

LỜI CẢM ƠN

Luận án này được thực hiện và hoàn thành tại Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương. Tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc nhất tới **GS.TS. Nguyễn Thành Độ và TS. Đặng Văn Hưng** đã tận tình giúp đỡ và định hướng tôi trưởng thành trong công tác nghiên cứu khoa học và hoàn thiện luận án. Bản thân tôi đã học được rất nhiều kiến thức mới về khoa học, đặc biệt về phương pháp luận để giải quyết các vấn đề trong nghiên cứu khoa học cũng như thực tiễn hiện nay. Trong suốt quá trình học tập và nghiên cứu, để hoàn thiện được luận án này, tôi cũng đã nhận được sự hướng dẫn và giúp đỡ tận tình của các thầy giáo, cô giáo trong Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương. Tôi xin cảm ơn sâu sắc tới tất cả các thầy, cô về sự hỗ trợ quý báu này.

Tôi xin cảm ơn đến lãnh đạo các doanh nghiệp vận tải biển Vinalines, Vinalines shipping, Container Vinalines, Vinalines Saigon, Vosco, Vitranschart, Vinaship, Dongdo, Nosco, Biendong, Vinacomin... đã nhiệt tình giúp đỡ tôi trong thời gian đi khảo sát thực tế. Tôi xin cảm ơn đến các anh chị ở các phòng ban tại Cục Hàng hải Việt Nam, Cục Đăng kiểm Việt Nam, Hiệp hội chủ tàu Việt Nam, Hiệp hội cảng biển Việt Nam, Tổng cục Thống kê, Tổng cục Hải quan Việt Nam... đã nhiệt tình giúp đỡ tôi trong suốt quá trình đi điều tra lấy số liệu về ngành vận tải biển.

Cuối cùng tôi xin bày tỏ lòng biết ơn đến các đồng nghiệp, bạn bè và gia đình, đặc biệt là vợ, con tôi luôn luôn động viên, chia sẻ và tạo điều kiện tốt nhất về vật chất cũng như tinh thần để tôi hoàn thành luận án này.

Một lần nữa tôi xin trân trọng cảm ơn tới tất cả mọi người đã nhiệt tình giúp đỡ tôi hoàn thành luận án này.

Hà nội, ngày 01 tháng 04 năm 2017

Tác giả luận án

Lưu Quốc Hưng

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan bản luận án tiến sĩ "*Nghiên cứu năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam*" là công trình nghiên cứu độc lập của cá nhân tôi. Các số liệu, tài liệu tham khảo sử dụng cho luận án được trích dẫn từ các nguồn đã được công bố. Kết quả nghiên cứu trong luận án là trung thực, có nguồn gốc rõ ràng và chưa từng được công bố trong bất kỳ công trình khoa học nào khác.

Hà nội, ngày 01 tháng 04 năm 2017

Tác giả luận án

Lưu Quốc Hưng

MỤC LỤC

LỜI CẢM ƠN.....	
LỜI CAM ĐOAN	
MỤC LỤC.....	i
DANH MỤC BẢNG BIỂU	vi
DANH MỤC SƠ ĐỒ, HÌNH VẼ.....	vi
PHẦN MỞ ĐẦU	1
Chương 1. TỔNG QUAN CÁC NGHIÊN CỨU VỀ NĂNG LỰC CẠNH TRANH NGÀNH VẬN TẢI BIỂN.....	6
1.1 Tổng quan các công trình nghiên cứu đã công bố trong và ngoài nước về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển.....	6
1.1.1 Tổng quan các công trình nghiên cứu ngoài nước	6
1.1.2 Tổng quan các công trình nghiên cứu trong nước	10
1.1.3 Những vấn đề thuộc đề tài luận án chưa được các công trình công bố nghiên cứu giải quyết	15
1.1.4 Những vấn đề luận án sẽ tập trung nghiên cứu giải quyết	16
1.2 Phương hướng giải quyết các vấn đề nghiên cứu của luận án	17
1.2.1 Mục tiêu nghiên cứu	17
1.2.2 Đối tượng nghiên cứu và phạm vi nghiên cứu của đề tài luận án.....	18
1.2.3 Cách tiếp cận và phương pháp nghiên cứu.....	19
Chương 2. CƠ SỞ KHOA HỌC CỦA VIỆC NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH NGÀNH VẬN TẢI BIỂN	22
2.1 Năng lực cạnh tranh và cơ sở lý thuyết về nâng cao năng lực cạnh tranh ngành.....	22
2.1.1 Các khái niệm cơ bản về năng lực cạnh tranh	22
2.1.2 Các cấp độ năng lực cạnh tranh	23
2.1.3 Các quan điểm đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển.....	26
2.1.4 Những nội dung cần thiết phải nghiên cứu về nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển	32
2.2 Các yếu tố cấu thành năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển	35
2.2.1 Các yếu tố năng lực cạnh tranh nguồn lực ngành vận tải biển.....	35
2.2.2 Các yếu tố lợi thế của các doanh nghiệp thuộc ngành	36
2.2.3 Các yếu tố tạo lập năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển	36
2.2.4 Các yếu tố khai thác tiềm năng cạnh tranh ngành vận tải biển	37
2.3 Các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển.....	37

2.3.1 Ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh trong nước	38
2.3.2 Ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh quốc tế.....	41
2.4 Các tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển	43
2.4.1 Lựa chọn các tiêu chí điển hình đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển	43
2.4.2 Chỉ tiêu đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển.....	50
2.5 Kinh nghiệm nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển của một số quốc gia trên thế giới và bài học cho Việt Nam	51
2.5.1 Kinh nghiệm nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển của một số quốc gia trên thế giới.....	51
2.5.2 Bài học kinh nghiệm đối với ngành vận tải biển Việt Nam	57
Chương 3. THỰC TRẠNG NĂNG LỰC CẠNH TRANH VÀ NHỮNG YẾU TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA NGÀNH VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM.....	59
3.1 Khái quát chung về ngành vận tải biển Việt Nam	59
3.1.1 Sơ đồ tổ chức ngành vận tải biển Việt Nam	59
3.1.2 Quá trình hình thành và phát triển ngành vận tải biển Việt Nam	60
3.1.3 Kết quả sản xuất kinh doanh của ngành vận tải biển Việt Nam trong những năm gần đây	61
3.2 Phân tích năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay .	62
3.2.1 Phân tích các tiêu chí đánh giá các yếu tố năng lực cạnh tranh nguồn lực ngành vận tải biển	62
3.2.2 Phân tích các tiêu chí đánh giá các yếu tố năng lực cạnh tranh hiện thị ngành vận tải biển	70
3.2.3 Phân tích tiêu chí năng lực cạnh tranh tổng hợp ngành vận tải biển	80
3.3 Phân tích các yếu tố ảnh hưởng tác động đến năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay.....	84
3.3.1 Phân tích ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh trong nước....	84
3.3.2 Phân tích ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh quốc tế	89
3.4 Những vấn đề tồn tại và nguyên nhân về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam.....	91
3.4.1 Những vấn đề tồn tại và nguyên nhân về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam	91
3.4.2 Các giải pháp Việt Nam đã áp dụng thời gian qua để nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam	101

3.5 Những vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu giải quyết để nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030	103
Chương 4. ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH NGÀNH VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2030.	110
4.1 Định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030.....	110
4.1.1 Quan điểm, mục tiêu và định hướng phát triển ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030	110
4.1.2 Định hướng phát triển vận tải biển nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển của các quốc gia cạnh tranh	113
4.1.3 Phân tích ma trận SWOT của ngành vận tải biển Việt Nam.....	116
4.2 Định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030.....	118
4.3 Các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030.....	121
4.3.1 Nhóm giải pháp 1: Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong ngành nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh chung của ngành vận tải biển Việt Nam.....	121
4.3.2 Nhóm giải pháp 2: Tăng cường vai trò của Nhà nước trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong ngành nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh chung của ngành vận tải biển Việt Nam	134
4.3.3 Nhóm giải pháp 3: Nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển kết hợp đồng bộ với phát triển các ngành hỗ trợ liên quan.....	138
4.4 Kiến nghị, đề xuất.....	143
4.4.1 Kiến nghị đối với Nhà nước.....	143
4.4.2 Kiến nghị đối với Bộ Giao thông vận tải.....	145
4.4.3 Kiến nghị đối với Hiệp hội chủ tàu Việt Nam	146
KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ HƯỚNG NGHIÊN CỨU TIẾP THEO CỦA LUẬN ÁN	147
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ.....	i
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	ii
PHỤ LỤC.....	ix

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Cụm từ tiếng Việt
Bộ GTVT	Bộ Giao thông vận tải
Công ước STCW	Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên theo IMO 1978 và sửa đổi 2010
CNXH	Chủ nghĩa xã hội
DN	Doanh nghiệp
LATS	Luận án tiến sĩ
NCKH	Nghiên cứu khoa học
NLCT	Năng lực cạnh tranh
NXB	Nhà xuất bản
VN	Việt Nam
VTB	Vận tải biển
XNK	Xuất nhập khẩu

Từ viết tắt	Cụm từ tiếng Anh	Cụm từ tiếng Việt
AFC	Average fleet criteria	Tiêu chí tuổi tàu bình quân
ADC	Average deadweight criteria	Tiêu chí trọng tải bình quân
ASEAN	Association of southeast asean Nation	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
BDI	Baltic dry index	Chỉ số giá cước vận tải hàng khô
CIF	Cost, insurance and freight	Giá bán bao gồm giá thành, cước phí vận chuyển và phí bảo hiểm
CPC	Capacity port criteria	Tiêu chí năng lực cảng biển chuyên dùng
CSC	Capacity shipping criteria	Tiêu chí năng lực vận tải quốc gia
DWT	Dead weight tonne	Trọng tải thực chở của tàu

FASA	Federation of ASEAN shipowners' associations	Liên đoàn các Hiệp hội chủ tàu ASEAN
FDI	Foreign direct investment	Vốn đầu tư trực tiếp từ nước ngoài
FOB	Free on board	Bảo hiểm miễn trách nhiệm trên boong tàu
FVC	Freight volumes criteria	Tiêu chí khối lượng vận tải
GDP	Gross domestic product	Tổng sản phẩm quốc nội
GRT	Gross tonnage	Dung tích tàu biển
IMO	International maritime organization	Tổ chức hàng hải quốc tế
MSC	Market sharing criteria	Tiêu chí thị phần vận tải
PPP	Public & private partner	Hợp tác Nhà nước - Tư nhân
SBC	Specialized bulk carrier criteria	Tiêu chí cơ cấu tàu chuyên dụng
SCC	Shipping competitiveness criteria	Tiêu chí tổng hợp đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển
SFC	Shipping freight criteria	Tiêu chí giá cước vận tải
SPC	Shipping potential criteria	Tiêu chí khai thác tiềm năng vận tải
SQ	Service quality	Chất lượng dịch vụ
SQC	Ship's quantity criteria	Tiêu chí tổng số tàu
SRC	Shipping revenue criteria	Tiêu chí doanh thu vận tải
SSC	Standard seafarer criteria	Tiêu chí tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế
TEU	Twentyfoot equivalent units	Đơn vị container (20 feet)
TWC	Total deadweight criteria	Tiêu chí tổng trọng tải đội tàu
UNCTAD	United nations conference on trade and development	Hội nghị Liên hợp quốc về thương mại và phát triển
WTO	World trade organization	Tổ chức thương mại thế giới

DANH MỤC BẢNG BIỂU

Danh mục	Trang
Bảng 3.1. Bảng hệ số tỷ trọng tiêu chí năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển	80
Bảng 3.2. Bảng tính tiêu chí năng lực cạnh tranh tổng hợp ngành vận tải biển các quốc gia từ 2001-2014	81

DANH MỤC SƠ ĐỒ, HÌNH VẼ

Danh mục	Trang
Sơ đồ 1.1. Khung phân tích năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển	20
Sơ đồ 3.1. Sơ đồ tổ chức ngành vận tải biển Việt Nam	59
Hình 3.1. Doanh thu ngành vận tải biển Việt Nam từ 2005-2014	61
Hình 3.2. Khối lượng vận tải ngành vận tải biển Việt Nam từ 2001-2014	61
Hình 3.3. Giá cước vận tải bình quân ngành vận tải biển Việt Nam các năm	62
Hình 3.4. Tổng trọng tải đội tàu ngành vận tải biển Việt Nam từ 2001-2014	62
Hình 3.5. So sánh tổng trọng tải đội tàu các quốc gia từ 2001-2014	63
Hình 3.6. So sánh chỉ tiêu tổng trọng tải đội tàu VN và Singapore từ 2001-2014	63
Hình 3.7. So sánh tổng số tàu các quốc gia từ 2001-2014	64
Hình 3.8. So sánh chỉ tiêu tổng số tàu ngành VTB VN và Nhật Bản 2001-2014	64
Hình 3.9. So sánh tuổi tàu bình quân các quốc gia từ 2001-2014	65
Hình 3.10. So sánh chỉ tiêu tuổi tàu ngành VTB VN và Nhật Bản từ 2001-2014	66
Hình 3.11. So sánh trọng tải bình quân đội tàu các quốc gia từ 2001-2014	66
Hình 3.12. So sánh chỉ tiêu trọng tải bình quân VN và Singapore từ 2001-2014	67
Hình 3.13. Cơ cấu đội tàu vận tải biển Việt Nam theo trọng tải năm 2014	67

Hình 3.14. So sánh cơ cấu tàu container các quốc gia từ 2001- 2014	68
Hình 3.15. So sánh chỉ tiêu cơ cấu tàu container VN và Mỹ từ 2001- 2014	68
Hình 3.16. So sánh tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế các quốc gia năm 2014	69
Hình 3.17. Giá cước vận tải ngành vận tải biển Việt Nam các năm	71
Hình 3.18. So sánh giá cước vận tải các quốc gia từ 2001-2014	71
Hình 3.19. So sánh chỉ tiêu giá cước vận tải VN và Trung Quốc từ 2001-2014	72
Hình 3.20. So sánh khối lượng vận tải các quốc gia từ 2001-2014	72
Hình 3.21. So sánh chỉ tiêu khối lượng vận tải VN và Trung Quốc từ 2001-2014	73
Hình 3.22. So sánh tổng doanh thu vận tải các quốc gia từ 2001-2014	74
Hình 3.23. So sánh chỉ tiêu doanh thu vận tải VN và Trung Quốc từ 2001-2014	74
Hình 3.24. So sánh thị phần vận tải các quốc gia từ 2001-2014	75
Hình 3.25. So sánh chỉ tiêu thị phần vận tải VN và Trung Quốc từ 2001-2014	76
Hình 3.26. So sánh năng lực vận tải các quốc gia từ 2001-2014	76
Hình 3.27. So sánh chỉ tiêu năng lực vận tải VN và Trung Quốc từ 2001-2014	77
Hình 3.28. So sánh khai thác tiềm năng vận tải các quốc gia từ 2001-2014	77
Hình 3.29. So sánh chỉ tiêu khai thác tiềm năng vận tải VN và Mỹ	78
Hình 3.30. Tỷ trọng hàng container từ năm 2001-2014	78
Hình 3.31. So sánh năng lực cảng container các quốc gia từ 2008-2012	79
Hình 3.32. So sánh chỉ tiêu năng lực cảng chuyên dùng VN và Trung Quốc	80
Hình 3.33. So sánh chỉ tiêu năng lực cạnh tranh tổng hợp SCC của ngành vận tải biển Việt Nam và Trung Quốc từ 2001-2014	82
Hình 3.34. So sánh chỉ tiêu năng lực cạnh tranh tổng hợp SCC của ngành vận tải biển Việt Nam và 04 quốc gia dẫn đầu từ 2001-2014	83

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của nghiên cứu đề tài luận án

Sau khi VN gia nhập WTO năm 2007, trao đổi thương mại và hàng hóa giữa VN và các quốc gia trên thế giới ngày càng tăng mạnh kéo theo nhu cầu VTB cũng tăng theo. VTB VN đã vươn lên mạnh mẽ và khẳng định vai trò của ngành không chỉ trong vận tải hàng hóa nội địa, mà còn khẳng định năng lực vận tải trong hàng hóa XNK đi các nước. Số liệu thống kê trong thời gian 2001-2014 cho thấy VTB VN đạt được các kết quả rất ấn tượng: năm 2001, khối lượng vận chuyển đạt 16,8 triệu tấn, khối lượng luân chuyển đạt 34,8 tỷ tấn.km, đến năm 2014, khối lượng vận chuyển đạt 56,1 triệu tấn (tăng 333,6% so với năm 2001), khối lượng luân chuyển đạt 127,7 tỷ tấn.km (tăng 366,5% so với năm 2001). Đội tàu VTB VN cũng hình thành và phát triển nhanh chóng, nếu năm 2001, đội tàu VN có 272 tàu, tổng trọng tải đội tàu đạt 1,104 triệu DWT, đến 2014, đội tàu VN đã đạt 1.595 chiếc (tăng 586,4% so với năm 2001), tổng trọng tải đội tàu đạt 7,52 triệu DWT (tăng 681% so với năm 2001). So sánh về tổng trọng tải đội tàu giữa các quốc gia VTB trên thế giới, năm 2014, đội tàu VTB VN xếp thứ 60/152 quốc gia VTB trên thế giới và thứ 4/11 quốc gia ASEAN. Tuyến đường VTB VN cũng vươn ra, phát triển mạnh đi các tuyến vận tải xa như Bắc Mỹ, Nam Mỹ, Tây Âu, Tây Phi, Châu Úc...

Tuy nhiên, sự phát triển của ngành VTB VN nói chung (các DN VTB VN nói riêng) và khả năng cạnh tranh của ngành VTB VN nói chung (các DN VTB VN nói riêng) với các chủ tàu nước ngoài trong thời gian qua cũng đặt ra cho các nhà quản lý và hoạch định chính sách VTB VN nhiều vấn đề cấp bách cần phải quan tâm. Số liệu thống kê về thị phần vận tải hàng hóa XNK của VTB VN cho thấy: năm 2001, VN chiếm 11,9%; đến năm 2006, trước thời điểm gia nhập WTO, VN đạt 19,8% thì đến năm 2014 giảm còn 3,7%. Các tuyến vận tải hàng hóa XNK của VTB VN chủ yếu vẫn là các tuyến gần trong các nước ASEAN với lợi nhuận vận tải rất thấp, trong khi các chủ tàu nước ngoài chiếm lĩnh hoàn toàn các tuyến xa đi châu Mỹ, châu Âu với lợi nhuận vận tải rất lớn. Hàng hoá vận tải của VN cũng chủ yếu là hàng thô, rời, giá trị vận tải thấp như than, quặng

sắt, xi măng, dầu thô..., còn các loại hàng hoá XNK chuyên dụng, chuyên tuyến, giá trị XNK cao như hàng container, hàng lỏng như xăng dầu sản phẩm, hàng rời chuyên dụng thì VTB VN không đáp ứng được các yêu cầu kỹ thuật và không thể cạnh tranh được với các chủ tàu nước ngoài.

Thực tế trên cho thấy, đội tàu VTB VN chỉ hoạt động mạnh ở tuyến vận tải gần và ưu thế cạnh tranh của các DN VTB VN chủ yếu ở hàng hóa nội địa, còn trong vận tải hàng hóa viễn dương, đặc biệt là hàng hoá XNK của VN thì các DN VTB VN hoàn toàn bị yếu thế và cạnh tranh không cân xứng với các chủ tàu nước ngoài, các chủ tàu nước ngoài đang dần dần chiếm lĩnh toàn bộ thị phần vận tải XNK hàng hóa bằng đường biển của VN. Thị phần vận tải của các DN VTB VN ngày càng giảm và bị mất dần ngay cả trong các mặt hàng vận tải truyền thống như gạo, xi măng, than... Vấn đề thực tế ngày càng trở lên nghiêm trọng khi xu hướng giảm thị phần vận tải của các DN VTB VN ngay trên sân nhà vẫn tiếp tục diễn ra nếu như ngành VTB VN và các DN VTB VN không có các giải pháp thực tế phù hợp để cải thiện và nâng cao NLCT ngành VTB VN khi VN đã hội nhập và hội nhập ngày càng sâu vào thị trường quốc tế.

Xét trên phương diện lý luận về NLCT ngành VTB cũng cho thấy một vấn đề nghiêm trọng khác. Về mặt lý luận NLCT ngành VTB, những thành tích mà các DN VTB VN đạt được trong giai đoạn 2001-2014, một phần là do ngành VTB VN đã nắm bắt nhanh xu hướng hội nhập, định hướng khai thác hiệu quả các lợi thế cạnh tranh VTB cho ngành và từng bước khẳng định là một ngành kinh tế chủ lực của quốc gia, một phần là do sự nỗ lực phát triển và khả năng tận dụng các lợi thế cạnh tranh của các DN VTB trong ngành. Tuy nhiên, NLCT ngành chưa có sự phát triển ổn định và bền vững ở thị trường vận tải hàng hoá XNK bằng đường biển, chưa khẳng định được vị thế cạnh tranh VTB so với các quốc gia khu vực ASEAN và trên thế giới.

Nguy cơ thị phần vận tải hàng hóa XNK đang dần dần bị thu hẹp và rơi vào tay các chủ tàu nước ngoài và thực tế ngành VTB VN rất khó cạnh tranh được với các chủ tàu nước ngoài ngay tại VN. Từ đó cho chúng ta thấy, về lý luận NLCT VTB, ngành VTB VN chưa nhận định chính xác tính chất của sự cạnh tranh, chưa nhận thức rõ và đánh giá đúng các đối thủ cạnh tranh về VTB, định

hướng phát triển ngành còn thiếu bền vững. Vì thế, về mặt lý luận chúng ta chưa chứng minh và chỉ rõ được thế nào là NLCT và các giải pháp nâng cao NLCT cho ngành VTB VN nói chung và các DN VTB nói riêng.

Để xây dựng được NLCT bền vững cho ngành VTB VN, chúng ta cần nghiên cứu cơ sở lý luận về NLCT ngành VTB trên nền tảng khai thác có hiệu quả nguồn lực của ngành, các yếu tố lợi thế cạnh tranh mà ngành có được. Một trong những điều cần làm là ngành phải cải thiện các rào cản kỹ thuật, nâng cao chất lượng vận tải, đáp ứng được yêu cầu về vận tải hàng hoá XNK của các chủ hàng quốc tế, nghĩa là NLCT của ngành phải được cải thiện và khẳng định vị thế trong VTB khu vực và quốc tế.

Xét trên quan điểm, đường lối của Đảng, chính sách của Nhà nước về VTB trong những năm qua đều đánh giá tầm quan trọng và vai trò chủ lực của kinh tế VTB, cần thiết nghiên cứu về lý luận và thực tiễn để áp dụng tổng hợp các biện pháp nhằm huy động nguồn lực quốc gia, tập trung phát triển đội tàu VTB VN, cải thiện và nâng cao NLCT của ngành VTB VN và của các DN VTB VN trong khu vực và trên thế giới. “Nghị quyết 09 - NQTW ngày 9-2-2007 về Chiến lược phát triển bền vững biển Việt Nam đến 2020, tầm nhìn đến năm 2030” của Ban Chấp hành Trung ương Đảng (khoá X) [15] đã chỉ rõ: VN phải trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển trên cơ sở phát huy mọi tiềm năng từ biển, phát triển toàn diện các ngành, nghề biển với cơ cấu phong phú, hiện đại, tạo ra tốc độ phát triển nhanh, bền vững, hiệu quả cao với tầm nhìn dài hạn; “Quyết định 1517/QĐ-TTg ngày 26 tháng 08 năm 2014 về Quy hoạch phát triển VTB Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” của Thủ tướng chính phủ [34] cũng đã chỉ rõ: Phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước, đặc biệt là tiềm năng biển để phát triển VTB một cách đồng bộ, có trọng tâm, trọng điểm, vừa có bước đi phù hợp, vừa có bước đột phá theo hướng hiện đại nhằm góp phần thực hiện những mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020. Phát triển VTB theo hướng hiện đại với chất lượng ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn, tăng sức cạnh tranh để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường VTB trong khu vực và thế giới; “Đề án số 1481/QĐ-BGTVT ngày 27 tháng 04 năm 2015 của Bộ GTVT về Tái cơ cấu VTB phục vụ

sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững giai đoạn đến năm 2020” [7] và “Đề án: Nâng cao năng lực, thị phần vận chuyển hàng hóa của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam của Bộ GTVT năm 2014” [6] cũng đã chỉ rõ: Tái cơ cấu VTB phù hợp với Chiến lược biển Việt Nam, phù hợp với chủ trương công nghiệp hóa, hiện đại hóa theo Nghị quyết của Đảng, Quy hoạch phát triển VTB đến 2020. Phát triển thị trường VTB có cơ cấu hợp lý và bền vững, tăng thị phần VTB VN.

Xuất phát từ thực tiễn về NLCT ngành VTB VN nói chung và các DN VTB VN nói riêng, từ lý luận về NLCT ngành VTB và quan điểm, đường lối của Đảng, chính sách của Nhà nước ở trên cho thấy việc nghiên cứu một cách tổng thể NLCT của ngành VTB VN, phân tích và đánh giá những lợi thế cạnh tranh của ngành so với VTB của các quốc gia khác, tìm ra những yếu tố ảnh hưởng quyết định đến việc củng cố phát triển bền vững và nâng cao NLCT của ngành trong thời gian tới. Trên cơ sở đó đề ra những định hướng, giải pháp phát triển bền vững ngành VTB VN. Đó là một yêu cầu cấp thiết hiện nay, không chỉ đối với ngành, với các DN trong ngành mà còn đặc biệt quan trọng đối với các cơ quan quản lý Nhà nước về VTB. Vì vậy, nghiên cứu sinh quyết định lựa chọn nghiên cứu đề tài ***“Nghiên cứu năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam”***.

2. Mục đích, ý nghĩa của nghiên cứu đề tài luận án

Trên cơ sở, đánh giá một cách có hệ thống và khoa học về NLCT ngành VTB, đề tài luận án nhằm mục đích ý nghĩa sau:

- Luận án góp phần làm sâu sắc hơn cơ sở lý luận về NLCT ngành VTB và nâng cao NLCT ngành VTB VN.

- Luận án là luận chứng khoa học về lý luận và thực tiễn để làm rõ chính sách của Nhà nước về nâng cao NLCT ngành VTB VN như: “Quyết định 1517/QĐ-TTg ngày 26 tháng 08 năm 2014 về Quy hoạch phát triển VTB VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” của Thủ tướng chính phủ; “Đề án số 1481/QĐ-BGTVT ngày 27 tháng 04 năm 2015 về Tái cơ cấu VTB phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững giai đoạn đến năm 2020” của Bộ GTVT; và “Nghị quyết 09 - NQTW ngày 9-2-2007 về Chiến lược

phát triển bền vững biển Việt Nam đến 2020, tầm nhìn đến năm 2030” của Ban Chấp hành Trung ương Đảng (khoá X).

- Trên cơ sở làm rõ khái niệm về NLCT ngành VTB và các giải pháp nâng cao NLCT ngành VTB, ngành VTB VN nói chung và các DN VTN VN nói riêng sẽ xác định được đúng đắn chiến lược phát triển VTB, đảm bảo sự phát triển ngành VTB VN một cách bền vững và đủ sức cạnh tranh với ngành VTB của các nước trong khu vực và trên thế giới.

- Luận án đề xuất kiến nghị tới Nhà nước, Bộ GTVT và Hiệp hội chủ tàu VN, nhằm nâng cao NLCT ngành VTB VN, thực hiện hiệu quả Quyết định 1517/QĐ-TTg về “Quy hoạch phát triển VTB VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” của Thủ tướng chính phủ.

3. Kết cấu của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận, danh mục tham khảo và phụ lục, kết cấu luận án gồm 4 chương:

Chương 1: Tổng quan các nghiên cứu về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển.

Chương 2: Cơ sở khoa học của việc nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển.

Chương 3: Thực trạng năng lực cạnh tranh và những yếu tố tác động đến năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam.

Chương 4: Định hướng và giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030.

Chương 1. TỔNG QUAN CÁC NGHIÊN CỨU VỀ NĂNG LỰC CẠNH TRANH NGÀNH VẬN TẢI BIỂN

1.1 Tổng quan các công trình nghiên cứu đã công bố trong và ngoài nước về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

NLCT về VTB đã được nhiều tác giả trong và ngoài nước nghiên cứu, tiếp cận theo các cách khác nhau và phạm vi khác nhau. Những nghiên cứu này sử dụng các phương pháp khác nhau và tiếp cận theo các cấp độ cạnh tranh khác nhau, phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ngành, đưa ra các khuyến nghị về chính sách và các giải pháp nhằm nâng cao NLCT của ngành, của DN và của quốc gia về VTB. Điển hình phải kể đến các công trình sau:

1.1.1 Tổng quan các công trình nghiên cứu ngoài nước

- Công trình nghiên cứu [58] “*The competitive Advantage of Nations*” của M.Porter, Macmillan (1990) về lý thuyết NLCT, đã đề cập đến NLCT của một ngành công nghiệp. M.Porter đã đưa ra mô hình cho phép phân tích và giải thích nguồn gốc lợi thế cạnh tranh của một quốc gia trong một ngành công nghiệp nhất định, từ đó giải thích vì sao một quốc gia có thể thành công với ngành công nghiệp đó. Trong nghiên cứu của mình, khi đặt câu hỏi “Tại sao một quốc gia gặt hái được thành công quốc tế trong một ngành công nghiệp nhất định?”, M.Porter đã cho rằng câu trả lời nằm trong bốn thuộc tính lớn của một quốc gia. Bốn thuộc tính đó định hình môi trường cạnh tranh cho DN trong nước, thúc đẩy hay kìm hãm việc tạo lập lợi thế cạnh tranh. Bốn thuộc tính này, tạo thành một hệ thống “hình thoi” tự củng cố lẫn nhau, bao gồm: các điều kiện về yếu tố sản xuất (factor conditions); các điều kiện về cầu (demand conditions); các ngành hỗ trợ và liên quan có tính cạnh tranh quốc tế (related and supporting industries); chiến lược DN, cấu trúc và đặc tính của môi trường cạnh tranh trong nước (firm strategy and rivalry).

- Công trình nghiên cứu [55] “*Innovation and competitiveness*” của J.Fagerberg, D.C.Mowery và R.R.Nelson, Oxford University Press (2003) nghiên cứu về lý thuyết NLCT, nhấn mạnh tầm quan trọng của đổi mới công nghệ trong các cấp độ cạnh tranh. Khi phân tích so sánh NLCT giữa các quốc gia,

giữa các ngành và giữa các DN lớn dạng tập đoàn quốc tế, NLCT có nguồn gốc từ việc tạo ra những khác biệt cần thiết cho việc duy trì sự tăng trưởng trong một môi trường cạnh tranh quốc tế. Trong nghiên cứu này, tác giả đã tiếp cận NLCT ngành dưới góc độ tổng thể, tức là NLCT của toàn ngành trong tương quan ngành của quốc gia này với ngành của quốc gia khác. Tác giả nhấn mạnh vai trò của yếu tố lợi thế quốc gia trong việc tạo dựng và củng cố NLCT của ngành. Cách tiếp cận này mang lại nhiều kết quả và ý nghĩa hơn trong việc định hướng tổng thể và hiệu quả chính sách phát triển ngành.

- Công trình nghiên cứu [61] “*Factors Influencing Freight Service Choice for Shippers and Freight Suppliers*” của tác giả Sheelagh Matear và Richard Gray, International Journal of Physical Distribution & Logistics Management, Vol. 23 Iss: 2, pp.25-35 (1993) nghiên cứu về hành vi của các chủ hàng và các nhà cung cấp hàng hoá lựa chọn dịch vụ vận chuyển hàng hoá nói chung và lựa chọn phương tiện vận tải nói riêng. Tác giả đã chỉ ra các yếu tố rất quan trọng trong việc lựa chọn các dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và lựa chọn phương tiện vận tải. Hành vi lựa chọn phương tiện vận tải (tàu) dựa trên hai nhóm yếu tố khác nhau: nhóm thứ nhất quyết định thời gian vận chuyển (công nghệ tàu, chủng loại tàu, tốc độ vận tải, cảng bốc xếp, khai thác tàu...); nhóm thứ hai quyết định giá cước vận tải (trọng tải tàu, tàu chuyên dụng, khai thác hàng hóa, loại hàng hoá vận tải...).

Thông qua kết quả điều tra, tác giả chứng minh rằng: yếu tố “giá cước vận tải” hay “khả năng vận doanh của tàu” là quan trọng nhất đối với các chủ hàng, trong khi yếu tố “thời gian vận chuyển” lại được các nhà cung cấp hàng hóa đánh giá quan trọng hơn. Vì vậy để cải thiện khả năng cạnh tranh và giành giật thị phần vận tải, các chủ tàu phải cải thiện được hai nhóm yếu tố này: giảm giá cước vận tải và tăng thời gian vận chuyển. Tác giả nhấn mạnh đến yếu tố quyết định trong cạnh tranh VTB của các chủ tàu để giảm giá cước và tăng thời gian vận chuyển là phải có đội tàu mạnh và quản lý khai thác tàu tốt.

- Công trình nghiên cứu [57] “*Service quality and customer satisfaction in liner shipping*” của tác giả Kum Fai Yuen và Vinh Van Thai, Nanyang Technological University, Singapore (2015) đã dựa trên kết quả khảo sát hiệu

ứng về sự hài lòng của 183 chủ hàng ở Singapore, tác giả đưa ra cách đánh giá NLCT trong VTB. Theo nghiên cứu của tác giả, NLCT trong VTB được đánh giá bằng chất lượng VTB (service quality - SQ). Tác giả xây dựng bốn tiêu chí đánh giá chất lượng VTB (xếp theo thứ tự giảm dần tác động đối với sự hài lòng của khách hàng) bao gồm: mức độ tin cậy (về năng lực vận tải); thời gian vận tải (về tốc độ tàu và xếp dỡ hàng hoá); khả năng đáp ứng (về rào cản kỹ thuật); giá trị vận tải (về doanh thu và giá cước vận tải).

Tác giả quan điểm về cạnh tranh chất lượng VTB: giảm thời gian VTB sẽ đem lại sự hài lòng của khách hàng lớn hơn so với vấn đề chi phí VTB. Vì vậy, vấn đề cạnh tranh VTB là phải cải thiện được chất lượng VTB. Tác giả cũng xây dựng mô hình đo lường SQ giúp cho các DN tự đánh giá chất lượng VTB của họ, đồng thời biết cách phân bổ nguồn lực để phát triển SQ trong các DN VTB.

- Công trình nghiên cứu [47] "*Teekay Shipping Corporation case analysis*" của tác giả Angela Poulakidas, Journal of Business Strategy, Vol. 35 Iss: 2, page 26-35 (2014) đề cập đến cạnh tranh ngành VTB theo NLCT cấp độ DN và cho rằng nguyên nhân gốc của NLCT ngành VTB là do chiến lược kinh doanh của DN. Tác giả chứng minh: trong những năm vừa qua, khi áp lực cạnh tranh và cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới bắt đầu từ 2008 đến nay, hầu hết các chủ tàu chở dầu và các nhà khai thác vận tải đều rơi vào khó khăn tài chính, tuy nhiên trường hợp thành công của hãng vận tải quốc tế Teekay Shipping lại là một trường hợp ngoại lệ. Teekay Shipping là một trong những hãng tàu vận tải dầu lớn trên thế giới hiện nay vẫn phát triển bền vững VTB và gặt hái lợi nhuận cao. Đó là vì chiến lược kinh doanh của hãng biết khai thác các lợi thế cụ thể kiểu đặc trưng mẫu Teekay và thay đổi nhanh chóng các điều kiện cạnh tranh để tạo lợi riêng biệt Teekay. Bằng phân tích của mình, tác giả cho rằng chiến lược kinh doanh của DN quyết định NLCT giữa các DN vận tải.

Phân tích về chiến lược của Teekay chú trọng vào các yếu tố: công nghệ vận tải hiện đại, đội tàu trọng tải siêu lớn và khai thác tàu hiệu quả. Khi điều kiện cạnh tranh bất lợi, hiệu quả với đội tàu hiện tại giảm thì Teekay đã thay đổi chiến lược, chuyển từ khai thác đội tàu hiện tại không hiệu quả sang khai thác đội tàu vận tải có trọng tải siêu lớn, chạy tuyến xa và khai thác thị trường hàng hoá mới

có hiệu quả vận tải cao hơn, nghĩa là phải thay đổi chiến lược kinh doanh phù hợp với xu hướng cạnh tranh vận tải hiện hành.

- Công trình nghiên cứu [53] “*Measuring the competitiveness of container ports: logisticians' perspectives*” của tác giả Gi Tae Yeo, University of Incheon, South Korea (2011) tiến hành đo lường khả năng cạnh tranh VTB thông qua kết quả khảo sát các cảng chuyên dụng container khu vực Đông Bắc Á bao gồm: cảng Hongkong, Busan, Shanghai, Kaohsiung, Shenzhen, Qingdao và Tokyo. Kết quả là cảng Hongkong được xếp hạng số điểm cao nhất, sau đó là cảng Shanghai và thấp nhất là cảng Busan.

Phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT cảng container ở Đông Bắc Á, tác giả xây dựng phương pháp để đo lường và đánh giá khả năng cạnh tranh các cảng container dựa trên các yếu tố: điều kiện tự nhiên sẵn có, hạ tầng cảng biển, các yếu tố thuận lợi cho xếp dỡ hàng, thủ tục và chi phí dịch vụ. Từ nghiên cứu mẫu các cảng Đông Bắc Á, tác giả cho rằng có thể áp dụng đánh giá khả năng cạnh tranh VTB container các quốc gia trên thế giới theo các yếu tố trên, gồm: khả năng tự nhiên về VTB, cơ sở vật chất VTB, tính chuyên nghiệp và chuyên dụng của VTB, môi trường VTB và giá cước vận tải.

- Công trình nghiên cứu [45] “*Managing variability in ocean shipping*” của tác giả Alan Harrison, Cranfield Bedford of University, UK (2013) cho rằng NLCT VTB và hiệu quả khai thác VTB nằm ở chỗ hạn chế tối đa sự thay đổi về kích thước hàng hóa từ trong kho ra cầu cảng, xuống tàu, VTB đến cảng và ngược lại. Vì vậy, tác giả xây dựng mô hình xếp dỡ dựa trên các công nghệ bố trí xếp dỡ hàng và tính toán so sánh hiệu quả vận tải giữa hàng chuyên dụng quy chuẩn về kích thước với hàng hoá thông thường khác. Từ đó, tác giả đưa ra kết luận quan trọng: kinh tế và hiệu quả tối ưu nhất trong VTB các quốc gia phụ thuộc vào tính chuyên dụng hóa tất cả các công đoạn từ: hàng đóng chuẩn (như container), tàu chuyên dụng chở hàng (như tàu container), dây chuyền bốc xếp chuyên dụng và cảng chuyên dụng (như cảng container). Đồng thời tác giả nhấn mạnh rằng: yếu tố chuyên dụng và yếu tố công nghệ kỹ thuật chuyên dụng là lợi thế cạnh tranh lớn nhất trong VTB hiện nay, quyết định NLCT giữa các hãng VTB quốc tế, đem lại hiệu quả vận tải và hiệu quả quản lý khai thác tàu cao nhất.

1.1.2 Tổng quan các công trình nghiên cứu trong nước

- LATTS kinh tế [19] “*Hoàn thiện quản lý Nhà nước nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam*” của Vũ Thị Minh Loan, Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội (2008) tiếp cận NLCT cấp quốc gia về VTB, nghiên cứu làm rõ bản chất của thị phần VTB ở VN và những giải pháp thực tiễn để đội tàu VTB quốc gia giành giật lại thị phần vận tải. Tác giả làm rõ các yếu tố cơ bản ảnh hưởng đến thị phần vận tải của VN, trong đó yếu tố quản lý Nhà nước và phương thức tác động của Nhà nước để nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia là vô cùng quan trọng. Để tăng thị phần vận tải cho đội tàu quốc gia thì cần thiết phải áp dụng các chính sách bảo hộ Nhà nước để giành lại thị phần vận tải, Nhà nước cần phải lựa chọn sử dụng công cụ quản lý hữu hiệu cùng với phương thức tác động thích hợp. Thiết lập mô hình vận tải theo tác động của ba yếu tố chính: đội tàu, cảng biển và dịch vụ vận tải.

Luận án chỉ đề cập đến NLCT cấp quốc gia về thị phần vận tải, chưa phân tích tổng thể và làm rõ các yếu tố ảnh hưởng đến cạnh tranh VTB, mục đích nghiên cứu để tăng quy mô vận tải và tăng thị phần vận tải theo hướng can thiệp mạnh của Nhà nước bằng các chính sách vận tải có lợi cho quốc gia. Trong hệ thống giải pháp lại đề cao chính sách bảo hộ VTB, điều mà trên thực tế hạn chế cơ bản NLCT của VTB và hạn chế hàng hoá XNK thông qua cảng biển VN.

Luận án chưa nghiên cứu cạnh tranh VTB mà chỉ tiếp cận thị phần vận tải theo mô hình vận tải, trong đó khối lượng vận tải được xem là đã có. Luận án cũng chưa nghiên cứu được toàn bộ các phương thức tác động của Nhà nước trong việc nâng cao thị phần vận tải mà chỉ mới dừng lại ở việc lựa chọn công cụ quản lý hữu hiệu là chính sách Nhà nước để nâng cao thị phần vận tải. Tác giả chưa làm rõ hiệu quả vận tải trên các tuyến vận tải và loại tàu khác nhau, mà chỉ chỉ giới hạn nghiên cứu 5 công ty VTB lớn của VN là quá hẹp và hạn chế.

- LATTS kinh tế [21] “*Phát triển dịch vụ vận tải biển của Việt Nam đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế*” của Lê Thị Việt Nga, trường Đại học Ngoại thương (2012) nghiên cứu về phát triển dịch vụ VTB VN từ năm 2000 tới 2010, tác giả nhận định: hệ thống luật pháp VN về dịch vụ VTB chưa hoàn thiện; hệ thống luồng lạch và giao thông cảng biển chưa được hoàn thiện; mô hình cảng

biển VN là mô hình cảng dịch vụ công tỏ ra kém hiệu quả và kém linh hoạt; đội tàu biển trọng tải nhỏ, nhiều tuổi, cơ cấu chủng loại không hợp lý; các DN dịch vụ VTB là các DN quy mô nhỏ, NLCT hạn chế, thiếu chuyên nghiệp và manh mún, nguồn nhân lực vận tải chưa có tính chuyên nghiệp cao.

Luận án đã nghiên cứu tính tất yếu khách quan của mở cửa nền kinh tế và hội nhập kinh tế quốc tế tác động tới phát triển dịch vụ VTB trên ba lĩnh vực là: VTB, dịch vụ VTB và cảng biển. Nhà nước phải sử dụng các chính sách phù hợp để mở cửa thị trường dịch vụ VTB và nâng cao chất lượng dịch vụ VTB như: hoàn thiện pháp luật về dịch vụ VTB, tăng cường giám sát quy hoạch cảng biển và VTB, phát triển hệ thống kết nối các cảng, phát triển nguồn nhân lực dịch vụ, ứng dụng mạnh công nghệ thông tin trong dịch vụ VTB, tiêu chuẩn hoá chất lượng dịch vụ VTB, tái cấu trúc các DN nhà nước về dịch vụ VTB, tăng cường hợp tác quốc tế về dịch vụ VTB.

Luận án đưa ra những giải pháp để phát triển dịch vụ VTB của VN nhằm đáp ứng những yêu cầu của hội nhập kinh tế quốc tế dựa trên 5 điều kiện cần đảm bảo cho sự phát triển, đề cao vai trò của nhà nước trong việc bảo hộ quyền vận tải để phát triển dịch vụ VTB. Luận án này hoàn toàn không đề cập, không nghiên cứu về NLCT của các DN cũng như của ngành VTB, tới hành vi cạnh tranh VTB. Hơn nữa, ngành VTB là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt, ở đây tác giả đã coi ngành VTB là ngành dịch vụ là chưa chính xác, nên không thấy hết được tầm quan trọng của VTB với nền kinh tế quốc dân.

- LATS kinh tế [22] *“Nghiên cứu các giải pháp về vốn để phát triển đội tàu vận tải biển nòng cốt của Việt Nam”* của Vũ Trụ Phi, Đại học Hàng hải (2005) nghiên cứu NLCT giữa các quốc gia về đội tàu vận tải, hiện trạng của đội tàu biển VN do thiếu vốn song lại đầu tư dàn trải trên diện rộng dẫn đến tình trạng đầu tư quy mô nhỏ, trang bị kỹ thuật lạc hậu, phạm vi hoạt động hạn chế, hoạt động vận tải VN chủ yếu trên các tuyến nội địa. Tình trạng đó dẫn đến hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của đội tàu thấp, cạnh tranh trên thị trường VTB quốc tế lại rất yếu. Để khắc phục tình trạng này, quan điểm của luận án là phát triển một đội tàu VTB theo hướng tập trung và tăng dần mức độ chuyên dụng, và các giải pháp về vốn là tập trung phát triển đội tàu vận tải quốc gia.

Luận án chỉ ra rằng VN không nên đầu tư đội tàu VTB một cách dàn trải, tàu nhỏ, kỹ thuật lạc hậu vì không phù hợp với cầu VTB quốc tế. Luận án chứng minh trên thực tế sự cần thiết phải xây dựng đội tàu VTB nòng cốt quốc gia mà nền tảng của nó là đội tàu của Tổng công ty hàng hải VN (Vinalines).

Luận án nghiên cứu đội tàu VTB nòng cốt của quốc gia trên quan điểm đầu tư bằng vốn Nhà nước nên không thấy hết được bức tranh toàn cảnh của ngành VTB, NLCT của các DN VTB VN, chưa làm rõ tác động của cạnh tranh VTB quốc tế và thị trường VTB tới NLCT của các DN trong ngành, chưa làm rõ hiệu quả đạt được về NLCT VTB khi đầu tư đội tàu theo hướng tăng quy mô vận tải. Luận án cần tiếp tục nghiên cứu về: chính sách đầu tư công cho phát triển đội tàu nòng cốt, xã hội hóa đầu tư VTB, sự cạnh tranh trong nước và quốc tế về VTB.

- LATS kinh tế [37] *“Một số biện pháp nhằm đổi mới cơ chế quản lý đối với các doanh nghiệp Nhà nước thuộc ngành hàng hải Việt Nam”* của Nguyễn Hoàng Tiệm, Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội (2000) tiếp cận NLCT ngành theo hướng quản lý Nhà nước đối với ngành. Luận án chỉ tập trung nghiên cứu tác động của cơ cấu tổ chức và quản lý của Nhà nước đến sự phát triển VTB của các DN trong ngành như: VTB, cảng biển và dịch vụ hàng hải. Luận án hệ thống hoá các vấn đề lý luận cơ bản có liên quan đến cơ chế quản lý của Nhà nước đối với các DN VTB, cảng biển và dịch vụ hàng hải.

Quan điểm phát triển VTB của tác giả luận án là đề cao vai trò quản lý của Nhà nước đối với VTB và phát triển đội tàu vận tải quốc gia, đặc biệt là “Quy hoạch phát triển VTB VN đến năm 2010”. Tác giả không nghiên cứu cạnh tranh vận tải hàng hóa và tác động của cạnh tranh vận tải đến các DN VTB VN. Theo tác giả, giải pháp phát triển VTB là phải tăng cường công tác marketing của các DN VTB và tập trung vào chính sách đầu tư mạnh của Nhà nước để phát triển VTB. Luận án cần tiếp tục nghiên cứu làm rõ mô hình “Tập đoàn kinh doanh VTB quốc gia Vinalines”, làm rõ hiệu quả và NLCT của mô hình kinh doanh vận tải Nhà nước trong VTB trong nước và quốc tế.

- Đề tài NCKH cấp Nhà nước [44] *“Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế”* của Đinh Ngọc Viện, Hà Nội (2005) đã nghiên cứu tổng quan một số vấn đề chủ yếu

về NLCT của ngành VTB. Từ khái quát lý thuyết chung về khả năng cạnh tranh ở cấp độ cạnh tranh quốc gia, tác giả đã đưa ra những đánh giá NLCT của đội tàu quốc gia, đồng thời đã phân tích đánh giá về VTB VN và NLCT vận tải hàng hoá của VN trong vận tải khu vực châu Á.

Nghiên cứu đề tài chỉ tập trung vào NLCT của đội tàu vận tải, NLCT quốc gia được hiểu là NLCT của đội tàu vận tải, đánh giá NLCT quốc gia thông qua các thông số kỹ thuật của đội tàu vận tải, nhấn mạnh yếu tố quyết định là kỹ thuật công nghệ và tổng trọng tải đội tàu. Vì vậy, giải pháp nâng cao NLCT quốc gia chính là giải pháp tập trung phát triển đội tàu vận tải quốc gia về kỹ thuật công nghệ và tổng trọng tải đội tàu. Luận án chưa phân tích tổng thể cạnh tranh VTB cũng như các đối thủ tham gia VTB, chưa đánh giá các yếu tố thị trường tác động ảnh hưởng tới NLCT ngành VTB.

- Đề tài NCKH cấp Bộ [20] *“Tạo sức mạnh tổng hợp để ngành hàng hải Việt Nam vững bước trên con đường hội nhập”* của tác giả Hồng Minh, Hà Nội (2002) về NLCT quốc gia dựa trên các DN cấu thành chủ chốt là: DN VTB và DN cảng biển. Đề tài đã hệ thống hóa được lý luận về phát triển ngành vận tải VN trong giai đoạn đầu hội nhập, đồng thời đã chỉ ra các tiêu chí đánh giá về năng lực đội tàu và để nâng cao NLCT quốc gia thì phải phát triển mạnh đội tàu VTB. Nghiên cứu chỉ ra lý do dẫn đến cần phải nâng cao NLCT trong xu thế toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế, phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực của ngành vận tải VN như: đội tàu, cảng biển, trang thiết bị cảng và hệ thống dịch vụ, công nghệ, yếu tố vốn, nguồn nhân lực, hoạt động hàng hoá.

Khoảng trống tri thức của đề tài là chưa làm rõ tác động của các yếu tố ảnh hưởng tới NLCT ngành vận tải, coi yếu tố năng lực đội tàu như một tiêu chí duy nhất để các quốc gia và ngành vận tải cạnh tranh về VTB.

- Đề tài NCKH cấp Bộ [18] *“Xây dựng đội tàu biển quốc gia trước vận hội lớn”* của Nguyễn Phú Lễ, Hà Nội (1999) chỉ đề cập đến bài toán đầu tư và huy động tài chính để phát triển nhanh đội tàu. Vấn đề cạnh tranh vận tải ở đây được hiểu là khả năng tận dụng các lợi thế quốc gia (đặc biệt là chính sách khuyến khích đầu tư và huy động vốn ở các hình thức cho phát triển đội tàu) và những cơ hội cho phát triển đội tàu quốc gia (đội tàu chủ lực quốc gia do Nhà nước

quản lý). Đề tài đã chỉ ra các tiêu chí kỹ thuật khi đánh giá năng lực của đội tàu vận tải. Đề tài chưa đề cập và phân tích tác động của môi trường cạnh tranh đến phát triển đội tàu, chưa phân tích tình hình cạnh tranh trong VTB và tác động của hội nhập quốc tế đến NLCT VTB, đặc biệt chưa chỉ ra xu hướng cạnh tranh trong VTB. Những giải pháp đưa ra chỉ đơn giản là huy động vốn cho đầu tư gia tăng về tổng trọng tải đội tàu chủ lực của quốc gia.

- Các nghiên cứu VTB độc lập, sách chuyên khảo về VTB, bài báo đăng trên các tạp chí chuyên ngành VTB, trong những năm qua cũng đề cập rất nhiều đến vấn đề VTB và NLCT của các DN VTB VN. Điển hình có:

+ Giáo trình [9] *“Tổ chức khai thác đội tàu vận tải biển”* của Phạm Văn Cương, Đại học Hàng hải Việt Nam (1995), trình bày các nội dung chính: giới thiệu về vận tải đường biển, đặc điểm kinh tế kỹ thuật của vận tải đường biển, ưu và nhược điểm của vận chuyển hàng hóa quốc tế bằng đường biển, cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải đường biển. Đặc biệt, giáo trình khái quát cơ bản về khai thác VTB, giao nhận vận tải hàng hóa quốc tế bằng đường biển và thương vụ hàng hải, các nghiệp vụ khai thác đội tàu VTB quốc tế.

+ Bài báo [1] *“Hội nhập quốc tế và một số vấn đề liên quan đến ngành vận tải biển”* của Trịnh Minh Anh, Tạp chí Hàng hải Việt Nam (2003), đưa ra các vấn đề cần phải giải quyết đối với ngành VTB VN khi hội nhập quốc tế về VTB. Cơ hội từ hội nhập quốc tế chỉ tận dụng được cho VTB VN khi đội tàu VTB VN được định hướng đầu tư và phát triển đúng hướng, được cải thiện về chất lượng vận tải và đáp ứng được yêu cầu của các chủ hàng quốc tế.

+ Bài báo [23] *“Giải pháp nâng cao thị phần vận tải biển”* của Phạm Thiết Quát, Tạp chí Hàng hải Việt Nam (2004), nhận định về cơ hội và thách thức đối với VTB VN khi tham gia hội nhập thế giới và gia nhập WTO, thực trạng của đội tàu VN với xuất phát điểm cơ sở vật chất kỹ thuật đội tàu VTB rất thấp. Tác giả nhận định: đội tàu VTB VN trước sự cạnh tranh ngày càng quyết liệt về VTB thì cần thiết phải áp dụng các giải pháp để nâng cao thị phần VTB VN như: đầu tư phát triển tàu biển có trọng tải lớn, chạy tuyến quốc tế, tăng hiệu quả quản lý và khai thác đội tàu VTB quốc tế, nâng cao chất lượng thuyền viên tàu biển.

+ Bài báo [2] “*Phát triển đội tàu biển Việt Nam: số lượng phải song hành với chất lượng*” của Ngân Anh, Tạp chí Hàng hải Việt Nam (2007), đề cập đến thực trạng đội tàu VTB VN trong những năm vừa qua đã phát triển mạnh và tăng nhanh về tấn trọng tải nhưng không được cải thiện về khả năng cạnh tranh cũng như tăng về thị phần vận tải. Thực tế, đội tàu VN vẫn là tàu có tổng trọng tải nhỏ, số lượng tàu nhiều nhưng trọng tải trung bình thấp, phần lớn là các tàu già, tình trạng kỹ thuật lạc hậu. Vì vậy, vấn đề cần giải quyết hiện nay là: phát triển đội tàu về quy mô số lượng và tấn trọng tải phải đồng thời cải thiện được chất lượng đội tàu và tăng được NLCT cho đội tàu VN khi tham gia VTB quốc tế.

1.1.3 Những vấn đề thuộc đề tài luận án chưa được các công trình công bố nghiên cứu giải quyết

a. Về phương pháp nghiên cứu

Các công trình nghiên cứu trong và ngoài nước về cạnh tranh VTB đều lựa chọn phương pháp định tính và sử dụng hạn chế một số các tiêu chí cạnh tranh để đánh giá NLCT VTB (như đánh giá về chất lượng VTB, dịch vụ cảng biển, dịch vụ VTB, đội tàu vận tải hay đầu tư phát triển).

Do cách thức đánh giá NLCT ngành VTB theo hướng riêng lẻ, cho nên phần lớn các công trình nghiên cứu khi sử dụng các tiêu chí đánh giá NLCT đều quy đổi với các tiêu chí NLCT nguồn lực như đội tàu vận tải, cỡ tàu, số tàu, tuổi tàu, tính chuyên dụng và công nghệ... mà bỏ qua tác động của các yếu tố hiển thị NLCT ngành. Vì vậy, các tiêu chí sử dụng để đánh giá NLCT ngành VTB chưa tổng quát và đầy đủ.

b. Về hướng tiếp cận nghiên cứu

Một điều thấy rất rõ là các công trình nghiên cứu chưa đưa ra được quan điểm rõ ràng về NLCT ngành VTB và phương pháp nghiên cứu NLCT ngành VTB. Vì vậy, đánh giá NLCT ngành VTB đều theo hướng tiếp cận hẹp, không cơ bản, không tổng quát, không đánh giá khách quan tác động của các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT ngành VTB mỗi quốc gia khi cạnh tranh VTB quốc tế.

Chưa có công trình nghiên cứu nào tiếp cận VTB từ góc độ nghiên cứu lý luận NLCT ngành VTB và lý luận nâng cao NLCT VTB VN. Cũng chưa có công trình nghiên cứu nào tiếp cận nghiên cứu NLCT VTB từ phía quốc gia hay

phía ngành, so sánh ngành VTB VN với các đối thủ cạnh tranh là ngành VTB của các quốc gia khác, cũng như chưa có công trình nghiên cứu nào đánh giá đúng tác động của các yếu tố ngoài ngành, yếu tố đa ngành đến ngành VTB VN.

c. Về đánh giá năng lực cạnh tranh vận tải biển

Từ những kết quả nghiên cứu trên, các công trình nghiên cứu trong nước và ngoài nước về cạnh tranh VTB thường tập trung vào một yếu tố tác động cụ thể của cạnh tranh hoặc một hành vi cạnh tranh cụ thể. Phần lớn các công trình nghiên cứu khi phân tích NLCT đều chú trọng đến *các yếu tố nguồn lực* (đội tàu, cảng biển, nguồn lực về cơ sở vật chất, con người, kỹ thuật...) mà bỏ qua *các yếu tố hiển thị* (môi trường cạnh tranh, chính sách, chiến lược kinh doanh...) là các yếu tố tác động quyết định và quan trọng đến NLCT ngành VTB của các quốc gia trên thế giới ngày nay.

Các công trình nghiên cứu trong nước và ngoài nước về cạnh tranh VTB chưa đánh giá một cách có hệ thống và khách quan về NLCT VTB và nâng cao NLCT cho các DN VTB VN. Các giải pháp đưa ra chưa được luận chứng một cách khoa học và thuyết phục cả về lý luận và thực tiễn. Lý luận về NLCT VTB chưa làm rõ tác động của chính sách và quản lý của Nhà nước và các cơ quan quản lý trực tiếp ngành VTB VN [4] như: Quy hoạch phát triển VTB, chiến lược phát triển ngành VTB, quan điểm đường lối của Đảng và Nhà nước, các tổ chức VTB trong và ngoài nước, các ngành liên quan tác động tới VTB VN...

Tổng quan cho thấy thực tế chưa có một công trình nào nghiên cứu toàn diện và hệ thống về NLCT VTB, phân tích đầy đủ các yếu tố tác động đến NLCT, và đặc biệt là chưa có tác giả nào nghiên cứu làm rõ về NLCT ngành VTB.

Vì vậy, một câu hỏi lớn cần được đặt ra đối với NLCT ngành VTB là: cấu thành NLCT ngành VTB như thế nào, những yếu tố nào tác động ảnh hưởng quyết định đến NLCT của ngành VTB, ngành VTB VN có khả năng khai thác các lợi thế cạnh tranh ra sao để nâng cao NLCT trong thời gian tới năm 2030.

1.1.4 Những vấn đề luận án sẽ tập trung nghiên cứu giải quyết

Để thực hiện mục tiêu, hoàn thành nhiệm vụ nghiên cứu và đem lại những ý nghĩa thiết thực, đề tài luận án sẽ tập trung nghiên cứu giải quyết các câu hỏi trọng tâm theo các vấn đề sau:

- *Một là*, nghiên cứu lý luận về NLCT ngành VTB và làm rõ các yếu tố tác động đến NLCT ngành VTB, xác lập cơ sở khoa học nâng cao NLCT ngành VTB, đồng thời lựa chọn các tiêu chí điển hình đánh giá NLCT ngành VTB.

- *Hai là*, căn cứ lý luận về NLCT ngành VTB, phân tích thực trạng về NLCT ngành VTB VN hiện nay, chỉ ra nguyên nhân, hạn chế và các vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu giải quyết để nâng cao NLCT ngành VTB trong thời gian tới 2030.

- *Ba là*, luận giải và đề xuất giải pháp thực tiễn và các kiến nghị tới các cơ quan, tổ chức quản lý Nhà nước về VTB để thực hiện nâng cao NLCT ngành VTB trong thời gian tới 2030.

1.2 Phương hướng giải quyết các vấn đề nghiên cứu của luận án

1.2.1 Mục tiêu nghiên cứu

a. Mục tiêu tổng quát

- *Mục tiêu về lý luận và học thuật*: luận án tổng hợp nghiên cứu, hệ thống và làm rõ các vấn đề lý luận về NLCT ngành VTB và cơ sở lý luận về nâng cao NLCT ngành VTB VN.

- *Mục tiêu về thực tiễn*: luận án đưa ra được các giải pháp và các điều kiện đảm bảo thực hiện để nâng cao NLCT ngành VTB VN trong thời gian tới 2030.

b. Mục tiêu cụ thể

- Hệ thống hoá và làm sâu sắc hơn cơ sở lý luận về NLCT ngành VTB; mối quan hệ giữa các yếu tố cấu thành và yếu tố ảnh hưởng đến NLCT ngành VTB; mức độ và chiều hướng tác động của các nhân tố ảnh hưởng đến NLCT ngành VTB; đánh giá được tầm quan trọng của việc khai thác và tận dụng các yếu tố lợi thế cạnh tranh đối với việc tạo dựng NLCT bền vững cho ngành VTB VN.

- Tổng hợp kinh nghiệm quốc tế về nâng cao NLCT ngành VTB và bài học nâng cao NLCT ngành VTB VN.

- Đánh giá đúng thực trạng NLCT của ngành VTB VN. Chỉ ra nguyên nhân yếu kém hiện nay và những vấn đề phát sinh cần phải giải quyết để nâng cao NLCT ngành VTB VN.

- Định hướng và mục tiêu nâng cao NLCT của ngành VTB VN trong thời gian tới 2030.

- Nghiên cứu các giải pháp thực tiễn và khả năng áp dụng để nâng cao NLCT ngành VTB VN đến năm 2030.

1.2.2 Đối tượng nghiên cứu và phạm vi nghiên cứu của đề tài luận án

1.2.2.1 Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án này là các vấn đề liên quan đến NLCT ngành VTB, cả về mặt lý luận và thực tiễn, bao gồm hai khối chính sau:

- *Một là*, sự tham gia của các DN VTB đang tham gia hoạt động kinh doanh vận tải hàng hoá XNK bằng đường biển, bao gồm các DN VTB trong ngành và các DN VTB ngoài ngành.

- *Hai là*, các DN và tổ chức liên quan đến VTB và tác động đến NLCT ngành VTB.

1.2.2.2 Phạm vi nghiên cứu

a. Giới hạn về không gian

- Nghiên cứu về thị trường cạnh tranh vận tải hàng hóa XNK bằng đường biển của VN.

b. Giới hạn về thời gian

Nghiên cứu số liệu về thực trạng NLCT của VTB trong và ngoài nước từ năm 2001 đến nay, đề xuất giải pháp đến năm 2030.

c. Giới hạn về nội dung

- *Hàng hóa VTB VN*: là hàng hoá XNK bằng đường biển của VN, bao gồm tất cả các loại hàng hoá XNK làm thủ tục xếp dỡ thông qua hệ thống cảng biển của VN (loại trừ hàng hóa: tạm nhập tái xuất hoặc an ninh quốc phòng).

- *Hình thức VTB*: là vận tải hàng hóa XNK bằng đường biển của VN, tuyến hoạt động vận tải quốc tế (loại trừ các hình thức vận tải: nội địa, đường sông, đường thủy nội địa, trung chuyển nội địa).

- *Các DN thuộc ngành VTB VN*: là tập hợp các DN VTB VN hoạt động kinh doanh vận tải hàng hoá XNK bằng đường biển, sở hữu tàu biển chạy quốc tế (loại trừ tất cả các tàu biển treo cờ VN: chạy nội địa hoặc cho thuê định hạn).

- *Phân biệt đối thủ của ngành VTB VN*: phân định theo chủ sở hữu tàu hay chủ tàu đăng ký, không phân biệt theo cờ tàu (loại trừ các DN liên doanh hoặc các DN nước ngoài đăng ký tại VN).

- *Số lượng đối thủ cạnh tranh của ngành VTB VN*: nghiên cứu chọn lọc và giới hạn 09 đối thủ chính cạnh tranh trực tiếp về vận tải hàng hoá XNK của VN, thực chất là ngành VTB của 09 quốc gia có các chủ tàu đang cạnh tranh trực tiếp về vận tải hàng hoá XNK tại VN, bao gồm 05 quốc gia thuộc khối kinh tế ASEAN (khối kinh tế thương mại chiếm tỷ trọng lớn nhất của VN là Singapore, Malaysia, Indonexia, Philipin, Thái Lan) và 04 quốc gia ngoài khối kinh tế ASEAN (đối tác kinh tế thương mại chiếm tỷ trọng lớn nhất của VN là Trung Quốc, Mỹ, Nhật Bản và Hàn Quốc).

