

**TRƯỜNG ĐẠI HỌC NGOẠI THƯƠNG  
CƠ SỞ II TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**



**LUẬN VĂN THẠC SĨ**

**SẢN LƯỢNG HÀNG CONTAINER THÔNG QUA TẠI CÁC  
DOANH NGHIỆP CẢNG VIỆT NAM:  
THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP**

**NGÀNH: QUẢN TRỊ KINH DOANH**

**NGUYỄN VŨ THÙY LINH**

**Thành phố Hồ Chí Minh – năm 2021**

**TRƯỜNG ĐẠI HỌC NGOẠI THƯƠNG  
CƠ SỞ II TẠI THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH**

**LUẬN VĂN THẠC SĨ**

**SẢN LƯỢNG HÀNG CONTAINER THÔNG QUA TẠI CÁC  
DOANH NGHIỆP CẢNG VIỆT NAM:  
THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP**

**Ngành: Quản trị kinh doanh**

Mã số: 8340101

**Họ và tên học viên: Nguyễn Vũ Thùy Linh**

**Người hướng dẫn khoa học: PGS. TS. Nguyễn Xuân Minh**

**Thành phố Hồ Chí Minh – năm 2021**

**LỜI CAM ĐOAN**

Tác giả xin cam đoan Luận văn của tôi với đề tài “*Sản lượng hàng Container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam: Thực trạng và giải pháp*” là công trình nghiên cứu của riêng cá nhân tôi. Các số liệu, kết quả nghiên cứu của luận văn là trung thực và chưa từng được ai công bố trong bất kỳ công trình nghiên cứu khoa học nào trước đây.

TP. Hồ Chí Minh, ngày 03 tháng 5 năm 2021

**Tác giả luận văn**

Nguyễn Vũ Thùy Linh

## LỜI CẢM ƠN

Trong thời gian nghiên cứu và thực hiện luận văn này, tác giả đã nhận được sự giúp đỡ nhiệt tình từ các cơ quan, tổ chức và cá nhân. Nhân đây, tôi xin gửi lời cảm ơn sâu sắc lòng biết ơn chân thành đến các tập thể, cá nhân đã tạo điều kiện và giúp đỡ tôi trong suốt quá trình thực hiện đề tài.

Trước hết tôi xin trân trọng cảm ơn Ban giám hiệu trường Đại học Ngoại thương, Khoa Sau đại học của trường cùng tập thể các thầy cô giáo, những người đã trang bị kiến thức cho tôi trong suốt quá trình học tập và nghiên cứu tại trường.

Với lòng biết ơn chân thành và sâu sắc nhất, tôi xin trân trọng cảm ơn PGS.TS. Nguyễn Xuân Minh người đã trực tiếp hướng dẫn tôi trong suốt quá trình nghiên cứu và hoàn thiện đề tài.

Do thời gian nghiên cứu và kiến thức còn hạn chế, luận văn được hoàn thiện không thể tránh khỏi những sơ suất, thiếu sót. Tác giả rất mong nhận được ý kiến đóng góp của các thầy cô giáo và các bạn.

Xin chân thành cảm ơn!

TP. Hồ Chí Minh, ngày 03 tháng 5 năm 2021

**Tác giả luận văn**

Nguyễn Vũ Thùy Linh

## MỤC LỤC

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT .....	vii
DANH MỤC BẢNG.....	viii
DANH MỤC HÌNH ẢNH, BIỂU ĐỒ .....	ix
TÓM TẮT LUẬN VĂN .....	x
MỞ ĐẦU.....	1
1. Tính cấp thiết của đề tài .....	1
2. Tổng quan các nghiên cứu về đề tài.....	2
2.1. Các nghiên cứu nước ngoài.....	2
2.2. Các nghiên cứu trong nước .....	5
3. Mục đích nghiên cứu.....	7
4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu.....	7
4.1. Đối tượng nghiên cứu.....	7
4.2. Phạm vi nghiên cứu.....	7
5. Phương pháp nghiên cứu.....	8
5.1. Phương pháp nghiên cứu định lượng.....	8
5.2. Phương pháp phân tích – tổng hợp .....	8
5.3. Phương pháp so sánh .....	9
6. Kết cấu luận văn.....	9
<b>CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VỀ SẢN LƯỢNG HÀNG CONTAINER TẠI CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG VIỆT NAM.....</b>	<b>11</b>
<b>1.1. Tổng quan về doanh nghiệp cảng Việt Nam và sản lượng hàng container thông quan .....</b>	<b>11</b>
1.1.1. Doanh nghiệp cảng Việt Nam.....	11
1.1.2. Sản lượng hàng container thông qua.....	15

1.1.3. Vai trò của tiếp nhận hàng container đối với phát triển kinh tế Việt Nam	18
<b>1.2. Các chỉ tiêu đánh giá sản lượng thông qua tại cảng</b>	<b>19</b>
1.2.1. Sản lượng hàng container xuất ngoại	19
1.2.2. Sản lượng hàng container nhập ngoại	20
1.2.3. Sản lượng hàng container nội địa	20
1.2.4. Sản lượng hàng container trung chuyển	20
1.2.5. Sản lượng hàng container theo khu vực	20
1.2.6. Tỷ lệ tăng trưởng sản lượng container thông qua	21
<b>1.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến sản lượng thông qua</b>	<b>21</b>
1.3.1. Hệ thống giao thông Việt Nam	21
1.3.2. Chính sách Nhà nước Việt Nam	21
1.3.3. Ảnh hưởng từ các doanh nghiệp cảng	22
1.3.4. Ảnh hưởng từ các chính sách, quy định của nước ngoài	22
<b>1.4. Ý nghĩa thực tiễn của việc nghiên cứu sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam</b>	<b>23</b>
1.4.1. Đối với doanh nghiệp cảng, hãng tàu, công ty logistics, forwarder	23
1.4.2. Đối với chủ hàng	23
1.4.3. Đối với Việt Nam	24
Sơ kết Chương 1	25
<b>CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG VỀ SẢN LƯỢNG HÀNG CONTAINER THÔNG QUA TẠI CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG VIỆT NAM GIAI ĐOẠN TỪ NĂM 2016 - 2020</b>	<b>26</b>
<b>2.1. Thực trạng của các doanh nghiệp cảng Việt Nam</b>	<b>26</b>
2.1.1. Quá trình phát triển của doanh nghiệp cảng Việt Nam	26
2.1.2. Hệ thống cảng biển Việt Nam	26

2.1.3. Cơ sở vật chất của doanh nghiệp cảng Việt Nam .....	27
2.1.4. Tình hình lượng hàng thông qua cảng trong những năm gần đây .....	35
<b>2.2. Sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020 .....</b>	<b>36</b>
2.2.1. Sản lượng hàng container nhập ngoại .....	36
2.2.2. Sản lượng hàng container xuất ngoại .....	38
2.2.3. Sản lượng hàng container nội địa .....	39
2.2.4. Sản lượng hàng container trung chuyển .....	40
2.2.5. Sản lượng hàng container theo khu vực .....	41
2.2.6. Tỷ lệ tăng trưởng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ 2016 -2020 .....	43
<b>2.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam .....</b>	<b>45</b>
2.3.1. Hệ thống giao thông Việt Nam .....	45
2.3.2. Chính sách ban hành bởi Nhà nước Việt Nam .....	49
2.3.3. Chính sách của các doanh nghiệp cảng .....	51
2.3.4. Ảnh hưởng từ các chính sách, quy định của nước ngoài .....	53
<b>2.4. Đánh giá thực trạng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam giai đoạn từ năm 2016 -2020 .....</b>	<b>55</b>
2.4.1. Thành tựu .....	55
2.4.2. Hạn chế .....	56
Sơ kết Chương 2 .....	61
<b>CHƯƠNG 3: MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM GIA TĂNG SẢN LƯỢNG CONTAINER THÔNG QUA TẠI CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG .....</b>	<b>62</b>
<b>3.1. Triển vọng gia tăng sản lượng container thông qua của các doanh nghiệp</b>	

<b>cảng Việt Nam</b> .....	62
3.1.1. Cơ hội .....	62
3.1.2. Thách thức .....	63
<b>3.2. Định hướng gia tăng sản lượng container thông qua của các doanh nghiệp cảng Việt Nam</b> .....	64
<b>3.3. Một số giải pháp nhằm gia tăng sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng</b> .....	65
3.3.1. Giải pháp về chính sách .....	65
3.3.2. Giải pháp về công nghệ .....	66
3.3.3. Giải pháp về cơ sở hạ tầng giao thông .....	71
3.3.4. Giải pháp về trang thiết bị .....	74
3.3.5. Giải pháp về nhân lực .....	76
3.3.6. Giải pháp về nguồn hàng .....	77
Sơ kết Chương 3 .....	78
<b>KẾT LUẬN</b> .....	79
<b>DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO</b> .....	80



**DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT**

<b>Ký hiệu viết tắt</b>	<b>Ý nghĩa tiếng Việt</b>
CMIT	Cảng Quốc tế Cái Mép
CNTT	Công nghệ thông tin
DGPS	Hệ thống định vị toàn cầu vi sai
DWT	Đơn vị tính trọng tải toàn phần của tàu
ĐTND	Đường thủy nội địa
ĐVT	Đơn vị tính
EDI	Hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử
FTA	Hiệp định thương mại tự do
GDP	Tổng sản phẩm nội địa
ICD	Cảng cạn, cảng nội địa
KNXNK	Kim ngạch xuất nhập khẩu
KNXK	Kim ngạch nhập khẩu
KNNK	Kim ngạch nhập khẩu
TC - HICT	Cảng Container Quốc tế Tân Cảng Hải Phòng
TCIT	Cảng Quốc tế Tân Cảng - Cái Mép
TCTT	Cảng Tân Cảng - Cái Mép Thị Vải
TEU	Đơn vị đo sức chứa container theo tiêu chuẩn 20 feet
THC	Chi phí xếp dỡ tại cảng
TNHH	Trách nhiệm hữu hạn
TP	Thành phố
VICT	Cảng Container Quốc tế Việt Nam
VPA	Hiệp hội Cảng biển Việt Nam
XNK	Xuất nhập khẩu

## DANH MỤC BẢNG

Bảng 2.1. Thống kê đặc điểm cầu bến cảng theo vùng lãnh thổ năm 2020.....	28
Bảng 2.2. Thống kê đặc điểm cầu bến cảng theo trọng tải tàu tiếp nhận năm 2020	29
Bảng 2.3. Thống kê đặc điểm cầu bến và luồng vào cảng tại một số cảng tiêu biểu năm 2020.....	29
Bảng 2.4. Thống kê diện tích kho bãi tại một số cảng tiêu biểu năm 2020 .....	31
Bảng 2.5. Thống kê số lượng một số trang thiết bị xếp dỡ chính tại một số cảng tiêu biểu năm 2020 .....	33
Bảng 2.6. Công nghệ thông tin ứng dụng tại một số cảng tiêu biểu năm 2020 .....	34
Bảng 2.7. Tổng sản lượng hàng thông qua cảng giai đoạn 2016 – 2020.....	35
Bảng 2.8. Sản lượng hàng container nhập ngoại tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020.....	37
Bảng 2.9. Sản lượng hàng container xuất ngoại tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020.....	38
Bảng 2.10. Sản lượng hàng container nội địa tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020.....	39
Bảng 2.11. Sản lượng hàng container trung chuyển tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020.....	40
Bảng 2.12. Sản lượng hàng container thông qua theo khu vực từ 2016 – 2020 .....	41
Bảng 2.13. Tỷ lệ tăng trưởng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020 .....	43

## **DANH MỤC HÌNH ẢNH, BIỂU ĐỒ**

Hình 2.1. Đồ thị biểu diễn sản lượng container thông qua tại doanh nghiệp cảng Việt Nam 2016 -2020.....	35
Hình 2.2. Đồ thị biểu diễn sản lượng hàng container theo loại hình xuất nhập khẩu từ năm 2016 - 2020.....	36
Hình 2.3. Biểu đồ sản lượng container nhập ngoại tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020.....	37
Hình 2.4. Biểu đồ sản lượng container xuất ngoại tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020.....	38
Hình 2.5. Biểu đồ sản lượng hàng container nội địa tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020.....	40
Hình 2.6. Biểu đồ sản lượng hàng container trung chuyển tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020.....	41
Hình 2.7. Biểu đồ sản lượng hàng container thông qua tại các khu vực từ năm 2016 – 2020.....	42
Hình 2.8. Đồ thị biểu diễn tỉ lệ tăng trưởng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ 2016 -2020.....	44
Hình 2.9. Ví dụ về năng suất xếp dỡ container.....	52
Hình 3.1. Hệ thống quản lý phương tiện vận tải – ESys và hệ thống giám sát hành trình Logistech247 .....	70

## TÓM TẮT LUẬN VĂN

Kinh tế phát triển và hội nhập với khu vực và thế giới cùng với nền kinh tế phát triển, xuất nhập khẩu tăng đã tạo điều kiện cho hàng loạt những hãng tàu lớn quốc tế có mặt tại thị trường Việt Nam cạnh tranh với nhau, với ngành Hàng hải Việt Nam còn non yếu. Thông qua nghiên cứu này, tác giả đã hệ thống hoá cơ sở lý luận cơ bản về cơ sở lý luận về doanh nghiệp cảng Việt Nam và sản lượng hàng container thông qua, các chỉ tiêu đánh giá sản lượng thông qua tại cảng, các nhân tố ảnh hưởng đến sản lượng thông qua và ý nghĩa của việc nghiên cứu sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam. Bên cạnh đó, tác giả đã giới thiệu khái quát quá trình hình thành và phát triển của doanh nghiệp cảng Việt Nam, giới thiệu sơ lược về hệ thống cảng biển Việt Nam. Tiến hành phân tích thực trạng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020, phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam và đánh giá thực trạng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam giai đoạn từ năm 2016 - 2020 để đưa ra một số thành tựu đạt được cũng như một số hạn chế cần khắc phục trong thời gian tới. Cuối cùng, tác giả đưa ra một số đề xuất nhằm gia tăng sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng như giải pháp về chính sách, giải pháp về công nghệ, cơ sở hạ tầng, giải pháp về trang thiết bị và giải pháp về nhân lực.

## MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

Trong thương mại quốc tế thì vận tải biển đóng vai trò đặc biệt quan trọng, khoảng 80% hàng hoá xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển, đó là do đặc thù ngành vận tải biển tạo ra lợi thế cho mình, như phạm vi vận tải rộng, sức chuyên chở lớn và chi phí vận chuyển thấp. Đặc biệt, vận chuyển hàng hóa bằng container có xu hướng tăng trên toàn thế giới vì nhiều lợi ích như tiết kiệm thời gian, chi phí, thuận lợi trong chuyên chở, giao nhận hàng hóa. Vì vậy, ngành vận tải container trở thành ngành kinh doanh dịch vụ rất tiềm năng.

Việt Nam với những lợi thế lớn để phát triển hình thức vận tải biển như vị trí địa lý có bờ biển dài và có nhiều cảng biển lớn nhỏ. Trong những năm gần đây ngành vận tải biển của Việt Nam không ngừng phát triển và vươn xa, đóng góp không nhỏ vào sự phát triển của nền kinh tế đất nước. Bên cạnh đó, ngành vận tải biển Việt Nam còn nhiều tồn tại cần giải quyết. Để ngành vận tải biển phát triển thuận lợi, đó là những bài toán khó khăn đặt ra cho nhà quản lý.

Sự nghiệp đổi mới, chính sách mở cửa, hoà nhập của Việt Nam với cộng đồng quốc tế đã tạo điều kiện cho khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam tăng với tốc độ nhanh.

Toàn cầu hoá khu vực đã trở thành một trong những xu thế phát triển chủ yếu của quan hệ quốc tế hiện đại. Xu thế này sẽ tiếp tục phát triển mạnh trong thời gian tới. Các nước đặc biệt là các nước đang phát triển ngày càng áp dụng chính sách mở cửa và tự do hoá thương mại đầu tư và tài chính. Trong bối cảnh đó bất cứ nước nào cũng phải nỗ lực hội nhập vào xu thế chung, điều chỉnh chính sách, giảm dần hàng rào thuế quan và dỡ bỏ hàng rào phi thuế quan, làm cho việc trao đổi hàng hoá, luân chuyển vốn, lao động, công nghệ và kỹ thuật trên phạm vi toàn thế giới ngày càng thông thoáng hơn. Việt Nam không thể không theo xu hướng này.

Đất nước mở cửa hội nhập với khu vực và thế giới cùng với nền kinh tế phát triển, xuất nhập khẩu tăng đã tạo điều kiện cho hàng loạt hãng tàu lớn quốc tế có mặt tại thị trường Việt Nam cạnh tranh với nhau, với ngành Hàng hải Việt Nam còn non

yếu. Trong khi đó, chúng ta lại chưa có một đề tài nghiên cứu một cách toàn diện về năng lực cạnh tranh của ngành Hàng hải Việt Nam để từ đó đưa ra các giải pháp khả thi, đáp ứng điều kiện kinh tế của đất nước đảm bảo khả năng cạnh tranh của ngành Hàng hải Việt Nam trong điều kiện mới.

Vì vậy đề tài “*Sản lượng hàng Container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam: Thực trạng và giải pháp*” được lựa chọn nghiên cứu xuất phát từ tính cấp thiết trong thực tế hoạt động ngành vận tải biển Việt Nam để phân tích thực trạng hoạt động của doanh nghiệp cảng Việt Nam hiện nay nhằm đề xuất những giải pháp cụ thể và thiết thực để tăng năng suất khai thác cảng và nâng cao sản lượng container xếp dỡ tại các doanh nghiệp cảng, cũng như phát triển ngành vận tải biển tại Việt Nam.

## **2. Tổng quan các nghiên cứu về đề tài**

### **2.1. Các nghiên cứu nước ngoài**

Hiện nay, ngoài nước hiện nay chưa có đề tài nào nghiên cứu về sản lượng hàng container thông qua, nếu có chỉ là các nghiên cứu về cân bằng của luồng hàng hóa tại các cảng, các yếu tố ảnh hưởng đến doanh thu của cảng, tác động của cơ sở hạ tầng cảng và hoạt động hậu cần đối với tăng trưởng kinh tế, ... Cụ thể:

Mohammad Khairuddin Othman và cộng sự (2020), “Factors contributing to the imbalances of cargo flows in Malaysia large-scale minor ports using a fuzzy analytical hierarchy process (FAHP) approach”, *The Asian Journal of Shipping and Logistics* Volume 36, Issue 3, September 2020, Pages 113-126. Nghiên cứu cho rằng các cảng của Malaysia đã ghi nhận sự mất cân bằng trong luồng hàng hóa năm này qua năm khác, cho dù dưới dạng thâm hụt hay thặng dư, và tình trạng này đang trở nên nghiêm trọng. Do đó, nó đã làm dấy lên lo ngại giữa các bên liên quan đến cảng về tác động của tình huống như vậy đối với tính bền vững của hoạt động cảng, cũng như các câu hỏi về lý do thực sự đằng sau sự việc, điều vẫn còn mơ hồ đối với các cảng nhỏ quy mô lớn ở Malaysia. Nghiên cứu này nhằm xác định các yếu tố chính gây ra sự mất cân bằng luồng hàng hóa tại các cảng nhỏ quy mô lớn ở Malaysia bằng cách xếp hạng tất cả các yếu tố có thể sử dụng một kỹ thuật ra quyết định có hệ thống

được gọi là FAHP. Kết quả cho thấy “các yếu tố kinh tế” là nguyên nhân chính gây ra sự mất cân đối này, sau đó là một số yếu tố khác. Nghiên cứu này đóng góp một cái nhìn sâu sắc về các yếu tố chính gây ra sự mất cân bằng trong luồng hàng hóa tại các cảng nhỏ quy mô lớn ở Malaysia. Đồng thời, nó có thể hỗ trợ các nhà hoạch định chính sách và các nhà hoạch định chính sách trong việc xác định các yếu tố chính đang ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh tại các cảng này cũng như hướng dẫn họ sử dụng phương pháp phân tích có hệ thống như FAHP để đánh giá các tình huống khác liên quan đến hoạt động kinh doanh, hoạt động và quản lý của các cảng, nếu có.

Viyada Suriyakul Na Ayudhaya và Praew Ritthirungrat (2018), “The Econometric Analysis of The Factors Affecting the Revenue of Bangkok Port”, World Maritime University. Luận án cố gắng nghiên cứu phân tích kinh tế lượng các nhân tố ảnh hưởng đến doanh thu của Cảng Bangkok. Phương pháp định lượng của Mô hình hồi quy tuyến tính được sử dụng để phân tích các yếu tố bên trong và bên ngoài có ảnh hưởng đến doanh thu của Cảng Bangkok và minh họa các mối quan hệ tích cực và tiêu cực giữa các biến và doanh thu của Cảng Bangkok cũng như mức độ ưu tiên của các biến. Tập dữ liệu hàng tháng từ năm 2010 đến năm 2017 được sử dụng để phân tích. Kỹ thuật dự báo cũng được sử dụng để dự đoán doanh thu của Cảng Bangkok. Hơn nữa, điều này cũng sẽ đề xuất các giải pháp khả thi để tăng doanh thu và ưu tiên các dự án phát triển. Thị trường không chắc chắn gây khó khăn cho việc ra quyết định, dẫn đến sụt giảm doanh thu của Cảng Bangkok. Nghiên cứu này xác định các yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến việc tạo ra doanh thu của Cảng Bangkok. Điều này giúp phân bổ ngân sách hiệu quả và truy đòi cho cảng để tối đa hóa doanh thu cho cảng. Việc dự báo doanh thu cho các cảng công cộng rất khó khăn, tốn nhiều thời gian và bí mật. Do đó, có những tài liệu học thuật hạn chế trong việc xác định các biến số quan trọng đối với doanh thu cảng công cộng và do đó là lợi nhuận. Ngoài ra, không có nghiên cứu nào về các cảng Thái Lan và Đông Nam Á. Vì vậy, luận án này sẽ là công trình nghiên cứu đầu tiên làm chuẩn để phân tích các yếu tố quan trọng tạo nên doanh thu công ích cho cảng Thái Lan. Hơn nữa, điều này đóng góp vào tài liệu về Dự báo Doanh thu của Cảng, tầm quan trọng của Cảng cũng như nền kinh tế Thái Lan và tình hình của Cảng Bangkok trong thương mại quốc tế Hàng

hải. Nghiên cứu cho thấy rằng Nhập khẩu container, tỷ giá hối đoái và giá trị của việc mua bán đất và bất động sản có tác động tích cực đáng kể đến doanh thu của Cảng Bangkok. Đặc biệt, tỷ giá hối đoái là tỷ giá đóng góp cao nhất vào doanh thu của cảng, sau lần lượt là Nhập khẩu container và giá trị mua bán đất và tài sản. Trong khi số lượng TEU trong kho của Cảng Bangkok được quan sát là có mối quan hệ tiêu cực đến doanh thu của cảng.

