

MỘT SỐ VẤN ĐỀ VỀ KINH TẾ HÀNG HẢI Ở VIỆT NAM

KIỀU QUỲNH ANH*
KIỀU VIỆT HÀ**

Tóm tắt: Kinh tế biển là một trong những nhiệm vụ trọng tâm của phát triển kinh tế - xã hội mỗi quốc gia, trong đó kinh tế hàng hải cũng chiếm vai trò quan trọng. Ở Việt Nam, phát triển kinh tế hàng hải đã được Đảng và Nhà nước quan tâm đầu tư song thực trạng kinh tế hàng hải trong thời gian qua còn nhiều vấn đề bất cập. Bài viết phân tích thực trạng kinh tế hàng hải ở Việt Nam qua thực trạng hệ thống cảng biển, đội tàu vận tải, công nghiệp đóng tàu,... để từ đó đưa ra một số đề xuất nhằm phát triển kinh tế hàng hải trong thời gian tới.

Từ khoá: Kinh tế biển; kinh tế hàng hải; phát triển kinh tế hàng hải.

Abstract: The marine economics is one of the key tasks in the socio-economic development of each country, in which the maritime industry plays an important role. In Viet Nam, the development of the maritime economy has received attention and investment from the Party and State, but there are still many shortcomings in its current state of development. The article analyzes the current state of the maritime economy in Vietnam through the state of the port system, shipping fleet, shipbuilding industry, and other relevant aspects. Based on this analysis, it proposes some recommendations for the future development of the maritime economy.

Keywords: Marine economics; maritime economics; maritime economic development.

Ngày nhận bài: 22/01/2024; Ngày sửa bài: 05/02/2024; Ngày duyệt đăng bài: 27/3/2024.

Đặt vấn đề

Kinh tế hàng hải bao gồm tất cả các ngành: công nghiệp tàu thủy, vận tải biển và dịch vụ khai thác cảng biển, bảo đảm hàng hải, các hoạt động phụ trợ như đại lý môi giới, hoa tiêu, hậu cần (logistics). Trong giai đoạn vừa qua, kinh tế hàng hải đã có bước phát triển đáng kể, giá trị sản lượng toàn ngành vận tải biển, dịch vụ cảng biển và đóng tàu gia tăng liên tục với tốc độ khác nhau trong từng giai đoạn phát triển ngành. Theo định hướng của Đảng và Nhà nước, mục tiêu phát triển kinh tế - xã hội đến năm 2030, sự phát triển kinh tế hàng hải là một trong những mục tiêu cụ thể quan trọng¹, nằm trong mục tiêu tổng quát “Đưa Việt Nam trở thành quốc gia biển mạnh; đạt cơ bản các tiêu chí về phát triển bền vững kinh tế biển; hình thành

văn hoá sinh thái biển; chủ động thích ứng với biến đổi khí hậu, nước biển dâng; ngăn chặn xu thế ô nhiễm, suy thoái môi trường biển, tình trạng sạt lở bờ biển và biển xâm thực; phục hồi và bảo tồn các hệ sinh thái biển quan trọng. Những thành tựu khoa học mới, tiên tiến, hiện đại trở thành nhân tố trực tiếp thúc đẩy phát triển bền vững kinh tế biển”. Đảng và Nhà nước ta đã xác định chủ trương đến năm 2030 phát triển thành công, đột phá về các ngành kinh tế biển theo thứ tự ưu tiên: (1) Du lịch và dịch vụ biển; (2) Kinh tế hàng hải; (3) Khai thác dầu khí và các tài nguyên khoáng sản biển khác; (4) Nuôi trồng và khai thác hải sản; (5) Công nghiệp ven biển; (6) Năng lượng tái tạo và các ngành kinh tế biển mới. Như vậy, có thể thấy kinh tế hàng hải cũng góp phần quan trọng trong sự phát triển kinh tế - xã hội của Việt Nam.