- *Mối quan hệ các ngành*: giới hạn 02 ngành có mối quan hệ và ảnh hưởng trực tiếp là ngành dịch vụ cảng biển và ngành dịch vụ logistics vận tải. Các ngành khác không được đề cập đến như: dịch vụ hàng hải, đóng tàu, sửa chữa tàu, bảo hiểm, vận tải đa phương thức...

- *Cơ quan, tổ chức được luận án đề xuất, kiến nghị các giải pháp và điều kiện thực hiện*: là các cơ quan quản lý trực tiếp ngành VTB (nhà nước, Bộ GTVT, Cục Hàng hải VN) và tổ chức DN VTB VN (Hiệp hội chủ tàu VN).

1.2.3 Cách tiếp cận và phương pháp nghiên cứu

1.2.3.1 Cách tiếp cận nghiên cứu

- *Tiếp cận từ góc độ chuyên ngành quản lý kinh tế*: nghiên cứu lý luận NLCT và lý luận nâng cao NLCT với ngành hoạt động VTB tại VN.

- *Tiếp cận từ phía Nhà nước*: tiếp cận trên phương diện quản lý Nhà nước VN tầm vĩ mô (cơ chế, chính sách, chiến lược, quy hoạch) đối với ngành VTB và các DN VTB kinh doanh vận tải hàng hóa XNK bằng đường biển tại VN.

- *Tiếp cận từ phía quốc gia*: tiếp cận NLCT ngành VTB VN trong bối cảnh hội nhập quốc tế, quan hệ quốc tế về VTB, trong quan hệ với các quốc gia khác về hàng hóa XNK bằng đường biển của VN.

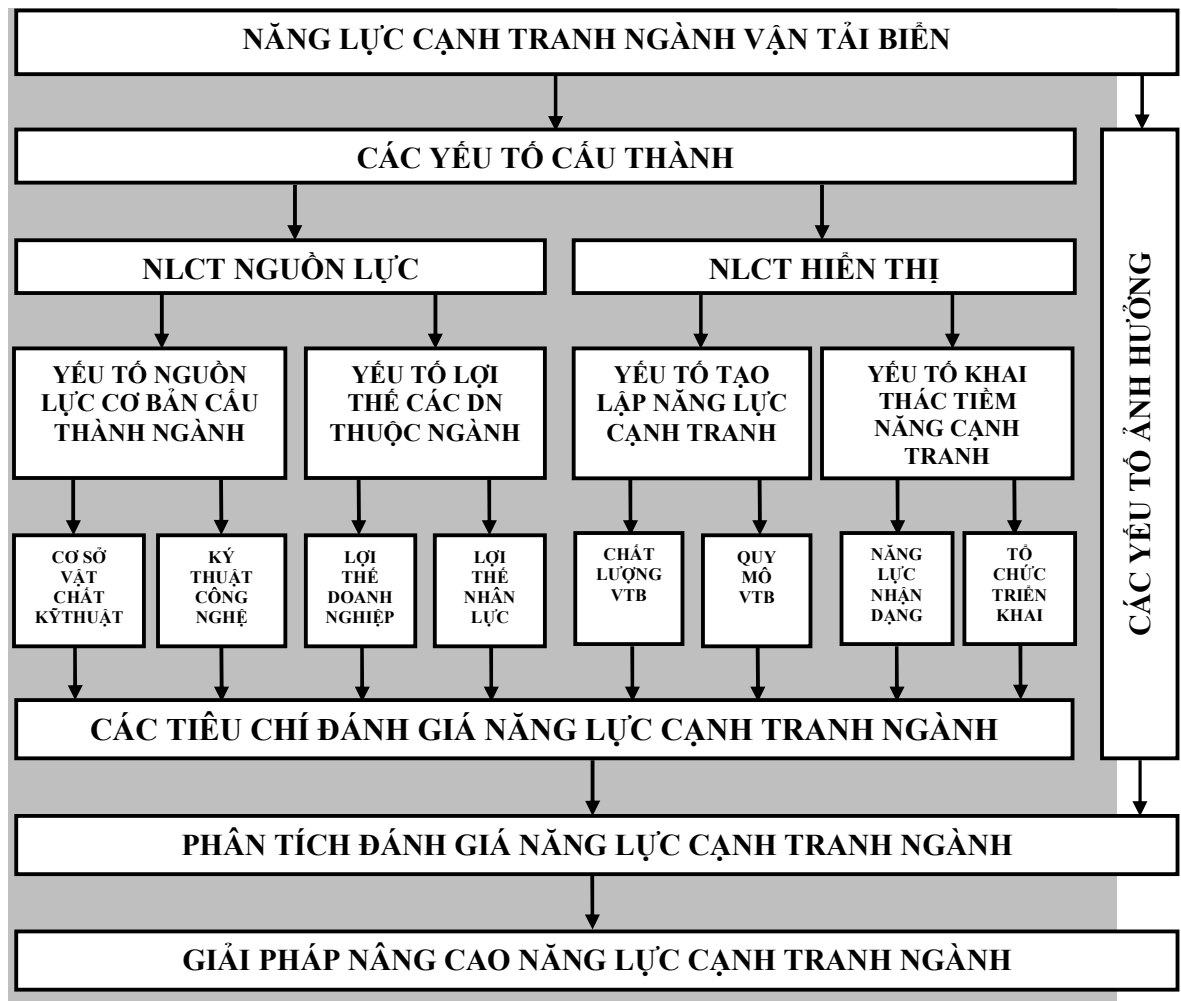
- *Tiếp cận từ mối quan hệ đa ngành*: phân tích tác động của các ngành khác tới NLCT ngành VTB trong mối quan hệ về vận tải hàng hóa bằng đường biển.

1.2.3.2 Mô hình nghiên cứu tổng quát

Mô hình nghiên cứu tổng quát NLCT ngành VTB hay khung phân tích NLCT ngành VTB gồm 2 khối phân tích chính sau:

- *Khối phân tích 1:* Khối các yếu tố cấu thành NLCT ngành VTB, hình thành từ các yếu tố NLCT nguồn lực và các yếu tố NLCT hiển thị, bao gồm:

+ *Các yếu tố NLCT nguồn lực:* là nguồn lực cơ bản tạo nên NLCT của ngành VTB như các DN VTB, nguồn nhân lực VTB, tầm nhìn chiến lược của các DN VTB thông qua đầu tư, đổi mới công nghệ... Các yếu tố NLCT nguồn lực bao gồm các yếu tố nguồn lực cơ bản cấu thành ngành và các yếu tố lợi thế DN thuộc ngành.



Sơ đồ 1.1. Khung phân tích năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

+ *Các yếu tố NLCT hiển thị:* là khả năng thích ứng với những thay đổi về các điều kiện môi trường VTB (cạnh tranh, công nghệ) và khả năng vươn tới các hoạt động kinh tế có giá trị gia tăng cao hơn là yếu tố quan trọng tạo nên NLCT

hiển thị cho ngành VTB. Các yếu tố NLCT hiển thị bao gồm các yếu tố tạo lập NLCT VTB và các yếu tố khai thác tiềm năng cạnh tranh VTB.

- *Khối phân tích 2*: Khối các yếu tố ảnh hưởng tác động đến NLCT ngành VTB, bao gồm:

+ *Các yếu tố môi trường cạnh tranh trong nước*: cạnh tranh giữa các ngành, nhu cầu VTB quốc gia, chính sách về VTB, môi trường cạnh tranh VTB...

+ *Các yếu tố môi trường cạnh tranh quốc tế*: cạnh tranh VTB quốc tế, nhu cầu vận tải quốc tế, hội nhập VTB quốc tế,...

1.2.3.3 Phương pháp nghiên cứu

a. Phương pháp thu thập số liệu

- *Phương pháp thu thập số liệu thứ cấp*: thông qua các tài liệu có liên quan, bao gồm các báo cáo thống kê, báo cáo được công bố tại Cục hàng hải VN, Cục Đăng kiểm VN, Hiệp hội chủ tàu, Hiệp hội cảng biển; các báo cáo, thống kê định kỳ, các ấn phẩm, tài liệu về chuyên ngành hàng hải.

- *Phương pháp điều tra, phỏng vấn DN VTB*:

+ *Đối tượng điều tra*: tham khảo ý kiến chuyên gia thông qua phiếu điều tra các DN VTB VN.

+ *Phạm vi và cỡ mẫu*: điều tra năm 2015, với 30 DN VTB lớn nhất ở VN trên tổng số 600 DN VTB VN đang hoạt động kinh doanh vận tải hàng hóa XNK bằng đường biển, sở hữu tàu có trọng tải từ 7.000 DWT trở lên.

+ *Mục đích điều tra*: nhằm xác định tầm quan trọng các tiêu chí đánh giá NLCT ngành VTB và xác định tỷ trọng của từng tiêu chí trong tiêu chí NLCT tổng hợp ngành VTB.

b. Các phương pháp xử lý số liệu

- *Phương pháp thống kê kinh tế, kết hợp với nghiên cứu định tính và nghiên cứu định lượng*: thông qua việc xử lý các dữ liệu về ngành, sử dụng các phương pháp thống kê, phân tích đánh giá thống kê, so sánh theo chuỗi thời gian, chứng minh các kết quả NLCT ngành VTB, trên cơ sở lý luận về NLCT ngành VTB.

- *Phương pháp phân tích, so sánh, tổng hợp*: khảo sát, đo lường, lựa chọn, so sánh, đối chiếu, phân tích, tổng hợp, đánh giá và dự báo NLCT ngành VTB.

Chương 2. CƠ SỞ KHOA HỌC CỦA VIỆC NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH NGÀNH VẬN TẢI BIỂN

2.1 Năng lực cạnh tranh và cơ sở lý thuyết về nâng cao năng lực cạnh tranh ngành

2.1.1 Các khái niệm cơ bản về năng lực cạnh tranh

Thuật ngữ “*năng lực cạnh tranh*” được sử dụng rộng rãi trong phạm vi toàn cầu. NLCT [48] được xem là một mômen động lực phản ánh và lượng hoá tổng hợp thể lực, cường độ và động thái vận hành sản xuất kinh doanh trong mối quan hệ tương tác với đối thủ cạnh tranh trực tiếp trên thị trường mục tiêu xác định và trong khoảng thời gian xác định.

Tuy nhiên, cho đến nay khái niệm này vẫn chưa được quan niệm và sử dụng một cách thống nhất. Từ thực tế tham khảo các nguồn tài liệu khác nhau, có thể thấy các quan niệm sau về NLCT được quan tâm:

- Theo Jeal Louis Muchielli năm 2002 [54], thuật ngữ NLCT có nguồn gốc latin là “*Competitiveness*”, tức là cùng gặp nhau tại một điểm, chỉ ra khả năng đương đầu với tình trạng cạnh tranh và ganh đua với người khác. NLCT là khả năng kiểm soát các lợi thế tương đối (vượt trội) so với đối thủ cạnh tranh mạnh nhất. Khái niệm NLCT được sử dụng không chỉ đối với sự ganh đua giữa các sản phẩm của các DN, giữa các DN với nhau mà còn được sử dụng trong việc so sánh khả năng cạnh tranh giữa các quốc gia trong điều kiện cạnh tranh quốc tế.

- Theo OECD [59], NLCT được định nghĩa là sức sản xuất ra thu nhập tương đối cao trên cơ sở sử dụng các yếu tố sản xuất có hiệu quả làm cho DN, các ngành, các địa phương, các quốc gia và khu vực phát triển bền vững trong điều kiện cạnh tranh quốc tế.

- Theo Bạch Thụ Cường [10], từ điển thuật ngữ chính sách thương mại lại quan niệm NLCT là năng lực của một DN hoặc một ngành, một quốc gia không bị DN khác, ngành khác, quốc gia khác đánh bại về năng lực kinh tế.

- Theo chủ tịch Hội đồng NLCT cạnh tranh của Mỹ (*US Council on Competitiveness*) [65], NLCT là khả năng của một quốc gia, trong điều kiện thị

trường tự do và lành mạnh, tạo ra các sản phẩm và dịch vụ phù hợp với yêu cầu của thị trường quốc tế.

- Theo diễn đàn kinh tế thế giới (*World Economic Forum*) [66], NLCT là khả năng của một đất nước trong việc đạt được tỉ lệ tăng trưởng thu nhập bình quân đầu người cao và bền vững.

- Theo nhóm tư vấn Santer's introduction to the first CAG report (*Competitiveness advisory Group 1995*) [60], NLCT liên quan đến các yếu tố năng suất, hiệu suất và khả năng sinh lợi. NLCT là một phương tiện nhằm tăng các tiêu chuẩn cuộc sống và phúc lợi xã hội. Xét trên bình diện toàn cầu, nhờ tăng năng suất, hiệu suất trong bối cảnh phân công lao động quốc tế, NLCT tạo nền tảng cho việc tăng thu nhập thực tế người dân.

- Hiện nay sử dụng phổ biến phương pháp đánh giá khả năng cạnh tranh của các ngành công nghiệp hiện có được lựa chọn của United nation (*Methodology for the assessment of the competitiveness of selected existing industries*) [63] thì NLCT được hiểu là khả năng duy trì một cách lâu dài, có ý thức các lợi thế của mình trên thị trường để đạt được mức lợi nhuận và thị phần nhất định hoặc khả năng chống lại một cách thành công sức ép của các lực lượng cạnh tranh.

Tóm lại, khái niệm NLCT được diễn giải theo nhiều nghĩa, và chưa rõ ràng. Tuy nhiên, có một điểm chung về NLCT được thống nhất là: NLCT là khả năng tạo ra sản phẩm hoặc dịch vụ ưu việt hơn và phù hợp hơn đối với yêu cầu của thị trường so với các đối thủ cạnh tranh, tạo ra lợi thế hơn so với các đối thủ cạnh tranh khác trên thị trường.

2.1.2 Các cấp độ năng lực cạnh tranh

Do các chủ thể cạnh tranh có thể khác nhau, nên việc phân biệt về khái niệm NLCT cũng cần được phân chia thành bốn cấp độ, đó là NLCT ở cấp quốc gia, cấp ngành, cấp DN và cấp sản phẩm. Các cấp độ này tuy về mức độ và tiêu thức đánh giá có phần khác nhau song lại có mối liên hệ mật thiết, tác động qua lại lẫn nhau. Khi xem xét đánh giá và phân tích đưa ra giải pháp cho việc nâng cao NLCT của ngành cần xét mối liên quan giữa bốn cấp độ này.

2.1.2.1 Năng lực cạnh tranh cấp độ sản phẩm

NLCT cấp độ sản phẩm là khả năng sản phẩm tiêu thụ được nhanh trong khi có nhiều người cùng bán loại sản phẩm đó trên thị trường. Nói một cách khác NLCT cấp độ sản phẩm phụ thuộc vào chất lượng, giá cả, tốc độ cung ứng, dịch vụ đi kèm, uy tín của người bán, thương hiệu, quảng cáo...

NLCT của một loại sản phẩm hay dịch vụ nào đó trên thị trường là sự thể hiện ưu thế tương đối của nó cả về định tính và định lượng so với các sản phẩm, dịch vụ cùng loại khác. Mỗi sản phẩm do từng nhà sản xuất đưa ra thị trường sẽ được người tiêu dùng đón nhận với các mức độ cao thấp khác nhau, thể hiện qua việc mua hay không mua sản phẩm đó, là biểu hiện cuối cùng về NLCT của sản phẩm đó. Để được người tiêu dùng thừa nhận và đánh giá cao, mỗi sản phẩm hoặc dịch vụ cần có lợi thế cạnh tranh khác nhau. Các lợi thế này có thể là ưu thế về giá hoặc ưu thế về giá trị cho khách hàng (sự khác biệt về sản phẩm, dịch vụ).

Đánh giá NLCT cấp độ sản phẩm [46] bằng cách: đánh giá trực tiếp từ thị trường (tăng trưởng doanh thu, thị phần,...); đánh giá trực tiếp trên sản phẩm (tính năng, chất lượng, giá cả, tiện ích, mẫu mã,...); đánh giá từ ý kiến của khách hàng (mức độ thoả mãn nhu cầu, mức độ nhận biết sản phẩm, mức độ trung thành với nhãn hiệu,...). Đánh giá NLCT cấp độ sản phẩm hàng hóa thì thường xét đến các yếu tố: thị phần và tăng trưởng thị phần, quản trị hệ thống phân phối, giá cả, chất lượng, kiểu dáng, mẫu mã, đa dạng hóa sản phẩm, thương hiệu.

2.1.2.2 Năng lực cạnh tranh cấp độ doanh nghiệp

NLCT cấp độ DN là khả năng duy trì và nâng cao lợi thế cạnh tranh trong việc tiêu thụ sản phẩm, mở rộng mạng lưới tiêu thụ, thu hút và sử dụng có hiệu quả các yếu tố sản xuất nhằm đạt lợi ích kinh tế cao và phát triển bền vững.

NLCT của một DN thể hiện khả năng nổi trội của nó so với các DN khác mang tính lâu bền. Một DN có NLCT tốt khi nó đạt được các kết quả cạnh tranh thuộc nhóm dẫn đầu thị trường hoặc nhóm có ưu thế nổi trội nhất trên thị trường. Như vậy, NLCT cấp độ DN là khả năng hay năng lực cung cấp các sản phẩm và dịch vụ hiệu quả hơn so với các đối thủ cạnh tranh.

Trong lĩnh vực thương mại [56], NLCT của DN là sự duy trì thành công trên thị trường quốc tế mà không có bảo hộ hoặc trợ cấp. Mặc dù chi phí vận chuyển cho phép các DN cạnh tranh tốt hơn tại thị trường trong nước, nhưng NLCT

thường được tính nhiều hơn thông qua lợi thế có được nhờ năng suất cao hơn. Trong lĩnh vực phi thương mại, NLCT là khả năng theo kịp hoặc vượt qua DN tốt nhất trên thị trường về mặt chi phí và chất lượng của sản phẩm hay dịch vụ.

NLCT của một DN được đánh giá thông qua khả năng cạnh tranh về giá và ngoài giá (thị phần, chất lượng sản phẩm, năng suất,...). Đánh giá NLCT cấp độ DN thì thường xét đến các yếu tố: năng lực về tài chính, quản trị nhân lực, chiến lược kinh doanh, quản trị công nghệ, trình độ tổ chức hoạt động quản trị.

2.1.2.3 Năng lực cạnh tranh cấp độ ngành

Theo Franziska Blunck (2006) [52], NLCT đối với một ngành là khả năng đạt được những thành tích bền vững của các DN trong ngành (của quốc gia này) so với các đối thủ là các DN nước ngoài (của quốc gia khác), mà không nhờ sự bảo hộ hoặc trợ cấp của quốc gia.

Theo Liên Hợp Quốc (*United nation*) [64], NLCT của một ngành được đánh giá thông qua khả năng sinh lời của các DN trong ngành, cán cân ngoại thương của ngành, cán cân đầu tư nước ngoài (đầu tư ra nước ngoài và đầu tư từ nước ngoài vào), và những thước đo trực tiếp về chi phí và chất lượng ở cấp ngành.

NLCT của các ngành tham gia thương mại quốc tế [50] có thể trở thành một đòn bẩy quan trọng cho tăng trưởng kinh tế. Điều này đặc biệt đúng với các quốc gia nhỏ, khi mà NLCT tốt cho phép họ vượt qua được những hạn chế về quy mô thị trường trong nước để khai thác hết những tiềm năng của ngành.

NLCT cấp độ ngành thường được xem xét qua các tiêu chí định lượng. Một ngành có NLCT nếu có năng lực duy trì được lợi nhuận, thị phần trên các thị trường trong và ngoài nước.

NLCT cấp ngành xét trên một ngành hay một lĩnh vực của một quốc gia thường được đánh giá cho nền kinh tế đối với ngành hay một lĩnh vực của quốc gia đó hơn là NLCT của tổng các DN riêng lẻ. Sự thành công trong cạnh tranh của một DN không thể là đại diện cho một quốc gia đó do những yếu tố đặc thù của riêng DN mà không phổ biến với các DN khác. Ngược lại, sự thành công trong cạnh tranh của một nhóm các DN trong một ngành sẽ được nhân rộng cho các DN trong ngành và mang những yếu tố đặc thù của quốc gia. Do đó, NLCT

ngành không phải là tổng cộng các NLCT của các DN riêng lẻ mà là tổng hợp sức mạnh nổi trội của các DN trong ngành của một quốc gia.

2.1.2.4 Năng lực cạnh tranh cấp độ quốc gia

Đối với một quốc gia, NLCT là khả năng sản xuất sản phẩm và dịch vụ, trong điều kiện một thị trường tự do và bình đẳng, phù hợp với yêu cầu của thị trường quốc tế đồng thời nâng cao thu nhập thực sự cho công dân quốc gia đó, nghĩa là khả năng đạt được các tiêu chuẩn sống cao hơn của người dân.

NLCT cấp quốc gia [25] thể hiện bằng mức độ và sự gia tăng của: mức sống, năng suất tổng thể và khả năng xâm chiếm thị trường nước khác của quốc gia đó. Mức độ và sự gia tăng mức sống của một quốc gia phụ thuộc vào NLCT của các DN trong nước, vào khả năng DN tận dụng được các lợi thế quốc gia để cạnh tranh và xâm nhập thị trường thế giới, nhất là trong điều kiện quốc tế hóa đang diễn ra nhanh như hiện nay.

NLCT quốc gia dựa trên sức mạnh của các DN trong nước, một quốc gia mạnh khi có các DN trong nước mạnh, có đủ khả năng cạnh tranh với các DN của các quốc gia khác. Khả năng cạnh tranh của các DN tạo ra sức ép rất lớn đến các chính sách Nhà nước, các nhà quản lý, đến lực lượng lao động của quốc gia.

Theo diễn đàn kinh tế thế giới (*World Economic Forum*) [80], NLCT cấp độ quốc gia được đánh giá theo 9 yếu tố, bao gồm: thể chế, kết cấu hạ tầng, hiệu quả thị trường, kinh tế vĩ mô, y tế và giáo dục cơ bản, đào tạo và giáo dục bậc cao, trình độ kinh doanh, mức độ sẵn sàng về công nghệ, đổi mới và sáng tạo.

2.1.3 Các quan điểm đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

2.1.3.1 Khái niệm chung về vận tải biển

a. Khái niệm vận tải biển

VTB là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt. Sản phẩm của ngành VTB là sự vận chuyển hàng hoá trên các tuyến đường biển bằng các phương tiện đặc thù riêng như: tàu biển, tàu sông, sà lan, phà kéo, thuyền bè, ụ nổi... với trình độ kỹ thuật ngày càng được cải tiến hiện đại và hoàn thiện. VTB là sự kết hợp các yếu tố: các tuyến đường vận chuyển trên biển (tuyến đường VTB), các phương tiện thực hiện vận tải trên biển (tàu thuyền các loại), cảng biển (cảng, luồng, cầu

cảng), các phương tiện hỗ trợ (bến cảng, kho tàng, bến bãi, ụ, vùng neo đậu...) và lao động của thuyền viên tàu biển.

Ngày nay, với sự phát triển của khoa học công nghệ và những ưu thế về đường biển, VTB ngày càng đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế của các quốc gia có biển, chiếm vị trí hết sức quan trọng trong thương mại quốc tế và hỗ trợ tích cực cho phát triển thương mại quốc tế.

b. Đặc điểm vận tải biển

VTB chuyên chở tất cả các loại hàng hoá. Từ các loại hàng rời, hàng khô, hàng bao bì đóng gói, hàng bách hoá đến hàng lỏng và hàng hơi đều có thể sử dụng tàu biển để chuyên chở. Hình thức VTB đặc biệt phù hợp với các hàng hoá chuyên chở ở cự ly dài với khối lượng lớn. Các tuyến VTB hầu hết là những tuyến giao thông đường biển được hình thành một cách tự nhiên, do đó không cần phải đầu tư nhiều tiền vốn, nguyên vật liệu, sức lao động... để xây dựng và bảo quản. Lợi thế này làm cho giá thành của VTB thấp hơn nhiều so với các phương thức vận tải khác.

Năng lực chuyên chở của VTB vô cùng lớn, không bị hạn chế về khả năng chuyên chở như trong vận tải đường bộ, đường sắt hay đường hàng không. Trên cùng một tuyến đường biển có thể tổ chức chạy nhiều chuyến tàu trong cùng một thời điểm cho cả hai chiều. Với tiến bộ khoa học kỹ thuật, trọng tải tàu biển trung bình tăng nhanh và vẫn có xu hướng tăng với tất cả các nhóm tàu.

Ưu điểm nổi bật của VTB là giá thành thấp do trọng tải tàu biển lớn, cự ly chuyên chở trung bình dài và năng suất vận tải cao. Hiện nay, với những ưu thế nổi bật nói trên, VTB chiếm vị trí hết sức quan trọng trong thương mại quốc tế do đảm nhận hơn 80% đến 90% lượng hàng hoá trao đổi quốc tế.

Tuy nhiên, VTB cũng có một số hạn chế nhất định: Loại hình vận tải này phụ thuộc rất nhiều vào thiên nhiên và điều kiện biển, một yếu tố rất khó kiểm soát và tiềm ẩn nhiều nguy cơ gây nguy hiểm luôn ảnh hưởng đến quá trình chuyên chở; Tốc độ của VTB thấp và việc tăng tốc độ tàu biển bị giới hạn về kỹ thuật (Tốc độ của một tàu chở hàng hiện nay đạt 16÷20 hải lý/giờ, tàu có kỹ thuật hiện đại nhất ngày nay cũng chỉ chạy được 35 hải lý/giờ); Thủ tục hàng hoá

tại các cảng rất phức tạp và mất nhiều thời gian, thời gian giao hàng trong VTB thường chậm hơn so với các loại vận tải hàng hóa khác.

c. Vai trò vận tải biển

- *VTB thúc đẩy hoạt động thương mại quốc tế phát triển và là một yếu tố không thể tách rời khỏi thương mại quốc tế* [5]: VTB và thương mại quốc tế có mối quan hệ chặt chẽ và hữu cơ với nhau. Vận tải tồn tại và phát triển trên cơ sở sản xuất và trao đổi hàng hoá. Vận tải phát triển lại thúc đẩy sản xuất và trao đổi hàng hoá phát triển hơn nữa. VTB giúp cho lưu thông hàng hoá giữa các quốc gia thuận tiện và hiệu quả. Bất cứ sự biến động nào của VTB cũng ảnh hưởng tới hoạt động buôn bán quốc tế. Việc mua bán hàng hoá vận chuyển bằng đường biển phải tuân theo những điều kiện và luật lệ hàng hải quốc tế phức tạp. Nói cách khác, VTB thúc đẩy thương mại quốc tế phát triển.

- *VTB góp phần thay đổi cơ cấu hàng hoá và cơ cấu thị trường* [3]: Sự ra đời các tàu biển có trọng tải lớn cùng với việc mở rộng mạng lưới các tuyến VTB đã cho phép hạ giá thành vận tải, tạo điều kiện đa dạng hoá các chủng loại mặt hàng trong buôn bán quốc tế. Sự thay đổi cơ cấu mặt hàng trong buôn bán quốc tế được thể hiện rõ nhất đối với hàng lỏng. Năm 1937, nhóm hàng lỏng chiếm 22% tổng khối lượng hàng hoá VTB quốc tế, đến nay luôn ở mức trên 50%. Buôn bán nhóm hàng khô cũng trở nên đa dạng và phong phú hơn, bao gồm hàng bách hoá, hàng khô có khối lượng lớn như ngũ cốc, than đá, quặng, khoáng sản...

- *VTB tác động tới cán cân thanh toán quốc tế*: hoạt động VTB có thể góp phần cải thiện cán cân thanh toán quốc tế, cũng có thể làm cho nó xấu đi. Thu chi ngoại tệ liên quan đến VTB là một bộ phận quan trọng trong cán cân thanh toán quốc tế của mỗi nước vì chi phí vận tải chiếm tỷ trọng khá lớn trong giá thành hàng hoá, khoảng 10÷15% giá FOB hoặc 8÷9% giá CIF [73]. Phát triển VTB, đặc biệt là phát triển đội tàu vận tải có tác dụng tăng thu và giảm chi ngoại tệ do không những hạn chế nhập khẩu các sản phẩm vận tải mà còn có khả năng xuất khẩu loại sản phẩm đặc biệt này. VTB mạnh sẽ ảnh hưởng tích cực đến cán cân thanh toán quốc tế của mỗi quốc gia.

2.1.3.2 Các quan điểm đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

a. Quan điểm về ngành vận tải biển

Hiện nay khái niệm "*ngành*" được sử dụng trong nhiều bối cảnh và có nhiều ý nghĩa khác nhau. Chúng ta có thể nói về ngành như là một cấu phần cơ bản của cơ cấu kinh tế theo cách tiếp cận truyền thống, khi đó chúng ta có ngành nông nghiệp, ngành công nghiệp, ngành dịch vụ... Chúng ta cũng có thể nói về các ngành (phân ngành) như là cấu phần của một ngành kinh tế khi đề cập đến ngành trồng trọt, chăn nuôi, nông nghiệp, công nghiệp nặng, công nghiệp nhẹ hay du lịch, ngân hàng... Cụ thể hơn nữa, khái niệm về ngành còn có thể được sử dụng để chỉ sự liên quan đến một hoặc một nhóm các sản phẩm cụ thể như ngành VTB, ngành đóng tàu, ngành thủy sản, ngành dệt may...

Trong nghiên cứu này, tác giả quan niệm "*ngành vận tải biển*" được hiểu như là tập hợp các DN VTB, cùng hoạt động kinh doanh vận tải hàng hoá XNK bằng đường biển. Theo Quyết định số 10/2007/QĐ-TTg ngày 23/01/2007 về "*Ban hành hệ thống ngành kinh tế của Việt Nam*" [28] thì quan điểm của tác giả về "*ngành vận tải biển*" được xác định là "*ngành vận tải hàng hoá viễn dương*", mã số ngành là "50122".

Trong nghiên cứu này, xét trên phương diện cạnh tranh, tác giả quan niệm "*sản phẩm kinh doanh của ngành vận tải biển*" là dịch vụ vận tải hàng hoá XNK bằng đường biển và giữa các chủ tàu trong và ngoài nước cạnh tranh về dịch vụ vận tải hàng hoá XNK bằng đường biển ở VN. Theo Quyết định số 39/2010/QĐ-TTg ngày 11/05/2010 về "*Ban hành hệ thống ngành sản phẩm Việt Nam*" [30] thì quan điểm của tác giả về "*sản phẩm kinh doanh của ngành vận tải biển*" được xác định là "*ngành dịch vụ vận tải hàng hoá viễn dương*", mã số sản phẩm là "501221".

b. Quan điểm đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

Để đánh giá NLCT ngành VTB [51], có nhiều quan điểm khác nhau:

- *Xét trên quan điểm, coi NLCT của ngành VTB là NLCT nổi trội của một hoặc một vài DN VTB riêng rẽ dẫn đầu trong ngành:* Nếu các DN VTB riêng rẽ trong ngành có NLCT nổi trội thì ngành VTB đó sẽ có NLCT cao dựa trên sức mạnh nổi trội của DN đó. Khi đó, việc đánh giá NLCT của ngành VTB sẽ là đánh giá NLCT của DN VTB nổi trội trong ngành.

Quan điểm đánh giá NLCT ngành VTB sẽ không chính xác vì NLCT nổi trội của DN VTB riêng lẻ có thể phụ thuộc và các yếu tố đặc thù mà chỉ có DN đó có (như bí quyết, quan hệ, người lãnh đạo,...) và không thể sử dụng cho các DN khác, thậm chí mang tính triệt tiêu NLCT của các DN khác, vì vậy không thể tạo nên sức mạnh cạnh tranh VTB cho toàn ngành. NLCT của một số DN VTB đơn lẻ không thể đại diện cho NLCT của một ngành VTB.

- *Xét trên quan điểm, coi NLCT của ngành VTB là khả năng cạnh tranh của toàn ngành đó của một quốc gia so với các quốc gia khác:* Điều này có nghĩa là nếu các yếu tố tạo nên sức cạnh tranh VTB của một quốc gia, đối với ngành VTB, là tốt thì quốc gia đó sẽ có NLCT VTB đối với ngành đó là tốt.

Quan điểm này được xem xét là hợp lý hơn khi xem ngành VTB là tổng thể các DN VTB và sức cạnh tranh của ngành VTB được thể hiện về mặt quốc gia khi so sánh giữa quốc gia này với các quốc gia khác về cùng một ngành hoặc một lĩnh vực. Sức cạnh tranh này không chỉ thể hiện thành tích của các DN VTB trong nước mà nó còn thể hiện khả năng tiếp cận có được các yếu tố tạo nên sức mạnh cạnh tranh về VTB của một quốc gia. Theo quan điểm này, NLCT của ngành VTB sẽ góp phần tạo nên NLCT của quốc gia.

Trong nghiên cứu của luận án này, tác giả quan điểm NLCT ngành VTB sẽ được đánh giá như là tổng thể NLCT của các DN VTB cấu thành ngành VTB, NLCT ngành VTB được thể hiện về mặt quốc gia khi so sánh giữa quốc gia này với các quốc gia khác về VTB. Luận án không đánh giá, so sánh NLCT ngành theo hướng tổng số học NLCT của các DN vận tải riêng lẻ hay NLCT của DN nổi trội nhất.

Xuất phát từ quan điểm và hướng tiếp cận của tác giả, luận án này đánh giá NLCT ngành VTB là tổng thể NLCT của các DN VTB hình thành từ:

- *Các yếu tố NLCT nguồn lực (nguồn lực cơ bản tạo nên NLCT của ngành VTB như các DN VTB, nguồn nhân lực VTB, tầm nhìn chiến lược của các DN VTB thông qua đầu tư, đổi mới công nghệ,...), bao gồm:*

+ *Các yếu tố nguồn lực cơ bản cấu thành ngành (nguồn lực về con người, cơ sở vật chất, công nghệ... của các DN trong ngành), bao gồm:*

- *Cơ sở vật chất kỹ thuật: đội tàu VTB, trọng tải, số tàu,...*

- *Kỹ thuật công nghệ*: trình độ kỹ thuật công nghệ, chất lượng cơ sở vật chất kỹ thuật, chất lượng lao động của ngành so với các quốc gia khác.

+ *Các yếu tố lợi thế các DN thuộc ngành (lợi thế riêng của các DN VTB hay sức mạnh nổi trội của các DN trong ngành tạo lợi thế cạnh tranh đặc trưng riêng cho ngành)*, bao gồm:

- *Các yếu tố lợi thế cơ bản của các DN cấu thành ngành*: về cơ sở vật chất kỹ thuật, công nghệ hay tổ chức, về nguồn nhân lực như thuyền viên, nhân sự...

- *Các yếu tố lợi thế quốc gia mà ngành tận dụng được*: về cơ sở vật chất kỹ thuật, công nghệ hay tổ chức, nguồn nhân lực như thuyền viên, nhân sự...

- *Các yếu tố NLCT hiển thị (khả năng thích ứng với những thay đổi về các điều kiện môi trường VTB (cạnh tranh, công nghệ) và khả năng vươn tới các hoạt động kinh tế có giá trị gia tăng cao hơn là yếu tố quan trọng tạo nên NLCT hiển thị cho ngành VTB)*, bao gồm:

+ *Các yếu tố tạo lập NLCT VTB (về quy mô, tốc độ, chất lượng, tính chuyên nghiệp, uy tín của dịch vụ VTB...)*, bao gồm:

- *Chất lượng VTB*: các yếu tố NLCT hiển thị trong vận tải về mặt chất lượng vận tải, tính kịp thời, chuyên nghiệp của VTB.

- *Quy mô VTB*: các yếu tố NLCT hiển thị trong vận tải về mặt quy mô, số lượng vận tải.

+ *Các yếu tố khai thác tiềm năng cạnh tranh VTB*:

- *Năng lực nhận dạng*: các yếu tố khả năng tạo lập năng lực của ngành VTB trong nhận dạng rủi ro, hoạch định, thực thi chiến lược và chính sách đầu tư phát triển ngành, thể hiện khả năng đáp ứng khách hàng.

- *Năng lực tổ chức triển khai*: các yếu tố tổ chức, triển khai VTB, mối quan hệ liên kết giữa ngành VTB với các ngành liên quan trong VTB, thể hiện tính tổ chức ngành và liên kết ngành.

- *Các yếu tố ảnh hưởng tác động đến NLCT ngành VTB VN*, bao gồm:

+ *Ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh trong nước*: yếu tố thị trường cạnh tranh trong nước và nhu cầu vận tải; lợi thế cạnh tranh quốc gia cho

ngành VTB; chiến lược và cấu trúc các DN trong ngành; các ngành hỗ trợ và liên quan; vai trò của Nhà nước.

+ *Ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh quốc tế*: cạnh tranh quốc tế về VTB; cầu vận tải thế giới; hội nhập quốc tế và tính thương mại toàn cầu của ngành VTB.

2.1.4 Những nội dung cần thiết phải nghiên cứu về nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

2.1.4.1 Lý luận về xác định đối thủ cạnh tranh ngành vận tải biển

Thị trường VTB hàng hóa XNK VN có sự tham gia vận tải của ngành VTB VN (bao gồm các DN VTB VN thuộc ngành) và các đối thủ cạnh tranh của ngành VTB VN là ngành VTB của các quốc gia đang tham gia thị trường VTB VN (bao gồm các chủ tàu nước ngoài). Sự cạnh tranh trên thị trường VTB hàng hóa XNK VN diễn ra rất gay gắt, hiện tượng cá lớn nuốt cá bé không còn xa lạ. Vì vậy trước khi thâm nhập thị trường VTB hàng hóa XNK VN, các DN VTB VN phải biết rõ mình là ai, khả năng tài chính của mình đến đâu, cũng như hiểu rõ đối thủ cạnh tranh của mình như thế nào để có chiến lược cạnh tranh phù hợp. Với lợi thế về vị trí địa lý và nguồn hàng hóa XNK ngay tại VN, các DN VTB VN có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển VTB và cạnh tranh VTB, nhưng các DN VTB VN phải đối mặt với nhiều đối thủ cạnh tranh trên thị trường, chịu áp lực cạnh tranh lớn và sự thôn tính thị trường của các đối thủ cạnh tranh.

Đối thủ cạnh tranh của ngành VTB VN và các DN VTB VN trong ngành là ngành VTB của các quốc gia đang tham gia thị trường VTB VN, nơi có sự hiện diện và cạnh tranh của các chủ tàu VTB nước ngoài, được phân thành hai nhóm đối thủ cạnh tranh như sau:

a. Nhóm đối thủ cạnh tranh dẫn đầu thị trường:

Lựa chọn 04 quốc gia chiếm “Tỷ trọng kim ngạch XNK (%) lớn nhất trên thị trường XNK hàng hóa của VN”. Đây là 04 đối thủ cạnh tranh có sức mạnh vượt trội so với VTB VN.

Theo số liệu thống kê của Tổng cục Hải quan [68] và [Phụ lục 01], thị trường hàng hóa XNK của VN từ 2001-2014, VN có quan hệ trao đổi hàng hóa với 240 quốc gia và vùng lãnh thổ, tổng kim ngạch XNK năm 2013 của VN đạt

264,3 tỷ USD, trong đó xuất khẩu đạt 132,13 tỷ USD và nhập khẩu đạt 132,12 tỷ USD. Trong nhóm các thị trường, 04 quốc gia chiếm tỷ trọng kim ngạch XNK (%) lớn nhất trên thị trường XNK hàng hóa của VN là: Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Mỹ.

- *Thị trường Trung Quốc*: Đây là đối tác thương mại lớn nhất của VN với tổng kim ngạch XNK hàng hóa năm 2013 lên tới 50,2 tỷ USD, trong đó xuất khẩu của VN sang thị trường này đạt 13,3 tỷ USD, chiếm tỷ trọng 10% tổng kim ngạch xuất khẩu cả nước; nhập khẩu hàng hóa của VN từ Trung Quốc là 36,9 tỷ USD, chiếm tỷ trọng 28,1% tổng kim ngạch nhập khẩu cả nước.

- *Thị trường Nhật Bản*: Xuất khẩu hàng hóa của VN sang Nhật Bản năm 2013 đạt 13,7 tỷ USD, nhập khẩu của VN từ thị trường Nhật Bản 11,6 tỷ USD.

- *Thị trường Hàn Quốc*: Hàn Quốc luôn là thị trường xuất khẩu hàng hóa lớn thứ 4 của các DN VN, trong khi đó ở chiều ngược lại, Hàn Quốc là nguồn hàng nhập khẩu lớn thứ 2 của các DN VN. Về tổng thể, trong năm 2013, Hàn Quốc là đối tác thương mại lớn thứ 3 của VN, cụ thể xuất khẩu của VN sang Hàn Quốc đạt 6,6 tỷ USD và nhập khẩu là 20,7 tỷ USD.

- *Thị trường Mỹ*: Năm 2013, Mỹ tiếp tục là thị trường mà VN đạt thặng dư thương mại lớn nhất với giá trị tuyệt đối gần 18,7 tỷ USD trong đó xuất khẩu đạt kim ngạch lên tới 23,9 tỷ USD (chiếm 18% tổng kim ngạch xuất khẩu của cả nước), nhập khẩu là 5,2 tỷ USD.

b. Nhóm đối thủ cạnh tranh tương đồng:

Là khối kinh tế các nước có thị trường VTB tương đồng với thị trường VTB XNK VN, chọn lọc 05 quốc gia có “Tỷ trọng kim ngạch XNK (%) lớn nhất trên thị trường XNK hàng hóa của VN, trong khối ASEAN”.

Theo số liệu thống kê của Tổng cục Hải quan [68] và [Phụ lục 01], thị trường hàng hóa XNK của VN từ 2001-2014, XNK của VN và ASEAN năm 2013 đạt xuất khẩu là 18,47 tỷ USD và nhập khẩu là 21,64 tỷ USD.

Tại khu vực ASEAN, 05 quốc gia có tỷ trọng kim ngạch XNK (%) lớn nhất trên thị trường XNK hàng hóa của VN với các mức kim ngạch lần lượt là: Malaysia (4,9 tỷ USD), Thái Lan (3,1 tỷ USD), Singapore (2,7 tỷ USD), Indonexia (2,5 tỷ USD), Philippin (1,7 tỷ USD).

2.1.4.2 Sự cần thiết phải nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

Cạnh tranh là một đặc trưng cơ bản của nền kinh tế thị trường. Ở đâu có nền kinh tế thị trường thì ở đó có cạnh tranh. Bất kỳ một DN nào cũng vậy, khi tham gia vào kinh doanh trên thị trường muốn DN mình tồn tại và đứng vững thì phải cạnh tranh. Vì vậy, nâng cao NLCT là một xu thế tất yếu trong môi trường quốc tế hóa nền kinh tế như hiện nay. Điều này không thể chỉ cạnh tranh ở cấp sản phẩm, cấp DN, cấp ngành mà còn ở cả trên phương diện một quốc gia. Trong giai đoạn VN gia nhập sâu và rộng vào nền kinh tế thế giới hiện nay, do tác động của khoa học kỹ thuật và công nghệ, cạnh tranh giữa các DN và giữa các quốc gia ngày càng gay gắt và khốc liệt ở mọi loại hình kinh tế, đặc biệt về VTB.

Ngày nay trong nền kinh tế thị trường, cạnh tranh là một điều kiện và là một yếu tố kích thích kinh doanh. Quy luật cạnh tranh là động lực thúc đẩy phát triển sản xuất, sản xuất hàng hoá ngày càng phát triển, hàng hoá sản xuất ra nhiều, số lượng người cung ứng ngày càng đông thì cạnh tranh ngày càng khốc liệt, kết quả cạnh tranh là loại bỏ những công ty làm ăn kém hiệu quả, năng suất chất lượng thấp và ngược lại nó thúc đẩy những công ty làm ăn tốt, năng suất chất lượng cao. Do vậy, muốn tồn tại và phát triển thì DN cần tìm mọi cách nâng cao khả năng cạnh tranh của mình nhằm đáp ứng tốt hơn nhu cầu khách hàng, DN cần phải phát huy hết ưu thế của mình, tạo ra khác biệt so với các đối thủ cạnh tranh từ đó DN mới có khả năng tồn tại, phát triển và thu được lợi nhuận cao.

Trong thời gian qua, VN đã gia nhập WTO, ngành VTB VN đã có những đóng góp lớn vào hoạt động trao đổi hàng hóa XNK, và thể hiện vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế đất nước, góp phần nâng cao tiềm lực và vị thế VN trên trường quốc tế, trong nỗ lực hội nhập kinh tế quốc tế, đồng thời ngành VTB VN đóng góp lớn vào sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

VN gia nhập kinh tế quốc tế mang lại cơ hội lớn cho XNK hàng hóa bằng đường biển và cho ngành VTB VN. Tuy nhiên, các DN VTB trong ngành VTB VN cũng phải đối mặt với sự cạnh tranh gay gắt và quyết liệt từ ngành VTB của các quốc gia khác, của các đối thủ cạnh tranh về VTB, đối mặt với những rào cản kỹ thuật công nghệ, quy mô và tính chất cạnh tranh quốc tế rất khắc nghiệt. Do đó, các DN VTB VN phải không ngừng nâng cao NLCT, điều tra nghiên cứu

thị trường VTB, tìm hiểu nhu cầu VTB của các chủ hàng XNK quốc tế. DN VTB nào bắt kịp và đáp ứng đầy đủ nhu cầu đó thì sẽ chiến thắng và giành lợi thế lớn trong cạnh tranh VTB.

Chính vì vậy, nâng cao NLCT ngành VTB là rất cần thiết, là việc làm tất yếu trong giai đoạn hiện nay, giúp cho DN ngành VTB VN tồn tại và phát triển, đồng thời đóng góp quan trọng vào tăng trưởng và phát triển kinh tế đất nước.

2.2 Các yếu tố cấu thành năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

2.2.1 Các yếu tố năng lực cạnh tranh nguồn lực ngành vận tải biển

Các yếu tố NLCT nguồn lực ngành VTB là các yếu tố nguồn lực cơ bản cấu thành ngành như: cơ sở vật chất kỹ thuật VTB, đặc tính kỹ thuật công nghệ VTB, nguồn nhân lực VTB..., bao gồm:

- *Tàu biển*: phương tiện vận chuyển hàng hoá trong VTB là tàu biển, công cụ lao động chính trong quá trình sản xuất của ngành VTB. Đội tàu biển là cơ sở vật chất kỹ thuật quan trọng nhất trong VTB.

- *Đường biển*: là tuyến đường giao thông VTB giữa các vùng, miền và các quốc gia trên thế giới. Ngày nay, các tuyến đường biển đang nối liền các châu lục, các đại dương với nhau, sự phát triển của VTB rút ngắn dần khoảng cách về không gian giữa các quốc gia có biển trên thế giới.

- *Cảng biển và trang thiết bị phục vụ VTB*: gắn liền với sự phát triển của ngành hàng hải, là nơi bảo vệ an toàn cho tàu thuyền khi gặp nạn mà trước hết là các đầu mối giao thông, là mắt xích quan trọng của quá trình vận tải và chuỗi cung ứng. Cảng là nơi ra vào, neo đậu của tàu biển, cung cấp các dịch vụ cụ thể như đưa đón tàu thuyền ra vào, bố trí nơi neo đậu, sửa chữa và cung ứng các nhu cầu cần thiết cho tàu, phục vụ tàu và các hàng hoá chuyên chở trên tàu.

Trong vận tải quốc tế hiện nay, các chủ tàu cạnh tranh gay gắt về cơ sở vật chất kỹ thuật của VTB [40], đặc biệt về đội tàu VTB, trong đó trọng tải tàu (DWT) và kỹ thuật công nghệ đội tàu (tuổi tàu, cấp tàu, tính chuyên dụng) chính là các rào cản kỹ thuật quyết định vùng biển và tuyến vận tải của tàu, ảnh hưởng đến phạm vi khai thác vận tải mà tàu được phép hoạt động và ảnh hưởng quan trọng đến hành vi lựa chọn phương tiện vận tải của các chủ hàng.

2.2.2 Các yếu tố lợi thế của các doanh nghiệp thuộc ngành

Các yếu tố lợi thế các DN thuộc ngành [24] là các yếu tố thế mạnh của DN thuộc ngành mà ngành VTB có thể tận dụng được như: lợi thế về cơ sở vật chất kỹ thuật, lợi thế về công nghệ, lợi thế về nguồn nhân lực... mà ngành tận dụng được và phát huy thành thế mạnh sở trường.

NLCT ngành VTB sẽ được đánh giá như là NLCT tổng thể của các DN VTB cấu thành ngành VTB. Vì vậy, ngành phải tận dụng được các yếu tố thế mạnh của DN trong ngành thành các yếu tố lợi thế cạnh tranh về: năng lực đội tàu, về cơ sở vật chất kỹ thuật, về nguồn nhân lực, về công nghệ hay tổ chức....

Lợi thế về cơ sở vật chất, đặc biệt là đội tàu vận tải và năng lực đội tàu VTB sẽ tạo lợi thế cạnh tranh đặc trưng riêng cho ngành, phá vỡ các rào cản kỹ thuật để giành giật thị phần vận tải có lợi cho ngành.

Một ngành có nguồn nhân lực mạnh là điều kiện cốt lõi vô cùng thuận lợi cho phát triển ngành VTB. Nguồn nhân lực thuyền viên tàu biển hoạt động tuyến quốc tế được coi là một lợi thế lớn thúc đẩy ngành VTB phát triển nhanh và cạnh tranh quốc tế. Chất lượng thuyền viên phụ thuộc vào: trình độ chuyên môn, kỹ năng nghề nghiệp, tính chất chuyên nghiệp quốc tế và ngoại ngữ.

2.2.3 Các yếu tố tạo lập năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

Các yếu tố tạo lập NLCT VTB thể hiện bằng chất lượng và khả năng đáp ứng nhu cầu VTB, bao gồm:

- *Chất lượng vận tải*: là thời gian trả hàng đúng hay sớm hơn quy định, là bảo đảm số lượng chất lượng hàng hóa khi giao hàng, là thời gian làm thủ tục hải quan. Chất lượng vận tải nói lên sức mạnh của cạnh tranh trong VTB với các DN VTB, thể hiện rõ nhất ở cạnh tranh về giá cước vận tải bình quân mà các chủ tàu vận tải đưa ra, phản ánh về chi phí vận tải và chất lượng vận tải của DN, về tính chuyên nghiệp của vận tải hàng hoá.

- *Khả năng đáp ứng nhu cầu VTB*: là các yếu tố NLCT hiển thị trong vận tải hay phần VTB mà DN tự giành giật được mà không nhờ sự bảo hộ hoặc trợ giúp gì khác, phản ánh kết quả sản xuất kinh doanh, cung ứng vận tải hàng hoá như: thị phần vận tải, doanh thu, khối lượng vận tải....

2.2.4 Các yếu tố khai thác tiềm năng cạnh tranh ngành vận tải biển

Khai thác tiềm năng vận tải là khai thác thời gian hoạt động của tàu là tối đa, sử dụng trọng tải tối đa, khai thác năng lực vận tải dự trữ, khả năng huy động phối hợp để gia tăng nguồn lực cho hoạt động vận tải, bao gồm:

- *Năng lực nhận dạng*: các yếu tố khả năng tạo lập năng lực của ngành VTB trong nhận dạng rủi ro, hoạch định, thực thi chiến lược và chính sách đầu tư phát triển ngành, thể hiện khả năng đáp ứng khách hàng. Các quốc gia, tùy thuộc trình độ khai thác vận tải khác nhau sẽ có kết quả về năng lực vận tải của đội tàu khác nhau, thể hiện sản lượng vận tải hay khối lượng vận tải khác nhau.

- *Năng lực tổ chức triển khai*: các yếu tố tổ chức, triển khai hoạt động VTB, mối quan hệ liên kết giữa ngành VTB với các ngành liên quan trong cung ứng VTB, thể hiện tính tổ chức ngành và liên kết ngành. Năng lực tổ chức triển khai thể hiện rõ nhất ở thế mạnh của các DN cảng biển, thể hiện thông qua năng lực tiếp nhận tàu và bốc xếp hàng hoá, được đánh giá rõ nhất thông qua năng lực bốc xếp của các cảng biển chuyên dùng, bằng các thông số cơ bản như: công suất thiết kế (thể hiện năng lực cảng ở khả năng có thể tiếp nhận các chủng loại tàu, cỡ tàu ra vào cảng, tính chuyên nghiệp của cầu năng lực cảng); năng suất bốc xếp hàng hoá (phụ thuộc vào trang thiết bị cảng, hệ thống kho bãi, công nghệ bốc xếp). Đây là yếu tố kỹ thuật quan trọng nhất trong hoạt động của cảng, nó quyết định năng suất xếp dỡ hàng hoá của cảng; phí cảng (chi phí bốc xếp hàng hoá). Các cảng biển hiện nay cạnh tranh mạnh về phí cảng.

2.3 Các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

Có nhiều yếu tố tác động đến NLCT của một ngành. Việc xác định các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ngành cũng như lượng hóa sự tác động của các yếu tố là một bài toán rất phức tạp. M.Porter trong mô hình “*kim cương*” khi phân tích về các yếu tố tác động đến NLCT của một ngành công nghiệp có nêu 4 yếu tố chính: các điều kiện về yếu tố sản xuất; các điều kiện về cầu; các ngành hỗ trợ và liên quan; chiến lược DN, cấu trúc và cạnh tranh trong nước; và vai trò Nhà nước trong việc phát huy các thuộc tính cạnh tranh của ngành.

Áp dụng mô hình “*kim cương*” của M.Porter khi phân tích NLCT ngành VTB chỉ ra hai yếu tố ảnh hưởng chính đến NLCT ngành VTB là: các yếu tố môi trường cạnh tranh trong nước và các yếu tố môi trường cạnh tranh nước ngoài.

2.3.1 Ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh trong nước

a. Yếu tố thị trường cạnh tranh trong nước

Những nền kinh tế có năng suất thấp [42] đều có một đặc điểm chung là thiếu sự cạnh tranh trong nước. Cạnh tranh trong nước, nếu có, dường như chỉ là sự bất chước và phụ thuộc nhiều hơn vào nhập khẩu thay cho xuất khẩu. Cạnh tranh vận tải trong nước chỉ đòi hỏi mức đầu tư tối thiểu. Đối với các quốc gia được bảo hộ VTB, các DN vận tải đứng vững một phần nhờ vào sự hỗ trợ và bảo vệ của Nhà nước, do đó các DN này thường dễ bị tổn thương hơn khi tham gia cạnh tranh vận tải quốc tế. Ngược lại, với các quốc gia có thị trường tự do, các DN vận tải thường xuyên phải đương đầu với các áp lực cạnh tranh nên việc họ đứng vững trong nước cũng là nền tảng để họ thành công trong vận tải quốc tế.

VTB trong nước chính là môi trường cạnh tranh để các DN vận tải trong nước cọ sát, từ đó nhận ra được những điểm yếu của chính mình, và từ đó xây dựng các năng lực riêng biệt cần thiết cho quá trình cạnh tranh VTB không chỉ trong nước mà đặc biệt là khi vươn ra VTB quốc tế. Bên cạnh đó, qui mô của VTB trong nước cũng là điều kiện tiền đề để các DN khẳng định vị thế cạnh tranh và phát triển trước khi bước ra VTB quốc tế.

b. Nhu cầu vận tải quốc gia

Trong VTB XNK hàng hoá, khách hàng là các chủ hàng hay nhà XNK, nhà cung ứng VTB là các chủ tàu VN và chủ tàu nước ngoài. Nhu cầu vận tải hàng hóa XNK bằng đường biển trong nước có vai trò rất quan trọng để tạo ra khả năng cạnh tranh vận tải quốc tế. Nó cung cấp cho các DN trong ngành một bức tranh rõ ràng hơn về sự thay đổi nhu cầu vận tải của các chủ hàng, và tạo áp lực buộc các DN vận tải trong ngành phải đổi mới, nhờ đó họ tạo ra nhiều lợi thế trước các đối thủ nước ngoài trong vận tải quốc tế.

c. Lợi thế cạnh tranh quốc gia cho ngành vận tải biển

Lợi thế quốc gia mà ngành có thể tận dụng được (thường được hiểu là lợi thế so sánh khi cạnh tranh) là những điều kiện và khả năng thuận lợi (hoặc khó khăn)

của một nước này so với nước khác trong việc vận tải hàng hóa hay kinh doanh và vận tải hàng hoá trong những thời điểm nhất định, nhằm đưa lại hiệu quả cao nhất cho ngành của mỗi quốc gia.

Khi tham gia cạnh tranh VTB quốc tế, các quốc gia phải biết lựa chọn vận tải những hàng hóa có lợi thế so sánh tốt nhất. Nghĩa là, ngành VTB phải biết tận dụng các lợi thế quốc gia để tập trung phát triển mạnh cho ngành của mình. Các yếu tố lợi thế quốc gia mà ngành VTB có thể tận dụng được, bao gồm:

- *Lợi thế quốc gia về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên:* để phát triển các tuyến VTB, hệ thống cảng biển và luồng lạch, tạo ra ưu thế đối với phát triển kinh tế biển, đặc biệt là thông thương hàng hoá và phát triển VTB.

- *Lợi thế quốc gia về chính sách phát triển VTB:* các lợi thế về chính sách, quy hoạch phát triển, định hướng chiến lược VTB cho phát triển ngành, cho ngành VTB tận dụng và phát triển ngành trong tương lai, nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội đất nước và sự tăng mạnh hàng hóa.

- *Lợi thế quốc gia về kinh tế cho đầu tư phát triển VTB:* kinh tế thế giới phát triển, nhu cầu hàng hóa giữa các quốc gia tăng trưởng mạnh, thúc đẩy đầu tư phát triển VTB trên các tuyến hàng hải xa với đội tàu lớn và hoạt động quốc tế.

d. Chiến lược và cấu trúc các doanh nghiệp trong ngành

Các yếu tố này tác động đến NLCT của ngành theo mức độ khác nhau:

- *Tác động cấp cao:* có tính chất quyết định đến NLCT của ngành phải kể đến quy hoạch ngành hoặc chiến lược ngành, bao gồm cả đào tạo nguồn lực, công nghệ, các ngành hỗ trợ liên quan...

- *Tác động cấp thấp:* có tính chất trực tiếp đến NLCT của ngành là mô hình tổ chức ngành và cấu trúc các DN trong ngành, cụ thể:

- + *Quy hoạch và chiến lược phát triển ngành VTB:* là định hướng phát triển và những điều kiện chi phối cách thức cho các DN vận tải trong ngành được hình thành, tổ chức, quản lý và hoạt động kinh doanh vận tải trong một quốc gia, cũng như định hướng cho sự cạnh tranh vận tải trong nước.

- + *Mô hình tổ chức ngành:* trong hoạt động kinh doanh VTB, ngành VTB VN ngoài việc bị quản lý trực tiếp bởi các cơ quan Nhà nước về chuyên ngành

VTB còn chịu chi phối bởi: các bên hữu quan chính trong ngành VTB và các cơ quan hữu quan liên quan trực tiếp đến ngành VTB.

e. Các ngành hỗ trợ và liên quan

Các ngành hỗ trợ và liên quan là các ngành cung cấp đầu vào và đầu ra cho VTB và hỗ trợ cho khả năng cạnh tranh quốc tế của ngành vận tải như: dịch vụ cảng biển, dịch vụ hàng hải, công nghiệp đóng tàu, mua bán tàu biển, sửa chữa, dịch vụ logistics, thông tin liên lạc, sản xuất công nghiệp, đóng container, thương mại, đào tạo nhân lực lao động, bảo hiểm, tài chính... Các ngành hỗ trợ và liên quan giúp cho ngành VTB tạo ra các lợi thế cạnh tranh ngành. Hơn nữa, mối liên hệ chặt chẽ giữa ngành vận tải với các ngành hỗ trợ và liên quan sẽ tạo điều kiện để duy trì các lợi thế cạnh tranh bền vững hơn. Trong chuỗi giá trị của ngành, sự gắn kết và bổ trợ của các công đoạn vận tải có vai trò rất quan trọng trong việc tạo lập sự bền vững trong sự phát triển của ngành, ví dụ điển hình như dịch vụ logistics toàn cầu hiện nay đang làm thay đổi phương thức vận tải từ truyền thống sang vận tải đa phương thức hoặc vận tải tàu chợ (tàu phiên) và tạo ra giá trị rất riêng biệt cho VTB.

Trong điều kiện cạnh tranh quốc tế hiện nay, dù chuỗi giá trị của ngành không còn chỉ bó hẹp trong phạm vi quốc gia, mà đã được toàn cầu hoá để trở thành chuỗi giá trị toàn cầu [43], thì vai trò của các ngành mang tính hỗ trợ càng có vai trò quan trọng trong việc đem lại sự bền vững cho sự phát triển của ngành. Sự phát triển của ngành, nếu không có sự tham gia của các ngành hỗ trợ và liên quan, sẽ bị phụ thuộc nhiều vào các nhà cung cấp bên ngoài, đối mặt với nhiều rủi ro hơn, do đó các DN trong ngành sẽ không chủ động trong việc đổi mới công nghệ, nâng cao năng suất, một trong những yếu tố có ảnh hưởng quyết định đến NLCT của ngành.

f. Vai trò của Nhà nước

Nhà nước có thể khuyến khích các DN vận tải hướng tới một cấp độ khả năng cạnh tranh cao hơn hoặc kìm hãm không cho phát triển nhà nước không thể tự tạo ra khả năng cạnh tranh cho ngành mà là chủ thể tạo môi trường cạnh tranh. Do vậy, vai trò của Nhà nước thể hiện thông qua việc kết nối và thúc đẩy, có thể tạo ra một môi trường cho phép DN đạt được lợi thế cạnh tranh. Những yếu tố kể

trên tạo ra một môi trường cho các DN trong ngành hình thành và cạnh tranh. Mỗi yếu kém trong bất kỳ yếu tố nào cũng đều làm giảm tiềm năng của ngành trong việc tìm kiếm các lợi thế cạnh tranh bền vững, hay nói cách khác, làm ảnh hưởng xấu đến NLCT của ngành.

Tác động tích cực của Nhà nước và các cơ quan quản lý của Nhà nước thông qua các cơ chế chính sách phù hợp sẽ cải thiện NLCT của ngành VTB VN, đặc biệt là tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng, lành mạnh cho thị trường VTB. Thị trường VTB trong nước phát triển vững chắc là điều kiện quan trọng để mở rộng thị trường VTB ra quốc tế, đẩy mạnh các tuyến VTB của VN, ngược lại thị trường VTB quốc tế được phát triển sẽ tạo điều kiện thúc đẩy thị trường VTB trong nước phát triển mạnh hơn, phục vụ tốt hơn cho VTB VN phát triển.

2.3.2 Ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh quốc tế

a. Cạnh tranh quốc tế về vận tải biển

Với quá trình hội nhập kinh tế toàn cầu, ngành vận tải của mỗi quốc gia đều phải đương đầu với những áp lực cạnh tranh vận tải quốc tế đến từ các quốc gia khác, không phân biệt trình độ phát triển và vị trí địa lý. Trên mỗi thị trường, đều có sự hiện diện các chủ tàu đến từ nhiều quốc gia khác nhau, với những lợi thế cạnh tranh đa dạng. Điều này làm cho phạm vi cạnh tranh và cường độ cạnh tranh VTB thế giới ngày càng tăng lên, và sân chơi thế giới ngày càng trở lên khắc nghiệt hơn.

Xu hướng chung của cạnh tranh vận tải quốc tế hiện nay [62] là mỗi quốc gia tham gia cạnh tranh đều tìm cách khai thác tối đa các yếu tố lợi thế quốc gia, đồng thời ngày càng chú trọng đến việc xây dựng các lợi thế cạnh tranh mới, từ đó làm cho NLCT của mỗi ngành của quốc gia đều mạnh lên, những lợi thế cạnh tranh nhờ nguồn lực tự nhiên và lao động ngày càng mất dần ưu thế, và những lợi thế cạnh tranh có được nhờ nâng cao NLCT nhờ công nghệ và quản lý ngày càng chiếm ưu thế. Điều này có ảnh hưởng rất quan trọng đến khả năng tạo lập, duy trì và cải thiện vị thế của mỗi quốc gia trong bức tranh cạnh tranh toàn cầu. Từ đó ảnh hưởng trực tiếp đến những định hướng, chính sách và hành động của các quốc gia trong cạnh tranh quốc tế.