Weiping Cui, Lei Huang, Ying Wang (2015), "Port Throughput Influence Factors Based on Neighborhood RoughSets: An Exploratory Study", School of Economics and Management Beijing Jiaotong University (China). Mục đích của nghiên cứu là đưa ra một phương pháp hiệu quả để phân tích tầm quan trọng về Các yếu tố ảnh hưởng đến thông lượng cảng. Tập hợp thô vùng lân cận được áp dụng để giải quyết các yếu tố lựa chọn có vấn đề. Đầu tiên, hệ thống chỉ số thông lượng được thiết lập. Sau đó, chúng tôi xây dựng mô hình giảm thuộc tính bằng cách sử dụng thuộc tính số được cập nhật để giảm thuật toán dựa trên các tập thô lân cận. Chúng tôi đã tối ưu hóa thuật toán để đạt được hiệu suất cao. Cuối cùng, bài báo xác nhận thực nghiệm bằng cách sử dụng dữ liệu lịch sử về thông lượng của cảng Quảng Châu và các yếu tố xác minh từ năm 2000 đến năm 2013. Thông qua mô hình và thuật toán, các doanh nghiệp cảng có thể xác định tầm quan trọng của các yếu tố thông lượng cảng. Nó có thể cung cấp hỗ trợ cho các quyết định của họ. Dữ liệu thực nghiệm là dữ liệu lịch sử từ năm 2000 đến năm 2013. Số lượng dữ liệu nhỏ. Các kết quả cung cấp hỗ trợ cho đầu tư kinh doanh cảng, các quyết định và kiểm soát rủi ro, đồng thời cũng cung cấp hỗ trợ cho dự báo sản lượng của các doanh nghiệp cảng hoặc các nhà nghiên cứu khác.

Ziaul Haque Munim & Hans-Joachim Schramm (2018), "The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade", Journal of Shipping and Trade volume 3, Article number: 1 (2018). Nghiên cứu xem xét 91 quốc gia có cảng biển, nghiên cứu này đã tiến hành một cuộc điều tra thực nghiệm về đóng góp kinh tế rộng lớn hơn của thương mại đường biển, từ góc độ chất lượng cơ sở hạ tầng cảng và hiệu quả hoạt động hậu cần. Đầu tư vào cải thiện chất lượng cơ sở hạ tầng cảng và đóng góp của nó vào nền kinh tế thường



được các chính trị gia, nhà đầu tư và công chúng đặt câu hỏi. Mô hình phương trình cấu trúc (SEM) được sử dụng để cung cấp bằng chứng thực nghiệm về các tác động kinh tế đáng kể của chất lượng cơ sở hạ tầng cảng và hoạt động hậu cần. Hơn nữa, phân tích SEM nhiều nhóm được thực hiện bằng cách phân chia các quốc gia thành các nhóm nền kinh tế phát triển và đang phát triển. Kết quả cho thấy điều quan trọng đối với các nước đang phát triển là phải liên tục cải thiện chất lượng cơ sở hạ tầng cảng vì nó góp phần vào hoạt động hậu cần tốt hơn, dẫn đến thương mại đường biển cao hơn, mang lại tăng trưởng kinh tế cao hơn. Tuy nhiên, sự liên kết này suy yếu khi các nước đang phát triển trở nên giàu có hơn.

## **2.2. Các nghiên cứu trong nước**

Hiện nay, trong nước có rất ít đề tài nghiên cứu về sản lượng hàng container thông qua tại cảng. Hầu hết các nghiên cứu tập trung quan tâm đến hoàn thiện hệ thống quy trình giao nhận, các yếu tố ảnh hưởng đến doanh thu của cảng, hiệu quả hoạt động của cảng ... Cụ thể:

Phạm Thị Thu Hằng (2016), “Nghiên cứu các nhân tố kinh tế ảnh hưởng đến tổng lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam”. Nghiên cứu đã hệ thống cơ sở lý luận về cảng biển, đưa ra được thực trạng của hệ thống cảng biển Việt Nam trong những năm gần đây. Từ đó đưa ra được cái nhìn tổng quát về lượng hàng thông qua cảng biển nói chung, để thấy được tốc độ tăng nhanh chóng của tỉ trọng lượng hàng container trong tổng lượng hàng. Bên cạnh đó, đề tài cũng đã đi sâu vào thu thập số liệu về lượng hàng container qua hệ thống cảng biển Việt Nam theo chiều hàng khác nhau với hai đơn vị tấn và TEU. Trên cơ sở số liệu thu thập, tiến hành xác định xu thế của lượng hàng qua cảng (với 8 mô hình xu thế theo năm). Đặc biệt, đề tài đã tập trung phân tích và chỉ rõ sự tác động của các nhân tố kinh tế như GDP, KNXNK, KNXK, KNNK... ảnh hưởng như thế nào đến sản lượng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam, chỉ rõ nhân tố giá trị công nghiệp ảnh hưởng nhiều nhất đến lượng hàng container thông qua cảng. Đây chính là kết quả quan trọng để từ đó có thể tiến hành dự báo lượng hàng container qua cảng thay vào chỉ dựa vào hàm xu thế. Trên cơ sở đó là nguồn đầu vào quan trọng cho các nhà quản lý cảng trong công tác quy hoạch cảng và ra các quyết định quan trọng trong quản lý cảng.

Hoàng Thị Nguyệt Anh (2009) đã nghiên cứu về các giải pháp để nâng cao hiệu quả giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển tại công ty cổ phần đại lý vận tải SaFi. Trong nghiên cứu này tác giả đã sử dụng phương pháp thu thập số liệu, phân tích, tổng hợp, so sánh, đối chiếu số liệu từ năm 2004 đến 6 tháng đầu năm 2009. Sau khi phân tích thực trạng tại công ty tác giả đã đề xuất giải pháp (1) Cân đối cơ cấu giao nhận; (2) Đầu tư thêm phương tiện vận tải; (3) Phân công lại công việc; (4) Tăng cường công tác marketing, mở rộng thị trường; (5) Nghiên cứu, áp dụng chuỗi cung ứng Logistics trong giao nhận để có thể nâng cao hiệu quả giao nhận hàng hóa của công ty này.

Trong khi đó, Nguyễn Ngọc Phụng (2012) đã sử dụng phương pháp thống kê, thu thập số liệu, khảo sát thực tế và phương pháp so sánh để đánh giá thực trạng và đưa ra một số giải pháp hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu bằng container đường biển tại công ty TNHH International Freight Bridge Việt Nam. Tác giả đã đề xuất: (1) Nâng cao và phát triển trình độ quản lý, nghiệp vụ chuyên môn và công tác đào tạo đội ngũ nhân viên; (2) Cải thiện trong khâu chào giá với khách hàng; (3) Hạn chế rủi ro do sai sót của nhân viên; (4) Hoàn thiện cơ sở vật chất và kỹ thuật của công ty TNHH International Freight Bridge Việt Nam.

Tác giả Phạm Thị Hồng Hạnh (2013) lại tập trung vào nghiên cứu các giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ giao nhận hàng nhập khẩu theo phương thức Door to Door bằng đường biển của công ty Interlogistics. Trong nghiên cứu của mình tác giả đã sử dụng phương pháp nghiên cứu định tính và phương pháp nghiên cứu định lượng. Sau khi nghiên cứu quy trình hoạt động xuất nhập khẩu bằng đường biển tại doanh nghiệp này, tác giả đã đề xuất các giải pháp: (1) Lập chi nhánh nước ngoài ở những nước có quan hệ mậu dịch thương mại mạnh với Việt Nam; (2) Nâng cao chất lượng toàn diện trong “sợi mắt xích” giao nhận Door to Door; (3) Cải thiện cơ sở hạ tầng về công nghệ thông tin; (4) Đẩy mạnh hoạt động Marketing, thu hút khách hàng; (5) Đa dạng hóa các loại hình dịch vụ và nâng cao dịch vụ chăm sóc khách hàng của công ty Interlogistics trong thời gian tới.

Tác giả Nguyễn Hữu Tú (2013) đã tiếp cận và sử dụng phương pháp thu thập số liệu sơ cấp kết hợp với phương pháp thu thập số liệu thứ cấp, phương pháp xử lý

số liệu gồm thống kê, phân tích, so sánh và tổng hợp để đánh giá thực trạng kinh doanh dịch vụ vận tải biển tại công ty cổ phần giao nhận kho vận Mê Linh đồng thời đưa ra một số các giải pháp: (1) Giải pháp về tổ chức quản lý; (2) Giải pháp về thị trường; (3) Giải pháp về loại hình dịch vụ; (4) Giải pháp về con người; (5) Giải pháp về cơ sở vật chất, kỹ thuật để phát triển dịch vụ giao nhận hàng hóa quốc tế tại công ty cổ phần giao nhận kho vận Mê Linh.

Tác giả Lê Bùi Chí Hữu (2015) cũng đã sử dụng phương pháp nghiên cứu tại bàn, phân tích thống kê và phương pháp chuyên gia để đưa ra các giải pháp nhằm hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại công ty TNHH PCSC trong thời gian tới như sau: (1) Giải pháp về việc kiểm tra và áp mã HS hàng hóa; (2) Giải pháp trong việc chuẩn bị và kiểm tra chứng từ; (3) Giải pháp để đầu tư phát triển phương tiện vận tải hiệu quả; (4) Giải pháp về chăm sóc khách hàng hiệu quả.

### **3. Mục đích nghiên cứu**

Hệ thống hóa cơ sở lý luận về sản lượng hàng container thông qua, các chỉ tiêu đánh giá sản lượng hàng container thông qua và các nhân tố ảnh hưởng đến sản lượng hàng container thông qua.

Phân tích, đánh giá thực trạng sản lượng hàng Container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam: Thực trạng và giải pháp.

Đề xuất một số biện pháp nhằm nâng cao sản lượng hàng Container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam.

## **4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

### **4.1. Đối tượng nghiên cứu**

Đối tượng trong nghiên cứu này là thực trạng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam giai đoạn từ năm 2016 - 2020.

### **4.2. Phạm vi nghiên cứu**

*Phạm vi về nội dung:* hệ thống hoá cơ sở lý luận cơ bản về cơ sở lý luận về doanh nghiệp cảng Việt Nam và sản lượng hàng container thông qua, các chỉ tiêu

đánh giá sản lượng thông qua tại cảng, phân tích thực trạng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020, phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam và đánh giá thực trạng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam giai đoạn từ năm 2016 – 2020 để đưa ra một số thành tựu đạt được cũng như một số hạn chế cần khắc phục trong thời gian tới. Đưa ra một số đề xuất nhằm gia tăng sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam.

*Phạm vi về không gian:* tại các doanh nghiệp cảng container Việt Nam.

*Phạm vi về thời gian:* nghiên cứu, thu thập các tài liệu, số liệu liên quan từ năm 2016 đến 2020. Thời gian thực hiện đề tài từ ngày 30/11/2020 đến ngày 03/05/2021.

## **5. Phương pháp nghiên cứu**

### **5.1. Phương pháp nghiên cứu định lượng**

**Thống kê mô tả:** Thống kê mô tả các hệ số và đo lường biến động sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam trong 05 năm trở lại đây bằng các hệ số tổng, giá trị nhỏ nhất và giá trị lớn nhất... Số liệu sau khi thu thập được tác giả tổng hợp và xử lý bằng phần mềm Excel.

**Thống kê suy luận:** Dựa trên số liệu thống kê sản lượng container thông qua từ năm 2016 - 2020 theo các chỉ tiêu đánh giá, kết hợp với báo cáo của các cơ quan ban ngành về sản lượng container tại doanh nghiệp cảng Việt Nam, nghiên cứu đưa ra đánh giá về thực trạng hàng container thông qua và định hướng tăng trưởng trong tương lai.

### **5.2. Phương pháp phân tích – tổng hợp**

**Phương pháp phân tích:** phân tích lý thuyết thành những mặt, những bộ phận, những mối quan hệ theo lịch sử thời gian để nhận thức, phát hiện và khai thác các khía cạnh khác nhau của lý thuyết từ đó chọn lọc những thông tin cần thiết phục vụ cho đề tài nghiên cứu. Ngoài ra, nghiên cứu phân tích biến động tăng hay giảm của sản lượng container thông qua từ năm 2016 – 2020.

**Phương pháp tổng hợp:** tổng hợp các thông tin từ các lý thuyết đã thu thập được thành một chỉnh thể để tạo ra một hệ thống lý thuyết mới đầy đủ và sâu sắc về chủ đề nghiên cứu. Trong nghiên cứu này, số liệu, tài liệu, thông tin liên quan đã được công bố về sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam. Cụ thể:

- Báo cáo Logistics Việt Nam qua các năm 2016, 2017, 2018, 2019, 2020 (Nguồn Bộ Công Thương).
- Báo cáo sản lượng container của các doanh nghiệp cảng Việt Nam qua các năm 2016, 2017, 2018, 2019, 2020. (Nguồn: Hiệp hội Cảng biển Việt Nam – tiếng Anh: Vietnam Seaports Association, viết tắt VPA).
- Tài liệu, báo cáo, website của các doanh nghiệp cảng tại Việt Nam.

Một số tài liệu, số liệu từ các nguồn khác như các sách, báo, tạp chí, báo cáo khoa học... về thực trạng tổng lượng hàng container thông qua cả trong và ngoài nước.

Một số tài liệu về Luật, Nghị định của Chính phủ Việt Nam về quản lý và khai thác cảng biển.

Thu thập bằng cách sưu tầm, sao chép, trích dẫn trong luận văn theo danh mục các tài liệu tham khảo. Các tài liệu này cung cấp những thông tin cần thiết cho phần nghiên cứu cơ sở lý luận và thực tiễn của đề tài, đánh giá thực trạng và đưa ra giải pháp nhằm gia tăng sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam.

### **5.3. Phương pháp so sánh**

So sánh, đối chiếu các chỉ tiêu đánh giá đã được lượng hóa để xác định xu hướng, mức độ biến động của các chỉ tiêu qua từng năm.

Số liệu chủ yếu trong các năm 2016 - 2020 để phân tích so sánh biến động chỉ tiêu nghiên cứu giữa các tiêu thức, các chỉ tiêu.

## **6. Kết cấu luận văn**

Ngoài phần mở đầu, kết luận, phụ lục, danh mục các chữ viết tắt, danh mục bảng, hình vẽ, biểu đồ, tài liệu tham khảo, luận văn được chia thành 3 Chương:

Chương 1: Tổng quan về sản lượng hàng container tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam.

Chương 2: Thực trạng về sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam giai đoạn từ năm 2016 -2020.

Chương 3: Một số giải pháp nhằm gia tăng sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng.

## CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN VỀ SẢN LƯỢNG HÀNG CONTAINER TẠI CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG VIỆT NAM

### 1.1. Tổng quan về doanh nghiệp cảng Việt Nam và sản lượng hàng container thông quan

#### 1.1.1. Doanh nghiệp cảng Việt Nam

##### 1.1.1.1. Khái niệm

Hiện nay có rất nhiều định nghĩa về cảng biển. Cụ thể:

Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015: “Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất và vùng nước thuộc một cảng biển, được xây dựng cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, vùng nước trước cầu cảng, luồng Hàng hải và các công trình phụ trợ khác. Bên cảng có một hoặc nhiều cầu cảng”.

Theo Từ điển Bách khoa 1995: “Cảng biển là khu vực đất và nước ở biển có những công trình xây dựng và trang thiết bị phục vụ cho tàu thuyền cập bến, bốc dỡ hàng hoá, khách hàng lên xuống, sửa chữa phương tiện vận tải biển, bảo quản hàng hoá và thực hiện các công việc khác phục vụ quá trình vận tải đường biển. Cảng có cầu cảng, đường vận chuyển có thể là đường sắt, đường bộ, kho hàng, xưởng sửa chữa”.

Theo giáo trình Quy hoạch Cảng của Trường Đại Học Xây Dựng, năm 1984 định nghĩa: Cảng là tổng hợp những công trình và thiết bị kỹ thuật đảm bảo thuận lợi cho tàu tiến hành công tác bốc xếp hàng hóa và các quá trình khác. Nhiệm vụ cơ bản của cảng là vận chuyển hàng hóa hay hành khách từ đường thủy (biển hay sông) lên các phương tiện giao thông khác và ngược lại.

Theo Notteboom (2002): Cảng biển được định nghĩa là “một trung tâm công nghiệp và logistics Hàng hải, đóng vai trò tích cực trong hệ thống vận tải toàn cầu, nó được mô tả bằng một tập hợp các hoạt động mang tính chức năng và không gian, có liên quan trực tiếp hay gián tiếp đến quá trình thông tin và vận chuyển trong chuỗi sản xuất”.

**Tóm lại**, có thể hiểu cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, nơi xây dựng các công trình như luồng tàu, đê chắn sóng, cầu cảng, kho bãi,

nhà xưởng... và lắp đặt thiết bị phục vụ cho tàu biển ra vào hoạt động để bốc dỡ hàng hoá, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác phục vụ quá trình vận tải đường biển.

Theo Nghị định 147/2018/NĐ-CP sửa đổi Nghị định quy định về điều kiện kinh doanh trong lĩnh vực Hàng hải. Doanh nghiệp kinh doanh cảng biển là doanh nghiệp được thành lập theo quy định của pháp luật. Trường hợp doanh nghiệp cảng là doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, nhà đầu tư nước ngoài được góp vốn theo quy định của pháp luật, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không được vượt quá 50% vốn điều lệ của doanh nghiệp.

**Tóm lại**, cảng container (container terminal) có thể chỉ là một bến nằm trong địa phận của một cảng tổng hợp, cũng có thể là một khu cảng riêng biệt được thiết kế cho việc tiếp nhận, xếp dỡ hàng container.

Nguyên tắc kinh doanh khai thác cảng biển:

- Doanh nghiệp cảng chỉ được kinh doanh khai thác cảng biển khi đã được cấp Giấy chứng nhận đủ điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển theo quy định pháp luật.
- Doanh nghiệp cảng phải kinh doanh khai thác cảng biển theo đúng mục đích và công năng của cảng biển đã được công bố.
- Doanh nghiệp cảng phải duy trì đầy đủ các điều kiện quy định và các quy định khác có liên quan của pháp luật trong thời gian kinh doanh khai thác cảng biển.

#### ***1.1.1.2. Vai trò của doanh nghiệp cảng***

Tạo nguồn thu, đóng góp cho ngân sách Nhà nước: với các hoạt động dịch vụ cho tàu và hàng hóa đi và đến (hoa tiêu, lai dắt, bảo dưỡng sửa chữa tàu, cung ứng cho tàu, trung chuyển hàng hóa quốc tế) cảng có các nguồn thu đảm bảo duy trì hoạt động và phát triển cảng, góp phần thúc đẩy kinh tế quốc gia và địa phương cảng phát triển.

Thúc đẩy thương mại quốc tế: Sự phát triển cơ sở vật chất kỹ thuật của cảng sẽ



đáp ứng nhu cầu thương mại hàng hóa trong phạm vi khu vực cũng như trên toàn thế giới, thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu, thúc đẩy kinh tế phát triển, đẩy nhanh quá trình hội nhập kinh tế quốc tế, tăng vị thế quốc gia trên trường quốc tế.

Tăng cường phát triển kinh tế quốc gia và địa phương: với các quốc gia có cảng biển phát triển, đặc biệt tại địa phương có cảng, được xem như một sự kiện quan trọng cho sự hình thành và phát triển các khu công nghiệp, công nghiệp khai thác, công nghiệp đóng tàu, cho phép tạo nhiều công ăn việc làm phục vụ kinh tế địa phương.

### ***1.1.1.3. Chức năng của doanh nghiệp cảng***

#### ***Là đầu tàu phát triển kinh tế biển***

Kinh tế biển bao gồm 6 ngành chính: kinh tế cảng, đánh bắt và nuôi trồng hải sản, kinh tế đóng tàu, kinh tế khai thác dầu khí và quặng dưới biển, kinh tế du lịch biển và kinh tế lán biển. Trong đó, để phát triển nhanh bền vững kinh tế biển đối với một quốc gia như Việt Nam, hệ thống cảng biển phải xây dựng trước một bước. Cảng biển là động lực lôi kéo các ngành đóng tàu, đánh bắt hải sản, lán biển... phát triển theo.

Cảng container là một mắt xích (một khâu) của hệ thống cảng biển, chính vì vậy nó có chức năng vận tải. Với chức năng này hoạt động của cảng phải nhằm góp phần đạt được các mục tiêu chung của phát triển kinh tế biển:

- + Giảm giá thành vận tải của toàn bộ hệ thống logistics;
- + Đảm bảo cho quá trình vận tải an toàn, nhanh chóng.

#### ***Vận chuyển và bốc xếp hàng hóa***

Đây là chức năng nguyên thủy của cảng biển. Trong hệ thống vận tải quốc gia, cảng biển là điểm hội tụ của các tuyến vận tải khác nhau (đường bộ, đường sông, đường sắt, đường hàng không), tập trung cho mọi phương thức vận tải để thực hiện chức năng vận chuyển hàng hóa.

#### ***Thương mại và buôn bán quốc tế***

Với vị trí là đầu mối của các tuyến đường vận tải: đường sông, đường sắt, đường bộ..., ngay từ đầu mới thành lập, các cảng biển đã là những địa điểm tập trung trao đổi buôn bán của các thương gia từ khắp mọi miền. Tại các vùng cảng có vị trí địa lý tự nhiên thuận lợi như nằm trên các trục đường Hàng hải quốc tế nối liền các Châu

lục, các khu vực phát triển kinh tế năng động... thì hoạt động trao đổi kinh doanh, thương mại lại càng diễn ra sôi động hơn. Các vùng cảng này nhanh chóng trở thành trung tâm thương mại không chỉ của khu vực mà còn của cả thế giới.

#### *Công nghiệp và cung ứng nhiên liệu*

Các vùng cảng biển là những địa điểm thuận lợi cho việc xây dựng các nhà máy xí nghiệp thuộc nhiều ngành công nghiệp khác nhau vì nó cho phép tiết kiệm được chi phí vận tải rất nhiều, nhất là những nhà máy sản xuất bằng nguyên liệu nhập khẩu, đồng thời xuất khẩu sản phẩm của nó bằng vận tải đường biển thì sẽ đạt được sự tiết kiệm rất lớn, hạ giá thành sản phẩm, giúp cho doanh nghiệp có thể cạnh tranh được trên thị trường quốc tế. Ngoài ra, các xí nghiệp công nghiệp này còn có thể liên kết với nhau tạo thành một chu trình sản xuất đồng bộ và hiệu quả.

#### *Phát triển thành phố và đô thị*

Mối quan hệ tương quan giữa các cảng biển và thành phố là mối liên hệ tác động lẫn nhau. Cảng biển ảnh hưởng đến sự hình thành và phát triển của thành phố cảng theo các phương diện khác nhau: thành phố sẽ phát triển để đảm nhận vai trò tập trung hàng hoá cho xuất khẩu và vai trò phân phối hàng nhập khẩu, các ngành công nghiệp hướng về xuất khẩu cũng sẽ được phát triển ở thành phố cảng. Thành phố cảng sẽ trở thành căn cứ đại lý của hãng tàu biển, các hãng bảo hiểm tàu thuyền, trung tâm thương mại thu hút các hãng buôn trong và ngoài nước, là nơi tập trung lao động từ các nơi khác đổ về...

#### **1.1.1.4. Phân loại doanh nghiệp cảng**

Theo Quyết định số 14/2011/QĐ-TTg ban hành tiêu chí, phân loại doanh nghiệp trong các ngành, lĩnh vực sau: Doanh nghiệp phục vụ quốc phòng, an ninh và các doanh nghiệp đóng tại các địa bàn chiến lược, vùng sâu, vùng xa kết hợp kinh tế với quốc phòng theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ; quản lý, khai thác hệ thống kết cấu hạ tầng đường sắt quốc gia, đô thị; các cảng hàng không; cảng biển loại 1 (cảng đặt biệt quan trọng); phát thanh, truyền hình... thì doanh nghiệp cảng bao gồm:

- Doanh nghiệp Nhà nước nắm giữ 100% vốn điều lệ với những doanh nghiệp thành viên có vai trò chủ yếu trong hoạt động sản xuất, kinh doanh, chiến lược phát triển, nắm giữ các bí quyết kinh doanh, công nghệ mà tập đoàn, tổng công

ty nhà nước cần thiết phải nắm giữ 100% vốn để thực hiện các nhiệm vụ, ngành nghề kinh doanh được giao.

