



Working Paper 2021.1.3.02
- Vol 1, No 3

NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA NHÓM CẢNG BIỂN QUỐC TẾ LỚN TẠI VIỆT NAM - THỰC TRẠNG VÀ ĐỀ XUẤT PHÁT TRIỂN

Vương Nguyên Anh¹

Sinh viên CLC Logistics & QLCCU - K57 – Viện KT & KDQT
Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Đỗ Hoàng Phương Nhi

Sinh viên CTTT KT - K57 – Viện KT & KDQT
Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Nguyễn Hoài Anh

Sinh viên CLC KTQT - K57 – Khoa Kinh tế quốc tế
Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Trần Thị Tú Uyên, Hoàng Hạnh Trang

Sinh viên KDQT MHTTNB - K57 - Viện Phát triển nguồn nhân lực Việt Nam - Nhật Bản
Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Nguyễn Thị Bình

Giảng viên Viện Kinh tế và Kinh doanh Quốc tế
Trường Đại học Ngoại thương, Hà Nội, Việt Nam

Tóm tắt

Trong bối cảnh toàn cầu hóa, cảng đóng vai trò quan trọng, đặc biệt là với các quốc gia đang phát triển. Bằng phương pháp nghiên cứu định tính và nghiên cứu tại bàn, bài viết phân tích, đánh giá thực trạng năng lực cạnh tranh của nhóm cảng quốc tế lớn tại Việt Nam theo 06 nhóm nhân tố là chi phí, chất lượng dịch vụ, cơ sở hạ tầng, điều kiện địa lý, chính sách quản lý và môi trường vĩ mô. Kết quả nghiên cứu cho thấy Việt Nam tuy có thế mạnh về điều kiện địa lý nhưng còn cần tái cấu trúc về cơ sở hạ tầng và hệ thống giao thông nhằm tăng tính liên kết và khả năng tiếp cận của cảng, từ đó đưa ra đề xuất phương hướng phát triển dựa trên từng nhóm tiêu chí.

Từ khóa: năng lực cạnh tranh, cảng quốc tế.

COMPETITIVENESS OF LARGE INTERNATIONAL SEAPORTS IN VIETNAM: ANALYSIS AND SUGGESTIONS FOR IMPROVEMENT

¹ Email: vuongan1505@gmail.com

Abstract

In the context of globalization, ports play an important role, especially for developing countries. The article analyzes and evaluates the current situation of competitiveness of some large international ports in Vietnam based on six groups of factors: cost, service quality, infrastructure, geographical conditions, management policies and the macro environment using qualitative method and desk research. The results of this research indicate that Vietnam has many strengths in geographical conditions; however, it still needs to restructure its infrastructure and transport system in order to improve the connectivity and accessibility of the ports. Furthermore, the article suggests some directions for development based on each group of factors.

Keywords: Competitiveness, international ports.

1. Giới thiệu chung

Trong bối cảnh toàn cầu hóa, ngành vận tải có vai trò quan trọng trong dòng hàng hóa và chuỗi giá trị quốc tế. Cảng biển là mối liên kết giao thông quan trọng, là địa điểm diễn ra các hoạt động vận tải quốc tế (Alderton, 2008). Vì thế, năng lực cạnh tranh của cảng trở thành mối quan tâm hàng đầu.

Đối với các quốc gia đang phát triển, năng lực của cảng biển quốc tế quyết định khả năng tham gia vào chuỗi cung ứng toàn cầu. Vấn đề nâng cao năng lực cạnh tranh của cảng được nhiều quốc gia coi trọng hàng đầu trong tiến trình phát triển kinh tế và hội nhập quốc tế.

Ở Việt Nam, các cảng biển quốc tế như Hải Phòng, Cát Lái đã có sự phát triển mạnh mẽ trong thập niên vừa qua (2010 – 2020), góp phần thúc đẩy hoạt động thương mại quốc tế. Tuy nhiên, chúng ta chưa có nhiều nghiên cứu về phương diện năng lực cạnh tranh của các cảng biển quốc tế tại Việt Nam. Do đó, mục đích của nghiên cứu này là đánh giá định tính năng lực cạnh tranh của cảng biển quốc tế tại Việt Nam, với đại diện là cảng Hải Phòng, cảng Đà Nẵng, cảng Cái Mép - Thị Vải và cảng Cát Lái.

2. Cơ sở lý thuyết

2.1. Cảng

Mỗi quốc gia với hệ thống pháp luật riêng có cách định nghĩa khác nhau về cảng biển. Trong bài nghiên cứu này, nhóm tác giả sử dụng định nghĩa tại Điều 73.1, Bộ luật Hàng Hải Việt Nam 2015: “Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác.”

2.2. Năng lực cạnh tranh của cảng và các yếu tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh của cảng

Năng lực cạnh tranh được hiểu là khả năng tham gia vào một cuộc cạnh tranh để giành lấy thị trường (Ambastha & Momaya, 2004). Tổ chức Hợp tác và Phát triển kinh tế (OECD) cũng định nghĩa năng lực cạnh tranh là “khả năng các doanh nghiệp, ngành, quốc gia, khu vực tạo ra việc làm và thu nhập cao hơn trong điều kiện cạnh tranh quốc tế” (Phạm, 2020). Năng lực cạnh tranh có thể chia thành 3 cấp độ: Năng lực cạnh tranh cấp quốc gia; cấp ngành/sản phẩm; và cấp doanh nghiệp (ITC, 2020).

Năng lực cạnh tranh của một cảng là khả năng khác biệt hóa của cảng đó để đạt được mục tiêu cạnh tranh. Trên phương diện sản lượng, đó là khả năng thu hút hàng hóa quốc tế và khách hàng sử dụng dịch vụ cảng. Xét về đầu tư, đó là khả năng thu hút nguồn lực nhằm xây dựng và phát triển các giá trị bền vững, kiến tạo lợi thế cạnh tranh cho cảng.

Do cảng là một tổ hợp cấu trúc cơ sở hạ tầng phức tạp với nhiều bên liên quan trong chuỗi cung ứng (Parola và cộng sự, 2016), nên năng lực cạnh tranh của cảng là sự tổng hòa năng lực cạnh tranh của các bên: địa phương, đơn vị quản lý cảng, sản phẩm, dịch vụ cảng cung cấp, và năng lực cạnh tranh ấy cần được nhìn nhận từ những yếu tố nội tại của cảng cũng như từ góc nhìn của các đơn vị sử dụng cảng. Đây là điểm khác biệt cơ bản của năng lực cạnh tranh của cảng với các loại năng lực cạnh tranh khác.