* TS., Giảng viên Học viện KHXH; Email: anhkiieuquynh72@gmail.com

** ThS., Chuyên viên Pháp chế, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

¹ Ban chấp hành TW Đảng (2018), Nghị quyết 36-NQ/TW Nghị quyết Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành trung ương Đảng khóa XII ngày 22/10/2018.

1. Thực trạng cơ sở hạ tầng hàng hải tại Việt Nam

1.1. Về hệ thống cảng biển

Việt Nam hiện đã hình thành được một hệ thống cảng biển hoàn chỉnh từ Bắc vào Nam với 286 bến cảng. Hệ thống cảng biển hiện nay được quy hoạch đồng bộ gắn liền với các trung tâm, vùng kinh tế lớn của cả nước. Hệ thống cảng biển Việt Nam được chia thành 6 nhóm dọc từ Bắc vào Nam với nhóm 1 gồm các cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình; nhóm 2 gồm cảng biển Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh; nhóm 3 gồm các cảng biển Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi; nhóm 4 gồm các cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận; nhóm 5 gồm các cảng biển Đông Nam Bộ (bao gồm cả Côn Đảo và trên sông Soài Rạp thuộc địa bàn tỉnh Long An); nhóm 6 gồm các cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long (bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam). Sáu nhóm trên lại được chia thành 3 miền: miền Bắc (hệ thống cảng biển nhóm 1); miền Trung (hệ thống cảng biển nhóm 2, 3, 4); miền Nam (hệ thống cảng biển nhóm 5, 6). Việt Nam hiện nay đã thiết lập được 32 tuyến vận tải biển, trong đó 25 tuyến vận tải quốc tế và 7 tuyến vận tải nội địa, trong đó ngoài các tuyến châu Á, khu vực phía Bắc đã khai thác 2 tuyến đi Bắc Mỹ, phía Nam đã hình thành được 16 tuyến đi Bắc Mỹ và châu Âu; đứng vị trí thứ 3 khu vực Đông Nam Á, chỉ sau Malaysia và Singapore.

Bên cạnh sự phát triển nhanh về số lượng, hệ thống cảng biển Việt Nam không ngừng được nâng cao về năng lực và chất lượng dịch vụ, do đó sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển ngày một lớn. Ngoài ra, một trong những công nghệ phổ biến được áp dụng là hệ thống quản lý tác nghiệp Cảng biển (Terminal Operating System - TOS); các doanh nghiệp kinh doanh cảng biển thuộc Cảng biển loại I

cũng sử dụng các công nghệ tiên tiến khác như hệ thống quản lý kho bãi (Warehouse Management System - WMS), hệ thống quản lý vận tải (Transport Management System - TMS), hệ thống theo dõi hàng hóa (Track and Trace System), hệ thống giao thông thông minh (Intelligent Transportation System - ITS), hệ thống tự động hóa bốc xếp (Automated Container Terminal - ACT) và hệ thống truyền thông liên lạc (Communication System). Như vậy, có thể thấy thực trạng phát triển cảng biển của Việt Nam cũng có đà tốt để có thể bắt kịp với sự phát triển của thế giới.