Trước bối cảnh cạnh tranh quốc tế ngày càng sôi động như vậy, mỗi ngành, mỗi quốc gia [49] sẽ cần phải đầu tư nhiều hơn vào việc tạo lập những lợi thế cạnh tranh mới, qua đó thích ứng tốt hơn với môi trường cạnh tranh quốc tế ngày càng có nhiều biến động.

b. Cầu vận tải thế giới

Cầu vận tải thế giới đối với ngành luôn được xem là yếu tố bên ngoài ảnh hưởng quan trọng, đôi khi quyết định đến khả năng thành công của ngành. Sự biến động của VTB quốc tế không chỉ ảnh hưởng trực tiếp đến cơ hội kinh doanh của ngành, mà nó còn ảnh hưởng đến khả năng duy trì vị thế của ngành trong cạnh tranh VTB quốc tế. Trong bối cảnh toàn cầu hóa mạnh mẽ hiện nay, tình hình thế giới có ảnh hưởng rất nhiều đến việc duy trì và nâng cao NLCT của ngành trên trường quốc tế, đặc biệt như ngành VTB mà sản phẩm vận tải mang tính quốc tế cao.

Cầu vận tải thế giới [39] thay đổi theo hướng ngày càng đòi hỏi cao hơn về chất lượng vận tải, sẽ làm cho nhiều quốc gia mất dần những lợi thế cạnh tranh dựa trên những nguồn lực tự nhiên và lợi thế về chi phí, trong khi đó lại tạo cơ hội xây dựng những lợi thế cạnh tranh mới cho những quốc gia có lợi thế về công nghệ sản xuất và công nghệ quản lý (đội tàu). Hiện nay, nhiều quốc gia trên thế giới, nhất là các quốc gia phát triển, đang có xu hướng dựng lên ngày càng nhiều các hàng rào phi thuế quan (với những yêu cầu cao hơn về mặt kỹ thuật hay rào cản kỹ thuật) làm tăng thêm sức ép về việc tạo dựng các lợi thế cạnh tranh ngoài những lợi thế quốc gia sẵn có của các quốc gia đang phát triển.

c. Hội nhập quốc tế và tính thương mại toàn cầu của ngành vận tải biển

Quy mô và xu hướng biến động của tính thương mại toàn cầu tác động mạnh vào VTB thế giới, kéo theo sự thay đổi trong khả năng cạnh tranh VTB của ngành. Những biến động này có thể làm mất đi những thế mạnh cạnh tranh hiện tại mà ngành đang nắm giữ, nhưng cũng có thể mang lại cơ hội tạo lập các lợi thế cạnh tranh mới cho ngành. Tác động của cạnh tranh mang tính thương mại toàn cầu tăng lên về mặt qui mô và chất lượng đồng nghĩa với việc sẽ có thêm nhiều cơ hội chinh phục VTB quốc tế cho ngành vận tải hàng hóa, qua đó tăng sản lượng vận tải, tăng doanh thu và thu nhập cho ngành.

2.4 Các tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

2.4.1 Lựa chọn các tiêu chí điển hình đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

NLCT ngành VTB cần được đánh giá thông qua các thước đo thành tích kinh tế ngành, có thể lượng hoá, và được thể hiện bằng các tiêu chí định lượng. Phân tích, lựa chọn các nhóm tiêu chí có thể áp dụng được để sử dụng đánh giá NLCT của ngành VTB. Đánh giá chính xác NLCT ngành VTB sẽ cho chúng ta có cách nhìn khoa học và chuẩn xác hơn về cạnh tranh, đối thủ cạnh tranh và bức tranh tổng thể về sức mạnh cạnh tranh trong vận tải hàng hóa VN.

2.4.1.1 Nhóm các tiêu chí đánh giá các yếu tố năng lực cạnh tranh nguồn lực ngành vận tải biển

a. *Tiêu chí tổng trọng tải đội tàu (Total Deadweight Criteria - TWC)*: là tổng trọng tải đội tàu của các DN trong ngành VTB, đủ điều kiện hoạt động vận tải quốc tế, đăng ký treo cờ quốc gia và đang tham gia vận tải hàng hóa XNK VN bằng đường biển. Đơn vị: DWT.

$$TWC = \sum_{i=1}^n DWT_i \quad (2.1)$$

Trong đó: + DWT_i : trọng tải tàu i của các DN VTB XNK trong ngành.

+ $i=1-n$: n là tổng số tàu của các DN VTB XNK trong ngành.

- *Tiêu chí tổng trọng tải đội tàu (TWC)*: phản ánh cơ sở vật chất kỹ thuật đội tàu VTB về quy mô tấn trọng tải đội tàu hay tổng sức vận tải về quy mô đội tàu đủ điều kiện hoạt động vận tải quốc tế, đăng ký treo cờ VN thuộc các DN trong ngành có thể tham gia vận tải.

b. *Tiêu chí tổng số tàu (Ship's Quantity Criteria - SQC)*: là tổng số tàu của các DN trong ngành VTB, đủ điều kiện hoạt động vận tải quốc tế, đăng ký treo cờ quốc gia và đang tham gia vận tải hàng hóa XNK VN bằng đường biển. Đơn vị: tàu.

$$SQC = \sum_{i=1}^n N_i \quad (2.2)$$

Trong đó: + N_i : tàu thứ i của các DN VTB XNK trong ngành.

+ $i=1-n$: n là tổng số tàu của các DN VTB XNK trong ngành.

- *Tiêu chí tổng số tàu (SQC)*: phản ánh cơ sở vật chất kỹ thuật đội tàu VTB về quy mô số lượng tàu.

c. *Tiêu chí tuổi tàu bình quân (Average Fleet Criteria)*: là tuổi tàu bình quân hay năm khai thác bình quân của đội tàu của các DN VTB XNK thuộc ngành VTB VN. Đơn vị: năm.

$$AFC = \sum_{i=1}^n \frac{A_i}{N_i} \quad (2.3)$$

Trong đó: + A_i : tuổi (năm khai thác) của tàu VTB XNK thứ i .

+ N_i : tàu thứ i của các DN VTB XNK trong ngành.

+ $i=1-n$: với n là tổng số tàu của các DN VTB XNK trong ngành.

- *Tiêu chí tuổi tàu bình quân (AFC)*: thể hiện kỹ thuật công nghệ đội tàu về mức độ tự động hóa cao và mức độ trang thiết bị hiện đại của trang thiết bị tàu (cấp độ tự động điều khiển, tự động xác định vị trí tàu, xác định hải đồ cho hướng đi của tàu, tự động tính toán xếp dỡ hàng hoá, ..). Trong ngành VTB, tuổi tàu phản ánh về cơ bản mức độ hiện đại hóa của kỹ thuật công nghệ của ngành so với các quốc gia khác, quyết định vùng biển và tuyến vận tải của tàu, ảnh hưởng quan trọng đến hành vi lựa chọn phương tiện vận tải của các chủ hàng.

d. *Tiêu chí trọng tải bình quân đội tàu (Average Deadweight Criteria)*: là bình quân tổng trọng tải đội tàu của các DN VTB XNK trong ngành VTB VN, đủ điều kiện hoạt động vận tải quốc tế, đăng ký treo cờ quốc gia và đang tham gia vận tải hàng hoá XNK VN bằng đường biển. Đơn vị: DWT/tàu.

$$ADC = \sum_{i=1}^n \frac{DWT_i}{N_i} \quad (2.4)$$

Trong đó: + DWT_i : trọng tải tàu i của các DN VTB XNK trong ngành.

+ N_i : tàu thứ i của các DN VTB XNK trong ngành.

+ $i=1-n$: n là tổng số tàu của các DN VTB XNK trong ngành.

- *Tiêu chí trọng tải bình quân đội tàu (ADC)*: phản ánh lợi thế DN về năng lực kinh tế - kỹ thuật đội tàu VTB. Tiêu chí trọng tải bình quân đội tàu được các chủ tàu lựa chọn phù hợp với khai thác tuyến vận tải và cảng biển bốc xếp và luồng lạch, ảnh hưởng đến hiệu quả khai thác tàu.

e. *Tiêu chí cơ cấu tàu chuyên dụng (Specialized Bulk carrier Criteria)*: là tỷ lệ % trọng tải tàu chuyên dụng container trong đội tàu VTB XNK hàng hoá bằng đường biển hay tỷ trọng container hoá đội tàu. Đơn vị: %.

$$SBC = \frac{\sum_{i=1}^m DWT_{ci}}{\sum_{j=1}^n DWT_j} \quad (2.5)$$

Trong đó: + DWT_{ci} : trọng tải tàu container i của DN VTB XNK trong ngành.

+ DWT_j : trọng tải tàu j của các DN VTB XNK trong ngành.

+ $i=1-m$: m là số tàu container của DN VTB XNK trong ngành.

+ $j=1-n$: n là tổng số tàu của các DN VTB XNK trong ngành.

- *Tiêu chí cơ cấu tàu chuyên dụng (SBC)*: biểu hiện lợi thế DN về NLCT thể mạnh, sở trường của đội tàu vận tải, tính chuyên nghiệp và chuyên dụng hóa của vận tải. Với xu thế phát triển mạnh container hóa và chuyên môn hoá container trên thế giới hiện nay, khi đánh giá tính chuyên nghiệp trong đội tàu vận tải thường đánh giá tiêu chí chuyên nghiệp của tàu container.

f. *Tiêu chí tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế (Standard Seafarer Criteria - SSC)*: là tỷ lệ % giữa số lượng thuyền viên quốc gia trên tổng số thuyền viên quốc tế (được đào tạo đạt tiêu chuẩn theo Công ước STCW 78 sửa đổi 2010). Đơn vị: %

$$SSC = \frac{\text{Tổng số thuyền viên ngành VTB đạt chuẩn quốc tế}}{\text{Tổng số thuyền viên quốc tế}} * 100\% \quad (2.6)$$

- SSI không tính đến lượng thuyền viên nội địa hay tổng số thuyền viên được đào tạo mà chỉ tính số lượng thuyền viên đạt tiêu chuẩn lao động trên các tàu biển quốc tế theo Công ước STCW 78 sửa đổi 2010.

- *Tiêu chí tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế (SSC)*: đánh giá lợi thế cơ bản mà các DN tận dụng được về nguồn nhân lực VTB. Nguồn nhân lực VTB có nguồn nhân lực quản lý, khai thác tàu, thuyền viên... Trong đó, nhân lực thuyền viên là một yếu tố không thể thiếu trong việc phát triển ngành VTB, là yếu tố chủ chốt trực tiếp khai thác vận hành trên các tàu biển, trực tiếp tham gia hoạt động vận tải. Chất lượng thuyền viên là một yếu tố quan trọng quyết định chất lượng VTB. Tiêu chí tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế phản ánh chất lượng

thuyền viên được đào tạo theo tiêu chuẩn quốc tế, đủ khả năng và trình độ chuẩn làm việc trên các tàu biển quốc tế.

2.4.1.2 Nhóm các tiêu chí đánh giá các yếu tố năng lực cạnh tranh hiển thị ngành vận tải biển

a. *Tiêu chí giá cước vận tải (Shipping Freight Criteria – SFC)*: đo bằng tổng giá trị vận tải của tất cả các DN VTB XNK trong ngành trên tổng khối lượng VTB XNK của ngành theo km vận tải. Đơn vị: USD/tấn/km.

$$SFC = \frac{\sum_{i=1}^n P_i * Q_i}{\sum_{i=1}^n Q_i * Km_i} \quad (2.7)$$

Trong đó: + P_i : Giá cước vận tải hàng hoá XNK i .

+ Q_i : Khối lượng vận tải hàng hoá XNK i .

+ K_i : Km tuyến vận tải hàng hoá XNK i .

+ $i=1 \div n$: n là loại hàng hoá XNK của các DN trong ngành.

- *Tiêu chí giá cước vận tải (SFC)*: đánh giá các yếu tố NLCT hiển thị trên thị trường vận tải về mặt chất lượng vận tải, về tính chuyên nghiệp của VTB, phản ánh về chi phí vận tải và chất lượng vận tải của DN, về tính chuyên nghiệp của vận tải hàng hoá. Tiêu chí giá cước vận tải luôn được các chủ tàu vận tải đưa ra để đo trực tiếp tại thời điểm hiện tại về chi phí vận tải của ngành so với chi phí vận tải của các đối thủ cạnh tranh VTB. Tiêu chí SFC được sử dụng như một công cụ để đánh giá một cách tổng quát về NLCT của ngành VTB. Do đó, SFC không chỉ đơn thuần đo giá cước vận tải bình quân mà còn thể hiện sức mạnh vận tải hay hiệu quả vận tải. Vì vậy, tiêu chí giá cước vận tải là một tiêu chí đo lường sức khỏe của ngành. Tiêu chí giá cước vận tải phụ thuộc nhiều vào cung cầu vận tải (cung cầu tàu), chi phí vận tải và khả năng vận doanh của tàu.

b. *Tiêu chí khối lượng vận tải: (Freight Volumes Criteria – FVC)*: đo khối lượng ngành đạt được trong VTB hàng hoá XNK VN bằng đường biển. Đơn vị: tấn.

$$FVC = \sum_{i=1}^n F_i \quad (2.8)$$

Trong đó: + F_i : tổng khối lượng vận tải của DN VTB XNK i trong ngành.

+ $i=1-n$: n là tổng số các DN VTB XNK trong ngành.

- *Tiêu chí khối lượng vận tải (FVC)*: các yếu tố NLCT hiển thị trên thị trường vận tải về mặt quy mô, khối lượng vận tải, đánh giá khả năng giành giật thị trường hay quy mô thị trường của các DN trong ngành so với các đối thủ khác về mặt khối lượng.

c. *Tiêu chí doanh thu vận tải (Shipping Revenue Criteria – SRC)*: đo doanh thu ngành đạt được trong VTB XNK hàng hoá VN bằng đường biển. Đơn vị: USD.

$$SRC = \sum_{i=1}^n TR_i \quad (2.9)$$

Trong đó: + TR_i : tổng doanh thu của DN VTB XNK i trong ngành.

+ $i=1-n$: n là tổng số các DN VTB XNK trong ngành.

- *Tiêu chí doanh thu vận tải (SRC)*: các yếu tố NLCT hiển thị trên thị trường vận tải về mặt quy mô, doanh thu vận tải, đánh giá khả năng giành giật thị trường hay quy mô thị trường của các DN trong ngành so với các đối thủ khác về doanh thu.

d. *Tiêu chí thị phần vận tải (Market Sharing Criteria - MSC)*: đo tỷ lệ % khối lượng vận tải của ngành trong VTB hàng hoá VN bằng đường biển. MSC đánh giá các yếu tố NLCT hiển thị trong vận tải về mặt khả năng giành giật thị phần của ngành so với các đối thủ khác về mặt thị phần. Đơn vị: %.

$$MSI = \frac{\sum_{i=1}^n Q_i}{\sum_{j=1}^m Q_j} * 100\% \quad (2.10)$$

Trong đó: + Q_i : khối lượng vận tải hàng hoá VTB XNK i của ngành.

+ Q_j : khối lượng vận tải hàng hoá VTB XNK j trên thị trường.

+ $i=1-n$: với n là loại hàng hoá VTB XNK của ngành.

+ $j=1-m$: với m là loại hàng hoá VTB XNK trên toàn thị trường.

- *Tiêu chí thị phần vận tải (MSC)*: các yếu tố NLCT hiển thị trên thị trường vận tải về mặt quy mô, thị phần vận tải, đánh giá phần khối lượng VTB mà ngành chiếm lĩnh và giành giật được từ thị trường về phía mình. Tiêu chí thị phần vận tải cũng chính là khả năng đạt được những thành tích bền vững của các

DN trong ngành so với các đối thủ khác, mà không nhờ sự bảo hộ hoặc trợ cấp ngoài ngành (như bảo hộ của Nhà nước hoặc hỗ trợ của ngành khác).

- *Tiêu chí thị phần vận tải (MSC)*: là tiêu chí rất quan trọng trong chiến lược phát triển ngành vận tải, ngành nào chiếm được thị phần lớn sẽ có lợi thế thống trị VTB. Vì chiến lược chiếm lĩnh thị phần, nhiều ngành sẵn sàng chi phí lớn và hy sinh các lợi ích DN trước mắt. Tuy nhiên, việc chiếm được thị phần lớn cũng sẽ đem lại cho ngành vô số lợi ích và cho các DN của ngành. Một ngành được đánh giá là có NLCT nếu ngành chiếm được thị phần trong vận tải và duy trì được lợi nhuận cho ngành. Vì vậy, tiêu chí thị phần vận tải là tiêu chí đo sức mạnh tổng hợp về năng lực vận tải của ngành trong VTB.

e. *Tiêu chí năng lực vận tải quốc gia (Capacity Shipping Criteria – CSC)*: đo tổng sản lượng VTB XNK của quốc gia gia tăng trong một đơn vị thời gian. Năng lực vận tải chính là khối lượng VTB XNK thực tế của đội tàu các quốc gia đó đạt được, không phân biệt tại thị trường nào. Đơn vị: DWT.

$$CSC = \sum_{i=1}^n Q_i \quad (2.11)$$

Trong đó:

+ Q_i : sản lượng vận tải của DN VTB XNK i trong ngành.

+ $i=1-n$: n là tổng số các DN VTB XNK trong ngành.

- *Tiêu chí năng lực vận tải quốc gia (CSC)*: đánh giá năng lực nhận dạng, biểu hiện khả năng khai thác về quy mô vận tải đáp ứng khách hàng. Các quốc gia, tùy thuộc trình độ khai thác vận tải khác nhau sẽ có kết quả về năng lực vận tải của đội tàu khác nhau, thể hiện sản lượng vận tải hay khối lượng vận tải khác nhau, tùy thuộc các yếu tố khả năng tạo lập năng lực của ngành VTB trong nhận dạng rủi ro, hoạch định, thực thi chiến lược và chính sách đầu tư phát triển ngành, thể hiện khả năng đáp ứng khách hàng.

f. *Tiêu chí khai thác tiềm năng vận tải (Shipping Potential Criteria - SPC)*: là hệ số đánh giá khả năng còn có thể khai thác được về năng lực VTB XNK của từng quốc gia. Đơn vị: %.

$$SPC = \frac{CSI}{CSI_{VN}} \quad (2.12)$$

Trong đó:

+ CSC : tổng năng lực vận tải đội tàu VTB XNK của quốc gia i .

+ CSC_{VN} : năng lực VTB XNK của các quốc gia i tại VN.

- *Tiêu chí khai thác tiềm năng vận tải (SPC)*: đánh giá năng lực nhận dạng, biểu hiện khả năng khai thác tiềm năng về vận tải để đáp ứng khách đánh giá khả năng còn có thể khai thác được về năng lực vận tải của từng quốc gia, khả năng huy động đội tàu quốc gia cho vận tải trên một thị trường nhất định.

g. *Tiêu chí năng lực cảng chuyên dụng (Capacity Port Criteria – CPC)*: là tiêu chí phản ánh sản lượng bốc xếp hàng hoá cảng chuyên dụng trong một thời kỳ nhất định. Để đánh giá cảng chuyên dụng thường hay nói đến tính chuyên môn hoá của cảng container XNK bằng đường biển. Đơn vị: Teu/năm.

$$CPC = \sum_{i=1}^n Q_i \quad (2.13)$$

Trong đó:

+ Q_i : sản lượng bốc xếp cảng container XNK i trong kỳ

+ $i=1 \div n$: với n là số cảng container XNK của ngành trong kỳ.

- *Tiêu chí năng lực cảng chuyên dụng (CPC)*: đánh giá năng lực tổ chức triển khai, các yếu tố tổ chức, mối quan hệ liên kết giữa ngành VTB với các ngành liên quan trong cung ứng VTB, như dịch vụ cảng biển, dịch vụ hàng hải và logistics vận tải, thể hiện thời gian giải phóng tàu, thời gian làm thủ tục tàu nhập cảng và rời cảng, năng lực tiếp nhận tàu và bốc xếp hàng hoá,...

- *Tiêu chí năng lực cảng chuyên dụng (CPC)*: phụ thuộc vào công nghệ bốc xếp và tính chuyên dụng của cảng, nó ảnh hưởng tới hiệu suất vận tải, giải phóng hàng tại đầu bến và khả năng vận doanh của tàu. Trên thực tế, đây là tiêu chí được các chủ hàng đặc biệt quan tâm khi lựa chọn phương tiện vận tải chuyên dụng và cảng chuyên dụng.

2.4.1.3 *Tiêu chí năng lực cạnh tranh tổng hợp ngành vận tải biển (Shipping Competitiveness Criteria - SCC)*:

SCC được sử dụng để đánh giá tổng hợp NLCT ngành VTB dựa trên các tiêu chí thành phần tại một thời điểm nhất định.

- *Công thức tính*:

$$SCC = \frac{\sum_{i=1}^n (\alpha_i * SCI_i)}{\sum_{i=1}^n \alpha_i} = \frac{\sum_{i=1, j=1}^{n, m} \left(\frac{\beta_i}{\sum_{i=1}^n \beta_i} * \frac{I_{i,j}}{I_{\max i,j}} \right)}{\sum_{i=1}^n \frac{\beta_i}{\sum_{i=1}^n \beta_i}} \quad (2.14)$$

Trong đó: + SCC : là tiêu chí tổng hợp đánh giá NLCT ngành.

+ SCC_i : là tiêu chí thành phần thứ i ; $i=1 \div 13$.

+ I_{ij} : giá trị tiêu chí thành phần thứ i của quốc gia j , $j=1 \div 10$.

+ α_i : hệ số tỷ trọng tiêu chí thứ i .

+ β_i : hệ số tầm quan trọng thứ i theo phương pháp chuyên gia.

- Xác định hệ số tỷ trọng tiêu chí thành phần α_i và hệ số tầm quan trọng của tiêu chí β_i bằng phương pháp tham khảo ý kiến chuyên gia:

+ Hệ số tầm quan trọng của tiêu chí β_i : khảo sát lấy ý kiến chuyên gia (Đối tượng điều tra là 30 DN VTB lớn tại VN, sở hữu tàu có trọng tải từ 7.000 DWT trở lên và hoạt động tuyến quốc tế). Tính điểm trung bình cộng theo thang điểm từ 1-5 (rất quan trọng = 5 điểm; quan trọng = 4 điểm; bình thường = 3 điểm; ít quan trọng = 2 điểm; không quan trọng = 1 điểm).

+ Hệ số tỷ trọng tiêu chí thành phần α_i : tính tỷ trọng (% hay trọng số) điểm hệ số tầm quan trọng của tiêu chí β_i so với tiêu chí tổng hợp.

2.4.2 Chỉ tiêu đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

Để đánh giá NLCT ngành VTB và so sánh định lượng các tiêu chí NLCT ngành VTB VN với các đối thủ cạnh tranh là VTB của các quốc gia trong vận tải hàng hóa VN thì phải xây dựng các chỉ tiêu cho các tiêu chí. Chỉ tiêu chính là mục tiêu cần đạt được về NLCT của ngành VTB VN theo một số tiêu chí đánh giá NLCT ngành VTB so sánh với các đối thủ cạnh tranh.

Luận án sử dụng hai cách thức đánh giá chỉ tiêu:

Một là, so sánh định lượng (%) NLCT ngành VTB VN với đối thủ dẫn đầu (là ngành VTB của quốc gia đứng đầu về tiêu chí NLCT ngành VTB) tại một giai đoạn hoặc một quá trình (như luận án nghiên cứu số liệu từ 2001-2014), qua

đó chỉ rõ chiều hướng NLCT có được cải thiện hay không (khoảng cách so với đối thủ dẫn đầu được nói rộng hay thu hẹp).

+ Phân thành 03 mức: NLCT cao (75%-100%); NLCT trung bình (50%-75%); NLCT thấp (0%-50%).

+ Mục tiêu cần đạt được về NLCT của ngành VTB VN ở đây là phải thu hẹp được khoảng cách NLCT so với đối thủ dẫn đầu (%), xét tại thời điểm phải đạt từ 75% trở lên so với đối thủ dẫn đầu hay thuộc mức NLCT cao.

Hai là, so sánh định lượng (% hoặc giá trị) NLCT ngành VTB VN với ngành VTB các quốc gia trong cùng nhóm cạnh tranh để xác định mức độ cạnh tranh của ngành so với các đối thủ trong vận tải hàng hóa XNK ở VN theo vị trí dẫn đầu.

+ Phân thành 03 mức: NLCT cao (vị trí từ 1-3); NLCT trung bình (vị trí từ 4-6); NLCT thấp (vị trí từ 7-10);

+ Mục tiêu cần đạt được về NLCT của ngành VTB VN ở đây là phải thuộc nhóm có vị trí dẫn đầu hay nhóm có NLCT cao, vị trí dẫn đầu từ 1-3.

2.5 Kinh nghiệm nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển của một số quốc gia trên thế giới và bài học cho Việt Nam

2.5.1 Kinh nghiệm nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển của một số quốc gia trên thế giới

2.5.1.1 Kinh nghiệm của Nhật Bản

Để phát triển kinh tế công nghiệp của đất nước không có tài nguyên khoáng sản, sản xuất Nhật Bản phụ thuộc hoàn toàn vào hoạt động của VTB. Vì vậy, ngành VTB đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế của Nhật Bản. Để cạnh tranh VTB trong môi trường hội nhập quốc tế đang diễn ra một cách khốc liệt, Nhật Bản áp dụng các biện pháp nâng cao lợi thế cạnh tranh đội tàu và rất thành công, biến Nhật Bản thành quốc gia vận tải hàng đầu thế giới. Nhật Bản đã áp dụng các biện pháp nâng cao NLCT VTB quốc tế như:

- *Tập trung nâng cao NLCT về năng lực đội tàu và giảm mạnh giá cước vận tải đối với tàu chạy quốc tế:* Nhật Bản định hướng từ những năm 2000 và đầu tư phát triển đội tàu có trọng tải siêu lớn (tàu thế hệ mới, công nghệ tiên tiến, trọng tải siêu lớn từ 200.000-500.000 DWT/tàu và chuyên dụng hoạt động hàng

chuyên tuyến quốc tế xa). Nhờ có đội tàu chuyên dụng, mới và lớn nên Nhật Bản tạo ra được thế mạnh tuyệt đối khi cạnh tranh VTB quốc tế, mở các tuyến vận tải mới, xa, đáp ứng được điều kiện vận tải khắc nghiệt và yêu cầu kỹ thuật của các chủ hàng khó tính nhất, đồng thời giảm mạnh được giá cước vận tải. Nhờ lợi thế đội tàu, Nhật Bản đã cạnh tranh giảm giá cước vận tải xuống thấp nhất có thể và tiết giảm tối đa chi phí trên tấn vận tải. Chiến lược cạnh tranh này rất thành công và nhanh chóng biến Nhật Bản thành một quốc gia hàng đầu trên thế giới về VTB với đội tàu siêu lớn, hợp đồng vận chuyển chuyên tuyến rất ổn định, giá cước vận tải cạnh tranh, đáp ứng nhu cầu vận chuyển nguyên vật liệu phục vụ cho công nghiệp trong nước.

- *Nhật Bản tập trung khai thác lợi thế cạnh tranh về nguồn lực bằng các chính sách hỗ trợ của chính phủ nhằm phát triển đội tàu siêu trọng tải:*

+ *Đầu tư tập trung xây dựng các cảng biển chuyên dụng:* cỡ lớn và cảng nước sâu để tiếp nhận các tàu có trọng tải siêu lớn.

+ *Tự nhân hoá VTB:* để đảm bảo môi trường VTB cạnh tranh tự do, để đảm bảo việc huy động vốn tối đa xã hội và đảm bảo hiệu quả quản lý tốt nhất. Nhà nước chỉ tham gia đầu tư mà không trực tiếp tham gia quản lý và kinh doanh VTB, đặc biệt, áp dụng chính sách xã hội hoá quản lý và khai thác cảng.

+ *Bằng cách khuyến khích tàu treo cờ nước ngoài:* quốc tế hóa đầu tư và quản lý, quốc tế hóa khai thác tàu biển và thuyền viên quốc tế, tạo điều kiện cho việc đa dạng trong cạnh tranh VTB trên toàn thế giới và hoạt động tuyến quốc tế.

2.5.1.2 Kinh nghiệm của Trung Quốc

Trung Quốc là một trong những cường quốc về VTB trên thế giới. Để ngành VTB Trung Quốc phát triển và cạnh tranh với đội tàu các quốc gia khác và vận tải khối lượng hàng hoá khổng lồ phục vụ cho phát triển nền kinh tế khổng lồ của quốc gia, Trung Quốc cũng áp dụng các chiến lược nâng cao NLCT nguồn lực ngành VTB (tổng trọng tải, số tàu, trọng tải trung bình, tàu chuyên dụng, công nghệ, cảng...) và chiến lược cạnh tranh giá cước vận tải cực thấp, cụ thể:

- *Chiến lược nâng cao NLCT nguồn lực ngành VTB về quy mô VTB, đặc biệt là quy mô nguồn lực ngành VTB:* Trung Quốc đầu tư phát triển mạnh đội tàu hoạt động vận tải tuyến quốc tế với số lượng tàu lớn và tổng trọng tải quy mô

lớn. Nhà nước hỗ trợ vốn đầu tư, ưu đãi vốn phát triển đội tàu VTB quốc tế, miễn giảm thuế với loại hình kinh doanh vận tải quốc tế, khuyến khích tư nhân tham gia VTB quốc tế đồng thời áp dụng nhiều chính sách thông thoáng để thu hút vốn đầu tư cho phát triển đội tàu biển chạy quốc tế.

- *Chiến lược cạnh tranh giá cước vận tải cực thấp*: nhờ chính sách ưu đãi đặc biệt đối với kinh doanh VTB nhằm giảm giá cước vận tải quốc tế tới mức thấp nhất để cạnh tranh quốc tế, Trung Quốc mở cửa cho các ngân hàng thương mại trong nước và các tổ chức tín dụng nước ngoài sẵn sàng cấp vốn kinh doanh cho VTB và ưu đãi thuế XNK, giảm thuế mua bán hoặc đóng mới với đội tàu VTB quốc tế, khuyến khích các tổ chức quốc tế tham gia đầu tư kinh doanh phát triển VTB. Vì chiến lược cạnh tranh này, Trung Quốc đã phát triển rất nhanh đội tàu VTB: năm 2000, đội tàu vận tải Trung Quốc có tổng trọng tải tương đương với tổng đội tàu của VN năm 2014 (50 triệu DWT); đến năm 2014, đội tàu Trung Quốc đã có 2.788 tàu, tổng trọng tải 75,2 triệu DWT chạy quốc tế (gấp 20 lần đội tàu ngành VTB VN năm 2014).

- *Mở cửa, quốc tế hóa đầu tư với ngành VTB, tận dụng mọi nguồn lực nâng cao NLCT ngành VTB*:

+ *Năm 2004, một trong những bước đột phá lớn mà Trung Quốc có thể mang lại cho ngành VTB là tự do hoá đầu tư với VTB*: các nhà đầu tư nước ngoài được tự do kinh doanh VTB ngay tại Trung Quốc, sử dụng tàu không mang cờ Trung Quốc vận tải nội địa cũng như cho phép thành lập công ty quản lý tàu nước ngoài, đồng thời khuyến khích các công ty VTB Trung Quốc chuyển sở hữu hoàn toàn hoặc một phần ra nước ngoài.

+ *Cải cách quản lý cảng của Trung Quốc, tạo môi trường cạnh tranh mở và thông thoáng thủ tục cho cảng biển*: phân định rõ chức năng quản lý Nhà nước về kinh tế với quản lý sản xuất kinh doanh, trên cơ sở đó hình thành hệ thống quản lý phù hợp với cảng biển quốc tế, tách quản lý tập trung của Nhà nước đối với cảng biển và giao quyền cho chính quyền cảng địa phương, cho tư nhân tự khai thác cảng và định giá phí cảng theo giá cước VTB. Chính sách cảng phí này đã tạo NLCT tích cực, giảm thiểu phí cảng Trung Quốc tới mức thấp nhất trên thế giới và thu hút lượng tàu lớn ra vào cảng của Trung Quốc.

+ *Chiến lược cạnh tranh thế mạnh về cảng biển siêu lớn*: Trung Quốc đầu tư phát triển mạnh các cảng biển nước sâu bằng vốn quốc gia và vốn liên doanh, nhằm phát triển mạnh các cảng lớn và tăng chất lượng dịch vụ VTB với tàu có trọng tải lớn, qua đó tăng sản lượng hàng hoá thông qua cảng lên 190 triệu tấn, container đạt 8,48 triệu Teu năm 2000. Nguồn vốn đầu tư cảng được huy động từ ngân sách Nhà nước, vay của các tổ chức tín dụng quốc tế và các ngân hàng trong nước, đồng thời khuyến khích các thành phần kinh tế tư nhân và nước ngoài đầu tư vốn xây dựng cảng và kinh doanh xếp dỡ. Chính sách liên doanh quản lý và khai thác cảng biển với nước ngoài đã thực sự thúc đẩy mạnh mẽ ngành VTB và cảng biển phát triển.

2.5.1.3 Kinh nghiệm của Singapore

Singapore là một quốc gia có ngành VTB lớn nhất Châu Á, có các chủ tàu lớn và đội tàu sở hữu hùng mạnh, năng lực tài chính lớn với xuất phát điểm vô cùng hạn chế về nguồn lực (không có lợi thế tự nhiên hay nguồn lực VTB như bến cảng, đội tàu, nguồn nhân lực). Nếu năm 1950, Singapore còn là một nước nghèo và VTB gần như không có gì thì đến nay VTB Singapore phát triển mạnh trong nhóm dẫn đầu thế giới và đóng góp lớn nhất trong phát triển kinh tế quốc gia. Đội tàu VTB của Singapore đứng đầu thế giới về tổng trọng tải đội tàu, dịch vụ vận tải của Singapore cũng đóng góp hơn 50% GDP đất nước. Tất cả thành công đó là nhờ chiến lược cạnh tranh linh hoạt, cởi mở của Singapore:

- *Chiến lược cạnh tranh của các chủ tàu Singapore là tập trung khai thác lợi thế và tiềm năng VTB*: đầu tư mạnh vào chất lượng dịch vụ VTB, biến Singapore thành quốc gia (cảng) trung chuyển chuyên nghiệp và công suất lớn nhất Châu Á, với dịch vụ VTB chuyên nghiệp và chuẩn mực nhất trên thế giới, đã rất nhiều năm đứng đầu châu Á về công suất và tính chuyên nghiệp của dịch vụ VTB.

- *Chính sách quốc tế hoá ngành VTB đã tạo môi trường cạnh tranh quốc tế hoàn hảo và hình thành các chủ tàu quốc tế*: Singapore đã áp dụng chính sách đăng ký mở cửa VTB từ những năm 1968, cho phép khuyến khích tàu đăng ký treo cờ quốc tế và hoạt động kinh doanh quốc tế (kể cả với tàu đặt đóng trong nước) nhưng quy định chặt chẽ về tuổi tàu bình quân nhằm trẻ hoá đội tàu. Chính sách đăng ký mở này không chỉ tạo thuận lợi cho các chủ tàu Singapore

có nhiều cơ hội tham gia vận tải trên các tuyến nước ngoài, tăng khả năng giành hàng vận tải nhờ chính sách hiện hành tại nước mà tàu đăng ký, mà còn khẳng định uy tín VTB của đội tàu Singapore trong VTB quốc tế.

- *Tư nhân hoá ngành VTB và mở cửa hoàn toàn đối với dịch vụ VTB*: dịch vụ VTB của Singapore phát triển mạnh nhất khu vực Đông Nam Á và ngay từ những năm 1970 đã thực hiện chính sách tự do kinh doanh VTB và dịch vụ VTB. Các chủ tàu Singapore cạnh tranh sòng phẳng, chấp nhận cho nước ngoài cùng kinh doanh dịch vụ hàng hải. Với chính sách và môi trường VTB cởi mở này mà Singapore đã thu hút được dòng đầu tư nước ngoài để đầu tư và phát triển các DN VTB Singapore thành các DN lớn, biến Singapore thành trung tâm hàng hải quan trọng nhất của khu vực châu Á và thế giới.

- *Chính sách ưu đãi thuế biển Singapore thành nước vận tải hàng trung chuyển trên thế giới*:

+ *Chính phủ hỗ trợ*: thuế, ưu đãi lưu kho miễn phí đối với việc vận chuyển hàng chuyển tải, thông thoáng thủ tục thông quan hàng hoá, cải cách triệt để năng suất bốc xếp cảng, môi giới chuyên nghiệp thế giới về hàng hoá.

+ *Chiến lược phát triển cảng biển trung chuyển của các DN cảng biển đã biến Singapore thành cảng khu vực hàng đầu và trung tâm hàng hải quốc tế*: nhờ năng suất cao, chất lượng tin cậy, cảng Singapore được đánh giá cao nhất về giá cả cạnh tranh, hệ thống phí vận chuyển container, cơ sở hạ tầng liên quan tới vận chuyển container phù hợp, đầu tư thích hợp vào cơ sở hạ tầng mới nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của các chủ hàng.

+ *Ứng dụng công nghệ tiến tiến trong thủ tục cảng*: cảng Singapore đạt được sự thành công là cảng dẫn đầu thế giới về công suất bốc xếp hàng hóa là nhờ các DN cảng biển đã tiên phong ưu tiên ứng dụng công nghệ thông tin điện tử trong thủ tục cảng biển.

2.5.1.4 Kinh nghiệm của Malaysia

Là một quốc gia có phần lớn diện tích được bao bọc bởi biển, Malaysia từ lâu đã có chiến lược phát triển VTB, góp phần vào sự thành công trong phát triển kinh tế của Malaysia. Năm 2001, điểm xuất phát Malaysia tương đương như VN, tuy nhiên, bằng các biện pháp cạnh tranh vận tải đúng đắn, đến nay năng lực vận

tải của Malaysia đã gấp 10 lần VN. Malaysia đã thực hiện hàng loạt chính sách nâng cao NLCT VTB:

- *Các chủ tàu Malaysia đầu tư phát triển mạnh đội tàu trọng tải lớn và chạy tuyến quốc tế khi tận dụng tốt chính sách miễn giảm thuế của Nhà nước:* Malaysia có chính sách khuyến khích là miễn giảm về thuế. Các DN khi mua tàu sẽ được Nhà nước giảm thuế lợi tức và miễn 50% doanh thu chịu thuế. Nhà nước này còn thành lập tổ chức hàng hải quốc tế có nhiệm vụ kêu gọi đầu tư về vốn từ các hãng tàu trong nước. Để khuyến khích sự phát triển đội tàu, Nhà nước không ấn định cứng nhắc thuế nhập khẩu đối với các tàu nhập khẩu. Áp mức thuế 30% với tàu dưới 26 GRT, 10% với tàu 26-4000 GRT, miễn thuế nhập khẩu với các tàu biển dung tích trên 4000 GRT. Chính sách này đã thực sự khuyến khích việc sử dụng và gia tăng số lượng tàu có trọng tải lớn.

- *Các DN VTB biết huy động tối đa vốn xã hội cho phát triển VTB:* Malaysia thành lập các trung tâm tài chính lớn để thu hút tập trung các tổ chức tài chính nước ngoài nhằm đáp ứng nhu cầu vốn để phát triển đội tàu biển. Quỹ VTB của Nhà nước cũng tạo điều kiện cho các DN VTB mở rộng và hiện đại hoá đội tàu, tăng năng lực vận tải, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá và phát triển kinh tế đất nước. Nhà nước cũng hỗ trợ tìm các nguồn cho vay, tài trợ vốn với lãi suất thấp để thúc đẩy đầu tư cho ngành, khuyến khích các ngân hàng hỗ trợ vốn cho vay ưu đãi để DN có vốn đầu tư nâng cấp đội tàu.

- *Thuyền viên Malaysia được khuyến khích đi lao động quốc tế:* tàu treo cờ Malaysia chỉ được phép thuê thuyền viên nước ngoài làm việc tối đa 25% định biên thuyền viên trên tàu và áp dụng chính sách miễn thuế thu nhập cho các nguồn thu của thuyền viên khi làm việc trên các tàu Malaysia hoạt động tuyến quốc tế. Chính sách này tạo điều kiện cho thuyền viên trong nước được làm việc trên các tàu treo cờ Malaysia, đồng thời mở ra cơ hội nâng cao khả năng chuyên môn và kinh nghiệm thực tế khi thuyền viên làm việc trên các tàu nước ngoài.

2.5.1.5 Kinh nghiệm của Philippin

Philippin là một quốc gia đứng đầu thế giới về xuất khẩu thuyền viên, giải quyết nguồn nhân lực VTB quốc tế rất tốt, tạo việc làm và đem lại nguồn thu lớn cho đất nước. Lực lượng thuyền viên Philipin xuất khẩu ra nước ngoài lớn nhất

trên thế giới so với bất kỳ quốc gia nào. Thành công này của Philippin chính là nhờ tập trung vào lợi thế cạnh tranh đặc thù của ngành VTB Philipin:

- *Các DN Philipin kinh doanh thuyền viên đã đẩy mạnh quốc tế hóa các trung tâm đào tạo và sát hạch chất lượng thuyền viên VTB*: đảm bảo 100% thuyền viên được đào tạo theo tiêu chuẩn quốc tế, ngôn ngữ 100% bằng tiếng Anh, kỹ năng thuyền viên chuyên nghiệp theo quốc tế.

- *Các DN và tổ chức Philipin khuyến khích thuyền viên đi lao động quốc tế bằng cách miễn thuế thu nhập 100% với thuyền viên*: làm việc trên các tàu biển quốc tế hoặc xuất khẩu thuyền viên lao động quốc tế.

- *Chính sách đơn giản hoá các thủ tục thuyền viên đi lao động quốc tế*: tạo điều kiện tối đa cho phát triển thuyền viên VTB theo tiêu chuẩn đào tạo quốc tế.

2.5.2 Bài học kinh nghiệm đối với ngành vận tải biển Việt Nam

Hầu hết các quốc gia có biển, tùy theo lợi thế quốc gia về VTB, sẽ triển khai các biện pháp đặc thù phù hợp. Tuy nhiên, kinh nghiệm từ các quốc gia VTB trên đều cho thấy có những cách làm rất đáng học tập, là bài học kinh nghiệm tốt cho sự phát triển ngành VTB VN và nâng cao NLCT ngành, bài học kinh nghiệm mà VN có thể thu được là:

a. Mỗi quốc gia lựa chọn các biện pháp phù hợp để nâng cao NLCT và phát triển đội tàu VTB

Cách thức được các quốc gia sử dụng là khác nhau để khai thác lợi thế cạnh tranh ngành, thúc đẩy VTB các quốc gia phát triển, nâng cao NLCT ngành VTB các quốc gia.

- *Các quốc gia có biển đều rất coi trọng kinh tế VTB*: tìm mọi cách đầu tư phát triển ngành VTB để làm chủ hàng hoá XNK của các quốc gia.

- *Các quốc gia đều sử dụng công cụ chính sách*: để thúc đẩy phát triển đội tàu VTB đúng hướng, nâng cao năng lực vận tải đội tàu cả về số lượng, chất lượng và tổng trọng tải đội tàu thành quốc gia hàng hải phát triển mạnh trên thế giới. Đây chính là nền tảng vững chắc giúp cho VTB các quốc gia phát triển mạnh, giành thế mạnh và chủ động trong cạnh tranh.

- *Chính sách phát triển cảng biển và dịch vụ hàng hải đúng đắn*: đã cho thấy tác dụng tích cực với sự phát triển VTB của mỗi quốc gia. Các biện pháp được

áp dụng: phát triển cảng biển nước sâu, xã hội hoá quản lý và khai thác cảng, mở cửa đầu tư với cảng biển để thu hút vốn... đã tạo điều kiện cho đội tàu VTB nâng được quy mô và tổng trọng tải đội tàu.

- *Các quốc gia đều khuyến khích mở cửa đối với VTB*: đặc biệt với tàu chạy quốc tế, bằng nhiều cách khác nhau như khuyến khích tàu treo cờ nước ngoài, hỗ trợ về tài chính cho đội tàu quốc tế, mở cửa cho tự do kinh doanh VTB, mở cửa thu hút vốn đầu tư phát triển đội tàu, sử dụng chính sách tài chính (vốn, thuế...) để tạo điều kiện cho kinh doanh VTB.

- *Các quốc gia đều áp dụng chính sách xã hội hoá quản lý và đầu tư mở đối với VTB*: khuyến khích đầu tư, xã hội hoá quản lý, hỗ trợ vay vốn, thu hút vốn đầu tư cho đội tàu biển chạy quốc tế.

- *Các quốc gia đều áp dụng chính sách tư nhân hoá hoàn toàn VTB*: giải phóng mọi nguồn lực xã hội về VTB, thu hút đầu tư trong nước và nước ngoài cho phát triển VTB.

b. Các quốc gia đều đặc biệt coi trọng phát triển nguồn nhân lực VTB, về cả chất lượng và số lượng

Các chính sách ưu đãi đối với thuyền viên được áp dụng, điển hình là Philipin với chính sách miễn thuế cho thuyền viên lao động nước ngoài tỏ ra đặc biệt hiệu quả, nâng cao NLCT cho thuyền viên quốc gia nói riêng và ngành VTB nói chung.

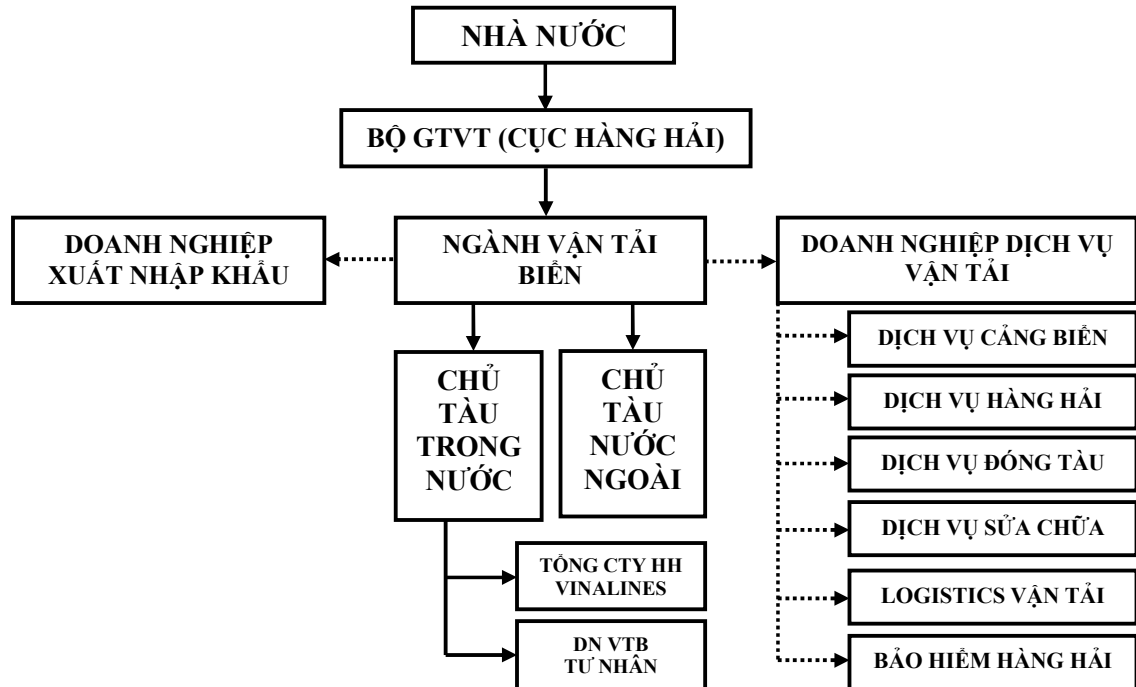
c. Phương thức nâng cao NLCT ngành VTB của các quốc gia khác nhau là khác nhau, tùy thuộc vào lợi thế cạnh tranh của từng quốc gia nhưng đều tập trung vào thế mạnh tiêu chí sở trường.

Singapore tập trung vào các dịch vụ có lợi thế lớn cho ngành như dịch vụ cảng biển và logistics; Nhật Bản tập trung vào lợi thế nguồn lực của các DN trong ngành như đội tàu siêu trọng tải; Trung Quốc tập trung lợi thế cạnh tranh giá cước vận tải thấp và phát triển mạnh đội tàu về quy mô vận tải; Mỹ tập trung lợi thế vận tải dài và các hàng hóa giá trị cao trong khi các quốc gia ASEAN như Thái Lan và Malaysia lại sử dụng các lợi thế sẵn có của quốc gia cho ngành về nguồn nhân lực, hàng hóa, vốn đầu tư Nhà nước cho phát triển ngành VTB.

Chương 3. THỰC TRẠNG NĂNG LỰC CẠNH TRANH VÀ NHỮNG YẾU TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA NGÀNH VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

3.1 Khái quát chung về ngành vận tải biển Việt Nam

3.1.1 Sơ đồ tổ chức ngành vận tải biển Việt Nam



Sơ đồ 3.1. Sơ đồ tổ chức ngành vận tải biển Việt Nam

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Bộ luật Hàng hải Việt Nam, Luật số 95/QH13 [8]

- *Quản lý Nhà nước về VTB*: Nhà nước quản lý ngành VTB và các DN hoạt động kinh doanh vận tải thông qua cơ chế, chính sách VTB. Cục Hàng hải VN là cơ quan trực thuộc Bộ GTVT, thực hiện chức năng quản lý Nhà nước chuyên ngành hàng hải trong phạm vi cả nước, trong đó có ngành VTB. Trong hoạt động kinh doanh VTB, ngành VTB VN ngoài việc bị quản lý trực tiếp bởi các cơ quan Nhà nước về chuyên ngành VTB còn chịu chi phối bởi:

+ *Các bên hữu quan chính trong ngành VTB gồm*: người sở hữu tàu, chủ tàu, người vận chuyển, chủ hàng, người thuê tàu, người môi giới hàng hải, đại lý tàu biển, người gửi và nhận hàng, đại lý gửi hàng, người xếp hàng, người kiểm kiện, chuyên viên giám định, dịch vụ cảng, hoa tiêu, lái dất hỗ trợ...

+ *Các cơ quan hữu quan liên quan trực tiếp đến ngành VTB*: Cục Đăng kiểm VN, Cục kiểm định hàng hóa, Tổng cục hải quan VN, Trung tâm kiểm dịch, Trung tâm kiểm kiện hàng hoá và kho hàng, Trung tâm trọng tài quốc tế VN, Bảo hiểm, Bộ Thương mại, Bộ Công thương...

- *Đặc điểm các DN trong ngành VTB VN*: các DN trong ngành VTB VN bao gồm 01 DN sở hữu 100% vốn nhà nước (Tổng công ty Hàng hải VN - Vinalines, sở hữu 09 DN cổ phần Nhà nước do Vinalines quản lý theo mô hình Công ty mẹ - con: Vosco, Vitranschart, Vinaship, Dongdo, Nosco, Vinalines shipping, Container Vinalines, Vinalines Saigon, Biendong) và khoảng hơn 500 DN VTB tư nhân. Đội tàu vận tải quốc gia do Nhà nước quản lý (Vinalines) tính đến tháng 5/2014 có 94 tàu, tổng trọng tải 2.15 triệu DWT, chiếm 5.89% về số lượng tàu và 28.57% về tổng trọng tải; các DN vận tải tư nhân (có 1501 tàu). Các DN VTB ngoài ngành VTB VN là các chủ tàu nước ngoài tham gia vận tải, năm 2014, chiếm 94.11% về số tàu và 71.43% về DWT.

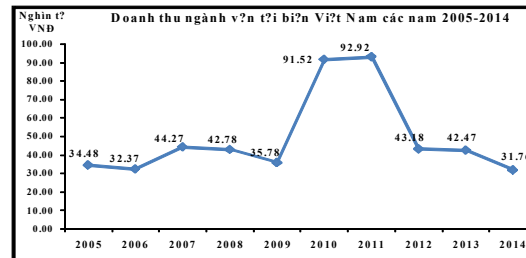
3.1.2 Quá trình hình thành và phát triển ngành vận tải biển Việt Nam

Ngành VTB VN được thành lập từ 01/07/1970 do nhu cầu khách quan của sự nghiệp phát triển kinh tế. Từ 1970-1975, đội tàu biển VN với 217 tàu có trọng tải trung bình 50-100 tấn, tổng trọng tải 34.000 DWT. Từ 1976-1980, VN hình thành đội tàu vận tải quốc tế đầu tiên, cùng với sự xuất hiện các tàu biển nước ngoài. Tháng 3/1975, đội tàu bắt đầu có các tàu lớn trọng tải 9.500 DWT chuyên tuyến nước ngoài. Từ 1980-1985, lần đầu tiên VN khai thác 04 tàu trọng tải 15.210 DWT chạy tuyến Nam Ấn Độ và Bắc Âu và mở luồng đi Châu Mỹ và Châu Phi. Giai đoạn 1986-1995, VN xuất hiện liên doanh VTB, cạnh tranh VTB trở nên gay gắt, giá cước giảm mạnh, đặc biệt về vận tải container.

Năm 1995, đội tàu VTB Nhà nước thành lập do Tổng công ty Hàng hải VN (Vinalines) quản lý, đã tập trung phát triển đội tàu chuyên dụng như tàu chở hàng rời, tàu chở container, tàu chở dầu thô và dầu sản phẩm. Đội tàu tăng đáng kể về tổng trọng tải và tuyến vận tải quốc tế được mở rộng. Năm 2014, đội tàu biển VN đã lớn mạnh, tổng trọng tải xếp thứ 60/152 trên thế giới và thứ 4/11 trong ASEAN (với 2006 tàu các loại, tổng trọng tải 7,52 triệu DWT, trong đó có 1.595 tàu chạy tuyến quốc tế).

3.1.3 Kết quả sản xuất kinh doanh của ngành vận tải biển Việt Nam trong những năm gần đây

3.1.3.1 Doanh thu của ngành vận tải biển Việt Nam

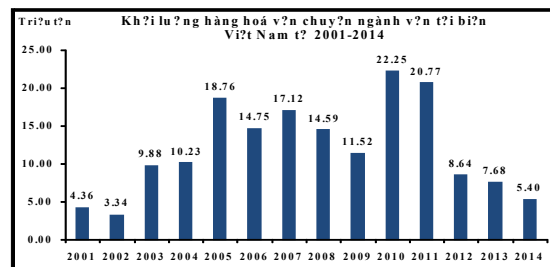


Hình 3.1. Doanh thu ngành vận tải biển Việt Nam từ 2005-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014 [41], Phụ lục 02

Doanh thu của ngành VTBN tăng mạnh năm 2010, đạt 91,52 nghìn tỷ VNĐ do khối lượng hàng hoá XNK tăng mạnh và biến động tăng mạnh giá cước vận tải (tăng 24.1% từ 45,3 lên 56,2 USD/1000 tấn.km). Từ 2011 đến 2014, doanh thu ngành VTBN giảm mạnh, mất dần các hợp đồng vận tải giá trị cao, chuyển sang vận tải các tuyến gần, hàng hoá thô giá thị thấp.

3.1.3.2 Khối lượng vận tải hàng hóa của ngành vận tải biển Việt Nam



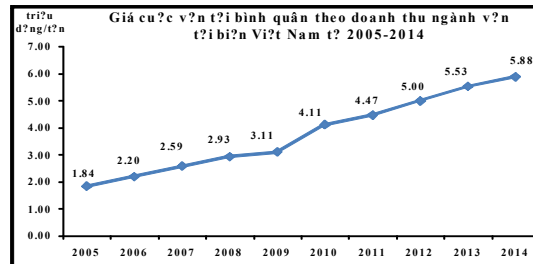
Hình 3.2. Khối lượng vận tải ngành vận tải biển Việt Nam từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 03

Trung bình từ 2001-2014, khối lượng hàng hóa XNK bằng đường biển của ngành VTBN tăng 15,83%/năm. Giai đoạn 2001-2007, khối lượng vận tải XNK theo xu hướng tăng 34,22%. Sau khi VN gia nhập WTO, áp lực cạnh tranh VTBN ngày càng lớn, các hãng vận tải lớn nước ngoài cạnh tranh ngày càng gay gắt, thị phần vận tải XNK của VN bị thu hẹp dần, khối lượng vận tải XNK ngành ngày càng giảm mạnh, năm 2014 chỉ đạt 5.4 triệu tấn. Hàng hoá VN trong những năm gần đây chủ yếu tuyến gần như Trung Quốc hoặc gom hàng trung chuyển sang Singapore, hàng thô giá trị thấp như than, clinker, xi măng, gạo, cao su...

3.1.3.3 Giá cước vận tải ngành vận tải biển Việt Nam

Giá cước VTB bị ảnh hưởng lớn của thị trường hàng hoá XNK, sự cạnh tranh giữa các chủ tàu VN và nước ngoài, sự biến động chi phí vận tải và đặc thù tuyến vận tải. Năm 2010, giá cước vận tải có biến động mạnh (tăng 32,2%).



Hình 3.3. Giá cước vận tải bình quân ngành vận tải biển Việt Nam các năm

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 04

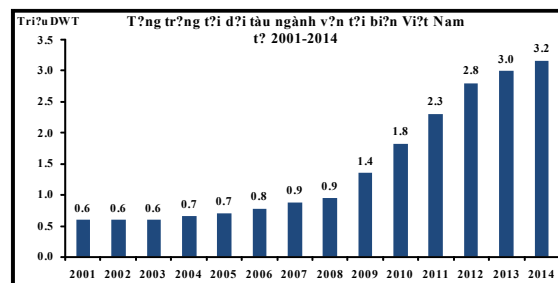
Từ 2005-2014, giá cước vận tải bình quân toàn ngành tăng 14,1%/năm, giai đoạn 2005-2010 giá cước tăng mạnh 17,8%/năm do sự phát triển nóng của nền kinh tế VN và thế giới, đặc biệt sự tăng mạnh của giá nhiên liệu là nguyên nhân chính dẫn tới biến động giá cước vận tải. Giai đoạn 2010-2014 khi kinh tế khu vực và VN khủng hoảng, giá cước vận tải tăng trung bình 9,4%/năm.

3.2 Phân tích năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay

3.2.1 Phân tích các tiêu chí đánh giá các yếu tố năng lực cạnh tranh nguồn lực ngành vận tải biển

3.2.1.1 Tiêu chí tổng trọng tải đội tàu

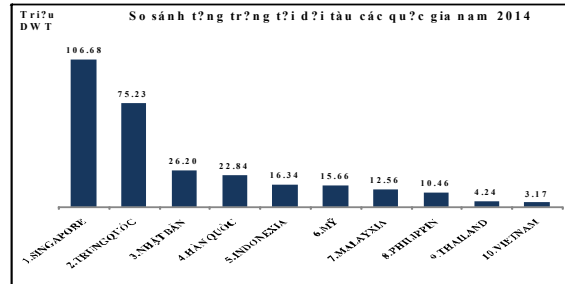
Tổng trọng tải đội tàu là thông số kỹ thuật rất quan trọng quyết định lớn đến giá cước vận tải, chi phí vận tải, lựa chọn phương tiện vận tải, nghĩa là quyết định lớn đến NLCT của đội tàu.



Hình 3.4. Tổng trọng tải đội tàu ngành vận tải biển Việt Nam từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Cục hàng hải Việt Nam [71], Phụ lục 05 & 06

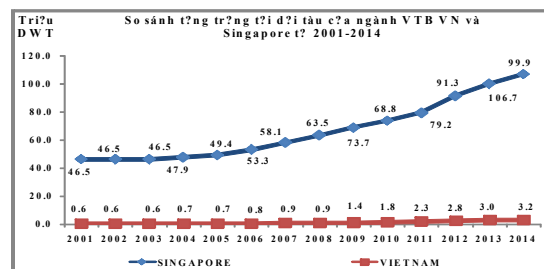
Năm 2014, đội tàu của ngành VTB VN tham gia vận tải hàng hoá XNK mới đạt 3,2 triệu DWT so với tổng trọng tải 7,55 triệu DWT (cả nội địa và XNK). Phần lớn đội tàu VN là các tàu trọng tải nhỏ, do tư nhân sở hữu.



Hình 3.5. So sánh tổng trọng tải đội tàu các quốc gia từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ www.world-ship.com [75], Phụ lục 07

- So sánh tiêu chí tổng trọng tải đội tàu giữa ngành VTB VN với các quốc gia: VN ở vị trí thấp nhất, bằng 2,9% Singapore, 4,2% Trung Quốc, 12,1% Nhật Bản, 74,7% Thái Lan. Singapore là nước đứng đầu thế giới về tổng trọng tải đội tàu với 106,7 triệu DWT năm 2014. Dữ liệu cho thấy NLCT về tấn vận tải VN quá nhỏ bé so với các quốc gia cạnh tranh trực tiếp, đặc biệt với quốc gia dẫn đầu là Singapore, VTB VN với quy mô đội tàu nhỏ bé và xuất phát điểm ở mức thấp, VTB VN không thể cạnh tranh với các chủ tàu với các tuyến vận tải xa, hàng hoá chuyên dụng với cước vận tải rất cao và trị giá lớn.



Hình 3.6. So sánh chỉ tiêu tổng trọng tải đội tàu VN và Singapore từ 2001-2014

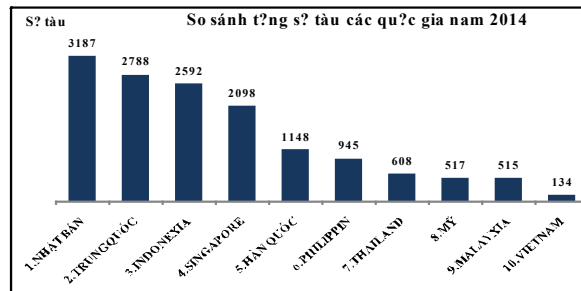
Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ www.world-ship.com, Phụ lục 07

- So sánh chỉ tiêu tổng trọng tải đội tàu giữa ngành VTB VN và Singapore: VN ở vị trí thấp nhất 10/10, bằng 2,9% Singapore, thuộc nhóm có NLCT thấp. Tuy nhiên, khoảng cách tổng trọng tải đội tàu của ngành VTB VN và Singapore từ 2001-2014 đã được thu hẹp đáng kể (năm 2001 là 77,7 lần tới 2014 là 33,7 lần) là một tín hiệu tích cực đối với đội tàu có quy mô quá nhỏ và xuất phát điểm

thấp như VN. Những năm gần đây, đội tàu VN cũng được đầu tư mạnh về quy mô tấn trọng tải, tăng trọng tải tàu và dần dần hoạt động mạnh tuyến quốc tế xa.

3.2.1.2 Tiêu chí tổng số tàu

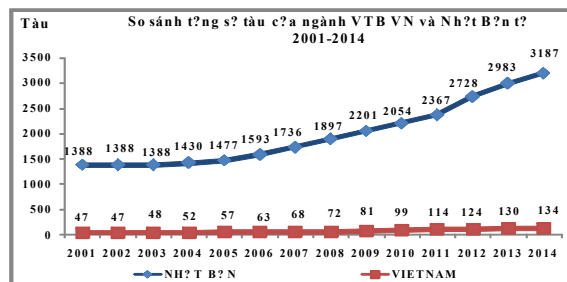
Số lượng tàu cũng là một thông số ảnh hưởng đến hành vi lựa chọn tàu của chủ hàng, tăng sự cơ động trong điều động tàu. Tuy nhiên, yếu tố này không quá quan trọng và ảnh hưởng không nhiều đến hành vi lựa chọn phương tiện vận tải của chủ hàng XNK, nó chỉ có ý nghĩa với các tàu chuyên dụng, khai thác chuyên tuyến như tàu chợ (liner).



Hình 3.7. So sánh tổng số tàu các quốc gia từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ www.world-ship.com, Phụ lục 07

- *So sánh tiêu chí tổng số tàu giữa ngành VTB VN và các quốc gia:* VN đứng thứ 10/10 các quốc gia, số lượng tàu tham gia vận tải hàng hoá XNK của VN bằng 4,2% Nhật Bản; bằng 4,8% Trung Quốc. Khoảng cách tiêu chí tổng số tàu VN và đối thủ dẫn đầu thị trường là Nhật Bản thu hẹp không đáng kể (năm 2001, VN bằng 3,8% Nhật Bản, năm 2014 là 4,8%). Như vậy, NLCT VN về tổng số tàu không được cải thiện, không tạo được lợi thế cạnh tranh cho ngành.



Hình 3.8. So sánh chỉ tiêu tổng số tàu ngành VTB VN và Nhật Bản 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ www.world-ship.com, Phụ lục 07

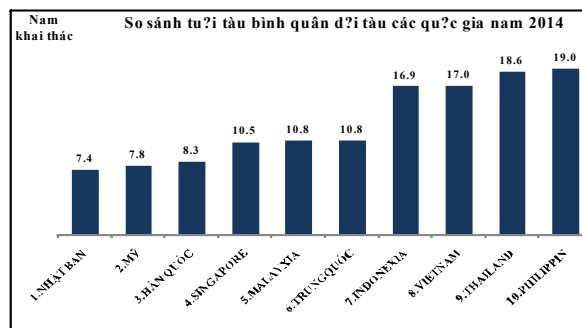
- *So sánh chỉ tiêu tổng số tàu giữa ngành VTB VN và Nhật Bản:* VN ở vị trí thấp nhất, bằng 3,8% Nhật Bản, thuộc nhóm có NLCT thấp. Số lượng tàu VN

quá ít phản ánh đúng thực tế của đội tàu VN có quy mô quá nhỏ, xuất phát điểm thấp, đầu tư hạn chế. Đội tàu nhỏ, phù hợp với khai thác tuyến ngắn, làm hạn chế NLCT chung của đội tàu.

