

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

**ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG**

---

**LÊ XUÂN SINH**

**PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN  
Ở MIỀN TRUNG VIỆT NAM**

Chuyên ngành: Kinh tế phát triển

Mã số: 60.31.05

**TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ KINH TẾ**

*Đà Nẵng - Năm 2011*

Công trình được hoàn thành tại

**ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG**

Người hướng dẫn khoa học: **PGS.TS. Bùi Quang Bình**

Phản biện 1: .....

Phản biện 2: .....

Luận văn sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận văn tốt nghiệp thạc sĩ chuyên ngành Kinh tế Phát triển họp tại Đại học Đà Nẵng vào hồi.....giờ.....ngày.....tháng.....năm 2011.

Có thể tìm hiểu luận văn tại:

- Trung tâm Thông tin – Học liệu , Đại học Đà Nẵng
- Thư viện trường Đại học Kinh tế, Đại học Đà Nẵng

## PHẦN MỞ ĐẦU

### 1. Lý do chọn đề tài

Trong “*Chiến lược biển Việt Nam đến 2020*” đã xác định 5 ngành, lĩnh vực đột phá, đó là: (1) Khai thác, chế biến dầu, khí; (2) Kinh tế Hàng hải; (3) Khai thác và chế biến thủy, hải sản; (4) Du lịch biển và kinh tế hải đảo; và (5) Các khu kinh tế, khu công nghiệp, khu chế xuất ven biển gắn với các khu đô thị dọc dải ven biển. Trong đó, các ngành kinh tế Hàng hải, Khai thác chế biến dầu, khí gắn với việc phát triển các Khu công nghiệp lớn ven biển được coi là ngành, lĩnh vực có lợi thế lớn hàng đầu trong kinh tế biển.

Ở Việt Nam, vận tải biển chiếm khoảng từ 70-80% việc lưu chuyển hàng hoá thương mại. Ngành vận tải biển cũng có tốc độ tăng trưởng đều đặn, bình quân khoảng 16% trong suốt thập niên qua, cá biệt có một số doanh nghiệp, tốc độ tăng trưởng ấn tượng đạt khoảng 50% năm.

Miền Trung Việt Nam với chiều dài hơn 1000 km bờ biển với hàng chục cảng biển có nhiều cảng biển nước sâu. Khu vực này hàng năm tạo ra khoảng 20% GDP và chiếm 27% dân số của Việt Nam. Tuy nhiên, vận tải biển của khu vực Miền Trung vẫn phát triển chưa tương xứng với tiềm năng của khu vực: lượng hàng thông qua các cảng chưa tới 10% lượng hàng của Việt Nam và đội tàu ở đây cũng chỉ khai thác được khoảng 4-5% trong tổng số hàng hóa xuất nhập khẩu hàng năm.

Sự phát triển của ngành vận tải biển bao gồm: Phát triển đội tàu, phát triển hệ thống Cảng biển và khai thác dịch vụ Logistics ... sẽ cho phép khai thác các nguồn tài nguyên tiềm năng của biển, nâng cao sức cạnh tranh cho hàng hóa xuất nhập khẩu và phát triển mạnh mẽ các hoạt động dịch vụ của khu vực này. Đây có thể coi như khâu đột phá cho sự phát triển kinh tế

của khu vực này. Chính vì thế mà tôi chọn đề tài “*Phát triển vận tải biển ở Miền Trung Việt Nam*” cho luận văn tốt nghiệp cao học ngành Kinh tế Phát triển của tôi.

### 2. Mục tiêu của đề tài

- Khái quát được về mặt lý luận và thực tiễn về phát triển vận tải biển.
- Đánh giá được tiềm năng phát triển vận tải biển ở Miền Trung Việt Nam.
- Chỉ ra được những mặt mạnh và yếu kém cùng các nguyên nhân trong phát triển vận tải biển ở Miền Trung Việt Nam.
- Đưa ra được các biện pháp để phát triển vận tải biển ở Miền trung Việt Nam.

### 3. Tổng quan các nghiên cứu liên quan tới đề tài

Ở trong nước cũng như nước ngoài đã có một số công trình nghiên cứu liên quan đến đề tài của luận văn như:

Từ Tâm (2010), Cảng biển Việt Nam tầm nhìn mới, Tạp chí Vietnam Logistics Review số 4/2010.

Xuân Thái (2010), Vận hội mới cho Miền Trung thịnh vượng, Tạp chí Vietnam Logistics Review, số 4/2010.

Cao Ngọc Thành (2009) Phát triển vận tải biển Việt Nam từ kinh nghiệm Đông Á, Tạp chí Vietnam Logistics Review, số 7/2009.

Cao Ngọc Thành (2010) Viện Nghiên cứu phát triển TP.HCM, Phát triển vận tải biển Việt Nam tới năm 2020 và tầm nhìn tới 2030.

Harrod, R, F (1939). An essay in dynamic theory, economic journal 49, 13-33.

K Cullinane, P Ji, T Wang (2005) The relationship between privatization and DEA estimates of efficiency in the container port industry - Journal of Economics and Business, 2005.

Kevin Cullinane (2005), Shipping Economics, School of Marine Science and Technology University of Newcastle, UK.

Solow, R, M (1956). A contribution to the theory of economic growth, Quarterly Journal of economics 70, 65-94.

Torado (1990) Economics for a Third World, Thord edition, Publishers Longman 1990.

Wayne K. Talley (2009), Port Economics, the publishers Routledge 2009.

#### 4. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của đề tài: Phát triển vận tải biển

Phạm vi nghiên cứu:

+ Về nội dung: Chỉ tập trung vào phát triển đội tàu, hệ thống Cảng biển và dịch vụ Logistics.

