát triển giao thông vận tải biển và động lực tăng trưởng kinh tế của các quốc gia ven biển Caspi như Nga, Azerbaijan, Turkmenistan, Kazakhstan và Iran bằng mô hình ARDL. Kết quả nghiên cứu cho thấy, việc thực hiện các dự án cải thiện phát triển giao thông vận tải biển do các cơ quan quản lý là có tạo điều kiện cho tăng trưởng kinh tế bền vững của các quốc gia trong lưu vực Caspi.

“*The Effect of Trade by Maritime Transport on Employment in Iran*” của tác giả Khatereh Alilou và cộng sự (2019) [126]. Mục tiêu chính của nghiên cứu này là kiểm tra tác động của thương mại thông qua VCĐB đối với việc làm cơ bản và không cốt lõi. Về vấn đề này, dữ liệu từ chuỗi thời gian hàng năm của nền kinh tế Iran được sử dụng hồi quy ARDL. Kết quả ước lượng mô hình việc làm cơ bản cho thấy xuất khẩu và nhập khẩu bằng đường biển có tác động tích cực và đáng kể đến việc làm cơ bản.

Ngoài ra, NCS cũng tìm đọc được nhiều công trình nghiên cứu sử dụng mô hình ARDL để chỉ ra các mối quan hệ trong lĩnh vực kinh tế, như bài viết “*FDI, Export and Economic Growth in Indonesia: ARDL – ECM Analysis*” của Cheng Wen Lee & Agus Fernando (2020); “*Autoregressive Distributed Lag (ARDL) analysis of US – China commodity trade dynamics*” của Dene T. Hurley và cộng sự (2020); bài “*Foreign Direct Investment, Export and Economic Growth in Indonesia: ARDL - ECM Analysis*” của Cheng Wen Lee (2019); bài “*Kiểm chứng*

bằng mô hình ARDL tác động của các nhân tố vĩ mô đến chỉ số chứng khoán Việt Nam” của tác giả Lê Hoàng Phong và cộng sự (2015); bài “Mối quan hệ giữa kiều hối và tăng trưởng kinh tế tại Việt Nam trong thời kỳ hội nhập quốc tế” của tác giả Lê Thanh Tùng (2015); bài “Hiệu ứng ngưỡng trong mối quan hệ giữa lạm phát và tăng trưởng kinh tế ở Việt Nam” của tác giả Hồ Thị Lam (2015).

** Kết luận về phương pháp ước lượng bằng mô hình ARDL*

Sau khi tìm hiểu tổng quan nghiên cứu về phương pháp tiếp cận ARDL, NCS nhận thấy: *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 [127], 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 VCDB của NTĐB và ngoại thương đường biển, 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 [137].

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.

Chuỗi thời gian có tính dừng, gọi tắt là *chuỗi dừng (stationary)*, hay một số tài liệu sử dụng thuật ngữ *chuỗi ổn định, dữ liệu ổn định*, là một phạm trù cần thiết cho quá trình ước lượng trong kinh tế học. Một chuỗi thời gian được gọi là dừng khi có giá trị trung bình, phương sai, hiệp phương sai không đổi tại mọi thời điểm [79]. Chuỗi dừng có xu hướng trở về giá trị trung bình và những dao động quanh giá trị trung bình sẽ là như nhau. Ngược lại, một chuỗi không đạt trạng thái dừng sẽ có giá trị trung bình thay đổi theo thời gian hoặc giá trị phương sai thay đổi theo thời gian, điều này đồng nghĩa với kết quả ước lượng chỉ áp dụng được cho một giai đoạn, không có giá trị trong nghiên cứu một quá trình. Do vậy, cần xác định trạng thái dừng của tất cả các biến trong mô hình hồi quy. Có nhiều cách để kiểm tra tính dừng của chuỗi thời gian, một trong những cách hiệu quả nhất là kiểm định đơn vị (Unit Root Test), dựa trên kiểm định Augmented Dickey Fuller (ADF) mở rộng [3].

Trên thực tế, hầu hết các chuỗi thời gian là không dừng [138]. Tuy nhiên, có thể biến đổi chúng về chuỗi dừng thông qua quá trình sai phân. Nếu sai phân bậc 1 của một chuỗi có tính dừng thì chuỗi ban đầu gọi là tích hợp bậc 1, ký hiệu là $I(1)$. Tương tự, nếu sai phân bậc d của một chuỗi có tính dừng thì chuỗi ban đầu

gọi là tích hợp bậc d , ký hiệu là $I(d)$. Nếu chuỗi ban đầu (chưa lấy sai phân) có tính dừng thì gọi là $I(0)$.

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

Phương pháp ước lượng Johansen đã đưa ra hai kiểm định Trace và kiểm định giá trị riêng cực đại trên cơ sở ước lượng đúng số quan hệ đồng tích hợp. Về mặt kinh tế, điều này đồng nghĩa với việc xác định tồn tại bao nhiêu mối quan hệ đồng tích hợp trong dài hạn. Đây chính là bước cơ sở để thực hiện các bước tiếp theo.

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

Độ trễ tối ưu (*optimal lag length*) là độ trễ tại đó các biến được mô hình hóa qua biến trễ và các biến khác cùng một độ trễ cho kết quả tốt nhất.

Trong phân tích chuỗi số thời gian, việc xác định độ trễ tối ưu là hết sức quan trọng. Kiểm định đồng tích hợp Johansen đòi hỏi độ trễ phải phù hợp. Nếu độ trễ quá ngắn thì phần dư của các ước lượng không thỏa mãn tính nhiễu trắng, làm sai lệch kết quả phân tích. Ngược lại, nếu độ trễ quá dài thì các ước lượng sẽ không hiệu quả. Trong mô hình ARDL, độ trễ tối ưu được xác định dựa trên các tiêu chuẩn AIC (Akaike Information Criterion), SC (Schwarz Bayesian Information Criterion) và HQ (Hannan - Quinn Information Criterion). Theo các tiêu chuẩn này, độ trễ tối ưu được lựa chọn là độ trễ có chỉ số nhỏ nhất.

Bước 04: Chạy mô hình hồi quy ARDL.

Khi các mối quan hệ đồng tích hợp trong dài hạn giữa các biến được khẳng định, các hệ số hồi quy dài hạn và quan hệ ngắn hạn giữa các biến trong mô hình sẽ được ước lượng theo phương trình *tự hồi quy phân phối trễ* (ARDL).

Bước 05: Thực hiện các kiểm định kết quả.

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

Tự tương quan là hiện tượng các phần dư của biến phụ thuộc có tương quan với nhau [79, 138]. Nếu hiện tượng tự tương quan xảy ra có thể làm kết quả hồi quy thiếu tin cậy.

2. Kiểm định phương sai sai số thay đổi.

Phương sai sai số thay đổi là hiện tượng các giá trị phần dư có phân phối và phương sai không giống nhau. Đây là một khuyết tật có thể xảy ra trong quá

trình ước lượng hồi quy và phương pháp Heteroskedasticity Test là một trong những công cụ tin cậy cho kiểm định này.

3. Kiểm định sai dạng hàm.

Kiểm định này giúp kiểm tra tính phù hợp của dạng hàm ước lượng. Dạng hàm phù hợp là hàm thể hiện đúng bản chất mối quan hệ giữa biến phụ thuộc và biến độc lập.

4. Kiểm định thừa biến trong mô hình

Mô hình thừa biến là mô hình đưa ra các biến độc lập không cần thiết, khi đó kiểm định thừa biến sẽ cho biết biến không cần thiết đó, để loại bỏ khỏi mô hình giúp kết quả phân tích chính xác hơn.

Sau khi thực hiện các kiểm định và chạy mô hình đảm bảo không có các khuyết tật, khi đó các kết quả ước lượng là bền vững, không chệch và hiệu quả nhất. Từ đó, các kết luận là đáng tin cậy.

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

(1) Lựa chọn các yếu tố đại diện cho ngoại thương đường biển

Như đã biết, chỉ tiêu quan trọng nhất đánh giá kết quả hoạt động ngoại thương là kim ngạch XNK, chỉ tiêu này có thể được phân tích đánh giá theo chiều xuất và chiều nhập, cũng có thể được đánh giá theo các thị trường XNK ... Như vậy, tương tự chỉ tiêu quan trọng nhất đánh giá kết quả hoạt động NTĐB là kim ngạch NTĐB.

(2) Lựa chọn các yếu tố tác động đến ngoại thương đường biển

Cuốn sách *Maritime Economics*, của Martin Stopford ấn bản thứ 3, xuất bản năm 2009 [82], ở phần 4 của cuốn sách tiêu đề: TMĐB và hệ thống giao thông vận tải, ở đây, nhà kinh tế học người Anh đã gắn sự phát triển TMĐB với sự thịnh vượng của một đất nước cũng như vai trò của VCĐB trong ngoại thương, đồng thời M.Stopford đi vào nghiên cứu NTĐB chi tiết theo từng loại hàng và đội tàu vận chuyên: hàng rời, hàng chuyên dụng và hàng bách hóa. Như vậy, có thể nói M. Stopford đã nghiên cứu hàng hóa vận chuyên và đội tàu vận chuyên đại diện cho khâu VCĐB của TMĐB.

Ấn phẩm thường niên của Liên Hiệp Quốc - *Review of Maritime Transport*, được xuất bản kể từ năm 1968, tập trung vào các phân tích, số liệu các chỉ tiêu của khâu VCĐB quốc tế mỗi năm, cụ thể khối lượng hàng hóa NTĐB toàn cầu, đội tàu VTB thế giới, cảng biển và khung pháp lý liên quan.

Cuốn sách “*Maritime trade and transport logistics*” tạm dịch là *Thương mại đường biển và logistics vận tải* nằm trong chiến lược đến 2030 của Viện Kinh tế Quốc tế Hamburg (HWWI) của Đức, trong đó có đề cập *Các quan điểm về thương mại đường biển – vận tải hàng hóa và kinh tế cảng* [90]. Trong phần này, các học giả người Đức nghiên cứu cơ cấu, sự phát triển và các yếu tố quyết định thương mại quốc tế, TMĐB quốc tế và cảng biển, với đối tượng nghiên cứu trung tâm là châu Âu và Liên minh châu Âu (EU). Bằng các lý thuyết kinh tế cổ điển và phân tích thống kê, các nhà kinh tế đã chỉ ra hai yếu tố quyết định thương mại quốc tế, đó là tự do hóa thương mại và chi phí vận chuyển – yếu tố bị tác động bởi khoảng cách địa lý và rào cản thương mại chính phủ; yếu tố quyết định đến TMĐB quốc tế chủ yếu là thương mại quốc tế nói chung (các yếu tố quyết định hình thành phạm vi, cấu trúc và hướng của hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế) và sự cạnh tranh giữa các phương thức vận chuyển – được đánh giá là tác động ít hơn.

Bài viết năm 2005 “*Determinants of the demand for maritime imports and exports*” của tác giả Pablo Coto-Millán đến từ Khoa Kinh tế học, Đại học Cantabria, Tây Ban Nha [136]. Với phạm vi nghiên cứu tập trung vào loại hàng bách hóa, các nhà kinh tế học ở đây đã tiến hành xây dựng và ước lượng hàm cầu về XNKĐB cho một nền kinh tế cụ thể là Tây Ban Nha, trong đó không xem xét đến yếu tố phương tiện vận chuyển. Kết quả chỉ ra rằng, yếu tố quan trọng nhất quyết định đến XNKĐB của Tây Ban Nha là giá cả của dịch vụ vận chuyển đường biển – chỉ tiêu có độ co giãn tăng theo thời gian sau thời kỳ Tây Ban Nha gia nhập EU.

Bài viết năm 2018 *The factors affecting the sea transportation in the new globalization era* [119] của tác giả Soner Esmer đến từ Khoa Hàng hải, Đại học Dokuz Eylul, Izmir, Thổ Nhĩ Kỳ. Bằng phương pháp phỏng vấn các chuyên gia,

tác giả đã tìm ra 9 yếu tố ảnh hưởng đến VCĐB trong thời đại toàn cầu hóa như hiện nay, đó là Công nghệ công nghiệp 4.0; Lỗ hổng kỹ thuật số và mối đe dọa an ninh mạng; Sự mất cân bằng chính trị và chính sách bảo hộ; đổi mới đột phá; biến đổi khí hậu; bản địa hóa; thay đổi mô hình kinh doanh; đô thị hóa; thời gian bình quân. Sau đó, tác giả sử dụng phương pháp fuzzy AHP để chỉ ra mức độ quan trọng của từng biến số đến hai đối tượng là người khai thác tàu (ship operators) và nhân viên thao tác đầu cuối (terminal operators).

* Nhận thấy, các nghiên cứu trong và ngoài nước về hoạt động VCĐB có nhiều điểm chung hội tụ ở cách đánh giá sản lượng vận chuyển, phương tiện vận chuyển (đội tàu biển), tự do hóa thương mại, chi phí vận chuyển, khoảng cách địa lý, rào cản thương mại chính phủ, sự cạnh tranh giữa các phương thức vận chuyển, giá cả của dịch vụ VCĐB ... Trong các yếu tố trên, luận án lựa chọn hai biến số cơ bản nhất của khâu vận chuyển đường biển, đó là sản lượng hàng hóa vận chuyển, cụ thể là khối lượng hàng hóa NTĐB và đội tàu vận chuyển, tức trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương.

(3) Cơ sở dữ liệu

Với mô hình kinh tế lượng, số lượng mẫu càng lớn thì độ chính xác của mô hình càng cao. Tuy nhiên, để đảm bảo phạm vi về mặt thời gian, giai đoạn nghiên cứu của luận án bắt đầu năm 2008 đến 2019. Nguồn dữ liệu của các biến chủ yếu được thu thập từ Tổng cục Hải quan, Niên giám thống kê, website của Ngân hàng Thế giới (www.worldbank.org). Dữ liệu được sử dụng để phân tích thống kê xu hướng phát triển và sau đó, nhập vào bảng tính của phần mềm Eviews 9.0 để kiểm tra tính chất dữ liệu và ước lượng theo các thông số của mô hình kinh tế lượng, cụ thể là mô hình *tự hồi quy phân phối trễ* (ARDL).

KẾT LUẬN CHƯƠNG 2

Ở chương Phương pháp nghiên cứu, luận án trình bày các nội dung chính như sau:

- Luận án tìm hiểu tổng quan nghiên cứu về các phương pháp nghiên cứu khoa học, chỉ ra ưu nhược điểm của từng phương pháp, từ đó khẳng định tính phù hợp của các phương pháp lựa chọn đối với luận án.

- Luận án nêu lý luận về khái niệm, đặc điểm, các bước tiến hành của từng phương pháp và mục đích áp dụng trong luận án, cụ thể: (1) Phương pháp tổng hợp, so sánh, phân tích hệ thống được sử dụng để làm rõ một số vấn đề lý luận và thực tiễn về vận chuyển đường biển, về phát triển bền vững và phát triển bền vững ngoại thương đường biển. Phương pháp tổng hợp thống kê được sử dụng 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) Phương pháp Delphi sẽ được sử dụng 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. (3) Mô hình *tự hồi quy phân phối trễ* (ARDL) được áp dụng để kiểm tra mối quan hệ giữa các biến số kinh tế thuộc khâu VCĐB của NTĐB và ngoại thương đường biển.

Với các phương pháp nghiên cứu kết hợp truyền thống và hiện đại như trên, các giải pháp về PTBV NTĐB luận án đưa ra sẽ đảm bảo tính lý thuyết, thực tiễn với độ tin cậy cao.

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

Như chúng ta biết, bảy phần mười của trái đất được bao phủ bởi nước. Trong số 510 triệu km² tạo nên bề mặt hành tinh, 361 triệu km² là đại dương và biển. Đây là lý do chính tại sao thương mại quốc tế liên quan mật thiết đến vận chuyển đường biển, ngành di chuyển phần lớn hàng hóa.

Trước hết, luận án mở đầu từ khái niệm vận chuyển. Vận chuyển (Transport) là sự di chuyển về không gian và thời gian của công cụ sản xuất, sản phẩm lao động và con người. Trên quan điểm kinh tế, vận chuyển tạo ra khả năng sử dụng rộng rãi giá trị sử dụng của hàng hóa và thỏa mãn nhu cầu đi lại của con người. Trên quan điểm sản xuất kinh doanh, vận chuyển là yếu tố then chốt trong tất cả các giai đoạn của quá trình sản xuất, vận chuyển không thể tách rời khỏi quá trình sản xuất xã hội. Ngành vận chuyển được phân biệt trên cơ sở của sự khác biệt về môi trường di chuyển và kỹ thuật di chuyển. Theo môi trường di chuyển, ngành vận chuyển được phân chia thành: vận chuyển đường bộ, vận chuyển đường thủy và vận chuyển hàng không. Trong đó, vận chuyển đường thủy bao gồm vận chuyển đường thủy nội địa (vận chuyển đường sông, kênh, hồ...) và vận chuyển đường biển, từ đây xuất hiện hai ngành độc lập thích ứng với chúng là vận chuyển đường thủy nội địa và vận chuyển đường biển (VCĐB). Trong đó, VCĐB được biết đến như một phương thức vận chuyển hàng hóa kinh tế nhất và thân thiện với môi trường nhất và được coi như xương sống của ngành ngoại thương thế giới và quá trình toàn cầu hóa. Hệ thống VCĐB quốc tế kết nối các thị trường và đảm nhận khoảng 80% khối lượng hàng hóa trên toàn thế giới.

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,

lược 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

Vận chuyển đường biển (một khâu của vận tải biển) là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt có vai trò và ý nghĩa vượt trội đối với nền kinh tế quốc dân, cụ thể được thể hiện trên các mặt như sau:

Với khả năng chuyên chở được tất cả các loại hàng hóa với kích thước siêu trường siêu trọng, khối lượng vận chuyển lớn (gấp nhiều lần so với đường bộ và đường hàng không), giá thành thấp và độ an toàn cao, 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 (đến được các châu lục, đại dương, hải đảo).

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.

Cuối cùng và rất quan trọng, với việc vận chuyển hàng hóa sang khu vực biển quốc gia khác phải được sự chấp nhận của họ, 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

Các yếu tố cấu thành hoạt động VCĐB chính là các yếu tố sản xuất của hoạt động VCĐB. Các yếu tố này kết hợp với nhau tạo ra sản phẩm của VCĐB, đó là sự di chuyển hàng hóa (hành khách) trong không gian.

(1) Hàng hóa trong vận tải biển

Hàng hóa là đối tượng phục vụ của VCĐB, hàng hóa trong VCĐB bao gồm: hàng hóa vận chuyển nội địa, hàng hóa vận chuyển giữa cảng nước ngoài (hàng chở thuê) và hàng hóa vận chuyển XNK nước sở tại. Hàng hóa VCĐB được phân loại theo các cách khác nhau, tùy thuộc vào mục đích nghiên cứu, nhưng chủ yếu dựa trên đặc tính vận chuyển của hàng hóa, từ đó xác định điều kiện và kỹ thuật vận chuyển xếp dỡ, bảo quản.

(2) Phương tiện vận chuyển trong vận chuyển đường biển

Phương tiện vận chuyển trong VCĐB là tàu biển, tàu biển là tư liệu sản xuất chính trong VCĐB, hoạt động của tàu biển tạo ra sản phẩm vận chuyển. Tàu biển trong VCĐB được phân loại theo các cách khác nhau, tùy theo mục đích nghiên cứu khác nhau.

(3) Tuyến đường trong vận chuyển đường biển

Tuyến đường hoạt động của tàu và đội tàu trong VCĐB bao gồm: Chiều dài tuyến đường (đo bằng hải lý/km), điều kiện công tác của tuyến đường (điều kiện thời tiết, khí hậu thủy văn, sóng gió, hải lưu, nhiệt độ...) cùng với đặc tính của các cảng xếp và cảng dỡ trên tuyến đường.

Chiều dài tuyến đường: tùy thuộc vào hành trình của tàu, được chia thành hai loại: hành trình đơn giản và hành trình vòng tròn.

Điều kiện công tác của tuyến đường: điều kiện thời tiết, khí hậu, thủy văn, sóng gió, hải lưu, nhiệt độ ... đều là những yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động di chuyển hàng hóa trên biển.

3.1.1.4. Kết quả của hoạt động vận chuyển đường biển

Mục đích của sản xuất vận chuyển hàng hóa là vận chuyển hàng hóa từ nơi này đến nơi khác. Vì thế, kết quả của hoạt động VCĐB trong trường hợp này chính là sự di chuyển hàng hóa trong không gian. Vậy, sản phẩm vận chuyển hàng hóa phụ thuộc vào hai yếu tố, đó là khối lượng hàng hóa vận chuyển và cự li vận chuyển; tích của hai yếu tố này là đại lượng đo lường kết quả của vận chuyển đường biển hay còn gọi là khối lượng hàng hóa luân chuyển. Từ đây, ta thấy, 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).

$$Q_L = Q_C \cdot L$$

Trong đó:

Q_C : Khối lượng hàng hóa vận chuyển (Tấn)

L : Cự li vận chuyển hàng hóa (hay quãng đường vận chuyển hàng hóa) (Km hoặc Hải lý)

Q_L : Khối lượng hàng hóa luân chuyển (Tấn.km hoặc Tấn.hải lý)

Các chỉ tiêu này cụ thể được tính như sau:

- Chỉ tiêu khối lượng hàng hóa vận chuyển: $Q = \sum Q_i$

- Chỉ tiêu khối lượng hàng hóa luân chuyển: $Q_l = \sum Q_i \cdot L_i$

Trong đó:

Q là tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển trong một thời kỳ, thường là tính trong một năm, đo bằng Tấn hoặc TEU.

Q_l là khối lượng hàng hóa luân chuyển trong một thời kỳ, thường tính trong một năm, đo bằng Tấn.Km hoặc Tấn.Hải lý.

Q_i Khối lượng hàng hóa vận chuyển loại hàng i trong một thời kỳ, thường tính trong một năm, thường tính bằng Tấn hoặc TEU.

L_i: Khoảng cách vận chuyển loại hàng i, đo bằng Km hoặc Hải lý.

3.1.2. Hoạt động ngoại thương đường biển

3.1.2.1. Khái niệm hoạt động ngoại thương đường biển

** Khái niệm hoạt động ngoại thương*

Ngoại thương, được sử dụng trong tiếng Anh là *Foreign trade*, theo nghĩa phổ biến nhất, được hiểu là phạm trù kinh tế phản ánh sự trao đổi hàng hóa giữa nước này với nước khác thông qua các hoạt động mua và bán (gọi là xuất khẩu – nhập khẩu) [66, tr.16].

Một định nghĩa tương tự được đề cập trong Giáo trình Kinh tế ngoại thương, GS.TS.Bùi Xuân Lưu, xét về đặc trưng, ngoại thương là việc mua, bán hàng hóa và dịch vụ qua biên giới quốc gia.

Một khái niệm cụ thể hơn về ngoại thương được quy định trong Luật Quản lý ngoại thương ban hành bởi Quốc hội Việt Nam ngày 12/6/2017, hoạt động ngoại thương là hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế được thực hiện dưới các hình thức xuất khẩu, nhập khẩu; tạm nhập, tái xuất; tạm xuất, tái nhập; chuyển khẩu; quá cảnh và các hoạt động khác có liên quan đến hoạt động mua bán hàng hóa quốc tế theo quy định của pháp luật và điều ước quốc tế mà nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam là thành viên.

Như vậy, có thể hiểu, *ngoại thương là hoạt động trao đổi hàng hóa, dịch vụ qua biên giới quốc gia và có thể được thực hiện bởi chính phủ hay các cá nhân, tổ chức trong nước.*

** Khái niệm ngoại thương đường biển*

Trong giới hạn tìm hiểu của NCS, cho đến nay, trong các công trình khoa học ở Việt Nam cũng như trên toàn thế giới, chưa có nghiên cứu nào đưa ra khái niệm *ngoại thương đường biển* một cách chính thức. Trong các tài liệu chuyên ngành trên thế giới, thuật ngữ liên quan đến ngoại thương đường biển đang được sử dụng nhiều hiện nay là ‘*seaborne trade*’, ‘*maritime trade*’ ‘*sea trade*’, tạm dịch là *thương mại đường biển*. Đây cũng là lĩnh vực có nhiều điểm tương đồng với ngoại thương đường biển, đặc biệt trong khâu VCĐB – phạm vi nghiên cứu chính của luận án. Thậm chí, một số tài liệu cũng thống nhất hai thuật ngữ này. Sau đây, luận án trích đoạn những nghiên cứu về thương mại đường biển (TMĐB) của các tổ chức quốc tế có liên quan.

“Việc gửi hàng bằng đường biển là một phương thức vận tải được ưa chuộng trong thương mại thế giới. Theo các ước lượng, thương mại đường biển chiếm xấp xỉ 2/3 tổng trao đổi hàng hóa trên thế giới. Vì thế, thương mại đường biển thế giới có tốc độ phát triển sôi động như thương mại hàng hóa quốc tế nói chung.” [90, tr.23]

“Thương mại đường biển có một vị trí trung tâm trong cuộc sống của chúng ta trong thế kỷ hai mươi mốt. Đi vào bất kỳ cửa hàng nào, phần lớn những gì bạn thấy đều đến từ nước ngoài. Từ năm 1950 đến 2005, thương mại đường biển đã tăng từ 0,55 tỷ tấn lên 7,2 tỷ tấn, trung bình 4,8% mỗi năm. Sự mở rộng này là kết quả của việc thiết kế lại các thỏa thuận chính trị và kinh tế của thế giới kể từ cuộc cách mạng công nghiệp.” [82, tr.385]

Cuốn *Review of Maritime Transport* được xuất bản hàng năm bởi UNCTAD, là cuốn sách thống kê phân tích về vận tải biển, trong đó thuật ngữ “*maritime trade*” hay “*seaborne trade*” được sử dụng ngay từ những ấn phẩm đầu tiên (1968). “Các nước đang phát triển tiếp tục chiếm phần lớn trong lưu lượng hàng hóa thương mại đường biển trên toàn cầu, xét về cả xuất khẩu và nhập khẩu. Năm 2017, nhóm quốc

gia này xuất khẩu 60% và nhập khẩu 63% hàng hóa thương mại đường biển trên thế giới. Ngược lại, ở các quốc gia phát triển, có một sự sụt giảm nhẹ, chỉ còn chiếm 1/3 xuất khẩu và nhập khẩu đường biển trên thế giới (34% đối với hàng hóa xuất khẩu và 36% đối với hàng hóa nhập khẩu) [97, tr.18].

Trên cơ sở các công trình nghiên cứu trên, 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. Từ đó, giá cả hàng hóa được xem là điều khoản quan trọng nhất. Hiện nay, nếu sắp xếp theo mức độ chuyên đổi thì những đồng tiền sau đây được sử dụng phổ biến hơn cả: USD, JPY, EUR, GBP.

- Đây là hoạt động theo luật pháp, thông lệ quốc tế. Hoạt động NTĐB bao gồm hoạt động vận chuyển hàng hóa sang địa phận các nước khác nhau. Để tránh xảy ra xung đột, các tổ chức quốc tế đưa ra các luật pháp chung hay còn gọi là “điều ước quốc tế” mà tất cả các quốc gia tham gia đều phải tuân thủ để đảm bảo quyền và lợi ích giữa các bên.

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

Vai trò quan trọng của ngoại thương trong phát triển kinh tế, đặc biệt ở các nước đang phát triển đang ngày càng được công nhận. Trong đó, theo UNCTAD, NTĐB chiếm khoảng 80% thương mại trên toàn thế giới, đặc biệt tại những đảo quốc (như Nhật Bản, Anh quốc, Australia, Indonesia, Philippines). Không chỉ vậy, khoảng 90% hàng hóa xuất khẩu từ Trung Quốc, 99% hàng hóa xuất khẩu từ Mỹ

và 72% hàng hóa xuất khẩu bán từ Châu Âu tới các nước thứ ba đều thông qua đường biển [85, tr.88]. Những thống kê ấn tượng trên đã cho chúng ta thấy vị trí trọng yếu của NTĐB trong thương mại quốc tế. Như vậy, có thể thấy vai trò quan trọng của NTĐB như sau:

- 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. Điều này thực sự đã xảy đến ở nhiều quốc gia đang phát triển, đặc biệt là những quốc gia ở Đông Nam Á và Tây Phi.

- 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.

- Cuối cùng là, 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 [78, tr.335].

Qua phân tích trên, có thể nói *ngoại thương đường biển* đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế Việt Nam nói riêng và kinh tế thế giới nói chung.

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

Các yếu tố cơ bản của NTĐB thể hiện đặc trưng cơ bản của hoạt động NTĐB, thể hiện mối quan hệ giữa người XK, người NK và người vận chuyển. Các yếu tố cơ bản của hoạt động NTĐB ảnh hưởng lớn đến kết quả và hiệu quả hoạt động NTĐB. Cụ thể như sau:

(1) Hàng hóa NTĐB

Hàng hóa NTĐB là một yếu tố cơ bản của hoạt động NTĐB. Hàng hóa NTĐB là hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển giữa người XK (người bán) và người NK (người mua). Hàng hóa NTĐB có thể được vận chuyển bằng phương tiện của người mua, của người bán, hoặc của người thứ ba khác, tùy theo hợp đồng kinh doanh XNK. Khối lượng hàng hóa NTĐB được đo bằng Tấn hoặc TEU.

(2) Phương tiện vận chuyển đường biển

Phương tiện VCĐB là tàu biển. Tàu biển cũng là một yếu tố cơ bản của hoạt động NTĐB. Cùng với hàng hóa NTĐB, tàu biển hoạt động sẽ tạo ra sản phẩm của hoạt động NTĐB. Quy mô của tàu biển, đội tàu biển được đo bằng Tấn trọng tải (DWT).

(3) Phương thức kinh doanh hoạt động NTĐB

Phương thức kinh doanh hoạt động NTĐB được thể hiện ở hình thức thuê tàu và phương thức mua bán giữa người XK và người NK.

a) Hình thức thuê tàu trong NTĐB

Trong nghiệp vụ thuê tàu, có thể thuê tàu trong nước hoặc thuê tàu nước ngoài và cho nước ngoài thuê tàu. Thuê tàu nước ngoài để vận chuyển hàng hóa NTĐB là nghiệp vụ nhập khẩu sản phẩm VCĐB. Cho nước ngoài thuê tàu là nghiệp vụ xuất khẩu sản phẩm VCĐB.

Giá thuê tàu chịu ảnh hưởng của các yếu tố cơ bản sau:

- Loại hàng chuyên chở vận chuyển, bao gồm: mặt hàng, đặc điểm lý hóa của hàng hóa, giá trị của hàng hóa, loại bao bì, khối lượng của lô hàng ...
- Điều kiện vận chuyển và xếp dỡ, bao gồm: khoảng cách vận chuyển, khả năng vận chuyển hai chiều, số lượng cảng xếp/dỡ, mức xếp/dỡ của các cảng ...
- Phương thức kinh doanh tàu: đó là kinh doanh tàu chuyến hay kinh doanh tàu chợ.

Kinh doanh tàu chuyến là tàu chạy không định kỳ, là tàu vận chuyển hàng hóa trên cơ sở hợp đồng thuê tàu. Nó hoạt động không theo một lịch trình trước và một luồng nhất định mà phục vụ bất kỳ thị trường vận chuyển nào có nhu cầu vận chuyển.

Kinh doanh tàu chợ là tàu chạy thường xuyên trên một luồng nhất định, ghé qua những cảng nhất định theo một lịch trình định trước.

b) Các điều kiện mua bán trong NTĐB

Hoạt động NTĐB thường tuân theo các điều kiện/quy tắc thương mại quốc tế nhằm giúp cho các nhà thương mại và những bên có liên quan trên toàn cầu thuận lợi hơn khi đàm phán, kí kết và tổ chức các công việc có liên quan đến hoạt động NTĐB. Hiện nay, Incoterms là các điều khoản thương mại quốc tế được

chuẩn hóa, và được nhiều quốc gia, vùng lãnh thổ trên thế giới công nhận, sử dụng rộng rãi. Incoterms qui định những qui tắc có liên quan đến giá cả và trách nhiệm của các bên (bên bán và bên mua) trong một hoạt động thương mại quốc tế. Trong 11 điều kiện incoterms, có 4 điều kiện chỉ áp dụng cho vận tải biển và thủy nội địa, là FAS, FOB, CFR, CIF. Trong đó, CIF và FOB là hai điều khoản được áp dụng phổ biến nhất trong NTĐB ở Việt Nam.

Giá cả hàng hóa theo điều kiện C.I.F

C.I.F (tiếng anh Cost.Insurance.Freight), có nghĩa là việc bán hàng trên thị trường thế giới bằng đường biển, hàng hóa được đưa đến cảng xác định, giá cả của chủ hàng đối với khách hàng bao gồm giá cả hàng hóa cộng với chi phí vận chuyển từ nơi xuất hàng đến nơi nhập hàng cùng với chi phí bảo hiểm hàng hóa trong quá trình vận chuyển và các phụ phí khác. Giá hàng theo điều kiện C.I.F quy định trách nhiệm và quyền lợi của người bán hàng và người mua hàng.

Giá cả hàng hóa theo điều kiện F.O.B

F.O.B (tiếng anh là Free.On.Board) có nghĩa là cung cấp hàng đến cầu tàu và đưa xuống tàu, giá cả của chủ hàng đối với khách hàng bao gồm giá cả hàng hóa đem bán cộng với chi phí vận tải từ nơi sản xuất đến cảng xếp hàng và chi phí xếp hàng xuống tàu. Giá hàng theo điều kiện F.O.B quy định trách nhiệm và quyền lợi của người bán hàng và người mua hàng.

3.1.2.3. Kết quả của hoạt động ngoại thương đường biển

Như đã phân tích ở trên, NTĐB là sự di chuyển hàng hóa từ nước XK đến nước NK, hay nói một cách khác là sự di chuyển hàng hóa từ nơi người bán đến nơi người mua hàng. Như vậy, ngoài đơn vị đo lường như kết quả vận chuyển là tấn, m³, TEU kết quả hoạt động NTĐB còn được biểu hiện bởi giá trị hàng hóa XNKĐB, hay còn gọi là kim ngạch XNK hàng hóa đường biển.

** Một số chỉ tiêu đánh giá kết quả hoạt động ngoại thương đường biển*

Dựa vào khái niệm, đặc điểm và các yếu tố cơ bản của hoạt động NTĐB ở trên, 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): đơn vị đo lường là đơn vị tiền tệ). Chỉ tiêu này có thể chi tiết theo mặt hàng, theo thị trường XNKĐB, theo hình thức kinh doanh hoặc theo tàu trong nước (nước ngoài).

Công thức tính chỉ tiêu này như sau:

+ Tổng Kim ngạch NTĐB theo chiều xuất và chiều nhập:

$$G_{XNK} = G_{XK} + G_{NK}$$

+ Tổng Kim ngạch XNK theo loại hàng:

$$G_{XK} = \sum G_{XK_i}$$

$$G_{NK} = \sum G_{NK_i}$$

Trong đó: i là các loại hàng.

+ Tổng kim ngạch NTĐB theo thị trường:

$$G_{XNK} = \sum G_{XNK_j}$$

Trong đó: j là các thị trường

- *Khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu đường biển*: đơn vị đo lường là hiện vật (tấn, m³, TEU). Chỉ tiêu này có thể chi tiết theo mặt hàng, theo thị trường XNKĐB, theo hình thức kinh doanh hoặc theo tàu trong nước (nước ngoài).

Công thức tính chỉ tiêu này như sau:

+ Tổng khối lượng NTĐB theo chiều xuất nhập

$$Q_{XNK} = Q_{XK} + Q_{NK}$$

+ Khối lượng hàng hóa XKĐB theo loại hàng:

$$Q_{XK} = \sum Q_{XK_i}$$

Trong đó: i là các loại hàng

+ Khối lượng hàng hóa NKĐB theo loại hàng:

$$Q_{NK} = \sum Q_{NK_i}$$

Trong đó: i là các loại hàng

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

3.2.1. Cơ sở lý luận về phát triển bền vững

3.2.1.1. Khái niệm về phát triển

Phát triển là một trong những thuộc tính cơ bản của vật chất và ý thức. Theo triết học, phát triển là một trong hai nguyên lý cơ bản: nguyên lý về sự phát triển và nguyên lý về mối liên hệ phổ biến. Theo đó, mọi sự vật hiện tượng đều có mối liên hệ với nhau và không ngừng vận động. Sự vận động từ đơn giản đến phức tạp, từ thấp đến cao, từ chưa hoàn thiện đến hoàn thiện hơn là sự vận động

theo chiều hướng tiến lên. Sự tiến lên này không chỉ thể hiện trong sự thay đổi về lượng mà còn có những biến đổi về chất, được gọi là sự phát triển.

3.2.1.2. *Khái niệm phát triển bền vững*

Có thể nói, *phát triển bền vững* (PTBV) là khái niệm đặt ra dựa trên yêu cầu về phát triển kinh tế [10].

Thật vậy, các hoạt động phát triển kinh tế - xã hội đã tạo ra của cải vật chất, cải thiện đáng kể mức sống của con người. Tuy nhiên, trong quá trình theo đuổi các mục tiêu về kinh tế, các hoạt động này đã vi phạm các nguyên tắc phát triển, gây ra các vấn đề về cạn kiệt tài nguyên thiên nhiên, ô nhiễm, suy thoái chất lượng môi trường sống của chính con người. Vậy vấn đề đặt ra là phải phát triển như thế nào để thế hệ đi trước không ảnh hưởng đến thế hệ mai sau. Các yêu cầu trên dẫn đến sự ra đời của một quan điểm mới: *Phát triển bền vững*.

Thuật ngữ “*phát triển bền vững*” lần đầu tiên xuất hiện trong ấn phẩm Chiến lược bảo tồn thế giới của người Hồi giáo vào năm 1980. Báo cáo lập luận rằng bảo tồn và phát triển bền vững phải đi đôi với nhau. Mặc dù nội dung rất đơn giản nhưng báo cáo đã đưa ra những nguyên tắc chính bao gồm: các quy trình và môi trường sinh thái thiết yếu phải được bảo vệ, sự đa dạng di truyền phải được duy trì và bất kỳ việc sử dụng các loài và hệ sinh thái phải được thực hiện bền vững. (World Conservation Strategy, 1980)

Trước thực tế đó, ngày 5/6/1972, Liên hợp quốc đã tổ chức Hội nghị đầu tiên về “Môi trường con người” tại Stockholm (Thụy Điển) hay còn gọi là Hội nghị Stockholm. Hội nghị là tiếng vang của báo cáo Meadows, bản báo cáo nhấn mạnh tương lai của hành tinh và loài người bị đe dọa nếu duy trì nhịp độ tăng trưởng kinh tế và tăng trưởng dân số. Trong bối cảnh đó, Ủy ban Môi trường và phát triển Thế giới, còn được gọi là Ủy ban Brundtland, được thành lập bởi Đại hội đồng Liên Hiệp Quốc vào năm 1983. Sau ba năm thu thập thông tin và tranh luận, năm 1987, Ủy ban Brundtland đã ban hành báo cáo *Tương lai chung của chúng ta*. Bản báo cáo được coi là cội nguồn của thuật ngữ “*phát triển bền vững*” khi lần đầu tiên định nghĩa về *phát triển bền vững* chính thức được phổ biến, và sử dụng rộng rãi cho đến ngày nay: “*Phát triển bền vững là sự phát triển đáp ứng các nhu cầu hiện tại mà không làm tổn hại đến khả năng đáp ứng nhu cầu của các thế hệ tương lai.*”

Tiếp đó, bước ngoặt quan trọng nhất trong quan điểm về *phát triển bền vững* được thể hiện ở Hội nghị về Môi trường và phát triển được tổ chức tại Rio de Janeiro (Brazil) năm 1992 và Hội nghị Thượng đỉnh Thế giới về Phát triển bền vững (WSSD) tại Johannesburg (Nam Phi) vào năm 2002. Trong đó, quan niệm về PTBV được hoàn thiện hơn, không chỉ bao gồm khía cạnh tăng trưởng và bảo đảm duy trì bền vững môi trường mà còn nhấn mạnh đến các yếu tố xã hội và con người, cụ thể là: “*bảo đảm sự tăng trưởng kinh tế ổn định trong mối quan hệ với thực hiện tốt tiến bộ và công bằng xã hội; khai thác hợp lý, sử dụng tiết kiệm tài nguyên, bảo vệ và nâng cao chất lượng môi trường sống*” [dẫn chiếu 10].

Theo đó, điều 03 Luật Bảo vệ môi trường của Việt Nam 2014 cũng khẳng định: *Phát triển bền vững là phát triển đáp ứng được nhu cầu của hiện tại mà không làm tổn hại đến khả năng đáp ứng nhu cầu đó của các thế hệ tương lai trên cơ sở kết hợp chặt chẽ, hài hòa giữa tăng trưởng kinh tế, bảo đảm tiến bộ xã hội và bảo vệ môi trường.*

3.2.1.3. Các lý thuyết về phát triển bền vững

* Kinh tế học truyền thống với phát triển bền vững

Kinh tế học truyền thống bao gồm kinh tế học cổ điển và học thuyết kinh tế của trường phái John Maynard Keynes. Tuy kinh tế học truyền thống chưa trực tiếp đưa ra nghiên cứu về phát triển bền vững nhưng cũng có những quan điểm đặt nền móng cho PTBV. Kinh tế học truyền thống tập trung giải thích hành vi của các tác nhân kinh tế (các cá nhân, các hộ gia đình, doanh nghiệp và Chính phủ) trên thị trường hàng hóa cũng như quá trình sản xuất sản phẩm. Để nền kinh tế hoạt động hiệu quả tức đảm bảo tăng trưởng kinh tế hợp lý với nguồn lực hiện có, cần phải thực hiện sự lựa chọn tối ưu trong sản xuất và trong tiêu dùng. Điều này được xem như một phần của PTBV về kinh tế.

* Học thuyết kinh tế của John Maynard Keynes

Học thuyết kinh tế trường phái J.M.Keynes đề cao vai trò chủ đạo của Nhà nước trong việc điều tiết nền kinh tế. Theo học thuyết này, Nhà nước có nhiệm vụ quan trọng là ổn định các chính sách kinh tế vĩ mô và khắc phục các khuyết tật của

thị trường như khủng hoảng kinh tế, ảnh hưởng ngoại ứng tiêu cực (ví dụ điển hình là về vấn đề môi trường), phân hóa xã hội sâu sắc. Như vậy, tư tưởng của J.M.Keynes thể hiện rõ rệt hơn quan điểm về vai trò của Nhà nước đối với sự PTBV của toàn bộ nền kinh tế, được thể hiện trên ba mặt kinh tế - xã hội – môi trường.

** Lý thuyết kinh tế môi trường tân cổ điển với phát triển bền vững*

Kinh tế môi trường tân cổ điển là một trường phái nằm trong kinh tế học tân cổ điển, được hình thành vào những năm 1970. Tư tưởng cơ bản của lý thuyết kinh tế môi trường tân cổ điển là bảo vệ môi trường sinh thái là nhiệm vụ trọng tâm giúp duy trì hệ sinh thái và các nguồn tài nguyên thiên nhiên cho hiện tại và tương lai. Đồng thời, lý thuyết cũng nhấn mạnh vai trò của Nhà nước trong bảo vệ môi trường và phòng, chống ô nhiễm. Đây được coi là một phát triển quan trọng trong tư duy của trường phái này.

** Lý thuyết kinh tế sinh thái và kinh tế học bền vững*

Vào giữa những năm 1980s, xuất phát từ một số hạn chế của trường phái kinh tế môi trường tân cổ điển, quan điểm về kinh tế sinh thái (ecological economics) dần hình thành. Một số quan điểm của kinh tế học sinh thái được coi như cơ sở lý luận cho PTBV, cụ thể như sau:

- PTBV cần hạn chế những tác động tiêu cực của các hoạt động kinh tế, đảm bảo chất lượng cuộc sống cao cho con người nhưng trong giới hạn bảo tồn tài nguyên thiên nhiên.

- Nguyên tắc công bằng nội và ngoại thế hệ là tiền đề và điều kiện để PTBV. Công bằng nội thế hệ, là sử dụng vốn tài nguyên thiên nhiên hợp lý và hiệu quả, đảm bảo tính công bằng trong phân phối sản phẩm. Công bằng ngoại thế hệ, tức sử dụng tiết kiệm, đi đôi với tái tạo tài nguyên thiên nhiên.

- Các nhà kinh tế sinh thái còn đưa ra một đề xuất rất mạnh mẽ và nhân văn, đó là sinh vật ngoài con người (thực vật và động vật) phải được bảo vệ vì lợi ích riêng của chúng, tức là không phân biệt các tài nguyên được sử dụng cho mục đích của con người hay không. Đây cũng là một bước tiến bộ của lý thuyết kinh tế sinh thái.

** Lý thuyết kinh tế học bền vững*

Lý thuyết kinh tế học bền vững đã đưa ra khái niệm về PTBV, là quá trình phát triển đạt tiêu chuẩn về sinh thái, kinh tế, văn hóa và xã hội đảm bảo cho các thế hệ hiện tại và tương lai trong giới hạn hiện có về tài nguyên thiên nhiên. Trường phái kinh tế học bền vững đã cụ thể hóa quan niệm phát triển bền vững bao gồm ba nội dung: kinh tế, sinh thái và xã hội. Trong đó, nội dung về kinh tế được nhấn mạnh là mục tiêu quan trọng nhất. Như vậy, các nhà kinh tế học bền vững đã nêu lên một tư duy mới: PTBV đòi hỏi quá trình phát triển phải tích hợp đầy đủ các mục tiêu nhằm đảm bảo quá trình phát triển toàn diện và lâu dài.

3.2.1.4. Tiêu chí đánh giá phát triển bền vững

Theo tiến trình phát triển và hoàn thiện khái niệm phát triển bền vững, các tổ chức quốc tế hay mỗi quốc gia cũng đã và đang nỗ lực xây dựng các bộ tiêu chí (bộ chỉ tiêu thống kê) khác nhau để đánh giá PTBV.

(1) Tiêu chí của Liên Hiệp Quốc

Năm 1992, dựa vào nội dung của Chương trình nghị sự 21 (Agenda 21), Ủy ban Phát triển bền vững của Liên Hiệp quốc (CSD) đã xây dựng một bộ gồm 58 chỉ tiêu trên bốn lĩnh vực xã hội, môi trường, kinh tế và thể chế để đánh giá PTBV ở cấp độ quốc gia (Phụ lục 2). Hiện nay, CSD vẫn thận trọng nhấn mạnh rằng Bộ tiêu chí đó chỉ được sử dụng cho các quốc gia trên cơ sở tự nguyện, phù hợp với các điều kiện riêng của mỗi nước và sẽ không liên quan tới bất cứ một điều kiện nào về tài chính, kỹ thuật và thương mại. Trên thực tế, đây là bộ chỉ tiêu được nhiều quốc gia lựa chọn để xây dựng bộ tiêu chí đánh giá PTBV, trong đó có Việt Nam.