- Doanh nghiệp cổ phần hóa, Nhà nước nắm giữ hơn 50% tổng số cổ phần. Doanh nghiệp này có vai trò bảo đảm các cân đối lớn của nền kinh tế, bình ổn thị trường...
- Doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài kinh doanh dịch vụ xếp dỡ container thuộc các dịch vụ hỗ trợ vận tải biển, nhà đầu tư nước ngoài được góp vốn theo quy định của pháp luật, trong đó tỷ lệ vốn góp của nhà đầu tư nước ngoài không được vượt quá 50% vốn điều lệ của doanh nghiệp.
- Doanh nghiệp kinh doanh cảng biển khác được thành lập theo quy định của pháp luật (tư nhân, cổ phần, ... hoạt động tại các cảng biển loại III là cảng biển có quy mô nhỏ, phục vụ cho hoạt động của doanh nghiệp).

### **1.1.2. Sản lượng hàng container thông qua**

#### ***1.1.2.1. Khái niệm sản lượng thông qua***

Theo Tổng cục thống kê năm 2017, “Sản lượng thông qua cảng là lượng hàng hoá thực tế đã được bốc xếp xuất cảng và nhập cảng. Đơn vị tính là TTQ (tấn thông qua). Riêng đơn vị tính đối với đường sắt và đường bộ là 1000T”, trong đó:

Tổng số hàng hoá cơ sở bốc xếp thông qua cảng bao gồm: hàng xuất khẩu, nhập khẩu và bốc xếp hàng nội địa.

- Hàng xuất khẩu: là số hàng hoá thực tế đã được cơ sở xếp lên phương tiện để vận tải ra nước ngoài.
- Hàng nhập khẩu: là số hàng hoá thực tế do phương tiện vận tải từ nước ngoài vào cảng và đã được bốc ra khỏi phương tiện đó.
- Hàng nội địa bao gồm hàng xuất nội, nhập nội.
  - + Xuất nội: là số hàng hoá đã được doanh nghiệp xếp lên phương tiện vận tải để vận chuyển đến các cảng khác ở trong nước
  - + Nhập nội: là số hàng hoá từ các nơi khác trong nước gửi đến cảng đã được bốc ra khỏi phương tiện.
- Hàng nước ngoài quá cảnh: là lượng hàng được vận chuyển từ nước ngoài, vào cảng Việt Nam vì mục đích quá cảnh, chuyển phương tiện để đi tiếp đến một

nước khác, được bốc xuống và xếp lên phương tiện để đi tiếp.

Theo Cục thống kê Đà Nẵng năm 2007, Sản lượng thông qua cảng là khối lượng hàng hóa thực tế xuất cảng và nhập cảng (đơn vị tính là Tấn thông qua)”, trong đó:

- *Khối lượng hàng hóa xuất cảng* là số tấn hàng hóa thực tế đã được cảng xếp lên phương tiện đường biển hoặc đường sông trong phạm vi vùng biển hoặc vùng sông do cảng quản lý để vận chuyển đến các cảng khác.
- *Khối lượng hàng hóa nhập cảng* là số tấn hàng hóa thực tế do phương tiện đường biển hoặc đường sông vận chuyển từ các cảng khác đến vùng biển hoặc vùng sông do cảng quản lý và đã được bốc ra khỏi những phương tiện đó.
- *Khối lượng hàng hóa thông qua cảng gồm:* Hàng xuất khẩu, hàng nhập khẩu, hàng xuất nội, hàng nhập nội, hàng nước ngoài quá cảnh.

**Tóm lại**, thông qua các định nghĩa trên chúng ta có thể hiểu, sản lượng thông qua cảng là lượng hàng hay khối lượng hàng hóa thực tế xuất, nhập cảng với đơn vị tính là “TEU thông qua”.

#### ***1.1.2.2. Khái niệm hàng container***

Theo tiêu chuẩn ISO 668:1995(E), container là một công cụ vận tải có những đặc điểm sau:

- Có đặc tính bền vững và đủ độ chắc tương ứng phù hợp cho việc sử dụng lại;
- Được thiết kế đặc biệt để có thể chở hàng bằng một hay nhiều phương thức vận tải, mà không cần phải dỡ ra và đóng lại dọc đường;
- Được lắp đặt thiết bị cho phép xếp dỡ thuận tiện, đặc biệt khi chuyển từ một phương thức vận tải này sang phương thức vận tải khác;
- Được thiết kế dễ dàng cho việc đóng hàng vào và rút hàng ra khỏi container;
- Có thể tích bên trong bằng hoặc hơn 1 mét khối (35,3 ft khối).

Các loại hàng hoá được xếp vào các container này để dễ dàng cho việc vận chuyển và các loại hàng hoá này thuộc nhóm các loại hàng hóa không phải xếp dỡ ở cảng dọc đường.

#### ***1.1.2.3. Khái niệm sản lượng hàng container thông qua***

Dựa vào các khái niệm về sản lượng thông qua và hàng container, chúng ta có

thể hiệu, sản lượng hàng container thông qua là số lượng container thực tế xuất, nhập cảng. Sản lượng container thông qua cảng được tính bằng đơn vị “TEU thông qua”.

#### ***1.1.2.4. Phân loại hàng container thông qua***

Theo tiêu chuẩn ISO 668:1995(E), hàng container được chia làm hai nhóm chính: Nhóm container tiêu chuẩn và nhóm container không theo tiêu chuẩn. Loại không theo tiêu chuẩn ISO thường là loại container hoán cải từ container tiêu chuẩn để chuyên chở một số loại hàng hóa nào đó và thường không được sử dụng rộng rãi, vì không được tiêu chuẩn hóa như container 40 khô mở bửng, mở nóc chở hàng rời; container mở hông để chở bia, nước giải khát, ... Theo tiêu chuẩn ISO, hàng container được chia làm 7 loại chính:

– *Container khô (General purpose container)*

Container bách hóa thường được sử dụng để chở hàng khô, nên còn được gọi là container khô (dry container, viết tắt là 20’DC hay 40’DC, 40HC). Loại container này được sử dụng phổ biến nhất trong vận tải biển.

– *Container hàng rời (Bulk container)*

Là loại container cho phép xếp hàng rời khô (xi măng, ngũ cốc, quặng...) bằng cách rót từ trên xuống qua miệng xếp hàng (loading hatch), và dỡ hàng dưới đáy hoặc bên cạnh (discharge hatch). Loại container hàng rời bình thường có hình dáng bên ngoài gần giống với container bách hóa, trừ miệng xếp hàng và cửa dỡ hàng.

– *Container hoán cải (Named cargo containers)*

Là loại thiết kế đặc thù chuyên để chở một loại hàng nào đó như nước giải khát, ô tô, xe máy, ...

+ Container chở nước giải khát được gia công hoán cải từ container khô 40 feet, cắt bỏ 02 vách thép thay bằng bạt đóng mở di động, có hệ thống tăng cứng nóc, container thiết kế như vậy sẽ làm giảm thời gian đóng hàng và xuống hàng.

+ Container chở hàng rời, máy móc vượt quá kích thước lọt lòng của container, loại container này thường được mở bửng hai bên vách để xuống hàng nhanh khi

chờ hàng rời, mở nóc để nhập hàng rời từ phía trên container.

– *Container lạnh (Reefer container)*

Container lạnh được thiết kế để làm kho lạnh, xe đông lạnh vận chuyển hàng hóa yêu cầu cần khống chế nhiệt độ, độ ẩm phù hợp với loại hàng hóa đó. Container lạnh thường có hai loại là container lạnh nhôm và container lạnh sắt. Container lạnh nhôm, sắt được gọi theo vật liệu bề ngoài của container lạnh là nhôm, sắt. Do điều kiện nhiệt độ bên trong container khắc nghiệt nên lớp bên trong container lạnh được làm bằng inox.

– *Container mở nóc (Open top container)*

Container mở nóc được thiết kế thuận tiện cho việc đóng hàng vào và rút hàng ra qua nóc container. Sau khi đóng hàng, nóc container sẽ được phủ bạt để tránh mưa gió ảnh hưởng tới hàng hóa. Loại container này dùng để chuyên chở hàng máy móc thiết bị.

– *Container mặt phẳng (Flat rack container)*

Được thiết kế không vách, không mái mà chỉ có sàn là mặt bằng vững chắc, chuyên dùng để vận chuyển hàng nặng như máy móc thiết bị, sắt thép... Container mặt bằng có loại có vách hai đầu (mặt trước và mặt sau), vách này có thể cố định, gập xuống, hoặc có thể tháo rời. Hiện nay có loại romooc sàn cũng có chức năng gập giống như container flat rack này.

– *Container bồn (Tank container)*

Container bồn về cơ bản gồm một khung chuẩn ISO 20 feet, 40 feet trong đó gắn một bồn chứa, dùng để chở hàng lỏng như rượu, hóa chất, thực phẩm... Hàng được rót vào qua miệng bồn (manhole) phía trên mái container, và được rút ra qua van xả (Outlet valve) nhờ tác dụng của trọng lực hoặc rút ra qua miệng bồn bằng bơm.

### **1.1.3. Vai trò của tiếp nhận hàng container đối với phát triển kinh tế Việt Nam**

Tiếp nhận hàng container là một ngành dịch vụ quan trọng trong cơ cấu tổng thể nền kinh tế quốc dân, đóng vai trò:

- Hỗ trợ, kết nối và thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của cả nước cũng như từng địa phương, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của nền kinh tế.
- Logistics là hoạt động theo chuỗi dịch vụ từ giai đoạn tiền sản xuất cho tới khi hàng hóa tới tay người tiêu dùng cuối cùng chính vì vậy tiếp nhận hàng container liên quan trực tiếp đến hoạt động vận tải, giao nhận, kho bãi, các thủ tục dịch vụ hành chính, tư vấn (hải quan, thuế, bảo hiểm...), xuất nhập khẩu – thương mại, kênh phân phối, bán lẻ...
- Tiếp nhận hàng container đem lại giá trị gia tăng cao, gắn dịch vụ logistics với phát triển sản xuất hàng hóa, xuất nhập khẩu và thương mại trong nước, phát triển hạ tầng giao thông vận tải và công nghệ thông tin...
- Tạo cơ hội bình đẳng cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế, khuyến khích thu hút vốn đầu tư trong và ngoài nước phù hợp với pháp luật Việt Nam và các điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

Theo xếp hạng của Ngân hàng Thế giới, Việt Nam hiện đứng thứ 64/160 nước về mức độ phát triển logistics và đứng thứ 4 trong khu vực ASEAN sau Singapore, Malaysia và Thái Lan. Với tốc độ phát triển hàng năm đạt từ 14-16%, đây là một trong những ngành dịch vụ tăng trưởng nhanh và ổn định nhất của Việt Nam trong thời gian qua và dự báo sẽ phát triển mạnh mẽ trong tương lai.

Dự báo, đến hết năm 2020, kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam ước đạt mức 300 tỷ USD, hàng container qua hệ thống cảng biển Việt Nam đạt 67,7 triệu TEU, do vậy, tiềm năng phát triển dịch vụ logistics Việt Nam là rất lớn. Trong tương lai không xa, dịch vụ cung cấp logistics sẽ trở thành ngành kinh tế quan trọng, có thể đóng góp tới 15% GDP của cả nước.

## **1.2. Các chỉ tiêu đánh giá sản lượng thông qua tại cảng**

### **1.2.1. Sản lượng hàng container xuất ngoại**

Sản lượng hàng container xuất ngoại là số lượng container thực tế xuất khẩu ra nước ngoài với đơn vị tính là TEU (twenty-foot equivalent unit) đối với một container tiêu chuẩn 20 ft (dài) × 8 ft (rộng) × 8,6 ft (cao) và 2 TEU đối với các container biển thể loại 40 feet và 45 feet.

### **1.2.2. Sản lượng hàng container nhập ngoại**

Sản lượng hàng container nhập ngoại là số lượng container thực tế nhập khẩu từ nước ngoài với đơn vị tính là TEU (twenty-foot equivalent units) đối với một container tiêu chuẩn 20 ft (dài) × 8 ft (rộng) × 8,6 ft (cao) và 2 TEU đối với các container biến thể loại 40 feet và 45 feet.

### **1.2.3. Sản lượng hàng container nội địa**

Sản lượng hàng container nội địa là số lượng container thực tế vận chuyển nội địa, bao gồm nhập nội và xuất nội với đơn vị tính là TEU (twenty-foot equivalent units) đối với một container tiêu chuẩn 20 ft (dài) × 8 ft (rộng) × 8,6 ft (cao) và 2 TEU đối với các container biến thể loại 40 feet và 45 feet.

### **1.2.4. Sản lượng hàng container trung chuyển**

Theo Thông tư số 01/VBHN-BCT của Bộ Công Thương năm 2014 về Văn bản hợp nhất hướng dẫn thực hiện dịch vụ trung chuyển container tại các cảng biển Việt Nam; áp dụng đối với các doanh nghiệp cảng biển và các tổ chức, cá nhân có liên quan thì *trung chuyển container* là việc xếp dỡ container theo yêu cầu của người vận chuyển.

*Hàng hóa trung chuyển tại cảng biển Việt Nam* là hàng hóa không thuộc diện hàng hóa cấm trung chuyển và được đóng trong container. *Doanh nghiệp cảng biển chịu trách nhiệm đối với container trung chuyển* kể từ thời điểm container trung chuyển được dỡ khỏi phương tiện vận tải để đưa vào khu vực trung chuyển container của cảng biển cho tới thời điểm container trung chuyển đó được xếp lên phương tiện vận tải để vận chuyển ra khỏi lãnh thổ Việt Nam.

Như vậy, sản lượng hàng container trung chuyển là số lượng container thực tế trung chuyển với đơn vị tính là TEU (twenty-foot equivalent units) đối với một container tiêu chuẩn 20 ft (dài) × 8 ft (rộng) × 8,6 ft (cao) và 2 TEU đối với các container biến thể loại 40 feet và 45 feet.

### **1.2.5. Sản lượng hàng container theo khu vực**

Sản lượng hàng container nội địa là số lượng container thực tế vận chuyển theo các khu vực địa lý như miền Bắc, miền Trung và miền Nam với đơn vị tính là TEU (twenty-foot equivalent units) đối với một container tiêu chuẩn 20 ft (dài) × 8 ft (rộng)



× 8,6 ft (cao) và 2 TEU đối với các container biển thể loại 40 feet và 45 feet.

### **1.2.6. Tỷ lệ tăng trưởng sản lượng container thông qua**

Tỷ lệ tăng trưởng sản lượng thông qua là mức chênh lệch về sản lượng hàng container so với cùng kỳ năm trước (%).

## **1.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến sản lượng thông qua**

### **1.3.1. Hệ thống giao thông Việt Nam**

Hệ thống giao thông đường biển thuận lợi, nhiều cảng biển... sẽ khuyến khích các doanh nghiệp nước ngoài lựa chọn Việt Nam làm điểm đến để giảm bớt chi phí và rủi ro đầu tư. Các cảng biển có vị trí địa lý thuận tiện cho việc thúc đẩy xuất khẩu hàng hóa sang các khu vực lân cận và thế giới. Đường bờ biển dài sẽ là cầu nối của tuyến đường biển Bắc - Nam, tuyến xuất khẩu đến các nước khác trong khu vực và thế giới.

Giao thông đường bộ: bao gồm hệ thống giao thông đường bộ kết nối cảng và các thành phố lớn, khu công nghiệp... phục vụ vận chuyển hàng.

Hệ thống đường sắt trong cảng được thiết lập nối liền giao thông từ cảng đến các ga đường sắt, cho phép giảm giá cước vận chuyển trong nhiều trường hợp do sức chở của vận tải đường sắt lớn hơn so với ô tô.

Như vậy, hệ thống giao thông đường biển Việt Nam hiện nay có nhiều thuận lợi cho việc khai thác ngành logistic giúp gia tăng sản lượng hàng hoá thông qua.

### **1.3.2. Chính sách Nhà nước Việt Nam**

Việc phát triển và nâng cao sản lượng hàng container tại các doanh nghiệp cảng có ý nghĩa rất lớn trong phát triển nền kinh tế quốc gia. Đặc biệt, khi các cảng nước sâu mới ra đời như cảng Container Quốc tế Tân Cảng Hải Phòng (TC-HICT), cảng Gemalink... thu hút một nguồn hàng container lớn từ các hãng tàu đến Việt Nam, góp phần thúc đẩy ngành logistics phát triển mạnh mẽ.

Hiện nay, Việt Nam được đánh giá có nhiều cơ hội để thúc đẩy phát triển ngành dịch vụ Logistics. Thực tiễn hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng của Việt Nam, nhất là việc thực hiện các Hiệp định Thương mại tự do (FTA) thế hệ mới đòi hỏi phải có những quy định phù hợp, tạo điều kiện thuận lợi, thông thoáng cho ngành

dịch vụ logistics phát triển, đẩy mạnh đầu tư trong nước và hợp tác quốc tế. Việc ban hành các quy định, chính sách mới này sẽ bao quát toàn diện các dịch vụ logistics, nội luật hóa các cam kết quốc tế về logistics. Đây là bước tiến mới trong phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam.

### **1.3.3. Ảnh hưởng từ các doanh nghiệp cảng**

Chi phí xếp dỡ container (tiếng Anh: Terminal Handling Charge, viết tắt THC) là một trong những yếu tố quan trọng nhất để thu hút hãng tàu đến làm hàng tại cảng. Khung giá dịch vụ cảng được Nhà nước quy định trong Thông tư 54/2018/TT-BGTVT. Tùy theo từng hãng tàu, khách hàng mà cảng sẽ có những mức phí THC khác nhau. Hiện nay, rất nhiều doanh nghiệp cảng tại Việt Nam thu phí xếp dỡ container theo mức giá sàn đối với nhiều hãng tàu nhằm tăng khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp so với các cảng trong khu vực như Singapore, Thái Lan, Hong Kong...

Bên cạnh đó, tốc độ làm hàng rất quan trọng, nó ảnh hưởng đến chi phí của tàu làm hàng cũng như năng suất làm việc của cảng. Tốc độ làm hàng giảm có thể làm cho cảng biển mất khách hàng vào tay các cảng biển đối thủ.

Tốc độ làm hàng bị ảnh hưởng bởi chất lượng nhân công, chất lượng trang thiết bị, nhân công tay nghề thấp được đào tạo hạn chế là một điểm yếu của hệ thống cảng biển Việt Nam. Các yếu tố này phần nào đó ảnh hưởng đến chất lượng của cảng biển Việt Nam trong mắt khách hàng và ảnh hưởng trực tiếp đến sản lượng hàng hoá thông qua.

### **1.3.4. Ảnh hưởng từ các chính sách, quy định của nước ngoài**

Tình hình kinh tế thế giới hiện nay đang diễn biến phức tạp bởi ảnh hưởng về xung đột chính trị giữa các nước, dịch bệnh, ... đã làm tăng trưởng thương mại toàn cầu tiếp tục suy yếu. Thuế quan gia tăng và chính sách thương mại bất ổn đã làm suy yếu hoạt động đầu tư và nhu cầu tiêu dùng hàng hóa lâu bền. Chủ nghĩa bảo hộ mậu dịch lan rộng kìm hãm tăng trưởng kinh tế, thương mại thế giới. Điều này ảnh hưởng trực tiếp đến sản lượng hàng hoá thông qua.

Ngoài ra, sự hình thành các liên minh hãng tàu để chia sẻ chỗ trên tàu container

nhằm tối đa doanh thu và giảm chi phí cũng ảnh hưởng rất nhiều đến quyết định lựa chọn cảng để làm hàng của các hãng tàu. Các hãng tàu có xu hướng lựa chọn doanh nghiệp cảng mà tại đó hãng tàu được hưởng mức phí ưu đãi nhất hoặc những doanh nghiệp cảng mà hãng tàu có đóng góp cổ phần trong đó (ví dụ: cảng TCIT, TC-HICT, CMIT...).

Hiện tại, có 3 liên minh hãng tàu container lớn trên thế giới, bao gồm:

- Liên minh 2M: Maersk, Mediterranean Shipping Company (MSC).
- Liên minh Ocean: CMA CGM, Evergreen, Orient Overseas Container Line (OOCL) và COSCO Shipping.
- Liên minh THE: Ocean Network Express (ONE), Yang Ming, Hapag-Lloyd và Hyundai Merchant Marine (HMM).

#### **1.4. Ý nghĩa thực tiễn của việc nghiên cứu sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam**

##### **1.4.1. Đối với doanh nghiệp cảng, hãng tàu, công ty logistics, forwarder**

- Giảm thời gian xếp dỡ, tăng vòng quay khai thác tàu.
- Tận dụng tối đa trọng tải và dung tích tàu.
- Giảm khiếu nại của chủ hàng về tổn thất của hàng hoá.
- Giảm giá thành vận tải.
- Tạo điều kiện thuận lợi cho việc chuyển tải và vận chuyển đa phương thức.

##### **1.4.2. Đối với chủ hàng**

- Bảo vệ hàng hóa, giảm tình trạng mất cắp, hư hỏng, ẩm ướt, nhiễm bẩn. Chuyên chở hàng hoá bằng Container giảm được 30% hao hụt, mất mát, hư hỏng của hàng hóa so với chuyên chở hàng hóa bao gói thông thường.
- Giảm chi phí bao bì của hàng hoá, bằng cách: tiết kiệm nguyên liệu, sức lao động trong sản xuất bao bì, thay thế bằng những nguyên liệu nhẹ rẻ tiền, có thể dùng lại bao bì nhiều lần.

- Giảm thời gian kiểm đếm hàng.
- Rút ngắn thời gian hàng hoá nằm trong quá trình vận tải. Rút ngắn thời gian lưu thông của hàng hoá làm cho đồng vốn quay vòng nhanh. Hàng hoá được đưa từ cửa đến cửa (door to door), thúc đẩy hoạt động thương mại phát triển.
- Đơn giản hoá thủ tục trung gian trong quá trình vận chuyển nội địa, chi phí điều hành lúc lưu thông.
- Giảm chi phí vận chuyển và phí bảo hiểm.

### **1.4.3. Đối với Việt Nam**

- Tạo điều kiện cơ giới hóa, tăng năng suất xếp dỡ hàng hóa.
- Giảm chi phí vận tải, hạ giá thành sản phẩm trong toàn xã hội. Từ đó góp phần giảm chi phí lưu thông của toàn xã hội và hạ giá thành vận tải.
- Tạo điều kiện hiện đại hoá cơ sở vật chất kỹ thuật ngành giao thông vận tải.
- Góp phần tăng năng suất lao động xã hội, nâng cao chất lượng phục vụ của ngành vận tải, thoả mãn nhu cầu chuyên chở ngày càng tăng của xã hội.
- Tạo công ăn việc làm mới.
- Tạo điều kiện cho hoạt động vận tải đa phương thức phát triển.

### **Sơ kết Chương 1**

Trong chương này, tác giả đã trình bày cơ sở lý luận về doanh nghiệp cảng Việt Nam và sản lượng hàng container thông qua, các chỉ tiêu đánh giá sản lượng thông qua tại cảng, các nhân tố ảnh hưởng đến sản lượng thông qua và ý nghĩa của việc nghiên cứu sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam.

