

DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN HẢI PHÒNG TRONG BỐI CẢNH HỘI NHẬP KINH TẾ QUỐC TẾ

Bùi Thị Thanh Nga*

Tóm tắt

Trong những năm gần đây, vấn đề hội nhập kinh tế quốc tế được bàn đến rất nhiều trên các diễn đàn kinh tế với rất nhiều bài viết, công trình nghiên cứu về tác động của hội nhập kinh tế quốc tế đến một ngành nghề cụ thể, trong đó có lĩnh vực kinh doanh vận tải biển. Hải Phòng là một thành phố với rất nhiều điểm thuận lợi để phát triển hoạt động kinh doanh này. Số doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển tại Hải Phòng chiếm tỷ trọng khá cao. Qua phân tích về thực trạng hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp này từ phạm vi hoạt động, quy mô cho đến đội tàu vận chuyển, bài báo sẽ đề xuất một số giải pháp để phát triển hoạt động kinh doanh vận tải biển của doanh nghiệp Hải Phòng nói riêng và doanh nghiệp Việt Nam nói chung trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

Từ khóa: Vận tải biển, doanh nghiệp vận tải biển, doanh nghiệp vận tải biển Hải Phòng, hội nhập kinh tế quốc tế.

Mã số: . Ngày nhận bài: . Ngày hoàn thành biên tập: . Ngày duyệt đăng: .

Abstract

Recently, the international integration is discussed in many economic forums with many papers and works about the influence of a specific industry, maritime transport industry is including. Haiphong is a city that has a lot of favourable conditions to develop those activities. The number of enterprises operating in this field accounts for a high proportion. By analysing the activities of these enterprises in the scope, the size and the merchant fleet, the paper would suggest some solutions to enhance those activities of Haiphong's enterprises in particular and Vietnam's ones in general in the international integration.

Key words: maritime transport, maritime transport enterprises, Haiphong's maritime transport enterprises, international integration.

Paper No. . Date of receipt: . Date of revision: . Date of approval: .

1. Đặt vấn đề

Trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam đang hội nhập một cách mạnh mẽ với khu vực và thế giới, điển hình là trong năm 2015 hình thành khu vực mậu dịch tự do Việt Nam - EU (EVFTA), gia nhập Cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC) và hoàn tất đàm phán Hiệp định đối tác chiến lược xuyên Thái Bình Dương (TPP), lĩnh vực vận tải biển cũng được dự đoán là có nhiều triển vọng. Thành phố Hải Phòng được

coi là một Việt Nam thu nhỏ trong lĩnh vực này. Chính vì thế, việc nghiên cứu hoạt động của các doanh nghiệp vận tải biển trên địa bàn thành phố để phân tích năng lực hoạt động trong thời gian gần đây để xem xét khả năng đáp ứng được trong thời kỳ hội nhập là điều rất quan trọng, từ đó đề xuất được một số giải pháp nhằm phát huy những lợi thế sẵn có và giảm thiểu những bất lợi đang còn tồn tại.

2. Thực trạng hoạt động của các doanh

* NCS, Khoa Kinh tế - Trường Đại học hàng hải

ng nghiệp vận tải biển Hải Phòng

2.1. Phạm vi hoạt động

Các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển thường có đăng ký kinh doanh rất rộng, bao gồm cả các hoạt động hỗ trợ cho mảng hoạt động chính là vận tải biển. Thực tế, doanh nghiệp không đăng ký kinh doanh từng hoạt động riêng lẻ mà đăng ký kinh doanh cung cấp nhiều loại hình dịch vụ trong đó có những doanh nghiệp thực hiện kết hợp cả vai trò là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận chuyển và dịch vụ hàng hải. Các doanh nghiệp này ban đầu chỉ hoạt động chính là chuyên chở hàng hóa bằng đường biển. Nhưng về sau khi Việt Nam ngày càng hội nhập sâu và rộng với nền kinh tế thế giới, các doanh nghiệp này đã ngày càng mở rộng phạm vi hoạt động, giống như các công ty vận tải biển quốc tế. Phạm vi hoạt động của các doanh nghiệp vận tải biển Hải Phòng về cơ bản là thống nhất với phạm vi đăng ký kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển trên địa bàn cả nước.

Trên thực tế các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển không chỉ cung cấp mỗi dịch vụ

vận chuyển hàng hóa thông thường mà còn cung cấp dịch vụ hàng hải, hỗ trợ cho hoạt động vận chuyển diễn ra hiệu quả hơn. Trong đăng ký kinh doanh, các doanh nghiệp làm dịch vụ vận tải biển thường đăng ký đa dạng các mảng hoạt động có thể cung cấp ra thị trường ngoài việc hỗ trợ cho đội tàu của mình, doanh nghiệp còn sẵn sàng cung cấp dịch vụ cho các đơn vị khác có nhu cầu. Dưới đây là bảng liệt kê một số sản phẩm dịch vụ mà các doanh nghiệp vận tải biển thường cung cấp cho thị trường cùng với chức năng chính của doanh nghiệp trong đăng ký kinh doanh.