Nhìn chung, có hai hướng tiếp cận để đánh giá năng lực cạnh tranh của cảng.

Hướng tiếp cận gián tiếp là đánh giá sức hấp dẫn của cảng dựa trên quyết định lựa chọn cảng của người sử dụng. Lựa chọn ấy được quyết định bởi 12 nhân tố cấu thành, gồm 04 yếu tố: chi phí, cơ sở hạ tầng, hoạt động quản lý và vị trí địa lý của cảng (Lirn và cộng sự, 2004). Cùng hướng tiếp cận, Ng (2006) đã nêu lên 20 nhân tố quyết định; gồm 09 nhân tố bao trùm bốn phương diện Lirn và cộng sự (2004) đề cập tới. 11 nhân tố còn lại bao gồm các phương diện cơ sở hạ tầng, chất lượng dịch vụ, độ tin cậy, độ tiếp cận và nhân sự.

Với hướng tiếp cận trực tiếp, năng lực cạnh tranh của cảng được quyết định bởi các yếu tố thuộc về năng lực nội tại của cảng và các yếu tố phản ánh sự tương tác của cảng với các bên liên quan (Tongzon & Heng, 2005). Yeo và cộng sự (2008) đã chỉ ra 07 yếu tố ảnh hưởng tới năng lực cạnh tranh của cảng, gồm chất lượng dịch vụ, điều kiện nội địa, độ sẵn sàng, độ thuận tiện, chi phí logistics, trung tâm khu vực, và độ kết nối. Bên cạnh các yếu tố sản lượng hàng hóa, vị trí địa lý, hiệu quả vận hành, cơ sở hạ tầng, và chi phí, để đo lường năng lực cạnh tranh của cảng một cách toàn diện, sự ổn định chính trị cũng cần được xem xét (van Dyck & Ismael, 2015).

3. Phương pháp nghiên cứu

Nhóm nghiên cứu sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính và thu thập thông tin tại bàn. Từ các nghiên cứu đi trước và thảo luận nội bộ, nhóm tác giả xác định sáu nhóm tiêu chí lớn sau:

Chi phí. Giá thành của sản phẩm và dịch vụ luôn là yếu tố người tiêu dùng cân nhắc. Với người gửi hàng, chi phí tại cảng đóng góp không nhỏ vào tổng chi phí sản phẩm. Với người chuyên chở, chi phí tại cảng là một loại chi phí vận hành quyết định mức giá cước mà họ có thể cung cấp cho khách hàng (Tongzon & Heng, 2005), tác động trực tiếp tới năng lực cạnh tranh của người sử dụng cảng (Ding và cộng sự, 2019), quyết định lựa chọn cảng của khách hàng và thị phần của cảng ở thị trường vận tải khu vực và quốc tế.

Chất lượng dịch vụ. Chất lượng dịch vụ tại cảng được phản ánh từ hai góc độ là hiệu quả về thời gian và sự đáng tin cậy của các dịch vụ tại cảng (Hales và cộng sự, 2016), là yếu tố quan trọng quyết định sự hài lòng và trung thành của khách hàng. Chất lượng dịch vụ cảng cung cấp cho người sử dụng ảnh hưởng tới chất lượng dịch vụ mà họ cung cấp cho khách hàng của mình. Vì vậy, nó quyết định thị phần của cảng và là tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh của cảng.

Cơ sở hạ tầng. Cơ sở hạ tầng cảng biển quyết định công suất, chất lượng dịch vụ, hiệu quả về thời gian và chi phí tại cảng. Hiện nay, khi các hãng tàu có xu hướng sử dụng tàu cỡ lớn với trọng tải từ 10.000 – 18.000 TEU (UNCTAD, 2013), thì quy mô, trình độ phát triển và chất lượng của cơ sở hạ tầng như cầu cảng, bến cảng, độ dài bến neo và các thiết bị nâng hạ, xếp dỡ là tiền đề cho lựa chọn cảng của người chuyên chở. Cơ sở hạ tầng cũng quyết định việc cảng có thể cung cấp những dịch vụ nào, tiếp nhận và khai thác bao nhiêu tàu và hàng hóa tại một thời điểm.

Điều kiện và vị trí địa lý. Khí hậu thuận lợi, khoảng cách địa lý tới các cơ sở sản xuất gần, bến cảng dễ ra vào và vị trí thuận lợi để mở rộng quy mô cảng là các nhân tố chi phối lựa chọn của đơn

vị sử dụng (Hales và cộng sự, 2016). Vùng nội địa rộng lớn với nhiều điểm sản xuất, trung chuyển hàng hóa và giao thông đường bộ – đường biển thuận tiện cũng giúp cảng liên kết hiệu quả với các bên khác trong chuỗi cung ứng (van Dyck & Ismael, 2015).

Chính sách quản lý tại cảng. Năng lực quản lý của người vận hành quyết định mức độ suôn sẻ trong hoạt động của cảng; còn các chính sách và thực tiễn hải quan tại cảng, đặc biệt là quy trình, thủ tục đóng vai trò quan trọng với sự lưu thông hàng hóa (Ding và cộng sự, 2019). Năng lực quản trị tốt, quy trình và thủ tục đơn giản hóa giúp rút ngắn thời gian vận chuyển, tiết kiệm chi phí cho chủ hàng.

Môi trường vĩ mô. Đặt cảng trong bối cảnh thương mại quốc tế, nguồn lực cạnh tranh của cảng không chỉ đặt dưới góc nhìn nội tại, mà cả dưới sự ảnh hưởng của môi trường chính trị-pháp luật, kinh tế-xã hội và cơ quản quản lý. Chính sách của các chủ thể này có vai trò đặc biệt quan trọng với việc xây dựng môi trường vĩ mô thân thiện cho hoạt động kinh doanh tại cảng. Sự hỗ trợ của chính quyền địa phương đối với doanh nghiệp có thể giúp đẩy nhanh dòng hàng hóa tại cảng, tiết kiệm chi phí và thời gian cho các bên liên quan (Ding và cộng sự, 2019).

4. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

Nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của hệ thống cảng biển nước ta trong bối cảnh toàn cầu hóa, nghiên cứu tập trung về năng lực cạnh tranh của cảng biển quốc tế tại Việt Nam. Để phân tích sâu 06 nhân tố nói trên, nhóm nghiên cứu chủ yếu đề cập thực trạng của 04 cảng biển quốc tế lớn, đại diện ba miền Bắc-Trung-Nam: cảng Hải Phòng, cảng Đà Nẵng, cảng Cái Mép – Thị Vải và cảng Cát Lái.