1.2. Về đội tàu vận tải

Tính đến tháng 12/2021, đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam có 1.502 chiếc, bao gồm 1.032 tàu vận tải và 470 tàu khác, có tổng dung tích khoảng 7,145 triệu GT và tổng trọng tải khoảng 11,7 triệu DWT (đứng thứ 4 trong ASEAN và thứ 30 trên thế giới). Trong năm 2021, tổng trọng tải của đội tàu vận tải biển Việt Nam có sự tăng lên nhanh chóng, một số doanh nghiệp Việt Nam đã đầu tư tàu chuyên dụng trọng tải lớn, như tàu dầu thô trọng tải đến 300.000 DWT, tàu khí hóa lỏng... Về tuổi tàu, đội tàu biển nước ta có tuổi tàu bình quân là 15,5 năm tuổi. Nhiều tàu với công nghệ cũ không phù hợp với việc vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu dẫn đến khó cạnh tranh được với đội tàu thế hệ mới của các doanh nghiệp nước ngoài. Trong giai đoạn 2016 - 2021, tàu khí hóa lỏng có tỉ lệ tăng trưởng 58% (tăng từ 12 tàu lên 20 tàu), song, các tàu thuộc nhóm tàu này thường có tuổi tàu cao dẫn đến tàu khí hóa lỏng trở thành nhóm tàu có tuổi trung bình cao nhất trong đội tàu (hơn 23 tuổi). Tàu khách là nhóm tàu có tuổi trẻ nhất trong đội tàu do thường xuyên được thay thế (7,9 tuổi) và là nhóm tàu có tốc độ tăng trưởng nhanh trong giai đoạn 2016 - 2021 với mức tăng 100% (từ 33 lên 64 tàu), chủ yếu là các tàu phục vụ bờ ra đảo. So với các nước trong

khu vực, Việt Nam là thị trường vận tải lớn với sản lượng vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu ngày càng tăng, mặc dù ảnh hưởng của dịch Covid-19, tổng sản lượng hàng hóa theo tuyến thông qua cảng biển Việt Nam vẫn có xu hướng tăng dần theo các năm: năm 2020, đạt 692,292 triệu tấn, tăng 4% so với năm 2019; 6 tháng đầu năm 2021 đạt 425,115 triệu tấn, tăng 6% so với cùng kỳ năm 2020.

1.3. Về ngành công nghiệp đóng tàu

Để thực hiện Chiến lược biển là phát triển công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển thì nhiệm vụ của ngành công nghiệp đóng tàu cũng giữ vị trí rất cần thiết trong tổng thể các ngành của kinh tế hàng hải.

Trải qua 50 năm hình thành và phát triển, ngành công nghiệp đóng tàu ở nước ta đã trở thành một ngành công nghiệp trọng điểm với một hệ thống các nhà máy đóng tàu lớn nhỏ từ Bắc vào Nam, các nhà máy liên doanh với nước ngoài. Từ năng lực ban đầu chỉ đóng được tàu 3.000 DWT, đến nay ngành công nghiệp tàu thủy nước ta đã đóng được hầu hết các gam tàu tổng hợp, tàu hàng rời, tàu dầu, tàu chở ô tô; thiết kế công nghệ cho một số gam tàu hàng rời; hình thành kết cấu hạ tầng và lực lượng lao động rộng khắp trên phạm vi cả nước. Đến nay, ngành công nghiệp tàu thủy đã bước đầu hình thành được cơ sở vật chất kỹ thuật quan trọng của ngành công nghiệp đóng tàu biển với một số nhà máy đóng tàu đang hoạt động có sản phẩm tàu biển được thế giới chấp nhận về chất lượng; xây dựng được một số cơ sở công nghiệp phụ trợ hỗ trợ ngành công nghiệp tàu thủy. Tính đến đầu năm 2022, cả nước có 97 nhà máy đóng tàu có trọng tải từ 1.000 DWT trở lên và có 68 nhà máy đóng mới và sửa chữa tàu thuyền. Tổng công suất thiết kế của nhà máy đóng mới là 2,6 triệu DWT/năm, nhưng thực tế mới đạt được 0,8 - 1 triệu DWT/năm, tương đương khoảng 31% công suất.

Ngoài những khó khăn kể trên, ngành công nghiệp đóng tàu của Việt Nam còn gặp những trở ngại như: nhiều nhà máy chưa được đầu tư đồng bộ, ít có nhà máy đạt chuẩn quốc tế. Hầu hết các công trình nâng hạ thủy của ngành công nghiệp tàu thủy nước ta phục vụ đóng mới nên năng lực sửa chữa toàn ngành hiện chỉ đáp ứng được 42% - 46% nhu cầu sửa chữa đội tàu quốc gia. Bên cạnh đó, các ngành công nghiệp phụ trợ, luyện kim, thép, chế tạo máy hầu như chưa đáp ứng được các nhu cầu của ngành công nghiệp đóng tàu; phần lớn vật tư chính cho đóng tàu đều phải nhập khẩu làm giảm tính chủ động và khả năng cạnh tranh của ngành công nghiệp tàu thủy nước ta.

2. Hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế phát triển kinh tế hàng hải tại Việt Nam

2.1. Hạn chế phát triển kinh tế hàng hải tại Việt Nam

Mặc dù, Việt Nam có lợi thế về vị trí địa lý, nguồn nhân lực để phát triển kinh tế hàng hải. Tuy nhiên, trong quá trình triển khai, thực hiện chính sách phát triển kinh tế hàng hải theo chủ trương đường lối mà Đảng và Nhà nước còn có một số bất cập như sau: các quy định pháp luật chuyên ngành còn chưa nhất quán dẫn đến các doanh nghiệp kinh doanh hàng hải gặp nhiều trở ngại trong việc lựa chọn áp dụng quy định pháp luật điều chỉnh; một số quy định còn chưa đồng bộ với các ngành, địa phương và tình hình thực tế. Cụ thể sau như:

Về quy định, định biên thuyền viên trên tàu biển còn chưa phù hợp với tình hình thực tế.

Theo quy định tại Điều 62, Thông tư số 03/2020/TT-BGTVT, ngày 21/02/2020 của Bộ GTVT quy định về chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn, huấn luyện và đào tạo huấn luyện thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam, theo

đó định biên an toàn tối thiểu cho bộ phận boong tàu có tổng dung tích từ 50GT - dưới 500GT là 03 người, bao gồm: 01 thuyền trưởng, 01 đại phó và 01 thủy thủ; định biên an toàn tối thiểu bộ phận máy tàu có tổng công suất máy chính từ 75KW - dưới 750KW là 03 người, bao gồm: 01 thuyền trưởng, 01 sĩ quan và 01 thợ máy trực ca AB. Việc quy định này dẫn đến đối với một số doanh nghiệp gặp khó khăn, lãng phí nhân lực, như đối với Cảng Cam Ranh thuộc VIMC.

Quy hoạch cảng biển chưa thực sự phù hợp với tình hình thực tế: còn dàn trải và chưa cân đối với lượng hàng hoá ra vào tại khu vực cảng biển. Theo khoản 1, Điều 81, Bộ luật Hàng hải Việt Nam quy định, quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển phải căn cứ vào chiến lược phát triển kinh tế - xã hội; nhiệm vụ quốc phòng, an ninh; nhu cầu và nguồn lực; quy hoạch phát triển giao thông vận tải, các ngành khác, địa phương và xu thế phát triển hàng hải thế giới. Tuy nhiên, thực tiễn trong những năm qua việc quy hoạch và phát triển cảng biển chưa phù hợp với tình hình thực tế, rất nhiều cảng biển đã và đang được đầu tư xây dựng mới, nhưng sản lượng hàng hoá thông qua tại khu vực thấp hơn nhiều so với dự báo quy hoạch.

Quy định đối với việc đầu tư, mua bán, đóng mới tàu còn nhiều bất cập, chưa phù hợp với thông lệ quốc tế. Việc mua bán, đóng mới tàu biển là một trong những hoạt động liên quan đến việc sử dụng tàu biển vào mục đích kinh tế, tuy nhiên lại chưa được quy định rõ ràng tại Bộ luật, mà quy định tại Nghị định 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 và Nghị định 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020. Theo Nghị định số 171/2016/NĐ - CP ngày 27/12/2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển được sửa đổi, bổ sung bởi Nghị định số 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 của Chính phủ, việc mua,