1.2. Quy mô của Doanh nghiệp

Các doanh nghiệp vận tải biển hiện diện trên địa bàn thành phố Hải Phòng bao gồm hai nhóm. Một là, doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh tại Hải Phòng. Hai là, doanh nghiệp có hiện diện tại Hải Phòng. Ở nhóm thứ nhất, theo số liệu của Cục Thống kê thành phố, các doanh nghiệp này chỉ đạt khoảng 1/10 trên tổng số doanh nghiệp vận tải biển tại Việt Nam. Cụ thể năm 2013 chiếm 95 trên tổng số 946 doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam, trong khi đó trên thực tế Hải Phòng vốn được đánh giá là thành

Bảng 1: Ngành nghề kinh doanh

Stt	Ngành nghề kinh doanh
1	Vận Tải
2	Vận Tải và Đại Lý
3	Vận Chuyển Hàng Hóa
4	Giao Nhận Vận Chuyển Hàng Hóa
5	Hải Quan - Dịch Vụ Hải Quan, Dịch Vụ Khai Thuê Hải Quan
6	Vận Tải Quốc Tế
7	Vận Tải Nội Địa
8	Vận Tải Biển
9	Vận tải đường bộ
10	Vận tải đường sắt
11	Hàng Hải - Dịch Vụ Hàng Hải
12	Logistics - Dịch vụ logistics

Nguồn: Sở Kế hoạch Đầu tư Thành phố Hải Phòng

Bảng 2: Sản phẩm dịch vụ

Stt	Sản phẩm dịch vụ	Stt	Sản phẩm dịch vụ
1	Bốc xếp hàng hóa cảng biển	20	Dịch vụ gom hàng nguyên công FCL
2	Cho thuê tàu biển	21	Dịch vụ giao nhận
3	Đại lý vận tải biển	22	Dịch vụ sửa chữa tàu biển
4	Dịch vụ làm thủ tục cho tàu ra vào cảng biển	23	Dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển
5	Kê khai hải quan	24	Dịch vụ vận tải đường sắt
6	Hậu cần Logistics	25	Dịch vụ vận chuyển đường không
7	Đại Lý Hàng Hải	26	Dịch vụ vận chuyển đường biển
8	Dịch vụ cung ứng nước ngọt	27	Dịch vụ vận chuyển nội địa
9	Dịch vụ giải quyết tranh chấp hàng hải	28	Môi giới vận tải bằng đường biển
10	Dịch vụ gom hàng lẻ (LCL) xuất nhập khẩu	29	Dịch vụ xử lý tai nạn hàng hải
11	Vận chuyển hàng thông thường	30	Môi giới thuê tàu
12	Vận chuyển hàng chuyên dụng	31	Vận tải thủy nội địa
13	Vận chuyển hàng bao	32	Dịch vụ vận chuyển hàng lẻ LCL
14	Vận chuyển hàng rời	33	Dịch vụ vận chuyển hàng rời
15	Vận chuyển hàng siêu trường- siêu trọng	34	Dịch vụ đóng gói và bao bì hàng hoá xuất nhập khẩu
16	Dịch vụ bảo hiểm hàng hóa	35	Dịch vụ ủy thác xuất nhập khẩu
17	Dịch vụ rút hàng tại cảng	36	Dịch vụ môi giới tàu biển
18	Dịch vụ thủ tục hải quan	37	Dịch vụ kho bãi
19	Dịch vụ Logistics	38	Dịch vụ mở tờ khai

Nguồn: Cục Thống kê Hải Phòng

phổ có ưu thế về vận tải biển lớn thứ ba trên cả nước. Rõ ràng là con số doanh nghiệp này chưa thể hiện được tiềm năng của doanh nghiệp vận tải biển Hải Phòng trong lĩnh vực kinh tế trọng yếu này của đất nước. Nguyên nhân chính là bởi cuộc khủng hoảng kinh tế khu vực và toàn cầu đã ảnh hưởng trầm trọng đến toàn ngành vận tải của Hải Phòng cũng như của cả nước. Số lượng thành lập mới không đáng kể trong khi đó hầu hết doanh nghiệp quy mô lớn, vừa và nhỏ đều phải đối mặt với rất nhiều khó khăn. Nhiều doanh nghiệp vừa và nhỏ bị phá sản hoặc lâm vào tình trạng phá sản. Các doanh nghiệp quy mô lớn còn tồn tại và vượt qua được khủng hoảng là nhờ chuyển hướng kinh doanh hoặc hoạt động cầm chừng, bán tàu, bán tài sản để

duy trì hoạt động. Ở nhóm thứ hai, các doanh nghiệp không có đăng ký kinh doanh tại Hải Phòng nhưng có mở công ty con, đặt chi nhánh tại Hải Phòng thì rất nhiều nên không có con số thống kê chính xác. Vì Hải Phòng là một địa bàn trung tâm trong hoạt động khai thác cảng và kho bãi của Việt Nam, nên tất cả những doanh nghiệp hoạt động có quy mô trong lĩnh vực này dù là quy mô lớn, vừa và nhỏ hay siêu nhỏ đều có thể cần thiết lập cơ sở tại Hải Phòng. Theo số liệu thống kê của Cục Thống kê, số liệu những doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh tại Hải Phòng ở lĩnh vực kinh doanh vận tải biển như sau:

Cũng trong bảng trên, sản lượng vận chuyển hàng hóa của các doanh nghiệp vận

Bảng 3: Số liệu doanh nghiệp vận tải biển tại Hải Phòng

Tiêu chí	Đơn vị	2009	2010	2011	2012	2013
Số lượng doanh nghiệp vận tải biển	cơ sở	72	82	101	94	95
Doanh thu	triệu đồng	4.810.869,0	6.228.864,5	7.870.537,8	8.716.447,0	10.755.239,1
SLVC hàng hóa đường biển	nghìn tấn	19.330,0	25.066,6	20.116,5	23.063,9	24.439,8

Nguồn: Cục Thống kê Hải Phòng

tải biển trên địa bàn thành phố chiếm tỷ trọng cao hơn nếu so sánh với tỷ trọng về số lượng doanh nghiệp trong lĩnh vực này đối với các số liệu tương đương trên địa bàn cả nước. Cụ thể trong năm 2013, số doanh nghiệp vận tải biển chiếm tỷ trọng 1/10 trong khi đó sản lượng vận

tải biển chiếm tỷ trọng 1/4 (Sản lượng vận tải biển của các doanh nghiệp Hải Phòng chiếm: 24.439,8 triệu tấn (*Bảng 1*) và sản lượng vận tải biển của các doanh nghiệp Việt Nam chiếm: 98.363.056 triệu tấn (*Bảng 4*))

