

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ

VIỆN NGHIÊN CỨU QUẢN LÝ KINH TẾ TRUNG ƯƠNG

NGUYỄN QUỐC TUẤN

**QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI DỊCH VỤ LOGISTICS
Ở CẢNG HẢI PHÒNG**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

Chuyên ngành : Quản lý kinh tế

Mã số : 62 34 04 10

NGƯỜI HƯỚNG DẪN KHOA HỌC

- 1. TS. Đặng Đức Đạm**
- 2. TS. Nguyễn Mạnh Hải**

HÀ NỘI – 2015

LỜI CẢM ƠN

Tác giả Luận án xin trân trọng cảm ơn Lãnh đạo Viện Nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương (CIEM); Lãnh đạo và cán bộ Trung tâm Tư vấn quản lý và Đào tạo. Tác giả đặc biệt chân thành cảm ơn các Thầy hướng dẫn luôn tâm huyết, nhiệt tình, quan tâm để tác giả hoàn thành Luận án.

Tác giả xin bày tỏ lời cảm ơn sâu sắc tới UBND thành phố Hải Phòng; Chính quyền các quận, huyện của thành phố; công ty TNHH một thành viên Cảng Hải Phòng cũng như các doanh nghiệp giao nhận kho vận, kinh doanh vận tải, cảng biển đã chia sẻ nhiều thông tin chân thực.

Tác giả xin cảm ơn Sở Kế hoạch và Đầu tư, Sở Giao thông Vận tải, Sở Khoa học và Công nghệ, Sở Thông tin và Truyền thông, Cục Thống kê thành phố Hải Phòng; Cục Hàng hải Việt Nam, Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng; các Chuyên gia trong lĩnh vực liên quan đóng góp những ý kiến xác đáng, hỗ trợ nhiệt tình đề tài nghiên cứu này.

Tác giả cũng xin trân trọng cảm ơn đơn vị công tác – Trường cao đẳng Cộng đồng Hải Phòng – Khoa Quản trị và Du lịch đã tạo mọi điều kiện thuận lợi; Đồng nghiệp, bạn hữu và người thân trong gia đình luôn ủng hộ, chia sẻ khó khăn, động viên tác giả trong suốt thời gian học tập, nghiên cứu để hoàn thành Luận án này.

Xin trân trọng cảm ơn bằng tất cả lòng biết ơn!

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu độc lập của tôi, các thông tin, số liệu được sử dụng trong luận án là trung thực và có nguồn gốc rõ ràng. Những kết quả nghiên cứu của luận án này chưa được công bố trong bất cứ công trình khoa học nào của tác giả khác.

Tác giả luận án

MỤC LỤC

LỜI CẢM ƠN	ii
LỜI CAM ĐOAN.....	iii
MỤC LỤC.....	iv
DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT	vi
DANH MỤC CÁC BẢNG.....	viii
DANH MỤC CÁC HÌNH- SƠ ĐỒ.....	ix
PHẦN MỞ ĐẦU.....	1
CHƯƠNG 1- CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI DỊCH VỤ LOGISTICS CẢNG BIỂN	16
1.1 Cơ sở lý luận về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.	16
1.1.1 Khái quát về dịch vụ logistics cảng biển.....	16
1.1.2 Quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics cảng biển	22
1.2 Một số kinh nghiệm quốc tế về QLNN đối với dịch vụ logistics tại cảng biển ..	37
1.2.1 Tình hình phát triển dịch vụ logistics cảng biển trong khu vực.....	37
1.2.2 Kinh nghiệm QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển tại Singapore	41
1.2.3 Kinh nghiệm QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển của Trung Quốc	45
1.2.4 Kinh nghiệm QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển của Nhật Bản.....	49
1.2.5 Một số bài học kinh nghiệm về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.....	51
CHƯƠNG 2 - THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI DỊCH VỤ LOGISTICS Ở CẢNG HẢI PHÒNG	55
2.1 Đánh giá thực trạng và tiềm năng về dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng	55
2.1.1 Quá trình hình thành và phát triển của cảng Hải Phòng	55
2.1.2 Hệ thống hoạt động dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng	60
2.1.3 Tiềm năng phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng	77
2.2 Đánh giá thực trạng về quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.....	83
2.2.1 Các cơ quan QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.....	83

2.2.2	Thực trạng về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.....	87
2.2.5	Đánh giá về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.....	112
CHƯƠNG 3 - PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP ĐỔI MỚI QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI DỊCH VỤ LOGISTICS Ở CẢNG HẢI PHÒNG.....		125
3.1	Phương hướng đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng	125
3.1.1	Quan điểm đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng	125
3.1.2	Mục tiêu và định hướng về QLNN cho phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.....	127
3.2	Các giải pháp và kiến nghị về đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng	130
3.2.1	Các giải pháp đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng....	130
3.2.2	Một số kiến nghị về đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.....	144
KẾT LUẬN.....		149
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH ĐÃ CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ.....		x
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO		xi
PHỤ LỤC		xix

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Cụm từ tiếng Việt
Công ước STCW	Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên 1978 sửa đổi 2010
CHP	cảng Hải Phòng
CVHHHP	Cảng vụ hàng hải Hải Phòng
DN	Doanh nghiệp
DV	Dịch vụ
HĐND	Hội đồng nhân dân
KCN	Khu công nghiệp
NXB	Nhà xuất bản
QLNN	Quản lý nhà nước
TP Hải Phòng	Thành phố Hải Phòng
XHCN	Xã hội chủ nghĩa
XNK	Xuất nhập khẩu
XNXD	Xí nghiệp xếp dỡ

Từ viết tắt	Cụm từ tiếng Anh	Cụm từ tiếng Việt
1PL	First Party Logistics	Logistics bên thứ nhất (logistics tự cung cấp)
2PL	Second-party logisticsprovider	Logistics bên thứ hai (logistics qua đối tác)
3PL	A third-party logistics provider	Logistics bên thứ ba (logistics theo hợp đồng)
4PL	A fourth-party logisticsprovider	Logistics bên thứ tư (logistics chuỗi phân phối)
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation	Tổ chức hợp tác kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	Hiệp hội các nước Đông Nam Á
CIF	Cost, Insurance and Freight	Giá thành, Bảo hiểm và Cước
CSCMP	The Council of Supply Chain Management Professionals	Hội đồng Quản trị chuỗi cung ứng Chuyên gia
DWT	Deadweight tonnage	Là đơn vị đo năng lực vận tải an toàn của tàu tính bằng tấn.
FDI	Foreign Direct Investment	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FIATA	International Federation of Freight	Hiệp hội Giao nhận kho vận Quốc tế

	Forwarders Associations	
FOB	Free On Board	Miễn trách nhiệm Trên Boong tàu nơi đi còn gọi là " Giao lên tàu"
GDP	Gross domestic product	Tổng sản phẩm quốc nội
GVC	Global Value Chain	Chuỗi giá trị toàn cầu
ICD	Inland Container Depot	Điểm tập kết hàng công-ten-nơ
IIP	Index-Industry Products	Chỉ số sản xuất công nghiệp
IMO	International Maritime Organization	Tổ chức hàng hải quốc tế
LPI	Logistics performance index	Chỉ số năng lực quốc gia về logistics
MTO	Multimodal Transport Operator	Vận tải đa phương thức
ODA	Official Development Assistance	Hỗ trợ phát triển chính thức
PPP	Public Private Partnerships	Mô hình hợp tác công tư
SLA	Singapore Logistics Association	Hiệp hội Logistics Singapore
TEU	Twenty-foot equivalent units	Đơn vị tương đương 20 foot
TIR	Transport International Routier	Công ước vận tải đường bộ quốc tế
UNCTAD/ICC	UNCTAD/ICCRulesfor Multimodal Transport Documents	Chứng từ vận tải đa phương thức
UNESCO	United Nations Educational Scientific and Cultural Organization	Tổ chức Giáo dục, Khoa học và Văn hoá của Liên Hợp Quốc
VCCI	Vietnam Chamber of Commerce and Industry	Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam
VIFFAS	Vietnam Freight Forwarders Association	Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam
VLA	Vietnam Logistics Business Association	Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam
VNPT	Vietnam Posts and Telecommunications Group	Tập đoàn Bưu chính Viễn thông Việt Nam.
VPA	Vietnam seaports association	Hiệp hội cảng biển Việt Nam
VSIP	Vietnam Singapore industrial park	Khu Công Nghiệp Việt Nam – Singapore
WB	World bank	Ngân hàng thế giới
WTO	World Trade Organization	Tổ chức Thương mại Thế giới

DANH MỤC CÁC BẢNG

Danh mục	Trang
Bảng 1.1. Chỉ số hiệu quả logistics của các quốc gia ASEAN	39
Bảng 1.2. Tỷ lệ chi phí logistics trên GDP ở một số nước năm 2012	40
Bảng 1.3. Bảng tỉ lệ các hoạt động logistics ở Singapore	43
Bảng 1.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định thuê dịch vụ logistics	44
Bảng 1.5. Thứ hạng các cảng container hàng đầu thế giới năm 2012	48
Bảng 2.1. Khối lượng hàng hóa vận chuyển của cảng Hải Phòng	59
Bảng 2.2. Những điểm yếu của hệ thống cơ sở hạ tầng logistics ở Hải Phòng	62
Bảng 2.3. Phương tiện thiết bị hai cảng Sài Gòn và Hải Phòng	70
Bảng 2.4. Giá cước dịch vụ của một số công ty giao nhận ở cảng Hải Phòng	77
Bảng 2.5. Kết quả tăng trưởng GDP Hải Phòng giai đoạn 2007-2013	80
Bảng 2.6. Các quy định pháp luật liên quan đến QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng	89
Bảng 2.7. Tình hình đào tạo chuyên môn logistics tại Hải Phòng	104
Bảng 2.8. Một số văn bản của TP Hải Phòng liên quan đến công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng	105

DANH MỤC CÁC HÌNH- SƠ ĐỒ

Danh mục	Trang
Sơ đồ 1.1. Chuỗi logistics từ sản xuất đến tiêu dùng	17
Hình 1.1. Liên kết giữa các hệ thống thứ cấp trong hệ thống logistics cảng	20
Hình 1.2. Cơ cấu thị trường logistics Châu Á - Thái Bình Dương	38
Hình 2.1. Vị trí các cảng của cảng Hải Phòng	56
Hình 2.2. Thống kê hàng hóa qua cảng Hải Phòng	58
Sơ đồ 2.1. Sơ đồ QLNN đối với dịch vụ logistics cảng	84

PHẦN MỞ ĐẦU

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

Theo định nghĩa của Luật Thương mại Việt Nam năm 2005 tại Mục 4, Điều 233. “Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao”. [19]

Dịch vụ logistics là một hoạt động dịch vụ tổng hợp mang tính dây chuyền, hiệu quả của quá trình này có tầm quan trọng quyết định đến tính cạnh tranh của ngành công nghiệp và thương mại mỗi quốc gia. Những nước phát triển như Nhật và Mỹ dịch vụ logistics đóng góp khoảng 10% GDP. Đối với những nước kém phát triển thì tỷ lệ này có thể hơn 30%. Sự phát triển dịch vụ logistics có ý nghĩa đảm bảo cho việc vận hành sản xuất, kinh doanh các dịch vụ khác được đảm bảo về thời gian và chất lượng. Dịch vụ logistics phát triển tốt sẽ mang lại khả năng tiết giảm chi phí, nâng cao chất lượng sản phẩm dịch vụ. Dịch vụ logistics ở Việt Nam chiếm khoảng từ 15-20% GDP. Theo công bố số liệu của Tổng cục Thống kê (GSO) ngày 23/12 cho thấy tổng sản phẩm quốc nội (GDP) của Việt Nam năm 2013 tính theo giá hiện hành đạt 3.584.261 tỷ đồng, tương đương 170,4 tỷ USD, Như vậy, chi phí cho dịch vụ logistics chiếm khoảng 26 - 34 tỷ USD. Đây là một khoản tiền rất lớn. Nếu chỉ tính riêng khâu quan trọng nhất trong dịch vụ logistics là vận tải, chiếm từ 40-60% chi phí thì cũng đó là một thị trường dịch vụ khổng lồ. Trong khi kim ngạch xuất nhập khẩu năm 2013 đạt 132,2 tỷ USD thì tỉ lệ kim ngạch xuất nhập khẩu so với GDP của nước ta ngày càng tăng, năm 2009 là 135,8% đến năm 2013 đã vượt qua mốc 177,5%

Nghị quyết đại hội Đảng lần thứ XI đã đưa ra chiến lược phát về triển kinh tế - xã hội 2011-2020. Với mục tiêu tổng quát là phấn đấu đến năm 2020 nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại; chính trị - xã hội ổn định, dân chủ, kỷ cương, đồng thuận; đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân được

nâng lên rõ rệt; độc lập, chủ quyền, thống nhất và toàn vẹn lãnh thổ được giữ vững; vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế tiếp tục được nâng lên; tạo tiền đề vững chắc để phát triển cao hơn trong giai đoạn sau. [8] Về kinh tế, phấn đấu đạt tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trong nước (GDP) bình quân 7 – 8%/năm. GDP năm 2020 theo giá so sánh khoảng 2,2 lần so với năm 2010; GDP bình quân đầu người theo giá thực tế đạt khoảng 3.000 USD.

Trong đó đối với việc phát triển ngành dịch vụ Nghị quyết chỉ rõ: Phát triển mạnh các ngành dịch vụ, nhất là các dịch vụ có giá trị cao, tiềm năng lớn và có sức cạnh tranh. Tập trung phát triển một số ngành dịch vụ có lợi thế, có hàm lượng tri thức và công nghệ cao như du lịch, hàng hải, hàng không, viễn thông, công nghệ thông tin, y tế. Hiện đại hóa và mở rộng các dịch vụ có giá trị gia tăng cao như tài chính, ngân hàng, bảo hiểm, chứng khoán, logistics và các dịch vụ hỗ trợ kinh doanh khác.

Quyết định 2190/2009/QĐ-TTg của Thủ Tướng Chính phủ ban hành ngày 24/12/2009 phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030 là tận dụng tối đa lợi thế về địa lý và điều kiện tự nhiên để phát triển toàn diện hệ thống cảng biển, đột phá đi thẳng vào hiện đại, nhanh chóng hội nhập với các nước tiên tiến trong khu vực về lĩnh vực cảng biển nhằm góp phần thực hiện mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, từng bước đưa kinh tế hàng hải trở thành mũi nhọn hàng đầu trong 5 lĩnh vực kinh tế biển, đồng thời góp phần củng cố an ninh, quốc phòng của đất nước. Một trong những giải pháp đặt ra là huy động tối đa mọi nguồn lực trong và ngoài nước để phát triển cảng biển. Tăng cường xúc tiến đầu tư, khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho tổ chức, doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư phát triển cảng biển bằng các hình thức theo quy định của pháp luật; chú trọng áp dụng hình thức nhà nước - tư nhân (PPP) đối với các cảng, khu bến phát triển mới có quy mô lớn. Áp dụng cơ chế cho thuê cơ sở hạ tầng đối với các bến cảng đã được đầu tư xây dựng bằng nguồn vốn ngân sách. Tiếp tục đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính, tạo môi trường thông thoáng trong thu hút đầu

tư phát triển và kinh doanh khai thác cảng biển phù hợp với quá trình hội nhập và thông lệ quốc tế.[24]

Nghị quyết số 32/NQ-TW ngày 05 tháng 8 năm 2003 của Bộ chính trị về xây dựng và phát triển Thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước đã khẳng định: *“Hải Phòng là Thành phố Cảng lâu đời, nằm ở vị trí trung tâm vùng Duyên Hải Bắc Bộ, là đầu mối giao thông quan trọng và cửa chính ra biển của các tỉnh phía Bắc, giao lưu thuận lợi với các địa phương trong nước và quốc tế”*.

Xác định rõ vai trò của cảng biển đối với sự nghiệp phát triển kinh tế xã hội của thành phố trong những năm qua được sự quan tâm của Đảng, Nhà nước và thành phố Hải Phòng - hệ thống cảng biển trên địa bàn TP Hải Phòng đã không ngừng phát triển cả về số lượng và chất lượng, phục vụ đắc lực cho sự nghiệp phát triển kinh tế xã hội của đất nước và thành phố. Số doanh nghiệp khai thác cảng không ngừng phát triển (trên 40 doanh nghiệp). Tuy nhiên cảng Hải Phòng mới chỉ chú trọng tới việc đầu tư vào hai dịch vụ chính là dịch vụ xếp dỡ container và kho bãi còn các dịch vụ khác chưa được quan tâm làm cho hoạt động ở cảng Hải Phòng vẫn còn bị đình trệ. Những ách tắc này không chỉ bị cản trở bởi dịch vụ xếp dỡ và kho bãi mà còn chịu ảnh hưởng rất lớn bởi các dịch vụ thông quan, dịch vụ đại lý vận tải hàng hoá và các dịch vụ thực hiện thay mặt chủ hàng (bao gồm các hoạt động: Kiểm tra vận đơn; Dịch vụ môi giới vận tải hàng hoá; Giám định hàng hoá; Dịch vụ lấy mẫu và xác định trọng lượng; Dịch vụ nhận hàng; Dịch vụ chuẩn bị chứng từ vận tải). Tất cả các dịch vụ này đều nằm trong cam kết WTO về dịch vụ logistics và chính thức mở cửa hoàn toàn vào ngày 1/1/2009. Trong QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng tuy đã có rất nhiều chính sách nhằm phát triển dịch vụ logistics song mới chỉ mang tính chung nhất chứ chưa có định hướng cụ thể, chưa đầu tư một cách đồng bộ, Việc nạo vét duy tu luồng lạch chưa có được kế hoạch tổng thể làm ảnh hưởng lớn đến hiệu quả của dịch vụ logistics cảng. Công tác kiểm tra giám sát còn lỏng

lèo dẫn đến sự đổ bể của một số doanh nghiệp lớn ảnh hưởng không nhỏ đến sự phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Thời gian qua chúng ta đã có nhiều thành công đáng ghi nhận về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Tuy bên cạnh đó cũng còn tồn tại nhiều hạn chế đã cản trở phần nào sự phát triển hoạt động sản xuất kinh doanh dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Chúng ta rất cần nhận diện rõ những tồn tại của QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, tìm ra những nguyên nhân chính của tồn tại đó để phát huy hiệu quả hơn QLNN đối với sự phát triển loại hình dịch vụ này. Để đạt được kết quả như mong muốn đòi hỏi phải có sự đổi mới về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng, mà thực tế vẫn chưa được quan tâm và nghiên cứu. Để thay đổi căn bản về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng cần phải có sự đầu tư, nghiên cứu một cách đầy đủ và khoa học. Xuất phát từ những phân tích trên tác giả quyết định chọn nghiên cứu đề tài **“Quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng”**.

2. Tổng quan nghiên cứu đề tài luận án

2.1 Mục đích nghiên cứu đề tài luận án

Mục đích nghiên cứu của đề tài luận án là đề xuất các giải pháp nhằm đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng. Thông qua việc hệ thống hóa, sâu sắc hóa cơ sở lý luận và tham khảo kinh nghiệm quốc tế trong QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển, phân tích thực trạng và đánh giá kết quả QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng, làm nổi bật các kết quả đạt được, các hạn chế cần khắc phục trong quá trình QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng, luận án đề xuất các giải pháp và đưa ra các kiến nghị với Chính phủ, UBND thành phố Hải Phòng, Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng nhằm đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng.

2.1 Ý nghĩa nghiên cứu đề tài luận án

Từ việc nghiên cứu các vấn đề lý luận và thực tiễn, đánh giá một cách có hệ thống và khoa học về logistics cảng biển, về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển, nghiên cứu về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng đề

tài luận án có ý nghĩa sau:

Một là, hệ thống hóa các vấn đề lý luận liên quan đến QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

Hai là, đánh giá thực trạng QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Xác định các nguyên nhân, các vấn đề yếu kém trong QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, xác định các yếu tố tác động đến kết quả QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Ba là, kiến nghị với các cấp QLNN và đưa ra các giải pháp đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

3. Tổng quan các nghiên cứu liên quan đến đề tài luận án

3.1 Các công trình nghiên cứu trong nước

** Các công trình nghiên cứu về logistics:*

- Các sách chuyên khảo chính:

Có thể nói, cuốn sách đầu tiên chuyên sâu về logistics được công bố ở Việt Nam là (1) “*Logistics - Những vấn đề cơ bản*”, do GS. TS. Đoàn Thị Hồng Vân chủ biên, xuất bản năm 2003 (Nhà xuất bản Lao động - xã hội) [30], trong cuốn sách này, các tác giả tập trung vào giới thiệu những vấn đề lý luận cơ bản về logistics như khái niệm, lịch sử hình thành và phát triển của logistics, phân loại logistics, kinh nghiệm phát triển logistics của một số quốc gia trên thế giới... sau đó 3 năm, tác giả giới thiệu tiếp cuốn (2) “*Quản trị logistics*” (Nhà xuất bản Thống kê, 2006) [32], cuốn sách tập trung vào những nội dung của quản trị logistics như khái niệm quản trị logistics, các nội dung của quản trị logistics như dịch vụ khách hàng, hệ thống thông tin, quản trị dự trữ, quản trị vật tư, vận tải, kho bãi. Cả 2 cuốn sách chủ yếu tập trung vào các vấn đề lý luận về logistics và quản trị logistics, các nội dung thực tiễn của logistics là rất hạn chế, chủ yếu dừng ở mức giới thiệu nội dung thực tiễn tương ứng (dịch vụ khách hàng, hệ thống thông tin, kho bãi...) của một số doanh nghiệp Việt Nam.

Để đáp ứng nhu cầu học tập, nghiên cứu của đội ngũ giảng viên, học sinh, sinh viên và các nhà nghiên cứu trong và ngoài trường, Đại học Thương mại

biên soạn và giới thiệu giáo trình (3) “*Quản trị logistics kinh doanh*” do TS. Nguyễn Thông Thái và PGS. TS. An Thị Thanh Nhân chủ biên (Nhà xuất bản Thống kê, 2011) [22]. Giáo trình này dành chương đầu tiên để giới thiệu tổng quan về quản trị logistics kinh doanh như khái niệm và phân loại logistics, khái niệm và mục tiêu của quản trị logistics, mô hình quản trị logistics, các quá trình và chức năng logistics cơ bản. 5 chương còn lại đi sâu vào nội dung quản trị logistics cụ thể như dịch vụ khách hàng, quản trị dự trữ, quản trị vận chuyển, quản trị các hoạt động logistics hỗ trợ, thực thi và kiểm soát logistics.

Các tài liệu trên đã giới thiệu nhiều quan điểm, khái niệm và nội dung về logistics, nhưng đều lựa chọn góc độ tiếp cận để nghiên cứu là góc độ vi mô. Liên quan đến góc độ tiếp cận này còn có các luận án tiến sĩ, luận văn thạc sĩ viết về hoạt động logistics nói chung và các khía cạnh nội dung của logistics nói riêng trong khuôn khổ một doanh nghiệp cụ thể.

- Các đề tài, dự án trọng điểm:

Trong những năm vừa qua có rất nhiều công trình nghiên cứu khoa học cũng nghiên cứu về dịch vụ logistics, điển hình là các công trình sau:

Đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ của Bộ Thương mại (4) “*Logistics và khả năng áp dụng, phát triển logistics trong các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận ở Việt Nam*”, do PGS. TS. Nguyễn Như Tiến (Đại học Ngoại thương) làm chủ nhiệm và các cộng sự thực hiện (2004) [23], tập trung nghiên cứu khía cạnh dịch vụ vận tải, giao nhận hàng hoá. Công trình này đã cho chúng ta một cách nhìn tổng quan về dịch vụ logistics nói chung và khả năng phát triển dịch vụ, giao nhận hàng hóa ở Việt nam;

Đề tài NCKH độc lập cấp Nhà nước (5) “*Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế*” do GS. TS Đặng Đình Đào (Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế quốc dân) chủ nhiệm được thực hiện trong 2 năm (2010, 2011) với sự tham gia của nhiều nhà khoa học và tiến hành thu thập số liệu thông qua điều tra, phỏng vấn ở 10 tỉnh, thành phố trong cả nước [10], đây là một công trình NCKH quy mô nhất cho đến nay

liên quan đến logistics ở Việt Nam. Chủ yếu tập trung phân tích các dịch vụ logistics chủ yếu của các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh trên địa bàn Hà Nội... Trong khuôn khổ đề tài này, 2 cuốn sách chuyên khảo đã được xuất bản, cuốn sách chuyên khảo thứ nhất (6) “*Logistics - Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam*” [9], tập hợp 26 báo cáo khoa học tại hội thảo của đề tài do đông đảo các nhà khoa học, nhà nghiên cứu và những người hoạt động logistics thực tiễn ở Việt Nam tham luận tại hội thảo. Kết quả nghiên cứu của đề tài được giới thiệu một cách đầy đủ và chi tiết trong cuốn sách chuyên khảo thứ 2 (7): cuốn “*Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*” GS, TS, NGƯT. Đặng Đình Đào – TS. Nguyễn Minh Sơn (Đồng chủ biên) Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia [11],

* *Các công trình nghiên cứu về dịch vụ logistics cảng biển:*

Bài viết (8) “*Khái niệm và mô hình logistics cảng biển*” của TSKH. Nguyễn Thanh Thủy – Khoa Kinh tế vận tải biển, Trường ĐHHH, đăng trên Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 17 – 4/2009,[27] cho thấy: Cảng biển là các đầu mối quan trọng trong chuỗi logistics, do vậy có vai trò quyết định trong việc nâng cao hiệu quả của cả quy trình logistics, từ đó thuật ngữ “logistics cảng” được đưa vào nghiên cứu. Mục tiêu của logistics cảng là tập trung xây dựng các khu dịch vụ cảng nhằm tối ưu hóa quy trình logistics thông qua việc nâng cao tính tương thích của cảng trong chuỗi logistics. Bài viết đã đưa ra định nghĩa thuật ngữ “logistics cảng” và giới thiệu mô hình logistics cảng thông qua việc đề cập đến các hệ thống dịch vụ của cảng biển để xem xét tác động của các hệ thống dịch vụ này đến quy trình logistics cảng.

Công trình nghiên cứu (9) “*Phát triển dịch vụ cảng biển tại Thành phố Đà Nẵng*”, Luận văn Thạc sĩ, chuyên ngành Kinh tế phát triển, Đại học Đà Nẵng (2012) của Lê Nguyễn Cao Tài, Luận văn đã Hệ thống hóa được các vấn đề lý luận liên quan đến việc phát triển dịch vụ cảng biển; đánh giá, phân tích thực trạng phát triển dịch vụ cảng biển tại Đà Nẵng và đề xuất những giải pháp chủ yếu nhằm phát triển dịch vụ cảng biển trong thời gian tới.[21]

** Các công trình nghiên cứu về dịch vụ logistics cảng Hải Phòng:*

Bài viết (10) “*Đề xuất xây dựng trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển tại khu vực cảng biển Hải Phòng*” của TS. Đặng Công Xương – Khoa Kinh tế vận tải biển, Trường ĐHHH, đăng trên Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 28 – 11/2011, [33] bài viết cho biết việc xây dựng trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển (TTDVHCCB) có vai trò lớn trong chuỗi vận tải. Nó đóng vai trò thu gom, phân loại và làm các thủ tục cần thiết cho hàng hoá xuất nhập khẩu. Vì vậy, góp phần làm giảm thời gian ứ đọng hàng và giảm tối đa các chi phí liên quan. Nêu ra được vai trò, tác dụng và các chức năng chính của Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển, cùng kinh nghiệm của các quốc gia trên thế giới. Thông qua việc đánh giá thực trạng hoạt động của dịch vụ hậu cần cảng tại khu vực cảng biển cũ ở Hải Phòng, bài viết đã đưa ra những lý do cần thiết phải xây dựng Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển tại khu vực cảng biển mới của Hải Phòng. Trên cơ sở khu vực địa lý, bài viết đề xuất các phương án xây dựng Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển, góp phần nâng cao năng lực của khu vực cảng biển Hải Phòng.

Bài viết (11) “*Xây dựng Hải Phòng trở thành trung tâm kinh tế mạnh làm đầu tàu lôi kéo kinh tế vùng phát triển*” của PGS.TS Đan Đức Hiệp - PCT UBND TP Hải Phòng, đăng trên Cổng thông tin điện tử Thành phố Hải Phòng 23/11/2011, khẳng định Hải Phòng là thành phố cảng biển, cửa chính ra biển của các tỉnh phía Bắc, cực tăng trưởng vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, đầu mối giao thông quan trọng về đường bộ, đường sắt, đường hàng không và đường biển quan trọng của cả nước và quốc tế, gắn kết Hải Phòng với các tỉnh, thành phố trong cả nước và quốc tế. Lợi thế so sánh đã tạo cho Hải Phòng phát triển kinh tế biển.[70]

Tại “*Hội nghị chuyên đề về quy hoạch, quản lý khai thác cảng biển và logistics*” do Bộ GTVT tổ chức ngày 29/9/2012 tại Hà Nội (12). Các đại biểu đại diện cho Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu đều cho rằng phát triển cảng biển gắn liền với logistics là hướng đi tất yếu, nhưng cần có sự quản lý thống nhất, đồng bộ từ trung ương đến địa phương, sự phối hợp của nhiều cơ quan bộ ngành, đồng

thời phải tạo ra được cơ chế chính sách cụ thể hơn thì mới đạt hiệu quả cao.

Đề tài “ *Nghiên cứu đề xuất phương hướng và giải pháp xây dựng, phát triển hệ thống dịch vụ logistics cảng biển phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng khu Lạch Huyện*” (2013) (13) Chủ nhiệm đề tài: PGS.TS Nguyễn Thanh Thủy đã đưa ra cơ sở lý luận, thực trạng và giải pháp để phát triển hệ thống logistics ở cảng Hải Phòng khu Lạch Huyện

Tóm lại có rất nhiều các công trình nghiên cứu về dịch vụ logistics và quản trị dịch vụ logistics như các tài liệu (1)(2)(3) đã làm rõ được khái niệm dịch vụ logistics và quản trị dịch vụ logistics, đồng thời đưa ra các phương pháp nhằm quản trị lĩnh vực dịch vụ này một cách có hiệu quả. Các công trình nghiên cứu từ (4) đến (9) tập trung nghiên cứu và khẳng định giá trị của dịch vụ logistics đối với sự phát triển kinh tế Việt Nam, lý thuyết hóa về phương pháp, cách thức quản lý dịch vụ logistics, đánh giá tổng thể về hoạt động dịch vụ logistics ở Việt Nam và đưa ra mục tiêu, chiến lược cho dịch vụ logistics Việt Nam. Các tài liệu từ (10) đến (13) tập trung nghiên cứu về dịch vụ logistics cảng biển và quản lý dịch vụ logistics cảng biển, các công trình này đã hệ thống hóa về dịch vụ logistics cảng biển, khẳng định vai trò của dịch vụ logistics cảng biển trong nền kinh tế quốc dân, đồng thời đề ra phương hướng nhằm phát triển có hiệu quả đối với dịch vụ logistics cảng biển Hải Phòng. Song QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng vẫn chưa có công trình nào nghiên cứu.

3.2 Các nghiên cứu ngoài nước về dịch vụ logistics cảng biển

Các công trình nghiên cứu ngoài nước liên quan đến dịch vụ logistics tập trung nghiên cứu dịch vụ logistics ở 3 giác độ chủ yếu: (i) giác độ vi mô (micro logistics - tại các cơ sở kinh doanh), (ii) giác độ trung mô (meso logistics - logistics của ngành/vùng) và (iii) giác độ vĩ mô (macro logistics - logistics trong nền kinh tế của một quốc gia và trong nền kinh tế toàn cầu - logistics quốc gia). Các công trình nghiên cứu về quản lý dịch vụ logistics cảng biển được nghiên cứu chủ yếu dưới giác độ trung mô (meso logistics - logistics của ngành/vùng).

Cách tiếp cận này thường được nghiên cứu và giải quyết ở các khía cạnh:

Các nghiên cứu về trung tâm dịch vụ logistics, là một khu vực bao gồm mọi hoạt động liên quan đến vận tải, dịch vụ logistics và phân phối hàng hóa nội địa cũng như quốc tế, thực hiện bởi nhiều chủ thể khác nhau. Các chủ thể này có thể là người chủ sở hữu hoặc người thuê sử dụng các cơ sở vật chất và trang thiết bị của trung tâm dịch vụ logistics như kho bãi, văn phòng, khu vực xếp/dỡ hàng. Trung tâm dịch vụ logistics cần phải có và được trang bị các trang thiết bị phục vụ cho các hoạt động của trung tâm, cần được kết nối với các phương thức vận tải khác nhau như đường ô tô, đường sắt, đường biển, đường sông, đường hàng không. Trung tâm dịch vụ logistics thường được đặt ở gần các đầu mối giao thông vận tải lớn, kết nối nhiều dạng hình phương thức vận tải hàng hoá khác nhau cũng như gần các trung tâm kinh tế - thương mại lớn [16].

Dịch vụ logistics đô thị, thành phố, vùng ,ngành là một khái niệm mới được phát triển trong thời gian gần đây đề cập đến việc tích hợp những nguồn lực hữu hạn hiện tại để giải quyết những khó khăn gây ra do việc gia tăng dân số và phương tiện đi lại ở các đô thị, dẫn đến ách tắc giao thông, hiệu quả vận tải thấp, môi trường bị xâm hại...và do đó khiến năng lực cạnh tranh trong kinh doanh giảm. [52] Một hệ thống dịch vụ logistics đô thị, vùng ngành được cấu thành bởi 4 nhóm lợi ích: (1) các doanh nghiệp/chủ hàng, (2) các nhà vận tải, (3) dân cư và (4) chính quyền địa phương.

Như vậy, từ cách tiếp cận trong mối tương quan với chuỗi cung ứng, định nghĩa của CSCMP được sử dụng rất rộng rãi: Dịch vụ logistics cảng biển có thể được hiểu là một phần của toàn bộ quá trình quản trị chuỗi cung ứng liên quan đến việc lập kế hoạch, thực hiện và kiểm soát một cách có hiệu quả dòng chu chuyển, lưu kho hàng hoá, dịch vụ và các thông tin liên quan một cách hiệu quả từ điểm xuất phát đến nơi tiêu dùng để đáp ứng yêu cầu của khách hàng thông qua cảng biển. Việc nghiên cứu dịch vụ logistics đối với cảng biển được nghiên cứu dưới góc độ trung mô là phù hợp nhất.

Với khái niệm trên, logistics trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp

gọi là dịch vụ logistics bao gồm nhiều hoạt động khác nhau. Ballou (2004) phân chia những bộ phận cấu thành của một hệ thống dịch vụ logistics điển hình trong doanh nghiệp ra thành 2 nhóm hoạt động cơ bản: nhóm các hoạt động chính và nhóm các hoạt động hỗ trợ.

Nhóm các hoạt động chính là các hoạt động được tiến hành ở tất cả các kênh dịch vụ logistics của mọi doanh nghiệp. Các hoạt động này bao gồm: dịch vụ khách hàng, vận chuyển hàng hóa, quản trị dự trữ, xử lý đơn hàng và các dòng thông tin đến và đi.

Nhóm các hoạt động hỗ trợ bao gồm: kho bãi và bảo quản, mua hàng, bao gói, phối hợp với bộ phận sản xuất để xác định khối lượng sản phẩm cần sản xuất, thời gian sản xuất, kết quả sản xuất; xác định lịch trình cung cấp các yếu tố đầu vào cho sản xuất và hoạt động của doanh nghiệp, thu thập, lưu trữ và xử lý các thông tin, phân tích các số liệu....

Cho đến thời điểm hiện nay, có rất ít công trình nghiên cứu của các tác giả nước ngoài về dịch vụ logistics ở Việt Nam. Một trong những nghiên cứu được biết đến rộng rãi là “*Vietnam logistics development, trade facilitation and the impact on poverty reduction*” (Phát triển logistics Việt Nam, tạo thuận lợi cho thương mại và tác động đến giảm nghèo) của Viện Nghiên cứu Nomura (Nhật Bản) công bố năm 2002 [56], công trình nghiên cứu này phân tích thực trạng phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam, chủ yếu tập trung vào khía cạnh dịch vụ logistics và chi phí cho dịch vụ logistics của sản xuất và xuất khẩu một số mặt hàng xuất khẩu chủ lực của Việt Nam.

Nghiên cứu của Sullivan (2006) “*Vietnam transportation and logistics: opportunities and challenges*” (Giao thông vận tải và logistics Việt Nam: cơ hội và thách thức) [68], đánh giá khái quát về thực trạng, cơ hội và thách thức đối với lĩnh vực vận tải và dịch vụ logistics ở Việt Nam. Nghiên cứu tập trung vào phân tích các cơ hội và thách thức của Việt Nam đối với các phương thức vận tải hàng hóa như đường bộ, đường sắt, đường không, đường biển.

Các nghiên cứu của ADB (2007) về hành lang kinh tế Bắc Nam (đã đề cập

ở trên) và Ruth Banomyong (2007, 2008 và 2010) về dịch vụ logistics ở các quốc gia tiểu vùng sông Mêkông mở rộng và khu vực ASEAN đã đưa ra những nhận xét và đánh giá về thực trạng phát triển dịch vụ logistics của các nước liên quan trong khu vực nghiên cứu, trong đó có Việt Nam. Tuy nhiên, các đánh giá này chỉ mang tính chất khái quát và được đặt trong mối tương quan với các quốc gia trong khu vực. [38][39][40]

Tuy nhiên, các công trình nghiên cứu và bài viết của các tác giả nêu trên chỉ đề cập đến những vấn đề chung nhất có tính lý luận về vai trò của QLNN, về QLNN đối với dịch vụ logistics trong nền kinh tế thị trường theo định hướng XHCN. Hoặc chỉ dừng lại ở mức độ nghiên cứu QLNN đối với dịch vụ logistics chung nhất. Các công trình nghiên cứu trên liên quan đến dịch vụ logistics cảng biển ở Việt Nam chủ yếu là các công trình nghiên cứu ở góc độ vi mô và trung mô, mang tính chất khái quát, chỉ tập trung vào một khía cạnh nội dung của dịch vụ logistics, đã giới thiệu nhiều quan điểm, khái niệm và nội dung về dịch vụ logistics. Chưa có công trình hay đề tài nào đi sâu vào việc nghiên cứu một cách toàn diện về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển, để từ đó xây dựng cơ sở lý luận, đưa ra những giải pháp cơ bản nhằm nâng cao năng lực và hiệu quả QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển nhằm nâng cao hiệu quả lĩnh vực kinh doanh dịch vụ có nhiều đặc tính ưu việt này. Hơn nữa, việc luận giải một cách có hệ thống yếu tố QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển có ý nghĩa quan trọng trong việc xây dựng và hoàn thiện các thiết chế quản lý kinh tế dân chủ của Nhà nước trong nền kinh tế nhiều thành phần. Đây là một vấn đề khá mới mẻ ở nước ta trong điều kiện Đảng và Nhà nước ta chủ trương phát triển nền kinh tế thị trường định hướng XHCN.

4. Mục tiêu nghiên cứu của đề tài luận án

**Mục tiêu tổng quát của đề tài luận án*

Nhằm đưa ra các giải pháp, kiến nghị dựa trên cơ sở khoa học và thực tiễn nhằm đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng để thực hiện

hiệu quả mục tiêu phát triển kinh tế của thành phố Hải Phòng theo quan điểm của Đảng và Nhà nước đã đặt ra đến năm 2020.

** Mục tiêu cụ thể của nghiên cứu đề tài luận án*

- (i) Làm rõ cơ sở lý luận và kinh nghiệm quốc tế về QLNN đối với dịch vụ logistics tại cảng biển.
- (ii) Phân tích, đánh giá thực trạng QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.
- (iii) Tổng hợp định hướng và mục tiêu phát triển dịch vụ logistics đối với cảng Hải Phòng. Đưa ra các giải pháp, đồng thời tham gia một số ý kiến nhằm đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

**Câu hỏi nghiên cứu*

Để thực hiện mục tiêu, hoàn thành những nhiệm vụ và đem lại những ý nghĩa thiết thực, đề tài luận án sẽ trả lời các câu hỏi trọng tâm như sau: *Thứ nhất*, logistics cảng biển là gì? Mô hình logistics cảng biển bao gồm các hoạt động nào? *Thứ hai*, QLNN đối với dịch vụ logistics tại cảng biển gồm có những nội dung gì? *Thứ ba*, những tiêu chí nào để đánh giá kết quả QLNN đối với dịch vụ logistics tại cảng biển và các nhân tố nào tác động làm ảnh hưởng đến kết quả QLNN đối với dịch vụ logistics tại cảng biển? *Thứ tư*, Dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng hiện nay đang hoạt động như thế nào? Hải phòng có những tiềm năng như thế nào đối với việc phát triển dịch vụ logistics cảng biển? *Thứ năm*, công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đã đạt được thành tựu gì, có những hạn chế gì và nguyên nhân của những hạn chế đó? *Thứ sáu*, các giải pháp đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng? Đây là những điều kiện để thực hiện thành công các giải pháp đó?

5. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của luận án

- ***Đối tượng nghiên cứu:*** Là dịch vụ logistics tại cảng biển và QLNN đối với dịch vụ logistics tại hệ thống cảng biển trên địa bàn thành phố Hải Phòng (trong luận án này hệ thống cảng biển trên địa bàn thành phố Hải Phòng được gọi tắt là cảng Hải Phòng).

- **Phạm vi nghiên cứu:** Giới hạn trong QLNN đối với dịch vụ logistics tại hệ thống cảng biển trên địa bàn thành phố Hải Phòng (cảng Hải Phòng). Thời gian nghiên cứu thực trạng trong khoảng 2000 - 2013. Có bổ sung dữ liệu đến năm 2014, phương hướng và giải pháp QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng được đề xuất khung thời gian đến năm 2020.

6. Phương pháp nghiên cứu

+ *Cách tiếp cận đối tượng nghiên cứu đề tài luận án*

- Phương pháp thu thập số liệu thứ cấp: Thu thập những tài liệu, báo cáo của các cơ quan quản lý có liên quan như: Các Văn kiện Đại hội Đảng từ Khóa VII đến Khóa XI; những tài liệu, báo cáo của các cơ quan quản lý như Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công Thương, Bộ Tài Chính, Cục Hàng Hải Việt Nam, Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, Cục Thống kê thành phố Hải Phòng, Văn phòng UBND thành phố Hải Phòng, các số liệu khảo sát do World Bank từ 2007-2012, các báo cáo, các nghiên cứu đã công bố, các tạp chí và sử dụng các tài liệu điều tra, khảo sát, thu thập số liệu thống kê và phân tích... của các đề tài, dự án, các công trình nghiên cứu đã được công bố về vấn đề liên quan, để sử dụng phân tích, đánh giá về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

- Phương pháp điều tra, phỏng vấn doanh nghiệp; Từ những số liệu thông qua điều tra thực tế tại một số doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng (Thông qua phiếu điều tra tại 50 doanh nghiệp), với việc tập hợp, phân tích hệ thống các văn bản về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển nói chung và dịch vụ logistics cảng Hải Phòng nói riêng, rút ra được những tồn tại cần đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

+ *Các phương pháp nghiên cứu chủ yếu được sử dụng trong luận án*

- Phương pháp phân tích, so sánh, tổng hợp. Luận án vận dụng phương pháp luận duy vật biện chứng và duy vật lịch sử, kết hợp việc khảo sát, lựa chọn, so sánh, đối chiếu, phân tích, đánh giá, xử lý khoa học và dự báo tình huống.

- Phương pháp thống kê kinh tế, kết hợp nghiên cứu định lượng với nghiên cứu định tính; Bằng phương pháp lý thuyết tập hợp các nghiên cứu khoa học nhằm

lý thuyết hóa về lý luận quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics cảng biển. Tập hợp một số biện pháp QLNN đối với dịch vụ logistics hiệu quả ở một số cảng biển trên thế giới, rút ra kinh nghiệm về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

Căn cứ quan điểm, mục tiêu và định hướng của các cấp QLNN đề xuất những giải pháp, kiến nghị có tính chất khoa học về đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

7. Bố cục của đề tài luận án

Chương 1: Cơ sở lý luận và kinh nghiệm quốc tế về QLNN đối với dịch vụ logistics tại cảng biển. Chương này nghiên cứu về logistics cảng biển. Mô hình logistics cảng biển. QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển (khái niệm, chức năng, nội dung, công cụ, phương pháp, vai trò, các nhân tố tác động và tiêu chí đánh giá). Nghiên cứu tình hình phát triển dịch vụ logistics trong khu vực, kinh nghiệm QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển ở các nước Singapore, Trung Quốc, Nhật Bản từ đó rút ra bài học kinh nghiệm cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Chương 2: Thực trạng về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Chương này nghiên cứu về thực trạng và tiềm năng về phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Đánh giá thực trạng, đưa ra các nguyên nhân dẫn đến sự yếu kém trong QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Chương 3: Phương hướng và giải pháp đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Chương cuối của luận án đưa ra Quan điểm, mục tiêu, định hướng và các giải pháp QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Cùng với các kiến nghị tới các cấp QLNN nhằm đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

CHƯƠNG 1- CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI DỊCH VỤ LOGISTICS CẢNG BIỂN

1.1 Cơ sở lý luận về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

1.1.1 Khái quát về dịch vụ logistics cảng biển

Xu thế của kinh tế thế giới là toàn cầu hóa với ưu điểm tuyệt đối làm cho nền phát triển năng động và vững chắc hơn. Toàn cầu hóa khiến giao thương của các quốc gia, các khu vực trên thế giới phát triển mạnh mẽ và đương nhiên kéo theo những nhu cầu mới về vận tải, kho bãi, dịch vụ hỗ trợ khác. Xu thế mới này dẫn đến sự nảy sinh và phát triển tất yếu của dịch vụ logistics, được ghi nhận như một chức năng kinh tế chủ yếu và là một công cụ mang lại thành công cho các doanh nghiệp cả trong khu vực sản xuất lẫn cũng như khu vực dịch vụ, và hiện nay là dịch vụ logistics toàn cầu trong đó có dịch vụ logistics cảng. Do đó, nghiên cứu về dịch vụ logistics cảng biển là một việc làm cần thiết quan trọng nhằm nâng cao tính cạnh tranh và hiệu quả kinh doanh của các cảng biển Việt Nam nói chung và cảng Hải Phòng nói riêng.

1.1.1.1 Khái niệm về logistics

Theo Hội đồng quản trị logistics của Mỹ (Council of Logistics Management-CLM) thì “logistics là quy trình chuỗi cung ứng có nhiệm vụ lập kế hoạch, tổ chức thực hiện và kiểm soát quá trình lưu chuyển, dự trữ hàng hoá, dịch vụ và những thông tin liên quan từ điểm xuất phát đầu tiên đến nơi tiêu thụ cuối cùng sao cho hiệu quả và phù hợp với yêu cầu của khách hàng”. [10].

Dưới góc độ quản trị chuỗi cung ứng thì “ Logistics là quá trình tối ưu hóa về vị trí, lưu trữ và chu chuyển các tài nguyên/ yếu tố đầu vào từ điểm xuất phát đầu tiên là nhà cung cấp, qua nhà sản xuất, bán buôn, bán lẻ đến tay người tiêu dùng cuối cùng thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế”[45]

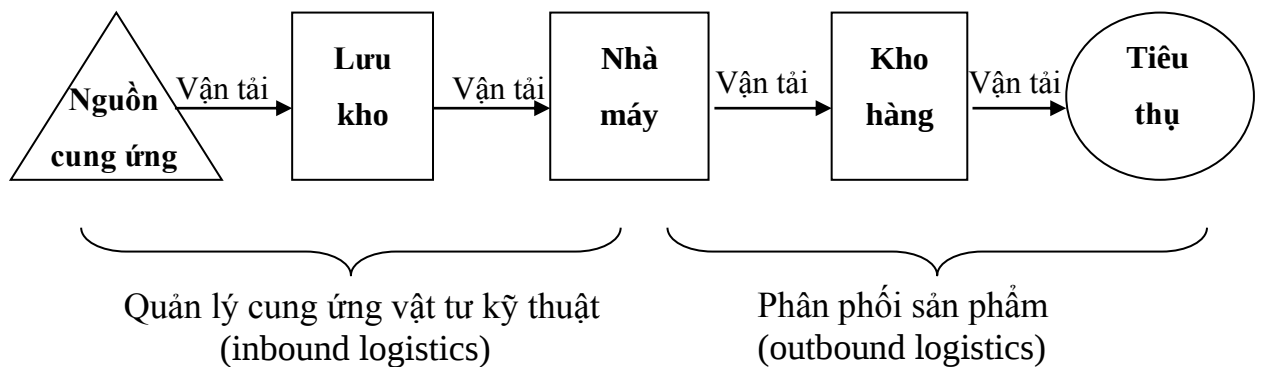
Theo quan niệm của Liên hợp quốc: “Logistics là hoạt động quản lý quá trình lưu chuyển nguyên vật liệu qua các khâu lưu kho, sản xuất ra sản phẩm cho tới tay người tiêu dùng theo yêu cầu của khách hàng”. [45]

Theo quan điểm 7 đúng (seven rights), “Logistics là quá trình cung cấp đúng sản phẩm đến đúng khách hàng, một cách đúng số lượng, đúng điều kiện, đúng địa điểm, đúng thời gian với chi phí phù hợp cho khách hàng tiêu dùng sản phẩm”.

PGS.TS Đoàn Thị Hồng Vân đã định nghĩa trong tài liệu “Logistics - Những vấn đề cơ bản” (NXB Thống kê năm 2003): “Logistics là quá trình tối ưu hoá các hoạt động vận chuyển và dự trữ hàng hoá từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ cuối cùng thông qua hàng loạt các hoạt động kinh tế”. Logistics được mô tả là các hoạt động (dịch vụ) liên quan đến hậu cần và vận chuyển, bao gồm các công việc liên quan đến cung ứng, vận tải, theo dõi sản xuất, kho bãi, thủ tục phân phối, hải quan... Logistics là tập hợp các hoạt động của nhiều ngành nghề, công đoạn trong một quy trình hoàn chỉnh.[31]

Hoặc “ Logistics là nghệ thuật và khoa học giúp quản trị và kiểm soát dòng chảy của hàng hóa, năng lượng, thông tin và những nguồn lực khác” [49]

Sơ đồ 1.1. Chuỗi logistics từ sản xuất đến tiêu dùng



Nguồn: <http://www.vlr.vn/vn/> (Cổng thông tin logistics Việt Nam)

Có nghĩa là: *Logistics là một chuỗi các hoạt động liên tục, có quan hệ mật thiết với nhau, tác động qua lại lẫn nhau được thực hiện một cách khoa học và có hệ thống qua các bước nghiên cứu, hoạch định, tổ chức, quản lý, thực hiện, kiểm tra, kiểm soát và hoàn thiện các hoạt động bao gồm các công việc liên quan đến cung ứng, vận tải, theo dõi sản xuất, kho bãi, thủ tục phân phối, hải quan....* Do đó, logistics là quá trình liên quan tới nhiều hoạt động khác nhau

trong cùng một tổ chức, từ xây dựng chiến lược cho đến các hoạt động chi tiết, cụ thể để thực hiện chiến lược.

1.1.1.2 Khái niệm và phân loại về dịch vụ logistics cảng biển

a. Khái niệm về dịch vụ logistics cảng biển.

Luật Thương mại Việt Nam năm 2005 tại Mục 4, Điều 233. “*Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao*”. [19] Có nghĩa là dịch vụ logistics là hoạt động kinh doanh thương mại mà chủ thể kinh doanh thực hiện một chuỗi các hoạt động liên tục, có quan hệ mật thiết với nhau, tác động qua lại lẫn nhau được thực hiện một cách khoa học và có hệ thống qua các bước nghiên cứu, hoạch định, tổ chức, quản lý, thực hiện, kiểm tra, kiểm soát và hoàn thiện, là quá trình liên quan tới nhiều hoạt động khác nhau trong cùng một tổ chức, từ xây dựng chiến lược cho đến các hoạt động chi tiết, cụ thể nhằm đạt được mục tiêu thỏa mãn nhu cầu của thị trường.

Dịch vụ logistics trong ngành vận tải xuất nhập khẩu, bao gồm mọi hoạt động của thương nhân nhằm lập kế hoạch, tổ chức thực hiện các dịch vụ kinh doanh liên quan đến vận tải (đường biển, đường bộ, đường hàng không, đường thủy nội địa,...), lưu kho bãi, sắp xếp, đóng gói, bao bì hàng hóa sẵn sàng cho quá trình vận tải và phân phối hàng đi các nơi theo yêu cầu của người ủy thác. Như vậy, không nên hiểu dịch vụ logistics một cách thô sơ như là một khâu vận chuyển và lưu trữ hoặc chỉ là một dịch vụ hậu cần đơn thuần.

Cảng là đầu mối quan trọng trong chuỗi logistics xuất nhập khẩu, cảng thực hiện các hoạt động nhằm hỗ trợ cho chu trình luân chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bao 7 hệ thống hoạt động (được trình bày cụ thể ở phần 1.1.1.3) nó có vai trò quyết định trong việc nâng cao hiệu quả của cả quy trình dịch vụ logistics, từ đó thuật ngữ “dịch vụ logistics cảng” được đưa vào nghiên cứu. Mục tiêu của

dịch vụ logistics cảng là tập trung xây dựng các hệ thống dịch vụ cảng nhằm tối ưu hóa quy trình logistics thông qua việc nâng cao tính tương thích của cảng trong chuỗi logistics. Bằng việc sử dụng các giới hạn dịch vụ logistics đầu ra “trên” và “dưới”, sự tham gia của các dịch vụ trong cảng có thể tạo nên thị phần đáng kể trong tổng chuỗi giá trị gia tăng thu được của chuỗi dịch vụ logistics. Nếu một cảng thành công trong việc phát triển hệ thống dịch vụ logistics, cảng đó chắc chắn có được ưu thế cạnh tranh so với các cảng đối thủ khác.[27]

Như vậy, *dịch vụ logistics cảng là chuỗi các hoạt động thương mại ở các hệ thống bao gồm bốc xếp, vận chuyển, hỗ trợ hành trình tàu, phục vụ tàu vào cảng, lưu kho bãi và phục vụ hàng quá cảnh trong chuỗi logistics cảng biển nhằm đáp ứng đòi hỏi của nhu cầu xuất nhập khẩu.*

b. Phân loại về dịch vụ logistics cảng biển.