bán, đóng mới tàu biển được phân loại điều chỉnh theo tiêu chí đối với hình thức sử dụng vốn nhà nước và hình thức sử dụng vốn khác. Theo đó, đối với hình thức mua bán, đóng mới tàu biển sử dụng vốn nhà nước được thực hiện theo quy định của pháp luật về đấu thầu với trình tự thủ tục chặt chẽ nhằm đảm bảo an toàn, tránh thất thoát vốn nhà nước; còn đối với hình thức mua, bán, đóng mới tàu biển sử dụng vốn khác do doanh nghiệp, tổ chức, cá nhân tự quyết định. Tuy nhiên, chính việc quy định chặt chẽ này lại làm hạn chế, cản trở, gây khó khăn lớn cho các doanh nghiệp nhà nước trong việc mua, bán, đóng mới tàu biển.

2.2. Nguyên nhân của những hạn chế phát triển kinh tế hàng hải tại Việt Nam

Quy định, định biên về số lượng thuyền viên trên tàu biển còn bất cập. Đối với các cảng lai dắt thì định biên với mỗi tàu sẽ là lãng phí nhân lực. Cụ thể như cảng Cam Ranh, cảng có 02 tàu lai dắt, 01 tàu có dung tích 75,14GT, tổng công suất máy chính là 980HP (khoảng 735KW), 01 tàu dung tích 98GT, tổng công suất máy chính là 1.500HP (khoảng 1.125KW), chức năng tàu lai dắt là hỗ trợ tàu hàng cập và rời bến, thời gian hoạt động trong tháng không nhiều, bình quân không quá 10 giờ hoạt động/tháng do sản lượng hàng hoá thông qua cảng không lớn, tàu đến cảng ít. Tuy nhiên, theo quy định tại Giấy chứng nhận định biên an toàn tối thiểu, Công ty phải bố trí định biên tối thiểu là 06 người/tàu làm việc trên tàu, như vậy, dẫn đến lãng phí nhân lực, khai thác không hiệu quả. Hơn nữa, việc tuyển dụng thuyền viên, nhất là máy trưởng có bằng máy trưởng từ 750 KW trở lên tại khu vực miền Nam Trung bộ rất khó khăn do ngành nghề ít thu hút người học, thời gian đào tạo nhiều, trải qua nhiều giai đoạn nhưng thu nhập không cao.

Quy hoạch phát triển cảng biển nhiều nhưng đầu tư chưa phù hợp và chưa đồng bộ với quy hoạch của địa phương và các ngành công nghiệp khác. Cụ thể, theo quy hoạch tại Quyết định số 3270/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016 của Bộ GTVT phê duyệt chi tiết nhóm cảng biển khu vực Nam Trung bộ giai đoạn đến 2020, tầm nhìn 2030, trong đó đối với cảng biển khu vực Khánh Hoà, lượng hàng thông qua dự kiến vào năm 2020 khoảng 15,9 đến 18,6 triệu tấn/năm; năm 2030 khoảng 39,7 đến 46,2 triệu tấn/năm. Thực tế, lượng hàng năm 2021 tại khu vực cảng biển Khánh Hoà chỉ đạt 7 triệu tấn; riêng Cảng Cam Ranh đạt khoản 2,4 triệu tấn; cảng Nam Vân Phong đạt 750 nghìn tấn, Cảng Bắc Vân Phong khoảng 1,8 triệu tấn và các cảng khác khoảng 2 triệu tấn. Việc quy hoạch quá nhiều cảng biển khiến các cảng trong khu vực cạnh tranh khốc liệt, khó thu hút nguồn hàng, khó tạo sự ổn định cho doanh nghiệp kinh doanh cảng. Đồng thời, việc quy hoạch cũng chưa đồng bộ giữa quy hoạch cảng biển với quy hoạch xây dựng của địa phương và các ngành công nghiệp khác

Hình thức mua bán tàu theo thông lệ quốc tế khác biệt hoàn toàn so với hình thức đấu thầu theo quy định pháp luật Việt Nam.