(2) Tiêu chí của Nhóm tư vấn về chỉ tiêu phát triển bền vững (CGSDI)

Nhóm tư vấn về các chỉ số PTBV (CGSDI), một nhóm các chuyên gia chỉ số hàng đầu đến từ năm châu lục, đã phát triển Bảng điều khiển về tính bền vững (Dashboard of Sustainability). Bảng điều khiển về tính bền vững trình bày các bộ chỉ số theo định dạng biểu đồ hình tròn đơn giản dựa trên ba trụ cột: kinh tế, xã hội và môi trường với mức độ quan trọng khác nhau, cụ thể: nhóm các chỉ tiêu kinh tế chiếm 45%, nhóm các chỉ tiêu về xã hội chiếm 35%, còn lại là nhóm các chỉ tiêu về môi trường chiếm 20%.

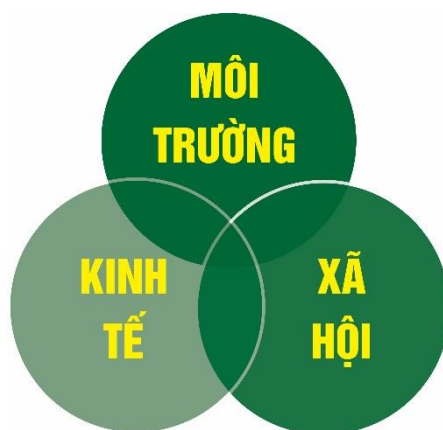
(3) Tiêu chí của Việt Nam

Với tư cách là một quốc gia thành viên của Liên Hiệp Quốc, Việt Nam đã và đang tích cực xây dựng kế hoạch hành động cụ thể vì mục tiêu phát triển bền vững. Cụ thể, năm 2004, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Định hướng Chiến lược phát triển bền vững ở Việt Nam (Chương trình nghị sự 21 của Việt Nam) nhằm PTBV đất nước trên cơ sở kết hợp chặt chẽ, hợp lý và hài hòa giữa phát triển kinh tế, phát triển xã hội và bảo vệ môi trường. Tiếp theo đó, năm 2012, Chiến lược phát triển bền vững Việt Nam giai đoạn 2011 – 2020 được Thủ tướng Chính phủ ký ngày 12/4/2012 và được Chính phủ cụ thể hóa bằng các chỉ tiêu giám sát và đánh giá phát triển bền vững Việt Nam giai đoạn 2011 – 2020 (Phụ lục 1).

(4) Kết luận của NCS

Như vậy, có thể thấy, việc xây dựng tiêu chí đánh giá PTBV là rất cần thiết. Các bộ tiêu chí đánh giá PTBV trên thế giới cũng như tại Việt Nam là đa dạng và phong phú nhưng hạt nhân của các bộ chỉ tiêu trên là sự hài hòa giữa ba nhân tố chính là kinh tế, xã hội và môi trường.

Sau các hội nghị mang tầm quốc tế, ba khía cạnh cốt yếu trên của PTBV đang ngày càng được thừa nhận [6, 64, 81].



Hình 3.1. Ba trụ cột của phát triển bền vững

(Nguồn: Hội nghị thượng đỉnh về Môi trường và Phát triển của Liên hợp quốc, 1992)

Trụ cột kinh tế - Một hệ thống bền vững về mặt kinh tế phải có khả năng sản xuất hàng hóa và dịch vụ một cách liên tục, để duy trì mức độ quản lý của

chính phủ và nợ nước ngoài, và để tránh mất cân bằng ngành nghiêm trọng gây thiệt hại cho sản xuất nông nghiệp hoặc công nghiệp.

Trụ cột xã hội - Một hệ thống bền vững về mặt xã hội phải đạt được sự công bằng trong phân phối và cơ hội, cung cấp đầy đủ các dịch vụ xã hội, bao gồm y tế và giáo dục, bình đẳng giới, và trách nhiệm giải trình cùng sự tham gia vào chính trị.

Trụ cột môi trường - Một hệ thống bền vững về mặt môi trường phải duy trì được nguồn lực ổn định, tránh khai thác quá mức hệ thống tài nguyên tái tạo hay chức năng chứa đựng chất thải của môi trường, và làm cạn kiệt tài nguyên không thể tái tạo chỉ trong chùng mực khi đầu tư tạo ra đủ sự thay thế.

Về tiêu chí thể chế, không thể phủ nhận tầm quan trọng lớn lao của trụ cột thể chế, tuy nhiên, không thể đặt mục tiêu PTBV về thể chế như ba khía cạnh còn lại của quá trình phát triển. Bởi, thể chế chỉ có ý nghĩa là điều kiện, là cách thức để thực hiện các mục tiêu PTBV. Như vậy, theo quan điểm của NCS, thể chế là một yếu tố hỗ trợ PTBV chứ không phải một phần của PTBV, nên có thể được gộp chung vào ba tiêu chí nêu trên.

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

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

Trên đây, đề tài đã đề cập đến các khái niệm về PTBV của Việt Nam cũng như trên thế giới. Tuy nhiên, đó là những khái niệm mang tính tổng quát, tức PTBV “nói chung”. Đối với NTĐB, một phân ngành cụ thể, cần được xây dựng một khái niệm riêng và chi tiết hơn.

NTĐB là một ngành trao đổi, mua bán hàng hóa với nước ngoài, thông qua khai thác vận chuyển trên các tuyến đường biển trong nước và quốc tế. Như vậy, NTĐB được cấu thành bởi XK, NK hàng hóa và VCĐB bao gồm: cảng biển, đội tàu vận chuyển và dịch vụ VCĐB. Do đó, phát triển NTĐB đồng nghĩa với tăng trưởng về XK, NK hàng hóa, về quy mô đội tàu vận chuyển và đa dạng hóa danh mục các dịch vụ vận chuyển đường biển. Và PTBV NTĐB là phát triển xét trên ba lĩnh vực: kinh tế, xã hội và môi trường.

Vận dụng các lý thuyết và phân tích trên, 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.*

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

PTBV có vai trò và ý nghĩa vô cùng quan trọng đối với nền kinh tế xã hội đất nước. Tuy nhiên, làm thế nào để đánh giá được mức độ PTBV hiện tại của ngành NTĐB là một vấn đề lớn. Để thực hiện được mục tiêu đó cần dựa trên một bộ chỉ tiêu chi tiết và được xây dựng riêng cho ngành. Với tính cấp thiết trên, 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 thống 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 (Phụ lục 2), (2) Bộ tiêu chí của Việt Nam (Phụ lục 1), (3) Các chỉ tiêu đánh giá kết quả hoạt động NTĐB. Cụ thể như sau:

(i) Phát triển bền vững ngoại thương đường biển về mặt kinh tế

Phát triển về mặt kinh tế được hiểu là quá trình thay đổi theo chiều hướng tiến bộ hơn của nền kinh tế, bao gồm sự gia tăng quy mô về kinh tế, cơ cấu kinh tế hợp lý và sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng tiến bộ hơn [4][10][67]. Với cách hiểu trên, PTBV NTĐB về mặt kinh tế thể hiện ở các nội dung sau:

1- Kim ngạch ngoại thương đường biển

Kim ngạch NTĐB là tổng giá trị hàng hóa xuất khẩu và nhập khẩu bằng đường biển trong một khoảng thời gian thường theo quý hoặc theo năm, và được quy đổi ra một đơn vị tiền tệ nhất định.

Kim ngạch NTĐB có thể chi tiết theo chiều XNK, theo thị trường XNK ...

Với tiêu chí này, luận án đề xuất các tiêu chí chi tiết cụ thể sau:

- Kim ngạch NTĐB nói chung
- Kim ngạch xuất khẩu đường biển theo các mặt hàng chủ yếu
- Kim ngạch nhập khẩu đường biển theo các mặt hàng chủ yếu
- Kim ngạch NTĐB theo các thị trường

2 – Khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển

Khối lượng hàng hóa NTĐB là khối lượng hàng hóa xuất khẩu và nhập khẩu qua các cảng biển trong lãnh thổ đất nước, không phân biệt độ dài quãng đường vận chuyển, đơn vị tính là tấn. Khối lượng NTĐB có thể được chi tiết theo chiều xuất, chiều nhập, theo loại hàng ...

Với tiêu chí này, luận án đề xuất tiêu chí cụ thể sau:

- Khối lượng hàng hóa NTĐB nói chung
- Khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển theo loại hàng
- Khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển theo loại hàng

3 – Năng lực vận chuyển hàng hóa ngoại thương của đội tàu Việt Nam

Tàu biển là một trong ba yếu tố chính của cơ sở vật chất kỹ thuật trong VCĐB, cũng là một yếu tố cơ bản của NTĐB. Số lượng và chất lượng đội tàu có ảnh hưởng lớn đến thị phần vận chuyển hàng hóa ngoại thương của đội tàu quốc

gia. Quy mô đội tàu vận chuyển hàng hóa NTĐB có thể được phân tích chi tiết theo loại tàu, theo trọng tải theo tuyến đường Từ đây, luận án đề xuất:

- Đội tàu Việt Nam theo tuyến hoạt động
- Đội tàu NTĐB theo loại tàu
- Đội tàu NTĐB theo trọng tải
- Đội tàu NTĐB theo tuổi tàu
- Đội tàu NTĐB theo thị phần vận chuyển
- Đội tàu NTĐB theo tỷ lệ lưu giữ của chính quyền cảng
- So sánh với đội tàu thế giới

(ii) Phát triển bền vững ngoại thương đường biển về mặt xã hội – con người

Trụ cột xã hội – con người đóng vai trò “nền móng” để các trụ cột khác có thể đứng vững và phát triển [56]. Con người là trung tâm của PTBV bởi vai trò là chủ thể, là nguồn lực chủ yếu và là mục tiêu của PTBV [30]. Vì thế PTBV NTĐB là sự gắn kết chặt chẽ giữa phát triển NTĐB và phát triển con người kết hợp giải quyết các vấn đề xã hội. Vậy, nội dung trụ cột thứ hai bao gồm:

1- Sự đóng góp của NTĐB vào thu nhập quốc dân GDP

- Độ mở NTĐB theo chỉ tiêu kim ngạch NTĐB
- Độ mở NTĐB theo chỉ tiêu xuất khẩu đường biển
- Đánh giá đóng góp trực tiếp của NTĐB vào GDP

2- Sự góp phần vào tạo việc làm, tăng thu nhập cho người lao động và không làm gia tăng các vấn đề xã hội.

Phát triển các ngành phục vụ XNKĐB phải giải quyết được việc làm và gia tăng thu nhập cho một bộ phận lớn người lao động, đặc biệt ở các nước đang phát triển, mang những tác động tích cực đến công tác xóa đói giảm nghèo của đất nước. Tiêu chí này được đánh giá bằng các chỉ tiêu sau:

- Trình độ lao động
- Sự đóng góp của NTĐB vào tăng thu nhập cho người lao động
- Tỷ lệ lao động trong ngành được đào tạo thêm mỗi năm
- Tỷ lệ lao động nữ trong ngành

3- Sự đảm bảo an toàn trong hoạt động NTĐB

Phát triển NTĐB sẽ không thể gọi là bền vững nếu kéo theo các vấn đề về xã hội, điều này được nhìn nhận qua một số chỉ tiêu sau:

- Tình hình tai nạn hàng hải trong NTĐB
- Đánh giá khiếm khuyết của đội tàu NTĐB liên quan đến vấn đề an toàn, an ninh hàng hải.

(iii) Phát triển bền vững ngoại thương đường biển về mặt môi trường sinh thái

Một trong những bước tiến đạt được trong Hội nghị Rio 1992 là việc chuyển lý thuyết về bảo vệ môi trường thành thực tiễn bền vững. Việc cho rằng thương mại quốc tế và vấn đề phát triển bền vững không mâu thuẫn với nhau là một bước tiến có ý nghĩa so với những Hội nghị trước đó của Liên Hiệp Quốc. Các biện pháp hạn chế thương mại dường như không phải là cách tốt nhất để giải quyết các vấn đề về môi trường [18, tr.160]. Luận án cho rằng đây là quan điểm đúng đắn nhất để hình thành những chuẩn mực về môi trường trong quá trình phát triển kinh tế.

Theo cách đặt vấn đề như trên, PTBV NTĐB về khía cạnh môi trường được thể hiện ở các nội dung sau:

1- Ảnh hưởng của các phương thức vận chuyển đến môi trường sinh thái

- Ảnh hưởng của các phương thức nói chung
- Ảnh hưởng của phương thức vận chuyển đường biển

2- Ảnh hưởng của phương thức NTĐB đến cảng biển

- Tác động đến môi trường không khí
- Tác động đến môi trường nước
- Tác động đến sỏi, lở, bồi/tụ của cảng
- Gia tăng các vấn đề xã hội

3- Tình hình xả thải ra môi trường của NTĐB

- Tổng phát thải từ đội tàu nội địa
- Tổng phát thải từ đội tàu quốc tế
- Tình hình khiếm khuyết của đội tàu liên quan đến vấn đề môi trường

4- Các hoạt động hợp tác quốc tế, tuyên truyền và nghiên cứu liên quan đến bảo vệ môi trường

- Hoạt động nâng cao nhận thức về tài nguyên, bảo vệ môi trường và biến đổi khí hậu.

- Tăng cường hợp tác quốc tế ứng phó với biến đổi khí hậu.

Như vậy, bộ tiêu chí đánh giá PTBV NTĐB do luận án đề xuất trên đây 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. Tuy nhiên, để đảm bảo tính khách quan và toàn diện, luận án sử dụng phương pháp Delphi (Delphi method/Delphi technique) để xin ý kiến các chuyên gia chuyên ngành về bộ tiêu chí. Đây là một trong những phương pháp khoa học tin cậy có cơ sở khoa học, đã và đang được sử dụng rộng rãi trong nghiên cứu kinh tế mang lại hiệu quả cao.

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

3.2.3.1. Thực hiện Delphi

Các bước thực hiện được tiến hành theo trình tự sau:

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. (Phụ lục 3)

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. NCS lựa chọn các chuyên gia như sau:

Bảng 3.1: Danh sách các chuyên gia tham gia vào phương pháp Delphi của luận án

STT	Cơ quan	Đơn vị	Vị trí công việc	Số năm kinh nghiệm	Học vị, học hàm
1	Cơ quan quản lý Nhà nước	Bộ Công Thương	Trưởng phòng kế hoạch, Vụ Kế hoạch	13 năm	Thạc sĩ. Chuyên viên cao cấp
2		Cục Hàng hải, Bộ GTVT	Phó Cục trưởng	25 năm	Thạc sĩ
3		Cảng vụ, Bộ GTVT	Giám đốc cảng vụ Đà Nẵng	20 năm	Tiến sĩ
4	Cơ quan thực tế sản xuất	Tổng công ty Hàng hải Việt Nam	Phó Tổng giám đốc	35 năm	Thạc sĩ
5		Cảng biển	Giám đốc Cảng Hải Phòng	25 năm	Thạc sĩ
6		Công ty VIPCO	Thuyền trưởng	18 năm	Kỹ sư
7	Cơ quan nghiên cứu	Viện chiến lược và phát triển GTVT, Bộ GTVT	Trưởng phòng Dự báo và Tổ chức vận tải	20 năm	Thạc sĩ
8	Cơ sở đào tạo	Trường ĐH Ngoại Thương	Phó trưởng khoa, Giảng viên.	20 năm	Phó Giáo sư. Tiến sĩ
9			Giảng viên	27 năm	Phó Giáo sư. Tiến sĩ
10		Trường ĐH Giao thông vận tải	Nguyên chủ nhiệm Khoa vận tải và Kinh tế	30 năm	Giáo sư. Tiến sĩ khoa học
11		Trường ĐH Hàng hải VN	Phó Viện trưởng Viện đào tạo sau đại học.	30 năm	Phó Giáo sư. Tiến sĩ

(Nguồn: Tổng hợp của NCS)

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 (Phụ lục 3).

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.

Trong quá trình thực hiện, NCS đảm bảo tính ẩn danh giữa các chuyên gia. Các chuyên gia không biết những ai cũng đang tham gia vào cuộc thảo luận với mình. Chỉ đến khi đạt được sự thống nhất, NCS mới lập phiếu xin xác nhận giữa các bên và khi đó danh sách các chuyên gia mới được công khai.

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 3.2: 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	<p>1.3.1. Đội tàu Việt Nam theo tuyến hoạt động</p> <p>1.3.2. Đội tàu NTĐB theo loại tàu</p> <p>1.3.3. Đội tàu NTĐB theo trọng tải.</p> <p>1.3.4. Đội tàu NTĐB theo tuổi tàu</p> <p>1.3.5. Đội tàu NTĐB theo thị phần vận chuyển</p> <p>1.3.6. Đội tàu NTĐB theo tỷ lệ lưu giữ bởi chính quyền cảng.</p> <p>1.3.7. So sánh với đội tàu Thế giới về cơ cấu và tuổi tàu bình quân</p>	
2. XÃ HỘI – CON NGƯỜI	2.1. Mức độ đóng góp của NTĐB vào thu nhập quốc dân GDP	<p>2.1.1. Độ mở NTĐB theo chỉ tiêu kim ngạch NTĐB</p> <p>2.1.2. Độ mở NTĐB theo chỉ tiêu xuất khẩu đường biển</p> <p>2.1.3. Đóng góp của NTĐB vào GDP</p>	
	2.2. Mức độ đóng góp của NTĐB vào tạo việc làm, tăng thu nhập cho người lao động	<p>2.2.1. Tạo công ăn việc làm cho người lao động</p> <p>2.2.2. Tăng thu nhập cho người lao động</p>	
	2.3. Mức độ đảm bảo an toàn trong hoạt động NTĐB	2.3.1. Tình hình tai nạn hàng hải trong NTĐB	
		2.3.2. Đánh giá khiếm khuyết của đội tàu NTĐB liên quan đến vấn đề an toàn an ninh hàng hải.	
	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)

Bộ tiêu chí cuối cùng gồm có 03 tiêu chí cấp I, 09 tiêu chí cấp II và 30 tiêu chí cấp III. So với bộ tiêu chí ban đầu, đã có những tiêu chí được bổ sung và những tiêu chí được loại bỏ, đã có sự thay đổi trong cách sử dụng thuật ngữ chuyên môn ở một số tiêu chí cho phù hợp hơn, cụ thể:

- Loại bỏ tiêu chí Tỷ lệ lao động nữ trong ngành do ngành vận chuyển là một ngành đặc thù nên vấn đề công bằng giới tính không cần xem xét ở đây.

- Loại bỏ tiêu chí Các hoạt động hợp tác quốc tế, tuyên truyền và nghiên cứu liên quan đến môi trường, do nên tập trung phân tích đánh giá số liệu chuyên môn.

- Loại bỏ tiêu chí Tỷ lệ lao động được đào tạo thêm mỗi năm, do không khả thi trong quá trình thu thập số liệu và tính cấp thiết không cao.

- Làm rõ tiêu chí So sánh với đội tàu thế giới về chỉ tiêu nào.

- Các tiêu chí về môi trường nên xem xét gộp lại hoặc làm rõ hơn, để bộ tiêu chí đảm bảo tính mạch lạc và khoa học hơn.

3.2.3.2. *Kết luận*

Trong quá trình thực hiện phương pháp Delphi, các chuyên gia đã đưa ra những ý kiến rất nghiêm túc và xác đáng về bộ tiêu chí mà luận án đề xuất. NCS đã được lĩnh hội những kiến thức chuyên môn một cách toàn diện, dưới góc độ nhà quản lý và hoạch định chính sách, dưới góc nhìn của doanh nghiệp thực tế sản xuất hay của các cơ quan nghiên cứu và các cơ sở đào tạo. Từ đó, bộ tiêu chí đánh giá PTBV NTĐB của luận án được hoàn thiện một cách khách quan, có cơ sở khoa học, đảm bảo tính lý thuyết và thực tiễn.

Bên cạnh đó, các hạn chế của Delphi về tỷ lệ phản hồi thấp, thời gian phản hồi và chất lượng ý kiến của các chuyên gia cũng được NCS khắc phục tối đa trong quá trình thực hiện, có thể nói là không xảy ra.

Cuối cùng, luận án khẳng định bộ tiêu chí đánh giá PTBV NTĐB được đề xuất trong luận án hoàn toàn đáng tin cậy.

3.3. Kinh nghiệm phát triển bền vững ngoại thương đường biển của một số quốc gia trong khu vực và thế giới

3.3.1. Kinh nghiệm phát triển bền vững ngoại thương đường biển của Trung Quốc

Trung Quốc là quốc gia láng giềng và có nhiều nét tương đồng về lịch sử, văn hóa, chính trị và kinh tế xã hội so với Việt Nam. Sau gần 40 năm của quá trình cải cách và đổi mới kinh tế (1980 – 2018), hiện nay, Trung Quốc là một trong những cường quốc về thương mại hàng đầu thế giới, TĐTTBQ đạt 9%/năm, cơ cấu hàng XNK của Trung Quốc có sự chuyển dịch nhanh chóng theo hướng tích cực. Trong các sản phẩm đó, các mặt hàng có hàm lượng vốn, công nghệ và giá trị gia tăng cao ngày càng chiếm tỷ trọng lớn [21]. Trong đó, phương thức vận chuyển hàng hóa chủ yếu vẫn là đường biển. Theo Tạp chí Hàng hải Thế giới, Trung Quốc luôn là quốc gia đứng đầu trên thế giới về mức độ kết nối hàng hải từ năm 2006 đến năm 2021. Cụ thể, tính đến hết quý I/2021, chỉ số kết nối hàng hải của Trung Quốc đạt 164, đứng thứ hai là Singapore (113), Hàn Quốc (108), Hoa Kỳ (106) và Malaysia (100).

Để đạt được thành quả như trên là nhờ vào chiến lược công nghiệp hóa của Trung Quốc, với trọng tâm là chính sách thúc đẩy ngoại thương và NTĐB, cụ thể như sau:

3.3.1.1. Đường lối phát triển ngoại thương đường biển của Trung Quốc

(i) Định hướng chiến lược thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa đường biển

Trung Quốc ưu tiên hình thành các đặc khu kinh tế ven biển, tận dụng tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên đặc trưng của vùng duyên hải để tập trung xây dựng cơ sở hạ tầng phục vụ phát triển ngoại thương và NTĐB. Song song với chiến lược phát triển kinh tế, Trung Quốc tích cực tham gia ký kết các hiệp định thương mại quốc tế song và đa phương.

(ii) Triển khai các chính sách hỗ trợ xuất nhập khẩu và xuất nhập khẩu đường biển: chính sách hoàn thuế, chính sách giảm thuế, chính sách hỗ trợ tỷ giá

- Chính sách hoàn thuế xuất khẩu: Chính sách hoàn thuế xuất khẩu là hình thức Nhà nước bù đắp tài chính cho doanh nghiệp khi xuất khẩu hàng hóa. Trong 10 năm từ năm 2008 đến năm 2018, Trung Quốc đã bảy lần thay đổi mức hoàn thuế xuất khẩu, từ 9,8% lên 13,5% kể từ năm 2012 [61, 77]. Theo đó, 2600 sản

phẩm chịu thuế được áp dụng tỷ lệ hoàn thuế mới, bao gồm các sản phẩm công nghệ cao và sản phẩm hoàn thiện. Chính sách giảm thuế xuất khẩu ...

- Chính sách tỷ giá: Với chính sách tỷ giá này, thực chất là chính sách trợ giá cho người tiêu dùng nước ngoài mua hàng Trung Quốc. Những thay đổi của chính sách tỷ giá đã giúp cho cán cân thương mại Trung Quốc được cải thiện, mức tăng kim ngạch xuất khẩu luôn cao hơn kim ngạch nhập khẩu, góp phần tích cực thúc đẩy sự phát triển của nền kinh tế Trung Quốc [77].

(iii) Khai thác và phát huy triệt để vai trò của nguồn vốn FDI trong thúc đẩy xuất nhập khẩu

Sau một thời gian cải cách kinh tế đất nước, Trung Quốc đã nhận thức được vai trò quan trọng của vốn FDI, là giải pháp hàng đầu để tiếp cận nguồn vốn, bí quyết công nghệ tiên tiến của các nước bạn. Trên cơ sở nhận thức đó, Trung Quốc đã ban hành nhiều chính sách thu hút FDI vào các ngành có lợi thế so sánh, ngành công nghệ mới và công nghệ cao, đây là nhân tố chìa khóa đưa Trung Quốc thành vị trí trung tâm trong phân công lao động quốc tế và cạnh tranh trên thị trường thế giới.

(iv) Xây dựng và thực thi chiến lược biển: Theo Báo cáo phát triển chiến lược biển Trung Quốc năm 2014 (China's Ocean Development Report 2014). Báo cáo gồm 20 chương, kết cấu trong 7 phần: i) Hoàn cảnh vĩ mô phát triển biển của Trung Quốc; ii) Tăng cường quản lý tổng hợp biển; iii) Phát triển kinh tế biển; iv) Nâng cao năng lực khai thác tài nguyên biển; v) Giữ gìn môi trường sinh thái biển; vi) Bảo vệ quyền lợi biển quốc gia; vii) Xây dựng cường quốc biển mang đặc sắc Trung Quốc. Trong đó nhấn mạnh: chỉ có xây dựng được cường quốc biển thì Trung Quốc mới có khả năng bảo vệ chủ quyền lãnh thổ quốc gia, các quyền lợi trên biển và an ninh quốc gia, mới có thể bảo đảm cho sự phát triển kinh tế và xã hội.

3.3.1.2. Quan điểm phát triển ngoại thương đường biển đi đôi với giải quyết các vấn đề xã hội của Trung Quốc

Một trong những hậu quả tiếp theo của tăng trưởng kinh tế cũng như phát triển NTĐB tại Trung Quốc là tình trạng phân hóa giàu nghèo sâu sắc, bất bình đẳng về thu nhập. Để hạn chế tình trạng trên, Trung Quốc đã đưa ra một số chính sách như chính sách an sinh xã hội, chính sách hạn chế bất bình đẳng về thu nhập và chính sách xóa đói giảm nghèo. Các chính sách trên đã cải thiện đáng kể mức sống tối thiểu cho các người dân ở vùng nông thôn, miền Tây khó khăn.

3.3.1.3. Quan điểm phát triển ngoại thương đường biển đi đôi với bảo vệ môi trường sinh thái của Trung Quốc

Sự tăng trưởng vượt bậc về NTĐB nói riêng và toàn bộ nền kinh tế nói chung trong gần bốn thập kỷ qua đã mang lại những lợi ích rất to lớn cho quốc gia đông dân nhất thế giới, nhưng sự đánh đổi không thể khắc phục được đó là tình trạng ô nhiễm môi trường nghiêm trọng. Nhận thức được vấn đề này, Trung Quốc đã tích cực đưa ra các biện pháp phòng chống ô nhiễm môi trường, hướng tới PTBV, cụ thể: (1) Phát triển kinh tế xã hội gắn với bảo vệ môi trường; (2) Tạm dừng các hoạt động sản xuất phục vụ nhu cầu trong nước và xuất nhập khẩu (đường biển) gây ô nhiễm; (3) Giám sát chặt chẽ các hoạt động thương mại có thể gây ô nhiễm. (4) Quản lý hàng hóa xuất nhập khẩu và xuất nhập khẩu đường biển. (5) Hạn chế đầu tư vào các ngành sử dụng nhiều tài nguyên.

Bài học kinh nghiệm về phát triển bền vững ngoại thương đường biển của Trung Quốc

Thứ nhất, thực hiện chính sách thúc đẩy ngoại thương và NTĐB một cách kiên trì và điều chỉnh sao cho phù hợp với mỗi giai đoạn phát triển của đất nước và thế giới. *Thứ hai*, chuyển dịch cơ cấu hàng hóa XNK và XNKĐB theo hướng lợi thế so sánh và lợi thế cạnh tranh của đất nước. *Thứ ba*, khai thác triệt để vai trò của FDI kết hợp đẩy mạnh thu hút FDI nhằm thúc đẩy tăng trưởng XNK hàng hóa và chuyển dịch cơ cấu hàng hóa ngoại thương, trong đó có NTĐB. *Thứ tư*, phát triển NTĐB phải gắn chặt với giữ gìn và bảo vệ môi trường sinh thái kết hợp với cân bằng các vấn đề về xã hội. Không thực hiện tăng trưởng bằng mọi giá bởi PTBV vẫn luôn là mục tiêu hàng đầu.

3.3.2. Kinh nghiệm phát triển bền vững ngoại thương đường biển của Đài Loan

Biển Đông Nam Trung Quốc có một chuỗi các hòn đảo tạo thành hình vòng cung bao quanh lục địa như một lá chắn, đó là lãnh thổ Đài Loan. Sau chiến tranh, tình hình kinh tế Đài Loan suy sụp nặng nề. Tuy nhiên, trải qua hơn 50 phát triển, Đài Loan đã chuyển mình từ một nền kinh tế nông nghiệp sang kinh tế công nghiệp và những năm gần đây, ngành dịch vụ của đất nước này đang có xu hướng phát triển mạnh. Sự phát triển kinh tế của Đài Loan luôn gắn chặt với các hoạt

động ngoại thương hay là hoạt động NTĐB bởi Đài Loan là một hòn đảo. NTĐB là chiếc cầu nối các ngành sản xuất của Đài Loan với thị trường thế giới.

3.3.2.1. Đường lối phát triển ngoại thương đường biển của Đài Loan

(i) Chính sách “thay thế nhập khẩu” là mục tiêu chính của phát triển công nghiệp giai đoạn bắt đầu xây dựng kinh tế: Vào thời kỳ 1953 – 1960, với mục đích phát triển kinh tế ổn định, ngành công nghiệp của Đài Loan chủ yếu phục vụ đủ nhu cầu trong nước, giảm nhập khẩu, từ đó giảm chi tiêu ngoại tệ nhằm tích lũy vốn cho các ngành công nghiệp nặng. Đồng thời Đài Loan tiến hành xây dựng các ngành công nghiệp thay thế nhập khẩu, chỉ nhập các máy móc thiết bị phục vụ sản xuất các mặt hàng tiêu dùng nội địa như công nghiệp nhẹ, công nghiệp dệt may.

(ii) Chính sách “hướng ngoại” bằng “xuất khẩu” hay các biện pháp khuyến khích xuất khẩu cũng được ban hành, đó là: phá giá đồng tiền Đài Loan góp phần làm tăng mức xuất khẩu; giảm thuế đánh vào các sản phẩm công nghiệp xuất khẩu và thành lập các khu chế xuất hàng xuất khẩu ở ven biển để thu hút vốn và kỹ thuật nước ngoài.

(iii) Một trong những chính sách quan trọng thúc đẩy ngoại thương đường biển là đa dạng hóa thị trường tiêu thụ: Để tránh sự phụ thuộc vào Nhật Bản và Hoa Kỳ, thị trường ngoại thương đường biển của Đài Loan được mở rộng sang Tây Âu, Đông Nam Á, Trung Quốc, và hiện nay là cả các nước Trung Đông, Mỹ Latinh và châu Phi.

(iv) Chính sách ngoại thương đường biển của Đài Loan là luôn được gắn chặt với chính sách thu hút đầu tư và triển khai đầu tư: Chính sách này nhằm mục đích thu hút cả công nghệ hiện đại từ nước ngoài và chuyển giao công nghệ kỹ thuật sang các nước có trình độ phát triển thấp hơn. Như vậy, Đài Loan vừa chuyển được công nghệ cũ ra nước ngoài, vừa tiếp tục tăng xuất khẩu những mặt hàng truyền thống mà tận dụng được sức lao động và nguyên liệu có giá thành thấp.

(v) Chuyển dịch cơ cấu hàng hóa ngoại thương đường biển: Bên cạnh việc tự nghiên cứu và chế tạo, Đài Loan vẫn tiến hành nhập khẩu công nghệ mới từ Hoa Kỳ và Nhật Bản nhằm phát triển các ngành công nghiệp mới, sản xuất các mặt hàng có sức cạnh tranh lớn trên thị trường quốc tế. Về xuất khẩu, Đài Loan

coi trọng xuất khẩu những mặt hàng có yêu cầu kỹ thuật cao như điện tử, hóa chất, máy móc thiết bị công nghiệp.

3.3.2.2. Quan điểm phát triển ngoại thương đường biển đi đôi với giải quyết các vấn đề xã hội của Đài Loan

Ngoài tình trạng ô nhiễm môi trường sinh thái, các vấn đề xã hội cũng phát sinh theo quá trình hơn 50 năm phát triển ngoại thương đường biển tại Đài Loan. Cũng như các nước phát triển khác, đó là mất cân bằng về việc làm, bất bình đẳng về thu nhập và còn diễn ra sự phân hóa giàu nghèo. Để hạn chế tình trạng trên, Đài Loan đã áp dụng các chương trình an sinh xã hội, chính sách hạn chế bất bình đẳng về thu nhập và chính sách xóa đói giảm nghèo.

3.3.2.3. Quan điểm phát triển ngoại thương đường biển đi đôi với bảo vệ môi trường sinh thái của Đài Loan

Như các nước công nghiệp phát triển khác, Đài Loan đã và đang phải đối mặt với những vấn đề môi trường đáng báo động như tầng ozone bị xói mòn và ô nhiễm không khí; ô nhiễm nước; mưa acid. Để giải quyết tình trạng ô nhiễm môi trường sinh thái nghiêm trọng, Đài Loan đã áp dụng một số quan điểm và chính sách: (1) Đưa ra sáu tiêu chuẩn để chọn các ngành mới ưu tiên phát triển, trong đó thân thiện với môi trường và mức tiêu hao nhiên liệu thấp là hai tiêu chuẩn hàng đầu; (2) Chính sách hạn chế túi nilon và rác thải nhựa; (3) Đảm bảo cung cấp và sử dụng năng lượng hợp lý, tiết kiệm, an toàn, thân thiện với môi trường.

Bài học kinh nghiệm về phát triển bền vững ngoại thương đường biển của Đài Loan:

Thứ nhất, đưa ra các kế hoạch phát triển ngoại thương đường biển phù hợp trong mỗi khoảng thời gian nhất định (5 năm, 10 năm). *Thứ hai*, tăng cường thu hút vốn đầu tư nước ngoài. Thông qua đó, ta có thể học hỏi các công nghệ kỹ thuật mới của các nước phát triển để thúc đẩy các ngành sản xuất trong nước. Các hoạt động đầu tư ra nước ngoài góp phần thay đổi cơ cấu công nghiệp trong nước, từ đó thay đổi cơ cấu XKDB theo hướng có lợi cho đất nước. *Thứ ba*, phải có chiến lược “thay thế nhập khẩu” cụ thể, như xây dựng các ngành công nghiệp thay thế nhập khẩu. Đồng thời tăng cường xuất khẩu hàng nông sản, thực hiện phương châm “lấy nông nghiệp nuôi công nghiệp, lấy công nghiệp phát triển nông nghiệp”.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 3

Trong chương này, luận án trình bày 02 nội dung chính, như sau:

Thứ nhất, luận án đưa ra lý luận cơ bản về NTĐB và hoạt động VCĐB bao gồm khái niệm, các yếu tố cơ bản và một số tiêu chí đánh giá kết quả của hoạt động NTĐB cũng như VCĐB.

Thứ hai, phần trọng tâm của chương, luận án tìm hiểu quá trình hình thành và phát triển của khái niệm PTBV, các lý thuyết về PTBV, các quan điểm về bộ tiêu chí đánh giá PTBV trong và ngoài nước, từ đó làm rõ khái niệm PTBV NTĐB. Từ các cơ sở trên, kết hợp sử dụng phương pháp Delphi là xin ý kiến các chuyên gia, luận án đề xuất bộ chỉ tiêu đánh giá PTBV của riêng ngành NTĐB dựa trên ba tiêu chí cơ bản: kinh tế, xã hội – con người và môi trường sinh thái.

Thứ ba, luận án tìm hiểu kinh nghiệm PTBV NTĐB của một số quốc gia trong khu vực. Từ đó rút ra bài học kinh nghiệm cho Việt Nam.

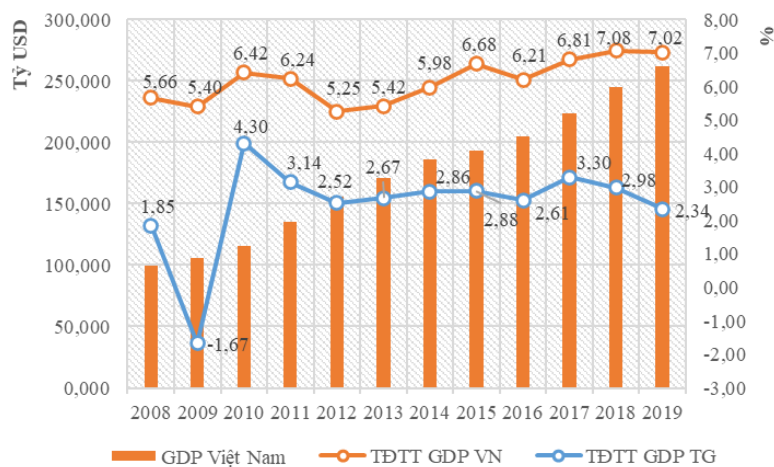
Với cơ sở lý luận tin cậy như trên, luận án tiến hành phân tích hiện trạng PTBV NTĐB Việt Nam để đánh giá những thành công đạt được và hạn chế tồn tại của ngành NTĐB trong thời gian qua.

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

Các chỉ tiêu cơ bản về kinh tế xã hội là nội lực, tác động mạnh mẽ lên ngoại thương và NTĐB của một quốc gia. Thật vậy, đã 30 năm trôi qua kể từ khi Việt Nam tiến hành công cuộc đổi mới. Những cải cách về kinh tế và sự mở đường cho nền kinh tế thị trường đã tạo ra những tiềm lực to lớn cho đất nước. Thực trạng này được thể hiện rõ nét thông qua một số chỉ tiêu kinh tế - xã hội trong nước như sau:

4.1.1. Sự phát triển về mặt quy mô kinh tế Việt Nam



(Nguồn: World Bank)

Hình 4.1: Tình hình phát triển về mặt quy mô kinh tế Việt Nam

Trong thập kỷ vừa qua, nền kinh tế Việt Nam đã có nhiều chuyển biến đáng kinh ngạc. Từ 99,1 tỷ USD vào năm 2008, GDP Việt Nam đạt 262 tỷ USD năm 2019 và tăng trưởng chạm đỉnh ở mức 7,02%, giúp Việt Nam lọt vào top 50 nền kinh tế mạnh nhất trên thế giới (IMF). Tuy nhiên, tăng trưởng và công nghiệp hóa nhanh của Việt Nam đã để lại nhiều tác động tiêu cực đối với môi trường và tài nguyên thiên nhiên. Tình trạng khai thác thiếu bền vững tài nguyên thiên nhiên như cát, thủy sản và gỗ có thể ảnh hưởng tiêu cực đến tiềm năng phát triển trong tương lai và dài hạn. Đây chính là đánh đổi môi trường để lấy sự tăng trưởng về kinh tế. Thực trạng này ảnh hưởng nghiêm trọng tới sự phát triển bền vững ngành ngoại thương, NTĐB cũng như toàn quốc gia Việt Nam.

4.1.2. Sự phát triển về mặt cơ cấu kinh tế Việt Nam

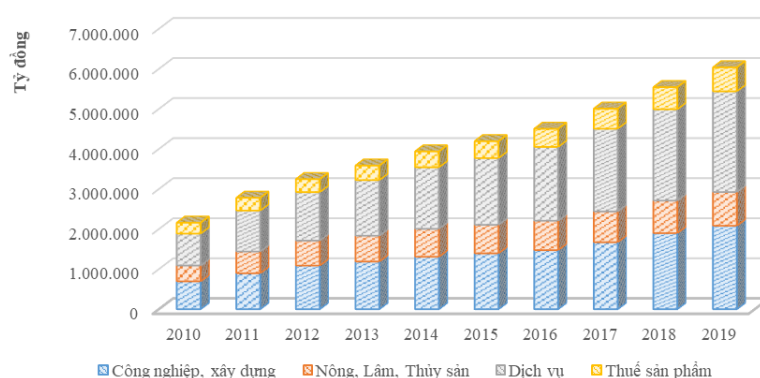
Tăng trưởng và phát triển kinh tế của mỗi quốc gia thường gắn liền với chuyển dịch cơ cấu kinh tế, đặc biệt là cơ cấu các ngành kinh tế.

Bảng 4.1: Tình hình GDP hiện hành của cả nước theo ngành kinh tế

Đơn vị: tỷ đồng

Năm	Công nghiệp, xây dựng	Nông, Lâm, Thủy sản	Dịch vụ	Thuế sản phẩm	Tổng
2010	693.351	396.576	797.155	270.746	2.157.828
2011	896.356	543.960	1.021.126	318.438	2.779.880
2012	1.089.091	623.815	1.209.464	323.049	3.245.419
2013	1.189.618	643.862	1.388.407	362.375	3.584.262
2014	1.307.935	696.969	1.537.197	395.755	3.937.856
2015	1.394.130	712.460	1.665.962	420.310	4.192.862
2016	1.473.071	734.830	1.842.729	452.103	4.502.733
2017	1.671.952	768.161	2.065.488	500.374	5.005.975
2018	1.897.272	813.724	2.278.892	552.444	5.542.332
2019	2.082.261	842.601	2.513.859	598.627	6.037.348

(Nguồn: Niên giám thống kê cả nước 2019)



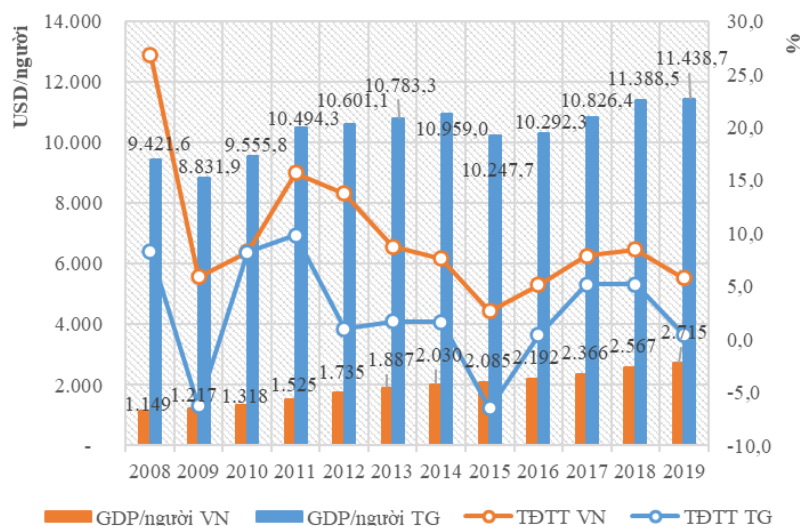
Hình 4.2: Biến động GDP hiện hành theo ngành kinh tế

Từ một nền kinh tế nông nghiệp lạc hậu với 90% dân số làm nông nghiệp, có thể thấy cơ cấu kinh tế Việt Nam sau 30 năm đổi mới, đặc biệt giai đoạn 2010 - 2019 đã dịch chuyển rõ rệt theo hướng công nghiệp hóa – hiện đại hóa, tức tỷ

trọng của ngành nông lâm nghiệp và thủy sản giảm, tỷ trọng của ngành công nghiệp xây dựng tăng lên nhanh chóng.

Tóm lại, GDP và TĐTT GDP Việt Nam đều tăng trưởng ấn tượng trong thời gian qua (gấp 2 -3 lần tốc độ của thế giới), phản ánh sản xuất và tiêu dùng trong nước đều tăng nhanh, đó chính là động lực chính của xuất khẩu và nhập khẩu. Ngoài ra, sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng công nghiệp hóa giúp cải thiện nền sản xuất trong nước, từ đó nâng cao chất lượng hàng hóa xuất khẩu Việt Nam, có giá trị cao hơn trên trường quốc tế. Không chỉ vậy, nhập khẩu hàng hóa cũng chuyển dịch theo hướng vào sản phẩm thô, tiết kiệm chi phí. Tất cả góp phần vào phát triển ngành ngoại thương phát theo hướng bền vững.

4.1.3. Sự tăng trưởng GDP đầu người của Việt Nam



(Nguồn: World Bank)

Hình 4.3: Tình hình GDP bình quân đầu người ở Việt Nam

So sánh với thế giới, mức GDP BQ của Việt Nam khá thấp nhưng khoảng cách đang được thu hẹp trong 10 năm trở lại đây, năm 2008 GDP BQ thế giới gấp 8 lần của Việt Nam; năm 2019 giảm còn 4,2 lần. Xét về TĐTT, TĐTTBQ của GDP/người của Việt Nam là 9,7%/năm, nhanh gấp hơn bốn lần thế giới (2,4%/năm). Nhìn chung, với xuất phát điểm là một trong những quốc gia nghèo nhất trên thế giới, hiện tại Việt Nam đã vươn lên trở thành nước có mức thu nhập trung bình thấp, vượt qua thời kỳ khủng hoảng kinh tế - xã hội, đói nghèo và kém phát triển, thực trạng về GDP đầu người như trên thể hiện yếu tố xã hội – con

người trong phát triển Việt Nam nói chung và phát triển ngành ngoại thương, NTĐB nói riêng đang ngày càng được quan tâm và đề cao – đó là con đường tiến tới sự phát triển bền vững.

4.1.4. Sự phát triển ngoại thương của Việt Nam

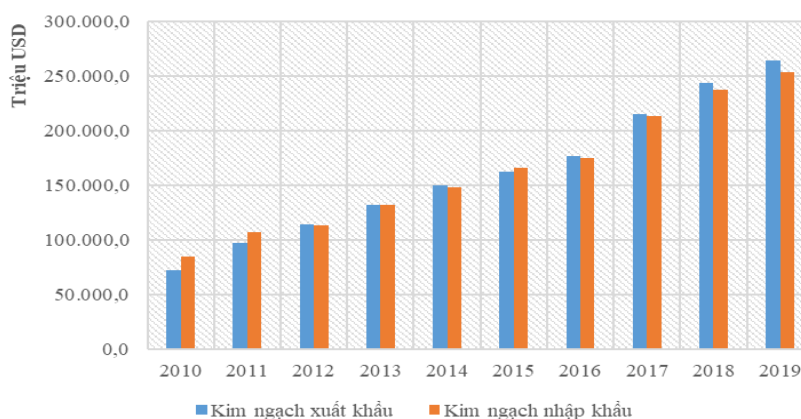
Để đạt được thành tựu kinh tế như trên là nhờ có sự đóng góp lớn của tăng trưởng mạnh mẽ về ngoại thương hàng hóa trong thời gian qua, cụ thể:

Bảng 4.2: Kim ngạch xuất khẩu, nhập khẩu cả nước giai đoạn 2010-2019

Đơn vị: triệu USD

Năm	Tổng số	Kim ngạch xuất khẩu	Kim ngạch nhập khẩu	Cán cân thương mại
2010	157.075,3	72.236,7	84.838,6	-12.601,9
2011	203.655,5	96.905,7	106.749,8	-9.844,1
2012	228.309,6	114.529,2	113.780,4	748,8
2013	264.065,5	132.032,9	132.032,6	0,3
2014	298.066,2	150.217,1	147.849,1	2.368,0
2015	327.792,6	162.016,7	165.775,9	-3.759,2
2016	351.559,2	176.580,8	174.978,4	1.602,4
2017	428.333,9	215.118,6	213.215,3	1.903,3
2018	480.879,3	243.697,3	237.182,0	6.515,3
2019	517.545,2	264.189,4	253.355,8	10.833,6
TĐTT (%) 2010-2015	16,1	17,8	14,5	
TĐTT (%) 2015-2019	11,8	12,1	11,5	
TĐTT (%) 2010-2019	17,5	19,1	16,0	

Nguồn: số liệu niên giám thống kê cả nước năm 2019



Hình 4.4: Biểu đồ giá trị xuất nhập khẩu hàng hóa qua các năm

Năm 2019, kim ngạch XK, NK của Việt Nam tăng trưởng mạnh mẽ so với năm 2010 và TĐTT của xuất khẩu luôn cao hơn nhập khẩu. Cũng năm 2019, thặng dư cán cân thương mại Việt Nam đạt kỷ lục là 10,8 tỷ USD. Tính đến hết năm 2019, Việt Nam đã đạt xuất siêu trong 08 năm kể từ năm 2012 đến nay, chỉ duy nhất năm 2015 có cán cân thương mại thâm hụt. Tỷ trọng kim ngạch xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam trong tổng kim ngạch xuất khẩu hàng hóa thế giới đã tăng gấp hơn 3 lần trong 15 năm từ mức 0,25% năm 2001 lên tới 0,8% năm 2015. Tuy tỷ trọng đóng góp như trên còn thấp nhưng điều này cho thấy mức độ tham gia ngày càng sâu, rộng của Việt Nam trong chuỗi giá trị thế giới, cải thiện đáng kể vị thế của Việt Nam nói chung và hàng hóa Việt Nam nói riêng.