4.1. Chi phí

Để giữ vững thị phần, các cảng quốc tế tại Việt Nam có sự cạnh tranh khốc liệt về giá, nên “hầu hết các cảng đều đang thu các hãng tàu nước ngoài với giá sàn” (Trang, 2020). Tuy vậy, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu vẫn phải chịu các khoản phụ phí cao do các hãng tàu áp đặt. Ví dụ, mức giá tối đa khai thác container của cảng biển Việt Nam còn chưa bằng một nửa phụ phí xếp dỡ của hãng tàu (Ly, 2020).

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, giá bốc xếp ở cảng Hải Phòng là 33 USD (container 20 feet), ở cảng Đà Nẵng là 41 USD và ở Cái Mép - Thị Vải, Cát Lái là 52 USD (Anh, 2020). Mức giá bốc xếp container xuất nhập khẩu tại cảng của Việt Nam chỉ bằng 30-45% giá tại Hong Kong hay Trung Quốc, Singapore (Trang, 2020). Chỉ xét đến các cảng quốc tế trong Đông Nam Á (Bảng 1), mức chi phí xếp dỡ với container 20 feet của Myanmar, Philippines cao gấp 3-4 lần Việt Nam.

Bảng 1. Chi phí xếp dỡ của các nước trong khu vực Đông Nam Á

Quốc gia	Chi phí xếp dỡ (USD/container 20 feet)
Singapore	111
Indonesia	80-83
Brunei	81
Malaysia	75
Campuchia	65
Thái Lan	58
Việt Nam	30-52

Nguồn: Báo Đầu tư Chứng khoán (2018)

Chi phí thấp đi liền với giảm hiệu quả đầu tư vào cảng. Giải pháp thiết thực nhất là tăng giá dịch vụ cảng, tích lũy để kiến thiết và tái cấu trúc cơ sở hạ tầng, đầu tư công nghệ. Tuy nhiên, việc điều chỉnh cần cân nhắc kỹ lưỡng để không đánh mất lợi thế cạnh tranh trên thị trường quốc tế (Cổng Thông tin Điện tử Bộ Giao thông Vận tải, 2021). Việc áp dụng ưu đãi tại Cái Mép – Thị Vải nếu được gia hạn sẽ thúc đẩy việc chuyển dịch luồng hàng hóa từ TP. HCM về cảng này, giảm tình trạng ùn ứ, phân bố đều nguồn cung và cầu, hệ thống cảng phát triển đồng đều hơn (KB Securities, 2020).

4.2. Chất lượng dịch vụ

Năm 2016, Việt Nam đứng thứ 64 thế giới về hiệu quả dịch vụ logistics và vươn lên vị trí 39 vào 2018, đứng thứ 3 trong các nước Đông Nam Á, sau Singapore và Thái Lan.

Một số cảng quốc tế thường xuyên tắc nghẽn, quá tải như Cát Lái khiến thời gian xếp dỡ, làm hàng tại các cảng bị kéo dài, giảm chất lượng dịch vụ. Trong khi cảng Đà Nẵng và một số cảng thuộc cụm Cái Mép – Thị Vải chỉ mới hoạt động được ½ công suất thiết kế.

Bảng 2. Điểm số và xếp hạng các chỉ số về chất lượng dịch vụ của Việt Nam từ năm 2010 đến năm 2018

Chỉ số	2010		2012		2014		2016		2018	
	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng
LPI	2,96	53	3,00	53	3,15	48	2,98	64	3,27	39
Vận tải quốc tế (<i>International Shipments</i>)	3,04	58	3,14	39	3,22	42	3,12	50	3,16	49
Năng lực và chất lượng dịch vụ logistics (<i>Logistics competence and service quality</i>)	2,89	51	2,68	82	3,09	49	2,88	62	3,4	33
Khả năng theo dõi đơn hàng (<i>Tracking and tracing</i>)	3,1	55	3,16	47	3,19	48	2,84	75	3,45	34
Thời gian (<i>Timeliness</i>)	3,44	76	3,64	38	3,49	56	3,5	56	3,67	40

Nguồn: World Bank (2019)

Thực trạng này phát sinh là do sự phát triển thiếu đồng bộ hệ thống cảng biển tại Việt Nam (Hà, 2019) và sự phân bổ nguồn đầu tư thiếu đồng đều cho cơ sở hạ tầng của cảng. Nguyên nhân này sẽ được phân tích rõ hơn ở phần 4.3.2.

Bên cạnh đó, tại Vũng Tàu chưa có trung tâm kiểm tra chuyên ngành tập trung nên doanh nghiệp vẫn phải gửi mẫu về TP.HCM để kiểm tra, gây chậm trễ tiến độ cho cả khách hàng lẫn các đơn vị sử dụng cảng (KB Securities Vietnam, 2020).

4.3. Cơ sở hạ tầng

4.3.1 Thông số cơ sở hạ tầng của 04 cảng quốc tế lớn tại Việt Nam

Bảng 3. Thông số cơ sở hạ tầng của 04 cảng quốc tế lớn tại Việt Nam

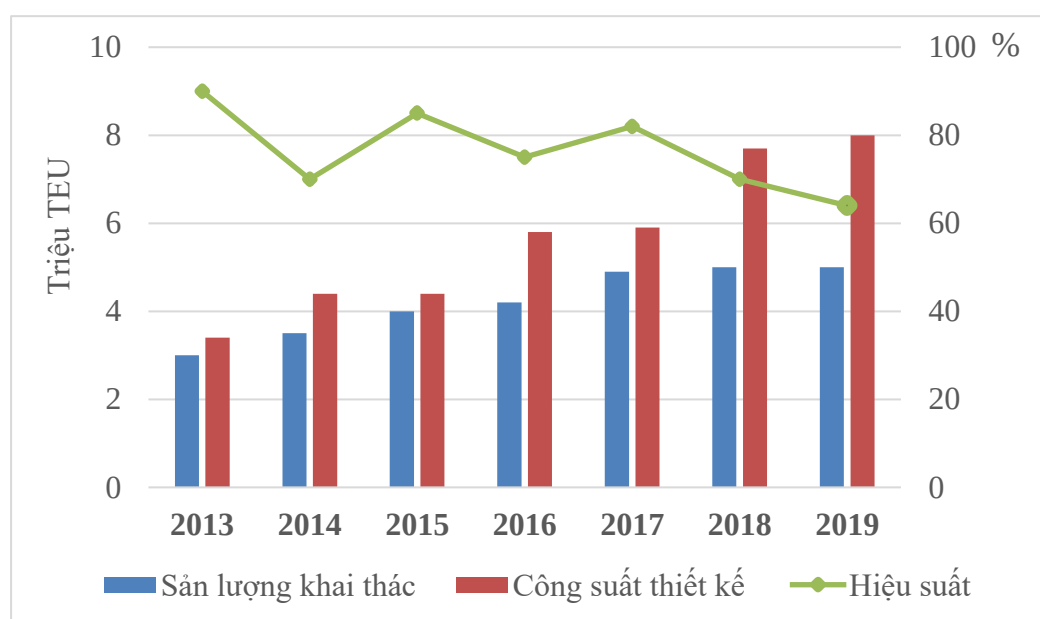
Thông số Cảng	Tổng diện tích	Số bến cảng	Tổng chiều dài (m)	Độ sâu trước bến thiết kế (m)	Tổng diện tích kho hàng (m ²)
Hải Phòng	16,3ha	49	3.567	-7,5 đến -9,4	31.320
Đà Nẵng	12km ²	08	1.700	-11	14.285
Cái Mép – Thị Vải	48ha	35	1500	-14	16.400
Cát Lái	160ha	10	2.040	-12,5	34.500