+ Về mặt không gian: Các tỉnh Duyên hải Nam Trung bộ Việt Nam

+ Về mặt thời gian: từ năm 2005 đến nay

#### 5. Phương pháp nghiên cứu

Luận văn sử dụng phương pháp phân tích thống kê, so sánh, đánh giá, tổng hợp, khảo sát thực tế, ý kiến chuyên gia... theo nhiều cách từ riêng rẽ tới kết hợp với nhau.

Kế thừa các công trình nghiên cứu trước đó.

#### 6. Điểm mới của đề tài

- Vận dụng lý luận phát triển vào nghiên cứu phát triển ngành vận tải biển một lĩnh vực mới;

- Đây là nghiên cứu vận tải biển cho khu vực Miền Trung mà trước đây chưa có nghiên cứu nào xem xét toàn diện hơn;

- Các giải pháp được kiến nghị dựa trên tính đặc thù của vùng sẽ hứa hẹn có hữu ích cho hoạch định chính sách phát triển ngành.

#### 7. Nội dung nghiên cứu:

Chương 1: Cơ sở lý luận về phát triển ngành vận tải biển

Chương 2: Thực trạng phát triển vận tải biển ở Miền Trung

Chương 3: Phương hướng và giải pháp phát triển vận tải biển ở Miền Trung

### CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ PHÁT TRIỂN NGÀNH VẬN TẢI BIỂN

#### 1.1. Vai trò và đặc điểm của vận tải biển

##### 1.1.1. Khái niệm về vận tải biển

Vận tải là hoạt động nhằm thay đổi vị trí của đối tượng được vận chuyển. Theo đó vận tải biển là hoạt động nhằm thay đổi vị trí của con người hay hàng hóa bằng phương tiện vận tải trên biển.

Nếu theo chức năng phân chia vận tải biển thành (1) đội tàu biển vận chuyển, (2) hệ thống Cảng biển và dịch vụ hậu cần cho vận tải biển.

## **(1) Đội tàu biển**

Đội tàu vận chuyển là lực lượng tàu đảm nhiệm chức năng chính của vận tải biển là thay đổi vị trí không gian của đối tượng vận chuyển.

Tàu biển là phương tiện vận tải thủy được cơ giới hóa, hiện đại hóa, hoạt động trong một phạm vi xác định nhằm phục vụ lợi ích và mục đích của con người về mặt kỹ thuật - kinh tế trên biển cả. Đội tàu vận tải biển là tập hợp các tàu biển dùng vào việc khai thác – kinh doanh vận chuyển hàng hóa, làm gia tăng giá trị thu nhập cho nền kinh tế quốc dân.

## **(2) Cảng biển**

Cảng biển như là đầu mối liên kết các loại vận tải khác nhau, đó là vận tải đường biển, vận tải đường sông, vận tải đường sắt, vận tải đường bộ và cũng là vận tải đường ống.

Cảng biển được chia ra thành cảng tổng hợp và Cảng chuyên dụng.

### **1.1.2. Vai trò của vận tải biển**

- Tạo nên xu hướng định vị công nghiệp và xây dựng.
- Ảnh hưởng tới chi phí sản xuất hàng hóa.
- Tạo ra những điều kiện thuận lợi cho hoạt động của doanh nghiệp.
- Ảnh hưởng tới chủng loại và quy mô sản xuất.
- Ảnh hưởng chất lượng sản xuất hàng hóa.

### **1.1.3. Đặc điểm của vận tải biển**

- Đặc điểm lớn nhất của hoạt động vận tải biển là mang tính dịch vụ.
- Vận tải biển là tính thống nhất giữa sản xuất và tiêu thụ.

- Vận tải biển không có sản xuất dự trữ vì sản phẩm của nó là dịch vụ.
- Vận tải biển là trong vận tải không có hoạt động trung gian giữa sản xuất và tiêu thụ.

## **1.2. Nội dung phát triển vận tải biển**

### **1.2.1. Phát triển về quy mô vận tải biển**

Quy mô vận tải biển ở đây là quy mô sản lượng, do đó nó phản ánh bằng khối lượng hàng hóa hay hành khách vận chuyển và luân chuyển.

### **1.2.2. Phát triển về năng lực vận chuyển**

Năng lực vận chuyển được thể hiện thông qua quy mô của đội tàu biển, chủng loại tàu, đội ngũ thuyền viên, khả năng khai thác thị trường hàng hải, mối quan hệ giao thương của quốc gia với các quốc gia có cảng biển trong khu vực và trên thế giới .

### **1.2.3. Phát triển đội tàu biển**

Sự phát triển của đội tàu biển trước hết là sự gia tăng quy mô đội tàu biển bao gồm tăng số lượng tàu biển, trọng tải và số tuyến đường vận chuyển.

Sự phát triển của đội tàu còn phải thể hiện qua trình độ kỹ thuật và công nghệ của tàu mà thường phản ánh ở tuổi trung bình của đội tàu (tàu trên 15 năm là tàu già), các tàu thế hệ mới thường được đóng mới theo công nghệ hiện đại và được trang bị hiện đại hơn.

Sự phát triển của đội tàu do đặc tính của sản phẩm dịch vụ cũng đòi hỏi phải phát triển đội ngũ thuyền trưởng, sỹ quan và thuyền viên có chất lượng cao.

#### **1.2.4. Hệ thống cảng biển và dịch vụ hậu cần**

Phát triển hệ thống cảng biển là mở rộng quy mô Cảng thông qua tăng số lượng cầu Cảng, diện tích kho bãi, phương tiện bốc dỡ và hệ thống hạ tầng giao thông hỗ trợ cho Cảng.