Bảng 4: Sản lượng vận chuyển đường biển Việt Nam giai đoạn 2009 - 2014

Chỉ tiêu	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Sản lượng vận tải biển (Tấn)	81.056.074	88.919.900	96.315.700	100.568.005	98.363.056	98.493.076
Sản lượng vận tải biển (TEU)	1.708.109	1.737.033	2.062.258	2.079.206	2.201.224	1.573.036

Nguồn: Cục Hàng Hải Việt Nam

2.3. Đội tàu

Đội tàu biển của Hải Phòng cũng chưa được chú trọng đầu tư nên độ tuổi trung bình còn cao. Tàu trọng tải lớn còn thiếu về số lượng và yếu về chất lượng. Theo chi cục Hàng hải Hải Phòng, tính đến nay, có 758 tàu với tổng trọng tải 2.104.815 tấn đăng ký tại khu vực Hải Phòng. Trong đó, lượng tàu có trọng tải nhỏ dưới 3000 tấn khoảng 600 chiếc, chiếm hơn 80%. Phần lớn những tàu cỡ nhỏ này là của các doanh nghiệp tư nhân, công ty TNHH, công ty cổ phần, hợp tác xã mới thành lập trong vòng vài năm gần đây. Nhưng thực tế, hầu hết các doanh nghiệp có tên tuổi trong lĩnh vực vận tải biển đều hoạt động có hiện diện tại Hải Phòng. Có doanh nghiệp có

đăng ký kinh doanh tại Hải Phòng, hoặc có công ty con, công ty bộ phận trong loại tổng công ty hay chi nhánh hoạt động trên địa bàn Thành phố; Nhiều doanh nghiệp không thực hiện hạch toán độc lập nên công tác thống kê hoạt động của riêng đội tàu trên địa bàn thành phố của các doanh nghiệp đó là khá khó khăn. Đội tàu của các doanh nghiệp vận tải biển hoạt động trên phạm vi cả nước, vươn ra các tuyến ở khu vực và cả các tuyến quốc tế. Thế nên việc phân tách đội tàu riêng của Hải Phòng là không thể thực hiện được mà chỉ có thể nhận xét và phân tích chung theo đội tàu của cả Việt Nam, hay còn gọi là đội tàu quốc gia chứ không có khái niệm về đội tàu địa phương. Thực trạng đội tàu Việt Nam nói chung gồm có những điểm nổi bật sau đây:

Về tuổi tàu, tuổi bình quân của đội tàu Việt Nam là khá cao so với bình quân trên thế giới. Nhưng tuổi bình quân đó đang giảm dần theo đúng như định hướng phát triển bền vững ngành hàng hải. Theo bảng 2.7, năm 2000 tuổi bình quân của đội tàu biển Việt Nam năm 2000 khoảng 21 tuổi và đến năm 2010 tuổi bình quân là 11,8 tuổi, mức độ giảm một cách nhanh chóng thể hiện sự quan tâm của các

ơ quan quản lý và sự ý thức của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam, đặc biệt hướng đến mục tiêu đặt ra trong Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 theo Quyết định 1195/QĐ-Ttg/2003 là “từng bước trẻ hoá đội tàu đến năm 2010 đạt độ tuổi bình quân 16 tuổi và định hướng năm 2020 đạt 14 tuổi”.

Bảng 5: Tuổi bình quân của đội tàu biển Việt Nam so với đội tàu thế giới, đội tàu các nước phát triển và đang phát triển giai đoạn 2005-2014

Năm	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tuổi BQ của đội tàu thế giới (*)	12,2	12	11,8	13,97	13,35	12,59	12,78	12,9	12,5	12,2
Tuổi BQ của đội tàu các Nước phát triển (*)	10,3	9,9	9,7	11,56	11,02	10,78	10,56	10,33	10,12	10,00
Tuổi BQ của đội tàu các nước đang phát triển (*)	13	12,4	12,3	14,56	14,01	13,11	13,7	13,5	13,2	13,01
Tuổi BQ của đội tàu Việt Nam (**)	16	15	14,5	12,8	11,8	11,8	11,6	11,4	11,4	11,2

(*) Nguồn: UNCTAD, *Review of Maritime transport, 2001-2014*

(**) Nguồn: Báo cáo tổng kết năm của Cục Hàng hải Việt Nam, từ năm 2000-2010

Bảng 6: Quy mô của đội tàu biển của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển Việt giai đoạn 2005-2014

NĂM	SỐ TÀU	TỐC ĐỘ TĂNG TRƯỞNG (%)	TỔNG TRỌNG TẢI (DWT)	TỐC ĐỘ TĂNG TRƯỞNG (%)	TRỌNG TẢI BÌNH QUÂN
2005	1.084	7,65	3.117.065	8,13	2.876
2006	1.107	2,12	3.447.474	10,60	3.114
2007	1.199	8,31	4.384.880	27,9	3.657
2008	1.445	20,52	5.579.524	27,24	3.861
2009	1.598	10,59	6.218.937	11,46	3.892
2010	1.636	2,38	7.182.775	15,50	4.390
2011	1.691	3,36	7.467.269	3,96	4.416
2012	1.755	3,78	6.958.266	-6,82	4.305
2013	1.793	3,42	6.986.490	0,41	4.318
2014	1.840	2,62	7.354.105	5,26	4.658