Như vậy, ngoại thương Việt Nam đang phát triển mạnh mẽ cả về quy mô và cơ cấu hàng hóa, trong đó NTĐB chiếm 60 – 70% tổng kim ngạch và 80 – 90% tổng khối lượng. Vì thế, phát triển và phát triển một cách bền vững NTĐB là một đề tài cấp bách không chỉ của ngành ngoại thương mà toàn quốc gia quan tâm.

4.1.5. Các hiệp định thương mại đang thực hiện giữa Việt Nam với các nước trong khu vực và thế giới

Một trong những yếu tố quyết định những bước tiến ấn tượng của ngoại thương và ngoại thương đường biên trong thời gian qua là Việt Nam đã đẩy mạnh mở cửa, chủ động hội nhập kinh tế quốc tế, tích cực tham gia mạng lưới các Hiệp định thương mại khu vực và thế giới. Sau đây, luận án sẽ tổng hợp các hiệp định thương mại Việt Nam đã và đang đàm phán ký kết với các nước và khu vực trên thế giới.

Tóm lại, biến động về các yếu tố về kinh tế - xã hội của Việt Nam và thế giới (GDP, GDP/người, thương mại thế giới/ngoại thương Việt Nam), các hiệp định thương mại ngày càng mở rộng giữa Việt Nam với phần còn lại của thế giới đều ảnh hưởng trực tiếp đến sự phát triển NTĐB Việt Nam trên cả ba phương diện kinh tế, xã hội – con người và môi trường sinh thái.

Bảng 4.3: Các Hiệp định thương mại giữa Việt Nam với các nước trong khu vực và Thế giới

STT	Tên Hiệp định	Tên viết tắt	Đối tác	Năm có hiệu lực
1	Khu vực Mậu dịch Tự do ASEAN	AFTA	ASEAN	1993
2	HĐ Thương mại tự do ASEAN - Trung Quốc	ACFTA	ASEAN và Trung Quốc	2003
3	HĐ Thương mại tự do ASEAN - Hàn Quốc	AKFTA	ASEAN và Hàn Quốc	2007
4	HĐ Đối tác kinh tế toàn diện ASEAN - Nhật Bản	AJCEP	ASEAN và Nhật Bản	2008
5	HĐ Đối tác Kinh tế Việt Nam - Nhật Bản	VJEPA	Nhật Bản	2009
6	HĐ Thương mại tự do ASEAN - Ấn Độ	AIFTA	ASEAN và Ấn Độ	2010
7	HĐ Thương mại tự do ASEAN - Australia - New Zealand	AANZ-FTA	ASEAN, Australia và New Zealand	2010
8	Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Chi Lê	VCFTA	Chi Lê	2014
9	Hiệp định Thương mại tự do Việt Nam - Hàn Quốc	VKFTA	Hàn Quốc	2015
10	Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Liên minh Kinh tế Á Âu	VN-EAEU FTA	Việt Nam, Nga, Belarus, Armenia, Kazakhstan, Kyrgyzstan	2016
11	HĐ Đối tác toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương	CPTPP	Các nước thành viên TPP	2019
12	HĐ Thương mại tự do ASEAN - Hong kong, TQ	AHKFTA	Hong kong	2019
13	HĐ Thương mại tự do Việt Nam - EU	EVFTA	Liên minh châu Âu (EU)	2020
14	Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Vương quốc Anh	UKVFTA	Vương quốc Anh	2021
15	HĐ Đối tác kinh tế toàn diện khu vực	RCEP	ASEAN và TQ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Úc và New Zealand	2021
16	Hiệp định Thương mại Tự do giữa Việt Nam và Khối EFTA	VN-EFTA FTA	Việt Nam, EFTA (Thụy Sĩ, Na uy, Iceland, Liechtenstein)	Đang đàm phán
17	Hiệp định Thương mại Tự do giữa Việt Nam và Isarel	VIFTA	Việt Nam, Israel	Đang đàm phán

(Nguồn: Trung tâm WTO và Hội nhập, Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam)

4.2. Đánh giá hiện trạng phát triển 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

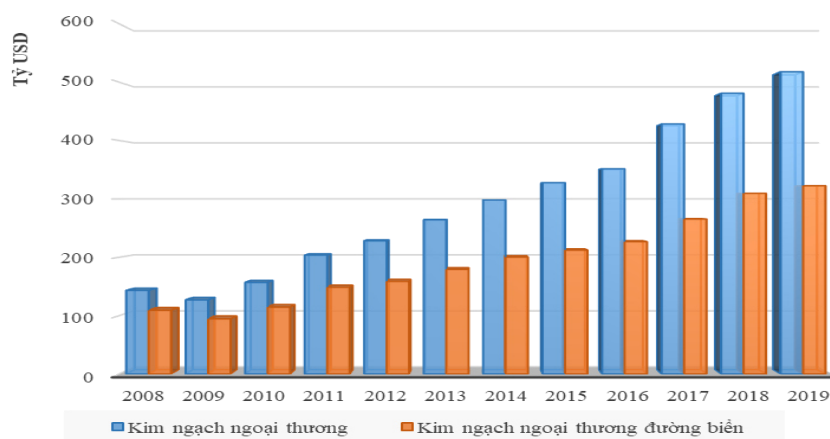
4.2.1.1. Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam theo chỉ tiêu kim ngạch ngoại thương đường biển

(i) Đánh giá chỉ tiêu tổng kim ngạch NTĐB

Bảng 4.4: Tình hình thực hiện chỉ tiêu kim ngạch ngoại thương và kim ngạch NTĐB

Năm	Kim ngạch ngoại thương (Tỷ USD)	Kim ngạch NTĐB (Tỷ USD)	Cơ cấu kim ngạch NTĐB (%)	Năm	Kim ngạch ngoại thương (Tỷ USD)	Kim ngạch NTĐB (Tỷ USD)	Cơ cấu kim ngạch NTĐB (%)
2008	143,4	109,4	76,3	2014	298,1	200,3	67,2
2009	127,1	94,6	74,4	2015	327,8	212,3	64,8
2010	157,1	114,6	72,9	2016	351,6	226,7	64,5
2011	203,7	148,7	73,0	2017	428,3	265,5	62,0
2012	228,3	158,8	69,6	2018	480,9	309,6	64,4
2013	264,1	179,3	67,9	2019	517,6	322,6	62,3

(Nguồn: Tổng cục Hải quan)



Hình 4.5: Tình hình biến động chỉ tiêu kim ngạch ngoại thương và ngoại thương đường biển

Qua bảng số liệu và biểu đồ ta thấy, kim ngạch XNKĐB có cùng xu hướng tăng trưởng với kim ngạch tổng XNK cả nước. Cụ thể, ngoại trừ sự sụt giảm do cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu năm 2009, 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, biểu đồ cơ cấu trên chỉ ra rằng, 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. Nguyên nhân là do phương thức ngoại thương bằng đường bộ và đường hàng không ngày càng phát triển hơn.

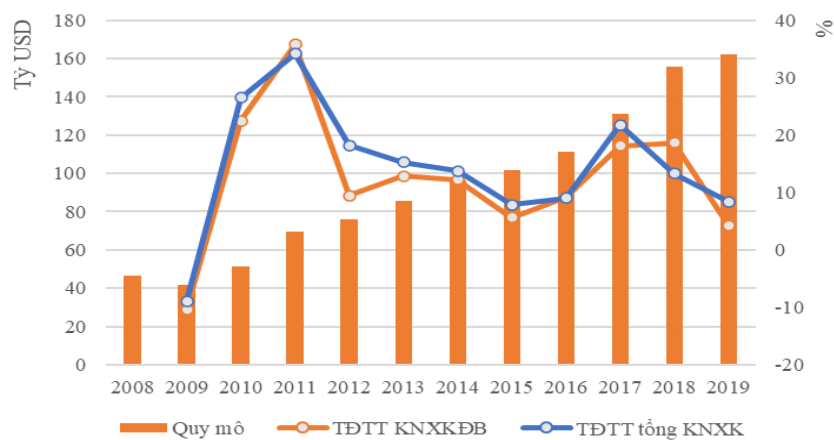
(ii) *Đánh giá chỉ tiêu kim ngạch xuất khẩu đường biển*

a) *Đánh giá chung*

Bảng 4.5: Tình hình thực hiện kim ngạch xuất khẩu đường biển Việt Nam

Năm	Quy mô (Tỷ USD)	TĐTT KN XKĐB (%)	TĐTT tổng XK (%)
2008	46,5	-	-
2009	41,7	-10,3	-8,9
2010	51,1	22,5	26,5
2011	69,4	35,8	34,2
2012	76,0	9,5	18,2
BQ 2008-2012	56,9	14,4	17,5
2013	85,8	12,9	15,3
2014	96,3	12,2	13,8
2015	101,7	5,6	7,9
2016	111,1	9,2	9,0
2017	131,2	18,1	21,8
2018	155,7	18,7	13,3
2019	162,4	4,3	8,4
BQ 2013-2019	120,6	11,6	12,8
BQ cả giai đoạn	94,1	12,6	14,5

(Nguồn: Tổng cục Hải quan)



Hình 4.6: Biến động kim ngạch xuất khẩu đường biển Việt Nam

Số liệu trên đã chỉ ra, ngoài năm kinh tế toàn thế giới đình trệ - năm 2009, 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. Nguyên nhân của sự tăng trưởng là “Hiện nay, các nước đang phát triển đang là nhà xuất khẩu và nhập khẩu chủ yếu trên thế giới, sự thay đổi ngoạn mục so với thời kỳ trước đây khi các nước đang phát triển đáp ứng một khối lượng lớn hàng hóa xuất khẩu (chủ yếu là hàng thô và tài nguyên thiên nhiên)” (UNCTAD, 2011). Và Việt Nam chính là một trong số các nước đang phát triển đang vươn lên mạnh mẽ đó.

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.

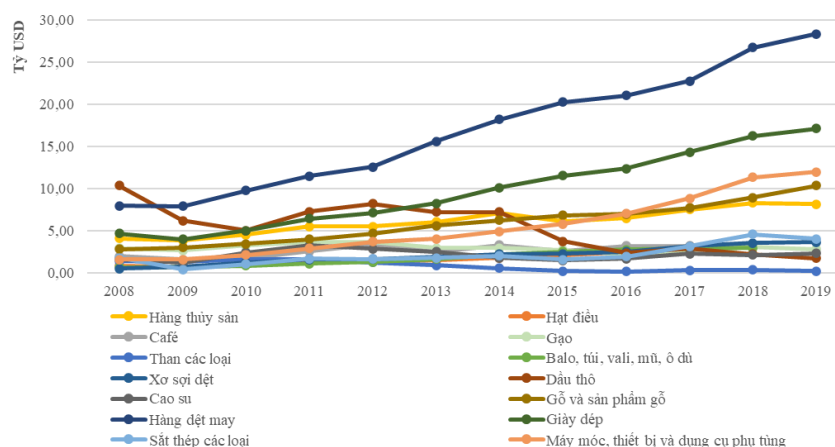
b) Tình hình thực hiện kim ngạch xuất khẩu đường biển theo các mặt hàng chủ yếu

Bảng 4.6 :Tình hình thực hiện kim ngạch xuất khẩu đường biển theo các mặt hàng chủ yếu

Đơn vị: tỷ USD

STT	Mặt hàng	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
1	Hàng thủy sản	4,06	3,83	4,52	5,48	6,13	7,48	8,28	8,16	6,08
2	Hạt điều	0,82	0,76	1,01	1,31	2,07	3,10	3,02	2,81	1,82
3	Café	1,94	1,59	1,70	3,38	2,54	3,18	3,39	2,66	2,66
4	Gạo	2,90	2,67	3,25	3,67	2,69	2,63	3,06	2,79	2,94
5	Than các loại	1,36	1,29	1,58	1,22	0,18	0,28	0,32	0,17	0,80
6	Balo, túi, vali, mũ, ô dù	0,65	0,70	0,84	1,29	2,50	2,86	2,94	3,39	1,90
7	Xơ sợi dệt	0,49	0,74	1,20	1,60	2,24	3,14	3,53	3,61	2,06
8	Dầu thô	10,36	6,20	5,02	8,21	3,72	2,89	2,20	1,73	5,37
9	Cao su	1,60	1,23	2,39	2,86	1,45	2,25	2,09	2,30	2,11
10	Gỗ và sản phẩm gỗ	2,77	2,99	3,44	4,67	6,80	7,70	8,91	10,35	5,86
11	Hàng dệt may	7,93	7,89	9,75	12,55	20,25	22,73	26,73	28,36	16,88
12	Giày dép	4,67	3,99	5,02	7,11	11,51	14,30	16,24	17,11	9,76
13	Sắt thép các loại	1,74	0,38	1,04	1,63	1,55	3,12	4,55	4,04	2,12
14	Máy móc, thiết bị và dụng cụ phụ tùng	1,56	1,59	2,12	3,70	5,79	8,84	11,35	11,97	5,48

(Nguồn: Tổng cục Hải quan)



Hình 4.7: Biến động kim ngạch các mặt hàng chủ yếu của xuất khẩu đường biển

Đánh giá chung qua bảng ta thấy, 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.

Sau đây, luận án tiến hành phân tích chi tiết kim ngạch một số mặt hàng chủ yếu của XKĐB.

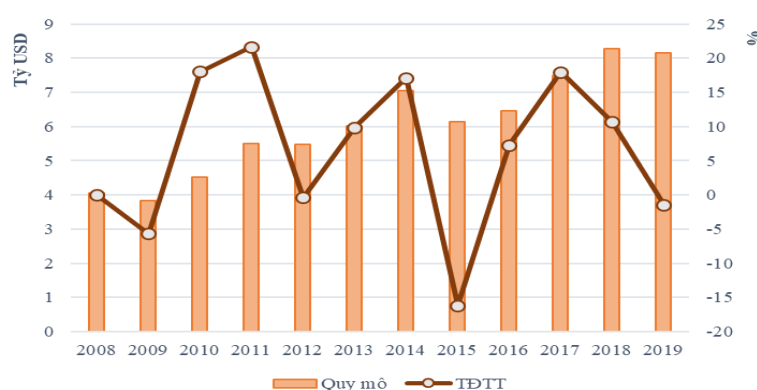
** Nhóm hàng thủy sản*

Từ nhiều năm nay, các mặt hàng thủy sản XKĐB chủ lực của Việt Nam vẫn là tôm, cá tra, cá biển, nhuyễn thể, các loại thủy sản đông lạnh và các loại thủy sản khô. Cơ cấu các mặt hàng XKĐB của nước ta ngày càng bổ sung thêm các mặt hàng có giá trị như cá ngừ, nghêu và một số đặc sản khác.

Bảng 4.7: Tình hình thực hiện kim ngạch xuất khẩu đường biển của nhóm hàng thủy sản

Năm	Quy mô (tỷ USD)	TĐTT (%)
2008	4,06	-
2009	3,83	-5,7
2010	4,52	18,0
2011	5,5	21,7
2012	5,48	-0,4
BQ 2008-2012	4,7	8,4
2013	6,02	9,9
2014	7,05	17,1
2015	6,13	-13,0
2016	6,47	5,5
2017	7,48	15,6
2018	8,28	10,7
2019	8,16	-1,4
BQ 2013-2019	7,1	6,3
BQ cả giai đoạn	6,1	7,1

(Nguồn: Tổng cục Hải quan)



Hình 4.8: Biến động kim ngạch xuất khẩu đường biển nhóm hàng thủy sản và tốc độ tăng trưởng

Đây là mặt hàng có kim ngạch XKĐB BQ lớn thứ ba trong tổng số 14 mặt hàng XKĐB chủ yếu với BQ 6,1 tỷ USD và TĐTT BQ đạt 7,1%/năm - đứng thứ hai sau nhóm hàng công nghiệp chế biến. Sau sự sụt giảm vào năm 2009 do suy thoái kinh tế toàn cầu xảy ra năm 2008, kim ngạch và TĐTT nhóm hàng thủy sản tăng trưởng không ổn định. Nguyên nhân là giá xuất khẩu hạ và biến động giảm giá của các đồng ngoại tệ so với USD. Giai đoạn 2016 – 2019, XKĐB thủy sản tăng trưởng trở lại, tuy nhiên TĐTT có sụt giảm bởi sự tác động không nhỏ từ căng thẳng thương mại Mỹ - Trung. Ngoài ra, những năm gần đây, xuất hiện tình

trạng hàng thủy sản XKĐB bị trả lại/tiêu hủy do không đạt tiêu chuẩn chất lượng như cá ngừ đại dương, cá ngừ phi lê ... dẫn đến một số mặt hàng bị yêu cầu tạm ngưng hoặc cấm xuất khẩu.

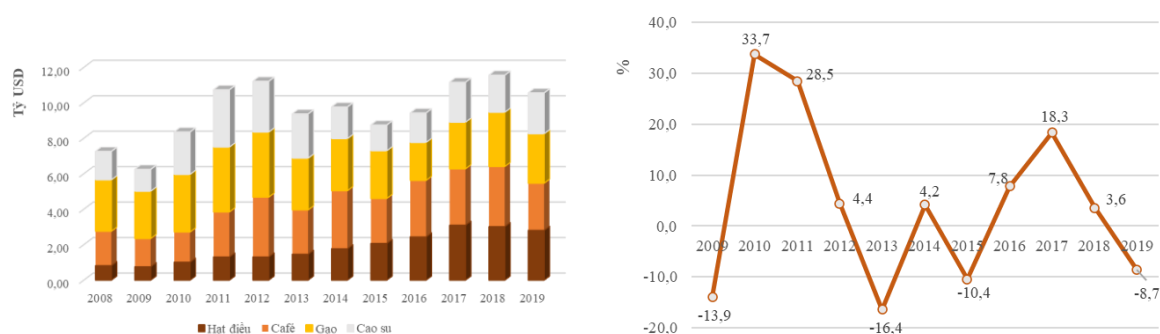
* Nhóm hàng nông sản

Bảng 4.8: Tình hình thực hiện kim ngạch xuất khẩu đường biển của nhóm hàng nông sản

Đơn vị: Tỷ USD

STT	Mặt hàng	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
1	Hạt điều	0,82	0,76	1,01	1,31	2,07	3,10	3,02	2,81	1,82
2	Café	1,94	1,59	1,70	3,38	2,54	3,18	3,39	2,66	2,66
3	Gạo	2,90	2,67	3,25	3,67	2,69	2,63	3,06	2,79	2,94
4	Cao su	1,60	1,23	2,39	2,86	1,45	2,25	2,09	2,30	2,11
	Tổng	7,26	6,25	8,36	11,21	8,75	11,16	11,56	10,56	9,53

(Nguồn: Tổng cục Hải quan)



Hình 4.9: Biến động kim ngạch xuất khẩu đường biển của nhóm hàng nông sản và TĐTT

Có thể thấy, giai đoạn 2008 - 2019, TĐTT của cả nhóm hàng nông sản bất ổn định, thậm chí đạt TĐTT âm, khiến TĐTT BQ của kim XKĐB nhóm hàng này khiêm tốn ở mức 4,7%/năm. Cụ thể, kim ngạch XKĐB mặt hàng gạo có TĐTT không ổn định, đạt BQ 0,8%/năm trong giai đoạn 2008-2019, thấp nhất trong 04 mặt hàng nông sản. Hiện nay, Việt Nam đang đứng thứ 3 thế giới về xuất khẩu gạo (sau Ấn Độ và Thái Lan) với thị trường rộng lớn gồm 150 quốc gia và vùng lãnh thổ. Năm 2019, lần đầu tiên, Việt Nam đạt danh hiệu giống gạo ngon nhất thế giới. Còn kim ngạch XKĐB mặt hàng cao su, cafe có mức độ bất ổn định lớn và có xu hướng giảm ở cuối thời kỳ. Một trong nguyên nhân chính là do thời gian qua, một số nước, đặc biệt là các nước phát triển gia tăng rào cản phi thuế quan, cụ thể hàng nông sản XKĐB Việt Nam chủ yếu phải chịu tác động của các biện

pháp kiểm dịch động, thực vật khiến hàng nông sản XKĐB Việt Nam bị trả lại/tiêu hủy, yêu cầu tạm ngưng hoặc cấm xuất khẩu.

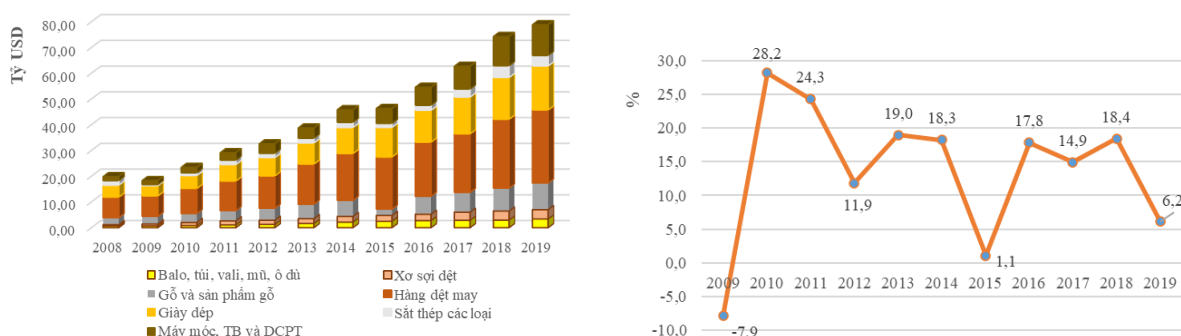
* Nhóm hàng công nghiệp chế biến

Bảng 4.9: Tình hình thực hiện kim ngạch xuất khẩu đường biển của nhóm hàng công nghiệp chế biến

Đơn vị: Tỷ USD

STT	Mặt hàng	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
1	Balo, túi, vali, mũ, ô dù	0,65	0,70	0,84	1,29	2,50	2,86	2,94	3,39	1,90
2	Xơ sợi dệt	0,49	0,74	1,20	1,60	2,24	3,14	3,53	3,61	2,06
3	Gỗ và sản phẩm gỗ	2,77	2,99	3,44	4,67	2,46	7,70	8,91	10,35	5,50
4	Hàng dệt may	7,93	7,89	9,75	12,55	20,25	22,73	26,73	28,36	16,88
5	Giày dép	4,67	3,99	5,02	7,11	11,51	14,30	16,24	17,11	9,76
6	Sắt thép các loại	1,74	0,38	1,04	1,63	1,55	3,12	4,55	4,04	2,12
7	Máy móc, TB và DCPT	1,56	1,59	2,12	3,70	5,79	8,84	11,35	11,97	5,48
Tổng KN XKĐB nhóm hàng công nghiệp chế biến		19,82	18,27	23,42	32,55	46,30	62,69	74,25	78,83	43,69

(Nguồn: Tổng cục Hải quan)



Hình 4.10: Biến động kim ngạch xuất khẩu đường biển

của các mặt hàng chủ yếu thuộc nhóm công nghiệp chế biến và TĐTT

Bảng số liệu và biểu đồ trên cho thấy, ngoại trừ năm 2009, TĐTT kim ngạch XKĐB nhóm hàng công nghiệp chế biến qua các năm là không âm, dẫn đến TĐTTBQ đạt cao nhất trong các nhóm hàng, 13,8%/năm. Điều đó có nghĩa là kim ngạch XKĐB của nhóm hàng công nghiệp chế biến đều tăng lên mạnh mẽ qua các năm, bất kể những thăng trầm của kinh tế Việt Nam cũng như thế giới. Đây được coi là điểm sáng tăng trưởng của XKĐB nói riêng và toàn nền kinh tế Việt Nam nói chung.

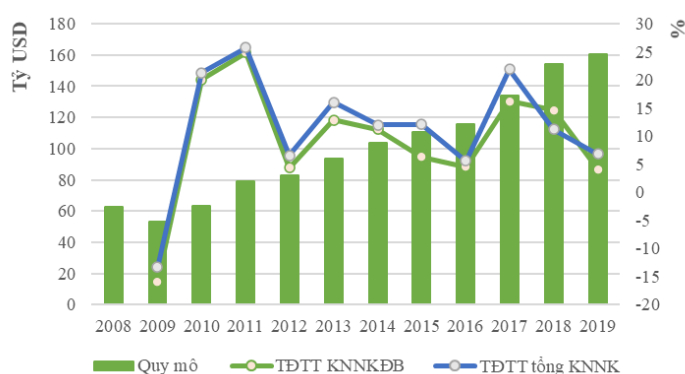
(iii) *Đánh giá chỉ tiêu kim ngạch nhập khẩu đường biển*

a) *Đánh giá chung*

Bảng 4.10: Tình hình thực hiện kim ngạch nhập khẩu đường biển Việt Nam

Năm	Quy mô (tỷ USD)	TĐTT NK đường biển (%)	TĐTT tổng NK (%)
2008	62,9	-	-
2009	52,9	-15,9	-13,3
2010	63,5	20,0	21,3
2011	79,3	24,9	25,8
2012	82,8	4,4	6,6
BQ 2008-2012	68,3	8,4	10,1
2013	93,5	12,9	16,0
2014	104	11,2	12
2015	110,6	6,3	12,1
2016	115,6	4,5	5,6
2017	134,3	16,2	21,9
2018	153,9	14,6	11,2
2019	160,2	4,1	6,8
BQ 2013-2019	124,6	10,0	12,2
BQ cả giai đoạn	101,1	9,4	11,5

(Nguồn: Tổng cục Hải quan)



Hình 4.11: Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển và TĐTT

Bảng và hình kết hợp trên cho thấy, kim ngạch NKĐB tăng trưởng thời gian qua và có TĐTT đồng đều với TĐTT của kim ngạch tổng nhập khẩu cả nước.

Bảng 4.5 và 4.10 đã chỉ ra giai đoạn 2008 – 2019, NKĐB luôn lớn hơn XKĐB nhưng TĐTTBQ lại thấp hơn, đặc biệt giai đoạn ngay sau khủng hoảng 2008 – 2012.

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:

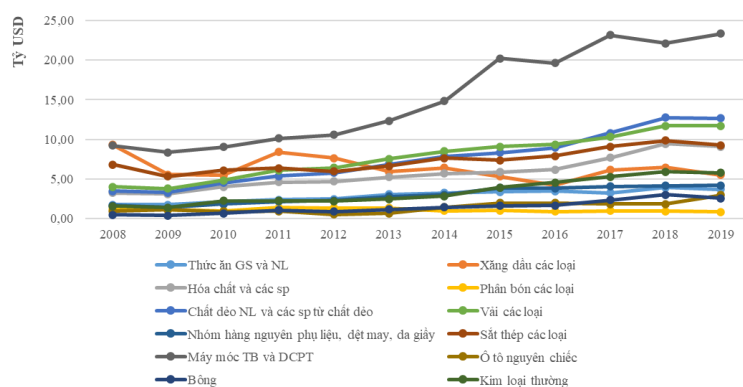
b) Tình hình thực hiện kim ngạch nhập khẩu đường biển theo các mặt hàng chủ yếu

Bảng 4.11: Tình hình thực hiện kim ngạch nhập khẩu đường biển theo các mặt hàng chủ yếu

Đơn vị: Tỷ USD

STT	Mặt hàng	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
1	Thức ăn GS và NL	1,73	1,76	2,17	2,46	3,38	3,23	3,91	3,69	2,87
2	Xăng dầu các loại	9,31	5,53	5,47	7,62	5,34	6,14	6,48	5,50	6,36
3	Hóa chất và các sp	3,25	3,11	4,01	4,71	5,89	7,69	9,43	9,07	5,74
4	Phân bón các loại	1,16	1,12	0,96	1,34	1,01	0,99	0,95	0,84	1,08
5	Chất dẻo NL và các sp từ chất dẻo	3,49	3,31	4,51	5,76	8,33	10,82	12,77	12,67	7,56
6	Vải các loại	4,01	3,79	4,84	6,43	9,11	10,29	11,72	11,73	7,79
7	Nhóm hàng nguyên phụ liệu, dệt may, da giày	1,68	1,40	1,84	2,29	3,90	4,08	4,17	4,18	2,94
8	Sắt thép các loại	6,84	5,31	6,10	5,96	7,38	9,08	9,85	9,26	7,36
9	Máy móc TB và DCPT	9,23	8,36	9,04	10,59	20,21	23,15	22,13	23,33	15,25
10	Ô tô nguyên chiếc	0,94	1,13	0,88	0,53	1,98	1,84	1,83	2,98	1,42
11	Bông	0,47	0,40	0,67	0,88	1,61	2,36	3,01	2,56	1,44
12	Kim loại thường	1,56	1,41	2,23	2,21	3,94	5,30	5,90	5,80	3,37

(Nguồn: Tổng cục Hải quan)

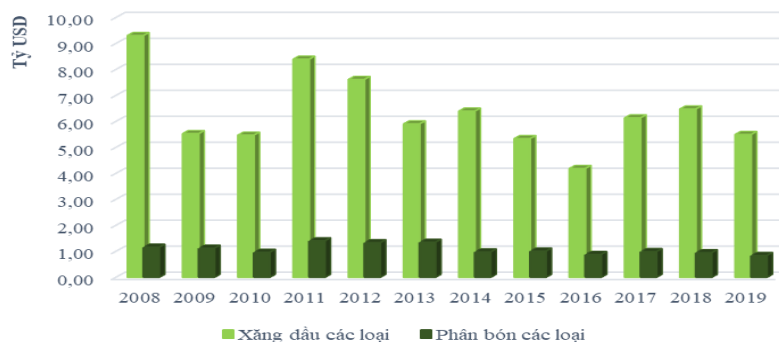


Hình 4.12: Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển theo các mặt hàng chủ yếu

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. Trong đó, mặt hàng máy móc thiết bị và dụng cụ phụ tùng có kim ngạch NKĐB lớn nhất, đứng thứ hai là mặt hàng vải và chất dẻo; mặt hàng sắt thép đứng thứ ba. Sau đây, luận án tiến hành phân tích cụ thể một số nhóm hàng để làm rõ sự biến động đối với kim NKĐB trong thời gian qua.

** Mặt hàng xăng dầu và phân bón*

Mặt hàng xăng dầu có kim ngạch BQ 6,36 tỷ USD, đứng thứ 4 trong 12 mặt hàng chủ yếu của NKĐB. Mặt hàng phân bón có kim ngạch BQ là 1,08 tỷ USD – thấp nhất trong 12 mặt hàng chủ yếu. Đây là hai mặt hàng có kim ngạch sụt giảm trong 12 năm qua với TĐTTBQ thấp nhất trong nhóm hàng chủ yếu, lần lượt là -1,2%/năm và -1,4%/năm.



Hình 4.13: Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển mặt hàng xăng dầu và mặt hàng phân bón

** Nhóm hàng nguyên phụ liệu*

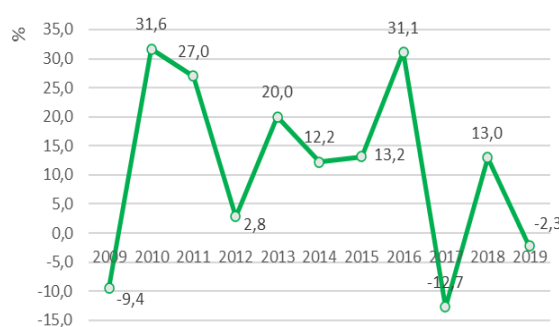
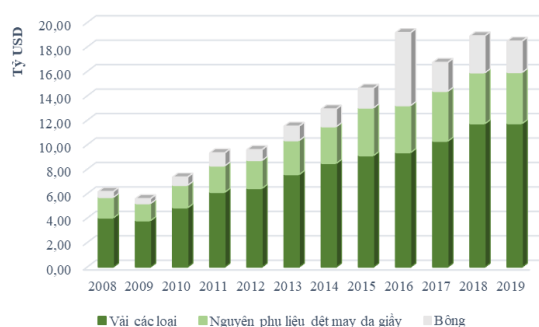
Đối với nhóm hàng nguyên phụ liệu bao gồm vải các loại, nguyên phụ liệu dệt may da giày và bông.

Bảng 4.12: Tình hình thực hiện kim ngạch nhập khẩu đường biển của nhóm hàng nguyên phụ liệu

Đơn vị: Tỷ USD

STT	Mặt hàng	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
1	Vải các loại	4,01	3,79	4,84	6,43	9,11	10,29	11,72	11,73	7,79
2	Nguyên phụ liệu dệt may da giày	1,68	1,40	1,84	2,29	3,90	4,08	4,17	4,18	2,94
3	Bông	0,47	0,40	0,67	0,88	1,61	2,36	3,01	2,56	1,44
Tổng		6,16	5,58	7,35	9,59	14,62	16,73	18,90	18,47	12,17

(Nguồn: Tổng cục Hải quan)



Hình 4.14: Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển của các mặt hàng chủ yếu thuộc nhóm hàng nguyên phụ liệu và TĐTT

Qua bảng biểu và biểu đồ ta thấy, chiếm tỷ trọng lớn nhất trong kim ngạch NKĐB của nhóm hàng nguyên phụ liệu là mặt hàng Vải, sau đó đến mặt hàng Nguyên phụ liệu dệt may và cuối cùng là mặt hàng Bông. Mặc dù 03 mặt hàng thuộc nhóm NKĐB chủ yếu có kim ngạch tăng nhưng TĐTT giai đoạn 2008 – 2019 của cả 3 mặt hàng đều giảm.

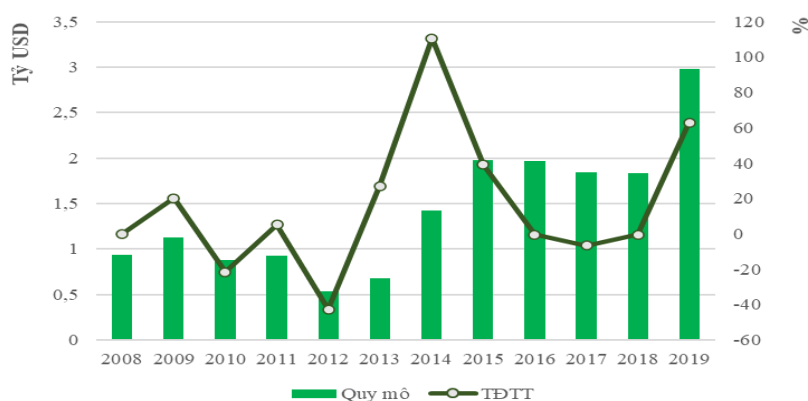
** Mặt hàng ô tô nguyên chiếc*

Phần lớn các mặt hàng chủ yếu của NKĐB đều thuộc nhóm cần nhập khẩu, ngoại trừ mặt hàng ô tô nguyên chiếc. Hiện nay, mặt hàng này được coi là hàng tiêu dùng hạn chế nhập khẩu.

Bảng 4.13: Tình hình thực hiện kim ngạch nhập khẩu đường biển của mặt hàng ô tô nguyên chiếc

Năm	Quy mô (tỷ USD)	TĐTT (%)
2008	0,94	-
2009	1,13	20,2
2010	0,88	-21,6
2011	0,93	5,1
2012	0,53	-42,7
BQ 2008-2012	0,88	-9,8
2013	0,68	27,1
2014	1,42	110,7
2015	1,98	39,2
2016	1,97	-0,5
2017	1,84	-6,6
2018	1,83	-0,5
2019	2,98	62,8
BQ 2013-2019	1,8	33,2
BQ cả giai đoạn	1,4	17,6

(Nguồn: Tổng Cục Hải quan)



Hình 4.15: Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển và TĐTT của mặt hàng ô tô nguyên chiếc.

Bảng số liệu 4.13 và đồ thị 4.15 chỉ ra rằng, kim ngạch NKĐB của mặt hàng ô tô nguyên chiếc có xu hướng tăng nhưng không ổn định. Nguyên nhân là do từ năm 2012 thông tư số 20/2011/TT-BCT về bổ sung thủ tục nhập khẩu xe ô tô bắt đầu có hiệu lực khiến chính sách nhập khẩu đối với nhóm hàng này thắt chặt hơn.

Như vậy, có thể tổng kết rằng hầu hết 12 mặt hàng chủ yếu của NKĐB đều có kim ngạch tăng thể hiện nhu cầu NKĐB hàng hóa của Việt Nam về lĩnh vực tư liệu sản xuất cũng như tiêu dùng tăng. Thực trạng này được coi là một tín hiệu tốt đối với một quốc gia đang phát triển tăng trưởng nhu cầu tiêu dùng trong nước. Nhưng nó cũng chứng minh, nền sản xuất trong nước còn phụ thuộc rất lớn vào nguồn nguyên liệu, vật liệu, thiết bị nhập khẩu. Ngoài ra, các loại hàng hóa NKĐB còn được phục vụ cho khu vực FDI, một khu vực mà hầu hết máy móc, thiết bị, nguyên nhiên vật liệu ... dùng cho sản xuất đều phải nhập khẩu để phục vụ cho xuất khẩu. Như vậy, có thể thấy thực tế, khu vực công nghiệp Việt Nam đang xuất khẩu hộ các nước khác. Lợi ích của quá trình này không thể bù đắp được những thảm họa về môi trường mà Việt Nam đã, đang và sẽ phải gánh chịu.

(iv) Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam theo thị trường

Theo số liệu thống kê, Việt Nam có quan hệ ngoại thương đường biển với 06 thị trường chủ yếu, đó là: Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, ASEAN, EU, Hoa Kỳ, bởi tổng kim ngạch NTĐB của Việt Nam với các thị trường này chiếm 70 – 80% tổng số. Sau đây, luận án tiến hành phân tích cụ thể tình hình kim ngạch XNKĐB của Việt Nam với 06 thị trường trên.

a) Các thị trường xuất khẩu đường biển

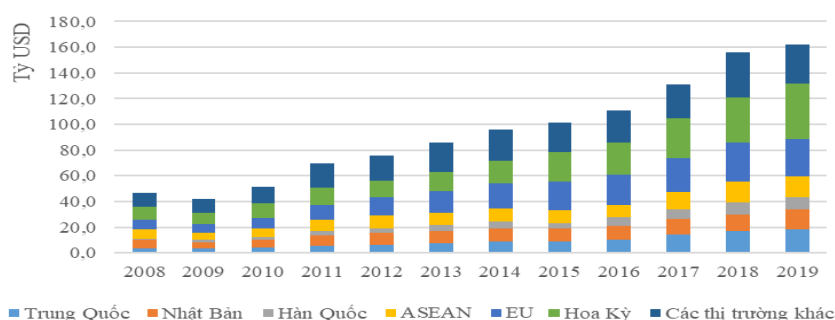
Bảng 4.14: Tình hình thực hiện kim ngạch xuất khẩu đường biển theo các thị trường

Đơn vị: Tỷ USD

STT	Thị trường	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
1	Trung Quốc	3,4	3,8	4,3	6,4	9,2	14,6	16,8	18,6	16,8
	<i>Tỷ trọng (%)</i>	7,3	9,1	8,4	8,4	9,0	11,1	10,8	11,5	9,3
2	Nhật Bản	6,6	4,8	5,8	9,1	9,6	11,8	13,4	14,5	12,8
	<i>Tỷ trọng (%)</i>	14,2	11,5	11,4	12,0	9,4	9,0	8,6	8,9	10,7
3	Hàn Quốc	1,3	1,5	2,2	3,9	4,5	7,8	9,4	9,7	9,0
	<i>Tỷ trọng (%)</i>	2,8	3,6	4,2	5,1	4,4	5,9	6,0	6,0	5,0
4	ASEAN	7,2	5,7	6,6	9,6	10,0	13,0	15,9	16,2	10,2
	<i>Tỷ trọng (%)</i>	15,6	13,7	12,9	12,6	9,8	9,9	10,2	10,0	11,5

STT	Thị trường	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
5	EU	7,6	6,6	8,4	14,2	22,3	26,6	30,7	29,0	18,1
	Tỷ trọng (%)	16,3	15,8	16,4	18,7	21,9	20,3	19,7	17,9	18,8
6	Hoa Kỳ	9,5	9,0	11,3	12,8	22,7	31,2	34,9	42,9	20,4
	Tỷ trọng (%)	20,4	21,6	22,1	16,8	22,3	23,8	22,4	26,4	21,1
7	Các thị trường khác	10,9	10,3	12,6	20,0	23,4	26,2	34,6	31,5	21,8
	Tỷ trọng (%)	23,4	24,7	24,6	26,3	23,0	20,0	22,2	21,2	24,0
Tổng		46,5	41,7	51,1	76,0	101,7	131,2	155,7	162,4	94,1

(Nguồn: Tổng cục Hải quan)



Hình 4.16: Biến động kim ngạch xuất khẩu đường biển theo các thị trường

Xét theo thị trường, kim ngạch XKĐB sang các thị trường chủ yếu đều tăng trưởng. Trong đó, đứng đầu là khối nước thuộc Đông Bắc Á (Trung Quốc, Nhật Bản và Hàn Quốc), đứng thứ hai là thị trường Hoa Kỳ (Nếu xét về từng cá thể mỗi nước thì Hoa Kỳ là thị trường XKĐB lớn nhất của Việt Nam), đứng thứ ba là thị trường EU (Liên minh châu Âu gồm 27 nước), thấp nhất trong các thị trường chủ yếu là khối ASEAN – các nước thuộc vùng Đông Nam Á. Như vậy, 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.

b) Các thị trường nhập khẩu đường biển

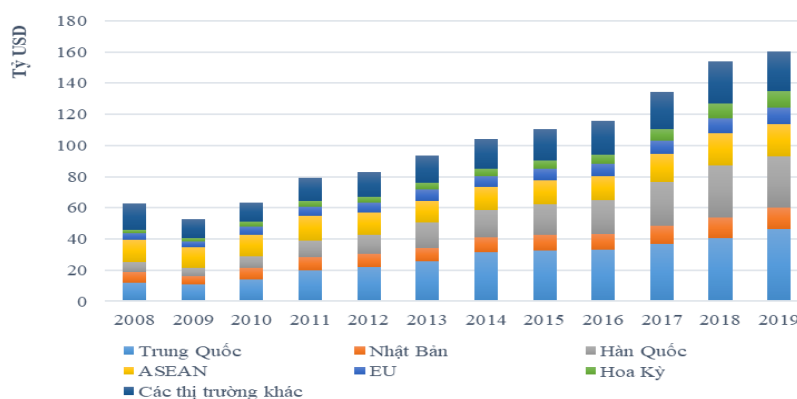
Bảng 4.15: Tình hình thực hiện kim ngạch nhập khẩu đường biển theo các thị trường

Đơn vị: Tỷ USD

STT	Thị trường	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
1	Trung Quốc	12,1	10,8	14,1	22	32,7	36,9	40,4	46,5	27,1
	Tỷ trọng (%)	19,2	20,4	21,9	26,4	29,3	27	25,7	29,0	25,9
2	Nhật Bản	6,9	5,5	7,2	8,7	10	11,6	13,2	13,5	9,5
	Tỷ trọng (%)	11	10,4	11,2	10,4	9	8,5	8,4	8,4	9,6
3	Hàn Quốc	5,9	5	7,8	12,1	19,3	28	33,3	32,8	17,5
	Tỷ trọng (%)	9,4	9,5	12,1	14,5	17,3	20,5	21,2	20,5	15,9
4	ASEAN	14,7	13,2	13,4	14,1	15,5	18,2	20,7	20,9	15,9
	Tỷ trọng (%)	23,4	25	20,8	16,9	13,9	13,3	13,2	13,0	16,9

STT	Thị trường	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
5	EU	4,2	3,9	5,2	6,5	7,3	8,4	9,7	10,4	7,0
	Tỷ trọng (%)	6,7	7,4	8,1	7,8	6,5	6,1	6,2	6,5	7,0
6	Hoa Kỳ	2	2,1	3,2	3,7	5,8	7,2	9,6	10,8	5,2
	Tỷ trọng (%)	3,2	4	5	4,4	5,2	5,3	6,1	6,7	4,9
7	Các thị trường khác	17,1	12,4	12,6	15,7	20,0	24,0	27,0	25,3	18,9
	Tỷ trọng (%)	27,2	23,4	21	19,4	18,9	19,3	19,2	15,8	19,9
Tổng		62,9	52,9	63,5	82,8	110,6	134,3	153,9	160,2	101,1

(Nguồn: Tổng cục Hải quan)



Hình 4.17: Biến động kim ngạch nhập khẩu đường biển theo các thị trường

Xét theo thị trường, NKĐB Việt Nam từ các thị trường chủ yếu đều tăng trưởng trong thời gian qua. Trong đó, đứng đầu là các nước thuộc khối Đông Bắc Á (Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc) chiếm tỷ trọng BQ 50,8%. Nếu xét về cá thể mỗi nước thì Trung Quốc và Hàn Quốc là thị trường NKĐB lớn nhất và thứ hai của Việt Nam. Đứng thứ hai trong các thị trường chủ yếu của kim ngạch NKĐB Việt Nam là thị trường ASEAN (các nước thuộc khu vực Đông Nam Á), với tỷ trọng giảm đáng kể trong thời gian qua – BQ cả giai đoạn chiếm 16,9%. Đứng thứ ba là thị trường EU (Liên minh châu Âu gồm 27 quốc gia) và thấp nhất trong các thị trường chủ yếu của NKĐB Việt Nam là Hoa Kỳ. Như vậy, 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

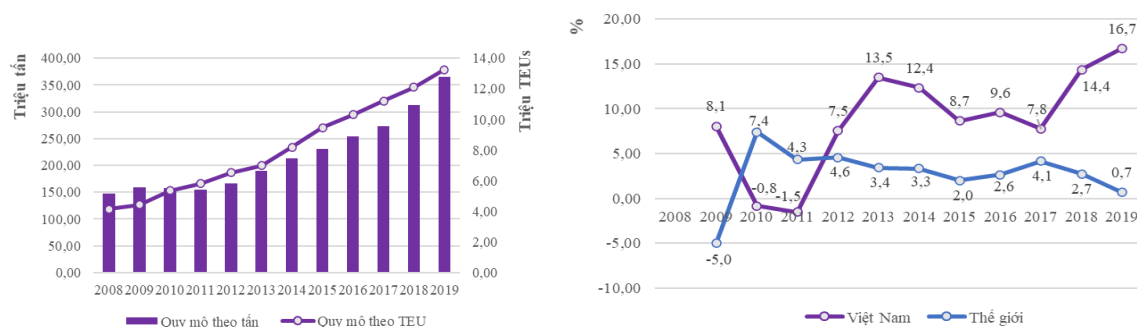
Để đánh giá phát triển NTĐB về mặt kinh tế thì các chỉ tiêu về khối lượng vận chuyển là tối quan trọng. Bởi sản phẩm của vận tải chính là sự di chuyển hàng hóa trong không gian. Quy mô của sản xuất vận tải phụ thuộc vào hai yếu tố là khối lượng và cự ly vận chuyển. Nhưng do sự hạn chế của nguồn cung cấp số liệu nên luận án lựa chọn chỉ tiêu khối lượng hàng hóa NTĐB.