3.2.1.3 Tiêu chí tuổi tàu bình quân

Về kỹ thuật công nghệ đội tàu, các tàu chạy quốc tế của VN [74] tham gia vận tải XNK thì phần lớn là đi mua các tàu cũ, tàu đã qua sử dụng của nước ngoài nên đội tàu ngành VTB VN phần lớn là các tàu già, cũ, công nghệ lạc hậu, thường xuyên sự cố và hay bị chính quyền cảng nước ngoài bắt giữ, đồng thời đội tàu già sẽ đẩy chi phí sửa chữa nên cao, không đáp ứng được các điều kiện bảo hiểm hàng hoá và các yêu cầu kỹ thuật của chủ hàng.

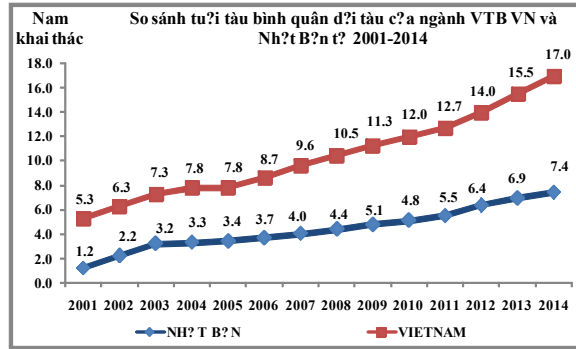
Tuổi trung bình của đội tàu VN hiện nay là (17), khá cao so với độ tuổi trung bình khai thác hiệu quả của đội tàu biển thế giới (thường khoảng trên dưới 10 tuổi); điều này ảnh hưởng đến tính năng kỹ thuật, mức độ hiện đại, khả năng bảo đảm an toàn và hiệu quả khai thác đội tàu. Tuổi trung bình của đội tàu cao dẫn đến tình trạng kỹ thuật, trang thiết bị đội tàu hạn chế, tình trạng tàu VN bị lưu giữ vẫn còn phổ biến và với tỷ lệ khá cao do không bảo đảm các điều kiện an toàn kỹ thuật của tàu và trình độ chuyên môn của thuyền viên theo yêu cầu của điều ước quốc tế liên quan. Điều này làm giảm uy tín và ảnh hưởng nhiều đến khả năng cạnh tranh của đội tàu VN trong vận tải xuất nhập hàng hóa quốc tế.



Hình 3.9. So sánh tuổi tàu bình quân các quốc gia từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ www.world-ship.com, Phụ lục 07

- So sánh tiêu chí tuổi tàu bình quân giữa ngành VTB VN và các quốc gia: đứng đầu là Nhật Bản (7,4), Mỹ (7,8), Hàn Quốc (8,3), Singapore (10,5), là các quốc gia có đội tàu liên tục được trẻ hoá, nhằm khai thác vận tải các tuyến xa và hàng hoá giá trị cao, quyết định quan trọng đến NLCT chung của đội tàu.



Hình 3.10. So sánh chỉ tiêu tuổi tàu ngành VTB VN và Nhật Bản từ 2001-2014

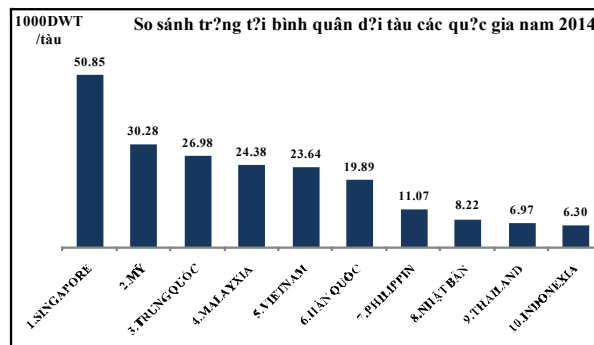
Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ www.world-ship.com, Phụ lục 07

- So sánh chỉ tiêu tuổi tàu bình quân giữa ngành VTB VN và Nhật Bản: VN ở vị trí thứ 8/10, kém xa Nhật Bản, thuộc nhóm có NLCT thấp. Khoảng cách tuổi tàu bình quân VN và đối thủ dẫn đầu thị trường là Nhật Bản thu hẹp không đáng kể. Như vậy, NLCT đội tàu VN về tuổi tàu bình quân không được cải thiện, không tạo được lợi thế cạnh tranh cho ngành.

3.2.1.4 Tiêu chí trọng tải bình quân đội tàu

Trọng tải bình quân phản ánh rõ hơn NLCT về đội tàu và tình trạng kỹ thuật đội tàu các quốc gia. Thực tế, trọng tải trung bình đội tàu luôn là hạn chế lớn về mặt kỹ thuật, ảnh hưởng tới chi phí vận tải và giá cước vận tải, ảnh hưởng tới quyết định lựa chọn phương tiện của các chủ hàng.

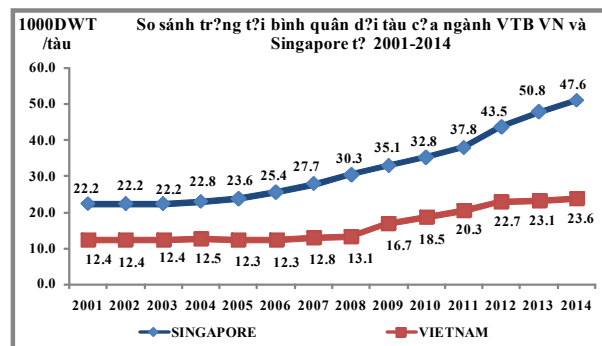
- So sánh tiêu chí trọng tải bình quân giữa ngành VTB VN và các quốc gia: VN bằng 46,5% Singapore; bằng 78,1% Mỹ; bằng 87,6% Trung Quốc. Tiêu chí này chỉ rõ: đội tàu VN phần lớn là các tàu nhỏ, trọng tải thấp, chỉ thích hợp với tuyến vận tải ngắn, làm hạn chế rõ rệt NLCT đội tàu VN.



Hình 3.11. So sánh trọng tải bình quân đội tàu các quốc gia từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ www.world-ship.com, Phụ lục 07

- So sánh chỉ tiêu trọng tải bình quân giữa ngành VTB VN và Singapore: VN ở vị trí thứ 5, bằng 46,5% Singapore, thuộc nhóm có NLCT trung bình. Khoảng cách trọng tải bình quân VN và đối thủ dẫn đầu thị trường là Singapore ngày càng rộng (năm 2001, trọng tải bình quân VN bằng 55,8% Singapore, năm 2014 giảm còn 46,4%).

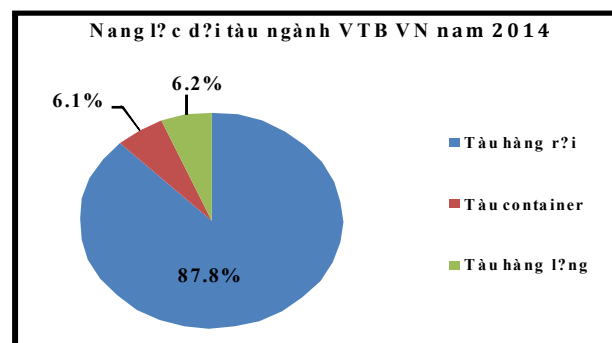


Hình 3.12. So sánh chỉ tiêu trọng tải bình quân VN và Singapore từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ www.world-ship.com, Phụ lục 07

Như vậy, NLCT đội tàu VN về trọng tải bình quân không được cải thiện, ngày càng bất hợp lý, đội tàu không phù hợp với thị trường hàng hoá XNK.

3.2.1.5 Tiêu chí cơ cấu tàu chuyên dụng

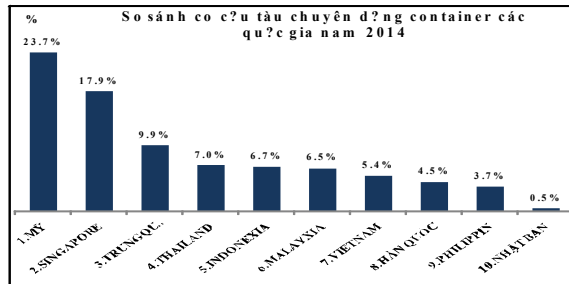


Hình 3.13. Cơ cấu đội tàu vận tải biển Việt Nam theo trọng tải năm 2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Cục hàng hải Việt Nam, Phụ lục 05 & 06

Cơ cấu đội tàu VN phát triển qua các năm qua không hợp lý, đội tàu đặc biệt thiếu các tàu chuyên dụng (như tàu container [16], tàu dầu, tàu hàng rời chuyên dụng) trong khi quá thừa tàu hàng tổng hợp. Tỷ trọng tàu container về tổng trọng tải đội tàu rất thấp (đội tàu có 34 tàu container, chỉ chiếm khoảng 4,1% về trọng tải container so với thế giới là 14%). Đội tàu VN cơ cấu đội tàu chưa hợp lý nhưng có tuổi tàu trung bình cao, trọng tải nhỏ và quy mô đội tàu cũng nhỏ.

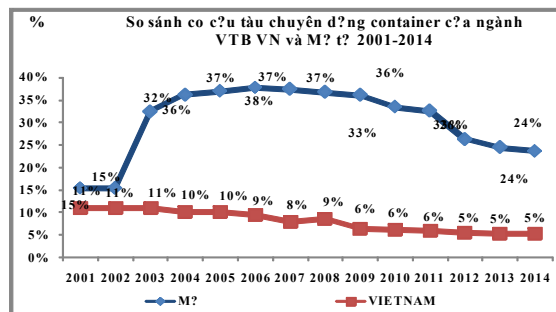
- So sánh tiêu chí cơ cấu tàu chuyên dụng giữa VTB VN và các quốc gia: đánh giá qua cơ cấu chủng loại container) từ 2001-2014, cơ cấu tàu container VN giảm dần trong khi các quốc gia khác liên tục tăng, năm 2001 (VN là 11%, Mỹ là 15,4%), đến 2014, (VN giảm còn 5,4%, Mỹ tăng lên 23,7%).



Hình 3.14. So sánh cơ cấu tàu container các quốc gia từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ www.world-ship.com, Phụ lục 08

Cơ cấu đội tàu VN phát triển không phù hợp với xu hướng đội tàu khu vực và thế giới, không phù hợp với cơ cấu hàng hoá vận tải [14]. Với xu thế phát triển của VTB thế giới. Điều đó dẫn tới tình trạng đội tàu VN 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 lỏng, ga hóa lỏng, tàu hóa chất, xi măng tời, tàu container và tàu có trọng tải lớn chạy tuyến quốc tế.



Hình 3.15. So sánh chỉ tiêu cơ cấu tàu container VN và Mỹ từ 2001- 2014

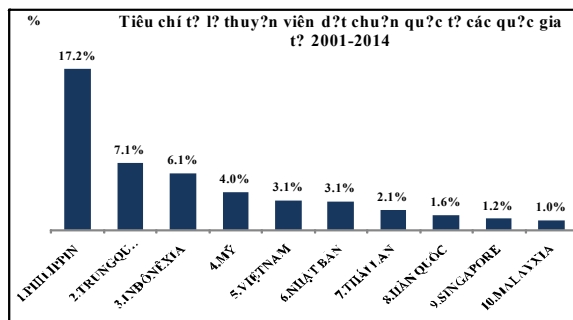
Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ www.world-ship.com, Phụ lục 08

- So sánh chỉ tiêu cơ cấu tàu chuyên dụng giữa ngành VTB VN và Mỹ: VN ở vị trí thứ 7/10, bằng 22,7% Mỹ, thuộc nhóm có NLCT thấp. Khoảng cách cơ cấu đội tàu chuyên dụng của VN và Mỹ ngày càng giãn rộng cho thấy cơ cấu đội tàu VN bị mất cân bằng nghiêm trọng, đi ngược lại xu hướng đầu tư và phát triển đội tàu khu vực và thế giới. NLCT về tiêu chí cơ cấu đội tàu của VN là rất thấp.

Tốc độ phát triển đội tàu không phù hợp so với nhu cầu phát triển VTB. Trong khi xu hướng vận tải chuyển sang container thì đội tàu VN lại phát triển tàu hàng khô. Tốc độ tăng trưởng tàu container chung của thế giới trong những năm gần đây khoảng 7,7%, đội tàu VN mới chỉ tăng khoảng hơn 1%, thị phần đội tàu container của thế giới chiếm khoảng 12,8% tổng đội tàu, đội tàu VN chỉ chiếm khoảng 3,3%. Như vậy tỷ lệ tàu container của VN quá nhỏ trong cơ cấu đội tàu VN, không phù hợp với xu thế phát triển chung của đội tàu thế giới.

3.2.1.6 Tiêu chí tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế

Đánh giá thực trạng thuyền viên VN hoạt động tuyến quốc tế hiện nay cho thấy trong giai đoạn 2008-2014, thuyền viên VN được đào tạo đạt tiêu chuẩn quốc tế theo Công ước STCW 78 sửa đổi 2010 đã tăng đáng kể về số lượng. Năm 2014 có 45.141 thuyền viên (với 3.827 thuyền trưởng, 3.272 máy trưởng, 1.593 đại phó, 1.136 máy hai, 4.797 sỹ quan boong và 4.689 sỹ quan máy các hạng), tăng 13,7% so với năm 2012 (39.691 thuyền viên). Tuy nhiên, chất lượng thuyền viên lại không đáp ứng được yêu cầu của các chủ tàu quốc tế, thực tế chỉ khoảng 15% thuyền viên được đào tạo trên hiện đang làm việc cho các chủ tàu nước ngoài, khoảng 85% thuyền viên VN còn lại chủ yếu làm việc cho các chủ tàu VN.



Hình 3.16. So sánh tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế các quốc gia năm 2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ International Journal of New Trends in Arts, Sports & Science Education - 2014, volume 1, issue 3, Phụ lục 09 & 10

Thực trạng công tác đào tạo thuyền viên chủ yếu là lý thuyết suông, không có thực tế đã tạo ra các thể hệ thuyền viên khi tốt nghiệp không có kỹ năng và kiến thức thực tế. Hình thức ứng dụng mô phỏng thực tế vào công tác huấn luyện và đánh giá trình độ, khả năng chuyên môn của thuyền viên tại các trường hàng

hải còn hạn chế do thiếu kinh phí. Sự phối hợp giữa các trường, trung tâm huấn luyện thực tế cho sinh viên với các DN VTB chưa chặt chẽ, hiệu quả.

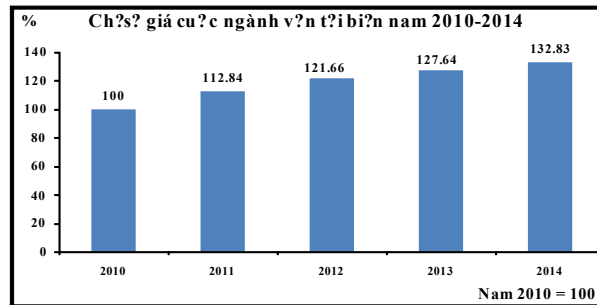
- *So sánh tiêu chí tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế giữa ngành VTB VN và các quốc gia hiện nay:* các quốc gia hàng đầu thế giới về xuất khẩu thuyền viên đứng trên VN là: Philipin (17,2%), Trung Quốc (7,1%), Indônêxia (6,1%), Nga (4,7%), Thổ Nhĩ Kỳ (4,5%), Ấn Độ (4,2%), Mỹ (4,0%), Nhật Bản (3,1) và VN (3,15%). Quốc gia xuất khẩu thuyền viên lớn nhất cho đội tàu trên toàn thế giới là Philipin. Lực lượng thuyền viên Philipin được các chủ tàu đánh giá là chuyên nghiệp, ngoại ngữ tốt, có sức khỏe, có khả năng làm việc trong điều kiện khắc nghiệt, được đào tạo, huấn luyện theo mô hình chuẩn quốc tế IMO nên rất thạo việc, ý thức tổ chức kỷ luật cao, có khả năng hội nhập cộng đồng tốt. Philipin có chính sách mở cửa xuất khẩu thuyền viên, khuyến khích tuyệt đối cho thuyền viên đi lao động nước ngoài.

Thị trường xuất khẩu thuyền viên lớn nhất của VN là các chủ tàu Nhật Bản, sau đó là Hàn Quốc và Đài Loan, Singapore, phần rất nhỏ làm việc cho các chủ tàu EURO. Thuyền viên của VN làm việc trên tàu nước ngoài phần lớn đều được các chủ tàu quốc tế nhận xét: năng lực làm việc yếu, thiếu kinh nghiệm thực tế, khả năng giao tiếp ngoại ngữ kém, tính kỷ luật và chuyên nghiệp chưa cao, sức khỏe chưa đạt và thiếu hiểu biết về pháp luật hàng hải quốc tế, thủ tục ký kết hợp đồng lao động xuất khẩu rất phức tạp và mất thời gian....

- *So sánh chỉ tiêu tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế giữa ngành VTB VN và Philipin:* VN ở vị trí thứ 5/10, bằng 18,3% Philipin, thuộc nhóm có NLCT trung bình. VN khó cạnh tranh được với các quốc gia ASEAN về thuyền viên, đặc biệt với quốc gia xuất khẩu thuyền viên có ưu thế nổi trội như Philipin. Chất lượng thuyền viên phản ánh qua thu nhập: thu nhập của thuyền viên VN thấp thua nhiều so với thuyền viên nước khác, so sánh mức lương trên cùng một hạng và loại tàu thì mức lương của thuyền viên VN chỉ bằng 1/6 mức lương thuyền viên Nhật Bản và bằng 1/2 thuyền viên Philipin.

3.2.2 Phân tích các tiêu chí đánh giá các yếu tố năng lực cạnh tranh hiện thị ngành vận tải biển

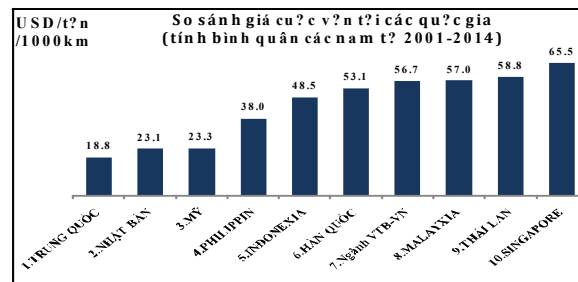
3.2.2.1 Tiêu chí giá cước vận tải



Hình 3.17. Giá cước vận tải ngành vận tải biển Việt Nam các năm

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 04

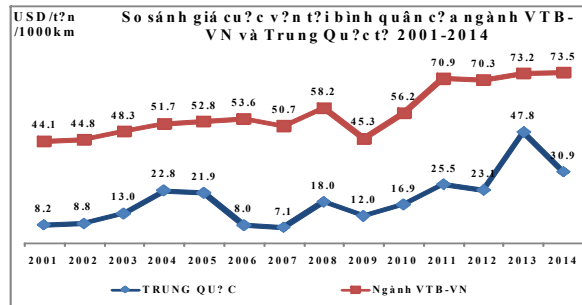
Giá cước vận tải bình quân ngành VTBN tăng 166,7% (năm 2001 là 44,1, năm 2014 là 73,5 USD/tấn.1000km), trung bình giai đoạn 2001-2014 tăng giá trị hàng hóa tăng 104,7%/năm. Giá cước biến động mạnh nhất năm 2008 (114,8%/năm, sau khi VN gia nhập WTO và đẩy mạnh XNK) và giai đoạn 2010-2011 (126,2%/năm do khủng hoảng kinh tế thế giới và giá nhiên liệu tăng mạnh).



Hình 3.18. So sánh giá cước vận tải các quốc gia từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 11

- *So sánh tiêu chí giá cước vận tải giữa ngành VTBN và các quốc gia:* giá cước vận tải bình quân ngành VTBN thuộc nhóm rất cao, năm 2014 gấp 238,3% Trung Quốc, trong khi VN chủ yếu vận tải trên tuyến ngắn đi Đông Nam Á như Trung Quốc, Singapore và hàng hoá XNK vận tải của ngành VTBN chủ yếu là hàng thô tổng hợp, giá trị thấp, yêu cầu kỹ thuật đơn giản, hàng chuyên dụng chiếm tỷ trọng ít. Với các tuyến dài, giá trị hàng hóa cao, yêu cầu kỹ thuật cao, Tổng hợp từ Thống kê nước ngoài của Tổng cục Thống kê, Phụ lục 10 đi Mỹ, Nhật Bản, với giá cước cao (năm 2014 gấp 204,4% Nhật Bản, gấp 237,4% Mỹ), ngành VTBN không thể cạnh tranh được với các chủ tàu nước ngoài. Ngay các tuyến gần, Trung Quốc là đối thủ quá mạnh, cướp hết hàng hoá XNK của VN, gây bất lợi lớn của ngành VTBN khi cạnh tranh VTBN quốc tế.



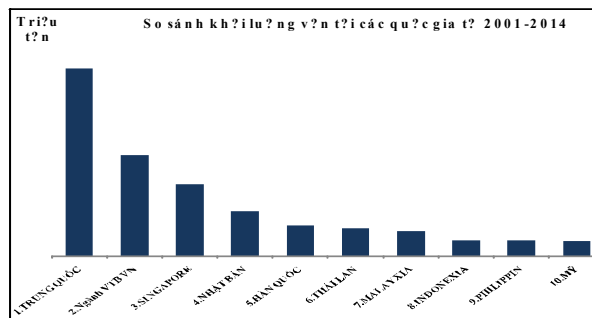
Hình 3.19. So sánh chỉ tiêu giá cước vận tải VN và Trung Quốc từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 11

- So sánh chỉ tiêu giá cước vận tải giữa ngành VTB VN và Trung Quốc: VN ở vị trí thứ 7/10, tỷ trọng cạnh tranh giá bằng 33,3% Trung Quốc, thuộc nhóm có NLCT thấp. Dữ liệu cho thấy, khoảng cách biến động giá cước vận tải của VN và đối thủ dẫn đầu thị trường là Trung Quốc ngày càng có xu hướng thu hẹp lại (năm 2001, VN gấp 511,5%, đến 2014 gấp 238,3% Trung Quốc). Đây là xu hướng tích cực, cải thiện NLCT VTB về giá cước vận tải, VN cũng có sự cải thiện đáng kể khi đã dần hướng tới vận tải chuyển xa, hàng giá trị lớn, tiêu chí tấn.km vận tải tăng mạnh.

3.2.2.2 Tiêu chí khối lượng vận tải

Đối tác vận tải hàng hoá XNK của VN chủ yếu là ASEAN, đặc biệt đối tác Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, hàng hoá vận tải chủ yếu là than đá, gạo, xi măng, dầu thô... Khối lượng vận tải ngành VTB VN ngày càng giảm và rơi vào tay các chủ tàu nước ngoài, đặc biệt là đối tác cạnh tranh truyền thống là Trung Quốc, là đối thủ quá mạnh, phần lớn hàng tổng hợp dạng thô hiện nay của VN bị các chủ tàu Trung Quốc cướp hết hàng hoá XNK.

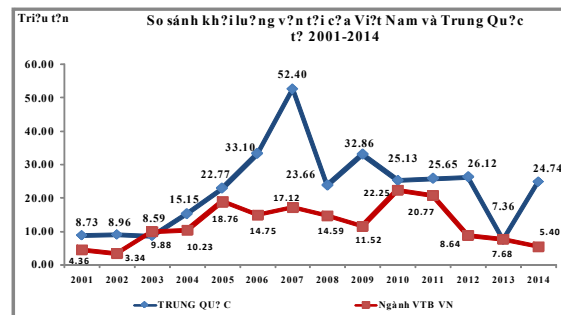


Hình 3.20. So sánh khối lượng vận tải các quốc gia từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 12

- So sánh tiêu chí khối lượng vận tải giữa ngành VTB VN và các quốc gia từ 2001-2014: khối lượng vận tải ngành VTB VN đạt được rất khiêm tốn, năm 2014 bằng 21,8% Trung Quốc, 80,2% Nhật Bản. Trung bình từ 2001-2014 khối lượng vận tải tăng 27,5%/năm, giai đoạn 2001-2007 tăng mạnh XNK (trung bình 38,1%/năm); nhưng sau khi VN gia nhập WTO và đẩy mạnh XNK, giai đoạn 2008-2014 lại giảm mạnh (trung bình 18,4%/năm).

- So sánh chỉ tiêu khối lượng vận tải giữa ngành VTB VN và Trung Quốc: VN ở vị trí thứ 2/10, bằng 21,8% Trung Quốc, thuộc nhóm có NLCT cao. Khoảng cách biến động khối lượng vận tải của VN và đối thủ dẫn đầu thị trường là Trung Quốc ngày càng có xu hướng thu hẹp (năm 2001, VN bằng 49,9%, đến 2014 bằng 62,3% Trung Quốc). Đây là xu hướng tích cực, cải thiện NLCT VTB về khối lượng vận tải, VN cũng có sự cải thiện đáng kể khi tỷ trọng hàng chuyên dụng và chạy tuyến xa đã tăng lên đáng kể.



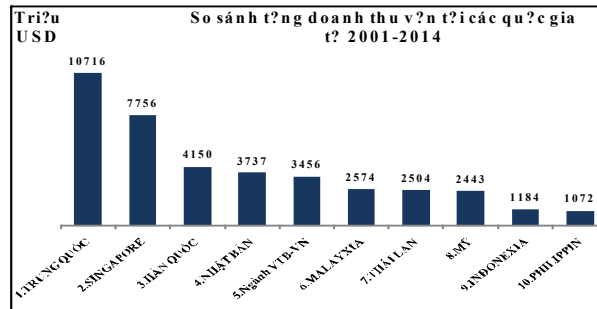
Hình 3.21. So sánh chỉ tiêu khối lượng vận tải VN và Trung Quốc từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 12

3.2.2.3 Tiêu chí doanh thu vận tải

Tiêu chí doanh thu vận tải cho thấy hiệu quả vận tải về mặt giá trị. Phân tích dữ liệu từ 2001-2014, doanh thu vận tải ngành VTB VN thay đổi không đáng kể, trung bình từ 2001-2014 doanh thu vận tải tăng 104,7%/năm, trừ giai đoạn 2009-2010 tăng mạnh doanh thu (125%/năm) do biến động mạnh giá cước vận tải.

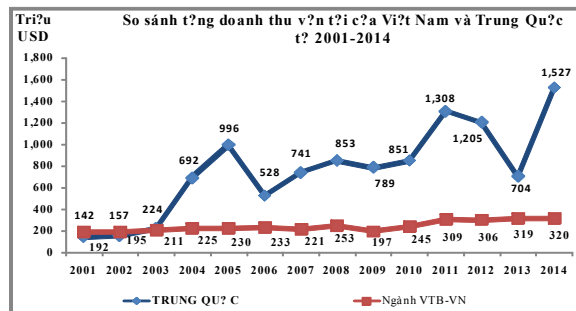
- So sánh tiêu chí doanh thu vận tải giữa ngành VTB VN và các quốc gia: VN năm 2014 bằng 21,1% Trung Quốc, 59,3% Hàn Quốc, 66,1% Nhật Bản. Tuyến vận tải VN chủ yếu loanh quanh các nước Đông Nam Á như Trung Quốc, Singapore, giá cước thấp. Với các tuyến dài, giá trị hàng hóa cao, VN không thể cạnh tranh được với các chủ tàu nước ngoài.



Hình 3.22. So sánh tổng doanh thu vận tải các quốc gia từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 13

- So sánh chỉ tiêu doanh thu vận tải giữa ngành VTB VN và Trung Quốc: VN ở vị trí thứ 5/10, bằng 21,1% Trung Quốc, thuộc nhóm có NLCT trung bình. Khoảng cách biến động doanh thu vận tải của VN và đối thủ dẫn đầu thị trường là Trung Quốc ngày càng có xu hướng giãn mạnh (năm 2001, VN bằng 134,8% Trung Quốc, đến 2014 bằng 21,0%). Doanh thu giảm mạnh cho thấy giá trị vận tải của VN không được cải thiện, vận tải hàng hoá XNK [68] của ngành VTB VN chủ yếu là hàng thô tổng hợp, giá trị thấp, yêu cầu kỹ thuật đơn giản, hàng chuyên dụng chiếm tỷ trọng ít.



Hình 3.23. So sánh chỉ tiêu doanh thu vận tải VN và Trung Quốc từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 13

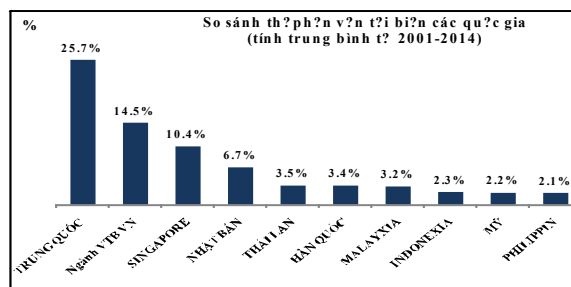
3.2.2.4 Tiêu chí thị phần vận tải

Đánh giá thị phần vận tải từ 2001-2014 cho thấy thị phần vận tải ngành VTB VN ngày càng có xu hướng giảm do không cải thiện được NLCT trên thị trường hàng hoá. Thị phần trung bình từ 2001-2014 là 14,5% (năm 2001 là 11,9%, năm 2014 là 3,7%), từ năm 2008-2014 giảm mạnh rõ rệt do những khó khăn quá lớn của ngành, giá cước vận tải rất thấp và không thể cạnh tranh được với các chủ tàu nước ngoài, thị phần vận tải của ngành VTB VN ngày càng có xu hướng

giảm, không cải thiện được NLCT trên thị trường hàng hoá, không tương xứng với các lợi thế của ngành.

Với thị phần VTB của ngành trung bình từ 2001 đến 2014 là 14,5%, phần còn lại rơi vào các chủ tàu nước ngoài cho thấy thị trường VTB còn tiềm năng lớn cho ngành VTB VN, nếu ngành biết phát huy lợi thế cạnh tranh sở trường.

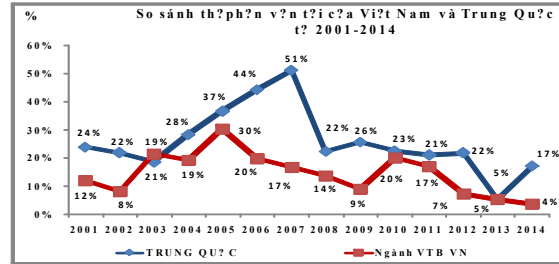
Trong thời gian vừa qua, do Nhà nước áp dụng các biện pháp bảo hộ vận tải nội địa, thị phần vận tải nội địa của đội tàu biển VN gia tăng nhanh chóng, chiếm trên 90% thị phần vận tải nội địa bằng đường biển. Số lượng tàu container mang cờ quốc tịch Việt Nam chuyển từ quốc tế vào vận tải nội địa cũng tăng do áp lực cạnh tranh ít. Nhưng thị phần vận tải XNK lại không đáng kể, hàng XNK chủ yếu là hàng tổng hợp chạy tuyến ngắn như Trung Quốc, Đông Nam Á, có chạy các tuyến Đông Âu, Trung Đông, Nam Mỹ nhưng không đáng kể. Thị phần vận tải hàng container và dầu thô xuất khẩu đạt được chưa đến 5% và chỉ vận tải các tuyến trong khu vực Đông Nam Á, nhập qua Đài Loan hoặc Singapore.



Hình 3.24. So sánh thị phần vận tải các quốc gia từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 14

- *So sánh tiêu chí thị phần vận tải ngành VTB VN và các quốc gia từ 2001-2014:* thị phần vận tải đứng đầu là Trung Quốc, trung bình chiếm 25,7% là thị trường chính số 1 của VN về XNK các loại hàng hoá nguyên liệu thô như: than, khoáng sản, lương thực, hàng nông sản. Hàn Quốc và Nhật Bản cũng chiếm thị phần đáng kể trên thị trường VN do sự phụ thuộc về nhập khẩu vào VN các hàng hoá đặc biệt như: máy móc, linh kiện, xăng dầu, sắt thép, ô tô. Singapore là đối thủ chiếm thị phần lớn nhất của VTB VN trong ASEAN nhưng chủ yếu là thu gom và trung chuyển vận tải, hàng hoá chủ yếu qua Singapore là xăng dầu, khí đốt, gạo, và hàng tiêu dùng.



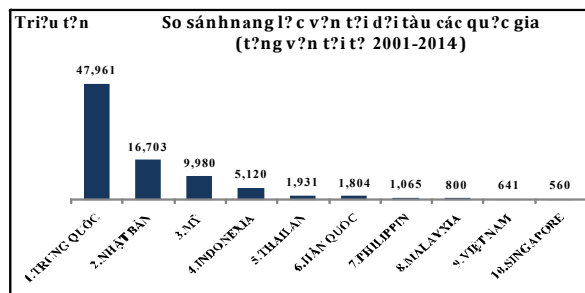
Hình 3.25. So sánh chỉ tiêu thị phần vận tải VN và Trung Quốc từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 14

- So sánh chỉ tiêu thị phần vận tải ngành VTB VN và Trung Quốc từ 2001-2014: VN ở vị trí thứ 2/10, bằng 56,4% Trung Quốc, thuộc nhóm có NLCT cao. Khoảng cách của VN và đối thủ lớn nhất trên thị trường là Trung Quốc từ 2001-2014 cho thấy có xu hướng thu hẹp nhưng không đáng kể, sự cạnh tranh về thị phần vận tải của VN chưa có thay đổi gì đáng kể.

3.2.2.5 Tiêu chí năng lực vận tải quốc gia

- So sánh tiêu chí thị phần vận tải ngành VTB VN và các quốc gia từ 2001-2014: năng lực vận tải ngành VTB VN năm 2001 đạt 16,8 triệu tấn/năm; đến 2014 đạt 56,1 triệu tấn/năm, từ 2001-2014 tăng trung bình 10,6%/năm. Kết quả so sánh tiêu chí năng lực vận tải chỉ rõ ưu thế tuyệt đối về vận tải các quốc gia lớn, VN quy mô cạnh tranh không đáng kể so với đối thủ khổng lồ là Trung Quốc (tổng năng lực vận tải từ 2001-2014, VN bằng 13,4% Trung Quốc; bằng 38,4% Nhật Bản; bằng 64,2% Mỹ).

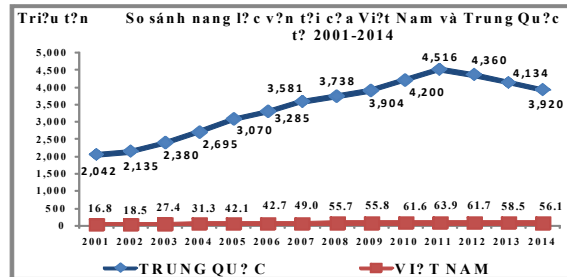


Hình 3.26. So sánh năng lực vận tải các quốc gia từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014 [69], Phụ lục 15

- So sánh chỉ tiêu năng lực vận tải ngành VTB VN và Trung Quốc từ 2001-2014: VN ở vị trí thứ 9/10, bằng 13,4% Trung Quốc, thuộc nhóm có NLCT thấp. Khoảng cách năng lực vận tải VN và Trung Quốc ngày càng giãn rộng cho thấy

khả năng cạnh tranh vận tải về quy mô VN rất yếu, không có xu hướng tích cực trong việc cải thiện vị trí cạnh tranh, trong khi các đối thủ cạnh tranh lại có ưu thế vượt trội trong việc giành các tuyến vận tải. Đứng đầu là Trung Quốc với ưu thế vượt trội, hàng hoá của Trung Quốc phản ánh sức mạnh kinh tế về mặt quy mô của Trung Quốc với tổng vận tải quốc gia gấp 74,8 lần VN, hàng hoá vận tải Trung Quốc chủ yếu là năng lượng rắn, lỏng, khí, nguyên liệu thô và hàng rời.

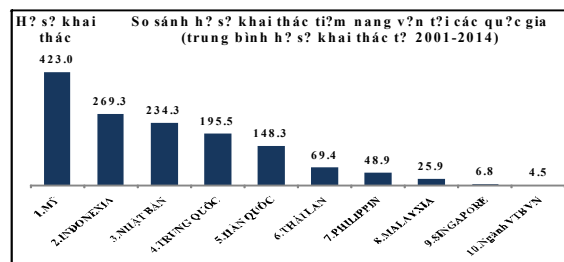


Hình 3.27. So sánh chỉ tiêu năng lực vận tải VN và Trung Quốc từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 15

3.2.2.6 Tiêu chí khai thác tiềm năng vận tải

- So sánh tiêu chí khai thác tiềm năng vận tải giữa ngành VTB VN và các quốc gia từ 2001-2014: hệ số khai thác tiềm năng và huy động vận tải cho cạnh tranh tăng nhưng không đáng kể (năm 2001 là 3,9; năm 2014 là 10,4; hệ số trung bình 4,5). Hệ số khai thác tiềm năng vận tải Mỹ trung bình là 423; Indonexia là 269,3 cho thấy thị trường vận tải XNK VN có quy mô quá nhỏ, khả năng khai thác vận tải các quốc gia còn rất lớn, vì vậy, NLCT VN về tiêu chí này là rất thấp.

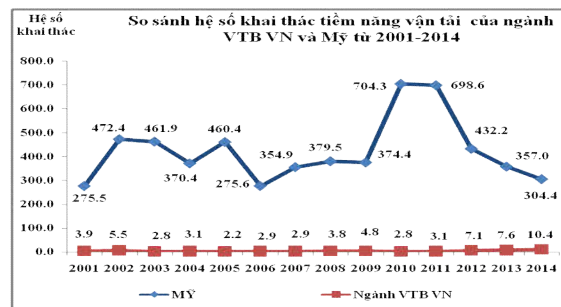


Hình 3.28. So sánh khai thác tiềm năng vận tải các quốc gia từ 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 16

- So sánh chỉ tiêu khai thác tiềm năng vận tải giữa ngành VTB VN và Mỹ từ 2001-2014: VN ở vị trí thứ 10/10, bằng 1,1% Mỹ, thuộc nhóm có NLCT thấp. Khoảng cách khai thác tiềm năng vận tải giữa VN và đối thủ đứng đầu thị trường

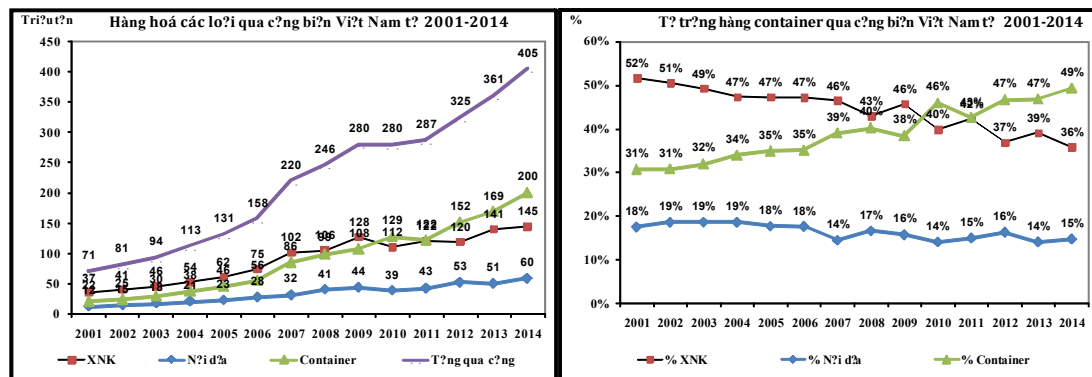
là Mỹ ngày càng giãn rộng. Chỉ tiêu khai thác tiềm năng vận tải của ngành VTB VN thấp là kết quả của năng lực vận tải của ngành thấp và khả năng khai thác vận tải kém (khai thác thị trường vận tải, lựa chọn hàng hoá, cơ cấu đội tàu với cơ cấu hàng hoá không phù hợp...). Đặc biệt hơn là VN chưa đủ năng lực khai thác đội tàu chuyên dụng, do cơ cấu tàu chuyên dụng không phù hợp với hàng hoá, đội tàu VTB VN đang dư thừa trọng tải tàu với tàu trọng tải nhỏ chở hàng khô và tổng hợp, trong khi thiếu các tàu chuyên dụng và tàu trọng tải lớn chạy tuyến quốc tế làm cung cầu vận tải bị mất cân bằng nghiêm trọng, quy mô vận tải đội tàu quá nhỏ và ở xuất phát điểm thấp, tình trạng kỹ thuật đội tàu yếu kém, nên năng lực khai thác vận tải bị hạn chế lớn so với các chủ tàu nước ngoài.



Hình 3.29. So sánh chỉ tiêu khai thác tiềm năng vận tải VN và Mỹ

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Niên giám thống kê 2014, Phụ lục 16

3.2.2.7 Tiêu chí năng lực cảng chuyên dụng



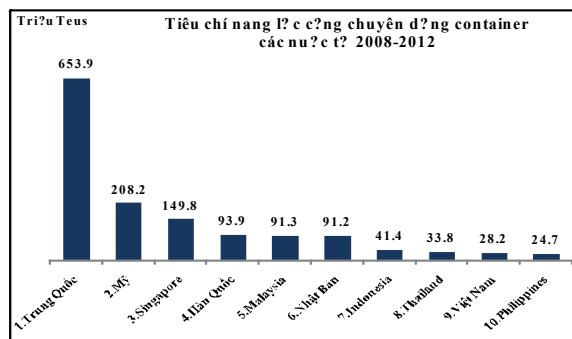
Hình 3.30. Tỷ trọng hàng container [72] từ năm 2001-2014

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ Hiệp hội cảng biển Việt Nam, Phụ lục 17

Đánh giá năng lực cảng chuyên dụng container VN từ 2001-2014 cho thấy về phương tiện và thiết bị xếp dỡ, một số cảng đã và đang được đầu tư đổi mới, tuy nhiên tồn tại một số vấn đề ảnh hưởng đến tính kết nối của các phương thức

vận tải như: tại các khu vực đầu mối tại (ga đường sắt, cảng thủy nội địa, cảng biển, ICD) thiết bị xếp dỡ chưa được chú trọng đầu tư dẫn đến năng lực xếp dỡ chưa được nâng cao, phương tiện chuyên chở chuyên dụng dành cho những mặt hàng đặc biệt (toa xe container) còn ít khiến cho năng lực vận chuyển bị giảm.

Hạ tầng bến cảng VN yếu kém, không đồng bộ với đầu tư cảng, không đáp ứng nhu cầu cho tàu chuyên dụng trọng tải lớn. Đầu tư phát triển cảng biển ở VN thiếu hiệu quả, không theo xu hướng chung quốc tế. Quản lý và khai thác hệ thống cảng biển không hiệu quả. Về kết cấu hạ tầng giao thông vận tải hiện nay do đầu tư dàn trải, thiếu đồng bộ, thiếu trọng tâm trọng điểm làm cho tính kết nối giữa các phương thức vận tải, thậm chí trong cùng một phương thức chưa tốt đặc biệt giữa đường bộ và cảng biển, đường bộ và cảng hàng không, đường sắt với cảng biển.



Hình 3.31. So sánh năng lực cảng container các quốc gia từ 2008-2012

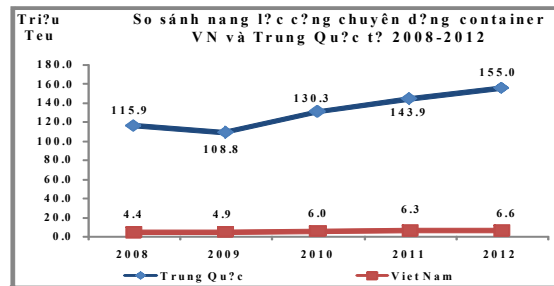
Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ www.unctadstat.unctad.org [70], Phụ lục 18

- So sánh tiêu chí năng lực cảng chuyên dụng container giữa ngành VTB VN và các quốc gia, nhận thấy:

+ Tỷ trọng hàng chuyên dụng container qua cảng VN cho thấy, từ 2001-2014 container chiếm trung bình 39.1% và tăng liên tục các năm (năm 2001 container chiếm 30,7%, đến 2014 chiếm 49,4%). Tuy nhiên, số liệu thực tế trên cho thấy VN có số lượng cảng container chuyên dụng vẫn quá ít, công suất cảng hay năng lực xếp dỡ container của các cảng VN vẫn thấp nhất so với khu vực ASEAN, đội tàu container nhỏ và mới định hình.

+ Về năng suất bốc xếp và công suất cảng chuyên dụng, đứng đầu là Trung Quốc và Mỹ, sau đó đến Singapore, Hàn Quốc, Malaysia. Năm 2012, năng suất

cảng container của VN bằng 4.32% Trung Quốc, bằng 15,3% Mỹ, bằng 89,4% so với Thái Lan.



Hình 3.32. So sánh chỉ tiêu năng lực cảng chuyên dùng VN và Trung Quốc

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ www.unctadstat.unctad.org, Phụ lục 18

- So sánh chỉ tiêu năng lực cảng chuyên dụng container giữa ngành VTB VN và Trung Quốc: VN ở vị trí thứ 9/10, bằng 4,32% Trung Quốc, thuộc nhóm có NLCT thấp. Khoảng cách tăng năng suất cảng container VN với nước đứng đầu là Trung Quốc ngày càng nới rộng (năm 2008 là 3,8%, đến 2012 là 4,32%). Thực trạng cho thấy quy mô cảng chuyên dụng VN rất nhỏ, năng lực cảng chuyên dụng VN yếu, không cạnh tranh nổi với các đối thủ mạnh ngay trong khu vực như Trung Quốc, Singapore.

3.2.3 Phân tích tiêu chí năng lực cạnh tranh tổng hợp ngành vận tải biển

3.2.3.1 Hệ số tỷ trọng tiêu chí năng lực cạnh tranh tổng hợp ngành vận tải biển

Để đánh giá tính chất quyết định và ảnh hưởng của các tiêu chí thành phần tới tiêu chí NLCT tổng hợp ngành VTB (SCC), sử dụng phương pháp chuyên gia theo [Phụ lục 19&20], ta có kết quả như bảng dưới đây:

- Hệ số β_i xác định bằng phương pháp chuyên gia (tham khảo ý kiến của 30 DN VTB lớn nhất ở VN có tàu trọng tải 7.000 DWT trở lên, hoạt động vận tải XNK), tính thang điểm từ 1-5 theo mức độ đánh giá quan trọng. Tính hệ số α_i theo tỷ trọng (%) tiêu chí thành phần so với tiêu chí tổng hợp.

Bảng 3.1. Bảng hệ số tỷ trọng tiêu chí năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

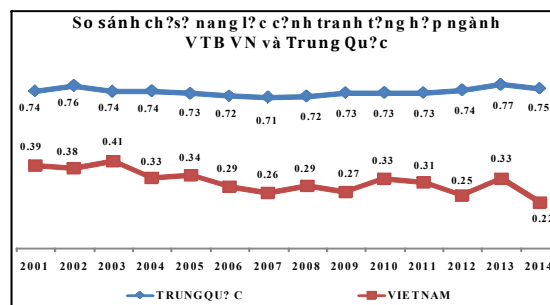
STT	Tiêu chí đánh giá NLCT	Hệ số tầm quan trọng tiêu chí β_i	Hệ số tỷ trọng tiêu chí α_i
1.	Tiêu chí tổng trọng tải đội tàu	4.967	0.096
2.	Tiêu chí tổng số tàu	3.600	0.070
3.	Tiêu chí tuổi tàu bình quân	4.567	0.089

3.	MỸ	3	3	3	2	2	3	3	3	3	3	3	3	2	2
4.	NHẬT BẢN	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4	4
5.	INDONEXIA	6	6	6	5	5	5	5	5	5	7	8	7	9	6
6.	PHILIPPIN	7	7	7	7	7	6	7	7	7	8	7	6	8	7
7.	HÀN QUỐC	8	8	8	8	8	7	6	6	6	5	5	5	5	5
8.	VIETNAM	5	5	5	6	6	8	9	8	9	6	6	9	6	9
9.	MALAYSIA	9	9	9	9	9	9	8	9	8	9	9	8	7	8
10.	THAILAND	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10	10

Nguồn: theo tính toán tổng hợp của tác giả, tháng 4/2015, Phụ lục 21

- *Tiêu chí NLCT tổng hợp ngành VTB VN là kết quả tổng hợp của các tiêu chí NLCT thành phần, giảm liên tục từ 2001-2014, cho thấy:*

+ Năng lực vận tải của ngành VTB VN không cải thiện do các tiêu chí thành phần giảm: thị phần vận tải, khối lượng vận tải, năng lực khai thác vận tải, doanh thu vận tải. Xu hướng càng giảm mạnh với các tuyến vận tải xa, hàng hóa XNK chuyên dụng (hàng container, hàng lỏng, hàng rời) thì NLCT càng giảm mạnh.



Hình 3.33. So sánh chỉ tiêu năng lực cạnh tranh tổng hợp SCC của ngành vận tải biển Việt Nam và Trung Quốc từ 2001-2014

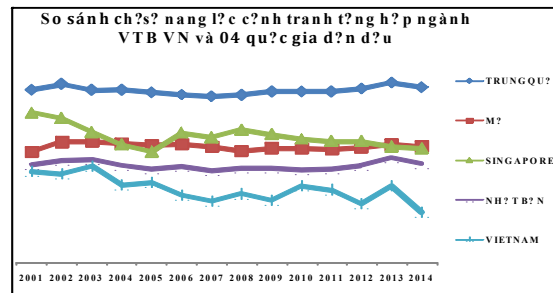
Nguồn: theo tính toán tổng hợp của tác giả, tháng 4/2015, Phụ lục 21

+ Năng lực đội tàu giảm mạnh ở các tiêu chí: tổng trọng tải, số tàu, trọng tải bình quân, tuổi tàu, công nghệ kỹ thuật, cơ cấu tàu chuyên dụng. NLCT đội tàu thấp cho thấy quy mô đội tàu ngành VTB VN nhỏ và xuất phát điểm thấp, cơ cấu đội tàu mất cân bằng, không phù hợp với thị trường tuyến vận tải xa, hàng hoá giá trị và yêu cầu ngày càng cao của các chủ hàng XNK về điều kiện kỹ thuật.

+ Năng lực khai thác các lợi thế tận dụng cho ngành cũng hạn chế và giảm ở các tiêu chí: năng lực khai thác tiềm năng vận tải, năng lực quản lý đội tàu vận tải, lợi thế về cơ cấu tàu, về trọng tải bình quân, lợi thế về thuyền viên, về cảng biển. Năng lực khai thác thị trường hàng hoá XNK của ngành VTB VN ở mức

rất thấp so với khu vực, trong khi các đối thủ cạnh tranh lại có ưu thế vượt trội trong việc giành quyền vận tải hàng hoá XNK.

+ Năng lực quản lý của các DN VTB VN cũng còn nhiều hạn chế, bất cập, khai thác vận tải quốc tế kém, thể hiện ở tiêu chí giá cước vận tải VN không được cải thiện. Nhiều chủ tàu chỉ quản lý một vài tàu nhỏ, quy mô quá nhỏ và tiềm lực tài chính yếu, hiệu quả hoạt động kinh doanh thấp, thiếu NLCT VTB quốc tế.



Hình 3.34. So sánh chỉ tiêu năng lực cạnh tranh tổng hợp SCC của ngành vận tải biển Việt Nam và 04 quốc gia dẫn đầu từ 2001-2014

Nguồn: theo tính toán tổng hợp của tác giả, tháng 4/2015, Phụ lục 21

- Tiêu chí NLCT tổng hợp ngành VTB VN vẫn không cải thiện và xu hướng ngày càng giảm, trong khi đội tàu biển VN từ giai đoạn 2006-2014, được đầu tư và phát triển rất mạnh. Theo [Phụ lục 22] về năng lực đội tàu của khu vực ASEAN và thế giới, tốc độ đầu tư cao hơn các nước ASEAN và các nước phát triển, ngày càng già hoá và hoạt động kém hiệu quả. Tuổi tàu bình quân ngày một cao mà không có sự nâng cấp, tái đầu tư để trẻ hóa. Giá cước thấp, điều kiện kinh doanh khó khăn làm cho nhiều công ty VTB VN bị lỗ nặng. Khả năng tài chính hạn chế khiến các chủ tàu không thể nghĩ đến việc đào tạo, nâng cao trình độ cho đội ngũ thuyền viên. Đội tàu biển VN do đó cứ liên tục tụt hậu so với đội tàu các chủ tàu nước ngoài đang hoạt động trên thị trường VN. Trong khi đó, nhu cầu vận tải vẫn tiếp tục tăng nhanh do ưu thế mạnh xuất khẩu của nước ta từng bước được khẳng định. Đội tàu nhỏ bé, cũ nát, lạc hậu của VN không chuẩn bị kịp để đón đầu ngay được xu thế này và bị các đối thủ cạnh tranh giành mất cơ hội ngay tại nước mình. Thực trạng phân tích cho thấy quy hoạch và chiến

lược đầu tư phát triển đội tàu ngành VTB VN không đem lại kết quả, không cải thiện được NLCT cho ngành và các DN trong ngành VTB VN.

- Thực trạng tiêu chí NLCT tổng hợp ngành VTB VN (SCC) từ 2001-2014 không có sự thay đổi đáng kể về thứ hạng cũng như vị trí cạnh tranh ngày càng giảm cũng chỉ rõ hàng loạt các vấn đề hạn chế của các DN vận tải trong ngành như: sự khó khăn tài chính và nguy cơ phá sản hàng loạt; hiệu quả kinh doanh của các DN VTB trong ngành rất thấp; đội tàu đầu tư lớn song không hiệu quả, không trọng tâm và không cải thiện được NLCT; khả năng quản lý điều hành và khai thác vận tải của các doanh nghiệp VTB VN vẫn còn manh mún, quy mô nhỏ, yếu kém toàn diện so với các chủ tàu nước ngoài.

3.3 Phân tích các yếu tố ảnh hưởng tác động đến năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay

3.3.1 Phân tích ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh trong nước

a. Yếu tố thị trường cạnh tranh vận tải Việt Nam

Cạnh tranh của các chủ tàu VN trong vận tải hàng hoá XNK cũng rất căng thẳng, phần lớn tập trung cạnh tranh vào các thị trường vận tải tuyến gần như Trung Quốc, Singapore và các hàng hoá thô giá trị thấp như than, gạo, nông sản... Do thị trường cung vận tải VN đang trong tình trạng dư thừa tàu có trọng tải nhỏ, tàu chở hàng tổng hợp trong khi lại thiếu các tàu có trọng tải lớn chạy tuyến quốc tế và các tàu chuyên dụng nên cạnh tranh mạnh ở các tuyến gần, hiệu quả khai thác ở mức thấp và cước vận tải thấp, đồng thời bị hạn chế bởi rào cản kỹ thuật của các quốc gia lớn nên chấp nhận ký các hợp đồng vận chuyển tuyến ngắn, hàng hóa thô, giá trị vận tải thấp.

Với cơ cấu tàu chuyên dụng như vậy nên thị trường cạnh tranh chính của đội tàu VN chủ yếu là các tuyến hàng XNK VN đi các nước như Trung Quốc, Đông Nam Á, châu Á, một số tàu biển đã xuất đi các quốc gia Đông Âu nhưng với số lượng rất ít. Một số chủ tàu của VN có tàu lớn đi các tuyến châu Âu, Bắc Mỹ nhưng chủ yếu là tàu hàng khô, tàu container chủ yếu là vận tải feeder gom hàng cho tàu mẹ trong khu vực Singapore, Hongkong, còn các thị trường lớn khác như châu Mỹ là do các hãng tàu nước ngoài đảm nhận.

Hiện nay, Nhà nước VN áp dụng chính sách bảo hộ quyền vận tải với vận tải nội địa, vì vậy, với vận tải nội địa chỉ có các DN VTB VN được ưu tiên vận tải. Đối với vận tải hàng hoá XNK bằng đường biển hiện nay được cạnh tranh tự do, các chính sách VTB đã được ban hành, tuy nhiên chưa tạo được môi trường cạnh tranh bình đẳng cho mọi loại hình DN tham gia thị trường, vẫn có sự ưu đãi đối với các DN Nhà nước (về vốn đầu tư, về thuế, về ưu tiên nguồn hàng).

b. Nhu cầu vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu Việt Nam

Trước hết, cầu vận tải phụ thuộc trực tiếp vào nguồn cung hàng hóa xuất khẩu và nhập khẩu bằng đường biển thông qua các cảng biển VN. Dự báo hàng hóa sẽ gia tăng trung bình 12,9-13,7%/năm từ 2015-2030. Cầu vận tải VN phụ thuộc rất lớn vào thị trường hàng hoá XNK. Xét thị trường hàng hoá XNK từ 2001-2014, thị phần vận tải VN đạt trung bình 14,5%/năm. Thực tế xu hướng thị phần VN đang giảm dần, năm 2014 là 3,7%, còn lại do các chủ tàu nước ngoài hiện đang chiếm tới 96,3% thị trường VTB hàng hoá XNK VN. Thị trường vận tải của đội tàu VN chủ yếu đến các thị trường gần như ASEAN, Trung Quốc, Nhật Bản..., các tuyến xa như châu Mỹ, châu Âu gần như 100% thị phần do các chủ tàu nước ngoài nắm giữ.

c. Lợi thế cạnh tranh quốc gia mà ngành vận tải biển Việt Nam tận dụng được

Ngành VTB VN dựa trên các điều kiện sẵn có vô cùng thuận lợi cho phát triển ngành VTB: biển, cảng biển, luồng lạch, công nghiệp đóng tàu, nguồn hàng, cơ sở hạ tầng giao thông và chính sách đầu tư phát triển... Với tiềm năng và điều kiện như vậy, ngành vận tải phải tương xứng là ngành kinh doanh có đóng góp lớn cho GDP của nền kinh tế. Tuy nhiên, các điều kiện thuận lợi này vẫn chưa được ngành VTB VN tận dụng: VN có nhiều cảng nhưng chưa phát triển được cảng nước sâu và cảng trung chuyển, tàu lớn không vào được vì hạn chế luồng lạch và cảng, tàu chuyên dụng và cảng chuyên dụng thì có nhưng số lượng không đáng kể; ngoài ra dịch vụ logistics đến nay vẫn hoạt động rất phân tán, manh mún và nhỏ lẻ, tính liên kết kém.

Cơ sở hạ tầng giao thông sau cảng gồm hệ thống đường bộ, đường sông, đường sắt không theo kịp với tốc độ tăng trưởng hàng hóa, sự nâng cấp không đồng bộ với phát triển hàng hóa và VTB. Tình trạng phát triển hệ thống giao

thông không đồng bộ với phát triển cảng xảy ra ở hầu hết các cảng. Đặc biệt các cảng nước sâu, cảng được đầu tư nâng cao công suất nhưng cơ sở hạ tầng giao thông vẫn không cải thiện, dẫn tới tình trạng chỗ thừa công suất, chỗ thì quá tải.

d. Chiến lược và cấu trúc doanh nghiệp trong ngành vận tải biển Việt Nam

Các DN VTB VN bị tác động bởi mô hình tổ chức ngành VTB VN:

- *Về đội tàu vận tải do Nhà nước quản lý*: chiếm tỷ trọng lớn trong đội tàu VN (94 tàu, tổng trọng tải 2,15 triệu DWT), chiếm 5,89% về số lượng tàu nhưng chiếm 28,57% về tổng trọng tải đội tàu VN, trọng tải bình quân 22,872 DWT/tàu, tuổi tàu bình quân trung bình là 16,1. Điều đó nói lên thực tế là đội tàu quốc gia phần lớn là tàu cũ, số lượng ít, trọng tải lớn, chiếm lĩnh đặc quyền lớn về vận tải. Thực tế cho thấy, đội tàu Nhà nước ảnh hưởng rất lớn tới năng lực đội tàu của ngành nhưng hiện nay, đội tàu quốc gia đều có tình trạng chung: hoạt động kinh doanh không hiệu quả, thua lỗ nặng, cơ cấu đội tàu không hợp lý, tuổi tàu bình quân cao, tình trạng kỹ thuật kém...

- *Về đội tàu vận tải treo cờ nước ngoài*: VN có 40 tàu treo cờ nước ngoài, chủ yếu hoạt động vận tải XNK, chiếm 2,5% về số lượng, chiếm 11,7% về trọng tải, thường là treo cờ Panama, tuổi tàu bình quân rất cao (19,7), trọng tải bình quân lớn. Lý do là các tàu này mua từ nước ngoài, đã quá cũ, để tiếp tục tham gia vận tải quốc tế thì buộc phải đổi cờ (VN quy định với tàu quá 20 tuổi thì buộc phải chuyển sang vận tải nội địa).

- *Về cơ cấu các DN VTB VN hay các chủ tàu VN [12]*: hiện có 597 chủ tàu thuộc mọi thành phần kinh tế nhưng có đến hơn 500 chủ tàu nhỏ nhưng chỉ quản lý 27% tổng trọng tải đội tàu. Số chủ tàu nhiều nhưng năng lực tài chính, trình độ quản lý còn hạn chế. Trong số 597 chủ tàu, chỉ có 33 chủ tàu sở hữu đội tàu có tổng trọng tải trên 10.000 DWT, còn lại là đội tàu nhỏ thuộc các thành phần kinh tế tư nhân, nhỏ lẻ tại các địa phương. Trong số 33 chủ tàu lớn có đến 25 chủ tàu thuộc 4 tập đoàn kinh tế lớn như: Tổng công ty Hàng hải VN (Vinalines), Tập đoàn Dầu khí VN (PetroVietNam), Tổng Công ty Xăng dầu VN (Petrolimex) và Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy (SBIC), trong đó, Vinalines sở hữu đội tàu lớn nhất (2,4 triệu DWT với 122 tàu các loại), chiếm 45% tổng trọng tải đội tàu quốc gia, trong đó tàu hàng khô chiếm 55%, container chiếm 24% và tàu dầu

chiếm 28%. Các chủ tàu khác là các DN nhỏ, số lượng tàu sở hữu ít, trọng tải nhỏ. Có DN chỉ sở hữu 1 tàu duy nhất.

- *Về quy mô của các DN trong ngành VTB VN* [11]: phần lớn các DN thuộc ngành bị phân tán khả năng cạnh tranh, chiếm phần lớn đến 90% về số lượng DN nhưng phần lớn là các DN quy mô nhỏ, vốn điều lệ nhỏ, hoạt động đơn lẻ, sở hữu đội tàu ít, chi phối 10-15% thị phần vận tải. Trong khi các chủ tàu nước ngoài có khả năng cạnh tranh rất cao, tuy chỉ chiếm 10% DN nhưng lại chi phối từ 85-90% thị trường vận tải hàng hoá XNK. Vì vậy, mức độ ảnh hưởng quyết định đến ngành từ phía thị trường phải kể đến các chủ tàu nước ngoài.

e. Các ngành hỗ trợ và liên quan đến vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển

Trong những năm gần đây, ngành dịch vụ logistics vận tải VN đã được hình thành và phát triển với mức tăng trưởng bình quân hàng năm 20-25%, góp phần quan trọng cho sự phát triển của ngành VTB VN [73]. Hiện nay cả nước có trên 1.000 DN logistics VN. Số lượng DN nhiều nhưng quy mô DN lại rất nhỏ, vốn ít. Đa số các DN logistics VN chỉ dừng lại ở việc thực hiện dịch vụ cho các công ty nước ngoài có mạng lưới toàn cầu. Thực tế, thị trường VN rất tiềm năng nhưng logistic không phát triển được; chi phí logistics cao; các hoạt động dịch vụ logistics còn manh mún, tự phát, công đoạn. Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải chưa hoàn chỉnh, năng lực vận chuyển thấp, chưa sử dụng mô hình vận tải đa phương thức. Thủ tục thông quan còn nhiều hạn chế. Nguồn nhân lực có trình độ cao về lĩnh vực này thiếu trầm trọng. Trong thời gian qua, các DN logistics VN chưa thực sự tìm được nhiều tiếng nói chung với các DN, hoạt động các DN dịch vụ logistics vận tải VN chưa thực sự hiệu quả và hỗ trợ cho các DNVTB VN, chưa tạo ra sự gắn bó đầy đủ, thúc đẩy phát triển chung cho cộng đồng DN VN.