Phân loại theo các nhóm doanh nghiệp với các lĩnh vực như sau:

+ Các dịch vụ logistics cảng trong lĩnh vực vận tải: Các công ty cung cấp dịch vụ vận tải đơn phương thức (Công ty cung cấp dịch vụ vận tải đường bộ, đường sắt, hàng không, đường biển). Các công ty cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức. Các công ty cung cấp dịch vụ khai thác cảng. Các công ty môi giới vận tải

+ Các dịch vụ logistics cảng trong lĩnh vực phân phối: Công ty cung cấp dịch vụ kho bãi. Các công ty cung cấp dịch vụ phân phối

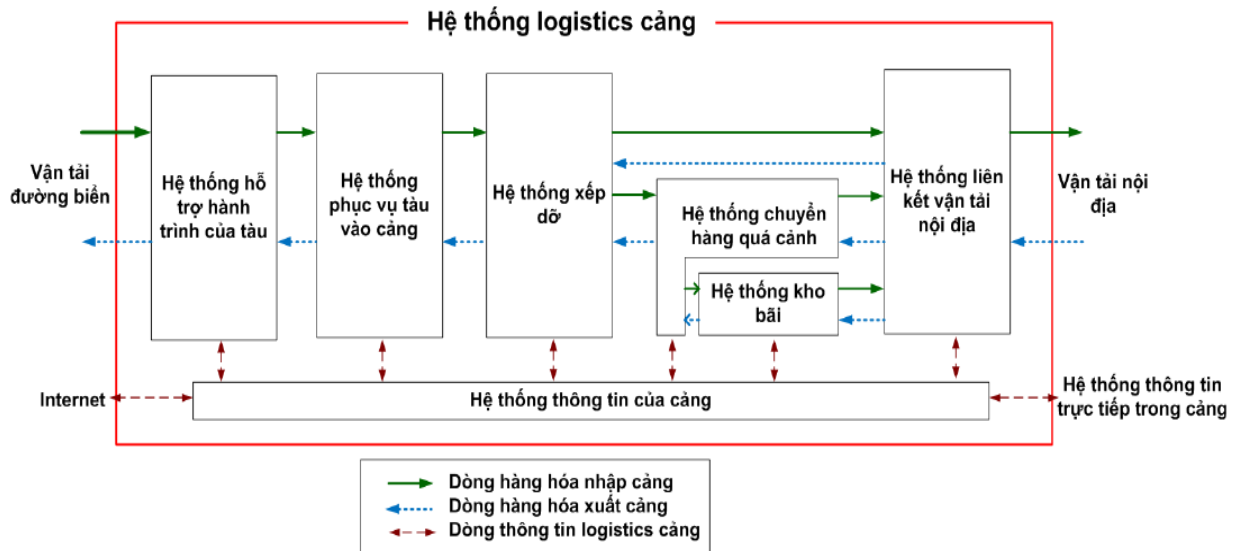
+ Các dịch vụ logistics cảng trong lĩnh vực dịch vụ hàng hoá: Các công ty môi giới khai thuê hải quan. Các công ty giao nhận, gom hàng lẻ. Các công ty chuyên ngành hàng nguy hiểm. Các công ty dịch vụ đóng gói vận chuyển

+ Các dịch vụ logistics cảng trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ logistics chuyên ngành: Các công ty công nghệ thông tin. Các công ty viễn thông. Các công ty cung cấp giải pháp tài chính, bảo hiểm. Các công ty cung cấp dịch vụ giáo dục và đào tạo

1.1.1.3 Mô hình logistics cảng biển [27]

Để có thể hiểu được rõ hơn về hệ thống dịch vụ logistics cảng biển điều

trước tiên chúng ta phải nắm được mô hình logistics cảng. Hình 1.1 mô tả mối liên kết giữa các hệ thống thứ cấp trong quy trình logistics cảng.



Hình 1.1. Liên kết các hệ thống thứ cấp trong hệ thống logistics cảng

Nguồn: Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 17 – 4/2009

Có nhiều cách khác nhau khi phân chia hệ thống logistics cảng, nhưng thông thường đối với một cảng biển hiện đại, hệ thống logistics cảng được chia thành 6 hệ thống thứ cấp với vai trò, nhiệm vụ như sau: (Xem phụ lục 2)

+ Hệ thống hỗ trợ hành trình tàu

Nhiệm vụ là cung cấp lương thực, thực phẩm và các dịch vụ hỗ trợ cho tàu. Các công ty liên quan đến hoạt động của hệ thống phần lớn nhận lệnh trực tiếp từ công ty vận tải biển hoặc qua đại lý hàng hải, trong khi các công ty liên quan gián tiếp đến cảng lại nhận lệnh trực tiếp từ người gửi hàng hoặc từ đại lý của người gửi hàng. Bao gồm các nhóm: (1) Dịch vụ khách hàng: Người gửi hàng, đại lý hàng hải. (2) Dịch vụ cho hoạt động của tàu: công ty vận tải biển, cung cấp thuyền viên, sửa chữa, dịch vụ y tế, cung cấp thiết bị. (3) Các cơ quan quản lý: Quản lý tàu, cảnh sát biển, đăng kiểm. (4) Dịch vụ hỗ trợ: Bảo hiểm, kiểm dịch, cứu hộ...

+ Hệ thống phục vụ tàu vào cảng

Vai trò chủ yếu của hệ thống phục vụ tàu vào cảng là bảo đảm an toàn và

thuận tiện cho tàu khi tàu cập cảng. Các công ty/tổ chức cảng vụ, dịch vụ liên quan đến công tác phục vụ tàu vào cảng bao gồm dịch vụ thông quan, dịch vụ hoa tiêu, dịch vụ bảo đảm an toàn cho tàu vào luồng, đại lý tàu...

+ *Hệ thống xếp dỡ*

Nhiệm vụ của hệ thống xếp dỡ là hỗ trợ hoạt động xếp hàng và dỡ hàng của tàu tại cảng sao cho nhanh chóng và an toàn. Các bên liên quan đến hoạt động của hệ thống xếp dỡ... Phần lớn các bên có liên quan trực tiếp đến cảng nhận lệnh trực tiếp từ đơn vị khai thác cảng. Đôi khi đơn vị thực hiện công tác xếp dỡ hàng nhận lệnh từ người gửi hàng hoặc đại lý của người gửi hàng. Đội công nhân xếp dỡ lại nhận lệnh từ đơn vị thực hiện công tác xếp dỡ.

+ *Hệ thống phục vụ hàng quá cảnh*

Công việc của hệ thống phục vụ hàng quá cảnh là bảo đảm liên kết giữa bên xếp dỡ và bên kho bãi (hoặc bên vận tải nội địa). Các bên liên quan đến hệ thống phục vụ hàng quá cảnh... Luồng hàng sẽ dịch chuyển từ hệ thống xếp dỡ đến liên kết vận tải bộ hoặc lưu kho bãi. Ở rất nhiều cảng, quá trình quá cảnh này không được tách biệt rõ ràng mà có thể được gộp vào hệ thống xếp dỡ hoặc hệ thống lưu kho bãi. Nhưng đối với các cảng có bãi hàng nằm xa khu vực trung tâm cảng, việc xây dựng hệ thống phục vụ hàng quá cảnh là cần thiết.

+ *Hệ thống lưu kho bãi*

Nhiệm vụ của hệ thống lưu kho bãi là hỗ trợ cho quá trình lưu kho bãi. Với mỗi loại hàng hóa khác nhau, cần có các quá trình phục vụ khác nhau từ các bên chuyên môn như phục vụ kho lưu hàng nguy hiểm, kho lưu hàng thực phẩm, khu chứa bồn cho hàng lỏng và khu kho bãi đa chức năng (bao gồm cả bãi container). Hàng hóa sau khi dỡ từ tàu hoặc mang đến từ chủ hàng sẽ được chuyển đến bộ phận kiểm đếm để kiểm tra hàng ngay tại kho bãi. Nếu là hàng gom thì sẽ được chuyển đến kho CFS để tháo/đóng hàng vào container. Luồng hàng đi từ hệ thống phục vụ hàng quá cảnh đến hệ thống liên kết vận tải nội địa.

+ *Hệ thống liên kết vận tải nội địa*

Vai trò của hệ thống liên kết vận tải bộ là hỗ trợ cho liên kết giữa hệ thống kho bãi (hoặc hệ thống phục vụ hàng quá cảnh) với hệ thống vận tải nội địa. Các bên liên quan đến hệ thống liên kết vận tải nội địa. Dòng hàng dịch chuyển từ hệ thống phục vụ hàng quá cảnh hoặc hệ thống xếp dỡ đến khu vận tải nội địa bao gồm: vận tải đường sắt, vận tải ven biển, vận tải đường thủy nội địa, vận tải đường hàng không và chủ yếu là vận tải đường bộ. Trong trường hợp vận tải đường ống, sau khi dỡ hàng từ tàu, hàng được chuyển trực tiếp tới đường ống nên không cần phải sử dụng đến hệ thống liên kết vận tải nội địa.

Như vậy, thông qua mô hình logistics cảng biển ta thấy đó là cả một hệ thống đồ sộ rất nhiều các hoạt động, đó cũng là thách thức và cơ hội cho dịch vụ logistics cảng biển, với khối công việc cực kỳ lớn như vậy các doanh nghiệp phải đầu tư như thế nào, vào lĩnh vực gì để đạt được hiệu quả cao. Công tác QLNN đối với dịch vụ logistics cảng càng là vấn đề quan trọng hơn trong điều kiện hội nhập và phát triển hiện nay.

1.1.2 Quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics cảng biển

1.1.2.1 Khái niệm QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

+ *Quản lý nhà nước về kinh tế*: QLNN về kinh tế là sự tác động có tổ chức và bằng pháp quyền của Nhà nước lên nền kinh tế quốc dân nhằm sử dụng có hiệu quả nhất các nguồn lực kinh tế trong và ngoài nước, các cơ hội có thể có, để đạt được các mục tiêu phát triển kinh tế đất nước đặt ra trong điều kiện hội nhập và mở rộng giao lưu quốc tế.[28 tr 19]

Theo nghĩa rộng, QLNN về kinh tế được thực hiện thông qua cả ba loại cơ quan lập pháp, hành pháp và tư pháp của Nhà nước.

Theo nghĩa hẹp, QLNN về kinh tế được hiểu như hoạt động quản lý có tính chất Nhà nước nhằm điều hành nền kinh tế, được thực hiện bởi cơ quan hành pháp (Chính phủ).

+ *Quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics cảng biển*:

Xuất phát từ khái niệm QLNN về kinh tế và khái niệm dịch vụ logistics cảng biển ở trên có thể xác lập khái niệm: *QLNN đối với dịch vụ logistics cảng*

biển là sự tác động có tổ chức và bằng pháp quyền của Nhà nước lên các hoạt động của các tổ chức trong hệ thống dịch vụ logistics cảng biển nhằm sử dụng có hiệu quả nhất các nguồn lực kinh tế trong và ngoài nước, các cơ hội có thể có, để đạt được các mục tiêu phát triển kinh tế tại khu vực cảng biển nhất định nằm trong tổng thể nền kinh tế quốc gia, trong điều kiện hội nhập và mở rộng giao lưu quốc tế.

1.1.2.2 Chức năng của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

Quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics cảng biển nhằm thực hiện các chức năng quản lý của nhà nước bao gồm:

+ *Định hướng cho sự phát triển hệ thống dịch vụ logistics cảng nhằm đạt đến mục đích (mục tiêu) nhất định.* Căn cứ vào điều kiện kinh tế - xã hội của đất nước trong từng thời kỳ. Nhà nước định hướng phát triển đối với các hoạt động của hệ thống dịch vụ logistics trong lĩnh vực cảng biển và hướng dẫn các nhà kinh doanh trong lĩnh vực này hoạt động theo mục tiêu chung của đất nước.

+ *Nhà nước tạo lập môi trường cho sự phát triển của dịch vụ logistics trong lĩnh vực cảng biển* là tập hợp tất cả các yếu tố, điều kiện tạo nên khung cảnh tồn tại và phát triển của lĩnh vực này. Bao gồm các loại môi trường: Môi trường kinh tế, Môi trường pháp lý, Môi trường chính trị, Môi trường văn hóa – xã hội, Môi trường kỹ thuật, môi trường dân số, môi trường quốc tế để đảm bảo cho dịch vụ logistics cảng biển phát triển thuận lợi nhất.

+ *Nhà nước sử dụng quyền năng chi phối của nhà nước lên các hành vi của các chủ thể kinh doanh trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển*, ngăn chặn các tác động tiêu cực đến quá trình hoạt động của lĩnh vực này, ràng buộc chúng phải tuân thủ các quy định đã có sẵn, nhằm bảo đảm sự phát triển bình thường của nền kinh tế theo định hướng của nhà nước.

+ *Nhà nước xây dựng hệ thống chính sách pháp luật trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển đồng thời dựa vào nó để kiểm tra, giám sát việc thực hiện đường lối chủ trương, chính sách và các kế hoạch, pháp luật trong lĩnh vực này* bao gồm: Cung ứng, xếp dỡ, vận chuyển, theo dõi, điều phối luồng tàu ra vào

cảng, kho bãi, thủ tục hải quan, phân phối và các nhà cung cấp dịch vụ logistics nhằm đảm bảo hiệu quả kinh tế lớn nhất, tránh ùn tắc, quá tải, cạnh tranh không lành mạnh và phá vỡ quy hoạch tổng thể của môi trường cảng.

Để thực hiện công tác QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển được giao cho hai cấp bao gồm: Cấp Bộ (Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Công Thương, Bộ Tài chính) và cấp địa phương (các tỉnh, thành phố)

1.1.2.3 Nội dung của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển là quản lý và định hướng các hoạt động dịch vụ logistics trong hệ thống cảng biển thông qua hệ thống các văn bản pháp luật nhằm thực hiện các nội dung quản lý của nhà nước bao gồm:

Thứ nhất, ban hành luật pháp, và hướng dẫn các cơ quan QLNN triển khai công tác QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển. Trên cơ sở các luật được Quốc hội thông qua, Chính phủ ban hành các nghị định, quyết định hướng dẫn thi hành luật; Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Tài chính ban hành các thông tư hướng dẫn thực hiện nghị định, quyết định ban hành các quy chế triển khai thực hiện từng hình thức QLNN, quy định các điều kiện để các doanh nghiệp dịch vụ logistics được phép mở rộng thêm các hình thức kinh doanh; các cấp Bộ, ngành ban hành các thông tư, quyết định và UBND tỉnh, thành phố ban hành các quyết định nhằm phối hợp cùng các Bộ hướng dẫn, điều tiết hoạt động của các doanh nghiệp trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển phù hợp với đặc thù của ngành, phù hợp với đặc thù kinh tế - xã hội của từng địa phương; Cảng vụ Hàng hải ban hành các văn bản chỉ đạo, hướng dẫn các các doanh nghiệp trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển trên địa bàn được phân cấp quản lý từng bước mở rộng các hình thức, loại hình và phương thức hoạt động. Qua ban hành luật pháp, và hướng dẫn thực hiện, đã tạo khung pháp lý và hướng dẫn chi tiết cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển hoạt động và phát triển.

Thứ hai, định hướng về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển qua xây dựng và triển khai thực hiện chiến lược, kế hoạch: Hệ thống chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chương trình, dự án, đề án được xây dựng và phê duyệt, Chính

phủ phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế-xã hội cho từng vùng, ngành, từng khu vực. Các Bộ chủ quản và các tỉnh, thành phố, UBND tỉnh, thành phố phê duyệt đề án và kế hoạch phát triển đối với dịch vụ logistics cảng biển. Việc triển khai thực hiện các quy hoạch, đề án và các chương trình phát triển kinh tế-xã hội là những công cụ QLNN quan trọng, định hướng các mục tiêu, các chỉ tiêu, biện pháp tổ chức thực hiện đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế-xã hội; là cơ sở khoa học và là cơ sở thực tiễn định hướng mục tiêu, chỉ tiêu của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển phù hợp yêu cầu phát triển kinh tế-xã hội.

Thứ ba, chỉ đạo thực hiện về QLNN đối với sự phát triển dịch vụ logistics cảng biển phù hợp quốc tiến trình hội nhập tế: Thực hiện mở cửa thị trường dịch vụ logistics cảng biển theo lộ trình cam kết, tham gia các điều ước quốc tế, các diễn đàn khu vực và quốc tế về dịch vụ logistics cảng biển. Bộ Giao thông Vận tải chủ động phát triển quan hệ hợp tác đa phương và song phương trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển, mở rộng thêm các hình thức, loại hình, phương thức dịch vụ logistics cảng biển theo đúng lộ trình cam kết về mở cửa nền kinh tế. Đồng thời, các tỉnh, thành phố chỉ đạo các cơ quan QLNN thực hiện công tác QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển phù hợp tiến trình hội nhập quốc tế trong lĩnh vực logistics cảng biển.

Thứ tư, kiểm tra, thanh tra, giám sát quá trình QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển: Cơ quan thanh tra, giám sát của các cấp QLNN thực hiện hoạt động kiểm tra, thanh tra, giám sát quá trình phát triển các hình thức, loại hình, phương thức dịch vụ logistics cảng biển theo phương pháp thanh tra, giám sát tuân thủ trên cơ sở rủi ro đối với từng hình thức, loại hình, phương thức dịch vụ logistics cảng biển. Nội dung thanh tra, giám sát bao gồm: Thanh tra việc chấp hành các điều kiện được cấp phép hoạt động, tuân thủ các quy chế của các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng biển; Thu thập, tổng hợp và xử lý tài liệu, thông tin, dữ liệu theo yêu cầu thanh tra, giám sát; xem xét, đánh giá mức độ phát triển dịch vụ logistics cảng biển; Kiến nghị cơ quan nhà nước có thẩm quyền sửa đổi, bổ sung, huỷ bỏ hoặc ban hành văn bản quy phạm pháp luật đáp

ứng yêu cầu QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển; Kiến nghị, yêu cầu các Bộ, ngành có biện pháp hạn chế, giảm thiểu và xử lý rủi ro; Phát hiện, ngăn chặn và xử lý theo thẩm quyền; Kiến nghị cơ quan nhà nước có thẩm quyền xử lý vi phạm pháp luật trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển.

Thứ năm, cung cấp thông tin đáp ứng yêu cầu QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển: Các cấp QLNN tổ chức thống kê, dự báo về hoạt động dịch vụ logistics cảng biển, công khai thông tin về tình hình hoạt động, phát triển về dịch vụ logistics cảng biển cũng như hoạt động của các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng biển. Các cơ quan QLNN tổ chức hệ thống thông tin và cung ứng dịch vụ thông tin, chia sẻ thông tin về tình hình hoạt động, phát triển về dịch vụ logistics cảng biển nhằm ngăn ngừa và hạn chế rủi ro trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển; tổ chức, giám sát việc cung cấp thông tin của các khách hàng có quan hệ với hoạt động, phát triển dịch vụ logistics cảng biển.

Thứ sáu, tổ chức công tác nghiên cứu khoa học và đào tạo nhân lực: Bộ Giao thông vận tải tổ chức, quản lý công tác nghiên cứu khoa học thông qua các trường, viện,...như Đại học Hàng hải Việt Nam, Đại học Ngoại thương, Đại học Thương Mại, các trường đại học, cao đẳng khác tổ chức đào tạo huấn luyện nâng cao trình độ đội ngũ cán bộ quản lý trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển, đào tạo các bộ quản lý và nghiệp vụ cho lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển.

1.1.2.4 Công cụ và phương pháp của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

a. Công cụ

Công cụ của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển là tổng thể những phương tiện hữu hình và vô hình mà Nhà nước sử dụng để tác động lên mọi chủ thể kinh doanh trong chuỗi hoạt động logistics cảng biển nhằm mục tiêu quản lý.

Công cụ QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển bao gồm:

- Pháp luật, là hệ thống các quy tắc xử sự có tính chất bắt buộc chung do Nhà nước đặt ra, thực thi và bảo vệ, nhằm mục tiêu bảo toàn và phát triển xã hội theo các đặc trưng đã định.

- Kế hoạch, là phương án hành động, là quá trình xây dựng, quán triệt, chấp

hành và giám sát, kiểm tra việc thực hiện phương án QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

- Chính sách, là một tập hợp các giải pháp nhất định nhằm thực hiện để đạt được các mục tiêu xác định trong QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

b. Phương pháp

Phương pháp QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển là tổng thể những cách thức tác động có chủ đích và có thể có để thực hiện các mục tiêu quản lý. Phương pháp QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển bao gồm: Phương pháp hành chính, phương pháp kinh tế và phương pháp giáo dục.

1.1.2.5 Vai trò của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển là một tất yếu trong nền kinh tế thị trường hiện đại, nó là kết quả của đường lối đổi mới kinh tế của nhà nước, của quá trình chuyên môn hóa và phân công lao động sâu sắc. Cùng với sự phát triển mạnh mẽ của nền kinh tế thế giới theo hướng toàn cầu hóa, khu vực hóa, dịch vụ logistics ngày càng đóng vai trò hết sức quan trọng, cảng biển lại là đầu mối quan trọng trong chuỗi các hoạt động dịch vụ logistics nên càng cần phải quan tâm. Vai trò của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển được thể hiện ở các nội dung sau.

Thứ nhất, QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển là thể hiện rõ vai trò của nhà nước trong việc tạo môi trường và hành lang cho dịch vụ logistics cảng biển phát triển trong nền kinh tế thị trường theo định hướng XHCN, hỗ trợ cho luồng chu chuyển các giao dịch kinh tế trong các hệ thống của cảng; đảm bảo sự phát triển ổn định, đúng hướng; nâng cao hiệu quả hoạt động dịch vụ logistics, góp phần nâng cao hiệu quả kinh tế - xã hội của khu vực và đất nước. Đối với nền kinh tế quốc dân, dịch vụ logistics đóng một vai trò quan trọng không thể thiếu trong sản xuất, lưu thông, phân phối. Nếu xem xét ở góc độ tổng thể thì dịch vụ logistics là mối liên kết kinh tế xuyên suốt gần như toàn bộ quá trình sản xuất, lưu thông và phân phối hàng hoá. Đối với cảng biển cũng như vậy mỗi hoạt động này đều có tác động rất lớn và chiếm một khoản chi phí nhất định bởi lẽ

cảng biển là cửa ngõ của chuỗi các dịch vụ.

Thứ hai, QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển giúp cho việc định hướng cho sự phát triển kinh tế xã hội đối với khu vực cảng biển, là công cụ liên kết các hoạt động trong chuỗi giá trị toàn bộ hệ thống của cảng biển bao gồm cung cấp, dịch vụ, lưu thông phân phối, mở rộng thị trường cho cảng. QLNN đối với dịch vụ logistics cảng tốt nhằm định hướng đúng sự phát triển kinh tế của khu vực cảng biển nằm trong tổng thể kinh tế xã hội của khu vực. Bằng các công cụ, phương tiện liên kết toàn bộ hệ thống dịch vụ logistics cảng và các lĩnh vực khác nhau trong chiến lược kinh doanh của doanh nghiệp. Tạo ra sự hữu dụng về thời gian và địa điểm chuẩn mực cho các hoạt động của doanh nghiệp, tăng cường sức thu hút và cạnh tranh cho khu vực cảng biển.

Thứ ba, QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển tốt sẽ tạo điều kiện đẩy mạnh lưu thông hàng hóa, giảm chi phí trong kinh doanh quốc tế, đảm bảo dân chủ, công bằng xã hội. Dịch vụ logistics cảng có tác dụng như chiếc cầu nối trong xuất nhập khẩu hàng hóa giữa các nước trên thị trường đúng yêu cầu về thời gian và tiến độ đặt ra. QLNN đối với dịch vụ logistics cảng tốt có tác dụng rất lớn trong việc quản lý và triển khai, mở rộng thị trường kinh doanh cho các doanh nghiệp, loại bỏ các chi phí không cần thiết, đảm bảo sự cạnh tranh lành mạnh, dân chủ và công bằng xã hội.

Thứ tư, QLNN đối với dịch vụ logistics cảng nhằm trực tiếp quản lý, điều hành các doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng, góp phần giảm thiểu chi phí trong quá trình xuất nhập khẩu, tăng cường sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp, tạo tiền đề thúc đẩy các doanh nghiệp khác cùng phát triển. Dịch vụ logistics cảng là một chuỗi các hoạt động liên tục, có liên hệ mật thiết với nhau, tác động qua lại lẫn nhau. Chi phí cho dịch vụ logistics cảng gồm có chi phí vận tải, xếp dỡ, đóng gói, hỗ trợ và phục vụ tàu, lưu kho, dự trữ, kiểm kê, hành chính và quản lý. Việc kiểm soát tất cả các chi phí này trong chuỗi dịch vụ logistics cảng đòi hỏi phải có sự can thiệp mà nhà nước giữ vai trò rất quan trọng, vì giảm chi phí này nghĩa là: giảm chi phí đầu vào của các hàng hóa, dịch vụ và giảm những rủi ro trong

hoạt động kinh tế giữa các quốc gia; giúp các công ty giành được ưu thế, đảm bảo công bằng trong cạnh tranh, dẫn đến tăng trưởng thương mại quốc gia; thúc đẩy tính hiệu quả trong sản xuất, phân phối; giảm sự cách biệt giữa giá tiêu dùng và sản xuất; khuyến khích sự phân phối lao động hiệu quả, thực hiện được các mục tiêu này đòi hỏi phải có những chính sách thích hợp, có những định hướng rõ ràng, tạo môi trường thuận lợi và sự kiểm tra giám sát chặt chẽ của các cơ quan QLNN.

1.1.2.6 Các nhân tố tác động đến QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

Tác động đến quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics cảng biển là những yếu tố ảnh hưởng đến định hướng phát triển, đảm bảo dân chủ, công bằng xã hội trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng, trong đó có các nhân tố chủ yếu sau

+ *Mức độ mở cửa của nền kinh tế trong hội nhập*

Mức độ mở cửa của nền kinh tế thường được đo bằng chỉ số giữa tổng giá trị ngoại thương (bao gồm giá trị xuất khẩu và giá trị nhập khẩu) so với tổng GDP cả nước. Mức độ mở cửa của nền kinh tế là một trong những tiêu chí hàng đầu để đánh giá năng lực cạnh tranh của một quốc gia. Mức độ mở cửa của nền kinh tế được thể hiện ở chính sách thuế quan, các hàng rào phi thuế quan, chính sách tỷ giá... Một quốc gia có mức độ mở cửa nền kinh tế cao có nghĩa là nước đó có giá trị hàng hóa và dịch vụ xuất nhập khẩu lớn, có chính sách đối ngoại mở cửa, thông thoáng, chính sách thuế xuất nhập khẩu hợp lý, hạn chế các biện pháp phi thuế để bảo hộ sản xuất trong nước. Mặt khác, các nước có mức độ mở cửa kinh tế lớn sẽ dẫn đến khả năng thu hút đầu tư nhiều hơn. Với mức độ mở cửa nền kinh tế lớn, ngoài việc tăng nhanh kim ngạch xuất nhập khẩu, những năm qua, Việt Nam còn có mức độ gia tăng FDI lớn trong khu vực Đông Nam Á và trên thế giới. Đòi hỏi các cơ quan QLNN phải có các chính sách đúng, để mức độ đầu tư FDI tăng làm tăng kim ngạch xuất nhập khẩu, tăng khối lượng hàng hóa thông qua các cảng biển tạo điều kiện thuận lợi phát triển dịch vụ logistics cảng.

Dịch vụ logistics cảng biển là một hoạt động kinh tế quan trọng. Do đó hoạt động này chịu ảnh hưởng trực tiếp của các chính sách xuất nhập khẩu. Những thay đổi trong hoạt động xuất nhập khẩu làm thay đổi căn bản dịch vụ

logistics, đến lượt mình, những thành công của dịch vụ logistics thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu phát triển. Chính vì thế ảnh hưởng không nhỏ đến QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

+ *Thế chế, chính sách và môi trường kinh doanh*

Thế chế, chính sách là những quy định pháp lý của các quốc gia nhằm điều chỉnh hoạt động của một ngành, một lĩnh vực nào đó của nền kinh tế. Đây là yếu tố cấu thành môi trường kinh doanh và là điều kiện hết sức quan trọng cho sự phát triển của ngành, lĩnh vực đó. Các chính sách của Nhà nước đối với từng lĩnh vực kinh tế nói chung và dịch vụ logistics cảng biển nói riêng là công cụ quản lý của Nhà nước cần được quy định rõ ràng, minh bạch, dễ hiểu, dễ áp dụng nhằm tạo cho các doanh nghiệp tham gia vào hệ thống dịch vụ logistics cảng biển được thuận lợi, bình đẳng. QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển càng được quan tâm đầu tư hoàn chỉnh sẽ giúp cho hệ thống dịch vụ logistics cảng biển có cơ sở để phát triển và hoàn thiện.

Trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế, một quốc gia áp dụng chính sách mở cửa kinh tế, khối lượng và trị giá hàng hóa xuất nhập khẩu tăng lên, các yêu cầu về dịch vụ logistics cảng biển phục vụ cho việc lưu chuyển hàng hóa đều gia tăng cả về số lượng và chất lượng đòi hỏi các cơ quan QLNN phải xây dựng một hệ thống thế chế, chính sách hoàn chỉnh và tiên tiến.

+ *Sự phát triển của kết cấu hạ tầng, công nghệ thông tin và truyền thông*

Kết cấu hạ tầng bao gồm hệ thống đường xá, bến bãi, sân bay, bến cảng, mạng trục viễn thông, hệ thống cấp điện, nước... phục vụ cho việc lưu chuyển hàng hóa từ nơi sản xuất đến người tiêu thụ cuối cùng. Kết cấu hạ tầng là điều kiện quan trọng cho sự phát triển dịch vụ logistics cảng, đặc biệt là cơ sở hạ tầng giao thông. Tuy không trực tiếp tác động lên hàng hóa, nhưng hệ thống kết cấu hạ tầng này là không thể thiếu được trong quá trình xuất nhập khẩu hàng hóa.

Với vai trò như là cầu nối, hệ thống đường xá, bến bãi, hệ thống trục viễn thông... đóng góp hết sức quan trọng và ảnh hưởng không nhỏ đến sự phát triển của dịch vụ logistics cảng. Nếu khi có nhu cầu về một loại hàng hóa nào đó cần

xuất nhập khẩu, mặc dù đã có hàng hóa sẵn sàng nhưng với cơ sở hạ tầng yếu kém, thiếu phương tiện vận chuyển, hệ thống đường xá chất lượng kém, không có các phương tiện thông tin hiện đại để trao đổi, giao dịch... thì việc xuất nhập khẩu vẫn không đạt được hiệu quả cao. Nhà nước quan tâm đến đầu tư phát triển mạng lưới giao thông sẽ làm cho quá trình vận chuyển hàng hóa thông suốt rút ngắn thời gian vận chuyển, giải phóng nhanh hàng hóa xuất nhập khẩu tăng hiệu quả, tạo điều kiện thuận lợi cho công tác QLNN đối với dịch vụ logistics cảng.

+ *Nguồn nhân lực cho QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển*

Cũng như các ngành kinh tế, trong điều kiện hội nhập, yếu tố nguồn nhân lực đóng vai trò hết sức quan trọng cho sự phát triển của hệ thống dịch vụ logistics cảng, nhất là nguồn nhân lực cho QLNN. Vì dịch vụ logistics cảng trong hội nhập kinh tế quốc tế không chỉ giới hạn trong phạm vi một hoặc một số quốc gia nhất định mà phạm vi hoạt động của nó mang tính toàn cầu, cảng biển là cửa ngõ giao lưu với các nước trên thế giới nên cho dù các hãng kinh doanh dịch vụ logistics cảng có năng lực tài chính mạnh, có trang thiết bị hiện đại, có hệ thống thông tin hiện đại mà được hỗ trợ bởi nguồn nhân lực QLNN tốt sẽ nắm bắt được đòi hỏi của các doanh nghiệp, tham mưu kịp thời với các cấp quản lý để đưa ra hệ thống chính sách, pháp luật thuận lợi giúp doanh nghiệp phát triển, tạo cho các doanh nghiệp có thể đạt hiệu quả kinh doanh cao.

Yêu cầu đối với đội ngũ cán bộ trong bộ máy QLNN đối với lĩnh vực kinh doanh dịch vụ logistics cảng phải tinh thông nghiệp vụ, giỏi ngoại ngữ, có khả năng và kinh nghiệm ứng xử với những biến động của kinh tế thị trường, được đào tạo các kiến thức quản lý nhà nước về kinh tế, về chuyên ngành, về tin học để họ có thể lập các báo cáo theo yêu cầu, cập nhật thông tin về các hoạt động dịch vụ logistics cảng để tham mưu đúng hướng cho các cấp quản lý, vạch ra chiến lược cụ thể và xác định đúng, kịp thời mục tiêu cho tương lai nhằm tạo điều kiện tốt nhất cho phát triển dịch vụ logistics cảng. Vì vậy các cơ quan QLNN quản lý tốt quá trình đào tạo, sử dụng và phát triển nguồn nhân lực cho QLNN đối với dịch vụ logistics cảng sẽ góp phần tăng cường năng lực công tác

QLNN, tạo tiền đề tăng hiệu quả hoạt động của dịch vụ logistics cảng theo kịp tiến độ phát triển của thế giới trong thời đại mới.

Kinh tế thị trường phát triển, khối lượng và giá trị hàng hóa trao đổi trên thị trường giữa các quốc gia, các nền kinh tế tăng nhanh chóng. Các dịch vụ logistics cảng phục vụ cho quá trình vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu cũng ngày càng phát triển. Các công ty, doanh nghiệp, tập đoàn kinh tế... kinh doanh dịch vụ logistics trong lĩnh vực cảng biển xuất hiện ngày càng nhiều, từ chỗ chỉ chuyên kinh doanh một loại dịch vụ (dịch vụ vận chuyển hay dịch vụ giao nhận, kho bãi...) nay đã phát triển thành các công ty, tập đoàn lớn kinh doanh tất cả các dịch vụ phục vụ cho quá trình lưu chuyển hàng hóa trong chuỗi dịch vụ cảng càng đòi hỏi công tác QLNN đối với dịch vụ logistics cảng phải hoàn thiện.

+ Các loại hình dịch vụ logistics ngày càng đa dạng

Ngày nay sự phát triển của các loại hình dịch vụ logistics cảng biển ngày càng đa dạng, phát triển đã có tác dụng giảm thiểu các loại chi phí giấy tờ, chứng từ trong xuất nhập khẩu quốc tế (một giao dịch thương mại quốc tế thường tiêu tốn các loại giấy tờ, chứng từ mà theo đánh giá của Liên hợp quốc, chi phí về giấy tờ phục vụ mọi mặt giao dịch thương mại quốc tế hàng năm đã vượt quá 420 tỷ USD;[28]. Sự ra đời của dịch vụ vận tải đa phương thức do nhà kinh doanh logistics cảng đảm nhận đã loại bỏ rất nhiều chi phí này cũng như giảm khối lượng công việc văn phòng trong lưu thông hàng hóa, từ đó nâng cao hiệu quả xuất nhập khẩu quốc tế. Thêm nữa, cùng với sự phát triển E-Logistics sẽ tạo ra cuộc cách mạng trong dịch vụ vận tải và giao nhận, chất lượng dịch vụ logistics cảng ngày càng được nâng cao, thu hẹp hơn nữa mọi cản trở về không gian và thời gian trong dòng lưu chuyển hàng hóa và dịch vụ, làm cho công tác QLNN đối với dịch vụ logistics cảng ngày càng trở nên bức thiết và quan trọng.

+ Quy mô cảng biển và các doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng ngày càng lớn.

Đối với bất kỳ khu vực cảng biển nào đều có rất nhiều tiềm năng phát triển, nếu QLNN đúng hướng chắc chắn cảng biển đó sẽ phát triển làm cho quy mô

ngày càng tăng lên cả về số và chất lượng kéo theo hệ thống dịch vụ logistics và các doanh nghiệp phát triển nó ảnh hưởng trực tiếp tới công tác QLNN

Như vậy, QLNN đối với dịch vụ logistics cảng tốt sẽ tạo cho hệ thống dịch vụ logistics cảng phát triển đúng hướng, mang lại khả năng cạnh tranh, giảm chi phí, nâng cao chất lượng xuất nhập khẩu. Hệ thống chính sách, pháp luật tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động dịch vụ logistics cảng thành công, đảm bảo dân chủ, công bằng xã hội. Nhưng cũng sẽ gây ra không ít khó khăn, thậm chí thất bại nếu có những quyết định sai lầm như: sai lầm trong định hướng phát triển kinh tế xã hội, chọn sai vị trí, sai tiềm năng, dự trữ không phù hợp, quy hoạch không chính xác, nhất quán.

1.1.2.7 Các tiêu chí đánh giá về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

Các tiêu chí đánh giá về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển cho đến nay vẫn chưa có công trình chuyên khảo nào nghiên cứu một cách hệ thống, toàn diện. Tuy nhiên, xuất phát từ các cơ sở lý luận và thực tiễn xây dựng pháp luật ở nước ta và vận dụng các tiêu chí đánh giá QLNN của Ngân hàng phát triển Châu Á [35] là các tiêu chí về hiệu lực, hiệu quả, sự công bằng, sự bền vững và phù hợp, bước đầu tác giả có thể đưa ra các tiêu chí như sau: Tiêu chí hiệu lực, tiêu chí hiệu quả, tiêu chí phù hợp, tiêu chí công bằng và tiêu chí bền vững

Thứ nhất, tiêu chí hiệu lực: Hiệu lực QLNN là một phạm trù xã hội chỉ mức độ pháp luật được tuân thủ và mức độ hiện thực quyền lực chỉ huy và phục tùng trong mối quan hệ giữa chủ thể quản lý với đối tượng quản lý trong những điều kiện lịch sử nhất định. Do vậy, Hiệu lực QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển chỉ mức độ tuân thủ pháp luật, chấp hành mọi chỉ đạo từ các cơ quan QLNN của các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển; đồng thời, biểu hiện mức độ hiện thực quyền lực Nhà nước của các cơ quan QLNN và uy tín của các cơ quan QLNN đối với các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển. Việc đánh giá mức độ hiệu lực qua 2 mức độ:

- *Đánh giá hiệu lực QLNN qua mức độ tuân thủ các quy định pháp luật:*
Xem xét mức độ tuân thủ về đối tượng đối với quyền và nghĩa vụ của các doanh

ngành dịch vụ logistics và của các doanh nghiệp trong hệ thống cảng biển, các quy định pháp luật có liên quan đến quá trình phát triển dịch vụ logistics cảng biển. Đồng thời đánh giá việc tuân thủ các mức quy định theo các tiêu chí, chỉ tiêu chính yếu đối với quá trình điều tiết, kiểm tra, giám sát hoạt động đối với dịch vụ logistics cảng biển.

- *Đánh giá hiệu lực QLNN qua mức độ hiện thực quyền lực Nhà nước:* Đánh giá mức độ thực hiện việc tổ chức xây dựng và triển khai định hướng phát triển logistics cảng biển; mức độ ban hành pháp luật đầy đủ, đồng bộ, kịp thời tạo điều kiện pháp lý cho phát triển đa dạng các loại hình, tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển, các loại và phương thức cung cấp dịch vụ logistics; mức độ điều tiết, can thiệp của Nhà nước trong quá trình phát triển dịch vụ logistics cảng biển; mức độ thực hiện kiểm tra, thanh tra, giám sát quá trình hoạt động của các tổ chức trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển.

Thứ hai, tiêu chí hiệu quả: Hiệu quả là chỉ tiêu phản ánh trình độ khai thác các yếu tố đầu vào để tạo ra kết quả hoạt động tối đa với chi phí hoạt động tối thiểu, hoặc là chỉ tiêu phản ánh năng suất hoạt động, hiệu suất sử dụng các chi phí đầu vào. Do vậy, có thể hiểu hiệu quả QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển phản ánh kết quả hoạt động QLNN với mức tối đa và chi phí QLNN ở mức tối thiểu. Hiệu quả QLNN được đánh giá bằng mức độ đạt được của nội dung QLNN so với các mục tiêu QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển đã đặt ra.

Kết quả của hoạt động định hướng, ban hành pháp luật, điều tiết và kiểm tra, thanh tra, giám sát của Nhà nước so với các mục tiêu QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển. Hoạt động định hướng có hiệu quả khi đề ra các giải pháp đối với dịch vụ logistics cảng biển đảm bảo an toàn, hiệu quả kinh doanh của các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển và tạo cơ hội cho mọi tổ chức, cá nhân tiếp cận với tất cả các dịch vụ logistics cảng biển. Trong công tác xây dựng, ban hành các quy định pháp luật, tạo khung pháp lý ổn định lâu dài, ít điều chỉnh, bổ sung, đảm bảo công khai, minh bạch thông tin pháp luật đối với dịch vụ logistics cảng biển, thực hiện tốt các quy định trong quá trình

triển khai các hoạt động đối với dịch vụ logistics cảng biển, góp phần gia tăng hiệu quả QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển. Hoạt động điều hành của Nhà nước tạo thuận lợi cho các tổ chức trong hệ thống dịch vụ logistics cảng biển phát triển lâu dài.

Thứ ba, tiêu chí phù hợp: Tiêu chí phù hợp trong QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển bao gồm: Sự phù hợp của các mục tiêu định hướng; các quy định của pháp luật có nội dung bên trong phù hợp nhau, phù hợp trong quy định pháp luật giữa các mối quan hệ của các tổ chức QLNN với các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển, sự phù hợp giữa luật với các văn bản hướng dẫn thực hiện của các tổ chức QLNN với các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng biển, sự phù hợp giữa quy định đối với từng tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển với các quy định pháp luật khác, sự phù hợp giữ quy định với thực tế; phù hợp nội dung, phương pháp điều hành; sự phù hợp về nội dung, phương thức, hình thức, kiểm tra, thanh tra, giám sát quá trình hoạt động của các tổ chức trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển.

Thứ tư, tiêu chí công bằng: Tiêu chí công bằng trong QLNN đối với các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển đòi hỏi sự cân đối về quyền và nghĩa vụ giữa cá tổ chức trong tiếp cận và phát triển các hình thức, loại và phương thức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển. Mọi hoạt động của các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển phải bảo đảm công bằng, cân xứng. Việc đảm bảo công bằng, lợi ích cho các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển và lợi ích chung của nền kinh tế là yếu tố quan trọng thúc đẩy các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển phát triển, thể hiện qua việc ban hành các văn bản pháp luật hướng dẫn các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển khai thác được những lợi, quyền hạn và nghĩa vụ của các tổ chức, giúp cho các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển hạn chế rủi ro, phân tán được rủi ro,.. Bên cạnh, hướng dẫn các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển phục vụ cho mục tiêu phát triển kinh tế-xã hội bền vững,

phục vụ cho các ngành, lĩnh vực kinh tế, phục vụ cho nhu cầu nâng cao chất lượng cuộc sống và ổn định xã hội.

Thứ năm, tiêu chí bền vững: Tiêu chí bền vững trong QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển được biểu hiện qua sự ổn định về định hướng, ổn định về pháp lý và đảm bảo hài hòa lợi ích cho các các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển và lợi ích chung cho phát triển kinh tế-xã hội. Nhà nước ban hành pháp luật liên quan đến triển khai từng hình thức, từng loại hình và phương thức hoạt động cho các tổ chức phải được cụ thể, rõ ràng, ít điều chỉnh, bổ sung, đầy đủ nội dung cần thiết để đảm bảo cho các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển triển khai được dễ dàng, đảm bảo cho quy trình thực hiện từng hình thức, từng loại hình, phương thức hoạt động được ổn định lâu dài, đảm bảo cho việc thực thi pháp luật của các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển.

Các tiêu chí đánh giá kết quả QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển là hiệu lực, hiệu quả, hợp lý, công bằng và bền vững đều có mối liên hệ mật thiết và tác động qua lại nhau. Cụ thể, khi quy định pháp luật về hoạt động cho các tổ chức trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển chỉ có hiệu lực thi hành khi ban hành phải phù hợp với nội dung và mục đích của các luật đã ban hành, nhằm đưa quy định pháp luật đi vào thực tiễn đời sống xã hội; mức độ tuân thủ các quy định pháp luật của các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển và mức độ hiện thực quyền lực Nhà nước, trên cơ sở đảm bảo tiêu chí phù hợp trong QLNN với các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển, giúp đạt được của nội dung QLNN so với các mục tiêu QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển đã đặt ra theo tiêu chí hiệu quả và qua đó đáp ứng được các yêu cầu sự ổn định về định hướng, về pháp lý và đảm bảo sự công bằng, hài hòa lợi ích cho các tổ chức hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển và lợi ích chung cho phát triển kinh tế-xã hội theo tiêu chí bền vững...Tuy vậy, do tác động bởi nhiều yếu tố, làm cho kết quả QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển đạt được ở mức độ nhất định.

1.2 Một số kinh nghiệm quốc tế về QLNN đối với dịch vụ logistics tại cảng biển

Việc tìm hiểu, rút kinh nghiệm từ thực tế phát triển dịch vụ logistics tại một số quốc gia sẽ cho thấy quy luật, xu hướng và định hướng đổi mới quản lý của ngành kinh tế này, từ đó có thể có được một số bài học kinh nghiệm hữu ích áp dụng vào điều kiện cụ thể của nước ta và Hải Phòng trong quá trình phát triển và hội nhập kinh tế quốc tế.

1.2.1 Tình hình phát triển dịch vụ logistics cảng biển trong khu vực

Dịch vụ logistics có ý nghĩa quan trọng trong việc tạo nên lợi thế cạnh tranh cho các quốc gia mà trong đó dịch vụ logistics cảng biển đóng vai trò chủ yếu trong tổng thu nhập của dịch vụ này. Theo ước tính, thị trường dịch vụ logistics 3PL toàn cầu đạt giá trị khoảng trên 5.000 tỷ USD/năm. Trong đó, chi phí logistics càng thấp, thì hiệu quả tổng thể của nền kinh tế càng cao. 3 khu vực có thị trường dịch vụ logistics lớn nhất thế giới là Châu Âu, Bắc Mỹ và Đông Á. Khu vực Đông Á đang nổi lên là một trung tâm dịch vụ logistics của thế giới với logistics cảng biển chiếm 8/10 cảng container lớn nhất thế giới tập trung ở khu vực này, trong đó chiếm trọn top 5 cảng hàng đầu. Thị phần dịch vụ logistics của khu vực Đông Á chiếm 75% của toàn bộ thị trường dịch vụ logistics Châu Á - Thái Bình Dương (gồm cả Australia). Bình quân tăng trưởng thị trường dịch vụ logistics Châu Á - Thái Bình Dương khoảng 10 - 15%/năm. [75]

Tại các quốc gia phát triển, chi phí cho dịch vụ logistics chỉ chiếm từ 10 - 15% GDP/năm, và ở các nước đang phát triển, chi phí cho dịch vụ logistics chiếm từ 25 - 27% GDP/năm. Hiện, chi phí dịch vụ logistics của Mỹ khoảng 7,7% GDP/năm, các nước khối EU khoảng 10% GDP. Tại châu Á, chi phí dịch vụ logistics của Singapore vào khoảng 8% GDP, Nhật Bản khoảng 11% GDP, Trung Quốc khoảng 18% GDP.

Tại Việt Nam, sau 25 năm xuất hiện, chi phí dịch vụ logistics hiện chiếm khoảng 25% GDP. Năm 2013, tổng GDP của Việt Nam ước tính khoảng 176 tỷ USD, thì chi phí cho dịch vụ logistics đã là 44 tỷ USD.

Theo kết quả khảo sát của tổ chức tư vấn quốc tế Frost Sullivan, thị phần

dịch vụ logistics (3PL) của khu vực ASEAN chiếm khoảng 10% toàn bộ thị trường dịch vụ logistics Châu Á - Thái Bình Dương.[75]

Các nền kinh tế ASEAN đang có mức tăng trưởng kinh tế nhanh (khoảng 5%-7%/năm) và năng động. Giá trị giao dịch thương mại của ASEAN đạt khoảng 1.500 tỷ USD/năm. Hội nhập kinh tế giữa các quốc gia trong khu vực ASEAN với nhau và với thế giới càng sâu thì nhu cầu giao thương càng lớn. Điều đó tạo điều kiện cho dịch vụ logistics cảng biển phát triển, đồng thời sự đổi mới quản lý dịch vụ logistics cảng biển lại có ý nghĩa để giảm thiểu chi phí, nâng cao hiệu quả kinh doanh, thúc đẩy tăng trưởng thương mại, đầu tư và quá trình hội nhập.

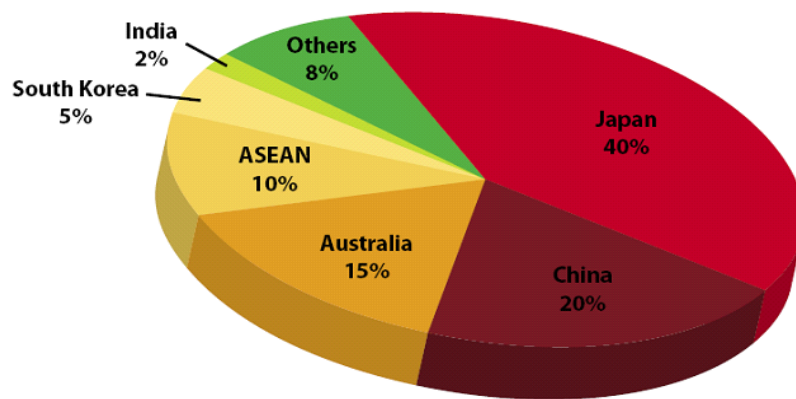


Figure - 1: Asia Pacific 3PL sector revenue distribution (2006).
Source: Frost & Sullivan

Hình 1.2: Cơ cấu thị trường dịch vụ logistics Châu Á - Thái Bình Dương

Nguồn: Đề tài “ Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế”

Trường đại học Kinh tế Quốc Dân.Trang 68 [10]

Thúc đẩy sự đổi mới QLNN dịch vụ logistics trong nội khối ASEAN đang được các quốc gia trong khu vực cùng quan tâm. Theo lộ trình hội nhập hiện tại phần lớn các nước ASEAN đã cho phép các doanh nghiệp trong khối được tự do đầu tư trong các phân ngành dịch vụ vận tải hàng hóa. ASEAN đã ký kết Hiệp định đa biên về tự do hóa hoàn toàn vận tải hàng hóa hàng không, tạo cơ sở thiết lập thị trường hàng không ASEAN thống nhất vào năm 2015. [39]

ASEAN đang khẩn trương thực thi kế hoạch chiến lược phát triển hải quan

và “Cơ chế một cửa ASEAN” nhằm hài hòa quy tắc quản lý thương mại và thủ tục hải quan giữa các nước. Theo kế hoạch, các nước ASEAN-6 (Brunei, Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore, Thái Lan) đã hoàn thành xây dựng cơ chế hải quan một cửa năm 2010, Việt Nam đã hoàn thành vào năm 2012, 3 nước còn lại, gồm: Lào, Campuchia, Myanmar cố gắng hoàn thiện trong thời gian sớm nhất. Điều này giúp giảm thời gian của các hoạt động trong các hệ thống xếp dỡ, phục vụ hàng quá cảnh và hỗ trợ tàu vào cảng nâng cao hiệu quả hoạt động của các hệ thống dịch vụ logistics cảng biển.

Bảng 1.1: Chỉ số hiệu quả dịch vụ logistics của các quốc gia ASEAN

Quốc gia	Thứ hạng trên thế giới	Điểm (điểm tối đa là 5.0)
Singapore	1	4,13
Malaysia	29	3,49
Thái Lan	38	3,18
Philippines	52	3,02
Việt Nam	53	3,00
Indonesia	59	2,94
Campuchia	101	2,56
Lào	109	2,50
Myanmar	129	2,37
Đông Timo	149	1,71

Nguồn: Trade Logistics in the Global Economy - World Bank 2012

Là giao điểm của các tuyến hàng hải quốc tế, khu vực ASEAN có lợi thế rất lớn trong phát triển dịch vụ logistics cảng biển. Ngoại trừ Lào, các quốc gia ASEAN đều tiếp giáp với biển và chứa đựng tiềm năng phát triển dịch vụ logistics cảng lớn. Tuy vậy, trình độ phát triển dịch vụ logistics cảng biển giữa các quốc gia ASEAN hiện không đồng đều do sự chênh lệch về trình độ phát triển của các nước ASEAN, sự khác biệt về tiêu chuẩn, công nghệ, năng lực chuyên môn trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển.

Có thể chia ASEAN thành 3 nhóm nước xét theo chỉ số hiệu quả dịch vụ logistics (LPI) gồm: nhóm 1 (Singapore) có trình độ phát triển dịch vụ logistics cao nhất (đứng đầu thế giới); nhóm 2 (Malaysia, Thái Lan, Indonesia, Việt Nam, Philippines) có trình độ phát triển dịch vụ logistics ở mức trung bình; nhóm 3 (Campuchia, Lào, Myanmar, Đông Timo) có trình độ phát triển dịch vụ logistics thấp nhất. Việt Nam chúng ta đứng ở khoảng gần cuối của nhóm 2, nghĩa là có trình độ phát triển dịch vụ logistics ở mức trung bình thấp của khu vực ASEAN theo đó dịch vụ logistics cảng biển cũng được đánh giá là tương tự.

Các quốc gia có chỉ số năng lực quốc gia về dịch vụ logistics (LPI) đứng đầu thế giới như Singapore, Hà Lan, Nhật Bản, Thụy Sĩ, Mỹ đều là các trung tâm dịch vụ logistics vận chuyển toàn cầu, có hệ thống dịch vụ logistics vô cùng phát triển và hiệu quả. Singapore thì đã vươn lên trở thành trung tâm hiện đại của thương mại quốc tế, có chỉ số LPI đứng đầu thế giới mà dịch vụ logistics cảng biển đóng vai trò quyết định.

Bảng 1.2: Tỷ lệ chi phí dịch vụ logistics trên GDP ở một số nước năm 2012

Quốc gia	Tỷ lệ chi phí Logistics trên GDP (%)
Mỹ	7,7
Singapore	8,0
Nhật Bản	11,0
Indonesia	13,0
Malaysia	13,0
Trung Quốc	18,0
Việt Nam	20-25

Nguồn: www.vla.info.vn (Hiệp hội giao nhận kho vận Việt Nam - VIFFAS)

Trình độ quản lý hiệu quả của hệ thống dịch vụ logistics ở mỗi quốc gia thể hiện ở chi phí dịch vụ logistics thấp, giúp giảm giá thành sản phẩm, nâng cao khả năng cạnh tranh của các doanh nghiệp. Theo các chuyên gia quốc tế, nếu giảm 10% chi phí vận chuyển có thể làm tăng 20% lưu lượng thương mại và làm tăng 0,5% tổng GDP đối với mỗi quốc gia.