## **CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG VỀ SẢN LƯỢNG HÀNG CONTAINER THÔNG QUA TẠI CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG VIỆT NAM GIAI ĐOẠN TỪ NĂM 2016 - 2020**

### **2.1. Thực trạng của các doanh nghiệp cảng Việt Nam**

#### **2.1.1. Quá trình phát triển của doanh nghiệp cảng Việt Nam**

##### **Giai đoạn 1995 đến nay**

Bằng Quyết định số 91/1996/QĐ-TTg ngày 22/4/1996 của Thủ tướng Chính phủ, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam được thành lập trực thuộc Chính phủ, là doanh nghiệp nhà nước có vai trò chủ đạo trong ngành Hàng hải Việt Nam. Có thể nói đây là thời điểm quan trọng về mặt tổ chức và thể chế của ngành Hàng hải, thời điểm mở rộng hội nhập kinh tế quốc tế, thực hiện công nghiệp hóa, hiện đại hóa.

Đến nay, hệ thống cảng biển Việt Nam trong đó có cảng cửa ngõ quốc tế, cảng ở các vùng kinh tế trọng điểm, cảng trung chuyển được quan tâm ưu tiên đầu tư phát triển. Các cảng tổng hợp và cảng container trên sông Cái Mép - Thị Vải tại Bà Rịa - Vũng Tàu đã được xây dựng và đưa vào vận hành khai thác có khả năng tiếp nhận cỡ tàu có trọng tải đến 150.000 DWT. Bước đầu hàng hóa Việt Nam đã được vận chuyển thẳng đến hai bờ Đông, Tây nước Mỹ và các nước Tây Âu không phải trung chuyển qua các cảng của nước thứ ba, giảm chi phí vận tải, tăng sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam đồng thời làm tiền đề cho dịch vụ trung chuyển hàng hóa phục vụ các nước trong khu vực.

Hệ thống cảng biển Việt Nam phát triển nhanh về số lượng và chất lượng; lượng hàng hóa qua cảng tăng nhanh với tốc độ trung bình 13%/năm. (*Cục Hàng hải Việt Nam, 2019*).

#### **2.1.2. Hệ thống cảng biển Việt Nam**

Việt Nam nằm trên biển Đông, một trong 6 biển lớn nhất của thế giới, nối hai đại dương là Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương. Biển Đông được bao bọc bởi 9 quốc gia là Việt Nam, Trung Quốc, Philippines, Indonesia, Brunei, Malaysia, Singapore, Thái Lan và Cambodia, là con đường chiến lược giao thương quốc tế, có 5 trong số

10 tuyến đường Hàng hải lớn nhất hành tinh đi qua. Hàng năm Biển Đông đảm nhận cho việc chuyên chở khoảng 70% lượng dầu mỏ nhập khẩu từ Trung Đông và Đông Nam Á, khoảng 45% hàng xuất khẩu của Nhật, 60% hàng nhập khẩu của Trung Quốc.

Hiện nay, trên 24 tỉnh thành vùng duyên hải Việt Nam có khoảng 281 cảng biển lớn nhỏ, hơn 100 bến phao chuyển tải cùng hàng vạn mét vuông kho, bãi. Bên cạnh đó còn có nhiều điểm thông quan nội địa (ICD) nằm sâu trong đất liền để phục vụ trung chuyển container. Năng suất xếp dỡ của các cảng tổng hợp đạt bình quân 2.500 tấn/m cầu cảng/năm.

Theo Quyết định số 16/2008/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay có 17 cảng biển loại I, 23 cảng biển loại II và 9 cảng biển loại III:

- 17 cảng biển loại I gồm: cảng Cẩm Phả, Hòn Gai (Quảng Ninh); cảng Hải Phòng; cảng Nghi Sơn (Thanh Hóa); cảng Cửa Lò (Nghệ An); cảng Vũng Áng (Hà Tĩnh); cảng Chân Mây (Huế); cảng Đà Nẵng; cảng Dung Quất (Quảng Ngãi); cảng Quy Nhơn (Bình Định); cảng Vân Phong, Nha Trang, Ba Ngòi (Khánh Hòa); cảng Thành phố Hồ Chí Minh; cảng Vũng Tàu; cảng Đồng Nai; cảng Cần Thơ.

- 23 cảng biển loại II gồm: cảng biển Mũi Chùa (Quảng Ninh); cảng Diêm Điền (Thái Bình); cảng Nam Định, cảng Lệ Môn (Thanh Hóa); cảng Bến Thủy (Nghệ An); cảng Xuân Hải (Hà Tĩnh); cảng Quảng Bình; cảng Cửa Việt (Quảng Trị); cảng Thuận An (Huế); cảng Quảng Nam; cảng Sa Kỳ (Quảng Ngãi); cảng Vũng Rô (Phú Yên); cảng Cà Ná (Ninh Thuận); cảng Phú Quý (Bình Thuận); cảng Bình Dương; cảng Đồng Tháp, cảng Mỹ Thới (An Giang); cảng Vĩnh Long; cảng Mỹ Tho (Tiền Giang); cảng Năm Căn (Cà Mau); cảng Hòn Chông, Bình Trị (Kiên Giang); Côn Đảo (Bà Rịa - Vũng Tàu).

- 9 cảng loại III: đều thuộc tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, gồm: cảng mở Rông Đồi, Rạng Đông, Hồng Ngọc, Lan Tây, Sư Tử Đen, Đại Hùng, Chí Linh, Ba Vì, Vietsovpetro 01.

### **2.1.3. Cơ sở vật chất của doanh nghiệp cảng Việt Nam**

Cơ sở vật chất kỹ thuật cảng biển bao gồm hệ thống cầu cảng, trang thiết bị xếp

dỡ, hệ thống kho bãi, phương tiện vận chuyển trong cảng, những ứng dụng công nghệ tự động giúp tăng khả năng xếp dỡ, ứng dụng thương mại điện tử...

### 2.1.3.1. Hệ thống cảng, cầu cảng và luồng vào cảng

#### Về cầu bến cảng

Trong những năm qua, ngành Hàng hải Việt Nam đã đầu tư xây dựng mới và đưa vào khai thác có hiệu quả các công trình cảng biển như: nâng cấp và cải tạo phát triển cho các biển trọng điểm Hải Phòng, Đà Nẵng, Sài Gòn, Cần Thơ, Cửa Lò, Nha Trang, Quy Nhơn để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của hàng hóa thông qua cảng biển. Đồng thời xây dựng mới một số bến cảng, đáp ứng cho các tàu có trọng tải từ 85.000 DWT cập và làm hàng như cầu cảng 5,6,7 cảng Cái Lân; cầu cảng số 1 cảng Đình Vũ, cầu số 1 cảng Chân Mây, cầu số 1 cảng Vũng Áng, Dung Quất.

Đến nay, cả nước đã có 219 bến/khu bến và 373 cầu cảng. Tổng chiều dài khoảng 43.600km. Trong đó:

- Có 213 cầu cảng tổng hợp, container với chiều dài tuyến bến khoảng 35.900m.
- Tổng công suất khoảng 550 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container khoảng 250 triệu tấn/năm).

**Bảng 2.1. Thống kê đặc điểm cầu bến cảng theo vùng lãnh thổ năm 2020**

TT	Thông số	Đơn vị	Nhóm 1	Nhóm 2	Nhóm 3	Nhóm 4	Nhóm 5	Nhóm 6	Tổng
1	Số bến/ khu bến	Bến	55	12	23	16	82	31	219
2	Số lượng cầu cảng	Cầu bến	92	18	40	35	153	35	373
a	Tổng hợp, container Chiều dài	Cầu bến	60	16	26	19	75	17	213
			9,28	1,99	4,16	2,63	16,03	1,81	35,9
b	Chuyên dùng	Cầu bến	32	2	14	16	78	18	160
3	Năng lực thông qua	Triệu tấn/năm	120	28	54	22	180	30	442

(Nguồn: Số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam và các cảng)



**Bảng 2.2. Thống kê đặc điểm cầu bến cảng theo trọng tải tàu tiếp nhận năm 2020**

TT	Cỡ tàu tàu tiếp nhận	Tổng hợp, container		Chuyên dùng (cầu/bến)	Tổng cộng (cầu/bến)
		Cầu bến	Chiều dài (m)		
1	Đến 1 vạn DWT	93	10.541	67	160
2	1 ÷ 2 vạn DWT	37	5.361	41	78
3	2 ÷ 3 vạn DWT	29	5.582	21	50
4	3 ÷ 4 vạn DWT	33	6.442	16	49
5	4 ÷ 5 vạn DWT	21	5.870	16	36
	<b>Tổng cộng</b>	<b>213</b>	<b>35.900</b>	<b>160</b>	<b>373</b>

(Nguồn: Số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam và các cảng)

*Về luồng vào cảng*

Cả nước hiện có 39 luồng vào cảng quốc gia vào 10 luồng vào cảng chuyên dụng. Trong đó: nhóm 1 (7 luồng), nhóm 2 (5 luồng), nhóm 3 (9 luồng), nhóm 4 (5 luồng), nhóm 5 (9 luồng), nhóm 6 (5 luồng). Hầu hết là luồng một chiều, chỉ có một số tuyến cho phép vận hàng 2 chiều hạn chế. Trên luồng có 816 phao báo hiệu hàng hải, 107 tiêu và 56 tiêu chập.

**Bảng 2.3. Thống kê đặc điểm cầu bến và luồng vào cảng tại một số cảng tiêu biểu năm 2020**

STT	Cảng	Cầu bến	Luồng vào cảng
1	Quảng Ninh	5 bến (dài 826m): bến số 1 (dài 166m; sâu 7,1m), bến số 5, 6, 7 (dài 680m sâu 11,7m), bến phụ (dài 80m, sâu 5m)	Tổng chiều dài: 36km Độ sâu: 10m
2	Hải Phòng	2 khu vực bến (tại cầu cảng và tại vùng nước) với 21 cầu tàu với tổng chiều dài 3.567m	Tổng chiều dài: 44,6 km Độ sâu: 7m
3	Đà Nẵng	Tổng chiều dài bến 1.205m	
4	Cát Lái	8 bến với tổng chiều dài cầu tàu 1.411m	Độ sâu: 12m

(Nguồn: trang web các cảng)

Tuy nhiên, so với các nước trong khu vực thì quy mô cảng biển của nước ta còn quá nhỏ bé. Chẳng hạn, độ dài cầu tàu của các cảng biển Việt Nam, mặc dù những năm qua ngành Hàng hải đã nỗ lực xây dựng và mở rộng, song tổng chiều dài các cầu tàu của cả nước mới chỉ bằng 3 cảng lớn Singapore. Tổng chiều dài của 8 cảng tổng hợp quốc gia là 8.267m chỉ mới gần bằng chiều dài của cảng Tanjung Priok của Indonesia, cảng Klang (Port Klang) của Malaysia là 8.648m hay cảng Philippines là 7.592m.

Ở các nước trong khu vực, mỗi cảng có từ 40 đến 70 bến, trong khi đó ở Việt Nam, cảng lớn như cảng Sài Gòn, cảng Hải Phòng, mỗi cảng chỉ có 16 bến với tổng chiều dài cầu cảng lần lượt là 2.827m và 2.565m.

Còn cảng có sản lượng hàng container thông qua nhiều nhất ở Việt Nam là Tân Cảng (Cát Lái) chỉ có tổng cộng 11 bến với chiều dài 1.677m. Cảng lớn nhất khu vực miền Trung là cảng Đà Nẵng, bao gồm cảng Tiên Sa và cảng Sông Hàn thì có 10 bến với tổng chiều dài 1.493m. Riêng cảng VICT chỉ có 3 bến với chiều dài khiêm tốn là 486m đang là cảng có sản lượng container đứng hàng thứ hai ở khu vực Phía Nam.

### ***2.1.3.2. Hệ thống giao thông kết nối cảng***

Công tác quy hoạch hệ thống giao thông kết nối cảng nếu hợp lý sẽ tạo thuận lợi và dễ dàng thực hiện các hoạt động dịch chuyển các trang thiết bị, phương tiện vận chuyển; ngược lại nó sẽ gây cản trở, làm gián đoạn các quy trình dịch chuyển hàng hóa, giảm năng suất phục vụ. Có thể phân chia hệ thống giao thông của cảng thành 2 loại: giao thông đường thủy và giao thông đường bộ.

Giao thông đường thủy: cho phép các loại tàu thủy bao gồm tàu biển, ven biển, tàu sông đến cảng, tuy nhiên tùy thuộc vào độ sâu của luồng ra vào và độ sâu trước bến mà cảng có thể tiếp nhận loại tàu cỡ nào.

Giao thông đường bộ: bao gồm hệ thống đường ô tô và đường sắt phục vụ dòng phương tiện vận chuyển hàng tới và từ miền hậu phương của cảng.

Hệ thống đường sắt trong cảng được thiết lập nối liền giao thông từ cảng đến các ga đường sắt thuộc miền hậu phương của cảng, cho phép giảm giá cước vận chuyển trong nhiều trường hợp do sức chở của vận tải đường sắt lớn hơn so với ô tô. Đồng thời, hệ thống đường sắt cũng có thể thiết lập trong nội bộ cảng khi khoảng

cách vận chuyển từ vị trí thiết bị xếp dỡ tuyến tiền phương đến các kho hoặc bãi tuyến hậu phương lớn.

### 2.1.3.3. Hệ thống kho bãi trong cảng

Hệ thống kho bãi của cảng được đầu tư xây dựng để lưu trữ, bảo quản hàng hóa qua cảng. Quy mô hệ thống kho bãi phụ thuộc vào dung lượng hàng hóa cần qua kho bãi. Đối với hàng container, nhu cầu diện tích đất sử dụng cho lưu bãi container gấp 3 đến 5 lần so với cảng thông thường. Hệ thống kho bãi của cảng biển bao gồm:

- Bãi container (Container Yard): mặt bằng của bãi container được bố trí tại tuyến hậu phương của cảng, chức năng lưu trữ hàng hóa phục vụ hàng xuất và hàng nhập. Thông thường trên bãi sẽ được phân chia ra khu vực để hàng xuất, hàng nhập, container rỗng để thuận tiện trong quá trình khai thác cảng.

- Kho hàng lẻ (kho CFS): Kho được thiết lập chủ yếu để phục vụ lưu kho hàng bách hóa trước và sau quá trình đóng và rút hàng, được thiết kế dạng kho kín có các trang thiết bị nhằm bảo quản hàng hóa trong quá trình lưu kho. Kho CFS là khu vực dùng để thu gom hay tách hàng lẻ của nhiều chủ hàng có hàng hóa được vận chuyển chung trong một container. (Trích dẫn: Website Cục Hải quan tỉnh Đồng Nai, Phân biệt kho ngoại quan, kho bảo thuế, kho Cfs)

- Kho ngoại quan (Bonded warehouse): Kho ngoại quan là khu vực kho, bãi lưu giữ hàng hóa đã làm thủ tục hải quan; gồm hàng hóa từ nước ngoài đưa vào gửi để chờ xuất khẩu ra nước ngoài hoặc nhập khẩu vào Việt Nam theo hợp đồng thuê kho ngoại quan giữa chủ hàng và cảng cho thuê kho. (Trích dẫn: Website Cục Hải quan tỉnh Đồng Nai, Phân biệt kho ngoại quan, kho bảo thuế, kho Cfs)

- Kho bảo thuế (Bonded factory): Kho dùng để chứa nguyên liệu, vật tư nhập khẩu đã được thông quan nhưng chưa nộp thuế để sản xuất hàng hóa xuất khẩu của chủ kho bảo thuế. (Trích dẫn: Website Cục Hải quan tỉnh Đồng Nai, Phân biệt kho ngoại quan, kho bảo thuế, kho Cfs)

**Bảng 2.4. Thống kê diện tích kho bãi tại một số cảng tiêu biểu năm 2020**

STT	Cảng	Diện tích kho bãi
1	Quảng Ninh	Tổng diện tích mặt bằng cảng: 154.700 m <sup>2</sup>

		Kho: bến 5 là 5400 m <sup>2</sup> Bãi: 142.000 m <sup>2</sup> . Các bãi chứa hàng khác: Bến số 6: 52.000 m <sup>2</sup> Bến số 5: 26.000 m <sup>2</sup> Bến số 1 và bến phụ: 15.000 m <sup>2</sup>
2	Hải Phòng	Bãi container: 712.110 m <sup>2</sup> Kho CFS: 3.300 m <sup>2</sup> Kho bãi hàng bách hóa: 138.758 m <sup>2</sup>
3	Đà Nẵng	Diện tích mặt bằng: 305.706 m <sup>2</sup> Tổng diện tích kho: 29.068 m <sup>2</sup> Tổng diện tích bãi: 230.244 m <sup>2</sup>
4	Cát Lái	Bãi container: 1.050.000 m <sup>2</sup> Diện tích kho: 300.000 m <sup>2</sup>
5	Cái Mép* (TCIT, TCTT, CMIT)	Tổng diện tích: 1.360.000 m <sup>2</sup> Bãi container: 1.080.000 m <sup>2</sup>

(Nguồn: trang web các cảng)

#### 2.1.3.4. Thiết bị xếp dỡ hàng hóa

Tại các cảng biển trọng điểm được đầu tư trang thiết bị hiện đại như cảng Hải Phòng, cảng Sài Gòn... thì năng suất xếp dỡ trung bình mới chỉ đạt 3.500 tấn/mét cầu tàu/năm. Trong khi đó năng suất xếp dỡ trung bình tại các cảng biển trong khu vực như cảng Singapore, cảng Indonesia... đạt 5.000 tấn/mét cầu tàu/năm. Như vậy năng lực xếp dỡ trung bình của các cảng biển Việt Nam chỉ bằng 60% của các cảng trong khu vực.

Năng lực xếp dỡ container tại các cảng biển ở nước trong khu vực Đông Nam Á, trung bình là 25 container/cần cầu/giờ và hiện cảng Westports của Malaysia đang giữ kỷ lục thế giới về năng suất xếp dỡ 1 tàu container với 421 lượt container trong 1 giờ với năng suất trung bình của một cần cầu là 60 container/giờ.

Còn tại các cảng biển của Việt Nam, năng lực xếp dỡ container tại các cảng biển chính của Việt Nam hầu hết thấp hơn nhiều so với các cảng biển trong khu vực

ASEAN. Trong những năm gần đây, các doanh nghiệp cảng Việt Nam đã cố gắng tăng năng suất giải phóng tàu đạt trên 30 container/cầu/giờ.

Cả hệ thống cảng biển của Việt Nam hiện chỉ có khoảng 30 thiết bị chuyên dụng (ship-to-shore gantry crane) để làm tàu container với chất lượng khá, giá trị đầu tư cho mỗi thiết bị từ 4,5 đến 6,5 triệu USD. Trong số đó Tân Cảng chiếm 15 chiếc, VICT 5 chiếc, Hải Phòng 6 chiếc, 4 chiếc còn lại chia đều cho các cảng Cái Lân và Đà Nẵng. Trong khi đó chỉ riêng một cảng Singapore đã có đến 100 chiếc cầu trị giá từ 8,5 đến 11 triệu USD/chiếc, còn cảng Kaohsiung có 62 cầu loại này.

**Bảng 2.5. Thống kê số lượng một số trang thiết bị xếp dỡ chính tại một số cảng tiêu biểu năm 2020**

STT	Thiết bị xếp dỡ	Quảng Ninh	Hải Phòng	Đà Nẵng	Cát Lái
1	Cầu giàn	2	8	2	20
2	Cầu bờ cố định	4	39	4	3
3	Cầu bờ di động	2	40	4	2
4	Xe cầu bánh lốp	4	6	25	2
5	Xe nâng	31	77	5	64
6	Đầu kéo container	11	90	66	377

(Nguồn: trang web các cảng)

#### 2.1.3.5. Ứng dụng công nghệ thông tin và hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử

Việc ứng dụng công nghệ thông tin (CNTT) và hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI) trong lĩnh vực Hàng hải, đặc biệt là trong quản lý và khai thác cảng biển được xem là yếu tố sống còn. Các hệ thống này chính là “phần mềm” của cảng biển. Ưu điểm của các hệ thống này là hạn chế tối đa những sai sót của con người, tiết kiệm thời gian cũng như chi phí, đơn giản hóa thủ tục giấy tờ, nâng cao năng suất xếp dỡ của cảng biển và công suất của kho, bãi.

Hiện việc ứng dụng CNTT và EDI vẫn còn là điểm yếu đối với các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam. Mặc dù trong thời gian qua các cảng đều đã ý thức được tầm

quan trọng của việc ứng dụng CNTT và EDI vào hoạt động khai thác, kinh doanh của mình. Tuy nhiên việc đầu tư vào CNTT và EDI tại các cảng chưa thể đáp ứng được các yêu cầu cơ bản của khách hàng.