Nguồn: Báo cáo tổng kết năm của Cục Hàng hải Việt Nam từ năm 2005-2014

Về cơ cấu, đội tàu biển Việt Nam chiếm chủ yếu là hàng khô, trong khi hàng container và hàng rời chiếm tỷ trọng rất thấp. Tỷ trọng hàng khô và hàng container tăng nhẹ đồng thời là với đó là tỷ trọng hàng lỏng có giảm dần theo thời gian. Tổng trọng tải của đội tàu biển Việt Nam tăng dần theo các năm cùng với sự gia tăng về số lượng tàu, làm tăng dần tỷ trọng trong tổng trọng tải của đội tàu biển thế giới, giúp khẳng định Việt Nam là một trong các quốc gia và vùng lãnh thổ kiểm soát đội tàu biển có trọng tải lớn nhất thế giới từ năm 2006 đến nay. Trong đó, số lượng, tổng trọng tải của từng loại tàu cũng tăng dần. Sự phát triển về số lượng và quy mô trọng tải của đội tàu biển của các

doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển Việt Nam phù hợp xu hướng phát triển của đội tàu biển thế giới, nhằm đáp ứng nhu cầu của thị trường cũng như những yêu cầu khách quan của thương mại quốc tế và hội nhập kinh tế quốc tế. Mặc dù vậy, đội tàu biển của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam chưa có nhiều tàu cỡ lớn, cơ cấu của đội tàu vẫn chủ yếu là tàu chở hàng khô, trong khi tàu container và tàu chở dầu, tàu chở hàng lỏng còn rất khiêm tốn về cả số lượng và trọng tải. Chính hạn chế này khiến các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam gặp khó khăn trong việc tìm kiếm nguồn hàng, mở rộng thị trường và phát triển hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế.

Bảng 7: Cơ cấu của đội tàu biển Việt Nam theo tỷ trọng

NĂM	SỐ TÀU	TỶ TRỌNG (%)	TÀU HÀNG KHÔ	TỶ TRỌNG (%)	TÀU CONTAINER	TỶ TRỌNG (%)	TÀU HÀNG LỎNG	TỶ TRỌNG (%)	TÀU KHÁC	TỶ TRỌNG (%)
2004	1.007	100	665	66,04	18	1,79	73	7,25	251	24,93
2006	1.107	100	720	65,04	22	1,99	80	7,23	285	25,75
2008	1.445	100	943	65,26	26	1,80	96	6,64	380	26,30
2010	1.636	100	1.117	68,28	33	2,02	106	6,48	380	23,23
2012	1.755	100	931	53,05	26	1,48	132	7,52	666	37,95
2014	1.840	100	1.043	56,68	32	1,74	132	7,17	633	34,40

Nguồn: Báo cáo tổng kết năm 2004 - 2014 - Cục Hàng hải Việt Nam

Bảng 8: Cơ cấu đội tàu Việt Nam 2010 - 2014 theo trọng tải

Đơn vị 1000 DWT

Stt	Loại tàu	2010	2011	2012	2013	2014
1	Tàu dầu	1 480	1 426	1 377	1 381	1 353
2	Tàu hàng rời	1 223	1 612	1 619	1 631	1 602
3	Hàng bách hóa	2 287	2 927	3 053	3 081	3 104
4	Tàu container	162	189	170	210	249
5	Khác	262	824	950	992	1 044
	Tổng	5 415	6 979	7 170	7 294	7 352

Nguồn: Báo cáo tổng kết của Untacd 2015 về lĩnh vực hàng hải

Đội tàu quốc gia được cải thiện đáng kể về cả số lượng và chất lượng trong những năm gần đây, đặc biệt là tàu container và tàu dầu. Tuy nhiên so với các quốc gia trong khu vực

như Thái Lan, Indonesia, Philippin, đội tàu của chúng ta còn khá khiêm tốn về số lượng cũng như trọng tải tàu.

Về thị phần vận tải, hiện các hãng tàu nước

Bảng 9: Năng lực đội tàu của Việt Nam so với một số quốc gia Đông Nam Á

Tiêu chí	Việt Nam	Thái Lan	Indonesia	Philippines	Malaysia	Singapore
Tàu dầu	1.341	2.525	4.235	259	3.593	33.237
Tàu hàng rời	1.587	1.333	2.165	4.588	292	47.188
Tàu hàng TH	3.095	437	3.620	1.103	390	1.693
Tàu container	297	261	1.729	212	206	23467
Loại khác	103	51	3.992	68	4.751	9.436
Tổng	7.351	5.070	15.741	6.850	9.232	115.022

Nguồn: *United Nations Conference on Trade and Development*

ngoài đang chiếm tới 75% thị phần vận tải biển cho hàng hóa thương mại và chiếm 87% hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam. Bảng 7 cho thấy rõ trong giai đoạn từ năm 2004 đến năm 2014, thị phần vận tải của đội tàu Việt Nam đối với hàng hóa xuất nhập khẩu có tăng dần theo các năm nhưng vẫn ở mức rất thấp, để hẳn thị phần to lớn đó cho các hãng vận tải nước ngoài. Ở trong nước chỉ có khoảng 10 doanh nghiệp có đội tàu đi tuyến quốc tế và

có khả năng cạnh tranh được với khoảng 30 doanh nghiệp vận tải biển nước ngoài.

Về thị phần vận tải ven biển đi các cảng nội địa, doanh nghiệp Việt Nam hoạt động hiệu quả hơn nhờ nguồn hàng ổn định. Tuy nhiên, so với vận tải quốc tế, sản lượng vận tải nội địa chỉ bằng 15%. Hiện tại, đội tàu cho các tuyến Hải Phòng - Hồ Chí Minh khá phát triển với các loại tàu trọng tải nhỏ khoảng 400 - 5.000 DWT.