Sự phát triển của cảng còn tùy thuộc vào trình độ kỹ thuật và công nghệ lai dắt tàu, xếp dỡ của Cảng. Với các tàu chuyên dụng lớn việc ra vào Cảng và xếp dỡ bảo đảm thời gian an toàn là quan trọng nhất.

Sự phát triển của cảng còn được thể hiện ở trình độ chuyên nghiệp hóa dịch vụ Logistics.

Hoạt động Logistics thường phải được kết nối với nhiều loại hình phương thức vận tải hàng hoá khác nhau và tập trung gần các Khu công nghiệp, các Trung tâm kinh tế - thương mại lớn.

Phát triển cảng biển phải phối hợp với phát triển hệ thống hạ tầng cơ sở bổ sung cho Cảng bao gồm: Hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt và Hệ thống Kho bãi, phương tiện xếp dỡ ... cũng như Hệ thống thông tin viễn thông, dịch vụ Giám định hàng hóa, Kiểm dịch Quốc tế, Bảo hiểm, Ngân hàng ....

### **1.3. Các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển vận tải biển**

#### **1.3.1 Điều kiện tự nhiên và tài nguyên**

Miền Trung Việt Nam nằm ven theo bờ biển Đông nơi có tới 5 tuyến giao thông Hàng hải quốc tế đi ngang qua và gần với khu vực kinh tế năng động nhất của thế giới hiện nay đó là điều kiện thuận lợi để phát triển vận tải biển.

Địa hình và kiến tạo tự nhiên của bờ biển cũng là yếu tố quan trọng cho phát triển vận tải biển, bảo đảm đủ điều kiện để xây dựng các cảng biển nước sâu và đáp ứng cho các tuyến hàng hải vận tải biển. Điều kiện tự nhiên của khu vực Miền Trung Việt nam có những vịnh kín gió, sâu, ít ảnh hưởng trực tiếp của sóng và gió mùa có thể xây dựng và phát triển quy mô lớn thành cảng biển Quốc tế, thuận lợi cho tàu thuyền có trọng tải lớn ra vào thường xuyên.

#### **1.3.2. Chính sách phát triển kinh tế biển**

Chính phủ cần có các chính sách thu hút đầu tư, nhiều cơ chế linh hoạt trong việc ưu đãi đầu tư cho xây dựng cơ sở hạ tầng (Thời hạn cho thuê đất, việc giải phóng mặt bằng, thuế, vay vốn ưu đãi ,bảo lãnh của Chính phủ ... ). Đồng thời, khi cấp phép cho các nhà đầu tư vào các Khu công nghiệp nên ưu tiên cho các loại hình công nghiệp, dịch vụ có tác động tương hỗ với ngành kinh tế Vận tải biển. Phát triển vận tải biển phải gắn với chuyển dịch cơ cấu công nghiệp.

#### **1.3.3. Trình độ phát triển kinh tế xã hội**

Vận tải biển là ngành cung cấp dịch vụ vận tải hàng hóa, đồng thời còn tạo tiền đề cho xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng. Ngành vận tải biển phục vụ chủ yếu cho vận chuyển hàng hóa, hành khách ...theo nhu cầu của các doanh nghiệp, tổ chức và dân chúng, góp phần quan trọng cho sự phát triển nền kinh tế quốc gia.

#### **1.3.4. Hệ thống cơ sở hạ tầng kinh tế**

Cơ sở hạ tầng ngành vận tải biển không chỉ bao gồm: Cảng biển, đội tàu vận tải, kho bãi, thiết bị bốc xếp ... mà còn thúc đẩy cho sự phát triển đồng bộ cả những hệ tầng bổ sung khác nữa đó chính là hạ tầng kỹ

thuật và xã hội của địa phương hay lãnh thổ như các công trình đường giao thông, hệ thống cấp thoát nước, hệ thống điện, thông tin liên lạc...và hạ tầng xã hội, kinh tế như hệ thống trường học, bệnh viện, chợ, nhà văn hóa, sân thể thao, dịch vụ Ngân hàng, Bảo hiểm, Giám định hàng hóa ... Các cơ sở hạ tầng này sẽ kết hợp với hệ thống Cảng biển để tạo thành hạ tầng hậu cần cho đội tàu vận tải biển hoạt động hiệu quả.

Một hệ thống cơ sở hạ tầng phát triển cho vận tải biển phải đáp ứng 3 yêu cầu: đồng bộ, quy mô và bảo đảm tính phát triển.

#### **1.3.5. Khả năng huy động vốn**

Ngành vận tải biển là một trong những ngành có cấu tạo hữu cơ C/V khá lớn nên đòi hỏi phải đầu tư nguồn vốn rất lớn, dài hạn phù hợp với chiến lược phát triển lâu dài của vùng, khu vực, quốc gia.

Vốn đầu tư cho phát triển vận tải biển được huy động từ nhiều nguồn khác nhau nhưng do từ nguồn nào cũng có nguồn gốc tích lũy của nền kinh tế bao gồm tích lũy của chính phủ, của doanh nghiệp và hộ gia đình.

#### **1.3.6. Nguồn nhân lực của vùng lãnh thổ và các doanh nghiệp vận tải biển**

Chất lượng nguồn nhân lực ở vùng lãnh thổ là cơ sở đáp ứng nhu cầu nhân lực chất lượng cao trong nhiều khâu của vận tải biển. Thuyền viên khi làm việc trên tàu đòi hỏi phải có sức khỏe, sức chịu đựng bền bỉ, dẻo dai, có kỹ năng thực hành chuyên nghiệp, có nếp sống kỷ luật cao, trình độ ngoại ngữ tốt để giao tiếp với các đối tác, chính quyền cảng, cơ quan quản lý ...