Nguồn: Nhóm nghiên cứu tự tổng hợp

4.3.2. So sánh giữa công suất hoạt động thực tế và công suất thiết kế của các cảng quốc tế tại Việt Nam

Mười năm trở lại đây, cảng Hải Phòng và Cái Mép – Thị Vải gặp tình trạng dư cung, đầu tư thiếu hiệu quả do nhiều cảng mới được mở ra trong khi các cảng cũ với hệ thống cơ sở hạ tầng lạc hậu vẫn đang hoạt động (KB Securities Vietnam, 2020).

Biểu đồ 1. Công suất tại cụm cảng Hải Phòng 2013 - 2019



Nguồn: KB Securities Vietnam (2020)

Sự đầu tư không đồng bộ đã dẫn đến tình trạng phát triển phân mảnh, manh mún, hiệu quả đầu tư thấp. Khi cảng Lạch Huyện và Nam Đình Vũ bắt đầu vận hành, công suất dự kiến 2019 tại cụm

cảng Hải Phòng chỉ đạt 64% và giảm liên tiếp 2 năm 2018-2019 (Biểu đồ 1). Cảng Cái Lân cũng được đầu tư để giảm tải cho cảng Hải Phòng, tuy nhiên cảng Hải Phòng cũng chưa chạm trần công suất thiết kế nên chưa thể điều hướng hàng hóa về Cái Lân. Thái Lan cũng từng rơi vào tình trạng tương tự khi đầu tư vào cảng Laem Chabang, song vẫn phải đợi cảng Bangkok khai thác hết công suất mới có thể điều hướng hàng hóa.

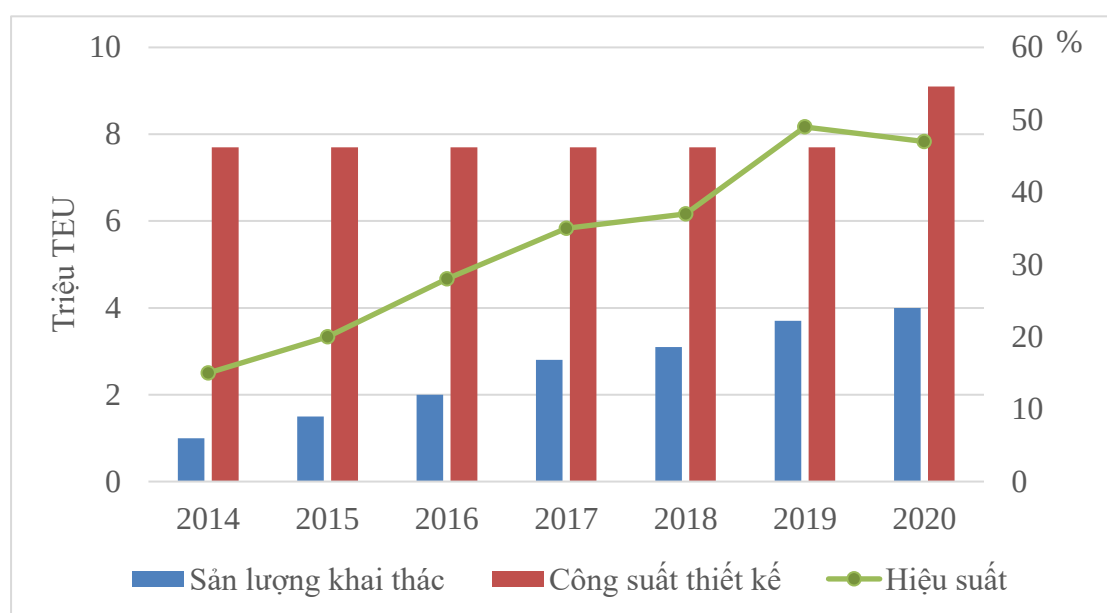
Cụm cảng Cái Mép – Thị Vải dù đã hoạt động ổn định nhiều năm nhưng hiệu suất vẫn rất thấp, chỉ đạt 47%. Nguyên nhân có thể do sự bất lợi về vị trí tự nhiên và sự lỏng lẻo trong kết nối cơ sở hạ tầng (Bảng 4).

Bảng 4. Công suất thiết kế và công suất hoạt động năm 2019 các cảng thuộc khu vực Cái Mép – Thị Vải

Cảng	Công suất thiết kế (TEU/năm)	Công suất năm 2019 (TEU)
SITV	1.200	0
SP-PSA	1.000	0
TCIT-TCCT	2.350	2.000
CMIT	1.100	900
TCTT	1.000	620
SSIT	1.500	0
GEMALINK (Phase 1)	1.500	1.500

Nguồn: KB Securities Vietnam (2020)

Biểu đồ 2. Công suất cụm cảng Cái Mép – Thị Vải 2014 - 2020



Nguồn: KB Securities Vietnam (2020)

4.3.2. Tiến bộ khoa học công nghệ

E-port (dịch vụ cảng điện tử) là một tiện ích miễn phí Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn xây dựng nhằm tiết kiệm thời gian, chi phí và giảm thiểu các rủi ro thanh toán. E-port được cụm cảng Cát Lái và cảng Hải Phòng áp dụng vào quá trình làm thủ tục và thanh toán qua mạng cho tất cả các phương án giao nhận container (VISEcurities, 2019; Vietnam Plus, 2020).