Trong thực tế, Người bán tàu (chủ yếu là các Chủ tàu nước ngoài) là người có tài sản không bao giờ làm hồ sơ thầu theo các điều khoản qui định luật đấu thầu của Việt Nam, Người môi giới không đủ tư cách thay mặt Người bán và không đáp ứng được yêu cầu bài thầu. Việc làm hồ sơ chào thầu trước khi xác định được Người bán tàu sẽ rất khó xây dựng điều khoản địa điểm bàn giao, thời điểm bàn giao, thời điểm kiểm tra tàu trước khi ký hợp đồng do thông thường con tàu luôn được tận dụng đối đa cho việc khai thác mọi nơi trên thế giới. Thêm nữa, dù Người mua đưa ra chủ trương một loại tàu nhất định, nhưng có thể khẳng định không thể tìm được 2-3 tàu có cùng thông số,

không thể giống nhau hoàn toàn về thông số, trọng tải, năm đóng, nơi đóng, tình trạng kỹ thuật, cấp đăng kiểm và giá để các Người bán tàu trên thế giới tham gia... Về phía người mua tàu thực hiện theo luật đấu thầu: sẽ phát sinh thời gian lập hồ sơ thầu, thẩm định năng lực của các nhà thầu, chào thầu... trong trường hợp thị trường tàu biển sôi động thì Người mua sẽ mất cơ hội mua được các tàu biển phù hợp. Thực tế hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển, từ khi có Nghị định 171 đến nay chưa có Doanh nghiệp Nhà nước nào mua tàu biển quốc tế thực hiện được theo hình thức đấu thầu.

3. Các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển kinh tế hàng hải ở Việt Nam

3.1. Cơ sở pháp lý

Việt Nam có hệ thống Luật, các văn bản dưới Luật khá đồ sộ quy định về kinh tế biển, kinh tế hàng hải và vận tải biển: Bộ luật Hàng hải và các văn bản pháp lý hướng dẫn; Luật giá; Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ GTVT quy định các loại phí, giá dịch vụ; Nghị định số 37/2017/NĐ-CP ngày 04/4/2017 của Chính phủ quy định Biểu cước dịch vụ cảng biển; Thông tư số 03/2020/TT-BGTVT, ngày 21/02/2020 của Bộ GTVT quy định về chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn, huấn luyện và đào tạo huấn luyện thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam... Tuy nhiên, hiện nay qua thực tế thực hiện vẫn còn nhiều bất cập cần phải được hướng dẫn cụ thể và có những chính sách phối hợp giữa các bộ, ngành, địa phương để ngành hàng hải có thể phát triển hơn nữa trong tương lai.

3.2. Yếu tố vị trí địa lý

Việt Nam nằm ở rìa Biển Đông - vùng biển có vị trí địa kinh tế, chính trị đặc biệt quan trọng và từ lâu đã là nhân tố không thể thiếu trong chiến lược phát triển không chỉ của các nước xung quanh Biển Đông

mà còn của một số cường quốc hàng hải khác trên thế giới. Hiện nay, nhiều nước và vùng lãnh thổ trong khu vực có nền kinh tế hầu như phụ thuộc sống còn vào con đường Biển Đông, như: Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc, Đài Loan, Singapore.... Hàng năm, có khoảng 70% khối lượng dầu mỏ nhập khẩu và 45% hàng hóa xuất khẩu của Nhật Bản, khoảng 60% khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Trung Quốc... được vận chuyển bằng con đường này. Việt Nam có lợi thế là vùng biển nằm ngay trên một số tuyến hàng hải chính của quốc tế qua Biển Đông, trong đó có tuyến đi qua eo biển Malacca, là một trong những tuyến có lượng tàu bè qua lại nhiều nhất thế giới. Bờ biển Việt Nam lại rất gần các tuyến hàng hải đó nên rất thuận lợi trong việc phát triển giao thương quốc tế.