Bảng 10: Thị phần và sản lượng vận tải biển của đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 2000-2014

Năm	TPVT hàng XNK (%)	Tổng sản lượng vận tải biển (tấn)	SLVTBQT (tấn)	Tỷ trọng (%)	Tăng trưởng SLVTBQT (%)
2005	20,1	42.603.365	26.471.976	62	15,2
2006	21,9	49.480.000	36.300.000	73	37,1
2007	21,0	61.350.000	44.286.000	72	22,0
2008	21,4	69.284.522	47.389.626	68	7,0
2009	21,0	81.056.074	53.235.103	66	12,3
2010	21,0	88.919.000	62.449.000	70	17,3
2011	23,0	96.000.000	66.000.000	69	5,7
2012	23,4	97.000.000	69.000.000	72	6,9
2013	24,2	97.600.000	75.000.000	74	7,4
2014	24,8	98.900.000	78.000.000	80	8,1

Nguồn: Báo cáo tổng kết năm của Cục Hàng hải Việt Nam

3. Giải pháp cho các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển Hải Phòng trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

3.1. Đa dạng hóa phạm vi hoạt động kinh doanh

Các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ vận tải biển hiện nay đang có xu hướng đa dạng hoá trong dịch vụ mới như: vừa làm chủ tàu, đại lý chủ tàu, vừa làm đại lý vận tải, đại lý thuê tàu và môi giới hàng hoá hoặc là vừa làm dịch vụ cung ứng, vừa làm đại lý tàu, đại lý sửa chữa theo như xu hướng chung của thế giới để tồn tại. Các dịch vụ hỗ trợ nhau trong một chu trình khép kín. Xu thế này không chỉ áp dụng tại các doanh nghiệp Việt Nam mà còn áp dụng mạnh mẽ tại các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Hiện nay các nhà cung cấp dịch vụ có xu hướng phát triển dịch vụ hiện đại và đơn giản trong mọi chu trình để có thể nhận dịch vụ một cách trọn gói. Xu hướng điện tử hoá đang được áp dụng mạnh mẽ trong các dịch vụ này, ngay cả với các giấy tờ quan trọng như vận tải biển. Ở Việt Nam, các thủ tục hành chính vẫn luôn là trở ngại lớn trong hầu hết các ngành, lĩnh vực, trong đó có ngành hàng hải. Việc rút ngắn thời gian làm các thủ tục sẽ làm tăng thêm tính hấp dẫn đối với các chủ tàu khi cho tàu vào cập cảng. Với việc phát triển dịch vụ trọn gói, các chủ hàng sẽ tiết kiệm được thời gian và tiền của.

Theo Cục Hàng Hải Việt Nam, trong thời gian tới, ngành Hàng Hải Việt Nam sẽ tham gia hiệu quả thị trường vận tải biển trong khu vực và thế giới theo hướng tăng mạnh sản lượng vận tải quốc tế, tăng thị phần nhằm bảo đảm hợp lý lợi ích kinh tế vận tải ngoại thương để đến 2020 đạt trên 35% tổng sản lượng vận chuyển hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu của Việt Nam. Chính vì thế các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển Hải Phòng nói riêng và Việt Nam nói chung cần nắm được xu thế chung và

định hướng của ngành để đáp ứng nhu cầu về vận tải biển trong nước và quốc tế: Đa dạng hoá trong dịch vụ là một giải pháp rất cần thiết mà các doanh nghiệp này cần phải làm trong thời gian tới.

Ngoài ra, để có thể phát triển được hoạt động kinh doanh vận tải biển trên địa bàn Thành Phố cũng như cả nước việc đầu tư cho cơ sở hạ tầng là một điều không thể thiếu. Phạm vi hoạt động của các doanh nghiệp vận tải biển Hải Phòng nhìn chung là đang tương đồng với phạm vi hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam và trên thế giới. Nhưng để thời gian tới hoạt động này hiệu quả hơn thì việc đầu tư cho cơ sở hạ tầng là điều không thể không chú trọng. Điều này nằm trong chuỗi hệ thống Logistics giúp cho hoạt động vận tải nói chung và vận tải biển nói riêng đạt hiệu quả cao. Để đẩy mạnh phát triển cơ sở hạ tầng với mục tiêu đồng bộ với hệ thống giao thông vận tải của khu vực và thế giới, Hải Phòng cần tiếp tục đẩy mạnh thu hút đầu tư nước ngoài nhằm tăng đầu tư và hệ thống cơ sở hạ tầng. Đối với các dự án trọng điểm đang được triển khai như: Dự án khu kinh tế Đình Vũ, khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải, Dự án đường Tân Vũ - Lạch Huyện, Dự án nâng cấp tuyến luồng kênh Cái Tráp... cần có chính sách tạo điều kiện thuận lợi để đẩy nhanh tiến độ. Ngoài ra, cũng cần quan tâm đến việc thu hút các nhà đầu tư đến với các khu kinh tế, điều này sẽ góp phần làm cho từng khu vực của Thành Phố sẽ được cải thiện về hạ tầng cơ sở cũng như môi trường xung quanh.

3.2. Giải pháp về huy động vốn

Quy mô doanh nghiệp vận tải biển của Hải Phòng được phân tích ở phần thực trạng còn khá là khiêm tốn so với các doanh nghiệp hoạt động ở lĩnh vực này của Việt Nam và so với cả thế giới. Vốn là nguồn lực quan trọng trong hoạt động đầu tư phát triển. Đặc biệt trong ngành hàng hải, nhu cầu về vốn là rất lớn. Vì thế, vấn

đề làm thế nào để thu hút vốn đầu tư cho ngành đang là nỗi lo của ngành hàng hải nói chung và ngành hàng hải Hải Phòng nói riêng. Khuyến khích tất cả các thành phần kinh tế tham gia vào hoạt động kinh doanh trong ngành vận tải biển để huy động vốn cho đầu tư phát triển ngành vận tải biển. Tuy nhiên cần phát triển trong một mạng lưới có sự quản lý và điều tiết thống nhất để tạo ra một môi trường cạnh tranh lành mạnh cho tất cả các doanh nghiệp.