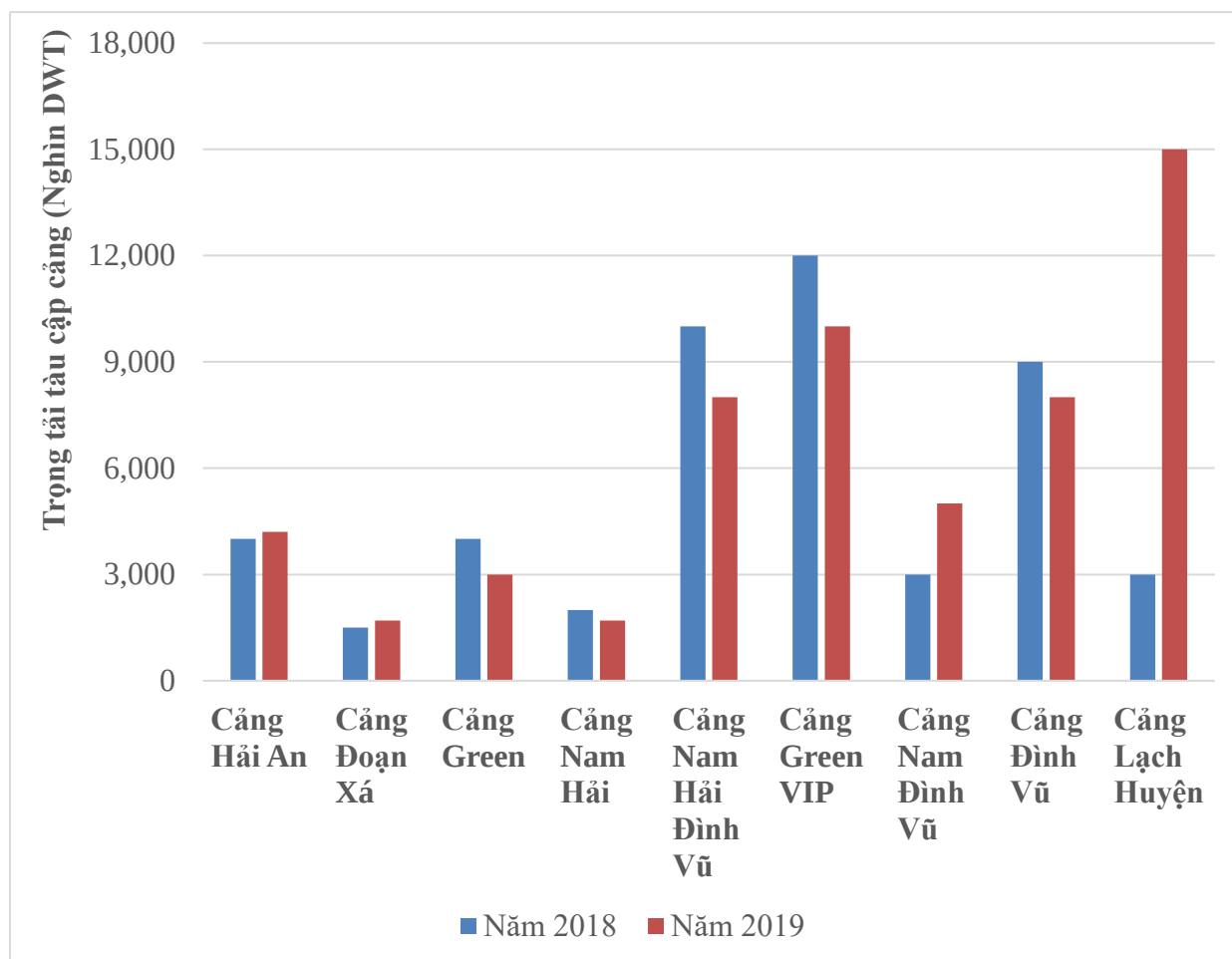
4.4. Điều kiện địa lý

4.4.1. Độ sâu nước bến, chiều dài bến và trọng tải tối đa:

4.4.2.1. Cụm cảng Hải Phòng

Cảng Lạch Huyện được định hướng là mũi nhọn chính thúc đẩy phát triển hệ thống cảng phía Bắc (KB Securities Vietnam, 2020). Tăng trưởng trọng tải tàu cao hơn so với tăng trưởng lượt tàu cho thấy xu hướng sử dụng các tàu trọng tải lớn của doanh nghiệp vận tải biển – là cơ hội cho các cảng nước sâu nơi hạ nguồn như Lạch Huyện. Điều này dẫn đến một cuộc cạnh tranh khốc liệt giữa các cảng thượng nguồn và hạ nguồn trong cùng cụm. Các cảng thượng nguồn, do không có độ sâu nước và chiều dài bến như Lạch Huyện, đã phải chịu sự sụt giảm đáng kể về lưu lượng hàng hóa qua bến.

Biểu đồ 3. Mức tăng trưởng trọng tải tàu cập cảng tại khu vực Hải Phòng (2019)



Nguồn: Cảng vụ Hải Phòng (2019)

4.4.2.2. Cảng Đà Nẵng

Bảng 5. Thông số các bến thuộc khu vực cảng Đà Nẵng

Bến	Độ sâu nước bến (m)	Chiều dài bến (m)
1	11,5	210
2	10	210
3	10	185
4	11	185
5	12	225 - 335
6	14,3	310
7a	5	93
7b	5	84
8	11	190

Nguồn: Cổng Thông tin Điện tử thành phố Đà Nẵng (2020)

4.4.2.3. Cụm cảng Cái Mép – Thị Vải

Bảng 6. Thông số các cảng thuộc khu vực Cái Mép – Thị Vải

Cảng	Độ sâu nước bến (m)	Số cầu bến	Chiều dài bến (m)	Trọng tải tối đa (DWT)	Công suất thiết kế (TEU/năm)	Công suất năm 2019 (TEU)
SITV	12	3	730	80.000	1.200	0
SP-PSA	15	1	600	120.000	1.000	0
TCIT-TCCT	17	3	890	80.000	2.350	2.000
CMIT	17	2	600	160.000	1.100	900
TCTT	14	2	600	160.000	1.000	620
SSIT	17	1	600	160.000	1.500	0
GEMALINK (PHASE1)	17	3	1150	200.000	1.500	1.500

Nguồn: Cảng vụ Vũng Tàu (2020)

Hiện tại, các tàu lớn muốn vào cảng Cái Mép – Thị Vải phải chờ giờ, chờ nước lên gây mất thời gian cho doanh nghiệp (KB Securities Vietnam, 2020). Vì những bất cập đó, Cái Mép – Thị Vải chỉ đạt 55,4% công suất thiết kế (Bộ Giao thông Vận tải, 2019).