Các dịch vụ hàng hải [17] hỗ trợ cho hoạt động VTB đã phát triển tại VN trong những năm vừa qua, nhưng cơ sở hạ tầng vận tải còn thấp, cản trở các hoạt động dịch vụ hỗ trợ VTB và cảng biển. Hiệu quả hoạt động của các DN dịch vụ vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải tác động trực tiếp tới hoạt động của các DN vận tải, tác động đến NLCT của ngành VTB VN. Tuy nhiên, NLCT của các DN dịch vụ vận tải trong nước còn thua kém xa so với các dịch vụ vận tải ở các quốc gia

trong khu vực. Tình trạng hoạt động dịch vụ vận tải ở VN [13] còn mang tính tự phát, manh mún, thiếu sự hợp tác, liên kết, thậm chí còn biểu hiện giành giật thị phần, cạnh tranh thiếu lành mạnh làm cho hiệu quả khai thác cảng thấp, năng suất xếp dỡ chưa cao so với các cảng thuộc khu vực. Thủ tục hành chính rườm rà và chính sách thiếu nhất quán cho các ngành hỗ trợ và liên quan đến ngành VTB. Các quốc gia có ngành VTB phát triển đều có hệ thống dịch vụ vận tải rất hiệu quả và thủ tục thông quan cực kỳ nhanh chóng thuận tiện.

f. Vai trò của Nhà nước đối với ngành vận tải biển Việt Nam

Để triển khai thực hiện những mục tiêu của ngành VTB VN đến năm 2030, Thủ tướng chính phủ đã thông qua Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26/08/2014 về “Quy hoạch phát triển VTB VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”, Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/06/2014 về “Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”. Tuy nhiên thực tế việc triển khai thực hiện mục tiêu trong quy hoạch phát triển VTB không đạt được kết quả, không cải thiện được NLCT ngành VTB VN. Các chính sách liên quan đến VTB còn nhiều bất cập gây khó khăn, phiền hà cho các chủ tàu VN: thuế nhập khẩu tàu biển và các loại phí trước bạ, đăng ký, đăng kiểm v.v... còn cao, đây cũng là một trong các nguyên nhân khiến các chủ tàu đăng ký tàu treo cờ nước ngoài ngay cả với tàu dưới 10 tuổi.

Về phía các cơ quan quản lý trực tiếp VTB VN chưa kịp thời xây dựng và ban hành cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển đội tàu biển VN theo định hướng của Nhà nước. Cơ chế chính sách Nhà nước chưa chú trọng đến việc nâng cao NLCT ngành VTB VN trong cộng đồng hàng hải quốc tế. Thực tế rõ ràng là các văn bản chưa được sửa đổi, bổ sung phù hợp với cam kết WTO và các điều ước mà VN tham gia có liên quan đến lĩnh vực giao thông VTB. Chưa có các chính sách khuyến khích nước ngoài đầu tư vốn liên doanh với các DN trong nước, và lúng túng trong việc đẩy nhanh tái cơ cấu các DN cổ phần Nhà nước hoạt động kém hiệu quả. Các chính sách ưu đãi hỗ trợ VTB chưa có: về thuế cho đội tàu VN, về đào tạo nguồn nhân lực, đặc biệt là thuyền viên hoạt động quốc tế. Các chính sách nâng cao NLCT của ngành VTB VN trong cộng đồng hàng hải quốc tế, tham gia các hoạt động đối ngoại trong cộng đồng hàng hải quốc tế,

thiết lập các mối quan hệ song phương và đa phương về VTB, chưa được Nhà nước quan tâm. Môi trường cạnh tranh và vị thế của ngành vận tải trong các tổ chức hàng hải và trong cộng đồng quốc tế chưa tạo thế chủ động trong đàm phán, ký kết các hiệp định và thỏa thuận quan trọng về VTB đối với VN.

3.3.2 Phân tích ảnh hưởng của các yếu tố môi trường cạnh tranh quốc tế

a. Cạnh tranh quốc tế về vận tải biển

Xét riêng các đối thủ mạnh trên thị trường vận tải, tính đến thời điểm này trên thị trường VTB VN có khoảng 40 hãng tàu nước ngoài đang hoạt động khai thác tại VN, trong đó có những thương hiệu nổi tiếng thế giới như: hãng Maerk lines, hãng NYK line, hãng CMA CGM, MSC... Các hãng tàu chủ yếu đảm nhận gần 90% thị phần hàng hóa tại VN.

Một số hãng tàu biển nước ngoài liên minh, liên kết tạo thành các tập đoàn VTB lớn như liên minh CKYH (gồm các hãng tàu K-Line, Cosco, Hanjin Shipping, Yang Ming Line), liên minh P3 (gồm hãng tàu Maersk Lines, MSC lines và CMA CGM). Các hãng tàu biển thế giới với đội tàu trọng tải lớn hiện đại, tiềm lực tài chính hùng hậu, mạng lưới logistics vận tải toàn cầu, khi liên kết lại càng gây khó khăn cho các chủ tàu VN cạnh tranh và giành giật thị phần vận tải. Cạnh tranh quốc tế về VTB ngày càng khốc liệt và bất lợi đối với VN.

b. Nhu cầu vận tải thế giới

Ngành VTB VN không đủ NLCT để giành nguồn hàng từ chính thị trường vận tải VN. Hiện nay thị phần vận tải đối với hàng từ VN, đặc biệt là hàng container chủ yếu do các hãng tàu nước ngoài chi phối. Việc xác định nhu cầu vận tải đối với từng thị trường vận tải, từng tuyến vận tải khác nhau mang lại hiệu quả khai thác vận tải khác nhau, phù hợp với lợi thế VTB của ngành khác nhau là vấn đề cần phải được chú trọng trong chiến lược phát triển đội tàu. Các DN VTB cần nghiên cứu, tận dụng lượng hàng hóa đang ngày càng phát triển của đất nước để từng bước cạnh tranh giành quyền vận tải nguồn hàng này. Hoạt động của các DN vận tải vẫn còn phân tán, nhỏ lẻ, nguồn tài chính hạn hẹp nên chưa thực hiện được mục tiêu cạnh tranh trên các tuyến xa, hiệu quả cao, đặc biệt là vận chuyển container. Để cải thiện NLCT của đội tàu vận tải, VTB VN phải nghiên cứu thị trường và nhu cầu vận tải để có sự lựa chọn phù hợp.

c. Hội nhập quốc tế và tính thương mại toàn cầu của vận tải biển

Ngay khi VN kết thúc đàm phán và chuẩn bị ký kết các Hiệp định thương mại tự do (FTA) và Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương (TPP), và trong thời gian tới, VN sẽ tiếp tục đàm phán hiệp định với Panama, Brunei, Brazil, Hiệp định đa phương ASEAN - Ấn Độ... để sẵn sàng cho hội nhập. Vì vậy, ngành VTB VN sẽ có cơ hội phát triển bởi nhu cầu tăng mạnh lượng hàng hóa XNK của VN đối với các nước khi VN tham gia TPP và FTA. Nhưng bên cạnh đó là những điểm yếu của VTB VN cũng thể hiện rõ:

Trong quan hệ thương mại với các nước TPP, VN ở vị thế xuất siêu khá lớn, xuất siêu tới 7/11 thị trường của TPP, là cú huých mạnh cho vận tải xuất khẩu, đặc biệt các tuyến vận tải xa đi Mỹ, Canada, Úc. Tham gia TPP sẽ giúp VN hội nhập sâu hơn vào thị trường vận tải thế giới và chuỗi sản xuất toàn cầu. Nhưng VN cũng sẽ gặp phải thách thức lớn trong cạnh tranh VTB quốc tế, có thể dẫn tới phá sản ở các DN VTB có NLCT yếu hoặc quy mô nhỏ, thị phần vận tải hàng hóa XNK tại VN sẽ bị ảnh hưởng và cạnh tranh sẽ gay gắt hơn. Đội tàu biển của ngành VTB VN vốn đã nhỏ bé về quy mô và xuất phát điểm thấp, chạy tuyến gần sẽ ngày càng khó cạnh tranh được với các chủ tàu lớn của nước ngoài.

Chi phí logistics vận tải quốc tế cao trong khi các DN logistics vận tải VN hầu hết là quy mô rất nhỏ, cơ cấu tổ chức đơn giản, thiếu chuyên sâu, chủ yếu thực hiện dịch vụ cho các công ty nước ngoài sẽ dẫn tới mất hết thị phần vận tải hàng hoá XNK vào tay các chủ tàu nước ngoài. Với mặt bằng logistics như vậy trong khi VN đang hội nhập sâu vào quốc tế, trong khi đó, hạn chế lớn nhất của ngành logistics nước ta là chi phí cao, tương đương khoảng 21% GDP, chất lượng cung cấp dịch vụ chưa đáp ứng được yêu cầu của khách hàng, giá dịch vụ còn cao do đó hạn chế tính cạnh tranh trong VTB.

VTB phải đẩy mạnh hoạt động theo hướng hội nhập bởi để đảm bảo xây dựng môi trường kinh doanh tốt, cam kết quốc tế của VN tại các điều ước quốc tế mà VN là thành viên, về lộ trình thực hiện mở cửa thị trường dịch vụ ASEAN, thực hiện các cam kết về gói dịch vụ VTB ASEAN. Nhà nước tích cực hạn chế việc gia tăng giá dịch vụ cảng, chống ùn tắc tại cảng và quản lý Nhà nước hữu hiệu với các hoạt động của chủ tàu nước ngoài trong việc kinh doanh VTB.

3.4 Những vấn đề tồn tại và nguyên nhân về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam

3.4.1 Những vấn đề tồn tại và nguyên nhân về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam

Phân tích thực trạng NLCT ngành VTB VN và các yếu tố ảnh hưởng giai đoạn 2001-2014 ở trên đã chỉ ra những vấn đề tồn tại và nguyên nhân sau:

a. Về giá cước vận tải bình quân ngành vận tải biển Việt Nam

Giá cước vận tải bình quân ngành VTB VN thuộc nhóm rất cao so với các đối thủ trên thị trường, trong khi tuyến vận tải truyền thống và hàng hoá vận tải của ngành VTB VN chủ yếu là hàng thô, giá trị thấp, các yêu cầu kỹ thuật đơn giản, chạy tuyến ngắn. Với các tuyến dài, giá trị hàng hóa cao, yêu cầu kỹ thuật cao, ngành VTB VN không có đủ năng lực để cạnh tranh được với các chủ tàu nước ngoài. Đây là bất lợi lớn của ngành VTB VN khi cạnh tranh VTB quốc tế:

- Do đội tàu VN chủ yếu là các tàu trọng tải nhỏ, tàu già, nhiều tàu tổng hợp, ít tàu chuyên dụng, tình trạng kỹ thuật kém. Với các tuyến vận tải dài có giá trị vận tải lớn, các DN vận tải VN không thể cạnh tranh được do yêu cầu khắt khe của vận tải (chủ yếu là rào cản kỹ thuật đội tàu và điều kiện bảo hiểm hàng hoá).

- Giá cước vận tải VN cao một phần do sự mất cân đối về cơ cấu chủng loại tàu. Cung tàu tổng hợp chạy tuyến ngắn, nội địa thì quá nhiều, trong khi cung tàu chuyên dụng và tàu trọng tải lớn, chạy tuyến xa thì quá ít. Điều đó dẫn tới, hiệu quả và giá trị vận tải không cao, khả năng cạnh tranh về giá cước vận tải rất yếu.

b. Về năng lực vận tải của ngành vận tải biển Việt Nam

Năng lực vận tải của ngành VTB VN hạn chế (thị phần vận tải thấp, khối lượng vận tải thấp, năng lực khai thác vận tải thấp, doanh thu vận tải của ngành VTB VN thấp so với các đối thủ trên thị trường) và ngày càng có xu hướng giảm, đặc biệt với các loại hàng hóa XNK chuyên dụng (hàng container, hàng lỏng, hàng rời) thì thị phần càng giảm mạnh, NLCT ngành VTB VN không cải thiện, không tương xứng với các lợi thế của ngành về VTB:

- Do cơ cấu tàu chuyên dụng không phù hợp với hàng hoá, thừa tàu tổng hợp nhưng thiếu trầm trọng tàu chuyên dụng như tàu container và tàu dầu. Mặt khác,

quy mô vận tải đội tàu quá nhỏ và ở xuất phát điểm thấp, tình trạng kỹ thuật đội tàu yếu kém, không đủ thực lực cạnh tranh với các chủ tàu lớn nước ngoài.

- Năng lực quản lý và khai thác đội tàu vận tải quốc tế [26] là điểm yếu cơ bản của các chủ tàu VN. Các nhà XNK VN vẫn giữ thói quen “mua CIF, bán FOB”, không gắn kết quyền lợi với chủ tàu, liên kết yếu với các chủ tàu VN, do e ngại đội tàu VN quy mô nhỏ, không đáp ứng được các yêu cầu khắt khe về kỹ thuật. Mặt khác, các hợp đồng vận tải thường ràng buộc các điều kiện bảo hiểm, trong khi VN lại không chủ động được về bảo hiểm hàng hoá, việc tái bảo hiểm lại lệ thuộc vào nước ngoài. Vì vậy, quyền thuê phương tiện lại do các chủ hàng nước ngoài đảm nhận.

- Các hãng tàu biển lớn nước ngoài đã lớn lại tiếp tục liên minh, lên kết tạo thành các tập đoàn VTB khổng lồ, bao gói toàn bộ từ hàng hoá XNK tới khai thác vận tải. Vì vậy, với lợi thế đội tàu trọng tải lớn, kỹ thuật hiện đại, tiềm lực tài chính hùng hậu, cùng với mạng lưới logistics kết hợp toàn cầu nên các chủ tàu VN rất khó khăn và bất lực trong việc cạnh tranh giành vận tải hàng hoá.

c. Về năng lực khai thác vận tải của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam

Năng lực khai thác vận tải (bao gồm: năng lực vận tải, năng lực khai thác tiềm năng vận tải, năng lực quản lý đội tàu vận tải, năng lực khai thác thị trường hàng hoá XNK) của ngành VTB VN ở mức rất thấp so với so với các đối thủ trên thị trường, trong khi các đối thủ cạnh tranh trên thị trường lại có ưu thế vượt trội trong việc giành quyền vận tải hàng hoá XNK:

- Đội tàu VN quy mô nhỏ về cả tấn trọng tải và số lượng, cơ cấu chủng loại tàu không phù hợp: đội tàu VTB VN đang dư thừa trọng tải tàu với tàu trọng tải nhỏ chở hàng khô và tổng hợp, trong khi thiếu các tàu chuyên dụng và tàu trọng tải lớn chạy tuyến quốc tế làm cung cầu vận tải bị mất cân bằng nghiêm trọng.

- Khả năng cạnh tranh của các DN VTB VN yếu, không cạnh tranh được với các chủ tàu nước ngoài, dẫn tới năng lực vận tải hàng hoá XNK VN là rất nhỏ, thị phần vận tải hàng hoá XNK cũng rất khiêm tốn. Năng lực quản lý của các DN VTB cũng còn nhiều hạn chế, bất cập, khai thác vận tải quốc tế kém. Nhiều chủ tàu chỉ quản lý một vài tàu nhỏ, kém chất lượng, các chủ tàu VN với quy mô quá nhỏ và tiềm lực tài chính yếu, thiếu sức cạnh tranh dẫn đến cạnh tranh không

lành mạnh, ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh chung của toàn ngành. Cùng với đó, hiệu quả hoạt động kinh doanh thấp, tình trạng thiếu vốn, khó tiếp cận nguồn vốn đầu tư, chi phí thuê bến bãi, nhiên liệu tăng nhanh đang là gánh nặng với các DN. Thậm chí, nhiều chủ tàu chấp nhận dừng chạy để giảm lỗ. Khó khăn không được tháo gỡ nên quy mô vận tải không có hướng cải thiện rõ ràng.

d. Về quy mô đội tàu ngành vận tải biển Việt Nam

Quy mô đội tàu (tổng trọng tải đội tàu, số tàu hoạt động vận tải XNK, trọng tải bình quân, công nghệ kỹ thuật, tuổi tàu): quá nhỏ bé so với các đối thủ trên thị trường và có xuất phát điểm thấp, cơ cấu đội tàu mất cân bằng, không phù hợp với thị trường tuyến vận tải xa, hàng hoá giá trị và yêu cầu khắt khe về điều kiện kỹ thuật. Các yếu tố NLCT nguồn lực ngành VTB VN quá yếu, không tạo được lợi thế cạnh tranh trong VTB hàng hoá XNK với các chủ tàu nước ngoài:

- Do nguồn lực VTB của các DN trong ngành VTB VN quá nhỏ bé và xuất phát điểm thấp. Các DN VTB VN với vốn đầu tư thấp, đầu tư dàn trải, chỉ phù hợp với các tàu hàng trọng tải thấp, chạy tuyến gần, vận tải hàng thô và giá trị thấp, đội tàu nhỏ kèm theo các hạn chế về kỹ thuật so với đội tàu nước ngoài, tình trạng kỹ thuật tàu còn yếu không đáp ứng được yêu cầu chủ hàng. Vì quy mô nhỏ, sự quản lý của các DN VN rất yếu, không đủ kinh nghiệm khai thác các tuyến vận tải chuyên dụng hoặc quốc tế, phần lớn chỉ “loanh quanh” trong khu vực Đông Nam Á hoặc đối tác truyền thống là Trung Quốc. Các DN VN chưa phù hợp với khai thác và quản lý đội tàu trọng tải lớn, hoạt động tuyến quốc tế.

- Định hướng đầu tư không phù hợp và không cải thiện được NLCT cho ngành VTB VN, không tạo được lợi thế cạnh tranh cho ngành VTB, gây mất cân đối về cơ cấu đội tàu VTB. Sự phát triển đội tàu giai đoạn 2001-2014 chỉ mang tính ngắn hạn, tập trung gia tăng số lượng, tập trung vào các tàu trọng tải thấp, tình trạng kỹ thuật kém, đầu tư quá nhiều tàu hàng tổng hợp trong khi thiếu tàu chuyên dụng mà thị trường đang cần.

- Tầm nhìn đầu tư không đúng hướng, dẫn tới tình trạng đầu tư ồ ạt nhưng không trọng tâm, đội tàu đông đảo nhưng cơ cấu không hợp lý, tàu hàng rời tổng hợp chiếm tỷ lệ lớn trong khi tàu chuyên dụng và tàu container lại chiếm tỷ lệ rất nhỏ, dẫn đến tình trạng dư thừa tàu hàng rời tổng hợp, tàu trọng tải nhỏ, thiếu tàu

chuyên dụng, tàu có trọng tải lớn chạy tuyến quốc tế. Quy hoạch và chiến lược phát triển đội tàu không đúng hướng, cảng biển và cơ sở đóng tàu chuyên dụng không hỗ trợ phát triển đội tàu chuyên dụng và tàu trọng tải lớn.

e. Về năng lực cạnh tranh của ngành dịch vụ cảng biển Việt Nam

NLCT của các cảng biển VN nói chung và cảng biển chuyên dụng VN nói riêng quá yếu kém so với các quốc gia trong khu vực và bộc lộ rất nhiều vấn đề bất cập, không hỗ trợ cho đội tàu vận tải quốc tế:

- Do sự đầu tư dàn trải, manh mún, không đồng bộ, không đáp ứng nhu cầu cho tàu trọng tải lớn và tàu chuyên dụng. Đầu tư ồ ạt, dàn trải trên diện rộng, lãng phí, thiếu hợp lý nhưng lại manh mún trong khâu cảng chủ chốt. Chuẩn tắc luồng tàu chưa phù hợp với quy mô cầu bến, nạo vét duy tu không kịp thời, chậm được cải tạo nâng cấp. Do vậy mặc dù công tác quản lý luồng lạch nói chung, hệ thống báo hiệu dẫn luồng nói riêng đã từng bước được hiện đại hóa song vẫn hạn chế rất lớn tới năng lực chung của hệ thống cảng.

- Quy hoạch phát triển cảng [35] không phù hợp với đội tàu vận tải và không nâng cao NLCT VTB. Hàng loạt cảng biển khai thác với công suất rất thấp, dư thừa 50-60% năng suất thiết kế là do quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển đang bị phân mảnh, xé nhỏ, đầu tư phát triển tràn lan. Các cảng quá tải vẫn là các cảng xung yếu chủ lực nhưng đầu tư không trọng điểm mà dàn trải. Các cảng dư thừa công suất phần lớn là các cảng mới và các cảng nhỏ được đầu tư nhưng không nâng cấp hạ tầng cơ sở. Năng suất bốc xếp các cảng chuyên dụng thấp; tình trạng của việc khai thác công suất cảng biển bất bình thường, nơi quá tải, chỗ dư thừa công suất thiết kế, hạ tầng bến cảng yếu kém, không đồng bộ với đầu tư cảng, không đáp ứng nhu cầu cho tàu chuyên dụng trọng tải lớn, đầu tư phát triển cảng biển ở VN không phù hợp xu hướng VTB quốc tế, quản lý và khai thác hệ thống cảng biển không hiệu quả.

f. Về thuyền viên Việt Nam hoạt động trên các tàu hoạt động tuyến quốc tế

Thuyền viên VN hoàn toàn yếu thế trong cạnh tranh với thuyền viên các quốc gia trong khu vực và quốc tế, về cả số lượng và chất lượng thuyền viên, phản ánh rõ nhất qua mức thu nhập thấp nhất của VN so với các nước:

- Do chất lượng đào tạo thuyền viên của VN [67]: đào tạo chay, lý thuyết suông, thiếu thực tế. Các chủ tàu quốc tế luôn từ chối thuyền viên VN còn vì nguyên nhân: ngoại ngữ yếu kém, tính chuyên nghiệp quốc tế kém (thể hiện cả ý thức và kỹ năng). Vì vậy, thuyền viên VN thường bị các chủ tàu nước ngoài từ chối, không cạnh tranh được với thuyền viên các nước trong khu vực như Philipin, Trung Quốc, Malaysia, mặc dù chấp nhận mức thu nhập thấp nhất trong khu vực.

- Chính sách Nhà nước thiếu nhất quán và ít hỗ trợ khuyến khích thuyền viên làm việc ở nước ngoài. Thuế thu nhập quá cao, các khuyến khích lao động nước ngoài gần như không có, thủ tục đi lao động nước ngoài quá rườm rà phức tạp và mất nhiều thời gian.

g. Về tình hình các doanh nghiệp trong ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay

Các DN trong ngành VTB VN đang tồn tại hàng loạt vấn đề cần phải giải quyết: khó khăn về tài chính và nguy cơ phá sản hàng loạt, hiệu quả kinh doanh của các DN VTB rất thấp, các DN Nhà nước được đầu tư lớn song hoạt động không hiệu quả và liên tục thua lỗ trong nhiều năm, NLCT của các DN VTB trong ngành VTB VN quá yếu:

- Phần lớn các DN vận tải đều có quy mô nhỏ lẻ, vốn đầu tư nhỏ, năng lực quản lý điều hành yếu kém. Trong số gần 597 chủ tàu hiện nay có hơn 500 là DN tư nhân, quản lý khoảng 27% tổng trọng tải đội tàu. Nhiều chủ tàu chỉ quản lý một vài tàu nhỏ, kém chất lượng, kinh nghiệm và khả năng trình độ quản lý kinh doanh VTB yếu kém, không đáp ứng được yêu cầu, làm ảnh hưởng xấu đến hiệu quả kinh doanh chung của đội tàu, dẫn đến tình trạng nợ nần và thua lỗ hàng loạt của các DN VTB VN hiện nay.

- Do tác động của khủng hoảng kinh tế thế giới dẫn tới nguy cơ phá sản của hàng loạt các DN vận tải VN. Thực tế đáng lo ngại là rất nhiều các DN VTB VN trong giai đoạn 2008-2014 đều rơi vào thua lỗ và phá sản, dẫn tới sụt giảm vận tải nghiêm trọng. Nhiều DN vận tải phải ngừng chạy tàu để giảm chi phí hoặc bán bớt đi để cầm cự. Trong khi các DN VTB VN đều gặp phải vấn đề khó khăn về tài chính thì các hãng nước ngoài lại có tiềm lực mạnh về tài chính lại nhiều kinh nghiệm và có nhiều bạn hàng truyền thống.

Từ 2010-2014, giá nhiên liệu cao trong bối cảnh tốc độ tăng trưởng kinh tế suy giảm, nhu cầu về VTB giảm, giá cước VTB giảm, nguồn hàng vận tải khan hiếm. Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến các công ty VTB trên thế giới nói chung và VN nói riêng.

- Các DN VTB VN phần lớn là các chủ tàu quy mô nhỏ, yếu về tiềm lực tài chính, đầu tư đội tàu phụ thuộc quá nhiều vào vốn vay nên hiệu quả kinh doanh của các DN VTB rất thấp. Nguồn hàng vận tải khan hiếm, giá cước giảm mạnh trong khi chi phí đầu vào, nhiên liệu, bảo dưỡng ngày càng tăng cao. Việc quản lý khai thác đội tàu không tốt dẫn đến tình trạng hàng loạt các DN VTB trong ngành kinh doanh không hiệu quả, bị thua lỗ trầm trọng, hàng loạt các DN nhỏ ở địa phương bị phá sản, DN lớn thuộc Nhà nước cũng lâm vào tình trạng tương tự: thua lỗ, nợ nần trầm trọng.

- Do trình độ quản lý của các DN vận tải trong nước còn hạn chế nên hầu hết đều không cạnh tranh nổi với các hãng tàu nước ngoài và bị thua lỗ. Dẫn tới thị phần hàng hóa trong nước sụt giảm. Với đội tàu nhỏ, hiệu quả khai thác ở mức rất thấp, chỉ chạy quanh khu vực Đông Nam Á, châu Á, còn những khu vực xa như châu Âu, châu Mỹ, châu Phi thì dành cho các đội tàu nước ngoài. Tàu nhỏ quá nên chỉ chạy chuyển tải, chạy tuyến gần.

Nguyên nhân cơ bản của đội tàu quốc gia dù chiếm tỷ trọng lớn trong đội tàu VN, được đầu tư lớn song hoạt động không hiệu quả và liên tục thua lỗ trong nhiều năm là do sự đầu tư không phù hợp. Đội tàu đầu tư bằng nguồn vốn Nhà nước chủ yếu là các tàu già, tình trạng kỹ thuật kém, số lượng tàu container và tàu dầu quá ít trong khi các tàu hàng tổng hợp quá nhiều. Nguyên nhân của sự thua lỗ và nguy cơ phá sản hiện nay của đội tàu quốc gia còn do hiệu quả quản lý và khai thác quá yếu kém hiện nay của lãnh đạo các DN vận tải Nhà nước.

- NLCT của các DN VTB VN yếu vì chiến lược phát triển thị trường không phù hợp, không đáp ứng được yêu cầu của các nhà XNK. Do các chủ tàu VN không đáp ứng được các rào cản kỹ thuật mà các chủ hàng đưa ra, một phần do cạnh tranh giá cước vận tải, các chủ tàu VN không cạnh tranh được với các chủ tàu nước ngoài, điều này thấy rõ đối với các hàng hoá có giá trị cao hoặc các tuyến vận tải xa thì gần như 100% thị phần VTB rơi vào tay các chủ tàu nước

ngoài. Vì vậy, các DN XNK không có sự liên kết và gắn kết quyền lợi giữa các DN VTB, bỏ qua việc lựa chọn các chủ tàu VN.

h. Về định hướng đầu tư phát triển đội tàu ngành vận tải biển Việt Nam

Đầu tư phát triển đội tàu vận tải của các DN VTB VN chưa cải thiện được NLCT cho các DN VTB và ngành VTB VN:

- Do đầu tư phát triển đội tàu VTB VN không trọng tâm, không đúng định hướng nâng cao NLCT ngành VTB VN. Sự đầu tư chỉ nhằm gia tăng đội tàu VN chỉ tăng về tổng trọng tải (DWT) và số lượng tàu (chiếc) dẫn tới thừa trọng tải nhưng lại thiếu tàu chuyên dụng, do đó cải thiện NLCT không đáng kể. Sự mất cân đối về cơ cấu tàu và không phù hợp xu thế vận tải, dẫn tới thiếu tàu chạy tuyến quốc tế, nghĩa là không cải thiện được NLCT.

- Năng lực quản lý của các DN còn nhiều hạn chế, bất cập. Nhiều chủ tàu chỉ quản lý một vài tàu nhỏ, kém chất lượng, kinh nghiệm và năng lực quản lý kinh doanh VTB yếu, chưa đáp ứng được yêu cầu, thiếu sức cạnh tranh, dẫn đến cạnh tranh không lành mạnh, làm ảnh hưởng tới hiệu quả kinh doanh chung của toàn đội tàu. Các DN vận tải vẫn đang trong giai đoạn khó khăn, hiệu quả kinh doanh kém, thua lỗ kéo dài, nhiều chủ tàu có nguy cơ phải phá sản.

i. Về thị phần vận tải của ngành vận tải biển Việt Nam

Hàng hoá XNK VN thông qua cảng biển VN liên tục tăng mạnh trong những năm gần đây, do đó nhu cầu vận tải hàng hoá XNK cũng gia tăng liên tục hàng năm, khối lượng vận tải của ngành VTB VN cũng tăng nhưng nghịch lý ở chỗ thị phần vận tải của ngành VTB VN lại theo xu hướng ngày càng giảm mạnh:

- Nguyên nhân cơ bản do đội tàu của VN còn nhỏ, tần suất chuyển thưa, thời gian giao hàng chậm, điều kiện bảo quản hàng không tốt và giá cả kém cạnh tranh. Để vận chuyển hàng đi xa thì phải sử dụng tàu lớn và tàu chuyên dụng nhưng VN cũng chưa có. Vì vậy hầu hết hàng hóa xuất khẩu của VN được chuyển qua các cảng tại Singapore rồi mới đưa lên tàu lớn để đi xa. Vì vậy, nhiều chủ hàng không chọn thuê tàu VN mà thuê tàu nước ngoài. Để cạnh tranh giành lại hợp đồng vận chuyển từ các hãng tàu nước ngoài hoàn toàn không dễ dàng chút nào.

- Thực tế là NLCT của ngành VTB VN trong những năm gần đây trên thị trường vận tải hàng hoá XNK đang yếu kém rõ rệt, thị phần XNK bị rơi hoàn toàn vào tay các chủ tàu nước ngoài. Nguyên nhân còn do ràng buộc của nhà bảo hiểm với hàng hoá XNK, trong khi VN không chủ động được bảo hiểm, tái bảo hiểm cho nước ngoài càng tạo điều kiện cho các chủ hàng từ chối đội tàu VN.

k. Về cơ sở hạ tầng giao thông vận tải biển và cảng biển Việt Nam

Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải còn thấp, cản trở các hoạt động dịch vụ hỗ trợ VTB [31] và cảng biển:

- Do hệ thống đường bộ và dịch vụ hỗ trợ [33] hoạt động khai thác cảng chưa được đầu tư kịp thời. Sự kết nối giao thông hậu phương giữa cảng với cơ sở hạ tầng cảng biển cũng như những tiện ích và hệ thống dịch vụ hỗ trợ đi kèm còn chưa đầu tư và nâng cấp đầy đủ. Đầu tư phát triển cảng quy mô rất hiện đại được đưa vào khai thác không đồng bộ với việc nâng cấp hạ tầng cơ sở. Từ đó đã làm giảm công suất bốc xếp các cảng, tăng chi phí dịch vụ cảng và tăng độ rủi ro cho nhà đầu tư cũng như khó khăn cho các đơn vị.

- Khai thác cảng không hiệu quả còn do hạ tầng cảng và hạ tầng giao thông kết nối kém gây dồn ứ hàng hoá. Không chỉ gặp khó trong lĩnh vực vận tải, nhiều DN cảng biển cho rằng do sự đầu tư thiếu đồng bộ giữa hạ tầng cảng và hạ tầng giao thông kết nối kèm theo các chính sách đầu tư khai thác chưa kịp thời, dẫn đến tình trạng mất cân đối trong phát triển cảng biển, có nơi thiếu cầu bến để bốc dỡ hàng hóa, có nơi mật độ cầu bến đưa vào quá lớn so với nhu cầu thông quan hàng hóa. Điều này dẫn đến sự cạnh tranh không lành mạnh trong kinh doanh khai thác cảng.

l. Về hiệu quả hỗ trợ của các doanh nghiệp dịch vụ vận tải biển đặc biệt như dịch vụ logistics vận tải

Hoạt động của các DN dịch vụ logistics vận tải VN chưa thực sự hiệu quả và hỗ trợ cho các DN VTB VN:

- Hoạt động dịch vụ vận tải nói chung và logistics ở VN nói riêng còn mang tính tự phát, manh mún, thiếu sự hợp tác, liên kết, thậm chí còn biểu hiện giành giật thị phần, cạnh tranh thiếu lành mạnh làm cho hiệu quả khai thác cảng thấp, năng suất xếp dỡ thấp so với các cảng thuộc khu vực.

- Thiếu đầu mối quản lý thống nhất ngành dịch vụ logistics và sự chậm trễ chế hóa, cập nhập các thể chế chính sách Nhà nước phù hợp với kinh doanh dịch vụ logistic trong môi trường quốc tế hóa hiện nay. Cần thiết phải cải cách thủ tục hành chính để hoạt động dịch vụ vận tải nói chung và logistics ở VN nói riêng hiệu quả hơn, minh bạch và cạnh tranh lành mạnh hơn.

- Logistics VN thiếu sự liên kết cần thiết giữa DN với DN logistics và các DN VTB, không gắn kết quyền lợi vận tải trong mua bán hàng hóa ở VN. Trong khi logistics VN yếu thì logistics quốc tế lại tạo sự liên kết kinh tế rất vững chắc giữa các chủ hàng với các chủ tàu. Sự cạnh tranh quốc tế về VTB ngày càng khốc liệt và bất lợi đối với logistics VN và VTB VN do sự liên minh và sát nhập của các hãng vận tải lớn trên thế giới, đối thủ của VN mạnh cả về quy mô, đội tàu và tài chính.

- Nhiều cơ quan chức năng, các nhà quản lý, cũng như các DN chưa nhận thức đầy đủ về tầm quan trọng của logistics. Kết quả là logistics thường được đồng nhất với việc vận tải đơn giản và việc thuê ngoài logistics vẫn chưa trở thành thói quen, chưa kể đến việc ứng dụng logistics trong quản trị sản xuất, chế biến... đã làm giảm đáng kể chi phí, giá thành sản phẩm hàng hóa, và chi phối hoạt động vận tải trên thị trường quốc tế.

- Khung khổ pháp luật điều chỉnh các hoạt động logistics hiện nay đã không còn phù hợp, thiếu cập nhập các định chế cần thiết trong lĩnh vực logistics quốc tế. Vì vậy, thị trường dịch vụ logistics VN vẫn còn thiếu tính minh bạch, cạnh tranh chưa lành mạnh, chưa tạo điều kiện phát triển bền vững cho ngành.

- Cơ sở vật chất hạ tầng [32] còn chậm phát triển cũng là một hạn chế lớn đối với sự phát triển của logistics. Hiện nay, cơ sở vật chất hạ tầng phục vụ ngành dịch vụ logistics của VN bao gồm: 26 sân bay, trong đó 8 sân bay có đường băng dài 3.000m có khả năng đón nhận các máy bay lớn, 3.200 km đường sắt quốc gia, khoảng 17.300 km quốc lộ, 49 bến cảng với 217 cầu cảng. Tuy nhiên, hệ thống trên vẫn chưa thể đáp ứng và theo kịp sự phát triển của ngành logistics trong giai đoạn hiện nay. Nhưng vấn đề không phải nằm ở số lượng, mà là tính đồng bộ trong quy hoạch, phối kết hợp giữa kết cấu hạ tầng vận tải với chân hàng, đồng bộ trong các khâu của bản thân ngành logistics.

- Hoạt động của chính các DN logistics còn nhiều hạn chế, cả về quy mô hoạt động, vốn, nguồn nhân lực... Phần lớn quy mô các DN logistics là nhỏ và vừa, vốn điều lệ bình quân hiện nay chỉ khoảng 4-6 tỷ đồng. Bên cạnh đó, nguồn nhân lực hiện tại chỉ đáp ứng được khoảng 40% nhu cầu của logistics, nguồn nhân lực được đào tạo bài bản chuyên ngành logistics chỉ chiếm 5%-7%. Hơn nữa, lực lượng lao động logistics được đào tạo chủ yếu thông qua các lớp ngắn hạn, hoặc ở trình độ trung cấp. Số lao động được đào tạo chủ yếu nằm trong các lĩnh vực dịch vụ, như: ngân hàng, du lịch, thông tin liên lạc, còn dịch vụ cảng biển, logistic, lại hết sức khiêm tốn, đội ngũ các nhà quản lý hầu như không có.

- Các DN logistics chưa liên kết được các DN với các DN VTB VN. Hiện nay, nhiều DN VN vẫn còn quen với hình thức “mua CIF, bán FOB” (nghĩa là, với giá dựa trên việc giao hàng theo giá thành, bảo hiểm, cước vận chuyển, thì trách nhiệm sẽ chuyển từ người bán sang người mua khi hàng nhập cảng đến. Còn với giá dựa trên việc giao hàng theo phương tiện vận chuyển, trách nhiệm này chuyển ngay tại cảng nước ngoài). Vì vậy, nhiều DN xuất khẩu, thậm chí, phó thác cho đối tác nước ngoài quyền chủ động thuê vận tải (logistics). Hơn nữa, rất nhiều DN của VN thực chất chỉ làm hàng gia công cho nước ngoài. Do vậy, quyền nhập nguyên liệu và xuất thành phẩm thuộc về đơn vị đặt hàng gia công, tức bên nước ngoài.

- Cạnh tranh logistics tại VN không lành mạnh, không gắn kết với quyền lợi của các DN VTB VN. Hiện nay đã có 40 hãng tàu lớn trên thế giới đang cung cấp dịch vụ tại VN, trong khi đó, DN VN mới chỉ cung cấp một vài dịch vụ nhỏ lẻ trong chuỗi dịch vụ logistics, do vậy đã làm hạn chế lượng đặt hàng.

m. Về vai trò của Nhà nước với ngành vận tải biển Việt Nam

Vai trò của Nhà nước trong việc tạo môi trường cạnh tranh VTB và hỗ trợ các DN VTB VN còn thấp:

- Do chính sách để phát triển thị trường cạnh tranh VTB VN [38] chưa phù hợp, chưa tạo môi trường kinh doanh VTB và đầu tư VTB thực sự hấp dẫn các nhà đầu tư trong và ngoài nước. Các nhà đầu tư nước ngoài thường ngại đầu tư vào VTB vì thủ tục rất phức tạp, mất thời gian và cũng chưa có cơ chế chính sách rõ ràng, chính sách thường hay thay đổi liên tục. Trong khi vai trò tác động

của chính sách Nhà nước tới ngành là vô cùng quan trọng, mang ý nghĩa quyết định tới việc tạo lợi thế cạnh tranh cho ngành VTB VN.

- Các chính sách quản lý của Nhà nước, các chính sách về khuyến khích phát triển VTB [36] rất hạn chế, chính sách hỗ trợ về tài chính, thuế phí còn thiếu và không phát huy được hiệu quả. Cơ chế chính sách Nhà nước chưa chú trọng đến việc nâng cao NLCT ngành VTB VN trong cộng đồng hàng hải quốc tế.

n. Quy hoạch phát triển ngành vận tải biển Việt Nam

“Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” của Nhà nước chưa chú trọng đến việc nâng cao NLCT cho các DN VTB và cho ngành VTB VN:

- Quy hoạch và chiến lược phát triển đội tàu vận tải của Nhà nước cũng như chiến lược phát triển đội tàu vận tải của các DN vận tải vẫn ưu tiên đầu tư phát triển đội tàu về quy mô vận tải, chỉ tập trung phát triển đội tàu về số lượng và tấn trọng tải, chưa xác định rõ thị trường vận tải, các tuyến hoạt động vận tải mang lại hiệu quả cao, chưa chú trọng đến việc phát triển đội tàu để nâng cao NLCT của đội tàu biển VN.

- Do hoạt động của các DN vận tải vẫn còn phân tán, nhỏ lẻ, nguồn tài chính hạn hẹp nên chưa thực hiện được mục tiêu cạnh tranh trên các tuyến xa, hiệu quả cao, đặc biệt là vận chuyển container. Việc thực hiện việc đầu tư các tàu có trọng tải lớn, hiện đại, đặc biệt là các tàu container cỡ lớn để chiếm lĩnh thị trường, giành thị phần lớn hơn trong lĩnh vực vận chuyển hàng container và các hàng khác của VN cần phải có nguồn tài chính mạnh để đầu tư phát triển.

3.4.2 Các giải pháp Việt Nam đã áp dụng thời gian qua để nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam

Trong thời gian qua, để nâng cao NLCT cho ngành VTB VN, Nhà nước và các DN VTB VN đã áp dụng các giải pháp sau:

- “Quy hoạch phát triển VTB VN đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020” theo Quyết định số 1195/QĐ-TTg ngày 04 tháng 11 năm 2003 [27] đã áp dụng một số giải pháp, chính sách chủ yếu: Sắp xếp lại DN Nhà nước trong lĩnh vực VTB, trong đó chú trọng đổi mới hoạt động của Tổng Công ty Hàng hải VN (Vinalines) theo mô hình Công ty mẹ - con. Xây dựng, phát triển đội tàu của

Tổng Công ty làm nòng cốt cho đội tàu quốc gia, tập trung nguồn vốn cho đầu tư phát triển và hiện đại hoá đội tàu biển; Tiếp tục cải cách thủ tục hành chính tại các cảng biển VN tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động VTB; Đồng thời nghiên cứu xây dựng lộ trình giảm phí tại các cảng biển nhằm tăng NLCT của VTB VN; Áp dụng một số chính sách và cơ chế khuyến khích phát triển đội tàu biển VN, chủ yếu với đội tàu biển Vinalines có sử dụng vốn đầu tư của Nhà nước; Chủ động ứng dụng các công nghệ vận tải tiên tiến, đặc biệt là vận tải đa phương thức và hình thức trung chuyển quốc tế. Ứng dụng công nghệ tin học trong tổ chức và khai thác đội tàu biển. Hình thành mạng lưới dịch vụ hàng hải quốc tế, tạo lập mối liên hệ giữa chủ hàng - chủ tàu - cảng - các phương thức vận tải khác; Triển khai có hiệu quả Bộ Luật Quản lý an toàn (ISM Code) của tổ chức hàng hải quốc tế (IMO). Nâng cao chất lượng đội ngũ đăng kiểm viên VN và chất lượng công tác đăng ký và giám sát kỹ thuật tàu, đặc biệt là tàu biển chạy tuyến quốc tế.

- “Quy hoạch phát triển VTB VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” theo Quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15 tháng 10 năm 2009 [29] đã áp dụng một số giải pháp, chính sách chủ yếu: Đẩy mạnh cải cách hành chính trong lĩnh vực VTB, đặc biệt là công tác cải cách thủ tục hành chính tại các cảng biển VN và thủ tục đăng ký tàu biển; Khuyến khích mọi thành phần kinh tế bao gồm cả các tổ chức nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển VN. Xây dựng chương trình phát triển đội tàu biển để có cơ chế, chính sách hỗ trợ thích hợp, đồng bộ để đầu tư phát triển và hiện đại hoá đội tàu treo cờ quốc gia. Tạo môi trường thông thoáng, thuận lợi, bảo đảm cạnh tranh lành mạnh, tập trung được nguồn vốn cho đầu tư phát triển và hiện đại hoá đội tàu; phát huy được mối quan hệ gắn bó giữa đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ logistic; Xây dựng hệ thống mạng lưới dịch vụ hàng hải để nâng cao khả năng cạnh tranh trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế và khu vực; xây dựng và phát triển Tổng công ty Hàng hải VN làm nòng cốt trong lĩnh vực VTB và dịch vụ logistic, dịch vụ hỗ trợ VTB, cảng biển; Đẩy mạnh xã hội hoá công tác đào tạo bao gồm cả đào tạo trong nước và liên kết nước ngoài; củng cố và phát triển các trường đại học, cao đẳng, dạy nghề chuyên ngành VTB ở cả 3 khu vực Bắc, Trung, Nam đáp ứng nhu cầu nhân lực cho vận

hành khai thác tàu biển, cảng biển, công nghiệp tàu thủy, dịch vụ logistic và xuất khẩu thuyền viên.

- “Quy hoạch phát triển VTB VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” theo Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26 tháng 08 năm 2014 [34] đã áp dụng một số giải pháp, chính sách điều chỉnh nhằm hỗ trợ các DN VTB VN vượt qua giai đoạn khủng hoảng kinh tế và khó khăn hiện tại, chủ yếu gồm: Bổ sung, sửa đổi các văn bản pháp quy về cơ chế, chính sách nhằm hỗ trợ DN VTB vượt qua khó khăn, duy trì sản xuất, từng bước nâng cao năng lực và thị phần vận chuyển hàng XNK của đội tàu biển VN; Đẩy mạnh cải cách hành chính trong lĩnh vực VTB, đặc biệt là thủ tục hành chính tại các cảng biển và thủ tục đăng ký tàu biển; Khuyến khích mọi thành phần kinh tế, bao gồm cả các tổ chức nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển VN; Đẩy mạnh quá trình tái cơ cấu để xây dựng, phát triển Tổng công ty Hàng hải VN làm nòng cốt trong lĩnh vực VTB; Đẩy mạnh xã hội hóa công tác đào tạo nguồn nhân lực trong nước và nước ngoài.

3.5 Những vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu giải quyết để nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030

Từ những vấn đề tồn tại và nguyên nhân yếu kém về NLCT của ngành VTB VN hiện nay như đã phân tích ở trên, để nâng cao năng lực ngành VTB VN và khẳng định vị thế cạnh tranh với các đối thủ VTB trong khu vực và trên thế giới thì ngành VTB VN cần tiếp tục nghiên cứu giải quyết các vấn đề phát sinh sau:

a. Về lựa chọn thị trường vận tải biển phù hợp với năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam

Thực tế thấy rõ, việc thiếu chiến lược kinh doanh đồng bộ là một trong những nguyên nhân chủ yếu kìm hãm NLCT của các DN trong ngành VTB VN. Để ngành VTB VN có tính cạnh tranh quốc tế cao so với nhiều đối thủ có sức mạnh vượt trội đến từ các quốc gia lớn về VTB, các DN thuộc ngành VTB VN cần phải lựa chọn thị trường mục tiêu phù hợp, hay phân khúc thị trường phù hợp với NLCT ngành, xây dựng chiến lược phát triển thị trường VTB, chiến lược kinh doanh phù hợp với từng thị trường và phù hợp với NLCT của ngành, phát huy được lợi thế của các DN vận tải trong ngành VTB VN.

Trước hết, các DN vận tải trong ngành phải có chiến lược phát triển VTB đúng đắn, phù hợp nhằm khai thác triệt để lợi thế so sánh thông qua quan hệ buôn bán quốc tế để chiếm lĩnh và mở rộng thị trường VTB khu vực và thị trường VTB thế giới cho mình. NLCT của các DN VTB yếu vì chiến lược phát triển thị trường không phù hợp, không đáp ứng được yêu cầu của các nhà XNK.

Hơn nữa, các DN vận tải trong ngành phải lựa chọn loại hàng hoá VTB và thị trường VTB có lợi nhất cho mình để phát triển và mở rộng quan hệ thương mại quốc tế. Trong quan hệ thương mại thế giới, cần đa phương hóa, linh hoạt hoá thị trường, mở rộng buôn bán với nhiều nước. Song ở giai đoạn trước mắt đối với nước ta kinh tế chưa phát triển cao, các điều kiện về khoa học kỹ thuật còn nhiều hạn chế, khả năng cạnh tranh còn yếu, cần lựa chọn những mặt hàng có chất lượng cao xây dựng thành thương hiệu quốc tế và những thị trường có khả năng và ưu thế riêng đối với mình để khai thác và tham gia XNK buôn bán thương mại, trên cơ sở đó từng bước giành chỗ đứng trên thị trường thế giới.

Do đó, vấn đề đặt ra cho các DN VTB VN là phải xây dựng chiến lược phát triển thị trường VTB, lựa chọn thị trường mục tiêu phù hợp theo định hướng nhằm nâng cao NLCT cho các DN VTB trong ngành.

b. Về lựa chọn chiến lược phát triển đội tàu ngành vận tải biển Việt Nam

Các DN VTB VN phải xây dựng chiến lược phát triển đội tàu VTB VN phù hợp với mục tiêu và định hướng nhằm nâng cao NLCT cho các DN VTB VN và NLCT ngành VTB VN trong vận tải hàng hóa XNK bằng đường biển ở VN.

Đầu tư phát triển đội tàu vừa tăng được quy mô đội tàu vận tải, vừa khắc phục khâu yếu của đội tàu biển VN là cơ cấu tàu chuyên dụng chưa được hợp lý, nhiều tàu nhưng số lượng tàu nhỏ, tàu hàng rời quá nhiều trong khi các tàu chuyên dụng, tàu chở container, tàu chở dầu, khí hóa lỏng chiếm rất ít. Đồng thời phải nâng được tình trạng công nghệ kỹ thuật chung của đội tàu nhằm thoả mãn các yêu cầu kỹ thuật của các nhà XNK tuyến xa và trị giá hàng hoá lớn.

Nâng cao NLCT cho đội tàu VTB VN từ xuất phát điểm và quy mô đội tàu nhỏ. Đội tàu của VN chủ yếu là tàu hàng khô, thế hệ cũ, trọng tải nhỏ nên sức cạnh tranh kém. Hầu hết các tàu chưa đáp ứng yêu cầu về an toàn, kỹ thuật theo

yêu cầu của các chủ hàng giá trị vận tải cao nên chưa thể đưa tàu vào khai thác tại thị trường của các quốc gia phát triển khu vực Châu Âu và Bắc Mỹ.

c. Về giải pháp đầu tư phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam

Để phát triển đội tàu có quy mô lớn, trọng tải trung bình lớn, trang thiết bị kỹ thuật hiện đại, đặc biệt là cải thiện và phát triển cơ cấu đội tàu chuyên dụng (tàu container, tàu hàng rời chuyên dụng, tàu dầu) để chiếm lĩnh thị trường vận tải hàng hóa XNK, giành thị phần lớn hơn trong lĩnh vực vận chuyển hàng giá trị cao, cước vận tải lớn, chạy chuyên tuyến xa đòi hỏi phải có định hướng đầu tư hiệu quả và nâng cao được NLCT ngành VTB VN.

Vì vậy, vấn đề đặt ra: đối với các DN VTB VN là bài toán đầu tư phát triển đội tàu, lộ trình đầu tư, nguồn vốn ở đâu, hình thức sở hữu và huy động vốn phù hợp với nguồn lực và lợi thế hiện có của các DN trong ngành VTB VN; đối với Nhà nước là cơ chế chính sách hỗ trợ cho đầu tư phát triển đội tàu vận tải XNK và cải thiện môi trường đầu tư, môi trường cạnh tranh VTB, mục tiêu và định hướng nhằm nâng cao NLCT cho ngành VTB VN.

Xem xét lại quy hoạch phát triển đội tàu của VN và của các doanh nghiệp VTB VN trong những năm qua có thực sự đúng trọng tâm và hiệu quả không, khi gia tăng đội tàu chỉ làm tăng số tàu và tăng quy mô tấn trọng tải, nhưng không cải thiện được nâng cao NLCT cho các doanh nghiệp VTB VN và cho ngành khi cạnh tranh quốc tế, cơ cấu đội tàu không phù hợp với từng thị trường vận tải hàng hoá.

d. Về giải quyết các tồn tại của các doanh nghiệp trong ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay

- *Năng lực quản lý và khai thác đội tàu vận tải quốc tế yếu kém:* nhiều chủ tàu chỉ quản lý một vài tàu nhỏ, kém chất lượng, kinh nghiệm và khả năng trình độ quản lý kinh doanh VTB yếu kém, không đáp ứng được yêu cầu, làm ảnh hưởng xấu đến hiệu quả kinh doanh chung của đội tàu, dẫn đến tình trạng nợ nần và thua lỗ hàng loạt của các DN VTB VN hiện nay.

- *Nguồn tài chính khó khăn:* kinh doanh VTB đòi hỏi phải có vốn lưu động khá lớn. Trên 80% vốn phát triển đội tàu trong thời gian qua là vốn vay của các ngân hàng thương mại với mức lãi suất cao, nhưng ngược lại kinh doanh không

hiệu quả, nguồn hàng vận tải khan hiếm, giá cước vận tải thấp, hầu hết các DN đang trong tình trạng thua lỗ kéo dài. Các DN VN quản lý nguồn vốn không hiệu quả, đầu tư dàn trải không tập trung dẫn đến thua lỗ và lãng phí nguồn vốn.

- *Nguy cơ thua lỗ kéo dài dẫn đến phá sản*: cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu ảnh hưởng trực tiếp đến sự phát triển của ngành hàng hải trên thế giới và VN, kinh tế suy giảm dẫn đến nguồn hàng vận tải khan hiếm và không ổn định, doanh thu từ VTB sụt giảm nghiêm trọng, các DN kinh doanh không hiệu quả, thua lỗ kéo dài, thời gian qua một loạt các DN bị phá sản.

- *Không có vốn cho đầu tư phát triển đội tàu*: 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 năng lực để thực hiện. Các DN VTB VN với vốn đầu tư thấp dẫn tới đầu tư dàn trải với các tàu hàng trọng tải thấp, chạy tuyến gần, vận tải hàng thô và giá trị thấp, đội tàu nhỏ kèm theo tình trạng kỹ thuật tàu còn yếu không đáp ứng được yêu cầu chủ hàng.

- *Cạnh tranh không lành mạnh giữa các DN VTB*: các DN VTB VN thiếu sự liên kết với nhau và liên kết với các chủ hàng, ngành thương mại, bảo hiểm. Các DN trong nước còn có hiện tượng cạnh tranh không lành mạnh về giá cước vận tải để thu hút nguồn hàng, điều này không những không mang lại hiệu quả kinh doanh mà còn làm ảnh hưởng đến môi trường kinh doanh.

- *Thách thức cạnh tranh đến từ hội nhập quốc tế về VTB*: DN VTB VN khi có tàu chạy tuyến quốc tế phải đáp ứng một loạt các yêu cầu quy định về trang bị, an toàn kỹ thuật tàu của điều ước quốc tế. Đây là một áp lực lớn đối với các chủ tàu VN về mặt tài chính khi cho tàu chạy tuyến quốc tế.

Hội nhập quốc tế là cơ hội nhưng đồng thời cũng là thách thức đối với các hãng tàu biển VN khi các hãng tàu biển nước ngoài với NLCT vượt trội và quá mạnh so với ngành VTB VN, được hoạt động bình đẳng tại VN (trừ VTB nội địa) trong khi NLCT của đội tàu biển VN phát triển tương đối chậm, các hãng tàu nước ngoài với tốc độ phát triển ngày càng mạnh, đội tàu hiện đại, nguồn tài chính hùng hậu, năng lực VTB ngày càng vượt xa các DN VN.

Vì vậy, vấn đề đặt ra cho các DN VTB VN là cần giải quyết vấn đề khai thác đội tàu và quản lý điều hành DN theo hướng cải thiện NLCT cho các DN và cho ngành hiện nay.

- *Các DN VTB Nhà nước (100% vốn Nhà nước hoặc cổ phần Nhà nước) đang tồn tại nhiều vấn đề cần giải quyết:*

+ *Hiệu quả kinh doanh của các DN VTB rất thấp:* các DN Nhà nước được đầu tư lớn song hoạt động không hiệu quả và liên tục thua lỗ trong nhiều năm, nguy cơ phá sản, không đáp ứng được kỳ vọng là thành phần kinh tế chủ lực của do Nhà nước quản lý và sở hữu về VTB:

+ *Hiệu quả đầu tư phát triển đội tàu thấp:* Quyết định 1517/QĐ-TTg ngày 26/08/2014 của Thủ tướng chính phủ [34] về “Quy hoạch phát triển VTB VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” với mục tiêu xác định phát triển đội tàu biển VN mà nòng cốt là đội tàu của các DN do Nhà nước quản lý và sở hữu đang cần xem xét lại trên góc độ NLCT ngành VTB. Sự đầu tư tự phát dẫn đến phá vỡ cơ cấu đội tàu không theo quy hoạch và không tập trung được nguồn lực đầu tư cho phát triển đội tàu có trọng tải lớn và tàu chuyên dụng.

+ *Quản lý Nhà nước đối với các DN VTB không hiệu quả:* việc tái cơ cấu các DN do Nhà nước quản lý và sở hữu hoạt động kinh doanh không hiệu quả và định hướng đầu tư được đưa ra giải quyết theo hướng cải thiện NLCT cho các DN và cho ngành.

e. Về nguồn nhân lực nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam

Phát triển nguồn nhân lực nhằm nâng cao NLCT ngành VTB VN, nâng cao chất lượng thuyền viên xuất khẩu và sự quản lý khai thác đội tàu VTB quốc tế. Để khai thác đội tàu trọng tải lớn, chạy tuyến quốc tế xa, hoạt động chuyên tuyến với tàu chuyên dụng trọng tải lớn đòi hỏi phải có lực lượng thuyền viên chất lượng quốc tế, lực lượng quản lý điều hành chuyên nghiệp. Nguồn nhân lực là vấn đề cốt lõi, là chủ lực trong hoạt động kinh doanh và cạnh tranh vận tải quốc tế hiệu quả.

Vấn đề chất lượng đào tạo và đào tạo bổ sung nhân lực lao động chất lượng cao phù hợp với việc nâng cao NLCT ngành VTB, trọng tâm giải quyết tập trung

vào: thuyền viên tàu biển hoạt động quốc tế và nguồn nhân lực logistic quốc tế. Vì vậy, nguồn nhân lực mà các DN VTB VN đang phải đối mặt đó là tình trạng thiếu hụt nghiêm trọng nguồn nhân lực cao, có trình độ chuyên môn và trình độ ngoại ngữ và tâm huyết với nghề đang cần giải quyết.

f. Về các ngành hỗ trợ vận tải biển và liên quan

Vai trò hỗ trợ của các ngành liên quan như dịch vụ cảng biển, dịch vụ logistics, hạ tầng giao thông vận tải hỗ trợ VTB như thế nào để nâng cao NLCT ngành VTB VN và các DN VTB VN.

Ngành dịch vụ cảng biển không hiệu quả, NLCT của các DN cảng biển VN rất yếu, định hướng đầu tư phát triển không phù hợp với xu hướng phát triển chung của cảng biển trong khu vực và trên thế giới: Các DN cảng biển hiện nay đang bộc lộ hàng loạt vấn đề cần nghiên cứu giải quyết: đầu tư hiệu quả, mô hình quản lý cảng hiệu quả và khai thác cảng biển hiệu quả, giải quyết tồn tại của việc khai thác công suất bất bình thường của các cảng biển lớn, nơi quá tải, chỗ dư thừa công suất thiết kế.

Ngành dịch vụ logistics không hiệu quả, thị phần vận tải VN rơi hết vào tay các chủ tàu nước ngoài, hoạt động logistics VN chưa gắn kết với hoạt động VTB và hoạt động của các chủ hàng. Vì vậy, để nâng cao NLCT cho ngành VTB phải đồng thời giải quyết bài toán phát triển chất lượng dịch vụ logistic vận tải.

Hạ tầng cảng và hạ tầng giao thông kết nối cảng biển, hệ thống đường bộ và dịch vụ hỗ trợ hoạt động khai thác cảng chưa được đầu tư kịp thời. Sự kết nối giao thông hậu phương giữa cảng với cơ sở hạ tầng cảng biển cũng như những tiện ích và hệ thống dịch vụ hỗ trợ làm giảm chi phí vận tải.

g. Về hội nhập quốc tế vận tải biển và thương mại toàn cầu hoá

Xu hướng hội nhập quốc tế và tính thương mại toàn cầu của VTB, với các Hiệp định mà VN vừa ký kết đặt ra hàng loạt khó khăn và thách thức đối với ngành VTB VN.

Cạnh tranh VTB sẽ diễn ra quyết liệt không chỉ ở thị trường VTB các nước tham gia Hiệp định mà ngay tại thị trường VTB hàng hoá XNK VN và các chủ tàu trong nước, đặc biệt là cạnh tranh về chất lượng VTB và môi trường kinh doanh. Trước sức ép cạnh tranh, một số DN VTB sau thời gian chuyển đổi, tái

cơ cấu nếu không vươn lên được có thể phải giải thể hoặc phá sản, một bộ phận nhân lực VTB sẽ mất việc làm; thị phần vận tải sẽ ngày càng giảm nếu chúng ta không có biện pháp cạnh tranh hiệu quả và bền vững. Thách thức về quản lý và khai thác VTB cũng rất lớn, từ hoàn thiện hệ thống pháp luật cho môi trường cạnh tranh tốt đến đào tạo nguồn nhân lực, nâng cao năng lực quản lý và khai thác VTB quốc tế. Yêu cầu bắt buộc ngành VTB VN phải có định hướng chiến lược nâng cao NLCT ngành VTB VN hợp lý nhằm tận dụng mọi nguồn lực và lợi thế cho ngành.

Hiện tại, tính hội nhập quốc tế về VTB của ngành VTB VN còn nhiều hạn chế, bất cập. Đến nay, VN vẫn đang bị đánh giá là một trong những nước có trình độ phát triển VTB đang còn nhiều yếu kém trong khu vực. Ngành VTB VN chưa tận dụng được hết tiềm năng của một quốc gia ven biển có nhiều lợi thế như VN cho hội nhập VTB quốc tế. Những khó khăn chủ yếu hiện nay mà VN đang gặp phải là: thiếu tư duy kinh tế hội nhập quốc tế về VTB trong quản lý vĩ mô; sự hạn chế về khoa học - công nghệ trong phát triển kinh tế VTB quốc tế. Vì thế, hợp tác quốc tế trong lĩnh vực VTB là chìa khóa để phát triển kinh tế VTB, tiến tới xây dựng nền kinh tế biển ở mức cao hơn theo hướng hội nhập và hợp tác quốc tế.

h. Về vai trò của Nhà nước đối với ngành vận tải biển Việt Nam

Nhà nước thể hiện vai trò như thế nào đối với các DN VTB VN, tác động của Nhà nước thông qua chiến lược VTB, quy hoạch VTB, chính sách VTB tác động như thế nào đến ngành để nâng cao NLCT ngành VTB VN và các DN VTB VN thuộc ngành cần được tập trung nghiên cứu giải quyết. “Quy hoạch phát triển VTB VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” của Nhà nước cần chú trọng đến việc nâng cao NLCT cho các DN VTB và cho ngành VTB VN.

Để từng bước tháo gỡ khó khăn cho các DN trong ngành, từng bước nâng cao NLCT, giành giật thị phần vận tải hàng hóa và tận dụng các điều kiện cho phát triển VTB, cần phải có sự tác động từ chính sách của Nhà nước, Nhà nước cần phải xây dựng cơ chế hỗ trợ DN VTB VN, tập trung vào hỗ trợ DN VTB VN vượt qua giai đoạn khó khăn, phục hồi sản xuất và từng bước nâng cao năng lực, thị phần vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu của DN VTB VN.

Chương 4. ĐỊNH HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH NGÀNH VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2030

4.1 Định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030

4.1.1 Quan điểm, mục tiêu và định hướng phát triển ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030

Căn cứ vào “Quy hoạch phát triển VTB VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” (Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26/08/2014) ngành VTB VN, các quan điểm, mục tiêu và định hướng phát triển ngành VTB VN đến năm 2030 được xác định cụ thể như sau:

4.1.1.1 Quan điểm phát triển ngành vận tải biển Việt Nam

a. Phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước: đặc biệt là tiềm năng biển để phát triển VTB một cách đồng bộ, có trọng tâm, trọng điểm, vừa có bước đi phù hợp, vừa có bước đột phá theo hướng hiện đại nhằm góp phần thực hiện những mục tiêu của chiến lược biển VN đến năm 2020, tạo tiền đề cho phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

b. Phát triển VTB theo hướng hiện đại: với chất lượng ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn, giảm thiểu 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.

c. Phát triển VTB đồng bộ với phát triển các phương thức vận tải: đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, đường hàng không; ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến, hiện đại; chú trọng phát triển vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics để tạo nên một hệ thống vận tải đồng bộ, liên hoàn và hiệu quả.

4.1.1.2 Mục tiêu phát triển ngành vận tải biển Việt Nam

a. Mục tiêu tổng quát

Nâng cao chất lượng dịch vụ VTB để đảm nhiệm vận chuyển hàng hóa trong nước, giảm tải cho vận tải đường bộ; đảm nhận vận chuyển phần lớn khối lượng

hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng đường biển; tham gia vận chuyển hàng hóa trên các tuyến biển xa, khu vực Bắc Âu, Nam Mỹ. Khôi phục tuyến vận tải hành khách trên trục Bắc - Nam vào thời gian thích hợp nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân. Đến năm 2020, cơ bản đáp ứng nhu cầu VTB của nền kinh tế quốc dân với chất lượng cao, giá thành hợp lý và giảm thiểu ô nhiễm môi trường.

b. Mục tiêu cụ thể

- Về VTB và đội tàu:

+ Nâng cao chất lượng và hiệu quả kinh doanh dịch vụ VTB, đáp ứng nhu cầu VTB nội địa; tập trung khai thác tối đa lợi thế trên tuyến vận tải trong nước, các tuyến biển gần đối với các loại hàng truyền thống; từng bước nâng thị phần vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu; kết hợp vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển nước ngoài, trên tuyến biển xa.