Ở các nước phát triển, chi phí dịch vụ logistics chiếm 8-12% GDP; trong khi đó, ở các nước đang phát triển chi phí dịch vụ logistics chiếm khoảng 15-20% GDP, có nước trên 20%, thậm chí có nước đến 30% GDP.(Bảng 1.2)

1.2.2 Kinh nghiệm QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển tại Singapore

Singapore là một trong những nước đi đầu về quản lý và phát triển dịch vụ logistics trong khu vực Đông Nam Á và trên thế giới. Với lợi thế nằm ở vị trí chiến lược trên tuyến đường hàng hải quốc tế nối Ấn Độ Dương với Thái Bình Dương, Singapore đã phát triển thành cảng trung chuyển lớn nhất trong khu vực. Nhờ đó, Singapore đã trở thành đầu mối quan trọng trong hoạt động dịch vụ logistics trên phạm vi toàn thế giới. Tất cả các văn phòng, trụ sở của các công ty dịch vụ logistics hàng đầu thế giới như Schenker, Keppel Logistics, APL Logistics, Mearsk Logistics, Excel Logistics, UPS Logistics... đều có mặt ở đây. Đặc trưng về QLNN dịch vụ logistics của Singapore chính là chính sách cảng mở và đầu tư xây dựng các trung tâm phân phối vùng (logistics centre). [53]

TS. Aloysius - Chuyên gia tư vấn cao cấp về dịch vụ logistics của Singapore cho biết, để thực hiện chiến lược phát triển dịch vụ logistics và cảng biển phải hội đủ 3 yếu tố: Cam kết từ Chính phủ và khu vực tư nhân; năng lực hạ tầng phải có các trung tâm về cảng biển, hóa dầu, cung ứng và các kho lạnh; nguồn nhân lực phải có sự kết hợp giữa Chính phủ và doanh nghiệp.

Một trong những nguyên nhân quan trọng mang đến sự thành công cho lĩnh vực dịch vụ logistics của Singapore là vai trò Chính phủ. Chính phủ Singapore nhận thức rất rõ vai trò của dịch vụ logistics với sự phát triển của quốc đảo này, cũng như nhận thức đầy đủ thế mạnh, điểm yếu, cơ hội và đe dọa đối với hệ thống dịch vụ logistics quốc gia. Từ nhận thức đó, Chính phủ Singapore đặt mục tiêu phát triển Singapore trở thành trung tâm dịch vụ logistics tích hợp hàng đầu thế giới với năng lực vận tải hàng hải, hàng không và đường bộ vượt trội. Trong đó chú trọng 3 giải pháp: Tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho vận tải, dịch vụ logistics như ưu đãi thuế cho các công ty tàu biển quốc tế; hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực cho dịch vụ logistics và phát triển kinh doanh cho các công ty

Singapore thông qua Quỹ Hàng hải; khuyến khích các công ty trong nước liên doanh với các hãng nước ngoài để thiết lập hệ thống dịch vụ logistics toàn cầu, khuyến khích các công ty đa quốc gia, các nhà dịch vụ logistics quốc tế đặt trụ sở tại nước mình bên cạnh việc đầu tư vào các công trình kết cấu hạ tầng cho dịch vụ logistics quan trọng, có quy mô lớn, hiện đại... Chính vì vậy, hiện nay dịch vụ logistics đóng góp khoảng 8% GDP Singapore.

Singapore có trên 30.000 DN trong và ngoài nước hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics, mà chủ yếu họ đóng vai trò như là cung cấp bên thứ 3, thứ 4. Ngành dịch vụ logistics cũng đóng góp hàng năm vào GDP khoảng 8%, sử dụng khoảng 92.000 lao động. Theo Bảng xếp hạng hiệu quả hoạt động dịch vụ logistics năm 2012 (Logistics Performance Index - LPI), Singapore đứng vị trí thứ nhất trong số 150 quốc gia được khảo sát, trở thành trung tâm dịch vụ logistics số một thế giới. (Xem mục lục 5)

Điểm mạnh của Singapore là chuỗi cung ứng đáng tin cậy và hiệu quả cao kết hợp với chi phí rất cạnh tranh. Cảng biển và cảng hàng không của nước này được kết nối hiệu quả với các cụm cảng trên thế giới.

Chính phủ Singapore đã sớm đưa ra quyết sách là ứng dụng công nghệ thông tin vào trong hầu hết các khâu của dịch vụ logistics nhất là dịch vụ logistics cảng biển. Năm 2001, Singapore đã đầu tư 11,6 tỷ USD cho khuôn khổ kế hoạch hành động công nghệ thông tin. Việc đẩy mạnh ứng dụng thông tin vào trong hoạt động dịch vụ logistics và phát triển kinh doanh E-Logistics là bước ngoặt quan trọng đối với nền kinh tế của Singapore, giúp cho các công ty có thể giao sản phẩm theo yêu cầu của khách hàng và cung cấp các dịch vụ gia tăng. Ngoài ra, việc ứng dụng công nghệ thông tin còn giúp tiết kiệm được thời gian, giảm thiểu chi phí kiểm kê sổ sách, giấy tờ, giảm thiểu tổn thất trong quá trình lưu kho và thời gian lưu kho. Hiện nay, thời gian khai báo hải quan của Singapore là ngắn nhất trong khu vực Châu Á, giúp giảm thiểu thời gian hàng hoá phải nằm tại Singapore chờ xếp lên tàu chuyển tải. Điều này lại càng có ý nghĩa đối với hàng lẻ. Do đó, thời gian chuyển tải của hàng lẻ qua Singapore đã

được rút ngắn, tiến tới gần bằng thời gian chuyển tải của hàng nguyên container.

Bảng 1.3: Bảng tỉ lệ các hoạt động dịch vụ logistics ở Singapore

Xếp hạng	Các hoạt động dịch vụ logistics	Tỷ lệ (%)
1	Hoạt động gom hàng	55,6
2	Đáp ứng đơn hàng	40,8
3	Chọn hãng vận chuyển	40,8
4	Thanh toán cước	39,5
5	Đàm phán cước vận chuyển	26,3
6	Quản lý phương tiện vận chuyển	22,4
7	Quản lý sản phẩm trả lại	19,7
8	Hệ thống thông tin logistics	14,5
9	Quản lý linh kiện	11,8
10	Cung cấp hàng tồn kho	10,5
11	Xử lý đơn hàng	9,2
12	Lắp ráp trong sản xuất	6,6

Nguồn: Trade Logistics in the Global Economy - World Bank 2012

Năm 2004, Singapore đổi mới QLNN dịch vụ logistics bằng cách đề ra chính sách “một cửa” nhằm đơn giản hoá trong việc tiến hành các thủ tục hành chính liên quan tới hoạt động xuất nhập khẩu, thông quan và trung chuyển. Chính sách này giúp cho hoạt động logistics cảng biển tiết kiệm được thời gian và chi phí trong khi hàng nằm tại cảng chờ thông quan, nâng cao năng lực cạnh tranh với các nước trong khu vực và trên thế giới. Thêm vào đó, việc ứng dụng Portnet - mạng lưới cổng - đã giúp ngành dịch vụ logistics của Singapore quản lý thông tin tốt hơn, đảm bảo thông tin thông suốt hơn từ các hãng tàu, các nhà vận tải đến các nhà giao nhận hàng hoá và các cơ quan chính phủ. Portnet sử dụng công nghệ thông tin để đơn giản, đồng bộ hoá và thực hiện tương tác giữa các quy trình phức tạp như vận chuyển và theo dõi hàng. Portnet cũng khiến cho việc chuyển giao thông tin hiệu quả hơn. Theo đó, các đối tác nước ngoài có thể lên kế hoạch cho hàng ở Singapore và thông tin sau đó sẽ lập tức được chuyển tới tất

cả các bên liên quan. Chính ứng dụng này đã góp phần khiến cho Singapore trở thành cảng nhộn nhịp nhất thế giới.

Sở dĩ các công ty mong muốn thuê dịch vụ logistics vì họ cho rằng các công ty cung cấp dịch vụ logistics có thể giúp họ giảm được chi phí đồng thời nâng cao được sự hài lòng của khách hàng. Bảng 1.4 cho thấy các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định thuê dịch vụ của các công ty Singapore.

Bảng 1.4: Các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định thuê dịch vụ logistics

Xếp hạng	Các yếu tố	Tỷ lệ (%)
1	Giảm chi phí	52,6
2	Nâng cao sự hài lòng của khách hàng	43,3
3	Tập trung vào lĩnh vực kinh doanh chính	36,5
4	Linh hoạt	34,2
5	Cải tiến năng suất	31,6
6	Tinh thần làm việc của nhân viên	17,1
7	Tiếp cận được công nghệ mới và chuyên gia	14,7

Nguồn: Trade Logistics in the Global Economy - World Bank 2012

Để có được thành công ngày hôm nay, Singapore đã có những đổi mới hoạt động quản lý nhà nước rất tích cực, trong đó, phải kể đến những quyết sách nhằm thu hút các công ty logistics cũng như các nhà sản xuất, kinh doanh nước ngoài như: Chương trình đẩy mạnh logistics - Logistics Enhancement and Applications Program (LEAP) trên cơ sở hợp tác giữa chính phủ và doanh nghiệp (bao gồm công ty logistics, hiệp hội công nghiệp, viện nghiên cứu và các nhà cung cấp giải pháp phần mềm); Kế hoạch xây dựng nhà kho “Zero-GST” nhằm thúc đẩy hoạt động kho bãi trong chuỗi logistics...

Trong sự đổi mới quản lý của ngành dịch vụ logistics ở Singapore, không thể phủ nhận vai trò đặc biệt quan trọng của Hiệp hội logistics Singapore (SLA - Singapore Logistics Association). Cùng với nhiệm vụ hỗ trợ và phát triển hoạt động dịch vụ logistics, SLA cũng đẩy mạnh chương trình đào tạo, huấn luyện nhằm phát triển đội ngũ lao động chuyên nghiệp và hùng hậu trong lĩnh vực dịch

vụ logistics, và đây cũng là một trong những mục tiêu chính có ý nghĩa quan trọng trong chiến lược phát triển dịch vụ logistics ở Singapore.

Mới đây, Singapore đã đưa ra chiến lược phát triển mới nhằm nâng cao lĩnh vực dịch vụ logistics nhà nước. Ban Phát triển Kinh tế của chính phủ Singapore (EDB) sẽ triển khai sáng kiến chung với các doanh nghiệp địa phương để nâng cao vai trò dịch vụ logistics của nhà nước. Chính phủ sẽ giành 1,1 tỷ Đô-la Singapore (tương đương với 815 triệu USD) mỗi năm trong vòng 5 năm tới (2010-2015), dưới các hình thức ưu đãi thuế, trợ cấp và đào tạo để tăng năng suất cho ngành dịch vụ logistics. Theo thông báo của Ngân hàng Thế giới 2010, Singapore là một trong những trung tâm dịch vụ logistics hàng đầu trên thế giới. Sự kết nối tuyệt vời của cơ sở hạ tầng và môi trường kinh doanh tốt đã thu hút rất nhiều doanh nghiệp hàng đầu về dịch vụ logistics trên thế giới đến Singapore.

Tóm lại, để trở thành trung tâm dịch vụ logistics hàng đầu trong khu vực cũng như khẳng định được vị trí trên thế giới như ngày hôm nay, Singapore đã tận dụng tốt vị thế của mình và có những chính sách, chiến lược đầu tư đổi mới quản lý dịch vụ logistics đúng đắn, hiệu quả.

1.2.3 Kinh nghiệm QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển của Trung Quốc

Dịch vụ logistics mới được hình thành và phát triển ở Trung Quốc từ những năm cuối của Thế kỷ XX. Dù vẫn còn ở giai đoạn đầu của quá trình phát triển và vẫn còn khá nhiều bất cập, nhưng dịch vụ logistics ở Trung Quốc đã đạt được những thành tựu lớn. Hiện nay, tổng giá trị thị trường dịch vụ logistics của Trung Quốc vào khoảng 81,4 tỷ USD chiếm 40,5% tổng giá trị thị trường dịch vụ logistics khu vực Châu Á - Thái Bình Dương. Tốc độ lưu thông hàng hóa của Trung Quốc có sử dụng dịch vụ logistics những năm gần đây tăng gấp hàng chục lần so với trước đây, lợi nhuận từ hoạt động dịch vụ logistics hàng năm ở Trung Quốc đạt gần 100 tỷ USD, tốc độ tăng trưởng của hơn 50% doanh nghiệp đạt khoảng 30% mỗi năm. [65]

Trong Bảng xếp hạng hiệu quả hoạt động dịch vụ logistics (Logistics Performance Index-LPI) của Ngân hàng thế giới năm 2012, Trung Quốc đứng ở

vị trí thứ 26, Hongkong đứng thứ 2 trong tổng số 150 quốc gia, vùng lãnh thổ được nghiên cứu.

Hầu hết các công ty cung cấp dịch vụ logistics nhất là dịch vụ logistics cảng biển hoạt động tại thị trường Trung Quốc đều có tốc độ tăng doanh thu cao. Tuy nhiên, phần lớn thu nhập từ dịch vụ logistics ở Trung Quốc rơi vào tay các doanh nghiệp có trụ sở tại Bắc Mỹ hoặc Châu Âu hơn là các công ty dịch vụ logistics Trung Quốc - đây là thực trạng chung ở các nước đang phát triển.

Thành công của ngành dịch vụ logistics cảng biển Trung Quốc dựa trên sự đổi mới QLNN, Nhà nước đã ban hành các văn bản pháp luật, xây dựng chính sách, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển dịch vụ logistics cảng biển đúng đắn, đồng bộ từ cấp Trung ương đến địa phương và sự quan tâm đầu tư hợp lý của doanh nghiệp đối với loại hình dịch vụ này. Từ tháng 12/2005, Chính phủ Trung Quốc cho phép được thành lập công ty 100% vốn nước ngoài, điều này đã tạo điều kiện cho các công ty nước ngoài có thể thâm nhập sâu vào thị trường dịch vụ logistics cảng biển Trung quốc. Bên cạnh đó, Trung Quốc đã tập trung xây dựng và phát triển đồng bộ mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt, đường sông, đường biển và đường hàng không kết nối với hệ thống cảng biển. Đồng thời, cũng rất chú trọng xây dựng hệ thống kho bãi và phát triển hệ thống thông tin liên lạc, áp dụng các công nghệ tiên tiến của thế giới vào lĩnh vực dịch vụ logistics nói chung và dịch vụ logistics cảng biển nói riêng.

Kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển tại thị trường Trung Quốc đang phát triển theo chiều sâu, đáp ứng mọi nhu cầu của dây chuyền chuyển phát nhanh hàng hoá. Trung Quốc đã tổ chức tốt thu thập, xử lý, cung cấp thông tin dự báo và định hướng về thị trường trong và ngoài nước đối với dịch vụ logistics cảng biển. Mục đích của dịch vụ logistics là biến các công ty kinh doanh dịch vụ kho vận và vận tải toàn cầu thành con mắt của thị trường Trung Quốc, biến các ngành vận tải Trung Quốc thành những mắt xích quan trọng không thể thiếu trong kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển. Thêm vào đó, sau khi gia nhập WTO, Trung Quốc cam kết sẽ là trung tâm phân phối sản phẩm công nghiệp vận

tải và dịch vụ kho vận cho các công ty nước ngoài. Các nhà kinh doanh nước ngoài cũng cam kết sẽ sử dụng các sản phẩm của dịch vụ vận tải và kho vận được nhập khẩu từ thị trường Trung Quốc. Những dịch vụ logistics chủ yếu đang được cung cấp tại Trung quốc hiện nay là các dịch vụ vận chuyển đường không và nhất là đường biển, quản lý hàng vận chuyển, dịch vụ kho vận, đóng gói, chuyển phát nhanh, vận tải và chuỗi cung ứng, đặc biệt là dịch vụ quản lý các nhà cung cấp. Dịch vụ quản lý nhà cung cấp là một dịch vụ mới và hứa hẹn tiềm năng phát triển rất lớn. Các nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3 đã cung cấp dịch vụ quản lý các nhà cung cấp, nhằm làm tăng khả năng kiểm soát các công ty đặt hàng, giúp thiết lập một quy trình cho việc quản lý hàng hoá trên suốt hành trình từ kho của nhà sản xuất đến tay khách hàng cuối cùng và cũng góp phần vào việc quản lý chất lượng sản phẩm.

Đến nay, các nhà cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3 đều đã tạo cho mình ít nhất một chỗ đứng trên thị trường dịch vụ logistics Trung Quốc và ngày càng có nhiều công ty cung cấp dịch vụ logistics bên thứ 3 tham gia vào thị trường dịch vụ logistics cảng biển. Sau khi Trung Quốc có chính sách cho phép thành lập công ty 100% vốn nước ngoài vào tháng 12/2005, nhiều công ty nước ngoài đã thâm nhập sâu vào thị trường dịch vụ logistics cảng biển của Trung Quốc như Ryder System, Penske Logistics, Schneider Logistics, APL Logistics,... Các công ty đang hoạt động khá thành công tại thị trường dịch vụ logistics cảng biển và đều tập trung đầu tư vào hệ thống kho bãi rộng và hiện đại, hệ thống trạm phân phối với phạm vi phân phối rộng khắp. (DHL Global Forwarding China đạt xấp xỉ 2% thị phần vận chuyển hàng hoá đường biển của Trung Quốc).

Để thực hiện những mục tiêu chiến lược của mình, Trung Quốc đã và đang đầu tư rất nhiều cho việc xây dựng các trung tâm dịch vụ logistics quốc tế và cảng biển tại các vị trí chiến lược trên lãnh thổ Trung Quốc: Công viên dịch vụ logistics Xiangyang Guobang (tỉnh Hubei) trải rộng trên khu vực 333.335m², trung tâm dịch vụ logistics Shatina (Thành phố Dongguan), cảng biển Shanghai, Shengzhen, Chendu...

Mới đây, Trung Quốc xây dựng trung tâm dịch vụ logistics cảng biển quốc tế Xiamen tại khu vực cảng Dongdu của Xiamen với diện tích 420.000m², một phần quan trọng của công viên hiện đại Xiamen trị giá 800 triệu Nhân dân tệ (104 triệu USD). Kể từ khi trung tâm hoạt động vào năm 2009, tất cả các văn phòng hải quan và thanh tra của cảng Dongdu, khu hàng Xiangyu và công viên dịch vụ logistics Xiamen đã được chuyển đến trung tâm dịch vụ logistics mới, có dịch vụ thông quan tương tác một cửa và các dịch vụ logistics cảng biển hỗ trợ.

Bảng 1.5: Thứ hạng các cảng container hàng đầu thế giới năm 2012

Vị trí	Tên cảng	Sản lượng (triệu TEU)
1	Shanghai, China	32,53
2	Singapore, Singapore	31,65
3	Hong Kong, China	23,10
4	Shenzhen, China	22,94
5	Busan, South Korea	17,04
6	Ningbo-Zhoushan, China	16,83
7	Guangzhou Harbor, China	14,74
8	Qingdao, China	14,50
9	Jebel Ali, Dubai, United Arab Emirates	13,30
10	Tianjin, China	12,30
26	Ho Chi Minh, Vietnam	5,19

Nguồn: (WSC) World Shipping Council - Cộng đồng vận tải biển thế giới 2013

Nhờ có điều tiết lưu thông hành hóa theo định hướng phát triển kinh tế xã hội của nhà nước và theo quy định của pháp luật. Trung Quốc tập trung được vào việc phát triển mạnh hệ thống cảng biển. Theo danh sách các cảng container hàng đầu thế giới của tạp chí Thương mại Newark thì 6/9 cảng lớn nhất thế giới hiện nay là ở Trung Quốc. Trong đó, Shanghai (Thượng Hải) đang nổi lên là một cảng trung chuyển lớn, sánh ngang với Singapore, Hongkong với lượng hàng hoá trung chuyển ngày càng tăng. Kể từ năm 2011, Shanghai đã vượt qua Singapore và Hongkong trở thành cảng nhộn nhịp đứng thứ nhất trên thế giới với

31,74 triệu TEU, thứ hai là Singapore (29,94 triệu TEU). Năm 2012, lượng container qua cảng Shanghai đạt 32,53 triệu TEU. (Bảng 1.5)

Hiện nay hầu hết các công ty dịch vụ logistics hàng đầu trên thế giới đã thâm nhập vào thị trường Trung Quốc. Việc xuất hiện ngày càng nhiều các công ty kinh doanh vận tải và dịch vụ kho vận nước ngoài tại Trung Quốc đã và đang đặt các công ty tham gia dịch vụ logistics cảng biển của Trung Quốc đứng trước xu thế cạnh tranh gay gắt. Tuy nhiên, với sự phát triển vượt bậc của nền kinh tế và dòng chảy của nguồn vốn đầu tư nước ngoài vào Trung Quốc, nhu cầu về dịch vụ logistics cảng biển ở nước này vẫn không ngừng tăng và dịch vụ logistics này tiếp tục phát triển mạnh mẽ chứng tỏ QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển ở Trung Quốc đang đi đúng hướng.

1.2.4 Kinh nghiệm QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển của Nhật Bản

Chính phủ Nhật Bản rất chú trọng đến việc đổi mới quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics nhất là dịch vụ logistics cảng biển bằng việc sửa đổi những chính sách, đường lối phát triển dịch vụ logistics với mục tiêu ủng hộ công cuộc cải tổ cơ cấu thị trường dịch vụ logistics và ngành dịch vụ logistics cảng biển. Ưu tiên trước hết là nhằm giành cho hệ thống phân phối hiệu quả và chính xác nhằm nâng cao tính cạnh tranh quốc tế của hệ thống cảng biển. Chi phí dịch vụ logistics của Nhật Bản chỉ chiếm khoảng 11% GDP, trong đó, chi phí cho giao thông vận tải chiếm 52,66%, chi phí kho bãi chiếm 19,67%, chi phí đóng gói chiếm 6,75%, chi phí chất, dỡ hàng hóa chiếm 12,33% và chi phí hành chính chiếm 8,59%. [2]

Nhằm đổi mới quản lý dịch vụ logistics, Nhật Bản chú trọng vào 2 chiến lược phát triển cơ bản sau:

Thứ nhất, tập trung hợp lý hóa dịch vụ logistics ở các thành phố cảng. Ngay từ những năm 1960, Nhật Bản đã xây dựng và phát triển các bãi kho vận hậu cần xung quanh các thành phố cảng lớn và gần các điểm mấu chốt giao thông vận tải. Các bãi kho vận hậu cần đều tập trung vào việc hợp lý hóa các dịch vụ logistics thành phố cảng. Bãi kho vận Hanshin được xây dựng năm 1991 là tổ hợp của 64 doanh nghiệp lớn. Bốn trung tâm kho vận hậu cần của Nhật Bản

tại Tokyo, bao gồm trung tâm kho vận hậu cần Kasai (Đông Tokyo), Hoping Island (Nam Tokyo), Oshima (Tây Tokyo) và Adachi (Bắc Tokyo) đã tạo thành một mạng lưới giao thông vận tải bao quanh thành phố và liên kết tới thành phố cảng Yokohama tạo thành mạng cung cấp dịch vụ logistics rộng khắp.

Thứ hai, chính phủ Nhật Bản trực tiếp chỉ đạo, dẫn dắt việc phát triển ngành dịch vụ logistics cảng biển. Chính phủ Nhật Bản giữ vai trò quan trọng trong việc xây dựng các kho vận hậu cần và coi việc phát triển ngành logistics nói chung và logistics cảng biển hiện đại là chiến lược quan trọng để nâng cao vị thế quyền lực quốc gia. Chính phủ Nhật Bản là người đóng vai trò chính trong việc duy trì hoạt động của hệ thống cảng biển quốc gia cũng như đội tàu biển và mọi quyết định về cảng đều do Chính phủ đưa ra. Nhật Bản rất chú trọng đến hiệu quả và hoạt động kiểm soát vĩ mô đối với dịch vụ logistics cảng biển. Những lĩnh vực sau được chính phủ đặc biệt chú ý:

- *Tập trung vào việc lập quy hoạch:* Bằng cách sắp xếp kế hoạch phát triển các bãi kho vận hậu cần và các thiết bị trong dịch vụ logistics cảng biển, chính phủ Nhật Bản đã chọn lựa những vị trí thích hợp ở gần các khu liên kế thành phố, bên cạnh các tuyến giao thông nội bộ và các đường giao thông huyết mạch chính nối liền các thành phố cảng để xây dựng các kho vận hậu cần. Kho chứa hàng được xây dựng ở gần các cảng biển lớn, có hệ thống giao thông vận tải thông suốt với tổng diện tích hơn 800.000ha bề mặt trên khắp nước Nhật. Hệ thống kho bãi cung cấp đa dạng các chức năng dịch vụ như: kho làm lạnh, kho giữ ẩm... và hàng loạt các dịch vụ bảo quản thực phẩm, thuốc men và các sản phẩm nhạy cảm khác.

- *Hoàn thiện các chính sách ưu đãi hỗ trợ và khuyến khích phát triển dịch vụ logistics cảng hiện đại:* Bằng cách hoàn thiện hệ thống đường xá, nâng cấp hệ thống giao thông vận tải đường sông, biển, giảm tắc nghẽn giao thông đường bộ và phát triển mạng lưới giao thông vận tải liên kết, chính phủ Nhật Bản ban hành hàng loạt chính sách khuyến khích thích hợp như giảm một số sự điều chỉnh, thành lập những tổ chức liên kết và cung cấp sự trợ giúp chính thức. Chính phủ

Nhật Bản thường bán đất với giá thấp để xây dựng các kho vận hậu cần. Do vậy, nhiều công ty tư nhân đã vay tiền ngân hàng để xây dựng các kho bãi hậu cần. Ngoài ra, chính phủ Nhật Bản còn giành một khoản cho vay ưu đãi cho các công ty tư nhân và giúp họ hoàn thiện các kho hậu cần cho cảng biển.

- *Trực tiếp đầu tư vốn lớn để xây dựng kho vận hậu cần cảng biển:* Năm 1997, chính phủ soạn thảo đề cương kế hoạch quản lý hoàn chỉnh đối với dịch vụ logistics, giành khoản kinh phí lớn để xây dựng cơ sở hạ tầng cho dịch vụ logistics bao gồm đường sắt, đường bộ, đường hàng không và cơ sở cầu cảng. Ví dụ, trung tâm dịch vụ logistics lớn và phát triển nhất của Nhật Bản là trung tâm giao nhận hàng hóa Hoping Island với chi phí xây dựng là 57.2 tỉ yên Nhật. Trong đó, 70% là chi phí của các tổ chức tài chính trung tâm, 20% chi phí của các ngân hàng địa phương và 10% chi phí là của các doanh nghiệp.

Hiện tại, Nhật Bản sở hữu một hệ thống dịch vụ logistics cảng được qui hoạch trên toàn bộ lãnh thổ. Hệ thống đường cao tốc đã bao trùm lên tất cả 4 đảo lớn của đất nước nối các cảng biển lớn. Các đường cao tốc này đã xuyên suốt tới tận đảo Honshu, Kyushu ở phía Nam và đảo Hokkaido ở phía Bắc. Tất cả các đảo đều được nối liền bởi các cầu và các đường hầm xuyên biển làm tăng sự kết nối giữa các cảng biển. Mạng lưới thông tin bao trùm khắp nơi trên đất nước. Tính hiệu quả của dịch vụ logistics cảng biển của Nhật Bản đã vượt cả châu Âu, châu Mỹ và trở thành quốc gia cung cấp dịch vụ logistics cảng hàng đầu thế giới.

1.2.5 Một số bài học kinh nghiệm về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

Qua việc nghiên cứu QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển ở một số nước và thành phố trên thế giới có thể rút ra một số kinh nghiệm có thể tham khảo cho việc QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng như sau:

+ Chính phủ nhận thức rõ vai trò của dịch vụ logistics cảng biển với sự phát triển của đất nước cũng như nhận thức đầy đủ thế mạnh, điểm yếu, cơ hội và đe dọa đối với hệ thống dịch vụ logistics cảng biển. Từ nhận thức đó, Chính phủ đặt mục tiêu phát triển khu vực cảng trở thành trung tâm dịch vụ logistics tích hợp các kinh nghiệm từ các nước hàng đầu thế giới về năng lực vận tải hàng hải,

đường bộ, xếp dỡ, lưu kho, thủ tục hành chính và liên kết mạng kết hợp với công nghệ thông tin vượt trội.

+ Xây dựng khuôn khổ pháp lý đồng bộ, thống nhất là điều kiện quan trọng cho việc QLNN đối với dịch vụ logistics cảng, đặc biệt với các nước đang phát triển cần có hệ thống pháp luật và chính sách hướng tới thu hút đầu tư nước ngoài vào phát triển dịch vụ logistics cảng. Cần có “bàn tay hữu hình” của Nhà nước, thành lập Ủy ban quốc gia về dịch vụ logistics để gắn kết, thống nhất quản lý, tổ chức thực hiện những chương trình trọng điểm và phối hợp các ngành hiệu quả hơn, trọng tâm hơn cho dịch vụ logistics cảng biển.

+ Tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho dịch vụ logistics cảng như ưu đãi thuế cho các công ty dịch vụ logistics cảng; Nâng cao vai trò QLNN đối với dịch vụ logistics cảng bằng việc đầu tư kinh phí cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics dưới các hình thức ưu đãi thuế, trợ cấp và đào tạo để tăng năng suất và hiệu quả cho dịch vụ logistics tại cảng biển.

+ Hình thành Quỹ Hàng hải hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực cho dịch vụ logistics và phát triển kinh doanh cho các công ty dịch vụ logistics; Thành lập Hiệp hội dịch vụ logistics cảng với nhiệm vụ hỗ trợ và phát triển hoạt động dịch vụ logistics cảng, đẩy mạnh chương trình đào tạo, huấn luyện nhằm phát triển đội ngũ lao động chuyên nghiệp và hùng hậu trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng, coi đây là một trong những mục tiêu chính có ý nghĩa quan trọng trong chiến lược phát triển dịch vụ logistics cảng biển.

+ Khuyến khích các công ty trong nước liên doanh với các hãng nước ngoài để thiết lập hệ thống dịch vụ logistics toàn cầu, các công ty đa quốc gia, các nhà dịch vụ logistics quốc tế đặt trụ sở tại khu vực cảng bên cạnh việc đầu tư vào các công trình kết cấu hạ tầng cho dịch vụ logistics quan trọng, có quy mô lớn, hiện đại. Chính phủ cần cho phép được thành lập công ty dịch vụ logistics 100% vốn nước ngoài. Sử dụng hệ thống các công ty cung cấp dịch vụ logistics nhằm chuyên môn hóa giúp giảm được chi phí đồng thời nâng cao được sự hài lòng của khách hàng. Phát huy những sáng kiến, kinh nghiệm nhằm thu hút các công

ty dịch vụ logistics cũng như các nhà sản xuất, kinh doanh nước ngoài đầu tư vào kinh doanh tại khu vực cảng biển.

+ Hoàn thiện các chính sách ưu đãi hỗ trợ và khuyến khích phát triển ngành dịch vụ logistics hiện đại, hoàn thiện hệ thống đường xá, nâng cấp hệ thống giao thông vận tải đường sông, biển, giảm tắc nghẽn giao thông đường bộ thành phố và phát triển mạng lưới giao thông vận tải liên kết. Tập trung đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng cả đường biển, đường bộ, đường sắt và đường không cũng như hạ tầng công nghệ thông tin nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển. Đầu tư xây dựng hệ thống cảng biển nhất là cảng container tạo điều kiện thu hút tàu thuyền trong khu vực. Đầu tư nhiều cho việc xây dựng các trung tâm dịch vụ logistics cảng biển quốc tế tại các vị trí chiến lược trên lãnh thổ. Xây dựng hệ thống quản lý các phương tiện vận tải nhất là hệ thống ô tô chuyên chở container một cách có hiệu quả.

+ Tập trung vào việc lập quy hoạch sắp xếp kế hoạch phát triển các bãi kho vận hậu cần và các thiết bị trong ngành dịch vụ logistics cảng biển, chọn lựa những vị trí thích hợp ở gần các khu liên kết thành phố, cụm công nghiệp, vùng kinh tế trọng điểm. Ưu tiên đầu tư vào hệ thống kho bãi với đầy đủ trang thiết bị hiện đại, được máy tính hoá. Hệ thống cảng biển, công ty vận tải biển, hãng hàng không, công ty dịch vụ logistics cảng biển được liên kết thành một chuỗi dịch vụ theo đúng mô hình một cửa (One - Stop Shop). Xây dựng và phát triển các bãi kho vận xung quanh các cảng và gần các điểm mấu chốt giao thông vận tải. Các bãi kho vận hậu cần cần tập trung vào việc hợp lý hóa với các dịch vụ logistics cảng biển.

+ Tạo bước ngoặt quan trọng đối với nền kinh tế bằng việc ứng dụng công nghệ thông tin vào trong hầu hết các khâu của dịch vụ logistics cảng. Việc đẩy mạnh ứng dụng thông tin vào trong hoạt động dịch vụ logistics và phát triển kinh doanh dịch vụ logistics điện tử (E-Logistics), giúp cho các công ty có thể giao sản phẩm theo yêu cầu của khách hàng và cung cấp các dịch vụ gia tăng. Ngoài ra, việc ứng dụng công nghệ thông tin còn giúp tiết kiệm được thời gian, giảm

thiểu chi phí kiểm kê sổ sách, giấy tờ, giảm thiểu tổn thất trong quá trình lưu kho và thời gian lưu kho, nhằm đơn giản hoá trong việc tiến hành các thủ tục hành chính liên quan tới hoạt động xuất nhập khẩu, thông quan và trung chuyển. Giúp cho hoạt động dịch vụ logistics tiết kiệm được thời gian và chi phí trong khi hàng nằm tại cảng chờ thông quan, nâng cao năng lực cạnh tranh với các nước trong khu vực và trên thế giới. Thêm vào đó, việc ứng dụng mạng lưới cổng (Portnet) đã giúp ngành dịch vụ logistics cảng quản lý thông tin tốt hơn, đảm bảo thông tin thông suốt hơn từ các hãng tàu, các nhà vận tải đến các nhà giao nhận hàng hoá và các cơ quan chính phủ.

CHƯƠNG 2 - THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI DỊCH VỤ LOGISTICS Ở CẢNG HẢI PHÒNG

2.1 Đánh giá thực trạng và tiềm năng về dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

2.1.1 Quá trình hình thành và phát triển của cảng Hải Phòng

TP Hải Phòng là thành phố cảng lớn nhất phía Bắc có vị trí chiến lược, cửa ngõ ra biển kết nối với thế giới của cả miền Bắc. Do vậy hệ thống cảng biển của thành phố được chú trọng đầu tư mở rộng từ rất sớm. Vào những năm cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20, Hải Phòng đã được người Pháp xây dựng như một trung tâm thương mại, tài chính và đặc biệt nhất là cảng biển có tiếng tăm của Thái Bình Dương. Đầu thế kỷ XX, cảng Hải Phòng đã có mối quan hệ gắn bó với nhiều cảng lớn ở Đông Nam Á, châu Á, châu Đại Dương, Bắc Mỹ, ven Ấn Độ Dương, Địa Trung Hải, Đại Tây Dương, biển Bắc Âu...

Cảng Hải Phòng là một cụm cảng biển tổng hợp cấp quốc gia, cùng với Cảng Sài Gòn là 1 trong 2 hệ thống cảng biển lớn nhất Việt Nam, hiện đang được Chính phủ nâng cấp. Nằm trên tuyến đường giao thông trên biển, kết nối Singapore với Hồng Kông và các cảng của Đông Á và Đông Bắc Á.

Cảng Hải Phòng bao gồm hơn 40 bến cảng khác với các chức năng khác nhau, như vận tải hàng rời, vật tư, sắt thép, container, chất hóa lỏng (xăng, dầu, khí đốt), bến cảng cho đóng tàu, bến cho tàu vận tải đường sông nhỏ...

Cảng Hải Phòng là một thương cảng lớn, từng bước được xây dựng thành một cảng biển có công nghệ xếp dỡ hiện đại, tiên tiến, luôn đóng vai trò là cửa chính ra biển, "Cửa khẩu" giao lưu quan trọng nhất của các tỉnh phía Bắc và sự nghiệp công nghiệp hóa hiện đại hoá đất nước. Hàng hoá xuất nhập khẩu của 17 tỉnh phía Bắc và hàng quá cảnh của Bắc Lào và Nam Trung Quốc... thông qua cảng Hải Phòng đã đến với thị trường các nước và ngược lại. Ngoài công ty TNHH một thành viên Cảng Hải Phòng (đổi tên thành công ty cổ phần Cảng Hải Phòng tháng 6/2014) có tổng chiều dài cầu tàu khoảng 3500m, là một cảng tổng

hợp. Hàng bách hoá truyền thống được xếp dỡ ở khu vực Hoàng Diệu và hàng container ở các khu Chùa Vẽ và Tân Cảng. Còn có các doanh nghiệp cảng biển khác ở cảng Hải Phòng đều là những cảng có qui mô nhỏ, một số được tách ra cổ phần hóa như Vật cách, Đoạn Xá, Công ty CP phát triển cảng Đình Vũ. Một số cảng mới được xây dựng như cảng Dầu khí, cảng Đông Hải, 128 Hải quân, Green Port, DAP Đình Vũ...Song song với sự phát triển tăng trưởng về số lượng cảng và lượng hàng hóa thông qua, cơ cấu hàng qua cảng hiện nay đã có sự thay đổi khác nhiều so với trước.



Hình 2.1. Vị trí các cảng của cảng Hải Phòng

Nguồn: <http://haiphong.gov.vn/Portal/Default.aspx>

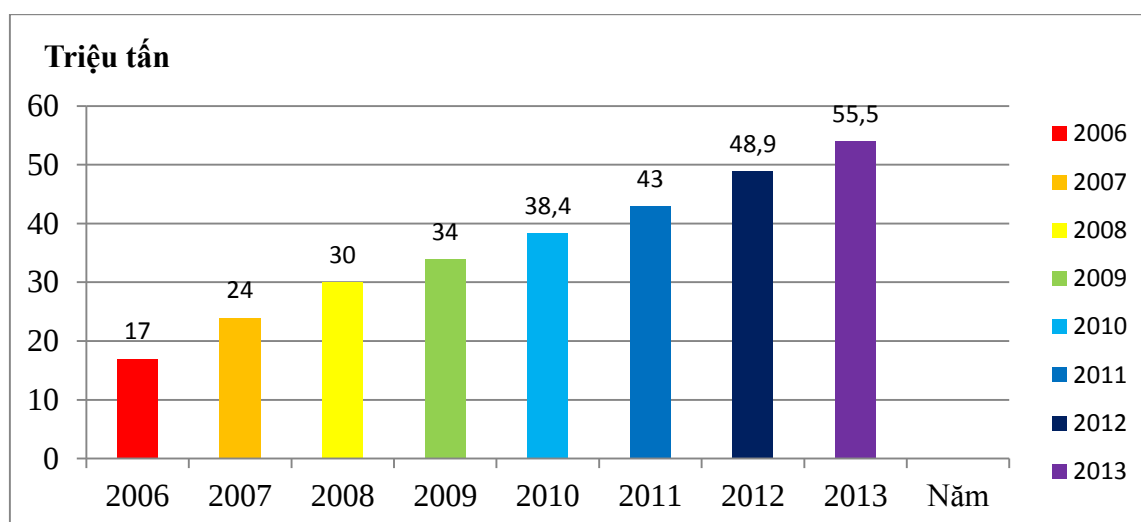
Trong tình hình lượng hàng tăng nhanh hơn so với dự báo và tiến độ đầu tư phát triển không theo kịp nhu cầu của thị trường, trong một số năm qua cảng Hải Phòng đã liên tục phải đối mặt với tình trạng hoạt động quá tải, và không chỉ các cảng biển, hệ thống giao thông thủy, bộ và đường sắt gắn liền với cảng cũng phải chịu những áp lực nặng nề từ việc gia tăng hoạt động của cảng. Do tính chất của dòng hàng hóa đến cảng theo mùa vụ và sự mất cân đối giữa lượng hàng xuất và hàng nhập, hoạt động của cảng và hoạt động giao thông vận tải gắn liền với cảng đã gặp không ít khó khăn ở những kỳ cao điểm.

Trong những năm qua được sự quan tâm của Đảng, Nhà nước và TP Hải Phòng (Nghị quyết số 32/NQ-TW ngày 05/08/2003 của Bộ chính trị về xây dựng và phát triển TP Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước) hệ thống cảng Hải Phòng đã không ngừng phát triển cả về số lượng và chất lượng, phục vụ đắc lực cho sự nghiệp phát triển kinh tế xã hội của đất nước và thành phố. Với tổng chiều dài cầu cảng hơn 10,5km, chiếm một phần tư chiều dài cầu cảng của cả nước. Đã có 5 cầu cảng cho tàu 20.000 DWT (dài 900 m. - Đã có 13 cầu cảng chuyên dùng xếp dỡ container trong đó có 8 cầu tàu được trang bị hệ thống thiết bị xếp dỡ chuyên dùng hiện đại. Trong vòng 05 năm trở lại đây mức tăng trưởng tổng sản lượng thông qua cảng liên tục đạt mức từ 10 đến 15%/năm. Sản lượng thông qua năm 2006 đạt gần 17 triệu tấn, năm 2013 lên đến 55,5 triệu tấn, tương đương với nguồn thu hải quan trên 40.000 tỷ đồng, sức vươn của cảng Hải Phòng đã đóng góp nguồn lợi to lớn cho đất nước. Lượng hàng qua cảng tăng kỷ lục, vượt xa dự báo là sự khẳng định. Nhiều Cảng đã ứng dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin trong khai thác và quản lý cảng kết hợp với cải cách thủ tục hành chính của các cơ quan QLNN đã tạo thông thoáng cho chủ hàng, chủ tàu giao nhận hàng hoá nhanh giảm lượng hàng tồn đọng tại cảng.

Ngày nay, cảng Hải Phòng trở thành một trong những thương cảng lớn và hiện đại ở khu vực Đông Nam Á với vật chất cầu bến cho phép tàu chở container có trọng tải hơn 10 nghìn DWT vào làm hàng. Được trang bị những thiết bị làm hàng container hiện đại như hệ thống cần cẩu giàn, cần cẩu bãi có sức nâng lớn, chỉ trong vòng 10 - 12 giờ có thể giải phóng xong tàu hơn 1 vạn tấn, giúp các tàu biển trong và nước ngoài quay vòng nhanh chóng theo đúng lịch tàu của các tuyến hàng hải quốc tế. Cuộc cách mạng tin học tại cảng Hải Phòng, đã làm cho việc quản lý hàng hoá, nhất là container được chặt chẽ, khách hàng qua sơ đồ trên màn hình biết hàng của mình nằm ở lô bãi nào trong cảng, giúp cho việc rút hàng nhanh chóng cũng như thanh toán, trả tiền trả hàng dễ dàng rút ngắn thời gian so với trước đây rất nhiều. Năm 2002, lần đầu tiên cảng Hải Phòng vượt qua con số hơn 10 triệu tấn hàng thông qua đưa tốc độ tăng trưởng bình quân về

sản lượng là 13,7% và số lượt tàu biển ra vào làm hàng mỗi năm đạt gần 3.000 lượt, chiếm một vai trò chủ đạo trong các cảng thuộc khu vực Đông Bắc, chiếm 75% sản lượng hàng hoá thông qua khu vực cảng biển Đông Bắc và chiếm 80% sản lượng hàng hoá XNK thông qua nhóm cảng biển Đông Bắc.

Kết quả thực hiện thể hiện bằng tổng số lượng hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng đến năm 2013 (hình 2.2)



Nguồn: Niên giám thống kê thành phố Hải Phòng qua các năm

Hình 2.2. Thống kê hàng hóa qua cảng Hải Phòng

Hướng tới mục tiêu trên 40 triệu tấn hàng từ năm 2010 trở đi, cảng Hải Phòng luôn hướng ra biển lớn bằng cuộc hành trình xây dựng cơ sở vật chất cho các giai đoạn phát triển của mình từ cảng chính tới cảng Chùa Vẽ, cảng Đình Vũ vươn tới Lạch Huyện xây dựng cảng trung chuyển tại đây vào những năm tới.

Những năm qua, được sự lãnh đạo, chỉ đạo giúp đỡ của các Bộ, Ngành, TP Hải Phòng và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam mặc dù gặp không ít khó khăn thách thức, nhưng cảng Hải Phòng không ngừng phát huy nội lực, tranh thủ từng bước thực hiện đổi mới công tác tổ chức, quản lý khai thác cảng, quan tâm chú trọng công tác đào tạo phát triển nguồn nhân lực, không ngừng đầu tư cơ sở hạ tầng trang thiết bị xếp dỡ để mở rộng sản xuất, nâng cao năng lực cạnh tranh.

Cùng với lượng hàng hóa thông qua cảng thì khối lượng hành hóa vận chuyển cũng không ngừng tăng (Bảng 2.1)

Bảng 2.1. Khối lượng hàng hóa vận chuyển của cảng Hải Phòng

Đơn vị tính: 1000 tấn

	2007	2009	2010	2011	2013
Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển	43.841	61.003	71.349	83.837,8	100.057,3
Tăng trưởng (%)	18,21	10,39	16,95	9,79	8,7
<i>Phân theo thành phần kinh tế</i>					
Nhà nước	12.206	14.950	15.878	16.621,3	13472,2
Ngoài nhà nước	30.482	45.131	54.719	66.253,3	85.643,1
Có vốn đầu tư nước ngoài	1.153	922	752	964,2	942,1
<i>Phân theo ngành vận tải</i>					
Đường bộ	24.480	34.299	39.886	53.905,8	69557,5
Đường thủy	19.361	26.705	31.463	9.815,5	5289,3

Nguồn: Niên giám thống kê TP Hải Phòng các năm

Tuy nhiên, cùng với xu thế phát triển, hội nhập, mở cửa của nền kinh tế đất nước, nhất là trong điều kiện Việt Nam đã gia nhập Tổ chức Thương mại thế giới WTO, nền kinh tế nước ta đã hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế toàn cầu; Hiệp hội Cảng biển Việt Nam là thành viên Hiệp hội Cảng biển các nước Đông Nam Châu Á và hội nhập toàn diện vào nền kinh tế quốc tế, trong đó có lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển đã trở thành một nhu cầu tất yếu khách quan, tiến bộ trong những năm qua của cảng Hải Phòng chưa tương xứng với tốc độ tăng trưởng chung của nền kinh tế và tiềm năng khai thác cảng biển trong khu vực.

Cảng Hải Phòng từ khi thành lập đến nay đã có quan hệ hợp tác lâu dài với nhiều Hội và Hiệp hội khác nhau như: Là thành viên sáng lập Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (Vietnam Seaport Association - VPA). Hội viên đầy đủ của Hiệp hội Cảng biển ASEAN (Asean Port Association). Tham gia Hiệp hội chủ tàu Việt Nam, Hiệp hội đại lý và môi giới hàng hải Việt Nam, Hiệp hội giao nhận Việt Nam. Là Thành viên của IMO Việt Nam tham gia các công ước quốc tế về Bộ

luật An ninh Cảng biển (ISPS), Bộ luật chống ô nhiễm hàng hải (MARPOL 73/78). Hội viên Phòng thương mại và công nghiệp Việt Nam (VCCI). Có mối quan hệ và hợp tác trên nhiều lĩnh vực: đào tạo, kinh doanh, trao đổi thông tin điện tử, chuyển giao công nghệ... với các Công ty vận tải biển lớn trong khu vực và trên thế giới. Là cảng kết nghĩa với Cảng Trạm Giang (Trung Quốc), Rotterdam (Hà Lan), Genoa (Ý), Cảng Seattle (Mỹ)

Bên cạnh những kết quả đã đạt được, vẫn còn một số tồn tại ảnh hưởng lớn đến sự phát triển và hội nhập của cảng cần được khắc phục như: Cơ chế quản lý hiện nay còn tạo ra sức ỳ lớn, chưa nhạy bén. Mô hình tổ chức còn cồng kềnh, kém hiệu quả. Chi phí sản xuất còn lớn, hiệu quả đầu tư chưa cao. Chất lượng dịch vụ cảng mặc dù đã được cải thiện, song vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu về năng suất, chất lượng, hiệu quả; khả năng cạnh tranh của cảng còn thấp.

2.1.2 Hệ thống hoạt động dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Căn cứ vào mô hình logistics cảng biển được trình bày ở phần 1.1.1.3 ta có thể đi sâu nghiên cứu về hệ thống hoạt động dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Để các hệ thống liên kết được chặt chẽ với nhau phải nói đến hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông cho dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nó góp phần quyết định đến toàn bộ hoạt động của hệ thống dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

2.1.2.1 Hệ thống cơ sở hạ tầng cho dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Hạ tầng cơ sở của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng bao gồm hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, đường biển, đường sông, đường hàng không, kho bãi, truyền thông và thông tin. Dưới đây là một số đánh giá thực trạng của hệ thống cơ sở hạ tầng phục vụ phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

+ Hệ thống đường bộ

Cảng Hải Phòng được kết nối nhiều tuyến quốc lộ như: Quốc lộ 5A (Hà Nội - Hải Dương - Hải Phòng) chiều dài là 102 km; Đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng (Hà Nội - Hải Dương - Hải Phòng) chiều dài là 105,5 km, lộ giới 100m; Quốc lộ 10 lộ giới 61,5 m, (Uông Bí - Hải Phòng - Thái Bình - Nam Định - Ninh Bình) chiều dài là 151 km; Đường xuyên đảo Hải Phòng - Cát Bà: dài 35 km;

Quốc lộ 37: chiều dài 20,1 km, lộ giới 52,0 m; Đường cao tốc Quảng Ninh - Hải Phòng - Ninh Bình (Đường cao tốc ven biển): có dự án qua Hải Phòng 43,8 km, lộ giới 120,0 m; Dự án đường bộ ven biển Việt Nam (Chiều dài 3.127 km).

Năm 2011, Thủ tướng đã phê duyệt kết quả đàm phán dự án "Phát triển giao thông đô thị TP Hải Phòng" với tổng mức đầu tư 276,611 triệu USD. Dự án "Phát triển giao thông đô thị TP Hải Phòng" được thực hiện trong 5 năm, từ năm 2011 và dự kiến hoàn thành vào năm 2016. Đồng thời, vận hành nâng cao thể chế năng lực quản lý giao thông vận tải, lập và thực hiện quy hoạch về giao thông đô thị, vận tải công cộng góp phần nâng cao năng lực giao thông cho cảng.

+ Hệ thống đường sắt

Cảng Hải Phòng có một tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, do Pháp xây dựng từ năm 1901 với chiều dài 102 km. Được sử dụng để vận chuyển hành khách và hàng hóa, tuyến đường sắt này đang có kế hoạch nâng cấp và điện khí hóa, gần như song song với quốc lộ 5A, đi qua địa phận các tỉnh thành: Hải Phòng, Hải Dương, Hưng Yên, Hà Nội.

+ Hệ thống cảng biển

Cảng Hải Phòng là đầu mối giao thông quan trọng, cửa ngõ chính ra biển của cả miền Bắc. Chính vì thế mà hệ thống cảng biển phát triển. Vào những năm cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20, TP Hải Phòng đã được người Pháp xây dựng như một trung tâm thương mại, tài chính và đặc biệt nhất là cảng biển có tiếng tăm của Thái Bình Dương. Đầu thế kỷ XX, cảng Hải Phòng đã có mối quan hệ gắn bó với nhiều cảng lớn ở Đông Nam Á, châu Á, châu Đại Dương, Bắc Mỹ, ven Ấn Độ Dương, Địa Trung Hải, Đại Tây Dương, biển Bắc Âu...Cảng Hải Phòng là một cụm cảng biển tổng hợp cấp quốc gia, cùng với cảng Sài Gòn là 1 trong 2 hệ thống cảng biển lớn nhất Việt Nam, hiện đang được Chính Phủ nâng cấp. Cảng Hải Phòng nằm trên tuyến đường giao thông trên biển, kết nối Singapore với Hồng Kông và các cảng của Đông Á và Đông Bắc Á. Cảng Hải Phòng bao gồm hơn 40 cảng lớn nhỏ, ngoài các cảng tổng hợp, cảng container còn có hơn 20 bến cảng với các chức năng khác nhau, như vận tải chất hóa lỏng

(xăng, dầu, khí đốt), bến cảng đóng tàu, bến cho tàu vận tải đường sông nhỏ do nhiều công ty khác nhau quản lý và khai thác.

+ *Hệ thống cảng sông, tuyến đường sông*

Cảng Hải Phòng được hỗ trợ rất lớn bởi hệ thống các tuyến sông và cảng sông. TP Hải Phòng tập trung nhiều con sông lớn hình thành lên các cảng sông với đầy đủ hệ thống kho bãi và công trình phụ trợ: như: Cảng sông Vật Cách; Cảng sông Sở Dầu; Bến tàu khách Cửa Cấm. Hình thành nên các tuyến đường sông quan trọng kết nối với các tỉnh, thành phố khác ở khu vực miền Bắc như: Quảng Ninh, Hải Dương, Hà Nội, Tuyên Quang, Việt Trì, Hoà Bình, Lào Cai, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình.

Kết quả khảo sát, phỏng vấn 50 doanh nghiệp logistics trên địa bàn TP Hải Phòng (thực hiện trong khuôn khổ của đề tài này) đã cho thấy những điểm yếu cơ bản của hệ thống cơ sở hạ tầng ở cảng Hải Phòng (Bảng 2.2) (Xem phụ lục 4)

Bảng 2.2: Những điểm yếu của hệ thống cơ sở hạ tầng logistics ở cảng Hải Phòng

STT	Nội dung	Mức độ đồng ý của doanh nghiệp điều tra (%)
1	Hệ thống giao thông của cảng Hải Phòng chưa phù hợp cho vận tải hàng hóa	80
2	Cơ sở hạ tầng của TP Hải Phòng không đồng bộ cho vận tải đa phương thức	78
3	Hệ thống đường giao thông kết nối giữa cảng Hải Phòng với các tỉnh, thành khác bất cập	76
4	TP Hải Phòng chưa chú trọng quy hoạch mặt bằng cho phát triển logistics (trung tâm logistics, kho bãi...)	90

Nguồn: Kết quả điều tra, khảo sát của tác giả

Tóm lại, hạ tầng giao thông cho dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng còn thiếu đồng bộ. Hạ tầng cơ sở của cảng còn yếu kém, trong đó hạ tầng giao thông nối cảng với bên ngoài còn trắc trở, đặc biệt là đối với các xe vận tải hàng siêu trường, siêu trọng. Vấn đề tồn tại lớn khác đối với các cảng Hải Phòng hiện nay là đầu mối giao thông phục vụ xuất, nhập khẩu của thành phố chất lượng còn thấp và

khả năng kết nối của các cảng đầu mối lớn tại 2 vùng kinh tế trọng điểm chưa cao. Hệ thống vận tải đường không, đường biển, đường sắt, đường bộ và đường sông còn nhiều hạn chế, ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả của hoạt động dịch vụ logistics của cảng Hải Phòng. Để đánh giá một cách chính xác về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng trước hết phải đi sâu tìm hiểu về thực trạng hoạt động dịch vụ logistics trong mô hình logistics của cảng Hải Phòng.