3.3. Yếu tố cơ sở hạ tầng của Việt Nam

3.3.1. Hệ thống cảng biển

Trong chiến lược phát triển kinh tế biển tổng thể, lĩnh vực kinh tế hàng hải đóng vai trò quan trọng, trong đó cảng biển là hạt nhân phát triển, là đầu mối tiếp nhận, vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu và lưu thông tới mọi miền đất nước. Vận tải biển hiện đảm nhiệm tới 90% lượng hàng hóa xuất nhập khẩu và một phần hàng hóa tới các vùng miền, là huyết mạch chính trong hệ thống vận chuyển, phân phối hàng hóa của nền kinh tế. Cảng biển là một nút quan trọng trong chuỗi logistics, nơi hàng hoá được chuyển từ vận tải đường bộ sang đường biển. Tại Việt Nam, vận tải biển hiện đảm nhiệm tới 90% tổng lượng hàng hoá xuất nhập khẩu và một phần hàng hoá lưu chuyển nội địa, là huyết mạch chính trong hệ thống vận chuyển, phân phối hàng hoá của nền kinh tế.

3.3.2. Đội tàu vận tải

Xét về cơ cấu đội tàu, tàu vận tải biển quốc tịch Việt Nam chủ yếu tập trung ở hàng tổng hợp và hàng rời. Một phần nhỏ

là tàu container, tàu dầu hóa chất, khí hóa lỏng và tàu khách. Do đó, đội tàu mang quốc tịch Việt Nam phù hợp với thị trường vận chuyển hàng hóa ven biển nội địa hoặc quốc tế gần trong khu vực, và chưa có ưu thế cạnh tranh trên thị trường vận tải quốc tế khi thế giới đang xu hướng phát triển cỡ tàu lớn hơn để tối ưu hóa chi phí. Tàu hàng tổng hợp và tàu hàng rời là loại tàu chủ yếu trong đội tàu vận tải biển của Việt Nam với tổng trọng tải chiếm tới 48% trên tổng trọng tải của cả đội tàu vận tải. Nhóm tàu dầu - hóa chất là nhóm tàu đứng thứ 3, chiếm 47%. Nhóm tàu container chỉ có 4%, lạc hậu so với nhu cầu, xu hướng phát triển của đội tàu container thế giới. Trên thế giới đã phát triển loại tàu container sức chở trên 20.000 TEUs nhưng doanh nghiệp Việt mới chỉ đầu tư tàu có sức chở 1.800 TEUs.

3.3.3. Ngành công nghiệp đóng tàu

Ngành công nghiệp đóng tàu có vai trò quan trọng trong việc cung cấp các phương tiện, thiết bị kỹ thuật phục vụ vận tải hàng hóa - hành khách bằng đường biển/sông, công nghiệp quốc phòng, dầu khí và công nghiệp thủy, hải sản... Ngành đóng tàu được Đảng và Nhà nước xác định là ngành cơ khí trọng điểm, ngành công nghiệp lớn có vai trò, tính chất then chốt trong kết cấu phát triển công nghiệp đất nước. Tuy nhiên, ngành đóng tàu Việt Nam đang phải đối mặt với nhiều khó khăn do ảnh hưởng của khủng hoảng ngành cơ khí đóng tàu trên toàn thế giới. Hơn nữa, do thị trường vận tải biển suy thoái kéo dài, nguồn hàng vận tải không ổn định, hợp đồng ký kết vận tải với khách hàng thường trong thời gian ngắn khoảng 1-2 năm nên các chủ tàu Việt Nam không dám đầu tư đóng mới tàu trong khi chưa ký kết được hợp đồng vận tải dài hạn với nguồn hàng ổn định. Một khó khăn nữa là doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam khó “*chen chân*” giành lại thị phần vận tải khi tuổi tàu cao và trọng tải nhỏ phải cạnh

tranh với tàu hiện đại của các nước trên thế giới.