+ Khối lượng hàng hóa do đội tàu VN đảm nhận đạt khoảng từ 85 đến 91 triệu tấn vào năm 2015; khoảng từ 140 đến 153 triệu tấn vào năm 2020; khoảng từ 237 đến 270 triệu tấn vào năm 2030; số lượng hành khách (bao gồm vận chuyển hành khách trên các tuyến ven biển nội địa, tuyến từ bờ ra đảo và tuyến giữa các đảo) đạt khoảng 05 triệu lượt người vào năm 2015; đạt khoảng từ 08 đến 09 triệu lượt người vào năm 2020.

+ Phát triển đội tàu biển VN theo hướng hiện đại, hiệu quả; chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng (tàu container, hàng rời, hàng lỏng) có trọng tải lớn. Đến năm 2015, tổng trọng tải đội tàu đạt khoảng từ 4,7 đến 5,2 triệu tấn và khoảng từ 6,8 đến 7,5 triệu tấn vào năm 2020; từng bước trẻ hóa đội tàu biển VN.

- Về hệ thống cảng biển:

Thực hiện mục tiêu phát triển theo Quy hoạch điều chỉnh phát triển hệ thống cảng biển VN đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được phê duyệt tại Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24 tháng 6 năm 2014.

- Về công nghiệp tàu thủy:

Thực hiện mục tiêu phát triển theo Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp tàu thủy VN đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được phê duyệt tại Quyết định số 2290/QĐ-TTg ngày 27 tháng 11 năm 2013.

- Về dịch vụ hàng hải và logistics:

Thực hiện mục tiêu phát triển theo Đề án phát triển dịch vụ logistics trong ngành giao thông vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được phê duyệt tại Quyết định số 169/QĐ-TTg ngày 22 tháng 01 năm 2014.

4.1.1.3 Định hướng phát triển ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030

Căn cứ vào “Quy hoạch phát triển VTB VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” (Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26/08/2014) ngành VTB VN, các định hướng phát triển ngành VTB VN đến năm 2030 được xác định cụ thể như sau:

- *Tổng khối lượng vận tải của đội tàu biển VN:* đến năm 2020 đạt khoảng từ 140 đến 152 triệu tấn, trong đó VTB quốc tế đạt khoảng từ 40 đến 46 triệu tấn, VTB trong nước đạt khoảng từ 100 đến 106 triệu tấn.

- *Quy mô và nhu cầu bổ sung trọng tải đội tàu:*

- + Tổng trọng tải đội tàu hàng VTB VN đến năm 2020 đạt khoảng từ 6,84 đến 7,52 triệu tấn (DWT), trong đó: tàu hàng bách hóa, hàng tổng hợp đạt khoảng từ 2,51 đến 2,68 triệu tấn; tàu hàng container đạt khoảng từ 0,68 đến 0,72 triệu tấn; tàu hàng rời đạt khoảng từ 2,21 đến 2,54 triệu tấn; tàu hàng lỏng đạt khoảng từ 1,44 đến 1,58 triệu tấn.

- + Nhu cầu bổ sung đội tàu đến năm 2020 khoảng từ 1,38 đến 2,12 triệu tấn.

- *Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển VN:*

Thực hiện theo Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển VN đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24 tháng 6 năm 2014.

- *Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp tàu thủy VN:*

Thực hiện theo Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp tàu thủy VN đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2290/QĐ-TTg ngày 27 tháng 11 năm 2013.

- *Định hướng quy hoạch phát triển dịch vụ hỗ trợ VTB và logistics:*

Thực hiện theo Đề án phát triển dịch vụ logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải VN đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 169/QĐ-TTg ngày 22 tháng 01 năm 2014.

- *Định hướng phát triển nguồn nhân lực VTB:*

+ Đến năm 2020, đào tạo và bồi dưỡng đạt khoảng 42.000 sỹ quan, thuyền viên; trong đó đào tạo mới khoảng 15.000 người, bao gồm 7.000 người bổ sung theo yêu cầu phát triển đội tàu và 8.000 người thay thế lực lượng hiện có; cơ cấu đào tạo khoảng 6.000 sỹ quan quản lý và khoảng 9.000 thuyền viên, công nhân kỹ thuật hàng hải.

+ Đẩy mạnh công tác đào tạo nguồn nhân lực logistics, công nghiệp đóng tàu, khai thác cảng biển và quản trị DN.

+ Đổi mới phương thức đào tạo, chương trình, tiêu chuẩn đào tạo và huấn luyện hàng hải, đặc biệt với công tác 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. Coi trọng đào tạo ngoại ngữ, thực hành đi đối với lý thuyết.

+ Tăng cường tính gắn kết giữa các DN VTB với các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên.

+ Nhu cầu vốn đầu tư phát triển đội tàu biển.

- *Tổng kinh phí đầu tư cho phát triển đội tàu:* từ nay đến năm 2020 khoảng từ 20.000 đến 30.000 tỷ đồng (khoảng từ 1,0 đến 1,5 tỷ USD), chủ yếu do các DN tự huy động từ các nguồn vốn hợp pháp.

4.1.2 Định hướng phát triển vận tải biển nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển của các quốc gia cạnh tranh

Các đối thủ cạnh tranh của ngành VTB VN là ngành VTB của các quốc gia cạnh tranh trực tiếp với ngành VTB VN về vận tải hàng hóa XNK bằng đường biển ở VN. Mỗi quốc gia cạnh tranh, tùy theo đặc thù VTB mỗi nước, áp dụng các cách thức định hướng phát triển VTB khác nhau nhằm nâng cao NLCT ngành VTB. Diễn hình có:

4.1.2.1. Tập trung vào việc tăng các lợi thế nguồn lực vận tải biển

Khai thác các tiêu chí cạnh tranh về các lợi thế nguồn lực VTB nhằm tạo ra các lợi thế cạnh tranh riêng biệt cho ngành VTB từng quốc gia, phù hợp với điều kiện nguồn lực VTB sẵn có, bằng các cách thức khác nhau như:

- *Phát triển mạnh các tàu siêu trọng và tăng trọng tải bình quân của tàu (phát triển đội tàu VTB về quy mô vận tải).* Diễn hình có Nhật Bản, Singapore và tiếp theo là Trung Quốc, với định hướng phát triển đội tàu siêu trọng từ 200000-

300000 DWT. Thế hệ các tàu siêu trọng được hình thành nhờ sự tiến bộ vượt bậc trong công nghệ đóng tàu biển, ngày càng có nhiều con tàu có tải lớn và siêu lớn. Năm 2000, thế giới mới xuất hiện tàu hàng có trọng tải lớn nhất là 200000 DWT hoặc tàu container 7.000 Teu, nhưng hiện nay đã có khả năng đóng các tàu hàng trọng tải 300000 DWT hoặc tàu container trên 15.000 Teu. Hơn nữa, về mặt kinh tế vận doanh, chi phí vận tải giảm tỷ lệ nghịch với trọng tải của tàu, đặc biệt đúng đối với các tuyến vận tải xa. Do đó, để tăng sức cạnh tranh, các quốc gia VTB đều đang tích cực nâng cấp trọng tải và đóng mới các tàu có trọng tải lớn và siêu lớn.

Tăng trọng tải tàu dẫn tới hướng cạnh tranh giảm mạnh giá cước vận tải, tăng khả năng khai thác tiềm năng vận tải tàu, tăng hiệu quả khai thác tàu do giảm chi phí trên tấn trọng tải như chi phí quản lý, thuyền viên, nhiên liệu, phí cảng, phí quản lý...

- *Phát triển đội tàu VTB theo hướng cải thiện tốt hơn tình trạng kỹ thuật công nghệ đội tàu, tính cơ động, tự động hoá và tăng tốc độ tàu.* Diễn hình có Mỹ, Nhật Bản và Singapore với việc hình thành đội tàu thế hệ mới và công nghệ hiện đại. Việc tăng tốc độ tàu bằng các giải pháp đổi mới kỹ thuật công nghệ dẫn tới rút ngắn thời gian chạy tàu, thời gian đưa hàng từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ. Xu hướng này thể hiện rõ nét ở tàu chợ (liner) và tàu chuyên môn hoá (container hoặc tàu dầu). Việc tăng tốc độ tàu, tăng khả năng cơ động sẽ giảm đáng kể các chi phí tàu về con người, nhiên liệu, sửa chữa, giảm các tổn thất về con người, tàu và hàng hoá.

- *Phát triển đội tàu VTB theo hướng chuyên dụng hoá:* đặc biệt tàu container và tàu dầu, xu hướng này đặc biệt phát triển mạnh ở các quốc gia có ngành VTB phát triển mạnh và đội tàu khai thác tuyến quốc tế dài như Mỹ, Singapore, Hàn Quốc, Nhật Bản. Đây là một trong những định hướng nổi bật nhất của ngành VTB các quốc gia, với việc hình thành các đội tàu container, tàu dầu, tàu hàng rời chuyên dụng. Định hướng này thể hiện ở việc xuất hiện và phát triển các chủng loại tàu chuyên dụng và cảng biển chuyên dụng như: tàu hàng rời chuyên dụng, tàu dầu chuyên dụng, tàu container, tàu khí hoá lỏng. Chiếm tỷ trọng lớn và rõ nhất là định hướng “container hoá toàn cầu” về tàu biển và cảng biển của

tất cả các quốc gia VTB trên thế giới. Ưu điểm nổi bật của container hoá là sự chuyên môn hoá công nghệ đóng hàng, công nghệ xếp dỡ tại cảng chuyên dụng và container hoá đội tàu vận tải trên thế giới, giảm đáng kể chi phí vận tải và tăng hiệu quả VTB rõ rệt. Định hướng container hoá toàn cầu bắt đầu từ những năm 1990 và hiện nay vẫn đang là xu thế thời đại của VTB. Các số liệu thống kê đều đưa tới một kịch bản chung có mức tăng trưởng cao đối với vận tải hàng hóa container, gấp 3 lần tốc độ tăng trưởng của các loại hàng hóa khác. Tốc độ phát triển loại hàng hóa container các nước cao gấp 1,5 lần tốc độ tăng trưởng trung bình của các loại hàng hóa khác như hàng rời, hàng lỏng.

4.1.2.2. Phát triển mạnh về cảng biển nhằm tận dụng các lợi thế hỗ trợ cho cạnh tranh ngành vận tải biển của các quốc gia

- *Phát triển cảng biển nước sâu.* Điển hình có Nhật Bản, Trung Quốc, Hàn Quốc và Singapore với định hướng phát triển cảng nước sâu chuyên dụng hay cảng lớn được tập trung phát triển theo hướng tăng quy mô và công suất cảng để thích hợp với tàu lớn, và sẽ xuất hiện loại tàu cực lớn (Super Post Panamax) trọng tải hơn 14.500 Teu so với tàu hiện nay (Panamax, Post Panamax) chở từ 6.000 Teu đến 9.000 Teu. Đồng thời, phát triển cảng trung chuyển quốc tế để chuyển tải từ các tàu nhỏ sang tàu lớn khi vận tải các tuyến xa và ngược lại.

- *Phát triển cảng trung chuyển.* Điển hình có Singapore với định hướng hình thành các tổ hợp cảng siêu lớn như trung tâm trung chuyển hàng hoá trên thế giới của Singapore, các cảng lớn sẽ thiết lập hệ thống phân loại hàng hóa có tốc độ xử lý nhanh, gắn với các trung tâm hậu cần (logistic), được nối kết bằng tàu hoả với các trung tâm container nằm sâu trong đất liền để thúc đẩy kinh tế vùng xa biển và các quốc gia không có biển phát triển, nhằm tạo chân hàng vững chắc cho các cảng biển trung tâm. Tập trung đầu tư phát triển vào một số cảng lớn nhằm gia tăng lượng hàng của mỗi quốc gia như Trung Quốc hình thành các cảng siêu lớn làm trung chuyển giữa VTB nội địa và quốc tế.

4.1.2.3. Phát triển tập trung về các lợi thế cạnh tranh sở trường ngành vận tải biển của quốc gia

Định hướng nâng cao NLCT ngành VTB của các quốc gia rất khác nhau, tùy thuộc vào lợi thế cạnh tranh của từng quốc gia nhưng đều tập trung vào thế mạnh

tiêu chí cạnh tranh sở trường. Hầu hết các quốc gia đều áp dụng, điển hình nhất phải kể đến Singapore, Philipin, Nhật Bản và Mỹ. Singapore tập trung vào phát triển mạnh các dịch vụ cảng biển và logistics, biến quốc gia Singapore thành trung tâm VTB quốc tế với các dịch vụ VTB hoàn hảo và tiên tiến. Philipin định hướng con đường phát triển nguồn nhân lực thuyền viên quốc tế, biến quốc gia Philipin thành trung tâm quốc tế về cung cấp thuyền viên VTB. Nhật Bản tập trung vào khai thác các tuyến hàng hải quốc tế xa và khắc nghiệt nhất, phù hợp với đội tàu siêu lớn. Trung Quốc tập trung lợi thế phát triển đội tàu hàng rời với định hướng cạnh tranh giá cước vận tải cực thấp, phù hợp với các loại hàng hóa thô (như than, khoáng sản, xi măng...). Mỹ tập trung định hướng đội tàu VTB các hàng hóa giá trị cao, chủ yếu là tàu container, tàu liner chở hàng giá trị lớn.

4.1.3 Phân tích ma trận SWOT của ngành vận tải biển Việt Nam

Qua phân tích các yếu tố ảnh hưởng tác động tới NLCT ngành VTB VN, sử dụng mô hình phân tích SWOT về NLCT ngành VTB VN, làm rõ điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và nguy cơ đối với việc nâng cao NLCT ngành VTB VN, từ đó phát huy các lợi thế NLCT ngành VTB VN, lựa chọn chiến lược mục tiêu nhằm định hướng nâng cao NLCT ngành VTB VN trong thời gian tới 2030.

SWOT	<u>CƠ HỘI</u> <u>(OPPORTUNITIES - O)</u>	<u>THÁCH THỨC</u> <u>(THREATEN – T)</u>
	O1. Hàng hoá XNK thông qua cảng biển VN tăng mạnh. O2. Nhu cầu vận tải hàng hóa XNK bằng đường biển của VN ngày càng tăng mạnh. O3. Hội nhập VTB quốc tế và phát triển thương mại quốc tế là xu hướng tất yếu của tất cả các quốc gia trên thế giới. O4. Phát triển dịch vụ VTB quốc tế, đặc biệt là logistics hỗ trợ cho VTB quốc tế.	T1. Sự liên kết của các công ty logistics vận tải quốc tế là thách thức lớn khi DN trong nước phải cạnh tranh gay gắt ngay tại sân nhà. T2. Sự liên minh và sát nhập vận tải giữa các hãng tàu quốc tế lớn trong lĩnh vực VTB đã gây khó khăn cho những DN VTB VN. T3. Xuất hiện nhiều đối thủ rất mạnh về tiềm lực tài

	O5. Phát triển nguồn nhân lực VTB ngày càng được chú trọng và nâng cao chất lượng. O6. Công nghệ cao phát triển mạnh mẽ, đặc biệt là ứng dụng công nghệ thông tin và truyền thông trong VTB.	chính, đội tàu lớn và khai thác tàu chuyên nghiệp. T4. Nền kinh tế, tài chính toàn cầu suy thoái làm cho cung cầu vận tải mất cân đối, giá cước tụt giảm mạnh, chi phí đầu vào tăng quá cao.
<u>ĐIỂM MẠNH</u> <u>(STRENGTH – S)</u> S1. Lợi thế quốc gia về vị trí địa lý: nằm trên tuyến VTB quốc tế sôi động nhất. S2. Lợi thế quốc gia VN về điều kiện tự nhiên về VTB, cảng biển và dịch vụ VTB. S3. Lợi thế về nguồn lực DN và sức mạnh của các DN VTB trong ngành, đặc biệt là nguồn lực đội tàu VTB và cảng biển. S4. Nguồn nhân lực VN rất phong phú và hùng hậu cho việc đào tạo và xuất khẩu thuyền viên quốc tế. S5. Quy hoạch phát triển ngành VTB VN tạo mọi điều kiện và nguồn lực cho phát triển VTB. S6. Nhà nước tạo mọi điều kiện cần thiết để xây dựng cơ chế hỗ trợ DN VTB VN	<u>KẾT HỢP S-O</u> - Kết hợp S1, S2, S3, S4 với O1, O2, O3: Cần có biện pháp tận dụng tối đa các lợi thế quốc gia và lợi thế của các DN trong ngành một cách đồng bộ, có trọng tâm, trọng điểm để nâng cao vị thế cạnh tranh ngành VTB trong khu vực và thế giới. - Kết hợp S1, S2, S3, S4 với O4, O5: Từng bước nâng cao NLCT các DN VTB phù hợp với môi trường cạnh tranh, với các cơ hội và điều kiện thuận lợi tạo ra cho ngành VTB. Phát triển thị trường VTB, tạo môi trường cạnh tranh VTB. - Kết hợp S5, S6 với O4, O5, O6: Nâng cao NLCT ngành VTB VN phải đồng bộ với phát triển các ngành hỗ trợ liên quan. Phát triển các ngành hỗ trợ cũng như áp	<u>KẾT HỢP S-T</u> - Kết hợp S1, S2, S3, S4 với T1, T2, T3: Phương thức ưu tiên, tập trung vào khai thác có lựa chọn các lợi thế cạnh tranh sở trường ngành, tạo sự chuyển biến tích cực và vững chắc các yếu tố quyết định lợi thế cạnh tranh của ngành - Kết hợp S5 với T4: Nâng cao NLCT ngành VTB phải phù hợp với đặc thù của ngành và nguồn lực của các DN VTB trong ngành cũng như nguồn lực quốc gia. Đầu tư đội tàu phù hợp, khai thác hiệu quả các tuyến vận tải phù hợp với đội tàu của ngành VTB VN. - Kết hợp S6 với T4: Lựa chọn chiến lược cạnh tranh ngành VTB cần tập trung vào thế mạnh các tiêu chí, nhằm nâng cao NLCT của từng DN trong ngành (về thị trường,

vượt qua giai đoạn khó khăn.	dụng các biện pháp hỗ trợ tích cực của Nhà nước.	giá cước, đội tàu...).
<u>ĐIỂM YẾU</u> <u>(WEAKNESS – W)</u> W1. Sự liên kết, hỗ trợ lẫn nhau giữa chủ tàu, chủ hàng, logistics vận tải chưa chặt chẽ. W2. Nguồn tài chính cho đầu tư phát triển đội tàu rất hạn chế, nguồn vốn hỗ trợ của Nhà nước không có. W3. Các DN VTBN đang gặp nhiều khó khăn về tài chính, kinh doanh thua lỗ và phá sản hàng loạt. W4. Quy mô DN VTBN nhỏ bé. Năng lực vận tải đội tàu VN đội tàu biển VN thấp, quy mô đội tàu nhỏ. W5. Năng lực quản lý đội tàu và khai thác VTBN quốc tế của các DN chưa tốt. W6. Đội tàu cũ và tàu già, cơ cấu đội tàu không hợp lý, thiếu tàu chuyên dụng và tàu trọng tải lớn.	<u>KẾT HỢP W-O</u> - Kết hợp W1, W2, W3 với O1, O2, O3: lựa chọn chiến lược đầu tư phát triển đội tàu phù hợp hiệu quả, phát huy lợi thế DN VTBN trong ngành với điều kiện nguồn lực sẵn có để tận dụng tốt các cơ hội VTBN, các tuyến vận tải. - Kết hợp W4, W5, W6 với O1, O2, O3: Ngành VTBN cần đưa ra chiến lược cạnh tranh thế mạnh của ngành, theo hướng chú trọng phát triển đội tàu VTBN hiện đại, phù hợp với xu hướng hiện đại hóa đội tàu khu vực và thế giới. - Kết hợp W4, W5, W6 với O4, O5, O6: Để nâng cao NLCT ngành VTBN VN cần nâng cao NLCT của các DN trong ngành, nhanh chóng khắc phục các điểm yếu bất lợi trong cạnh tranh của các DN VTBN.	<u>KẾT HỢP W-T</u> - Kết hợp W1, W2, W3 với T1, T2: Tăng cường vai trò của Nhà nước trong việc nâng cao NLCT của các DN trong ngành. Cần thiết có chính sách hỗ trợ đầu tư và phát triển VTBN của Nhà nước. - Kết hợp W4, W5, W6 với T1, T2: Vai trò dẫn dắt và hỗ trợ của Nhà nước, đặc biệt quan trọng trong giai đoạn hiện nay. Sự phát triển đồng bộ của các ngành hỗ trợ có liên quan, kết hợp với sự nỗ lực của riêng ngành, của các DN VTBN. - Kết hợp W4, W5, W6 với T3, T4: Nâng cao NLCT VTBN để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường VTBN nhưng đảm bảo sự phát triển lành mạnh, bền vững VTBN, ngày càng nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải.

4.2 Định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030

Căn cứ vào các phân tích trên về NLCT ngành VTB VN và các tồn tại phát sinh cần nghiên cứu giải quyết về NLCT ngành VTB VN, các định hướng nâng cao NLCT ngành VTB VN đến năm 2030 bao gồm:

a. Nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam là một quá trình xử lý tổng thể và đồng bộ các yếu tố quyết định lợi thế cạnh tranh của ngành

Lợi thế cạnh tranh của ngành VTB định hướng đến 2030 được tạo dựng dựa trên sự tận dụng tối đa các lợi thế quốc gia và sức mạnh của các DN trong ngành, đặc biệt là các lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước và tiềm năng biển để nâng cao NLCT của ngành VTB VN một cách đồng bộ, có trọng tâm, trọng điểm, vừa có bước đi phù hợp, vừa có bước đột phá theo hướng hiện đại, tạo tiền đề nâng cao vị thế cạnh tranh ngành VTB trong khu vực và thế giới.

Thời gian vừa qua, những lợi thế cạnh tranh mà ngành VTB có được, phần lớn là dựa vào những lợi thế mang tính tự nhiên, có tính chất sẵn có và không bền vững. Vì vậy, nâng cao NLCT của ngành VTB trong thời gian tới cần được đặt dưới một quan điểm tổng thể, qua đó cần phải phát huy một cách hiệu quả các yếu tố lợi thế tự nhiên, đồng thời kết hợp tạo dựng các lợi thế quốc gia mang tính bền vững khác như là phát triển thị trường nội địa, tạo môi trường cạnh tranh sân nhà cho các DN VTB VN, phát triển các ngành hỗ trợ cũng như thúc đẩy của Nhà nước và các cơ quan có liên quan.

b. Phương thức nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam phải ưu tiên tập trung vào lợi thế cạnh tranh sở trường ngành vận tải biển của quốc gia, tạo sự chuyển biến tích cực và vững chắc các yếu tố quyết định lợi thế cạnh tranh của ngành

Để nâng cao NLCT của ngành định hướng đến 2030, điều cốt yếu là phải tăng cường và củng cố sức mạnh của các yếu tố cạnh tranh nguồn lực, cũng như tạo dựng sự gắn kết giữa các ngành liên quan và tận dụng các yếu tố lợi thế quốc gia cho ngành. NLCT của ngành được tạo dựng không chỉ nhờ những nỗ lực riêng lẻ của DN, mà nó đòi hỏi sự củng cố một cách đồng bộ các mắt xích trong một chuỗi các yếu tố liên quan chặt chẽ với nhau, tạo nên một lợi thế vững chắc trong cạnh tranh của ngành.

Bài học kinh nghiệm từ các quốc gia phát triển VTB và có NLCT cao đều sử dụng phương thức nâng cao NLCT ngành VTB theo đặc thù ngành VTB của các quốc gia khác nhau là khác nhau. Nhờ chiến lược cạnh tranh đúng đắn và phù hợp, Singapore đã phát triển dịch vụ vận tải và cảng biển thành trạm trung chuyển hàng đầu thế giới, Nhật Bản đã có đội tàu siêu trọng với năng lực vận tải khổng lồ, Trung Quốc có một đội tàu quy mô lớn và sản lượng vận tải vô cùng lớn, Mỹ chiếm lĩnh các tuyến vận tải giá trị siêu lợi nhuận, trong khi các quốc gia ASEAN như Thái Lan và Malaysia với xuất phát điểm năm 2001 thấp hơn VN nhưng đến nay đã vượt VN về VTB.

c. Nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam phải đồng bộ với phát triển các ngành hỗ trợ liên quan

Trước hết, nâng cao NLCT của ngành VTB định hướng đến 2030 phải đồng bộ với phát triển các phương thức vận tải đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, đường hàng không; ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến, hiện đại; chú trọng phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics để tạo nên một hệ thống vận tải đồng bộ, liên hoàn và hiệu quả. Phát triển hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, đường sông có tính chất quan trọng cho ngành VTB, đảm bảo hàng hóa được xếp/dỡ và giải phóng nhanh chóng cho tàu vận tải.

Hơn nữa, NLCT của ngành VTB định hướng đến 2030 không chỉ phụ thuộc vào bản thân nỗ lực của riêng ngành, mà còn phụ thuộc nhiều vào sự phát triển đồng bộ của các ngành hỗ trợ có liên quan, đặc biệt logistic bao gồm từ sản xuất, bốc xếp, lưu kho, di chuyển đến cảng và ngược lại. Vì vậy cần thiết phải có các biện pháp phát triển đồng thời những ngành này, phục vụ nhu cầu phát triển ngành VTB thời gian tới.

Do đó, nâng cao NLCT của ngành VTB cần đồng bộ với phát triển cơ sở hạ tầng, đảm bảo môi trường cạnh tranh và điều kiện cho hoạt động cảng biển phát triển nói riêng và VTB nói chung.

d. Nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam phải đảm bảo sự phát triển bền vững vận tải biển

Nâng cao NLCT của ngành VTB VN định hướng đến 2030 phải phù hợp với chủ trương công nghiệp hóa, hiện đại hóa theo tinh thần Nghị quyết của Đảng;

chủ trương cải cách thủ tục hành chính của Nhà nước, tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển lành mạnh, bền vững, ngày càng nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải, tăng sức cạnh tranh của đội tàu vận tải để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường VTB trong khu vực và thế giới.

Nâng cao NLCT của ngành có lộ trình, từng bước hiện đại, chất lượng ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn, giảm thiểu ô nhiễm môi trường, tiết kiệm năng lượng và thúc đẩy hội nhập quốc tế. Đây là một quá trình lâu dài, mang tính toàn diện và đòi hỏi sự nỗ lực của nhiều DN trong ngành, trong đó yếu tố Nhà nước đóng vai trò rất quan trọng.

e. Nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam phải chú trọng phát triển đội tàu vận tải biển hiện đại, phù hợp với xu hướng hiện đại hóa đội tàu khu vực và thế giới

Phát triển đội tàu biển VN định hướng đến 2030 theo hướng hiện đại, từng bước hiện đại hóa và trẻ hóa đội tàu biển VN, chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dụng (tàu container, tàu dầu, tàu hàng rời) và tàu trọng tải lớn, nhằm khai thác hiệu quả các tuyến hàng hải quốc tế khác nhau, tăng sức cạnh tranh của đội tàu vận tải để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường VTB khu vực và thế giới.

Tái cơ cấu đội tàu vận tải hoạt động chuyên tuyến theo hướng đầu tư tàu có tải trọng trung bình lớn, chủ yếu đảm nhận vận chuyển hàng hóa chuyên tuyến xa hoặc chuyên tuyến nhập khẩu như: vận tải than nhập khẩu phục vụ các nhà máy nhiệt điện, vận chuyển dầu thô phục vụ các nhà máy lọc hóa dầu...

Tập trung xây dựng chiến lược phát triển đội tàu định hướng đến 2030 theo hướng hiện đại, chú trọng đầu tư tàu ít tuổi, công nghệ kỹ thuật mới, dần dần đáp ứng các yêu cầu khắt khe về kỹ thuật và các rào cản kỹ thuật với các hàng hóa giá trị cao, đáp ứng được chất lượng vận tải của các chủ hàng lớn.

4.3 Các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030

4.3.1 Nhóm giải pháp 1: Nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong ngành nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh chung của ngành vận tải biển Việt Nam

Các DN trong ngành, bằng lựa chọn chiến lược kinh doanh hợp lý sẽ nâng cao NLCT của DN và vì thế củng cố NLCT chung của ngành. Để ngành VTB VN khẳng định vị thế cạnh tranh mạnh trên trường quốc tế, các DN trong ngành cần áp dụng các giải pháp chủ yếu sau:

4.3.1.1 Giải pháp về chiến lược kinh doanh nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của từng doanh nghiệp trong ngành, phù hợp với mục tiêu và định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam

Chiến lược kinh doanh có ý nghĩa rất quan trọng với DN, nó không những chỉ ra hướng đi, các mục tiêu dài hạn cho DN, mà quan trọng hơn nó xác định cách thức mà DN sẽ sử dụng để đạt được các lợi thế cạnh tranh trên thị trường, hướng tới khẳng định vị thế cạnh tranh trên thị trường VTB trong nước và quốc tế. Trong điều kiện môi trường kinh doanh ngày càng biến động phức tạp và khó lường, nhất là khi DN phải đương đầu với sự cạnh tranh không chỉ trong phạm vi quốc gia mà cả trên thị trường quốc tế thì việc DN có một chiến lược kinh doanh được xây dựng một cách bài bản có một ý nghĩa rất quan trọng, đôi khi là sống còn để tạo dựng một vị thế cạnh tranh thuận lợi và vững chắc.

Để tồn tại trong môi trường cạnh tranh có tính quốc tế cao, với nhiều đối thủ mạnh đến từ các quốc gia lớn về VTB, các DN trong ngành VTB VN cần phải có một chiến lược kinh doanh phù hợp, trong đó cần chú trọng các chiến lược cụ thể sau:

a. Chiến lược khai thác thị trường vận tải biển

Các DN thuộc ngành VTB VN cần phải giải quyết vấn đề chiến lược kinh doanh, khai thác thị trường VTB hiệu quả theo định hướng nâng cao NLCT ngành, cụ thể:

- Nghiên cứu thị trường VTB, chủ động tìm kiếm, mở rộng và phát triển thị trường cho các DN VTB:

+ Nghiên cứu rõ đặc tính từng thị trường vận tải và có sự lựa chọn phù hợp để đảm bảo nâng cao chất lượng vận tải và hiệu quả kinh doanh tối đa cho các DN VTB về: phương tiện vận tải; tuyến vận tải; chủng loại tàu và cỡ tàu (trọng tải tàu).

+ Các DN chủ động và tích cực mở rộng, tham gia các hoạt động đối ngoại trong cộng đồng vận tải khu vực và quốc tế, thiết lập các mối quan hệ với các tổ chức và cộng đồng vận tải, từ đó tạo được thế chủ động trong đàm phán, ký kết các hợp đồng và thỏa thuận quan trọng về vận tải.

+ Các DN vận tải cần chủ động tăng cường phối hợp, liên kết với các DN sản xuất, DN VN để chủ động tìm kiếm hợp đồng vận chuyển hàng hóa, nâng cao chất lượng vận tải để thu hút chủ hàng. Phát triển hệ thống mạng lưới đại lý có năng lực tại nước ngoài, từng bước tạo lập hệ thống vận tải và dịch vụ vận tải khép kín, chuyên nghiệp, hiệu quả và uy tín với các chủ hàng.

- Lựa chọn thị trường mục tiêu phù hợp nhất cho các DN VTB VN:

+ Xây dựng chiến lược để chiếm lĩnh các tuyến hoạt động vận tải mang lại hiệu quả cao. Tận dụng khai thác tối đa lợi thế trên các tuyến vận tải trong nước và các tuyến biển gần đối với các loại hàng truyền thống mà VN đang chiếm giữ, từng bước nâng thị phần vận chuyển hàng hóa đi các tuyến xa, kết hợp vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển gần đến cảng trung chuyển đi các tuyến xa.

+ Các DN VTB cần theo dõi sát diễn biến của thị trường trong nước, thị trường thế giới để thích ứng, điều chỉnh chiến lược, tận dụng cơ hội của thị trường để chủ động xây dựng kế hoạch kinh doanh phù hợp, thực hiện kế hoạch phát triển đội tàu linh hoạt theo định hướng quy hoạch đảm bảo tính hiệu quả trong kinh doanh.

- Giành quyền vận tải bằng chiến lược tạo liên kết chặt chẽ với các chủ hàng, các DN logistics để sẵn sàng đáp ứng được nhu cầu về vận tải:

+ Liên kết các DN vận tải với các DN VN để giành quyền vận tải, gắn kết quyền lợi của các DN VN với các DN vận tải, hạn chế “mua CIF, bán FOB”, qua đó lựa chọn tuyến vận tải có giá cước vận tải bình quân cao.

+ Liên kết các DN vận tải với các DN dịch vụ logistics để tạo lợi thế cạnh tranh. Trong thời hội nhập kinh tế toàn cầu, liên kết DN vận tải và logistics là rất quan trọng trong việc nâng cao tính cạnh tranh của hàng hóa, góp phần thúc đẩy của VN, nâng cao NLCT cho các DN vận tải.

+ Liên kết giữa các DN logistics với DN, giữa chủ hàng và chủ tàu, giữa DN trong nước với DN nước ngoài, giữa DN nói chung với cơ quan quản lý Nhà

nước để tạo thành liên minh tổ hợp vận tải mạnh, tạo quan hệ hợp tác kinh doanh lâu dài với các chủ hàng, dần dần tiến tới chủ động và chiếm lĩnh hoàn toàn thị trường hàng hoá của VN, góp phần thúc đẩy thương mại và nâng cao NLCT của VN trên trường quốc tế.

** Các điều kiện đảm bảo thực hiện:*

- Các DN VTB VN phải có nguồn nhân lực có trình độ và nhạy bén với thị trường VTB, thực hiện nghiên cứu nghiêm túc từng thị trường vận tải và tổ chức khai thác đội tàu phù hợp với từng phân khúc thị trường vận tải nhằm đạt hiệu quả vận tải tối đa.

- Các DN VTB VN phải coi trọng và quyết liệt trong nghiên cứu thị trường vận tải và xây dựng chiến lược phát triển thị trường VTB từ nay đến 2030.

- Nhà quản lý phải có chuyên môn hàng hải, có kiến thức về khai thác VTB và vận doanh tàu, am hiểu tập quán hàng hải thế giới và giải quyết các vấn đề tranh chấp khi vận tải quốc tế.

b. Chiến lược phát triển đội tàu biển Việt Nam

Căn cứ vào định hướng nâng cao NLCT ngành VTB VN, các DN trong ngành từng bước đặt mục tiêu hướng vào việc phát triển đội tàu vận tải theo nhu cầu thị trường, phù hợp với chiến lược phát triển ngành và xu thế phát triển vận tải khu vực và thế giới. Không phát triển đội tàu về số lượng và tấn trọng tải mà cần tập trung phát triển đội tàu lớn để tăng hiệu quả vận tải và cạnh tranh giá cước vận tải bình quân.

Xây dựng chiến lược phát triển đội tàu theo hướng nâng cao NLCT ngành VTB VN, cụ thể:

- *Chú trọng đầu tư phát triển tàu chuyên dụng có tải trọng phù hợp với từng loại hàng hoá và từng tuyến vận tải, nhằm tăng cạnh tranh về phân loại, cỡ tàu trên các tuyến hàng hải quốc tế khác nhau:*

- + *Đối với hàng rời:* sử dụng tàu chuyên dùng hàng rời trọng tải từ 100.000 đến 200.000 tấn (DWT) để nhập khẩu than cho các nhà máy nhiệt điện, than quặng cho nhà máy liên hợp luyện gang thép; sử dụng tàu trọng tải 30.000 đến 50.000 tấn để xuất khẩu than, quặng, alumin, nhập phân bón và clinke.

+ *Đối với hàng bách hóa, hàng tổng hợp*: sử dụng tàu trọng tải từ 5.000 đến 50.000 tấn, trong đó đi và đến các quốc gia khu vực Châu Á sử dụng cỡ tàu từ 10.000 đến 20.000 tấn; đi và đến các quốc gia khu vực Châu Âu, Châu Mỹ, Châu Phi sử dụng cỡ tàu từ 30.000 đến 50.000 tấn.

+ *Đối với hàng container*: đi và đến các quốc gia khu vực Châu Á chủ yếu sử dụng tàu có sức chở từ 500 đến 3.000 TEU; đi và đến các quốc gia thuộc Châu Âu, Châu Mỹ, Châu Phi sử dụng cỡ tàu có sức chở từ 4.000 đến 9.000 TEU và tàu có sức chở lớn hơn khi có điều kiện.

+ *Đối với hàng lỏng (như xăng, dầu, nhựa đường, hoá chất...)*: sử dụng tàu có trọng tải từ 100.000 đến 400.000 tấn chở dầu thô nhập khẩu; tàu có trọng tải từ 10.000 đến 50.000 tấn chở dầu sản phẩm nhập khẩu; tàu mẹ có trọng tải từ 150.000 đến 300.000 tấn vận chuyển xăng dầu nhập khẩu trung chuyển; tàu có trọng tải từ 1.000 đến 10.000 tấn chở khí hóa lỏng.

- *Từng bước chuyển phần lớn các tàu hiện nay của ngành VTB VN có trọng tải nhỏ vào hoạt động chuyên tuyến nội địa do không có đủ NLCT VTB quốc tế*:

+ *Đối với hàng rời, hàng bách hóa*: sử dụng tàu có trọng tải từ 1.000 đến 10.000 tấn vận tải than nhập khẩu từ đầu mối trung chuyển về các bến của nhà máy.

+ *Đối với hàng container*: sử dụng tàu có sức chở từ 200 đến 1.000 TEU.

+ *Đối với hàng lỏng*: sử dụng tàu dầu có trọng tải từ 100.000 đến 150.000 tấn chở dầu thô từ các mỏ vào nhà máy lọc dầu; tàu dầu có trọng tải từ 1.000 đến 30.000 tấn chở sản phẩm dầu chuyên dùng.

* *Các điều kiện đảm bảo thực hiện*:

- Các DN VTB VN phải có nguồn nhân lực có trình độ và khai thác được thị trường mua bán tàu biển quốc tế, nghiên cứu từng thị trường đóng tàu và cung tàu biển và tổ chức khai thác đội tàu phù hợp với từng thị trường vận tải nhằm đạt hiệu quả vận tải tối đa. Đồng thời phải kiểm soát tốt vấn đề xây dựng chiến lược phát triển đội tàu theo hướng nâng cao NLCT ngành VTB VN.

- Nhà quản lý phải có chuyên môn hàng hải, có kiến thức về khai thác VTB và vận doanh tàu, có đủ khả năng xử lý sự cố hàng hải và các vấn đề liên quan đến nghiệp vụ vận tải quốc tế.

- Các DN VTB VN phải coi trọng việc trong nghiên cứu thị trường vận tải, đầu tư áp dụng các trang thiết bị hiện đại (thiết bị, máy móc, chương trình quản lý...) hiện đại để kiểm soát và quản lý đội tàu vận tải quốc tế.

c. Chiến lược cạnh tranh giá cước vận tải biển

Giá cước VTB là yếu tố hạn chế cơ bản nhất của các DN vận tải hàng hóa XNK cũng như của ngành VTB VN, như phân tích thực trạng tiêu chí giá cước vận tải mục 3.2.2.1, trong suốt giai đoạn 2001-2014, giá cước VTB của VN thường cao hơn giá cước VTB trên cùng tuyến vận tải và cùng loại hàng hóa vận tải của các quốc gia trong khu vực và đặc biệt so với giá cước VTB rất cạnh tranh và thấp của Trung Quốc, điều này lý giải đối thủ Trung Quốc luôn luôn dẫn đầu thị trường vận tải hàng hóa XNK của VN nhờ có NLCT ưu việt. Với phân khúc thị trường vận tải tuyến ngắn, hàng hóa thô, điều kiện kỹ thuật đơn giản thì giá cước VTB là một yếu tố cạnh tranh càng khốc liệt.

Để giảm giá cước vận tải, ngành VTB VN cần áp dụng mọi biện pháp để tiết kiệm chi phí vận tải, chi phí xếp dỡ hàng hóa và khai thác tàu hiệu quả, cụ thể:

- *Giảm chi phí vận tải*: chi phí nhiên liệu, dầu nhớt, nước ngọt, chi phí sửa chữa, chi phí phụ tùng vật tư, cảng phí... trong đó, chi phí nhiên liệu chiếm tỷ trọng lớn nhất trong chi phí vận tải (trung bình chi phí nhiên liệu chiếm 40-50% doanh thu vận tải). Chính vì vậy, giảm chi phí nhiên liệu có vị trí quan trọng trong công tác hạ giá cước vận tải. Tuy nhiên, giảm chi phí nhiên liệu không có nghĩa là cắt giảm nhiên liệu dưới định mức cho phép. Bởi làm như vậy sẽ trực tiếp ảnh hưởng tới tốc độ tàu và kéo dài thời gian vận doanh tàu. Các DN trong ngành chỉ có thể giảm chi phí nhiên liệu bằng cách định mức tiêu hao chặt chẽ hơn, quản lý tiêu thụ nhiên liệu tránh thất thoát trong quá trình giao nhận và tiêu thụ, tổ chức cấp nhiên liệu hiệu quả và nơi tin cậy hơn, nâng cao chất lượng bảo dưỡng sửa chữa máy móc thiết bị tàu để giảm thiểu sự cố, nâng cao ý thức trách nhiệm của thuyền viên tránh lãng phí nhiên liệu. Ngoài ra, cần thực hiện các biện pháp giảm chi phí sửa chữa (khoảng 5% doanh thu vận tải) như tăng cường bảo quản bảo dưỡng, khai thác tàu đúng quy trình kỹ thuật, quản lý máy móc thiết bị để tránh hỏng hóc, giảm chi phí sửa chữa, chi phí quản lý tàu, tránh tình trạng tàu neo đậu hay bị bắt giữ nhiều...

- *Giảm chi phí cố định:* như chi phí khấu hao, lãi vay, chênh tỷ giá đầu tư, bảo hiểm, chi phí quản lý, lương thuyền viên... Chi phí cố định là loại chi phí không thay đổi khi vận doanh tàu tăng hoặc giảm, nhưng chi phí cố định bình quân trên một đơn vị tấn hoặc tấn.km hàng hóa sẽ thay đổi và biến động ngược chiều với sản lượng vận tải. Do đó, khi sản lượng vận tải tăng sẽ giảm chi phí cố định bình quân tính trên một đơn vị hàng hóa vận tải. Muốn tăng sản lượng trên quy mô vận tải hiện có thì các DN trong ngành VTB VN phải tăng khả năng khai thác tàu, khai thác chuyến hàng, khai thác tuyến hàng hải, khai thác công suất cảng, tận dụng triệt để năng lực quản lý tàu để giảm tổn thất trên đầu tấn vận tải.

- *Chi phí ngày tàu:* như thời gian vận tải, thời gian xếp dỡ hàng hóa, điều kiện bảo quản hàng hóa vận chuyển, tính chuyên dụng hóa (tàu chuyên dụng, cảng chuyên dụng, xếp dỡ chuyên dụng, khai thác và quản lý tàu chạy chuyên tuyến...). Các DN VTB cần tiếp cận tốt các chủ hàng XNK, nắm bắt được thông tin, nhu cầu chủ hàng cụ thể với từng tuyến khai thác vận tải để khai thác ngày tàu hiệu quả hơn. Giảm chi phí ngày tàu cũng là biện pháp có tính then chốt và vững chắc nhất để tăng khả năng cạnh tranh của ngành VTB VN nói chung cũng như của các DN VTB VN nói riêng, phản ánh chất lượng VTB và là một trong những yếu tố đầu tiên và quan trọng nhất mà hầu hết các chủ hàng đều quan tâm.

Trong vận tải hàng hóa, không phải lúc nào giá cước vận tải thấp hơn giá đối thủ cạnh tranh là cũng có thể thu hút được chủ hàng vì nhiều khi giá cước vận tải thấp hơn sẽ gây nghi ngờ của chủ hàng về sự phát sinh và tổn thất chi phí ngày tàu. Do vậy, muốn giá cước vận tải thực sự là công cụ cạnh tranh đắc lực thì ngành VTB VN phải áp dụng hàng loạt các biện pháp tổng thể trong quản lý và khai thác tàu, phù hợp với từng hàng hóa vận tải và tuyến vận tải cụ thể, từng chủ hàng XNK cụ thể, phù hợp với định hướng chiến lược nâng cao NLCT ngành VTB VN.

** Các điều kiện đảm bảo thực hiện:*

- Các chủ tàu là các DN VTB VN phải am hiểu và kiểm soát tốt các chi phí vận tải cũng như quản trị chi phí kinh doanh tốt. Nhà quản lý phải có chuyên môn hàng hải, có kiến thức về khai thác VTB và vận doanh tàu, có đủ khả năng xử lý sự cố hàng hải và các vấn đề liên quan đến nghiệp vụ vận tải quốc tế.

- Các DN VTB VN phải coi trọng và quyết liệt trong quản lý chi phí vận tải, đầu tư áp dụng các trang thiết bị hiện đại (thiết bị, máy móc, chương trình quản lý...) hiện đại để tăng chất lượng quản lý thuyền viên và đội tàu vận tải.

d. Chiến lược cạnh tranh trong môi trường hội nhập và hợp tác quốc tế về vận tải biển

Hợp tác quốc tế đang là một xu thế của thời đại ngày nay, khi mà các nước trong khu vực và trên thế giới đang liên kết với nhau để phát triển kinh tế, ổn định chính trị, xã hội. Đối với ngành VTB, hợp tác quốc tế về VTB tạo ra những điều kiện quan trọng giúp VN vừa có thể khai thác hiệu quả mọi tiềm năng, lợi thế của biển, vừa tạo ra những nhân tố góp phần tích cực bảo vệ chủ quyền, lợi ích quốc gia và giữ vững hoà bình, ổn định trên biển.

Ngành VTB là những ngành kinh tế thường có tính quốc tế cao, bởi vì các con đường giao thông trên biển chủ yếu là đi ra quốc tế, công nghiệp đóng tàu cũng đòi hỏi cao về khoa học công nghệ, vốn và năng lực tài chính, năng lực quản lý; các dịch vụ cảng biển cũng cần các yếu tố hợp tác quốc tế mới có khả năng phát triển tích cực. VN tiếp giáp với nhiều nước và là nơi giao thương thuận tiện nhất với VTB quốc tế. Nếu như chúng ta chậm mở rộng quan hệ quốc tế, kinh tế VTB sẽ ngưng trệ.

Trong bối cảnh hội nhập quốc tế và khu vực, VN cần nỗ lực chuẩn bị mọi mặt, tranh thủ thời cơ, đẩy mạnh hợp tác quốc tế, thu hút nguồn lực để phát triển VTB vốn có nhiều lợi thế từ một quốc gia biển. Trong đó chú trọng các biện pháp sau:

- *Các DN VTB VN tích cực mở cửa hợp tác:* thu hút mạnh các nguồn lực bên ngoài đầu tư cho cảng trung chuyển quốc tế; đóng mới các đội tàu có trọng tải cao, hiện đại về công nghệ khai thác cảng và quản lý cảng...

+ Tăng cường xúc tiến quan hệ khu vực và quốc tế về VTB, đẩy mạnh hợp tác quốc tế về VTB, tích cực tham gia các công ước quốc tế, hiệp định song phương, đa phương trong lĩnh vực hàng hải; hỗ trợ về thủ tục pháp lý cho DN VTB VN mở rộng đại lý hoạt động ở nước ngoài để nâng tầm cạnh tranh cho các chủ tàu VN.

+ Tăng cường xúc tiến các hợp đồng vận tải quốc tế, xúc tiến quan hệ giữa các DN VTB VN với các chủ hàng quốc tế, các quốc gia tham gia Hiệp định

thương mại tự do (FTA) và Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương (TPP), để giành thị phần hàng hoá quốc tế tốt nhất cho các DN VTB VN, đồng thời tăng cường năng lực khai thác hàng hóa hai chiều và hàng XNK chiều đi và về VN.

- Các DN VTB VN tăng cường gắn kết quyền lợi với các chủ hàng XNK quốc tế và logistics vận tải quốc tế: để tiến tới giành quyền chủ động chọn phương tiện vận tải, nhằm từng bước giành nguồn hàng XNK cho đội tàu VTB VN và từng bước khẳng định vị thế cạnh tranh về VTB trong khu vực và trên thế giới.

** Các điều kiện đảm bảo thực hiện:*

- Chính sách của Nhà nước phải thông thoáng, mở cửa về VTB với tất cả các nước trên thế giới, tham gia hợp tác kinh tế và thương mại toàn cầu.

- Các DN VTB VN phải năng động, tích cực, chủ động mở rộng quan hệ VTB quốc tế, phục vụ tốt khách hàng của VTB là các DN XNK quốc tế, các nhà logistics quốc tế.

- Các DN VTB VN phải phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao về quản lý VTB quốc tế, logistics vận tải quốc tế, khai thác thị trường VTB quốc tế. Các DN VTB VN có chiến lược nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho ngành, chú trọng bồi dưỡng năng lực công tác quản lý, khả năng hợp tác, giao tiếp trong quá trình hội nhập, chú trọng hơn nữa việc đào tạo luật pháp quốc tế và ngoại ngữ.

- Các DN VTB VN cần phải tận dụng tốt cơ hội từ môi trường hội nhập và hợp tác quốc tế về VTB để xây dựng chiến lược kinh doanh hợp lý, phù hợp nhằm nâng cao NLCT cho các DN VTB trong ngành.

4.3.1.2 Giải pháp về đầu tư phát triển vận tải biển của từng doanh nghiệp trong ngành theo định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh chung của ngành

Đầu tư theo hướng hiện đại hoá và chuyên nghiệp hóa cơ sở vật chất kỹ thuật vận tải, đặc biệt đội tàu VTB, là giải pháp hướng đích trọng tâm nhất nhằm nâng cao NLCT của các DN trong ngành. Hiện đại hoá và chuyên nghiệp hóa cơ sở vật chất kỹ thuật vận tải sẽ phá vỡ các rào cản kỹ thuật, đáp ứng được yêu cầu chất lượng vận tải của từng chủ hàng, phù hợp với yêu cầu của từng thị trường. Điều đó sẽ giúp các DN trong ngành có lợi thế cạnh tranh, qua đó nâng cao NLCT chung của ngành.

Việc tăng cường đầu tư theo định hướng nâng cao NLCT ngành phải giải quyết được các vấn đề tồn tại về đầu tư phát triển đội tàu và các vấn đề về đầu tư trong các DN VTB Nhà nước, cần áp dụng các giải pháp sau:

a. Đẩy nhanh quá trình tái cơ cấu các doanh nghiệp vận tải Nhà nước hoạt động kinh doanh không hiệu quả

Việc tái cơ cấu các DN vận tải Nhà nước hiện nay thuộc Tổng công ty Hàng hải VN (Vinalines), bao gồm 09 DN cổ phần Nhà nước (Vosco, Vitranschart, Vinaship, Đông Đô, Nosco, Vinalines shipping, Container Vinalines, Vinalines Sài Gòn, Biển Đông) là để đảm bảo cho các DN Nhà nước hoạt động hiệu quả, phát triển được đội tàu vận tải, tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng và lành mạnh cho tất cả các DN trong ngành VTB.

Đẩy nhanh quá trình tái cơ cấu các DN vận tải Nhà nước hoạt động kinh doanh không hiệu quả bằng việc áp dụng các biện pháp sau:

- *Tái cơ cấu tài chính theo hướng:* Nhà nước cho khoan nợ, giảm lãi suất có thời hạn đến 2020, kéo dài thời gian trả nợ (giãn nợ) và giãn thời hạn khấu hao các dự án đầu tư phát triển đội tàu từ 10 năm lên 20 năm.

- *Cơ cấu lại tỷ lệ vốn góp tại các công ty cổ phần:* giảm tỷ lệ vốn của Tổng công ty Hàng hải VN Vinalines trong 09 công ty thành viên để giảm áp lực tài chính. Thông qua giảm tỷ lệ vốn của Tổng công ty Hàng hải VN Vinalines để thu hồi vốn nhằm tập trung nguồn lực cho tái đầu tư phát triển đội tàu Vinalines mang tính tập trung, trọng điểm, phù hợp với định hướng nâng cao NLCT chung của ngành VTB.

- *Cơ cấu lại danh mục các dự án đầu tư không hiệu quả:* thoái hoàn toàn các vốn đầu tư ngoài ngành, tái cơ cấu gọn nhẹ và tập trung Vinaline vào ngành nghề kinh doanh chính: VTB, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải. Các DN VTB Nhà nước phải phát huy thế mạnh sở trường của từng DN, không đầu tư dàn trải, phải đạt mục tiêu nâng cao năng lực VTB VN trong bối cảnh hội nhập kinh tế khu vực và quốc tế hiện nay. Đồng thời bán, thanh lý các tàu hoạt động không hiệu quả để giảm lỗ, sắp xếp lại bộ máy quản lý phù hợp với mô hình mới.

** Các điều kiện đảm bảo thực hiện:*

- Nhà nước sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về VTB, tạo hành lang pháp lý ổn định cho hoạt động tái cơ cấu các DN VTB có vốn góp của Nhà nước.

- Nhà nước bổ sung, sửa đổi các văn bản pháp quy về cơ chế, chính sách nhằm hỗ trợ DN VTB vượt qua khó khăn, duy trì sản xuất, từng bước tái cơ cấu các DN VTB có vốn góp của Nhà nước.

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế, bao gồm cả các tổ chức nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển VN, có cơ chế, chính sách thích hợp, hỗ trợ quá trình đầu tư tái cơ cấu kết hợp phát triển và hiện đại hóa đội tàu quốc gia.

- Nâng cao chất lượng quản lý của cán bộ công chức trong quản lý Nhà nước về VTB, thích nghi với môi trường cạnh tranh quốc tế về VTB sau khi tái cơ cấu các DN VTB có vốn góp của Nhà nước.

b. Đẩy nhanh quá trình cổ phần hóa các doanh nghiệp do Nhà nước chiếm giữ 100% vốn

Cổ phần hóa nhằm khắc phục việc kinh doanh không hiệu quả và sự cạnh tranh không lành mạnh trong các DN VTB thuộc Nhà nước, tạo môi trường cạnh tranh sòng phẳng, bình đẳng cho tất cả các DN VTB, nâng cao NLCT chung cho các DN vận tải trong ngành.

- *Giai đoạn 2015-2018*: tiếp tục đẩy mạnh việc thực hiện cổ phần hóa các công ty con và công ty thành viên của Tổng công ty Hàng hải VN (Vinalines).

- *Lộ trình từ 2018 đến 2020*: cổ phần hóa Tổng công ty Hàng hải VN Vinalines (bao gồm Tổng công ty Hàng hải VN Vinalines và 08 cảng quốc gia 100% vốn Nhà nước: cảng Quảng Ninh, Hải Phòng, Nghệ An, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, Sài Gòn, Cần Thơ).

- *Đầu tư trọng điểm vào phát triển đội tàu*: vốn thu hồi từ cổ phần hóa sẽ được tái đầu tư hiệu quả theo hướng hiện đại và chuyên dụng hóa đội tàu vận tải như định hướng nâng cao NLCT chung của ngành VTB.

** Các điều kiện đảm bảo thực hiện:*

- Nhà nước sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về VTB, tạo hành lang pháp lý ổn định cho hoạt động cổ phần hoá các DN VTB Nhà nước.

- Nhà nước bổ sung, sửa đổi các văn bản pháp quy về cơ chế, chính sách nhằm hỗ trợ DN VTB vượt qua khó khăn, duy trì sản xuất, từng bước cổ phần hoá các DN VTB Nhà nước.

- Khuyến khích mọi thành phần kinh tế, bao gồm cả các tổ chức nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển VN, có cơ chế, chính sách thích hợp, hỗ trợ quá trình đầu tư xã hội hoá quản lý kết hợp phát triển và cổ phần hóa đội tàu quốc gia.

- Nâng cao chất lượng quản lý của cán bộ công chức trong quản lý Nhà nước về VTB, thích nghi với môi trường cạnh tranh quốc tế về VTB sau khi cổ phần hóa các DN VTB Nhà nước.

c. Đổi mới phương thức đầu tư vận tải biển

- *Chính sách khuyến khích xã hội hóa đầu tư*: mở rộng đầu tư với mọi thành phần kinh tế bao gồm cả các tổ chức nước ngoài tham gia vào quá trình cổ phần hóa VTB. Khuyến khích thu hút vốn đầu tư từ các tổ chức và cá nhân nước ngoài đầu tư phát triển VTB VN, hợp tác kinh doanh và đầu tư với các đối tác nước ngoài để huy động nguồn lực tài chính từ các tổ chức tín dụng trong và ngoài nước cho phát triển đội tàu vận tải.

- *Phổ biến mở rộng hình thức hợp tác Nhà nước - tư nhân (PPP)*: Khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, DN thuộc mọi thành phần kinh tế trong và ngoài nước tham gia đầu tư phát triển VTB theo hình thức hợp tác Nhà nước - tư nhân, đồng thời xã hội hoá đầu tư phần lớn các DN VTB hiện nay do Nhà nước quản lý, tiến tới tư nhân hoá toàn bộ VTB VN.

Hiện nay, Nhà nước và Bộ GTVT mới đang chỉ đạo áp dụng thí điểm hình thức đầu tư hợp tác Nhà nước - tư nhân (PPP) cho cảng biển cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện tại Hải Phòng.

** Các điều kiện đảm bảo thực hiện:*

- Nhà nước khuyến khích mọi thành phần kinh tế, bao gồm cả các tổ chức nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển VN, có cơ chế, chính sách thích hợp, đồng bộ, hỗ trợ kịp thời quá trình đầu tư tái cơ cấu kết hợp phát triển và hiện đại hóa đội tàu VTB.

- Bổ sung, chỉnh sửa quy định nhằm xây dựng môi trường thông thoáng, thuận lợi đảm bảo cạnh tranh lành mạnh, tạo tiền đề tập trung nguồn lực đầu tư hình thành các DN VN đủ NLCT trong lĩnh vực.

- Đẩy mạnh cải cách hành chính trong lĩnh vực đầu tư VTB, đặc biệt là thủ tục hành chính đầu tư vào các cảng biển, hỗ trợ xã hội hoá đầu tư vào VTB và cảng biển theo hướng nâng cao NLCT cho các DN VTB VN.

- Các DN cần có kế hoạch rõ ràng về các phương án huy động vốn và khai thác nguồn vốn cho tái đầu tư.

4.3.1.3 Giải pháp nâng cao năng lực quản lý điều hành và khai thác đội tàu của các doanh nghiệp vận tải trong ngành

Để giải quyết hàng loạt các vấn đề tồn tại hiện nay của các DN trong ngành VTB VN cần phải có lộ trình và áp dụng tổng hợp các giải pháp, trong đó cần chú trọng đến các giải pháp sau:

- *Nâng cao năng lực quản lý điều hành DN và khai thác đội tàu vận tải:* các DN phải tự đổi mới nâng cao phương thức quản lý và khai thác đội tàu, ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý điều hành và khai thác đội tàu. Nâng cao chất lượng trong việc điều phối tàu, thiết lập mạng lưới đại lý hỗ trợ tàu hiệu quả, đảm bảo lịch trình tàu luôn ổn định để nâng cao uy tín đối với chủ hàng. Đặc biệt, các DN khai thác tàu tuyến quốc tế cần phát triển hệ thống mạng lưới đại lý có năng lực tại nước ngoài, tạo ra hệ thống dịch vụ chuyên nghiệp, nâng cao chất lượng dịch vụ và uy tín của đội tàu VN trên thế giới. Tham khảo áp dụng các công nghệ quản lý tiên tiến của các chủ tàu nước ngoài: thiết bị theo dõi hành trình, thiết bị giám sát nhiên liệu, hệ thống giám sát tự động tàu...

- *Tăng cường công tác quản lý thuyền viên trên các tàu vận tải:* có biện pháp trong việc kiểm soát chất lượng, quá trình công tác của thuyền viên, nhằm loại bỏ những thuyền viên yếu kém về tay nghề và trách nhiệm nghề nghiệp. Đội ngũ sỹ quan, thuyền viên của các DN VTB cần được tiếp tục đào tạo, hướng dẫn và nâng cao nhận thức về chuyên môn nghiệp vụ, đặc biệt là trình độ ngoại ngữ. Bên cạnh đó, thuyền viên phải có ý thức trách nhiệm cao hơn nữa trong vận hành khai thác tàu nhằm giảm thiểu chi phí do thuyền viên gây ra.

- *Tăng cường đổi mới và nâng cấp tình trạng kỹ thuật đội tàu:* tái cơ cấu lại đội tàu, bán thanh lý những tàu cũ hoạt động không hiệu quả để cắt lỗ, giảm lỗ và huy động nguồn vốn thực hiện các dự án đầu tư đội tàu khi thị trường có dấu hiệu hồi phục theo hướng hiện đại và chuyên dụng hóa đội tàu vận tải.

- *Tăng cường liên kết chặt chẽ với các chủ hàng:* tăng cường phối hợp, hiệp thương giữa các DN VTB với các DN hàng hóa để giành quyền thuê phương tiện với đối tác nước ngoài. Các công ty VTB trong nước cần liên kết chặt chẽ, tránh việc cạnh tranh không lành mạnh làm ảnh hưởng xấu đến môi trường kinh doanh, gây thiệt hại đến chính DN và để các chủ tàu nước ngoài hưởng lợi.

** Các điều kiện đảm bảo thực hiện:*

- Muốn thực hiện được việc nâng cao năng lực quản lý điều hành và khai thác đội tàu hiệu quả thì các DN VTB cần phải có nguồn vốn lớn.

- Bên cạnh đó, đội ngũ quản lý vận tải phải có năng lực, biết nắm bắt thời cơ, dám nghĩ dám làm, nhạy bén với nghiệp vụ quản lý VTB quốc tế.

- Nhà nước đẩy mạnh hợp tác quốc tế về VTB, hỗ trợ về thủ tục pháp lý cho DN VTB VN mở rộng đại lý hoạt động ở nước ngoài.

- Nâng cao chất lượng quản lý của Nhà nước với VTB, chất lượng đội ngũ cán bộ công chức trong quản lý Nhà nước về VTB, giám sát chặt chẽ hoạt động cạnh tranh lành mạnh, về giá cước, thị phần vận tải và nguồn hàng.

4.3.2 Nhóm giải pháp 2: Tăng cường vai trò của Nhà nước trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp trong ngành nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh chung của ngành vận tải biển Việt Nam

Trong nền kinh tế thị trường, Nhà nước đóng vai trò là người định hướng chiến lược, quy định khung pháp luật, đề ra những mục tiêu chung cho sự phát triển, thống nhất điều hoà các quyền lợi chung và cá nhân. Nhìn chung các quốc gia hiện nay, kể cả các quốc gia đã phát triển và các quốc gia chậm và đang phát triển đều coi trọng việc kết hợp giữa cơ chế thị trường tự do và sự điều tiết của Nhà nước trong quản lý kinh tế thị trường để nhằm đạt được hiệu quả kinh tế cao nhất. Nhà nước phát huy tốt vai trò quản lý và điều tiết của Nhà nước về VTB, cần có các giải pháp về chính sách và cơ chế để thúc đẩy phát triển theo định hướng nâng cao NLCT ngành VTB VN, gồm:

4.3.2.1 Giải pháp về chính sách hỗ trợ đầu tư và phát triển vận tải biển của Nhà nước

Trong khi các DN VTB VN đều gặp phải vấn đề khó khăn về tài chính, đều rơi vào thua lỗ và phá sản, dẫn tới sụt giảm vận tải nghiêm trọng. Việc Nhà nước xây dựng chính sách và cơ chế hỗ trợ DN VTB VN trong ngắn hạn là việc làm cần thiết.

a. Chính sách hỗ trợ tài chính cho các doanh nghiệp vận tải biển vượt qua giai đoạn khó khăn

- Nhà nước cần có cơ chế hỗ trợ DN VTB VN theo lộ trình hai giai đoạn, nhằm mục đích hỗ trợ tài chính cho các DN VTB vượt qua giai đoạn khó khăn:

+ *Giai đoạn đầu, có thời hạn từ 3-5 năm*: hỗ trợ DN VTB VN vượt qua giai đoạn khó khăn tài chính hiện nay để phục hồi sản xuất kinh doanh.

+ *Giai đoạn sau tới 2025, định hướng tới 2030*: hỗ trợ DN VTB VN từng bước phát triển VTB, nâng cao năng lực VTB, thị phần vận chuyển hàng hóa XNK của DN VTB VN.

- *Đề xuất các cơ chế hỗ trợ DN và giảm chi phí có thời hạn, từ 3-5 năm*:

+ *Giảm thuế nhiên liệu (thuế nhập khẩu, thuế tiêu thụ đặc biệt, thuế môi trường)*: chi phí nhiên liệu chiếm 40% chi phí VTB, trong những năm gần đây giá nhiên liệu không ổn định và liên tục tăng cao. Các DN VTB VN phải mua giá nhiên liệu trong nước với giá cao hơn khoảng 30% so với giá nhiên liệu được mua ở Singapore, để hỗ trợ giảm chi phí VTB đồng thời nâng cao khả năng cạnh tranh của DN VTB VN, kiến nghị nhà nước có chính sách hỗ trợ các DN VTB VN được mua nhiên liệu với mức giá ưu đãi tại nhà máy lọc dầu Dung Quất hoặc dầu tạm nhập tái xuất với mức giá ưu đãi hoặc giảm thuế.