**Bảng 2.6. Công nghệ thông tin ứng dụng tại một số cảng tiêu biểu năm 2020**

STT	Cảng	Công nghệ thông tin
1	Quảng Ninh	Hệ thống mạng LAN và Internet Hệ thống phần mềm quản lý khai thác hàng container chuyên dụng Hệ thống phần mềm kế toán, phần mềm quản lý nhân sự
2	Hải Phòng	Hệ thống mạng Internet Hệ thống camera Hệ thống quản lý bến container Chùa Vẽ Hệ thống thông tin quản lý (MIS) Hệ thống quản lý nhân sự tiền lương
3	Đà Nẵng	Hệ thống mạng Internet Hệ thống phần mềm mạng: chương trình quản lý khai thác container CATOS + PLTOS, chương trình quản lý khai thác hàng tổng hợp CTOS, chương trình quản lý nhân sự, tính lương, thống kê sản lượng, kế toán
4	Cát Lái	Hệ thống mạng Internet, ePort Hệ thống phần mềm quản lý cảng container TOPOVN
5	Cái Mép	Hệ thống mạng Internet, Hệ thống phần mềm quản lý cảng container TOPS Nền tảng chuỗi cung ứng TradeLens sử dụng công nghệ blockchain

(Nguồn: trang web các cảng)

#### 2.1.4. Tình hình lượng hàng thông qua cảng trong những năm gần đây

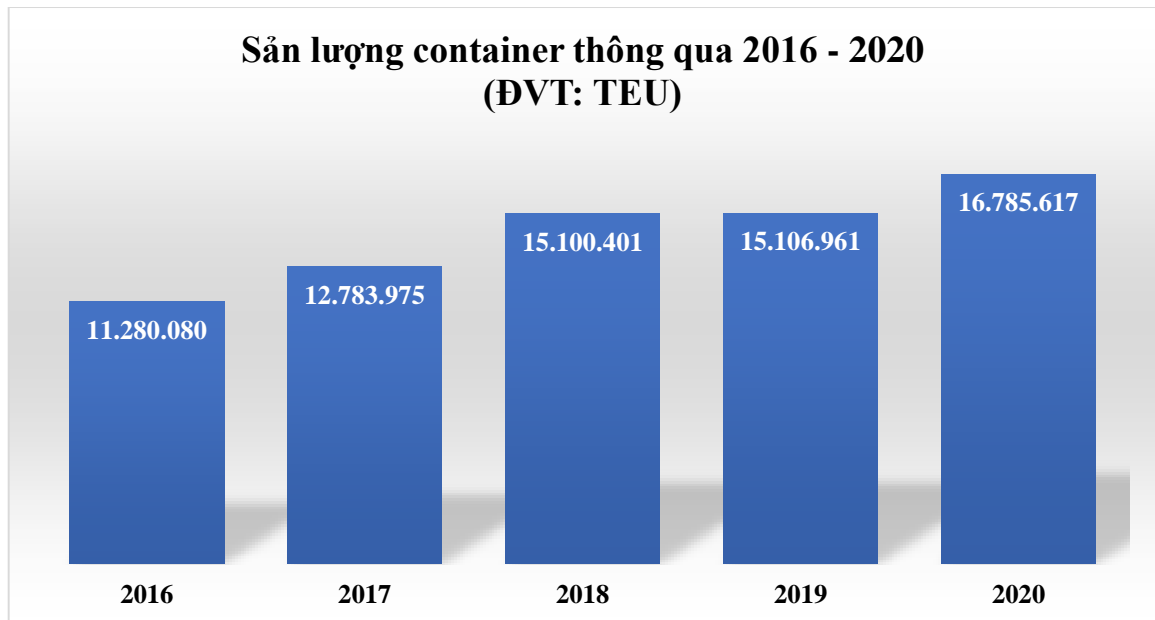
Theo số liệu của Cục Hàng hải, ta có bảng số liệu thống kê về lượng hàng thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam trong giai đoạn 2016 – 2020 thông qua bảng 2.7 và biểu diễn qua đồ thị sau:

**Bảng 2.7. Tổng sản lượng hàng thông qua cảng giai đoạn 2016 – 2020**

*ĐVT: TEU*

Năm	Nhập ngoại	Xuất Ngoại	Nhập nội	Xuất nội	Trung chuyển	Tổng sản lượng thông qua
2016	4.711.714	4.355.036	1.197.996	918.816	96.518	11.280.080
2017	5.873.480	4.666.001	1.138.157	1.041.498	64.839	12.783.975
2018	6.043.863	5.804.433	1.728.801	1.327.804	195.500	15.100.401
2019	6.127.769	5.946.653	1.528.297	1.233.206	271.036	15.106.961
2020	6.736.171	6.770.898	1.734.343	1.283.565	260.640	16.785.617

*Nguồn: Tác giả tổng hợp từ số liệu của Cục Hàng hải*

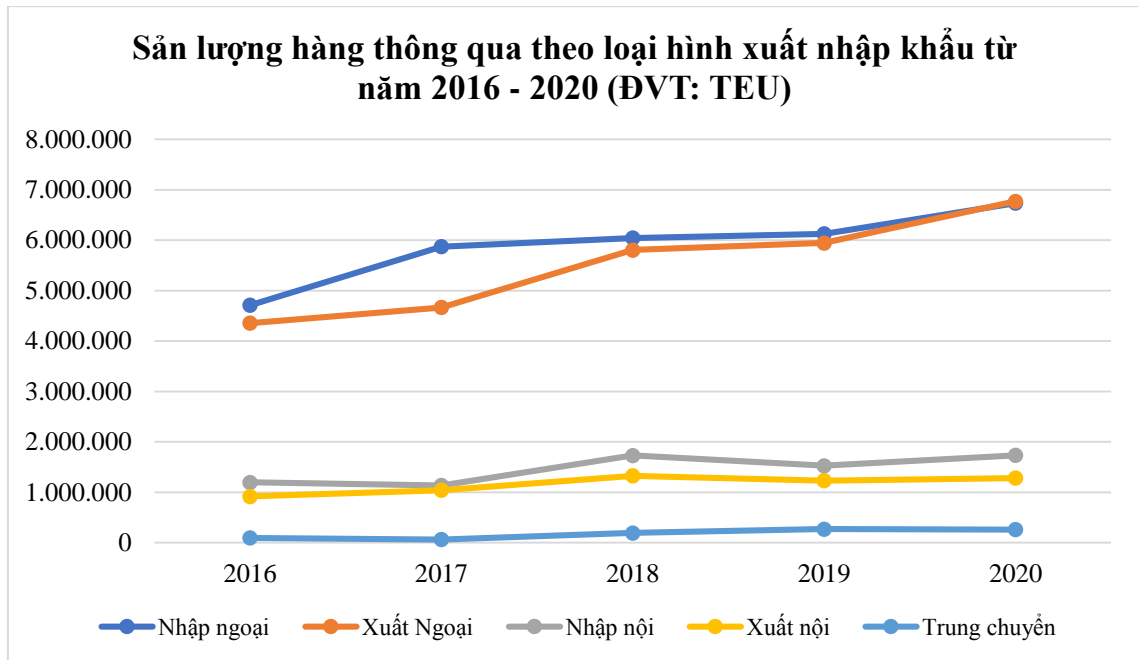


**Hình 2.1. Đồ thị biểu diễn sản lượng container thông qua tại doanh nghiệp cảng Việt Nam 2016 -2020**

*Nguồn: Tác giả tổng hợp và vẽ đồ thị từ số liệu của Cục Hàng hải*

Từ bảng số liệu ta nhận thấy, tổng sản lượng hàng thông qua hệ thống cảng biển

Việt Nam từ 2016 – 2020 tăng một cách mạnh mẽ. Cụ thể, năm 2017 tăng 13,3% so với năm 2016; năm 2018 tăng 18,1% so với năm 2017; năm 2019 tăng nhẹ 0,04% so với năm 2018 và năm 2020 tăng 11,1% so với năm 2019.



**Hình 2.2. Đồ thị biểu diễn sản lượng hàng container theo loại hình xuất nhập khẩu từ năm 2016 - 2020**

*Nguồn: Tác giả tổng hợp và vẽ đồ thị từ số liệu của Cục Hàng hải*

Nhìn chung, lượng hàng thông qua theo chiều hàng 2016 -2020 không có nhiều biến động, nhìn chung xu hướng là tăng. Có 2 nguyên nhân chính làm tăng sản lượng container thông qua tại cảng đó là:

- Các cảng container mới đi vào hoạt động. Ví dụ: TC-HICT đi vào hoạt động từ năm 2018. Do đó sản lượng container thông qua trong năm 2018 tăng trưởng mạnh so với năm 2017.

- Các doanh nghiệp cảng áp dụng các giải pháp để tăng sản lượng container thông qua tại cảng.

## **2.2. Sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020**

### **2.2.1. Sản lượng hàng container nhập ngoại**

Sản lượng hàng container nhập ngoại tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam giai



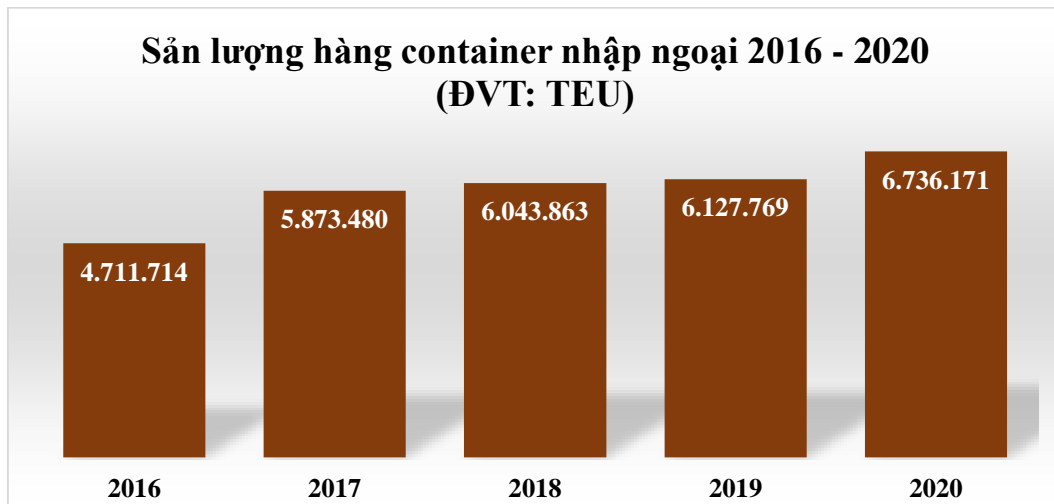
đoạn 2016 – 2020 có xu hướng tăng nhanh. Cụ thể, năm 2016 là 4.711.714 TEU; năm 2017 là 5.873.480 TEU; năm 2018 là 6.043.863 TEU; năm 2019 là 6.127.769 TEU và năm 2020 đạt 6.736.171 TEU.

**Bảng 2.8. Sản lượng hàng container nhập ngoại tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020**

*ĐVT: TEU*

STT	Năm	Sản lượng container nhập ngoại
1	2016	4.711.714
2	2017	5.873.480
3	2018	6.043.863
4	2019	6.127.769
5	2020	6.736.171

*Nguồn: Tác giả tổng hợp từ số liệu của VPA*



**Hình 2.3. Biểu đồ sản lượng container nhập ngoại tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020**

*Nguồn: Tác giả tổng hợp và vẽ đồ thị từ số liệu của VPA*

Nhìn chung, sản lượng container nhập ngoại thông qua tại Việt Nam tăng trong giai đoạn từ năm 2016 – 2020. Năm 2017, sản lượng container nhập ngoại tăng nhiều nhất, tăng 1.161.766 TEU so với năm 2016. Năm 2018 tăng 170.383 TEU so với năm 2017. Năm 2019 tăng 83.906 TEU so với năm 2018. Và năm 2020 tăng 608.402 TEU

bất chấp ảnh hưởng của đại dịch Covid-19.

### 2.2.2. Sản lượng hàng container xuất ngoại

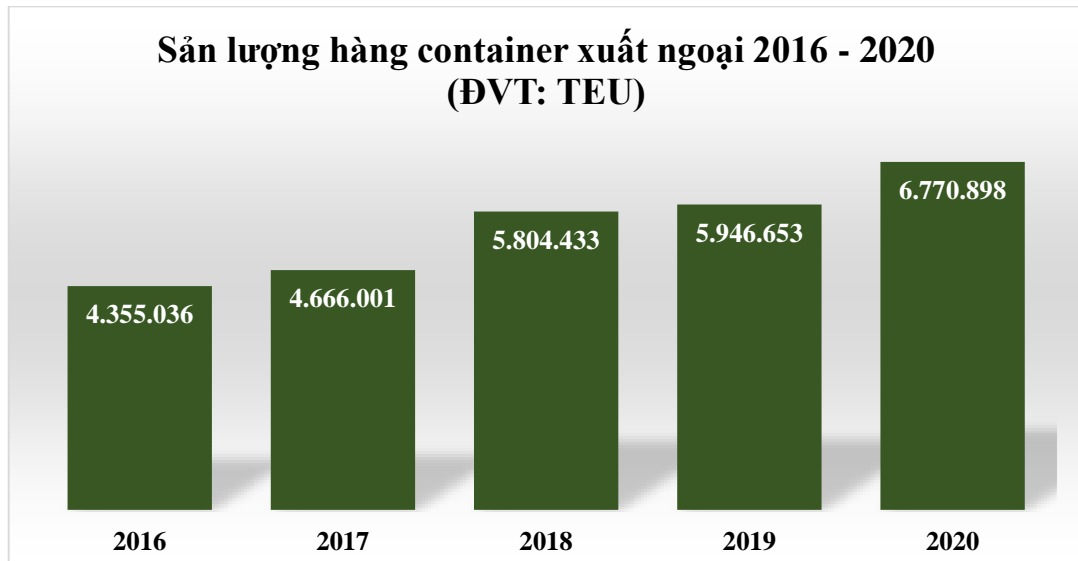
Sản lượng hàng container xuất ngoại thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam giai đoạn 2016 – 2020 có xu hướng tăng. Cụ thể, năm 2016 là 4.355.036 TEU; năm 2017 là 4.666.001 TEU; năm 2018 là 5.804.433 TEU; năm 2019 là 5.946.653 TEU và năm 2020 đạt 6.770.898 TEU.

**Bảng 2.9. Sản lượng hàng container xuất ngoại tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020**

*ĐVT: TEU*

STT	Năm	Sản lượng container xuất ngoại
1	2016	4.355.036
2	2017	4.666.001
3	2018	5.804.433
4	2019	5.946.653
5	2020	6.770.898

*Nguồn: Tác giả tổng hợp từ số liệu của VPA*



**Hình 2.4. Biểu đồ sản lượng container xuất ngoại tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020**

*Nguồn: Tác giả tổng hợp và vẽ đồ thị từ số liệu của VPA*

Năm 2018 là năm mà sản lượng hàng container xuất ngoại thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam tăng nhiều nhất khi giảm tới 1.138.432 TEU so với năm 2017. Kế đó là năm 2020, sản lượng xuất ngoại tăng 824.245 TEU so với năm 2019. Nhìn chung, trong giai đoạn 2016 – 2020 sản lượng hàng container xuất ngoại tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam liên tục tăng nhưng vẫn ít hơn so với năm 2018.

### 2.2.3. Sản lượng hàng container nội địa

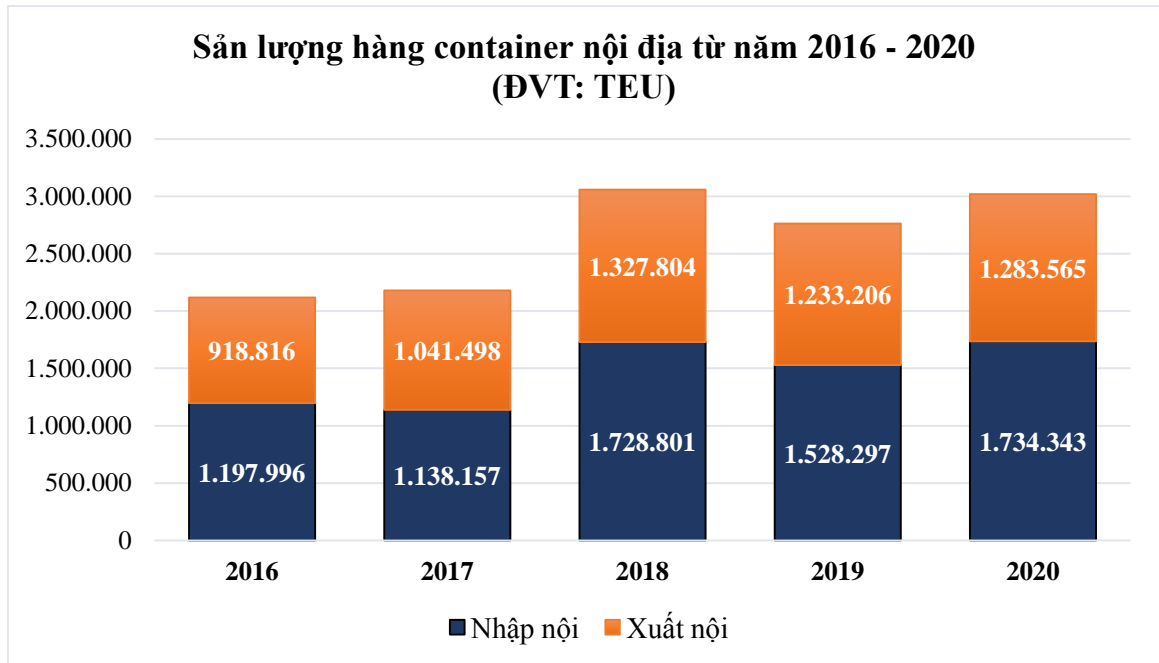
**Bảng 2.10. Sản lượng hàng container nội địa tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020**

*ĐVT: TEU*

STT	Năm	Sản lượng container nhập nội	Sản lượng container nhập nội	Sản lượng container nội địa
1	2016	1.197.996	918.816	2.116.812
2	2017	1.138.157	1.041.498	2.179.655
3	2018	1.728.801	1.327.804	3.056.605
4	2019	1.528.297	1.233.206	2.761.503
5	2020	1.734.343	1.283.565	3.017.908

*Nguồn: Tác giả tổng hợp từ số liệu của VPA*

Sản lượng hàng container nội địa thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam giai đoạn 2016 – 2020 có xu hướng tăng, trừ năm 2019 sản lượng giảm so với năm 2018. Cụ thể, năm 2016 là 2.116.812 TEU; năm 2017 là 2.179.655 TEU; năm 2018 sản lượng tăng trưởng mạnh đạt mức 3.056.605 TEU; năm 2019 giảm nhẹ xuống còn 2.761.503 TEU và năm 2020 tăng trở lại với sản lượng đạt 3.017.908 TEU.



**Hình 2.5. Biểu đồ sản lượng hàng container nội địa tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020**

*Nguồn: Tác giả tổng hợp và vẽ đồ thị từ số liệu của VPA*

#### 2.2.4. Sản lượng hàng container trung chuyển

**Bảng 2.11. Sản lượng hàng container trung chuyển tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020**

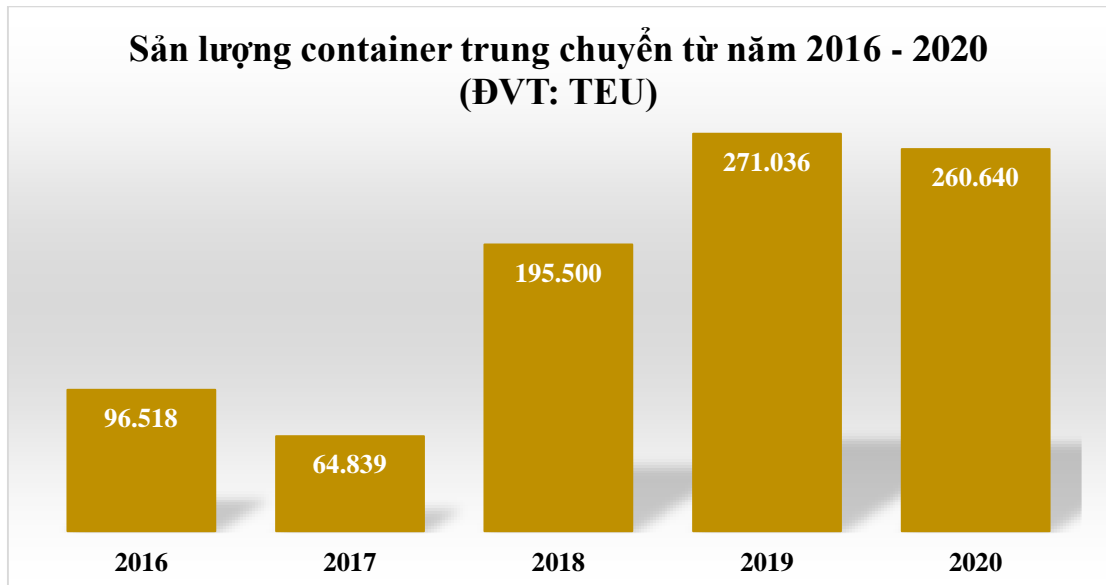
*ĐVT: TEU*

Năm	Sản lượng container trung chuyển	Tăng/giảm so với năm trước
2016	96.518	-/-
2017	64.839	-31.679
2018	195.500	130.661
2019	271.036	75.536
2020	260.640	-10.396

*Nguồn: Tác giả tổng hợp từ số liệu của VPA*

Sản lượng hàng container trung chuyển thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam giai đoạn 2016 – 2020 có nhiều biến động. Cụ thể, năm 2016 là 96.518

TEU; năm 2017 giảm còn 64.839 TEU; năm 2018 tăng mạnh đạt mức 195.500 TEU; năm 2019 là 271.036 TEU và năm 2020 giảm nhẹ còn 260.640 TEU.



**Hình 2.6. Biểu đồ sản lượng hàng container trung chuyển tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020**

*Nguồn: Tác giả tổng hợp và vẽ đồ thị từ số liệu của VPA*

Năm 2018 là năm mà sản lượng hàng container trung chuyển thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam tăng nhiều nhất tăng tới 130.661 TEU so với năm 2017.

### 2.2.5. Sản lượng hàng container theo khu vực

**Bảng 2.12. Sản lượng hàng container thông qua theo khu vực từ 2016 – 2020**

*ĐVT: TEU*

STT	Năm	Miền Bắc	Miền Trung	Miền Nam	Tổng cộng
1	2016	2.798.267	475.402	8.006.411	11.280.080
2	2017	3.634.966	524.286	8.624.723	12.783.975
3	2018	3.447.812	703.150	10.949.439	15.100.401
4	2019	3.447.812	703.150	10.955.999	15.106.961
5	2020	3.694.314	831.124	12.260.179	16.785.617

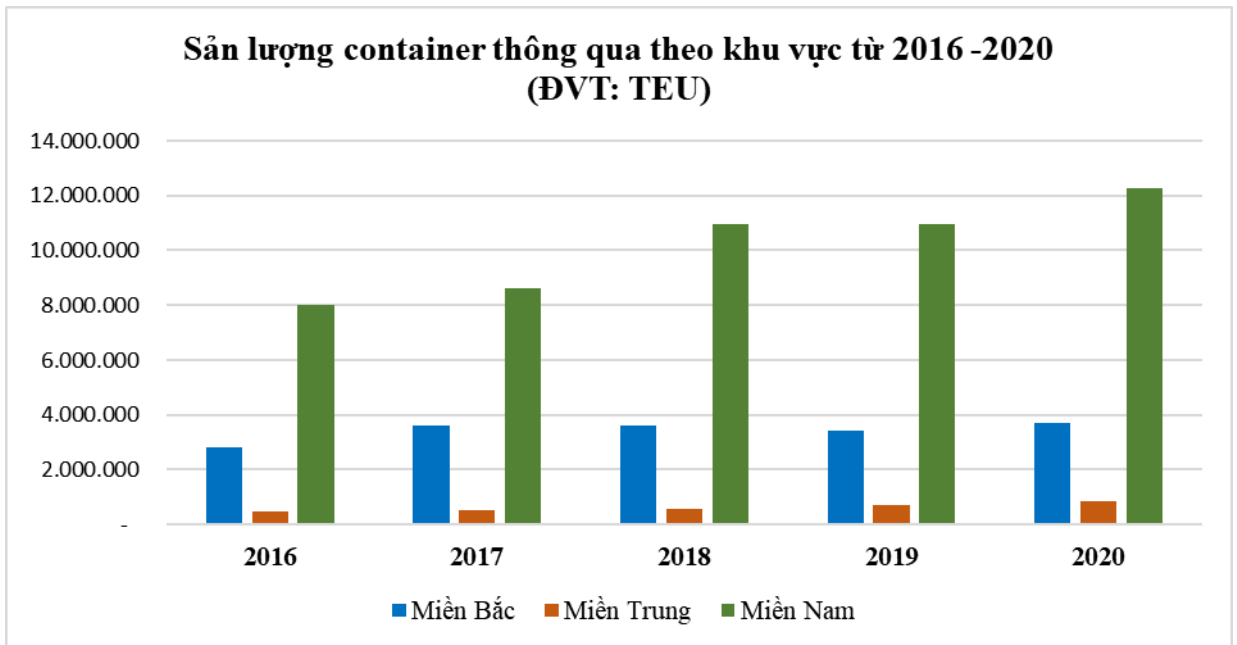
*Nguồn: Tác giả tổng hợp từ số liệu của VPA*

Dựa vào bảng trên chúng ta có thể thấy, Sản lượng hàng container thông qua

theo khu vực tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ 2016 - 2020 đều tăng. Cụ thể:

*Tại khu vực miền Bắc:*

Sản lượng hàng container thông qua theo khu vực tại các doanh nghiệp cảng khu vực miền Bắc năm 2016 là 2.798.267 TEU; năm 2017 là 3.634.966 TEU; năm 2018 là 3.594.262 TEU; năm 2019 là 3.447.812 TEU và năm 2020 đạt 3.694.314 TEU. Sản lượng container thông qua tại khu vực miền Bắc chiếm trung bình khoảng 25% tổng sản lượng container thông qua của cả nước.