Nhìn chung, hệ thống cảng biển quốc tế Việt Nam vẫn chưa được đầu tư đồng bộ, chưa khai thác hết tiềm năng của điều kiện địa lý. Thực trạng này một phần đến từ chính sách khai thác, nạo vét; một phần do ảnh hưởng của khí hậu theo mùa và cả tác động của COVID tới tiến độ nạo vét. Vì vậy, các cảng quốc tế đang quá tải vẫn cần được coi nới, mở thêm chiều dài bến, các khoản đầu tư cảng mới cần được xem xét lại và cân đối với nguồn lực hiện có ở cảng cũ.

4.4.3. Hệ thống giao thông nội địa

4.4.3.1 Cùm cảng Hải Phòng

Hệ thống cao tốc Hải Phòng – Hà Nội, Hải Phòng – Quảng Ninh là tuyến giao thông liên hoàn, rút ngắn thời gian lưu thông giữa các tỉnh phía Bắc tới khu công nghiệp Đình Vũ và cảng quốc tế Hải Phòng (VISecurities, 2019).

4.4.3.2. Cùm cảng Cái Mép – Thị Vải

Hệ thống giao thông kết nối giữa Cái Mép – Thị Vải và các khu vực lân cận chưa thực sự phát triển. Các dự án kết nối với các tỉnh khác như dự án cầu Phước An, đường sắt Biên Hòa – Vũng Tàu, cao tốc Biên Hòa – Đồng Nai hay các tuyến đường nội vùng đều đang bị đình trệ, chậm tiến độ; hệ thống CFS, ICD, kho chứa container rộng chưa đáp ứng nhu cầu kết nối của doanh nghiệp (KB Securities Vietnam, 2020).

4.4.3.3. Cảng Cát Lái

Trở ngại lớn nhất của Cát Lái là giao thông tắc nghẽn nghiêm trọng ở lối ra vào cảng. Một số dự án giao thông giải tỏa cho cảng bao gồm nút giao An Phú, hầm chui từ cao tốc TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây về đường Mai Chí Thọ, và tuyến đường sắt riêng cho cảng Cát Lái (VISecurities, 2019). Như vậy, hệ thống giao thông nội địa không thông thoáng, thuận tiện cũng là một khó khăn các địa phương phải giải quyết bằng cách xây dựng các tuyến đường chính, mở rộng đường xá, v.v.

4.5. Chính sách quản lý tại cảng

Tại Việt Nam, các cảng biển chủ yếu quản lý theo mô hình cảng dịch vụ công và mô hình chủ cảng. Cảng Cái Lân và Cái Mép - Thị Vải đang triển khai đúng mô hình chủ cảng (Khiêm, 2015), phát huy tối đa các ưu điểm của Nhà nước và tư nhân. Cảng Hải Phòng và Cát Lái áp dụng mô hình quản lý dịch vụ công, có phần kém nhạy bén, linh hoạt hơn, làm giảm hiệu quả trong khai thác với nguồn vốn không dồi dào bằng hình thức chủ cảng, vì phụ thuộc vào nguồn ngân sách Nhà nước. Như thế, sự đa dạng trong mô hình quản lý ở các cảng biển quốc tế Việt Nam mở ra cơ hội cạnh tranh để người sử dụng cảng so sánh hiệu quả hoạt động của mỗi cảng và các cảng có thêm động lực cải thiện mô hình quản lý cũng như chất lượng.

Bảng 7. Điểm số và xếp hạng chỉ số LPI của Hải quan Việt Nam từ năm 2010 đến năm 2018

Chỉ số	2010		2012		2014		2016		2018	
	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng	Điểm số	Xếp hạng
Hải quan (Custom)	2,68	53	2,65	63	2,81	61	2,75	64	2,96	41

Nguồn: World Bank, 2019

Các thủ tục hải quan tại Việt Nam còn phức tạp, làm giảm sức cạnh tranh của nền kinh tế trong quá trình hội nhập. Do đó, quy trình và thủ tục tại cảng cần được đơn giản hóa, tạo điều kiện hơn nữa cho doanh nghiệp. Khi cảng Việt Nam thực hiện chế độ một cửa (*Vietnam Single Window*), thời gian làm thủ tục tại các cảng đã giảm 12 lần (Cổng thông tin điện tử thành phố Hải Phòng, 2019) và xếp hạng hải quan của Việt Nam trên thế giới tăng 23 bậc (2016 – 2018).

Nhìn chung, các cảng biển quốc tế lớn tại Việt Nam đều chú trọng đầu tư vào hệ thống quản lý điện tử giúp rút ngắn thời gian xử lý thủ tục nhanh hơn như ePort, Internet vạn vật. Điển hình là hải

quan Hải Phòng thực hiện hỗ trợ từ xa, giải đáp vướng mắc của doanh nghiệp qua Zalo nhằm giải quyết thủ tục thông quan hàng hóa hiệu quả, nhanh chóng.

4.6. Môi trường vĩ mô

Với vị trí chiến lược với các cực tăng trưởng trong vùng Đông Á và Đông Nam Á, cùng với hai hiệp định thương mại tự do lớn là Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định Đối tác kinh tế toàn diện khu vực (RCEP) được Việt Nam ký kết gần đây, các cảng biển miền Bắc đã và đang thu hút luồng hàng hóa xuất nhập khẩu từ các quốc gia Đông Á như Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc và Đài Loan (Trần, et al., 2021). Khu vực miền Bắc thu hút đầu tư FDI công nghiệp lớn nhờ chính sách thuế ưu đãi các tập đoàn lớn như Samsung, Formosa (VISecurities, 2019). Nhờ đó, Hải Phòng trở thành điểm đến hứa hẹn của nhiều công ty vệ tinh, tạo nên một hệ sinh thái có sự góp mặt đầy đủ của các đơn vị khai thác cảng, nâng cao sự phát triển kinh tế hàng hải chung của khu vực.

Trong khi đó ở miền Trung, cảng Đà Nẵng vốn chủ yếu thu nhận các mặt hàng nhỏ lẻ, nay phải đối mặt với sự cạnh tranh từ các cảng mới được đầu tư như cảng Chu Lai, Cảng Quy Nhơn, cảng Chân Mây. Để tăng tính chủ động và giảm lệ thuộc cảng Đà Nẵng, khu liên hợp gang thép Hòa Phát - Dung Quất hiện đang tự xây dựng một cảng biển nước sâu tại Quảng Ngãi. Quảng Trị cũng triển khai dự án cảng nước sâu Mỹ Thủy với tổng chiều dài bến lên đến 3,3km và sức chứa lên đến 100.000 tấn (VISecurities, 2019).