+ *Giảm thuế có thời hạn*: đối với hàng hóa là vật tư, thiết bị tàu biển phục vụ cho việc sửa chữa, bảo dưỡng tàu biển, đối với nguồn thu từ vận tải hàng hóa trên tuyến VTB, đối với dự án đầu tư tàu biển tham gia vận tải hàng hóa được áp dụng mức thuế nhập khẩu và mức thuế suất thuế giá trị gia tăng là 0%.

+ *Giảm phí vận tải*: cảng, lệ phí hàng hải, biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải đối với tàu có trọng tải lớn ra vào các cảng lớn như Vân Phong, Cái Mép - Thị Vải, Lạch Huyện.

+ *Vay vốn lưu động*: DN được hỗ trợ vay vốn lưu động với lãi suất ưu đãi.

* *Các điều kiện đảm bảo thực hiện*:

- Nhà nước bổ sung, sửa đổi các văn bản pháp quy về cơ chế, chính sách nhằm hỗ trợ DN VTB vượt qua khó khăn, duy trì sản xuất, từng bước cổ phần hoá các DN VTB Nhà nước.

- Nhà nước sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về VTB, tạo hành lang pháp lý ổn định cho hoạt động hỗ trợ tài chính cho các DN VTB.

- Các DN cần có phương án kinh doanh rõ ràng khi được hỗ trợ của Nhà nước để vượt qua giai đoạn khó khăn hiện nay.

b. Chính sách hỗ trợ tài chính cho đầu tư phát triển đội tàu vận tải theo định hướng nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam

- *Hỗ trợ đầu tư*: Nhà nước có chính sách hỗ trợ đầu tư ban đầu, cho vay tín dụng ưu đãi trong mua bán tàu biển hoặc đóng mới tàu biển chuyên dụng trọng tải lớn, hiện đại.

- *Khuyến khích đầu tư đội tàu trọng tải lớn*: Chính sách khuyến khích về thuế trong mua bán tàu chuyên dụng có trọng tải lớn theo định hướng hiện đại hóa đội tàu VTB VN.

- *Vay vốn lưu động*: đối với dự án đầu tư tàu biển chạy tuyến quốc tế, tham gia vận tải hàng hoá XNK của VN, DN được hỗ trợ vay vốn lưu động với lãi suất ưu đãi từ các ngân hàng Nhà nước hoặc giảm thuế với vận tải hàng hoá XNK VN.

* *Các điều kiện đảm bảo thực hiện*:

- Nhà nước bổ sung, sửa đổi các văn bản pháp quy về cơ chế, chính sách nhằm hỗ trợ tài chính cho các DN VTB đầu tư phát triển đội tàu nhằm nâng cao NLCT ngành VTB VN.

- Nhà nước sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về VTB như Bộ luật Hàng hải, luật thuế và phí VTB và phí cảng, tạo hành lang pháp lý ổn định cho hoạt động hỗ trợ tài chính cho các DN VTB đầu tư phát triển đội tàu theo hướng nâng cao NLCT ngành VTB VN.

- Các DN cần có phương án kinh doanh rõ ràng khi được hỗ trợ của Nhà

nước đầu tư phát triển đội tàu theo hướng nâng cao NLCT ngành VTB VN.

4.3.2.2 Giải pháp về chính sách Nhà nước tạo môi trường cạnh tranh Việt Nam lành mạnh

Chính sách nâng cao NLCT của ngành VTB VN trong cộng đồng hàng hải quốc tế cần được thực hiện chủ động và tích cực mở rộng, tham gia các hoạt động đối ngoại trong cộng đồng hàng hải quốc tế, thiết lập các mối quan hệ song phương và đa phương về VTB, từng bước tạo môi trường cạnh tranh và khẳng định vị thế của ngành vận tải trong các tổ chức hàng hải và trong cộng đồng quốc tế, từng bước tạo thế chủ động trong đàm phán, ký kết các hiệp định và thỏa thuận quan trọng về hàng hải.

- Chính sách Nhà nước khuyến khích các DN trong ngành cạnh tranh bình đẳng, tự do cạnh tranh theo quy định pháp luật.

- Chính sách Nhà nước tạo điều kiện về kinh doanh VTB, tích cực cải thiện môi trường kinh doanh, thay đổi chính sách tạo môi trường cạnh tranh ngành VTB.

- Chính sách xã hội hóa đầu tư, tạo điều kiện thu hút đầu tư trong và ngoài nước về VTB, tạo điều kiện đầu tư vào phát triển đội tàu vận tải và cơ sở vật chất kỹ thuật cảng biển theo định hướng nâng cao NLCT cho DN VTB.

- Ban hành các văn bản quy phạm pháp luật về tổ chức và hoạt động sản giao dịch vận tải hàng hóa, kết nối các phương thức vận tải nhằm xây dựng và phát triển thị trường vận tải hàng hóa bằng đường biển.

** Các điều kiện đảm bảo thực hiện:*

- Nhà nước khuyến khích mọi thành phần kinh tế, bao gồm cả các tổ chức nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển VN, có cơ chế, chính sách thích hợp, đồng bộ, hỗ trợ kịp thời quá trình đầu tư hiện đại hóa đội tàu VTB.

- Nhà nước bổ sung, chỉnh sửa quy định nhằm xây dựng môi trường thông thoáng, thuận lợi đảm bảo cạnh tranh lành mạnh, tạo tiền đề tập trung nguồn lực đầu tư hình thành các DN VTB VN đủ NLCT trong lĩnh vực VTB quốc tế.

4.3.3 Nhóm giải pháp 3: Nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển kết hợp đồng bộ với phát triển các ngành hỗ trợ liên quan

Hoạt động của các ngành hỗ trợ liên quan, đặc biệt các dịch vụ VTB và logistics quốc tế hiện nay đóng góp quan trọng vào chất lượng VTB, hỗ trợ đắc lực cho hoạt động VTB. Nâng cao NLCT cho ngành VTB phải đồng thời kết hợp đồng bộ với các giải pháp phát triển các ngành hỗ trợ liên quan.

4.3.3.1 Giải pháp nâng cao chất lượng ngành dịch vụ cảng biển Việt Nam

Phát triển NLCT của dịch vụ cảng biển là một tiêu chí quan trọng, góp phần vào việc nâng cao NLCT chung của ngành VTB VN, đảm bảo cho ngành VTB đủ năng lực thông qua toàn bộ lượng hàng. Để các DN cảng biển VN nhanh chóng hội nhập và đủ sức cạnh tranh với khu vực và quốc tế, phải đảm bảo tính thống nhất và phù hợp về định hướng nâng cao NLCT ngành, cần áp dụng các giải pháp thực tế sau:

a. Nâng cấp, hiện đại hóa công nghệ thông tin trong quản lý và khai thác cảng biển

- Ứng dụng công nghệ điện tử trong thủ tục tại cảng, hải quan hàng hoá, các dịch vụ vận tải để giảm thiểu thời gian thủ tục cho tàu, minh bạch trong dịch vụ công, tiết kiệm thời gian và chi phí cho DN vận tải. Ứng dụng triển khai hệ thống EDI (Trao đổi dữ liệu điện tử hay Electronic Data Interchange) và hệ thống giao dịch điện tử tại cảng biển nhằm giảm tối đa chi phí ngày tàu và chi phí dịch vụ cảng, cải cách thủ tục hành chính cảng và kê khai hải quan quá nặng nề về hình thức và giấy tờ như hiện nay.

- Ứng dụng công nghệ thông tin vào quản lý, điều hành, khai thác cảng, thủ tục vận tải và thanh quyết toán điện tử, hệ thống cảng mở để giảm bớt các chi phí về thủ tục hải quan. Áp dụng khoa học công nghệ thông tin trao đổi dữ liệu trực tuyến sẽ giúp giảm bớt được chi phí về thủ tục giấy tờ, tiết kiệm thời gian và giúp các doanh nghiệp kiểm soát và quản lý được thông tin liên tục về hàng hoá.

b. Thay đổi lại mô hình quản lý cảng nhằm nâng cao NLCT cảng biển

- Sát nhập chính quyền cảng vào DN cảng biển thay vì DN cảng biển thuộc chính quyền cảng như hiện nay để tăng hiệu quả quản lý và khai thác cảng biển, để giảm thời gian xếp dỡ, tiếp kiệm chi phí lưu kho bãi và chi phí cảng phí, giảm

thiếu thủ tục hành chính và giấy tờ. Chính quyền cảng phải vì lợi ích thiết thực của DN cảng biển, qua đó tăng NLCT cho các cảng biển.

- Hiện đại hóa cơ sở vật chất kỹ thuật cảng, nâng cấp quy mô và công suất cảng, tăng khả năng cạnh tranh với nước ngoài về năng suất bốc xếp các cảng chuyên dụng:

- Đầu tư, nâng cấp trang thiết bị bốc xếp và phương thức quản lý hiện đại nhằm nâng cao năng suất xếp, dỡ hàng tại cảng biển, tổ chức thực hiện bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải nhằm bảo đảm chất lượng công trình, khắc phục kịp thời các hư hỏng, sự cố tiềm ẩn nguy cơ gây mất an toàn cho hoạt động hàng hải, thực hiện các giải pháp bảo đảm chống ùn tắc hàng hóa tại cảng biển.

** Các điều kiện đảm bảo thực hiện:*

- Nhà nước đẩy mạnh cải cách hành chính, đặc biệt là thủ tục hành chính đầu tư vào các cảng biển, loại bỏ các giấy tờ, thủ tục, giấy phép không cần thiết. Công bố công khai, minh bạch mọi chính sách, cơ chế quản lý các DN dịch vụ vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải.

- Các DN cảng biển đầu tư áp dụng công nghệ hành chính điện tử để giảm thời gian thủ tục đối với tàu, triển khai ứng dụng đồng bộ công nghệ thông tin trong hoạt động hàng hải (cảng vụ điện tử, hải quan điện tử...), thực hiện chính sách một cửa để tạo điều kiện thuận lợi cho tàu thuyền ra vào cảng biển.

4.3.3.2 Giải pháp nâng cao chất lượng ngành dịch vụ logistics Việt Nam

Hoạt động dịch vụ logistics quốc tế hiện nay đóng góp quan trọng vào chất lượng VTB, hỗ trợ đắc lực cho hoạt động VTB. Nâng cao NLCT cho ngành VTB phải đồng thời kết hợp với phát triển chất lượng dịch vụ logistic vận tải. Cần thiết tập trung áp dụng các giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ logistics ở nước ta hiện nay như sau:

- *Cải cách thủ tục hành chính theo hướng khuyến khích phát triển dịch vụ logistics:* tăng cường vai trò quản lý Nhà nước, đổi mới thể chế chính sách theo hướng tạo điều kiện, tháo gỡ khó khăn, rào cản để khuyến khích hình thành và phát triển logistics có quy mô lớn để giảm tỷ lệ đảm nhận của vận tải đường bộ trên các tuyến đường dài đối với các loại hàng hóa không yêu cầu thời gian vận chuyển nhanh.

- *Hoàn thiện khung pháp lý logistics*: minh bạch, phù hợp xu thế phát triển logistics hiện nay, tạo thuận lợi thương mại và thúc đẩy phát triển dịch vụ logistics. Bên cạnh đó, cần cải cách thủ tục hải quan, thực hiện một cửa quốc gia, điện tử hóa khai quan, ứng dụng thương mại điện tử, cải cách thủ tục hành chính... nhằm tạo điều kiện cho DN và DN logistics cắt giảm chi phí, nâng cao lợi thế cạnh tranh.

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 cơ chế, chính sách về thuế, nguồn vốn, lãi suất... khuyến khích đầu tư và quản lý có hiệu quả trung tâm phân phối hàng hóa để hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics.

- *Thống nhất đầu mối quản lý dịch vụ logistics*:

+ Với vai trò chủ chốt, các DN logistics VN cần kết nối liên kết thống nhất giữa DN xuất khẩu với DN logistics và các DN VTB, gắn kết quyền lợi giữa các DN VTB (chủ tàu) và các DN (chủ hàng), các DN VTB cải thiện công nghệ kỹ thuật đội tàu, đáp ứng được các rào cản kỹ thuật mà các chủ hàng đưa ra.

+ Các DN logistics VN cần chủ động liên kết với DN VN và các chủ tàu VN, tư vấn và thuyết phục các DN gắn quyền vận tải thay cho việc lựa chọn “*mua CIF, bán FOB*”. Đồng thời, các DN logistics cần nâng cao năng lực xây dựng mạng lưới ở nước ngoài và tính chuyên nghiệp để phục vụ khách hàng có chất lượng và uy tín. Bản thân các DN logistics phải quảng bá hoạt động của mình và cùng DN cam kết đồng hành trong việc sử dụng và cung cấp dịch vụ logistics.

+ Các DN cũng cần nhận thức các lợi ích trong việc thay đổi tập quán mua, bán truyền thống, chú ý đàm phán để giành quyền vận tải và logistics cũng như bảo hiểm để vừa tiết kiệm và chủ động trong chi phí, vừa tạo ra thế cạnh tranh giá trị gia tăng trong chuỗi cung ứng của mình.

+ Gắn kết DN và DN logistics, tạo ra các DN đầu đàn, hợp tác chia sẻ các lợi thế nhằm giảm chi phí logistics, tạo ra sân chơi lành mạnh và mang tính cạnh tranh cao trong ngành logistics... Kiểm soát thống nhất và điều phối hoạt động logistic, tránh rơi hoàn toàn vào tay các chủ tàu nước ngoài dẫn đến mất quyền vận tải, ép giá cước vận tải bình quân và chi phối giá cước cảng biển.

- *Ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động logistics*: đặc biệt cần tận dụng ưu thế vượt trội của thương mại điện tử cho dịch vụ vận tải, dịch vụ logistics quy mô toàn cầu nhằm tạo thuận lợi trong hoạt động cung cấp dịch vụ.

** Các điều kiện đảm bảo thực hiện:*

- Nhà nước đẩy mạnh cải cách hành chính, đặc biệt là thủ tục hành chính đầu tư vào các DN dịch vụ logistics vận tải quốc tế, loại bỏ các giấy tờ, thủ tục, giấy phép không cần thiết. Công bố công khai, minh bạch mọi chính sách, cơ chế quản lý các DN dịch vụ vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải.

- Các DN dịch vụ logistics vận tải quốc tế triển khai ứng dụng đồng bộ công nghệ thông tin để nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

4.3.3.3 Giải pháp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực ngành vận tải biển

Để quản lý và khai thác hiệu quả đội tàu đã và sẽ đầu tư, VN cần tiếp tục nâng cao trình độ quản lý khai thác của khối cán bộ quản lý, tinh thần trách nhiệm và khả năng chuyên môn của đội ngũ sỹ quan thuyền viên. Do đặc điểm nghề nghiệp và mức sống xã hội ngày càng cao thì càng khó thu hút được nguồn nhân lực cho nghề đi biển. Vì vậy, cần xây dựng các chính sách, chế độ đãi ngộ linh hoạt và phù hợp để kéo dài thời gian gắn bó với nghề của các sỹ quan thuyền viên đã có kinh nghiệm, tiếp tục đào tạo nguồn nhân lực mới để bổ sung và thay thế cho đội ngũ thuyền viên nghỉ hưu, đáp ứng nhu cầu đầu tư phát triển đội tàu trong tương lai.

VTB là ngành có tính quốc tế hoá và cạnh tranh quốc tế rất cao. Vì vậy, cốt lõi của việc nâng cao NLCT ngành phải là vấn đề nguồn lực lao động. Để đáp ứng nhu cầu nhân lực cho ngành VTB cạnh tranh và khẳng định vị thế cạnh tranh trong khu vực và trên thế giới thì cần thiết phải chú trọng đến việc giải quyết các vấn đề tồn tại về nguồn nhân lực: thuyền viên tàu biển hoạt động quốc tế và nhân lực logistics, các giải pháp đổi mới, nâng cao chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực VTB, bao gồm:

a. Nâng cao chất lượng đào tạo huấn luyện thuyền viên theo tiêu chuẩn quốc tế

- Nâng cao tiêu chuẩn về chất lượng đào tạo, huấn luyện đội ngũ thuyền viên. Trước tiên là tập trung nâng cấp các trường hàng hải sẵn có theo chuẩn quốc tế và ưu tiên đầu tư các mô hình thực hành sát với thực tế cùng chương trình ngoại

ngữ chuẩn. Tiếp đến là việc quy hoạch các trường, trung tâm đào tạo thuyền viên ở nhiều địa phương trong nước đào tạo huấn luyện thuyền viên theo tiêu chuẩn quốc tế.

- Tiếp cận tiêu chuẩn quốc tế trong các chương trình đào tạo thuyền viên theo đúng yêu cầu của Công ước STCW 78 sửa đổi 2010 và thỏa mãn yêu cầu xuất khẩu thuyền viên tàu biển, hoạt động trên các tàu biển chạy tuyến quốc tế. Đạt chuẩn chất lượng quốc tế ngay trong khâu đào tạo trước khi thuyền viên làm việc trên các tàu biển chạy tuyến quốc tế. Các trường đại học, cao đẳng hàng hải tiếp tục đổi mới nội dung, phương pháp giảng dạy sát với yêu cầu thực tế để khi ra trường thuyền viên không chỉ giỏi chuyên môn thực tế, giỏi ngoại ngữ, tinh thông pháp luật quốc tế mà còn rèn luyện nâng cao sức khỏe, tính kỷ luật, tâm lý vững vàng, làm việc công hiến.

- Đẩy mạnh xã hội hóa công tác đào tạo thuyền viên gồm cả đào tạo trong nước và nước ngoài. củng cố phát triển các trường đại học, cao đẳng dạy nghề chuyên ngành ở cả 3 khu vực Bắc, Trung, Nam đáp ứng nhu cầu xuất khẩu thuyền viên. Đặc biệt ưu tiên thu hút các hàng tàu nổi tiếng trên thế giới, các trung tâm đào tạo tốt ở khu vực để liên doanh, liên kết với các cơ sở trong nước đào tạo thuyền viên đạt chuẩn. Bằng nhiều nguồn lực thu hút đầu tư các trang thiết bị hiện đại và kỹ thuật cao (trừ một số mô phỏng đã được đầu tư). Việc ứng dụng mô phỏng vào công tác huấn luyện phải được tận dụng hết khả năng, công suất đầu tư, việc đánh giá trình độ, khả năng chuyên môn của thuyền viên phải khách quan và thực chất.

- 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 huấn luyện thuyền viên theo đúng tiêu chuẩn chất lượng đào tạo như yêu cầu của Công ước STCW 78 sửa đổi 2010.

- Khuyến khích bằng các chế độ ưu đãi về thuế thu nhập cho thuyền viên lao động quốc tế hoặc chính sách khuyến khích tự do xuất khẩu thuyền viên làm việc trên các tàu quốc tế. Có chính sách, chế độ ưu đãi với đặc thù lao động của ngành VTB nhằm khích thuyền viên gắn bó lâu dài với nghề.

b. Nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực logistics vận tải quốc tế

- Nâng cao chất lượng đào tạo nguồn nhân lực logistics chất lượng cao, có trình độ chuyên môn sâu về logistics, có khả năng quản lý điều hành mang tính toàn cầu.

- Phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành, các trường đào tạo, các DN logistics, các trung tâm xúc tiến đầu tư, hiệp hội các DN logistics... trong việc nâng cao kiến thức về khai thác dịch vụ logistic quốc tế.

c. Các điều kiện đảm bảo thực hiện

- Nhà nước sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về VTB nhằm khuyến khích thu hút các nguồn lực (xã hội hóa) trong và ngoài nước đầu tư vào lĩnh vực đào tạo thuyền viên và logistics vận tải quốc tế.

- Nhà nước sửa đổi chính sách thuyền viên hiện nay theo hướng khuyến khích xuất khẩu thuyền viên.

- Các DN VTB VN xúc tiến quan hệ quốc tế về VTB, duy trì sự hợp tác và phối hợp chặt chẽ trong lĩnh vực đào tạo nguồn nhân lực thuyền viên và logistics vận tải quốc tế.

4.4 Kiến nghị, đề xuất

Trong quá trình nâng cao NLCT ngành VTB VN nói chung và các DN VTB VN nói riêng đều gặp phải những khó khăn mà tự thân ngành và các DN trong ngành không thể giải quyết được. Các DN VTB là một thực thể trong nền kinh tế nên phải hoạt động trong khuôn pháp luật của Nhà nước VN. Do đó ngoài các biện pháp nâng cao NLCT ở phạm vi DN và ngành, vai trò của Nhà nước có ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của DN mà nó được biểu hiện qua hệ thống các văn bản pháp luật có liên quan đến hoạt động VTB. Nhà nước là nhân tố có vai trò thúc đẩy sự phát triển của hoạt động kinh doanh nói chung và hoạt động kinh doanh VTB nói riêng. Để tồn tại và phát triển được thì đối với DN VTB VN ngoài những nỗ lực của bản thân cũng rất cần các biện pháp hỗ trợ từ phía Nhà nước và các cơ quan hữu quan như sau:

4.4.1 Kiến nghị đối với Nhà nước

- *Tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh:* Nhà nước cần tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh cho các DN VTB được cạnh tranh bình đẳng như nhau. Việc tạo lập môi trường cạnh tranh lành mạnh sẽ giúp cho các DN VTB phát huy

được năng lực hoạt động và cạnh tranh trong điều kiện hội nhập. Nhà nước cần xóa bỏ sự phân biệt đối xử, cơ chế bảo hộ về giá cước hoặc thị phần VTB hoặc ưu đãi về vốn đầu tư hiện nay đang áp dụng đối với các DN VTB Nhà nước, tạo điều kiện thuận lợi nhất cho các DN VTB VN cùng phát triển, tạo môi trường cạnh tranh phong phú và đa dạng.

- *Các giải pháp hỗ trợ về thuế VTB*: Hệ thống thuế VN trong những năm qua mặc dù đã được sửa đổi bổ sung, song còn tồn tại nhiều điểm bất hợp lý đối với VTB, tăng chi phí tài chính và cản trở đầu tư của các DN VTB, ảnh hưởng không tốt đến hoạt động kinh doanh VTB. Do đó vấn đề cấp bách hiện nay là phải cải cách hệ thống chính sách thuế hiện hành để phù hợp với quy hoạch phát triển VTB VN theo hướng: hỗ trợ các DN VTB VN nâng cao NLCT ngành, hỗ trợ các DN VTB VN vượt qua giai đoạn khó khăn về tài chính như hiện nay, khuyến khích mọi thành phần kinh tế đầu tư vào VTB VN theo hướng nâng cao NLCT ngành VTB VN nói chung và các DN VTB VN nói riêng.

- *Đảm bảo ổn định chính trị, đẩy mạnh quan hệ hợp tác quốc tế về VTB với các nước trên thế giới*: sự ổn định chính trị và kinh tế là nhân tố tạo sức hấp dẫn rất lớn đối với các DN VTB nước ngoài, thu hút đầu tư nước ngoài vào trong nước và tạo cơ hội cho các DN VTB trong nước tham gia vào hoạt động kinh doanh quốc tế. Giữ vững quan hệ hoà bình với các nước trong khu vực và trên thế giới, đẩy mạnh quan hệ hợp tác hữu nghị về VTB với các nước, tích cực tham gia các công ước quốc tế, hiệp định song phương, đa phương trong lĩnh vực hàng hải; hỗ trợ về thủ tục pháp lý cho DN VTB VN mở rộng đại lý hoạt động ở nước ngoài.

- *Đẩy mạnh cải cách hành chính trong lĩnh vực VTB*: cải cách hành chính trong lĩnh vực VTB, đặc biệt là thủ tục hành chính tại các cảng biển và thủ tục đăng ký tàu biển, cải cách thủ tục hành chính để loại bỏ các giấy tờ, thủ tục, giấy phép không cần thiết. Công bố công khai, minh bạch mọi chính sách, cơ chế quản lý các DN dịch vụ vận tải và dịch vụ hỗ trợ vận tải, áp dụng công nghệ hành chính điện tử tại các cảng biển để giảm thời gian thủ tục đối với tàu. Đồng thời nhanh chóng triển khai ứng dụng đồng bộ công nghệ thông tin trong hoạt

động hàng hải (cảng vụ điện tử, hải quan điện tử...), thực hiện chính sách một cửa để tạo điều kiện thuận lợi cho tàu thuyền ra vào cảng biển.

- *Khuyến khích đầu tư phát triển đội tàu biển VN*: khuyến khích mọi thành phần kinh tế, bao gồm cả các tổ chức nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển VN. Xây dựng chương trình phát triển đội tàu biển VN để có cơ chế, chính sách thích hợp, đồng bộ, hỗ trợ kịp thời quá trình đầu tư tái cơ cấu kết hợp phát triển và hiện đại hóa đội tàu quốc gia. Đồng thời, bổ sung, chỉnh sửa quy định về điều kiện (hàng rào kỹ thuật) cho việc thành lập DN VTB nhằm xây dựng môi trường thông thoáng, thuận lợi đảm bảo cạnh tranh lành mạnh, tạo tiền đề tập trung nguồn lực đầu tư hình thành các DN VN đủ NLCT trong lĩnh vực VTB; phát huy được mối quan hệ gắn bó giữa chủ tàu, cảng biển, logistics và các DN XNK. Đẩy mạnh đầu tư và ứng dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin và truyền thông vào hoạt động vận tải của các DN VTB VN và hoạt động quản trị ngành VTB VN.

- *Nâng cao chất lượng quản lý của Nhà nước với VTB*: nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ công chức trong quản lý Nhà nước về VTB, giám sát chặt chẽ hoạt động cạnh tranh lành mạnh, về giá cước, thị phần vận tải và nguồn hàng.

4.4.2 Kiến nghị đối với Bộ Giao thông vận tải

- *Bộ GTVT xem xét lại quy hoạch phát triển VTB*: quy hoạch phát triển VTB và cảng biển phải tập trung nâng cao được NLCT ngành dựa trên nguồn lực hữu hạn thay vì phát triển đội tàu về quy mô số lượng và tấn trọng tải như hiện nay. Quy hoạch phát triển đội tàu phải chú trọng đến việc nâng cao NLCT của các tiêu chí cạnh tranh sở trường của VTB VN như tính chuyên dụng và hiện đại hóa đội tàu, như phát triển các cảng nước sâu và cảng trung chuyển, phát triển cảng đồng bộ với hạ tầng cơ sở cảng.

- *Bộ GTVT thúc đẩy tiến độ cổ phần hóa các DN vận tải Nhà nước thuộc Bộ GTVT*: Bộ GTVT tiếp tục đẩy nhanh cổ phần hoá DN VTB và cảng biển thuộc Bộ GTVT, thị trường hóa VTB và cảng biển để tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh, bình đẳng cho tất cả các DN VTB và cảng biển.

- *Bộ GTVT xây dựng các cơ chế khuyến khích phát triển đội tàu hiện đại, chuyên dụng, trọng tải lớn, chạy tuyến quốc tế xa*: như các ưu đãi về thủ tục mua

bán tàu, đăng kiểm kỹ thuật tàu, quản lý an toàn tàu, các ưu đãi về phí cảng vụ, phí bảo hiểm... để các DN VTB VN tập trung phát triển mạnh đội tàu VTB.

4.4.3 Kiến nghị đối với Hiệp hội chủ tàu Việt Nam

- *Hiệp hội chủ tàu VN xúc tiến tháo gỡ khó khăn cho các DN VTB VN:* Hiệp hội chủ tàu VN là đại diện cho các DN VTB VN, là cầu nối giữa DN và Nhà nước. Vì vậy, Hiệp hội chủ tàu VN cần phải có đề xuất tháo gỡ khó khăn tài chính hiện nay và các chính sách hỗ trợ tài chính cho các DN VTB như đã nêu ra trong phần giải pháp của luận án này.

- *Hiệp hội chủ tàu VN xúc tiến liên kết với các chủ hàng:* nâng cao vai trò của Hiệp hội chủ tàu VN trong việc kết nối giữa các chủ tàu - chủ hàng - cảng biển - các nhà logistics quốc tế về vận tải. Hiệp hội cần hỗ trợ chủ hàng áp dụng hình thức mua gốc, bán ngọn thay cho hình thức “mua CIF, bán FOB”, gắn kết quyền lợi của chủ hàng với chủ tàu để tiến tới giành quyền chủ động chọn hãng vận tải, nhằm từng bước phát triển đội tàu VN và chiếm lĩnh thị trường vận tải hàng hoá của VN.

- *Hiệp hội chủ tàu VN xúc tiến các hợp đồng vận tải quốc tế:* hiệp hội chủ tàu VN phải xúc tiến quan hệ giữa các DN VTB VN với các chủ hàng quốc tế để giành thị phần hàng hoá tốt nhất cho các DN VN, hướng các DN VTB VN cải thiện NLCT, từng bước khẳng định vị thế cạnh tranh về VTB trong khu vực và trên thế giới.

- *Hiệp hội chủ tàu VN xúc tiến quan hệ quốc tế về VTB:* tham gia các hiệp hội VTB khu vực và quốc tế để nâng tầm cạnh tranh cho các chủ tàu VN như FASA (hiệp hội bao gồm các Hiệp hội chủ tàu các quốc gia Đông Nam Á - ASEAN về thúc đẩy, phát triển và duy trì sự hợp tác và phối hợp chặt chẽ giữa các quốc gia thành viên về chính sách VTB và các vấn đề khác liên quan).

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ HƯỚNG NGHIÊN CỨU TIẾP THEO CỦA LUẬN ÁN

NLCT ngành VTB là một khái niệm mang tính tổng thể, đại diện cho một quốc gia khi so sánh với các quốc gia khác về một khả năng vận tải hàng hoá bằng đường biển, nhưng nó không phải là tổng số học khả năng vận tải của các DN riêng lẻ trong ngành, cũng không phải là khả năng vận tải của DN đại diện trong ngành. Lý luận khoa học về NLCT ngành VTB được sáng tỏ là khả năng tập hợp sức mạnh cạnh tranh vận tải của các DN vận tải trong ngành kết hợp với khả năng tận dụng các lợi thế của quốc gia để nâng cao NLCT vận tải ngành.

Xây dựng hệ thống các tiêu chí về NLCT ngành VTB dựa trên bản chất cấu thành và các yếu tố ảnh hưởng tác động đến NLCT ngành VTB sẽ cho chúng ta một công cụ hữu ích để phân tích, đánh giá khách quan và khoa học về NLCT của ngành VTB, xem xét trên quan hệ so sánh với cùng ngành VTB của các quốc gia khác, để từ đó có cách nhìn nhận khoa học và tổng thể về khả năng cạnh tranh và vị thế cạnh tranh của ngành VTB VN hiện nay.

Thực tiễn, trong giai đoạn từ 2001-2014, ngành VTB VN đã đạt được các kết quả rất ấn tượng, khối lượng và doanh thu vận tải tăng hàng năm, đội tàu VTB cũng phát triển nhanh chóng. Sự phát triển của hơn 500 DN vận tải trong ngành đã đóng góp tích cực vào phát triển ngành VTB VN, góp phần quan trọng vào công cuộc đổi mới và phát triển kinh tế đất nước. Tuy nhiên, từ phân tích số liệu và đánh giá thực trạng NLCT của ngành VTB VN dựa trên các tiêu chí cạnh tranh, trong sự so sánh với các đối thủ cạnh tranh chính trên thị trường vận tải VN từ 2001-2014 cho thấy NLCT của ngành VTB VN không có cải thiện gì đáng kể. Khoảng cách giữa ngành VTB VN với các đối thủ dẫn đầu là quá lớn và xu hướng ngày càng giãn cách. Tiêu chí NLCT tổng hợp cho thấy thực tế đội tàu VN trong suốt quá trình 2001-2014 phát triển không đúng hướng, đầu tư kém hiệu quả, không cải thiện được NLCT ngành.

Trước những cơ hội và thách thức mới đến từ thị trường cạnh tranh VTB VN, trong khu vực và thế giới, phát triển ngành VTB VN có sức cạnh tranh cao là một yêu cầu tất yếu đối với VN, nhằm góp phần tạo dựng và khẳng định vị trí

của quốc gia về vận tải trong khu vực và trên thế giới. Ngành VTB là một ngành kinh tế mũi nhọn trong “Chiến lược biển VN” đến năm 2030 đưa kinh tế biển thành vị trí số một trong nền kinh tế quốc dân. Vì vậy, việc nâng cao NLCT của ngành VTB VN được đưa ra như một nhiệm vụ trọng tâm không chỉ của ngành mà còn của cả quốc gia VN.

Nâng cao năng lực ngành VTB VN phải hướng tới sự phát triển bền vững của ngành, phát triển phù hợp với xu hướng cạnh tranh VTB trong khu vực và trên thế giới, phù hợp với “Quy hoạch phát triển VTB VN đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”. Vì vậy, căn cứ vào quan điểm và định hướng nâng cao NLCT của ngành VTB, luận án đã đề xuất quan điểm tổng thể về giải pháp nâng cao NLCT của ngành, trong đó chú trọng đến các giải pháp tổng hợp nâng cao NLCT của ngành đồng bộ với sự phát triển các ngành hỗ trợ và liên quan.

Xuất phát trên cơ sở khoa học đó, luận án đã đưa ra các nhóm giải pháp như một phần lý luận tất yếu mang tính khoa học và thực tiễn khi giải quyết vấn đề mà luận án đã đưa ra. Các giải pháp thực tiễn dựa trên thực trạng NLCT ngành VTB VN hiện nay về và tập trung giải quyết các vấn đề mới phát sinh về NLCT ngành VTB VN từ nay đến năm 2030.

** Những đóng góp khoa học của luận án, cụ thể như sau:*

- Những đóng góp về mặt lý luận, học thuật:

NLCT ngành không phải là tổng NLCT của các DN trong ngành. Đối với mỗi quốc gia, sự thành công của một ngành trong cạnh tranh cần được xét trên bình diện quốc tế, NLCT của một ngành phải là khả năng cạnh tranh tổng thể dựa trên khả năng cạnh tranh của các DN và các lợi thế quốc gia của ngành.

Năng lực vận tải không phải là yếu tố duy nhất thể hiện NLCT của ngành. Trong điều kiện cạnh tranh quốc tế, NLCT của ngành được thể hiện trên nhiều mặt, trong đó có các tiêu chí quan trọng về NLCT nguồn lực cũng như NLCT hiển thị là những yếu tố tác động mạnh đến NLCT ngành.

Lợi thế cạnh tranh quốc gia có ảnh hưởng quan trọng, thậm chí mang tính quyết định đến việc tạo dựng và duy trì NLCT của một ngành (so với một quốc gia khác). Vì vậy, muốn nâng cao NLCT của ngành, cần tận dụng một cách hiệu quả các yếu tố lợi thế quốc gia. Những lợi thế so sánh như điều kiện tự nhiên, tài

nguyên, lao động... không còn là yếu tố lợi thế quyết định đến lợi thế cạnh tranh quốc gia, mà chính môi trường cạnh tranh trong nước, nhu cầu của thị trường trong nước lại được coi là nền tảng cho việc xây dựng NLCT ngành.

Nhà nước đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy và hỗ trợ các ngành trong việc tận dụng các lợi thế quốc gia và xây dựng NLCT. Do đó, trong bối cảnh cạnh tranh quốc tế, các chính sách và những hành động cụ thể của Nhà nước VN sẽ giúp ngành VTB VN nâng cao NLCT và vị thế cạnh tranh VTB trên thị trường quốc tế.

Về mặt lý luận, học thuật, luận án góp phần hệ thống hoá và làm sâu sắc hơn cơ sở lý luận về NLCT ngành VTB. Phân tích làm rõ mối quan hệ, mức độ và chiều hướng tác động của các yếu tố cấu thành và yếu tố ảnh hưởng tác động đến NLCT ngành VTB. Chỉ ra cơ sở khoa học nâng cao NLCT ngành VTB. Xây dựng tiêu chí NLCT tổng hợp ngành VTB (SCC) dựa trên 13 tiêu chí thành phần sẽ cho chúng ta một công cụ hữu ích để phân tích, đánh giá khách quan và khoa học về NLCT của ngành VTB. Xem xét trên quan hệ so sánh NLCT ngành VTB VN với ngành VTB của các quốc gia, để từ đó khai thác và tận dụng các yếu tố lợi thế cạnh tranh đối với việc tạo dựng NLCT bền vững cho ngành VTB VN.

Hầu hết các quốc gia có biển, tùy theo lợi thế quốc gia về VTB, sẽ triển khai các biện pháp đặc thù phù hợp. Các chính sách cơ bản nâng cao NLCT ngành VTB được các quốc gia sử dụng như một công cụ quản lý đặc lực thúc đẩy VTB quốc gia phát triển, cơ sở nâng cao NLCT của các DN VTB VN. Vì vậy, tổng hợp kinh nghiệm 05 quốc gia có ngành VTB phát triển là bài học kinh nghiệm tốt cho việc nâng cao NLCT ngành VTB VN. Mỗi quốc gia, mặc dù có những cách làm khác nhau tùy thuộc vào lợi thế cạnh tranh ngành của từng quốc gia, nhưng điểm chung lại của các quốc gia là đều sử dụng công cụ chính sách Nhà nước để nâng cao NLCT cho các DN trong ngành và các ngành hỗ trợ VTB, khuyến khích quốc tế hoá, xã hội hoá quản lý và đầu tư VTB, và đặc biệt coi trọng phát triển nguồn nhân lực VTB.

- Những đóng góp về mặt thực tiễn:

Về mặt thực tiễn, luận án phân tích thực trạng NLCT của ngành VTB VN hiện nay thông qua đánh giá thực trạng tiêu chí NLCT tổng hợp (SCC) và đánh

giá thực trạng các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT ngành VTB VN từ 2001 đến 2015. Đánh giá chính xác và khách quan những yếu tố rào cản ảnh hưởng đến việc nâng cao NLCT của ngành VTB VN hiện nay. Nghiên cứu làm rõ những kết quả đã đạt được, phân tích 13 tồn tại chính và nguyên nhân dẫn đến những hạn chế NLCT của ngành VTB VN hiện nay. Chỉ ra 8 vấn đề cần tiếp tục nghiên cứu giải quyết để nâng cao NLCT ngành VTB trong thời gian tới 2030.

Kiến nghị và đề xuất hệ thống giải pháp để khai thác và phát huy những lợi thế nhằm duy trì và nâng cao NLCT của ngành VTB VN tới Nhà nước, Bộ GTVT, Hiệp hội chủ tàu VN đến năm 2030, bao gồm 03 nhóm giải pháp chính: nhóm giải pháp nâng cao NLCT của các DN trong ngành VTB VN; nhóm giải pháp tăng cường vai trò của Nhà nước trong việc nâng cao NLCT của các DN trong ngành nhằm nâng cao NLCT chung của ngành; nhóm giải pháp nâng cao NLCT ngành VTB kết hợp đồng bộ với phát triển các ngành hỗ trợ liên quan.

** Những hạn chế của luận án:*

Luận án sử dụng phương pháp tham khảo ý kiến chuyên gia để đánh giá tầm quan trọng các tiêu chí khi xác định tỷ trọng từng tiêu chí trong tiêu chí NLCT tổng hợp ngành VTB bị hạn chế bởi lịch sử và có tính chính xác không cao khi các điều kiện cơ bản về kinh doanh VTB thay đổi. Vì vậy, hạn chế của tác giả sẽ tiếp tục mở ra các hướng nghiên cứu chuyên sâu hơn sau này.

Luận án chưa lượng hóa được các yếu tố ảnh hưởng tác động đến NLCT ngành VTB, đòi hỏi lượng dữ liệu lớn và cần sự nghiên cứu chuyên sâu hơn nữa.

** Kiến nghị cho những nghiên cứu tiếp theo:*

Do khuôn khổ nghiên cứu bị giới hạn về thời gian, nguồn lực và điều kiện nghiên cứu, đặc biệt là nguồn dữ liệu số liệu về các lĩnh vực liên quan đến VTB, luận án chắc chắn sẽ còn nhiều khiếm khuyết, đặc biệt là các vấn đề liên quan đến các yếu tố ảnh hưởng tác động đến NLCT ngành VTB, là những vấn đề rất rộng và đòi hỏi sự nghiên cứu tổng thể của rất nhiều ban ngành. Tác giả cũng mong muốn được mở rộng phạm vi nghiên cứu và đánh giá hữu hiệu hơn về các yếu tố ảnh hưởng tác động đến NLCT ngành VTB ở những nghiên cứu tiếp theo. Tác giả cũng rất mong nhận được các ý kiến đóng góp quý báu của các nhà khoa học để luận án được hoàn thiện tốt hơn.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ

1. Lưu Quốc Hưng (2016), “Gia nhập TPP: Cơ hội và thách thức cho vận tải biển Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương*, (Kỳ 2, 6/2016), tr.74-75 & 65.
2. Lưu Quốc Hưng (2015), “Thực trạng năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam hiện nay”, *Tạp chí Kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương*, (456), tr.50-52.
3. Lưu Quốc Hưng (2015), “Vận tải biển Việt Nam: Đối mặt nhiều thách thức”, *Tạp chí Tài chính Doanh nghiệp*, (11/2015), tr.21-23.
4. Lưu Quốc Hưng (2015), “Năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam: Nhìn từ các tiêu chí cạnh tranh”, *Tạp chí Tài chính*, (618), tr.54-56.
5. Lưu Quốc Hưng (2015), “Xây dựng các tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển”, *Tạp chí Tài chính Doanh nghiệp*, (10/2015), tr.20-22.
6. Lưu Quốc Hưng (2014), “Tìm hiểu về logistics”, *Tạp chí Khoa học và Kinh tế*, (142), tr.20-22.
7. Lưu Quốc Hưng (2013), “Vận tải biển của VINACOMIN: Cơ hội và thách thức đang chờ phía trước”, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, (553), tr.50-51.
8. Lưu Quốc Hưng (2013), “Những định hướng phát triển đội tàu vận tải biển của VINACOMIN”, *Tạp chí Công thương*, (3), tr.52-53.
9. Lưu Quốc Hưng (2013), “Vận tải biển Việt Nam: Thực trạng và giải pháp phát triển”, *Tạp chí Quản lý kinh tế*, (53), tr.46-53.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Tiếng Việt

1. Trịnh Minh Anh (2003), “Hội nhập quốc tế và một số vấn đề liên quan đến ngành vận tải biển”, *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, (5), tr. 35-37.
2. Ngân Anh (2007), “Phát triển đội tàu biển Việt Nam: số lượng phải song hành với chất lượng”, *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, (4), tr. 13-20.
3. Vũ Thế Bình (2000), *Hoàn thiện phương pháp lựa chọn container trong vận tải đa phương thức ở Việt Nam*, LATS Kinh tế, Đại học Giao thông vận tải.
4. Bộ GTVT (1999), *Nghiên cứu hoàn thiện hệ thống chính sách và cơ chế quản lý Nhà nước về hàng hải ở Việt Nam*, Đề tài NCKH cấp bộ, Hà Nội.
5. Bộ GTVT (2004), *Nghiên cứu luồng hàng phục vụ hội nhập quốc tế về vận tải biển*, Đề tài NCKH cấp bộ, Hà Nội.
6. Bộ GTVT (2014), *Nâng cao năng lực, thị phần vận chuyển hàng hóa của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam*, Đề án, Hà Nội.
7. Bộ GTVT (2015), *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*, Đề án, Hà Nội.
8. Chủ tịch Quốc hội (2015), *Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015*, Hà Nội.
9. Phạm Văn Cương (1995), *Tổ chức khai thác đội tàu vận tải biển*, Nhà in Đại học Hàng hải Việt Nam, Hải Phòng.
10. Bạch Thụ Cường (2002), *Bàn về cạnh tranh toàn cầu*, NXB Thông tin.
11. Bùi Tiên Đức (1992), *Một số vấn đề cơ bản về phát triển công ty cổ phần vận tải biển Hải Phòng*, LATS Kinh tế, Đại học Kinh tế Quốc dân.
12. Trần Ngọc Hạnh (2014), *Phát triển hợp tác xã vận tải thủy - bộ nội địa ở đồng bằng sông Cửu Long*, LATS Kinh tế, Học viện Khoa học Xã hội.
13. Vũ Thị Hiền (2012), *Nâng cao năng lực cạnh tranh của các ngành dịch vụ hướng về xuất khẩu của Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế 2012*, LATS Kinh tế, Đại học Ngoại thương.

14. Lê Phúc Hoà (2008), *Xây dựng mô hình tổng quan về logistics container tại công ty vận tải container đường biển Việt Nam*, LATS Kinh tế, Đại học Hàng hải.

15. Hội nghị lần IV BCH TW Đảng khoá X (2007), Nghị quyết 09 - NQTW ngày 9-2-2007 về Chiến lược phát triển bền vững biển Việt Nam đến 2020 tầm nhìn đến năm 2030, *Chiến lược phát triển bền vững biển Việt Nam đến 2020, tầm nhìn đến năm 2030*.

16. Nguyễn Hữu Hùng (2007), *Hoàn thiện mô hình vận tải liner cho đội tàu container Việt Nam*, LATS Kinh tế, Đại học Hàng hải.

17. Trịnh Thị Thu Hương (2007), *Phát triển dịch vụ vận tải biển của Việt Nam đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế*, Đề tài NCKH cấp bộ, Hà Nội.

18. Nguyễn Phú Lễ (1999), *Xây dựng đội tàu biển quốc gia trước vận hội lớn*, đề tài NCKH cấp Bộ, Hà Nội.

19. Vũ Thị Minh Loan (2008), *Hoàn thiện quản lý Nhà nước nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam*, LATS Kinh tế, Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội.

20. Hồng Minh (2002), *Tạo sức mạnh tổng hợp để ngành hàng hải Việt Nam vững bước trên con đường hội nhập*, đề tài NCKH cấp Bộ, Hà Nội.

21. 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*, LATS Kinh tế, trường Đại học Ngoại thương.

22. Vũ Trụ Phi (2005), *Nghiên cứu các giải pháp về vốn để phát triển đội tàu vận tải biển nòng cốt của Việt Nam*, LATS Kinh tế, Đại học Hàng hải.

23. Phạm Thiết Quát (2004), “Giải pháp nâng cao thị phần vận tải biển”, *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, (10), tr. 27-29.

24. Nguyễn Thị Quy (2005), “Lý thuyết về lợi thế cạnh tranh và năng lực cạnh tranh của M.Porter”, *Tạp chí Lý luận chính trị*, (8), tr. 70-73.

25. Nguyễn Văn Thanh (2004), “Một số vấn đề về năng lực cạnh tranh và năng lực cạnh tranh quốc gia”, *Tạp chí Nghiên cứu kinh tế*, (10), tr. 39-42.

26. Mai Khắc Thành (2012), *Các giải pháp phát triển đội ngũ quản lý trong doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam*, LATS Kinh tế, Đại học Hàng hải.

27. Thủ tướng chính phủ (2003), Quyết định 1195/QĐ-TTg ngày 04 tháng 11 năm 2003 về việc phê duyệt quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020, *Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020*.

28. Thủ tướng chính phủ (2007), Quyết định 10/2007/QĐ-TTg ngày 23 tháng 01 năm 2007 về việc ban hành hệ thống ngành kinh tế Việt Nam, *Ban hành hệ thống ngành kinh tế của Việt Nam*.

29. Thủ tướng chính phủ (2009), Quyết định 1601/QĐ-TTg ngày 15 tháng 10 năm 2009 về việc phê duyệt quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, *Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*.

30. Thủ tướng chính phủ (2010), Quyết định 39/2010/QĐ-TTg ngày 11 tháng 05 năm 2010 về việc ban hành hệ thống ngành sản phẩm Việt Nam, *Ban hành hệ thống ngành sản phẩm Việt Nam*.

31. Thủ tướng chính phủ (2011), Quyết định số 175/QĐ-TTg ngày 27 tháng 01 năm 2011 về việc phê duyệt chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020, *Chiến lược tổng thể phát triển lĩnh vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020*.

32. Thủ tướng chính phủ (2013), Quyết định 2290/QĐ-TTg ngày 27 tháng 11 năm 2013 về việc phê duyệt quy hoạch phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020 định hướng đến 2030, *Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030*.

33. Thủ tướng chính phủ (2014), Quyết định 169/QĐ-TTg ngày 22 tháng 01 năm 2014 về việc phê duyệt đề án phát triển dịch vụ logistics trong ngành giao thông vận tải đến năm 2020 định hướng đến 2030, *Đề án phát triển dịch vụ logistics trong ngành giao thông vận tải đến năm 2020 định hướng đến 2030*.

34. Thủ tướng chính phủ (2014), Quyết định 1517/QĐ-TTg ngày 26 tháng 08 năm 2014 về việc phê duyệt quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến

năm 2020 và định hướng đến năm 2030, *Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*.

35. Thủ tướng chính phủ (2014), Quyết định 1037/QĐ-TTg ngày 24 tháng 06 năm 2014 về việc phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, *Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*.

36. Chu Quang Thử (2003), *Quản lý Nhà nước về vận tải biển và giá dịch vụ hàng hải trong nền kinh tế thị trường*, Đề tài NCKH cấp Bộ, Hà Nội.

37. Nguyễn Hoàng Tiệm (2000), *Một số biện pháp nhằm đổi mới cơ chế quản lý đối với các doanh nghiệp Nhà nước thuộc ngành hàng hải Việt Nam*, LATS Kinh tế, Đại học Kinh tế Quốc dân Hà Nội.

38. Nguyễn Hoàng Tiệm (2003), *Cần có những cơ chế chính sách thích hợp với thị trường để giành quyền vận tải cho đội tàu biển Việt Nam*, Tạp chí Hàng hải Việt Nam, (11), tr. 22-23.

39. Nguyễn Như Tiến (1996), *Hiệu quả kinh tế và những biện pháp đẩy mạnh vận chuyển hàng hóa đường biển bằng container ở Việt Nam*, LATS Kinh tế, Đại học Ngoại Thương.

40. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2002), *Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh ngành Hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Đề tài NCKH cấp Nhà nước, NXB Giao thông vận tải, Hà Nội.

41. Tổng cục Thống kê (2013), *Niên giám thống kê 2013*, NXB Thống kê, Hà Nội.

42. Vũ Anh Tuấn (2006), “Nâng cao năng lực cạnh tranh của sản phẩm”, *Tạp chí Phát triển Kinh tế*, Trường Đại học Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh, (159), tr. 30-32.

43. Nguyễn Hồng Vân (2007), *Hoàn thiện thủ tục giao nhận hàng hoá trong vận tải đa phương thức ở Việt Nam*, LATS Kinh tế, Đại học Hàng hải.

44. Đinh Ngọc Viện (2005), *Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Đề tài NCKH cấp Nhà nước, Hà Nội.

2. Tiếng Anh

45. Alan Harrison (2013), *Managing variability in ocean shipping*, Cranfield Bedford of University, UK.
46. Alan L.Porter, J.David Roessner, Nils Newman, Xiao Yin Zin (2000), *Indicators of technology – based compentitiveness of 33 nations*, Georgia Institute of Technology, USA.
47. Angela Poulakidas, France (2014), “Teekay Shipping Corporation case analysis”, *Journal of Business Strategy*, Vol. 35 Iss: 2, page 26 - 35.
48. Belkacem Laabas (2002), *Meaning and Definitions of Compentitiveness*, Arab Planning Institute, Kuwait.
49. Competitiveness advisory Group (1995), *First Report to the President of the European Commision, the Prime Ministers and the Heads of state*, Ciampi & Carlo of Enhancing European competitiveness.
50. Chen Ming-Fon, LEE Husang, MIZUNO Junko (2002), *Technological Innovation and International Compentitiveness*, Institute of Developing Economies, Japan.
51. Economic and Social Commission for Western Asea (2001), *Methodology for the assessment for compentitiveness of selected industries*, United Nations Publications.
52. Franziska Blunck (2006), *What’s competitiveness*, The Competitiveness Institute.
53. Gi Tae Yeo (2011), *Measuring the competitiveness of container ports: logisticians' perspectives*, University ofIncheon, South Korea.
54. Jeal Louis Muchielli (2002), *Competitive, define, indication of determination*, Accomex Paris.
55. J.Fagerberg, D.C.Mowery and R.R.Nelson (2003), *Innovation and competitiveness*, Oxford University Press.
56. J.Marcovitch and S.DavitSilber (1995), *Technological, Innovation, Compentitiveness and International trade*, University of Sao Paulo.

57. Kum Fai Yuen & Vinh Van Thai (2015), *Service quality and customer satisfaction in liner shipping*, Nanyang Technological University, Singapore.
58. Michael Porter (1990), *The competitive Advantage of Nations*, Macmillan.
59. OECD (2009), *Organization for Economic Co-operation and Development*, Paris.
60. Santer's introduction to the first CAG report (1995), *Competitiveness advisory Group 1995*, Enhancing European Competitiveness.
61. Sheelagh Matear & Richard Gray (1993), "Factors Influencing Freight Service Choice for Shippers and Freight Suppliers", *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, Vol. 23 Iss: 2, pp.25 - 35.
62. Tran Ngoc Ca (1999), *Technological Capability and Learning in Firms: Vietnamese Industries in transition*, Ashgate Publishing Ltd, England.
63. United nation (2001), *Methodology for the assessment of the competitiveness of selected existing industries*, New York.
64. United Nations Conference on Trade and Development (2012), *Review of Maritime Transport*, 2003, Printed at United Nations, New York and Geneva.
65. US Council on Competitiveness (2001), *US competitiveness 2001: Strengths, Vulnerabilities and long – term Priorities*, Washington D.C.
66. World Economic Forum (2006), *Global Competitiveness Report*, Geneva - Switzerland, Professor Michael E. Porter of Harvard University report.

3. Website

67. Website: www.clbthuyentruong.com (2015), "Chuyên mục phát triển nguồn nhân lực", *Trang mạng của câu lạc bộ thuyền trưởng Việt Nam*, <http://www.clbthuyentruong.com/tin-tuc/phat-trien-nguon-nhan-luc.html>, truy cập ngày 15/04/2015.
68. Website: www.customs.gov.vn (2015), "Chuyên mục số liệu thống kê", *Trang mạng của Tổng cục Hải quan Việt Nam*, <http://www.customs.gov.vn/Lists/ThongKeHaiQuan/SoLieuThongKe.aspx?&Gro>

up=S%E1%BB%91%20li%E1%BB%87u%20th%E1%BB%91ng%20k%C3%AA, truy cập ngày 20/04/2015.

69. Website: www.gso.gov.vn (2015), “Chuyên mục số liệu thống kê”, *Trang mạng của Tổng cục Thống kê Việt Nam*, <https://www.gso.gov.vn/Default.aspx?tabid=706&ItemID=13412>, truy cập ngày 25/04/2015.

70. Website: www.unctadstat.unctad.org (2015), “Data center/table/Container port throughput, annual, 2008-2014”, *Website of United nations conference on trade and development*, <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=13321>, download date 20/04/2015.

71. Website: www.vinamarine.gov.vn (2015), “Chuyên mục thống kê số liệu/Đội tàu biển Việt Nam”, *Trang mạng của Cục hàng hải Việt Nam*, <http://www.vinamarine.gov.vn/Index.aspx?page=report&tab=dtbViệt Nam>, truy cập ngày 30/04/2015.

72. Website: www.vpa.gov.vn (2015), “Thống kê”, *Trang mạng của Hiệp hội cảng biển Việt Nam*, http://www.vpa.org.vn/vn/information/info_static2015.html, truy cập ngày 10/05/2015.

73. Website: vi-vn.facebook.com (2015), Chuyên mục Hiệp hội chủ tàu Việt Nam/Ngành logistic - Đòn bẩy phát triển kinh tế, *Trang mạng của Hiệp hội chủ tàu Việt Nam*, <https://vi-vn.facebook.com/HiepHoiChuTauVietNam/posts/432742610154611:0>, truy cập ngày 10/04/2015.

74. Website: www.vr.org.vn (2015), Chuyên mục tra cứu dữ liệu/Dữ liệu tàu biển”, *Trang mạng của Cục đăng kiểm Việt Nam*, <http://xm.vr.org.vn/TaubienVR>, truy cập ngày 10/04/2015.

75. Website: www.world-ship.com (2015), “Ship search/Home/Ship search/Flag/Search”, *Website of World shipping register*, <http://www.world-ships.com>, download date 15/04/2015.

PHỤ LỤC

Phụ lục 01. Tỷ trọng kim ngạch xuất nhập khẩu Việt Nam theo châu lục năm 2013

Thị trường (Đơn vị: tỷ USD)	Xuất khẩu		Nhập khẩu		Tổng xuất nhập khẩu	
	Trị giá 2013	So với 2012	Trị giá 2013	So với 2012	Trị giá 2013	So với 2012
	(Tỷ USD)	(%)	(Tỷ USD)	(%)	(Tỷ USD)	(%)
1. Châu Á	68,57	11,5	108,20	17,8	176,77	15,3
- ASEAN	18,47	4,4	21,64	2,7	40,10	3,5
- Trung Quốc	13,26	7,0	36,95	28,4	50,21	22,0
- Nhật Bản	13,65	4,5	11,61	0,1	25,26	2,4
- Hàn Quốc	6,63	18,8	20,70	33,2	27,33	29,4
2. Châu Mỹ	28,85	22,4	8,98	10,6	37,84	19,4
- Hoa Kỳ	23,87	21,4	5,23	8,4	29,10	18,8
3. Châu Âu	28,11	19,2	11,43	7,9	39,55	15,7
- EU	24,33	19,8	9,45	7,5	33,78	16,1
4. Châu Phi	2,87	16,0	1,42	37,7	4,29	22,4
5. Châu Đại Dương	3,73	9,9	2,09	-5,3	5,82	3,9

Nguồn: www.customs.gov.vn (2015), “Chuyên mục số liệu thống kê”, Trang mạng của Tổng cục Hải quan Việt Nam,
<http://www.customs.gov.vn/Lists/ThongKeHaiQuan/SoLieuThongKe.aspx?&Group=S%E1%BB%91%20li%E1%BB%87u%20th%E1%BB%91ng%20k%C3%AA>, truy cập ngày 20/04/2015.

Phụ lục 02. Doanh thu và giá cước vận tải ngành vận tải biển Việt Nam

Doanh thu	Đơn vị	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tổng doanh thu ngành vận tải biển Việt Nam (nghìn tỷ)	nghìn tỷ	34.48	32.37	44.27	42.78	35.78	91.52	92.92	43.18	42.47	31.76
Khối lượng vận tải ngành vận tải biển Việt Nam (triệu tấn)	nghìn tỷ	18.76	14.75	17.12	14.59	11.52	22.25	20.77	8.64	7.68	5.40
Giá cước vận tải bình quân (triệu đồng/tấn)	nghìn tấn	1.84	2.20	2.59	2.93	3.11	4.11	4.47	5.00	5.53	5.88

Nguồn: Niên giám thống kê năm 2014, Mục 05. Doanh nghiệp, hợp tác xã và cơ sở sản xuất kinh doanh cá thể/Doanh thu thuần sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp phân theo ngành kinh tế, tr. 269, Nhà xuất bản Tổng cục Thống kê năm 2014

Phụ lục 03. Khối lượng hàng hoá vận chuyển ngành vận tải biển VN từ 2005-2014

Đơn vị: triệu tấn

Năm	Ngành vận tải	Đường sắt	Đường bộ	Đường thủy nội địa	Đường hàng không	Đường biển		
						Tổng	Xuất nhập khẩu	Nội địa
2001	252.15	6.46	164.01	64.79	0.07	16.82	4.36	12.46
2002	292.87	7.05	192.32	74.93	0.07	18.49	3.34	15.16
2003	347.23	8.39	225.30	86.01	0.09	27.45	9.88	17.57
2004	403.00	8.87	264.76	97.94	0.10	31.33	10.23	21.10
2005	460.15	8.79	298.05	111.15	0.11	42.05	18.76	23.29
2006	513.58	9.15	338.62	122.98	0.12	42.69	14.75	27.95
2007	596.80	9.05	403.36	135.28	0.13	48.98	17.12	31.86
2008	653.24	8.48	455.90	133.03	0.13	55.70	14.59	41.11
2009	715.52	8.25	513.63	137.71	0.14	55.79	11.52	44.27
2010	800.89	7.86	587.01	144.23	0.19	61.59	22.25	39.34
2011	885.68	7.29	654.13	160.16	0.20	63.90	20.77	43.13
2012	961.13	6.95	717.91	174.39	0.19	61.69	8.64	53.05

2013	1,011.09	6.53	765.07	180.81	0.18	58.50	7.68	50.82
2014	1,069.60	7.20	816.90	186.20	0.20	56.10	5.40	50.70

Nguồn: Niên giám thống kê năm 2014, Mục 09. Vận tải và Bưu chính, Viễn thông/Khối lượng hàng hóa vận chuyển phân theo ngành vận tải, tr. 596, Nhà xuất bản Tổng cục

Thống kê năm 2014

Phụ lục 04. Biến động chỉ số giá cước vận tải ngành vận tải biển VN từ 2005-2014

Năm	2010	2011	2012	2013	2014
Vận tải biển (%)	100	112.84	121.66	127.64	132.83
Dịch vụ vận tải biển (%)	100	109.53	118.53	129.73	132.45

Nguồn: Niên giám thống kê năm 2014, Mục 08. Chỉ số giá cước vận tải và kho bãi/Chỉ số giá cước vận tải kho bãi, tr. 575, Nhà xuất bản Tổng cục Thống kê năm 2014

Phụ lục 05. Năng lực đội tàu ngành vận tải biển Việt Nam năm 2014

Đội tàu	Treo cờ	Phân loại	Đơn vị	Tổng	Tàu hàng rời	Tàu container	Tàu hàng lỏng	Tàu dịch vụ
Đội tàu Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế	Treo cờ Việt Nam	Số tàu	chiếc	94	81	9	4	0
		Tổng trọng tải	DWT	2,148,321	1,897,417	55,594	195,310	0
		Trọng tải trung bình	DWT/tàu	22,854	22,808	11,733	48,828	0
		Tuổi tàu	năm	16.1	16.0	19.3	10.0	0
	Treo cờ nước ngoài	Số tàu	chiếc	40	25	15	0	0
		Tổng trọng tải	DWT	1,019,116	882,514	136,602	0	0
		Trọng tải trung bình	DWT/tàu	25,478	35,301	9,107	0	0
		Tuổi tàu	năm	19.1	18.7	19.7	0	0
	Tổng	Số tàu	chiếc	134	106	24	4	0
		Tổng trọng tải	DWT	3,167,437	2,729,931	242,196	195,310	0
		Trọng tải trung bình	DWT/tàu	23,638	25,754	10,092	48,828	0
		Tuổi tàu	năm	17.0	16.7	19.6	10.0	0.0
Đội tàu Việt Nam hoạt động tuyến nội địa	Treo cờ Việt Nam	Số tàu	chiếc	1,872	1,264	10	187	411
		Tổng trọng tải	DWT	4,674,058	2,366,563	69,039	1,917,055	321,401
		Trọng tải trung bình	DWT/tàu	2,497	1,872	6,904	10,252	782
		Tuổi tàu	năm	13.1	11.4	3.7	19.2	15.9
Tổng đội tàu Việt Nam	Treo cờ Việt Nam	Số tàu	chiếc	2,006	1,370	34	191	411
		Tổng trọng tải	DWT	7,841,495	5,096,494	311,235	2,112,365	321,401
		Trọng tải trung bình	DWT/tàu	3,909	3,720	9,154	11,060	782
		Tuổi tàu	năm	13.4	11.8	14.9	19.0	16

Nguồn: www.vinamarine.gov.vn (2015), “Chuyên mục thống kê số liệu/Đội tàu biển Việt Nam”, Trang mạng của Cục hàng hải Việt Nam,

<http://www.vinamarine.gov.vn/Index.aspx?page=report&tab=dtbViệt Nam>, truy cập ngày 30/04/2015.

Phụ lục 06. Tổng trọng tải đội tàu ngành vận tải biển Việt Nam từ 2001-2014

Năm	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Tổng đội tàu hàng năm	Ngh.tấn	1,403	1,403	1,426	1,552	1,656	1,855	2,071	2,253	3,233	4,361	5,503	6,688	7,550
	số tàu	657	657	683	736	798	892	961	1,018	1,149	1,393	1,609	1,747	1,834
	DWT/tàu	2,135	2,135	2,087	2,108	2,075	2,079	2,155	2,213	2,814	3,130	3,420	3,828	3,991
Tàu chở hàng khô	Ngh.tấn	724	724	744	854	932	1,118	1,316	1,473	1,978	2,840	3,658	4,323	4,716
	số tàu	454	454	465	505	551	629	679	717	808	1,001	1,173	1,255	1,314
Tàu chở hàng container	Ngh.tấn	121	121	121	121	121	128	128	135	205	239	251	269	281
	số tàu	13	13	13	13	13	14	14	15	23	27	28	30	32
Tàu chở hàng lỏng	Ngh.tấn	727	727	728	742	745	747	760	765	1,120	1,330	1,608	1,906	1,941
	số tàu	96	96	97	99	103	105	110	112	128	140	156	175	180
Tàu dịch vụ	Ngh.tấn	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	190	207	221
	số tàu	94	94	108	119	131	144	158	174	190	225	252	287	308

Nguồn: www.vinamarine.gov.vn (2015), “Chuyên mục thông kê số liệu/Đội tàu biển Việt Nam”, *Trang mạng của Cục hàng hải Việt Nam*, <http://www.vinamarine.gov.vn/Index.aspx?page=report&tab=dtbViệt Nam>, truy cập ngày 30/04/2015.