Ngoài ra, doanh nghiệp chỉ có thể và dám tăng quy mô khi hoạt động trong một môi trường cũng phải có quy mô tương ứng. Toàn bộ hệ thống cảng biển, các điểm kết nối, cơ sở hạ tầng... cũng cần phải có sự đầu tư một cách có hệ thống. Nguồn vốn đầu tư đó có thể là từ Ngân sách nhà nước, từ đầu tư trực tiếp nước ngoài, từ nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA). Với nguồn vốn nước ngoài, đặc biệt là nguồn vốn ODA và FDI, các chính sách huy động phải mềm dẻo, lấy quan điểm lợi ích lâu dài của cộng đồng mà có chính sách phù hợp trong từng giai đoạn. Phải đảm bảo sự cân đối giữa việc huy động tiềm năng vốn đầu tư trong nước với vốn đầu tư nước ngoài, chỉ nên huy động vốn đầu tư nước ngoài cho các công trình trọng điểm quốc gia quan trọng kết hợp với đầu tư công nghệ mới. Ngoài nguồn vốn ngân sách, nguồn vốn khác thu từ phí dịch vụ cảng, phí vận chuyển, phí bảo đảm hàng hải cần được chú ý hơn. Đây là nguồn vốn thu được từ hoạt động khai thác cảng, do đó nếu có chính sách hợp lý sẽ thu hút được các doanh nghiệp đầu tư sản xuất kinh doanh trong lĩnh vực này.

3.3. Giải pháp đối với đội tàu

Theo mục tiêu đề ra từ nay đến năm 2020, đối với ngành Hàng Hải Việt Nam, Cục Hàng hải sẽ đẩy mạnh phát triển hơn nữa với việc thực hiện một số mục tiêu cụ thể. Theo đó, về phát triển đội tàu, tập trung đầu tư phát triển nhanh, hiệu quả đội tàu biển Việt Nam theo

hướng trẻ hoá và chuyên dụng hoá, đặc biệt là tàu dầu, tàu hàng rời, tàu container. Đặc biệt, sẽ phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại hoá cả về số lượng và chất lượng đội tàu dịch vụ chuyên dụng: công vụ, hoa tiêu, lai đất, bảo đảm hàng hải, tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ hàng hải, xây dựng công trình biển, khai thác dầu khí, nghiên cứu khoa học biển, thăm dò- khảo sát tài nguyên biển, du lịch, thể thao, giải trí và các loại tàu dịch vụ chuyên dụng khác. Các doanh nghiệp vận tải biển của thành phố cần nắm được chủ trương này để chủ động trong việc xây dựng và phát triển đội tàu trong thời gian tới cho phù hợp với mục tiêu và chiến lược phát triển của ngành.

Trẻ hoá đội tàu vận tải biển bằng cách bổ sung thêm những tàu đóng mới trong nước và nước ngoài. Việc trẻ hóa đội tàu sẽ giúp cho quốc gia và thành phố đạt được nhiều lợi ích nhất định như: tăng doanh thu từ phí dịch vụ, thu hút được đa dạng phong phú về khách hàng và nguồn hàng, đặc biệt nếu phát triển đội tàu vận tải biển theo hướng chuyên môn hoá. Ngoài ra, trẻ hóa đội tàu còn góp phần làm giảm nguy cơ gây ô nhiễm môi trường. Đây là vấn đề mà Đảng, Nhà nước, các cấp các ngành, cả xã hội và người dân đều quan tâm với mục tiêu đã được hô hào thực hiện từ rất lâu: Không biến Việt Nam thành “bãi rác” công nghiệp của thế giới. Đây là biện pháp cần sớm thực hiện do hiện nay độ tuổi trung bình của cả nước nói chung và của Hải Phòng nói riêng đang ở mức cao. Để có thể trẻ hoá được đội tàu, cần phải đầu tư lớn với số vốn đủ để đóng mới cũng như sửa chữa tàu cũ. Việc đóng mới tàu cần kết hợp hài hoà giữa đóng tàu trong nước với đóng tàu ở nước ngoài. Cần có sự đầu tư chiều sâu đối với các nhà máy đóng tàu hiện có để nâng công suất cũng như năng lực đóng tàu cỡ lớn. Bên cạnh đó cần có chính sách phù hợp để thu hút các nhà đầu tư nước

ngoài tham gia đầu tư vào ngành công nghiệp đóng và sửa chữa tàu trên cơ sở đóng góp về công nghệ để nâng cao trình độ công nghệ của ngành đóng và sửa chữa tàu trong nước.

Cùng với việc trẻ hóa đội tàu, sự thay đổi về quy mô và cơ cấu của đội tàu cũng là điều vô cùng cần thiết. Đội tàu biển của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam chưa có nhiều tàu cỡ lớn, cơ cấu của đội tàu vẫn chủ yếu là tàu chở hàng khô, trong khi tàu container và tàu chở dầu, tàu chở hàng lỏng còn rất khiêm tốn về cả số lượng và trọng tải. Chính hạn chế này khiến các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam gặp khó khăn trong việc tìm kiếm nguồn hàng, mở rộng thị trường và phát triển hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế. Trong thời gian tới, sự phát triển về cơ cấu và quy mô trọng tải của đội tàu biển của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển Việt Nam phải phù hợp xu hướng phát triển của đội tàu biển thế giới, nhằm đáp ứng nhu cầu của thị trường cũng như những yêu cầu khách quan của thương mại quốc tế và hội nhập kinh tế quốc tế.