Chất lượng của nguồn nhân lực cho phát triển vận tải biển còn phụ thuộc vào hệ thống các trường đào tạo của lãnh thổ và của ngành Hàng hải. Nghề đi biển là một hoạt động kinh tế đặc thù bởi con tàu hiện nay được trang bị những phương tiện hiện đại nhất về tự động hóa, điện khí hóa, công nghệ thông tin liên lạc tiên tiến, thiết bị dẫn đường tối tân, thuyền viên luôn được học tập và cập nhật thường xuyên các kiến thức mới, trang bị mới...

#### **1.4. Kinh nghiệm phát triển vận tải biển của các nước trên thế giới**

Vận dụng kinh nghiệm phát triển vận tải biển của các nước để phát triển đồng bộ tại Việt Nam:

- Xác định rõ mục tiêu, định hướng và chiến lược phát triển trung và dài hạn.
- Tăng cường hợp tác kinh doanh giữa chủ hàng và chủ tàu, doanh nghiệp vận tải.
- Phối hợp chặt chẽ giữa các chủ tàu với các doanh nghiệp Cảng biển, doanh nghiệp dịch vụ Logistics
- Tập trung phát triển đa dạng đội tàu với tính năng kỹ thuật hiện đại, công nghệ cao...
- Nâng cao số lượng và chất lượng đội ngũ sĩ quan, thuyền viên.
- Đáp ứng cho thị trường vận tải trong nước và khai thác thị phần vận tải trong khu vực và thế giới
- Tích cực tham gia các Công ước và Luật hàng hải Quốc tế.

## **CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN Ở MIỀN TRUNG**

### **2.1. Tình hình phát triển vận tải biển Miền Trung**

#### **2.1.1. Tình hình phát triển về quy mô vận tải biển Miền Trung**

Nếu xét theo cơ cấu lợi nhuận và doanh thu vận tải thì đội tàu chiếm tỷ lệ cao và có xu hướng tăng dần từ 55% năm 2006 lên 65% năm 2010. Về lợi nhuận chủ yếu từ vận tải khi tỷ trọng luôn chiếm trên 80%.

#### **2.1.2. Hoạt động của hệ thống cảng biển**

Về năng lực của các Cảng biển Miền Trung hiện tại không được khai thác hết công suất thiết kế. Trong khi đó, vẫn tiếp tục được đầu tư phát triển năng lực cho các Cảng biển thể hiện: Sự gia tăng chiều dài cầu tàu từ 3.114 m năm 2006 đã được đầu tư tăng lên 3.638 m, tổng diện tích kho bãi từ hơn 310 ngàn m<sup>2</sup> đã tăng lên trên 516 ngàn m<sup>2</sup>. Các phương tiện bốc xếp từ 294 phương tiện tăng lên 429 phương tiện. Lao động làm việc trên các Cảng biển cũng tăng liên tục trong những năm qua, có trên 1.000 lao động mới làm việc.

Nhìn chung, những hoạt động dịch vụ hậu cần Cảng biển có quy mô còn rất ít, trong khi giá trị dịch vụ hậu cần Cảng biển thấp và chiếm tỷ trọng nhỏ trong hoạt động vận tải biển. Số lượng các dịch vụ ít, mạng lưới đại lý không nhiều và số nhân viên ít và chưa được đào tạo chuyên nghiệp. Do đó tiềm năng để phát triển các dịch vụ này còn lớn.

#### **2.1.3. Đội tàu vận tải biển**

Số lượng đội tàu vận tải biển đã gia tăng hàng năm ( Năm 2010 không tăng do suy thoái kinh tế ). Phát triển đầu tư đội tàu chủ yếu thuộc Vinaline, số lượng tàu của các địa phương không đáng kể.

Tuổi trung bình của đội tàu cũng khá cao tuy đã giảm vào các năm sau nhờ tăng thêm số lượng tàu đóng mới trong nước, nhưng tuổi tàu bình quân vẫn cao ( Trên 10 tuổi ). Điều này đòi hỏi phải có kế hoạch đầu tư đóng mới và kế hoạch sửa chữa bảo dưỡng để bảo đảm chất lượng cho khai thác kinh doanh.

Phần lớn đội tàu vận tải của Miền Trung đều là tàu vận tải hàng tổng hợp chiếm tới trên 80% và tàu chuyên dùng ( Chở hàng lỏng, khí, hóa chất ...) chỉ chiếm hơn 10%.

### **2.2. Tình hình hiện tại các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển vận tải biển ở Miền Trung**

#### **2.2.1. Trình độ phát triển kinh tế xã hội của Miền Trung**

Trong giai đoạn 2006-2010, toàn vùng Duyên hải Nam Trung Bộ có tốc độ tăng trưởng trung bình là 15% cao hơn so với cả Miền Trung – Tây Nguyên là 12.2%. Tốc độ tăng trưởng nhìn chung cao hơn cả nước và từng tỉnh đều có tốc độ tăng trưởng cao hơn. Tuy nhiên, tỷ trọng GDP của toàn khu vực này so với GDP cả nước chỉ dưới khoảng 10%.

So với cả nước các doanh nghiệp Miền Trung Tây Nguyên chỉ chiếm hơn 13% số doanh nghiệp, thu hút hơn 14% lao động, có hơn 6% vốn và 7% tài sản trong khi dân số ở đây chiếm 27% dân số Việt Nam.

Cơ cấu kinh tế của khu vực Duyên hải Nam Trung Bộ lạc hậu hơn so với cơ cấu kinh tế cả nước tuy đang từng bước chuyển dịch tỷ lệ cơ cấu kinh tế công nghiệp – nông nghiệp – dịch vụ hợp lý.