Phụ lục 07. Năng lực đội tàu vận tải các quốc gia năm 2014

Quốc gia/Năm	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
I. TỔNG TRỌNG TÀI ĐỘI TÀU (Đơn vị: triệu DWT)														
1.SINGAPORE	46.47	46.47	46.47	47.87	49.44	53.33	58.12	63.48	68.76	73.67	79.23	91.32	99.86	106.68
2.TRUNG QUỐC	32.77	32.77	32.77	33.76	34.86	37.61	40.99	44.77	48.49	51.95	55.88	64.40	70.42	75.23
3.NHẬT BẢN	11.41	11.41	11.41	11.76	12.14	13.10	14.27	15.59	16.89	18.09	19.46	22.43	24.53	26.20
4.HÀN QUỐC	9.95	9.95	9.95	10.25	10.58	11.42	12.44	13.59	14.72	15.77	16.96	19.55	21.38	22.84
5.INDONESIA	7.00	7.00	7.00	7.51	7.51	8.33	9.24	10.06	10.83	11.57	12.23	13.46	14.91	16.34
6.MỸ	7.90	7.90	7.90	8.09	8.30	8.72	9.28	10.02	10.74	11.46	12.27	13.60	14.77	15.66
7.MALAYSIA	5.38	5.38	5.38	5.77	5.77	6.40	7.10	7.73	8.32	8.89	9.40	10.34	11.46	12.56
8.PHILIPPIN	4.48	4.48	4.48	4.81	4.81	5.33	5.92	6.44	6.93	7.41	7.83	8.62	9.55	10.46
9.THAILAND	1.82	1.82	1.82	1.95	1.95	2.16	2.40	2.61	2.81	3.00	3.17	3.49	3.87	4.24
10.VIETNAM	0.60	0.60	0.60	0.65	0.69	0.78	0.87	0.95	1.36	1.83	2.31	2.81	3.00	3.17
II. TRỌNG TÀI BÌNH QUÂN ĐỘI TÀU (Đơn vị: nghìn DWT/tàu)														
1.SINGAPORE	22.15	22.15	22.15	22.82	23.56	25.42	27.70	30.26	32.78	35.11	37.77	43.53	47.60	50.85
2.MỸ	15.28	15.28	15.28	15.65	16.06	16.87	17.94	19.38	20.78	22.17	23.72	26.31	28.57	30.28
3.TRUNG QUỐC	11.76	11.76	11.76	12.11	12.50	13.49	14.70	16.06	17.39	18.63	20.04	23.10	25.26	26.98
4.MALAYSIA	10.45	10.45	10.45	11.21	11.21	12.42	13.79	15.01	16.16	17.27	18.24	20.08	22.25	24.38
5.VIETNAM	12.36	12.36	12.36	12.49	12.29	12.32	12.77	13.11	16.67	18.54	20.26	22.67	23.08	23.64
6.HÀN QUỐC	8.67	8.67	8.67	8.93	9.22	9.94	10.84	11.84	12.82	13.74	14.77	17.03	18.62	19.89
7.PHILIPPIN	4.75	4.75	4.75	5.09	5.09	5.64	6.26	6.81	7.34	7.84	8.28	9.12	10.10	11.07
8.NHẬT BẢN	3.58	3.58	3.58	3.69	3.81	4.11	4.48	4.89	5.30	5.68	6.11	7.04	7.70	8.22
9.THAILAND	2.99	2.99	2.99	3.21	3.21	3.55	3.94	4.29	4.62	4.94	5.22	5.74	6.36	6.97
10.INDONESIA	2.70	2.70	2.70	2.90	2.90	3.21	3.56	3.88	4.18	4.46	4.72	5.19	5.75	6.30
III. SỐ LƯỢNG TÀU (Đơn vị: tàu)														
1.NHẬT BẢN	1388	1388	1388	1430	1477	1593	1736	1897	2054	2201	2367	2728	2983	3187
2.TRUNG QUỐC	1215	1215	1215	1251	1292	1394	1519	1659	1797	1925	2071	2387	2610	2788
3.INDONESIA	1111	1111	1111	1192	1192	1321	1466	1596	1718	1836	1940	2135	2366	2592
4.SINGAPORE	914	914	914	941	972	1049	1143	1248	1352	1449	1558	1796	1964	2098
5.HÀN QUỐC	500	500	500	515	532	574	625	683	740	793	853	983	1075	1148
6.PHILIPPIN	405	405	405	434	435	482	535	582	626	669	707	779	863	945
7.THAILAND	261	261	261	280	280	310	344	374	403	431	455	501	555	608
8.MỸ	261	261	261	267	274	288	306	331	355	378	405	449	488	517
9.MALAYSIA	221	221	221	237	237	262	291	317	341	365	385	424	470	515
10.VIETNAM	47	47	48	52	57	63	68	72	81	99	114	124	130	134
IV. TUỔI TÀU BÌNH QUÂN (Đơn vị: năm)														
1.NHẬT BẢN	1.2	2.2	3.2	3.3	3.4	3.7	4.0	4.4	4.8	5.1	5.5	6.4	6.9	7.4
2.MỸ	2.0	3.0	4.0	4.0	4.2	4.4	4.6	5.0	5.4	5.7	6.1	6.8	7.4	7.8
3.HÀN QUỐC	1.6	2.6	3.6	3.7	3.8	4.1	4.5	4.9	5.4	5.7	6.2	7.1	7.8	8.3
4.SINGAPORE	2.6	3.6	4.6	4.7	4.9	5.2	5.7	6.2	6.8	7.2	7.8	9.0	9.8	10.5
5.MALAYSIA	2.6	3.6	4.6	5.0	5.0	5.5	6.1	6.6	7.2	7.6	8.1	8.9	9.9	10.8
6.TRUNG QUỐC	2.7	3.7	4.7	4.8	5.0	5.4	5.9	6.4	7.0	7.5	8.0	9.2	10.1	10.8
7.INDONESIA	5.3	6.3	7.3	7.8	7.8	8.6	9.6	10.4	11.2	12.0	12.7	14.0	15.5	16.9
8.VIETNAM	5.3	6.3	7.3	7.8	7.8	8.7	9.6	10.5	11.3	12.0	12.7	14.0	15.5	17.0
9.THAILAND	6.0	7.0	8.0	8.5	8.5	9.5	10.5	11.4	12.3	13.2	13.9	15.3	17.0	18.6
10.PHILIPPIN	6.1	7.1	8.1	8.7	8.7	9.7	10.8	11.7	12.6	13.5	14.2	15.7	17.3	19.0

Nguồn: www.world-ship.com (2015), “Ship search/Home/Ship search/Flag/Search”, *Website of World shipping register*, <http://www.world-ships.com>, download date 15/04/2015.

Phụ lục 08. Cơ cấu tàu chuyên dụng container các quốc gia năm 2014

Quốc gia	Loại tàu	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
SINGAPORE	DWT	46.47	46.47	46.47	47.87	49.44	53.33	58.12	63.48	68.76	73.67	79.23	91.32	99.86	106.68
	Tàu hàng rời	14.99	14.99	14.99	14.87	15.41	16.60	18.19	19.78	21.47	23.33	25.67	31.89	36.60	40.28
	Tàu container	6.27	6.27	6.27	6.71	7.41	8.08	9.20	10.85	12.35	14.01	14.77	16.76	18.12	19.07
	Tàu hàng lỏng	24.11	24.11	24.11	26.70	28.24	31.09	33.76	36.05	38.42	38.71	41.50	41.57	44.46	47.33
TRUNG QUỐC	DWT	32.77	32.77	32.77	33.76	34.86	37.61	40.99	44.77	48.49	51.95	55.88	64.40	70.42	75.23
	Tàu hàng rời	19.18	19.18	19.18	19.03	19.72	21.24	23.28	25.31	27.47	29.85	32.85	40.82	46.84	51.55
	Tàu container	2.44	2.44	2.44	2.61	2.88	3.14	3.58	4.23	4.81	5.46	5.75	6.52	7.06	7.42
	Tàu hàng lỏng	8.28	8.28	8.28	9.17	9.70	10.68	11.60	12.39	13.20	13.30	14.26	14.28	15.28	16.26
NHẬT BẢN	DWT	11.41	11.41	11.41	11.76	12.14	13.10	14.27	15.59	16.89	18.09	19.46	22.43	24.53	26.20
	Tàu hàng rời	5.87	5.87	5.87	5.82	6.04	6.50	7.13	7.75	8.41	9.14	10.06	12.49	14.34	15.78
	Tàu container	0.04	0.04	0.04	0.04	0.05	0.05	0.06	0.07	0.08	0.09	0.10	0.11	0.12	0.13
	Tàu hàng lỏng	5.25	5.25	5.25	5.81	6.14	6.76	7.34	7.84	8.36	8.42	9.03	9.04	9.67	10.30
HÀN QUỐC	DWT	9.95	9.95	9.95	10.25	10.58	11.42	12.44	13.59	14.72	15.77	16.96	19.55	21.38	22.84
	Tàu hàng rời	7.25	7.25	7.25	7.20	7.46	8.04	8.81	9.58	10.39	11.29	12.43	15.44	17.72	19.50

INDONE- XIA	Tàu container	0.34	0.34	0.34	0.36	0.40	0.43	0.49	0.58	0.66	0.75	0.79	0.90	0.97	1.02
	Tàu hàng lỏng	1.18	1.18	1.18	1.31	1.38	1.52	1.65	1.77	1.88	1.90	2.03	2.04	2.18	2.32
	DWT	7.00	7.00	7.00	7.51	7.51	8.33	9.24	10.06	10.83	11.57	12.23	13.46	14.91	16.34
	Tàu hàng rời	3.78	3.78	3.78	3.78	3.82	3.90	3.84	3.93	4.15	4.23	4.48	5.11	6.37	7.68
	Tàu container	0.37	0.37	0.37	0.39	0.41	0.39	0.46	0.50	0.64	0.77	0.86	0.90	0.96	1.09
MỸ	Tàu hàng lỏng	2.97	2.97	2.97	3.22	3.49	4.53	5.50	5.79	6.09	6.30	6.52	6.43	7.05	7.57
	DWT	7.90	7.90	5.82	5.78	5.99	6.45	7.07	7.69	8.34	9.07	9.98	12.40	14.23	15.66
	Tàu hàng rời	2.44	2.44	2.16	2.31	2.55	2.78	3.17	3.73	4.25	4.82	5.08	5.77	6.24	6.56
	Tàu container	1.22	1.22	1.89	2.09	2.21	2.43	2.64	2.82	3.01	3.03	3.25	3.25	3.48	3.71
	Tàu hàng lỏng	2.74	2.74	2.74	3.04	3.21	3.54	3.84	4.10	4.37	4.41	4.72	4.73	5.06	5.39
MALAY- XIA	DWT	5.38	5.38	5.38	5.77	5.77	6.40	7.10	7.73	8.32	8.89	9.40	10.34	11.46	12.56
	Tàu hàng rời	0.67	0.67	0.67	0.67	0.68	0.69	0.68	0.70	0.74	0.75	0.80	0.91	1.13	1.37
	Tàu container	0.28	0.28	0.28	0.29	0.31	0.29	0.34	0.37	0.48	0.57	0.64	0.67	0.72	0.81
	Tàu hàng lỏng	4.08	4.08	4.08	4.41	4.78	6.21	7.55	7.94	8.35	8.64	8.94	8.81	9.67	10.38
	DWT	4.48	4.48	4.48	4.81	4.81	5.33	5.92	6.44	6.93	7.41	7.83	8.62	9.55	10.46
PHILIP- PIN	Tàu hàng rời	3.50	3.50	3.50	3.50	3.54	3.61	3.55	3.63	3.84	3.91	4.15	4.73	5.89	7.11
	Tàu container	0.13	0.13	0.13	0.14	0.15	0.14	0.17	0.18	0.23	0.28	0.31	0.32	0.35	0.39
	Tàu hàng lỏng	1.16	1.16	1.16	1.26	1.37	1.77	2.16	2.27	2.38	2.47	2.55	2.52	2.76	2.96
	DWT	1.82	1.82	1.82	1.95	1.95	2.16	2.40	2.61	2.81	3.00	3.17	3.49	3.87	4.24
	Tàu hàng rời	1.22	1.22	1.22	1.22	1.23	1.26	1.24	1.27	1.34	1.36	1.45	1.65	2.05	2.48
THAI LAN	Tàu container	0.10	0.10	0.10	0.11	0.11	0.11	0.13	0.14	0.18	0.21	0.23	0.24	0.26	0.30
	Tàu hàng lỏng	0.58	0.58	0.58	0.62	0.68	0.88	1.07	1.12	1.18	1.22	1.26	1.25	1.37	1.47
	DWT	0.60	0.60	0.60	0.65	0.69	0.78	0.87	0.95	1.36	1.83	2.31	2.81	3.00	3.17
	Tàu hàng rời	1.37	1.37	1.37	1.37	1.37	1.41	1.39	1.42	1.50	1.53	1.62	1.85	2.30	2.80
	Tàu container	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.07	0.08	0.09	0.11	0.14	0.15	0.16	0.17
VIET NAM	Tàu hàng lỏng	0.08	0.08	0.08	0.08	0.09	0.12	0.14	0.15	0.16	0.16	0.17	0.17	0.18	0.20

Nguồn: www.world-ship.com (2015), “Ship search/Home/Ship search/Flag/Search”,
Website of World shipping register, <http://www.world-ships.com>, download date
15/04/2015.

Phụ lục 09. Thống kê số lượng thuyền viên Việt Nam năm 2014

TT	Chức danh	Hạng			Tổng số
		Hạng nhất (trên 3000 GT, trên 3000 KW)	Hạng hai (500-3000 GT, 750-3000 KW)	Hạng ba (dưới 500 GT, dưới 750 KW)	
1	Thuyền trưởng	1761	1395	671	3827
2	Đại phó	782	712	99	1593
3	Sỹ quan boong	4742			4797
4	Thủy thủ trực ca	14809 (không hạn chế)			14809
5	Máy trưởng	1582	882	808	3272
6	Máy hai	641	441	54	1136
7	Sỹ quan máy	4489			4689
8	Thợ máy trực ca	10467 (không hạn chế)			10467
9	Sỹ quan kỹ thuật điện	89 (không hạn chế)			89
10	Thợ kỹ thuật điện	462 (không hạn chế)			462
Tổng số		45.141			

Nguồn: www.vinamarine.gov.vn (2015), “Chuyên mục thống kê số liệu/Đội tàu biển Việt Nam”, Trang mạng của Cục hàng hải Việt Nam,
<http://www.vinamarine.gov.vn/Index.aspx?page=report&tab=dtbViệt Nam>, truy cập ngày
30/04/2015.

Phụ lục 10. Bảng các quốc gia hàng đầu thế giới về xuất khẩu thuyền viên năm 2014

STT	Quốc gia	All officer	All rating	Total (number)	%
1.	Philippin	77313.6	139248.2	216,562	17.17%
2.	Trung Quốc	52852.8	37009.7	89,863	7.13%
3.	Indonexia	23961.6	52616.2	76,578	6.07%
4.	Ngà	33508.8	26308.1	59,817	4.74%
5.	Thô Nhĩ Kỳ	31387.2	25671.1	57,058	4.52%
6.	Ấn Độ	30388.8	22677.2	53,066	4.21%
7.	Mỹ	29764.8	20766.2	50,531	4.01%
8.	VIỆTNAM	18,666	21,025	39,691	3.15%
9.	Nhật Bản	29078.4	9427.6	38,506	3.05%
10.	THÁI LAN	10,593	15,888	26,481	2.10%

11.	Hàn Quốc	14664	5414.5	20,079	1.59%
12.	SINGAPORE	6,053	9,079	15,132	1.20%
13.	Canada	7051.2	7771.4	14,823	1.18%
14.	Malaysia	6552	6561.1	13,113	1.04%
15.	World total	624,000	637,000	1,261,000	100%

Nguồn: International Journal of New Trends in Arts, Sports & Science Education - 2014, volume 1, issue 3

Phụ lục 11. Giá cước vận tải bình quân các quốc gia từ 2001-2014

Đơn vị: USD/tấn/1000km

Năm/nước	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
TRUNG QUỐC	8.2	8.8	13.0	22.8	21.9	8.0	7.1	18.0	12.0	16.9	25.5	23.1	47.8	30.9
NHẬT BẢN	9.5	11.1	10.1	11.9	16.7	16.7	23.4	33.8	22.6	29.7	39.5	36.6	25.3	36.0
MỸ	6.5	9.5	11.0	12.6	14.1	16.5	23.1	31.5	26.5	36.8	46.2	30.8	30.9	31.0
PHILIPPIN	14.1	23.6	23.7	27.8	30.1	28.0	32.7	59.7	49.4	55.9	51.3	48.0	52.0	35.5
INDONEXIA	25.3	24.9	25.5	32.8	50.4	54.4	40.2	71.9	52.0	54.1	72.3	72.3	73.1	29.6
HÀN QUỐC	168.1	51.1	34.6	51.6	82.9	27.3	31.2	44.8	28.0	34.4	45.0	46.3	50.0	48.0
VIỆT NAM	44.1	44.8	48.3	51.7	52.8	53.6	50.7	58.2	45.3	56.2	70.9	70.3	73.2	73.5
MALAYSIA	30.8	35.3	39.4	48.1	48.9	46.0	57.2	66.0	45.1	60.5	83.0	91.6	85.8	60.1
THÁI LAN	31.8	34.7	28.7	55.2	82.3	29.6	34.1	47.5	31.8	46.1	110.2	114.8	113.4	63.1
SINGAPORE	32.6	37.3	42.4	57.0	91.2	52.4	59.0	81.1	49.9	62.0	90.6	96.5	84.4	81.1

Nguồn: Tính toán của tác giả theo Niên giám thống kê năm 2014, Mục 12. Số liệu thống kê nước ngoài/Xuất khẩu và nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ của một số nước và vùng lãnh thổ, tr. 861, Nhà xuất bản Tổng cục Thống kê năm 2014

Phụ lục 12. Khối lượng vận tải hàng hoá tại Việt Nam của các quốc gia từ 2001-2014

Đơn vị: triệu tấn

Năm/nước	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
TRUNG QUỐC	8.73	8.96	8.59	15.15	22.77	33.10	52.40	23.66	32.86	25.13	25.65	26.12	7.36	24.74
VIỆT NAM	4.36	3.34	9.88	10.23	18.76	14.75	17.12	14.59	11.52	22.25	20.77	8.64	7.68	5.40
SINGAPORE	6.38	4.99	4.69	4.76	4.19	15.93	17.54	15.09	13.86	8.95	9.65	8.50	1.82	3.97
NHẬT BẢN	4.01	3.93	4.94	4.13	4.06	5.81	6.61	7.42	5.02	4.98	6.62	7.61	2.94	6.73
HÀN QUỐC	0.13	0.48	0.76	0.64	0.47	3.40	3.30	5.92	7.42	7.75	7.56	4.99	3.05	5.62
THÁI LAN	0.94	0.76	1.14	1.09	1.03	5.22	6.20	5.88	6.58	5.03	2.50	2.83	2.31	5.09
MALAYSIA	0.96	1.04	1.39	1.43	1.88	2.94	3.93	3.67	5.57	4.59	3.59	3.60	2.96	4.66
INDONEXIA	1.23	1.46	1.86	1.44	0.95	1.88	2.95	0.76	1.06	1.42	2.25	1.78	1.34	5.99
PHILIPPIN	0.99	0.64	0.77	0.87	1.87	2.19	2.34	2.35	2.52	2.22	1.74	2.64	1.73	3.16
MỸ	1.54	0.94	1.07	1.51	1.39	2.48	2.10	2.05	2.17	1.24	1.35	2.10	2.41	2.68
Tổng XNK	36.6	41.1	46.3	53.5	62.0	74.6	102.1	106.1	128.2	111.7	121.8	119.9	141.2	145.4

Nguồn: Niên giám thống kê năm 2014, Mục 12. Số liệu thống kê nước ngoài/Xuất khẩu và nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ của một số nước và vùng lãnh thổ, tr. 861, Nhà xuất bản Tổng cục Thống kê năm 2014

Phụ lục 13. Doanh thu vận tải các quốc gia từ 2001-2014

Đơn vị: triệu USD

Năm/nước	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
TRUNG QUỐC	142	157	224	692	996	528	741	853	789	851	1,308	1,205	704	1,527
SINGAPORE	208	186	199	271	382	834	1,035	1,224	692	555	875	820	153	322
HÀN QUỐC	45	50	53	66	78	186	206	530	416	534	680	462	306	540
NHẬT BẢN	76	87	99	98	136	195	309	502	227	296	522	556	149	485
VIỆT NAM	192	195	211	225	230	233	221	253	197	245	309	306	319	320
MALAYSIA	30	37	55	69	92	135	225	242	251	278	298	330	254	280
THÁI LAN	30	26	33	60	85	154	211	279	209	232	276	325	262	322
MỸ	40	36	47	76	78	164	194	258	230	183	248	259	298	332
INDONEXIA	31	36	47	47	48	102	118	55	55	77	163	129	98	177
PHILIPPIN	14	15	18	24	56	61	77	140	125	124	89	127	90	112

<i>Tổng</i>	808	825	986	1,629	2,180	2,593	3,337	4,335	3,191	3,373	4,768	4,518	2,633	4,417
-------------	-----	-----	-----	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Nguồn: Tính toán của tác giả theo Niên giám thống kê năm 2014, Mục 12. Số liệu thống kê nước ngoài/Xuất khẩu và nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ của một số nước và vùng lãnh thổ, tr. 861, Nhà xuất bản Tổng cục Thống kê năm 2014

Phụ lục 14. Thị phần vận tải các quốc gia từ 2001-2014

Đơn vị: %

Năm/nước	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
TRUNG QUỐC	23.9	21.8	18.5	28.3	36.7	44.4	51.3	22.3	25.6	22.5	21.1	21.8	5.2	17.0
VIỆT NAM	11.9	8.1	21.3	19.1	30.3	19.8	16.8	13.8	9.0	19.9	17.1	7.2	5.4	3.7
SINGAPORE	17.4	12.1	10.1	8.9	6.7	21.4	17.2	14.2	10.8	8.0	7.9	7.1	1.3	2.7
NHẬT BẢN	11.0	9.6	10.7	7.7	6.5	7.8	6.5	7.0	3.9	4.5	5.4	6.3	2.1	4.6
THÁI LAN	2.6	1.9	2.5	2.0	1.7	7.0	6.1	5.5	5.1	4.5	2.1	2.4	1.6	3.5
HÀN QUỐC	0.4	1.2	1.6	1.2	0.8	4.6	3.2	5.6	5.8	6.9	6.2	4.2	2.2	3.9
MALAYSIA	2.6	2.5	3.0	2.7	3.0	3.9	3.8	3.5	4.3	4.1	2.9	3.0	2.1	3.2
INDONEXIA	3.4	3.6	4.0	2.7	1.5	2.5	2.9	0.7	0.8	1.3	1.8	1.5	0.9	4.1
MỸ	4.2	2.3	2.3	2.8	2.2	3.3	2.1	1.9	1.7	1.1	1.1	1.8	1.7	1.8
PHILIPPIN	2.7	1.6	1.7	1.6	3.0	2.9	2.3	2.2	2.0	2.0	1.4	2.2	1.2	2.2
Tổng XNK	100	100	100	100	100	100	100	100	100	10%	100	100	100	100

Nguồn: Tính toán của tác giả theo Niên giám thống kê năm 2014, Mục 12. Số liệu thống kê nước ngoài/Xuất khẩu và nhập khẩu hàng hóa và dịch vụ của một số nước và vùng lãnh thổ, tr. 861, Nhà xuất bản Tổng cục Thống kê năm 2014

Phụ lục 15. Năng lực vận tải các quốc gia

Đơn vị: triệu tấn

Năm/nước	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
TRUNG QUỐC	2,042	2,135	2,380	2,695	3,070	3,285	3,581	3,738	3,904	4,200	4,516	4,360	4,134	3,920
NHẬT BẢN	711	743	829	938	1,069	1,144	1,247	1,302	1,360	1,463	1,573	1,518	1,440	1,365
MỸ	425	444	495	561	639	684	745	778	812	874	940	907	860	816
INDONEXIA	728	317	329	355	425	446	378	441	463	483	202	195	185	175
THAILAN	117	119	140	132	110	114	138	145	145	142	168	162	153	146
HÀN QUỐC	128	121	118	124	129	132	134	133	129	131	140	135	128	121
PHILIPPIN	59	60	64	68	77	78	82	87	87	89	84	81	77	73
MALAYSIA	50	55	62	71	57	56	57	60	59	58	57	55	52	50
VIỆT NAM	17	18	27	31	42	43	49	56	56	62	64	62	59	56
SINGAPORE	33	35	35	37	38	39	41	42	42	45	46	44	42	40

Nguồn: Niên giám thống kê năm 2014, Mục 12. Số liệu thống kê nước ngoài/Một số chỉ tiêu kinh tế - xã hội chủ yếu của các nước, tr. 910-933, Nhà xuất bản Tổng cục Thống kê năm 2014

Phụ lục 16. Khai thác tiềm năng vận tải của các quốc gia

Đơn vị: hệ số khai thác tiềm năng vận tải

Năm/nước	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
MỸ	275.5	472.4	461.9	370.4	460.4	275.6	354.9	379.5	374.4	704.3	698.6	432.2	357.0	304.4
INDONEXIA	590.2	216.4	177.0	246.5	448.9	237.0	128.2	581.2	438.7	339.2	89.5	109.2	138.1	29.2
NHẬT BẢN	177.1	189.0	167.9	227.2	263.3	196.8	188.8	175.6	270.9	293.8	237.7	199.6	489.2	202.7
TRUNG QUỐC	233.8	238.3	277.1	177.8	134.8	99.3	68.4	158.0	118.8	167.1	176.1	166.9	561.8	158.5
HÀN QUỐC	958.2	249.4	154.7	195.6	273.1	38.8	40.7	22.5	17.4	17.0	18.5	27.1	41.9	21.6
THÁI LAN	124.8	156.4	123.0	121.7	107.0	21.8	22.2	24.7	22.0	28.3	67.1	57.2	66.4	28.6
PHILIPPIN	59.9	93.9	83.0	78.6	40.9	35.8	35.1	36.9	34.4	40.1	48.1	30.6	44.2	23.0
MALAYSIA	51.7	53.1	44.5	49.8	30.4	19.2	14.6	16.4	10.6	12.6	15.9	15.4	17.7	10.7
SINGAPORE	5.2	6.9	7.5	7.7	9.1	2.5	2.3	2.8	3.0	5.1	4.8	5.2	23.2	10.1
VIỆT NAM	3.9	5.5	2.8	3.1	2.2	2.9	2.9	3.8	4.8	2.8	3.1	7.1	7.6	10.4

Nguồn: Tính toán của tác giả theo Niên giám thống kê năm 2014, Mục 12. Số liệu thống kê nước ngoài/Một số chỉ tiêu kinh tế - xã hội chủ yếu của các nước, tr. 910-933, Nhà xuất bản Tổng cục Thống kê năm 2014

Phụ lục 17. Tổng sản lượng hàng hóa qua cảng biển từ 2001-2014

Đơn vị: triệu tấn

Năm	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
MIỀN BẮC	XNK	10.2	13.8	15.0	18.2	21.6	27.5	35.3	35.0	46.3	40.9	44.9	34.8	39.2
	Nội địa	4.1	4.7	6.1	7.3	8.9	11.0	11.6	21.3	17.5	14.8	18.2	26.7	20.5
	Container	4.6	6.7	7.8	10.3	13.1	15.8	21.5	27.6	35.3	38.7	43.0	44.7	52.0
MIỀN TRUNG	XNK	2.7	3.3	4.2	5.3	5.2	5.8	7.6	7.6	7.9	9.6	11.6	12.7	16.3
	Nội địa	3.3	3.9	4.5	5.4	5.6	6.6	7.5	7.4	7.5	7.1	7.7	8.1	10.0
	Container	0.8	1.1	1.3	1.6	1.7	2.0	2.6	3.1	2.6	4.1	4.4	4.7	7.3
MIỀN NAM	XNK	23.7	24.0	27.1	30.0	35.2	41.3	59.2	63.4	74.1	61.1	65.4	72.5	89.9
	Nội địa	5.0	6.6	7.0	8.3	8.7	10.3	12.8	12.4	19.3	17.4	17.2	18.3	29.3
	Container	16.4	17.3	21.0	26.5	31.0	37.7	61.7	68.6	69.9	85.8	74.9	103.8	140.9
Tổng hàng hoá qua cảng	XNK	36.6	41.1	46.3	53.5	62.0	74.6	102.1	106.1	128.2	111.7	121.8	119.9	145.4
	% XNK	51.7%	50.5%	49.3%	47.3%	47.3%	47.2%	46.5%	43.0%	45.8%	39.9%	42.4%	36.9%	39.1%
	Nội địa	12.5	15.2	17.6	21.1	23.3	27.9	31.9	41.1	44.3	39.3	43.1	53.1	59.7
	% Nội địa	17.6%	18.6%	18.7%	18.7%	17.8%	17.7%	14.5%	16.7%	15.8%	14.1%	15.0%	16.3%	14.7%
	Container	21.8	25.1	30.0	38.5	45.9	55.5	85.7	99.3	107.8	128.6	122.3	151.8	200.2
	% Container	30.7%	30.8%	32.0%	34.0%	35.0%	35.1%	39.0%	40.3%	38.5%	46.0%	42.6%	46.7%	49.4%
	Tổng qua cảng	70.8	81.3	93.9	113.1	131.2	158.1	219.7	246.5	280.3	279.6	287.2	324.7	405.3

Nguồn: www.vpa.gov.vn (2015), “Thông kê”, Trang mạng của Hiệp hội cảng biển Việt Nam, http://www.vpa.org.vn/vn/information/info_static2015.html, truy cập ngày 10/05/2015.

Phụ lục 18. So sánh năng lực cảng container các quốc gia từ 2008-2012

Đơn vị: TEU (20 feet)

STT	Năm	2008	2009	2010	2011	2012	TB
1	Trung Quốc	115,941,970	108,799,934	130,290,443	143,896,697	155,017,351	130,789,279
2	Mỹ	42,411,770	37,353,575	42,337,513	42,999,149	43,098,222	41,640,046
3	Singapore	30,891,200	26,592,800	29,178,500	30,727,702	32,421,602	29,962,361
4	Hàn Quốc	17,417,723	15,699,663	18,542,804	20,833,508	21,453,964	18,789,532
5	Malaysia	16,093,953	15,922,800	18,267,475	20,139,382	20,866,875	18,258,097
6	Nhật Bản	18,943,606	16,285,918	18,098,346	19,417,757	18,475,667	18,244,259
7	Indonexia	7,404,831	7,255,005	8,482,636	8,966,146	9,324,792	8,286,682
8	Thái Lan	6,726,237	5,897,935	6,648,532	7,171,394	7,372,298	6,763,279
9	Viet Nam	4,393,699	4,936,598	5,983,583	6,335,437	6,588,855	5,647,634
10	Philippines	4,471,428	4,306,965	4,947,039	5,264,086	5,720,749	4,942,053

www.unctadstat.unctad.org (2015), “Data center/table/Container port throughput, annual, 2008-2014”, Website of United nations conference on trade and development, <http://unctadstat.unctad.org/wds/TableViewer/tableView.aspx?ReportId=13321>, download date 20/04/2015.

Phụ lục 19: Phiếu điều tra các doanh nghiệp vận tải biển

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

VIỆN NGHIÊN CỨU QUẢN LÝ KINH TẾ TRUNG ƯƠNG (CIEM)

PHIẾU ĐIỀU TRA

Kính gửi:

Để đánh giá thực tế tầm quan trọng và mức độ ảnh hưởng tác động của các tiêu chí cạnh tranh đến năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển Việt Nam. Viện

Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương tiến hành lấy ý kiến của một số doanh nghiệp vận tải biển lớn tại Việt Nam (sở hữu tàu có trọng tải từ 7.000 DWT trở lên và hoạt động tuyến quốc tế). Chúng tôi rất mong được sự đóng góp thực tế của các doanh nghiệp theo nội dung sau:

I. THÔNG TIN DOANH NGHIỆP

Tên doanh nghiệp:

Địa chỉ:

Điện thoại/Email:

Người đại diện:

II. NỘI DUNG ĐÁNH GIÁ (đính kèm)

III. NỘI DUNG GÓP Ý KHÁC (nếu có)

Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương trân trọng cảm ơn sự đóng góp quý báu của Quý cơ quan.

ĐẠI DIỆN CIEM

NỘI DUNG ĐÁNH GIÁ (đính kèm)

STT	Các tiêu chí đánh giá	Mức độ đánh giá				
		Rất quan trọng (5 điểm)	Quan trọng (4 điểm)	Bình thường (3 điểm)	Ít quan trọng (2 điểm)	Không quan trọng (1 điểm)
1.	Tiêu chí tổng trọng tải đội tàu					
2.	Tiêu chí tổng số tàu					
3.	Tiêu chí tuổi tàu					
4.	Tiêu chí trọng tải bình quân đội tàu					
5.	Tiêu chí cơ cấu tàu chuyên dụng					
6.	Tiêu chí tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế					
7.	Tiêu chí giá cước vận tải					
8.	Tiêu chí khối lượng vận tải					
9.	Tiêu chí doanh thu vận tải					
10.	Tiêu chí thị phần vận tải					
11.	Tiêu chí năng lực vận tải					
12.	Tiêu chí năng lực khai thác tiềm năng vận tải					
13.	Tiêu chí năng lực cảng chuyên dụng					

Hà Nội, ngày..... thángnăm 2015

ĐẠI DIỆN DOANH NGHIỆP

Phụ lục 21. Bảng tính tiêu chí năng lực cạnh tranh tổng hợp ngành vận tải biển các quốc gia từ 2001-2014

	Năm/quốc gia	2001	2002	2003	2004	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
I. Tiêu chí tổng trọng tải đội tàu														
$\beta=4.967$	HÀN QUỐC	9.9	9.9	9.9	10.2	10.6	12.4	13.6	14.7	15.8	17.0	19.5	21.4	22.8
$\alpha=0.096$	INDONEXIA	7.0	7.0	7.0	7.5	7.5	9.2	10.1	10.8	11.6	12.2	13.5	14.9	16.3
DV: triệu DWT	MALAYSIA	5.4	5.4	5.4	5.8	5.8	7.1	7.7	8.3	8.9	9.4	10.3	11.5	12.6
	MY	7.9	7.9	7.9	8.1	8.3	9.3	10.0	10.7	11.5	12.3	13.6	14.8	15.7
	NHẬT BẢN	11.4	11.4	11.4	11.8	12.1	14.3	15.6	16.9	18.1	19.5	22.4	24.5	26.2
	PHILIPPIN	4.5	4.5	4.5	4.8	4.8	5.9	6.4	6.9	7.4	7.8	8.6	9.5	10.5
	SINGAPORE	46.5	46.5	46.5	47.9	49.4	58.1	63.5	68.8	73.7	79.2	91.3	99.9	106.7
	THAILAND	1.8	1.8	1.8	1.9	1.9	2.4	2.6	2.8	3.0	3.2	3.5	3.9	4.2
	TRUNGQUỐC	32.8	32.8	32.8	33.8	34.9	41.0	44.8	48.5	52.0	55.9	64.4	70.4	75.2
	VIETNAM	0.6	0.6	0.6	0.7	0.7	0.9	0.9	1.4	1.8	2.3	2.8	3.0	3.2
II. Tiêu chí tổng số tàu														
$\beta=3.600$	HÀN QUỐC	500	500	500	515	532	625	683	740	793	853	983	1075	1148
$\alpha=0.070$	INDONEXIA	1111	1111	1111	1192	1192	1466	1596	1718	1836	1940	2135	2366	2592

ĐV: tàu	MALAYSIA	221	221	221	237	237	291	317	341	365	385	424	470	515	
	MỸ	261	261	261	267	274	306	331	355	378	405	449	488	517	
	NHẬT BẢN	1388	1388	1388	1430	1477	1736	1897	2054	2201	2367	2728	2983	3187	
	PHILIPPIN	405	405	405	434	435	535	582	626	669	707	779	863	945	
	SINGAPORE	914	914	914	941	972	1143	1248	1352	1449	1558	1796	1964	2098	
	THAILAND	261	261	261	280	280	344	374	403	431	455	501	555	608	
	TRUNG QUỐC	1215	1215	1215	1251	1292	1519	1659	1797	1925	2071	2387	2610	2788	
	VIỆT NAM	47	47	48	52	57	68	72	81	99	114	124	130	134	
III. Tiêu chí tuổi tàu															
ĐV: năm	$\beta=4.567$ $\alpha=0.089$	HÀN QUỐC	1.6	2.6	3.6	3.7	3.8	4.5	4.9	5.4	5.7	6.2	7.1	7.8	8.3
	INDONESIA	5.3	6.3	7.3	7.8	7.8	9.6	10.4	11.2	12.0	12.7	14.0	15.5	16.9	
	MALAYSIA	2.6	3.6	4.6	5.0	5.0	6.1	6.6	7.2	7.6	8.1	8.9	9.9	10.8	
	MỸ	2.0	3.0	4.0	4.0	4.2	4.6	5.0	5.4	5.7	6.1	6.8	7.4	7.8	
	NHẬT BẢN	1.2	2.2	3.2	3.3	3.4	4.0	4.4	4.8	5.1	5.5	6.4	6.9	7.4	
	PHILIPPIN	6.1	7.1	8.1	8.7	8.7	10.8	11.7	12.6	13.5	14.2	15.7	17.3	19.0	
	SINGAPORE	2.6	3.6	4.6	4.7	4.9	5.7	6.2	6.8	7.2	7.8	9.0	9.8	10.5	
	THAILAND	6.0	7.0	8.0	8.5	8.5	10.5	11.4	12.3	13.2	13.9	15.3	17.0	18.6	
TRUNG QUỐC	2.7	3.7	4.7	4.8	5.0	5.9	6.4	7.0	7.5	8.0	9.2	10.1	10.8		
VIỆT NAM	5.3	6.3	7.3	7.8	7.8	9.6	10.5	11.3	12.0	12.7	14.0	15.5	17.0		
IV. Tiêu chí trọng tải bình quân đội tàu															
ĐV: nghìn tấn	$\beta=4.567$ $\alpha=0.089$	HÀN QUỐC	8.7	8.7	8.7	8.9	9.2	10.8	11.8	12.8	13.7	14.8	17.0	18.6	19.9
	INDONESIA	2.7	2.7	2.7	2.9	2.9	3.6	3.9	4.2	4.5	4.7	5.2	5.8	6.3	
	MALAYSIA	10.5	10.5	10.5	11.2	11.2	13.8	15.0	16.2	17.3	18.2	20.1	22.3	24.4	
	MỸ	15.3	15.3	15.3	15.6	16.1	17.9	19.4	20.8	22.2	23.7	26.3	28.6	30.3	
	NHẬT BẢN	3.6	3.6	3.6	3.7	3.8	4.5	4.9	5.3	5.7	6.1	7.0	7.7	8.2	
	PHILIPPIN	4.7	4.7	4.7	5.1	5.1	6.3	6.8	7.3	7.8	8.3	9.1	10.1	11.1	
	SINGAPORE	22.2	22.2	22.2	22.8	23.6	27.7	30.3	32.8	35.1	37.8	43.5	47.6	50.8	
	THAILAND	3.0	3.0	3.0	3.2	3.2	3.9	4.3	4.6	4.9	5.2	5.7	6.4	7.0	
TRUNG QUỐC	11.8	11.8	11.8	12.1	12.5	14.7	16.1	17.4	18.6	20.0	23.1	25.3	27.0		
VIỆT NAM	12.4	12.4	12.4	12.5	12.3	12.8	13.1	16.7	18.5	20.3	22.7	23.1	23.6		
V. Tiêu chí cơ cấu tàu chuyên dụng															
ĐV: %	$\beta=4.967$ $\alpha=0.096$	HÀN QUỐC	3.4%	3.4%	3.4%	3.5%	3.7%	4.0%	4.3%	4.5%	4.8%	4.7%	4.6%	4.5%	4.5%
	INDONESIA	5.3%	5.3%	5.3%	5.2%	5.5%	5.0%	5.0%	6.0%	6.6%	7.0%	6.7%	6.5%	6.7%	
	MALAYSIA	5.2%	5.2%	5.2%	5.1%	5.3%	4.8%	4.8%	5.8%	6.4%	6.8%	6.5%	6.3%	6.5%	
	MỸ	15.4%	15.4%	32.4%	36.2%	36.9%	37.4%	36.7%	36.1%	33.4%	32.6%	26.3%	24.5%	23.7%	
	NHẬT BẢN	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.4%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	0.5%	
	PHILIPPIN	3.0%	3.0%	3.0%	2.9%	3.1%	2.8%	2.8%	3.3%	3.7%	3.9%	3.7%	3.6%	3.7%	
	SINGAPORE	13.5%	13.5%	13.5%	14.0%	15.0%	15.8%	17.1%	18.0%	19.0%	18.6%	18.3%	18.1%	17.9%	
	THAILAND	5.6%	5.6%	5.6%	5.5%	5.8%	5.2%	5.2%	6.2%	7.0%	7.4%	7.0%	6.8%	7.0%	
TRUNG QUỐC	7.4%	7.4%	7.4%	7.7%	8.3%	8.7%	9.4%	9.9%	10.5%	10.3%	10.1%	10.0%	9.9%		
VIỆT NAM	11.0%	11.0%	11.0%	10.1%	10.0%	7.9%	8.6%	6.5%	6.2%	5.9%	5.4%	5.3%	5.4%		
VI. Tiêu chí tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế															
ĐV: %	$\beta=4.967$ $\alpha=0.096$	HÀN QUỐC	1.6%	1.6%	1.6%	1.6%	1.6%	1.6%	1.6%	1.6%	1.6%	1.6%	1.6%	1.6%	
	INDONESIA	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	6.1%	
	MALAYSIA	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	1.0%	
	MỸ	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	4.0%	
	NHẬT BẢN	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	
	PHILIPPIN	17.2%	17.2%	17.2%	17.2%	17.2%	17.2%	17.2%	17.2%	17.2%	17.2%	17.2%	17.2%	17.2%	
	SINGAPORE	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	1.2%	
	THAILAND	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	2.1%	
TRUNG QUỐC	7.1%	7.1%	7.1%	7.1%	7.1%	7.1%	7.1%	7.1%	7.1%	7.1%	7.1%	7.1%	7.1%		
VIỆT NAM	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%	3.1%		
VII. Tiêu chí giá cước vận tải															
ĐV: usd/ tấn.1000km	$\beta=4.567$ $\alpha=0.089$	HÀN QUỐC	168.11	51.13	34.58	51.56	82.90	31.21	44.76	28.04	34.44	44.96	46.29	50.03	48.00
	INDONESIA	25.33	24.90	25.50	32.83	50.43	40.21	71.92	52.00	54.15	72.34	72.29	73.14	29.63	
	MALAYSIA	30.81	35.33	39.42	48.14	48.87	57.19	65.95	45.09	60.55	83.02	91.64	85.80	60.05	
	MỸ	6.49	9.46	10.99	12.60	14.07	23.11	31.49	26.51	36.77	46.17	30.80	30.92	30.98	
	NHẬT BẢN	9.46	11.11	10.05	11.89	16.73	23.36	33.83	22.58	29.71	39.45	36.56	25.35	35.99	
	PHILIPPIN	14.09	23.57	23.69	27.82	30.08	32.71	59.65	49.40	55.88	51.26	47.95	51.98	35.55	
	SINGAPORE	32.63	37.25	42.42	57.01	91.19	59.02	81.12	49.95	61.98	90.62	96.55	84.36	81.06	
	THAILAND	31.77	34.70	28.74	55.24	82.32	34.11	47.47	31.77	46.06	110.24	114.75	113.37	63.15	
TRUNG QUỐC	8.16	8.77	13.01	22.83	21.87	7.07	18.02	12.00	16.93	25.50	23.06	47.82	30.87		
VIỆT NAM	44.11	44.83	48.35	51.69	52.76	50.66	58.19	45.32	56.18	70.90	70.31	73.20	73.55		
VIII. Tiêu chí khối lượng vận tải															
ĐV: triệu tấn	$\beta=2.533$ $\alpha=0.049$	HÀN QUỐC	0.1	0.5	0.8	0.6	0.5	3.3	5.9	7.4	7.7	7.6	5.0	3.1	5.6
	INDONESIA	1.2	1.5	1.9	1.4	0.9	2.9	0.8	1.1	1.4	2.3	1.8	1.3	6.0	
	MALAYSIA	1.0	1.0	1.4	1.4	1.9	3.9	3.7	5.6	4.6	3.6	3.6	3.0	4.7	
	MỸ	1.5	0.9	1.1	1.5	1.4	2.1	2.0	2.2	1.2	1.3	2.1	2.4	2.7	
	NHẬT BẢN	4.0	3.9	4.9	4.1	4.1	6.6	7.4	5.0	5.0	6.6	7.6	2.9	6.7	
	PHILIPPIN	1.0	0.6	0.8	0.9	1.9	2.3	2.3	2.5	2.2	1.7	2.6	1.7	3.2	
	SINGAPORE	6.4	5.0	4.7	4.8	4.2	17.5	15.1	13.9	9.0	9.7	8.5	1.8	4.0	
	THAILAND	0.9	0.8	1.1	1.1	1.0	6.2	5.9	6.6	5.0	2.5	2.8	2.3	5.1	
TRUNG QUỐC	8.7	9.0	8.6	15.2	22.8	52.4	23.7	32.9	25.1	25.6	26.1	7.4	24.7		
VIỆT NAM	4.4	3.3	9.9	10.2	18.8	17.1	14.6	11.5	22.3	20.8	8.6	7.7	5.4		
IX. Tiêu chí doanh thu vận tải															

$\beta=2.533$ $\alpha=0.049$ ĐV: triệu USD	HÀN QUỐC	45.0	49.5	52.8	65.6	78.1	206.0	529.7	416.1	533.7	680.0	461.8	305.5	539.9
	INDONESIA	31.2	36.4	47.4	47.4	47.7	118.4	54.6	54.9	77.1	162.9	128.8	97.7	177.4
	MALAYSIA	29.6	36.7	54.9	68.9	91.7	224.7	241.7	251.3	278.0	298.3	329.6	254.1	279.8
	MỸ	40.0	35.6	47.1	76.3	78.1	194.2	258.2	230.1	182.5	248.4	258.6	298.1	332.0
	NHẬT BẢN	76.0	87.5	99.3	98.2	135.8	308.7	501.8	226.7	295.8	522.0	556.3	149.2	484.7
	PHILIPPIN	13.9	15.2	18.3	24.2	56.4	76.6	139.9	124.5	123.9	89.2	126.6	90.1	112.3
	SINGAPORE	208.0	185.8	199.0	271.1	381.8	1035.3	1223.8	692.2	554.8	874.8	820.5	153.1	321.6
	THAILAND	29.8	26.4	32.7	60.0	85.0	211.5	279.4	209.1	231.6	275.6	324.8	262.1	321.6
	TRUNG QUỐC	142.5	157.1	223.5	692.0	996.2	741.3	852.9	788.5	851.1	1308.1	1204.5	703.9	1527.1
	VIỆT NAM	192.1	195.3	210.6	225.1	229.8	220.7	253.4	197.4	244.7	308.8	306.2	318.8	320.3
X. Tiêu chí thị phần vận tải														
$\beta=3.600$ $\alpha=0.070$ ĐV: %	HÀN QUỐC	0.4%	1.2%	1.6%	1.2%	0.8%	3.2%	5.6%	5.8%	6.9%	6.2%	4.2%	2.2%	3.9%
	INDONESIA	3.4%	3.6%	4.0%	2.7%	1.5%	2.9%	0.7%	0.8%	1.3%	1.8%	1.5%	0.9%	4.1%
	MALAYSIA	2.6%	2.5%	3.0%	2.7%	3.0%	3.8%	3.5%	4.3%	4.1%	2.9%	3.0%	2.1%	3.2%
	MỸ	4.2%	2.3%	2.3%	2.8%	2.2%	2.1%	1.9%	1.7%	1.1%	1.1%	1.8%	1.7%	1.8%
	NHẬT BẢN	11.0%	9.6%	10.7%	7.7%	6.5%	6.5%	7.0%	3.9%	4.5%	5.4%	6.3%	2.1%	4.6%
	PHILIPPIN	2.7%	1.6%	1.7%	1.6%	3.0%	2.3%	2.2%	2.0%	2.0%	1.4%	2.2%	1.2%	2.2%
	SINGAPORE	17.4%	12.1%	10.1%	8.9%	6.7%	17.2%	14.2%	10.8%	8.0%	7.9%	7.1%	1.3%	2.7%
	THAILAND	2.6%	1.9%	2.5%	2.0%	1.7%	6.1%	5.5%	5.1%	4.5%	2.1%	2.4%	1.6%	3.5%
	TRUNG QUỐC	23.9%	21.8%	18.5%	28.3%	36.7%	51.3%	22.3%	25.6%	22.5%	21.1%	21.8%	5.2%	17.0%
	VIỆT NAM	11.9%	8.1%	21.3%	19.1%	30.3%	16.8%	13.8%	9.0%	19.9%	17.1%	7.2%	5.4%	3.7%
XI. Tiêu chí năng lực vận tải														
$\beta=2.533$ $\alpha=0.049$ ĐV: triệu tấn	HÀN QUỐC	128.3	120.8	118.0	124.4	128.6	134.3	132.9	129.3	131.4	139.8	134.9	127.9	121.3
	INDONESIA	727.9	316.5	329.1	355.5	424.7	377.7	441.3	463.0	482.9	201.6	194.6	184.5	175.0
	MALAYSIA	49.6	55.2	61.9	71.3	56.9	57.3	60.0	59.2	57.7	57.2	55.2	52.4	49.7
	MỸ	424.9	444.2	495.3	560.7	638.8	745.3	777.8	812.4	874.0	939.7	907.2	860.3	815.8
	NHẬT BẢN	711.1	743.5	829.0	938.5	1069.0	1247.3	1301.8	1359.7	1462.8	1572.7	1518.3	1439.8	1365.3
	PHILIPPIN	59.1	60.4	64.2	68.4	76.6	82.2	86.6	86.7	88.9	83.7	80.8	76.6	72.6
	SINGAPORE	33.1	34.7	35.3	36.8	38.2	41.1	41.7	41.8	45.4	46.0	44.4	42.1	39.9
	THAILAND	117.0	119.0	139.9	132.3	110.5	137.8	145.4	144.7	142.2	167.7	161.9	153.5	145.6
	TRUNG QUỐC	2041.8	2134.9	2380.3	2694.8	3069.7	3581.5	3738.0	3904.2	4200.4	4516.0	4359.8	4134.2	3920.3
	VIỆT NAM	16.8	18.5	27.4	31.3	42.1	49.0	55.7	55.8	61.6	63.9	61.7	58.5	56.1
XII. Tiêu chí năng lực khai thác tiềm năng vận tải														
$\beta=3.600$ $\alpha=0.070$ ĐV: lần	HÀN QUỐC	958.2	249.4	154.7	195.6	273.1	40.7	22.5	17.4	17.0	18.5	27.1	41.9	21.6
	INDONESIA	590.2	216.4	177.0	246.5	448.9	128.2	581.2	438.7	339.2	89.5	109.2	138.1	29.2
	MALAYSIA	51.7	53.1	44.5	49.8	30.4	14.6	16.4	10.6	12.6	15.9	15.4	17.7	10.7
	MỸ	275.5	472.4	461.9	370.4	460.4	354.9	379.5	374.4	704.3	698.6	432.2	357.0	304.4
	NHẬT BẢN	177.1	189.0	167.9	227.2	263.3	188.8	175.6	270.9	293.8	237.7	199.6	489.2	202.7
	PHILIPPIN	59.9	93.9	83.0	78.6	40.9	35.1	36.9	34.4	40.1	48.1	30.6	44.2	23.0
	SINGAPORE	5.2	6.9	7.5	7.7	9.1	2.3	2.8	3.0	5.1	4.8	5.2	23.2	10.1
	THAILAND	124.8	156.4	123.0	121.7	107.0	22.2	24.7	22.0	28.3	67.1	57.2	66.4	28.6
	TRUNG QUỐC	233.8	238.3	277.1	177.8	134.8	68.4	158.0	118.8	167.1	176.1	166.9	561.8	158.5
	VIỆT NAM	3.9	5.5	2.8	3.1	2.2	2.9	3.8	4.8	2.8	3.1	7.1	7.6	10.4
XIII. Tiêu chí năng lực cạnh tranh chuyên dụng														
$\beta=4.567$ $\alpha=0.089$ ĐV: triệu Teus	HÀN QUỐC	17.4	17.4	17.4	17.4	17.4	17.4	17.4	15.7	18.5	20.8	21.5	21.5	21.5
	INDONESIA	7.4	7.4	7.4	7.4	7.4	7.4	7.4	7.3	8.5	9.0	9.3	9.3	9.3
	MALAYSIA	16.1	16.1	16.1	16.1	16.1	16.1	16.1	15.9	18.3	20.1	20.9	20.9	20.9
	MỸ	42.4	42.4	42.4	42.4	42.4	42.4	42.4	37.4	42.3	43.0	43.1	43.1	43.1
	NHẬT BẢN	18.9	18.9	18.9	18.9	18.9	18.9	18.9	16.3	18.1	19.4	18.5	18.5	18.5
	PHILIPPIN	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.5	4.3	4.9	5.3	5.7	5.7	5.7
	SINGAPORE	30.9	30.9	30.9	30.9	30.9	30.9	30.9	26.6	29.2	30.7	32.4	32.4	32.4
	THAILAND	6.7	6.7	6.7	6.7	6.7	6.7	6.7	5.9	6.6	7.2	7.4	7.4	7.4
	TRUNG QUỐC	115.9	115.9	115.9	115.9	115.9	115.9	115.9	108.8	130.3	143.9	155.0	155.0	155.0
	VIỆT NAM	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.4	4.9	6.0	6.3	6.6	6.6	6.6
Bảng tính tiêu chí năng lực cạnh tranh tổng hợp ngành vận tải biển – SCC từ 2001-2014														
	Năm	2001	2002	2003	2004	2005	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
1.	HÀN QUỐC	0.31	0.34	0.32	0.32	0.30	0.30	0.33	0.34	0.35	0.34	0.33	0.35	0.33
2.	INDONESIA	0.39	0.37	0.35	0.35	0.35	0.31	0.34	0.34	0.31	0.28	0.28	0.29	0.30
3.	MALAYSIA	0.30	0.30	0.29	0.28	0.27	0.26	0.27	0.29	0.28	0.27	0.26	0.30	0.28
4.	MỸ	0.48	0.52	0.52	0.51	0.51	0.50	0.48	0.49	0.49	0.49	0.49	0.51	0.50
5.	NHẬT BẢN	0.42	0.44	0.44	0.42	0.40	0.39	0.41	0.40	0.40	0.40	0.41	0.45	0.42
6.	PHILIPPIN	0.34	0.34	0.33	0.32	0.32	0.30	0.30	0.30	0.29	0.29	0.29	0.29	0.28
7.	SINGAPORE	0.64	0.62	0.56	0.51	0.48	0.54	0.57	0.55	0.53	0.52	0.52	0.50	0.49
8.	THAILAND	0.26	0.26	0.25	0.23	0.21	0.22	0.23	0.23	0.22	0.18	0.18	0.20	0.20
9.	TRUNG QUỐC	0.74	0.76	0.74	0.74	0.73	0.71	0.72	0.73	0.73	0.73	0.74	0.77	0.75
10.	VIỆT NAM	0.39	0.38	0.41	0.33	0.34	0.26	0.29	0.27	0.33	0.31	0.25	0.33	0.22

Nguồn: theo tính toán tổng hợp của tác giả, tháng 4/2015

Phụ lục 22. Năng lực đội tàu của khu vực ASEAN và thế giới

Đơn vị: triệu tấn

Năm	SHIP TYPE	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
ASEAN	Total fleet	58.3	62.5	62.5	69.3	76.9	83.7	90.1	96.3	101.7	112.0	124.1	135.9
	Oil tanker	19.3	20.8	22.6	29.4	35.7	37.5	39.4	40.8	42.2	41.7	45.7	49.0

	Bulk carrier	19.7	19.7	19.9	20.3	20.0	20.5	21.6	22.0	23.4	26.6	33.2	40.0
	General cargo	9.1	11.2	10.3	9.8	10.4	12.7	12.9	13.3	13.9	11.6	11.8	11.9
	Container ship	5.6	6.0	6.2	5.9	7.0	7.5	9.8	11.6	13.0	13.6	14.6	16.5
	Other ship	4.6	4.8	3.5	3.9	3.9	5.5	6.4	8.4	9.3	18.5	18.8	18.5
Developing economies	Total fleet	536.8	552.9	571.0	616.0	671.3	733.2	794.2	850.9	915.1	1,054.8	1,153.4	1,232.2
	Oil tanker	77.3	83.3	91.6	100.2	112.7	128.3	144.7	161.9	169.2	183.7	196.9	206.6
	Bulk carrier	206.8	205.2	212.6	229.1	251.0	273.0	296.2	321.9	354.2	440.1	505.1	555.8
	General cargo	62.4	64.1	62.6	62.2	66.6	69.9	73.7	76.4	75.7	53.8	53.2	52.6
	Container ship	49.1	52.5	58.0	63.2	72.0	85.0	96.7	109.7	115.6	131.2	141.9	149.3
	Other ship	37.9	31.1	26.2	28.6	28.7	35.3	39.8	52.7	58.6	118.2	120.2	119.7
WORLD	Total fleet	822	842	864	907	965	1,042	1,118	1,192	1,276	1,415	1,537	1,629
	Oil tanker	286.0	308.7	320.7	340.7	356.1	383.0	407.9	418.3	450.1	439.9	469.5	490.7
	Bulk carrier	294.8	296.1	308.9	325.7	349.7	367.5	391.1	418.4	456.6	547.2	623.0	684.7
	General cargo	95.7	96.5	94.3	91.8	96.4	100.9	105.5	108.9	108.2	81.2	80.8	80.3
	Container ship	77.3	83.3	91.6	100.2	112.7	128.3	144.7	161.9	169.2	183.7	196.9	206.6
	Other ship	68.2	57.2	48.1	49.0	52.2	62.6	68.6	84.9	92.1	163.1	166.7	166.4
Việt Nam	Tốc độ tăng %	8.8%	8.8%	6.7%	12.0%	11.6%	8.8%	43.5%	34.9%	26.2%	21.5%	6.8%	5.7%

*Nguồn: www.world-ship.com (2015), “Ship search/Home/Ship search/Flag/Search”,
Website of World shipping register, <http://www.world-ships.com>, download date
15/04/2015.*

Phụ lục 20: Thống kê kết quả điều tra các doanh nghiệp vận tải biển (có tàu trọng tải trên 7.000 DWT và hoạt động tuyến quốc tế)

1. Đối tượng điều tra: 30 doanh nghiệp vận tải biển lớn tại Việt Nam (sở hữu tàu có trọng tải từ 7.000 DWT trở lên và hoạt động tuyến quốc tế). Đối tượng được điều tra, lấy ý kiến là lãnh đạo doanh nghiệp hoặc cán bộ quản lý về khai thác kinh doanh vận tải biển

2. Thời gian điều tra: từ 01/09/2014-01/01/2015.

3. Cách thức điều tra: Bằng phiếu trực tiếp hoặc gửi qua email. Tổng số phiếu phát ra là 30 phiếu, tổng số phiếu thu về là 30 phiếu, số phiếu hợp lệ là 100%.

STT	Doanh nghiệp	Tiêu chí tổng trọng tải đội tàu	Tiêu chí tổng số tàu	Tiêu chí tuổi tàu	Tiêu chí trọng tải bình quân đội tàu	Tiêu chí cơ cấu tàu chuyên dụng	Tiêu chí tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế	Tiêu chí giá cước vận tải	Tiêu chí khối lượng vận tải	Tiêu chí doanh thu vận tải	Tiêu chí thị phần vận tải	Tiêu chí năng lực vận tải	Tiêu chí khai thác tiềm năng vận tải	Tiêu chí năng lực cảng chuyên dụng
1	CTY vận tải biển VINALINES SHIPPING	5	4	5	5	5	5	5	3	3	4	3	4	5
2	CTY vận tải biển CONTAINER VINALINES	5	4	5	5	5	5	5	3	3	4	3	4	5
3	CTY CP vận tải biển VOSCO	4	4	4	4	4	4	4	2	2	4	2	4	4
4	CTY CP vận tải biển VINASHIP	5	3	5	5	5	5	5	2	2	3	2	3	5
5	CTY CP vận tải biển và thuê tàu VITRANSCHART	5	3	4	4	5	5	4	3	3	3	3	3	4
6	CTY CP hàng hải Đông Đô	5	3	5	5	5	5	5	3	3	3	3	3	5
7	CTY CP vận tải biển và thuê tàu Vietfracht	5	3	5	5	5	5	5	2	2	3	2	3	5
8	CTY CP vận tải biển bắc NOSCO	5	4	5	5	5	5	5	2	2	4	2	4	5
9	CTY CP đại lý liên hiệp vận chuyển GEMADEPT CORPORATION	5	4	4	4	5	5	4	3	3	4	3	4	4
10	CTY TNHH MTV vận tải biển Đông	5	4	5	5	5	5	5	3	3	4	3	4	5
11	CTY CP vận tải biển và hợp tác quốc tế INLACO SAIGON	5	4	4	4	5	5	4	3	3	4	3	4	4
12	CTY CP thương mại và vận tải biển Đại Tây Dương	5	4	4	4	5	5	4	2	2	4	2	4	4
13	CTY CP vận tải và thương mại quốc tế	5	4	5	5	5	5	5	2	2	4	2	4	5
14	CTY CTY TNHH Tân Bình	5	3	5	5	5	5	5	3	3	3	3	3	5

15	CTY TNHH thương mại và Vận tải biển Quang Anh	5	4	5	5	5	5	5	3	3	4	3	4	5
16	CTY xi măng Nghi Sơn	5	4	4	4	5	5	4	3	3	4	3	4	4
17	CTY CP container phía nam VICONSHIP SAIGON	5	4	5	5	5	5	5	2	2	4	2	4	5
18	CTY CP vận tải thủy Vinacomin	5	4	5	5	5	5	5	2	2	4	2	4	5
19	CTY TNHH hàng hải Biển Nam	5	4	5	5	5	5	5	2	2	4	2	4	5
20	CTY vận tải container Biển Đông	5	4	5	5	5	5	5	3	3	4	3	4	5
21	CTY CP dầu khí Vũng Tàu	5	4	4	4	5	5	4	3	3	4	3	4	4
22	CTY CP hàng hải dầu khí Hải Âu	5	4	4	4	5	5	4	3	3	4	3	4	4
23	CTY CP vận tải Âu Lạc	5	3	5	5	5	5	5	2	2	3	2	3	5
24	CTY CP vận tải biển Hải Âu	5	3	4	4	5	5	4	2	2	3	2	3	4
25	CTY CP vận tải xăng dầu Phương Nam	5	3	4	4	5	5	4	2	2	3	2	3	4
26	CTY CP vận tải xăng dầu Vipco	5	3	4	4	5	5	4	2	2	3	2	3	4
27	Tổng CTY CP dịch vụ kỹ thuật dầu khí Việt Nam	5	3	5	5	5	5	5	2	2	3	2	3	5
28	Tổng CTY CP vận tải dầu khí PV TRANS	5	3	4	4	5	5	4	3	3	3	3	3	4
29	Tổng CTY vận tải thủy PETROLIMEX	5	3	5	5	5	5	5	3	3	3	3	3	5
30	XNLD dầu khí VIETSOVPETRO	5	4	4	4	5	5	4	3	3	4	3	4	4
Tổng cộng		149	108	137	137	149	149	137	76	76	108	76	108	137
Hệ số tầm quan trọng β _i		4.97	3.60	4.57	4.57	4.97	4.97	4.57	2.53	2.53	3.60	2.53	3.60	4.57
Hệ số tỷ trọng tiêu chí α_i		9.63%	6.98%	8.86%	8.86%	9.63%	9.63%	8.86%	4.91%	4.91%	6.98%	4.91%	6.98%	8.86%

Nguồn: theo tính toán tổng hợp của tác giả từ kết quả điều tra, tháng 4/2015