**Hình 2.7. Biểu đồ sản lượng hàng container thông qua tại các khu vực từ năm 2016 – 2020**

*Nguồn: Tác giả tổng hợp và vẽ đồ thị từ số liệu của VPA*

*Tại khu vực miền Trung:*

Sản lượng hàng container thông qua theo khu vực tại các doanh nghiệp cảng khu vực miền Trung năm 2016 là 475.402 TEU; năm 2017 là 524.286 TEU; năm 2018 là 556.700 TEU; năm 2019 là 703.150 TEU và năm 2020 đạt 831.124 TEU. Sản lượng container thông qua tại miền Trung chiếm trung bình khoảng hơn 4% tổng sản lượng container thông qua của cả nước.

*Tại khu vực miền Nam:*

Sản lượng hàng container thông qua theo khu vực tại các doanh nghiệp cảng khu vực miền Bắc năm 2016 là 8.006.411 TEU; năm 2017 là 8.624.723 TEU; năm

2018 là 10.949.439 TEU; năm 2019 là 10.955.999 TEU và năm 2020 đạt 12.260.179 TEU. Sản lượng container thông qua tại khu vực miền Nam chiếm trung bình gần 71% tổng sản lượng container thông qua của cả nước. Đây là khu vực có nhiều cảng container lớn tại Việt Nam như cảng Cát Lái, TCIT, TCTT, CMIT.

#### **2.2.6. Tỷ lệ tăng trưởng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ 2016 -2020**

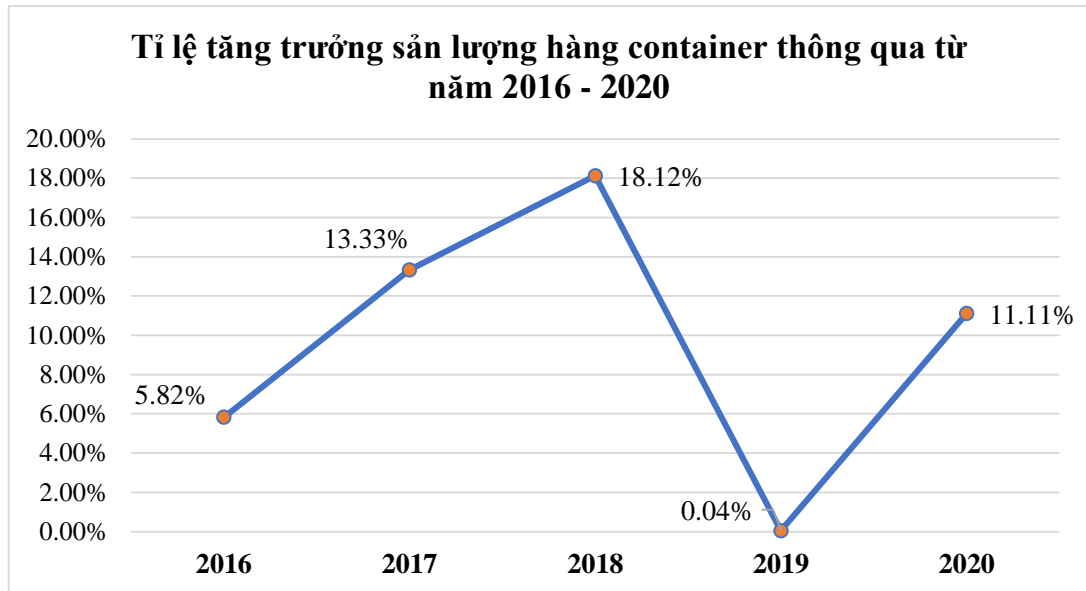
**Bảng 2.13. Tỷ lệ tăng trưởng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020**

*ĐVT: %*

<b>STT</b>	<b>Năm</b>	<b>Tỷ lệ tăng trưởng</b>
1	2016	5,82
2	2017	13,33
3	2018	18,12
4	2019	0,04
5	2020	11,11
6	Trung bình	9,69

*Nguồn: Tác giả tổng hợp từ số liệu của VPA*

Dựa vào bảng trên chúng ta có thể thấy, tỷ lệ tăng trưởng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ 2016 -2020 đều tăng và đạt giá trị trung bình về tăng trưởng qua các năm gần 10%. Trong đó năm 2018 là năm tăng trưởng mạnh nhất với mức tăng trưởng đạt trên 18% so với năm 2017.



**Hình 2.8. Đồ thị biểu diễn tỉ lệ tăng trưởng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ 2016 -2020**

*Nguồn: Tác giả tổng hợp và vẽ đồ thị từ số liệu của VPA*

Năm 2020, nền kinh tế thế giới gặp rất nhiều khó khăn do dịch Covid-19, sản lượng hàng container thông qua tại các cảng Việt Nam vẫn tăng trưởng do các biện pháp khống chế dịch tốt từ Chính phủ. Từ Quý I/2020, thị trường vận tải biển gặp rất nhiều khó khăn do thời gian nghỉ giãn cách xã hội kéo dài phòng, chống dịch Covid-19. Nửa đầu quý I/2020, dịch bệnh bùng phát ở Trung Quốc (thị trường chủ chốt của khu vực), hoạt động vận tải hàng hóa bằng đường biển gần như tê liệt, giá cước giảm sâu. Khi dịch Covid-19 lan rộng trên thế giới, các quốc gia thực hiện phong tỏa biên giới, cảng biển, hàng hóa trở nên khan hiếm, giá cước tàu tăng cao kéo dài để bù đắp chi phí hoạt động. Hàng loạt các nước từ: Ấn Độ, Thái Lan, Singapore, Nhật Bản... phải đóng cảng. Chỉ trong tuần cuối tháng 3/2020, ngành Vận tải biển toàn cầu đã hủy 160 chuyến tàu container, trong bối cảnh các hãng vận tải biển tìm cách giữ giá cước phí khi phải đối mặt với thiệt hại hàng tỷ USD, do nhu cầu thương mại suy giảm. Theo ước tính của Sea-Intelligence, các hãng tàu lớn nhất thế giới sẽ phải chịu tổn thất từ 800 triệu cho tới 23 tỷ USD trong năm 2020, tùy thuộc vào tác động kinh tế mà các biện pháp đóng cửa, kiểm chế dịch Covid-19 gây ra. Các hãng tàu lớn như Maersk Line, Mediterranean Shipping Co, Ocean Network Express Pte. Ltd... đang cố tìm cách không để mức giá vận tải trên các tuyến đường biển lớn giảm mạnh trong



bối cảnh năng lực vận tải vượt quá nhu cầu. Tại Việt Nam, bất chấp ảnh hưởng của Covid – 19, hàng hóa vận tải đường biển vẫn duy trì tăng trưởng. Các cảng biển có khối lượng hàng hóa thông qua cao nhất cả nước là: Quảng Ngãi tăng 61% (từ gần 5,46 triệu lên hơn 8,76 triệu tấn), Quảng Trị tăng 46% (từ gần 255,8 nghìn lên hơn 373 nghìn tấn). Ngoài ra, một số khu vực cảng biển như: Nam Định, Cần Thơ, Đà Nẵng cũng ghi nhận mức tăng tương đối cao, từ 27-36%".

Khi dịch Covid-19 lan rộng trên thế giới, các quốc gia thực hiện phong tỏa biên giới, cảng biển, quá trình xuất nhập khẩu hàng hóa diễn ra khá khó khăn, cước tàu tăng cao. Các tàu biển Việt Nam phải nằm chờ dài ngày để dỡ hoặc lấy hàng, do hầu hết các quốc gia khu vực Châu Á như Ấn Độ, Thái Lan, Philippines, Singapore... đều thực hiện biện pháp phong tỏa biên giới để phòng dịch. Hàng ngày, doanh nghiệp phải bỏ ra chi phí (nhiên liệu, tiền lương nhân công...) để duy trì hoạt động.

Tại thị trường nội địa, trong quý I/2020, lượng hàng container nội địa của các doanh nghiệp giảm từ 30 – 40%. Quý II/2020, hoạt động vận tải biển tiếp tục bị tác động mạnh khi những mặt hàng chủ lực là may mặc, giày da, đồ gỗ hiện đang đóng góp khoảng 60-70% sản lượng xuất khẩu chuyên chở tuyến xa sẽ bị sụt giảm mạnh từ 30-50% do giảm nhu cầu tại Châu Âu và Mỹ. (*Cục Hàng hải Việt Nam, 2020*).

### **2.3. Các nhân tố ảnh hưởng đến sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam**

#### **2.3.1. Hệ thống giao thông Việt Nam**

Việt Nam có thể được xem là quốc gia biển, với chiều dài bờ biển hơn 3.260 km cả ba hướng Đông, Nam và Tây Nam đều tiếp giáp với biển Đông trung bình cứ 100 km<sup>2</sup> đất liền thì có 1 km bờ biển (cao gấp 6 lần tỷ lệ này của thế giới). Vùng biển Việt Nam rộng khoảng 1 triệu km<sup>2</sup>, án ngữ trên các tuyến Hàng hải và hàng không huyết mạch giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương, giữa Châu Âu, Trung cận Đông với Trung Quốc, Nhật Bản và các nước trong khu vực. Trải dọc bờ biển có hơn 90 cảng biển lớn nhỏ và hơn 100 địa điểm thích hợp có thể xây dựng cảng biển (kể cả cảng ở quy mô trung chuyên thế giới).

Đặc điểm của hệ thống giao thông cảng biển nước ta phần lớn các cảng biển của

Việt Nam nằm sâu trong các cửa sông, chính vì vậy độ sâu của luồng tàu hẹp, chiều rộng và bán kính quay trở tàu rất hạn chế do đó ảnh hưởng đến việc tiếp nhận các tàu lớn cập cảng. Đồng thời, do nước ta ở khu vực nhiệt đới gió mùa, thời tiết diễn biến phức tạp bất thường do đó các đợt gió mùa, bão, biển động diễn ra khá thường xuyên, khiến cho việc trợ giúp, lai dắt tàu vào cảng không thực hiện được quanh năm.

Phần lớn các cảng đều nằm trong nội đô, do đó diện tích để xây dựng kho bãi, cầu cảng hẹp đồng thời hoạt động khai thác diễn ra không thuận lợi do có thể xuất hiện tình trạng ùn tắc giao thông, gây ô nhiễm môi trường trong đô thị.

### **2.3.1.1. Hạ tầng luồng, tuyến**

Cả nước hiện có khoảng 42.000 km sông, kênh có khả năng khai thác vận tải, trong đó địa phương quản lý 19.579 km, trung ương quản lý 45 tuyến vận tải thủy chính với tổng chiều dài hơn 7.071,8 km (miền Bắc 17 tuyến, miền Nam 18 tuyến và miền Trung 10 tuyến). Miền Bắc có trên 4.500 km sông, kênh đang khai thác vận tải, trong đó Trung ương hiện quản lý 2.760,4 km. Mạng lưới sông Bắc bộ được hình thành bởi hai hệ thống sông chính là hệ thống sông Hồng và sông Thái Bình, hai hệ thống sông được nối với nhau bởi sông Đuống, sông Luộc, với khu vực cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh, kết nối với tuyến vận tải biển từ Bắc vào Nam.

Miền Bắc có tổng số 17 tuyến đường thủy nội địa quốc gia mang tính chất tuyến liên tỉnh và quốc tế nhưng tập trung chủ yếu vào 3 hành lang chính có vai trò quan trọng và có khối lượng hàng hoá luân chuyển lớn, gồm:

- Hành lang số 1: Tuyến Quảng Ninh - Hải Phòng - Việt Trì qua sông Đuống, tổng chiều dài 279km, đạt cấp II – ĐTNĐ.

- Hành lang số 2: Tuyến Hải Phòng - Ninh Bình qua sông Luộc, tổng chiều dài 265km, 90% tuyến đạt cấp II - ĐTNĐ.

- Hành lang số 3: Tuyến Hà Nội - Lạch Giang; tổng chiều dài 179km, đạt cấp I - ĐTNĐ.

Miền Trung có 10 tuyến trải rộng vùng Duyên hải miền Trung và Tây Nguyên bao gồm 19 tỉnh, thành phố từ Thanh Hóa đến Bình Thuận. Chủ yếu là các tuyến

đường thủy nội địa độc lập hoặc chỉ trong phạm vi địa bàn từng tỉnh. Các tuyến sông có địa hình dốc, nối từ cửa biển vào sâu trong nội địa đến các huyện vùng sâu của địa phương. Phạm vi khai thác vận tải cho tàu sông biển chủ yếu từ quốc lộ 1 trở ra biển, một số tỉnh có các tuyến sông có khả năng vận tải thủy vào sâu trong nội địa.

Miền Nam có trên 6.500 km sông, kênh đang khai thác vận tải, trong đó Trung ương hiện quản lý 3.426,4 km. Mạng lưới sông khu vực phía Nam được hình thành bởi hai hệ thống sông chính là hệ thống sông Đồng Nai và hệ thống sông Cửu Long. Hai hệ thống sông này được nối với nhau bởi các kênh có mật độ vận tải lớn với 18 tuyến đường thủy nội địa quốc có kết nối liên tỉnh và quốc tế nhưng tập trung chủ yếu vào 4 tuyến chính có vai trò quan trọng và có khối lượng hàng hoá luân chuyển lớn, gồm:

- Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh đi Kiên Lương qua kênh Chợ Gạo có chiều dài 313 km, trong đó khoảng 180 km đạt cấp II - ĐTNĐ và khoảng 68 km trên Vàm Cỏ, sông Tiền và sông Hậu cấp đặc biệt.

- Hành lang số 1: Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh đi Cà Mau - Năm Căn qua kênh Chợ Gạo có chiều dài 387km, trong đó khoảng 180km đạt cấp II - ĐTNĐ và khoảng 51km cấp đặc biệt.

- Hành lang số 2: Tuyến Thành phố Hồ Chí Minh đi Kiên Lương qua kênh Tháp Mười số 1 có chiều dài 278km, đạt cấp III – ĐTNĐ và 36km cấp đặc biệt.

- Hành lang số 3: Tuyến duyên hải từ Thành phố Hồ Chí Minh đi Cà Mau - Năm Căn qua kênh Trà Vinh - kênh Bạc Liêu - Cà Mau có chiều dài 342km, trong đó khoảng 180km đạt cấp II - ĐTNĐ và khoảng 41km cấp đặc biệt.

Ngoài ra, còn có các tuyến nhánh nhu cầu vận tải tương đối lớn là: Tuyến cảng Sài Gòn - Hiếu Liêm (sông Đồng Nai); tuyến cảng Sài Gòn - Bến Súc (sông Sài Gòn); tuyến Thành phố Hồ Chí Minh đi Mộc Hóa (Long An) - Đồng Tháp Mười qua sông Vàm Cỏ Tây; tuyến Sài Gòn - Bến Kéo (Tây Ninh); tuyến nối Thị Vải - Soài Rạp.

### **2.3.1.2. Cảng, bến thủy nội địa**

- *Cảng thủy nội địa*

Đến nay, toàn quốc có 285 cảng, trong đó 210 cảng hàng hóa, 12 cảng hành khách, 63 cảng chuyên dùng. Trong tổng số 285 cảng thủy nội địa, có 18 cảng được Bộ Giao thông vận tải công bố được tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài (15 cảng hàng hóa, 02 cảng hành khách, 01 cảng chuyên dùng);

- + Trên tuyến ĐTNĐ quốc gia có 225 cảng (161 cảng hàng hóa, 05 cảng hành khách, 59 cảng chuyên dùng);
- + Trên tuyến ĐTNĐ địa phương có 60 cảng (49 cảng hàng hóa, 07 cảng hành khách, 04 cảng chuyên dùng).

- *Bến thủy nội địa*

Hiện có 8.217 bến thủy nội địa, trong đó bến đã được cấp phép hoạt động là 6.769 bến, bến không phép là 1.448 bến, chiếm 17%. Trong đó, trên tuyến ĐTNĐ quốc gia có 3.191 bến có phép, 1.199 bến không phép; trên tuyến ĐTNĐ địa phương: 3.578 bến có phép, 249 bến không phép.

Hệ thống cảng thủy nội địa tuy phát triển nhanh nhưng chủ yếu là các cảng có quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh của chính doanh nghiệp đó, các cảng đầu mối số lượng còn hạn chế, chưa phát huy được vai trò là cảng đầu mối, lượng hàng thông qua thấp nên chỉ đáp ứng được một phần nhu cầu. Do nhu cầu bốc xếp hàng hóa bằng đường thủy nội địa gia tăng nên số lượng các cảng quy mô nhỏ tăng. Cảng loại này có chất lượng đầu tư rất thấp, quy mô thường nhỏ, khả năng kết nối giao thông hạn chế, tổ chức khai thác thiếu chuyên nghiệp, thiết bị xếp, dỡ hàng hóa tại các cảng nhìn chung còn lạc hậu, bốc xếp thủ công còn nhiều, thiếu các trang thiết bị bốc xếp chuyên dụng (hàng hạt, lương thực, hàng container, hàng bao kiện).

Nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa từ ngân sách nhà nước còn rất thấp, khoảng 1% so với tỷ trọng đầu tư của toàn ngành giao thông vận tải. Tổng số km được đầu tư cải tạo, nâng cấp giai đoạn từ năm 2002 đến nay đạt 3.316 km trên tổng số 7.071 km quản lý (46,9%). Tổng mức đầu tư cho kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa vẫn chưa tương xứng với tiềm năng hiện có của ngành, chưa đảm bảo hoàn chỉnh kết cấu hạ tầng giao thông để có thể đảm đương khối lượng vận tải. Trong những năm gần đây, việc đầu tư cho đường thủy nội địa chủ yếu tập trung

vào một số tuyến chính khu vực Đồng bằng sông Cửu Long và Đồng bằng sông Hồng.

### **2.3.1.3. Giao thông kết nối cảng**

Vận tải đường bộ vẫn đóng vai trò chủ đạo. Đường sắt vận chuyển lượng hàng không nhiều. Hàng chở qua đường sông không đáng kể vì các cầu bắc qua sông đều có tĩnh không rất thấp, tàu chở container không thể đi vào được. Hầu hết các cảng đều có đường bộ kết nối với mạng giao thông quốc gia khá thuận tiện, trừ cảng Năm Căn (Cà Mau) và An Thới (Phú Quốc).

Tính đến năm 2020, toàn quốc đã hoàn thành xây dựng gần 1.000km đường cao tốc đưa vào khai thác; tổng chiều dài quốc lộ khoảng 25.000km, trong đó 64% được xây dựng bằng bê tông nhựa (đường cấp cao). Hạ tầng đường sắt với tổng chiều dài đường sắt quốc gia là 3.147km, trong đó có 2.670km chính tuyến, 477km đường nhánh và đường ga; bao gồm ba loại: khổ đường 1.000mm chiếm 83,7%, khổ đường 1.435mm chiếm 7%, khổ đường lồng chiếm 9,3%. *Nguồn: Trang web Tổng cục Đường bộ Việt Nam.*

Chính vì vậy, xu hướng phát triển trong tương lai sẽ là xây dựng các cảng nước sâu ở gần biển nhằm giải quyết tình trạng sa bồi luồng tàu, giao thông ách tắc, ô nhiễm môi trường trong nội thành như hiện nay.

## **2.3.2. Chính sách ban hành bởi Nhà nước Việt Nam**

Công tác hoàn thiện quy định pháp luật thời gian qua đã được Chính phủ quan tâm. Thực tiễn hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng của Việt Nam, nhất là việc thực hiện các Hiệp định Thương mại tự do (FTA) thế hệ mới đòi hỏi phải có những quy định phù hợp, tạo điều kiện thuận lợi, thông thoáng cho ngành dịch vụ logistics phát triển, đẩy mạnh đầu tư trong nước và hợp tác quốc tế.

### **2.3.2.1. Chính sách về vận tải**

Ngày 7/6/2019, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 703/QĐ-TTg phê duyệt Đề án “Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp”

Theo đó, phát triển thị trường vận tải hàng hóa theo hướng phát huy lợi thế của từng phương thức vận tải, gắn với nhiệm vụ tái cơ cấu vận tải để giảm thị phần vận tải đường bộ, tăng thị phần vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển, đồng thời tăng cường kết nối giữa các phương thức vận tải để phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics chất lượng cao.

### **2.3.2.2. Chính sách về hạ tầng logistics**

Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông trọng yếu có vai trò thúc đẩy phát triển vận tải và nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải là một trong những giải pháp quan trọng để xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp theo Quyết định số 703/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ. Theo đó:

- Xây dựng các phương án quy hoạch kết nối đường sắt vào các cảng biển đầu mối, bao gồm các tuyến đường sắt đầu tư mới để triển khai thực hiện đầu tư ngay khi có điều kiện.

- Nâng cấp, cải tạo kết cấu hạ tầng phục vụ vận tải container đường thủy nội địa và các dịch vụ logistics tại khu vực Hải Phòng, Hà Nội, Thành phố Hồ Chí Minh và Cần Thơ; tập trung giải quyết dứt điểm các nút thắt, các điểm tắc nghẽn trên các tuyến đường thủy nội địa huyết mạch như tỉnh không cầu Đuống, cầu Măng Thít...; đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án xây dựng cảng container đầu mối khu vực Hà Nội (cảng Phù Đổng) để phát triển vận tải container từ khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh về Hà Nội.

### **2.3.2.3. Chính sách khác liên quan đến logistics**

Bên cạnh các nhóm chính sách trên, năm giai đoạn 2016 - 2020 cũng có nhiều chính sách liên quan tác động đến hoạt động logistics, có thể kể đến như: Kế hoạch triển khai các giải pháp nâng cao xếp hạng chỉ số Giao dịch thương mại qua biên giới của Việt Nam giai đoạn 2019-2021; Quyết định về Danh mục hàng hóa nhập khẩu phải làm thủ tục hải quan tại cửa khẩu nhập; Công bố danh mục cảng cạn (ICD) Việt Nam; Ban hành Quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về các hệ thống ngăn ngừa ô nhiễm biển

của tàu ...

**Tóm lại,** việc ban hành các Chính sách này đã bao quát toàn diện các dịch vụ logistics, nội luật hóa các cam kết quốc tế về logistics như đề ra trong Kế hoạch hành động nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics đến năm 2025. Đây là bước tiến mới trong cải cách thể chế liên quan đến ngành Dịch vụ logistics cũng như có các quy định cụ thể về đầu tư phát triển dịch vụ logistics của Việt Nam.

### **2.3.3. Chính sách của các doanh nghiệp cảng**

#### *Biểu phí dịch vụ cảng*

Phân tích về chi phí xếp dỡ container tại cảng:

- Chi phí xếp dỡ container (Terminal Handling Charge – viết tắt THC) tại Việt Nam quy định dựa theo Thông tư 54/2018/TT-BGTVT, Mục 3.
- Chính sách về mức phí xếp dỡ container là quan trọng nhất đối với hãng tàu khi làm hàng tại doanh nghiệp cảng tại Việt Nam.

Ngoài phí xếp dỡ container, cảng còn thu phí lưu bãi (storage charge), phí tàu lai (tugboat charge), phí cầu bến (berthing charge), phí buộc/cởi dây tàu (mooring/unmooring charge), phí vận chuyển sà lan (barging charge), phí vận chuyển đường bộ (trucking charge), phí đóng/rút ruột container (stuffing/unstuffing charge)...

Các dịch vụ vận chuyển nội địa như vận chuyển đường bộ, vận chuyển sà lan để tăng tính kết nối giữa cảng với các khu công nghiệp, ICD. Thông thường, thời gian vận chuyển container đường bộ sẽ nhanh hơn sà lan, nhưng chi phí sẽ cao hơn so với vận chuyển bằng sà lan. Một chuyến sà lan trung bình có thể chuyên chở khoảng 150 – 200 TEU/chuyến.