#### **2.2.2. Chính sách phát triển kinh tế biển**

Chính sách phát triển kinh tế biển được xem xét dưới hai khía cạnh (1) chính sách phát triển các ngành kinh tế dựa trên tài nguyên biển và (2) chính sách nhằm tạo ra môi trường thông thoáng cho kinh doanh.

Chính sách phát triển ngành vận tải biển của tất cả các địa phương ở đây đều tập trung phát triển cảng biển, đội tàu và dịch vụ Logistics. Tuy nhiên, tổng công suất cảng biển hiện nay cũng đang vượt cầu và đội tàu chưa đủ sức cạnh tranh về kỹ thuật, trọng tải và quản lý kém hiệu quả so với các đội tàu khác trong khu vực. Nguyên nhân chính ở đây là thiếu sự liên kết trong chính sách phát triển kinh tế biển và nguồn vốn đầu tư cho ngành vận tải biển còn hạn chế, trình độ cán bộ quản lý và chất lượng thuyền viên còn nhiều hạn chế.

Việc quy hoạch hệ thống cảng biển ở Miền Trung cũng đang là vấn đề lớn khiến việc phân bổ nguồn lực kém hiệu quả. Hầu hết mỗi tỉnh đều đầu tư Cảng biển riêng.

### **2.2.3. Hệ thống cơ sở hạ tầng kinh tế**

Hệ thống giao thông của khu vực này khá đầy đủ gồm cả đường bộ, đường sắt, đường hàng không và đường biển. Với cơ sở hạ tầng như vậy có thể coi là điều kiện khá thuận lợi để phát triển ngành vận tải biển.

Tuy nhiên, hệ thống giao thông chưa đồng bộ, ùn tắc giao thông, tai nạn giao thông xảy ra thường xuyên gây ảnh hưởng trực tiếp đến chất lượng dịch vụ cho khách hàng, các dịch vụ viễn thông còn hạn chế, ngành điện, nước cung cấp không ổn định theo yêu cầu phát triển .

### **2.2.4. Khả năng huy động vốn**

Trong tổng số vốn dành cho phát triển ngành vận tải biển Miền Trung thì phần lớn dành cho phát triển đội tàu, hàng năm chiếm tỷ lệ vốn từ 50% trở lên và đội tàu luôn tăng trưởng nhanh. Nguồn vốn dành cho đầu tư kết cấu hạ tầng cảng biển thấp, chủ yếu dành cho sửa chữa và nâng cấp là

chủ yếu. (Giá đầu tư cho 1m<sup>2</sup> cầu cảng là 300 triệu đồng/m<sup>2</sup> và giá đầu tư cho đội tàu tính bình quân là 0,7–1,0 triệu USD/1.000 DWT

Nguồn vốn đầu tư của doanh nghiệp cho đội tàu còn rất hạn chế so với nguồn vay vốn của các tổ chức tín dụng cho mỗi con tàu (Nguồn vốn vay các tổ chức tài chính chiếm trên 70%). Việc đầu tư cho phát triển cảng biển và đội tàu cần số lượng lớn nguồn vốn đầu tư và thời gian hoàn vốn dài hạn ( Trên 15 năm ).

### **2.2.5. Tình hình nguồn nhân lực**

Toàn khu vực Duyên hải Nam Trung Bộ chỉ có 12.9% có trình độ chuyên môn kỹ thuật trong khi của Việt Nam là 13.2%. Tình hình này sẽ ảnh hưởng rất lớn tới việc phát triển nguồn nhân lực cho vận tải biển một trong những ngành đòi hỏi rất cao về chất lượng của nguồn lực lao động.

Trong tổng lao động của vận tải biển Miền Trung thì số lượng thuyền viên và sỹ quan chiếm tỷ trọng chủ yếu khoảng 2/3 số lao động và không thay đổi nhiều qua các năm. Tỷ trọng của lao động cảng biển và logistics chiếm khoảng 32-33%.

Trong tổng số đó sỹ quan luôn chiếm 30% và đều đã tốt nghiệp đại học. Một điều đáng chú ý tất cả đều được đào tạo bởi các trường trong nước của Việt Nam. Tuổi trung bình ngày càng trẻ cho thấy tiềm năng to lớn của ngành nhưng cũng đặt ra vấn đề lớn nếu muốn phát triển ngành này là phải đào tạo sỹ quan cho đội tàu. Số thuyền viên luôn chiếm 2/3 lao động trên tàu tất cả đều tốt nghiệp trung cấp hay cao đẳng nghề và tuổi đời rất trẻ.

### **Tình hình đào tạo tại các trường hàng hải ở nước ta.**

Để nâng cao chất lượng, số lượng nguồn nhân lực hàng hải, vài năm trở lại đây các trường Hàng hải đã năng động, đẩy mạnh cải tiến



chương trình đào tạo: tăng số giờ thực hành, tăng số giờ học tiếng Anh, điều chỉnh nội dung đào tạo và huấn luyện cho sát với thực tế hơn.

Hầu hết các Trung tâm xuất khẩu thuyền viên đều tập trung vào việc đào tạo tiếng Anh và kỹ năng tay nghề. Các chương trình định hướng cho thuyền viên trước khi nhập tàu đã thường xuyên được cập nhật, nâng cao đáp ứng các yêu cầu của người thuê, đồng thời những kiến thức về phong tục, tập quán, giao tiếp, ứng xử với người nước ngoài đã được đưa vào chương trình giáo dục định hướng với nội dung phong phú và thời lượng đầy đủ hơn.

### **Xu hướng thị trường thuyền viên ở nước ta.**

Do tốc độ phát triển của đội tàu trong nước và dịch vụ xuất khẩu thuyền viên nên nhu cầu về thuyền viên vẫn đang gia tăng, tình trạng thiếu thuyền viên có trình độ, đặc biệt là sỹ quan quản lý đang là vấn đề bức xúc. Tính đến năm 2010 Việt Nam thiếu hụt 600 sỹ quan, trong đó chủ yếu là sỹ quan quản lý.