2.1.2.2 Hệ thống hỗ trợ tàu vào cảng

Từ nhiều năm nay luồng tàu vào cảng Hải Phòng đã nổi tiếng về tình trạng sa bồi và gây ảnh hưởng nặng nề đến quá trình khai thác của các công ty vận tải biển và các cảng. Việc thay đổi liên tục của độ sâu luồng trong các công bố độ sâu hàng hải thường xuyên là mối lo đối với tất cả các cảng, các hãng tàu, đặc biệt là các tàu chở container chuyên tuyến có lịch trình cố định. Các cầu cảng đã được xây dựng theo qui hoạch nhưng không đảm bảo sự đồng bộ giữa các điều kiện kỹ thuật của luồng tàu với việc khai thác cảng biển. Tình trạng năng lực hệ thống đường bộ nối cảng thấp hơn so với nhu cầu lưu thông hàng hóa của cảng Hải Phòng từ nhiều năm nay. Ngoài ra, các hệ thống cung cấp điện, nước, thông tin liên lạc và dịch vụ khác cũng thường xuyên rơi vào tình trạng “có cảng ra đời hoạt động rồi mới thực hiện”. Trong điều kiện hoạt động của cảng lệ thuộc rất nhiều vào nguồn cung cấp điện, nếu quá trình cung cấp không đủ hoặc không liên tục thì thiệt hại xảy ra đối với cảng và các chủ hàng là điều không thể tránh khỏi. Ví dụ thông thường vào mùa hè là thời điểm các cảng phải tiếp nhận rất nhiều container hàng đông lạnh. Nhưng mùa hè cũng chính là thời kỳ mà lượng tiêu thụ điện chung của xã hội tăng cao. Vì vậy, nếu không đảm bảo cung cấp đủ điện năng thì nguy cơ tổn thất hàng hóa tại cảng rất cao.

Qui hoạch tổng thể phát triển cảng biển thường được ban hành kèm theo qui hoạch chi tiết đối với từng khu vực nhưng qui hoạch chi tiết thường được ban hành rất chậm, có khi tới vài năm. Sự lệch pha về thời gian này đã gây không ít khó khăn cho các nhà đầu tư và đôi khi gây lãng phí vốn do phải điều chỉnh thiết kế. Chẳng hạn, năm 1999 Thủ tướng Chính phủ ban hành Qui hoạch

tổng thể nhưng mãi tới năm 2004 mới có Quy hoạch chi tiết cho khu vực cảng biển Hải Phòng. Như vậy, trong 5 năm từ năm 1999 cho đến năm 2004, một số bến cảng và luồng tàu đã được thiết kế không có cơ sở quy hoạch chi tiết. Dự án cải tạo nâng cấp luồng tàu vào cảng Hải Phòng sử dụng vốn vay ODA của Nhật Bản đã được thiết kế ban đầu (vào năm 2002) cho tàu 10.000 DWT, sau đó đến năm 2004 lại phải điều chỉnh thiết kế luồng tàu để có thể cho tàu 20.000 DWT vào khu vực Đình Vũ. Việc điều chỉnh thiết kế luồng tàu đã gây phát sinh chi phí và mất nhiều thời gian làm thủ tục.

Theo tính toán của các chuyên gia kinh tế, các khoản thu có nguồn gốc từ hoạt động của cảng Hải Phòng hàng năm là rất lớn, bao gồm thu hải quan, thu bốc xếp (của các cảng biển), thu cảng phí, dịch vụ hoa tiêu, bảo đảm hàng hải, dịch vụ vận tải, cung ứng tàu biển, đại lý,...Chỉ tính riêng năm 2010, tổng nguồn thu này đạt khoảng trên 34.000 tỷ đồng. Tương tự, năm 2010 các cảng trên địa bàn nộp ngân sách Nhà nước trên 200 tỷ đồng. Song hoạt động của hệ thống cảng biển Hải Phòng đang đối mặt với một nghịch lý là việc đầu tư kinh phí nạo vét luồng ra vào cảng Hải Phòng vẫn chưa "lọt" được vào kế hoạch chi thường xuyên của ngành Giao thông vận tải. Dự án cải tạo nâng cấp cảng Hải Phòng giai đoạn II (với nguồn vốn ODA của Chính phủ Nhật Bản cung cấp lên tới 126 triệu USD) dành một phần kinh phí đáng kể cho việc khai chỉnh luồng ra vào mới: sông Cấm - Đình Vũ - Bạch Đằng - Cái Tráp - cắt qua đảo Cát Hải (kênh Hà Nam) và ra biển theo luồng Lạch Huyện, đảm bảo độ sâu luồng biển đạt -7,2 đến -7,5 mét. Trong khai thác dịch vụ cảng biển, vấn đề luồng lạch ra vào cảng thông thoáng, có độ sâu lớn và đảm bảo an toàn đối với mọi hoạt động hành hải là một trong những yếu tố quan trọng hàng đầu để thu hút chủ tàu, chủ hàng tìm đến. Theo đó, từ Km 0 - Km 9.8 (Từ Bến Bính đến cửa ngoài kênh Đình Vũ): từ -5,9m đến -6,1m, từ Km 9.8 - Km 19 (từ Cảng Đình Vũ đến đầu trong kênh Hà Nam): từ -7,3 đến -7,6m; từ Km 19 - Km 25.3 (Kênh Hà Nam): -7,2m; từ Km 25.3 - Km 38.8 (Luồng Lạch Huyện): -7,8m; từ Km 38.8 - Km 42.85 (luồng biển, ngang thị trấn Cát Bà): -8m. Đây là điều kiện thuận lợi góp phần nâng cao sản

lượng và doanh thu hàng hóa thông qua khu vực cảng biển Hải Phòng. Từ năm 2008, mỗi năm được đầu tư trên dưới 60 tỷ đồng cho việc nạo vét, duy tu luồng, nhưng theo các chuyên gia ngành hàng hải thì vẫn chưa đủ để khắc phục tình trạng sa bồi làm nông luồng tàu, chưa nói gì đến việc xử lý các “điểm đen” được hình thành từ những năm trước...Để đạt được độ sâu thiết kế (từ Dự án ODA), đoạn luồng ngoài (từ cửa kênh Đình Vũ trở ra) cần đưa tiếp xuống thêm 0,6m nữa. Sau khi phục hồi được độ sâu thiết kế, hàng năm vẫn phải nạo vét duy tu. Theo ước tính của TP Hải Phòng thì mỗi năm cần khoảng từ 120 đến 150 tỷ đồng để nạo vét duy tu (tương đương với khối lượng nạo vét khoảng từ 1,2 đến 1,5 triệu m³). Việc nạo vét duy tu hàng năm có thể tiết kiệm được nếu thực hiện được nạo vét thường xuyên và tập trung vào những điểm nông cục bộ mới phát sinh trong năm.

Ngoài ra, để tiết kiệm chi phí nạo vét duy tu, cảng Hải Phòng cần tận dụng tối đa mức thủy triều dâng hàng ngày để thực hiện điều động tàu ra vào cảng (các tàu lớn được điều động ra vào trong khi thủy triều cao, tàu nhỏ hơn chạy mức nước thấp, có thể ra/vào thời gian bất kỳ trong ngày).

Trong hệ thống hỗ trợ tàu vào cảng góp phần nâng cao hiệu quả của dịch vụ này còn phải kể đến sự đóng góp đáng kể của dịch vụ khai thuê hải quan. Đã có từ rất lâu, nhưng nó thực sự được xem là loại hình kinh doanh chính thức kể từ khi có quyết định số 15/1999/QĐ-TCHQ ngày 08/01/1999 của Tổng cục hải quan về “Quy chế tạm thời quản lý dịch vụ khai thuê Hải quan”. Các công ty được kinh doanh dịch vụ này phải có “Giấy chứng nhận đăng ký là dịch vụ khai thuê Hải quan” và nhân viên phải tham gia các lớp đào tạo nghiệp vụ do Cục Hải quan tổ chức. Tuy nhiên, loại hình này cũng chưa thực sự phát triển vì các doanh nghiệp tự đứng ra làm thủ tục khai báo nhằm tiết kiệm chi phí. Theo khảo sát tại các doanh nghiệp kinh doanh XNK, hơn 70% các doanh nghiệp có phòng XNK riêng và tự lo thủ tục khai báo hải quan mặc dù nhân viên của các công ty này chưa hề trải qua lớp đào tạo theo qui định của Tổng Cục Hải Quan. Hơn nữa, Hải quan cũng không kiểm tra và yêu cầu những người khai báo xuất trình giấy

chúng nhận đã trải qua lớp học khi các doanh nghiệp đến làm thủ tục thông quan. Các doanh nghiệp cho rằng do chi phí thuê các công ty giao nhận cao, đôi khi sự thiếu am hiểu của các công ty giao nhận về hàng hóa của công ty đã gây thiệt hại đáng kể cho khách hàng do chậm trễ giao hàng cũng như những phiền hà do đã khai sai về hàng hóa. Luật Hải quan quy định Người khai hải quan phải tự kê khai, tự chịu trách nhiệm trước pháp luật về nội dung đã khai báo, số tiền thuế đã khai báo. Như vậy việc khai báo và làm thủ tục hải quan hiện nay đòi hỏi tính chuyên nghiệp, chuyên sâu nhưng trên thực tế các đơn vị khai thuê hoặc làm dịch vụ hầu hết chưa đáp ứng được.

Sau 7 năm thực hiện thí điểm thủ tục hải quan điện tử, Chính Phủ đã ban hành Nghị định số 87/2012/NĐ-CP ngày 23/10/2012 quy định chi tiết một số điều của Luật Hải quan về thủ tục hải quan điện tử. Theo đó, bắt đầu từ 01/01/2013, ngành Hải quan đã thực hiện chính thức thủ tục hải quan điện tử trên toàn quốc. Người khai hải quan được khai hải quan điện tử và nhận thông tin phản hồi của cơ quan hải quan trực tiếp qua Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan. Tại Cục Hải quan TP Hải Phòng, đến nay đã có trên 98% các lô hàng xuất khẩu, nhập khẩu áp dụng thủ tục hải quan điện tử.

Song song với phát triển thủ tục hải quan điện tử ngành Hải quan cũng đẩy mạnh phát triển của các Đại lý hải quan và triển khai chữ ký số. Khi chữ ký số được áp dụng hoàn toàn thì chỉ doanh nghiệp trực tiếp xuất nhập khẩu hoặc Đại lý hải quan đã đăng ký chữ ký số với hải quan mới có thể khai báo hải quan. Như vậy xu hướng trong tương lai là doanh nghiệp sẽ thuê các đại lý hải quan làm thủ tục hải quan thay vì các đơn vị dịch vụ hải quan tự phát như hiện nay.

Tóm lại, hệ thống hỗ trợ tàu vào cảng cần phải khắc phục một số tồn tại như: Đảm bảo độ sâu thiết kế luồng hàng hải đòi hỏi các cơ quan QLNN phải đưa vào kế hoạch thường xuyên và kiểm soát chặt chẽ để tiết kiệm chi phí và đảm bảo độ sâu cần thiết; Cần tận dụng chế độ nhật triều để đưa tàu trọng tải lớn vào cảng nhằm giảm chi phí chuyển tải; Thủ tục hải quan đã thực hiện thủ tục hải quan điện tử rất thuận lợi song việc khai báo cần phải có sự giúp đỡ của

người đại diện chuyên nghiệp tăng tính chuyên môn hóa và đảm bảo cho việc kiểm soát nhằm tiết kiệm chi phí.

2.1.2.3 Tình hình hoạt động của hệ thống xếp dỡ ở cảng Hải Phòng

Cảng Hải Phòng là một trong những cảng có vị trí thuận tiện trong việc vận chuyển hàng hóa đi các vùng trong lãnh thổ Việt Nam nhất là khu vực phía bắc, khu vực nam Trung Quốc cũng như đến các nước trên thế giới. Trong quá trình hình thành và phát triển cảng Hải Phòng đã là một thương cảng lớn ở Việt Nam, ngày nay từng bước được xây dựng thành một cảng biển có công nghệ xếp dỡ hiện đại, tiên tiến, hoạt động dưới mô hình các doanh nghiệp đã phát huy được thế mạnh của mình. Sản lượng hàng hóa bốc xếp qua cảng đã phát triển năm sau cao hơn so với năm trước và là một cụm cảng có năng lực bốc xếp lớn nhất trong cả nước. Sản lượng thông qua cảng gấp 5 lần cảng Đà Nẵng và 5/6 cảng Sài Gòn. Số lượng container khai thác được hơn 1,5 lần so với cảng Sài Gòn, 15 lần so với cảng Đà Nẵng. Và số lượt tàu cập cảng cũng đứng thứ 2 chỉ thấp hơn so với cảng Sài Gòn.

Trên địa bàn Hải Phòng hiện nay có tổng cộng trên 40 doanh nghiệp cảng biển với tổng chiều dài cầu tàu trên 10,5 km. Trong vòng 05 năm trở lại đây mức tăng trưởng tổng sản lượng thông qua cảng liên tục đạt mức từ 10-15%/năm. Riêng năm 2010, trong khi tổng sản lượng hàng qua cảng của toàn quốc chỉ tăng ở mức 3,5% thì cảng Hải Phòng vẫn duy trì được mức 15%, bằng trên 43 triệu tấn. Căn cứ theo qui hoạch phát triển chi tiết nhóm cảng biển phía bắc trước đây thì đến năm 2013 sản lượng thông qua cảng Hải phòng được dự báo ở mức 54 triệu tấn. Mức sản lượng xếp dỡ hàng hóa thông qua thực tế trên 55,5 triệu tấn đã vượt xa dự báo. Theo xu hướng tăng trưởng như những năm gần đây thì dự báo của qui hoạch cho năm 2015 (từ 35,5 đến 39 triệu tấn) sẽ bị phá vỡ là hiển nhiên, tức là các cảng sẽ phát triển luôn luôn ở dưới mức yêu cầu.

Cảng Hải Phòng đã được trang bị nhiều phương tiện và thiết bị để có thể đáp ứng nhu cầu xếp dỡ của khách hàng như: 39 cần trục chân đế, 08 cần trục giàn QC, 12 cần trục giàn bánh lốp RTG, 07 cần trục bánh lốp, 54 xe nâng hàng

Forklift, 18 xe nâng hàng Reachstacker, 04 xe nâng vó Sidelift, 55 khung cầu bán tự động, 10 khung cầu tự động, 01 cần cầu nổi 80 tấn, 03 tàu lai dắt hỗ trợ 1300CV, 09 tàu phục vụ. (Xem phụ lục 1)

Hiện cả nước có khoảng hơn 260 cảng biển, với 9 cảng lớn, song vẫn chưa thể đón tàu tải trọng trên 50.000 tấn, khiến nền kinh tế tổn thất gần 1,5 tỉ USD/năm. Hầu hết hàng xuất khẩu của Việt Nam đều phải trung chuyển qua một nước thứ 3. Vận tải và bốc xếp trung chuyển làm cho chi phí vận tải tăng thêm tới 28% khiến cảng biển Việt Nam mất lợi thế cạnh tranh. Hiện nay, cảng biển Việt Nam đang thừa số lượng nhưng lại quá thiếu cảng có đầy đủ dịch vụ và khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải đang tăng mạnh. Bình quân năng suất xếp dỡ hàng hóa của các cảng biển Việt Nam chỉ bằng 50 - 60% năng suất của các cảng tiên tiến trong khu vực.

Từ đó cho thấy, năng lực xếp dỡ hàng của cảng Hải Phòng vẫn còn thấp so với các cảng của các nước trên thế giới. So với phương tiện thiết bị của cảng Sài Gòn thì trang thiết bị của cảng Hải Phòng có số lượng nhiều hơn và được đầu tư nhiều thiết bị hiện đại (Bảng 2.3). Vì vậy năng lực xếp dỡ hàng của cảng Hải Phòng đảm bảo giải phóng nhanh các tàu có trọng tải lớn cập cảng nhất là lượng hàng chở bằng container. Tuy nhiên, đối với những hàng hóa siêu trường siêu trọng, cảng vẫn phải thuê thiết bị xếp dỡ của các công ty bên ngoài. Đây là một trong những khó khăn đã khiến cho các tàu lớn không thể thường xuyên cập cảng Hải Phòng.

Bên cạnh những tiềm năng, lợi thế về cơ sở hạ tầng, trang thiết bị và những kết quả đã đạt được từ hoạt động của hệ thống xếp dỡ ở cảng Hải Phòng, vẫn còn tồn tại một số hạn chế chủ yếu như:

- Cảng Chùa Vẽ - Hải Phòng đã trang bị một số phương tiện thiết bị xếp dỡ hiện đại, chuyên dụng container. Còn lại hầu hết các cảng biển khác trong hệ thống cảng Hải Phòng chủ yếu sử dụng thiết bị bốc xếp thông thường, thô sơ hoặc cần cầu tàu là chính nên năng suất xếp dỡ của các cảng rất thấp.

Bảng 2.3. Phương tiện thiết bị hai cảng Sài Gòn và Hải Phòng

Thiết bị		Cảng Sài Gòn		Cảng Hải Phòng	
		Số lượng	Thông số	Số lượng	Thông số
	Cầu giàn xếp dỡ container (QC)	02	40 tấn	08	40 tấn
	Cần cầu giàn bánh lốp (RTG)	03	40 tấn	12	35,6 tấn
	Cầu bờ di động (Cần cầu nổi)	04	80 – 100 tấn	1	80 tấn
	Xe nâng container hàng Reachstacker	05	45 tấn	18	40 – 45 tấn
	Xe nâng container rỗng Sidelift	02	10 tấn	4	7 tấn
	Xe nâng càn Forklift	15	07 – 30 tấn	54	3-30 tấn
	Đầu kéo	11	Sức kéo 60 tấn	-	-
	Cần điện tử	02	100 tấn	4	80-120 tấn

Nguồn: Phòng Kỹ thuật công nghệ Cảng Hải Phòng

- Trong tình hình lượng hàng tăng nhanh hơn so với dự báo và tiến độ đầu tư phát triển không theo kịp nhu cầu của thị trường luôn phải đối mặt với tình trạng hoạt động quá tải. Do tính chất của dòng hàng hóa đến cảng theo mùa vụ và sự mất cân đối giữa lượng hàng xuất và nhập, hoạt động xếp dỡ của cảng và giao thông vận tải gắn liền với cảng đã gặp không ít khó khăn ở kỳ cao điểm.

- Số liệu thống kê của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng cho thấy trong năm 2010 có khoảng 13600 lượt tàu ra/vào cảng. Nếu lấy tổng số hàng đã xếp dỡ (38,4 triệu tấn) chia cho tổng số lượt tàu thì mỗi chuyến tàu chỉ chở bình quân trên 2.800 tấn hàng. Nếu cũng với lượng hàng này mà điều kiện kỹ thuật cho phép chở bằng tàu lớn hơn thì có thể dễ dàng lượng hóa được lợi ích của việc giảm cước vận chuyển và giảm được tình trạng giao thông trên luồng quá đông.

Trong một số năm gần đây ở khu vực Hải Phòng cho thấy hàng hóa đến cảng có xu hướng phân nhóm rõ rệt, mặt hàng đóng trong container hiện đang chiếm tỷ trọng khá lớn trong tổng lượng hàng qua cảng. Các loại hàng khác như hàng lỏng, hàng rời, hàng bách hóa, hàng bao,...đều cho thấy nhu cầu phục vụ ở những bến chuyên dùng. Sự thay đổi này đã kéo theo rất nhiều thay đổi về phương thức bốc xếp, giao nhận và vận chuyển. Đồng thời với sự tăng trưởng của lượng hàng bách hóa truyền thống, công nghệ vận chuyển hàng container nay đã trở thành phổ biến ở Việt Nam và có ảnh hưởng lớn tới qui hoạch, bố trí và đầu tư dây chuyền công nghệ, trang thiết bị xếp dỡ.

Năm 1989, Liên doanh vận tải biển Việt - Pháp Gematrans là hãng đầu tiên đã đưa tàu chuyên tuyến chở hàng đóng trong container cập cảng Hải Phòng. So với vận tải biển thế giới thì sự bắt đầu làm hàng container chuyên tuyến của cảng Hải Phòng là khá muộn, nhưng kể từ đó đến nay, mới chỉ sau hơn 20 năm hàng container đã chiếm gần 50% tổng lượng hàng qua cảng. Năm 2010 cảng Hải Phòng đã xếp dỡ được trên 2,2 triệu TEU.

Cơ cấu các mặt hàng truyền thống cũng có nhiều thay đổi. Cảng Hải Phòng đã xếp dỡ hàng năm một khối lượng lớn hàng rời và hàng sắt thép, kết cấu cho các dự án, xe công trình,... Cơ cấu hàng xuất khẩu qua cảng cũng có nhiều thay

đôi. Mặt hàng thức ăn gia súc rời (TAGS) và hàng bách hóa truyền thống chỉ tập trung vào khu vực cảng Hoàng Diệu vì đây là nơi duy nhất có các trang, thiết bị chuyên dùng như cần cầu gầu ngoạm, phễu rót hàng, máy đóng bao, nhà cân, lao động chuyên nghiệp,... Mỗi năm Hải Phòng tiếp nhận khoảng trên 2 triệu tấn hàng TAGS rời nhập khẩu. Mặt hàng này thường được nhập khẩu về theo thời vụ để phục vụ chăn nuôi. Vì vậy, đã thường xuyên xảy ra tình trạng quá tải về cầu bến, trang thiết bị xếp dỡ và phương tiện vận tải. Khi cảng Hải Phòng bị quá tải thì không một cảng bạn nào trong khu vực có khả năng chia sẻ, xếp dỡ giúp cảng Hải Phòng giảm tải. Hầu hết các cảng đầu tư xây dựng mới trong khu vực đều tập trung vào xếp dỡ các loại hàng có thu nhập cao như container, sắt thép...

Một hạn chế khá lớn của cảng Hải Phòng hiện nay đó là tình trạng không tiếp nhận được tàu lớn, các hãng tàu chỉ có thể bố trí cỡ tàu feeder. Điều này gây cản trở không nhỏ cho đầu tư cải thiện công nghệ để đi đến tự động hóa ở các cảng do lượng hàng ít. Đã xuất hiện ở cảng Hải Phòng một số bến xếp dỡ hàng chuyên dùng như khí hóa lỏng, xi măng, phân bón bao (DAP). Tại các cảng này có bố trí các hệ thống thiết bị lắp ráp cố định và chuyên môn hóa, tạo năng suất xếp dỡ cao nhưng do cỡ tàu vào cảng hạn chế nên qui mô thiết bị đầu tư cũng không lớn. Mặt hàng thức ăn gia súc rời là một loại hàng có khối lượng lớn hiện đang được tập trung xếp dỡ ở khu vực cảng Hoàng Diệu hiện nay vẫn đang được xếp dỡ chủ yếu trong điều kiện “bán thủ công”. Các thiết bị bố trí để làm mặt hàng này là cần trục chân đế gầu ngoạm, phễu, máy đóng bao, cân,... Năng suất xếp dỡ của cảng có thể tăng lên rất nhiều nếu cảng đủ điều kiện để đầu tư các thiết bị có tính chuyên môn hóa cao hơn như máy hút, kho kín (silo) kèm hệ thống chuyên dùng chứa hàng rời, hệ thống đóng bao, cân tự động đi kèm...

Trong một số năm gần đây, sự cạnh tranh giữa các cảng và cả giữa các doanh nghiệp làm dịch vụ logistics cảng đã tạo động lực thúc đẩy phát triển theo hướng có lợi cho các bên sử dụng dịch vụ. Tuy nhiên, đã bắt đầu bộc lộ một số mặt trái của cạnh tranh như giảm giá xếp dỡ dưới giá thành, chọn hàng hoặc nâng giá không hợp lý... Vì vậy, sự giám sát của các cơ quan QLNN để đảm bảo

ổn định và công bằng trong hoạt động giữa các doanh nghiệp là cần thiết.

Những nội dung phân tích trên đây đã chỉ ra một số vấn đề bất cập trong thực tiễn hoạt động và phát triển của của hệ thống xếp dỡ ở cảng Hải Phòng và qua đó đã phản ánh nhu cầu điều chỉnh về chính sách QLNN cũng như trong quản lý điều hành cảng để đảm bảo sự phát triển đúng định hướng và hiệu quả đầu tư, phát huy hết tiềm năng và lợi thế của cảng Hải Phòng.

2.1.2.4 Hệ thống hỗ trợ hành trình tàu.

Cảng biển không thể hoạt động nếu thiếu hệ thống dịch vụ hỗ trợ hành trình tàu. Song song với sự tồn tại của cảng Hải Phòng hiện đang là một trung tâm dịch vụ cảng biển lớn. Một số ngành dịch vụ logistics chính của hệ thống dịch vụ hỗ trợ hành trình tàu có hoạt động gắn bó chặt chẽ với cảng như đại lý hàng hải, cung ứng tàu biển, dịch vụ y tế, vận tải, du lịch, ăn uống, khách sạn, sửa chữa tàu biển,... đều có cơ hội kinh doanh nhờ hoạt động lưu thông hàng hóa qua cảng.

Theo số liệu của CVHHHP, hiện nay ở cảng Hải Phòng có 85 doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ đại lý hàng hải, trong đó có nhiều dịch vụ phức hợp như đại lý tàu, đại lý hàng, ủy thác vận chuyển trong chuỗi dịch vụ logistics cảng. Như đã nêu ở phần trước, hàng hóa đến và đi khỏi cảng Hải Phòng hiện nay chủ yếu bằng đường bộ. Hoạt động của đội ngũ đông đảo xe vận tải của các công ty vận tải của cảng Hải Phòng và từ các tỉnh ngoài có tác động rất lớn đến tình hình giao thông đường bộ kết nối với cảng. Đã xuất hiện một số nút giao thông và tình trạng tắc nghẽn giao thông ngày càng gia tăng. Ngoài ra, còn nhiều nguyên nhân khác có thể dẫn đến đình trệ của hoạt động vận tải bộ ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động của cảng biển như các vấn đề về giá cả, gian lận thương mại, cạnh tranh... Một hệ thống cung cấp dịch vụ thông suốt, hoạt động ổn định luôn luôn là mong muốn của các nhà quản lý và điều hành cảng biển.

2.1.2.5 Giao nhận vận tải nội địa

Như đã đánh giá hệ thống cơ sở hạ tầng của ngành dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng bao gồm hệ thống giao thông đường biển, đường sông, đường bộ, đường sắt, kho bãi, truyền thông và thông tin khá toàn diện, phản ánh lợi thế, bất

cấp của cảng Hải Phòng so với các cảng lớn khác trong cả nước.

Cảng Hải Phòng kết nối với mạng lưới sông ngòi dày đặc, mật độ trung bình từ 0,6-0,8 km/1km², đều là các chi lưu của sông Thái Bình đổ ra vịnh Bắc Bộ. Hải Phòng có 16 sông chính tỏa rộng khắp địa bàn với độ dài trên 300 km, với cửa sông lớn: Bạch Đằng, Văn Úc, Nam Triệu, Thái Bình, Lạch Tray tạo điều kiện cho sự phát triển hệ thống giao thông thủy nội địa. Các tuyến đường thủy hình thành các cảng sông với đầy đủ hệ thống kho bãi và công trình phụ trợ như: cảng sông Vật Cách, Sở Dầu, Cửa Cấm. Các tuyến đường sông quan trọng phía Bắc kết nối với các tỉnh, thành phố: Quảng Ninh, Hải Dương, Hà Nội, Tuyên Quang, Việt Trì, Hoà Bình và Lào Cai, Thái Bình, Nam Định và Ninh Bình, nếu tập trung phát triển loại hình vận tải này sẽ là hướng đi hiệu quả đòi hỏi các cấp QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng cần phải định hướng trong thời gian tới.

Vận tải đường bộ, như đã phân tích ở trên, hiện có tới trên 70% lượng hàng qua cảng Hải Phòng được vận chuyển bằng đường bộ. Do tình hình lượng hàng tăng nhanh, cảng Hải Phòng đã xảy ra ùn tắc giao thông trong những giờ cao điểm. Nếu tập trung cải tạo nâng cấp hệ thống giao thông đường bộ ở một số điểm trọng yếu thì tình hình sẽ được cải thiện rất nhiều. Việc tăng cường rút hàng bằng đường sông và đường sắt cũng rất cần thiết và sẽ giúp giảm đáng kể căng thẳng của giao thông đường bộ.

Vận tải đường sắt, hệ thống đường sắt nối cảng Hải Phòng với tuyến đường sắt Hà Nội – Hải Phòng (với tổng diện tích đường sắt và hành lang đường sắt khoảng 10ha trên tổng số 35,5ha của Cảng chính) đã xuống cấp nghiêm trọng, từ nhiều năm nay không được sửa chữa, duy tu đầy đủ. Đường sắt mới chỉ kết nối được với khu Cảng Chính và khu Chùa Vẽ, chưa nối được với tất cả các cảng trong khu vực, đặc biệt là các khu vực đang phát triển cảng mạnh như Đình Vũ. Hệ thống các ga hậu phương của đường sắt chưa được trang bị đủ để có thể tiếp nhận hàng khối lượng lớn và đặc biệt thiếu thiết bị cầu chuyên dùng và kho, bãi để phục vụ đa dạng các mặt hàng container.

2.1.2.6 Dịch vụ phân loại, đóng gói, bao bì hàng hóa

Dịch vụ này hiện nay chưa được các công ty giao nhận vận tải chú ý do các doanh nghiệp đều tự đóng gói và ghi nhãn hiệu cho hàng hóa của mình. Riêng những hàng hoá nhập vận chuyển theo kiểu hàng rời như phân bón, bột mì, gạo..., các chủ hàng mới nhờ công ty giao nhận thực hiện việc đóng gói tại tàu hoặc kho bãi của cảng nhằm giảm được hao hụt và tiết kiệm được chi phí vận chuyển về kho đóng gói.

Ngoài ra, các công ty giao nhận vận tải còn thực hiện các dịch vụ trên theo chỉ định của khách hàng đối với những lô hàng phi mậu dịch, hàng triển lãm, hàng có khối lượng nhỏ, nguồn hàng không thường xuyên, hàng của các văn phòng đại diện.... Các nguyên vật liệu đóng gói, bao bì thường sử dụng là những nguyên vật liệu có sẵn trong nước như carton, gỗ, bao nilon, bao nhựa tái chế để giảm chi phí, không cần những máy móc hiện đại. Với những hàng hóa có giá trị cao như sản phẩm công nghiệp, điện tử..., những nguyên liệu cao cấp sử dụng được sản xuất tại chỗ như bao xốp khí, mouse để đóng gói. Việc đóng gói được thực hiện một cách thủ công, bằng công nhân lao động chân tay, chưa có máy móc hiện đại nào được đầu tư trang bị cho công việc này.

2.1.2.7 Hệ thống dịch vụ Kho bãi và các dịch vụ khác

Từ khi hình thành cảng Hải Phòng hệ thống kho bãi chủ yếu là tập trung trên diện tích quản lý của cảng. Do nhu cầu phát triển, lượng hàng hóa thông qua cảng ngày càng nhiều, lượng hàng lưu trữ ngày càng lớn đòi hỏi phải có cơ sở lưu trữ hàng hóa. Do vậy đã hình thành các doanh nghiệp dịch vụ để đảm bảo lưu giữ, bảo quản, xếp dỡ hàng hóa đảm bảo đáp ứng kịp thời đúng tiến độ cho quá trình vận hành của tàu được hiệu quả. Khi việc vận chuyển container phát triển xuất hiện thêm nhu cầu mới về kho bãi lưu giữ container từ đó hình thành các cảng container nội địa (viết tắt ICD- Inland Container Depot) góp phần giảm áp lực đóng rút hàng tại cảng, dành diện tích mạn tàu trong cảng tối đa giúp giải phóng tàu nhanh. Việc phát triển các ICD ở cảng Hải Phòng hiện nay vẫn còn mang tính tự phát, chưa có một quy hoạch tổng thể. Các ICD chủ yếu

được xây dựng trên các trục đường ra vào các cảng chưa được chuyên môn hóa, trang thiết bị còn thiếu nên chưa phát huy hết ưu thế. Nhất là việc quản lý còn chưa khoa học chưa áp dụng công nghệ thông tin nên tốn kém chi phí đưa container vào, ra tốn thời gian và thao tác thực hiện khi diện tích các ICD nhỏ lượng container lớn phải chồng cao lên nhau, các chủng loại container xếp lẫn.

Về kho ngoại quan, các công ty chưa khai thác những ưu thế của nó phục vụ cho việc kinh doanh. Kho Ngoại quan chủ yếu để trung chuyển hàng hóa, chưa được sử dụng làm kho lưu trữ hàng hóa chờ làm thủ tục thông quan để đưa ngay vào sản xuất và tiêu dùng khi cần thiết, giảm thời gian phải chờ hàng vận chuyển khi có đơn đặt hàng cũng như giảm những rủi ro về giá cả hàng hóa khi có biến động thị trường theo chiều hướng xấu do dự trữ hàng hóa đem lại.

Ngoài ra còn một số dịch vụ logistics khác như dịch vụ vận chuyển quốc tế

Dịch vụ này gồm có vận chuyển hàng lẻ, vận chuyển container và vận chuyển hàng rời, trong đó vận chuyển hàng lẻ đang là thế mạnh cạnh tranh của công ty so với các hãng tàu. Các công ty giao nhận gom nhiều lô hàng lẻ vào một container rồi vận chuyển đi theo yêu cầu của khách hàng. Có hai hình thức gom hàng:

- Gom hàng qua từng chặng: hình thức này chiếm tỷ lệ tương đối cao khoảng 80%. Các công ty giao nhận sẽ đóng nhiều lô hàng có cảng đến khác nhau rồi xuất hàng đi hay gởi đến các đại lý của hãng tàu tại cảng Hải Phòng, Sài Gòn, Đà Nẵng,... Các lô hàng sẽ được tiến hành phân loại theo cùng địa điểm đến, sau đó sẽ vận chuyển đến Singapore, Hồng Kông và một số quốc gia khác.

- Gom hàng suốt: Những lô hàng có cùng nơi đến được đóng chung trong một container và gửi thẳng từ cảng Hải phòng vào Đà Nẵng hay cảng Sài Gòn để vận chuyển đến các cảng đích hoặc ngược lại

Hiện nay, sản lượng hàng tự khai thác của các công ty giao nhận chưa thật đều đặn. Chủ yếu là những lô hàng xuất nhập khẩu theo sự chỉ định của các công ty nước ngoài. So với một số cảng khác, tàu cập cảng Hải Phòng để tiếp tục vận chuyển đi các nước tương đối nhiều. Các hãng tàu container lớn có văn phòng

đại diện hay đại lý tại TP Hải Phòng tương đối nhiều, trong đó phải kể đến một số hãng tàu lớn là: Wan Hai, Hyundai, Maersk, Sealand, Germadept, Hapag-Lloyd, Hanjin, Evergreen, OOCL, APL, APM, Straits shipping Pte ltd. và Panalpina đóng góp không nhỏ cho dịch vụ vận chuyển quốc tế. (Xem mục lục 6)

Giá cước tại cảng Hải Phòng còn cao, chưa khai thác hết công suất của các đội tàu có trọng tải lớn để chuyên chở hàng đi các nước. Việc vận chuyển hàng hóa còn phụ thuộc vào các hãng tàu nước ngoài gây cản trở không nhỏ đến dịch vụ vận chuyển quốc tế. (Bảng 2.4)

Bảng 2.4. Giá cước dịch vụ của một số công ty giao nhận ở cảng Hải Phòng

STT	Diễn giải	Đơn vị tính	Đơn giá (đồng)
1	Phí cấp lệnh	vận đơn	400.000
2	Phí xếp dỡ - nâng hàng / hạ vỏ (tại 1 cảng) Không hàng	Loại 20ft	200.000
		Loại 40ft	250.000
	Có hàng	Loại 20ft	300.000
		Loại 40ft	450.000
3	Vận chuyển ô tô từ kho chủ hàng ra cảng Hải Phòng	Loại 20ft	2.800.000
		Loại 40ft	3.500.000
4	Vận chuyển đường biển HP – HCM	Loại 20ft	7.600.000
		Loại 40ft	9.100.000
5	Vận chuyển ô tô từ HP – HCM	Loại 20ft	30.500.000
		Loại 40ft	35.000.000
6	Lưu kho bãi tính từ ngày t.6-t.10	Loại 20ft	100.000
		Loại 40ft	200.000
7	Lưu 1 ca xe (miễn 8 tiếng kể từ khi xe tới kho)	Ca xe 8 tiếng	1.200.000
8	Vệ sinh container (theo thực tế phát sinh)	Loại 20ft	150.000
		Loại 40ft	300.000

Nguồn: Tổng hợp số liệu từ các công ty giao nhận tại cảng Hải Phòng năm 2011

Như vậy, dịch vụ vận tải quốc tế ở cảng Hải Phòng đang vận hành còn yếu, đòi hỏi phải có những giải pháp cụ thể về đầu tư, quản lý, khai thác để khắc phục những bất cập liên quan đến sự phát triển cảng biển và dịch vụ logistics nhằm đảm bảo phát huy tối đa năng lực toàn bộ hệ thống giao thông trong phục vụ hoạt động cảng biển.

Cần cấp thiết phải đẩy nhanh nghiên cứu và phát triển đồng bộ các hoạt động dịch vụ logistics cảng. Quan trọng hơn cả là hình thành các đầu mối vận tải, xây dựng trung tâm logistics cấp quốc gia tại Lạch Huyện và các trung tâm logistics gần các cảng. Đồng thời xây dựng thêm các trung tâm logistics, trung tâm phân phối giúp cho việc lưu thông hàng hóa nhanh chóng, thuận lợi. Xây dựng và hiện đại hóa hạ tầng giao thông, cầu cảng, bến bãi, trước mắt tập trung vào các dự án lớn, như cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện, đường cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, cầu Đinh Vũ - Cát Hải và đường cao tốc ven biển.

2.1.3 Tiềm năng phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

+ Cảng Hải Phòng có vị trí kinh tế quan trọng đối với Bắc Bộ và cả nước

Với lịch sử hơn 100 năm phát triển, qua từng thời kỳ, cảng Hải Phòng có những đóng góp tích cực vào sự nghiệp xây dựng, phát triển và luôn gắn bó với từng bước đi của thành phố Cảng. Từ bến sáu kho trước đây, cảng Hải Phòng phát triển không ngừng và thực hiện cuộc hành trình tiến ra biển, để đón những con tàu biển có trọng tải lớn trong giai đoạn hội nhập và tương xứng với vai trò lịch sử cũng như vị trí đầu mối cửa ngõ ra biển của khu vực phía Bắc.

Cảng Hải Phòng nằm trong trung tâm công nghiệp ở miền Bắc Việt Nam. Thuộc một trong 5 thành phố trực thuộc trung ương và đô thị loại một cấp quốc gia, hiện đang phấn đấu đến năm 2020 trở thành đô thị Đặc biệt, có vị trí quan trọng về kinh tế xã hội và an ninh, quốc phòng và là cửa chính ra biển của vùng Bắc Bộ và cả nước. Do vậy cảng Hải Phòng là đầu mối giao thông quan trọng của Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, liên kết một vành đai, hai hành lang kinh tế và trục hành lang kinh tế Đông Tây; là trung tâm của khu vực vành đai kinh tế phía tây Vịnh Bắc Bộ (Hải Phòng, Quảng Ninh); vùng kinh tế duyên hải Bắc

Bộ (Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình); trung tâm của chuỗi đô thị hành lang: Hải Phòng - Côn Minh (Trung Quốc); Hải Phòng - Nam Ninh (Trung Quốc) và chuỗi thành phố ven biển theo vành đai Vịnh Bắc Bộ là Hải Phòng- Hạ Long- Thái Bình- Nam Định- Ninh Bình... Cảng Hải Phòng là đầu mối giao thông đường biển phía Bắc. Với lợi thế cảng nước sâu nên vận tải biển rất phát triển, đồng thời là một trong những động lực tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm Bắc bộ. (Quyết định 1448 /QĐ-TTg ngày 16/9/2009 của Thủ tướng Chính phủ).

Cảng Hải Phòng từ khi thành lập đến nay đã có quan hệ hợp tác lâu dài với nhiều Hội và Hiệp hội như: Là thành viên sáng lập Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (Vietnam Seaport Association - VPA). Hội viên đầy đủ của Hiệp hội Cảng biển ASEAN (Asean Port Association - APA). Tham gia các hoạt động của các Hiệp hội ngành nghề khác (Hiệp hội chủ tàu Việt Nam, Hiệp hội đại lý và môi giới hàng hải Việt Nam, Hiệp hội giao nhận Việt Nam). Là thành viên của IMO Việt Nam tham gia các công ước quốc tế về Bộ luật An ninh Cảng biển (ISPS), Bộ luật chống ô nhiễm hàng hải (MARPOL 73/78). Hội viên Phòng thương mại và công nghiệp Việt Nam (VCCI).

Cảng Hải Phòng còn có mối quan hệ và hợp tác trên nhiều lĩnh vực: đào tạo, kinh doanh, trao đổi thông tin điện tử, chuyển giao công nghệ...với các Công ty vận tải biển lớn trong khu vực và trên thế giới như: Maerks-Sealand, Wanhai Lines, Heung-A. Là cảng kết nghĩa với Cảng Trạm Giang (Trung Quốc), Rotterdam (Hà Lan), Genoa (Ý), Cảng Seattle (Mỹ)

Gần đây nhất, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt quy hoạch phát triển cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng từ nay đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 của Bộ Giao thông Vận tải. Cùng với xây dựng 2 bến đầu tiên (cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện), xây dựng luồng tàu, vùng quay tàu sử dụng vốn ngân sách cần được tiến hành đồng thời. Ngoài ra dự án đầu tư xây dựng cảng trên khu đất của Vinashin Phà Rừng và đầu tư, khai thác cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện - Hải Phòng đã được giao cho Tổng Công ty Hàng Hải Việt Nam.

Có thể nói, bằng những nỗ lực của thành phố và ngành giao thông vận tải, cảng Hải Phòng tiếp tục chuyển mình vươn ra biển lớn đáp ứng yêu cầu hội nhập quốc tế và khu vực trong giai đoạn công nghiệp hoá, hiện đại hóa đất nước theo định hướng của Đảng. Chẳng bao xa, cảng Hải Phòng sẽ là một hệ thống cảng liên hoàn từ Vật cách, Hoàng Diệu nối với các cảng Đoạn Xá, TransVina, Viconship, Chùa Vẽ, Đình Vũ và Lạch Huyện, Cát Hải phù hợp với tiến trình phát triển của các hệ thống cảng biển trên thế giới.

+ *Quy mô, trình độ phát triển kinh tế của cảng Hải Phòng ngày càng lớn mạnh*

Qui hoạch phát triển cảng biển đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt đã xác định rõ cảng Hải Phòng vẫn là một khu vực cảng trung tâm của đất nước.

Vị trí địa lý của cảng Hải Phòng trở thành một đầu mối giao thông quan trọng. Những năm qua cảng Hải Phòng đã không ngừng phát triển và lớn mạnh về mọi mặt. Hiệu quả hoạt động của cảng đã góp phần tích cực vào sự nghiệp phát triển kinh tế ngày càng tăng của thành phố.

Bảng 2.5. Kết quả tăng trưởng GDP Hải Phòng giai đoạn 2007-2013

Đơn vị tính : tỷ đồng (Giá năm 2010)

Danh mục	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tổng GDP	32.153,3	43.137,9	47.959,3	57.284,7	63.615,2	68.782,8	73.703,7
Nông-lâm-TS	3.408,1	4.629,4	5.238,0	5.731,5	6.207,5	6.304,2	6.558,8
Công nghiệp-XD	12.186,7	16.266,4	17.961,6	21.282,4	23.211,7	24.549,4	25.969,9
TM – dịch vụ	16.558,5	22.242,1	24.759,7	30.270,2	31.984,9	35.493,8	38.716,6
Tốc độ tăng trưởng (%)	25,85	34,16	11,18	19,44	11,05	8,04	7,15

Nguồn: Niên giám Thống kê thành phố Hải Phòng qua các năm

Đến nay chưa có một chương trình nghiên cứu tổng thể nào về mức độ ảnh hưởng của của cảng biển lên đời sống kinh tế - xã hội của TP Hải Phòng và khu vực nhưng tất cả mọi người đều khẳng định tầm quan trọng của cảng. Cảng biển là nơi tạo ra việc làm và đảm bảo thu nhập cho nhiều ngàn dân thành phố. Hoạt động xếp dỡ hàng hóa xuất nhập khẩu của cảng không chỉ tạo điều kiện cho

lưu thông hàng hóa trong nước và quốc tế mà còn tạo nguồn thu cho các dịch vụ liên quan đến cảng như hải quan, vận tải, đại lý, cung ứng, kiểm dịch, du lịch...

Hoạt động của cảng có tác động trực tiếp lên hoạt động của hệ thống vận tải đa phương thức của thành phố và các vùng lân cận. Trong xu thế hội nhập kinh tế quốc tế và trong điều kiện nền kinh tế của chúng ta đang có những bước phát triển mạnh mẽ như hiện nay thì định hướng nâng cao năng lực cảng biển để tăng cường lưu thông hàng hóa phục vụ xuất, nhập khẩu và thương mại là rất quan trọng. Nghị quyết của các kỳ đại hội Đảng bộ TP Hải Phòng đều giành những phần thích đáng cho việc định hướng phát triển cảng vươn ra phía biển nhằm tiếp tục nâng cao năng lực và vị thế, tận dụng lợi thế của thành phố Cảng.

Hệ thống đường sắt nối Hà nội với Hải Phòng đã tồn tại từ nhiều năm nay nhưng do có những hạn chế riêng về mặt kỹ thuật nên phương thức vận tải này chưa có đóng góp lớn trong tổng lượng hàng đến và đi khỏi cảng cần phải được khai thác triệt để.

Tương tự như vậy, hệ thống vận tải đường thủy nội địa có tiềm năng rất lớn song mới chỉ có thể hỗ trợ lưu thông qua cảng ở một chừng mực nhất định nếu được sắp xếp và quản lý tốt sẽ là một hướng đi đúng cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Thông thường, sự tăng trưởng của nền kinh tế dẫn đến tăng lượng hàng qua cảng là một tín hiệu tích cực nhưng riêng đối với các cảng Hải Phòng trong những năm gần đây, với mức tăng trưởng bình quân từ 10 đến 15%, thì đây là một thuận lợi nhưng cũng là thách thức lớn. Với xu hướng phát triển như hiện nay, lượng hàng thông qua cảng Hải Phòng sẽ tiếp tục tăng trong những năm tới.

Quá trình phát triển đi lên để đáp ứng nhu cầu thị trường của cảng Hải Phòng trong thời gian qua đã đạt được nhiều thành tựu quan trọng nhưng cũng còn không ít khó khăn, đòi hỏi không chỉ nỗ lực của các cảng biển mà còn cần tới sự quan tâm của nhiều cấp, nhiều ngành, liên quan đến đảm bảo phát triển bền vững, đúng định hướng và kịp thời. Tại Quyết định số 2190/QĐ-TTg ngày 24/12/2009, thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt “Qui hoạch phát triển hệ thống

cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”, trong đó xác định rõ khu vực cảng biển Hải Phòng là một trong những khu vực cảng trọng tâm của toàn quốc. Đây là điều kiện pháp lý cần thiết và quan trọng để đảm bảo phát triển đúng định hướng.

+ Cảng Hải Phòng có hệ thống hạ tầng truyền thông và công nghệ thông tin phát triển, được hỗ trợ bởi một trong những trung tâm đào tạo, thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao thuận lợi cho sự phát triển dịch vụ logistics cảng biển

Cảng Hải Phòng là cảng lớn thứ 2 cả nước, sau cảng của thành phố Hồ Chí Minh, là đầu mối giao thông quan trọng Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc Bộ và chuỗi thành phố ven biển theo vành đai Vịnh Bắc Bộ, được sự hỗ trợ của nhiều doanh nghiệp đầu ngành trong lĩnh vực truyền thông và công nghệ thông tin.

Cảng Hải Phòng được hỗ trợ bởi một trung tâm đào tạo lớn của vùng duyên hải Bắc bộ với nguồn lực tri thức phong phú, khả năng tạo nguồn nhân lực mới nhanh chóng. Vì vậy việc đáp ứng nguồn nhân lực cho dịch vụ logistics trên diện rộng cho cảng Hải Phòng có thể dễ dàng hơn các cảng khác. Trên thực tế hiện đã có một số trường đại học gắn với cảng Hải Phòng đã đưa ngành dịch vụ logistics vào chương trình giảng dạy, như *Đại học Hàng Hải Việt Nam*, Đại học Giao thông vận tải, Đại học Ngoại thương, Đại học Kinh tế quốc dân, Đại học FPT...

Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam đã thành lập Trung tâm đào tạo logistics nhằm đáp ứng nhu cầu đào tạo nhân lực trong lĩnh vực dịch vụ logistics. Với đội ngũ giảng viên là các chuyên gia hàng đầu lĩnh vực dịch vụ logistics và quản trị chuỗi cung ứng trong và ngoài nước, phát triển mối quan hệ hợp tác sâu rộng về nhiều mặt với các đơn vị hoạt động trong ngành dịch vụ logistics đã và đang đáp ứng nhu cầu về nguồn nhân lực cho ngành dịch vụ logistics của cảng Hải Phòng. Ngoài trường Đại học Hàng hải, cảng Hải Phòng còn có 11 trường đại học và cao đẳng, 09 trường trung học góp phần không nhỏ cho việc bổ sung nguồn nhân lực phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Các trường đào tạo đã đáp ứng được khối lượng nhân sự cho quản lý song để đáp ứng về chất lượng làm việc của đội ngũ nhân sự vẫn còn là một vấn đề cần phải giải quyết.

Đây là một tiềm năng lớn cho sự phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Cảng Hải Phòng có hạ tầng cơ sở truyền thông phát triển với tốc độ khá nhanh, nhưng hiện tại cước phí viễn thông, nhất là viễn thông quốc tế vẫn còn cao, đẩy giá dịch vụ logistics của cảng cũng lên cao. Về công nghệ thông tin thì trang thiết bị của các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đầy đủ vì giá của thiết bị này càng ngày càng giảm tạo điều kiện cho các doanh nghiệp vừa và nhỏ cũng có thể trang bị được cho bản thân. Hơn nữa, hình thức kinh doanh cho thuê thiết bị cũng tạo điều kiện để các doanh nghiệp có điều kiện tiếp cận với công nghệ thông tin không cần đầu tư ban đầu quá lớn. Tuy nhiên, đa số các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng chưa sử dụng nhiều phần mềm quản lý cao cấp, một công cụ chính để giảm chi phí.

+ Cảng Hải Phòng được hỗ trợ bởi nhiều khu công nghiệp và các doanh nghiệp sản xuất hàng hóa xuất nhập khẩu lớn, đặc biệt là các cơ sở có vốn nước ngoài.

So với các cảng biển khác trong cả nước, cảng Hải Phòng có lợi thế đặc biệt về vị trí địa lý với vai trò là một trong những cực tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, là cảng biển quốc tế lớn nhất Miền Bắc và thứ hai cả nước (sau Thành Phố Hồ Chí Minh), là đầu mối giao thông của các tuyến đường bộ, đường thủy, đường hàng không, đường sắt, là trung tâm xuất nhập khẩu của Việt Nam, có hệ thống thông tin liên lạc hiện đại, với lực lượng lao động dồi dào... Chính những lợi thế này giúp cảng Hải Phòng là một cảng được xây dựng sớm nhất của Miền Bắc có quy mô lớn để thu hút các nhà đầu tư nước ngoài.

Hiện nay, cảng Hải Phòng đáp ứng cho việc xuất nhập khẩu của 5 khu, cụm công nghiệp (KCN) tập trung lớn đã đi vào hoạt động mang lại hiệu quả kinh tế cao như KCN Nomura, KCN Đồ Sơn, KCN Nam Cầu Kiền, KCN Đình Vũ, Cụm Công nghiệp Tràng Duệ với tổng diện tích gần 2.000 ha, thu hút khoảng 100.000 lao động, thu hút rất nhiều doanh nghiệp FDI vào hoạt động. Từ đầu năm 2012 đến nay, các Khu công nghiệp, Khu kinh tế đã thu hút được 06 dự án mới với số vốn đăng ký 873,21 triệu USD và điều chỉnh tăng vốn 07 dự án với số vốn tăng thêm 60,2 triệu USD; tổng vốn thu hút đạt 933,41 triệu USD, bằng

186,7% so với Kế hoạch năm 2012 (dự kiến cả năm thu hút 500 triệu USD); gấp trên 17 lần so với năm 2011. Một số dự án có quy mô lớn từ các Tập đoàn mạnh của Nhật Bản: Dự án sản xuất lốp xe với công suất 24.700 chiếc/năm của Bridgestone Corporation, có vốn đầu tư đăng ký 574,8 triệu USD, tại Khu công nghiệp Đình Vũ; Dự án sản xuất dược phẩm của Nipro Pharma Corporation, có vốn đầu tư 250 triệu USD, tại Khu đô thị, công nghiệp và dịch vụ VSIP Hải Phòng đã góp phần thúc đẩy dịch vụ logistics của cảng Hải Phòng phát triển.

Ngoài ra cảng Hải Phòng còn được hỗ trợ của các địa phương trong khu vực vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ (Hà Nội, Bắc Ninh, Hưng Yên, Hải Dương)

Tóm lại, tiềm năng đối với dịch vụ logistics của cảng Hải Phòng rất lớn tạo điều kiện cho sự phát triển. Điều đó giúp cho cảng Hải Phòng có điều kiện tạo nên sự đồng bộ trong việc thiết kế, tổ chức, phát triển hệ thống dịch vụ logistics cảng biển mang tính cập nhật, toàn diện và hiện đại. Đó cũng là nhiệm vụ đặt ra cho các cơ quan QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng có sự tác động trong quản lý đúng hướng, quyết định đến chiến lược phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng trong điều kiện kinh tế hội nhập và mở cửa.