(i) *Đánh giá tổng khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển*

Bảng 4.16: Tình hình thực hiện khối lượng hàng hóa NTĐB

Năm	Quy mô		Tốc độ tăng trưởng (%)	
	10 ⁶ Tấn	TEU	Theo tấn	Theo TEU
2008	147,03	4,15	-	-
2009	158,88	4,44	8,1	7,0
2010	157,56	5,36	-0,8	20,7
2011	155,18	5,82	-1,5	8,6
2012	166,88	6,52	7,5	12,0
BQ 2008-2012	157,11	5,26	3,3	12,1
2013	189,38	6,99	13,5	7,2
2014	212,78	8,18	12,4	17,0
2015	231,20	9,46	8,7	15,6
2016	253,42	10,32	9,6	9,1
2017	273,08	11,21	7,8	8,6
2018	312,28	12,11	14,4	8,0
2019	364,58	13,25	16,7	9,4
BQ 2013-2019	262,39	10,22	11,9	10,7
BQ cả giai đoạn	218,52	8,15	8,7	11,2

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)



Hình 4.18: Biến động khối lượng hàng hóa NTĐB Việt Nam và so sánh TĐTT với Thế giới

Qua bảng và biểu đồ kết hợp ta nhận thấy, 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, TĐTTBQ của giai đoạn sau cao hơn giai đoạn đầu. Thúc đẩy phần lớn bởi sự phân chia lao động và năng suất quốc tế ngày càng tăng trong ngành, thương mại container, phân khúc hàng hóa này tăng trưởng khá nhanh, tăng gần ba lần, từ 4,15 triệu TEU vào năm 2008 đến 13,25 triệu TEU 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. Nguyên nhân là theo thống kê những năm gần đây 60% lượng hàng hóa xuất khẩu trên thế giới có nguồn gốc từ các nước đang phát triển, 50% lượng hàng NKĐB là từ cảng của các nước đang phát triển, trong đó có Việt Nam.

Sau đây, luận án tiến hành phân tích sâu hơn để làm rõ sự biến động của khối lượng hàng hóa NTĐB Việt Nam trong 12 năm qua.

(ii) *Đánh giá chỉ tiêu khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển*

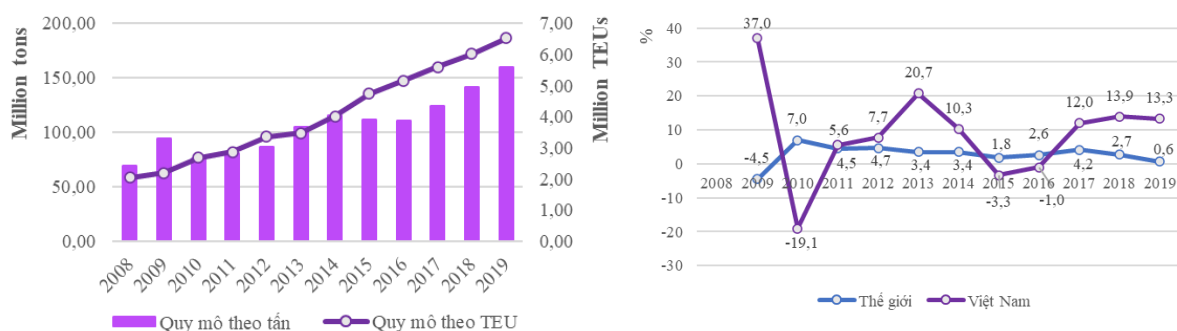
a) *Đánh giá chung*

Bảng 4.17: Tình hình thực hiện khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển

Năm	Quy mô		Tốc độ tăng trưởng (%)	
	10 ⁶ Tấn	10 ⁶ TEU	Theo tấn	Theo TEU
2008	68,85	2,05	-	-
2009	94,32	2,19	37,0	6,8
2010	76,32	2,69	-19,1	22,8
2011	80,60	2,87	5,6	6,7
2012	86,80	3,36	7,7	17,1
BQ 2008-2012	81,38	2,63	7,8	13,4
2013	104,78	3,48	20,7	3,6
2014	115,58	4,02	10,3	15,5
2015	111,78	4,73	-3,3	17,7
2016	110,64	5,16	-1,0	9,1
2017	123,93	5,60	12,0	8,5
2018	141,11	6,01	13,9	7,3
2019	159,86	6,52	13,3	8,5
BQ 2013-2019	123,95	5,07	9,41	10,03
BQ cả giai đoạn	106,21	4,06	8,83	11,24

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

Qua bảng số liệu ta thấy, khối lượng hàng hóa XKĐB Việt Nam đạt 68,85 triệu tấn vào năm 2008, tăng 2,3 lần trong 12 năm qua, đạt 159,86 triệu tấn năm 2019. Điều này là phù hợp với xu hướng tăng trưởng của khối lượng hàng XKĐB thế giới.



Hình 4.19: 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). Đối với hàng container XKĐB, khối lượng giao dịch container đã trải qua sự phục hồi mạnh mẽ bất ngờ được thúc đẩy bởi sự gia tăng nhu cầu trên hầu hết các tuyến thương mại.

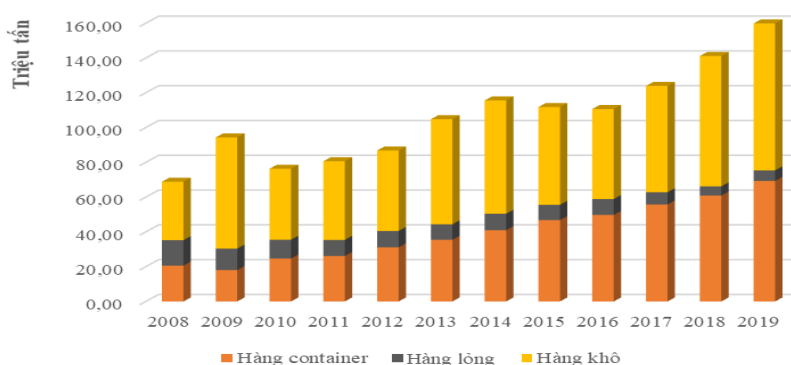
Để làm rõ sự biến động khối lượng hàng hóa XKĐB, luận án phân tích khối lượng hàng hóa XKĐB theo loại hàng, cụ thể như sau:

b) Đánh giá khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển theo loại hàng

Bảng 4.18: Tình hình thực hiện khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển theo loại hàng

Loại hàng	Đơn vị	2008	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
Hàng container	10 ⁶ TEU	2,05	2,69	3,36	4,73	5,60	6,01	6,52	4,06
	10 ⁶ Tấn	20,63	24,69	31,12	46,81	55,77	60,89	69,32	39,97
Hàng lỏng	10 ⁶ Tấn	14,58	10,78	9,38	8,73	7,04	5,29	6,04	9,24
Hàng khô	10 ⁶ Tấn	33,64	40,85	46,30	56,24	61,12	74,93	84,50	57,01
Tổng	10⁶ Tấn	68,85	76,32	86,80	111,78	123,93	141,11	159,86	106,21
	10⁶ TEU	2,05	2,69	3,36	4,73	5,60	6,01	6,52	4,06

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)



Hình 4.20: Biến động khối lượng hàng hóa xuất khẩu đường biển theo loại hàng

Bảng 4.18 cho thấy, 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 cùng xu hướng biến động 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.

Sau đây, luận án tiến hành phân tích chi tiết từng loại hàng.

** Loại hàng khô*

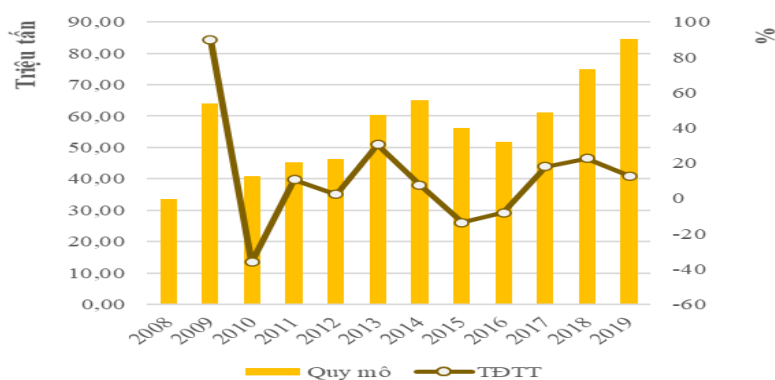
Hàng khô XKĐB ở đây bao gồm hàng rời (than, quặng, alumin), lượng thực, hàng bách hóa tổng hợp. Than xuất khẩu chủ yếu cho thị trường biển trung (Đông Bắc Á) và biển gần (Trung Quốc, Đông Nam Á).

Bảng 4.19: Tình hình thực hiện khối lượng hàng khô xuất khẩu đường biển

Năm	Quy mô (Triệu tấn)	Tỷ trọng (%)	TĐTT(%)
2008	33,64	48,8	-
2009	63,96	67,8	90,1
2010	40,85	53,5	-36,1
2011	45,22	56,1	10,7
2012	46,30	53,4	2,4
BQ 2008-2012	45,99	55,9	16,8
2013	60,44	57,7	30,5
2014	65,14	56,4	7,8
2015	56,24	50,3	-13,7
2016	51,75	58,2	-8,0
2017	61,12	49,3	18,1
2018	74,93	53,1	22,6
2019	84,50	52,9	12,8
BQ 2013-2019	64,87	54,0	10,0
BQ cả giai đoạn	57,01	54,8	12,5

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

Bảng 4.19 đã chỉ ra khối lượng hàng khô XKĐB giai đoạn 2008 – 2019 tăng ấn tượng nhưng TĐTT không ổn định, BQ cả giai đoạn là 12,5%/năm - mức tăng cao nhất trong 3 loại hàng chính của XKĐB. Tỷ trọng của loại hàng này tăng dần trong thời kỳ nghiên cứu, BQ cả giai đoạn là 54,8% - lớn nhất trong 3 loại hàng chính XKĐB.



Hình 4.21: Biến động khối lượng hàng khô xuất khẩu đường biển và TĐTT

Có thể thấy, cơn co thắt lịch sử năm 2009 trong thương mại hàng hóa và GDP thế giới đã ảnh hưởng tiêu cực tới tất cả các phân khúc vận chuyên, ngoại trừ các khối lượng hàng khô do nhu cầu mạnh mẽ của Trung Quốc đối với than và quặng sắt.

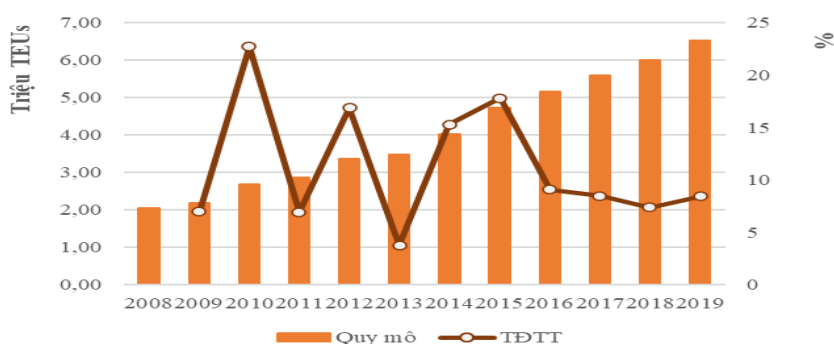
** Loại hàng container*

Hàng container ngoại thương đường biển với biển xa (châu Âu, châu Mỹ), biển trung là (Trung Đông, châu Phi, Đông Bắc Á, châu Đại Dương) và biển gần (Đông Nam Á, Trung Quốc, Đài Loan và Hồng Kong).

Bảng 4.20: Tình hình thực hiện khối lượng hàng container xuất khẩu đường biển

Năm	Quy mô (Triệu TEU)	Tỷ trọng (%)	TĐTT(%)
2008	2,05	30,0	-
2009	2,19	19,1	7,0
2010	2,69	32,4	22,7
2011	2,87	32,4	6,9
2012	3,36	35,9	16,9
BQ 2008-2012	2,63	30,0	13,4
2013	3,48	33,9	3,8
2014	4,02	35,5	15,3
2015	4,73	41,9	17,8
2016	5,16	45,0	9,1
2017	5,60	45,0	8,5
2018	6,01	43,2	7,4
2019	6,52	43,4	8,4
BQ 2013-2019	5,07	41,1	10,0
BQ cả giai đoạn	4,06	36,5	11,3

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)



Hình 4.22: Biến động khối lượng hàng container xuất khẩu đường biển và tốc độ tăng trưởng (theo TEU)

Qua bảng biểu ta thấy, tại Việt Nam, khối lượng hàng container XKĐB có xu hướng tăng trong 12 năm qua, từ 2,05 triệu TEU năm 2008 lên 6,52 triệu TEU

vào năm 2019. Đây cũng là loại hàng duy nhất có TĐTT không âm trong suốt thời kỳ nghiên cứu nhưng có chậm lại, BQ cả giai đoạn là 11,3%/năm, đứng thứ hai trong ba loại hàng chính XKĐB. Đó là do chính sách của Trung Quốc nhằm đẩy mạnh chuỗi giá trị trong hoạt động sản xuất hàng hóa giá trị thấp toàn cầu để chuyển đến các địa điểm sản xuất chi phí thấp khác, trong đó có Việt Nam.

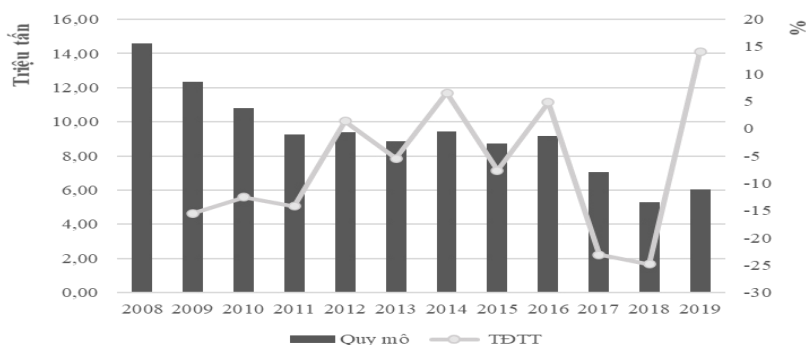
** Loại hàng lỏng*

Hàng lỏng XKĐB của Việt Nam chủ yếu là dầu thô. Dầu thô được XKĐB chủ yếu sang thị trường biên trung (Nga, Nhật, Hàn Quốc, Australia) và biên gần (Trung Quốc, Asean), trong đó Trung Quốc là thị trường chủ lực, chiếm 40 - 60% tổng lượng dầu thô xuất khẩu, theo sau là thị trường Đông Nam Á với 30 – 40%.

Bảng 4.21: Tình hình thực hiện khối lượng hàng lỏng xuất khẩu đường biển

Năm	Quy mô	Tỷ trọng (%)	TĐTT(%)
2008	14,58	21,2	-
2009	12,32	13,1	-15,5
2010	10,78	14,1	-12,5
2011	9,25	11,5	-14,2
2012	9,38	10,8	1,4
BQ 2008-2012	11,26	14,1	-10,2
2013	8,87	8,5	-5,4
2014	9,45	8,2	6,5
2015	8,73	7,8	-7,6
2016	9,15	8,3	4,8
2017	7,04	5,7	-23,1
2018	5,29	3,8	-24,8
2019	6,04	3,8	14,1
BQ 2013-2019	7,80	6,6	-5,1
BQ cả giai đoạn	9,24	9,7	-6,9

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)



Hình 4.23: Biến động khối lượng hàng lỏng xuất khẩu đường biển và TĐTT

Qua bảng số liệu ta thấy, khối lượng hàng lỏng XKĐB có xu hướng giảm trong 12 năm qua, từ 14,58 triệu tấn vào năm 2008 giảm còn 6,04 triệu tấn vào năm 2019 dẫn đến tỷ trọng khối lượng hàng lỏng trong tổng khối lượng hàng XKĐB cũng giảm mạnh.

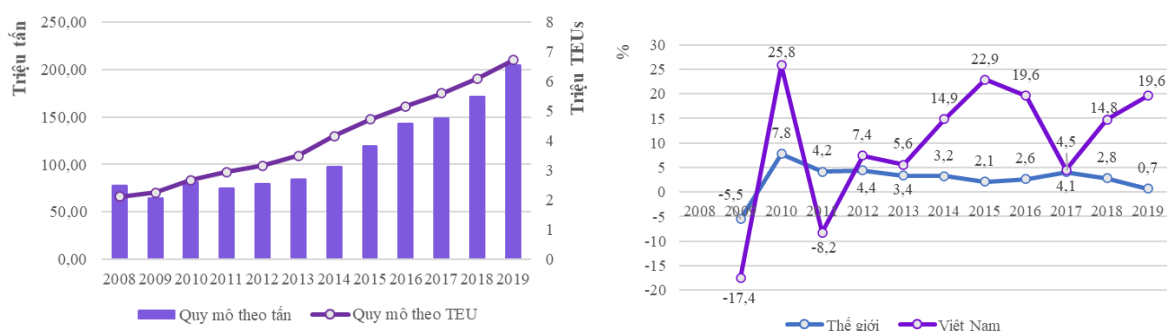
(iii) *Đánh giá chỉ tiêu khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển*

a) *Đánh giá chung*

Bảng 4.22: Tình hình thực hiện khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển Việt Nam

Năm	Quy mô		Tốc độ tăng trưởng (%)	
	10 ⁶ Tấn	TEU	Theo tấn	Theo TEU
2008	78,18	2,11	-	-
2009	64,56	2,25	-17,4	6,6
2010	81,24	2,68	25,8	19,1
2011	74,58	2,95	-8,2	10,1
2012	80,08	3,16	7,4	7,1
BQ 2008-2012	75,73	2,63	1,9	10,7
2013	84,60	3,5	5,6	10,8
2014	97,20	4,17	14,9	19,1
2015	119,42	4,73	22,9	13,4
2016	142,78	5,16	19,6	9,1
2017	149,15	5,61	4,5	8,7
2018	171,17	6,1	14,8	8,7
2019	204,72	6,73	19,6	10,3
BQ 2013-2019	138,43	5,14	14,5	11,5
BQ cả giai đoạn	112,31	4,10	9,9	11,2

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)



Hình 4.24: Biến động khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển và so sánh TĐTT với Thế giới

Có thể thấy, những năm gần đây, lượng hàng NKĐB tăng lên nhanh chóng, bằng lượng hàng hóa XKĐB. Sự phát triển này phản ánh sự phát triển trong hệ thống sản xuất toàn cầu, nơi sản xuất các sản phẩm được gia công ngày càng chuyển sang các nước đang phát triển như Việt Nam. Ngoài ra, tăng trưởng công nghiệp mạnh mẽ ở các nước đang phát triển mới nổi như Việt Nam cũng làm tăng nhu cầu liên quan về nguyên liệu thô và các bộ phận, linh kiện được sử dụng làm sản xuất đầu vào.

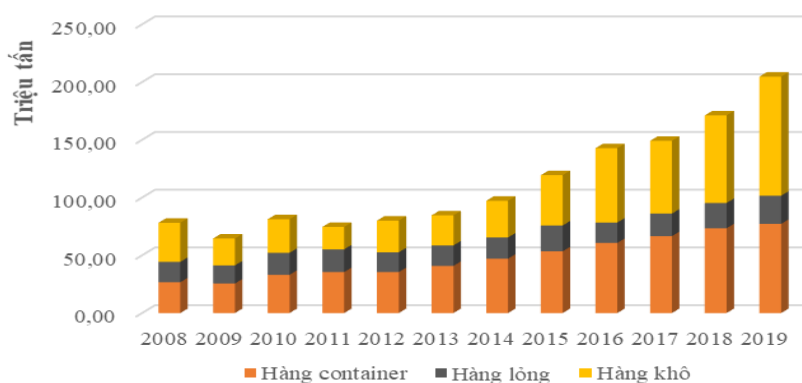
Để làm rõ hơn sự biến động của khối lượng hàng hóa NKĐB, luận án tiến hành phân tích khối lượng hàng hóa NKĐB theo loại hàng, cụ thể như sau:

b) Đánh giá khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển theo loại hàng

Bảng 4.23: Tình hình thực hiện khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển theo loại hàng

Loại hàng	Đơn vị	2008	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
Hàng container	10 ⁶ TEU	2,11	2,68	3,16	4,73	5,61	6,10	6,73	4,09
	10 ⁶ Tấn	26,68	33,13	35,51	53,44	66,62	73,44	77,23	47,98
Hàng lỏng	10 ⁶ Tấn	17,62	19,02	17,12	22,38	19,53	21,91	24,39	19,25
Hàng khô	10 ⁶ Tấn	33,88	29,09	27,45	43,60	63,00	75,83	103,10	45,07
Tổng	10⁶ Tấn	78,18	81,24	80,08	119,42	149,15	171,17	204,72	112,31
	10⁶ TEU	2,11	2,68	3,16	4,73	5,61	6,10	6,73	4,09

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)



Hình 4.25: Biến động khối lượng hàng hóa nhập khẩu đường biển theo loại hàng

Giai đoạn 2008 – 2019, hàng hóa NKĐB được chia làm ba loại chính là hàng container, hàng lỏng và hàng khô. Qua bảng biểu ta thấy, khối lượng hàng container đứng đầu trong lượng NKĐB và có xu hướng tăng trưởng trong thời

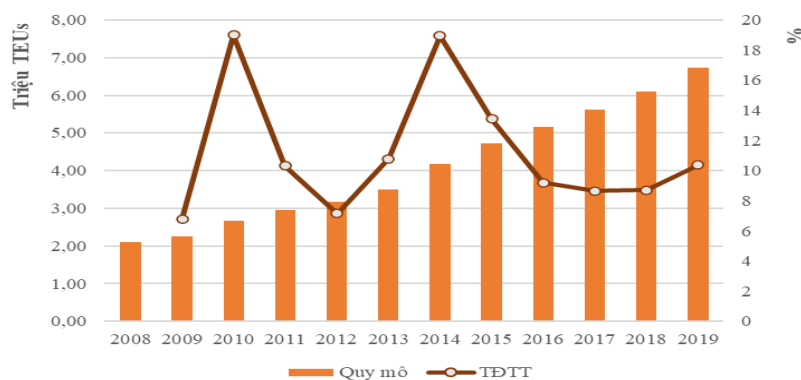
gian qua. Thứ hai là khối lượng hàng khô, cuối cùng là hàng lỏng, có khối lượng NKĐB thấp nhất, nhưng vẫn tăng trong 12 năm qua.

* *Loại hàng container*

Bảng 4.24: Tình hình thực hiện khối lượng hàng container nhập khẩu đường biển

Năm	Quy mô (10 ⁶ TEU)	Tỷ trọng (%)	TĐTT(%)
2008	2,11	34,1	-
2009	2,25	39,7	6,8
2010	2,68	40,8	19,0
2011	2,95	47,6	10,3
2012	3,16	44,3	7,2
BQ 2008-2012	2,63	41,3	10,8
2013	3,50	48,3	10,8
2014	4,17	48,5	19,0
2015	4,73	44,8	13,4
2016	5,16	42,5	9,2
2017	5,61	44,7	8,7
2018	6,10	42,9	8,7
2019	6,73	37,7	10,4
BQ 2013-2019	5,14	44,2	11,4
BQ cả giai đoạn	4,09	43,0	11,2

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)



Hình 4.26: Biến động khối lượng hàng container nhập khẩu đường biển và TĐTT

Bảng biểu trên cho thấy, trong giai đoạn nghiên cứu, hàng container có khối lượng NKĐB tăng rõ rệt, từ 2,11 triệu TEU vào năm 2008, đạt 6,73 triệu TEU vào năm 2019. Khối lượng, TĐTT và tỷ trọng hàng container đều đứng đầu trong ba loại hàng NKĐB. Đó là do tính ưu việt trong phương thức đóng hàng bằng container là tiết kiệm chi phí vận tải, đảm bảo an toàn của hàng hóa.

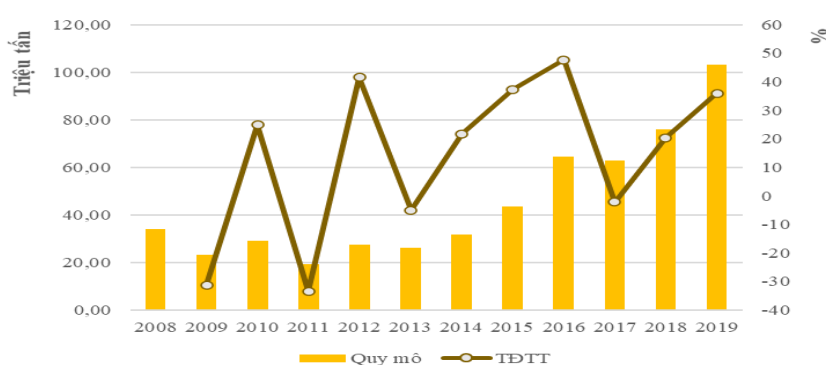
** Loại hàng khô*

Hàng khô NKĐB của Việt Nam là hàng rời, cụ thể là than cung ứng cho nhiệt điện và than quặng cho liên hợp luyện kim tức là gang thép, phôi thép. Ngoài ra, phân bón, hàng bách hóa tổng hợp cũng là các mặt hàng khô NKĐB chủ yếu. Than NKĐB chủ yếu từ thị trường biển trung (Australia, Nga), và biển gần (Indonexia). Quặng NKĐB chủ yếu cho cơ sở luyện gang thép quy mô lớn, từ thị trường biển trung (Nga) và biển xa (Nam Mỹ).

Bảng 4.25: Tình hình thực hiện khối lượng hàng khô nhập khẩu đường biển

Năm	Quy mô (10 ⁶ Tấn)	Tỷ trọng (%)	TĐTT(%)
2008	33,88	43,3	-
2009	23,30	36,1	-31,2
2010	29,09	35,8	24,8
2011	19,39	26,0	-33,3
2012	27,45	34,3	41,6
BQ 2008-2012	26,62	35,1	0,5
2013	26,07	30,8	-5,0
2014	31,75	32,7	21,8
2015	43,60	36,5	37,3
2016	64,38	45,1	47,7
2017	63,00	42,2	-2,1
2018	75,83	44,3	20,4
2019	103,10	50,4	36,0
BQ 2013-2019	58,25	40,3	22,3
BQ cả giai đoạn	45,07	38,1	14,3

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)



Hình 4.27: Biến động khối lượng hàng khô nhập khẩu đường biển và TĐTT

Số liệu trên chỉ ra khối lượng hàng khô NKĐB tăng trong 12 năm qua, từ 33,88 triệu tấn năm 2008 đến 103,10 triệu tấn vào năm 2019. Đặc biệt, từ năm 2016 trở lại đây, lượng hàng khô NKĐB đã vươn lên cao hơn lượng hàng

container. Về tỷ trọng, lượng hàng khô trên tổng khối lượng hàng NKĐB có biến động trong thời gian qua, đạt BQ 38,2%, đứng thứ hai trong ba loại hàng chính NKĐB. Về TĐTT, có biến động tương đối lớn qua các năm, và cao nhất trong ba loại hàng chính của NKĐB.

** Loại hàng lỏng*

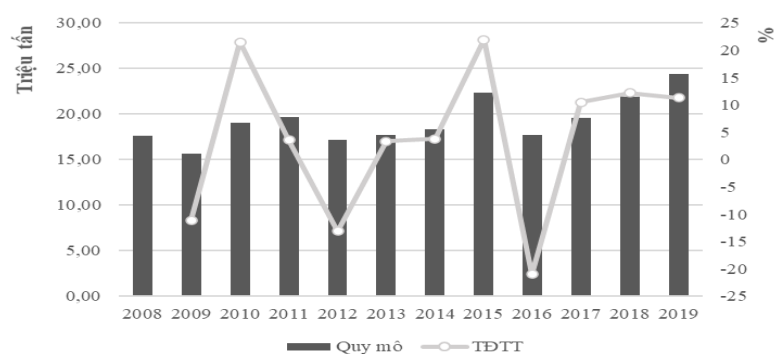
Hàng lỏng NKĐB ở Việt Nam là dầu thô và sản phẩm dầu, khí hóa lỏng. Dầu thô chủ yếu là NKĐB từ thị trường biển trung (Trung Đông, Châu Phi) và biển xa ở Nam Mỹ. Sản phẩm dầu nhập khẩu chủ yếu từ thị trường biển trung (Nga, Nhật, Hàn Quốc) và biển gần (Đông Nam Á).

Bảng 4.26: Tình hình thực hiện khối lượng hàng lỏng nhập khẩu đường biển

Năm	Quy mô	Tỷ trọng (%)	TĐTT(%)
2008	17,62	22,5	-
2009	15,66	24,3	-11,1
2010	19,02	23,4	21,5
2011	19,70	26,4	3,6
2012	17,12	21,4	-13,1
BQ 2008-2012	17,82	23,6	0,2
2013	17,69	20,9	3,3
2014	18,35	18,9	3,8
2015	22,38	18,7	21,9
2016	17,68	12,4	-21,0
2017	19,53	13,1	10,5
2018	21,91	12,8	12,2
2019	24,39	11,9	11,3
BQ 2013-2019	20,28	15,5	6,0
BQ cả giai đoạn	19,25	18,9	3,9

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

Bảng 4.26 cho thấy khối lượng hàng lỏng NKĐB tăng trong thời gian qua, BQ cả giai đoạn đạt 19,25 triệu tấn – thấp nhất trong ba loại hàng chính. Tỷ trọng hàng lỏng NKĐB giảm trong giai đoạn nghiên cứu, BQ đạt 18,9% - thấp nhất trong ba loại hàng chính của NKĐB. Về TĐTT, ngược lại với xu hướng của quy mô và tỷ trọng, TĐTT hàng lỏng NKĐB tuy tăng trong giai đoạn nghiên cứu, BQ là 3,9%/năm – vẫn thấp nhất trong ba loại hàng chính của NKĐB.



Hình 4.28: Biến động khối lượng hàng lỏng nhập khẩu đường biển và TĐTT

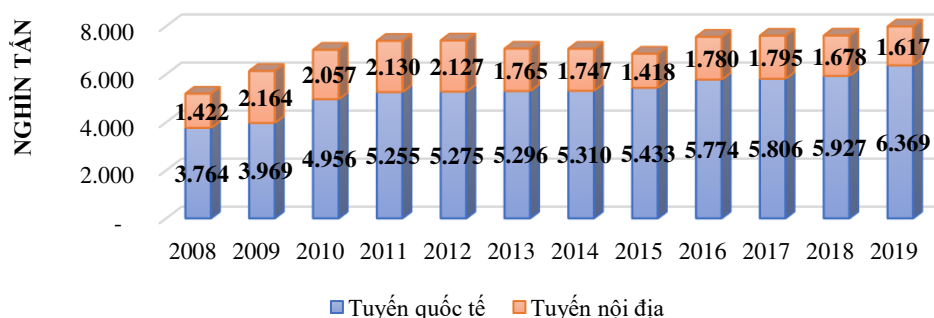
4.2.1.3. Đánh giá sự phát triển ngoại thương đường biển Việt Nam theo năng lực vận chuyển hàng hóa ngoại thương của đội tàu Việt Nam

(i) Đánh giá sự phát triển của đội tàu biển Việt Nam theo tuyến hoạt động

Bảng 4.27: Tình hình trọng tải đội tàu biển Việt Nam theo tuyến hoạt động

Đội tàu		2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
Tuyến quốc tế	Trọng tải (nghìn tấn)	3.764	3.969	4.956	5.275	5.433	5.806	5.927	6.369	5.261
	TT (%)	72,6	64,7	70,7	71,3	79,3	76,4	77,9	79,8	74,2
Tuyến nội địa	Trọng tải (nghìn tấn)	1.422	2.164	2.057	2.127	1.418	1.795	1.678	1.617	1.808
	TT (%)	27,4	35,3	29,3	28,7	20,7	23,6	22,1	20,2	26,0
Tổng trọng tải		5.186	6.133	7.013	7.402	6.851	7.601	7.605	7.986	7.070

(Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam)



Hình 4.29: Biến động trọng tải đội tàu biển Việt Nam theo tuyến hoạt động

Đội tàu biển Việt Nam là tất cả các tàu biển treo cờ Việt Nam. Qua bảng số liệu và biểu đồ ta thấy, trọng tải đội tàu biển Việt Nam có xu hướng tăng, từ 5.186 nghìn tấn năm 2008 lên 7.986 nghìn tấn vào năm 2019. Trong đó, 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. Điều này phù hợp với thực tế quy mô hàng hóa NTĐB Việt Nam tăng mạnh trong thời gian qua.

(ii) Đánh giá sự phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo loại tàu

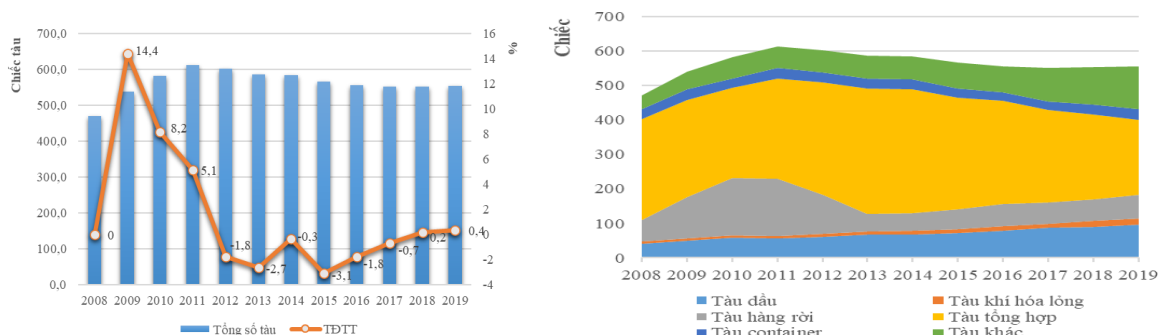
Bảng 4.28: Tình hình đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo loại tàu

Đơn vị: Chiếc

STT	Loại tàu	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
1	Tàu dầu	41	49	59	61	71	87	90	97	68,8
	Tỷ trọng (%)	8,7	9,1	10,1	10,2	12,5	15,8	16,3	17,5	12,2
2	Tàu khí hóa lỏng	6	7	7	8	12	11	17	18	10,6
	Tỷ trọng (%)	1,3	1,3	1,2	1,3	2,1	2,0	3,1	3,2	1,88
3	Tàu hàng rời	62	121	166	114	57	62	63	69	87,1
	Tỷ trọng (%)	13,2	22,4	28,5	18,9	10,1	11,2	11,4	12,4	15,3
4	Tàu tổng hợp	294	280	261	325	324	268	245	217	294
	Tỷ trọng (%)	62,4	51,9	44,8	54	57,2	48,6	44,3	39,1	52,3
5	Tàu container	29	31	28	29	28	26	29	30	28,2
	Tỷ trọng (%)	6,2	5,8	4,8	4,8	4,9	4,7	5,2	5,4	5,02
6	Tàu khác	39	51	62	65	74	98	109	124	74,7
	Tỷ trọng (%)	8,3	9,5	10,6	10,8	13,1	17,8	19,7	22,3	13,3
Tổng số tàu (chiếc)		471	539	583	602	566	552	553	555	563

(Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam)

Số liệu thống kê đã chỉ ra, tổng số tàu biển Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương có xu hướng tăng (giai đoạn 2008 – 2011) rồi giảm (giai đoạn 2011 đến 2019) trong thời gian qua. Xét về số lượng, chiếm tỷ trọng lớn nhất là tàu tổng hợp với BQ 52,3%. Tuy nhiên, số lượng và tỷ trọng loại tàu này đều có xu hướng giảm trong giai đoạn nghiên cứu. 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%.



Hình 4.30: Biến động quy mô đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo loại tàu

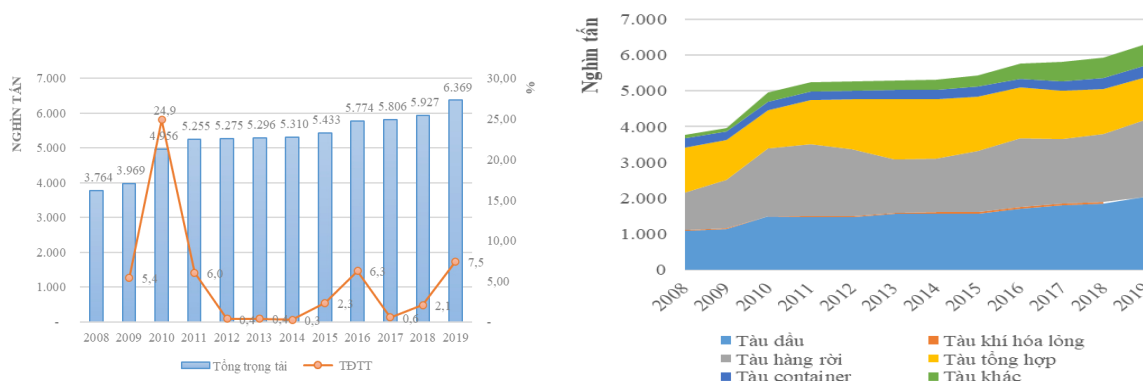
(iii) *Đánh giá sự phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo trọng tải*

Bảng 4.29: Tình hình đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo trọng tải

Đơn vị: Nghìn tấn

STT	Loại tàu	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
1	Tàu dầu	1.099	1.141	1.487	1.475	1.567	1.802	1.839	2.034	1.562
	Tỷ trọng (%)	29,2	28,7	30,0	28,0	28,8	31,0	31,0	31,9	29,6
2	Tàu khí hóa lỏng	13	14	15	16	35	34	57	63	30,8
	Tỷ trọng (%)	0,3	0,4	0,3	0,3	0,6	0,6	1,0	1,0	0,6
3	Tàu hàng rời	1.050	1.367	1.898	1.865	1.720	1.828	1.905	2.168	1.730
	Tỷ trọng (%)	27,9	34,4	38,3	35,4	31,7	31,5	32,1	34,0	32,8
4	Tàu tổng hợp	1.258	1.100	1.058	1.405	1.522	1.335	1.250	1.182	1.343
	Tỷ trọng (%)	33,4	27,7	21,3	26,6	28,0	23,0	21,1	18,6	25,9
5	Tàu container	261	254	232	241	274	279	316	330	264
	Tỷ trọng (%)	6,9	6,4	4,7	4,6	5,0	4,8	5,3	5,2	5,1
6	Tàu khác	83	93	266	273	315	528	560	592	331
	Tỷ trọng (%)	2,3	2,4	5,4	5,1	5,9	9,1	9,5	9,3	6,0
Tổng trọng tải (nghìn tấn)		3.764	3.969	4.956	5.275	5.433	5.806	5.927	6.369	5.261
Tổng số tàu (chiếc)		471	539	583	602	566	552	556	555	563,6
Trọng tải bình quân (nghìn tấn)		7,99	7,36	8,50	8,76	9,60	10,52	10,66	11,48	9,34

(Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam)



Hình 4.31: Biến động quy mô đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo trọng tải

Qua bảng số liệu và đồ thị, có thể thấy trọng tải tổng đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa NTĐB có xu hướng tăng trong thời gian qua. Thêm vào đó, giữa số lượng và trọng tải tàu có sự khác biệt về xu hướng và về tỷ trọng trong tổng đội tàu này.

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.

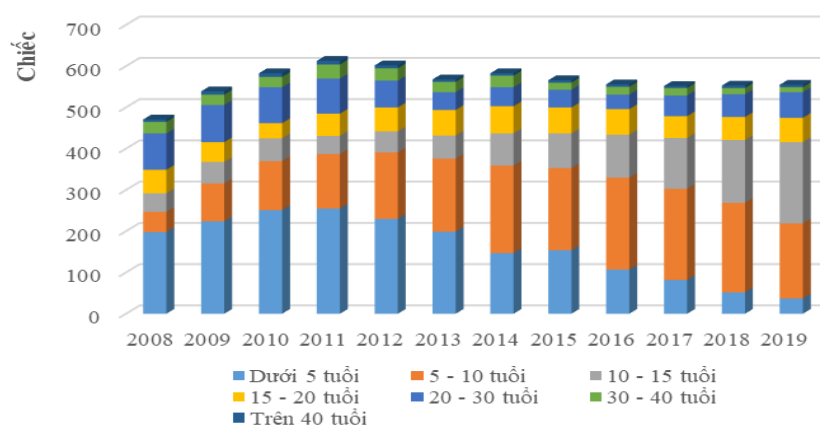
(iv) *Đánh giá sự phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo tuổi tàu*

Bảng 4.30: Tình hình đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương theo tuổi tàu

Đơn vị: Chiếc

STT	Tuổi tàu	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
1	Dưới 5 tuổi	198	224	251	230	154	82	52	37	161,3
	Tỷ trọng (%)	42	41,6	43,1	38,2	27,2	14,9	9,4	6,7	28,6
2	5 - 10 tuổi	49	92	119	161	199	221	217	182	165,3
	Tỷ trọng (%)	10,4	17,1	20,4	26,7	35,2	40	39,2	32,8	29,2
3	10 - 15 tuổi	45	52	55	51	84	123	152	197	86,8
	Tỷ trọng (%)	9,6	9,6	9,4	8,5	14,8	22,3	27,5	35,5	15,5
4	15 - 20 tuổi	57	48	37	58	63	53	56	59	56,3
	Tỷ trọng (%)	12,1	8,9	6,3	9,6	11,1	9,6	10,1	10,6	10,0
5	20 - 30 tuổi	88	90	87	65	43	50	55	62	62,4
	Tỷ trọng (%)	18,7	16,7	14,9	10,8	7,6	9,1	9,9	11,2	11,2
6	30 - 40 tuổi	28	25	25	30	17	18	15	12	23,0
	Tỷ trọng (%)	5,9	4,6	4,3	5	3	3,3	2,7	2,2	4,1
7	Trên 40 tuổi	6	8	9	7	6	5	6	6	6,7
	Tỷ trọng (%)	1,3	1,5	1,5	1,2	1,1	0,9	1,1	1,1	1,2
Tổng		471	539	583	602	566	552	553	555	563,3

(Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam)



Hình 4.32: 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% với cả quy mô và tỷ trọng nhóm tuổi tàu này đang có xu hướng

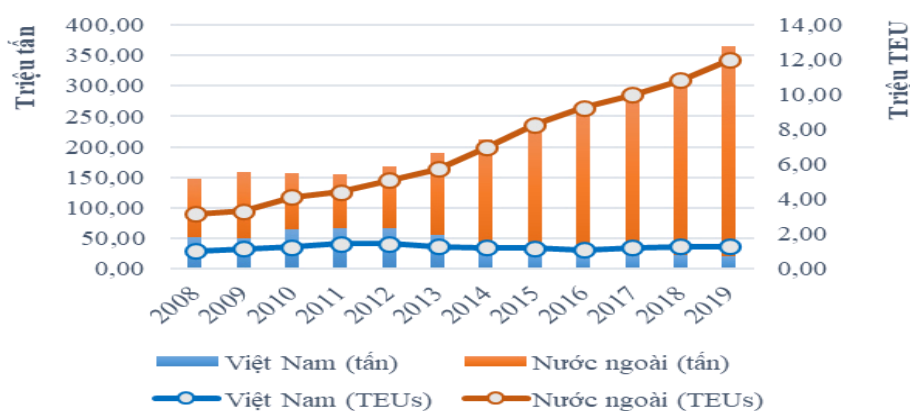
tăng. Đứng thứ hai là nhóm tuổi tàu dưới 5 tuổi chiếm BQ 28,6%, với quy mô và tỷ trọng có xu hướng giảm mạnh. Chiếm tỷ trọng lớn thứ ba là nhóm tuổi tàu 10 – 15 tuổi chiếm BQ 15,5%, với quy mô và tỷ trọng tăng đáng kể trong thời gian nghiên cứu. Nhóm tuổi tàu 15 – 20 tuổi có quy mô và tỷ trọng khá ổn định, chiếm BQ 10% tổng số tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương. 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.

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

Bảng 4.31: Tình hình vận chuyển khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển theo đội tàu Việt Nam và nước ngoài

Đội tàu	Đơn vị	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
Việt Nam	Triệu Tấn	51,2	49,5	63,8	67,0	25,4	22,3	21,7	19,5	40,9
	Tỷ trọng (%)	34,8	31,2	40,5	40,1	11,0	8,2	7,0	5,4	22,6
	Triệu TEU	1,01	1,14	1,23	1,43	1,19	1,22	1,28	1,27	1,23
	Tỷ trọng (%)	24,2	25,6	22,9	22,0	12,6	10,9	10,6	9,6	17,2
Nước ngoài	Triệu Tấn	95,8	109,4	93,7	99,9	205,8	250,8	290,6	345,1	177,6
	Tỷ trọng (%)	65,2	68,8	59,5	59,9	89,0	91,8	93,0	94,6	77,4
	Triệu TEU	3,15	3,30	4,13	5,09	8,27	9,99	10,83	11,98	6,92
	Tỷ trọng (%)	75,8	74,4	77,1	78,0	87,4	89,1	89,4	90,4	82,8
Tổng	Triệu Tấn	147,0	158,9	157,6	166,9	231,2	273,1	312,3	364,6	218,5
	Triệu TEU	4,15	4,44	5,36	6,52	9,46	11,21	12,11	13,25	8,15

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)



Hình 4.33: Biến động khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển theo đội tàu Việt Nam và nước ngoài

Hiện nay, hàng hóa NTĐB Việt Nam được vận chuyển bởi cả đội tàu Việt Nam và đội tàu nước ngoài. Theo bảng số liệu và biểu đồ ta thấy, tỷ trọng lượng hàng hóa NTĐB phần nhỏ được vận chuyển bởi đội tàu biển Việt Nam, từ 34,8% vào năm 2008, đạt đỉnh 42,8% vào năm 2011. Tuy nhiên, ngay sau đó tỷ trọng này 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.