## **CHƯƠNG 3. PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN NGÀNH VẬN TẢI BIỂN Ở MIỀN TRUNG**

### **3.1. Phương hướng phát triển**

#### **3.1.1. Căn cứ để xác định phương hướng**

Căn cứ vào Nghị quyết số 09 ngày 09/02/2007 của Ban chấp hành Trung ương Đảng khoá X về chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020; Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt ngày 15/10/2009; Với quan điểm chỉ đạo: “*Nước ta phải trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển để đến năm 2020 kinh tế hàng hải đứng thứ 02 và sau năm*

*2020 kinh tế hàng hải sẽ đứng đầu trong năm lĩnh vực phát triển kinh tế biển, đồng thời góp phần củng cố an ninh quốc phòng của đất nước”;*

Căn cứ vào dự báo thị trường vận tải giai đoạn 2011 – 2015; Theo đánh giá của các hãng vận tải lớn tại Diễn đàn chủ tàu Châu Á cuối năm 2010.

Căn cứ vào đặc điểm điều kiện tự nhiên và tiềm năng biển của khu vực Duyên hải Nam Trung Bộ để có chiến lược đầu tư hợp lý.

Căn cứ vào định hướng liên kết vùng, khu vực để cùng hỗ trợ thúc đẩy sự phát triển kinh tế biển cho các Tỉnh Duyên hải Nam Trung Bộ

#### **3.1.2. Định hướng phát triển vận tải biển**

- (1) Phát triển vận tải biển theo hướng hiện đại hoá với chất lượng ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; tăng sức cạnh tranh của vận tải biển để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường vận tải biển trong khu vực và trên thế giới.
- (2) Đầu tư phát triển đội tàu có cơ cấu hợp lý, trong đó ưu tiên đầu tư cho loại tàu chuyên dùng, giành quyền vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam theo phương thức CF /CIF tạo sự cạnh tranh mạnh mẽ với các đội tàu trong khu vực và Thế giới .
- (3) Đầu tư nguồn vốn theo nhiều hình thức (Hợp tác kinh doanh, Liên doanh liên kết ... ) để khai thác các cảng biển hiện có nhằm nâng cao công suất, trong đó ưu tiên cho các cảng biển nước sâu, cảng trung chuyển và cảng cửa ngõ quốc tế, hạn chế mở rộng tràn lan dàn trải.

### 3.2. Giải pháp phát triển vận tải biển ở Miền Trung

#### 3.2.1. Hoàn thiện quy hoạch và chính sách phát triển

Với lợi thế vị trí địa lý thuận lợi, Miền Trung đang hình thành các khu công nghiệp ven biển, xây dựng các cảng biển nước sâu để khai thác các tiềm năng của biển. Tập trung các nguồn lực để phát triển nhanh chóng các khu đô thị, các khu kinh tế và khu công nghiệp du lịch ven biển. Đặc biệt, là phát triển đội tàu vận tải, cảng biển, dịch vụ Logistics và coi ngành kinh tế biển là chủ lực của Miền Trung.

Muốn vậy, phải hoàn thiện công tác quy hoạch, chiến lược phát triển ...Không để mạnh ai nấy làm, mỗi địa phương một kiểu, dẫn đến tình trạng tình nào cũng có một khu kinh tế, một sân bay, cảng biển nước sâu...

Các địa phương cần ngồi lại với nhau, đàm phán để cùng xây dựng một đề án chiến lược lâu dài cho toàn vùng. Ở đó có sự liên kết ngang giữa các địa phương và liên kết dọc giữa các ngành nghề.

Ưu tiên phát triển cơ sở hạ tầng cả về đường bộ, đường sắt, cảng biển, sân bay..., trong đó phát triển vận tải đường sắt để giảm áp lực cho vận tải đường bộ, nhất là vận tải liên vùng; khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải biển và các dịch vụ hàng hải; đổi mới công nghệ xếp dỡ hàng hóa, áp dụng các công nghệ tiên tiến, nhất là vận tải đa phương thức. Đồng thời nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hàng không trên cơ sở tăng dần tần suất chuyến bay, bố trí giờ bay thích hợp; kết nối giữa các chuyến bay trung chuyển một cách hợp lý, nhanh chóng và tiện lợi. Ngoài ra, để khai thác hết năng lực, hiệu quả các công trình giao thông trên địa bàn, việc xây dựng, nâng cấp các công trình cần tuân thủ quy hoạch chuyên ngành, quy hoạch vùng, tránh cục bộ địa phương gây lãng phí; ưu

tiên phát triển những công trình có tính chất đột phá, tạo ra liên kết vùng; dành quỹ đất hợp lý cho phát triển kết cấu hạ tầng giao thông vận tải.

Chính phủ, các bộ, ngành Trung ương cũng phải có cách nhìn rộng mở, có cơ chế chính sách đầu tư cần đặc biệt ưu đãi, đồng bộ, nhất quán và mang tính ổn định trong một giai đoạn nhất định.

Trên cơ sở xác định phải hoàn thiện quy hoạch chung mỗi tỉnh và mỗi cảng cần điều chỉnh quy hoạch của mình theo hướng phân công lao động và hợp tác thì mới bảo đảm phát triển ngành vận tải biển ở khu vực có nhiều bờ biển nhất và khai thác lợi thế từ biển được.