2.2 Đánh giá thực trạng về quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

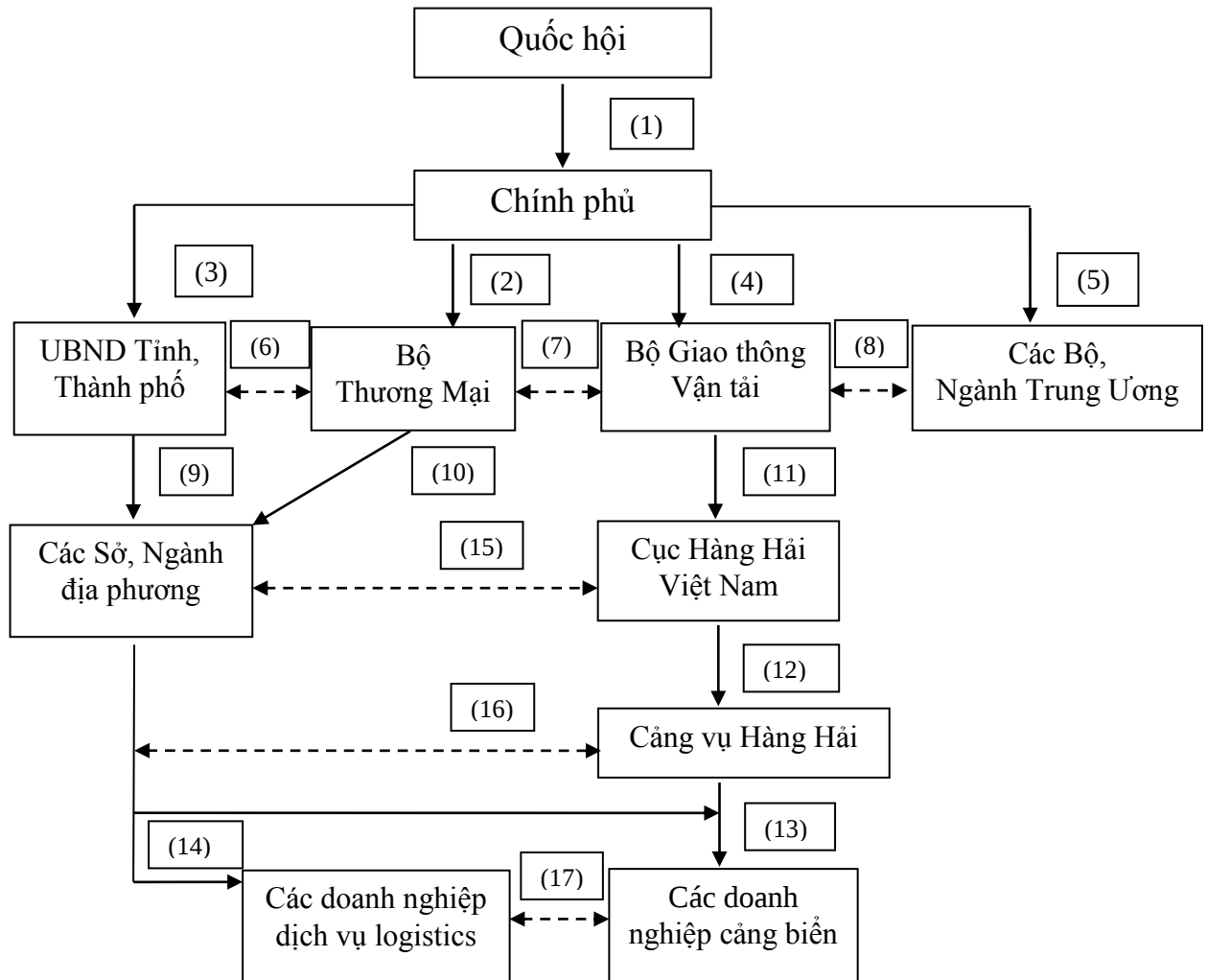
2.2.1 Các cơ quan QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển được thể hiện bằng sơ đồ 2.1 với các mối quan hệ trong tổ chức gồm:

(1) Quốc hội ban hành Luật Hàng Hải, Luật Doanh Nghiệp, Luật Thương Mại và các luật có liên quan, quy định các hình thức kinh doanh dịch vụ logistics, xây dựng, đầu tư và được phép mở rộng hoạt động của các cảng biển.

(2),(3),(4),(5) Chính phủ ban hành các nghị định, quyết định hướng dẫn thi hành Luật; phê duyệt các đề án phát triển cảng biển, phát triển các loại hình doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics nhằm định hướng hoạt động, bao gồm định hướng phát triển các loại hình doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng biển đa dạng, các khu vực phát triển cảng biển. Đồng thời, Chính phủ ban hành nghị quyết chỉ

đạo các bộ ngành, UBND tỉnh, thành phố phối hợp với nhau thực hiện đồng bộ các giải pháp nhằm tạo thuận lợi cho các loại hình doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển phát triển với cơ cấu phù hợp.



Sơ đồ 2.1. Sơ đồ QLNN đối với dịch vụ logistics cảng

Nguồn: Tác giả tập hợp qua nghiên cứu

(6),(7),(8) Các bộ ngành trung ương và UBND tỉnh, thành phố trong phạm vi nhiệm vụ, quyền hạn của mình phối hợp với nhau triển khai chi tiết các quy định của Chính phủ. Triển khai việc thực hiện chính sách phát triển các loại hình doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển, các cảng biển trên địa bàn tỉnh, thành phố. Tổ chức công tác nghiên cứu, phân tích kinh tế theo ngành, lĩnh vực liên quan đến phát triển dịch vụ logistics cảng biển để làm tham mưu cho

Chính phủ trong việc xây dựng và phát triển kinh tế-xã hội.

(9) UBND tỉnh, thành phố chỉ đạo các sở, ngành xây dựng quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế-xã hội. Xây dựng đề án phát triển các ngành, bao gồm phát triển hoạt động các loại hình doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển, nhằm định hướng phát triển và tạo nhu cầu cho dịch vụ logistics cảng biển. Chỉ đạo các sở, ngành phối hợp cùng Cục Hàng Hải Việt Nam, Cảng vụ Hàng Hải triển khai thực hiện các chính sách trong hoạt động dịch vụ logistics cảng biển, các chương trình phát triển kinh tế-xã hội trên địa bàn, bao gồm quản lý các doanh nghiệp, phân luồng giao thông, kiểm tra, kiểm soát các hoạt động của các doanh nghiệp trên địa bàn theo nội dung chương trình đã đề ra.

(10) Trên cơ sở nhiệm vụ, quyền hạn của Bộ Thương Mại ban hành các quyết định, thông tư hướng dẫn, ban hành quy định đối với phát triển các loại hình doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển, Cùng UBND tỉnh, thành phố chỉ đạo hoạt động của các loại hình doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển, kiểm tra, thanh tra, giám sát, xử lý vi phạm pháp luật đối với các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển. Bên cạnh, tạo điều kiện, hỗ trợ cung cấp thông tin, đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ, nghiên cứu, ứng dụng khoa học và công nghệ đáp ứng yêu cầu phát triển của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển thông qua các Sở Công Thương tỉnh, thành phố.

(11) Cục Hàng Hải Việt Nam chịu sự lãnh đạo và điều hành tập trung, thống nhất của Bộ Giao thông Vận tải theo quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của Cục Hàng Hải Việt Nam (Quyết định số 26/2009/QĐ-TTg ngày 20/02/2009 của Thủ Tướng Chính Phủ). Theo đó, Cục Hàng hải Việt Nam là cơ quan trực thuộc Bộ Giao thông vận tải, thực hiện chức năng tham mưu, giúp Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải QLNN chuyên ngành hàng hải và thực thi nhiệm vụ QLNN về hàng hải trong phạm vi cả nước.

(12) Cảng vụ Hàng Hải khu vực chịu sự lãnh đạo và điều hành tập trung, thống nhất của Cục Hàng Hải Việt Nam theo quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn

và cơ cấu tổ chức của Cảng vụ Hàng Hải khu vực (Quyết định số 57/2005/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2005 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải). Theo đó, Cảng vụ Hàng hải khu vực là cơ quan trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam, là cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hàng hải tại cảng biển và khu vực quản lý do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải quyết định.

(13) Cảng vụ Hàng hải khu vực có nhiệm vụ tuyên truyền, phổ biến và kiểm tra, giám sát việc thực hiện pháp luật về hàng hải của các cảng biển và các tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài. Thực hiện theo ủy quyền của cơ quan nhà nước có thẩm quyền trong việc cho thuê quản lý khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng được đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách nhà. Quản lý tài sản, tài chính theo quy định của pháp luật; thực hiện chế độ thống kê, báo cáo, thực hiện các nhiệm vụ, quyền hạn khác theo quy định. Được quyền trực tiếp quan hệ với tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài để thực hiện chức năng, nhiệm vụ được giao.

(14) Các Sở, Ngành địa phương có nhiệm vụ tham mưu với UBND tỉnh, thành phố cấp phép đăng ký kinh doanh cho các doanh nghiệp trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển, Hướng dẫn, quản lý, triển khai thực hiện các chính sách trong hoạt động dịch vụ logistics cảng biển, các chương trình phát triển kinh tế-xã hội trên địa bàn, phân luồng giao thông, kiểm tra, kiểm soát các hoạt động của các doanh nghiệp trên địa bàn theo nội dung chương trình đã đề ra.

(15), (16) Các sở ngành địa phương phối hợp cùng Cục Hàng Hải Việt Nam, Cảng vụ Hàng Hải khu vực triển khai các chính sách đối với hoạt động dịch vụ logistics cảng biển, các chương trình phát triển kinh tế-xã hội trên địa bàn, phối hợp xây dựng đề án về lĩnh vực phát triển dịch vụ logistics cảng biển.

(17) Các doanh nghiệp cảng biển và các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển phối hợp với nhau trong việc khai thác và phát triển dịch vụ logistics cảng biển dưới sự chỉ đạo của các cơ quan QLNN đảm bảo theo đúng định hướng phát triển kinh tế - xã hội.

Qua sơ đồ trên, có thể rút ra các khía cạnh liên quan đến QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển như sau:

Đối tượng QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển: Các doanh nghiệp cảng biển trong khu vực và các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển.

Các phương pháp QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển: Phương pháp kinh tế, phương pháp hành chính, phương pháp giáo dục và kết hợp các phương pháp này trong quá trình QLNN.

Công cụ của QLNN đối với đa dạng hóa HĐTD: Công cụ pháp luật, bao gồm Luật Hàng Hải, Luật Doanh Nghiệp, Luật Thương Mại, các quy định của Nhà nước về các hình thức hoạt động của các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển. Công cụ kế hoạch gồm: Đường lối, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chương trình phát triển kinh tế-xã hội, chiến lược phát triển dịch vụ logistics cảng biển. Chính sách được thực hiện bao gồm: Các chính sách phát triển kinh tế-xã hội, chính sách quản lý, phát triển đối với dịch vụ logistics cảng biển. Công cụ tài sản quốc gia gồm cơ sở vật chất, hạ tầng kỹ thuật, vốn, tài sản của Nhà nước,...được sử dụng trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển.

2.2.2 Thực trạng về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở Việt Nam nói chung và tại cảng Hải Phòng nói riêng được xem xét và phân tích theo các nội dung QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển là công tác ban hành luật pháp, hướng dẫn các cơ quan QLNN triển khai công tác QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển; Định hướng về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển qua xây dựng và triển khai thực hiện chiến lược, kế hoạch; Chỉ đạo thực hiện về QLNN đối với sự phát triển dịch vụ logistics cảng biển phù hợp tiến trình hội nhập quốc tế; kiểm tra, thanh tra, giám sát quá trình QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển; Cung cấp thông tin đáp ứng yêu cầu QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển; tổ chức công tác nghiên cứu khoa học và đào tạo nhân lực. Dựa trên các tiêu chí hiệu lực, hiệu quả, phù hợp, công bằng và bền vững.

2.2.2.1 Công tác ban hành luật pháp, và hướng dẫn của các cơ quan QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Dựa trên cơ sở các Nghị quyết của Bộ Chính trị, Quốc hội ban hành Luật Hàng Hải, Luật Doanh Nghiệp, Luật Thương Mại và các luật có liên quan quy định các hình thức kinh doanh dịch vụ logistics, xây dựng, đầu tư và được phép mở rộng hoạt động của các cảng biển. Thủ tướng Chính phủ ban hành các Nghị định, Quyết định, Chỉ thị của có tính pháp lý, những văn bản này đã được luật hóa nhằm QLNN đối với dịch vụ logistics nói chung và dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nói riêng. (bảng 2.6)

Công tác ban hành luật pháp, và hướng dẫn của các cơ quan QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đã được các cấp QLNN đặc biệt quan tâm được thể hiện thông qua:

Bảng 2.6. Các quy định pháp luật liên quan đến QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Số văn bản	Nội dung	Ngày ban hành
32/NQ-TW	Nghị quyết của Bộ Chính trị IX "Về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước".	05/8/ 2003
36/2005/QH11	Luật Thương mại	14/06/2005
40/2005/QH11	Bộ luật Hàng hải nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam	14/06/2005
60/2005/QH11	Luật Doanh nghiệp	29/11/2005
71/2006/NĐ-CP	Nghị định về quản lý cảng biển và luồng hàng hải	25/07/2006
09/NQ-TW	Nghị quyết của BCH Trung ương Đảng, khóa X "Về chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020"	09/02/2007
115/2007/NĐ-CP	Nghị định về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải biển	05/7/2007
140/2007/NĐ-CP	Nghị định của Chính phủ Quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistic và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistic	05/9/2007
73/2007/NĐ-CP	Nghị định về tổ chức và hoạt động của hoa tiêu hàng hải	28/11/2007
87/2007/NĐ-CP	Nghị định về thủ tục hải quan điện tử với nhiều cải cách trong thủ tục hải quan	23/07/2012

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ các văn bản pháp quy

- *Nghị quyết số 32/NQ-TW của Bộ Chính trị ngày 05/08/2003*. Chỉ rõ: Hải Phòng là thành phố cảng lâu đời, nằm ở vị trí trung tâm duyên hải Bắc Bộ, lá chắn cho Thủ đô Hà Nội, là đầu mối giao thông quan trọng và cửa chính ra biển của các tỉnh phía Bắc, giao lưu thuận lợi với các địa phương trong nước và quốc tế; Tập trung xây dựng và phát triển để Hải Phòng thực sự trở thành một thành phố cảng, có nền sản xuất công nghiệp hiện đại; một cực tăng trưởng quan trọng của vùng kinh tế động lực Bắc Bộ; một trong những trung tâm công nghiệp, thương mại lớn của cả nước, trung tâm dịch vụ, du lịch, thủy sản, giáo dục, y tế, văn hóa, thể dục thể thao của vùng duyên hải Bắc Bộ; Cũng vì lẽ đó dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng được các cấp QLNN đặc biệt quan tâm mà quản lý vĩ mô trực tiếp là Bộ Giao thông Vận tải.

- *Nghị quyết số 09/NQ-TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng, khoá X “Về chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020”* nội dung của nghị quyết này là định hướng cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

- Các bộ luật bao gồm: *Luật Thương mại số 36/2005/QH11 ngày 14/06/2005*. Luật này quy định về hoạt động thương mại. Trong đó tại mục 4 dịch vụ logistics chỉ rõ định nghĩa về dịch vụ logistics; Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics; Quyền và nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics; Quyền và nghĩa vụ của khách hàng; Các trường hợp miễn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics; Giới hạn trách nhiệm; Quyền cầm giữ và định đoạt hàng hoá; Nghĩa vụ của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics khi cầm giữ hàng hoá. *Bộ luật Hàng hải nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam số 40/2005/QH11 ngày 14/06/2005*. Bộ luật này quy định về hoạt động hàng hải, bao gồm các quy định về tàu biển, thuyền bộ, cảng biển, luồng hàng hải, vận tải biển, an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, phòng ngừa ô nhiễm môi trường và các hoạt động khác liên quan đến việc sử dụng tàu biển vào mục đích kinh tế, văn hóa, xã hội, thể thao, công vụ và nghiên cứu khoa học. *Luật Doanh nghiệp số 60/2005/QH11 ngày 29/11/2005*. Luật này quy định về việc thành lập, tổ chức quản lý và hoạt động của công ty trách nhiệm hữu hạn, công

ty cổ phần, công ty hợp danh và doanh nghiệp tư nhân thuộc mọi thành phần kinh tế (sau đây gọi chung là doanh nghiệp); quy định về nhóm công ty. Các Bộ luật đã tạo được hành lang pháp lý cho hoạt động của các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng có điều kiện hình thành, hoạt động và phát triển trong thời kỳ mở cửa của nền kinh tế, cho việc quản lý các đội tàu, cảng biển, luồng hàng hải, vận tải biển và các hoạt động ảnh hưởng tới hàng hải. Giúp cho các doanh nghiệp có cơ sở pháp lý để hoạt động trong lĩnh vực kinh doanh nói chung và trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển nói riêng.

Dịch vụ logistics chỉ mới được công nhận là hành vi thương mại trong Luật Thương mại sửa đổi năm 2006. Nghị định 140/2007/CP-NĐ ngày 05/9/2007 của Chính phủ quy định chi tiết thi hành Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với doanh nhân kinh doanh dịch vụ logistics chỉ mới được ban hành tháng 9/2007. Các văn bản pháp lý này vẫn còn sơ sài chưa thể hiện hết hành lang pháp lý để dịch vụ logistics thật sự phát triển và cũng chưa cụ thể cho dịch vụ logistics cảng biển. Ngay cả việc thi hành luật cạnh tranh trong lĩnh vực này cũng không được chú trọng, bởi hiện có quá nhiều biểu hiện của việc kinh doanh không lành mạnh chưa được xử lý triệt để. Bên cạnh đó, các hiệp hội như Hiệp hội Cảng biển, Hiệp hội Đại lý và Môi giới hàng hải, Hiệp hội Các chủ tàu, Hiệp hội Giao nhận kho vận nhìn chung vẫn mang tính hình thức mà chưa phát huy được vai trò vốn có của mình là tạo cầu nối giữa các doanh nghiệp thành viên thành một thể thống nhất của hiệp hội.

Thực tế cho thấy, khung thể chế và pháp luật về logistics điều chỉnh các hoạt động logistics mặc dù tương đối đầy đủ, gần đây có bổ sung nhiều văn bản quy phạm pháp luật có tính chất định hướng như quy hoạch, chiến lược phát triển liên quan đến ngành dịch vụ logistics cho các thời kỳ 2020, tầm nhìn 2030, nhưng qua thời gian hội nhập khu vực và quốc tế một số quy định pháp luật về logistics hiện nay đã không còn phù hợp với các định chế cần thiết trong lĩnh vực logistics quốc tế từ đó chưa tạo thị trường dịch vụ logistics minh bạch, cạnh tranh lành mạnh, tạo điều kiện phát triển bền vững. Nguyên nhân của tình hình

trên một phần lớn do thiếu đầu mối quản lý thống nhất đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng và chậm được thể chế hóa, cập nhật hóa các chính sách cho phù hợp với xu thế phát triển của nền kinh tế Việt Nam nói riêng cũng như nền kinh tế thế giới nói chung.

Bên cạnh đó, các hành lang pháp lý, các quy định, chính sách thực hiện cam kết WTO đồng thời tạo các thuận lợi thương mại cho các doanh nghiệp trong nước hoạt động và phát triển ngành nghề. Chính phủ đã ban hành các Nghị định mở đường cho ngành logistics Việt nam như NĐ 140/2007/NĐ-CP ngày 05/9/2007 của Chính phủ chi tiết Luật Thương mại 2005 về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics, NĐ 115/2007/NĐ-CP ngày 05/7/2007 của Chính phủ về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải biển. Nghị định 71/2006/NĐ-CP ngày 25/07/2006 về quản lý cảng biển và luồng hàng hải. Nghị định 73/2007/NĐ-CP ngày 28/11/2007 về tổ chức và hoạt động của hoa tiêu hàng hải. Năm 2009 có Nghị định 87/2009 /NĐ-CP ngày 09/10/2009 về vận tải đa phương thức. Cũng trong năm 2009 và các năm tiếp theo, Chính phủ ban hành hàng loạt các quyết định về qui hoạch giao thông vận tải, cảng biển, đường sắt, đường thủy, hàng không...đến năm 2020 và tầm nhìn 2030. Hiện nay, Luật Hải quan cũng đang trong quá trình sửa đổi theo hướng tạo thuận lợi thương mại và logistics cũng như phù hợp thông lệ quốc tế và khu vực.

Theo kinh nghiệm từ Nhật Bản là một trong những quốc gia trên thế giới có chi phí dịch vụ logistics rất thấp, (chỉ khoảng 10%/GDP). Điều này đã góp phần làm tăng năng lực cạnh tranh toàn cầu của nước Nhật. Các hoạt động logistics được quy định rất cụ thể thông qua các luật ngành giao nhận vận tải hàng hóa, luật vận tải bằng ô tô, luật kinh doanh kho bãi... Theo đó, các luật quy định rất chặt chẽ: để gia nhập ngành giao nhận vận tải hàng hóa, ngoài những thủ tục đăng ký kinh doanh, các doanh nghiệp Nhật còn phải có kế hoạch kinh doanh thích hợp (ký hợp đồng ủy thác vận tải thích hợp), kế hoạch dịch vụ gom giao hàng thích hợp, có khả năng theo đuổi ngành nghề được chứng minh bằng nhà xưởng, tài sản cơ bản...Khi đã đủ điều kiện hoạt động, các doanh nghiệp phải

tuân thủ nghiêm ngặt những quy tắc cơ bản của luật quy định.

Như vậy, công tác ban hành luật pháp, và hướng dẫn của các cơ quan QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đã có hệ thống những văn bản về căn bản là thể chế pháp luật nhằm quy định cho các hoạt động nhưng còn phụ thuộc vào các chính sách của các cơ quan QLNN trong việc điều hành nó được thể hiện trong việc định hướng của Nhà nước.

2.2.2.2 Định hướng về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng qua xây dựng và triển khai thực hiện chiến lược, kế hoạch

Thứ nhất, định hướng của Chính phủ về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Hệ thống văn bản xây dựng chính sách, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển dịch vụ logistics cảng biển của chính phủ. Các chỉ thị, quyết định của chính phủ đã khẳng định sự quan tâm về định hướng cho sự hoàn thiện và nâng cao vai trò QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. (Xem phụ lục 7)

- *Quyết định số 178/2002/QĐ-TTG của Thủ tướng Chính phủ* Quyết định này cho phép thực hiện thí điểm cải cách thủ tục hành chính đối với tàu thuyền, trừ tàu quân sự và tàu biển chạy bằng năng lượng nguyên tử của nước ngoài, tàu của lực lượng vũ trang Việt Nam phục vụ mục đích an ninh, quốc phòng và các loại tàu công vụ nhà nước khác ra, vào tại các cảng biển thuộc khu vực tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, tỉnh Quảng Ninh, thành phố Đà Nẵng và thành phố Hải Phòng. Ngoài ra, còn có các văn bản pháp lý khác như: Nghị định số 50/2008/NĐ-CP ngày 21/4/2008 của Chính phủ về quản lý, bảo vệ an ninh, trật tự tại cửa khẩu cảng biển; Quy chế phối hợp số 3527/QC-CHHVN-BTLBP ngày 08/10/2013 giữa Cục Hàng hải Việt Nam và Bộ Tư lệnh Bộ đội Biên phòng trong việc thực hiện chức năng QLNN về hàng hải và biên phòng... Giúp cho việc định hướng về cải cách thủ tục hành chính theo cơ chế một cửa tạo là định hướng thuận lợi cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

- *Quyết định số 27/2007/QĐ-TTg ngày 15/02/2007 của Thủ tướng Chính phủ.* Quyết định này thể hiện rõ mục tiêu của Chính phủ hướng tới phát triển

thương mại trong nước phù hợp với các quy luật khách quan của nền kinh tế thị trường, bảo đảm quyền tự chủ, tự do kinh doanh và cạnh tranh bình đẳng giữa các chủ thể trong môi trường pháp lý ngày càng hoàn thiện và có sự điều tiết vĩ mô của Nhà nước. Đóng góp hành lang pháp lý cho phát triển thương mại nói chung và cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nói riêng.

- Các Quyết định: *Quyết định số 271/2006/QĐ-TTg* của Thủ tướng Chính phủ. Quyết định này đã cụ thể hóa một số chỉ tiêu cho ngành dịch vụ của thành phố Hải Phòng. *Quyết định 2190/2009/QĐ-TTg* của Thủ Tướng Chính phủ Quyết định này đã cụ thể hóa một số quan điểm và mục tiêu phát triển quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030. *Quyết định 169/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ*. Quyết định này đã xác định rõ mục tiêu chung là phát triển dịch vụ logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải nhằm nâng cao hiệu quả kinh tế trong hoạt động giao thông vận tải; góp phần thực hiện thành công Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020. *Quyết định 175/QĐ-TTg ngày 27/01/2011 của Thủ tướng Chính phủ*. Quyết định này, hằng năm các bộ ngành ban hành nhiều văn bản nhằm hướng dẫn, điều chỉnh, giảm bớt các thủ tục phiền hà, thúc đẩy các hoạt động ngành logistics và dịch vụ logistics. *Quyết định số 950/QĐ/TTg ngày 25/07/2012 của Thủ tướng Chính phủ* trong đó đề cập đẩy nhanh xã hội hóa dịch vụ logistics, đầu tư kho tàng tại cảng biển lớn, các địa điểm thông quan, quy hoạch hệ thống logistics trên cả nước, nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa của các doanh nghiệp Việt nam. Đây là các quyết định nhằm định hướng cụ thể cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Nói chung, các Quyết định của Chính phủ đã vạch ra đường lối chính sách cho các cơ quan QLNN mục tiêu cụ thể trong việc phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng song vẫn chỉ mang tính định hướng mà thiếu sự cụ thể, để thực hiện tốt công tác QLNN theo định hướng của chính phủ còn phải đòi hỏi các cấp bộ ngành có sự chỉ đạo cụ thể.

Thứ hai, định hướng của Bộ Công thương về QLNN đối với dịch vụ logistics

ở cảng Hải Phòng

Nghị quyết số 01/2007/NQ-QH12 Kỳ họp thứ nhất Quốc hội khoá XII, ngày 31 tháng 7 năm 2007 hợp nhất Bộ Công nghiệp với Bộ Thương mại thành Bộ Công Thương. Theo đó QLNN đối với dịch vụ logistics nói chung và dịch vụ logistics đối với cảng Hải Phòng nói riêng chịu sự QLNN của Bộ Công Thương. Bộ Công Thương đã có các chính sách nhằm định hướng cho sự phát triển đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng cụ thể bằng các văn bản. (Xem phụ lục 8)

Quyết định 7052/QĐ-BCT ngày 31/12/2010 của Bộ Công Thương, đã định hướng cho kinh tế Hải Phòng nằm trong định hướng phát triển kinh tế nhằm kết nối vùng kinh tế Lạng Sơn - Hà Nội - Hải Phòng -Quảng Ninh với trung Quốc và các nước ASEAN. Quyết định 1856/QĐ-BCT ngày 19/04/2011 của Bộ Công Thương ban hành Kế hoạch và các giải pháp điều hành xuất nhập khẩu năm 2011 và thời gian tới của Bộ Công Thương nhằm đẩy mạnh công tác điều hành xuất nhập khẩu. Quyết định 3098/QĐ-BCT ngày 24/06/2011 của Bộ Công Thương phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển thương mại Việt Nam giai đoạn 2011 - 2020 và định hướng đến năm 2030. Quyết định nhằm đưa ra định hướng phát triển thương mại gắn liền với qui mô, trình độ phát triển sản xuất trong nước trong thời kỳ thực hiện công nghiệp hoá, hiện đại hoá và tham gia hội nhập kinh tế khu vực và thế giới trong giai đoạn 2011–2020, tầm nhìn đến 2030.

Ngoài ra Bộ Công Thương còn có các chỉ thị, quyết định: Quyết định 889/QĐ-BCT ngày 29/02/2012 của Bộ Công Thương về việc phê duyệt Chương trình theo dõi thi hành pháp luật năm 2012. Đánh giá thực trạng các điều kiện thi hành văn bản quy phạm pháp luật trong lĩnh vực công nghiệp và thương mại trên cả 02 phương diện: nội dung văn bản và các điều kiện đảm bảo cho việc thực thi pháp luật trên thực tế. Trên cơ sở đó, kiến nghị các phương án sửa đổi, bổ sung ban hành mới văn bản nhằm hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật và hoàn thiện cơ chế hỗ trợ điều kiện bảo đảm thi hành pháp luật về công nghiệp và thương mại. Chỉ thị 12/CT-BCT ngày 09/08/2012 của Bộ Công Thương về việc triển khai thực hiện Quyết định số 808/QĐ-TTg ngày 29 tháng 6

năm 2012 về Chương trình hành động thực hiện Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020. Các quyết định 5047/QĐ-BCT ngày 30/08/2012 của Bộ Công Thương ban hành Kế hoạch của ngành Công Thương triển khai Chương trình hành động thực hiện Chiến lược xuất nhập khẩu hàng hóa thời kỳ 2011-2020, định hướng đến năm 2030 hay quyết định 5540/QĐ-BCT ngày 06/08/2013 của Bộ Công Thương về việc phê duyệt Chiến lược phát triển khoa học và công nghệ ngành Công Thương giai đoạn 2011 – 2020. Đòi hỏi thành phố Hải Phòng mà cơ quan QLNN trực tiếp là Sở Công Thương Hải Phòng phải vận dụng với tình hình cụ thể của cảng Hải Phòng để có định hướng cụ thể.

Nói chung, các văn bản của Bộ Công Thương tập trung chủ yếu giải quyết các vấn đề chung mang tính định hướng ngành, các văn bản chưa có sự cụ thể hóa trong việc điều hành đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Thứ ba, định hướng của Bộ Giao thông vận tải đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng hàng năm

Theo Nghị định số 107/2012/NQ-CP ngày 20/12/2012 của chính phủ quy định chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và cơ cấu tổ chức của bộ Giao thông vận tải. Theo đó Bộ Giao thông vận tải có nhiệm vụ QLNN đối với toàn bộ hệ thống giao thông trên cả nước.

Định hướng phát triển của bộ Giao thông Vận tải quyết định trực tiếp tới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng được thực hiện thông qua các các thông tư, quyết định, thông báo của bộ Giao thông Vận tải. (Xem phụ lục 9)

Thông tư 10/2007/TT-BGTVT ngày 06/08/2007 của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện Nghị định số 71/2006/NĐ-CP ngày 25/7/2006 của Chính phủ đã cụ thể hóa các quy định về quản lý cảng biển và luồng hàng hải được bổ sung bằng thông tư 10/2013/TT-BGTVT ngày 08/05/2013 của Bộ Giao thông vận tải. Thông tư 31/2010/TT-BGTVT ngày 01/10/2010 của Bộ Giao thông vận tải đã quy định cụ thể vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Hải Phòng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Hải Phòng được sửa đổi bổ sung bằng

Thông tư 50/2013/TT-BGTVT ngày 29/08/2013. Thông báo số 402/TB-BGTVT ngày 18/10/2011 thông báo kết luận của Thứ trưởng Nguyễn Hồng Trường tại cuộc họp đề xuất cơ chế thực hiện nạo vét duy tu tuyến luồng hàng hải Hải Phòng được hợp pháp hóa bằng Thông tư 25/2013/TT-BGTVT ngày 16/12/2013 của Bộ Giao thông vận tải của Bộ Giao thông vận tải đã quy định cụ thể về trình tự, thủ tục thực hiện nạo vét luồng hàng hải, khu nước, vùng nước trong vùng nước cảng biển. Bộ Giao thông vận tải còn có Quyết định 1741 /QĐ-BGTVT ngày 03/08/2011 phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển phía Bắc (Nhóm 1) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

Như vậy, Nhà nước đã kịp thời và thường xuyên có sự điều chỉnh đối với hoạt động kinh tế nói chung và đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nói riêng thông qua Bộ Giao thông vận tải, giúp cho cảng Hải Phòng phát triển theo định hướng đồng thời xác định chiến lược đúng đắn cho sự phát triển của mình. Bộ Giao thông Vận tải đã ban hành một số các văn bản nhằm điều hành dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Song các văn bản để triển khai thực hiện còn chậm, thiếu tính thời sự và còn gặp nhiều khó khăn trong việc thực hiện do thiếu tài chính, khó khăn vướng mắc trong việc giải phóng mặt bằng phát triển cơ sở hạ tầng, trong việc chấp hành các quy định về giao thông, chưa có một đơn vị quản lý thống nhất...làm giảm sự liên kết trong hoạt động gây lãng phí, làm tăng chi phí, giảm hiệu quả trong sản xuất kinh doanh, kìm hãm sự phát triển đi lên của cảng Hải Phòng để trở thành trung tâm dịch vụ logistics cảng biển lớn của đất nước và khu vực. Đòi hỏi Bộ Giao thông vận tải phải là Bộ tham mưu cho Chính phủ thành lập cơ quan chủ quản cho phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng để có một cơ quan QLNN thực hiện chức năng QLNN nhằm giúp cho công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng có sự lãnh đạo đúng hướng để phát triển trở thành trung tâm logistics ngang tầm khu vực.

Tóm lại, công tác định hướng về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng qua xây dựng và triển khai thực hiện chiến lược, kế hoạch đã được các cấp QLNN triển khai tương đối đồng bộ. Song cần định hướng cụ thể và cấp

thiết nhất là sự tập trung vào một cơ quan chủ quản mà QLNN đối với dịch vụ ở cảng Hải Phòng **chưa có cơ quan chủ quản tập trung**. Do nước ta chưa có cơ quan chủ quản tập trung đầu mối quản lý và chưa có thủ tục hành chính một cửa cho ngành này nên những doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics phải chịu sự quản lý chồng chéo của rất nhiều cơ quan quản lý khác nhau. Chẳng hạn, các dịch vụ hỗ trợ khách hàng, mua sắm đấu thầu phải xin giấy phép Bộ Công thương, quản lý hàng tồn kho, xử lý việc trả lại hàng phải thông qua Bộ Tài nguyên môi trường... Thậm chí, một công việc cùng lúc phải xin giấy phép tới 3 - 4 ngành khác nhau như: chọn địa điểm cho các phương tiện hỗ trợ, xếp hàng vào kho, lưu kho... phải xin phép Bộ Tài chính, Bộ Công thương, Bộ Tài nguyên - Môi trường, Bộ Kế hoạch Đầu tư... Đặc biệt là nước ta chưa có thể chế, thúc đẩy và nâng cao hiệu quả ngành dịch vụ giao nhận, trong đó có dịch vụ 3PL như các nước trên thế giới. Đây chính là những nguyên nhân khiến chi phí dịch vụ logistics còn rất cao (khoảng 25% GDP) và doanh nghiệp dịch vụ logistics thiếu đi sự cạnh tranh. Mặt khác hệ thống văn bản chủ yếu giúp cho việc định hướng chung đối với ngành và địa phương chứ chưa có các văn bản cụ thể cho dịch vụ logistics cảng biển. Các doanh nghiệp kinh doanh ngành logistics còn gặp rất nhiều khó khăn trong hoạt động do quy định về pháp luật không rõ ràng, các thủ tục hành chính chưa tạo thuận lợi hoặc thiếu chặt chẽ, tạo nên tình trạng manh mún, tràn lan. Vì vậy có một cơ quan chủ quản về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng là một nhu cầu bức thiết.

2.2.2.3 Chỉ đạo thực hiện trong công tác QLNN đối với sự phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phù hợp tiến trình hội nhập quốc tế

Việt Nam ngay từ khi gia nhập WTO (11/ 1/2007) Với việc Việt Nam thực hiện các cam kết về tự do hoá dịch vụ Logistics trong WTO và Hội nhập ASEAN về Logistics theo lộ trình 4 bước đến năm 2014 là: (1) Tự do hoá thương mại, dỡ bỏ rào cản thuế; (2) Tạo cơ hội cho doanh nghiệp trong lĩnh vực Logistics; (3) Nâng cao năng lực quản lý Logistics và (4) Phát triển nguồn nhân lực. Bối cảnh đó đặt ra nhiều cơ hội và thách thức cho công tác QLNN đối với

dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Trước hết là cơ hội để dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng tiếp cận được thị trường dịch vụ logistics rộng lớn hơn với những ưu đãi thương mại để thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm, dịch vụ; phát huy lợi thế địa lý - chính trị trong phát triển cơ sở hạ tầng logistics như phát triển cảng nước sâu, các trung tâm dịch vụ logistics; Hội nhập logistics tạo cơ hội cho dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phát triển quan hệ đối tác, thị trường xuất khẩu được mở rộng, góp phần cơ cấu lại thành phần kinh tế và đổi mới mô hình tăng trưởng... Bên cạnh đó, trên con đường thực hiện mục tiêu hội nhập ngành logistics, dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng cũng đang đối mặt với nhiều thách thức như: Cơ sở hạ tầng cho hoạt động dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nghèo nàn và thiếu đồng bộ, hạn chế đến sự phát triển, dẫn đến chi phí dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng còn cao hơn nhiều so với các cảng biển của các nước; Doanh nghiệp dịch vụ logistics quy mô nhỏ, hoạt động manh mún và thiếu tính chuyên nghiệp; Thiếu hụt nguồn nhân lực được đào tạo bài bản và có trình độ quản lý dịch vụ logistics; Môi trường pháp lý còn nhiều bất cập, sự khác biệt về hệ thống luật pháp, thông quan hàng hoá và các thủ tục hành chính là những thách thức đối với nước ta trong hội nhập về dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Đòi hỏi phải có sự chỉ đạo thực hiện QLNN đối với sự phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phù hợp tiến trình hội nhập quốc tế.

Trước thực trạng này, năm 2011, Chính phủ đã ban hành Quyết định số 175/QĐ-TTg ngày 27/1/2011 phê duyệt chiến lược phát triển tổng thể khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020 và đã nêu rõ coi logistics là yếu tố then chốt thúc đẩy phát triển sản xuất, kinh doanh, dịch vụ và lưu thông hàng hóa. Điều này cho thấy, việc phát triển dịch vụ logistics và nguồn nhân lực dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đã trở thành chương trình cấp quốc gia. Chính phủ đã ban hành các quy định, chính sách tạo điều kiện thuận lợi thương mại cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng hoạt động và phát triển ngành nghề như Nghị định 140/2007/NĐ-CP chi tiết Luật Thương mại 2005 về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics; Nghị định 115/2007/NĐ-CP về điều kiện kinh

doanh dịch vụ vận tải biển; Nghị định 87/2009/NĐ-CP về vận tải đa phương thức... Kể từ năm 2009, hàng năm Chính phủ đều ban hành hàng loạt các quyết định về quy hoạch giao thông vận tải, cảng biển, đường sắt, đường thủy và hàng không... đến năm 2020 tầm nhìn 2030. Gần đây, Chính phủ liên tục đề cập việc đẩy nhanh xã hội hoá dịch vụ logistics, đầu tư kho hàng lớn cho dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, các địa điểm thông quan, quy hoạch hệ thống dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, nâng cao thị phần vận chuyển hàng hoá của các doanh nghiệp Việt Nam nói chung và doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nói riêng.

Về mặt luật pháp điều chỉnh các hoạt động dịch vụ logistics tại Việt Nam hiện nay tương đối đầy đủ, ngoài quy định Dịch vụ logistics (8 điều trong Luật Thương mại 2005), còn có các luật khác như Luật Hàng hải, Luật Hàng Không Dân dụng, Luật Giao thông Đường bộ, Luật Đường sắt...), các văn bản quy phạm pháp luật có tính chất định hướng như quy hoạch, chiến lược phát triển liên quan đến ngành dịch vụ logistics cho các thời kỳ 2020, tầm nhìn 2030 ngày càng hoàn chỉnh, tuy vậy, qua thời gian hội nhập khu vực và quốc tế một số các quy định pháp luật về logistics hiện nay đã không còn phù hợp, thiếu cập nhật các định chế cần thiết trong lĩnh vực logistics quốc tế... chưa tạo thị trường dịch vụ logistics minh bạch, cạnh tranh lành mạnh, tạo điều kiện phát triển bền vững. Tuy logistics được xem là “yếu tố then chốt” phát triển sản xuất, thúc đẩy phát triển các ngành dịch vụ khác (QĐ 175/QĐ-TT ngày 27/1/2011), nhưng đến nay chưa được quản lý vào một đầu mối thống nhất, chưa có vị trí tương xứng trong bộ máy tổ chức của Bộ Giao thông vận tải cũng như Bộ Công thương. Đây là một trong những khó khăn rất lớn làm ảnh hưởng tới sự phát triển của ngành dịch vụ logistics của Việt Nam nói chung và đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nói riêng. Sự không thống nhất trong quy định về cơ quan QLNN có thẩm quyền liên quan đến hoạt động quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, cụ thể thí dụ tại Nghị định 87/2009/NĐ-CP và Nghị định 89/2011/NĐ-CP (sửa đổi Nghị định 87/2009/NĐ-CP), Bộ Giao thông Vận tải

được quy định là cơ quan cấp giấy phép kinh doanh vận tải đa phương thức - một hoạt động quan trọng của dịch vụ logistics, trong khi theo quy định của Luật Thương mại, 2005, Bộ Công thương là cơ quan QLNN về logistics và việc đăng ký kinh doanh logistics lại do các Sở Kế hoạch & Đầu tư thực hiện. Về điều kiện đăng ký kinh doanh dịch vụ logistics và kinh doanh vận tải đa phương thức còn chưa thống nhất, việc kiểm tra sau khi đã cấp phép hoạt động còn buông lỏng. Đòi hỏi các cơ quan QLNN phải có sự chỉ đạo tập trung thống nhất vào một đầu mối giúp cho việc chỉ đạo thực hiện về QLNN đối với sự phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phù hợp tiến trình hội nhập quốc tế

2.2.2.4 Công tác kiểm tra, thanh tra, giám sát quá trình QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Công tác hướng dẫn thanh tra việc thực hiện chính sách, quy hoạch, kế hoạch phát triển dịch vụ logistics cảng biển; xử lý vi phạm pháp luật; tổ chức đấu tranh với các hành vi vi phạm pháp luật trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển đã và đang được quan tâm. Các cơ quan QLNN đã xây dựng một số văn bản nhằm tăng tính pháp quy cho công tác kiểm tra, giám sát song vẫn chủ yếu dựa trên sự quản lý của thành phố Hải Phòng và CVHHHP là tổ chức QLNN trực tiếp đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. (Xem phụ lục 10)

Chính vì vậy việc quản lý đối với hoạt động của các doanh nghiệp vẫn còn nhiều bất cập, thiếu sâu sát, cụ thể, còn không ít doanh nghiệp sản xuất kinh doanh thua lỗ, cảm chừng ảnh hưởng tới sự phát triển chung của ngành. Một vài tập đoàn xảy ra tiêu cực lớn (như ở tập đoàn VINASHIN, VINALINES) ảnh hưởng không nhỏ đến QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Từ năm 2007 đến đầu năm 2013, hoạt động kiểm tra, thanh tra, giám sát chủ yếu tập trung vào chấp hành pháp luật về đảm bảo an toàn, công tác thanh tra chuyên môn, thực hiện các nhiệm vụ cụ thể. Quá trình thực thi pháp luật về quản lý kinh tế và thực hiện các quy tắc chuẩn mực chưa tuân thủ nghiêm túc, còn vi phạm quy định trong hoạt động quản lý kinh tế, chưa chấp hành đúng quy định của pháp luật, chưa tuân thủ về pháp lý của một số doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực

dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng như ở các tập đoàn VINASHIN, VINALINES,.. cho thấy tăng cường công tác kiểm tra, thanh tra, giám sát trong QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng là yêu cầu cấp thiết.

2.2.2.5 Về công tác tổ chức thu thập, xử lý, cung cấp thông tin dự báo và định hướng về thị trường trong và ngoài nước đối với dịch vụ logistics cảng biển, tạo lập môi trường cho sự phát triển đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Với hệ thống văn bản QLNN như đã thể hiện nêu trên đã cho thấy Đảng, Nhà nước, Chính phủ và các bộ ngành đã xây dựng và tạo điều kiện cho dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng có một môi trường thông thoáng cho sự phát triển. Song vẫn còn có những bất cập nhất định. Hạ tầng công nghệ thông tin chưa hỗ trợ hiệu quả làm cho chi phí dịch vụ logistics cảng khá cao, điều này làm giảm khả năng cạnh tranh cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng biển.

Các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng chưa được nhà nước ưu tiên quan tâm bằng các chính sách nên yếu về tài chính, nhân sự, tổ chức mạng lưới toàn cầu, hệ thống thông tin, tính liên kết...

Hệ thống luồng hàng hải của cảng Hải Phòng vốn dĩ đã chật hẹp lại càng khó khăn hơn và luôn luôn tiềm ẩn nguy cơ va quệt gây tai nạn giao thông trên luồng. Do sự “chồng lấn” giữa 2 hệ thống vận tải biển và hệ thống vận tải thủy nội địa đòi hỏi phải các cấp QLNN phải đầu tư nghiên cứu ứng dụng công nghệ thông tin nhằm giảm thiểu các tiêu cực và nâng cao hiệu quả trong việc điều phối tàu ra vào cảng hợp lý tăng hiệu quả dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Chưa có sự đầu tư nâng cấp hệ thống đường sắt quốc gia kết nối cảng Hải Phòng với hệ thống trên cả nước theo hướng nâng cấp và điện khí hóa, cùng với ứng dụng công nghệ thông tin trong việc điều hành, phối hợp với hệ thống dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nhằm tận dụng tối đa năng lực vận chuyển của hệ thống đường sắt, vấn đề này cũng phải được đầu tư nghiên cứu để có định hướng cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Đội tàu của các công ty còn lạc hậu và tuổi thọ trung bình cao, lượng tàu có trọng tải lớn chưa đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của thị trường, phụ thuộc quá

nhiều vào đội tàu nước ngoài nên giá cước vận chuyển cao, chưa chủ động điều phối tàu theo nhu cầu thị trường. Cùng với sự yếu kém của đội ngũ lãnh đạo làm cho năng lực cạnh tranh giảm, cần có sự kiểm tra giám sát chặt chẽ của nhà nước tạo môi trường kinh doanh ổn định trong ngành. Chưa có những tác động đến sự kết hợp chặt chẽ giữa nhà vận chuyển, công ty giao nhận và các công ty bảo hiểm nên dịch vụ cung cấp chưa đồng bộ làm cho giá thành còn cao.

Như vậy, việc tạo lập môi trường kinh doanh cho dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đã được quan tâm song vẫn còn nhiều bất cập, cần phải có sự cụ thể đối với các cấp QLNN cho vấn đề này.

2.2.2.6 Tổ chức công tác nghiên cứu khoa học và đào tạo nhân lực.

Công tác đào tạo và xây dựng đội ngũ cán bộ hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển. đối với công tác này cảng Hải Phòng được hỗ trợ bởi một trung tâm đào tạo lớn của vùng duyên hải Bắc bộ với nguồn lực tri thức phong phú, khả năng tạo nguồn nhân lực mới nhanh chóng. Một số trường đại học gần với cảng Hải Phòng đã đưa ngành dịch vụ logistics vào chương trình giảng dạy, như *Đại học Hàng Hải Việt Nam*, Đại học Giao thông vận tải, Đại học Ngoại thương, Đại học Kinh tế quốc dân, Đại học FPT... ngoài ra còn có 11 trường đại học và cao đẳng, 09 trường trung học trên địa bàn thành phố Hải Phòng là các cơ sở đào tạo góp phần không nhỏ cho việc bổ sung nguồn nhân lực đóng góp đáng kể cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Có thể nói các trường đào tạo đã đáp ứng được khối lượng nhân sự cho quản lý song để đáp ứng về chất lượng làm việc của đội ngũ nhân sự vẫn còn là một vấn đề cần phải giải quyết, đa phần các học sinh sinh viên được đào tạo sau khi ra trường chỉ mới được trang bị về mặt lý thuyết thiếu thực tế đòi hỏi các cơ quan sử dụng phải đào tạo lại. Mặt khác các trường mới chỉ đào tạo cán bộ quản lý cho nên dẫn đến thiếu cán bộ, nhân viên kỹ thuật và nghiệp vụ đòi hỏi phải có định hướng thích hợp về công tác đào tạo nguồn nhân lực của các cấp QLNN nhằm đáp ứng yêu cầu cho dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Bảng 2.7. Tình hình đào tạo chuyên môn logistics tại Hải Phòng

Diễn giải	2008 - 2009	2009 - 2010	2010 – 2011
Đại học, cao đẳng			
Trường	9	12	12
Giảng viên	2.075	2.476	2.540
Sinh viên	52.747	60.734	71.326
Sinh viên ngành kinh tế	22.681	27.330	33.166
Sinh viên ngành logistics	7.144	10.658	13.598
Trung học			
Trường	4	9	9
Giáo viên	180	269	289
Học sinh	14.150	14.613	11.062
Học sinh ngành vận tải	1.981	2.776	2.323

Nguồn: Niên giám thống kê thành phố Hải Phòng qua các năm

2.2.3 Quản lý của thành phố Hải Phòng

Trên cơ sở các văn bản pháp luật của Trung ương và Chính phủ, các thông tư, quyết định của các Bộ liên quan, chính quyền thành phố Hải Phòng đã cụ thể hóa dưới hình thức các nghị quyết, quyết định về hoạt động kinh doanh logistics ở cảng Hải Phòng. Giai đoạn 2007-2013, một số văn bản quan trọng cho hoạt động dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng được tổng hợp ở Bảng 2.8.

- *Nghị quyết số 01/2009/NQ-HĐND của HĐND thành phố Hải Phòng.* Nghị quyết này đã nhấn mạnh: Hải Phòng là thành phố Cảng, là cửa chính ra biển của vùng châu thổ sông Hồng và các tỉnh phía Bắc, có tiềm năng đa dạng, phong phú để phát triển kinh tế biển, là cực tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, có vị trí chiến lược, đóng vai trò đặc biệt quan trọng để phát triển vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ và miền Bắc, trong hợp tác hai hành lang một vành đai kinh tế giữa Việt Nam và Trung Quốc và hội nhập với khu vực, quốc tế.

Vùng biển và dải ven biển thành phố có vị trí đặc biệt về quốc phòng - an ninh. Từ nay đến trước năm 2020 xác định 06 lĩnh vực kinh tế biển trọng tâm theo thứ tự ưu tiên như sau: (1) Phát triển hệ thống cảng, dịch vụ hàng hải, vận tải biển; (2) Xây dựng khu kinh tế, các khu công nghiệp, các khu đô thị ven biển; (3) Công nghiệp đóng mới, sửa chữa tàu thủy và phương tiện nổi; (4) Kinh tế thủy sản; (5) Du lịch biển. (6) Phát triển các huyện đảo.

Bảng 2.8. Một số văn bản của TP Hải Phòng liên quan đến công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Số văn bản	Nội dung	Ngày ban hành
01/2009/NQ-HĐND	Nghị quyết của HĐND thành phố Hải Phòng, khóa XIII về phát triển kinh tế biển thành phố Hải Phòng đến năm 2015, định hướng đến năm 2020.	29/4/2009
2217/QĐ-UBND	Quyết định của UBND thành phố Hải Phòng về việc phê duyệt Đề án Quy hoạch phát triển các ngành dịch vụ thành phố Hải Phòng đến năm 2020	21/12/2010
1934/QĐ-UBND	Quyết định của UBND thành phố Hải Phòng về Kế hoạch thực hiện Nghị quyết số 27-NQ/TU ngày 13/4/2009 của Ban Thường vụ Thành ủy về Chương trình hành động thực hiện Nghị quyết Hội nghị lần thứ 4 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa X về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020	09/11/2012
21/2013/NQ-HĐND	Nghị quyết của HĐND thành phố Hải Phòng, khóa XIV về nhiệm vụ và giải pháp thực hiện điều chỉnh cơ cấu kinh tế, đổi mới mô hình tăng trưởng, nâng cao sức cạnh tranh nền kinh tế thành phố Hải Phòng, đảm bảo yêu cầu phát triển nhanh, bền vững đến năm 2020, định hướng đến năm 2025.	12/12/2013

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ các văn bản pháp quy

- *Nghị quyết số 21/2013/NQ-HĐND của HĐND thành phố Hải Phòng.* Nghị quyết này đã xác định: Phát huy tối đa các nguồn lực, lợi thế để Hải Phòng trở thành thành phố cảng xanh, văn minh, hiện đại, trung tâm dịch vụ, công nghiệp lớn có sức cạnh tranh cao; trọng điểm phát triển kinh tế biển của cả nước. Điều chỉnh cơ cấu kinh tế thành phố theo hướng ưu tiên phát triển dịch vụ - công nghiệp kinh tế biển, kinh tế đô thị hiện đại, hiệu quả, tăng trưởng nhanh, bền

vững. Tập trung các ngành dịch vụ: Logistics, dịch vụ hàng hải, hàng không, nghiên cứu thiết kế, phát minh – sáng chế, tài chính - ngân hàng, thương mại,...

Từ các nghị quyết của Hội đồng nhân dân thành phố Hải Phòng. UBND thành phố hải phòng đã có các quyết định.

Quyết định số 1934/QĐ-UBND của UBND thành phố Hải Phòng đã quy định những 9 nhiệm vụ cụ thể trong chương trình hành động của thành phố đến năm 2020. *Quyết định số 2217/QĐ-UBND của UBND thành phố Hải Phòng* đã xác định quan điểm phát triển các ngành dịch vụ của thành phố gắn với xu thế hội nhập kinh tế quốc tế, trong đó tập trung phát triển các ngành dịch vụ logistics, dịch vụ phục vụ phát triển kinh tế biển, du lịch, tài chính ngân hàng... Về mục tiêu phấn đấu xây dựng Hải Phòng trở thành một trong những trung tâm kinh tế dịch vụ lớn mạnh, hiện đại, tương xứng với vai trò của thành phố cảng, công nghiệp văn minh, hiện đại, đô thị trung tâm cấp quốc gia, trọng điểm kinh tế biển của cả nước. Xây dựng Hải Phòng trở thành một trung tâm phát triển dịch vụ logistics của quốc gia và khu vực. Tốc độ tăng trưởng trung bình dịch vụ logistics giai đoạn 2011 - 2015 là 15 - 20%, giai đoạn 2016 - 2020 là 20 - 25%. Cơ cấu lại lực lượng doanh nghiệp dịch vụ logistics theo hướng giảm số lượng, tăng chất lượng, phấn đấu đến năm 2020 có doanh nghiệp dịch vụ logistics đạt tầm cỡ khu vực.