3.4. Chủ động thích ứng với công cuộc hội nhập của Thành phố và đất nước

Nền vận tải biển của Việt Nam nói chung và Hải Phòng nói riêng đang chờ đón rất nhiều cơ hội. Trong thời gian tới lĩnh vực này đang được đánh giá và trông chờ sẽ mở ra sự phát triển mới cho hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển khi Việt Nam gia nhập cộng đồng kinh tế ASEAN - AEC, hiệp định về khu vực mậu dịch tự do Việt Nam - Châu Âu (EVFTA); Hiệp định đối tác chiến lược xuyên Thái Bình Dương TPP... Đây chắc chắn là những cơ hội vàng cho các doanh nghiệp vận tải biển Hải Phòng cũng như Việt Nam. Nhưng trong công cuộc hội nhập đó, chắc chắn các doanh nghiệp này cũng sẽ phải đối mặt với những thách thức nhất định. Theo thống kê, năm 2014, tổng sản lượng vận tải do đội tàu

biển Việt Nam thực hiện ước đạt 98,5 triệu tấn (135,7 tỷ T.Km) tăng trưởng nhẹ ở mức 0,13% so với năm 2013. Tỷ lệ thị phần vận tải hàng hóa bằng đường biển hiện nay trong tổng sản lượng vận tải của các phương thức vận tải mới đạt gần 19%, mặc dù đội tàu biển trong nước đảm nhận gần như 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển. Tỷ trọng này chưa tương xứng với tiềm năng, thế mạnh của vận tải biển. Hoạt động kinh doanh vận tải biển của Việt Nam vẫn còn nhiều khó khăn và tiếp tục đối mặt với cạnh tranh gay gắt. Các tàu biển Việt Nam chủ yếu hoạt động trên các tuyến vận tải ngắn Đông Nam Á và Đông Bắc Á, chưa có tuyến chạy thẳng sang châu Âu và Mỹ, mặc dù đây là hai thị trường xuất khẩu lớn của Việt Nam. Trong thời gian tới, để có thể nâng cao thị phần hơn cho các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam nói chung và của thành phố nói riêng thì ngoài những giải pháp trên, các doanh nghiệp này còn cần phải chủ động thích ứng với công cuộc hội nhập của Thành phố và đất nước. Điều mà các doanh nghiệp này nên làm trong thời gian tới có thể kể đến:

a. Hình thành mạng lưới toàn cầu

Để nâng cao năng lực cạnh tranh của mình trong bối cảnh hội nhập nền kinh tế trong khu vực và thế giới, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển Hải Phòng phải biết cách khai thác thông tin và cung cấp kịp thời các nguồn thông tin từ phía khách hàng, cảng, chủ tàu, đại lý, môi giới. Để làm được như vậy, các doanh nghiệp trong ngành phải hình thành lên những tập đoàn lớn với một hệ thống mạng lưới rộng khắp, để cung ứng dịch vụ có chất lượng cao, khai thác bán hàng có hiệu quả và luôn đáp ứng được mọi nhu cầu của khách hàng. Hiện nay, đã có một số Hiệp hội như hiệp hội cảng biển Việt Nam- VPA, Hiệp hội chủ tàu Việt Nam - VSA, Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam - VLA. Tuy nhiên, cần có

sự kết hợp giữa những hiệp hội này để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của nhau. Các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển tại Thành Phố Hải Phòng hiện vẫn chưa tham gia hết vào các Hiệp hội trên chính vì thế phạm vi hoạt động vẫn còn đơn lẻ, manh mún, thiếu thông tin, thiếu nguồn lực chính vì thế để tham gia vào mạng lưới toàn cầu thì các doanh nghiệp này cần chủ động và tích cực hơn thì mới có thể đạt hiệu quả cao trong kinh doanh.

b. Chú trọng đào tạo nguồn nhân lực

Các doanh nghiệp và toàn ngành vận tải biển cần chú trọng đào tạo nguồn nhân lực- yếu tố số một trong các nguồn lực của doanh nghiệp và toàn ngành trong tiến trình hội nhập. Nhân lực ở đây không phải chỉ đối với cán bộ quản lý mà đối với cả lực lượng thuyền viên.

Hải Phòng là Thành Phố có thể mạnh trong việc đào tạo và cung cấp nguồn nhân lực trong lĩnh vực vận tải biển do trên địa bàn Thành Phố có số đông các trường Đại học, Cao đẳng, đào tạo chuyên môn về lĩnh vực này. Tuy nhiên đội ngũ cán bộ chuyên gia này tuy mạnh về chuyên môn nhưng lại yếu kém về ngoại ngữ. Đây là điểm cần phải cải thiện mạnh mẽ trong chính sách nguồn nhân lực Thành Phố nếu kỳ vọng các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển có thể đem lại lợi ích cho bản thân doanh nghiệp và Thành Phố. Cụ thể, các giải pháp đó cần thực hiện như sau:

Thứ nhất, đối với cán bộ quản lý, tổ chức các lớp bồi dưỡng thêm về chuyên môn nghiệp vụ; cử các cán bộ đi học thêm ở các khoá trong và ngoài nước. Bên cạnh đó, cũng cần phải nâng cao hơn khả năng ngoại ngữ và tin học, một trong những khiếm khuyết, gây nhiều khó khăn trong bối cảnh gia nhập WTO cho đội ngũ cán bộ hiện nay. Trong quản lý hoạt động sản xuất kinh doanh các đơn vị cần phải áp dụng hệ thống quản lý chất lượng theo

tiêu chuẩn ISO 9001-2000.