#### 3.2.2. Phát triển đội tàu biển

- Tăng cường hơn nữa nỗ lực để tìm kiếm nguồn hàng trên cơ sở sự hợp tác kinh doanh, hỗ trợ từ các chủ hàng, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong và ngoài nước

- Tập trung đầu tư phát triển đội tàu viễn dương, tàu có dung tích và trọng tải lớn, tuổi tàu trẻ, tính năng kỹ thuật hiện đại và hợp lý .

- Nâng cao chất lượng đội ngũ sĩ quan thuyền viên, tham gia và đảm bảo thực thi nghiêm chỉnh các Bộ luật Hàng hải và các Công ước quốc tế .

#### Các giải pháp từ các Hiệp hội về vận tải biển :

- Các Hiệp hội đóng vai trò là cầu nối giúp các doanh nghiệp có sự liên kết, hợp tác gắn bó với nhau để cùng phát triển vì những mục tiêu chung của ngành.

- Nâng cao vai trò giúp đỡ các hội viên của mình, đưa ra tiếng nói chung và quan trọng đối với các vấn đề lớn để định hướng phát triển trong tương lai.

### **Các giải pháp từ Chính phủ và các Bộ ngành:**

- Nhà nước cần có chính sách ưu đãi về thời hạn nộp thuế xuất nhập khẩu... khi các doanh nghiệp xuất nhập khẩu sử dụng vận chuyển qua các hãng tàu Việt Nam

- Nhà nước cần hỗ trợ về nguồn vốn cho các doanh nghiệp vận tải biển vì đặc thù của vận tải biển là vốn đầu tư rất lớn, lãi suất vay đầu tư của Việt Nam cao hơn nhiều so với doanh nghiệp vận tải biển nước ngoài dẫn đến lợi thế cạnh tranh kém. Nhà nước ưu tiên cho các doanh nghiệp vay lãi suất ưu đãi trong thời gian mua và đóng mới tàu và những lúc khó khăn của thị trường.

### **3.2.3. Phát triển cảng biển**

Các cảng biển đòi hỏi phải ngày càng nâng cao chất lượng và năng lực của mình để đáp ứng yêu cầu phát triển chung. Từ việc nghiên cứu và tổng hợp các mô hình về đo lường chất lượng dịch vụ cảng biển nhằm có được sự ứng dụng một cách thiết thực vào điều kiện Việt Nam. Với mô hình này, các cảng biển Việt Nam có thể có những định hướng và những sự đo lường về chất lượng dịch vụ để không chỉ giúp hoạt động của mình mà còn gia tăng khả năng cạnh tranh trong khu vực và quốc tế. Các thay đổi và cải thiện được tạo ra sẽ có tác động tích cực đến sự mong đợi và nhận thức của các khách hàng đối với dịch vụ cảng biển tại Việt Nam.

Mặt khác, chính việc xây dựng và tiến hành việc đảm bảo chất lượng dịch vụ cho các cảng biển một cách độc lập sẽ giúp tránh được tình trạng cạnh tranh lẫn nhau giữa các cảng biển tại Việt Nam.

Để thực hiện thành công những mục tiêu đó cần thiết thực hiện các biện pháp sau:

★ Huy động tối đa mọi nguồn lực trong nước 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 kho bãi phát triển mới có quy mô lớn;

★ Nguồn vốn ngân sách tập trung đầu tư cho các hạng mục cơ sở hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển (đê ngăn sóng chắn cát, nạo vét và xây dựng công trình chỉnh trị ổn định luồng chạy tàu, trục giao thông nối với mạng quốc gia, ...). Các hạng mục cơ sở hạ tầng bến cảng chủ yếu đầu tư bằng nguồn huy động hợp pháp của doanh nghiệp. 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 nghiên cứu cơ chế quản lý theo mô hình chính quyền cảng, thí điểm áp dụng ở một vài cảng có điều kiện để từng bước hoàn thiện cơ sở pháp lý tạo điều kiện thực hiện đồng bộ trên toàn quốc.

★ 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;

★ Tăng cường công tác quản lý nhà nước trong quá trình thực hiện quy hoạch phát triển cảng biển, trong đó lưu ý phối hợp gắn kết đồng bộ với quy hoạch phát triển mạng lưới giao thông (đường bộ, đường sắt, hàng không, đường thủy nội địa), quy hoạch xây dựng và quy hoạch chung phát triển kinh tế - xã hội của địa phương, vùng lãnh thổ có cảng;

★Dành quỹ đất thích hợp phía sau cảng để xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa, dịch vụ logistic tại các cảng đầu mối khu vực, cửa ngõ quốc tế nhằm nâng cao năng lực, hiệu quả khai thác đối với cảng cũng như mạng lưới giao thông khu vực.

#### **3.2.4. Phát triển đồng bộ cơ sở hạ tầng trong khu vực**

##### **\* Về hạ tầng giao thông**

Tập trung phát triển hành lang vận tải chính của vùng: hành lang ven biển; hành lang Đà Nẵng - quốc lộ 1A - (quốc lộ 9 - Lao Bảo) và hành lang Đà Nẵng - quốc lộ 14B - 14D - Nam Giang; hành lang Đà Nẵng - Tây nguyên; hành lang Dung Quất - Tây nguyên; hành lang Quy Nhơn - Tây nguyên. Hoàn thành tuyến cao tốc Huế - Đà Nẵng - Quảng Ngãi - Bình Định; tiếp tục phát triển giao thông nông thôn, 70% đường nông thôn được cứng hóa mặt đường.

Đến năm 2020, hoàn thành nâng cấp đường sắt Thống Nhất đạt tiêu chuẩn đường sắt quốc gia; đồng thời xây dựng các tuyến đường sắt nhánh nối từ đường sắt quốc gia đến các cảng biển, khu công nghiệp, khu kinh tế như cảng Chân Mây, cảng Liên Chiểu, khu kinh tế Chu Lai, cảng Dung Quất, cảng Quy Nhơn (Nhơn Hội). Nâng cấp, mở rộng hệ thống cảng hàng không như cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng; cảng hàng không quốc tế Chu Lai...