Ngoài ra, Hải Phòng là thành phố duy nhất trong khu vực phía Bắc có đầy đủ các phương thức vận tải kết nối với các khu vực khác trong nước và quốc tế, với hệ thống đường bộ, cảng biển, đường sắt, hàng không, đường thủy nội địa. Với các lợi thế về giao thông vận tải, thành phố Hải Phòng hoàn toàn hội tụ đủ điều kiện để trở thành một trung tâm logistics lớn nhất của khu vực phía Bắc. Để tận dụng và phát huy tiềm năng này, thành phố đang bước đầu triển khai xây dựng “Quy hoạch phát triển hệ thống dịch vụ logistics thành phố Hải Phòng đến năm 2020, định hướng đến năm 2025”. Viện Chiến lược và Phát triển Giao thông vận tải (Bộ Giao thông vận tải) là đơn vị tư vấn cho thành phố trong xây dựng quy hoạch. Theo đề xuất, quy hoạch và phát triển hệ thống dịch vụ

logistics của Hải Phòng sẽ đạt trình độ quốc tế, phát triển Hải Phòng thành một trung tâm dịch vụ logistics của khu vực và cả nước, phục vụ có hiệu quả việc phát triển kinh tế cảng biển, thương mại và đầu tư của thành phố và toàn miền Bắc. Trong đó ưu tiên và khuyến khích đầu tư hạ tầng logistics, tăng trưởng chất lượng nguồn nhân lực, có các cơ chế hỗ trợ doanh nghiệp logistics nội địa... Đơn vị tư vấn đề xuất quy hoạch hướng tới việc xây dựng 4 khu logistics: Khu trung tâm (nằm trong khu công nghiệp Nam Đình Vũ với quy mô 369 ha phục vụ chủ yếu hoạt động đưa, rút hàng của khu bến Lạch Huyện), khu phía Bắc, phía Tây và phía Nam thành phố.

Nhìn chung, HĐND và UBND thành phố Hải Phòng đã quan tâm và chỉ đạo các hoạt động dịch vụ logistics đối với các doanh nghiệp, nhờ vậy mà hoạt động dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đã dần ổn định và từng bước phát triển. Song vẫn còn nhiều bất cập như việc quản lý đối với hệ thống giao thông còn chồng chéo thiếu nhất quán dẫn đến hệ thống giao thông chưa đồng bộ. Việc quản lý khơi thông luồng lạch phụ thuộc hoàn toàn vào Bộ Giao thông vận tải cũng như Cục Hàng hải Việt Nam, chưa thống nhất quản lý và điều phối hàng hóa thông qua hệ thống vận tải bao gồm cảng biển, đường sông, đường sắt, đường bộ và đường hàng không mà hàng hóa hoàn toàn để các doanh nghiệp tự điều tiết. Thành phố Hải Phòng cần tổ chức liên kết các doanh nghiệp dịch vụ logistics vào một đầu mối dần hình thành trung tâm điều phối dịch vụ logistics gắn kết với Cảng vụ hàng hải Hải Phòng nhằm điều hành hoạt động dịch vụ logistics cảng biển một cách hiệu quả nhất. Đẩy mạnh và tạo cơ chế thuận lợi cho các doanh nghiệp làm dịch vụ 3 PL để giảm chi phí nâng cao năng lực cạnh tranh và hiệu quả kinh doanh.

2.2.4 Hoạt động của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng

Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng (CVHHHP) được thành lập theo Quyết định số 598/QĐ-TCCB-LĐ ngày 06/4/1991 (được gọi là Cảng vụ Hải Phòng) trên cơ sở tách ra từ Ty Cảng vụ - Hoa tiêu thuộc cảng Hải Phòng để thực hiện chức

năng QLNN về hàng hải tại cảng biển và vùng nước cảng biển Hải Phòng. Cảng vụ hàng hải Hải Phòng, trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam và là một trong bốn Cảng vụ đầu tiên được hình thành tại thời điểm đó. Hơn 20 năm qua, với nhiệm vụ là cơ quan thực hiện chức năng QLNN về hàng hải tại cảng biển và vùng nước cảng biển Hải Phòng,

Theo quyết định số 57/2005/QĐ-BGTVT ngày 28/10/2005 của Bộ Giao thông Vận tải. Quyết định về tổ chức và hoạt động của Cảng vụ hàng hải theo đó, Cảng vụ hàng hải Hải Phòng trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam, là cơ quan thực hiện chức năng QLNN về hàng hải tại cảng Hải Phòng và khu vực quản lý do Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải quyết định.

Nhiệm vụ của Cảng vụ hàng hải Hải Phòng bao gồm:

Một là, Xây dựng trình Cục trưởng Cục hàng hải Việt Nam phê duyệt kế hoạch tài chính và tổ chức thực hiện kế hoạch đã được phê duyệt.

Hai là, Xây dựng đề Cục trưởng Cục hàng hải Việt Nam trình Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt kế hoạch biên chế; thực hiện tuyển dụng, sử dụng và quản lý cán bộ, viên chức theo quy định của Pháp lệnh Cán bộ, công chức; tổ chức bồi dưỡng chuyên môn nghiệp vụ cho cán bộ, viên chức thuộc quyền quản lý.

Ba là, Tuyên truyền, phổ biến và kiểm tra, giám sát việc thực hiện pháp luật về hàng hải.

Bốn là, Thực hiện theo uỷ quyền của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền trong việc cho thuê quản lý khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng được đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách Nhà nước hoặc có nguồn gốc từ ngân sách Nhà nước.

Năm là, Quản lý tài sản, tài chính theo quy định của pháp luật; thực hiện chế độ thống kê, báo cáo và thực hiện các nhiệm vụ, quyền hạn khác theo quy định.

Sáu là, Được quyền trực tiếp quan hệ với tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài để thực hiện chức năng, nhiệm vụ được giao.

CVHHHP là cơ quan QLNN về hàng hải tại Hải Phòng nhằm bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong khu

vực quản lý, tạo môi trường hàng hải thuận lợi cho hoạt động sản xuất kinh doanh của các đơn vị, doanh nghiệp đóng trên địa bàn thành phố Hải Phòng và các vùng lân cận. Để thực hiện được chức năng này, CVHHHP đã tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật hàng hải, nhằm giảm thiểu các vi phạm và tai nạn hàng hải. Hàng năm, CVHHHP tổ chức các hội nghị tuyên truyền phổ biến pháp luật hàng hải nhằm nâng cao nhận thức cho các đối tượng quản lý và người điều khiển phương tiện trong việc tự giác chấp hành pháp luật hàng hải, góp phần quan trọng liên kết chặt chẽ giữa cảng Hải Phòng với các doanh nghiệp đóng góp tích cực cho hoạt động logistics ngày càng hiệu quả. Đã thành lập các trạm quản lý Đình Vũ, Chùa Vẽ, Vật Cách, Phà Rừng, Bạch Long Vĩ, Đại diện tại Cát Hải đáp ứng yêu cầu về QLNN và tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động của các phương tiện, các doanh nghiệp hàng hải trong chuỗi dịch vụ logistics, phù hợp với tốc độ tăng trưởng của khu vực, thể hiện một tầm nhìn chiến lược trong QLNN của CVHHHP.

Đối với công tác cải cách thủ tục hành chính (CCTTHC), CVHHHP chú trọng đã tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động SXKD của các doanh nghiệp, đảm bảo an toàn, giảm thiểu tai nạn hàng hải và được sự đồng tình ủng hộ của các cơ quan, đơn vị liên quan. CVHHHP là một trong những Cảng vụ hàng hải tiên phong trong việc phối kết hợp chặt chẽ với các cơ quan QLNN chuyên ngành tại cảng Hải Phòng thực hiện làm thủ tục cho tàu thuyền ra vào cảng theo cơ chế “một cửa”, tạo thuận lợi cho các chủ tàu, chủ hàng, đại lý, tiết kiệm đáng kể thời gian và chi phí. Chính nhờ đó mà số lượt tàu đến khu vực cảng biển Hải Phòng tăng cao. Năm 2003, có 7.395 lượt tàu với số lượng hàng hóa thông qua cảng đạt 11,9 triệu tấn, thì đến 2013 số lượng tàu là trên 17.000 lượt với số lượng hàng hóa thông cảng đạt tới 55,5 triệu tấn.

CVHHHP còn phối hợp chặt chẽ với các cơ quan QLNN chuyên ngành tại cảng biển giải quyết kịp thời những vấn đề liên quan đến thủ tục hành chính theo đúng tinh thần Nghị định số 71/2006/NĐ-CP của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải cùng với các văn bản liên quan, góp phần tạo môi trường

thuận lợi cho hoạt động hàng hải trong khu vực. CVHHHP cũng tích cực tham gia đóng góp ý kiến xây dựng Bộ luật Hàng hải năm 2005 và các văn bản quy phạm pháp luật hàng hải có liên quan; tham gia xây dựng các quy chế, phương án đảm bảo an toàn hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường góp phần thúc đẩy hoạt động dịch vụ logistics ngày càng hiệu quả.

Trong công tác an toàn - an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường, CVHHHP quan tâm đúng mức cả ba mặt: Tuyên truyền, phổ biến pháp luật; kiểm tra, giám sát hoạt động hàng hải và xử lý nghiêm các hành vi vi phạm.

CVHHHP đã chú trọng đến ứng dụng những thành tựu khoa học công nghệ (KHCHN) vào công tác quản lý điều hành, đã chủ động tham gia xây dựng và phát động nhiều phong trào thi đua đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng KHCHN vào các lĩnh vực quản lý và đã đạt nhiều kết quả tốt. Cảng vụ đã ứng dụng thành công công nghệ thông tin (CNTT) trong công tác cải cách thủ tục hành chính (CCTTHC), tuyên truyền phổ biến pháp luật và theo dõi giám sát hoạt động hàng hải, chủ động xây dựng chương trình, kế hoạch cụ thể tập trung nghiên cứu và ứng dụng CNTT nhằm từng bước thực hiện việc khai báo điện tử như *“Đề án cải cách thủ tục hành chính tại cảng biển”* theo quy định tại Nghị định 160/2003/NĐ-CP của Chính phủ về quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển và khu vực hàng hải, sau đó là Nghị định số 71/2006/NĐ-CP của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải; triển khai thực hiện Công ước về tạo thuận lợi trong giao thông hàng hải quốc tế năm 1965 (FAL 65) và các văn bản liên quan khác đây cũng là một trong những yếu tố quan trọng trong việc QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng ngày càng hiệu quả.

CVHHHP đã hoàn thành Website riêng nhằm tuyên truyền phổ biến các văn bản, quy định, thông báo hàng hải, hướng dẫn hành hải an toàn... kịp thời, hiệu quả, góp phần hạn chế tai nạn, sự cố hàng hải, giảm thời gian làm thủ tục cập cảng và rời cảng của tàu tăng hiệu quả dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Đã triển khai lắp đặt và vận hành có hiệu quả các hệ thống trợ giúp giám sát hoạt động hàng hải trong khu vực quản lý như hệ thống nhận dạng tự động AIS tại trụ

sở Cảng vụ và tại đại diện Cảng vụ tại Cát Hải nhằm tăng cường quản lý an toàn hàng hải, đặc biệt là quản lý an toàn trong luồng hẹp, khu vực có mật độ tàu, thuyền ra vào, neo đậu lớn; lắp đặt trạm VTS tại đại diện Cảng vụ tại Cát Hải năm 2009. Qua đó, nâng cao năng lực trong công tác quản lý lưu thông hàng hải, an toàn hàng hải cũng như công tác quản lý tàu thuyền ra vào cảng biển, đồng thời phục vụ tốt hoạt động tìm kiếm cứu nạn của Cảng vụ, thể hiện tính ưu việt của các thiết bị hỗ trợ trong quản lý điều hành, đáp ứng yêu cầu ngày càng cao và theo kịp với sự phát triển của kinh tế biển và dịch vụ hàng hải.

Khu vực cảng biển Hải Phòng trong những năm tới sẽ được đầu tư xây dựng với quy mô hệ thống cảng biển bao gồm: Các cầu, bến cảng đang trong quá trình xây dựng tại khu công nghiệp Đình Vũ ; các cầu, bến cảng container, bách hóa, xăng dầu tại khu công nghiệp Nam Đình Vũ. Đặc biệt, là Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, đã được khởi công vào năm 2011 với chiều dài bến số 1,2 (giai đoạn khởi động) là 750 m, luồng tàu có chiều rộng là 160 m, với độ sâu thiết kế là -14m phù hợp cho tàu có trọng tải 50.000 DWT đủ tải và 100.000 DWT giảm tải ra, vào làm hàng; giai đoạn tiếp theo đến 2020 sẽ xây dựng với quy mô 11 bến có tổng chiều dài là 2.700 m đáp ứng thông qua lượng hàng là 26 triệu tấn/năm. Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tiếp nhận tàu có trọng tải đến 100.000 DWT trong tương lai không xa, sẽ trở thành hiện thực đó cũng là thách thức và trách nhiệm nặng nề đối với công tác QLNN của Cảng vụ hàng hải Hải Phòng đòi hỏi phải có sự thay đổi toàn diện trong phương thức quản lý.

Ngoài những vấn đề mà CVHHHP đã đạt được còn có những vấn đề cần phải đầu tư hoàn thiện để đáp ứng cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng như: Vấn đề quản lý luồng tàu biển. Luồng tàu của cảng Hải Phòng dài tới trên 42 km đi sâu vào cửa sông. Mỗi năm cần khoảng 200 tỷ đồng để nạo vét, duy tu. Đây là một khoản chi tương đối lớn. Hiện nay nguồn kinh phí nạo vét luồng tàu do Nhà nước quản lý được sử dụng theo Thông tư số 119/2010/TT-BTC ngày 18/08/2010 của Bộ Tài chính “Hướng dẫn về thu, quản lý, sử dụng nguồn thu phí bảo đảm hàng hải và cơ chế tài chính trong lĩnh vực cung ứng dịch

vụ công ích bảo đảm an toàn hàng hải.” Theo đó việc đảm bảo chi đủ ngân sách cho công tác nạo vét duy tu để hoạt động của cảng biển được thông suốt là trách nhiệm của CVHHHP đòi hỏi phải xây dựng kế hoạch nạo vét và hệ thống các văn bản nhằm đưa công tác này vào hoạt động thường xuyên để duy trì luồng tàu, đảm bảo không để sa bồi, giảm thiểu việc hạ tải nâng cao hiệu quả và thời gian trong vận chuyển và bốc xếp hàng hóa, đây là vấn đề cấp thiết ảnh hưởng trực tiếp đến QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng mà CVHHHP chưa thực hiện được. [76] Luồng tàu của cảng Hải Phòng thuộc chế độ nhật triều, mức thủy triều mỗi ngày khác nhau, sẽ là một sự lãng phí tài nguyên nếu với một độ sâu nhất định của luồng, tùy theo mức thủy triều hàng ngày, tận dụng thủy triều có thể đưa được tàu có cỡ lớn hơn 10.000 tấn vào cảng. CVHHHP chưa nghiên cứu một chương trình tận dụng thủy triều để đưa tàu cỡ lớn vào một số khu vực cảng. Nghiên cứu này sẽ tiết kiệm được một phần chi phí nạo vét làm tăng hiệu quả QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Khu vực luồng hàng hải của cảng Hải Phòng cũng chính là khu vực hoạt động nhộn nhịp của hệ thống vận tải thủy nội địa. Ngoài sự “chồng lấn” giữa 2 hệ thống vận tải biển, vận tải thủy trong cùng một khu vực cửa sông. Cảng Hải Phòng còn là điểm “cửa ngõ” của hầu hết lưu lượng vận tải thủy kết nối trong khu vực. Vì vậy, song song với sự tăng trưởng của lượng hàng qua cảng, hoạt động vận tải đường sông cũng trở nên nhộn nhịp không kém gì đường bộ, đặc biệt vào các kỳ cao điểm. Hệ thống luồng hàng hải vốn dĩ đã chật hẹp lại càng khó khăn hơn và luôn luôn tiềm ẩn nguy cơ va quệt gây tai nạn giao thông trên luồng mà CVHHHP chưa có sự thống nhất quản lý với UBND thành phố Hải Phòng trong việc xây dựng hệ thống văn bản pháp luật điều hành luồng hàng hải nhằm điều hành hoạt động của các phương tiện trong luồng được thông suốt tăng hiệu quả hoạt động dịch vụ logistics cảng biển.

Cảng vụ hàng hải Hải Phòng đã và đang từng bước xây dựng và khẳng định vai trò của một cơ quan QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Để đạt được vấn đề này đòi hỏi phải có sự đổi mới trong công tác QLNN không chỉ

của CVHHHP mà còn của cả hệ thống QLNN.

2.2.5 *Đánh giá về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng*

2.2.5.1 *Những thuận lợi*

- Cảng Hải Phòng luôn được sự quan tâm đặc biệt của Đảng, Quốc hội, Chính phủ, Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Công Thương... và Thành ủy, UBND thành phố Hải Phòng về mọi mặt. Bằng hệ thống luật pháp dần đi vào ổn định và ngày càng phù hợp với những quy định của quốc tế.

- Chính sách khuyến khích xuất khẩu và đầu tư nước ngoài của Nhà nước và thành phố nhằm thúc đẩy thương mại phát triển. Tạo điều kiện cho các công ty giao nhận vận tải mở rộng thị trường cũng như nâng cao sản lượng khai thác, tạo tiền đề và động lực cho việc phát triển dịch vụ logistics cảng biển.

- Nhà nước tiến hành ký kết nhiều hiệp định song phương và đa phương, mở ra nhiều cơ hội cho các doanh nghiệp trong việc tìm các đối tác nước ngoài, nhất là các đối tác lớn như Nhật Bản, Hàn Quốc, Mỹ và EU.

- Chính sách kinh tế hướng ngoại của chính phủ trong những năm gần đây như tham gia khối ASEAN, APEC, là thành viên của WTO... sẽ thúc đẩy thương mại hàng hóa, thu hút đầu tư nước ngoài làm cho lượng hàng hóa thông qua Việt Nam tăng nhanh, góp phần ổn định thị trường, đẩy mạnh hoạt động logistics tại cảng Hải Phòng.

- Các dự án nâng cấp, cải tạo và xây dựng mới cảng cũng như hệ thống đường cao tốc Hải Phòng – Lào Cai – Côn Minh, Đường vành đai ven biển, đường sắt xuyên Á ..., đặc biệt là dự án xây dựng cảng Quốc tế Lạch Huyện. Các thể chế tiếp tục củng cố, tạo thuận lợi như thủ tục hải quan, cải cách hành chính, đẩy nhanh tiến trình hội nhập sâu khu vực và thế giới, tạo thuận lợi cho QLNN đối với dịch vụ logistics tại cảng Hải phòng, Đóng góp cho công cuộc phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng trở thành một trong những trung tâm trong vận tải quốc tế.

- Quy mô thị trường dịch vụ logistics nhỏ (khoảng 2-4% GDP) nhưng tốc độ tăng trưởng cao (20-25% năm). Kim ngạch xuất nhập khẩu và ngành bán lẻ

có mức tăng trưởng khá cao. Khối lượng hàng hóa qua cảng biển dự kiến tăng như sau: năm 2015 dự kiến 500 - 600 triệu tấn, năm 2020 dự kiến 900 – 1.100 triệu tấn, năm 2030 dự kiến 1.600 – 2.100 triệu tấn) [3]

2.2.5.2 Những khó khăn thách thức

Ngoài những thuận lợi nêu trên, QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng có không ít những khó khăn được tạo ra bởi môi trường đòi hỏi phải có sự quyết tâm lớn bởi các cấp QLNN để vượt qua.

- Khó khăn lớn nhất và dễ nhận thấy nhất xuất phát từ chỗ nước ta là một nước đang phát triển có trình độ kinh tế thấp, QLNN còn nhiều yếu kém và bất cập, doanh nghiệp và đội ngũ doanh nhân còn nhỏ bé, sức cạnh tranh của hàng hóa, dịch vụ còn nhiều hạn chế, hệ thống chính sách kinh tế, thương mại chưa hoàn chỉnh... Cho nên, sẽ gặp khó khăn lớn trong cạnh tranh cả ở trong nước cả trên trường quốc tế, cạnh tranh sẽ diễn ra gay gắt hơn, với nhiều đối thủ hơn, trên bình diện sâu, rộng hơn. Do thực hiện những cam kết của một thành viên WTO, nhất là việc phải cắt giảm mạnh thuế nhập khẩu, mở cửa sâu rộng về kinh tế, trong đó có việc mở cửa lĩnh vực thương mại hàng hoá và dịch vụ logistics cảng biển, bởi vậy nguy cơ rủi ro kinh tế, tình trạng phá sản doanh nghiệp nội luôn hiện hữu và trở nên rất tiềm tàng. Ngoài ra, trong hội nhập kinh tế quốc tế, nhiệm vụ phát triển các thành phần kinh tế trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng cũng đòi hỏi phải giải quyết nhiều vấn đề về nhận thức, cơ chế, chính sách,...

- Sự bất ổn định về chính trị dẫn đến sự bất ổn định về kinh tế của các nước trên thế giới và các đối tác làm ăn của Việt Nam như Mỹ, Nhật bản, Hàn Quốc... đòi hỏi phải có chính sách hợp lý hơn đối với từng quốc gia.

- Sự mất ổn định trong giá cước vận chuyển do giá nguyên liệu thay đổi trong khi giá cước thuê tàu lại khó có thể điều chỉnh tạo cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng kinh doanh ít hiệu quả, sự làm ăn kinh doanh thua lỗ của một số tập đoàn kinh tế lớn như VINASHIN, VINALINES ảnh hưởng không nhỏ tới QLNN đối với dịch vụ logistics tại cảng Hải Phòng. Cần có chính sách khuyến khích, cơ cấu lại các doanh nghiệp và các hoạt động thanh, kiểm tra, giải

quyết tồn đọng đã xảy ra.

- Thẻ chế, chính sách của Nhà nước với dịch vụ logistics cảng biển chưa rõ ràng, không đồng bộ, bất cập, chưa tạo điều kiện hỗ trợ dịch vụ logistics cảng biển non trẻ phát triển. Chi phí kinh doanh không chính thức cao.

- Nếp suy nghĩ mua CIF/CFR và bán FOB/FCA của các doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực dịch vụ logistics còn nặng nề, do sự yếu kém trong hoạt động ngoại thương và tâm lý muốn giao mọi việc cho đối tác của mình nhằm tránh các rủi ro tạo bức thiết cho công tác đổi mới QLNN.

- Sự bảo hộ của nhà nước sẽ giảm khi Việt Nam tham gia các hiệp định vận tải quốc tế của khối ASEAN. Làm cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng sẽ càng khó khăn hơn trong việc cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài.

- Nghị định 125/2003/NĐ-CP cho phép các doanh nghiệp nước ngoài kinh doanh dịch vụ vận tải đa phương thức tại Việt Nam làm cho tính cạnh tranh trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển càng trở nên khốc liệt hơn.

- Cơ sở hạ tầng giao thông vận tải còn yếu kém, không đồng bộ đặc biệt chưa tạo ra hành lang vận tải đa phương thức trong khi nhu cầu trung chuyển chất lượng cao cho hàng hóa giữa các phương thức đang ngày càng lớn. Hệ thống thông tin thiếu và chưa hiệu quả. Nguồn nhân lực cho QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển còn thiếu và yếu, chưa đáp ứng nhu cầu. Đây là vấn đề mà QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng cần có chiến lược nhằm thay đổi căn bản, đáp ứng nhu cầu cấp thiết đặt ra.

2.2.5.3 *Những thành công*

- Theo báo cáo Chỉ số năng lực quốc gia về logistics LPI (Logistics Performance Index) của Ngân hàng Thế giới (World Bank) công bố năm 2012 đánh giá Việt Nam nằm trong top 4 quốc gia dẫn đầu có dịch vụ logistics đạt “hiệu quả cao” tương ứng với GDP bình quân đầu người của quốc gia (nhóm thu nhập thấp- trung bình), xếp hạng 53/155 nền kinh tế, nhưng được đánh giá có biểu hiện đặc biệt về hoạt động logistics. Trong đó có sự đóng góp không nhỏ của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng Hải Phòng.

- Hệ thống các văn bản pháp luật đã dần hoàn thiện tạo cơ sở bước đầu cho công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng được thuận lợi. Các cấp QLNN đã quan tâm tới hệ thống cơ sở hạ tầng cũng như giao thông phục vụ cho dịch vụ logistics cảng biển Hải Phòng ngày càng được nâng cấp và hoàn thiện, hiện đại hơn nhằm phục vụ tốt cho nhu cầu ngày một tăng của nền kinh tế.

- QLNN với các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đang được thành phố quan tâm, sâu sát hơn. Số doanh nghiệp thành lập và hoạt động dịch vụ logistics cảng biển ở Hải Phòng ngày càng nhiều gồm nhiều thành phần, cả nước có khoảng 1.200 (vượt qua Thái lan, Singapore) trong đó các công ty logistics đa quốc gia hàng đầu trên thế giới (Top 25 hoặc 30) đã có mặt tại Việt Nam. Dưới nhiều hình thức, các công ty nước ngoài đã hoạt động đa dạng, đặc biệt trong việc cung ứng dịch vụ 3PL với trình độ công nghệ hiện đại, chuyên nghiệp như tại các nước phát triển đều đã có mặt tại cảng Hải Phòng, việc tổ chức đăng ký kinh doanh trong lĩnh vực dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đã được quan tâm và được thực hiện đúng quy trình.

- Sản lượng khai thác hàng hóa ngày càng tăng, thu hút được nhiều tàu trọng tải lớn cập cảng cũng như lượng khách hàng ngày càng tăng cũng đang được thành phố quan tâm theo dõi và quản lý.

- Nhà nước đã có định hướng thay đổi phương thức đào tạo nguồn nhân lực cho QLNN và dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng của một số trường đại học, cao đẳng trên địa bàn nhằm góp phần cung cấp nguồn nhân lực phục vụ trong ngành, có trình độ kinh nghiệm và mang tính chuyên nghiệp ngày càng cao.

- Đã có sự thay đổi bước đầu về nhận thức về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nên đã thu hút được các tập đoàn dịch vụ logistics lớn trong nước và quốc tế tham gia vào thị trường, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng học hỏi kinh nghiệm, mở rộng thị trường liên doanh liên kết với các doanh nghiệp nước ngoài.

2.2.5.4 Những tồn tại

QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng cho đến nay đã đạt được

những kết quả đáng kể, song vẫn còn nhiều tồn tại ảnh hưởng đến tính hiệu lực, hiệu quả, sự phù hợp với định hướng phát triển của Nhà nước, đảm bảo công bằng xã hội và bền vững của QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đòi hỏi phải có sự thay đổi để đạt được thành quả tốt nhất.

Cơ chế QLNN hiện nay chưa đảm bảo tính hiệu lực, còn tạo ra sức ỳ lớn, chưa nhạy bén do chưa có một cơ quan chủ quản nhất định cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Mô hình tổ chức còn cồng kềnh, kém hiệu quả. Chi phí sản xuất còn lớn, hiệu quả đầu tư chưa cao. Chất lượng dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng mặc dù đã được cải thiện song vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu về năng suất, chất lượng, hiệu quả; khả năng cạnh tranh còn thấp chưa thể hiện được sự phù hợp của công tác QLNN.

Qui hoạch tổng thể phát triển cảng biển Hải Phòng được ban hành kèm theo qui hoạch chi tiết đối với từng khu vực nhưng qui hoạch chi tiết được ban hành rất chậm và điều chỉnh nhiều. Sự lệch pha về thời gian và quy hoạch này đã gây không ít khó khăn cho các nhà đầu tư, gây lãng phí vốn do phải điều chỉnh thiết kế ảnh hưởng lớn đến hiệu quả QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Các cấp QLNN chưa tập trung nghiên cứu đề ra giải pháp hữu hiệu trong việc đầu tư cho cơ sở hạ tầng nên còn nhiều khiếm khuyết, công nghệ thông tin chưa hỗ trợ hiệu quả nên chi phí dịch vụ logistics cảng Hải Phòng khá cao, trong đó chi phí vận tải chiếm 30 đến 40% giá thành sản phẩm (tỉ lệ này là 15% ở các quốc gia khác), điều này làm giảm khả năng cạnh tranh dịch vụ hàng hóa của các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Vấn đề QLNN trong công tác quản lý đối với luồng tàu biển còn nhiều bất cập. Việc đảm bảo chi đủ ngân sách cho công tác nạo vét duy tu để hoạt động của cảng biển được thông suốt được giao cho CVHHHP nhưng chưa xây dựng kế hoạch nạo vét và hệ thống các văn bản nhằm đưa công tác này vào hoạt động thường xuyên để duy trì luồng tàu, đảm bảo không để sa bồi nhằm giảm thiểu việc hạ tải nâng cao hiệu quả và thời gian trong vận chuyển và bốc xếp hàng hóa, vấn đề này mang tính cấp thiết ảnh hưởng trực tiếp đến QLNN đối với dịch vụ

logistics ở cảng Hải Phòng nhưng vẫn chưa được thực hiện thường xuyên và còn nhiều bất cập thiếu tính bền vững trong QLNN.

CVHHHP chưa đầu tư nghiên cứu chương trình tận dụng thủy triều để đưa tàu cỡ lớn vào khu vực cảng có đủ điều kiện tiếp nhận. Nếu nghiên cứu này được thực hiện sẽ tiết kiệm được một phần chi phí nạo vét vốn đang rất khó khăn như hiện nay làm tăng hiệu quả QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Chưa có sự phối hợp thống nhất quản lý giữa CVHHHP với UBND thành phố Hải Phòng trong việc xây dựng hệ thống văn bản pháp luật điều hành luồng hàng hải, nhằm điều hành hoạt động của các phương tiện hoạt động trong luồng được thông suốt. Giải quyết sự “chồng lấn” giữa 2 hệ thống vận tải biển và vận tải thủy nội địa trong cùng một khu vực cửa sông đòi hỏi phải có một cơ quan QLNN chịu trách nhiệm về vấn đề này.

Đối với cơ sở hạ tầng giao thông hiện nay Nhà nước vẫn chỉ tập trung đầu tư cho giao thông đường bộ. Mức độ ùn tắc giao thông trong những giờ cao điểm ngày càng tăng. Hạ tầng cơ sở của cảng yếu kém, trong đó hạ tầng giao thông nối cảng với bên ngoài còn trắc trở, đặc biệt là đối với các xe vận tải hàng siêu trường, siêu trọng. Vấn đề tồn tại lớn khác đối với các cảng Hải Phòng hiện nay là đầu mối giao thông phục vụ xuất, nhập khẩu của thành phố chất lượng còn thấp và khả năng kết nối của các cảng đầu mối lớn tại 2 vùng kinh tế trọng điểm chưa cao. Vận tải đường bộ nối hậu phương của cảng Hải Phòng tập trung chủ yếu vào tuyến quốc lộ 5 nối với thủ đô Hà nội và các vùng lân cận đã quá tải và có nguy cơ xuống cấp nhanh đòi hỏi các cấp QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng cần tập trung trước mắt nhằm xây dựng định hướng và đầu tư cụ thể để đưa ra quyết sách cho vấn đề này.

Hệ thống đường sắt quốc gia được kết nối với cảng Hải Phòng do có những hạn chế riêng về mặt kỹ thuật nên phương thức vận tải này có đóng góp không lớn trong tổng lượng hàng đến và đi khỏi cảng. Không phát huy được tác dụng của vận chuyển khối lượng lớn. Các cấp QLNN cần phải có định hướng cụ thể cho loại hình vận chuyển này để phát huy thế mạnh của nó.

Hệ thống cảng Hải Phòng kết nối với mạng lưới sông ngòi dày đặc hình thành mối liên kết với các tuyến đường thủy và các cảng sông với đầy đủ hệ thống kho bãi và công trình phụ trợ kết nối với các tỉnh, thành phố miền Bắc hình thành lên hệ thống đường thủy nội địa. Việc định hướng của Nhà nước đối với việc phát triển hệ thống đường thủy nhằm tăng hiệu quả cho QLNN đối với dịch vụ logistics của cảng Hải Phòng chưa được các cơ quan QLNN quan tâm, việc tập trung phát triển loại hình dịch vụ này sẽ là một hướng đi đúng nhằm giảm chi phí vận tải, nâng cao hiệu quả, đòi hỏi các cấp QLNN cần sớm được đưa vào nghiên cứu triển khai.

Hiện nay, công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng chưa có cơ quan chủ quản tập trung. Các doanh nghiệp kinh doanh ngành dịch vụ logistics cảng biển còn gặp rất nhiều khó khăn trong hoạt động do quy định về pháp luật không rõ ràng, các thủ tục hành chính chưa tạo thuận lợi hoặc thiếu chặt chẽ. Tuy số lượng đông nhưng hoạt động dịch vụ logistics của các doanh nghiệp ở cảng Hải Phòng còn manh mún, tràn lan, thiếu kinh nghiệm và tính chuyên nghiệp, chỉ cung cấp dịch vụ cơ bản, cạnh tranh về giá là chủ yếu, ít giá trị gia tăng nên chỉ gia công lại cho các công ty 3PL, 4PL nước ngoài. Do các cấp QLNN chưa thực sự quan tâm tới tiềm lực của các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng yếu về tài chính (80% doanh nghiệp thành lập có vốn điều lệ dưới 1,5 tỉ đồng), nhân sự, tổ chức mạng lưới toàn cầu, hệ thống thông tin, tính liên kết. Đội tàu của các công ty còn lạc hậu và tuổi thọ trung bình già, đặc biệt là lượng tàu có trọng tải lớn nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của thị trường, còn phụ thuộc quá nhiều vào đội tàu nước ngoài nên giá cước vận chuyển cao, không chủ động điều phối tàu theo tình hình thị trường. Sự kết hợp giữa nhà vận chuyển, công ty giao nhận và các công ty bảo hiểm chưa chặt chẽ nên dịch vụ cung cấp chưa đồng bộ làm cho giá thành cao, giảm năng lực cạnh tranh. Cần tạo cho tính cấp thiết phải có một cơ quan chủ quản trong lĩnh vực dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng để tham mưu cho các cấp QLNN và giúp đỡ các doanh nghiệp, tạo sự phát triển bền vững trong lĩnh vực dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Trong thời gian qua, việc định hướng của nhà nước cho đầu tư trang thiết bị dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng còn chậm. Hầu hết các cảng biển trong hệ thống cảng Hải Phòng chủ yếu sử dụng thiết bị bốc xếp thông thường, thô sơ hoặc cần cẩu tàu là chính nên năng suất xếp dỡ của các cảng rất thấp. Ngoài ra, cảng Hải Phòng chủ yếu là cảng tổng hợp và cảng chuyên dùng, bến container chiếm ít, trong khi đó xu thế vận chuyển hàng hóa bằng container ngày một tăng cao. Chưa đầu tư đúng mức vào cơ sở vật chất cho việc mở rộng và nâng cao chất lượng hoạt động giao nhận vận tải. Chưa hiện đại hóa qui trình phục vụ khách hàng, đặc biệt là chưa sử dụng tốt những thành tựu của khoa học công nghệ vào hoạt động sản xuất kinh doanh. Trong tương lai không xa khi cảng quốc tế Lạch Huyện được hoàn thành sẽ là một thuận lợi nhưng cũng là một vấn đề lớn đòi hỏi phải có sự đổi mới trong QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng để tăng cường tính hiệu lực, hiệu quả, sự phù hợp, đảm bảo công bằng và bền vững của công tác QLNN.

2.2.5.5 Những nguyên nhân dẫn đến sự yếu kém trong QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Tác động đến công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng ảnh hưởng đến hiệu lực, hiệu quả, sự phù hợp với định hướng phát triển của Nhà nước, đảm bảo dân chủ, công bằng xã hội, bền vững bao gồm các nguyên nhân chủ yếu sau:

Thứ nhất, mức độ mở cửa của nền kinh tế trong hội nhập

Trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế, Nhà nước đã thực hiện chính sách mở cửa kinh tế, mở cửa cho dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phát triển, sẽ tạo ra khả năng cạnh tranh trên thị trường. Giúp cho khối lượng và trị giá hàng hóa xuất nhập khẩu tăng lên, các yêu cầu về dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng ngày càng tăng, tạo cho việc lưu chuyển hàng hóa gia tăng cả về số lượng và chất lượng nhưng cũng làm cho tính cạnh tranh ngày càng tăng. Chính vì thế đòi hỏi công tác QLNN phải xây dựng một hệ thống thể chế, chính sách hoàn chỉnh và tiên tiến nhằm đáp ứng nhu cầu hội nhập của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Mức độ mở cửa của nền kinh tế thường được đo bằng chỉ số giữa tổng giá trị ngoại thương so với tổng GDP cả nước. Đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nó được thể hiện qua bảng 2.5. cho ta thấy mức độ tăng trưởng trong ngành thương mại dịch vụ của Hải Phòng không lớn năm 2009 là 47.959,3 tỷ đồng, năm 2010 là 57.284,7 tăng 19,44%, năm 2011 là 63.615,2 tăng hơn 11,05% đến năm 2013 là 73.703,7 tăng gần 7,15% như vậy mức độ tăng thấp chứng tỏ mức độ mở cửa của nền kinh tế được thể hiện ở chính sách thuế quan, các hàng rào phi thuế quan, chính sách tỷ giá... chưa phát huy được hiệu quả.

Thứ hai, thể chế, chính sách và môi trường kinh doanh

Thể chế, chính sách tác động không nhỏ đến QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Thể chế, chính sách là những quy định pháp lý của các quốc gia nhằm điều chỉnh hoạt động đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Đây là yếu tố cấu thành môi trường kinh doanh và là điều kiện hết sức quan trọng cho sự phát triển của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Các chính sách của Nhà nước đối với dịch vụ logistics cảng biển là công cụ quản lý của Nhà nước chưa được quy định rõ ràng, minh bạch, dễ hiểu, dễ áp dụng nhằm tạo cho các doanh nghiệp tham gia vào hệ thống dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng được thuận lợi, bình đẳng. Tác động không nhỏ đến QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển đã và đang được quan tâm đầu tư hoàn chỉnh.

- Trước hết, có thể thấy về mặt nhận thức và phương diện lý luận, ở nước ta hiện nay vẫn còn thiếu nhận thức đầy đủ và sự đồng thuận về quan niệm, vai trò, vị trí của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa. Hiện nay các nghiên cứu, các bài viết về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng còn khá hạn chế, các chính sách, quy hoạch phát triển rất ít và chưa đề cập đến kế hoạch và biện pháp phát triển dịch vụ logistics cảng ở cảng Hải Phòng. Nó ảnh hưởng trực tiếp đến công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

- Pháp luật kinh doanh dịch vụ giao nhận vận tải chưa rõ ràng, thủ tục hải quan đã dần hoàn chỉnh xong các doanh nghiệp trong quá trình thông quan hàng

hóa do vẫn còn tự túc chưa mang tính chuyên nghiệp và chuyên môn hóa. Việc quản lý kinh doanh còn lỏng lẻo do trực thuộc nhiều cơ quan chủ quản khác nhau, dẫn đến sự cạnh tranh không lành mạnh trong nội bộ các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Các qui định, chính sách giữa các ban ngành có sự mâu thuẫn và chồng chéo lên nhau ảnh hưởng không nhỏ đến QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

- Dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng chưa có cơ quan chủ quản tập trung nhằm tập hợp, định hướng và giúp đỡ các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, tham mưu cho nhà nước trong việc đề ra các quy định về pháp luật, về các thủ tục hành chính tạo thuận lợi liên kết chặt chẽ giữa nhà nước với doanh nghiệp trong việc kiện toàn và phát triển mang tính riêng biệt của hệ thống dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

- Hiện nay chính sách trong hoạt động tín dụng của các tổ chức tín dụng còn phân biệt giữa các doanh nghiệp Nhà nước với các thành phần kinh tế khác chưa tạo điều kiện cho các công ty tư nhân vay vốn mở rộng hoạt động kinh doanh nhất là đối với lĩnh vực dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

- Chính sách thuế và các khoản thu ngoài không phù hợp đã không khuyến khích các doanh nghiệp nội giành quyền vận tải về cho mình bằng các doanh nghiệp ngoại, làm giảm năng lực cạnh tranh đối với danh nghiệp dịch vụ logistics nội.

Thứ ba, sự phát triển của kết cấu hạ tầng, công nghệ thông tin và truyền thông. Kết cấu hạ tầng bao gồm hệ thống đường xá, bến bãi, sân bay, bến cảng, mạng trục viễn thông, hệ thống cấp điện, nước... phục vụ cho việc lưu chuyển hàng hóa từ nơi sản xuất đến người tiêu thụ cuối cùng. Kết cấu hạ tầng là điều kiện quan trọng cho sự phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, đặc biệt là cơ sở hạ tầng giao thông. Với vai trò như là cầu nối, hệ thống đường xá, bến bãi, hệ thống trục viễn thông... có ảnh hưởng không nhỏ đến sự tác động của QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Như phân tích ở phần 2.1.2.1 cơ sở hạ tầng đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng còn thiếu đồng bộ. Hạ tầng cơ sở của cảng yếu kém, trong đó hạ tầng

giao thông nối cảng với bên ngoài còn trắc trở, đặc biệt là đối với các xe vận tải hàng siêu trường, siêu trọng. Đầu mối giao thông phục vụ xuất, nhập khẩu của thành phố chất lượng còn thấp và khả năng kết nối của các cảng đầu mối lớn tại 2 vùng kinh tế trọng điểm chưa cao. Hệ thống vận tải còn nhiều hạn chế, ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả của công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Đòi hỏi cần quan tâm đến chính sách quản lý, đầu tư phát triển mạng lưới giao thông nhất là giao thông thủy nội địa và đường sắt, làm cho quá trình vận chuyển hàng hóa thông suốt rút ngắn thời gian vận chuyển, giải phóng nhanh hàng hóa xuất nhập khẩu tăng hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh.

Đối với hệ thống công nghệ thông tin và truyền thông. Hiện nay cơ sở dữ liệu của hệ thống thông tin cho dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng còn nhiều bất cập. Các trang web của các cơ quan QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển chưa thực sự mạnh, chưa hỗ trợ nhiều cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, dữ liệu thông tin còn chưa phong phú, chưa đáp ứng thỏa mãn nhu cầu của QLNN. Nhiều khi các trang web ở nước ngoài lại chứa đựng nhiều thông tin về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng hơn hẳn những website trong nước. Đặc biệt các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng mới chỉ dừng lại ở việc giới thiệu về doanh nghiệp mình, những dịch vụ mà mình có. Đòi hỏi các cơ quan QLNN phải tận dụng tính ưu việt của hệ thống công nghệ thông tin và truyền thông nhằm định hướng, giúp đỡ và hỗ trợ các doanh nghiệp những thông tin hữu dụng góp phần phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Thứ tư, sự tác động của nguồn nhân lực cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Cũng như các ngành kinh tế, trong điều kiện hội nhập, yếu tố nguồn nhân lực QLNN đóng vai trò hết sức quan trọng cho sự phát triển của hệ thống dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế phạm vi hoạt động mang tính toàn cầu. Khi có hệ thống thông tin hiện đại kết hợp với nguồn nhân lực QLNN tốt thì sẽ nắm bắt được đòi hỏi của các doanh nghiệp, tham mưu kịp thời với các cấp quản lý để đưa ra hệ thống chính sách, pháp luật

thuận lợi giúp doanh nghiệp có thể đạt hiệu quả kinh doanh cao.

Đội ngũ cán bộ QLNN trong lĩnh vực kinh doanh dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng hiện nay chưa có đủ sự tinh thông nghiệp vụ, một số ít còn chưa được giới ngoại ngữ, chưa có khả năng và kinh nghiệm ứng xử với những biến động của kinh tế thị trường. Mới chỉ được đào tạo các kiến thức QLNN về kinh tế, thiếu kiến thức về chuyên ngành, chưa thể lập các báo cáo theo yêu cầu, cập nhật thông tin về các hoạt động dịch vụ logistics cảng, vì vậy công tác tham mưu cho các cấp quản lý còn chậm và chưa đúng hướng, còn thiếu chiến lược cụ thể, chưa xác định mục tiêu kịp thời nhằm tạo điều kiện tốt nhất cho phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng. Vì vậy các cơ quan QLNN cần đầu tư thay đổi về chất nguồn nhân lực cho QLNN nhằm góp phần tăng cường năng lực công tác QLNN, tác động lớn đến tăng hiệu quả hoạt động của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng theo kịp tiến độ phát triển của thế giới trong thời đại mới.

Thứ năm, sự phát triển các loại hình dịch vụ logistics ngày càng đa dạng

Hiện nay trên thế giới các loại hình dịch vụ logistics cảng phát triển ngày càng đa dạng, cung cấp các dịch vụ đa dạng, trọn gói đã có tác dụng giảm thiểu các loại chi phí giấy tờ, chứng từ trong xuất nhập khẩu quốc tế. Dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đã có những nhà kinh doanh logistics cảng đảm nhận công việc vận tải đa phương thức, vì vậy đã loại bỏ rất nhiều chi phí cho giấy tờ thủ tục, nâng cấp và chuẩn hóa chứng từ cũng như giảm khối lượng công việc văn phòng trong lưu thông hàng hóa, làm nâng cao hiệu quả xuất nhập khẩu quốc tế.

Sự phát triển nhiều loại hình dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng kết hợp với sự phát triển E-Logistics đã giúp cho chi phí giấy tờ, chứng từ trong lưu thông hàng hóa cảng được giảm, chất lượng dịch vụ logistics cảng ngày càng được nâng cao, thu hẹp hơn mọi cản trở về không gian và thời gian trong dòng lưu chuyển hàng hóa và dịch vụ, tạo cho các quốc gia sẽ xích lại gần nhau hơn trong hoạt động xuất nhập khẩu song cũng làm tăng tính cạnh tranh cảng đòi hỏi có sự đổi mới trong công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nhằm nắm bắt được kịp thời để có những chính sách phù hợp.

Thứ sáu, quy mô cảng biển và các doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng ngày càng lớn.

Đối với bất kỳ khu vực cảng biển nào đều có rất nhiều tiềm năng phát triển, nếu QLNN đúng hướng chắc chắn cảng biển đó sẽ phát triển làm cho quy mô ngày càng tăng lên cả về số và chất lượng kéo theo hệ thống dịch vụ logistics và các doanh nghiệp ngày cảng phát triển nó ảnh hưởng trực tiếp tới công tác QLNN. Cảng Hải Phòng là một hệ thống cảng liên hoàn và đang phát triển ngày càng nhanh và được mở rộng. Các công ty kinh doanh dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng cũng không ngừng lớn mạnh. Các doanh nghiệp trong nước, những tập đoàn sản xuất kinh doanh lớn trên thế giới hiện cũng đang khai thác rất tốt dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng và ngày càng phát triển. Với quy mô ngày càng tăng, đòi hỏi công tác QLNN được kiện toàn sẽ tạo cho hệ thống dịch vụ logistics cảng phát triển đúng hướng, tăng khả năng cạnh tranh, giảm chi phí, nâng cao chất lượng xuất nhập khẩu. Hệ thống chính sách, pháp luật tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển dịch vụ logistics cảng thành công, đảm bảo dân chủ, công bằng xã hội. Tránh những sai lầm trong định hướng, chọn sai vị trí, sai tiềm năng, dự trữ không phù hợp, quy hoạch không chính xác, nhất quán làm ảnh hưởng tới sự phát triển của các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

CHƯƠNG 3 - PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP ĐỔI MỚI QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC ĐỐI VỚI DỊCH VỤ LOGISTICS Ở CẢNG HẢI PHÒNG

3.1 Phương hướng đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

3.1.1 Quan điểm đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Trong sự phát triển chung của nền kinh tế đất nước, sự phát triển của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đã nhận được sự quan tâm đặc biệt của Nhà nước, các Bộ, Ngành và đặc biệt là sự tập trung quản lý của lãnh đạo thành phố Hải Phòng điều đó được thể hiện thông qua quan điểm của các cấp lãnh đạo trùng với quan điểm của tác giả trong luận án.

Theo quan điểm trong phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển phía bắc (nhóm 1) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 nêu rõ quan điểm về QLNN đối với sự phát triển của cảng Hải Phòng nói chung và quyết định đến dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nói riêng (Quyết định số 1741/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2011 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải) định rõ

- Phát triển cảng hợp lý trên cơ sở tận dụng tối đa lợi thế tự nhiên trong khu vực; Từng bước cải tạo nâng cấp điều kiện khai thác cảng biển, luồng tàu phù hợp nhu cầu, năng lực duy trì, duy tu:

- Phát triển cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng theo hướng tiến ra biển để có thể tiếp nhận được những tàu lớn, giảm thiểu khó khăn trở ngại về luồng tàu, tạo động lực phát triển kinh tế xã hội toàn miền Bắc. Phát triển cảng đồng bộ với hệ thống kết cấu hạ tầng cảng biển bao gồm cầu cảng, khu nước, luồng tàu, hệ thống an toàn hàng hải, mạng kỹ thuật và hậu cần sau cảng. Đặc biệt chú trọng đến sự kết nối liên quan giữa cảng biển với giao thông quốc gia kết nối với cảng (đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa,) và các đầu mối, trung tâm dịch vụ logistics ở khu vực: Phát triển đồng bộ, hài hòa với quy hoạch kinh tế - xã hội địa phương và khu vực: Gắn kết và đáp ứng nhu cầu của các quy hoạch ngành có

liên quan. Tập trung nguồn lực để phát triển cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng.

- Đối với các cảng hiện có, phát triển trên cơ sở tận dụng tối đa và hợp lý hạ tầng cơ sở sẵn có, đầu tư chiều sâu để nâng cao năng lực khai thác. Đối với các cảng biển đầu tư xây dựng mới, đặc biệt là cảng biển container: Phải phát triển trên cơ sở đầu tư công nghệ bốc xếp hiện đại, ứng dụng khoa học công nghệ cao vào quản lý khai thác. Phát triển cảng phải kết hợp chặt chẽ với việc bảo vệ môi trường, đảm bảo sự phát triển bền vững, đồng thời đảm bảo về an ninh, quốc phòng. Giảm dần và tiến tới dừng thực hiện các hoạt động chuyển tải khu vực vịnh Hạ Long và khu vực lân cận.

- Xây dựng cảng biển Hải Phòng là cửa chính ra biển của các tỉnh phía Bắc, cực tăng trưởng vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, đầu mối giao thông quan trọng về đường bộ, đường sắt, đường hàng không và đường biển quan trọng của cả nước và quốc tế, gắn kết cảng Hải Phòng với các tỉnh, thành phố trong cả nước và quốc tế. Đầu tư tập trung cho cảng Hải Phòng phát triển thành trung tâm kinh tế biển, trung tâm dịch vụ logistics tầm cỡ khu vực.

Công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đến năm 2020 cần đảm bảo một số quan điểm chủ đạo sau: [8]

(1) Đề ra chiến lược về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng Hải Phòng phù hợp với tiềm năng, lợi thế của cảng Hải Phòng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh, thúc đẩy và tăng cường chất lượng, hiệu quả phát triển kinh tế - xã hội của cảng trong điều kiện hội nhập quốc tế.

(2) Ban hành các văn bản pháp luật, xây dựng chính sách, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển dịch vụ logistics cảng biển theo hướng hiện đại, đảm bảo dịch vụ logistics cảng Hải Phòng hội nhập với khu vực và quốc tế.

(3) Các cấp QLNN cần tập trung huy động nguồn lực từ mọi thành phần kinh tế để phát triển cảng Hải Phòng trở thành trung tâm dịch vụ logistics của khu vực. Tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng, minh bạch trong phát triển.

Như vậy, Việc xây dựng một trung tâm dịch vụ logistics cảng hiện đại là rất

quan trọng và cần thiết nhằm thúc đẩy công tác phát triển cảng Hải Phòng. Tuy nhiên cần phải tính đến yếu tố lịch sử, văn hóa của khu vực phía Bắc Việt Nam. Các cấp quản lý cần đặc biệt quan tâm đến đổi mới quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Đây là vấn đề then chốt thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa và nâng cao năng lực cạnh tranh cho dịch vụ logistics cảng biển tại khu vực phía bắc mà cảng Hải Phòng là cảng của ngõ chính yếu.

3.1.2 Mục tiêu và định hướng về QLNN cho phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

3.1.2.1 Mục tiêu về QLNN cho phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Để thực hiện chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030. Hoàn thành mở rộng cảng biển Hải Phòng; xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện tiếp nhận tàu có trọng đến 80.000 DWT; ưu tiên phát triển các bến container và các bến cảng chuyên dùng; xây dựng cảng tàu khách tại khu vực TP Hải Phòng. Theo nghị quyết số 01/2009/NQ-HĐND về phát triển kinh tế biển TP Hải Phòng đến năm 2015, định hướng đến năm 2020. nhằm cụ thể hoá quyết định 2190/2009/QĐ-TTg phê duyệt “Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030” cần xác định rõ mục tiêu về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng cụ thể là.

i. Mục tiêu tổng quát: Hoàn chỉnh hệ thống chính sách, pháp luật cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nhằm phát huy tối đa tiềm năng, lợi thế, xây dựng cảng Hải Phòng trở thành một cảng biển mạnh và giàu từ biển, một trọng điểm thực hiện Chiến lược biển Việt Nam, một trung tâm dịch vụ logistics cảng biển của khu vực kinh tế Vịnh Bắc Bộ và cả nước. Lấy sự phát triển dịch vụ logistics cảng biển là động lực, là “hạt nhân” tạo sự chuyển biến cơ bản và toàn diện để xây dựng thành phố Hải Phòng hiện đại, trở thành trung tâm mạnh về khoa học công nghệ biển, trung tâm chuyển giao công nghệ về kinh tế biển, đóng góp ngày càng lớn vào phát triển của khu vực phía Bắc và cả nước; từng bước trở thành một trung tâm công nghiệp, dịch vụ hàng hải và vận tải biển lớn

của Việt Nam.[14].

ii. Mục tiêu cụ thể

Để QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng một cách hiệu quả phải đạt được các mục tiêu cụ thể như sau:

(1) Hoàn thiện hệ thống văn bản pháp luật nhằm phát triển dịch vụ logistics cảng biển với tốc độ nhanh hơn so với tốc độ tăng trưởng của khu vực dịch vụ nói chung; nâng cao tỷ trọng đóng góp của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng trong tổng thể dịch vụ của TP Hải Phòng.

(2) Tạo hành lang pháp lý để phát triển cảng Hải Phòng thành trung tâm logistics cảng biển của khu vực phía Bắc và của cả nước: nơi có trụ sở, văn phòng giao dịch; nơi tổ chức, điều hành các hoạt động dịch vụ logistics cảng của các doanh nghiệp; nơi thu hút các nhà đầu tư lớn của nước ngoài trong lĩnh vực logistics cảng; là đầu mối trung chuyển hàng hóa lớn nhất khu vực phía Bắc của nước ta. Cảng Hải Phòng sẽ là trung tâm của mối liên kết mạng phát triển dịch vụ logistics khu vực phía Bắc và là một đầu mối quan trọng liên kết với mạng logistics cảng biển khu vực và thế giới.