(vi) 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

Tất cả các quốc gia có quyền kiểm tra các tàu treo cờ nước ngoài vào cảng của họ để đảm bảo chúng phù hợp với các tiêu chuẩn của IMO/ ILO về an toàn và bảo vệ môi trường. Hoạt động kiểm tra này được gọi là Kiểm soát của Chính quyền cảng (Port State Control - PSC).

Sau đây, luận án tổng hợp tình hình tỷ lệ bị lưu giữ của tàu biển Việt Nam bởi các chính quyền cảng.

Bảng 4.32: Tình hình tàu Việt Nam bị lưu giữ theo Tokyo – MOU

Năm	2008	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
Số lượt tàu bị kiểm tra	475	640	784	722	788	877	774	711,3
Số lượt tàu bị lưu giữ	58	55	53	20	28	26	39	42,5
Tỷ lệ tàu bị lưu giữ	12,2%	8,6%	6,8%	2,8%	3,6%	3,0%	5,0%	6,3%
Vị trí của Việt Nam trong số các nước có tỷ lệ tàu bị lưu giữ cao nhất	11	16	15	Nằm trong danh sách trắng	Nằm trong danh sách trắng	Nằm trong danh sách trắng	Nằm trong danh sách trắng	

(Nguồn: Tokyo – MOU)

Bảng 4.32 cho thấy, tỷ lệ bị lưu giữ của tàu biển Việt Nam ở khu vực biển châu Á Thái Bình Dương đã giảm dần trong 12 năm qua. Đặc biệt, đến năm 2014, nhờ việc thực hiện đồng bộ các giải pháp nên đội tàu biển Việt Nam đã ra khỏi Danh sách Đen của Tokyo MOU, (bỏ qua Danh sách Xám) vào thẳng Danh sách Trắng của Tokyo MOU chính thức từ ngày 01/01/2015. Như vậy, sau 15 năm tham gia tổ chức Tokyo MOU, lần đầu tiên tàu biển Việt Nam đã được đưa ra khỏi Danh sách Đen của tổ chức này.

Bảng 4.33: Tình hình tàu Việt Nam bị lưu giữ tại khu vực Ấn Độ Dương

Năm	2008	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
Số lượt tàu bị kiểm tra	23	40	28	47	36	48	45	37,42
Số lượt tàu bị lưu giữ	6	11	6	9	4	5	5	5,83
Tỷ lệ tàu bị lưu giữ	26,1%	27,5%	21,4%	19,2%	11,1%	10,4%	11,1%	17%

(Nguồn: Indian Ocean – MOU)

Qua bảng số liệu trên ta có thể thấy, tỷ lệ tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương bị lưu giữ tại khu vực Ấn Độ Dương đạt 26,1% vào năm 2008, tăng đạt 34,2% vào năm 2011, sau đó giảm còn 11,1% vào năm 2019.

Bảng 4.34: Tình hình tàu Việt Nam bị lưu giữ tại khu vực châu Âu Bắc Đại Tây Dương

Năm	2008	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
Số lượt tàu bị kiểm tra	10	15	8	0	0	0	0	5,00
Số lượt tàu bị lưu giữ	2	0	0	0	0	0	0	0,67
Tỷ lệ tàu bị lưu giữ	20,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	16%

(Nguồn: Paris – MOU)

Bảng 4.34 đã chỉ ra, tỷ lệ tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương bị lưu giữ tại khu vực châu Âu Bắc Đại Tây Dương có xu hướng giảm dần. Tại khu vực châu Âu Bắc Đại Tây Dương, tỷ lệ này cao nhất trong ba khu vực, đạt 20% vào năm 2008 và giảm còn 0% liên tiếp từ năm 2015 – 2019.

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

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

Bảng 4.35: So sánh cơ cấu đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương và đội tàu thế giới

Đơn vị: %

STT	Loại tàu	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ	
1	Tàu dầu	Việt Nam	29,2	28,7	30,0	28,0	28,8	31,0	31,0	31,9	29,6
		Thế giới	36,5	35,1	35,3	33,1	28	28,8	29,2	28,7	31,2
2	Tàu khí hóa lỏng	Việt Nam	0,3	0,4	0,3	0,3	0,6	0,6	1,0	1,0	0,6
		Thế giới	2,7	3	3,2	2,9	2,8	3,2	3,3	3,5	3,0
3	Tàu hàng rời	Việt Nam	27,9	34,4	38,3	35,4	31,7	31,5	32,1	34,0	32,8
		Thế giới	35	35,1	35,8	40,6	43,6	42,7	42,5	42,7	40,4
4	Tàu tổng hợp	Việt Nam	33,4	27,7	21,3	26,6	28,0	23,0	21,1	18,6	25,9
		Thế giới	9,4	9,1	8,5	6,9	4,2	4,0	3,9	3,7	5,9
5	Tàu container	Việt Nam	6,9	6,4	4,7	4,6	5,0	4,8	5,3	5,2	5,1
		Thế giới	12,9	13,6	13,3	12,9	13,1	13,2	13,1	13,4	13,1
6	Tàu khác	Việt Nam	2,3	2,4	5,4	5,1	5,9	9,1	9,5	9,3	6,0
		Thế giới	3,4	4,1	4	3,9	8,3	8,1	8	8	6,4

(Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam và Review of Maritime Transport – UNCTAD)

- Về quy mô trọng tải đội tàu Việt Nam chiếm 0,3% đội tàu thế giới. Trong khi đó, lượng hàng NTĐB Việt Nam chiếm BQ 2,1% của thế giới trong giai đoạn 2008 – 2019.

- Về TĐTTBQ của trọng tải tàu giai đoạn 2008 – 2019: Việt Nam 5,1%/năm và thế giới 5,4%/năm; còn lượng hàng hóa NTĐB giai đoạn 2008 – 2019: Việt Nam 8,7%/năm và thế giới 2,8%/năm.

- 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.

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

Bảng 4.36: So sánh tuổi tàu bình quân của đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương và đội tàu thế giới

Đơn vị: Tuổi

So sánh	2008	2009	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
Việt Nam	18,2	19,5	19,2	18,1	18,2	19,1	15,6	16,5	18,05
<i>Thế giới</i>	<i>11,9</i>	<i>14</i>	<i>13,4</i>	<i>11,5</i>	<i>9,4</i>	<i>9,9</i>	<i>10,1</i>	<i>10,4</i>	11,03

(Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam và Review of Maritime Transport – UNCTAD)

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. Điều này sẽ kéo theo tình trạng kỹ thuật của đội tàu cũng kém hơn, từ đó năng lực cạnh tranh của đội tàu Việt Nam sẽ thấp trên thị trường vận chuyển hàng hóa ngoại thương nói chung. Đây cũng là một yếu tố quan trọng, ảnh hưởng không nhỏ đến sự phát triển của NTĐB Việt Nam.

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

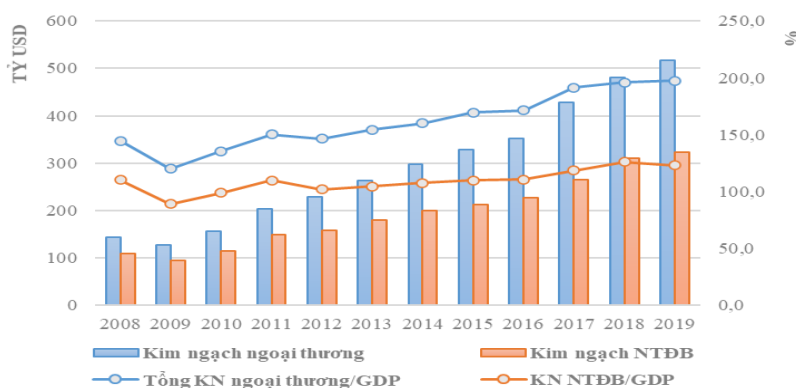
Hoạt động NTĐB đóng vai trò hết sức quan trọng trong sự phát triển của một quốc gia. Bởi nó là động lực để tạo nên số lượng và chất lượng hoạt động các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh, đặc biệt những DN có quy mô lớn. Từ đó, tạo ra đóng góp vào GDP trên các phương diện: tiêu dùng, đầu tư, chi tiêu của Chính phủ. Mặt khác, thuế thu được từ các đơn vị đó cũng là nguồn thu chính của ngân sách Nhà nước. Do đó, ngoại thương nói chung và NTĐB nói riêng càng tăng thì GDP cũng như thu ngân sách Nhà nước sẽ tăng theo.

(i) Độ mở ngoại thương đường biển theo chỉ tiêu kim ngạch

Bảng 4.37: Tình hình giá trị kim ngạch ngoại thương đường biển/GDP

Năm	Kim ngạch ngoại thương (Tỷ USD)	Kim ngạch ngoại thương đường biển (Tỷ USD)	GDP (Tỷ USD)	Tổng KN ngoại thương /GDP (%)	KN ngoại thương đường biển/GDP (%)
2008	143,4	109,4	99,1	144,7	110,4
2009	127,1	94,6	106,0	119,9	89,2
2010	157,1	114,6	115,9	135,5	98,9
2011	203,7	148,7	135,5	150,3	109,7
2012	228,3	158,8	155,8	146,5	101,9
2013	264,1	179,3	171,2	154,2	104,7
2014	298,1	200,3	186,2	160,1	107,6
2015	327,8	212,3	193,2	169,6	109,9
2016	351,6	226,7	205,3	171,3	110,4
2017	428,3	265,5	223,8	191,4	118,6
2018	480,9	309,6	245,2	196,1	126,3
2019	517,6	322,6	261,9	197,6	123,2

(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp)



Hình 4.34: Biến động giá trị kim ngạch ngoại thương đường biển/GDP

Chỉ số được sử dụng rộng rãi này đo lường độ “mở” hay mức độ “hội nhập” của một quốc gia trong nền kinh tế thế giới. Nó thể hiện sức nặng tổng hợp của NTĐB trong nền kinh tế cũng chính là thước đo mức độ phụ thuộc của các nhà sản xuất trong nước vào thị trường nước ngoài và định hướng thương mại của họ (đối với XKĐB) và mức độ phụ thuộc của nhu cầu trong nước vào hàng hóa, dịch vụ của nước ngoài (NKĐB) [94].

Qua bảng 4.37 ta thấy, tổng kim ngạch ngoại thương/GDP trong giai đoạn nghiên cứu đều trên 100% và có xu hướng tăng dần, cụ thể đạt 144,7% vào năm 2008 lên 197,6% vào năm 2019. Về kim ngạch NTĐB/GDP, cũng 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.

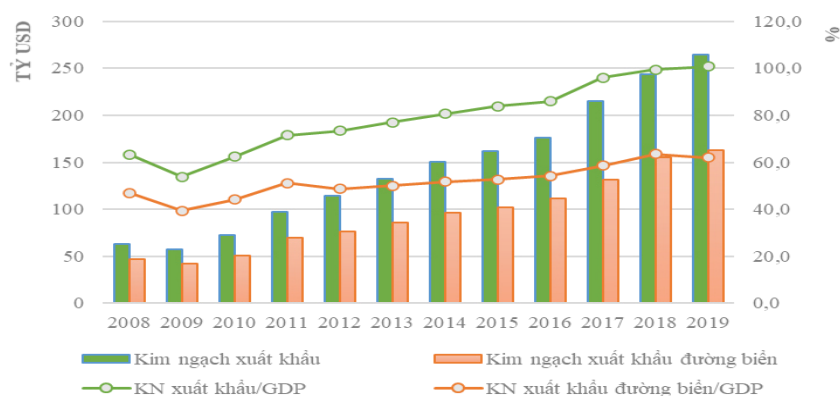
Luận án tiếp tục sử dụng chỉ tiêu XKĐB/GDP để đánh giá về độ mở thương mại đường biển của Việt Nam, cụ thể như sau:

(ii) *Độ mở ngoại thương đường biển theo chỉ tiêu kim ngạch xuất khẩu đường biển*

Bảng 4.38: Tình hình giá trị kim ngạch xuất khẩu đường biển/GDP

Năm	Kim ngạch xuất khẩu (Tỷ USD)	Kim ngạch xuất khẩu đường biển (Tỷ USD)	GDP (Tỷ USD)	KN xuất khẩu /GDP (%)	KN xuất khẩu đường biển /GDP (%)
2008	62,7	46,5	99,1	63,3	46,9
2009	57,1	41,7	106	53,9	39,3
2010	72,2	51,1	115,9	62,3	44,1
2011	96,9	69,4	135,5	71,5	51,2
2012	114,5	76,0	155,8	73,5	48,8
2013	132	85,8	171,2	77,1	50,1
2014	150,2	96,3	186,2	80,7	51,7
2015	162	101,7	193,2	83,9	52,6
2016	176,6	111,1	205,3	86,0	54,1
2017	215,1	131,2	223,8	96,1	58,6
2018	243,7	155,7	245,2	99,4	63,5
2019	264,2	162,4	261,9	100,9	62,0

(Nguồn: Tác giả tự tổng hợp)



Hình 4.35: Biến động giá trị kim ngạch xuất khẩu đường biển/GDP

Qua bảng biểu trên ta thấy, tổng kim ngạch XK/GDP có giá trị tăng dần (trừ năm 2009), từ 63,3% vào năm 2008 tăng lên 100,9% vào năm 2019. Năm 2019 là năm đầu tiên đánh dấu giá trị này bắt đầu vượt mức 100%. 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.

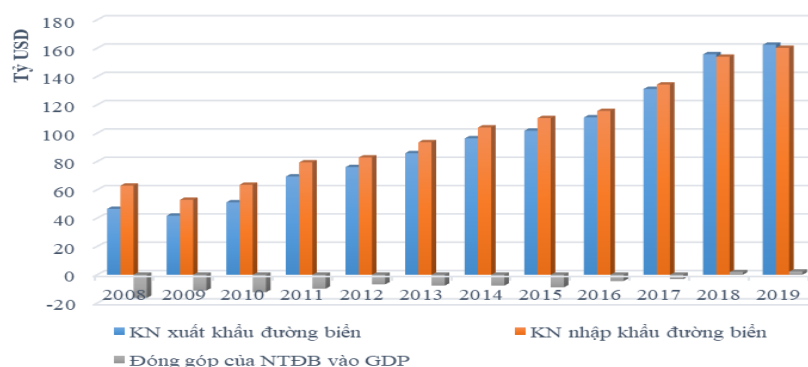
(iii) Đánh giá đóng góp trực tiếp của ngoại thương đường biển vào GDP

Bảng 4.39: Tình hình đóng góp của ngoại thương đường biển vào GDP

Đơn vị: Tỷ USD

Năm	KN xuất khẩu đường biển	KN nhập khẩu đường biển	Đóng góp của NTĐB vào GDP
2008	46,5	62,9	-16,4
2009	41,7	52,9	-11,2
2010	51,1	63,5	-12,4
2011	69,4	79,3	-9,9
2012	76,0	82,8	-6,8
BQ 2008-2012	56,9	68,3	-11,3
2013	85,8	93,5	-7,7
2014	96,3	104	-7,7
2015	101,7	110,6	-8,9
2016	111,1	115,6	-4,5
2017	131,2	134,3	-3,1
2018	155,7	153,9	1,8
2019	162,4	160,2	2,2
BQ 2013-2019	120,6	124,6	-4,0
BQ cả giai đoạn	94,1	101,1	-7,1

(Nguồn: Tổng cục Hải quan)



Hình 4.36: Biên động đóng góp của NTDB Việt Nam vào GDP

Số liệu thống kê trên đã chỉ ra kim ngạch XKDB và NKDB đều tăng trong giai đoạn 2008 – 2019 với BQ lần lượt là 94,1 tỷ USD và 101,1 tỷ USD. NKDB luôn có kim ngạch cao hơn XKDB dẫn đến đóng góp của NTDB 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, từ -16,4 tỷ USD năm 2008 lên 2,2 tỷ USD năm 2019. Với các giá trị như trên, có thể thấy sự đóng góp của ngoại thương và NTDB Việt Nam vào GDP ngày càng tăng.

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*

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

Bảng 4.40: Tình hình lao động lao động trong khâu VCDB

Năm	Tổng lao động cả nước		Lao động trong VCDB	
	Quy mô (nghìn người)	TĐTT (%)	Quy mô (nghìn người)	TĐTT (%)
2010	49.049	-	46,29	-
2011	50.352	2,7	47,77	3,2
2012	51.422	2,1	51,14	7,1
2013	52.208	1,5	49,54	-3,1
2014	52.745	1,0	53,69	8,4
2015	52.840	0,2	53,22	-0,9
2016	53.303	0,9	51,33	-3,6
2017	53.703	0,8	44,16	-14,0
2018	54.249	1,0	46,87	6,1
2019	54.659	0,8	51,26	9,4
BQ cả giai đoạn	52.453,0	1,2	49,5	1,4

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

Bảng 4.40 chỉ ra rằng, quy mô lao động khâu VCDB (chủ yếu là khối thuyền viên) có xu hướng tăng nhẹ kèm theo nhiều bất ổn với BQ 49,5 nghìn thuyền viên, TĐTTBQ 1,4%/năm – nhanh hơn TĐTTBQ của tổng lao động là 1,2%/năm.

Số lượng thuyền viên BQ mỗi năm là những người đang có giấy chứng nhận khả năng chuyên môn để làm việc trên tàu biển. Về lý thuyết, lượng thuyền viên như trên vẫn đáp ứng được nhu cầu cho đội tàu trong nước (BQ khoảng 15 người/tàu). Tuy nhiên, thực tế giai đoạn 2017 - 2019 chỉ có khoảng 22.000 thuyền viên đăng ký làm việc trên tàu biển (Cục Hàng hải Việt Nam), nghĩa là có tới trên 50% thuyền viên không theo nghề. Như vậy, số lượng thuyền viên gắn bó thực sự với nghề đi biển hiện nay đều có xu hướng giảm. Với thực trạng và nguyên nhân như trên, để đạt được mục tiêu 42.000 thuyền viên vào năm 2020 với 15.000 đào tạo mới (đặt ra trong Quy hoạch về vận tải biển của Chính phủ) ở Việt Nam là chưa khả thi.

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

Bảng 4.41: Tình hình thu nhập bình quân hàng tháng của người lao động trong ngành vận tải

Đơn vị: Nghìn đồng/người/tháng

STT	Thu nhập bình quân	2009	2010	2012	2015	2017	2018	BQ
1	Vận tải đường sắt, đường bộ, đường ống	2.778	3.015	3.754	5.837	6.572	6.609	4.923
2	Vận tải đường thủy / đường biển	4.636	6.755	5.701	7.885	8.842	10.428	7.178
3	Vận tải hàng không	22.745	27.031	29.014	24.488	24.611	10.513	23.326
Ngành vận tải, kho bãi		4.754	5.157	5.648	7.938	8.536	8.933	6.900

(Nguồn: Niên giám thống kê các năm)

Qua bảng số liệu 4.41, ta thấy 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. Còn lại, so với ngành vận tải, kho bãi nói chung, mức thu nhập BQ của ngành vận tải đường biển có những năm còn thấp hơn. So với yêu cầu, tính chất và môi trường công việc xa gia đình, nguy hiểm, độc hại như trong ngành vận tải đường biển thì mức thu nhập hàng tháng như trên chưa đáp ứng mức sống của người lao động.

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

(i) Tình hình tai nạn hàng hải trong ngoại thương đường biển thời gian qua

Bảng 4.42: Phân loại tai nạn hàng hải năm 2010 – 2019

STT	Loại tai nạn	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
1	Mất tích	0	0	0	0	0	0	0,0
2	Đâm va	22	16	9	7	5	11	12,8
3	Va chạm	2	5	4	4	2	0	4,1
4	Mắc cạn	5	3	7	4	3	2	4,5
5	Cháy	0	1	0	1	0	1	0,6
6	Nổ	0	0	0	0	0	0	0,0
7	Thủng vỏ	0	0	0	0	0	0	0,5
8	Tràn dầu	0	0	0	0	0	0	0,0
9	Lật tàu	0	0	0	0	0	0	0,0
10	Chìm đắm	10	4	2	1	1	4	3,5
11	Tai nạn khác	3	5	1	2	4	0	1,8
Tổng cộng		42	34	23	19	15	18	27,8

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

Qua bảng số liệu trên ta thấy, tổng số các tai nạn hàng hải giai đoạn 2010 – 2019 có xu hướng giảm. Trong số 11 các tai nạn hàng hải chủ yếu, 12 năm qua tai nạn xảy ra nhiều nhất mỗi năm là đâm va, đứng thứ hai là tai nạn mắc cạn, thứ ba là tai nạn va chạm. Có thể thấy, các tai nạn về mất tích, nổ hay lật tàu gần như đã không còn xảy ra trong thời gian qua. Nguyên đầu tiên là do con người, sau là do các yếu tố kỹ thuật, yếu tố thời tiết và yếu tố ứng cứu.

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

Bảng 4.43: Tình hình các khiếm khuyết liên quan đến vấn đề an toàn, an ninh của đội tàu Việt Nam

STT	Nhóm khiếm khuyết	2010	2012	2015	2017	2018	2019	BQ
1	Giấy chứng nhận và tài liệu – Giấy chứng nhận của tàu	16	6	5	4	4	5	7,6
2	Giấy chứng nhận và tài liệu – Giấy chứng nhận của thuyền viên	3	0	0	0	0	0	1,0
3	Giấy chứng nhận và tài liệu – Hồ sơ, tài liệu	1	1	1	3	1	1	1,2
4	Các điều kiện về cấu trúc	6	8	3	5	0	5	4,7
5	Các điều kiện kín nước	8	10	4	9	11	14	12,5
6	Hệ thống khẩn cấp	12	17	7	11	11	12	11,1
7	Thông tin liên lạc	19	16	3	6	1	2	8,1
8	Vận chuyển hàng hóa	2	0	2	0	0	1	0,8
9	An toàn chống cháy	31	48	23	31	26	43	32,8
10	Báo động	12	3	1	1	2	1	4,2
11	Điều kiện sống và làm việc – Điều kiện sống	2	1	0	0	1	0	0,7
12	Điều kiện sống và làm việc – Điều kiện làm việc	3	4	0	0	2	2	2,4
13	An toàn hành hải	9	16	9	11	15	19	13,3
14	Trang thiết bị cứu sinh	13	19	8	25	7	17	17,2
15	Hàng hóa nguy hiểm	0	0	0	0	0	1	0,1
16	Hệ thống động lực (máy chính, máy phụ)	10	5	5	0	1	4	4,8
17	Bộ luật quản lý an toàn	27	22	7	10	9	12	14,8
18	Bộ luật an ninh tàu biển và cảng biển	4	6	1	1	1	0	2,1
Tổng các khiếm khuyết liên quan đến vấn đề an ninh, an toàn		178	182	79	117	92	139	139,4
Tổng các khiếm khuyết		198	208	84	130	102	154	155,1

(Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam)

Qua bảng số liệu ta nhận thấy, có thể thấy, 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. Đứng đầu là an toàn chống cháy, tiếp theo là thiết bị cứu sinh, các lỗi liên quan đến Bộ luật quản lý an toàn về quyền và trách nhiệm của thuyền trưởng, về nguồn nhân lực, về bảo dưỡng tàu và trang thiết bị.

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

(i) Ảnh hưởng của các phương thức nói chung

Bộ công cụ phát thải cảng của IMO mô tả là ba loại khí nhà kính phổ biến là CO₂, CH₄, N₂O. Tuy nhiên, số liệu thống kê chỉ ra rằng, đối với cả động cơ đẩy, nồi hơi và động cơ phụ thì hệ số phát thải của CO₂ đều lớn nhất trong ba loại khí này, gấp 10.000 đến hơn 20.000 lần (Phụ lục 4, 5). Chính vì vậy, do hạn chế về số liệu, luận án lựa chọn nghiên cứu sự phát thải khí CO₂ từ đội tàu biển quốc tế để phân tích mà vẫn đảm bảo tính xác đáng. Hiện nay, đây cũng được coi là chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng (the energy efficiency design index – EEDI) được phát triển bởi IMO. Mục đích là bằng cách áp đặt các giới hạn cho chỉ số này, IMO sẽ có thể thúc đẩy các công nghệ tàu thủy đến các công nghệ tiết kiệm năng lượng hơn theo thời gian.

Bảng 4.44: Lượng CO₂ thải ra từ các phương thức vận chuyển

Phương thức vận tải	(g) CO ₂ /tấn-km	Chú thích
Hàng không	602	
Đường bộ	62	
Đường bộ/đường sắt	26	Vận tải đa phương thức
Đường sắt	22	
Đường bộ/vận tải thủy nội địa	21	Vận tải đa phương thức
Vận tải thủy nội địa	16	
Vận tải biển (container)	8	
Vận tải biển (tàu dầu)	5	

(Nguồn: [104])

Bảng tổng hợp trên cho ta thấy, 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.

(ii) Ảnh hưởng của phương thức vận chuyển đường biển

Ưu điểm vượt trội của vận tải biển chuyên chở được khối lượng hàng hóa lớn, đa dạng và an toàn với mức tiêu thụ nhiên liệu và xả thải thấp hơn các phương thức còn lại. Bởi các phương tiện vận tải biển cần ít năng lượng hơn từ 50% đến

70% so với đường bộ xét trên cùng một khối lượng vận chuyển, từ đó khí thải cũng giảm thiểu đáng kể.

Bảng số liệu 4.44 cho ta khẳng định, vận tải biển có ưu thế vượt trội so với các phương thức vận tải khác trong việc phát triển bền vững ngoại thương.

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

(i) Tác động đến môi trường không khí

Trong quá trình hoạt động, phương thức NTĐB đã xả khí thải ra cảng biển thông qua tàu biển và các thiết bị bốc dỡ hàng hóa. Về tàu biển, máy chính và các máy phát điện trên tàu thường là các động cơ đốt trong chạy bằng nhiên liệu diesel, loại nhiên liệu khi thải ra mang theo các khí độc hại như CO₂, CO, NO₂ và muối than vào không khí. Đây là nguồn ô nhiễm môi trường đáng kể nhất từ hoạt động VCĐB nói chung. Về quá trình bốc/dỡ hàng hóa: Quá trình bốc dỡ và vận chuyển các loại hàng hóa, nguyên liệu, nhiên liệu (than đá, xăng, dầu, hóa chất, hóa học) từ tàu lên các kho/bãi và từ các bãi chứa xuống tàu sẽ làm phát sinh một lượng lớn bụi và hơi hóa chất, hơi xăng dầu nếu không có biện pháp kiểm soát tốt. Ở hàm lượng cao lượng bụi này có thể gây ảnh hưởng trực tiếp đến sức khỏe của công nhân làm việc trên cảng.

(ii) Tác động đến môi trường nước

Các hoạt động có thể gây ô nhiễm môi trường nước tại cảng biển là:

- Hoạt động sinh hoạt của cán bộ, công nhân vận hành cảng, thủy thủ đoàn.
- Nước la canh: Nước la canh là hỗn hợp của nhiều chất, bao gồm: nước ngọt, nước biển, dầu, bùn, hóa chất và các loại chất lỏng khác từ hoạt động vệ sinh, bảo dưỡng, từ buồng máy, ... Công ước MARPOL quy định rằng nước la canh không được xả trực tiếp ra ngoài biển.

- Nước dẫn tàu: Nước dẫn tàu là nước hồ, sông, biển được bơm vào trong tàu nhằm giữ cho tàu ổn định khi di chuyển. Nếu gặp điều kiện thuận lợi, một số loài sinh vật trong nước dẫn tàu sẽ phát triển thành loài xâm lấn, không chỉ gây độc hại tới môi trường và các loài sinh vật khác mà còn có thể sản sinh ra nhiều độc tố.

(iii) Tác động đến xói/lở/bồi/tụ ở cảng

Trong NTĐB, việc xây dựng khu dịch vụ công nghiệp hậu cần sau cảng có thể chiếm dụng diện tích rừng ngập mặn có chức năng bảo vệ đường bờ gây xói lở bờ biển khu vực lân cận. Lượng bùn đất hình thành ở đáy biển là do các chất lơ lửng sa lắng, do xói lở, chuyển động của sóng cát. Chuyển động của tàu thuyền cũng làm bùn cát sạt sụt từ bờ bến, theo dòng triều tích tụ bồi lắng. Bồi lắng sẽ làm giảm độ sâu của mực nước, ảnh hưởng tới việc di chuyển của tàu thuyền, thậm chí dẫn đến hỏng hóc tàu thuyền.

(iv) Gia tăng các vấn đề xã hội

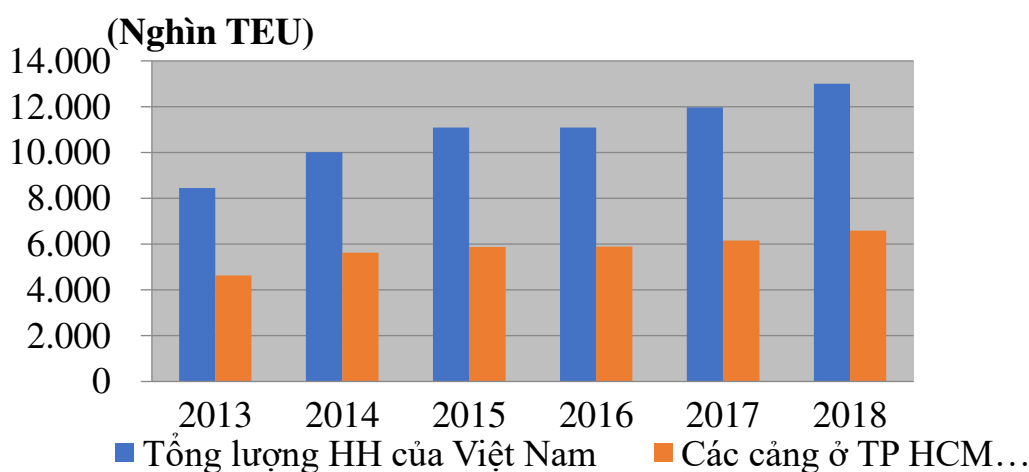
Ở đây, vấn đề xã hội chủ yếu là tác động tới giao thông: sự giải phóng hàng sau cảng có nguy cơ phát sinh ùn tắc, tai nạn trên các tuyến giao thông gây áp lực lên hệ thống giao thông đường bộ.

Như vậy, hoạt động NTĐB đã, đang gây nên các tác động tiêu cực đến môi trường cảng biển như không khí, nước và các vấn đề khác. Nếu như không có sự kiểm soát tốt và kịp thời của các cơ quan chức năng, các tác động này sẽ để lại những hậu quả rất lớn cho con người và môi trường tại khu vực cảng.

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

(i) Tình hình phát thải của đội tàu

Tương tự như thế giới, đội tàu chạy tuyến quốc tế là nguyên nhân chủ yếu gây ô nhiễm trong VCĐB. Tuy nhiên, do hạn chế về khoa học công nghệ và sự hợp tác của các chủ tàu cũng như thuyền viên với các cơ quan nhà nước trong việc cung cấp số liệu từ tàu, nên Việt Nam chưa thể thống kê được mức độ gây ô nhiễm từ đội tàu chạy tuyến nội địa hay tuyến quốc tế của Việt Nam.



(Nguồn số liệu: Hiệp hội Cảng biển Việt Nam)

Hình 4.37: Lượng hàng container thông qua Việt Nam và các cảng tại TP HCM

Các quốc gia phát triển cũng nhận thấy được điều đó, trong đó có Cơ quan hợp tác quốc tế của Nhật Bản (Jica) đã đầu tư vào Dự án SPI – NAMA (Hỗ trợ lên kế hoạch và thực hiện hành động giảm nhẹ phát thải khí nhà kính phù hợp với điều kiện quốc gia) để hỗ trợ Việt Nam trong việc tính toán và đưa ra giải pháp kịp thời đối với vấn đề ô nhiễm trong VCDB. Tuy nhiên, dự án này cũng mới chỉ thu thập số liệu được tại vùng cảng thành phố Hồ Chí Minh cũng như đội tàu ra vào vùng cảng này.

Với sự phát triển kinh tế mạnh mẽ của Việt Nam, khối lượng hàng hóa do cảng Hồ Chí Minh xử lý đang gia tăng mạnh đạt khoảng 6,6 triệu TEU trong năm 2018, chiếm xấp xỉ 50% tổng khối lượng hàng container của Việt Nam trong thời gian qua. Bảng sau đây trình bày tổng phát thải khí nhà kính từ 18 cảng được lựa chọn tại thành phố Hồ Chí Minh năm 2017, bao gồm phát thải từ cảng biển (trong ranh giới vật lý của cảng), đội xe tải hạng nặng ra vào các cảng và phát thải từ đội tàu ra vào cảng.

Bảng 4.45: Phát thải khí nhà kính theo cảng tại thành phố Hồ Chí Minh

Đơn vị: tấn CO₂/năm

	Từ Cảng	Từ Xe hạng nặng	Từ Tàu biển	Tổng
Tân Cảng Cát Lái	56.901	631.269	313.926	688.171
Tân Cảng Hiệp Phước	3.660	5.709		9.369
Cảng VICT	10.682	N.A		10.682
Cảng Bến Nghé	5.379	26.642		32.021
CN Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước	540	952		1.492
Cảng Bông sen	1.043	N.A.		1.043
Cảng Sài Gòn - Hiệp Phước	8.196	26.642		34.839
NAVIOIL	110	898		1.008
Saint Gobain Vietnam	29	33.485		33.514
SPCT	1.672	5.709		7.381
Cảng xi măng Chinfon	778	2.474		3.252
Cảng xi măng Thăng Long	737	3.844		4.581
Tổng kho xăng dầu Nhà Bè	3.117	20.933		24.050
PV Oil	575	3.045		3.620
Cảng Thanh Lễ	428	3.882		4.310
Cty đóng tàu và CNHH Sài Gòn	218	0		218

	Từ Cảng	Từ Xe hạng nặng	Từ Tàu biển	Tổng
SSIC - NM sửa chữa và đóng tàu SG	1.826	N.A		1.826
SSY - Cty CN tàu thủy Sài Gòn	2.523	0		2.523
Tổng (không bao gồm đội tàu)	98.414	765.485	-	863.899
Tổng (bao gồm đội tàu)	98.414	765.485	313.926	1.177.825

N.A.: Không có sẵn (dữ liệu cần thiết cho tính toán không có sẵn)

(Nguồn: Dự án SPI – NAMA [51])

a) Tổng phát thải từ đội tàu nội địa

Bảng 4.46: Tổng phát thải từ đội tàu nội địa tại khu cảng thành phố Hồ Chí Minh

Đơn vị: tấn CO₂/năm

Hotelling	38.587
Điều động/quá cảnh	39.897
Tổng	78.484

(Nguồn: Dự án SPI – NAMA [51])

Hotelling là thời gian trung bình tàu dừng tại Cảng, không kể thời gian xếp/dỡ hàng, tiêu thụ mức năng lượng tối thiểu.

b) Tổng phát thải từ đội tàu quốc tế

Bảng 4.47: Tổng phát thải từ đội tàu quốc tế tại khu cảng thành phố Hồ Chí Minh

Đơn vị: tấn CO₂/năm

Hotelling	115.759
Điều động/quá cảnh	119.683
Tổng	235.442

(Nguồn: Dự án SPI – NAMA [51])

Hotelling là thời gian trung bình tàu dừng tại Cảng, không kể thời gian xếp/dỡ hàng, tiêu thụ mức năng lượng tối thiểu.

Như vậy, có thể thấy 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 [128].

Từ đó, luận án tiến hành so sánh với lượng CO₂ phát thải trên toàn thế giới và từ đội tàu quốc tế thế giới qua bảng sau:

Bảng 4.48: Thống kê lượng phát thải CO₂ toàn thế giới và từ khâu vận chuyển đường biển thế giới

Đơn vị: Triệu tấn CO₂

Chi tiêu		2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Tổng lượng phát thải CO ₂ do con người gây ra trên toàn cầu		34.793	34.959	35.225	35.239	35.380	35.810	36.573
Lượng CO ₂ từ khâu VCĐB	Quy mô	962	957	964	991	1.026	1.064	1.056
	Tỷ trọng trên lượng CO ₂ toàn cầu	2,76%	2,74%	2,74%	2,81%	2,90%	2,97%	2,89%
Lượng CO ₂ dựa trên hành trình	Quy mô	701	684	681	700	727	746	740
	Tỷ trọng trên lượng CO ₂ toàn cầu	2,01%	1,96%	1,93%	1,99%	2,05%	2,08%	2,02%
Lượng CO ₂ dựa trên tàu	Quy mô	848	837	846	859	894	929	919
	Tỷ trọng trên lượng CO ₂ toàn cầu	2,44%	2,39%	2,40%	2,44%	2,53%	2,59%	2,51%

(Nguồn: Fourth IMO GHG Study 2020)

Đây là số liệu được cập nhật mới nhất hiện nay về lượng phát thải CO₂ toàn cầu do con người gây ra và lượng CO₂ phát thải từ khâu VCĐB quốc tế do tổng hợp của Nghiên cứu khí nhà kính của IMO lần thứ tư được thực hiện năm 2020, xuất bản năm 2021. Qua bảng ta thấy, tỷ lệ phát thải từ khâu VCĐB trong tổng khí thải do con người gây ra trên toàn cầu đã tăng từ 2,76% năm 2012 lên 2,89% vào năm 2018.

(ii) Những khiếm khuyết của đội tàu Việt Nam liên quan đến vấn đề môi trường

Bảng 4.49: Các khiếm khuyết của đội tàu Việt Nam liên quan đến vấn đề môi trường

STT	Nhóm khiếm khuyết	2010	2012	2013	2014	2015	2017	2018	2019	BQ
1	Phòng ngừa ô nhiễm môi trường – Phụ lục I của Marpol	5	13	5	4	2	8	6	6	7,3
2	Phòng ngừa ô nhiễm môi trường – Phụ lục II của Marpol	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0
3	Phòng ngừa ô nhiễm môi trường – Phụ lục III của Marpol	0	0	0	0	0	0	0	0	0,0

STT	Nhóm khiếm khuyết	2010	2012	2013	2014	2015	2017	2018	2019	BQ
4	Phòng ngừa ô nhiễm môi trường – Phụ lục IV của Marpol	5	8	2	3	1	3	0	6	3,6
5	Phòng ngừa ô nhiễm môi trường – Phụ lục V của Marpol	5	1	6	1	1	2	3	2	2,4
6	Phòng ngừa ô nhiễm môi trường – Phụ lục VI của Marpol	3	4	3	0	1	0	1	1	1,8
Tổng các khiếm khuyết liên quan đến vấn đề môi trường		18	26	16	8	5	13	10	15	15,1
Tổng các khiếm khuyết		198	208	166	93	84	130	102	154	155,1

(Nguồn: Cục Đăng kiểm Việt Nam)

Qua bảng 4.49 ta thấy, để đánh giá về mức độ phòng ngừa ô nhiễm môi trường của tàu biển, các chính quyền cảng chủ yếu dựa vào Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (Công ước MARPOL 73/78), gồm có 06 phụ lục. Cũng ở bảng 4.49, 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. Cụ thể, nhóm khiếm khuyết hay gặp nhất về vấn đề môi trường của đội tàu biển Việt Nam là phụ lục I về ô nhiễm do dầu, phụ lục IV về ô nhiễm do nước thải từ tàu, phụ lục V về ô nhiễm do rác thải từ tàu, nhóm khiếm khuyết thuộc phụ lục VI về ô nhiễm không khí từ tàu.

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

(1) Về phát triển hàng hóa ngoại thương đường biển

** Về kim ngạch NTĐB*

- Kim ngạch NTĐB Việt Nam tăng trưởng đáng kể, xấp xỉ 3 lần trong 12 năm qua từ 109,4 tỷ USD năm 2008 lên 322,6 tỷ USD vào năm 2019.

- Về xuất khẩu đường biển:

+ Kim ngạch XKĐB Việt Nam tăng trưởng từ 46,5 tỷ USD năm 2008 lên 162,4 tỷ USD năm 2019 với TĐTTBQ 12,6%/năm.

+ Cơ cấu mặt hàng XKĐB trong 12 năm qua cũng chuyển dịch theo hướng phù hợp với định hướng của Chính phủ, đã đảm bảo đúng mục tiêu đề ra tại chiến lược XNK hàng hoá thời kỳ 2010 - 2020 và định hướng đến năm 2030.

+ Thị trường XKĐB của Việt Nam trong 12 năm qua được mở rộng không ngừng đồng thời có sự chuyển hướng thị trường từ các nước thuộc khối ASEAN sang khối các nước Đông Bắc Á (Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc) và các nước phát triển như Hoa Kỳ, EU, Nhật Bản.

- Về nhập khẩu đường biển:

+ Kim ngạch NKĐB Việt Nam cũng tăng trưởng, từ 62,9 tỷ USD năm 2008 tăng lên 160,2 tỷ USD năm 2019 với TĐTTBQ 9,4%/năm.

+ Về cơ cấu mặt hàng nhập khẩu, do kiểm soát nhập khẩu tốt, nên nhóm hàng hạn chế nhập khẩu được giữ ở mức thấp (dưới 10%) kim ngạch nhập khẩu, còn lại là nhóm hàng cần nhập khẩu.

+ Về cơ cấu thị trường NKĐB, giai đoạn 2008 - 2019 thị trường châu Á luôn duy trì tỷ trọng cao ở mức từ 65% đến 70% tổng kim ngạch NKĐB, thị trường châu Mỹ, khu vực Châu Âu duy trì từ khoảng 15% - 18%. Nhìn chung, Việt Nam đang có xu hướng đa dạng hoá thị trường NKĐB trong các năm gần đây.

** Về khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển*

- Khối lượng hàng hóa NTĐB Việt Nam tăng xấp xỉ 2,5 lần từ 147,03 triệu tấn năm 2008 đến 364,58 triệu tấn vào năm 2019, với TĐTTBQ của giai đoạn sau cao hơn giai đoạn đầu.

- TĐTTBQ khối lượng hàng hóa NTĐB của Việt Nam cao hơn rõ rệt so với Thế giới, với BQ cả giai đoạn lần lượt là 8,7%/năm và 2,8%/năm.

- Khối lượng hàng container NTĐB tăng trưởng mạnh mẽ về quy mô và chiếm tỷ trọng cao, từ 4,15 triệu TEU năm 2008 lên 13,25 triệu TEU năm 2019. Về tỷ trọng, BQ đạt 36,5% tổng khối lượng XKĐB – đứng thứ hai trong các loại hàng chính XKĐB; BQ đạt 43% tổng khối lượng NKĐB – đứng đầu các loại hàng chính trong NKĐB.

(2) Về phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương

- BQ xấp xỉ 75% trọng tải đội tàu biển Việt Nam là vận chuyển hàng hóa NTĐB, chiếm phần lớn tổng trọng tải đội tàu biển Việt Nam.

- Thời gian qua, đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương giảm về số lượng (TĐTTBQ là 1,6%/năm) nhưng tăng về trọng tải (TĐTTBQ 5,1%/năm).

- Số lượng tàu thuộc nhóm tuổi tàu 5 – 10 tuổi (tàu trẻ tuổi) đang có xu hướng tăng mạnh (TĐTTBQ 15,2%/năm) trong thời gian qua, chiếm tỷ trọng lớn nhất trong các nhóm tuổi tàu – BQ 29,2% tổng số tàu.

- Đội tàu biển Việt Nam đã có tàu chạy thẳng sang thị trường Đông Âu, Trung Đông, Nam Mỹ, tuy nhiên, số lượng không đáng kể.

- Tỷ lệ bị lưu giữ của tàu biển Việt Nam ở khu vực biển châu Á Thái Bình Dương đã giảm dần trong 12 năm qua.

4.3.1.2. Về mặt xã hội – con người

(1) Về xã hội

- Giai đoạn 2008 - 2019, kim ngạch NTĐB tăng lên từ 109,4 tỷ USD ở năm 2008 lên 322,6 tỷ USD ở năm 2019, TĐTTBQ 10,9%/năm, dẫn đến thu nhập quốc dân tăng BQ 6,2%/năm trong 12 năm qua, và thu nhập quốc dân đầu người tăng BQ 9,7%/năm.

- Kim ngạch NTĐB tăng, đặc biệt là kim ngạch XKĐB tăng lên từ 46,5 tỷ USD ở năm 2008 lên 162,4 tỷ USD năm 2019, tương ứng tăng BQ 12,6%/năm điều này làm cho độ mở của nền kinh tế tăng, góp phần liên kết chặt chẽ hơn với kinh tế quốc tế.

- NTĐB phát triển tạo điều kiện để Nhà nước có chính sách hợp lý phát triển VTB nói chung và đội tàu của Việt Nam nói riêng.

- Về đội tàu NTĐB, các tai nạn hàng hải chủ yếu có xu hướng giảm trong 12 năm qua.

(2) Về con người

- NTĐB đang tạo công ăn việc làm cho lực lượng lớn lao động trong ngành VCĐB, đặc biệt với khoảng gần 43.000 sỹ quan thuyền viên làm việc trên đội tàu của Việt Nam.

- Sỹ quan thuyền viên được đào tạo tương đối cơ bản, tay nghề tốt trong các cơ sở đào tạo trong và ngoài nước.

- Nhà nước có cơ sở xây dựng chính sách phát triển nguồn nhân lực vận tải biển nói chung và sỹ quan thuyền viên nói riêng trong ngành NTĐB.

4.3.1.3. Về mặt môi trường sinh thái

- Bản thân NTĐB đã là phương thức có ưu điểm vượt trội so với các phương thức còn lại về mặt xả thải ra môi trường, cụ thể là CO₂.

- Phía cơ quan chức năng, các chủ tàu cũng cơ bản làm tốt các quy định về phòng ngừa ô nhiễm môi trường biển.

- Trong các khiếm khuyết đội tàu vận chuyển hàng hóa NTĐB Việt Nam bị kiểm tra, lưu giữ thì các khiếm khuyết liên quan đến môi trường chỉ chiếm 9,7% tổng số khiếm khuyết.

4.3.2. Những hạn chế và nguyên nhân

4.3.2.1. Những hạn chế

(i) Về mặt kinh tế

(1) Về phát triển hàng hóa ngoại thương đường biển

- Về cơ chế chính sách: Nhà nước vẫn thiếu các chính sách cụ thể và hiệu quả để thực hiện các chủ trương, nhiệm vụ về phát triển DN trong nước, nhất là những DN phục vụ NTĐB.

- Về nội địa hóa: Tỷ lệ nội địa hóa trong các ngành công nghiệp còn thấp, các ngành công nghiệp chủ đạo như dệt may, da giày, điện tử chỉ đóng vai trò là nơi gia công cho xuất khẩu, tỷ suất lợi nhuận thấp.

- Về hoạt động doanh nghiệp:

+ Số lượng và chất lượng DN phát triển chưa đạt mục tiêu đề ra, chủ yếu vẫn là DN nhỏ và vừa, chiếm trên 90%.