#### *Năng suất xếp dỡ container (Handling productivity)*

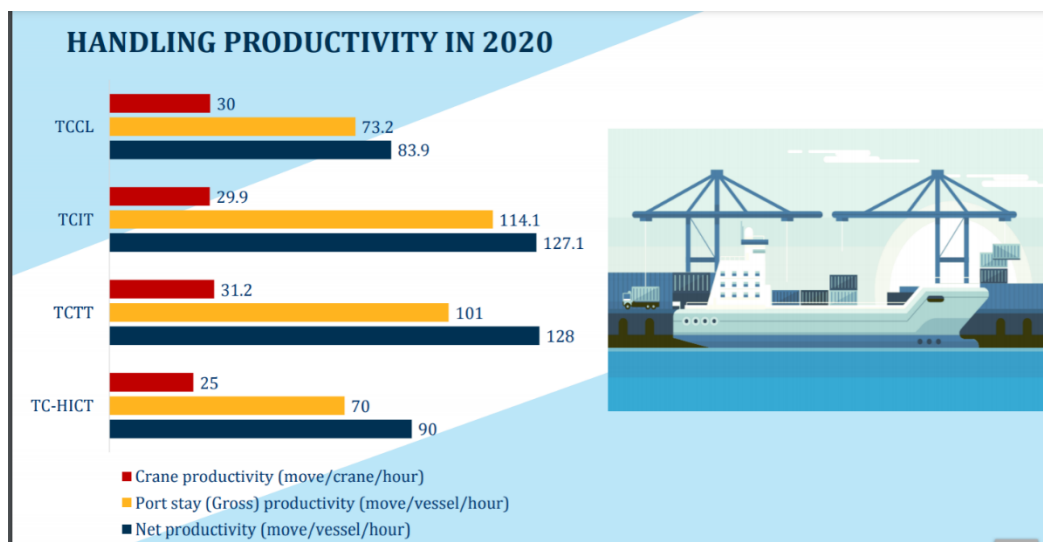
Đối với doanh nghiệp cảng thì có 3 chỉ số chính: Năng suất ròng, Năng suất nằm bến và Năng suất trung bình cầu.

Năng suất ròng (thường gọi là Net productivity hay Năng suất Net): là số lần cầu nâng/hạ để xếp dỡ container trong 1 giờ cho 1 tàu. Tính từ lúc cầu vào vị trí kéo container hàng nhập đầu tiên xuống đến khi xuất container cuối cùng lên tàu. Năng

suất Net tính từ Bắt đầu làm hàng - Commenced Operation (comm ops) và Kết thúc làm hàng - Commenced Complete (comm comp). Chỉ số này được các doanh nghiệp cảng dùng để quảng bá năng suất làm hàng, vì Năng suất Net càng cao thì tốc độ làm hàng càng nhanh, tàu nằm bến thời gian ngắn hơn, phí cầu bến cũng thấp hơn.

Năng suất nằm bến (thường gọi là Port Stay Productivity hay Năng suất Gross): cũng là số lần cầu nâng/hạ xếp dỡ container trong 1 giờ cho 1 tàu, nhưng thời gian khi tàu bắt đầu cập bến (buộc dây tàu) đến khi tháo dây cuối cùng cho tàu rời. Thông thường Năng suất Gross sẽ nhỏ hơn Năng suất Net vì sau khi cập cảng, tàu chỉ bắt đầu làm hàng khi hoàn thành các thủ tục chằng buộc tàu an toàn, kí biên bản...

Năng suất cầu (thường gọi Crane productivity hay Năng suất trung bình cầu): là số lần xếp dỡ container 1 cầu làm được trong 1 giờ (container/cầu/giờ). Ví dụ: Sau khi hoàn thành xếp dỡ một con tàu, người ta tính toán được Năng suất Net cho tàu đó là 120 container/tàu/giờ, quá trình làm hàng dùng 4 cầu thì Năng suất trung bình cầu là 30 container/cầu/giờ.



**Hình 2.9. Ví dụ về năng suất xếp dỡ container**

*Nguồn: Website Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn*

Trong thời gian qua, tình trạng quá tải tại các doanh nghiệp cảng đã trở thành đề tài nóng bỏng trên những phương tiện thông tin đại chúng và là mối quan tâm lớn của tất cả các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và các hãng tàu. Điển hình cuối năm 2018, tình trạng tồn đọng container phế liệu tại cảng Cát Lái, Cái Mép, Hải Phòng và



nhiều cảng khác. Rất nhiều cuộc họp đã được tổ chức giữa cảng và các đại diện Hãng tàu, Hải quan và các Bộ ngành liên quan nhằm tìm giải pháp cho việc giải phóng hàng tồn tại cảng, nâng cao năng suất giải phóng tàu và rút ngắn thời gian tàu chờ tại cảng như vận chuyển các container hàng nhập tồn quá 20 ngày nhằm khai thác tối đa năng lực cảng, chuyển cont rỗng ra ICD nằm sát cảng, áp dụng chính sách vận chuyển miễn phí hàng nhập từ cảng về kho và các ICD, hạn chế lưu rỗng tại các kho ... Các chính sách phù hợp cùng với sự đầu tư đúng hướng đã giúp các cảng nhanh chóng khắc phục được những khó khăn trong sản xuất và nâng cao năng suất giải phóng tàu. (Hình 2.9).

#### **2.3.4. Ảnh hưởng từ các chính sách, quy định của nước ngoài**

Tăng trưởng kinh tế thế giới tiếp tục xu hướng chậm lại vào nửa cuối năm 2019. Quỹ Tiền tệ quốc tế (IMF) nhận định, kinh tế thế giới phải đối mặt với thời kỳ “bất trắc cao” khi 70% nền kinh tế trên thế giới, trong đó hầu hết các nền kinh tế phát triển đã rơi vào tình trạng tăng trưởng chậm lại.

Các nhân tố kìm hãm sự tăng trưởng kinh tế toàn cầu đó là: Các điểm nóng địa chính trị có dấu hiệu phức tạp và tăng nhiệt; căng thẳng địa chính trị gia tăng ở các khu vực Trung Đông và Châu Á; sự bất ổn chính sách gia tăng ở Châu Âu và Mỹ; Mỹ tăng cường trừng phạt Iran; tình hình tài chính bất ổn ở Argentina; giá dầu và đồng USD diễn biến phức tạp, đặc biệt là căng thẳng thương mại Mỹ - Trung gây thách thức đối với kinh tế thế giới.

Thuế quan gia tăng và chính sách thương mại bất ổn đã làm suy yếu hoạt động đầu tư và nhu cầu tiêu dùng hàng hóa lâu bền.

Chủ nghĩa bảo hộ mậu dịch lan rộng kìm hãm tăng trưởng kinh tế, thương mại thế giới. Bên cạnh xu hướng mở rộng tự do hóa thương mại, cắt giảm và tiến tới loại bỏ hàng rào thuế quan thông qua việc thực thi cam kết trong các Hiệp định thương mại tự do (FTA) thế hệ mới, các nước - nhất là các nước phát triển khu vực EU, Mỹ, Nhật Bản... gia tăng áp dụng các biện pháp bảo hộ mậu dịch nhằm mục đích bảo hộ nền sản xuất và bảo vệ người tiêu dùng trong nước. Các công cụ hữu ích và biện pháp bảo hộ mậu dịch không vi phạm cam kết được các quốc gia áp dụng ngày càng nhiều,

đó là: Các rào cản kỹ thuật trong thương mại (TBT), các quy định và tiêu chuẩn chất lượng, môi trường, an toàn vệ sinh thực phẩm; quy định về kiểm dịch động thực vật (SPS); các quy định về truy xuất nguồn gốc, quy tắc xuất xứ, bao bì, nhãn mác; các quy định về trách nhiệm xã hội, tiêu chuẩn lao động.

Theo báo cáo về hàng rào thương mại, đầu tư của Ủy ban Châu Âu tháng 6/2019, năm 2018, các nước không phải là thành viên EU đã có 23 nước lập kỷ lục thiết lập 35 hàng rào mậu dịch mới, làm cho số lượng các hàng rào mậu dịch trên toàn thế giới tăng thêm 425 và liên quan tới 59 quốc gia. Ngoài ra, từ tháng 10/2018 tới tháng 5/2019, các nước G20 đã có 20 biện pháp hạn chế mậu dịch, bao gồm thuế quan, lệnh cấm nhập khẩu, các thủ tục hải quan mới, ứng với 335,9 tỷ USD giá trị hàng hóa. Các biện pháp bảo hộ mậu dịch này đã tác động và phá hoại chuỗi giá trị, chuỗi sản xuất và cung ứng, làm dịch chuyển chuỗi giá trị toàn cầu, tăng giá thành giao dịch quốc tế, phá hoại hệ thống mậu dịch đa phương, đồng thời chuyển gánh nặng thuế sang người tiêu dùng, làm tổn hại tới lợi ích tổng thể của các nước.

Xu hướng điều chỉnh toàn diện chính sách thương mại của một số nước lớn như: Mỹ, Trung Quốc, các nước thuộc Liên minh Châu Âu (EU), Nhật Bản, Hàn Quốc nhằm cân bằng cán cân thương mại và giảm thâm hụt mậu dịch với các nước đối tác chủ yếu đã có những tác động nhất định đến thương mại toàn cầu. Đáng chú ý, từ năm 2018, chính quyền Tổng thống Mỹ Donald Trump thi hành chính sách bảo hộ mậu dịch, điều chỉnh toàn diện chính sách thương mại với các bạn hàng mậu dịch chủ chốt như Trung Quốc, Canada, Mexico, Liên minh Châu Âu (EU), Nhật Bản, Hàn Quốc nhằm làm giảm thâm hụt mậu dịch, thúc đẩy việc “Đưa nước Mỹ vĩ đại trở lại”. Đầu năm 2019, ngoài việc ký kết Hiệp định thương mại với Mexico, Mỹ tiếp tục chính sách thuế quan với các nước khác. Điển hình, căng thẳng chiến tranh thương mại Mỹ - Trung nổ ra từ tháng 7/2018, bắt đầu bằng việc Mỹ tiến hành cuộc điều tra về các hoạt động thương mại và thực hiện quyền sở hữu trí tuệ của Trung Quốc, đến thời điểm hiện tại, căng thẳng thương mại mặc dù hạ nhiệt nhưng cuộc chiến thương mại chưa có dấu hiệu kết thúc.

Căng thẳng thương mại giữa các nền kinh tế lớn khiến thương mại và đầu tư thế giới giảm, niềm tin kinh doanh toàn cầu giảm sút, đặc biệt là đầu tư trực tiếp toàn cầu

đã sụt giảm liên tiếp trong vòng 3 năm trở lại đây.

Trật tự kinh tế, thương mại toàn cầu đang được vẽ lại, các nước liên tiếp tìm cách thúc đẩy hợp tác thương mại thông qua các Hiệp định khu vực hoặc liên khu vực, tăng cường đàm phán các Hiệp định thương mại tự do song phương và đa phương chất lượng cao. Đầu năm 2019, các hiệp định khu vực, liên khu vực phát triển rất mạnh: EU đẩy mạnh tiến trình xây dựng mạng lưới mậu dịch tự do, ký các Hiệp định thương mại tự do, Hiệp định bảo hộ đầu tư với Singapore, Việt Nam và các nước Mỹ La tinh; Hiệp định thương mại EU và Nhật Bản bắt đầu có hiệu lực chính thức; Hiệp định quan hệ đối tác toàn diện, tiến bộ xuyên Thái Bình Dương sẽ khởi động tiến trình mở rộng...

## **2.4. Đánh giá thực trạng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam giai đoạn từ năm 2016 -2020**

### **2.4.1. Thành tựu**

Giai đoạn từ năm 2016 - 2020 sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam đã đạt được một số thành tựu đáng kể. Cụ thể:

Tổng sản lượng hàng thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam từ 2016 – 2020 tăng một cách mạnh mẽ. Cụ thể, năm 2016 là 11.280.080 TEU; năm 2017 là 12.783.975 TEU; năm 2018 là 15.100.401 TEU; năm 2019 là 15.106.961 TEU và năm 2020 là 16.785.617 TEU. Đạt tỉ lệ tăng trưởng trung bình qua các năm là 9,69%. Trong đó năm 2018 là năm tăng trưởng mạnh nhất với mức tăng trưởng đạt trên 18% so với năm 2017.

Công tác hoàn thiện quy định pháp luật thời gian qua đã được Chính phủ quan tâm. Thực tiễn hội nhập kinh tế quốc tế ngày càng sâu rộng của Việt Nam, nhất là việc thực hiện các Hiệp định Thương mại tự do (FTA) thế hệ mới đòi hỏi phải có những quy định phù hợp, tạo điều kiện thuận lợi, thông thoáng cho ngành dịch vụ logistics phát triển, đẩy mạnh đầu tư trong nước và hợp tác quốc tế như: Quyết định số 200/QĐ-TTg ngày 14/02/2017, Nghị quyết số 43-NQ/TW ngày 24/01/2019, Nghị quyết số 45-NQ/TW ngày 24/01/2019 TTg, Quyết định số 703/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, ...

Hệ thống cảng và doanh nghiệp cảng không ngừng phát triển về quy mô. Đến nay, toàn quốc có 285 bến cảng, trong đó 210 cảng hàng hóa, 12 cảng hành khách, 63 cảng chuyên dùng. Trong tổng số 285 cảng thủy nội địa, có 18 cảng được Bộ Giao thông vận tải công bố được tiếp nhận phương tiện thủy nước ngoài (15 cảng hàng hóa, 02 cảng hành khách, 01 cảng chuyên dùng). Trong đó, cảng Cát Lái là cảng container lớn nhất nước, chiếm phần lớn sản lượng container xếp dỡ tàu tại khu vực TP Hồ Chí Minh. Đặc biệt, các khu vực cảng container nước sâu như Cái Mép và Lạch Huyện trong tương lai sẽ được đầu tư nạo vét luồng và trang thiết bị hiện đại để đón tàu lớn trên 15.000DWT.

Hệ thống cảng thủy nội địa phát triển nhanh phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh của chính doanh nghiệp.

Các cảng container tại Việt Nam đã phát triển đa dạng về quy mô và loại hình dịch vụ tại cảng. Biểu giá dịch vụ tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam có mức phí ưu đãi so với các cảng khác trong khu vực như cảng Singapore, Hong Kong...

Doanh nghiệp cảng Việt Nam học hỏi, ứng dụng CNTT hiện đại vào khai thác hàng container. Năng suất xếp dỡ từng bước được cải thiện, điển hình là cảng Cát Lái có năng suất trung bình cầu đạt trên 30 container/cầu/giờ.

#### **2.4.2. Hạn chế**

- *Khó khăn trong chính sách, quy định*

Mặc dù trong những năm gần đây, các doanh nghiệp cảng đã có nhiều chính sách ưu đãi dành cho hãng tàu nhằm gia tăng chất lượng dịch vụ và thời gian giải phóng tàu, giải phóng hàng hóa chưa đúng như cam kết với hãng tàu, khách hàng làm gia tăng thời gian, chi phí.

Các doanh nghiệp cảng nhằm thu hút khách hàng nên đã áp dụng mức phí xếp dỡ (THC) theo mức sàn trong quy định Thông tư 54/2018/TT-BGTVT. Mức phí này thấp hơn rất nhiều so với phí THC hãng tàu thu từ khách hàng xuất nhập khẩu, và so với các cảng trong khu vực Châu Á.

Hiện nay, có tình trạng phần lớn hàng xuất khẩu không hạ về cảng trước khi xếp

lên tàu mà được tập kết tại các bãi ngoài cảng chờ đến khi tàu vào và đưa thẳng ra cầu cảng để xếp lên tàu. Điều này làm lợi cho các hãng tàu nước ngoài, làm giảm năng suất bốc xếp của hệ thống cảng do phải chờ hàng, làm tăng thời gian tàu nằm bến, khó khăn trong công tác quản lý, giám sát của hải quan, tiềm ẩn rủi ro về an ninh an toàn cảng biển.

Các quy định, thủ tục hành chính chồng chéo, phức tạp, kiểm tra chuyên ngành chưa phù hợp với thực tiễn của hoạt động logistics khiến kéo dài thời gian giải phóng hàng, tồn đọng container tại bãi. Các hãng tàu thường làm việc khá cứng nhắc, thiếu linh động nên thời gian nhận hàng tại cảng thường bị kéo dài, phát sinh chi phí lưu kho bãi.

- *Hạn chế về hệ thống CNTT*

Hạ tầng CNTT cảng chưa thật ổn định. Thực trạng vẫn có nhiều sự cố xảy ra như rớt mạng, mất điện, server cũ... ảnh hưởng đến quá trình khai thác tàu. Hệ thống CNTT kết nối giao thông giữa tàu, sà lan, xe đầu kéo chưa đồng bộ.

Hệ thống camera giám sát còn nhiều lỗ hổng, hay gặp trục trặc làm giảm an toàn cho hàng hóa gửi tại cảng.

Bảo mật thông tin còn nhiều kẽ hở, dễ bị hacker tấn công nhân viên, khách hàng không có đủ kiến thức an toàn thông tin như: mở các đường dẫn, file, đính kèm email có đính virus; không cài chương trình diệt virus trên máy tính ...

- *Hạn chế về cơ sở hạ tầng giao thông*

Dù mạng lưới giao thông Việt Nam phát triển mạnh trong thời gian qua nhưng tình trạng ùn tắc và tai nạn giao thông vẫn diễn ra thường xuyên. Nhiều cảng nằm trong khu vực dân cư, do đó diện tích để xây dựng kho bãi, cầu cảng hẹp đồng thời hoạt động khai thác diễn ra không thuận lợi do có thể xuất hiện tình trạng ùn tắc giao thông, gây ô nhiễm môi trường trong đô thị. Điển hình như các tuyến đường dẫn đến cảng Cát Lái thường xuyên bị kẹt xe; nhiều xe lớn đi lại gây nguy hiểm, ô nhiễm cho khu dân cư gần cảng. Tại Cái Mép, tuyến đường Cao tốc Hồ Chí Minh – Long Thành – Dầu Giây mới đi vào hoạt động từ năm 2015 nhưng tình trạng kẹt xe trên cao tốc

vẫn hay diễn ra.

Đặc điểm của hệ thống giao thông cảng biển nước ta phần lớn các cảng biển của Việt Nam nằm sâu trong các cửa sông, chính vì vậy độ sâu của luồng tàu hạn chế, chiều rộng và bán kính quay trở tàu rất hạn chế do đó ảnh hưởng đến việc tiếp nhận các tàu lớn cập cảng. Đồng thời, do nước ta ở khu vực nhiệt đới gió mùa, thời tiết diễn biến phức tạp bất thường do đó các đợt gió mùa, bão, biển động diễn ra khá thường xuyên, khiến cho việc trợ giúp, lai dắt tàu vào cảng không thực hiện được quanh năm.

Hàng hóa đi Châu Âu, Châu Mỹ vẫn phải trung chuyển bằng tàu con (tàu feeder) đến cảng ở các nước khác để lên tàu mẹ, thay vì lên thẳng tàu mẹ tại Cái Mép, Lạch Huyện. Nguyên nhân do các tàu đi Châu Âu, Mỹ đều có kích cỡ lớn, khoảng trên 18.000 DWT. Trong khi đó luồng tàu vào Cái Mép, Lạch Huyện một số vị trí không được nạo vét để đạt độ sâu chuẩn tắc -15,5m; vì vậy các cảng nước sâu tại Việt Nam vẫn phụ thuộc nhiều vào thủy triều.

Hệ thống cảng thủy nội địa tuy phát triển nhanh nhưng chủ yếu là các cảng có quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh của chính doanh nghiệp đó, các cảng đầu mối số lượng còn hạn chế, chưa phát huy được vai trò là cảng đầu mối, lượng hàng thông qua thấp nên chỉ đáp ứng được một phần nhu cầu. Do nhu cầu bốc xếp hàng hóa bằng đường thủy nội địa gia tăng nên số lượng các cảng quy mô nhỏ tăng. Cảng loại này có chất lượng đầu tư rất thấp, quy mô thường nhỏ, khả năng kết nối giao thông hạn chế, tổ chức khai thác thiếu chuyên nghiệp, thiết bị xếp, dỡ hàng hóa tại các cảng nhìn chung còn lạc hậu, bốc xếp thủ công còn nhiều, thiếu các trang thiết bị bốc xếp chuyên dụng (hàng hạt, lương thực, hàng container, hàng bao kiện).

Vẫn chưa có một “liên kết vùng” rõ ràng giữa các địa phương và sự nhất quán trong quy hoạch phát triển của mỗi địa phương. Điển hình Các hãng tàu/đại lý tàu biển tập trung chủ yếu tại TP Hồ Chí Minh nên khi làm thủ tục cho tàu thuyền vào, rời/thủ tục xác nhận hàng hóa khu vực cảng biển tại Vũng Tàu phải mất nhiều thời gian di chuyển, đi lại làm thủ tục. Khách hàng muốn làm hàng tại Cái Mép – Thị Vải cũng khó khăn vì tại Cái Mép chưa có văn phòng đại diện các cơ quan kiểm tra chuyên

ngành như kiểm dịch động vật, thực vật, y tế, giám định chất lượng sản phẩm... vì vậy mỗi lần kiểm tra các đơn vị phải lấy mẫu sản phẩm gửi về các phòng thí nghiệm tại TP Hồ Chí Minh để thực hiện. Do đó doanh nghiệp phải đợi kết quả từ 3-5 ngày mới thông quan được hàng hoá. Mặt khác, còn thiếu các depot container rỗng gần cụm cảng Cái Mép, điều này không có lợi cho khách hàng khi giao nhận hàng trực tiếp tại Cái Mép nhưng không thể lấy container rỗng tại khu vực này mà phải lấy và trả container rỗng tại Tp. Hồ Chí Minh, Bình Dương, phát sinh chi phí khoảng 50% so với giao nhận hàng tại cảng Cát Lái.

Cùng với những thực trạng nêu trên, các nguyên nhân dưới đây sẽ tiềm ẩn các rủi ro thiệt hại mà các doanh nghiệp gặp phải trong chuỗi cung ứng tại cảng biển và các ICD khu vực:

- Ùn tắc giao thông, hàng hóa.
- Tai nạn giao thông hoặc phương tiện vận tải hư hỏng trên đường bộ.
- Phần mềm khai thác Cảng hoặc các ICD gặp trục trặc.
- Lượng nhiên liệu tiêu hao của phương tiện vận tải bị kẹt xe và chậm đưa nguyên liệu vào sản xuất sẽ gây thiệt hại cho Chủ hàng/một dây chuyền sản xuất.
- Sự chậm trễ ảnh hưởng đến hợp đồng xuất khẩu.
- Xung đột 2 luồng giao thông hàng hóa xuất nhập khẩu và luồng giao thông dân sinh, an ninh đô thị, dễ bị cô lập khi ách tắc giao thông.

Mạng lưới logistics đường sắt chưa phát triển, chiếm tỉ trọng nhỏ vì mặc dù chi phí vận chuyển đường sắt từ ga đến ga khá thấp nhưng chi phí vận chuyển trước ga đi và sau ga đến lại rất cao (do tại các ga không có hệ thống kho, bãi, các phương tiện xếp dỡ một cách đồng bộ...) làm gia tăng tổng giá thành logistics.