4. Một số giải pháp phát triển kinh tế hàng hải Việt Nam

Một là, xem xét sửa đổi quy định pháp luật về định biên thuyền viên, để có thể sử dụng nguồn nhân lực một cách hiệu quả; mà cụ thể là quy định về định biên đối với tàu lai dắt có dung tích từ 50GT - 500GT chuyên hoạt động trong vùng nước cảng, bố trí định biên an toàn tối thiểu trong 1 ca làm việc (không quá 8 giờ) là 03 người, gồm: 01 thuyền trưởng, 01 máy trưởng, 01 thủy thủ hoặc thợ máy.

Hai là, cần xem xét, rà soát điều chỉnh quy hoạch hàng năm đối với quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển sao cho phù hợp với phát triển kinh tế - xã hội của từng khu vực; hoặc có cơ chế tạm hoãn, giãn đầu tư xây dựng mới cảng biển theo quy hoạch nếu việc đầu tư không mang lại hiệu quả cho hệ thống cảng biển của khu vực.

Ba là, Nhà nước cần có hướng dẫn cụ thể, điều chỉnh kịp thời về cơ chế chính sách trong việc mua bán tàu biển sao cho phù hợp với thông lệ quốc tế, tạo điều kiện cho doanh nghiệp nhà nước được đầu tư một cách kịp thời, có hiệu quả.

Kết luận

Hiện nay, hầu hết khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu và một phần giao lưu nội địa của nước ta được vận chuyển bằng đường biển trên Biển Đông. Như vậy, kinh tế hàng hải là một trong những tiềm năng để phát triển quốc gia. Việc khai thác có hiệu quả các cảng biển và dịch vụ vận tải biển; quy hoạch, xây dựng, tổ chức khai thác đồng bộ, có hiệu quả các cảng biển tổng hợp, cảng trung chuyển quốc tế, cảng chuyên dùng gắn với các dịch vụ hỗ trợ; xây dựng hoàn thiện hạ tầng logistics và các tuyến đường giao thông, kết nối liên thông các cảng biển với các vùng, miền, địa phương trong nước và quốc tế; đẩy mạnh

phát triển đội tàu vận tải biển 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 sẽ giúp kinh tế hàng hải phát triển ngày một vững mạnh hơn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ban chấp hành TW Đảng (2018), Nghị quyết 36-NQ/TW Nghị quyết Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành trung ương Đảng khóa XII ngày 22/10/2018.
2. Bộ Giao thông vận tải (2020), Điều 62, Thông tư số 03/2020/TT-BGTVT, ngày 21/02/2020 quy định về chuyên môn, chứng chỉ chuyên môn, huấn luyện và đào tạo huấn luyện thuyền viên và định biên an toàn tối thiểu của tàu biển Việt Nam.
3. Bộ Giao thông vận tải (2016), Quyết định số 3270/QĐ-BGTVT ngày 29/7/2016 của Bộ GTVT phê duyệt chi tiết nhóm cảng biển khu vực Nam Trung bộ giai đoạn đến 2020, tầm nhìn 2030
4. Bộ Giao thông vận tải (2018), Thông tư số 54/2018/TT-BGTVT ngày 14/11/2018 của Bộ GTVT.
5. Chính phủ (2016), Nghị định 171/2016/NĐ-CP ngày 27/12/2016 về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển.
6. Chính phủ (2020), Nghị định 86/2020/NĐ-CP ngày 23/7/2020 về sửa đổi, bổ sung một số điều của Nghị định số 171/2016/NĐ-CP ngày 27 tháng 12 năm 2016 của Chính phủ về đăng ký, xóa đăng ký và mua, bán, đóng mới tàu biển.
7. Quốc hội (2023), Luật Giá, Luật số 16/2023/QH15 ngày 19 tháng 6 năm 2023.
8. WB (2018), Báo cáo tháng 07/2018, Chỉ số năng lực hoạt động logistics (LPI) 2018 của Việt Nam.