Tại miền Nam, nguồn vốn Chính phủ chủ yếu tập trung vào việc nâng cao hệ thống giao thông đồng bộ với kết cấu hạ tầng và quy mô của cảng để giải quyết tình trạng ùn tắc tại Cát Lái, Hiệp Phước và Cái Mép - Thị Vải. Các khoản đầu tư đã được phê duyệt có thể kể đến các tuyến vành đai đã quy hoạch của TP. Hồ Chí Minh; đường liên cảng Cái Mép – Thị Vải, kết nối với cao tốc Bến Lức - Long Thành; trục Bắc - Nam nối xa lộ Hà Nội với khu cảng Cát Lái (Phú, 2017). Ngoài ra, tỉnh cũng đề nghị thành lập Trung tâm kiểm tra chuyên ngành (tập trung các cơ quan kiểm tra về chất lượng, y tế, văn hóa, kiểm dịch động, thực vật, an toàn thực phẩm) và địa điểm kiểm tra hàng hóa tập trung tại khu vực Cái Mép - Thị Vải nhằm góp phần giảm bớt thời gian thông quan hàng hóa, tiết kiệm thời gian, chi phí cho doanh nghiệp và nâng cao hiệu suất khai thác cảng (Phú, 2017; TTXVN, 2020).

5. Kết luận

Nghiên cứu 06 yếu tố phản ánh năng lực cạnh tranh cảng biển quốc tế tại Việt Nam cho thấy dù có lợi thế trong vị trí địa lý thuận lợi cho giao thương, hệ thống cảng quốc tế tại Việt Nam phát triển chưa đồng đều do hạn chế trong việc nạo vét, coi nói các cảng đang quá tải, yếu về tái cấu trúc cơ sở hạ tầng, hệ thống giao thông chưa đồng bộ, thiếu tính kết nối. Điều này dẫn đến tình trạng ùn ứ khi tàu chờ cập bến trong khi chưa khai thác tối đa công suất thiết kế của cảng.

Từ đó, nhóm nghiên cứu đưa ra các đề xuất theo từng tiêu chí như sau:

Chi phí cảng Việt Nam cần được Chính phủ và các nhà hoạch định chính sách cân nhắc điều chỉnh để vừa giữ được lợi thế về giá vừa tránh thất thoát lợi nhuận cho cảng và các doanh nghiệp khai thác cảng.

Chất lượng dịch vụ tại cảng cần các đơn vị khai thác cảng nâng cao bằng cách tăng tốc độ thực hiện việc xếp dỡ, làm hàng, tăng hiệu suất giải quyết thủ tục một cách chuyên nghiệp.

Cơ sở hạ tầng cần các đơn vị trực tiếp quản lý cảng tái cấu trúc để khai thác hết công suất. Các cảng quốc tế quá tải cần được coi nói, mở thêm chiều dài bến; còn các khoản đầu tư cảng mới cần

cân đối với nguồn lực hiện có ở các cảng cũ. Đồng thời, việc đầu tư để xây dựng các công trình tăng cường tính kết nối với các tuyến giao thông, các khu vực giao thương mậu dịch nội địa cũng góp phần không nhỏ làm tăng năng lực cạnh tranh của cảng.

Chính sách quản lý tại cảng cần đơn vị quản lý cảng và chính quyền địa phương xây dựng theo nhu cầu của từng phân khúc khách hàng, vừa thu hút vừa xây dựng mối quan hệ cộng hưởng về lợi ích với các đơn vị sử dụng.

Môi trường vĩ mô thể hiện sự cạnh tranh ngày càng khốc liệt; vì vậy, các nhà vận hành cảng cần nhận thức rõ các nguy cơ và cơ hội để không ngừng đổi mới, thích nghi, bắt kịp những thay đổi trên thị trường.

Dù còn nhiều khó khăn, mức tăng trưởng thường niên của bốn cảng quốc tế trong nghiên cứu (Hải Phòng, Đà Nẵng, Cái Mép – Thị Vải, TP. HCM) đều có xu hướng phát triển tích cực. Cùng với sự chủ động đề xuất của các nhà quản lý cảng địa phương và nỗ lực định hướng của Nhà nước, hệ thống cảng quốc tế của Việt Nam đang hướng tới những mục tiêu mới, không ngừng nâng tầm vị thế trong trên trường quốc tế.

Những nhận định trên của nhóm nghiên cứu đã giải quyết được mục tiêu nghiên cứu ban đầu – đánh giá năng lực cạnh tranh của các cảng biển quốc tế Việt Nam dựa trên 06 tiêu chí quan trọng. Tuy nhiên, thực trạng phân tích chủ yếu đến từ thông tin sơ cấp, chưa sát với góc nhìn của các đơn vị sử dụng cảng; những đánh giá trong bài chỉ mới dừng lại ở việc định tính. Vì vậy, nhóm đề xuất các bài nghiên cứu tương lai lượng hóa năng lực cạnh tranh của cảng biển dưới góc nhìn của các đơn vị sử dụng cảng. Nhóm cũng sẽ tiếp tục hoàn thiện nghiên cứu bằng cách xây dựng thang đo cụ thể hơn cho mô hình nghiên cứu định lượng để đề xuất những hàm ý chính sách cụ thể, đóng góp cho sự phát triển chung của ngành hàng hải Việt Nam.

Tài liệu tham khảo

- Alderton, P. M. (2008), *Port management and operations*, London: Informa, UK.
- Lê, A. (2020), “Tăng giá dịch vụ cảng biển, các hãng tàu có tăng phí?”, *Tạp chí Kinh tế Sài Gòn Online*, <https://www.thesaigontimes.vn/td/307590/tang-gia-dich-vu-cang-bien-cac-hang-tau-co-tang-phi.html>, truy cập ngày 01/05/2021.
- Châu, N.Q. (2018), ““Giật mình” vì phí dịch vụ cảng biển Việt Nam thấp nhất khu vực!”, *Dân trí*, <https://dantri.com.vn/kinh-doanh/giat-minh-vi-phi-dich-vu-cang-bien-viet-nam-thap-nhat-khu-vuc-20181004061640037.htm>, truy cập ngày 01/05/2021.
- Bộ Giao thông Vận tải. (2019), “Chi phí cao ngất, Cái Mép - Thị Vải đánh mất lợi thế hút hàng”, <https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/61195/chi-phi-cao-ngat--cai-mep---thi-vai-danh-mat-loi-the-hut-hang.aspx>, truy cập ngày 01/05/2021.
- Brooks, M.R. & Pallis, A.A. (2008), “Assessing port governance models: process and performance components”, *Maritime Policy & Management*, Vol. 35 No. 4, pp. 411 - 432.
- Cổng Thông tin Điện tử Bộ Giao thông Vận tải. (2021), “Cảng Quốc tế Tân Cảng - Cái Mép đạt giải thưởng Cảng xanh 2020”, <https://mt.gov.vn/moitruong/tin-tuc/1129/70761/cang-quoc-te-tan-cang---cai-mep-dat-giai-thuong-cang-xanh-2020.aspx>, truy cập ngày 01/05/2021.
- Cổng thông tin điện tử thành phố Hải Phòng. (2019), “Thời gian làm thủ tục tại cảng vụ hàng hải giảm 12 lần”, <https://haiphong.gov.vn/Chuyen-de/Cai-cach-hanh-chinh-thanh-pho-Hai-phong>