Về giao thông đường bộ, đặc biệt ưu tiên đầu tư các công trình như xây dựng mới các tuyến đường bộ cao tốc Đà Nẵng - Quảng Ngãi và Cam Lộ - Túy Loan, nâng cấp mở rộng các quốc lộ 1A, 49, 49B, 24; mở rộng, nâng cấp và đầu tư chiều sâu các cảng biển Đà Nẵng, Quy Nhơn...

##### **\* Các hạ tầng khác**

Ngoài giao thông thì hệ thống cung cấp điện, cấp thoát nước, hạ tầng nhà ở, thương mại...

Hệ thống cảng biển không thể hoạt động tốt và hiệu quả nếu không bảo đảm cung cấp đầy đủ và đảm bảo chất lượng về điện. Hệ thống này bao gồm nguồn, đường dây biến thế và phụ tải.

Hạ tầng cấp thoát nước cũng quan trọng nếu không sẽ ảnh hưởng tới hoạt động của cảng vì bản thân cảng còn cung cấp nước cho các tàu biển ngoài nhu cầu của chính mình. Nếu hệ thống thoát nước nhất là nước thải sẽ bảo đảm môi trường cho cảng biển.

Hạ tầng khu kinh tế và công nghiệp chính là nơi cung cấp hàng hóa vận chuyển cho vận tải biển, nếu hệ thống này kém không thu hút được các nhà đầu tư thì ảnh hưởng không nhỏ tới cầu hàng hóa vận chuyển của cảng.

#### **3.2.5. Giải pháp về vốn**

Trong Quy hoạch phát triển vận tải biển đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được Chính phủ phê duyệt là: “*Dự kiến tổng kinh phí đầu tư cho đội tàu, các trung tâm phân phối hàng hoá dịch vụ logistics từ nay đến năm 2020 khoảng 270 – 290 nghìn tỷ đồng, do các doanh nghiệp tự huy động từ các nguồn vốn hợp pháp*”.

Một trong những giải pháp huy động vốn là khuyến khích mọi thành phần kinh tế bao gồm cả các tổ chức nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển. Chúng ta phải xác định nguồn lực tài chính chủ yếu là đi vay các tổ chức tín dụng trong và ngoài nước, hợp tác kinh doanh và đầu tư với các đối tác nước ngoài để thực hiện các dự án của mình.

Ngoài ra, căn cứ vào nhu cầu cụ thể của từng thời kỳ cần nghiên cứu đề xuất với Chính phủ các cơ chế chính sách hỗ trợ kịp thời để tháo gỡ khó khăn về nguồn vốn, ưu đãi trong một số Dự án đầu tư, chính sách ưu đãi về thuế, cơ chế hạch toán đặc thù do nguồn thu chi chủ yếu bằng ngoại tệ để tránh rủi ro về biến động tỷ giá ngoại tệ, tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp vận tải biển thực hiện có hiệu quả các dự án đầu tư.

### **3.2.6. Giải pháp phát triển nguồn nhân lực**

- Các Trường Hàng hải tiếp tục cải tiến chương trình đào tạo và huấn luyện. Đảm bảo thời lượng thực hành trên tàu huấn luyện, tạo điều kiện bước đầu cho sinh viên làm quen trang thiết bị và nắm được quy trình vận hành và bảo quản.

- Các chủ tàu cần có biện pháp giúp đỡ, phối hợp với nhà trường trong việc nhận các sinh viên thực tập trên đội tàu của mình.

- Phát triển công tác đào tạo huấn luyện đội ngũ sỹ quan thuyền viên làm việc trên các tàu chở dầu, hoá chất, tạo tiền đề cho việc hình thành và phát triển đội ngũ sỹ quan, thuyền viên phục vụ cho đội tàu chuyên dụng của Việt Nam.

- Hiệp hội chủ tàu kiến nghị với các cơ quan có thẩm quyền về việc xây dựng chế độ lương cho thuyền viên, Hợp đồng lao động và các phúc lợi xã hội khác cho phù hợp với loại hình lao động nặng nhọc và có tính đặc thù cao của lao động biển. Xem xét và ban hành những cơ chế, chính sách khuyến khích công tác xuất khẩu thuyền viên.

- Tiếp tục và đẩy mạnh quan tâm hơn nữa của Công đoàn Hàng hải với gia đình thuyền viên.

### **3.2.7. Hoàn thiện chính sách liên kết địa phương và ngành**

Một là, cần phải nhận thức rõ ràng sự cần thiết phải liên kết kinh tế, chỉ có liên kết mới có thể phát triển.

Thứ hai, cần phải tiến hành phân công lao động giữa hai khu vực và các tỉnh một cách rõ ràng trên cơ sở những lợi thế để tránh tình trạng cạnh tranh hiện nay.

Thứ ba, phải thiết lập cho được một cơ chế liên kết chặt chẽ. Đồng thời cũng cần có cơ chế kiểm tra đánh giá việc thực hiện hoạt động liên kết.

Thứ tư, khuyến khích các doanh nghiệp trong hai khu vực liên kết liên doanh trong kinh doanh nhằm tạo ra những doanh nghiệp có quy mô lớn có thương hiệu mạnh đặc biệt trong lĩnh vực du lịch nhằm khai thác tốt thế mạnh của mỗi tỉnh và của toàn vùng ./.

**BẢN TÓM TẮT NÀY ĐƯỢC TRÍCH TRONG LUẬN VĂN  
“PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN Ở MIỀN TRUNG VIỆT NAM”**