+ Khả năng đáp ứng yêu cầu về chất lượng của hàng XKĐB còn hạn chế, còn tình trạng hàng XKĐB bị trả lại.

+ Vai trò của DN trong nước đối với xuất khẩu cả nước còn hạn chế (trong nước khoảng 34%, DN FDI chiếm 66%).

+ DN hoạt động logistics phục vụ NTĐB chưa đáp ứng yêu cầu.

- Về kim ngạch NTĐB:

+ Mặc dù quy mô kim ngạch NTĐB tăng trưởng hàng năm nhưng tỷ trọng NTĐB trong tổng ngoại thương lại có xu hướng giảm (từ 76,3% năm 2008 còn 62,3% năm 2019).

+ Mức độ đa dạng hoá thị trường còn chưa cao, chủ yếu tập trung vào thị trường Hoa Kỳ, EU, Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc. Một số mặt hàng thuộc

nhóm nông sản, thủy sản còn phụ thuộc vào một hoặc một số thị trường, nhất là Châu Á (chiếm trên 50%).

+ XKDB vẫn dựa nhiều vào DN có vốn đầu tư nước ngoài FDI, cụ thể khối này chiếm trên 65% kim ngạch XKDB, vai trò của DN trong nước đối với XKDB còn hạn chế, chiếm dưới 35%.

+ XKDB tăng trưởng nhanh nhưng chưa bền vững, vẫn dễ bị tác động bởi các yếu tố bên ngoài, như sự biến động của giá cả, các rào cản thương mại mới do nước ngoài áp đặt.

+ Nền sản xuất trong nước còn phụ thuộc rất lớn vào nguồn nguyên liệu, vật liệu, thiết bị nhập khẩu. Đặc biệt, các loại hàng hóa NKDB phục vụ cho khu vực FDI, một khu vực mà hầu hết máy móc, thiết bị, nguyên vật liệu dùng cho sản xuất đều phải nhập khẩu để phục vụ cho xuất khẩu.

- Về khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển:

+ Khối lượng hàng hóa XKDB tăng trong giai đoạn 2008 - 2019, nhưng TĐTT không ổn định, trong đó, hàng lỏng XKDB (chủ yếu là dầu thô) giảm mạnh trong thời gian qua, TĐTTBQ -6,9%/năm. Trong khi đó, cả khối lượng và TĐTT của các loại hàng NKDB đều tăng (trừ hàng container) trong giai đoạn này.

+ Năng lực cạnh tranh, khả năng tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu và giá trị gia tăng chưa cao, phần lớn mặt hàng XKDB chủ lực của Việt Nam đều là những mặt hàng thâm dụng tài nguyên và lao động lớn, giá trị gia tăng thấp, như nông sản, thủy sản, dệt may, da giày, đồ gỗ, hàng điện...

+ Thị phần vận chuyển hàng hóa NTDB của đội tàu Việt Nam giai đoạn 2008 - 2019 giảm từ 34,8% ở năm 2008 xuống 5,4% ở năm 2019 về tấn, còn về vận chuyển container giảm từ 24,2% ở năm 2008 xuống 9,6% ở năm 2019.

(2) Về đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương đường biển

- 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.

- Tuổi trung bình của đội tàu biển Việt Nam vận chuyển hàng hóa NTDB BQ hiện nay là 18,5 tuổi, khá cao so với độ tuổi trung bình khai thác hiệu quả của

đội tàu biển thế giới (11,3 tuổi). Điều này ảnh hưởng đến tính năng kỹ thuật, mức độ hiện đại, khả năng đảm bảo an toàn và hiệu quả khai thác đội tàu.

- Tình trạng kỹ thuật, trang thiết bị đội tàu còn hạn chế thậm chí một phần lớn tàu chưa đáp ứng được yêu cầu về an toàn kỹ thuật hàng hải và các công ước quốc tế mà Việt Nam đã tham gia. Tình trạng tàu Việt Nam bị lưu giữ vẫn còn phổ biến với tỷ lệ khá cao do chưa đảm bảo các yêu cầu kỹ thuật của tàu và trình độ thuyền viên theo yêu cầu của điều ước quốc tế. Điều này làm giảm uy tín, từ đó, ảnh hưởng nhiều đến khả năng cạnh tranh của đội tàu Việt Nam trên thị trường vận tải hàng hóa ngoại thương đường biển.

- Mục tiêu xác định phát triển đội tàu biển Việt Nam với nòng cốt là đội tàu của các doanh nghiệp nhà nước chưa chứng minh được và chưa phát huy hiệu quả.

- Các DN chủ tàu còn khó tiếp cận với nguồn vốn để phát triển đội tàu.

- Đội tàu vận tải container Việt Nam chưa mở được tuyến vận tải thẳng từ Việt Nam đi châu Âu và châu Mỹ.

- Nguồn nhân lực, nhất là nguồn nhân lực chất lượng cao trong ngành NTDB còn thiếu hụt nghiêm trọng.

- Chưa dành được thị phần vận tải đối với hàng hóa ngoại thương đường biển, chỉ chiếm BQ 5,4% trong giai đoạn nghiên cứu.

(ii) Về mặt xã hội – con người

(1) Về xã hội

- Tuy giá trị NTDB/GDP và giá trị XK đường biển/GDP đều lớn và tăng trong thời gian qua nhờ đóng góp của ngoại thương đường biển 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, từ -16,4 tỷ USD năm 2008 lên 2,2 tỷ USD năm 2019. Song, vẫn chưa thật bền vững, nhập siêu vẫn tăng, nhất là thị trường Châu Á.

- Nhà nước chưa có cơ chế, chính sách, chế độ ưu đãi đặc biệt để thu hút từ khâu đào tạo đến tuyển dụng thuyền viên.

- Trong các kiểm khuyết về tàu biển bị kiểm tra, lưu giữ bởi các chính quyền cảng, các lỗi liên quan đến vấn đề an toàn an ninh trên tàu chiếm xấp xỉ 90% tổng số kiểm khuyết.

(2) Về con người

- Đánh giá chất lượng đào tạo trong nửa thế kỷ qua có thể nói một cách khái quát, thuyền viên nước ta không những thiếu mà còn yếu về thực hành, ngoại ngữ, trình độ quản lý và phẩm chất người đi biển còn chưa đáp ứng yêu cầu.

- Lao động khâu VCĐB (chủ yếu là khối thuyền viên) lại có xu hướng tăng nhẹ kèm theo nhiều bất ổn định với bình quân 41 nghìn thuyền viên, TĐTTBQ là 1,6%/năm – thấp so với TĐTTBQ của lao động trong VTB (2,0%/năm) và cả nước (1,5%/năm).

- Thực tế giai đoạn 2017 - 2018 chỉ có khoảng 22.000 thuyền viên đăng ký làm việc trên tàu biển (Cục Hàng hải Việt Nam), nghĩa là có tới trên 50% thuyền viên không theo nghề.

- Mức thu nhập BQ của ngành vận tải đường biển cao hơn 1,1 – 1,7 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 0,2 – 0,4 lần.

(iii) Về mặt môi trường sinh thái

(1) Về cơ chế chính sách

- Việc rà soát, sửa đổi, bổ sung và ban hành các chính sách liên quan đến kiểm soát, ô nhiễm môi trường trong lĩnh vực vận tải biển nói chung và VCĐB nói riêng chưa được chú ý đúng mức.

- Công tác tuyên truyền, phổ biến nâng cao nhận thức về bảo vệ môi trường cho các đối tượng tham gia vận tải biển và VCĐB chưa được thường xuyên.

- Chính sách đầu tư cho công tác bảo vệ môi trường nhằm phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trong lĩnh vực hàng hải còn yếu.

(2) Đối với các đối tượng tham gia hoạt động ngoại thương đường biển

- Hoạt động của một số tàu thuyền còn để sự cố rò rỉ và tràn dầu ra môi trường nhưng lại thiếu thiết bị bảo vệ và thu gom kịp thời gây ô nhiễm môi trường biển.

- Tình trạng nhập khẩu hàng nguyên vật liệu kém chất lượng và lưu giữ ở cảng ảnh hưởng đến ô nhiễm môi trường chưa được xử lý đúng mức.

- Số phát thải khí nhà kính của tàu đỗ ở cảng là rất lớn làm ảnh hưởng đến môi trường không khí và nước ở khu vực cảng nhưng chưa có giải pháp khắc phục triệt để.

- Hệ thống cảng biển Việt Nam nhìn chung thiếu đầu tư trang thiết bị nhằm hạn chế sự cố tràn dầu và phát thải khí nhà kính.

- Về mức độ phòng ngừa ô nhiễm môi trường của tàu biển, các chính quyền cảng chủ yếu dựa vào Công ước quốc tế về ngăn ngừa ô nhiễm do tàu gây ra (Công ước MARPOL 73/78). Đội tàu biển Việt Nam chủ yếu phạm vào khiếm khuyết thuộc phụ lục I là về ô nhiễm do dầu; phụ lục IV là về ô nhiễm do nước thải từ tàu; phụ lục V là về ô nhiễm do rác thải từ tàu .

Những hạn chế về mặt kinh tế, xã hội con người và môi trường sinh thái trên đây đã ảnh hưởng lớn đến kết quả và hiệu quả hoạt động NTĐB theo quan điểm bền vững.

4.3.2.2. Nguyên nhân của những hạn chế

(i) Nguyên nhân khách quan

(1) Về phát triển hàng hóa ngoại thương đường biển

- Tăng trưởng kinh tế thế giới trong những năm gần đây có sự sụt giảm, đã tác động đến tăng trưởng kinh tế của Việt Nam, nhất là hoạt động NTĐB.

- Sự bất ổn của thị trường thế giới, đặc biệt là thị trường năng lượng (dầu thô) đã ảnh hưởng bất lợi cho các nền kinh tế hướng vào xuất khẩu, đặc biệt là quốc gia tăng trưởng dựa vào xuất khẩu, xuất khẩu đường biển như Việt Nam.

- Sự dịch chuyển dòng đầu tư vào các nền kinh tế mới nổi, như một số nước Nam Á, Đông Nam Á đã ảnh hưởng lớn đến sức hút của Việt Nam đối với các nhà đầu tư ngoài nước, trong việc đầu tư các nhà máy sản xuất công nghiệp phục vụ XKĐB.

- Quá trình hội nhập kinh tế quốc tế đã tạo ra sự phân công lao động và hình thành chuỗi giá trị toàn cầu đã đặt Việt Nam vào tình thế khó khăn hơn khi phải tiếp tục phát triển các ngành sản xuất hàng XKĐB, các ngành có lợi thế về mặt tài nguyên và lao động.

- Tình hình xung đột Mỹ - Trung, nhất là về mặt thương mại xảy ra đã ảnh hưởng lớn đến các quốc gia trên thế giới, các thị trường NTĐB chủ lực của Việt Nam và các ngành/lĩnh vực chủ lực trong nền kinh tế.

(2) Về phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương

- Cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu đã ảnh hưởng trực tiếp đến sự phát triển của ngành hàng hải trên thế giới và Việt Nam.

- Giá nhiên liệu tăng cao trong bối cảnh TĐTT kinh tế thế giới suy giảm, nhu cầu về VCĐB giảm sút.

- Hội nhập quốc tế là cơ hội nhưng đồng thời là thách thức với các hãng tàu Việt Nam khi các hãng tàu biển nước ngoài được hoạt động bình đẳng tại Việt Nam.

(ii) Nguyên nhân chủ quan

(1) Về phát triển hàng hóa ngoại thương đường biển

- Các chính sách phát triển ngành công nghiệp, thương mại và NTĐB được xây dựng còn mang tính chất dàn trải, thiếu trọng tâm, trọng điểm trong việc thúc đẩy phát triển các ngành công nghiệp và hoạt động NTĐB.

- Việc thực hiện quy hoạch trong ngành còn mang hình thức, chưa hiệu quả, thiếu tầm nhìn xa, chưa gắn kết với các quy hoạch khác và thiếu sự phối hợp chặt chẽ giữa các ngành, nhất là trong hoạt động NTĐB.

- Quá trình triển khai thực hiện tái cơ cấu DN, nhất là các DN nhà nước, còn chậm và thiếu thực chất. Chất lượng quản trị cũng như hiệu quả kinh doanh của khu vực DN nhà nước phục vụ NTĐB còn thấp.

- Nhận thức về kinh tế thị trường định hướng XHCN chưa thực sự sâu sắc, thống nhất, nhất là vấn đề quan hệ giữa Nhà nước và thị trường, nhất là thị trường NTĐB.

- Công tác chỉ đạo điều hành còn hạn chế, phản ứng chính sách còn chậm, chưa tạo được động lực mạnh mẽ để thúc đẩy phát triển công nghiệp cũng như hoạt động thương mại, hoạt động NTĐB.

(2) Về phát triển đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương

- Không lường trước được diễn biến xấu của nền kinh tế thế giới, nhiều doanh nghiệp VTB Việt Nam đầu tư phát triển nóng đội tàu theo tâm lý đám đông, khó kiểm soát và không hiệu quả, phát triển đội tàu một cách ồ ạt, không tuân theo định hướng của Chính phủ, không phù hợp với nhu cầu vận chuyển hàng hóa XNK của Việt Nam, thậm chí không có tàu chuyên dụng.

- Về phía các chủ tàu: một số chủ tàu kinh nghiệm và trình độ quản lý yếu kém, không đáp ứng được yêu cầu, làm ảnh hưởng xấu tới hiệu quả kinh doanh chung của đội tàu Việt Nam. Ngoài ra, chính các chủ tàu Việt Nam cũng đang phải đối mặt với tình trạng thiếu hụt nghiêm trọng nguồn nhân lực chất lượng cao, có trình độ chuyên môn, trình độ ngoại ngữ và sự tâm huyết với nghề.

- Việc đầu tư phát triển các tàu chuyên dụng có trọng tải lớn chạy tuyến quốc tế đòi hỏi một nguồn vốn rất lớn nên các công ty tư nhân gần như không đủ khả năng để thực hiện.

- Nguồn tài chính khó khăn do kinh doanh VCĐB đòi hỏi vốn lớn, trong khi vốn phát triển đội tàu trong thời gian qua chủ yếu là vốn vay từ các ngân hàng thương mại với lãi suất cao.

- Các DN chủ tàu Việt Nam thiếu sự liên kết với nhau và liên kết với các chủ hàng XNK cũng như ngành thương mại. Ngoài ra, tình trạng quá nhiều chủ tàu, doanh nghiệp vận tải nhỏ lẻ, manh mún, thiếu sức cạnh tranh dẫn đến cạnh tranh không lành mạnh giữa các chủ tàu trong nước.

- Về tổ chức quản lý VCĐB ở Việt Nam, hiện nay còn nhiều hạn chế, bất cập. Phía các cơ quan quản lý trực tiếp vận tải biển Việt Nam chưa kịp thời xây dựng và ban hành cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển đội tàu biển Việt Nam theo định hướng của Chính phủ.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 4

Dựa trên bộ tiêu chí đề xuất ở chương 3, trong chương này, luận án đánh giá hiện trạng phát triển NTĐB Việt Nam trên ba mặt: kinh tế, xã hội – con người và môi trường sinh thái giai đoạn 2008 - 2019. Cụ thể, chương 4 được trình bày theo 03 nội dung chính như sau:

Thứ nhất, đánh giá sự phát triển NTĐB về mặt kinh tế theo 03 chỉ tiêu: kim ngạch NTĐB, khối lượng hàng hóa NTĐB, và trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương.

Thứ hai, đánh giá sự phát triển NTĐB về mặt xã hội – con người theo 03 chỉ tiêu: mức độ đóng góp của NTĐB vào thu nhập quốc dân; mức độ đóng góp của NTĐB vào tạo việc làm tăng thu nhập cho người lao động và không làm gia tăng các vấn đề xã hội; mức độ đảm bảo an toàn trong hoạt động NTĐB.

Thứ ba, đánh giá sự phát triển NTĐB về mặt môi trường sinh thái theo 03 chỉ tiêu: Ảnh hưởng của các phương thức vận chuyển đến môi trường sinh thái, ảnh hưởng của phương thức NTĐB đến khu vực cảng biển và tình hình xả thải ra môi trường của NTĐB.

Với kết quả phát triển NTĐB Việt Nam trên 03 mặt kinh tế, xã hội và môi trường cùng những đánh giá, phân tích các nguyên nhân chủ quan, khách quan, luận án đã rút ra những thành công và hạn chế trên các mặt tương ứng làm cơ sở vững chắc cho việc đề xuất các giải pháp ở chương tiếp theo.

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

Với mục đích đề xuất những giải pháp đảm bảo tính lý luận và thực tiễn, luận án muốn chỉ ra các yếu tố kinh tế ảnh hưởng đáng kể đến NTĐB Việt Nam hiện nay. Ở chương cuối này, luận án nghiên cứu mối quan hệ giữa NTĐB và các biến số kinh tế dựa trên hai phương pháp, đó là phương pháp định tính (tổng hợp thống kê) và phương pháp nghiên cứu định lượng (sử dụng mô hình kinh tế lượng). Từ đó, các giải pháp phát triển bền vững NTĐB Việt Nam được đưa ra dựa trên tính logic, khả thi và phù hợp với thực tế.

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.

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

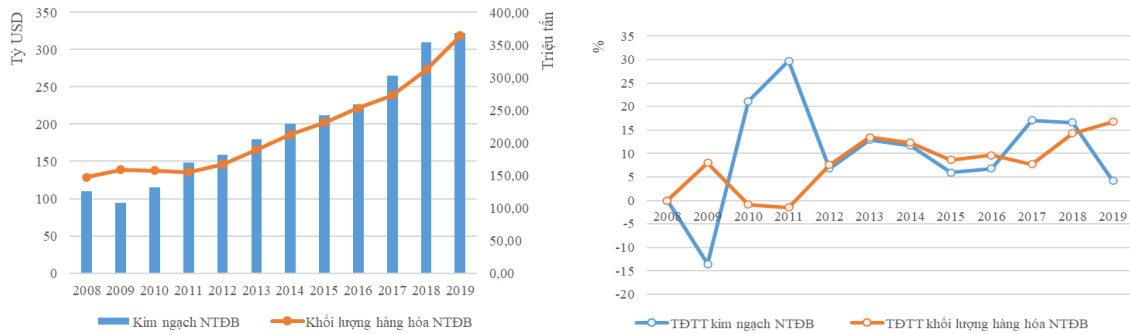
5.1.1.1. Phân tích mối quan hệ phát triển giữa kim ngạch ngoại thương đường biển với khối lượng hàng hóa ngoại thương đường biển Việt Nam

Bảng 5.1: Tình hình biến động quy mô kim ngạch NTĐB
và khối lượng hàng hóa NTĐB Việt Nam

Năm	Kim ngạch NTĐB (tỷ USD)	Khối lượng hàng hóa NTĐB (triệu tấn)	TĐTT kim ngạch NTĐB (%)	TĐTT khối lượng hàng hóa NTĐB (%)
2008	109,4	147,03	-	-
2009	94,6	158,88	-13,5	8,1
2010	114,6	157,56	21,1	-0,8
2011	148,7	155,18	29,8	-1,5
2012	158,8	166,88	6,8	7,5
BQ 2008-2012	125,2	157,11	11,0	3,3
2013	179,3	189,38	12,9	13,5
2014	200,3	212,78	11,7	12,4
2015	212,3	231,20	6,0	8,7
2016	226,7	253,42	6,8	9,6
2017	265,5	273,08	17,1	7,8
2018	309,6	312,28	16,6	14,4
2019	322,6	364,58	4,2	16,7
BQ 2013-2019	245,2	262,39	10,8	11,9
BQ cả giai đoạn	195,2	218,52	10,9	8,7

(Nguồn: Tổng cục Hải quan và Cục Hàng hải Việt Nam)

* *Mối quan hệ theo số tuyệt đối:* Qua bảng 5.1, có thể thấy quy mô kim ngạch NTĐB và quy mô khối lượng hàng hóa NTĐB tăng lên một cách đồng thuận trong giai đoạn 2008 – 2019. Kim ngạch NTĐB ở năm đầu là 109,4 tỷ USD, còn ở năm cuối là 322,6 tỷ USD (tăng gấp xấp xỉ 3 lần). Trong khi đó, quy mô khối lượng hàng hóa NTĐB ở giai đoạn này vào năm đầu là 147,03 triệu tấn, còn năm cuối là 364,58 triệu tấn (gấp xấp xỉ 2,5 lần). Kim ngạch NTĐB BQ ở giai đoạn này là 195,2 tỷ USD, còn khối lượng NTĐB BQ là 218,52 triệu tấn.



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

* *Mối quan hệ về số tương đối:* Bảng 5.1 cho thấy, ở giai đoạn 2008 – 2019, TĐTT kim ngạch NTĐB ở năm đầu là -13,5%, năm cuối là 4,2%, TĐTTBQ là 10,9%/năm. Trong khi đó, TĐTT khối lượng NTĐB của Việt Nam năm 2008 là 8,1%, năm cuối là 16,7%, TĐTTBQ là 8,7%/năm.

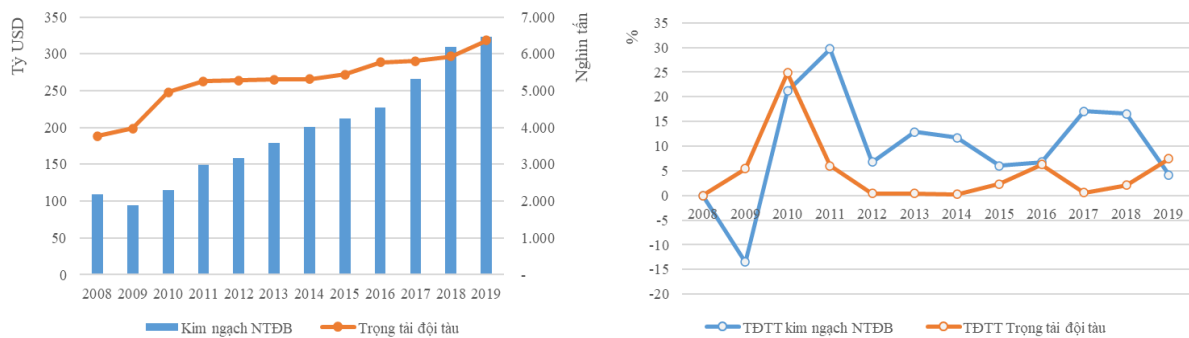
5.1.1.2. *Phân tích mối quan hệ phát triển giữa kim ngạch ngoại thương đường biển với trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương*

Bảng 5.2: Tình hình biến động quy mô kim ngạch NTĐB và trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hoá ngoại thương

Năm	Kim ngạch NTĐB (Tỷ USD)	Trọng tải đội tàu (nghìn tấn)	TĐTT kim ngạch NTĐB (%)	TĐTT Trọng tải đội tàu (%)
2008	109,4	3.764	-	-
2009	94,6	3.969	-13,5	5,4
2010	114,6	4.956	21,1	24,9
2011	148,7	5.255	29,8	6,0
2012	158,8	5.275	6,8	0,4
BQ 2008-2012	125,2	4.644	11,0	9,2
2013	179,3	5.296	12,9	0,4
2014	200,3	5.310	11,7	0,3
2015	212,3	5.433	6,0	2,3
2016	226,7	5.774	6,8	6,3
2017	265,5	5.806	17,1	0,6
2018	309,6	5.927	16,6	2,1
2019	322,6	6.369	4,2	7,5
BQ 2013-2019	245,2	5.702	10,8	2,8
BQ cả giai đoạn	195,2	5.261	10,9	5,1

(Nguồn: Tổng cục Hải quan và Cục Đăng kiểm Việt Nam)

* *Phân tích mối quan hệ theo số tuyệt đối:* Bảng và hình 5.2 đã chỉ ra, quy mô kim ngạch NTĐB và quy mô trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương tăng lên một cách đồng thuận. Kim ngạch NTĐB ở năm đầu là 109,4 tỷ USD, còn ở năm cuối là 322,6 tỷ USD (tăng gấp xấp xỉ 3 lần). Trong khi đó, quy mô trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương năm 2008 là 3.764 nghìn tấn, năm cuối là 6.369 nghìn tấn, tăng xấp xỉ 1,7 lần. Quy mô BQ của kim ngạch NTĐB là 195,2 tỷ USD, còn quy mô trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương là 5.261 nghìn tấn.



Hình 5.2: Biến động quy mô kim ngạch NTĐB

và trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương

* *Phân tích mối quan hệ tương đối:* Qua bảng và hình 5.2, có thể thấy TĐTT kim ngạch NTĐB ở năm đầu là -13,5%, năm cuối là 4,2%, TĐTTBQ là 10,9%/năm. Trong khi đó, TĐTT trọng tải đội tàu là 5,4% năm 2009, năm cuối là 7,5%, TĐTTBQ là 5,1%/năm.

Qua phân tích ở trên, ta thấy mối quan hệ giữa kim ngạch NTĐB và khối lượng hàng hóa VCĐB cùng trọng tải đội tàu vận chuyển là mối quan hệ đồng thuận.

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

(i) Giả thiết

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 (KHOILUONG) và Trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương (TRONGTAI) đối với kim ngạch ngoại thương đường biển (KIMNGACH).

(ii) *Lập mô hình toán*

Phương trình ARDL để tìm ra mối quan hệ trong ngắn hạn và dài hạn giữa các biến số:

$$\Delta LKIMNGACH_t = \alpha_0 + \sum_{i=1}^n \beta \Delta LKIMNGACH_{t-i} + \sum_{i=1}^n \gamma \Delta LKHOILUONG_{t-i} + \sum_{i=1}^n \phi \Delta LTRONGTAI_{t-i} + \beta_1 LKIMNGACH_{t-1} + \beta_2 LKHOILUONG_{t-1} + \beta_3 LTRONGTAI_{t-1} + \varepsilon_t$$

Trong đó,

$\Delta L()$: các biến dừng

$L()$: các biến logarit

$\beta, \gamma, \phi, \beta_i$: các hệ số hồi quy

(Ghi chú: các biến trong phương trình ARDL đều được chuyển sang dạng logarit tự nhiên, tức logarit cơ số e , viết tắt là L)

(iii) *Số liệu mẫu và thống kê mô tả*

Để thu thập chuỗi số thời gian dùng làm mẫu trong mô hình, luận án thu thập số liệu Khối lượng hàng hóa NTĐB Việt Nam Cục Hàng hải Việt Nam; số liệu Trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương từ Cục Đăng Kiểm Việt Nam và Kim ngạch ngoại thương đường biển từ website của Tổng cục hải quan. Chuỗi thời gian ba biến số giai đoạn 2008 - 2019 được quy đổi theo quý, tạo thành bộ số liệu có 48 quan sát.

Trước khi thực hiện các bước của mô hình, cần tiến hành thống kê mô tả từng biến (*Descriptive Statistics*) để hiểu được tính chất và các thông số của mẫu được lựa chọn. Thống kê mô tả bao gồm thông số đo lường thông số tập trung (giá trị trung bình – Mean, sai số chuẩn - , giá trị lớn nhất – Maximum, giá trị nhỏ nhất – Minimum ...) và các thông số đo lường biến động (phương sai – Variance, độ lệch – Skewness, độ lệch chuẩn – Standard Deviation) ...

Bảng 5.3: Thống kê mô tả các biến trong mô hình

	KIMNGACH	KHOILUONG	TRONGTAI
Trung bình	4.88E+10	54630287	1315285.
Trung vị	4.76E+10	50216302	1327134.
Lớn nhất	8.09E+10	96768995	1651138.
Nhỏ nhất	2.33E+10	32818929	876970.6
Độ lệch chuẩn	1.85E+10	17238660	186564.2
N	48	48	48

(iv) *Phân tích chi tiết*

Để kiểm định vai trò của KHOILUONG và TRONGTAI đối với KIMNGACH NTĐB, luận án tiến hành ước lượng và phân tích mô hình *tự hồi quy phân phối trễ* (ARDL) theo các bước của mô hình (Phụ lục 6) thu được kết quả phương trình ARDL như sau:

$$\begin{aligned} DLKIMNGACH = & -7.644082 + 0.289260 * D(LKIMNGACH_{t-1}) + \\ & 0.487114 * D(LKHOILUONG_t) + 0.652161 * LKHOILUONG_t + 1.466406 * \\ & LTRONGTAI_t \end{aligned}$$

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 (Phụ lục 6), 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

Sau khi nghiên cứu về mặt thống kê mối quan hệ giữa các biến số kinh tế và NTĐB, luận án đã sử dụng mô hình toán để kiểm định mối quan hệ trên về mặt định lượng. Theo đó, 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 cả trong dài hạn. Kết quả này chính là cơ sở khoa học và thực tiễn để luận án đề xuất các giải pháp phát triển và 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

5.2.1.1. Tình hình kinh tế thế giới

Trong tình hình hiện nay, xu thế toàn cầu hoá và hội nhập quốc tế vẫn tiếp tục được đẩy mạnh, tuy gặp nhiều trở ngại, thách thức do chủ nghĩa dân túy, bảo hộ có tăng lên, cạnh tranh chiến lược giữa các nước lớn rất phức tạp, gay gắt, cục diện đa cực ngày càng rõ nét. Tăng trưởng kinh tế thế giới, thương mại và đầu tư quốc tế có xu hướng giảm, rủi ro thị trường tài chính, tiền tệ quốc tế ngày càng gia tăng. Đặc biệt, ảnh hưởng rất nặng nề của đại dịch Covid-19 có khả năng gây ra suy thoái và khủng hoảng kinh tế toàn cầu, không chỉ trong năm 2020 mà còn kéo dài đến những năm đầu của thời kỳ 2021 - 2025.

Phát triển bền vững trở thành xu thế bao trùm thế giới, kinh tế số, kinh tế tuần hoàn, tăng trưởng xanh đang là mô hình phát triển được nhiều quốc gia lựa chọn. Đồng thời chuyển dịch sang năng lượng tái tạo, năng lượng xanh sẽ là xu hướng rõ nét trong thời kỳ tới.

Khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo và cách mạng công nghiệp lần thứ 4 đang diễn biến rất nhanh, đột phá tác động sâu rộng và đa chiều trên phạm vi toàn cầu. Khoa học, công nghệ, đổi mới sáng tạo ngày càng trở thành nhân tố quyết định đối với năng lực cạnh tranh của mỗi quốc gia.

Khu vực châu Á - Thái Bình Dương và khối ASEAN đang có vị trí trọng yếu trên thế giới, tiếp tục là động lực quan trọng của kinh tế toàn cầu, song tiềm ẩn những nhân tố gây mất ổn định đe dọa hoà bình, ổn định và môi trường đầu tư phát triển.

5.2.1.2. Tình hình kinh tế đất nước

Sau gần 35 năm đổi mới, đất nước ta đã đạt được những thành tựu to lớn, có ý nghĩa lịch sử. Thế và lực của Việt Nam đã lớn mạnh hơn nhiều, quy mô, tiềm lực và sức cạnh tranh của nền kinh tế được nâng lên, tình hình chính trị và kinh tế vĩ mô ổn định, niềm tin của cộng đồng doanh nghiệp và xã hội tăng lên, năng lực quản trị Nhà nước và điều hành phát triển kinh tế xã hội của Chính phủ đối với đất nước được củng cố trên trường quốc tế. Chất lượng tăng trưởng kinh tế từng

bước được cải thiện, cơ cấu kinh tế bước đầu chuyển dịch sang chiều sâu, hiệu quả sử dụng các yếu tố đầu vào cho nền kinh tế được cải thiện rõ rệt, độ mở nền kinh tế và thu hút FDI lớn. Khu vực kinh tế tư nhân đang đóng góp ngày càng lớn và trở thành một động lực quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế đất nước.

Tuy nhiên, trong giai đoạn tới, nền kinh tế Việt Nam phải đối mặt với rất nhiều khó khăn thách thức, tiềm ẩn nhiều rủi ro, nguy cơ tụt hậu còn lớn, các yếu tố nền tảng như thể chế, hạ tầng, nguồn nhân lực để đưa Việt Nam sớm trở thành một nước công nghiệp theo hướng hiện đại còn thấp so với yêu cầu. Trình độ khoa học công nghệ, năng suất, chất lượng, hiệu quả và sức cạnh tranh còn thấp. Nhu cầu vốn đòi hỏi lớn tăng mạnh để đáp ứng yêu cầu phát triển trong khi nguồn vốn ưu đãi và viện trợ sụt giảm. Ngoài ra, các vấn đề xã hội đang gây áp lực lớn đến phát triển bền vững kinh tế xã hội, đặc biệt là ảnh hưởng dịch bệnh COVID-19 có thể ảnh hưởng tiêu cực và kéo dài đến những năm đầu của kế hoạch 5 năm 2021 - 2025.

5.2.1.3. Mục tiêu của Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2021 - 2025 và định hướng đến 2030

Trên cơ sở phân tích đánh giá kết quả thực hiện nhiệm vụ phát triển kinh tế xã hội 5 năm 2015 - 2020, tình hình chính trị, kinh tế thế giới và Việt Nam thời kỳ 2021 - 2025 và đến năm 2030, Báo cáo chính trị của Đại hội Đảng đã đề ra mục tiêu chiến lược phát triển kinh tế Việt Nam giai đoạn 2020 - 2025 và định hướng đến năm 2030 là "Đảm bảo tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững trên cơ sở ổn định kinh tế vĩ mô, phát triển khoa học, công nghệ và đổi mới sáng tạo, phấn đấu TĐTT kinh tế cao hơn mức bình quân của giai đoạn 2015 - 2020, cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại có thu nhập trung bình cao".

** 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%.

** 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

(1) Giải pháp phát triển kinh tế kép

Theo mục tiêu phân đầu của Chính Phủ, đến năm 2025, Việt Nam là nước đang phát triển có công nghiệp theo hướng hiện đại vượt qua mức thu nhập trung bình thấp, để hoàn thành mục tiêu này, trong năm 2021 và những năm đầu của giai đoạn 2021 - 2025, tiếp tục tập trung thực hiện "mục tiêu kép", vừa phòng chống dịch bệnh hiệu quả, vừa tận dụng tốt các cơ hội, nỗ lực phục hồi và phát triển kinh tế xã hội trong điều kiện bình thường mới, cụ thể là:

- Thực hiện hiệu quả các biện pháp phòng chống dịch bệnh và giảm thiểu thiệt hại do đại dịch Covid-19 gây ra.

- Giữ vững ổn định kinh tế vĩ mô, kiểm soát lạm phát, bảo đảm các cân đối lớn của nền kinh tế.

- Đẩy mạnh cơ cấu lại nền kinh tế gắn với đổi mới mô hình tăng trưởng, nâng cao năng suất lao động, chất lượng, hiệu quả và sức cạnh tranh của nền kinh tế.

- Tăng cường huy động và sử dụng hơn hiệu quả các nguồn lực, đẩy mạnh triển khai các dự án kết cấu hạ tầng kinh tế xã hội trọng điểm.

- Đẩy mạnh đào tạo nguồn nhân lực, nhất là nhân lực chất lượng cao và sử dụng hiệu quả nguồn nhân lực gắn với đẩy mạnh đổi mới sáng tạo, ứng dụng và

phát triển mạnh mẽ khoa học, công nghệ tạo nền tảng thúc đẩy phát triển kinh tế xã hội.

- Tăng cường quản lý, khai thác và sử dụng hiệu quả, bền vững tài nguyên, chủ động bảo vệ môi trường, chủ động ứng phó hiệu quả biến đổi khí hậu và phòng chống khắc phục hậu quả thiên tai.

- Nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý Nhà nước, hoàn thiện thể chế, chủ động tham gia cuộc cách mạng khoa học 4.0.

- Khai thác hiệu quả thị trường trong nước, các hiệp định thương mại tự do (FTA), mở rộng và đa dạng hoá thị trường xuất khẩu, giảm thiểu ảnh hưởng tiêu cực từ các xung đột thương mại đến XK.

- Củng cố, tăng cường quốc phòng, an ninh, nâng cao hiệu quả hoạt động đối ngoại, chủ động hội nhập quốc tế, tạo môi trường hoà bình và điều kiện thuận lợi cho phát triển kinh tế đất nước.

(2) Giải pháp phát triển kinh tế số

Để kinh tế số chiếm 25% GDP vào năm 2025 và 30% GDP vào năm 2030 thì cần thực hiện những giải pháp sau:

- Chính phủ cần sớm ban hành chiến lược quốc gia về chuyển đổi số, kinh tế số, cần xây dựng và công bố quy hoạch về phát triển và ứng dụng công nghệ thông tin.

- Cần thúc đẩy cải cách hành chính, có cơ chế chính sách hoàn thiện để điều chỉnh hoạt động của các tổ chức, cá nhân, DN trong lĩnh vực này.

- Tăng cường hỗ trợ trong huy động các nguồn lực, có chính sách ưu đãi về thuế cho ngành phần mềm, các khu công nghệ cao. Có chính sách khuyến khích DN đầu tư phát triển, kinh doanh công nghệ mới tiến tới xây dựng hệ sinh thái đổi mới sáng tạo ở Việt Nam.

- Cần nâng cao hơn nữa chất lượng giáo dục, đào tạo nguồn nhân lực cho nền kinh tế số.

- Đẩy mạnh tuyên truyền, nâng cao nhận thức cho toàn xã hội về kinh tế số, các cơ quan báo chí, truyền thông cần định hướng dư luận, giúp cho các DN, người dân và toàn xã hội có nhận thức đúng về phát triển nền kinh tế số ở Việt Nam.

(3) Hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường XHCN

- Đổi mới thể chế phát triển ngành công nghiệp, thương mại, NTĐB theo hướng nâng cao hiệu quả công tác quản lý điều hành, cải thiện chất lượng môi trường kinh doanh, bảo đảm cạnh tranh bình đẳng và lành mạnh.

- Tập trung phương thức quản lý hoạt động NTĐB, hạn chế sự can thiệp của nhà nước vào các hoạt động kinh tế, nâng cao hiệu quả các nguồn lực phát triển, nhất là phát triển NTĐB.

- Hoàn thiện hệ thống chính sách phát triển DN, thương mại và NTĐB, cải cách thể chế, chính sách quy hoạch ngành công nghiệp, thương mại, NTĐB.

- Tập trung tạo lập môi trường kinh doanh bình đẳng và bảo vệ lợi ích của các ngành sản xuất trong nước, nhất là sản xuất phục vụ NTĐB.

- Hoàn thiện các quy định, tiêu chuẩn về khu kinh tế và khu công nghiệp để tạo đột phá trong phát triển các khu kinh tế và khu công nghiệp phục vụ hoạt động NTĐB.

(4) Đổi mới công tác hội nhập quốc tế về kinh tế

- Tiếp tục đẩy mạnh các hoạt động đàm phán song phương, đa phương nhằm mở rộng thị trường, thúc đẩy NTĐB.

- Chủ động trong việc lựa chọn đối tác và xây dựng phương án đàm phán FTA với từng đối tác thương mại.

- Đẩy mạnh việc gắn kết giữa hội nhập kinh tế quốc tế với đẩy mạnh cải cách trong nước. Chuyển đổi mô hình tăng trưởng và tái cơ cấu nền kinh tế, trong đó có tái cơ cấu hoạt động NTĐB.

- Tiếp tục thực thi đầy đủ, nghiêm túc các cam kết gia nhập WTO và cam kết trong FTA, triển khai hội nhập một cách toàn diện với các địa phương, ngành và DN.

- Chủ động trong việc theo dõi, đánh giá tình hình kinh tế, chính trị thế giới và khu vực để kịp thời nắm bắt và dự báo những diễn biến xu thế mới để đưa ra những điều chỉnh nhằm hạn chế tác động tiêu cực đến NTĐB.

(5) Giải pháp thu hút vốn nước ngoài (FDI)

Chính sách thu hút FDI cần tập trung vào thúc đẩy, chuyển dịch cơ cấu đầu tư sang các ngành có lợi thế và năng lực cạnh tranh cao theo hướng sử dụng tiết kiệm tài nguyên, đất đai, sử dụng công nghệ cao, tập trung vào các ngành, sản phẩm công nghệ cao, giá trị gia tăng cao, cụ thể là:

- Cần rà soát, bổ sung và xây dựng các chính sách pháp luật phù hợp để hoàn thiện khung pháp lý trong nước trên cơ sở hài hoà với các cam kết hội nhập.

- Tiếp tục đơn giản hoá và hoàn thiện thủ tục hành chính liên quan đến cấp phép, cấp chứng nhận đầu tư và các thủ tục tiên quan đến hoạt động đầu tư, như thuế, hải quan, ...

- Cần rà soát, điều chỉnh quy hoạch phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất, khu kinh tế đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030. Mục tiêu cần ưu tiên các nhà đầu tư lớn, có năng lực, có khả năng hợp tác với các DN trong nước, sử dụng đầu vào từ các DN trong nước.

- Cần nghiên cứu đổi mới mô hình tổ chức quản lý FDI và cách thức phối hợp giữa cơ quan này với các cơ quan liên quan trong việc thực hiện chức năng quản lý.

- Cần rà soát, xây dựng hệ thống xúc tiến đầu tư đồng bộ, để tiếp cận đảm bảo minh bạch, phối hợp nhịp nhàng giữa các đơn vị, giữa các cơ quan trung ương và địa phương.

- Hỗ trợ DN trong nước là nội dung quan trọng của chính sách thu hút đầu tư FDI: Hỗ trợ thông tin cho cả DN FDI và DN trong nước, để tạo điều kiện cho các DN này liên tục, trao đổi hợp tác với nhau.

- Hỗ trợ các doanh nghiệp nhỏ và vừa (DNNVV), đặc biệt khẩn trương hoàn thiện và ban hành chính sách hỗ trợ DNNVV, tạo nền tảng hỗ trợ tăng năng lực công nghệ của DNNVV.

- Khuyến khích các DN FDI cam kết liên kết sản xuất, chuyển giao công nghệ cho DN nội địa. Cam kết này có thể đưa vào một tiêu chí trong việc xem xét chọn lựa các dự án FDI.

(6) Giải pháp phát triển thương mại

- Đổi mới cơ chế chính sách quản lý và điều hành XNK. Một mặt phải đổi mới cho phù hợp với yêu cầu hội nhập khu vực và quốc tế, mặt khác phải đảm bảo tính đồng bộ, mục tiêu rõ ràng trong dài hạn và minh bạch để tiên lượng.

- Vấn đề hết sức quan trọng để nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hoá là xác định được mặt hàng có lợi thế. Trong thương mại quốc tế phải xem xét cả

lợi thế tương đối, lợi thế tuyệt đối và lợi thế cạnh tranh. Trong chừng mực nhất định, chính sách thương mại phải nhất quán với chính sách ngành.

- Đẩy mạnh hoạt động truyền thông và xúc tiến thương mại ở ngoài nước. Khai thác lợi thế cạnh tranh phải tạo ra sự khác biệt sản phẩm hàng hoá. Vấn đề trọng tâm ở đây là phát triển đa dạng hoá sản phẩm, thường xuyên đổi mới để tăng sự hấp dẫn.

- Chú trọng PTBV thị trường hàng hoá, mô hình hữu dụng trong môi trường thương mại quốc tế hiện nay là Việt Nam cần áp dụng công nghiệp hoá hướng vào XK, và PTBV chắc chắn thị trường trong nước.

- Thúc đẩy XK kết hợp với kiểm soát chặt chẽ NK, cần nghiên cứu nắm chắc thị trường nước ngoài để tạo ra lực kéo hàng hoá Việt Nam từ khách hàng và các nhà NK nước ngoài. Cần khai thác lợi thế của hàng XK Việt Nam để đẩy mạnh ra thị trường thế giới. Phải nâng cao hiệu quả hoạt động nghiên cứu dự báo thị trường cả trong ngắn hạn và dài hạn. Cần phát hiện các cơ hội và thị trường tiềm năng trong XK, đồng thời phải hiểu rõ các rào cản của thị trường NK để chủ động vượt qua. Cần kết hợp chặt chẽ và hiệu quả chương trình xúc tiến XK quốc gia, chương trình xúc tiến các ngành, địa phương và DN.

(7) Giải pháp phát triển xuất nhập khẩu

- Đổi mới công tác phát triển XK, tăng cường các công cụ hỗ trợ XK, cụ thể là:

+ Tập trung tháo gỡ khó khăn về tiếp cận thị trường tại các thị trường xuất khẩu, đặc biệt là các thị trường xuất khẩu lớn, như Hoa Kỳ, EU, Nhật Bản, Trung Quốc, ...

+ Tăng cường thúc đẩy thương mại song phương trên tất cả các hình thức đối tác chiến lược toàn diện và đối tác chiến lược.

+ Tăng cường các giải pháp kết nối và hỗ trợ DN XK qua các nền tảng thương mại điện tử, đặc biệt là các sàn giao dịch điện tử của các tập đoàn thương mại lớn, như Amazon, Alibaba, ...

+ Đổi mới công tác xúc tiến thương mại theo hướng tăng tỷ trọng của các hoạt động có tác dụng lâu dài như đào tạo kỹ năng cung cấp dịch vụ xúc tiến XK.

+ Tăng cường công tác thông tin tuyên truyền rộng rãi về ưu đãi FTA, đặc biệt là đối với hiệp định CPTPP, EVFTA, ... cho DN.

+ Tăng cường công tác phòng vệ thương mại để bảo vệ sản xuất trong nước và xuất khẩu của Việt Nam ở nước ngoài, tăng cường nguồn lực cho công tác phòng vệ thương mại.

- Tập trung ưu tiên các hoạt động hỗ trợ nâng cao năng lực của DNNVV trong việc đáp ứng được tiêu chuẩn, quy định của thị trường NK.

- Tập trung các giải pháp nhằm quản lý có hiệu quả hoạt động NK, cụ thể là:

+ Xây dựng và thực hiện các biện pháp quản lý NK một cách đồng bộ và hiệu quả, nhất là đối với các nhóm mặt hàng không thiết yếu, các mặt hàng trong nước đã sản xuất được và đáp ứng yêu cầu chất lượng.

+ Tăng cường các biện pháp phòng vệ đối với sản xuất và DN trong nước khi hội nhập sâu để kiểm soát NK phù hợp với các cam kết quốc tế để hạn chế NK các hàng hoá kém chất lượng, hàng hoá không khuyến khích NK.

- Tăng cường theo dõi sát diễn biến giá nhập khẩu và rà soát định kỳ để điều chỉnh biện pháp phòng vệ thương mại cho phù hợp thực tiễn.

b. Giải pháp phát triển vi mô

(1) Phát triển bút phá về số lượng và chất lượng doanh nghiệp

Để phấn đấu đạt được 1,5 triệu DN vào năm 2025 và 2 triệu DN vào năm 2030, Chính phủ và các Bộ ngành, địa phương và cộng đồng DN cần thực hiện một số giải pháp sau:

- Đẩy mạnh cải cách thể chế chính sách, hoàn thiện hệ thống pháp luật theo hướng minh bạch, tạo điều kiện cho DN phát triển, đặc biệt là khối DN tư nhân.

- Tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, tạo điều kiện thuận lợi cho việc thành lập và hoạt động DN.

- Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao, nâng cao năng lực quản trị DN, quản trị tài chính, quản trị chất lượng sản phẩm.v.v... khuyến khích DN áp dụng các mô hình kinh doanh bền vững, công nghệ sản xuất sạch hơn, sử dụng hiệu quả tài nguyên, thúc đẩy khởi nghiệp.

- Các DN cần tích cực chủ động nâng cao hiệu quả hoạt động, mở rộng thương mại quốc tế, tận dụng tối đa các cơ hội từ các hiệp định thương mại song phương, đa phương thế hệ mới.

- Các DN và các hiệp hội DN cần chuyển từ thế bị động sang thế chủ động tham mưu, hiến kế cho chính phủ những giải pháp cụ thể thiết thực và hiệu quả nhằm thúc đẩy khu vực DN phát triển năng động sáng tạo và bền vững.

Để đưa đất nước phát triển bứt phá và nâng cao vị thế Việt Nam trên trường Quốc tế, Đảng và Nhà nước đã xác định phát triển kinh tế tư nhân là động lực quan trọng, trong đó phát triển đội ngũ doanh nhân Việt Nam là nòng cốt.

(2) Giải pháp về vốn cho các doanh nghiệp nhỏ và vừa

- Hiện nay theo ghi nhận của Validus (một tổ chức tài chính nước ngoài) có 98% DNNVV khó tiếp cận nguồn vốn vay khi vướng mắc ở khâu có tài sản thế chấp, trong khi họ lại có nhu cầu vay tín chấp. Với nền tảng tài chính của mình Validus đã thực hiện hàng chục nghìn khoản vay trong mấy năm qua ở các nước Đông Nam Á, trong đó có Việt Nam, sản phẩm của Validus Việt Nam hiện tại là cho vay tín chấp, DN hoàn toàn không cần phải có tài sản bảo đảm. Đồng thời Validus cũng sẵn sàng đáp ứng những khoản vay nhỏ lẻ của DN với thời hạn ngắn, duyệt hồ sơ nhanh chóng. Validus Việt Nam sẽ cung cấp dịch vụ tư vấn hỗ trợ tài chính cho DN Việt Nam và vận hành trên nền tảng công nghệ độc quyền và hệ thống cho điểm tư duy uy tín nhằm giúp các DN Việt Nam tiếp cận các nguồn tài chính hỗ trợ tăng trưởng một cách nhanh chóng và tiết kiệm.

- Theo kết quả nghiên cứu của các tổ chức tài chính châu Á cho thấy 62% DNNVV Việt Nam được khảo sát cho rằng vấn đề tài chính được cho là gặp khó khăn nhất. Còn theo khảo sát gần đây của VCCI về môi trường kinh doanh đối với DNNVV Việt Nam, cho thấy trung bình chỉ có 40% doanh nghiệp siêu nhỏ tiếp cận được nguồn vốn ngân hàng. Đa phần các DNNVV chịu lãi suất vay đắt đỏ hơn và thời gian vay ngắn. Do hạn chế về khả năng tiếp cận với vốn trong nước, có không ít doanh nghiệp đã chấp nhận vay nước ngoài với lãi suất cao.

- Với sự hậu thuẫn từ các quỹ đầu tư uy tín như ngân hàng phát triển Hà Lan FMO, Vertex Ventures và tập đoàn Vinacapital, Validus sẽ cung cấp dịch vụ tư vấn hỗ trợ tài chính cho các DNNVV tại Việt Nam, giúp DN Việt Nam tăng lợi thế cạnh tranh, phát triển mạnh mẽ và bền vững. Nền tảng công nghệ dựa trên

giữ liệu của Viladus đã và đang ứng dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và máy học (ML) để thu xếp hiệu quả các nguồn tài trợ vốn kinh doanh cho các DN Việt Nam.

Những mô hình vốn vay này sẽ hỗ trợ rất tốt cho sự tăng trưởng ổn định của các DNNVV trong khu vực kinh tế tư nhân, tạo thêm công ăn việc làm, góp phần bình ổn xã hội và thúc đẩy sự phát triển của nền kinh tế Việt Nam.

(3) Đẩy mạnh doanh nghiệp phát triển thương mại điện tử

Hiện nay, thương mại điện tử (TMĐT) đang trở thành phương thức kinh doanh mới, được nhắc tới như một xu hướng quan trọng và đầy tiềm năng để quảng bá thương hiệu sản phẩm của DN Việt Nam trong thời gian tới. Ưu điểm của phương thức này là không chỉ hỗ trợ DN Việt Nam vượt qua rào cản địa lý để tìm kiếm khách hàng mà còn giúp DN chủ động tính toán chi phí một cách hiệu quả, tối ưu nhất trong việc bán hàng trực tiếp với khách hàng trên thế giới. Thực tế ở Việt Nam đã có nhiều DN thành công với phương thức bán hàng này như: Andre Grit shop, Paper color... Thương hiệu sản phẩm của Việt Nam cũng ngày càng được giới thiệu rộng rãi thu hút người tiêu dùng quốc tế.

Bộ công thương đã phối hợp với Amazon xây dựng kế hoạch triển khai các hoạt động cụ thể nhằm hỗ trợ DN trong nước tiếp xúc với kênh bán hàng trực tuyến Amazon, đồng thời đẩy mạnh XK hàng hoá thương hiệu Việt qua nền tảng TMĐT.

Có thể nói, TMĐT đang dần trở thành kênh xúc tiến XK hữu hiệu cho hàng hoá mang thương hiệu Việt Nam ra thị trường thế giới. Trong chương trình XK toàn cầu thông qua TMĐT thời gian tới, Cục xúc tiến thương mại và Amazon sẽ nỗ lực phối hợp và hỗ trợ các DN Việt Nam đang XK những mặt hàng chiến lược để thiết lập hệ thống nhận diện và thương hiệu hàng hoá trên nền tảng TMĐT Amazon, đồng thời nghiên cứu thiết lập chuyên trang về ngành hàng của Việt Nam trên Amazon.

Do vậy, bên cạnh sự hỗ trợ và đồng hành từ phía các cơ quan quản lý Nhà nước, điều cốt lõi về DN Việt Nam có thể tham gia và phát triển kinh doanh lâu dài trên nền tảng TMĐT vẫn là uy tín và chất lượng sản phẩm, sự chủ động của

DN trong việc đầu tư nâng cao kỹ năng ứng dụng TMĐT, đổi mới sản phẩm và có kế hoạch xây dựng phát triển TMĐT bền vững.

(4) Phát triển doanh nghiệp công nghiệp hỗ trợ (CNHT) để tăng nội địa hoá giá trị sản phẩm Việt Nam

Hiện nay, CNHT Việt Nam còn nhiều hạn chế, đó là việc thực hiện cơ chế ưu đãi và chính sách phát triển còn hạn chế, nguồn hỗ trợ từ ngân sách thấp, trình độ phát triển, năng lực cạnh tranh, nhất là của DNNVV, phụ thuộc nhiều vào sản phẩm NK, việc liên kết, tham gia vào chuỗi sản xuất, cung ứng toàn cầu khó khăn, ...

Vì vậy, để thực hiện tốt chính sách phát triển CNHT cần giải quyết một số vấn đề sau:

- Tập trung rà soát, xây dựng các cơ chế, chính sách mới, phù hợp với các cam kết hội nhập, tạo liên kết giữa các DN trong nước và DN FDI để chuyển giao công nghệ và tham gia chuỗi sản xuất toàn cầu.

- Tiếp tục phát triển mạnh công nghiệp hạ nguồn, trong đó có một số ngành như: năng lượng, cơ khí chính xác, xây dựng các trung tâm CNHT ở các miền để hỗ trợ các DN trong nước.

- Tích cực đưa DN trong nước tham gia vào chuỗi sản xuất, cung ứng toàn cầu, chuỗi phân công lao động quốc tế để họ tiếp nhận công nghệ, hệ thống quản lý mới, tiếp cận thị trường, tìm đầu ra cho sản phẩm.

- Ngay khi xây dựng chính sách thu hút đầu tư và trong quá trình thực hiện thu hút đầu tư, phải đưa ra những quy định cụ thể và thực hiện đàm phán chi tiết với đối tác nước ngoài trước khi họ đầu tư vào Việt Nam để có cam kết về chuyển giao công nghệ, hỗ trợ DN trong nước tham gia vào chuỗi sản xuất, cung ứng nguyên vật liệu đầu vào cho các nhà đầu tư.

Trong bối cảnh xung đột thương mại quốc tế hiện nay, nhiều nhà đầu tư nước ngoài muốn tìm đến những địa chỉ ổn định và thuận lợi hơn. Đây là cơ hội để tăng cường khả năng cạnh tranh của Việt Nam so với các khu vực và quốc tế để kết nối các DN Việt Nam vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

(5) Doanh nghiệp Việt Nam cần chủ động hội nhập kinh tế quốc tế (HNKTQT)

Để chủ động trong HNKTQT, các DN Việt Nam phải tăng cường khâu quản trị DN, nhất là các DNNVV, các DN nông nghiệp và các hộ nông dân, các DN cần tăng cường quản trị rủi ro và minh bạch trong quản trị tài chính, cần tăng cường liên kết trong và ngoài nước, tích cực tham gia chuỗi sản xuất và cung ứng khu vực để củng cố và mở cửa thị trường trong và ngoài nước.

Các DN Việt Nam cần nắm bắt và tận dụng tối đa cơ hội kinh doanh, đây là yêu cầu quan trọng nhất. Một mặt, DN cần làm quen và nâng cao năng lực quản trị sự bất định trong bối cảnh HNKTQT, mặt khác, DN phải hiểu và sử dụng các công cụ phòng chống rủi ro biến động, phải nhận thức và đảm bảo yêu cầu các tiêu chuẩn, hàng rào kỹ thuật (nhất là các thị trường phát triển).

Các DN Việt Nam cần thường xuyên tìm kiếm cơ hội kinh doanh gắn với quá trình HNKTQT và các FTA thế hệ mới. Mở rộng thị trường XK (cả về phạm vi và độ sâu) dựa trên các cam kết lợi thế so sánh. Hiểu biết ngôn ngữ, văn hoá, tập quán của các nước đối tác là yêu cầu không thể thiếu. Lấn chân dần vào chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu sẽ là bước đi bắt buộc.

Các DN Việt Nam cũng cần phải chấp nhận cạnh tranh cùng học kết nối. Tham gia vào chuỗi giá trị khu vực và toàn cầu cũng đòi hỏi phải có kỹ năng và quản trị tương ứng, đặc biệt là gắn với quá trình tích tụ và phân khúc sản xuất công nghiệp, sản xuất nông nghiệp.

Cuối cùng là các DN Việt Nam cần phải đồng hành với Chính phủ và biết đối thoại pháp lý, bởi vì Chính phủ sẽ không có đủ thông tin và biện pháp chi tiết để hỗ trợ các ngành, các DN cụ thể nếu thiếu sự hỗ trợ, đối thoại của DN. Bản thân DN cũng cần phải nắm chắc các thông tin về HNKTQT, đặc biệt là FTA để có thể đối thoại với Chính phủ.

(6) Đẩy mạnh phát triển doanh nghiệp dịch vụ logistics

Chúng ta hiện đang có rất nhiều thuận lợi để phát triển ngành logistics như trao đổi thương mại của Việt Nam với thế giới gia tăng cùng với việc HNKTQT sâu rộng, Việt Nam có vị trí địa lý thích hợp để xây dựng các trung tâm trung

chuyên của khu vực Đông Nam Á với CSHT (kho bãi, đường giao thông, cảng biển, cảng hàng không...) được cải thiện. Đặc biệt, với một thị trường trên 96 triệu dân với thu nhập BQ đầu người năm 2019 là gần 2800 USD năm, mức tăng GDP BQ dự kiến là 6,5 - 7% năm, nhu cầu vận chuyển, xử lý hàng hoá sẽ rất lớn.

Hiện nay, ngành logistics Việt Nam vẫn còn nhiều điểm yếu, như chi phí logistics còn cao, thiếu sự liên kết giữa các doanh nghiệp dịch vụ với nhau và với các DN sản xuất kinh doanh XNK, quy mô và tiềm lực về tài chính của các DN logistics Việt Nam còn yếu, tổ chức mạng lưới toàn cầu, hệ thống thông tin còn rất hạn chế. Nguồn nhân lực và dịch vụ logistics chưa qua đào tạo bài bản và còn thiếu ...

Vậy để phát triển dịch vụ logistics Việt Nam cần thực hiện một số các giải pháp sau:

- Xây dựng cơ chế, chính sách phát triển để khuyến khích đầu tư và quản lý có hiệu quả các trung tâm phân phối hàng hoá để hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics.

- Tổ chức đào tạo bổ sung nguồn nhân lực chất lượng cao, có trình độ chuyên môn sâu về logistics, có khả năng quản lý điều hành mang tính toàn cầu.

- Cần thành lập hiệp hội logistics Việt Nam để gắn kết, thống nhất quản lý, tổ chức thực hiện những chương trình trọng điểm và phối hợp hiệu quả trong hoạt động logistics.

- Khuyến khích áp dụng rộng rãi quản trị chuỗi cung ứng, quản trị logistics trong các DN thuộc mọi thành phần, khuyến khích việc thuê ngoài logistics để phát triển dịch vụ logistics.

- Hoàn thiện cơ chế chính sách về đất đai, bao gồm cả việc quản lý, sử dụng đất phục vụ cho phát triển dịch vụ logistics.

- Hoàn thiện các quy định của pháp luật về tổ chức và hoạt động của dịch vụ logistics, các cơ chế, chính sách tài chính, bao gồm cả các chính sách về thuế, vốn, lãi suất,.. đáp ứng nhu cầu phát triển dịch vụ logistics.

- Triển khai hệ thống FDI và hệ thống giao dịch điện tử tại cảng biển, cải cách hành chính và minh bạch trong các dịch vụ công, tạo điều kiện cho hoạt động logistics phát triển .

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

Theo quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2014 của Thủ tướng Chính Phủ phê duyệt điều chỉnh chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, thì định hướng phát triển VTB Việt Nam đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2030 tập trung giải quyết một số vấn đề sau:

- Phát huy tối đa lợi thế vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên, đặc biệt là tiềm năng biển để phát triển GTVT biển một cách đồng bộ, có trọng tâm, trọng điểm, vừa có bước đi phù hợp, vừa có bước đột phá theo hướng hiện đại.

- Phát triển VTB theo hướng hiện đại 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 để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường VTB trong khu vực và thế giới.

- Phát triển VTB đồng bộ với phát triển các ngành vận tải đường bộ, đường sông, đường sắt và phát triển công nghệ vận tải tiên tiến.

- Đầu tư phát triển đội tàu có cơ cấu hợp lý, hiện đại, có năng lực cạnh tranh trên thị trường quốc tế và khu vực.

- Tập trung đầu tư xây dựng cảng nước sâu. Cảng cửa ngõ quốc tế kết hợp trung chuyển quốc tế ở các khu vực trọng điểm, từng bước mở rộng các cảng khác, coi trọng công tác duy tu bảo trì.

- Đẩy mạnh xã hội hoá việc đầu tư phát triển đội tàu và kết cấu hạ tầng giao thông đường biển. Các DN chủ tàu phải theo sát diễn biến của thị trường để chủ động tìm kiếm, tận dụng cơ hội thực hiện kế hoạch tái cơ cấu theo định hướng hiện đại.

- Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển với quản lý bảo vệ môi trường, đảm bảo sự PTBV theo hướng tăng trưởng xanh và tiết kiệm năng lượng.

(2) Dự báo nhu cầu lượng hàng vận chuyển đường biển

** Dự báo nhu cầu lượng hàng hoá vận chuyển đường biển Việt Nam*

Qua bảng 5.4 ta thấy, dự báo nhu cầu hàng hoá VCĐB được thể hiện ở ba mốc thời gian, đó là năm 2020, 2025 và định hướng năm 2030; Có hai kết quả dự báo tương ứng với 2 phương án, đó là phương án cơ bản (phương án thấp) tương ứng với tình hình kinh tế diễn biến bình thường, thậm chí còn chịu ảnh hưởng của những diễn biến phức tạp khó lường, phương án cao tương ứng với tình hình kinh tế sớm hồi phục và ổn định phát triển. Trong cơ cấu nhu cầu hàng hoá VCĐB thì hàng hoá XNK chiếm gần 77,41%, hàng hoá trong nước chiếm 22,59% vào năm 2020, vào năm 2025 là 81,01% và 18,99%, vào năm 2030 là 81,99 và 18,01%.

Bảng 5.4. Dự báo nhu cầu hàng hoá vận chuyển đường biển
theo các giai đoạn

Đơn vị: Triệu tấn/ năm

STT	Chỉ tiêu	Năm 2020		Năm 2025		Năm 2030	
		PACB	PA cao	PACB	PA cao	PACB	PA cao
1	Tổng hàng vận chuyển	468,15	504,42	632,11	688,4	807,82	894,12
1.1	Xuất nhập khẩu	362,39	392,63	512,09	557,68	662,38	727,46
1.2	Trong nước	105,76	111,79	120,03	130,71	145,43	166,67
2	Tổng hợp, container	260,81	274,69	350,81	380,97	456,36	509,81
2.1	Xuất nhập khẩu	211,13	222,37	284,09	308,4	369,43	412,71
2.2	Trong nước	49,68	52,32	66,83	72,56	86,92	97,11
3.	Hàng container (triệu Teu)	14,66	15,44	20,76	22,55	28,08	31,37
3.1	Xuất nhập khẩu	13,04	13,73	18,52	20,19	25,06	27,99
3.2	Trong nước	1,62	1,71	2,24	2,44	3,02	3,38
4.	Hàng rời	121,34	136,83	196,28	215,43	445,56	263,81
4.1	Xuất nhập khẩu	93,76	128,26	170,58	187,28	217,35	232,75
4.2	Trong nước	27,58	28,57	25,70	28,15	28,51	31,06
5	Hàng lỏng, xăng dầu	86,0	92,9	85,0	92,9	105,6	120,5
5.1	Xuất nhập khẩu	57,5	62,0	57,5	62,0	75,6	62,0
5.2	Trong nước	28,5	30,9	27,5	30,9	30,0	38,5

(Nguồn: Cục hàng hải, báo cáo quy hoạch VTB 2014)

Trong cơ cấu theo loại hàng, hàng tổng hợp và container chiếm 55,71%, hàng than, quặng, rời chiếm 25,92% và hàng lỏng, xăng dầu chiếm 19,37% ở năm 2030; ở năm 2025 là 55,50%, 31,05% và 13,45% và 56,49%, 30,44% và 13,07% ở năm 2030. Theo cơ cấu từng loại hàng thì hàng XNK chiếm 80,91% với hàng tổng hợp và container; riêng hàng container tỉ lệ này là 88,95% - 90,7% ở năm 2020, 89,21% - 89,30% ở năm 2025 và 89,25% - 89,31% ở năm 2030, với hàng than quặng rời là 77,27% và 66,86% với hàng lỏng xăng dầu ở năm 2020. Ở năm 2025, tỷ lệ này là 80,95%, 86,91% và 67,64% và ở năm 2030 và 80,95%, 88,40%, 79,59%.

Như vậy, hàng hoá XNK chiếm tỷ trọng lớn trong khối lượng hàng hoá VCDB của Việt Nam theo loại hàng và ở các thời kỳ.

* Dự báo lượng hàng vận chuyển đường biển do đội tàu Việt Nam đảm nhận

Qua bảng 5.5 ta thấy, lượng hàng hoá do đội tàu Việt Nam đảm nhận vào năm 2020 chiếm từ 30,05% - 30,23%, vào năm 2025 từ 28,9% - 29,57% và vào năm 2030 là 29,4 - 30,21% so với nhu cầu hàng hoá VTB Việt Nam; trong đó, lượng hàng vận chuyển XNK do đội tàu Việt Nam đảm nhận vào năm 2020 là 11,12 - 11,18%, vào năm 2025 là 13,06% - 13,84% và vào năm 2030 là 14,64% - 14,65%.

Bảng 5.5. Dự báo khối lượng hàng hoá vận chuyển đường biển do đội tàu Việt Nam đảm nhận

Đơn vị: Triệu tấn/năm

STT	Chỉ tiêu	Năm 2020		Năm 2025		Năm 2030	
		PACB	PA cao	PACB	PA cao	PACB	PA cao
1	Tổng hàng vận chuyển	140,17	152,48	182,68	203,59	237,42	270,02
1.1	Xuất nhập khẩu	40,3	46,25	66,87	77,47	97,03	109,04
1.2	Trong nước	99,87	106,23	115,81	126,12	130,49	161,03
2	Tổng hợp, container	73,4	78,14	108,47	118,67	148,61	166,99
2.1	Xuất nhập khẩu	29,61	31,38	45,86	50,7	66,73	75,52
2.2	Trong nước	43,79	46,76	62,61	67,97	81,88	91,47
3.	Hàng container (triệu Teu)	2,806	2,977	4,496	4,893	6,559	7,402
3.1	Xuất nhập khẩu	1,429	1,523	2,430	2,667	3,841	4,360
3.2	Trong nước	1,377	1,454	2,016	2,196	2,718	3,042
4.	Hàng rời	33,73	38,32	40,33	48,07	49,66	56,73
4.1	Xuất nhập khẩu	6,15	9,75	14,63	19,92	20,95	25,67
4.2	Trong nước	27,57	28,57	25,7	28,15	28,51	31,06
5	Hàng lỏng, xăng dầu	33,04	36,02	33,88	36,85	39,35	46,35
5.1	Xuất nhập khẩu	4,54	5,12	6,38	6,95	9,35	10,15
5.2	Trong nước	28,5	30,9	27,5	30,0	32,0	38,5

(Nguồn: Cục hàng hải, báo cáo quy hoạch VTB 2014)

Với hàng tổng hợp, hàng container, tỷ lệ này ở năm 2030 là từ 14,02 - 14,11%, vào năm 2025 từ 16,14 - 16,44% và vào năm 2030 là từ 18,06 - 18,30%; Với lượng hàng than, quặng rời tỷ lệ này là 6,56 - 9,01% vào năm 2020, từ 8,58 - 10,64% vào năm 2025 và vào năm 2030 là 9,64 - 11,03%; Với lượng hàng lỏng, tỷ lệ này là từ 7,93 - 8,26% vào năm 2020; 11,09 - 11,21% vào năm 2025 và năm 2030 là 12,36 - 12,48%. Như vậy, thị phần vận chuyển hàng container của đội tàu Việt Nam chiếm tỷ trọng cao nhất, còn thị phần vận chuyển của đội tàu Việt Nam đối với hàng rời là thấp nhất.

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

(3.1) Định hướng phát triển về cỡ tàu.

a. 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.

b. Tuyển 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.

(3.2) Quy mô đội tàu vận chuyển của Việt Nam

Qua bảng 5.6 ta thấy, 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%.

Bảng 5.6. Dự báo nhu cầu đội tàu và vốn phát triển đội tàu theo loại tàu theo các giai đoạn

Đơn vị: Triệu DWT/năm

STT	Loại tàu	Năm 2020		Năm 2025		Năm 2030	
		PACB	PA cao	PACB	PA cao	PACB	PA cao
1	Tổng trọng tải	6,835	7,512	8,20	9,60	9,80	11,40
1.1	Tàu hàng khô	2,511	2,675	3,013	3,418	3,600	4,058
1.2	Tàu hàng container	0,677	0,7181	0,812	0,914	0,970	1,089
1.3	Tàu hàng rời	2,205	2,539	2,646	3,244	3,162	3,852
1.4	Tàu dầu thô	0,685	0,430	0,462	0,549	1,551	0,651
1.5	Tàu chở sản phẩm dầu	1,058	1,160	1,269	1,469	1,516	1,744
2	Nhu cầu về vốn (tỷ USD)	0,970	1,480	1,163	1,891	1,389	2,245

Nguồn: Cục hàng hải, báo cáo quy hoạch VTB 2014

- Vào năm 2025:

Tàu hàng khô chiếm 35,60 - 36,74%; Tàu container chiếm từ 9,55 - 9,90%;
Tàu hàng rời chiếm từ 32,27 - 33,79%; Tàu hàng dầu thô chiếm từ 5,63 - 5,77%,
Tàu chở sản phẩm dầu từ 15,30 - 15,48%.

- Năm 2030:

Tàu hàng khô chiếm 35,60 - 35,73%; Tàu container chiếm từ 9,55 - 9,90%;
Tàu hàng rời chiếm từ 32,27 - 33,79%; Tàu hàng dầu thô chiếm từ 5,63 - 5,71%,
Tàu chở sản phẩm dầu từ 15,30 - 15,47%.

Qua bảng trên ta thấy, dự kiến vốn đầu tư phát triển đội tàu Việt Nam vào năm 2020 là từ 0,970 - 1,480 tỷ USD, vào năm 2025 dự kiến là 1,103 - 1,891 tỷ USD và dự kiến vào năm 2030 nhu cầu vốn là 1,389 - 2,245 tỷ USD.

(3.3) Mục tiêu phát triển đội tàu biển Việt Nam

Mục tiêu chiến lược phát triển VCĐB và đội tàu Việt Nam giai đoạn 2020 - 2025 và định hướng 2030 phải đáp ứng nhu cầu hàng hoá vận chuyển, nhu cầu phát triển nền kinh tế quốc dân, đảm bảo nâng cao chất lượng và hiệu quả kinh doanh VTB, đáp ứng nhu cầu vận tải biển nội địa, nâng dần thị phần vận chuyển hàng hoá XNK, kết hợp chở thuê hàng hoá nước ngoài trên tuyến vận chuyển xa một cách hợp lý, cụ thể như sau:

* 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*

- Tiếp tục rà soát, sửa đổi, bổ sung hoàn thiện hệ thống pháp luật của Việt Nam về ngành hàng hải, tạo hành lang pháp lý ổn định, thuận lợi để hỗ trợ DN hoạt động hiệu quả.

- Tiếp tục tăng cường cải cách hành chính trong lĩnh vực VCDDB, đặc biệt là công tác hành chính tại các cảng biển và thủ tục đăng ký tàu biển, triển khai tốt ứng dụng cảng vụ điện tử, hải quan điện tử.

- Tăng cường công tác kiểm tra giám sát việc thực thi pháp luật và các công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế bao gồm cả các tổ chức nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển Việt Nam. Xây dựng chương trình phát triển đội tàu

biển Việt Nam để có cơ chế, chính sách thích hợp, đồng bộ và kịp thời quá trình đầu tư tái cơ cấu phát triển và hiện đại hoá đội tàu quốc gia.

- Xây dựng kế hoạch, chính sách phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại, chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dụng (tàu container, hàng lỏng, ...) và trọng tải lớn, từng bước trẻ hoá đội tàu biển Việt Nam.

- Nghiên cứu cơ chế chính sách cơ cấu lại đội ngũ chủ tàu Việt Nam, bảo đảm nguồn lực tài chính cho đầu tư đội tàu quy mô, hiện đại, đủ sức mạnh cạnh tranh trên thị trường VTB trong nước và quốc tế.

- Đẩy mạnh hợp tác quốc tế về biển, tham gia các công ước quốc tế, hiệp định vận tải song phương, đa phương, hỗ trợ về thủ tục cho doanh nghiệp Việt Nam mở rộng đại lý ra nước ngoài.

** Giải pháp về tài chính*

- Đối với hàng hoá là vật tư, thiết bị tàu biển cần áp dụng miễn thuế nhập khẩu và thuế GTGT.

- Đối với nguồn thu từ vận tải hàng hoá trên tuyến VCĐB, được giảm thuế TNDN.

- Đối với dự án đầu tư, dự án đóng mới tàu biển tham gia vận tải XNK hàng hoá, được hỗ trợ vay vốn tín dụng đầu tư, tín dụng xuất khẩu tại ngân hàng phát triển Việt Nam.

- DN VCĐB Việt Nam được ưu tiên mua nhiên liệu với mức giá ưu đãi tại nhà máy lọc dầu trong nước.

Đối với hàng hoá nhập khẩu dùng đội tàu Việt Nam vận chuyển được giảm mức thuế nhập khẩu.

** Giải pháp về nguồn nhân lực*

- Giảm thuế TNCN đối với sĩ quan thuyền viên làm việc trên tàu biển và một số chính sách ưu đãi khác để khuyến khích thuyền viên gắn bó lâu dài với nghề.

- Ban hành chính sách quản lý người lao động hàng hải đặc biệt là sĩ quan, thuyền viên lao động trên tàu, từ đó xây dựng cụ thể quyền lợi và nghĩa vụ của người lao động, người sử dụng lao động và các chế tài thưởng phạt trong quá trình thực hiện hợp đồng lao động.

- Đẩy mạnh xã hội hoá công tác đào tạo nguồn nhân lực, bao gồm cả đào tạo trong nước và nước ngoài, củng cố và phát triển các trường đại học, cao đẳng, dạy nghề ở cả ba miền Bắc, Trung, Nam, nhằm đáp ứng nhu cầu nhân lực cho vận hành khai thác tàu biển.

- Có chính sách hỗ trợ vốn cho các trường đào tạo sỹ quan thuyền viên để đầu tư cơ sở vật chất, nâng cấp trang thiết bị phục vụ phương châm huấn luyện tiếp cận với thực tế càng nhiều càng tốt.

- Đổi mới phương thức đào tạo, thống nhất tiêu chuẩn đào tạo và huấn luyện hàng hải, đặc biệt là đào tạo cán bộ quản lý, sỹ quan, thuyền viên và cán bộ quản lý khai thác hoạt động logistics, vận tải đa phương thức.

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

- Đẩy mạnh quá trình tái cơ cấu đội tàu để xây dựng phát triển Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam để làm nòng cốt trong lĩnh vực VCĐB.

- Xây dựng mạng lưới dịch vụ hàng hải để nâng cao khả năng cạnh tranh trong HNKTQT và khu vực.

- Tăng cường đổi mới và nâng cấp tình trạng kỹ thuật đội tàu, tái cơ cấu đội tàu, bán thanh lý những tàu cũ hoạt động không hiệu quả. DN phải phát huy nội lực và vận dụng linh hoạt cơ chế hỗ trợ của Nhà nước để đổi mới đội tàu và phương thức kinh doanh.

- DN VCĐB phải tự đổi mới nâng cao phương thức quản lý và khai thác tàu, ứng dụng công nghệ thông tin vào công tác quản lý tổ chức đội tàu.

- Nâng cao chất lượng trong việc điều phối tàu thiết lập mạng lưới đại lý rộng rãi và hiệu quả, đảm bảo lịch trình tàu luôn ổn định để nâng cao uy tín với khách hàng.

- Các DN khai thác tuyến quốc tế cần phát triển hệ thống mạng lưới đại lý có năng lực tại nước ngoài để tạo ra hệ thống dịch vụ logistics khép kín, chuyên nghiệp.

- Tuân thủ các quy định về pháp luật trong nước và các quy định của công ước quốc tế, đảm bảo an toàn cho tàu khi tham gia vận tải quốc tế để tránh bị kiểm tra và lưu giữ tại nước ngoài.

- Tăng cường phối hợp, hiệp thương giữa các DN VCĐB với các DN XNK hàng hoá để chủ động tìm kiếm nguồn hàng.

- Đội ngũ sĩ quan, thuyền viên của các DN VCĐB cần thường xuyên được đào tạo, hướng dẫn và nâng cao về chuyên môn, nghiệp vụ, đặc biệt là trình độ ngoại ngữ và có ý thức trách nhiệm trong vận hành khai thác tàu.

- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin vào công tác quản lý, điều hành và khai thác đội tàu để đạt kết quả và hiệu quả cao nhất.

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

(i) Tác động của hoạt động ngoại thương đường biển tới tiến bộ xã hội và con người

Có thể nói, hoạt động VCĐB và NTĐB có vai trò quan trọng đối với tăng trưởng kinh tế, nhưng mặt khác cũng đồng thời là một nhân tố góp phần xây dựng một xã hội tiến bộ. Phát triển ngoại thương nói chung và NTĐB nói riêng hợp lý, trọng tâm, trọng điểm và đồng bộ sẽ góp phần tăng trưởng kinh tế nhanh và bền vững, qua đó nâng cao thu nhập cho người lao động, cải thiện mức sống vật chất, tiếp cận tốt hơn các dịch vụ cơ bản của xã hội như y tế, giáo dục. Hoạt động NTĐB cũng trực tiếp tạo công ăn việc làm cho người lao động, góp phần giảm tỷ lệ thất nghiệp, giảm đói nghèo và bất bình đẳng. Như vậy, tiến bộ xã hội mà trung tâm của nó là vấn đề phát triển con người mới được xem là mục tiêu cuối cùng của phát triển ngoại thương nói chung và NTĐB nói riêng.

Những lợi ích mà xã hội thu được chính là sự đáp ứng của phát triển NTĐB đối với việc thực hiện các mục tiêu chung của xã hội, của nền kinh tế. Những sự đáp ứng này có thể xem xét mang tính chất định tính cũng như định lượng. Về mặt định tính như đáp ứng các mục tiêu phát triển kinh tế, phục vụ các chủ trương, chính sách Nhà nước trong từng thời kỳ, góp phần chống ô nhiễm, cải tạo môi sinh, giải quyết vấn đề phân phối thu nhập và công bằng xã hội, nâng cao mức sống của người lao động. Về mặt định lượng như mức độ đóng góp cho NSNN, tăng thu nhập quốc dân (GDP), tiết kiệm ngoại tệ, số việc làm tăng thêm, thu nhập tăng thêm của người lao động...

Trong giai đoạn 2008 - 2019, ngoại thương nói chung và NTĐB nói riêng đã có bước phát triển mạnh mẽ cả về khối lượng hàng hoá vận chuyển và kim ngạch XNK hàng hoá. Hàng năm, khối lượng vận chuyển hàng hoá ngoại thương tăng bình quân là 9%, trong đó hàng container gần 12%, còn kim ngạch XNK hàng hoá đường biển tăng gần 11%, trong đó kim ngạch xuất khẩu tăng trên 15%. Điều này đã góp phần làm tăng trưởng thu nhập quốc dân (GDP) hàng năm là 6,6%, tổng thu ngân sách Nhà nước gần 11%, độ mở của ngoại thương tăng gần 60% năm, trong đó độ mở NTĐB tăng bình quân hàng năm gần 10%. Hoạt động NTĐB hàng năm cũng tạo công ăn việc làm cho gần 50.000 lao động trực tiếp và gần 800 nghìn lao động ngành VTB. Thu nhập lao động trong NTĐB cũng tăng lên so với các ngành vận tải khác từ 1,5 - 1,7 lần. Qua phân tích trên ta thấy, NTĐB có vai trò to lớn trong phát triển kinh tế xã hội và thu hút lao động việc làm cho người lao động.

Tuy nhiên, hiện nay, nguồn nhân lực trong VCĐB còn thiếu về số lượng, yếu về chất lượng, đội ngũ cán bộ điều hành thiếu kinh nghiệm kinh doanh và cập nhật kiến thức mới, phong cách quản lý, điều hành chưa đáp ứng yêu cầu. Lực lượng lao động trực tiếp phần đông có trình độ thấp, thiếu chuyên nghiệp. Nghiệp vụ logistics chưa có chương trình đào tạo bài bản và cơ sở đào tạo chuyên nghiệp.

Những hạn chế này đã ảnh hưởng đến sự PTBV của hoạt động VCĐB và NTĐB hiện nay.

(ii) Giải pháp phát triển bền vững xã hội - con người

(1) Về mặt xã hội

Tiếp tục phát triển mạnh NTĐB nhằm tận dụng thế mạnh của ngành, đặc biệt ở các thị trường chính, tăng trưởng độ mở của ngoại thương và NTĐB, góp phần tăng thu nhập quốc dân (GDP) và thu nhập quốc dân đầu người (GDP/người).

- Nâng cao thị phần vận chuyển hàng hoá NTĐB của đội tàu Việt Nam, nhất là thị trường XK để tăng thu và giảm chi phí ngoại tệ, đảm bảo thặng dư cán cân thanh toán thương mại đất nước.

- Có chính sách thu hút nhân lực và làm việc trong lĩnh vực VCDB, NTĐB, có chế độ đãi ngộ và phụ cấp hợp lý nhằm tăng thu nhập cho người lao động. Theo thống kê hiện nay số nhân lực làm việc ở dưới tàu (bao gồm sĩ quan boong, sĩ quan máy, và thủy thủ các loại) là gần 45.000 lao động, dự kiến 2025 tăng lên 30 - 40% và đến năm 2030 tăng lên gần gấp 2 lần.

(2) Về mặt con người

- Nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực hàng hải, đặc biệt là lao động là bằng cấp/chứng chỉ. Gắn kết chặt chẽ giữa đào tạo và sử dụng lao động, đổi mới chế độ tuyển dụng lao động hàng hải sao cho phù hợp với ngành nghề.

- Ban hành chính sách quản lý nguồn lao động hàng hải, đặc biệt là sĩ quan, thuyền viên lao động trên tàu, xây dựng phần mềm quản lý thuyền viên (cả thuyền viên đi tàu và thuyền viên dự trữ).

- Xây dựng các quy chế quản lý, kiểm soát, kiểm định chất lượng độc lập để thực hiện các chức năng quản lý chất lượng đào tạo chuyên môn đối với tất cả các cơ sở đào tạo và huấn luyện.

- Xây dựng cơ chế "cấp phép đào tạo huấn luyện". Sau khi kiểm tra đánh giá chỉ có cơ sở đào tạo, huấn luyện nào có đầy đủ các yêu cầu về cơ sở vật chất, trang thiết bị, giáo viên đủ tiêu chuẩn thì mới chấp nhận cho phép đào tạo, huấn luyện, nhất là các cơ sở đào tạo huấn luyện có chứng chỉ ISO.

- Xây dựng và công bố đề cương các môn thi cho tất cả các sĩ quan quản lý vận hành. Xây dựng quy chế thi và quản lý thi ở tất cả các hạng chức danh, bảo đảm khả năng làm việc tốt trên tàu biển Việt Nam và đáp ứng với nhu cầu xuất khẩu thuyền viên.

- Sửa đổi, bổ sung chương trình đào tạo thuyền viên theo đúng yêu cầu của công ước quốc tế và các chương trình mẫu của tổ chức hàng hải thế giới.

- Bổ sung đào tạo và đào tạo lại đội ngũ giáo viên tại các trường hàng hải, đảm bảo trình độ năng lực và khả năng chuyên môn theo quy định của công ước quốc tế.

- Tiếp tục đầu tư trang thiết bị phục vụ giảng dạy và thực hành cho học viên đáp ứng yêu cầu công ước quốc tế.

- Đổi mới cách dạy Tiếng Anh và học ngoại ngữ sao cho thực hành và hiệu quả. Yêu cầu về ngoại ngữ có tầm quan trọng ngang bằng với yêu cầu thực hành nghiệp vụ chuyên môn.

- Tăng cường phối hợp và gắn kết giữa đơn vị sử dụng thuyền viên với các cơ sở đào tạo huấn luyện để bảo đảm nhân lực có kiến thức và kỹ năng sát với nhu cầu thực tế công việc và sử dụng hiệu quả nguồn nhân lực được đào tạo.

- Tăng cường năng lực cho các bệnh viện, giao thông vận tải, đảm bảo công tác khám chữa bệnh, cấp giấy chứng nhận sức khoẻ cho thuyền viên theo yêu cầu của công ước về tiêu chuẩn sức khoẻ của thuyền viên.

- Giảm thuế thu nhập cá nhân (bao gồm cả tiền công và phụ cấp) của sĩ quan thuyền viên làm việc trên tàu biển và một số các chính sách ưu đãi để khuyến khích các thuyền viên gắn bó lâu dài với nghề nghiệp.

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

(1) Những tác động tiêu cực của NTĐB

Bên cạnh những tác động tích cực về mặt kinh tế xã hội, hoạt động VCĐB nói chung và NTĐB nói riêng cũng gây nên những tác động tiêu cực về mặt môi trường sinh thái, như gây suy thoái môi trường, gia tăng ô nhiễm môi trường nước và không khí làm ảnh hưởng đến chất lượng mặt nước biển, nhất là nước biển ven bờ, chất lượng không khí ở tầm khu vực (khí nhà kính), môi trường đất, trầm tích đáy biển, hệ sinh thái ven biển, bụi, khí thải, tiếng ồn, dầu mỡ, rác thải, nước thải sinh hoạt, tác động đến tài nguyên thủy sản, môi trường xã hội, môi trường du lịch.

Nguyên nhân của những tác động tiêu cực ở trên là do sự gia tăng về mặt số lượng và kích thước cỡ tàu, thuyền hoạt động trên các tuyến đường hàng hải quốc tế và nội địa cũng như neo đậu tàu xếp dỡ hàng ở cảng biển, gia tăng nguy cơ sự cố tràn dầu với quy mô lớn.

Những tác động tiêu cực trên cần phải nắm được để chủ động đưa ra các giải pháp phòng ngừa để hạn chế tối đa các ảnh hưởng tiêu cực của hoạt động VCĐB và NTĐB.

(2) Giải pháp phòng ngừa

** Giải pháp chung.*

- Tăng cường hoạt động tuyên truyền, phổ biến, nâng cao nhận thức về các quy định của pháp luật Việt Nam và công ước quốc tế liên quan đến môi trường cho các đối tượng hoạt động VCĐB và NTĐB có liên quan.

- Hoàn chỉnh các văn bản pháp quy quy định về quản lý và kiểm soát chất thải phát sinh về hoạt động VCĐB và NTĐB.

- Triển khai có hiệu quả, thực hiện tốt các quy định của công ước quốc tế về môi trường, từng bước nghiên cứu xây dựng cơ chế chính sách đầu tư phương tiện, thiết bị để khắc phục sự cố dầu tràn, thu gom chất thải phát sinh từ hoạt động VCĐB và NTĐB.

- Tập trung huy động nguồn lực đầu tư cho công tác bảo vệ môi trường nhằm phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trong lĩnh vực hàng hải một cách đồng bộ, bền vững có trọng tâm trọng điểm.

** Giải pháp đối với tàu thuyền*

- Không cho phép tàu biển hoạt động khi không có đủ điều kiện cần thiết về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

- Các tàu hoạt động phải đảm bảo không rò rỉ, tràn, thấm, rơi vãi hàng hoá và chất thải của phương tiện ra môi trường tại khu vực cảng cũng như trên tuyến đường vận chuyển.

- Nước thải sau khi làm vệ sinh, cọ rửa phương tiện cần phải được chứa lại trong các hầm, kết chứa nước thải của phương tiện.

- Các chất thải rắn, chất ô nhiễm trên phương tiện phải được thu gom, xử lý đạt tiêu chuẩn trước khi thải ra môi trường hoặc uỷ thác cho cơ quan chuyên môn về môi trường tiếp nhận và xử lý tập trung.

- Tạm giữ tàu biển nếu xét thấy vi phạm hoặc không đủ điều kiện về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

- Thành lập các tổ chuyên trách nhanh chóng ứng phó với sự cố xảy ra trên bờ và dưới nước, tổ chức huy động người và phương tiện cần thiết để thực hiện tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ hoặc xử lý sự cố ô nhiễm môi trường vùng cảng biển.

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

- Các phương tiện, thiết bị truyền tải chứa dầu cần thường xuyên kiểm tra, bảo trì để tránh rò rỉ, rơi vãi.

- Xây dựng hệ thống thoát nước để tiêu thoát nước mưa và các loại nước thải nhiễm bẩn khác nhau.

- Nước dẫn tàu phải được xả theo chỉ dẫn của cơ quan chức năng, đối với chất thải là cặn dầu thải của tàu sẽ thu gom chuyển về trạm xử lý nước thải tập trung. Các chất thải rắn sinh hoạt trên tàu được chứa trong các thùng rác và đem tập trung tại trạm trung chuyển rác của khu vực để xử lý.

- Ở cảng cần có thiết bị và công nghệ thu gom vớt dầu như phao quây chắn dầu, gôl thấm dầu, chuột hút dầu... các bên cảng có trách nhiệm tổ chức thu gom các chất thải phát sinh trong quá trình hoạt động của cảng và chất thải từ các phương tiện neo đậu ở cảng không để chất thải, chất gây ô nhiễm rơi xuống nước khu vực cảng.

Các giải pháp ở trên sẽ góp phần làm cho hoạt động VTB nói chung và NTĐB nói riêng được phát triển bền vững cả về mặt kinh tế, xã hội và môi trường sinh thái.

KẾT LUẬN CHƯƠNG 5

Ở chương cuối cùng, luận án trình bày 03 nội dung chính:

Thứ nhất, nghiên cứu các yếu tố kinh tế quan trọng tác động đến NTĐB Việt Nam bằng phương pháp truyền thống (tổng hợp thống kê) kết hợp phương pháp hiện đại (mô hình toán). Kết quả chỉ ra rằng, trong ngắn hạn, biến số Khối lượng hàng hóa NTĐB tác động tích cực đến NTĐB; trong dài hạn, cả Khối lượng NTĐB và Trọng tải đội tàu Việt Nam vận chuyển hàng hóa ngoại thương đều tác động tích cực đến NTĐB.

Thứ hai, nghiên cứu mục tiêu của Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam giai đoạn 2021 - 2025, định hướng đến năm 2030.

Thứ ba, dựa trên 03 cơ sở: hiện trạng phát triển bền vững NTĐB Việt Nam thời gian qua, các biến số tác động đến NTĐB Việt Nam và mục tiêu Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam, luận án đề xuất giải pháp phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam trong thời gian tới theo 03 nhóm: giải pháp PTBV về mặt kinh tế, giải pháp PTBV về mặt xã hội - con người, giải pháp PTBV về mặt môi trường sinh thái.

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.

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.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tài liệu tham khảo tiếng việt

1. TS. Dương Văn Bạo (2013). *Kinh tế quốc tế*. Nhà xuất bản Hàng hải, Hải Phòng.
2. TS. Phạm Văn Cương (1992). *Tổ chức khai thác đội tàu vận tải biển*. Nhà xuất bản Đại học Hàng hải, Hải Phòng.
3. GS.TS. Nguyễn Quang Đông, PGS.TS. Nguyễn Thị Minh (2013). *Giáo trình Kinh tế lượng*. NXB Đại học Kinh tế quốc dân, Hà Nội.
4. Bùi Văn Dũng (2014). *Giáo trình Phát triển bền vững*. Nhà xuất bản Đại học Vinh, thành phố Vinh.
5. Đỗ Tiến Dũng (2019). *Tự do hóa thương mại trong hiệp định đối tác kinh tế khu vực toàn diện RCEP và những tác động đến Việt Nam*. NXB Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.
6. Jean-Yvest Martin (2007). *Phát triển bền vững?*. Nhà xuất bản Thế giới, Hà Nội.
7. Lê Văn Khoa (2016). *Môi trường và phát triển bền vững*. NXB Giáo dục Việt Nam, Hà Nội.
8. PGS.TS. Nguyễn Hữu Khải, Th.s Vũ Thị Hiền, Th.s Đào Ngọc Tiên (2007). *Quản lý hoạt động nhập khẩu*. NXB Thống kê, Hà Nội.
9. GS.TSKH. Nguyễn Quang Thái và PGS.TS. Ngô Thắng Lợi (2007). *Phát triển bền vững ở Việt Nam – Thành tựu, cơ hội, thách thức và triển vọng*. NXB Lao động – xã hội, Hà Nội.
10. GS.TS. Ngô Thắng Lợi, TS. Vũ Thành Hưởng (2015). *Phát triển bền vững ở Việt Nam trong bối cảnh mới của toàn cầu hóa, hội nhập quốc tế và biến đổi khí hậu*. Nhà xuất bản chính trị quốc gia, Hà Nội.
11. GS.TS. Bùi Xuân Lưu, PGS.TS. Nguyễn Hữu Khải (2007). *Giáo trình Kinh tế ngoại thương*. Nhà xuất bản Lao động - xã hội, Hà Nội.
12. Nguyễn Huy Quý (1995). *Kỳ tích kinh tế Đài Loan*. Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội.
13. Phạm Thái Quốc (1997). *Kinh tế Đài Loan. Tình hình và chính sách*. Nhà xuất bản khoa học xã hội, Hà Nội.