Phong/Thoi-gian-lam-thu-tuc-tai-cang-vu-hang-hai-giam-12-lan-41171.html, truy cập ngày 01/05/2021.

Ding, J.F., Kuo, J.F., Shyu, W.H. & Chou, C.C. (2019), “Evaluating determinants of attractiveness and their cause-effect relationships for container ports in Taiwan: users’ perspectives”, *Maritime Policy & Management*, Vol. 46 No. 4, pp. 466 - 490.

Đông, H. (2019), “Cảng biển Việt Nam phát triển thiếu đồng bộ”, *Báo Tuổi trẻ*, <https://tuoitre.vn/cang-bien-viet-nam-phat-trien-thieu-dong-bo-20191010153146282.htm>, truy cập ngày 01/05/2021.

Hales, D., Chang, Y.T. & Lee Lam, J.S. (2016), “The Balanced Theory of Port Competitiveness”, *Transportation Journal*, Vol. 55 No. 2, pp. 168 - 189.

ITC. (2020), “What is competitiveness”, Available at: <https://www.intracen.org/smeecs/What-is-competitiveness/> (Accessed 1 May, 2021).

KB Securities Vietnam. (2020), “Ngành Cảng biển”, https://www.kbsec.com.vn/pic/Service/SECTOR_SEAPORT_VN.pdf, truy cập ngày 01/05/2021.

KB Securities Vietnam. (2020), “Sector: Seaport Vietnam”, Available at: https://www.kbsec.com.vn/pic/Service/SECTOR_SEAPORT_ENG.pdf (Accessed 1 May, 2021).

KB Securities. (2020). “Ngành Cảng Biển: Triển vọng 2020 khó khăn do ảnh hưởng của Corona”, https://www.kbsec.com.vn/pic/Service/SECTOR_SEAPORT_VN.pdf, truy cập ngày 01/05/2021.

Bùi, B.K. (2015), “Hướng đi cho mô hình quản lý cảng biển Việt Nam”, *Tạp chí Giao thông Vận tải*, truy cập ngày 01/05/2021.

Lirn, T., Thanopoulou, H., Beynon, M. & Beresford, A. (2004), “An application of AHP on transshipment port selection: a global perspective”, *Maritime Economics and Logistics*, Vol. 6 No. 1, pp. 70 - 91.

Ly, T. (2020), “Giải bài toán giá bốc xếp tại cảng biển”, *Nhân dân*, <https://nhandan.vn/chuyen-lam-an/-giai-bai-toan-gia-boc-xep-tai-cang-bien-612102/>, truy cập ngày 01/05/2021.

Ng, K.Y.A. (2006), “Assessing the attractiveness of ports in the North European container transshipment market: An agenda for future research in port competition”, *Maritime Economics and Logistics*, Vol. 8 No. 3, pp. 234 - 250.

Parola, F., Risitano, M., Ferretti, M. & Panetti, E. (2016), “The drivers of port competitiveness: a critical review”, *Transport Reviews*, Vol. 37 No. 1, pp. 116 - 138.

Phú, B. (2017), “Nghịch lý khó gỡ ở cảng Cái Mép - Thị Vải”, *Nhân dân điện tử*, <https://nhandan.vn/goc-nhin-kinh-te/nglich-ly-kho-go-o-cang-cai-mep-thi-vai-299532/>, truy cập ngày 01/05/2021.

Tongzon, J. & Heng, W. (2005), “Port privatization, efficiency and competitiveness: Some empirical evidence from container ports (terminals)”, *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, Vol. 39 No. 5, pp. 405 - 424.

Trần, Đ.H., Mạc, Đ.T. & Phạm, H.Q. (2021), *Báo cáo triển vọng ngành cảng biển - logistics 2021*, Vietcombank Securities.

Phan, T. (2020), “Giá dịch vụ cảng biển quá thấp, DN Việt Nam chịu nhiều thiệt thòi”, <http://baochinhphu.vn/Kinh-te/Gia-dich-vu-cang-bien-qua-thap-DN-Viet-Nam-chiu-nhieu-thiet-thoi/403264.vgp>, truy cập ngày 01/05/2021.

Huỳnh, S. (2020), “Phát triển hệ thống cảng biển và dịch vụ hậu cần cảng Cái Mép-Thị Vải”, *Tin tức thông tấn xã Việt Nam*, <https://baotintuc.vn/kinh-te/phan-trien-he-thong-cang-bien-va-dich-vu-hau-can-cang-khu-vuc-cai-mep-thi-vai-theo-huong-hien-dai-20200618180712093.htm>, truy cập ngày 01/05/2021.

UNCTAD. (2013), *Review of Maritime Transport: Geneva, Switzerland*, UNCTAD Proceedings.

van Dyck, G. & Ismael, H. (2015), “Multi-Criteria Evaluation of Port Competitiveness in West Africa Using Analytic Hierarchy Process (AHP)”, *American Journal of Industrial and Business Management*, Vol. 5 No.6, pp. 432 - 446.

Vietnam Plus. (2020), “Cảng Hải Phòng sẽ triển khai dịch vụ cảng điện tử từ ngày 1/1/2021”, <https://www.vietnamplus.vn/cang-hai-phong-se-trien-khai-dich-vu-cang-dien-tu-tu-ngay-112021/686939.vnp>, truy cập ngày 01/05/2021.

VISecurities. (2019), “Logistics – Vận tải biển”, <https://www.vise.com.vn/LinkClick.aspx?fileticket=RExLte7o2eY%3D&tabid=9035&mid=25519>, truy cập ngày 01/05/2021.

World Bank. (2019), “Global Rankings 2018”, Available at: <https://lpi.worldbank.org/international/global> (Accessed 1 May, 2021).