(3) Hoạch định chính sách nhằm thực hiện mục tiêu phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng ngang tầm khu vực, đưa cảng Hải Phòng từng bước tham gia vào chuỗi logistics cảng biển khu vực và thế giới.

(4) Tạo môi trường cho cảng Hải Phòng đạt được các mục tiêu cụ thể:

Là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA).

- Tập trung đầu tư phát triển cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng khu bến Lạch Huyện để có thể tiếp nhận tàu trọng tải đến 100.000DWT, Khối lượng hàng hoá thông qua cảng Hải Phòng đạt 55-60 triệu tấn vào năm 2015, 80-100 triệu tấn vào năm 2020. Tạo cửa ra cho hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam vận tải trên các tuyến biển xa, và thu hút một phần hàng trung chuyển quốc tế khu vực. Cải tạo, đầu tư có chiều sâu để nâng cao năng lực dịch vụ logistics cảng Hải Phòng, khai thác hiệu quả cơ sở hạ tầng, đáp ứng nhu cầu thông qua hàng hóa

vận tải biển toàn khu vực nhanh và hiệu quả.

- Khu bến cảng Đình Vũ (gồm có Nam Đình Vũ) đầu tư xây dựng các bến tổng hợp, container và các bến chuyên dụng theo quy hoạch cho cỡ tàu đến 20.000 DWT không đầy tải, tận dụng thủy triều ra vào làm hàng. Năng lực thông qua dự kiến vào năm 2015 đạt đến 19,1 triệu tấn/năm vào năm 2020 đạt khoảng 31 triệu tấn/năm và dự kiến đạt khoảng 42 triệu tấn/năm vào năm 2030.

- Khu bến cảng trên sông Cấm hạn chế phát triển mở rộng từng bước chuyển đổi công năng các bến theo quy hoạch của thành phố. Đầu tư chiều sâu để duy trì khai thác hiệu quả tàu có trọng tải đến 10.000 DWT. Năng lực thông qua dự kiến vào năm 2015 đạt khoảng 23,6 triệu tấn/năm, năm 2020 đạt khoảng 20 triệu tấn và giảm dần đến năm 2030 dự kiến đạt khoảng 18 triệu tấn/năm.

Tóm lại, Mục tiêu QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng rất quan trọng, quyết định đến phương hướng chiến lược phát triển kinh tế xã hội của cảng Hải Phòng nằm trong tổng thể nền kinh tế quốc gia. Để đạt được mục tiêu trên đòi hỏi phải có những định hướng cụ thể.

3.1.2.2 Định hướng QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Trong sự phát triển đi lên chung của kinh tế cả nước, kinh tế TP Hải Phòng nói chung và của cảng Hải Phòng nói riêng cũng không ngừng phát triển. Để đảm bảo cho sự phát triển vững chắc và nhằm đạt được mục tiêu đổi mới QLNN. Định hướng cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng được cụ thể như sau:

(1) Các cấp quản lý cần ban hành các văn bản pháp luật, xây dựng chính sách, chiến lược, quy hoạch, kế hoạch phát triển dịch vụ logistics cảng biển. Coi dịch vụ logistics cảng biển là một trong những ngành dịch vụ chất lượng cao mũi nhọn của cảng Hải Phòng trong định hướng chiến lược phát triển các ngành dịch vụ nói riêng và chiến lược phát triển kinh tế nói chung của thành phố. Thực tiễn kinh nghiệm phát triển dịch vụ logistics ở các nước cho thấy dịch vụ logistics cảng biển là một trong những ngành dịch vụ quan trọng trong nền kinh tế quốc dân và dịch vụ logistics cảng biển phát triển sẽ góp phần quan trọng trong việc thúc đẩy nhiều

ngành kinh tế khác phát triển theo.

(2) QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phải định hướng để hình thành mô hình dịch vụ logistics cảng biển điện tử (E-logistics), trên cơ sở ứng dụng triệt để công nghệ thông tin và các thành quả của công nghệ thông tin nhằm nâng cao hiệu quả của dịch vụ logistics cảng, đặc biệt là hệ thống mạng internet. Đây là xu hướng chung của các nước trên thế giới trong chiến lược phát triển dịch vụ logistics cảng và cũng là điều kiện tiên quyết cho việc nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics cảng.

(3) Các cấp bộ, ngành, thành phố tập trung các nguồn lực đầu tư nhằm tạo bước đột phá trong việc đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Trong đó, Cấp bộ, ngành cần ưu tiên trong việc đầu tư tạo lập hệ thống cơ sở hạ tầng dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Thành phố cần tập trung đầu tư kiểm soát, tạo điều kiện nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ và khả năng cạnh tranh trên thị trường nội địa, khu vực và quốc tế; hình thành và phát triển trung tâm dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng có uy tín và tập hợp các công ty lớn đa sở hữu kinh doanh dịch vụ logistics cảng biển.

Với định hướng trọng tâm cũng là nhiệm vụ mà các cấp QLNN đối với dịch vụ logistics của cảng Hải Phòng phải thực hiện đó cũng là định hướng của đề tài này để có giải pháp đúng hướng nhằm đổi mới căn bản về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

3.2 Các giải pháp và kiến nghị về đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

3.2.1 Các giải pháp đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

3.2.1.1 Giải pháp thông tin, tuyên truyền, nâng cao nhận thức về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Những năm gần đây dịch vụ logistics cảng biển mới bắt đầu được nhắc đến trên các phương tiện truyền thông, một vài cuộc hội thảo cũng đã dần hâm nóng chủ đề này. Nhưng một điều quan trọng nhất chính là việc các cấp QLNN thừa nhận vai trò của dịch vụ logistics cảng trong kinh doanh vẫn chưa đủ mạnh.

Trong tư duy của nhiều người lãnh đạo thì dịch vụ logistics cảng chỉ là những mảnh ghép của vận tải, của giao nhận, của kho bãi. Điều này làm giảm tầm ảnh hưởng mang tính chiến lược chứ không phải chiến thuật đến sự tồn tại và phát triển của cảng biển. Hơn thế nữa, trong khi chúng ta còn đang từng bước định hình ngành dịch vụ logistics cảng biển, thì thế giới đã tiến lên trên một bước là phát triển dịch vụ logistics cảng biển ở mức độ cao, với năng lực QLNN mang tính hệ thống và chiến lược đối với dịch vụ logistics cảng biển.

Bản chất của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển là QLNN đối với toàn bộ hệ thống dịch vụ logistics cảng biển, nó là sự xâu chuỗi các quá trình rời rạc lại với nhau bằng hệ thống các văn bản pháp luật để tiết kiệm thời gian và chi phí. Một công việc thường gồm nhiều công đoạn khác nhau, nếu tiến hành độc lập với nhau, không để ý đến công đoạn khác, thì sẽ dẫn đến sự lãng phí thời gian, công sức và chi phí, nếu chúng ta có một hệ thống chính sách quản lý hoàn chỉnh để kết hợp nó lại với nhau thì việc thực hiện được công việc đó nhanh hơn, tốn ít chi phí hơn, làm cho các hoạt động trở nên hiệu quả hơn đòi hỏi phải có sự quản lý tập trung thống nhất của tất cả các cấp QLNN. Các nghiên cứu đã chỉ ra rõ ràng, tiềm năng phát triển logistics của cảng Hải Phòng là rất lớn, song, muốn phát triển được dịch vụ này, trước mắt các cơ quan QLNN về dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng cần giải quyết vấn đề nhận thức về tầm quan trọng của nó:

- Trước hết phải là nhận thức quản lý của lãnh đạo TP Hải Phòng, để từ đó có chủ trương, có chiến lược, có quyết tâm. Từ quyết tâm của những người đứng đầu, ảnh hưởng đó sẽ lan toả sang các cơ quan chức năng, các tổ chức, doanh nghiệp thuộc thành phố, từ đó xác định chiến lược và định hướng bằng hệ thống các văn bản hoàn chỉnh cho các tổ chức, doanh nghiệp đầu tư trọng tâm phát triển dịch vụ logistics cảng biển. Vai trò, ý chí, trình độ, tâm huyết của người đứng đầu ở bất kỳ cấp QLNN nào đều có ý nghĩa quyết định đến sự phát triển. Do đó, nhận thức đúng đắn, chỉ đạo sáng suốt, điều hành nhịp nhàng với quyết tâm cao của lãnh đạo thành phố là điều kiện tiên quyết cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng hiệu quả. Đó là cơ sở để xây dựng kế hoạch,

bước đi và biện pháp cho trung tâm dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng trong tương lai theo định hướng chiến lược phát triển kinh tế - xã hội đến năm 2020.

- Từ đổi mới nhận thức QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng của lãnh đạo thành phố sẽ là động lực cho sự tác động đến các cấp bộ, ngành, chính phủ trong việc xây dựng chiến lược chung cho sự phát triển kinh tế khu vực phía Bắc, tạo điều kiện thuận lợi cho sự đầu tư tập trung phát triển trung tâm dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

- Làm cho các doanh nghiệp, các cơ sở sản xuất, dịch vụ cũng như các tổ chức khác nhận thức đúng nội dung, ưu nhược điểm của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển. Nhận thấy tầm quan trọng của các quyết định QLNN trong quá trình phát triển kinh tế vùng, đồng thời thấy được vị thế và đóng góp nhằm xây dựng trung tâm dịch vụ logistics cảng Hải Phòng lớn mạnh trong tương lai.

Có khá nhiều doanh nghiệp đã nhận thức tốt vai trò của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng và ứng dụng công nghệ hiện đại vào quản trị dịch vụ logistics, tuy nhiên đó mới chỉ là những bước đi của từng cá nhân đơn lẻ và không hề mang tính hệ thống và toàn diện đòi hỏi phải tập trung tuyên truyền về nhận thức sâu rộng có tầm nhìn đối với tất cả các doanh nghiệp để cùng chung sức thực hiện chiến lược chung. Do đó, rất cần những hội thảo hay khoá đào tạo về dịch vụ logistics cảng biển dành cho lãnh đạo nhằm nâng cao nhận thức và vai trò tất yếu của QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Đây là một nhiệm vụ vô cùng cấp thiết vì muốn thành công chỉ khi giải quyết được vấn đề nhận thức.

- Bên cạnh tăng cường nhận thức về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, cần hình thành hệ thống các tiêu chí thống kê đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Hoàn chỉnh nội dung, danh mục cụ thể hệ thống văn bản QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phù hợp với yêu cầu thực tế và khả năng QLNN của các cấp làm căn cứ quản lý, kiểm tra giám sát hệ thống.

Để giải pháp tăng cường nhận thức về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng trong tất cả các cấp, ngành, doanh nghiệp có hiệu quả, các cơ quan QLNN cần coi dịch vụ logistics cảng là một trong những dịch vụ chất

lượng cao, chủ yếu cần được tập trung ưu tiên đầu tư phát triển mạnh ở cảng Hải Phòng trong thời gian tới và đưa vấn đề QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng vào Chương trình công tác của Bộ Giao thông Vận tải, Cục Hàng Hải Việt Nam, Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng và Thành ủy – UBND TP Hải Phòng. Có thể xem xét, ban hành Nghị quyết riêng để thống nhất chủ trương trong chỉ đạo, điều hành và có cơ chế, chính sách hợp lý nhằm quản lý đúng hướng lĩnh vực dịch vụ hết sức quan trọng và cần thiết này ở cảng Hải Phòng.

3.2.1.2 Giải pháp về hoàn thiện hệ thống pháp luật và các cơ chế chính sách hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics cảng biển

Như đã phân tích ở các phần trên, hệ thống văn bản pháp luật, chính sách về logistics cảng biển hiện nay vẫn còn nhiều rào cản, chưa tương thích để tạo môi trường thể chế thuận lợi cho dịch vụ logistics cảng biển phát triển. Về mặt pháp lý, logistics mới chỉ được công nhận là hành vi thương mại trong Luật Thương mại. Ngày 5/9/2007, Chính phủ ban hành Nghị định số 140/2007/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành Luật Thương mại về “Điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics”. Theo các chuyên gia trong lĩnh vực logistics thì Nghị định này còn sơ sài đối với một lĩnh vực liên ngành, phức tạp và chưa tạo đủ hành lang pháp lý để logistics thật sự phát triển và đối với dịch vụ logistics cảng biển thì lại càng xa hơn.[3]

Đối với một số quy định cụ thể trong Nghị định 140/2007/NĐ-CP thì lại chưa thuyết phục về cơ sở khoa học và thiếu khả thi khi áp dụng trong thực tiễn. Chẳng hạn quy định về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics. Nghị định quy định tại Điều 8 về giới hạn trách nhiệm đối với các dịch vụ logistics (ngoài dịch vụ liên quan đến vận tải): “Trường hợp khách hàng không có thông báo trước về giá trị của hàng hoá thì giới hạn trách nhiệm tối đa là 500 triệu đồng đối với mỗi yêu cầu bồi thường”. Khi ấn định cụ thể con số 500 triệu, Nghị định còn thể hiện nhiều bất cập. Trong thực tế đã có trường hợp doanh nghiệp (Công ty ML) được thuê cung ứng dịch vụ khử trùng và giao nhận

vận chuyển hạt giống cho khách hàng đã thiếu sự cẩn mẫn hợp lý dẫn đến lô hàng bị xử lý sai hóa chất và hoàn toàn mất giá trị thương mại. Nếu trong trường hợp này, áp dụng mức giới hạn trách nhiệm 500 triệu đồng thì sẽ không thỏa đáng (trên thực tế doanh nghiệp này đã phải bồi thường 50.000USD tương đương gần 1 tỷ đồng). Có thể thấy, mức giới hạn trách nhiệm 500 triệu theo Nghị định 140 là khá thấp và thiếu cơ sở khoa học. Một vấn đề khác nữa là ảnh hưởng của lạm phát làm giảm đáng kể giá trị này trong một thời kỳ dài hạn.

Vì vậy, Nghị định 140 cần phải nâng cao giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics trong các công đoạn ngoài lĩnh vực vận tải. Thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics chỉ được miễn trách nhiệm bồi thường những khoản lợi lẽ ra phải được hưởng của khách hàng như quy định tại Khoản 2 Điều 237 Luật Thương mại năm 2005. Quy định như thế vừa đảm bảo tính công bằng, hợp lý trong việc bảo vệ quyền lợi hợp pháp của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics và lợi ích chính đáng của khách hàng, vừa có sự kế thừa những quy định trước đây đã phát huy hiệu quả trong thực tế Luật Thương mại năm 1997. Nghị định 140 cũng không có quy định về giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics trong trường hợp chậm giao hàng. Lẽ ra, Nghị định nên quy định riêng giới hạn trách nhiệm trong trường hợp này như trong pháp luật vận tải. Có thể tham khảo trách nhiệm của người kinh doanh vận tải đa phương thức để áp dụng cho thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics. Mức giới hạn trách nhiệm sẽ được tính trên cơ sở thù lao dịch vụ (bằng hoặc gấp 2 lần tiền thù lao dịch vụ của số hàng hóa bị giao chậm nhưng không vượt quá mức thù lao theo hợp đồng).

Như vậy, hệ thống pháp luật về dịch vụ logistics cần được tiếp tục hoàn thiện, hơn thế cần sớm được hoàn thiện để đáp ứng đòi hỏi của thực tiễn. Cần hoàn thiện khung khổ pháp lý đối với dịch vụ logistics cảng biển theo hướng xây dựng hệ thống pháp luật chuyên biệt cho lĩnh vực này. Cần tổng hợp các văn bản liên quan đến dịch vụ logistics cảng biển và nghiên cứu, ban hành luật riêng về dịch vụ logistics cảng biển.

Đồng thời cần đồng bộ hóa toàn bộ hệ thống pháp luật nói chung. Do yêu cầu của sản xuất kinh doanh và xuất nhập khẩu càng ngày chúng ta càng ban hành nhiều luật chuyên ngành như luật Thương mại, luật Doanh nghiệp, luật Hải quan, luật Thuế Giá trị gia tăng, thuế Thu nhập doanh nghiệp... Để đảm bảo tính thực tiễn, phù hợp của pháp luật, trước khi ban hành những văn bản hướng dẫn thi hành, các cơ quan QLNN cần có sự trao đổi với các Hiệp hội ngành nghề có liên quan (Hiệp hội Giao nhận Kho vận Việt Nam – VIFFAS nay đổi tên là Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam ngày 04/01/2013 – VLA. Hiệp hội cảng biển Việt Nam - VPA) để bảo đảm tính khả thi sau khi ban hành, tạo nên sự không đồng bộ trong hệ thống pháp luật, chính sách.

Cùng với việc ban hành luật pháp và chính sách, cần tăng cường các cơ chế thi hành pháp luật để đảm bảo hiệu lực thi hành của luật pháp. Tăng cường năng lực QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển. Nâng cao vai trò quản lý của Nhà nước nhằm tạo điều kiện phát triển mạnh ngành dịch vụ quan trọng này.

- Cần tiếp tục cải thiện công tác hải quan, coi đây là trọng tâm trong các biện pháp hỗ trợ cho QLNN đối với sự phát triển dịch vụ logistics cảng biển. Cụ thể là:

- + Kết nối trao đổi thông tin với hải quan cảng của các nước trong khu vực ASEAN và thực hiện cơ chế hải quan một cửa theo lộ trình đã cam kết trong cơ chế một cửa quốc gia.

- + Giảm thời gian kiểm tra thực tế hàng hóa, giảm thời gian thông quan chỉ bằng 1,5 lần các nước tiên tiến trong khu vực, là Thái Lan, Malaysia và Indonesia. Các nước này hiện nay có tỉ lệ kiểm tra thực tế hàng hóa là 7-8%, với chúng ta tỉ lệ này hiện là 17%, phải giảm xuống còn khoảng 12%. Đồng thời, chúng ta cũng phải giảm tỉ lệ kiểm tra ngẫu nhiên từ 4% xuống còn 2%.

- + Hiện đại hoá quy trình thu nộp thuế giữa bốn cơ quan: thuế - kho bạc Nhà nước - hải quan - tài chính tại cục hải quan TP Hải Phòng, phục vụ công tác quản lý thu thuế, lệ phí hải quan.

- + Nghiên cứu, triển khai một số dịch vụ công hỗ trợ doanh nghiệp dịch vụ

logistics ở cảng Hải Phòng trong hoạt động xuất nhập khẩu (khai báo hải quan, quản lý theo dõi tiến trình thủ tục hải quan trong chuỗi cung ứng thương mại, thiết lập trung tâm hỗ trợ khách hàng...). Triển khai bổ sung ứng dụng các kỹ thuật hiện đại trong công tác quản lý hải quan ở cảng Hải Phòng gắn kết với hệ thống CNTT hải quan hướng tới quản lý biên giới cảng biển thông minh.

- Hoàn thiện công tác nâng cao chất lượng cải cách thủ tục hành chính liên quan đến lĩnh vực cảng biển. Số thủ tục hành chính giảm hơn một nửa trong vòng 10 năm, cơ chế "một cửa liên ngành" được thiết lập, cách thức, thủ tục, trình tự khai báo được đơn giản hóa... là những kết quả đã đạt được trong hoạt động cải cách thủ tục hành chính của ngành hàng hải trong 10 năm qua. Một trong những cải cách thủ tục hành chính mang tính đột phá là với trường hợp các tàu vào cảng.

- Cần xây dựng chính sách nhằm đẩy nhanh tiến trình giảm thuế nhập khẩu, hỗ trợ tài chính cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng trong nước, chính sách nhập khẩu các phương tiện vận tải, bốc dỡ, bảo quản, lưu kho hàng hóa chuyên dùng để các doanh nghiệp có thể đầu tư bổ sung, nâng cấp, hiện đại hóa trang thiết bị, tăng cường năng lực cung cấp dịch vụ và khả năng cạnh tranh trên thị trường dịch vụ logistics cảng biển.

- Hỗ trợ tài chính (miễn/ giảm thuế; hỗ trợ lãi suất...) cho các doanh nghiệp logistics ở cảng Hải Phòng ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý (mua và ứng dụng các phần mềm quản lý logistics tiên tiến). Công nghệ thông tin là điều kiện tiên quyết để các doanh nghiệp giao nhận, vận tải phát triển lên quy mô lớn, đi vào chiều sâu và trở thành các nhà cung cấp dịch vụ logistics chuyên nghiệp. Đầu tư xây dựng hệ thống thông tin cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng để cung cấp cho doanh nghiệp. Những thông tin chủ yếu gồm: con số về thị trường, hạ tầng, số lượng doanh nghiệp tham gia, chi phí logistics, các quy định của hải quan, thuế, quy trình của các cảng... Trước hết có thể phát hành Niên giám dịch vụ logistics cảng Hải Phòng với các thông tin về doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nhằm giúp các doanh nghiệp

thuận lợi trong tìm kiếm nhà cung cấp dịch vụ này trên địa bàn TP Hải Phòng.

3.2.1.3 Giải pháp đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng theo hướng phát triển E-logistics

- QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phải hướng tới hình thành mô hình dịch vụ logistics điện tử (E-logistics). QLNN theo hướng dịch vụ logistics điện tử là dựa trên cơ sở ứng dụng triệt để công nghệ thông tin và các thành quả của công nghệ thông tin nhằm nâng cao hiệu quả QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển, đặc biệt là tận dụng hệ thống mạng internet. Đây là xu hướng chung của các nước trên thế giới trong QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển và cũng là điều kiện tiên quyết cho việc nâng cao năng lực cạnh tranh đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

- Các cấp QLNN cần quy định và xây dựng cơ sở dữ liệu công nghệ thông tin phục vụ riêng cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng và quản lý các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng. Để giải quyết vấn đề tồn tại đã nêu là hiện nay cơ sở dữ liệu của hệ thống thông tin cho dịch vụ logistics cảng biển còn nhiều bất cập. Các cấp QLNN phải xây dựng hệ thống thông tin hiện đại, cơ sở dữ liệu phải mạnh để nó thật sự giúp ích, là công cụ tuyên truyền, là cầu nối giữa các cấp QLNN đối với dịch vụ logistics với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng cũng như trong cả nước. Nhằm hỗ trợ nhiều cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng, cập nhật dữ liệu thông tin thường xuyên, phong phú, đáp ứng thỏa mãn nhu cầu của QLNN. Cần tăng cường công tác động viên, khuyến khích các công ty trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng trong việc xây dựng các trang web của mình có chất lượng.

- CVHHHP cần đề xuất với các cấp QLNN sớm tiêu chuẩn hoá dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Thiếu một quy chuẩn thống nhất là điều đang tồn tại rất rõ đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Cho đến nay khái niệm dịch vụ logistics mới chỉ được đề cập đến trong Luật Thương mại như là một văn bản chính thức thừa nhận sự hiện diện của ngành này. Song ở cấp độ quản lý và điều

hành thì lại chưa hề có một quy chuẩn cụ thể cho ngành dịch vụ này. Bản thân điều này cũng đòi hỏi một quá trình dài bởi dịch vụ logistics chỉ mới xuất hiện ở Việt Nam và cảng Hải Phòng khoảng 15 năm gần đây. Tuy vậy, chúng ta có thể học hỏi kinh nghiệm về QLNN của nhiều nước đã đi trước để xây dựng một hệ tiêu chuẩn hướng dẫn cho doanh nghiệp mà vai trò của nhà nước và các hiệp hội liên quan đến ngành dịch vụ logistics cảng biển là cực kỳ cần thiết.

3.2.1.4 Giải pháp đào tạo và phát triển nguồn nhân lực cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Nguồn nhân lực đối với bất cứ lĩnh vực nào cũng đều là yếu tố quyết định đến sự thành công. Trong những năm gần đây, ngành dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đã và đang phát triển rất nhanh chóng, từ một vài doanh nghiệp vận tải giao nhận quốc doanh của đầu thập niên 1990 đến nay Hải Phòng đã có khoảng trên 400 doanh nghiệp được thành lập và hoạt động, có trụ sở hoặc văn phòng gắn kết với cảng Hải Phòng và cung cấp dịch vụ logistics cho cảng Hải Phòng. Đòi hỏi công tác QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển phải có nguồn nhân lực đủ mạnh để quản lý.

Để có nguồn nhân lực đảm bảo cung cấp đủ về lượng và chất hỗ trợ tốt cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, các cấp QLNN cần thực hiện một số giải pháp:

Thứ nhất, các cấp QLNN cần quan tâm và có chiến lược lâu dài nhằm bồi dưỡng và phát triển nguồn lực quan trọng nhất là đội ngũ cán bộ quản lý trẻ, có trình độ chính trị, chuyên môn, nhiều tham vọng, được bổ sung kinh nghiệm QLNN, kinh nghiệm kinh doanh quốc tế. Lực lượng này trong tương lai gần sẽ là nguồn bổ sung và tiếp nối các thế hệ đi trước, năng động hơn, xông xáo và ham học hỏi. Đồng thời có cơ chế chính sách nhằm phát huy kinh nghiệm của đội ngũ cán bộ QLNN đang điều hành trong các cơ quan QLNN là cán bộ chủ chốt ở các Bộ, ngành, địa phương. Đội ngũ này hiện đang điều hành có thâm niên kinh nghiệm trong ngành. Tuy nhiên, vẫn còn tồn tại phong cách quản lý cũ, cần bồi dưỡng để thích ứng với môi trường mới.

Thứ hai, các cấp QLNN cần nghiên cứu và xây dựng các chương trình nhằm mở các lớp bồi dưỡng để trang bị kiến thức chuyên sâu về lĩnh vực logistics cảng biển đối với đội ngũ nhân viên tác nghiệp, phần lớn tốt nghiệp đại học nhưng không chuyên về QLNN, về dịch vụ logistics cảng biển, phải tự nâng cao trình độ nghiệp vụ trong quá trình làm việc. Lực lượng trẻ này chưa tham gia nhiều vào hoạch định đường lối, chính sách, ít tham gia đóng góp ý kiến QLNN để xây dựng và phát triển ngành.

Thứ ba, cần đầu tư trang bị kỹ năng và tư duy sản xuất hiện đại đối với đội ngũ nhân lực trong QLNN lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển nhằm tạo tác phong công nghiệp, nắm bắt và sử dụng phương tiện máy móc tiên tiến đáp ứng nhu cầu QLNN trong quá trình hội nhập và phát triển.

Thứ tư, các cấp QLNN cần định hướng và đầu tư cho chương trình đào tạo, nâng cao tay nghề đối với lực lượng nhân sự của các doanh nghiệp nhằm đáp ứng đòi hỏi của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng hiện nay, cần được thực hiện ở 3 cấp độ: (1) tại các cơ sở đào tạo chính thức là các trường đại học, cao đẳng; (2) đào tạo theo chương trình bồi dưỡng, tập huấn do các hiệp hội tổ chức; (3) đào tạo nội bộ trong doanh nghiệp.

Trong chiến lược dài hạn, chính quyền thành phố và các cơ quan chức năng cần tăng cường quan tâm, hỗ trợ xây dựng và hoạch định chính sách liên quan đến dịch vụ logistics cảng. Tìm kiếm các nguồn tài trợ trong nước và quốc tế cho các chương trình đào tạo ngắn hạn trong và ngoài nước, phối hợp và tranh thủ hợp tác với các tổ chức FIATA, IATA và các tổ chức phi chính phủ khác để có nguồn kinh phí đào tạo thường xuyên hơn.

Các cấp chính quyền cần tập trung hỗ trợ đào tạo chuyên ngành dịch vụ logistics cảng biển cho các cơ sở hiện đang đào tạo chuyên ngành này; đây là một việc hết sức cần thiết nhằm tạo điều kiện đổi mới tư duy QLNN đối với dịch vụ logistics cho cảng Hải Phòng. Việc hỗ trợ có thể thông qua cung cấp kinh phí cho đào tạo giáo viên, học bổng, học liệu và học cụ. Muốn có nguồn nhân lực QLNN dịch vụ logistics cảng biển chất lượng thì các cấp QLNN cần có sự

khuyến khích nhất định về tài chính cho người học và các cơ sở đào tạo.

Cần thành lập bộ phận nghiên cứu dịch vụ logistics cảng biển tại một trong số các cơ sở nghiên cứu chuyên môn của thành phố để phục vụ cho mục tiêu QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển ở trình độ cao. Cần có quỹ hỗ trợ đầu tư để khuyến khích cán bộ, nhân viên đang làm việc, nghiên cứu trong lĩnh vực này tham gia đào tạo lại và đào tạo bổ sung các kiến thức liên quan đến QLNN, định hướng QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển theo hướng hiện đại cho cảng Hải Phòng. Có các chương trình gửi cán bộ QLNN, quản lý doanh nghiệp, nhân viên điều hành tại các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng biển đi học tập tại nước ngoài để tiếp cận với phương pháp QLNN tiên tiến, công nghệ mới và đặc biệt là để đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Thực hiện tốt các giải pháp có tính định hướng nói trên sẽ góp phần đổi mới triệt để công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng trong điều kiện mở cửa thị trường và hội nhập.

3.2.1.5 Giải pháp liên kết và phát huy vai trò của các hiệp hội có liên quan tới dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Để đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng cần tổ chức hệ thống quản lý và hỗ trợ phát triển dịch vụ logistics một cách hiệu quả. Cần xúc tiến thành lập chi hội các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng Hải Phòng nằm trong VLA. Cách đây hàng chục năm Singapore đã xây dựng hệ thống cảng biển, công ty vận tải biển, hãng hàng không, công ty logistics thành một chuỗi dịch vụ thống nhất theo mô hình One - Stop Shop (mô hình một cửa). Nước này cũng đã chuyển đổi Hiệp Hội Giao Nhận thành Hiệp Hội Logistics, điều này thể hiện sự phát triển vượt bậc của ngành dịch vụ logistics Singapore. Đối với Việt nam, chúng ta đã có Hiệp Hội Đại Lý Và Môi Giới Hàng Hải Việt Nam (VISABA) và Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam (VLA). Cần phát huy vai trò của các Hiệp hội này trong việc đưa ra các sáng kiến về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Để nâng cao nhận thức và thúc đẩy sự phát triển của ngành dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, xây dựng những

chiến lược tổng thể và dài hạn cho dịch vụ logistics cảng biển cần phải thành lập Chi hội các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng Hải Phòng trên cơ sở liên kết tất cả các doanh nghiệp trong ngành dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nhằm phát huy những thành tựu đã đạt được, tạo điều kiện để các doanh nghiệp nhỏ có thể tham gia vào các hoạt động phát triển như tập huấn, hội thảo của các doanh nghiệp lớn và đặc biệt là của các doanh nghiệp nước ngoài. Các doanh nghiệp nhỏ thông qua tư vấn của Chi hội có thể sát nhập hoặc sáp nhập với nhau để có tiềm lực và năng lực cao hơn. Kinh phí ban đầu cho hoạt động của Chi hội có thể lấy từ ngân sách của thành phố, đóng góp của các doanh nghiệp nhưng sau 5 năm Chi hội phải tự chủ về tài chính.

Thông qua các hiệp hội xây dựng và tổ chức thực hiện có hiệu quả chương trình phát triển nguồn nhân lực, đổi mới công tác đào tạo cán bộ, công nhân nhằm hình thành một thể hệ cán bộ, công nhân được trang bị kiến thức phù hợp với công nghệ hiện đại và yêu cầu của Hội nhập kinh tế quốc tế.

Tiếp tục ứng dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin và hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn quốc tế (ISO 9001 - 2008) vào các khâu điều hành và quản lý Cảng, phần đấu kết nối trao đổi dữ liệu điện tử (EDI) với tất cả các hiệp hội, các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng, các hãng tàu, các trung tâm logistics trong khu vực và trên thế giới để không ngừng nâng cao tính liên kết, chất lượng, năng lực cạnh tranh của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

3.2.1.6 Giải pháp tăng cường liên kết mạng và đầu tư phát triển cảng Hải Phòng thành trung tâm dịch vụ logistics hàng đầu ở cảng biển phía Bắc và cả nước

Việt Nam thuộc khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, nơi hoạt động kinh tế diễn ra sôi động nhất nhì thế giới trong thế kỷ XXI. Hoạt động kinh tế phát triển thì các luồng hàng hoá, thông thương trong khu vực và giữa khu vực với thế giới cũng sẽ tăng trưởng, tạo cơ hội cho dịch vụ logistics phát triển. Đồng thời, vị trí địa lý của nước ta nằm ở trung tâm biển Đông, nơi có các tuyến đường biển nhộn nhịp với lưu lượng tàu bè qua lại hàng ngày từ 150 đến 200 chiếc. Nằm án ngữ trên các tuyến hàng hải và hàng không huyết mạch thông thương giữa Ấn Độ

Dương, Thái Bình Dương, giữa Châu Âu, Trung cận Đông với Trung Quốc, Nhật Bản và các nước trong khu vực, Việt Nam đóng vai trò là chiếc cầu nối cực kỳ quan trọng giữa các vùng. Đây là điều kiện thuận lợi để giao lưu kinh tế giữa Việt Nam với các nước trên thế giới và trong khu vực mà cảng Hải Phòng là một trong những cảng lớn có thể đáp ứng nhu cầu đòi hỏi này.

Với lợi thế lớn, cảng Hải Phòng cần đẩy mạnh phát triển dịch vụ logistics và hoàn toàn có thể trở thành một trung tâm dịch vụ logistics cảng biển hàng đầu của đất nước đó cũng là nhiệm vụ của QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng.

Để phát triển cảng Hải Phòng thành trung tâm dịch vụ logistics hàng đầu khu vực cảng biển phía Bắc và cả nước thì vấn đề đầu tiên là tăng cường liên kết phát triển mạng dịch vụ logistics giữa cảng Hải Phòng với các cảng trong khu vực phía Bắc và hệ thống cảng biển trên cả nước, đồng thời liên kết với các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, với các trung tâm kinh tế như Hà Nội, Quảng Ninh, Lào Cai và với các tỉnh trong vùng đồng bằng Sông Hồng.

Bên cạnh đó, để trở thành trung tâm logistics cảng biển thì cần thu hút các công ty dịch vụ logistics quốc tế lớn đến cảng Hải Phòng. Sự tập trung của đông đảo các công ty dịch vụ logistics quốc tế là một nguyên nhân làm nên sức mạnh của các nước phát triển như Nhật Bản, Singapore. Tuy nhiên, để thu hút được như vậy không phải là một việc làm dễ dàng, nhất là trong điều kiện cạnh tranh thu hút ngày càng tăng cao giữa các nước như hiện nay.

Vào thời điểm hiện tại, chưa có tiêu chuẩn về đặc điểm của trung tâm dịch vụ logistics cảng, tuy nhiên các phân tích đã chỉ ra một số đặc điểm tiên quyết cho thành công là:

- Tính đa phương thức (Multimodal): liên kết giữa các phương thức vận tải khác nhau giúp chuyển tải nhanh.

- Tính đa chức năng (Multifunctional): tất cả các chức năng bao hàm trong vận tải và dịch vụ logistics được thực hiện qua: người vận tải, người giao nhận, đại lý, người xếp dỡ, môi giới, môi giới hải quan, cơ quan chức năng (cảng, hải

quan,,).).

- Phục vụ hàng hóa (handling freight): Nhiều chủng loại tiện ích phục vụ hàng hóa như phân phối, container kết hợp và bến lưu kho đông lạnh...

- Thông tin điện tử (handling electronic information): có quyền truy cập vào cả hệ thống viễn thông liên quan đến vận tải, quản lý và chuỗi cung ứng.

- Tính kết nối (intersectional): kết nối các hoạt động liên quan trực tiếp đến trung tâm cho đến các lĩnh vực kinh tế, được phục vụ bởi các giải pháp vận tải và dịch vụ logistics.

- Chia sẻ chi phí (sharing cost): chia sẻ tiện ích kho bãi, hệ thống công nghệ thông tin, phát triển dịch vụ và kiến thức.

- Dịch vụ (services): đóng góp, thủ tục thông quan; hoạt động nghiên cứu...

Nhân tố cốt yếu cho sự phát triển của một trung tâm dịch vụ logistics cảng biển là sự quản lý chặt chẽ được phân cấp từ vận tải, dịch vụ logistics cảng cho đến các hoạt động dịch vụ khác.

Về cơ bản, để trở thành một điểm đến hấp dẫn của hoạt động đầu tư, kinh doanh, đòi hỏi các cấp QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng cần đảm bảo các điều kiện:

- Có cơ sở vật chất đảm bảo.

- Luật pháp, chính sách rõ ràng, hoàn thiện; cơ chế thủ tục hành chính đơn giản, thuận tiện, tiết kiệm thời gian; quy định chung cũng như quy định riêng về ngành nghề rõ ràng và thiện chí; hệ thống hỗ trợ như tài chính ngân hàng, hệ thống mạng lưới thông tin... phát triển.

- Có môi trường cạnh tranh lành mạnh. Có các chính sách khuyến khích đối với doanh nghiệp nước ngoài, không phân biệt đối xử, tạo sự công bằng bình đẳng giữa các bên trong kinh doanh.

- Có hoạt động marketing tốt về điểm đến cảng Hải Phòng: tăng cường tuyên truyền về hình ảnh một cảng Hải Phòng với những điều kiện thuận lợi và chính sách hỗ trợ thiết thực, một cảng Hải Phòng với nhiều tiềm năng... Không chỉ xây dựng, thực hiện tốt những kế hoạch đề ra, mà cần phải cho các nhà đầu

tư, các công ty, tập đoàn... thấy được sự thay đổi đó. Có như vậy, cảng Hải Phòng mới có thể nằm trong danh sách những lựa chọn hàng đầu khi ra quyết định đầu tư, kinh doanh, hợp tác của các công ty, tập đoàn trên thế giới....

Với hệ thống chính sách, pháp luật và sự quan tâm của các cấp QLNN chắc chắn việc hình thành trung tâm dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng có thể thực hiện được trong tương lai gần và cũng cần có sự đổi mới về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng trong tiến trình phát triển và hội nhập quốc tế.

3.2.2 Một số kiến nghị về đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Để đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, nhằm tạo điều kiện cho hệ thống dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phát triển, đáp ứng các mục tiêu của luận án đã đề ra, tôi xin có một số kiến nghị nhằm góp phần thay đổi bước đầu về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng như sau:

(i) Kiến nghị với Chính phủ

Trước hết cần đẩy mạnh việc hoàn chỉnh các chính sách QLNN để tác động đến hiệu quả hoạt động dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Quy hoạch phát triển cảng Hải Phòng một cách hợp lý theo hướng tiến dần ra biển, không phát triển thêm các cảng dọc bờ sông Cấm vì ở khu vực này luồng cạn, hẹp lại nằm sâu trong nội thành gây ách tắc giao thông. Quy hoạch các cảng cần đảm bảo đủ lớn về cả chiều dài cầu tàu và diện tích sử dụng để cảng đủ điều kiện đầu tư phát triển nâng cao năng lực cạnh tranh. Tính đồng bộ giữa qui hoạch của cảng và hệ thống giao thông, cung cấp điện, nước, hệ thống dịch vụ hậu cần, dịch vụ kho bãi, dịch vụ logistics cần được quan tâm, đặc biệt cần có chính sách thu hút các doanh nghiệp mạnh có năng lực hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics để đầu tư phát triển loại hình dịch vụ này khi các cảng lớn ra đời (Lạch Huyện, Nam Đồ Sơn) tránh hiện tượng manh mún như hiện nay (cần dành quỹ đất đủ lớn).

Đẩy nhanh tiến độ xây dựng đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng, Trước mắt cần khẩn trương sửa chữa nâng cấp đoạn đường từ ngã 3 Đình Vũ đến đập Đình

Vũ đảm bảo cho các phương tiện giao thông vận tải hàng hoá xuất nhập khẩu các cảng khu vực bán đảo Đình Vũ, về lâu dài cần xây dựng cầu vượt tại ngã 3 Đình Vũ để giao thông nối với cảng được thông suốt. Cải tạo nâng cấp hệ thống đường sắt Hà Nội - Hải Phòng để tận dụng tối đa năng lực ngành vận tải kinh tế này đáp ứng sự tăng trưởng của hàng hoá xuất nhập khẩu trong những năm tới.

Tập trung đầu tư các công trình xây dựng cơ sở hạ tầng, hệ thống phương tiện đường thủy nội địa nhằm tăng cường hoạt động của ngành dịch vụ vận tải có rất nhiều ưu thế đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng này tạo điều kiện thuận lợi cho đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Tập trung nỗ lực để thực hiện nhanh các dự án đầu tư phát triển, đầu tư chiều sâu nhằm nâng cao năng lực sản xuất kinh doanh và khả năng hội nhập của cảng Hải Phòng. Trong đó chủ yếu là dự án xây dựng cảng của ngõ Quốc tế Lạch Huyện và các dự án đầu tư đổi mới thiết bị xếp dỡ hiện đại.

Để các chính sách đi vào cuộc sống, cần tăng cường chỉ đạo thực hiện và hoạt động thanh, kiểm tra. Những năm qua, hoạt động thanh tra của các cơ quan QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng còn bộc lộ nhiều bất cập như lực lượng của hệ thống thanh tra từ trung ương đến địa phương rất mỏng. Tại Hải Phòng, thanh tra viên thường chỉ có từ 10 đến 15 người thực hiện kết hợp với cảnh sát giao thông, thanh tra đối với nhiều lĩnh vực trong chuỗi hoạt động dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Chế tài xử phạt còn chưa đủ mức răn đe. Hoạt động thanh tra chủ yếu là theo hình thức thanh tra định kỳ, có báo trước, trong khi các hành vi vi phạm pháp luật về vận tải, xếp dỡ, thủ tục hải quan...ngày càng tinh vi, phức tạp. Do đó, cần quy định chặt chẽ hơn từ công tác thanh, kiểm tra đến từng hoạt động dịch vụ và đặc biệt là chế tài xử lý. Quan tâm tăng cường lực lượng thanh tra về số lượng, chất lượng có đủ khả năng thực thi trách nhiệm. Ngoài hình thức xử lý vi phạm hành chính thì nên quy định thêm trường hợp "tùy theo tính chất mức độ vi phạm có thể bị truy cứu hình sự". Đồng thời, cần quy định rõ hơn về cách quản lý, sử dụng từ nguồn tiền tịch thu từ vi phạm Luật, để việc quản lý kinh phí này chặt chẽ và tuân thủ pháp lý. Cần kết phối hợp giữa thanh tra của thành phố với thanh tra của

các bộ, ngành. Có như vậy công tác thanh tra mới phản ánh kịp thời tới các cấp QLNN các bất cập cần tháo gỡ góp phần tích cực cho công cuộc đổi mới về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đạt hiệu quả tốt nhất.

(ii) Kiến nghị với UBND thành phố Hải Phòng

Đề nghị thành phố kiến nghị với chính phủ và các Bộ quan tâm thu xếp đủ vốn để nạo vét duy tu thường xuyên luồng tàu vào cảng đạt độ sâu thiết kế để hạn chế tàu phải chuyển tải, nhất là đối với CVHHHP cần có chiến lược và kế hoạch dài hạn cho việc nạo vét, khơi thông luồng vào cảng để chủ động về kinh phí cho hoạt động này được thường xuyên tránh tình trạng thụ động như trong thời gian qua.

Đề nghị thành phố tiếp tục kiến nghị với Bộ Giao thông vận tải cho phép các cảng Hải Phòng tiếp tục được chuyển tải với mớn các tàu lớn ở vịnh Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh cho đến khi cảng Cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện được đưa vào khai thác.

Liên kết mạng trong việc quản lý dịch vụ logistics cảng biển. Dịch vụ logistics cảng biển là lĩnh vực có tính liên kết cao do đó không một địa phương hay quốc gia nào có thể quản lý dịch vụ logistics một cách độc lập. Liên kết chặt chẽ với các địa phương khác cả trong và ngoài nước để quản lý dịch vụ logistics hiệu quả, như liên kết với cảng biển trong nước, các cảng biển quốc tế; liên kết với các địa phương trong các hành lang vận tải...mà UBND thành phố Hải Phòng là cơ quan tham mưu cho chính phủ và tổ chức thực hiện.

Tích cực triển khai thực hiện đề án đổi mới tổ chức sản xuất, kiện toàn bộ máy QLNN đối với cảng Hải Phòng theo mô hình trung tâm dịch vụ logistics cảng biển nhằm nâng cao sức cạnh tranh của cảng và đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế.

Tích cực tham gia các chương trình phát triển của Tổng Công ty hàng hải Việt Nam trong đó có Dự án cảng Cửa ngõ quốc tế Hải phòng tại Lạch Huyện. Kết phối hợp chặt chẽ với các cơ quan QLNN tại cảng, Hiệp hội cảng biển Việt Nam để không ngừng đổi mới, cải cách thủ tục hành chính, đảm bảo an ninh bến

cảng để xây dựng và phát triển cảng Hải Phòng ngày càng văn minh hiện đại, đổi mới về căn bản QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, góp phần thực hiện thành công đề án phát triển kinh tế biển TP Hải Phòng đến năm 2015 định hướng đến năm 2020.

Đối với cảng Hải Phòng, thành phố nên thành lập một bộ phận QLNN về logistics, có thể là thuộc Sở Kế hoạch và Đầu tư để hạn chế việc thành lập quá nhiều doanh nghiệp nhỏ trong một thời gian ngắn theo kiểu “trăm hoa đua nở” như thời gian gần đây và để các yếu tố khác gây mất hiệu quả có thể xảy ra.

(iii) Kiến nghị với Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng

Cảng vụ hàng hải Hải Phòng với nhiệm vụ là cơ quan thực hiện chức năng QLNN về hàng hải tại cảng biển và vùng nước cảng biển Hải Phòng, là cơ quan thực hiện chức năng QLNN về hàng hải tại cảng biển Hải Phòng và khu vực quản lý do Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải quyết định.

Nhiệm vụ chính về QLNN của CVHHHP đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng bao gồm:

Xây dựng trình Cục trưởng Cục hàng hải Việt Nam phê duyệt kế hoạch tài chính, tổ chức thực hiện kế hoạch đã được phê duyệt; Tuyên truyền, phổ biến và kiểm tra, giám sát việc thực hiện pháp luật về hàng hải; Thực hiện theo uỷ quyền của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền trong việc cho thuê quản lý khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng được đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách Nhà nước hoặc có nguồn gốc từ ngân sách Nhà nước; Được quyền trực tiếp quan hệ với tổ chức, cá nhân trong nước và nước ngoài để thực hiện chức năng, nhiệm vụ được giao.

CVHHHP là cơ quan QLNN về hàng hải tại khu vực nhằm bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong khu vực quản lý, tạo môi trường hàng hải thuận lợi cho hoạt động sản xuất kinh doanh của các đơn vị, doanh nghiệp. Đòi hỏi CVHHHP phải thực hiện tốt các công tác nhằm nâng cao vai trò QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Cần tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật hàng hải thường xuyên, nhằm giảm thiểu các vi phạm và tai nạn hàng hải. Hàng năm, CVHHHP

tổ chức các hội nghị tuyên truyền phổ biến pháp luật hàng hải nhằm nâng cao nhận thức cho các đối tượng quản lý và người điều khiển phương tiện trong việc tự giác chấp hành pháp luật hàng hải, góp phần quan trọng liên kết chặt chẽ giữa cảng Hải Phòng với các doanh nghiệp đóng góp tích cực cho hoạt động dịch vụ logistics cảng ngày càng hiệu quả.

Xây dựng chiến lược và kế hoạch cho việc nạo vét, khơi thông luồng lạch và các quy định phân làn, phân tuyến đảm bảo quản lý hiệu quả nhất đối với hệ thống giao thông đường biển và đường thủy nội địa nhằm chủ động trong công tác đảm bảo độ sâu thiết kế của luồng tàu, tăng cường sự gắn kết linh hoạt với sự kết hợp giữa vận tải đường biển và vận tải đường thủy nội địa nhằm thực hiện mục tiêu chuyển dần khối lượng vận chuyển đường bộ sang vận chuyển đường thủy nội địa phát huy hết năng lực vận tải của phương tiện vận chuyển có hiệu quả kinh tế cao hơn này trong chuỗi dịch vụ logistics cảng biển ở Hải Phòng.

KẾT LUẬN

Trong quá trình phát triển nền kinh tế của đất nước, QLNN luôn đóng vai trò quyết định đến sự thành bại về kinh tế của một quốc gia. Với tầm quan trọng của QLNN đối với dịch vụ logistics trong nền kinh tế nói chung. QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng là một nhiệm vụ quyết định có ý nghĩa đối với chuỗi các hoạt động từ đầu vào đến đầu ra của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, nó đóng vai trò không nhỏ cho sự phát triển kinh tế của cảng Hải Phòng nằm trong tổng thể nền kinh tế của đất nước.

Luận án đã hệ thống hóa các vấn đề về logistics cảng biển và dịch vụ logistics cảng biển. Đưa ra mô hình logistics cảng biển để làm cơ sở nghiên cứu đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng; Đưa ra một số vấn đề lý luận chung về QLNN đối với dịch vụ logistics nói chung và đối với dịch vụ logistics cảng biển nói riêng. Bổ sung, hoàn thiện thêm cơ sở lý luận, đưa ra khái niệm về dịch vụ logistics cảng biển, luận cứ khoa học về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển như nội dung, vai trò, công cụ, phương pháp, các nhân tố tác động, các tiêu chí đánh giá; hệ thống hóa, làm rõ hơn các kinh nghiệm quốc tế và Việt Nam, tổng hợp thành cơ sở khoa học nhằm vận dụng sáng tạo, phù hợp vào quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Luận án đã phân tích thực trạng và tiềm năng của hoạt động logistics ở cảng Hải Phòng; Đánh giá thực trạng công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng; chỉ ra những tồn tại trong hoạt động; nguyên nhân của những bất cập, đặc biệt là những vướng mắc cơ bản cần tháo gỡ trong cơ chế quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng hiện nay như: Chưa có cơ quan quản lý thống nhất đối với dịch vụ logistics cảng biển; Chưa có kế hoạch định kỳ trong việc nạo vét, duy tu luồng hàng hải; Chưa có quy định về phân luồng giao thông giải quyết sự chồng lấn giữa đường thủy nội địa và luồng ra vào cảng; Chưa phát triển đồng bộ các loại hình vận tải ...

Thông qua các văn bản về đường lối, chủ trương của Đảng, chính sách

của Nhà nước và các quyết định của các cấp QLNN là nền tảng cho xác định mục tiêu, quan điểm và định hướng QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Luận án đã đề xuất các nhóm giải pháp nhằm đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng gồm: Thông tin, tuyên truyền, nâng cao nhận thức về QLNN. Hoàn thiện hệ thống pháp luật và các cơ chế chính sách hỗ trợ phát triển QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong QLNN theo hướng phát triển E-logistics. Đào tạo và phát triển nguồn nhân lực cho QLNN. Liên kết và phát huy vai trò của các hiệp hội có liên quan tới dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Tăng cường liên kết mạng và phát triển cảng Hải Phòng thành trung tâm dịch vụ logistics hàng đầu khu vực cảng biển phía Bắc và cả nước. Đồng thời, đề xuất một số kiến nghị về đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng với Chính phủ, với thành phố Hải Phòng và với cảng vụ Hàng hải Hải Phòng.

Trong khuôn khổ của luận án này tác giả chỉ đưa ra được những vấn đề cơ bản nhất. Với thời gian hạn chế, luận án không tránh khỏi những sai sót. Tác giả cũng rất mong nhận được sự đóng góp ý kiến của các nhà khoa học để đề tài có thể được hoàn thiện tốt nhất nhằm đưa việc nghiên cứu của tác giả đi vào thực tiễn góp phần phát triển kinh tế của thành phố Hải Phòng trong sự phát triển chung của nền kinh tế của cả nước.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH ĐÃ CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ

1. Nguyễn Quốc Tuấn (2009), “Cảng Hải Phòng với yêu cầu hội nhập quốc tế”, *Tạp chí Thương mại*, (22), tr. 13-14.
2. Nguyễn Quốc Tuấn (2014), “Phát triển logistics ở Việt Nam trong điều kiện hội nhập”, *Tạp chí Quản lý kinh tế*, (59), tr. 88-92.
3. Nguyễn Quốc Tuấn (2014), “Logistics Hải Phòng cần có sự thay đổi để phát triển”, *Tạp chí Quản lý kinh tế*, (60), tr. 59-63.
4. Nguyễn Quốc Tuấn (2014), “Phát triển đồng bộ các loại hình giao thông ở cảng biển Hải Phòng.”, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, (14), tr. 53-55.
5. Nguyễn Quốc Tuấn (2014), “Kinh nghiệm của Singapore về quản lý sự phát triển dịch vụ logistics tại cảng biển và bài học cho thành phố Hải Phòng”, *Tạp chí nghiên cứu Thương mại*, (9), tr. 16-19.
6. Nguyễn Quốc Tuấn (2014), “Quản lý và phát triển dịch vụ logistics: Nhìn từ Singapore và Nhật Bản.”, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, (18), tr. 59-62.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

- **Tài liệu tham khảo tiếng Việt**

1. Bộ Công thương - Viện Nghiên cứu Thương mại (2006), *Nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế về dịch vụ hậu cần (logistics) và bài học kinh nghiệm rút ra cho Việt Nam*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ
2. Phạm Thị Thanh Bình “Kinh nghiệm Nhật Bản trong phát triển dịch vụ hậu cần (logistics)”. Tải xuống ngày 25/07/2012 từ http://www.cpv.org.vn/cpv/modules/news/newsdetail.aspx?cn_id=356661&co_id=30066
3. Lê Bách Chấn (2009), “Bản chất kinh tế của logistics”, *Tạp chí Vietnam Logistics Review*. Tải xuống ngày 14/05/2012 từ <http://www.vlr.vn/vn/news/vlr-reader/thu-tbt/1297/vietnam-logistics-review-5-nam-nhung-hinh-anh-ghi-dau-vlr>
4. Chính phủ (2007), *Nghị định số 140/2007/NĐ-CP về mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistic và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics*.
5. Công ty Supply Chain Management Việt Nam (2008), “Báo cáo khảo sát nhu cầu thuê ngoài dịch vụ logistics ở Việt Nam”. Tải xuống ngày 14/05/2012 từ http://www.scmvietnam.com/home/webfm_send/7
6. Nguyễn Văn Chương (2007), “Phát triển dịch vụ logistics khi Việt Nam hội nhập WTO”, *Tạp chí Hàng hải online*.
7. Dự án Hỗ trợ Thương mại đa biên EU - Việt Nam MUTRAP III (2011), Các tham luận trong “Diễn đàn logistics và dịch vụ cảng biển Việt Nam trong bối cảnh hội nhập kinh tế”, Vũng Tàu 3/2011.
8. Đảng Cộng sản Việt Nam (2001), *Văn kiện Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ XI*, NXB Chính trị quốc gia, Hà Nội.
9. Đặng Đình Đào. Vũ Thị Minh Loan, Nguyễn Minh Ngọc, Đặng Thu Hương và Phạm Thị Minh Thảo (2011), “Logistics: Những vấn đề lý luận và thực

- tiền ở Việt Nam ” (*sách chuyên khảo*), Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế quốc dân, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế quốc dân.
10. Đặng Đình Đào (2010,2011), *Phát triển các dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Đề tài NCKH độc lập cấp Nhà nước, Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế quốc dân
 11. Đặng Đình Đào, Nguyễn Minh Sơn (2012), “Dịch vụ logistics ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế”, *Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Trường Đại học Kinh tế quốc dân*, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia.
 12. Đỗ Thị Ngọc Diệp (2012) “Logistics và cơ hội phát triển ở Việt Nam” Đại học Giao thông vận tải Hà Nội, Tải xuống ngày 12/01/2013 từ <http://www1.vinamarine.gov.vn/MT/Detail.aspx?id=898d679b-b9e2-4efd-a053-c0aa879b8c68&CatID=127&NextTime=02/02/2012%2010:54&PubID=131>
 13. Đinh Lê Hải Hà (2010), *Thực trạng và các giải pháp phát triển các dịch vụ logistics chủ yếu ở nước ta trong hội nhập kinh tế quốc tế*, Chuyên đề số 15, thuộc Đề tài Nghiên cứu khoa học cấp nhà nước: “Phát triển dịch vụ logistics ở nước ta trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế”, Mã số ĐTĐL 2010T/33, Viện Nghiên cứu Kinh tế và Phát triển, Đại học Kinh tế quốc dân Hà Nội.
 14. Đan Đức Hiệp (2010), *Báo cáo tình hình thực hiện kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội thành phố Hải Phòng 5 năm 2006 - 2010*. Tải xuống 28/06/2011 <http://haiphong.gov.vn/Portal/Detail.aspx?Organization=UBNDTP&MenuID=4506&ContentID=14448>
 15. Hội đồng nhân dân thành phố Hải Phòng khóa XIII kỳ họp thứ 15 *Nghị quyết số 01/2009/NQ-HĐND về phát triển kinh tế biển thành phố Hải Phòng đến năm 2015, định hướng đến năm 2020*. Thông qua ngày 29/4/2009.
 16. Trần Sĩ Lâm và nhóm nghiên cứu (2011), “Kinh nghiệm phát triển trung tâm logistics tại một số nước trên thế giới và bài học cho Việt Nam ”, *Đề tài Mã số B2010 - 08 - 68*, Trường Đại học Ngoại thương Hà Nội.