14. Nguyễn Thị Thu Thủy (2015). *Tác động của xuất khẩu hàng hóa tới tăng trưởng kinh tế Việt Nam*. NXB Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
15. GS.TS. Phạm Quang Thọ (2015). *Kinh tế Việt Nam 30 năm chuyển đổi*. NXB thông tin và truyền thông, Hà Nội.
16. TS. Nguyễn Văn Sơn (1995). *Tổ chức và khai thác cảng*. Nhà xuất bản Đại học Hàng hải, Hải Phòng.
17. PGS.TS. Bùi Tất Thắng (2010). *Phát triển nhanh và bền vững nền kinh tế Việt Nam (thời kỳ 2011 – 2020)*. Nhà xuất bản Khoa học xã hội, Hà Nội.
18. PTS. Phạm Quang Thao (1998). *Thương mại – môi trường và phát triển bền vững ở Việt Nam*. Nhà xuất bản Chính trị quốc gia, Hà Nội.
19. TS. Vương Toàn Thuyên (1991). *Kinh tế vận tải biển*. Nhà xuất bản Đại học Hàng hải, Hải Phòng.
20. TS. Đặng Công Xương (2013). *Pháp luật vận tải biển*. Nhà xuất bản Giao thông vận tải, Hà Nội.
21. Zhang Yansheng, Zhang Liquing (2004). *Kinh nghiệm Trung Quốc trong hoạt động ngoại thương kể từ năm 1979*.
22. *Một số vấn đề cải cách thể chế thương mại và đầu tư (2018)*. NXB Lao động, Hà Nội.
23. *Phát triển kinh tế Đài Loan và bài học kinh nghiệm cho Việt Nam*.
24. Dự thảo Văn kiện trình đại hội XIII của Đảng, công ty TNHH một thành viên in Tạp chí cộng sản. Hà Nội, 2020.
25. Nghị quyết 01/NQ-CP về *Nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội và dự toán ngân sách nhà nước năm 2021*.
26. Nghị quyết 02/NQ-CP về *Tiếp tục thực hiện những nhiệm vụ, giải pháp chủ yếu cải thiện môi trường kinh doanh, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia năm 2021*.
27. Nghị quyết số 36-NQ/TW về “*Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*” do Hội nghị lần thứ tám của Ban chấp hành Trung Ương Đảng khóa XII ban hành ngày 22/10/2018
28. Quyết định số 153/2004/QĐ-TTg ngày 17/8/2004 của Thủ tướng Chính phủ ban hành *Định hướng chiến lược phát triển bền vững ở Việt Nam*.

29. Quyết định số 432/QĐ-TTg ngày 12/4/2012 của Thủ tướng Chính phủ ban hành *Phê duyệt Chiến lược Phát triển bền vững Việt Nam giai đoạn 2011 – 2020*.

30. Quyết định số 622/QĐ-TTg ngày 10/5/2017 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành *Kế hoạch hành động quốc gia thực hiện chương trình nghị sự 2030 vì sự phát triển bền vững*.

31. Bộ luật hàng hải Việt Nam 2015.

32. Bộ Công Thương. *Báo cáo Xuất nhập khẩu Việt Nam hàng năm*.

33. Bộ Công Thương. *Báo cáo Logistics Việt Nam hàng năm*.

34. Bộ Công Thương (2010). *Xuất nhập khẩu Việt Nam sau khi gia nhập WTO*. NXB Công Thương, Hà Nội.

35. Bộ công thương (2012). *Đẩy mạnh xuất khẩu sang thị trường Nhật Bản*. NXB Công thương, Hà Nội.

36. Bộ Công Thương (2014). *Quy hoạch phát triển ngành Công thương đến năm 2020*.

37. Bộ Công Thương (2020). *Quy hoạch phát triển ngành Công thương đến năm 2025*.

38. Bộ Công Thương (2015). *Nâng cao khả năng xuất khẩu một số mặt hàng chủ lực mới của Việt Nam*. NXB Công Thương, Hà Nội.

39. Bộ Công Thương (2018). *Tiềm năng xuất khẩu một số mặt hàng vào thị trường Hàn Quốc*. NXB Công Thương, Hà Nội.

40. Bộ Tài chính (2015). *Niên giám thống kê Hải quan về hàng hóa xuất nhập khẩu Việt Nam*. NXB Tài Chính, Hà Nội.

41. Bộ Kế hoạch và đầu tư. *Báo cáo kết quả thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội hàng năm*.

42. Bộ Giao thông vận tải (2013). *Quy hoạch chiến lược phát triển ngành Giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*.

43. Bộ Giao thông vận tải, Cục Hàng hải. *Quy hoạch phát triển vận tải biển đến năm 2020, tầm nhìn đến 2030*.

44. Bộ Giao thông vận tải (2013). Đề án “Đưa đội tàu Việt Nam ra khỏi Danh sách đen của Tokyo MOU vào cuối năm 2014”.

45. Cục Đăng kiểm Việt Nam. *Báo cáo PSC hàng năm*.

46. Cục Đăng kiểm Việt Nam. *Tổng hợp số liệu về phương tiện giao thông trong cả nước hàng năm*.
47. Cục Hàng hải Việt Nam. *Báo cáo tổng kết hàng năm – sản lượng ngành hàng hải*.
48. Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải (2013). Đề án “*Rà soát, điều chỉnh Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*”. Báo cáo cuối cùng.
49. Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải (2014). Đề án “*Tái cơ cấu vận tải biển phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững giai đoạn 2020*”.
50. Cục Hàng hải Việt Nam (2016). Đề án “*Duy trì đội tàu biển Việt Nam trong Danh sách trắng – xám của Tokyo MOU*”.
51. Việt Nam – JICA (2019). “*Báo cáo đánh giá Cảng biển tại TP Hồ Chí Minh cho Kế hoạch Cảng xanh*” - Dự án Hỗ trợ Lên kế hoạch và Thực hiện Hành động giảm nhẹ phát thải khí nhà kính phù hợp điều kiện quốc gia (SPI-NAMA).
52. Tổng cục hải quan. *Báo cáo tình hình xuất nhập khẩu hàng năm*.
53. Tổng cục hải quan. *Báo cáo xuất nhập khẩu hàng hóa theo phương thức vận tải hàng năm*.
54. Tổng cục thống kê. *Niên giám thống kê hàng năm*.
55. Bộ Khoa học và Công nghệ (2019). *Kỷ yếu hội thảo Khoa học quốc gia – Cơ sở lý luận và thực tiễn về phát triển kinh tế bền vững và chính sách đột phá phát triển các vùng kinh tế trọng điểm và những vấn đề rút ra cho Việt Nam*. NXB Đại học Kinh tế quốc dân, Hà nội.
56. TS Nguyễn Hữu Nguyên (2015). *Các trụ cột phát triển bền vững TP.HCM nhìn từ lợi thế và thách thức*. Hội thảo khoa học “*Thành phố HCM - 40 năm xây dựng, phát triển và hội nhập*”.
57. Ngô Đức Du (2017). *Đề xuất giải pháp phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Hải Phòng.
58. Nguyễn Cảnh Hải (2018). *Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Hải Phòng.

59. Trần Đình Hiệp (2019). *Giải pháp thúc đẩy xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam sang một số nước Đông Âu*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Viện chiến lược, chính sách công thương, Hà Nội.

60. Đào Thanh Hương (2018). *Nghiên cứu nâng cao hiệu quả xuất khẩu hàng hóa của Việt Nam đến năm 2030*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Viện chiến lược phát triển, Hà Nội.

61. Hoàng Thị Bích Loan (2016). *Chiến lược kinh tế của Trung Quốc đối với khu Đông Á ba thập niên đầu thế kỷ XXI*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Viện Hàn lâm, Hà Nội.

62. Nguyễn Văn Nhơn (2010). *Phát triển hoạt động ngoại thương của tỉnh Đồng Nai đến năm 2015*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, Hồ Chí Minh.

63. Nguyễn Thị Nhiều (2002). *Một số giải pháp đẩy mạnh hoạt động xúc tiến xuất khẩu ở Việt Nam*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Viện nghiên cứu thương mại, Bộ Thương mại, Hà Nội.

64. Nguyễn Thị Tuyết Mai (2016). *Nghiên cứu các giải pháp phát triển bền vững vận tải thủy nội địa khu vực miền Bắc*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Giao thông vận tải, Hà Nội.

65. Lê Thị Việt Nga (2012). *Phát triển dịch vụ vận tải biển của Việt Nam đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội.

66. Trần Anh Phương (1996). *Quan hệ giữa ngoại thương với tăng trưởng và phát triển nền kinh tế mở*. Luận án phó tiến sĩ khoa học kinh tế, Viện Kinh tế học, Hà Nội.

67. Nguyễn Hữu Sở (2009). *Phát triển kinh tế bền vững ở Việt Nam*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc Gia Hà Nội, Hà Nội.

68. Hồ Trung Thanh (2009). *Xuất khẩu bền vững ở Việt Nam trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế*. Luận án tiến sĩ kinh tế, Trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội, Hà Nội.

69. Nguyễn Như Tiến (1996). *Hiệu quả kinh tế và những biện pháp đẩy mạnh vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đường biển bằng container ở Việt Nam*. Luận án phó tiến sĩ khoa học kinh tế, Trường Đại học Ngoại Thương, Hà Nội.

70. PGS.TS. Lê Thanh Cường (2003). *Xây dựng mô hình động cho quỹ đạo tăng trưởng bền vững hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa trong thời kỳ đổi mới*. Đề tài khoa học cấp Bộ, Bộ Thương mại.

71. PGS.PTS. Nguyễn Thế Uẩn (1992). *Những vấn đề phương pháp luận tính hiệu quả kinh tế ngoại thương*. Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ .

72. TS. Vũ Sĩ Tuấn (2002). *Các giải pháp phát triển dịch vụ vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường hàng không, giai đoạn đến 2010*. Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Bộ thương mại.

73. Nguyễn Thị Thanh An và Phí Đăng Sơn (2019). *Xây dựng bộ tiêu chí và chỉ số giám sát du lịch sinh thái bền vững: Trường hợp nghiên cứu ứng dụng phương pháp delphi cho vùng Đắc Nông*. Tạp chí Khoa học và công nghệ lâm nghiệp, số 04/2019.

74. Lê Thị Ngọc Anh (2017). *Sử dụng Phương pháp Delphi trong xây dựng khung nghiên cứu đánh giá năng lực cạnh tranh điểm đến du lịch*. Tạp chí Khoa học – Đại học Huế, tập 126, số 5A/2017, tr.193-205.

75. Vũ Thị Phương Dung (2013). *Phát triển kinh tế Đài Loan và bài học kinh nghiệm cho Việt Nam*. Tạp chí Nghiên cứu Đông Bắc Á, số 02, tháng 02/2013, tr 43-51.

76. Trần Thị Duyên (2013). *Tìm hiểu một số vấn đề nổi bật về môi trường của Đài Loan*. Tạp chí Nghiên cứu Đông Bắc Á, số 06, tháng 06/2013, tr.47-57.

77. Giang Quân (2012). *Chính sách hỗ trợ sản phẩm xuất khẩu của Trung Quốc*. Tạp chí công nghiệp, kỳ I, tháng 10/2012, tr.58-59.

Tài liệu tham khảo tiếng anh

78. Dominick Salvatore (2013). *International economics - 11th edition*.
79. Gujarati, Damodar N. (2003). *Basic Econometrics*. Singapura: McGraw-Hill, Inc.
80. Johansen S, Juselius K (1990). *Maximum likelihood estimation and inference on cointegration-with applications to the demand for money*. Oxford Bull Econ Stat 52:169–210.
81. Jonathan M Harris và các cộng sự. 2001. *A Survey of Sustainable Development: Social And Economic Dimensions*. Island Press Publisher, Washington, D.C., United States.
82. Martin Stopford (2009). *Maritime Economics, 3rd edition*.
83. Meyer, J. H. (1992). *Rethinking the outlook of colleges whose roots have been in agriculture*. Davis, CA: University of California.
84. Peter N. Hess (2013). *Economic Growth and Sustainable Development*.
85. Sandra Renko, Blazenka Knezevic (2018). *Trade perspectives in context of safety, security, privacy and loyalty*. Cambridge scholars publishing. 2018.
86. Tomáš Hák, Bedřich Moldan, Arthur Lyon Dahl (2007). *Sustainability Indicators: A Scientific Assessment*. Island Press Publisher, Washington DC, US.
87. Jochen Jesinghaus (2007). *Indicators: Boring Statistics of the Key to Sustainable Development?*.
88. Witkin, B. R., & Altschuld, J. W. (1995). *Planning and conducting needs assessment: A practical guide*. Thousand Oaks, CA: Sage Publications, Inc.
89. China's Ocean Development Report 2014.
90. HWWI (Hamburg Institute of International Economics). Strategy 2030 (2006). *Maritime trade and transport logistics*. Berenberg Bank.
91. IMO (International Maritime Organization) (2015). *How international shipping and the maritime community contribute to sustainable development*.
92. IMO (2013). *A concept of a sustainable maritime transportation system*. sustainable development: IMO's contribution beyond Rio+20.
93. European Maritime Safety Agency. EMSA 5 - year strategy 2020 – 2024.
94. OECD (2005). *International Indicators of Trade and Economics Linkage*.

95. OECD/IEA, 2017. *CO₂ Emissions from Fuel Combustion: Overview* (2017 edition).
96. The WB (2013). *Online Trade Outcomes Indicators*. World Integrated Trade Solution.
97. UNCTAD (2018). *50 years of Review of Maritime Transport 1968–2018*.
98. Å. Sjödin, E. Flodström (2007). *Environmental impact of Sea Transportation in the North Sea Region*. Swedish Environmental Research Institute.
99. Gene Rowe and George Wright (2001). *Expert Opinions in Forecasting: The Role of the Delphi Technique*. Principles of Forecasting: International Series in Operations Research and Management Science, vol. 30, ed. Jon Scott Armstrong (New York: Springer), 125–44.
100. Haug, A.A. (2002). *Temporal aggregation and the power of cointegration tests: a Monte Carlo study*. Oxf. Bull. Econ. Stat. 64, 399–412.
101. Jan Hoffmann (2018). *Seaborne trade has brought prosperity. How to ensure its sustainability*. Global Maritime Forum.
102. Jeffrey J. Smith (2018). *Inspirations from sustainable maritime development*. Sustainable Development, International Aviation, and Treaty Implementation, Part IV - Future Direction, p.298 – 311. Cambridge University Press Publisher, Cambridge, England.
103. Jesper Loldrup, Edward Kleverlaan (2013) “*EGM on Oceans, seas and sustainable development: Maritime Transport*”. IMO’s contribution beyond Rio+20.
104. McKinnon A., and Piecyk M. (2010). *Measuring and Managing CO₂ Emissions of European Chemical Transport: Cefit*. The European Chemical Industry Council.
105. Occasional Paper Series: *Sustainable International Civil Aviation*. Center for Research in Air and Space Law, Mc Grill University, Canada.
106. Olmer, N., Comer, B., Roy, B., Mao, X., Rutherford, D. (2017). *Greenhouse Gas Emissions From Global Shipping, 2013-2015*. International Council on Clean Transportation.

107. Özlem Karadag Albayrak (2020). *Effect of Transportation Modes and Foreign Direct Investment on Turkey's Economic Growth: An ARDL Analysis*. Contemporary issues in economics & business Global Studies Vol. 7. IJOPEC Publication Limited, London, UK.
108. Smith, T. W. P., Jalkanen, J. P., Anderson, B. A., Corbett, J. J., Faber, J., Hanayama, S., ...& Pandey, A. (2015). Third IMO Greenhouse Gas Study 2014.
109. Emin Efecan AKTAS và Tugay Gunel (2019). *The relationship between transportation infrastructure investments and economic growth in Turkey*. International Conference on Advanced Research Management, Economics, and Accounting, Barcelona, Spain.
110. Sugandh Malhotra, Lalit K. Das, and V. M. Chariar. *Design Research Methods for Future Mapping*. Proceedings of “International Conferences on Educational Technologies 2014 and Sustainability, Technology and Education 2014” (Taiwan: International Association for Development of the Information Society), 121–30.
111. Adams, S. J. (2001). *Projecting the next decade in safety management: A Delphi technique study*. Professional Safety, 46 (10), 26-29.
112. Ahad Al-Enazi và cộng sự (2021). *A review of cleaner alternative fuels for maritime transportation*. Review Article. Energy Reports.
113. Chang-Hee Kim và cộng sự (2018). *Beyond consensus: A review of Delphi Research published in Malaysian Social Science Journals*. International Journal of Business and Society, Vol. 19 S2, p.312 - 323.
114. Chia-Chien Hsu và Brian A. Sandford (2007). *The Delphi Technique: Make sense of consensus*. Practical Assessment, Research & Evaluation, A Peer – Reviewed Electronic Journal, Vol.12, No.10, 08/2007.
115. Christa Thomsen (2013). *Sustainability (World Commission on Environment and Development Definition)*, Encyclopedia of Corporate Social Responsibility.
116. Custer, R. L., Scarcella, J. A., & Stewart, B. R. (1999). *The modified Delphi technique: A rotational modification*. Journal of Vocational and Technical Education, 15 (2), 1-10.

117. Dilek Temiz Dinç; Huseyin Karamelikli (2021). *Symmetric and asymmetric relationship between maritime transportation and foreign trade volume*. International Journal of Shipping and Transport Logistics, Vol.13, No.3/4, p.260 – 274.

118. Erkan Isikli và cộng sự (2020). *Estimating fuel consumption maritime transport*. Journal of Cleaner Production, 275, 124142.

119. Esmer, S. (2018). *The factors affecting the sea transportation in the new globalization era*. Journal of Management, Marketing and Logistics (JMML), V.5(3), p.166-171.

120. Felicity Hasson, Sinead Keeney, and Hugh McKenna (2000). *Research Guidelines for the Delphi Survey Technique*. Journal of Advanced Nursing 32, no. 4 (2000): 1008–15.

121. Halil, A. (2000). *Theoretical approaches with respects to problems faced in monetary policy management of central bank*. Journal of economics, business and finance, No.15, 58-74.

122. Haruna Musa, Mohd Yacob, Ahmad Abdullah (2018). *Delphi exploration of subjective well-being indicators for strategic urban planning towards sustainable development in Malaysia*. Journal of Urban Management.

123. Hui Xing và cộng sự (2021). *Alternative fuel options for low carbon maritime transportation: Pathways to 2050*. Journal of Cleaner Production, 297, 126651.

124. Jamal Al – Qawasmi (2021). *Selecting a Contextualized Set of Urban Quality of Life Indicators: Results of a Delphi Consensus Procedure*. Sustainability, 13, 4945.

125. J.Duasa (2010). *Determinants of Malaysian trade balance: An ARDL bound testing approach*. Journal of economic cooperation 28(3), p.21- 40.

126. Khatereh lilou, K., kazerooni, A., asgharpour, H. (2019). *The Effect of Trade by Maritime Transport on Employment in Iran*. Journal of Transportation Research, (), pp. -].

127. Kyophilavong, P., Shahbaz, M., & Udin, G. S. (2013). *Does J-curve phenomenon exist in the case of Laos? An ARDL approach*. Economic Modeling, 35, 833 – 839.

128. Lindstad, H., Bright, R. M., & Stroman, A. H. (2016). *Economic savings linked to future Arctic shipping trade are at odds with climate change mitigation*. *Transport Policy*, 45, 24-30.

129. Marzieh Fallah & Lanndon Ocampo (2020). *The use of the Delphi method with non-parametric analysis for identifying sustainability criteria and indicators in evaluating ecotourism management: the case of Penang National Park (Malaysia)*. *Environment Systems and Decisions*, Springer, vol. 41(1), p. 45-62, March.

130. M. J. Frimpong, E.F Oteng (2006). *Bound testing approach : an examination foreign direct investment, trade and growth relationships*. MPRA Paper no. 352: (2006) 1 – 19.

131. Mehdi Mozuni, Wolfgang Jonas (2017). *An Introduction to the Morphological Delphi Method for Design: A Tool for Future-Oriented Design Research*. *The Journal of Design, Economics and Innovation*, Vol.3, No.4, Winter.

132. Miller, G. (2001). *The development of indicators for sustainable tourism: Results of a Delphi survey of tourism researchers*. *Tourism Management*, 22, 351-362.

133. Naima Saeed (2020). *The Effects of Exchange Rate on Norway's Bilateral Trade Flow to the UK Via Maritime and Other Transport Modes: Does the 'Marshall-Lerner' Condition Hold?.* *Journal of International Logistics and Trade*, Vol. 18, No. 2, p.61 – 76.

134. N. Akbulaev, Gadir Bayramli (2020). *Maritime transport and economic growth: Interconnection and influence (an example of the countries in the Caspian sea coast; Russia, Azerbaijan, Turkmenistan, Kazakhstan and Iran)*. *Marine Policy*, Elsevier, 118, 104005.

135. Özer, Mustafa; Canbay, Şerif; Kırca, Mustafa (2020). *The impact of container transport on economic growth in Turkey: An ARDL bounds testing approach*. *Research in Transportation Economics*, Elsevier, 101002.

136. Pablo Coto-Millán (2005). *Determinants of the demand for maritime imports and exports*. *Journal of Transportation Research Part E* 41 (2005) p.357-372).

137. Pesaran, M.H., Shin, Y., Smith, R.J. (2001). *Bounds testing approaches to the analysis of level relationships*. Journal of Applied Economics 16, 289 – 326.
138. Ramanathan, R. (2002). *Introductory Econometrics with Applications*. Retrieved November 10, 201.
139. Ravita D. Prasad và cộng sự (2019). *Fuel demand and emissions for maritime sector in Fiji: Current status and low carbon strategies*. Marine Policy, Elsevier, 102 p.40 – 50.
140. R.Jiang, R.Kleer, F.T.Piller (2017). *Predicting the future of additive manufacturing: a Delphi study on economic and societal implications of 3D printing for 2030*. Technological Forecast Social Change, 117, p.84 – 97.
141. Sarah J. Young, Lynn M. Jamieson (2001). *Delivery Methodology of the Delphi: A Comparison of Two Approaches*. The Journal of Park and recreation administration, Vol 19. No.1.
142. S. Afshin Mansouri và cộng sự (2015). *Multi-objective decisions support to enhance environmental sustainability in maritime shipping: A review and future directions*. Transportation Research Part E, Elsevier, 78, p.3-18.
143. Shakila Thangaratinam & Charles WE Redman (2005). *The Delphi Technique*. The Obstetrician & Gynaecologist, Vol. 7, Issue 2, April, p. 120 – 125.
144. Shrestha, M. B., & Bhatta, G. R. (2018). *Selecting appropriate methodological framework for time series data analysis*. The Journal of Finance and Data Science, 4(2) 71 – 89.
145. UMA G. Gupta and Robert E. Clarke (1996). *Theory and Applications of The Delphi Technique: A Bibliography (1975 – 1994)*. Technological Forecasting and Social Change, Vol. 3, Issue 2, 10/1996, p.185 – 211.

PHỤ LỤC 1

Chỉ tiêu đánh giá phát triển bền vững của Việt Nam

TT	Chỉ tiêu	2010	2015*	2020**
I	Các chỉ tiêu tổng hợp			
1	GDP xanh (VND hoặc USD)	-	-	-
2	Chỉ số phát triển con người (HDI) (0-1)	0,733	đạt nhóm trung bình khá của thế giới	đạt nhóm trung bình cao của thế giới
3	Chỉ số bền vững môi trường (0-1)	-	-	-
II	Các chỉ tiêu kinh tế			
4	Hiệu quả sử dụng vốn đầu tư (ICOR) (số đồng vốn đầu tư thực hiện tăng thêm để tăng thêm 1 đồng GDP)	5,27	< 5,0	< 5,0
5	Năng suất lao động xã hội (USD/lao động)	1.917	3.900-4.000	6.100-6.500
6	Tỷ trọng đóng góp của năng suất các nhân tố tổng hợp vào tốc độ tăng trưởng chung (%)	28,2	30,0	35,0
7	Mức giảm tiêu hao năng lượng để sản xuất ra một đơn vị GDP (%)	-	2,5-3%/năm	2,5-3%/năm
8	Tỷ lệ năng lượng tái tạo trong cơ cấu sử dụng năng lượng (%)	3	4	5
9	Chỉ số giá tiêu dùng (CPI) (% so với tháng 12 năm trước)	11,75	biên quân 5 năm < 10	biên quân 5 năm < 5
10	Cán cân vãng lai (tỷ USD)	-3,524 (năm 2011)	-3,1	< -3,0
11	Bội chi ngân sách Nhà nước (%/GDP)	5,53	4,5	< 4,0
12	Nợ của Chính phủ (%/GDP)	45,7	60-65	< 55,0
13	Nợ nước ngoài (%/GDP)	42,2	< 50,0	< 50,0
III	Các chỉ tiêu về xã hội			
14	Tỷ lệ nghèo (%)	10%	giảm biên quân 1,5 – 2%/năm	giảm biên quân 1,5 – 2%/năm
15	Tỷ lệ thất nghiệp (%)	2,88	< 3,00	< 3,00
16	Tỷ lệ lao động đang làm việc trong nền kinh tế đã qua đào tạo (%)	40	55	>70
17	Hệ số bất bình đẳng trong phân phối thu nhập (hệ số Gini) (lần)	0,425	< 5,0	< 5,0
18	Tỷ số giới tính khi sinh (trai/100 gái)	111	113	115
19	Số sinh viên/10.000 dân (SV)	200	300	450
20	Số thuê bao Internet (số thuê bao/100 dân)	30	8,5 (Bảng thông rộng)	20 (Bảng thông rộng)
21	Tỷ lệ người dân được hưởng bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp (%)	XH: Y tế: 60 TN:	XH: 38 Y tế: 75 TN: 73	XH: 51 Y tế: 80 TN: 84,5
22	Số người chết do tai nạn giao thông (người/100.000 dân/năm)	13	11	9
23	Tỷ lệ số xã được công nhận đạt tiêu chí nông thôn mới (%)	-	20	50

IV	Các chỉ tiêu về tài nguyên và môi trường			
24	Tỷ lệ che phủ rừng (%)	39,7	42-43	45
25	Tỷ lệ đất được bảo vệ, duy trì đa dạng sinh học (%)	7,6 (2,5 tr.ha)	-	-
26	Diện tích đất bị thoái hóa (triệu ha)	9,3	-	-
27	Mức giảm lượng nước ngầm, nước mặt ($m^3/người/năm$)	2098 $m^3/ng/năm$	-	1770 $m^3/ng/năm$
28	Tỷ lệ ngày có nồng độ các chất độc hại trong không khí vượt quá tiêu chuẩn cho phép (%)	-	-	-
29	Tỷ lệ các đô thị, khu công nghiệp, khu chế xuất, cụm công nghiệp xử lý chất thải rắn, nước thải đạt tiêu chuẩn hoặc quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng (%)	50	60	70
30	Tỷ lệ chất thải rắn thu gom, đã xử lý đạt tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật quốc gia tương ứng (%)	83	85	90

(Nguồn: Quyết định Phê duyệt Chiến lược phát triển bền vững Việt Nam giai đoạn 2011 – 2020. (2012))

PHỤ LỤC 2

Bộ chỉ số Phát triển bền vững của Ủy ban Phát triển bền vững Liên hợp quốc

Chủ đề	Chủ đề nhánh	Chỉ tiêu	
I. Lĩnh vực xã hội			
1. Công bằng	1. Nghèo đói	1. Tỷ lệ người nghèo	
		2. Chỉ số Gini về bất cân đối thu nhập	
		3. Tỷ lệ thất nghiệp	
2. Y tế	2. Công bằng giới	4. Tỷ lệ lương trung bình của nữ so với nam	
	3. Tình trạng dinh dưỡng	5. Tình trạng dinh dưỡng của trẻ em	
	4. Tỷ lệ chết	6. Tỷ lệ chết <5 tuổi	
		7. Kỳ vọng sống của trẻ mới sinh	
	5. Điều kiện vệ sinh	8. % dân số có thiết bị vệ sinh phù- hợp	
	6. Nước sạch	9. Dân số được dùng nước sạch	
	7. Tiếp cận dịch vụ Y tế	10. % dân số được tiếp cận dịch vụ y tế ban đầu	
3. Giáo dục	8. Cấp giáo dục	11. Tiêm chủng cho trẻ em	
		12. Tỷ lệ sử dụng các biện pháp tránh thai	
		13. Phổ cập tiểu học đối với trẻ em	
4. Nhà ở	9. Biết chữ	14. Tỷ lệ người trưởng thành đạt mức giáo dục cấp II	
		15. Tỷ lệ biết chữ của người trưởng thành	
5. An ninh	10. Điều kiện sống	16. Diện tích nhà ở bình quân đầu người	
6. Dân số	11. Tội phạm	17. Số tội phạm trong 100.000 dân số.	
	12. Thay đổi dân số	18. Tỷ lệ tăng dân số	
		19. Dân số đô thị chính thức và không chính thức	
II. Lĩnh vực môi trường			
7. Không khí	13. Thay đổi khí hậu	20. Phát thải khí gây hiệu ứng nhà kính	
	14. Phá huỷ tầng ôzôn	21. Mức độ tàn phá tầng ôzôn	
	15. Chất lượng không khí	22. Mức độ tập trung của chất thải khí khu vực đô thị	
8. Đất	16. Nông nghiệp	23. Đất canh tác và diện tích cây lâu năm	
		24. Sử dụng phân hoá học	
		25. Sử dụng thuốc trừ sâu	
		26. Tỷ lệ che phủ rừng	
		27. Cường độ khai thác gỗ	
		18. Hoang hoá	28. Đất bị hoang hoá
		19. Đô thị hoá	29. Diện tích đô thị chính thức và phi chính thức
9. Đại dương, biển, bờ biển	20. Khu vực bờ biển	30. Mức độ tập trung của tảo trong nước biển	
		31. % dân số sống ở khu vực bờ biển	
		21. Ngư nghiệp	32. Loài hải sản chính bị bắt hàng năm
10. Nước sạch	22. Chất lượng nước	33. Mức độ cạn kiệt của nguồn nước ngầm và nước mặt so với tổng nguồn nước	
		34. BOD của khối nước	
		35. Mức tập trung của Faecal Coliform	
11. Đa dạng sinh học	23. Hệ sinh thái	36. Diện tích hệ sinh thái chủ yếu được lựa chọn	
		37. Diện tích được bảo vệ so với tổng diện tích	
		24. Loài	38. Sự đa dạng của số loài được lựa chọn

III. Lĩnh vực kinh tế		
12. Cơ cấu kinh tế	25. Hiện trạng kinh tế	39. GDP bình quân đầu người
		40. Tỷ lệ đầu tư trong GDP
	26. Thương mại	41. Cán cân thương mại hàng hoá và dịch vụ
		42. Tỷ lệ nợ trong GNP
	27. Tình trạng tài chính	43. Tổng viện trợ ODA hoặc nhận viện trợ ODA so với GNP
	28. Tiêu dùng vật chất	44. Mức độ sử dụng vật chất
	29. Sử dụng năng lượng	45. Tiêu thụ năng lượng bình quân đầu người/ năm
		46. Tỷ lệ tiêu dùng nguồn năng lượng có thể tái sinh.
		47. Mức độ sử dụng năng lượng
13. Mẫu hình sx tiêu dùng	30. Xả thải và quản lý xả thải	48. Xả thải rắn của công nghiệp và đô thị
		49. Chất thải nguy hiểm
		50. Chất thải phóng xạ
		51. Chất thải tái sinh
	31. Giao thông vận tải	52. Khoảng cách vận chuyển/người theo một cách thức vận chuyển
IV. Lĩnh vực thể chế		
14. Khuôn khổ thể chế	32. Quá trình thực hiện chiến lược PTBV	53. Chiến lược PTBV quốc gia
	33. Hợp tác quốc tế	54. Thực thi các công ước quốc tế đã ký kết
15. Năng lực thể chế	33. Tiếp cận thông tin	55. Số lượng người truy cập Internet/1.000 dân
	35. Cơ sở hạ tầng TTLL	56. Đường điện thoại chính/1.000 dân
	36. Khoa học & công nghệ	57. Đầu tư cho nghiên cứu và phát triển tính theo% GDP
	37. Phòng chống thảm hoạ	58. Thiệt hại về người và của do các thảm hoạ thiên tai

Nguồn: CSD - Commission on Sustainable Development

PHỤ LỤC 3

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM
VIỆN ĐÀO TẠO SAU ĐẠI HỌC



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

PHIẾU XIN Ý KIẾN CHUYÊN GIA
Về Bộ tiêu chí đánh giá phát triển bền vững
ngoại thương đường biển Việt Nam

NĂM 2020

LỜI NGỎ

Hội nghị Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD) ước tính rằng khoảng 80% thương mại toàn cầu tính theo khối lượng và 70% giá trị được vận chuyển bằng đường biển. Có thể nói, hiện nay, phương thức ngoại thương đường biển là phương thức ngoại thương chủ yếu ở Việt Nam cũng như trên toàn thế giới. Mặt khác, sự bùng nổ của nhu cầu về hàng hóa dịch vụ toàn cầu trong những năm gần đây khiến từ khâu sản xuất đến khâu vận chuyển, phân phối đang tăng trưởng nhanh về số lượng, quy mô. 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 tiêu chí kinh tế. Vì vậy, nghiên cứu giải pháp phát triển và phát triển một cách bền vững ngoại thương đường biển đang là một vấn đề cấp bách ở Việt Nam cũng như trên toàn thế giới.

Để phục vụ cho nghiên cứu này với tình huống tại Việt Nam, trước hết, cần đánh giá được thực trạng phát triển của ngành ngoại thương đường biển Việt Nam, mức độ bền vững của ngành hiện nay, từ đó đề xuất các giải pháp có tính khoa học và tính khả thi. Dựa trên bộ tiêu chí đánh giá phát triển bền vững của Liên Hiệp Quốc, bộ tiêu chí đánh giá phát triển bền vững của Việt Nam và đặc thù của ngành ngoại thương đường biển, tác giả đã xây dựng bộ tiêu chí đánh giá phát triển bền vững của riêng ngành này.

Theo phạm vi nghiên cứu, nội dung chính của luận án tập trung vào khâu vận chuyển nên bộ tiêu chí cũng chủ yếu đánh giá phát triển bền vững ngoại thương đường biển ở khâu vận chuyển xét trên 03 tiêu chí: kinh tế, xã hội – con người và môi trường sinh thái.

Để đảm bảo tính khách quan và toàn diện trong quá trình xây dựng bộ tiêu chí, tác giả sử dụng phương pháp chuyên gia (Delphi method) – là một trong những phương pháp định tính tin cậy có cơ sở khoa học, đã và đang được sử dụng rộng rãi trong nghiên cứu kinh tế mang lại hiệu quả cao. Vì vậy, những ý kiến của chuyên gia trong phiếu này sẽ góp phần quan trọng vào việc hoàn thiện bộ tiêu chí nói riêng và sự thành công của luận án nói chung.

Tác giả cam kết các ý kiến của chuyên gia chỉ phục vụ cho luận án tiến sĩ của tác giả, không có bất kỳ mục đích thương mại nào khác.

Tác giả kính mong chuyên gia vui lòng cho ý kiến để bộ tiêu chí được hoàn thiện hơn.

Tác giả xin chân thành cảm ơn!

Tác giả

Vương Thu Giang – Giảng viên Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Số điện thoại: 0916.597.999

Địa chỉ email: vuongthugiang.vimaru@gmail.com

PHIẾU XIN Ý KIẾN CHUYÊN GIA

Về Bộ tiêu chí đánh giá phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam

A. PHẦN THÔNG TIN CỦA CHUYÊN GIA

Họ và tên:

Đơn vị công tác:

Vị trí công tác:

Số năm kinh nghiệm trong lĩnh vực có liên quan:

Học vị, học hàm:

Địa chỉ email:.....

B. BỘ TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG NGOẠI THƯƠNG ĐƯỜNG BIỂN VIỆT NAM

Dưới đây là bộ tiêu chí đánh giá phát triển bền vững ngoại thương đường biển Việt Nam do tác giả đề xuất. Bộ tiêu chí gồm có 03 tiêu chí cấp I, 10 tiêu chí cấp II và 34 tiêu chí cấp III.

Xin vui lòng đánh dấu X vào lựa chọn của chuyên gia! (Trang tiếp theo)

Ngoài ra, chuyên gia có thể góp ý thêm cho bộ tiêu chí bằng cách loại bỏ bớt, bổ sung thêm, gộp các tiêu chí hoặc các ý kiến cụ thể khác ở phần C của phiếu.

**BỘ TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ PHÁT TRIỂN BỀN VỮNG
NGOẠI THƯƠNG ĐƯỜNG BIỂN
(ÁP DỤNG TÌNH HUỐNG TẠI VIỆT NAM)**

Tiêu chí cấp I	Tiêu chí cấp II	Tiêu chí cấp III	Ý kiến của chuyên gia	
			Đồng ý	Không đồng ý
1. KINH TẾ	1.1. Kim ngạch NTĐB	1.1.1. Kim ngạch NTĐB Việt Nam nói chung		
		1.1.2. Kim ngạch xuất khẩu đường biển theo các mặt hàng chủ yếu		
		1.1.3. Kim ngạch nhập khẩu đường biển theo các mặt hàng chủ yếu		
		1.1.4. Kim ngạch NTĐB Việt Nam theo các thị trường		
	1.2. Khối lượng hàng hóa NTĐB	1.2.1. Khối lượng hàng hóa NTĐB nói chung		
		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. Đội tàu vận chuyển hàng hóa ngoại thương	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		

Tiêu chí cấp I	Tiêu chí cấp II	Tiêu chí cấp III	Ý kiến của chuyên gia	
			Đồng ý	Không đồng ý
2. XÃ HỘI - CON NGƯỜI	2.1. Sự đóng góp của NTĐB vào thu nhập quốc dân GDP	2.1.1. Độ mở NTĐB theo chỉ tiêu kim ngạch XNK		
		2.1.2. Độ mở NTĐB theo chỉ tiêu xuất khẩu đường biển		
		2.1.3. Đánh giá đóng góp trực tiếp của NTĐB vào GDP		
	2.2. Sự góp phần tạo việc làm, tăng thu nhập cho người lao động và không làm gia tăng các vấn đề xã hội	2.2.1. Trình độ lao động		
		2.2.2. Sự đóng góp của NTĐB vào tăng thu nhập cho người lao động		
		2.2.3. Tỷ lệ lao động trong ngành được đào tạo thêm mỗi năm		
		2.2.4. Tỷ lệ lao động nữ trong ngành		
	2.3. Sự đảm bảo an toàn trong hoạt động NTĐB	2.3.1. Tình hình tai nạn hàng hải trong NTĐB		
		2.3.2. Đánh giá khiếm khuyết của đội tàu NTĐB liên quan đến vấn đề an toàn an ninh hàng hải.		
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 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 sói, lờ, 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. Tình hình khiếm khuyết của đội tàu liên quan đến vấn đề môi trường		
	3.4. Các hoạt động hợp tác quốc tế, tuyên truyền và nghiên cứu liên quan đến bảo vệ môi trường	3.4.1. Hoạt động nâng cao nhận thức về tài nguyên, bảo vệ môi trường và biến đổi khí hậu.		
		3.4.2. Tăng cường hợp tác quốc tế ứng phó với biến đổi khí hậu.		

C. PHẦN Ý KIẾN KHÁC CỦA CHUYÊN GIA

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

Tác giả xin chân thành cảm ơn những ý kiến nghiêm túc, xác đáng của chuyên gia!

....., ngày ... tháng ... năm 20.....

Chữ ký của chuyên gia

(Kính nhờ chuyên gia ghi đầy đủ họ và tên)

PHỤ LỤC 4

Hệ số phát thải của động cơ đẩy và nồi hơi, g/kWh

Tốc độ động cơ chính	Năm sản xuất	NO _x	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO ₂	HC	CO	CO ₂	N ₂ O	CH ₄
Chậm (Tier 0)	Trước 1999	18,1	1,42	1,34	10,29	0,60	1,40	620	0,03	0,01
Chậm (Tier I)	2000-2010	17,0	1,42	1,34	10,29	0,60	1,40	620	0,03	0,01
Chậm (Tier II)	2011-2016	15,3	1,42	1,34	10,29	0,60	1,40	620	0,03	0,01
Chậm (Tier III)	Sau 2016	3,6	1,42	1,34	10,29	0,60	1,40	620	0,03	0,01
Trung bình (Tier 0)	Trước 1999	14,0	1,43	1,34	11,35	0,50	1,10	683	0,03	0,01
Trung bình (Tier I)	2000-2010	13,0	1,43	1,34	11,35	0,50	1,10	683	0,03	0,01
Trung bình (Tier II)	2011-2016	11,2	1,43	1,34	11,35	0,50	1,10	683	0,03	0,01
Trung bình (Tier III)	Sau 2016	2,8	1,43	1,34	11,35	0,50	1,10	683	0,03	0,01
Tuốc-bin khí	Tất cả	6,1	0,06	0,06	16,10	0,10	0,20	970	0,08	0,00
Động cơ nồi hơi chính	Tất cả	2,1	0,93	0,87	16,10	0,10	0,20	970	0,08	0,00

(Nguồn: Bộ công cụ phát thải cảng của IMO)

PHỤ LỤC 5

Hệ số phát thải của động cơ phụ, g/kWh

Tốc độ động cơ phụ trợ	Năm sản xuất	NO _x	PM ₁₀	PM _{2.5}	SO ₂	HC	CO	CO ₂	N ₂ O	CH ₄
Trung bình (Tier 0)	Trước 1999	14,7	1,44	1,35	11,98	0,40	1,10	722	0,03	0,01
Trung bình (Tier I)	2000 - 2010	13,0	1,44	1,35	11,98	0,40	1,10	722	0,03	0,01
Trung bình (Tier II)	2011 - 2016	11,2	1,44	1,35	11,98	0,40	1,10	722	0,03	0,01
Trung bình (Tier III)	Sau 2016	2,8	1,44	1,35	11,98	0,40	1,10	722	0,03	0,01
Cao (Tier 0)	Trước 1999	11,6	1,44	1,35	11,98	0,40	0,90	690	0,03	0,01
Cao (Tier I)	2000 - 2010	10,4	1,44	1,35	11,98	0,40	0,90	690	0,03	0,01
Cao (Tier II)	2011 - 2016	8,2	1,44	1,35	11,98	0,40	0,90	690	0,03	0,01
Cao (Tier III)	Sau 2016	2,1	1,44	1,35	11,98	0,40	0,90	690	0,03	0,01

(Nguồn: Bộ công cụ phát thải cảng của IMO)

PHỤ LỤC 6

Kết quả kiểm định mối quan hệ giữa các yếu tố kinh tế tác động đến ngoại thương đường biên bằng mô hình ARDL

Kiểm tra và xác định tính dừng của các biến trong mô hình

	ADF-stats	p-value	Kết luận
LKIMNGACH	0.544308	0.9865	Không dừng
LKHOILUONG	1.040.616	0.9964	Không dừng
LTRONGTAI	-1.978.249	0.2951	Không dừng
Sai phân bậc nhất			
LKIMNGACH	-3.497.422	0.0126	Dừng ở 5%
LKHOILUONG	-6.776.602	0.0000	Dừng ở 5%
LTRONGTAI	-5.958.143	0.0000	Dừng ở 5%

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

Hypothesized		Trace	0.05	
No. of CE(s)	Eigenvalue	Statistic	Critical Value	Prob.**
None *	0.484197	46.63026	29.79707	0.0003
At most 1 *	0.296223	16.17686	15.49471	0.0394
At most 2	0.000376	0.017318	3.841466	0.8952

Trace test indicates 2 cointegrating eqn(s) at the 0.05 level

Lựa chọn độ trễ tối ưu cho các biến trong mô hình

Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC
0	79.62091	NA	0.001584	-3.610275	-3.528358
1	88.59680	16.69934	0.001093	-3.981247	-3.858372
2	95.78573	13.04037*	0.000820*	-4.269104*	-4.105271*
3	95.81854	0.057995	0.000858	-4.224118	-4.019327
4	97.27167	2.500730	0.000841	-4.245194	-3.999445

Kết quả mô hình hồi quy ARDL

Cointegrating Form				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LKIMNGACH(-1))	0.289260	0.142716	2.026828	0.0499
D(LKHOILUONG)	0.487114	0.142951	3.407554	0.0016
D(LKHOILUONG (-1))	-0.157941	0.104543	-1.510784	0.1393

D(LTRONGTAI)	-0.204530	0.184379	-1.109290	0.2745
D(LTRONGTAI(-1))	-0.147741	0.190320	-0.776276	0.4425
CointEq(-1)	-0.253915	0.060069	-4.227060	0.0001
Cointeq = LKNNTDB - (0.6522*LKLNTDB + 1.4664*LTRONGTAI - 7.6441)				
Long Run Coefficients				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LKHOILUONG	0.652161	0.111239	5.862680	0.0000
LTRONGTAI	1.466406	0.263083	5.573920	0.0000
C	-7.644082	2.155903	-3.545653	0.0011

Kiểm định hiện tượng tự tương quan

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:			
F-statistic	2.067844	Prob. F(1,36)	0.1591
Obs*R-squared	2.498718	Prob. Chi-Square(1)	0.1139

Từ bảng trên ta thấy, mức ý nghĩa P-value của kiểm định F-statistics là 0,1591 > 0,05, nên chấp nhận H_0 . Như vậy, mô hình không xảy ra hiện tượng tự tương quan.

Kiểm định phương sai sai số thay đổi (Heteroskedasticity Test)

F-statistic	1.761609	Prob. F(8,37)	0.1167
Obs*R-squared	12.68811	Prob. Chi-Square(8)	0.1230
Scaled explained SS	14.71814	Prob. Chi-Square(8)	0.0649

Kiểm định sai dạng hàm (Ramsey RESET Test)

	Value	df	Probability
t-statistic	1.088892	36	0.2834
F-statistic	1.185686	(1,36)	0.2834

Kiểm định thừa biến (tồn tại biến không quan trọng trong mô hình) - (Wald Test)

Test Statistic	Value	df	Probability
F-statistic	77.92886	(3,37)	0.0000
Chi-square	233.7866	3	0.0000