Thứ hai, đầu tư vào đội tàu, đội ngũ thuyền viên cũng cần phải được đầu tư nhiều hơn nữa. Do tàu cảng hiện đại thì yêu cầu đối với thuyền viên càng cao. Do đó, việc nâng cao trình độ quản lý cho cán bộ khai thác tàu và trình độ khai thác vận hành cho các sỹ quan thuyền viên là hết sức cần thiết. Khi năng lực trình độ của thuyền viên lên cao sẽ khắc phục được tình trạng phải đi thuê thuyền viên nước ngoài với chi phí cao và tận dụng giải quyết việc làm cho lực lượng thuyền viên trong nước đào tạo xong lại không được tuyển dụng. Khi nâng cao chất lượng thuyền viên thì có cơ hội sử dụng lao động đi làm trên các tuyến vận tải quốc tế, tăng hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp và tăng lợi ích cho quốc gia và thành phố. Các nhà đầu tư nước ngoài vào Việt Nam sẽ đem theo các công nghệ đào tạo tiên tiến, trang bị huấn luyện hiện đại giúp cho các thuyền viên Việt Nam có được kiến thức và kỹ năng cần thiết để có thể vận hành máy móc trên các tàu hiện đại của Việt Nam và thế giới. Bên cạnh đó, Chính phủ cũng cần cân đối nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức cho các hoạt động đào tạo thuyền viên xuất khẩu. Cần có các chính sách phù hợp nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp khắc phục khó khăn ngoài khả năng của doanh nghiệp như hỗ trợ về tài chính để phát triển đội tàu (thông qua vay ưu đãi, hỗ trợ lãi suất sau đầu tư...), hỗ trợ về thuế cho các doanh nghiệp vận tải biển.

Kết luận

Kinh doanh vận tải biển là một bộ phận quan trọng góp phần nâng cao hiệu quả của các ngành kinh tế khác của đất nước, làm tăng thu nhập ngoại tệ cho quốc gia. Tuy nhiên, quá trình kinh doanh các loại hình dịch vụ này ở cấp độ thành phố cũng như đất nước còn bộc lộ nhiều yếu kém và mang tính tự phát. Để khắc phục tình trạng này, cần có sự tham gia của không

chỉ phía doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển mà cần phải có sự chung của các cơ quan quản lý chuyên ngành. Các giải pháp cần thực hiện dựa trên sự phân tích về thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn

thành phố Hải Phòng thì mới có thể kỳ vọng trong thời gian tới các doanh nghiệp trên địa bàn Thành phố đủ sức, đủ tầm cùng các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển Việt Nam tham gia vào hội nhập kinh tế quốc tế. □

Tài liệu tham khảo

1. Báo cáo phân tích ngành hàng hải WSS năm 2008;
2. Báo cáo “*Phát triển kinh tế biển Việt Nam*”, Trung tâm thông tin - tư liệu CIEM;
3. “*Báo cáo tình hình phát triển kinh tế xã hội và đầu tư xây dựng cơ bản Thành phố Hải Phòng giai đoạn 2006 - 2010*”, 2010, Viện Chiến lược và Phát triển, Bộ Kế hoạch Đầu tư;
4. “*Báo cáo tình hình phát triển kinh tế xã hội và đầu tư xây dựng cơ bản Thành phố Hải Phòng giai đoạn 2011 - 2015*”, 2015, Viện Chiến lược và Phát triển, Bộ Kế hoạch Đầu tư;
5. Báo cáo tổng kết năm (từ năm 2004 đến năm 2014) - Cục Hàng hải Việt Nam;
6. “*Báo cáo điều chỉnh Chiến lược phát triển Giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*”, 2013, Bộ Giao thông vận tải;
7. Báo cáo “*Hợp tác quốc tế và hội nhập trong lĩnh vực hàng hải của Việt Nam*” (2014), Cục Hàng Hải Việt Nam;
8. Báo cáo tổng kết về hàng hải của UNCTAD, 2001 - 2014 (*UNCTAD, Review of Maritime transport, 2001 - 2014*);
9. Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020;
10. Đề án “*Tái cơ cấu thị trường và kết nối các phương thức vận tải giai đoạn 2013-2016*”, 2013, Bộ Giao thông vận tải;
11. Đề án “*Tái cơ cấu vận tải biển Việt Nam đến năm 2020*”, 2015, Bộ Giao thông vận tải;
12. Đề tài “*Một số giải pháp nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý Nhà nước trong lĩnh vực hàng hải giai đoạn 2015-2020, định hướng đến năm 2030*”, 2015, Cục Hàng hải Việt Nam;
13. Đề án “*Tái cơ cấu vận tải biển Việt Nam đến năm 2020*”, 2015, Bộ Giao thông vận tải;
14. Đề án số 1843 /ĐA-UBND ngày 17/4/2009 của Ủy ban nhân dân thành phố về phát triển kinh tế biển thành phố Hải Phòng đến năm 2015, định hướng đến năm 2020;
15. Nghị quyết số 01/2009/NQ-HĐND về phát triển kinh tế biển thành phố Hải Phòng đến năm 2015, định hướng đến năm 2020;
16. Nghị quyết số 32-NQ/TW về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước;
17. Nghị quyết 23 của Bộ Chính Trị về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước (Ngày 5/8/2003);
18. TS. Đinh Ngọc Viện, 2001, “*Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế*”;
19. Viện Chiến lược và Phát triển, Bộ Kế hoạch Đầu tư, Báo cáo tổng kết tình hình thực hiện kế hoạch 5 năm 2001-2005 và kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm 2006- 2010 của Thành phố Hải Phòng;
20. Viện Chiến lược và Phát triển, Bộ Kế hoạch Đầu tư, Báo cáo tổng kết tình hình thực hiện kế hoạch 5 năm 2006-2010 và kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm 2010- 2015 của Thành phố Hải Phòng.