17. Trần Anh Phương (2008), “Một số khái niệm của lý thuyết kinh tế học phát triển đang được vận dụng ở nước ta hiện nay”, Báo điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam, tải xuống 28/06/2011 từ http://dangcongsan.vn/cpv/Modules/News/NewsDetail.aspx?co_id=30231&cn_id=215889
18. Đỗ Xuân Quang (2008), “*Thực trạng và định hướng phát triển nguồn nhân lực ngành dịch vụ logistics tại Việt Nam*”, tải xuống 28/06/2011 từ www.viffas.org.vn
19. Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2005), “Luật Thương mại”, Nhà xuất bản Chính trị quốc gia.
20. Tạp chí Quản trị Chuỗi cung ứng Việt Nam (Vietnam Supply Chain Insight) (2011), Các tham luận tại *Hội thảo Giải pháp Quản trị chuỗi cung ứng và Logistics Việt Nam - LogSo 2011*. Tải xuống 14/05/2012 từ <http://supplychaininsight.vn/home/index.php>
21. Lê Nguyễn Cao Tài Luận văn Thạc sĩ, chuyên ngành Kinh tế phát triển, “Phát triển dịch vụ cảng biển tại Thành phố Đà Nẵng”, Đại học Đà Nẵng (2012)
22. Nguyễn Thông Thái, An Thị Thanh Nhân (2011), “Giáo trình Quản trị logistics kinh doanh”, Trường Đại học Thương mại, Nhà xuất bản Thống kê.
23. Nguyễn Như Tiến (2004), *Logistics và khả năng áp dụng, phát triển logistics trong các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận ở Việt Nam*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ của Bộ Thương mại, Đại học Ngoại thương, Hà Nội.
24. Thủ tướng Chính phủ (2009), *Quyết định 2190/2009/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030*

25. Thủ tướng Chính phủ (2011), *Quyết định 175/2011/QĐ-TTg phê duyệt Chiến lược tổng thể phát triển lĩnh vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020*
 26. Trung tâm Thông tin - Tư liệu, Viện nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương (2005), “*Phát triển kết cấu hạ tầng để đảm bảo và thúc đẩy phát triển bền vững*”.
 27. Nguyễn Thanh Thủy – Khoa Kinh tế vận tải biển, Trường Đại học Hàng hải “*Khái niệm và mô hình logistics cảng biển*” Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 17 – 4/2009
 28. Đỗ Hoàng Toàn, Mai Văn Bưu ‘*Giáo trình quản lý nhà nước về kinh tế*”*Nhà xuất bản trường đại học Kinh tế quốc dân – 2008*
 29. Phạm Thành Tý “Logistics - Tiềm năng chưa khai thác”*Doanh nhân Sài Gòn Cuối tuần số 196*, ra ngày 4/5/2007. tải xuống ngày 28/06/2011 từ <http://archive.saga.vn/dfincor.aspx?id=4611>
 30. Ủy ban quốc gia về hợp tác kinh tế NCIEC “*cam kết quốc tế về logistics*” tải xuống ngày 12/01/2013 từ www.nciec.gov.vn/download.asp?camketqtvlogistics%20thanh.doc
 31. Đoàn Thị Hồng Vân (2003), *Logistics - Những vấn đề cơ bản*, Nhà xuất bản Lao động - Xã hội, Hà Nội.
 32. Đoàn Thị Hồng Vân (2006), *Quản trị Logistics*, Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội.
 33. Đặng Công Xường – Khoa Kinh tế vận tải biển, Trường ĐHHH, “*Đề xuất xây dựng trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển tại khu vực cảng biển Hải Phòng*” Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 28 – 11/2011,
- Tài liệu tham khảo tiếng Anh**
34. Amos Paul (2007), “*Responding to global logistics trends with a national logistics strategy*”, World Bank, Washington DC.

35. Asian Development Bank, ADB (2007), *“Development Study on the North - South Economic Corridor”*, Regional Technical Assistance No. 6310. Download 28/06/2011 at <http://www.adb.org/projects/39084-012/details>
36. Australia Bureau of Transport Economics (2001), *“Logistics in Australia, a preliminary analysis”*, Working Paper No.49.
37. Ballou, R. H. (2004), *“Business logistics/supply chain management”*, 5th edition, Pearson Prentice Hall, USA.
38. Banomyong, R. (2007), *“Logistics development study of the Greater Mekong Subregion North South economic corridor”*, Centre for Logistics Research, Thammasat University, Thailand.
39. Banomyong, R., P. Cook and P. Kent (2008), *“Formulating regional logistics development policy: the case of ASEAN”*, International Journal of Logistics, 11, (5).
40. Banomyong, R. (2010a), *“Logistics Performance Measurement in Thailand”*, Centre for Logistics Research, Thammasat University, Thailand.
41. Banomyong, R. (2010b), *“Development of a Greater Mekong Subregion logistics development framework”*, Centre for Logistics Research, Thammasat University, Thailand.
42. Business Monitor International (2011), *“Vietnam Freight Transport Report 2011, include 5 - year forecast to 2015”*, United Kingdom. Download 22/05/2013 from <http://businesstimes.com.vn/wp-content/uploads/downloads/2013/05/Vietnam-freight-transport-report-2Q11.pdf>
43. Burkhard E. Horn and Nemoto Toshinory (2005), *“Intermodel logistics policies in the EU, the US and Japan”*, Journal of Japanese Development.
44. Cohen, S. and Joseph Roussel (2005), *“Strategic Supply Chain Management - the 5 disciplines for top performance”*, The Mc-Graw Hill.

45. Christopher, M. (1998), *“Logistics and Supply Chain Management”*, McGraw - Hill, New York.
46. Dimitrov, P. (2002), *“National Logistics Systems”*, International Institute for Applied Systems Analysis, Austria.
47. Dopfer, K., John Foster and Jason Potts (2004), *“Micro - Meso - Macro”*, Journal of Evolutionary Economics, Springer - Verlag, 2004
48. Economic and Social Commission for Asia and the Pacific - ESCAP (2011), *“Transport Logistics, Notes by the Secretariat”*, download 12/01/2013 at <http://www.unescap.org/>
49. Gattorna, J. (1983), *“Handbook of Physical Distribution Management”*, 3th edition, Gower Publishing Company, England.
50. German Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development (2010), *“Freight Transport and Logistics Action Plan - Logistics Initiative for Germany”*, Germany.
51. Germany Trade and Invest (2010), *“Germany: Europe’s Logistics Hub”*.
52. Ghiani, G., G. Laporte and Musmanno (2004), *“Introducing Logistics Systems”*, John Wiley and Sons, Ltd.
53. Hum Sin Hoon (2008), *“Building a Logistics/Supply Chain Hub: The Singapore Experience”*, Singapore.
54. International Enterprise Singapore (2002), Report on the Working Group on Logistics *“Developing Singapore into a Global Integrated Logistics Hub”*, Singapore.
55. Lampert, D. M., James R. Stock and Lisa M. Ellram (1998), *“Fundamentals of Logistics Management”*, Mc Graw - Hill, New York.
56. Newlands D. and Derek Steeple (2000), *“Logistics and supply chain development: Lessons from Japan: Automotive and Electronic Industries”*, Coventry University, England.

57. Nomura Research Institute (2002), “*Vietnam logistics development, trade facilitation and the impact on poverty reduction*”, Japan.
58. Singapore Logistics Association (2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011), *Annual Report on Singapore Logistics Development*, Singapore.
59. Sullivan, F. (2006), “*Vietnam transportation and logistics: opportunities and challenges*”, APL Logistics.
60. Tseng, Y., Wen, L. Y. and Taylor, M. (2005), “*The role of transportation in logistics chain*”, University of South Australia.
61. UNCTAD (2005), “*Negotiations on transport and logistics services: issues to consider*”. Download 12/01/2013 at:
<http://unctad.org/SearchCenter/Pages/Results.aspx?k=Negotiations%20on%20transport%20and%20logistics%20services%3A%20issues%20to%20consider>
62. World Bank (2007), “*Connecting to Compete: Trade Logistics in global economy*”. Download 12/01/2013 at:
<http://search.worldbank.org/all?qterm=Connecting+to+Compete%3A+Trade+Logistics+in+global+economy&op=>
63. World Bank (2010), “*Connecting to Compete: Trade Logistics in global economy*”. Download 12/01/2013 at:
<http://search.worldbank.org/all?qterm=Connecting+to+Compete%3A+Trade+Logistics+in+global+economy&op=>
64. World Bank (2012), “*Connecting to Compete: Trade Logistics in global economy*”. Download 12/01/2013 at:
<http://search.worldbank.org/all?qterm=Connecting+to+Compete%3A+Trade+Logistics+in+global+economy&op=>

Các website

65. <http://businessdictionary.com>
66. <http://www.cangvuhaiphong.gov.vn/>
67. <http://www.container-transportation.com/logistics-la-gi.html>

68. <http://www.domi.org.vn/tin-tuc-su-kien/tin-nghien-cuu/quan-ly-la-gi-su-thong-nhat-hoan-hao-giua-li-luan-va-thuc-tien.2816.html>
69. <http://edocs.vn/thuc-trang-logistics-tai-viet-nam-va-giai-phap/>
70. <http://haiphong.gov.vn/Portal/Default.aspx>
71. <http://www.huongnghiepvietnam.vn/vn/cam-nang/-cam-nang-nghe/tong-quan-ve-dich-vu-logistics/153/1>
72. <http://marketingchienluoc.com/marketing/th%E1%BB%8B-tr%C6%B0%E1%BB%9Dng-t%E1%BB%95-ch%E1%BB%A9c/3901-vit-nam-hoa-ngun-li-logistics>
73. <http://supplychaininsight.vn>
74. <http://tinnhanhchungkhoan.vn/GL/N/DAAHBD/logistics-viet-nam:-ngoai-lan-at-noi.html>
75. <http://unionlogistics.vn/?vi-vn/logistics-la-gi/27-khai-niem-ve-logistics.html>
76. <http://vbqppl.mt.gov.vn/default.aspx>
77. <http://www.vla.info.vn/>
78. <http://www.vlr.vn/vn/>
79. <http://www.visaba.org.vn/index.php?/vietnamese/Tin-tuc-va-Su-kien/Logistics-la-gi>
80. <http://wikipedia.com>

PHỤ LỤC

Phụ lục 1: Trang thiết bị cảng Hải Phòng

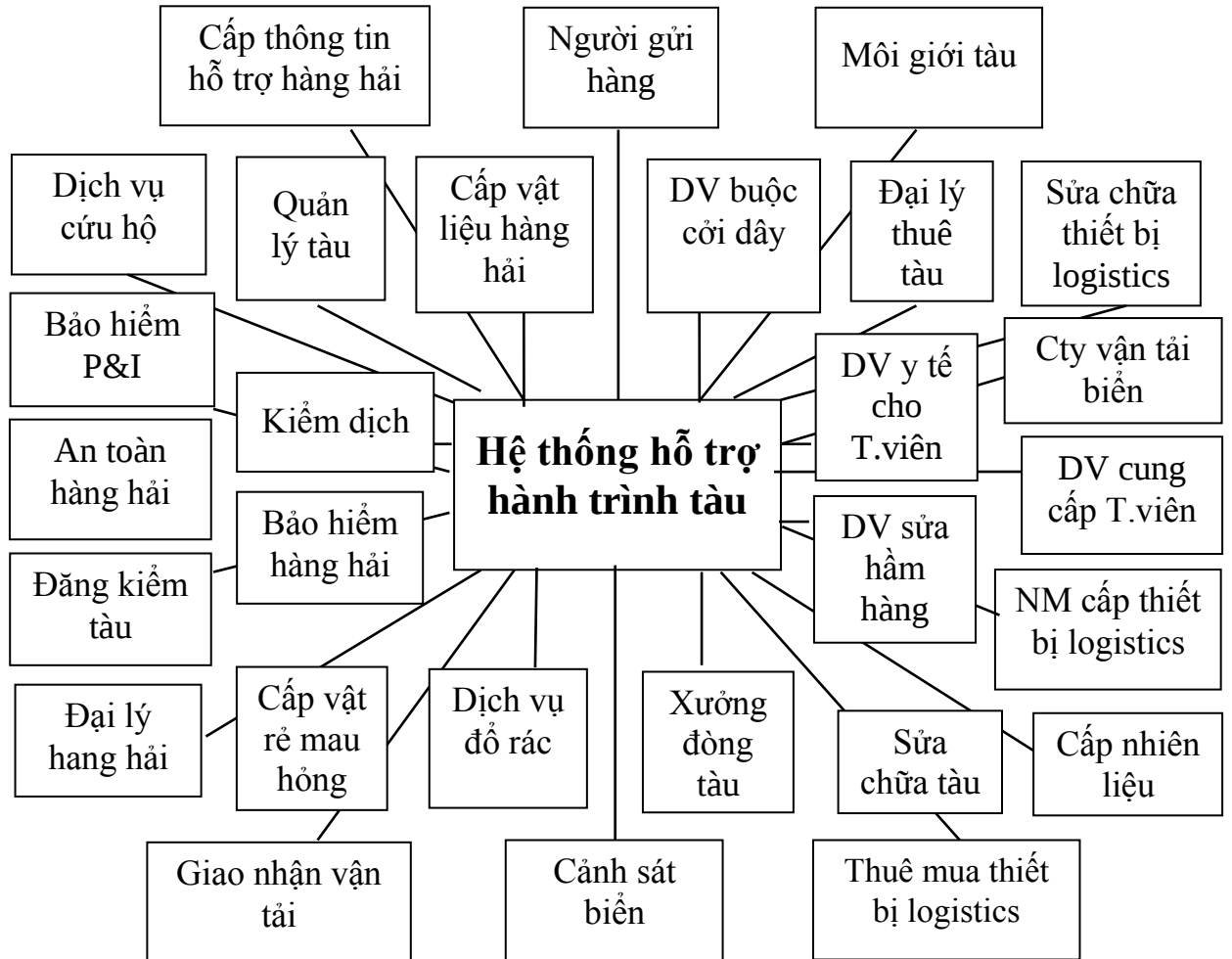
TT	Tên phương tiện	Sức nâng/ công suất	Đơn vị				Tổng số	Trong đó		Ghi chú
			Bạch Đằng	Hoàng Diệu	Chùa Vẽ	Tân Cảng		Đầu tư trước năm 2000	Đầu tư sau năm 2000	
1	Cần trục chân đế	Kirop 5 tấn		6			6	6		
		Kirop 10 tấn		12			12	12		
		Kirop 16 tấn		3			3	3		
		Sokol 32 tấn		4			4		4	
		Kondor 40 tấn			2		2	2		
		Tukan 40 ÷ 45 tấn		4	2	6	12		12	
2	Cần trục giàn QC				6	2	8		8	
3	Cần trục giàn bánh lốp RTG	35,6			12		12		12	
4	Cần trục bánh lốp	35 ÷ 70		3	2	2	7	1	6	
5	Xe nâng hàng Forklift	3 ÷ 30	3	26	13	12	54	14	40	
6	Xe nâng hàng Reachstacker	42 ÷ 45	4	4	3	7	18	4	14	
7	Xe nâng vỏ Sidelift	7 tấn		1	1	2	4	2	2	
8	Xe xúc gạt	0,28 ÷ 0,5m ³		20			20		20	
9	Xe ô tô vận tải thường	8,5 ÷ 13,5 tấn		14			14	4	10	
10	Xe ô tô đầu kéo	20'x2/40 feet	3	29	25	18	75	7	68	

	kèm rơ moóc									
11	Khung cầu bán tự động	32 ÷ 40 tấn		17	24	14	55			
12	Khung cầu tự động	32 ÷ 40 tấn		3	4	3	10			Trong đó 02 chiếc đi theo cầu trục
13	Cần cầu nổi	80 tấn					1			
14	Tàu lai đất hỗ trợ	1.300 CV					3			
15	Cần điện tử	80 ÷ 120 tấn		3	1		4	1	3	
16	Tàu phục vụ		2	7			9	5	4	

(Nguồn phòng Kỹ thuật công nghệ Cảng Hải Phòng)

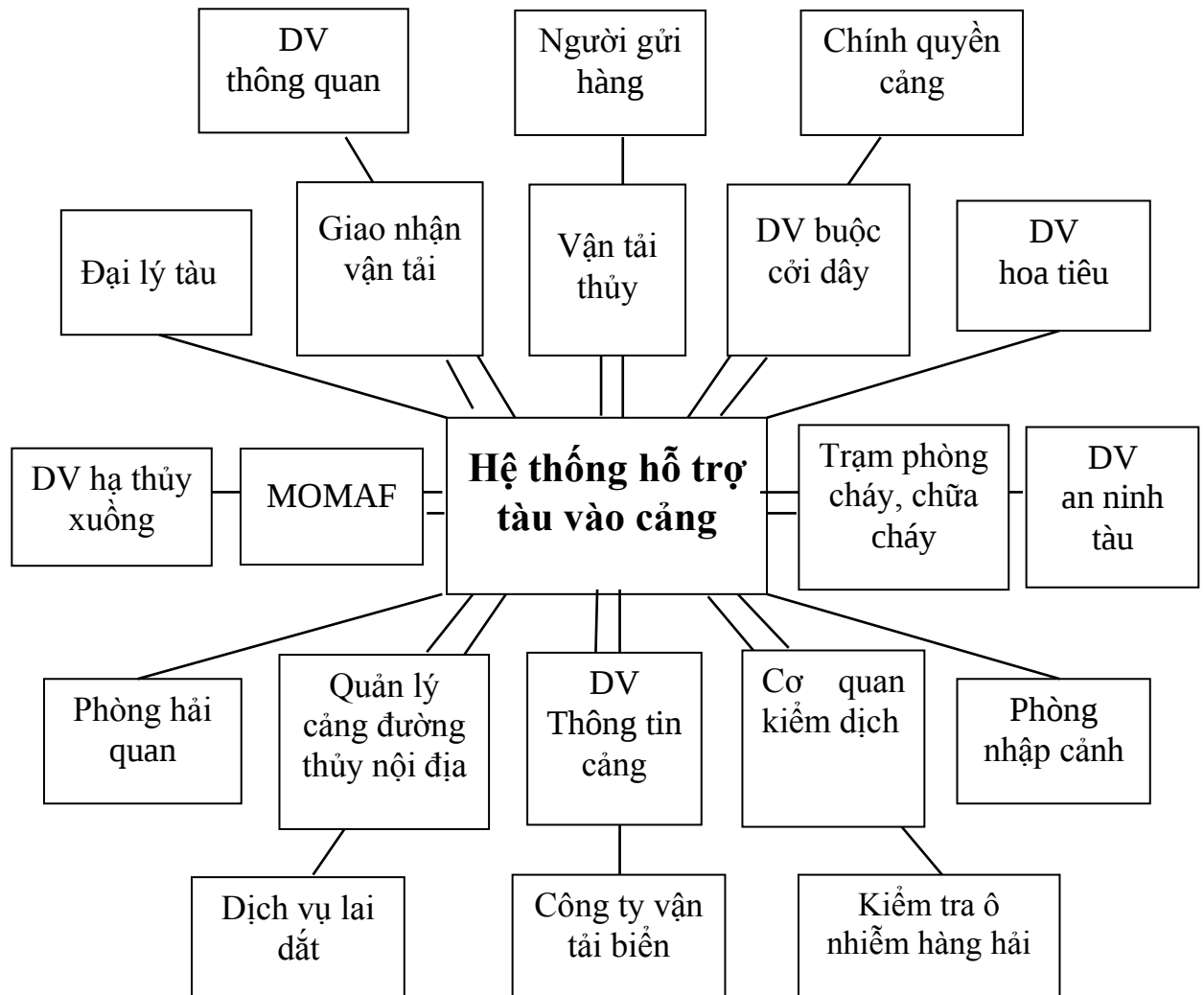
Phụ lục 2: Mô hình các hệ thống thứ cấp của logistics cảng biển

+ Hệ thống hỗ trợ hành trình tàu



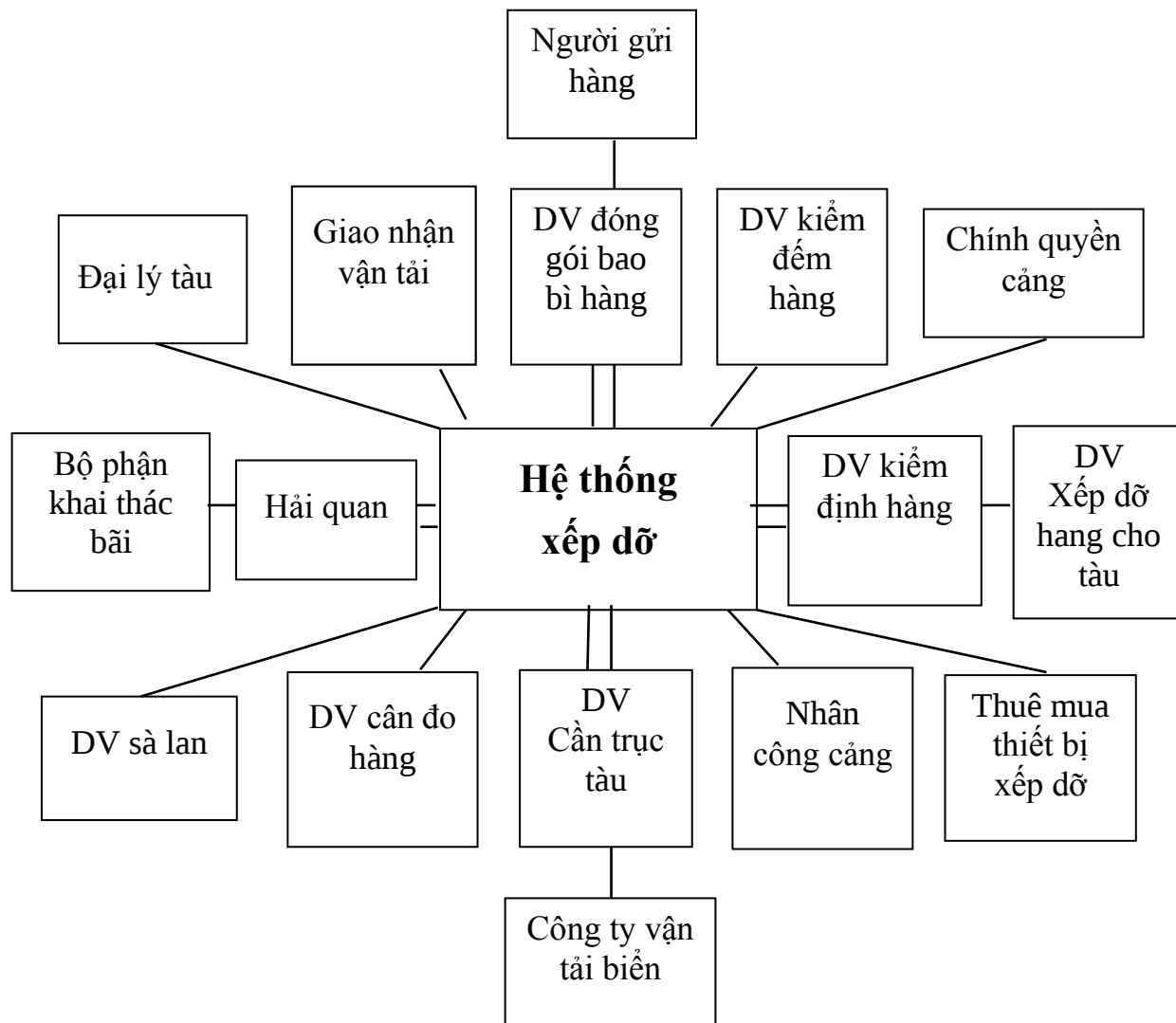
Nguồn: Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 17 – 4/2009

+ Hệ thống hỗ trợ tàu vào cảng



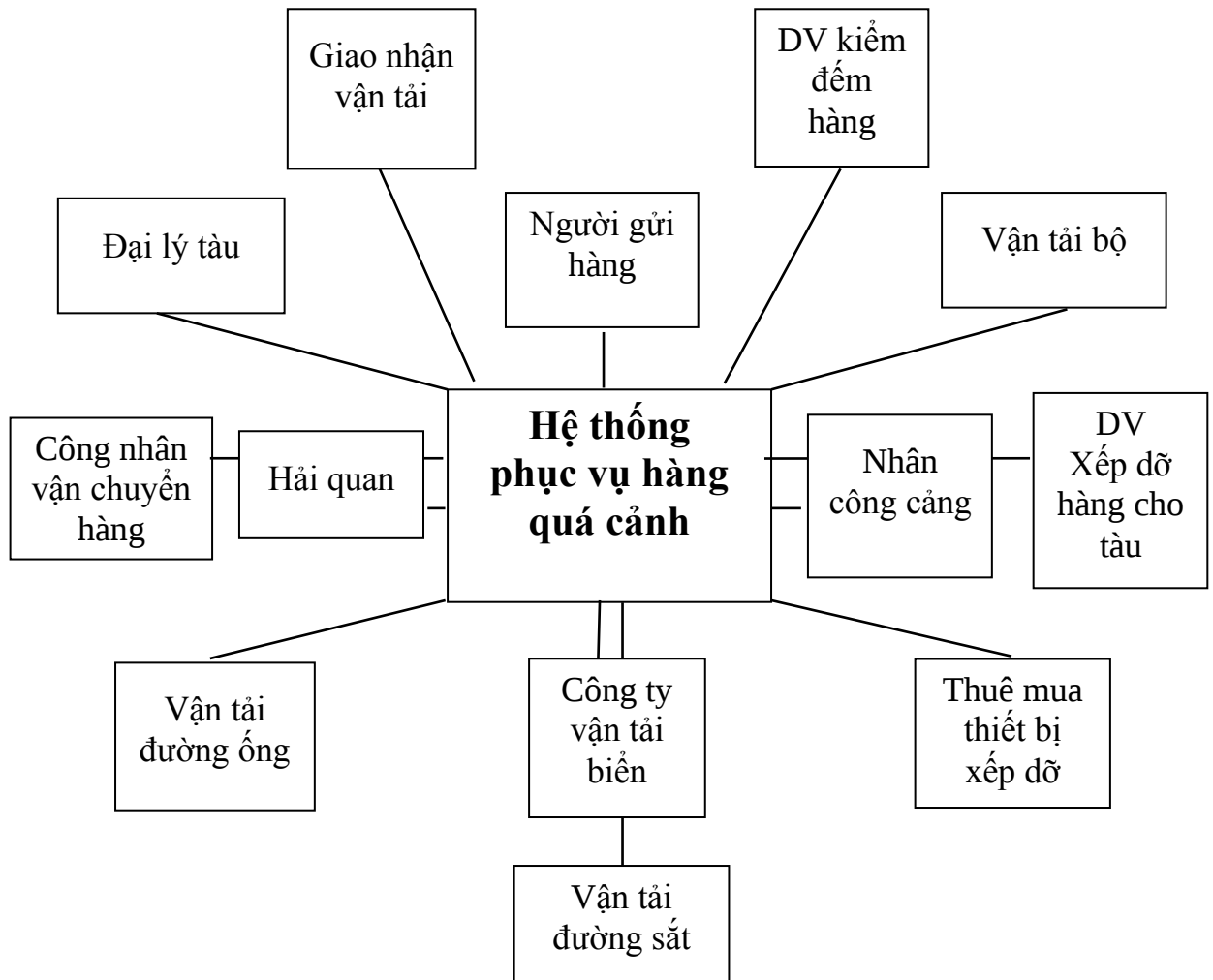
Nguồn: Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 17 – 4/2009

+ Hệ thống xếp dỡ



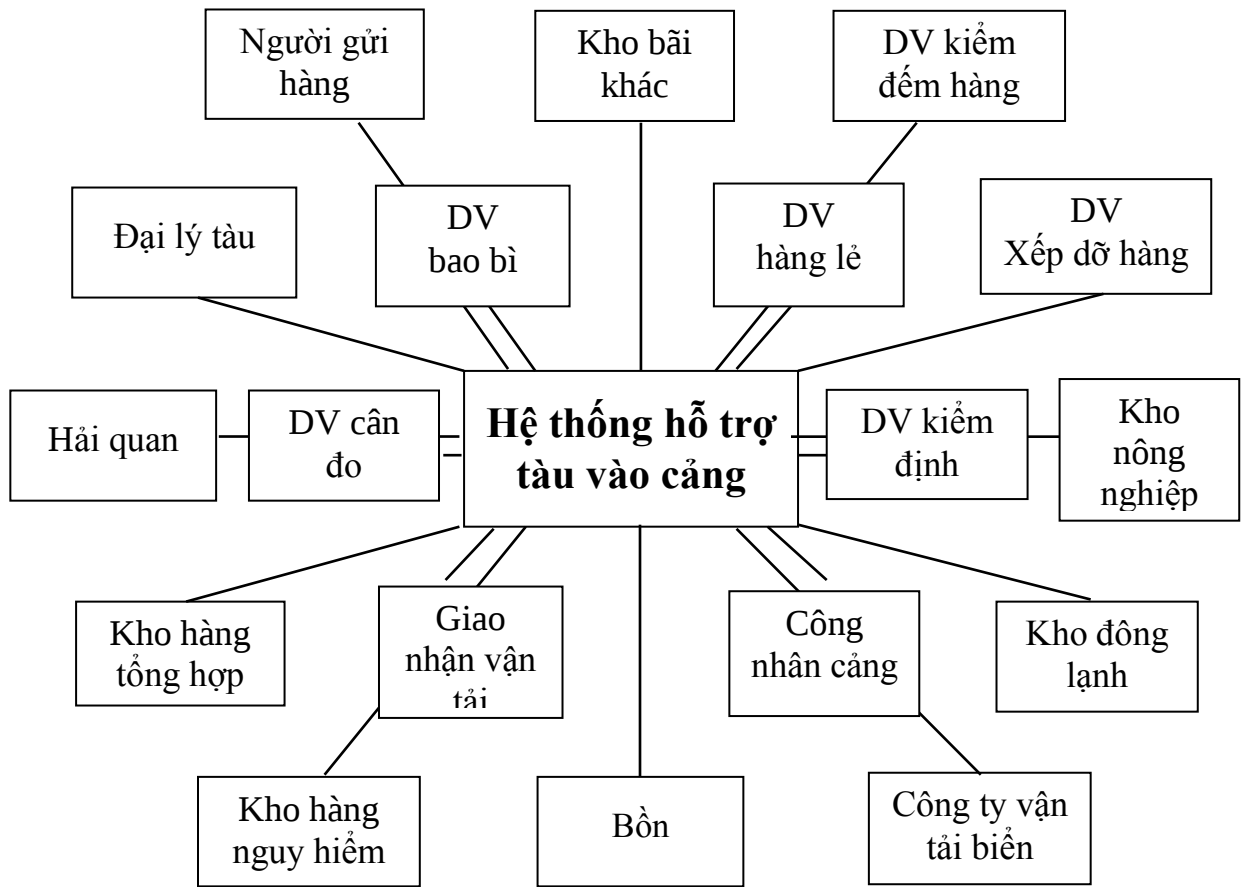
Nguồn: Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 17 – 4/2009

+ Hệ thống phục vụ hàng quá cảnh



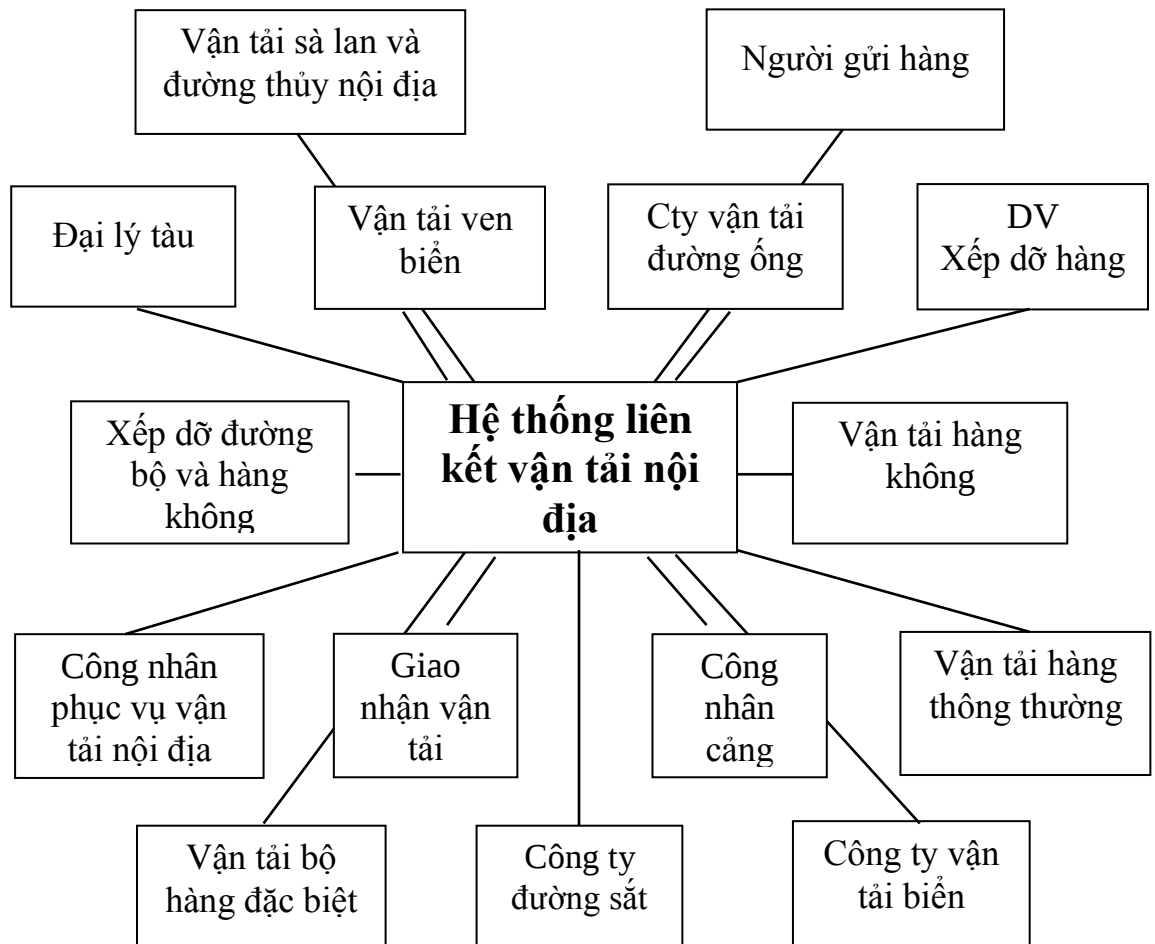
Nguồn: Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 17 – 4/2009

+ Hệ thống kho bãi



Nguồn: Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 17 – 4/2009

+ Hệ thống liên kết vận tải nội địa



Nguồn: Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 17 – 4/2009

Phụ lục 3: Phiếu điều tra các doanh nghiệp
BỘ KẾ HOẠCH VÀ ĐẦU TƯ
VIỆN NGHIÊN CỨU QUẢN LÝ KINH TẾ TRUNG ƯƠNG

PHIẾU ĐIỀU TRA

Kính gửi:.....

Để đánh giá thực tế công tác quản lý đối với dịch vụ logistics của thành phố Hải Phòng theo tinh thần Nghị quyết số 32/NQ-TW ngày 05 tháng 8 năm 2003 của Bộ chính trị về xây dựng và phát triển Thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước và Quyết định 2190/2009/QĐ-TTg của Thủ Tướng Chính phủ ban hành ngày 24/12/2009 phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030. Viện Nghiên cứu Quản lý Kinh tế Trung ương tiến hành lấy ý kiến của một số doanh nghiệp trên địa bàn thành phố Hải Phòng. Chúng tôi rất mong được sự đóng góp thực tế của các doanh nghiệp theo nội dung sau.

Tên doanh nghiệp.....

Địa chỉ.....

Điện thoại.....

Email.....

Họ tên người đại diện.....

PHẦN ĐÁNH GIÁ

1. Mức độ phù hợp cho vận tải hàng hóa của hệ thống giao thông ở thành phố Hải Phòng

☐ Phù hợp ☐ Tương đối Phù hợp ☐ Chưa phù hợp

2. Mức độ đồng bộ về cơ sở hạ tầng của thành Hải Phòng với vận tải đa phương thức

☐ Đồng bộ ☐ Tương đối đồng bộ ☐ Chưa đồng bộ

3. Mức độ kết nối hệ thống đường giao thông giữa thành phố Hải Phòng với các tỉnh, thành phố khác

☐ Tốt ☐ Trung bình ☐ Kém

4. Sự quan tâm, chú trọng đến quy hoạch mặt bằng cho phát triển logistics (trung tâm logistics, kho bãi...) của thành phố Hải Phòng

☐ Chú trọng ☐ Chưa chú trọng

Hải Phòng, ngày.... thángnăm 2012

ĐẠI DIỆN DOANH NGHIỆP

Phụ lục 4: THỐNG KÊ PHIẾU ĐIỀU TRA CÁC DOANH NGHIỆP

STT	Đơn vị	Câu 1			Câu 2			Câu 3			Câu 4	
		Phù hợp	TĐ Phù hợp	Chưa Phù hợp	Đồng bộ	TĐ đồng bộ	Chưa đồng bộ	Tốt	TB	Kém	Chú trọng	Chưa chú trọng
1	Cty CP vận tải biển Q. tế Bình Minh	x				x			x			x
2	Chi nhánh cty CP vận tải thủy số 4 - XN dịch vụ trục vớt		x			x				x		x
3	Cty CP vận tải thủy số 4		x			x			x		x	
4	Cty CP Kim Tài			x			x			x		x
5	Cty TNHH tiếp vận Kim Hưng		x			x				x		x
6	Cty TNHH tiếp vận Sài Gòn			x			x			x		x
7	Cty CP Công nghệ và TM Trang Khanh			x			x			x		x
8	Cty CP TM và XD Hoa Dương		x			x			x		x	
9	Cty TNHH Thanh Biên			x			x			x		x
10	Cty TNHH TM DV NGT			x			x			x		x
11	Chi nhánh cty TNHH sản xuất nhựa TMDV Toàn Thịnh			x			x			x		x
12	Cty TNHH Giám định Nhật Minh			x			x			x		x
13	Cty CP vận tải và cung ứng nguồn nhân lực Hàng hải Q.Tế			x			x			x		x
14	Cty TNHH giao nhận vận tải con cá Heo			x		x			x			x
15	Cty TNHH vận tải TM Quốc Tuấn			x			x			x		x
16	Cty TNHH TM DV và vận tải Xuân Lâm			x			x			x		x

17	Cty TNHH TMDV Hiền Khoa			x			x			x		x
18	Cty CP DV vận tải và TM Transco		x				x		x		x	
19	XN DV vận tải CN cty CP Vận tải biển VINASHIP		x			x			x		x	
20	Cty CP vận tải biển VINASHIP			x			x		x		x	
21	Cty TNHH Tiếp vận Hải Minh		x			x			x			x
22	Cty CP vận tải biển Việt Nam		x			x			x			x
23	Cty TNHH 1 TV Vận tải biển và XK lao động			x			x			x		x
24	Cty TNHH giám định Việt Hà			x			x			x		x
25	Cty CP TM và DV vận tải Quang Khánh			x			x			x		x
26	Cty TNHH vận tải Xuân Thành			x			x			x		x
27	Cty CP vận tải Hải An			x			x			x		x
28	Cty TNHH TM và XNK 3H			x			x			x		x
29	Cty TNHH Việt Hải			x			x			x		x
30	Cty Nạo vét đường biển 1			x			x			x		x
31	Cty TNHH tiếp vận Quốc Tế Đen ta			x			x		x			x
32	Cty CP vận tải và tiếp vận châu Á TBD			x		x			x			x
33	Cty TNHH TM tiếp vận Đại Phúc		x			x			x			x
34	Cty TNHH TM DV giao nhận vận tải Tuấn Khôi			x			x			x		x
35	Cty CP TM và xếp dỡ vận tải Hải Phòng			x			x			x		x
36	Cty TNHH TM và giao nhận vận tải			x			x			x		x

	Khánh Ngọc											
37	Cty TNHH An Tiến Đạt			x			x			x		x
38	Cty CP TM và Vận tải Duy Phong			x			x			x		x
39	Cty CP CAN			x			x			x		x
40	Cty CP Lai dắt và Vận tải cảng Hải Phòng			x			x			x		x
41	Cty TNHH TM vận tải và Du lịch Phương Anh			x			x			x		x
42	Cty TNHH Long Giang			x			x			x		x
43	Cty CP TM vận tải Đạt Thắng			x			x			x		x
44	Cty CP TM vận tải Trung Hiếu			x			x			x		x
45	Cty TNHH TM và Vận tải Q. Tế An Thắng			x			x			x		x
46	Cty CP TM và vận tải Liên Quốc			x			x			x		x
47	Cty vận tải biển Đông Long			x			x			x		x
48	Cty CP cảng Nam Hải			x			x			x		x
49	Cty CP TM DV vận tải xi măng Hải Phòng			x			x			x		x
50	Cty cổ phần vận tải VIETUNI			x			x			x		x
		1	9	40		11	39		12	38	5	45

Phụ lục 5: Xếp hạng các quốc gia về chỉ số hiệu quả dịch vụ logistics (LPI)

Quốc gia	Thứ hạng	Điểm (điểm tối đa là 5,0)
Singapore	1	4,13
Hồng Kông, Trung Quốc	2	4,12
Phần Lan	3	4,05
Đức	4	4,03
Hà Lan	5	4,02
Đan Mạch	6	4,02
Bỉ	7	3,98
Nhật Bản	8	3,93
Hoa Kỳ	9	3,93
Anh	10	3,90
Áo	11	3,89
Pháp	12	3,85
Thụy Điển	13	3,85
Canada	14	3,85
Thụy Sĩ	15	3,80
Các tiểu vương quốc Ả Rập	16	3,78
Úc	17	3,73
Đài loan (Trung Quốc)	18	3,71
Tây Ban Nha	19	3,70
Hàn Quốc	20	3,70
Việt Nam	53	3,00

Nguồn: Trade Logistics in the Global Economy - World Bank 2012

Phụ lục 6: Các hãng tàu container tại Hải Phòng

STT	Tên hãng Tàu	Tòa nhà	Địa chỉ
1	APL	K.sạn hải quân – tầng 2	Số 5 Lý Tự Trọng
2	China Shipping	Hatradimex - tầng 5	Số 22 Lý Tự Trọng
3	<u>CMA-CGM</u>	K. sạn Hải Quân - tầng 5	Số 5 Lý Tự Trọng
4	COSCO	Tòa nhà Thành Đạt-tầng 5	Số 3 Lê Thánh Tông
5	Evergreen	Central Tower - tầng 15	Số 43 Quang Trung
6	Germadept	TD Plaza - tầng 6	Lô 20A, Lê Hồng Phong
7	Grand China	Vosa Orimas	54 Lê Lợi
8	Hanjin	Tòa nhà DG - tầng 3	15 Trần Phú
9	Happag Lloyd	Tòa nhà Vinatrans - tầng 4	208 Chùa Vẽ
10	Heung – A	Nhà khách Hải quân	27C Điện Biên Phủ
11	Hub Line	TD Plaza - tầng 5	Lô 20A, Lê Hồng Phong
12	Hyundai	Tòa nhà ACB - tầng 8	15 Hoàng Diệu
13	K-Line	TD Plaza - tầng 4	Lô 20A, Lê Hồng Phong
14	KMTC	Habour View - tầng 3	Số 8 Trần Phú
15	MELL	Tòa nhà Hải An – tầng 7	đường Đình Vũ
16	<u>Mearsk - MCC</u>	Tòa nhà ACB - tầng 7	15 Hoàng Diệu
17	MOL	Tòa nhà TD Plaza - tầng 5	Lô 20A, Lê Hồng Phong
18	<u>MSC</u>	Công ty Viconship	Số 11 Võ Thị Sáu
19	Nam Sung	Công ty Northfreight	25 Điện Biên Phủ
20	NYK	Harbour View - tầng 8	Số 8 Trần Phú
21	OOCL	TD Plaza	Lô 20A, Lê Hồng Phong
22	PIL	Tòa nhà Thành Đạt-tầng 6	Số 3 Lê Thánh Tông
23	POS	TD Plaza - tầng 6	Lô 20A, Lê Hồng Phong
24	RCL	Tòa nhà Vinatrans	208 Chùa Vẽ
25	Sinotran	Công ty Orimas	54 Lê Lợi
26	SITC	TD Plaza - tầng 4	Lô 20A, Lê Hồng Phong
27	STX-Pan Ocean	TD Plaza - tầng 4	Lô 20A, Lê Hồng Phong
28	TS Line	Văn phòng cty Viconship	Số 11 Võ Thị Sáu
29	VOSCO	Công ty VOSCO	215 Lạch Tray
30	WanHai	TD Plaza - tầng 6	Lô 20A, Lê Hồng Phong
31	Yang Ming	Tòa nhà DG - tầng 6	15 Trần Phú
32	<u>Zim</u>	TD Plaza - tầng 5	Lô 20A, Lê Hồng Phong

Nguồn: <http://www.container-transportation.com/hang-tau-container-tai-hai-phong.html>

**Phụ lục 7. Một số chính sách của Chính phủ liên quan đến công tác QLNN
đối với dịch vụ logistics**

Số văn bản	Nội dung	Ngày ban hành
178/2002/QĐ-TTg	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về thực hiện thí điểm cải cách thủ tục hành chính tại các cảng biển thuộc khu vực các tỉnh, thành phố: Bà Rịa-Vũng Tàu, Quảng Ninh, Đà Nẵng và Hải Phòng	13/12/2002
271/2006/QĐ-TTg	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Điều chỉnh, bổ sung Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế- xã hội thành phố Hải Phòng đến năm 2020”.	27/11/2006
27/2007/QĐ-TTg	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án phát triển thương mại trong nước đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020	15/02/2007
2190/QĐ-TTg	Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”.	24/12/2009
175/QĐ-TTg	Quyết định phê duyệt chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020	27/01/2011
950/QĐ/TTg	Quyết định về chương trình hành động thực hiện chiến lược xuất nhập khẩu thời kỳ 2011-2020, định hướng đến 2030	25/07/2012

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ các văn bản pháp quy

Phụ lục 8. Một số quyết định, chỉ thị của Bộ Công Thương đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Số văn bản	Nội dung	Ngày ban hành
7052/QĐ-BCT	Quyết định phê duyệt "Quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng thương mại trên tuyến hành lang kinh tế Lạng Sơn-Hà Nội-Hải Phòng-Quảng Ninh giai đoạn đến năm 2020, có xét đến năm 2025"	31/12/2010
1856/QĐ-BCT	Quyết định ban hành Kế hoạch và các giải pháp điều hành xuất nhập khẩu năm 2011 và thời gian tới của Bộ Công Thương	19/04/2011
3098/QĐ-BCT	Quyết định phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển thương mại Việt Nam giai đoạn 2011 - 2020 và định hướng đến năm 2030	24/06/2011
889/QĐ-BCT	Quyết định về việc phê duyệt Chương trình theo dõi thi hành pháp luật năm 2012	29/02/2012
12/CT-BCT	Chỉ thị về việc triển khai thực hiện Quyết định số 808/QĐ-TTg ngày 29 tháng 6 năm 2012 về Chương trình hành động thực hiện Chiến lược tổng thể phát triển khu vực dịch vụ của Việt Nam đến năm 2020	09/08/2012
5047/QĐ-BCT	Quyết định ban hành Kế hoạch của ngành Công Thương triển khai Chương trình hành động thực hiện Chiến lược xuất nhập khẩu hàng hóa thời kỳ 2011-2020, định hướng đến năm 2030	30/08/2012
5540/QĐ-BCT	Quyết định về việc phê duyệt Chiến lược phát triển khoa học và công nghệ ngành Công Thương giai đoạn 2011 – 2020	06/08/2013

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ các văn bản pháp quy

**Phụ lục 9. Một số văn bản định hướng của Bộ Giao thông vận tải đối với
dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng**

Số văn bản	Nội dung	Ngày ban hành
10/2007/TT-BGTVT	Thông tư hướng dẫn thực hiện Nghị định số 71/2006/NĐ-CP ngày 25 tháng 7 năm 2006 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải	06/08/2007
31/2010/TT-BGTVT	Thông tư công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Hải Phòng và khu vực quản lý của Cảng vụ hàng hải Hải Phòng	01/10/2010
1741 /QĐ-BGTVT	Phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển phía Bắc (Nhóm 1) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030	03/08/2011
402/TB-BGTVT	Thông báo kết luận của Thứ trưởng Nguyễn Hồng Trường tại cuộc họp đề xuất cơ chế thực hiện nạo vét duy tu tuyến luồng hàng hải Hải Phòng	18/10/2011
10/2013/TT-BGTVT	Thông tư của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của nghị định 21/2012 ngày 21/03/2012 của chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải	08/05/2013
25/2013/TT-BGTVT	Thông tư của Bộ Giao thông vận tải : Quy định về trình tự, thủ tục thực hiện nạo vét luồng hàng hải, khu nước, vùng nước trong vùng nước cảng biển kết hợp tận thu sản phẩm, không sử dụng ngân sách nhà nước và quản lý nhà nước về hàng hải đối với hoạt động thăm dò, khai thác khoáng sản trong vùng nước cảng biển và luồng hàng hải	29/08/2013
50/2013/TT-BGTVT	Thông tư của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải công bố vùng nước cảng biển thuộc địa phận thành phố Hải Phòng và khu vực quản lý của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng	16/12/2013

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ các văn bản pháp quy

Phụ lục 10. Một số văn bản hướng dẫn thanh tra việc thực hiện chính sách, quy hoạch, kế hoạch phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Số văn bản	Nội dung	Ngày ban hành
17/2003/CT-TTg	Chỉ thị của thủ tướng chính phủ về tăng cường công tác quản lý nhà nước trong lĩnh vực bảo đảm an toàn hàng hải	04/08/2003
55/2011/NĐ-CP	Nghị định quy định chức năng nhiệm vụ quyền hạn và tổ chức bộ máy của tổ chức pháp chế	04/ 07/2011
402 /TB-BGTVT	Kết luận của Thứ trưởng Nguyễn Hồng Trường tại cuộc họp đề xuất cơ chế thực hiện nạo vét duy tu tuyến luồng hàng hải Hải Phòng	18/10/2011
10/CT-BGTVT	Tăng cường công tác thanh tra chuyên ngành GTVT	30/11/2011
65/2011/TT-BGTVT	Quy định về đăng kiểm tàu biển	27/12/2011
427/QĐ-BGTVT	Ban hành Kế hoạch hỗ trợ pháp lý cho doanh nghiệp	01/03/2012
101/TB-BGTVT	Kết luận của lãnh đạo Bộ GTVT tại cuộc họp Tổng kết công tác thanh tra GTVT năm 2011, triển khai nhiệm vụ năm 2012	05/03/2012
63/QĐ-BGTVT	Thành lập Ban chỉ đạo và Tổ công tác của Bộ Giao thông vận tải (GTVT) về Cơ chế một cửa ASEAN và Cơ chế hải quan một cửa quốc gia	21/03/2012
1529/QĐ-BGTVT	Ban hành Quy chế thực hiện giải đáp pháp luật của Bộ Giao thông vận tải trong công tác hỗ trợ pháp lý cho doanh nghiệp.	29/06/2012
2389/QĐ-BGTVT	Chuyển tuyến luồng Kênh Cái Tráp, thành phố Hải Phòng cho Cục Hàng Hải Việt Nam tổ chức quản lý, sử dụng	01/10/2012
3189/QĐ-BGTVT	Thành lập Ban Chỉ đạo thực hiện “ Chiến lược quốc gia bảo đảm trật tự an toàn giao thông đường bộ đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030” và Đề án “Đổi mới, tiếp tục nâng cao chất lượng và hiệu quả công tác tuyên truyền, phổ biến, giáo dục pháp luật về an toàn giao thông giai đoạn 2012-2016 của Bộ GTVT”.	10/12/2012
56/2012/TT-BGTVT	Quy định về kiểm định an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường phương tiện giao thông cơ giới đường bộ	27/12/2012

Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ các văn bản pháp quy