- *Hạn chế về trang thiết bị*

Trang thiết bị cảng (cầu, xe đầu kéo...) sử dụng nhiều năm để tiết kiệm chi phí vì vậy sẽ có hao mòn trong quá trình sử dụng.

Trên thực tế, cảng biển Việt Nam vẫn được xếp vào hàng yếu kém về chất lượng, lạc hậu về trình độ kỹ thuật công nghệ so với yêu cầu và các nước tiên tiến trong khu vực. Ngoại trừ một số cảng lớn, cảng mới được xây dựng và đưa vào khai thác gần

đây có trang thiết bị tương đối hiện đại; hầu hết các cảng container khác vẫn sử dụng các thiết bị bốc xếp thông thường, quản lý điều hành quá trình bốc xếp bảo quản giao nhận hàng hóa với kỹ thuật công nghệ lạc hậu nên năng suất xếp dỡ của các cảng Việt Nam rất thấp so với các cảng container lớn trong khu vực như Singapore, Hong Kong...

- *Hạn chế về nguồn nhân lực*

Mặc dù dân số nước ta đông, lực lượng lao động trẻ chất lượng cao, có kinh nghiệm trong khai thác, điều hành cảng, logistics vẫn còn hạn chế.

Thái độ và cách làm việc của nhân viên cảng khiến nhiều khách hàng, hãng tàu không hài lòng, làm giảm chất lượng dịch vụ của cảng. Tình trạng quan liêu vẫn diễn ra tại các doanh nghiệp cảng.

Nhiều nhân viên không được đào tạo bài bản, không tuân thủ nội quy của cảng như uống rượu bia trong giờ làm việc, không mang bảo hộ khi đi lại trong cảng gây mất an toàn...



## Sơ kết Chương 2

Trong chương này, tác giả đã giới thiệu khái quát quá trình hình thành và phát triển của doanh nghiệp cảng Việt Nam, giới thiệu sơ lược về hệ thống cảng biển Việt Nam. Tác giả đã sử dụng số liệu theo Báo cáo của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA). Có một số lưu ý về số liệu sản lượng container dùng để phân tích trong phần này như:

- Các cảng không phải hội viên của VPA sẽ không gửi báo cáo đầy đủ, phải thu thập từ các nguồn khác; hoặc có nguồn nhưng tổng sản lượng container sẽ không phân rõ theo loại hình xuất nhập khẩu.
- Thời điểm lấy báo cáo sản lượng khác nhau thì sản lượng có thể khác nhau vì trên hệ thống quản lí container của cảng, loại hình container xuất nhập khẩu luôn có sự thay đổi. Một số hãng chưa kết toán xong sản lượng với cảng tại thời điểm lấy số liệu của tháng đó. Tuy nhiên, chênh lệch sản lượng không nhiều và được cộng dồn vào tháng sau.

Tác giả đã cố gắng thu thập để đưa ra con số chính xác nhất dựa trên Báo cáo của VPA để tiến hành phân tích sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020, phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam và đánh giá thực trạng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam giai đoạn từ năm 2016 -2020 nhằm đưa ra một số thành tựu đạt được cũng như một số hạn chế cần khắc phục trong thời gian tới.

### **CHƯƠNG 3: MỘT SỐ GIẢI PHÁP NHẪM GIA TĂNG SẢN LƯỢNG CONTAINER THÔNG QUA TẠI CÁC DOANH NGHIỆP CẢNG**

#### **3.1. Triển vọng gia tăng sản lượng container thông qua của các doanh nghiệp cảng Việt Nam**

##### **3.1.1. Cơ hội**

Ngành cảng biển & logistics được kỳ vọng có nhiều diễn biến tích cực trong những năm tới nhờ kỳ vọng vào tăng trưởng thương mại của Việt Nam, do tác động tích cực của các hiệp định FTA mới ký kết như EVFTA và RCEP; và kỳ vọng tăng trưởng dòng vốn FDI nhờ làn sóng đa dạng hóa chuỗi cung ứng và sản xuất ra khỏi Trung Quốc. Thương mại sẽ bị ảnh hưởng tiêu cực bởi nhu cầu toàn cầu giảm. Tuy nhiên, do ít chịu ảnh hưởng bởi COVID-19 hơn nhiều nước xuất khẩu khác, Việt Nam được hưởng lợi từ chuỗi sản xuất khỏe mạnh. Dự báo sản lượng container nội địa của Công ty CK SSI trong những năm tới sẽ tăng 20,6% so với năm trước.

Để thực hiện được các cam kết về thể chế và hàng rào phi thuế quan theo yêu cầu của EVFTA, chính phủ Việt Nam sẽ phải tiến hành cải cách thủ tục hành chính như thủ tục hải quan, thủ tục kiểm tra chuyên ngành... Nhờ đó có thể cải thiện đáng kể nhiều hoạt động logistics, bao gồm cả dịch vụ vận tải và hỗ trợ vận tải, trong đó có vận tải biển.

Cơ hội giảm chi phí đầu tư cơ sở hạ tầng vận tải biển: EU luôn là một nguồn cung cấp chất lượng cao cho các loại phương tiện vận tải, máy móc, thiết bị, công nghệ phục vụ hoạt động logistics. Do đó, những cam kết xóa bỏ thuế quan của Việt Nam cho các loại phương tiện, thiết bị nhập khẩu từ EU là cơ hội để doanh nghiệp vận tải biển có thể tiết kiệm chi phí đầu tư cơ sở hạ tầng cung ứng dịch vụ logistics và cải thiện năng lực công nghệ.

Cơ hội thu hút đầu tư từ EU vào lĩnh vực vận tải biển: Việc mở cửa rộng hơn thị trường dịch vụ vận tải biển trong khuôn khổ EVFTA sẽ thúc đẩy các công ty logistics EU đầu tư vào thị trường Việt Nam. Khi liên doanh với các đối tác EU, những nhà cung cấp dịch vụ vận tải biển Việt Nam sẽ tận dụng được kinh nghiệm, kỹ năng quản trị, nguồn vốn, mạng lưới sẵn có của đối tác. Đây là cơ hội lớn để các doanh nghiệp vận tải biển của Việt Nam phát triển trong tương lai.

Nhu cầu về tàu chở dầu (tanker) và tàu chở hàng rời (bulk) bị ảnh hưởng nặng nề bởi COVID-19. Do đó, nhu cầu về tàu container tăng mạnh.

Xuất khẩu của Việt Nam được hưởng lợi từ tiêu dùng toàn cầu phục hồi; các hiệp định FTA mới có hiệu lực; và kỳ vọng tăng trưởng dòng vốn FDI nhờ làn sóng đa dạng hóa chuỗi sản xuất ra khỏi Trung Quốc.

Các cảng container nước sâu sẽ tiếp tục là điểm sáng của ngành. Việc mở rộng cảng tại hai khu vực cảng biển nước sâu Cái Mép - Thị Vải và Lạch Huyện sẽ thu hút tàu mẹ cập cảng Việt Nam thay vì các cảng trung chuyển tập trung trong khu vực như Singapore và Hong Kong. Do đó, tăng trưởng sản lượng sẽ duy trì ở mức cao 15-20% tại hai khu vực này.

### **3.1.2. Thách thức**

Dịch Covid-19 còn diễn biến phức tạp và khó được kiểm soát hoàn toàn trong năm 2021. Điều này làm ảnh hưởng nghiêm trọng đến thương mại toàn cầu. Bên cạnh đó, các nhân tố khác tác động đến xu hướng tiếp tục tăng trưởng chậm lại và kìm hãm sự phục hồi của kinh tế, thương mại toàn cầu trong một vài năm tới, đó là: Sự già hóa dân số thế giới, khả năng tạo việc làm giảm, xu hướng năng suất thấp, kinh tế Trung Quốc giảm tốc do số nợ cao và tái cân bằng đầu tư quá mức, căng thẳng thương mại giữa các nước lớn dẫn đến các điều kiện tài chính chặt chẽ hơn và giá cả hàng hóa thấp ở các nền kinh tế thị trường mới nổi, tác động của biến đổi khí hậu...

Một hệ quả khác của dịch Covid-19 là dẫn đến tình trạng khan hiếm vỏ container rỗng tại Châu Á từ cuối năm 2020 khi nhu cầu nhập khẩu của các quốc gia tại Châu Âu, Mỹ tăng cao, nhiều hãng tàu gặp khó khăn trong việc vận chuyển container rỗng trở về Châu Á để đáp ứng nhu cầu vận chuyển. Điều này khiến giá cước vận chuyển container tại Châu Á, trong đó có Việt Nam tăng rất cao.

Cầu và cung tăng đã thúc đẩy lĩnh vực logistics thành lập các cơ sở mới. Theo CBRE, diện tích kho ước ở miền Bắc tăng 25% và ở miền Nam tăng 28% trong năm 2020, với giá thuê tăng từ 5% - 10% so với cùng kỳ. Do đó, ngành này còn khá phân mảnh và cạnh tranh cao.

Căng thẳng chiến tranh thương mại Mỹ - Trung nổ ra từ tháng 7/2018, bắt đầu bằng việc Mỹ tiến hành cuộc điều tra về các hoạt động thương mại và thực hiện quyền

sở hữu trí tuệ của Trung Quốc, đến thời điểm hiện tại, căng thẳng thương mại mặc dù hạ nhiệt nhưng cuộc chiến thương mại chưa có dấu hiệu kết thúc.

Sự gia tăng căng thẳng chính trị kéo dài ở các khu vực Trung Đông, Châu Á và sự bất ổn chính sách gia tăng ở Châu Âu và Mỹ, căng thẳng thương mại Hàn Quốc và Nhật Bản tiếp tục diễn biến phức tạp.

Các gói kích thích chính sách được triển khai ở một số nền kinh tế lớn sẽ giúp ngăn chặn sự sụt giảm mạnh hơn trong tăng trưởng GDP toàn cầu và hạn chế mức suy giảm sâu của thương mại toàn cầu trong thời gian tới. Tuy nhiên, hiệu quả của các biện pháp kích thích kinh tế vĩ mô tại thời điểm hiện tại là không chắc chắn.

### **3.2. Định hướng gia tăng sản lượng container thông qua của các doanh nghiệp cảng Việt Nam**

Khối lượng hàng container thông qua của các doanh nghiệp cảng Việt Nam đảm nhận đến năm 2030 tăng gấp 1,5-2 lần so với năm 2020; số lượng khách hàng năm 2030 tăng 1,5 lần so với năm 2020.

Nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu khách hàng, nâng cao thị phần và gia tăng sản lượng container thông qua đạt 15-20%.

Phát triển đội tàu biển theo hướng hiện đại, chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng (tàu container, hàng rời, dầu...) và tàu trọng tải lớn.

Từng bước trẻ hóa đội tàu biển Việt Nam đến năm 2025 đạt độ tuổi bình quân 12 năm.

Nâng cấp, đầu tư chiều sâu, phát huy hết công suất, hiệu quả của các cảng hiện hữu, cần tập trung vào việc xây dựng cảng trung chuyển quốc tế, cảng cửa ngõ quốc tế tại các vùng kinh tế trọng điểm, một số cảng nước sâu chuyên dụng xếp dỡ container, than quặng và dầu quy mô lớn, trang thiết bị hiện đại...

Cải thiện và gia tăng tốc độ làm hàng nhằm giảm chi phí của tàu làm hàng cũng như năng suất làm việc của cảng.

Ứng dụng và hiện đại hoá hệ thống CNTT và EDI trong lĩnh vực Hàng hải, đặc biệt là trong quản lý và khai thác sản lượng container thông qua.

### **3.3. Một số giải pháp nhằm gia tăng sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng**

#### **3.3.1. Giải pháp về chính sách**

Chú trọng phát triển chất lượng dịch vụ, hỗ trợ cho khách hàng khi đến làm hàng tại cảng. Cải thiện, tạo môi trường làm việc thân thiện khi tiếp xúc với khách hàng. Lên kế hoạch làm hàng đáp ứng yêu cầu và cam kết đối với hãng tàu.

Tăng cường quản lý, điều tiết của các cơ quan quản lý Nhà nước và địa phương thông qua cơ chế giá cả (phí, lệ phí, biểu giá...) để hạn chế những bất cập của thị trường. Đề xuất các ban ngành, cơ quan nên có các cuộc họp tháo dỡ vướng mắc của khách hàng đối với quy định, chính sách cảng, Hải quan, Nhà nước, hãng tàu.

Khuyến khích các doanh nghiệp, các thành phần kinh tế tham gia hình thành một số tuyến, trục vận tải biển nội địa sử dụng tàu cỡ lớn để hạ giá thành vận chuyển (unit cost), kết nối với các cảng nước sâu. Bên cạnh đó, có các chính sách ưu đãi đối với hãng tàu nội địa và chủ hàng hóa về:

- Các loại phí, lệ phí về (cầu bến, hoa tiêu, tàu lai, an toàn...) đối với các tuyến vận tải biển nội địa.
- Ưu đãi tín dụng cho đầu tư phát triển đội tàu vận tải nội địa cả về lãi suất và thời hạn vay vốn.
- Các ưu đãi về thuế; giá mua nhiên liệu trong nước.
- Tiếp tục hạn chế sự tham gia của tàu biển nước ngoài vào thị trường này.
- Duy trì kiểm soát tải trọng đối với vận tải hàng hóa bằng đường bộ.
- Có các chính sách ưu đãi đối với hàng hóa vận chuyển bằng đường biển trong quá trình lưu thông nội địa nhằm khuyến khích và điều tiết lượng hàng vận chuyển trên các cung đường dài dọc trục Bắc - Nam chuyển sang vận tải bằng đường biển...

Để đáp ứng nhu cầu khai thác ngày càng cao và khai thác tối đa các cầu tàu tại các doanh nghiệp cảng cùng với lượng chủ hàng vào làm hàng tại bãi. Các doanh nghiệp cảng cần quy hoạch lại kho bãi và quy định cụ thể vị trí bốc xếp hàng hóa, ... nhằm tận dụng tối đa điều kiện cầu cảng và cơ sở vật chất để gia tăng sản lượng

container thông qua. Container cũng phải được quy hoạch theo trọng lượng để thuận tiện trong quá trình xuất tàu: dưới 10 tấn (hàng nhẹ), từ 10 – 20 tấn (hàng trung bình), trên 20 tấn (hàng nặng). Như vậy khi xuất tàu thì việc làm hàng sẽ rất thuận tiện, không phải đảo chuyển, tránh được việc xếp lẫn lộn các chủng loại, kích thước, chủ khai thác...

Chú trọng nghiên cứu thị trường, đối thủ cạnh tranh, khách hàng, gia tăng chiết khấu, giảm chi phí nhằm thu hút khách hàng, nâng cao chất lượng dịch vụ, đáp ứng nhu cầu khách hàng, nâng cao thị phần và gia tăng sản lượng container thông qua.

Doanh nghiệp cảng, Hải quan, hãng tàu tạo cơ chế, điều kiện thuận lợi hơn để các chủ hàng có thể làm thủ tục thông quan nhận hàng khác cửa khẩu (đặc biệt vào các dịp hàng hóa cao điểm nếu tàu không thể cập cảng dự kiến mà phải chuyển cập cảng khác...)

### **3.3.2. Giải pháp về công nghệ**

Ứng dụng CNTT trong kết nối hệ thống giao thông, sớm hoàn thiện bản đồ số, tích hợp giới hạn tốc độ ở biển báo cho hệ thống giao thông đường bộ cả nước, triển khai giải pháp giám sát phương tiện bằng CNTT. Hoàn thiện hệ thống quản lý container thời gian thực PL-TOS và hệ thống định vị vị trí DGPS của cảng.

- Hiện hệ thống định vị vị trí DGPS mới được lắp đặt trên 04 giàn cầu bánh lốp RTG 01, 02, 03, 04 và 08 xe chụp container RS 01, 02, 03, 04, 05, 08, 09, 10. 02 xe nâng vỏ E1 và E2 được lắp đặt máy tính xách tay kết nối với hệ thống wifi của cảng nhưng lại không kèm hệ thống định vị DGPS. Điều này dẫn tới hệ quả container vỏ hạ tại bãi không có vị trí chính xác, chỉ được ghi nhận theo một khu vực xếp container vỏ. Lái xe vào lấy vỏ hàng chủ hàng tới lấy vỏ đóng hàng trong cảng đều gặp khó khăn và tốn thêm thời gian cho việc tìm vị trí thực của container vỏ trên bãi. Bộ phận giao nhận – kho hàng cũng không nắm được vị trí cụ thể của container vỏ, mất thêm thời gian tra duyệt vị trí thật trước khi xuất tàu và dễ xảy ra sai sót nếu lái xe vỏ đảo chuyển vỏ sau khi giao nhận vừa tra duyệt vị trí.
- Chính vì vậy, việc áp dụng hệ thống định vị vị trí DGPS cho xe nâng vỏ là hết

sức cần thiết. Nó sẽ giúp giảm thời gian lấy vỏ của chủ hàng vào cảng, giảm thời gian xuất container vỏ lên tàu của cả quy trình đồng thời tăng tính chính xác, giảm bớt sai sót của xe nâng vỏ trong bãi container vỏ.

Xử lý kịp thời các sự cố về mất điện, rớt mạng... bằng cách trang bị máy phát điện dự phòng; nâng cấp hệ thống phần cứng, wifi, mạng, camera giám sát, an ninh mạng để luôn duy trì hoạt động khai thác cảng:

- Trang thiết bị phần cứng là công cụ đặc lực để phòng điều độ và giao nhận kiểm soát tình hình hoạt động của tàu, bãi. Hiện tại, trang thiết bị trong cảng đã đáp ứng đa số nhu cầu công việc. Do đặc thù môi trường cảng biển nên thời tiết khí hậu khắc nghiệt do vậy phương tiện công nghệ thông tin có tuổi thọ thấp hơn ở môi trường khác. Cho nên thường xuyên bảo dưỡng, sửa chữa để đảm bảo yêu cầu phục vụ sản xuất.
- Hệ thống wifi tại cảng là dụng cụ chủ yếu để kết nối những hoạt động xếp dỡ diễn ra trong bãi với hệ thống quản lý container. Để đảm bảo kết nối dữ liệu giữa các bộ phận, các doanh nghiệp cảng cần kết hợp với các công ty công nghệ thông tin nâng cấp chất lượng dịch vụ đường truyền cáp quang tốt hơn nữa. Ngoài ra lắp đặt thêm đường truyền wifi dự phòng nhằm đảm bảo khi xảy ra đường truyền cáp quang bị đứt.
- Nâng cấp hệ thống camera giám sát nhằm tránh trường hợp nhân viên điều độ không thể nắm bắt tình hình cụ thể nếu không ra thực tế, làm giảm khả năng kiểm soát tiến độ, quy trình làm việc, dẫn tới giảm năng suất của cảng.
- Tăng cường bảo mật thông tin, cài đặt chương trình diệt virus, cập nhật tường lửa thường xuyên. Hướng dẫn nhân viên, khách hàng không truy cập vào các đường dẫn, tài liệu khả nghi.

Tùy thuộc vào khả năng tài chính của mỗi công ty có thể đầu tư sửa chữa hoặc mua mới các trang bị hiện đại để đưa vào sử dụng nhằm giảm thiểu thời gian làm hàng và giữ an toàn cho hàng hoá. Để quản lý điều hành xếp dỡ và giao nhận container, các doanh nghiệp cảng nên đưa vào sử dụng phần mềm F.CMS - phần mềm quản lý điều hành xếp dỡ và giao nhận container. F.CMS (FBsoft – Container Management System) là sản phẩm phần mềm quản lý xếp dỡ giao nhận container.

Quản lý toàn bộ quy trình hoạt động sản xuất kinh doanh tại các cảng chuyên dụng container, ICD container, sửa chữa container và hoạt động giao nhận ngoại thương của các đại lý, hãng tàu kinh doanh vận chuyển container.

- **Mục tiêu**

Thiết lập hệ thống thông tin nhất quán, xuyên suốt từ hiện trường sản xuất đến các nhà điều hành, quản lý và lãnh đạo.

Lập kế hoạch và thực hiện khai thác container theo chu trình khép kín từ khâu giao nhận với tàu, điều hành xếp dỡ container tại bãi đến khâu giao nhận với khách hàng.

Kiểm soát đánh giá và sử dụng hiệu quả nguồn lực phục vụ khai thác container.

Giao dịch điện tử (EDI) với hệ thống thông tin Hàng hải trong nước và quốc tế.

- **Đặc điểm**

Phần mềm quản lý điều hành xếp dỡ & giao nhận container (F.CMS) được thiết kế trên mô hình Client/Server:

- + Giải quyết vấn đề cơ sở dữ liệu lớn.
- + Máy tính chủ (Server): Windows Server 2K
- + Database server: SQL Server 2K
- + Các trạm làm việc (Workstation): Windows XP/2K

Tính chính xác, nhanh chóng và đồng bộ:

- + Các máy trạm triển khai tại các bãi chức năng hoạt động trên phạm vi toàn cảng.
- + Số liệu container luân chuyển từ khi nhập tàu, xuất nhập giữa các bãi trong cảng cho đến khi xuất ra khỏi cảng tuân theo quy trình logic các phương án tác nghiệp hoạt động mang tính chính xác, tức thời.
- + Các báo cáo, thống kê nhanh chóng, kịp thời tại mọi thời điểm và mang tính chính xác cao nhằm nắm bắt tình hình sản xuất kinh doanh và tránh thất thu cho cảng.



Tính phân cấp, bảo mật cao:

- + Phân quyền cho mỗi người sử dụng trên từng chức năng của hệ thống.
- + Ghi nhận, theo dõi lịch sử cập nhật số liệu.

An toàn dữ liệu:

- + Tiện ích Backup Restore Database tự động theo lịch hẹn.
- + Tự động cất số liệu lịch sử theo quy định đặt ra để tăng khả năng truy cập.
- + Có nhật ký an ninh theo dõi mọi hoạt động thao tác trên cơ sở dữ liệu.

- **Chức năng**

Các thông tin quản lý và thống kê chủ yếu: Tàu, Hãng tàu, Số container, Kích cỡ (20' - 40' - 45'), Trạng thái (Hàng/Rỗng), Số Seal/Số niêm chì Hải Quan, Số vận đơn, Chủ hàng, Chung loại hàng hóa, Phương thức giao nhận.

Quản lý container nhập tàu: Quản lý container nhập từ tàu, nhập từ cảng khác, hạ về bãi, theo dõi vị trí, kiểm hóa, rút hàng, giao nhận container.

Quản lý container xuất tàu: Quản lý container hạ bãi chờ xuất, đóng hàng xuất tại bãi, lập kế hoạch xuất tàu, chuyển container đi cảng khác, theo dõi vị trí, thanh lý hải quan, tình hình xuất tàu

Quản lý container rỗng: Nhập hạ rỗng, chuyển bãi nội bộ, cấp giao rỗng, xuất rỗng cho khách hàng, cảng khác.

Quản lý thông tin tồn bãi: Tồn theo bãi, hãng tàu, chung loại, thời gian lưu bãi

Quản lý bãi container: Tình hình luân chuyển container, điều hành xếp dỡ, quản lý sản lượng, quản lý đầy đủ, chặt chẽ các thông tin về container theo từng phương án tác nghiệp xuyên suốt trong toàn bộ quá trình nhập vào cảng, luân chuyển trong cảng cho đến khi xuất ra khỏi cảng.

Quản lý báo giá sửa chữa container: Theo dõi tình trạng hư hỏng container, lập hạch toán chi phí sửa chữa, tình trạng đồng ý cho sửa chữa. Theo dõi tiến độ và thanh quyết toán chi phí sửa chữa.

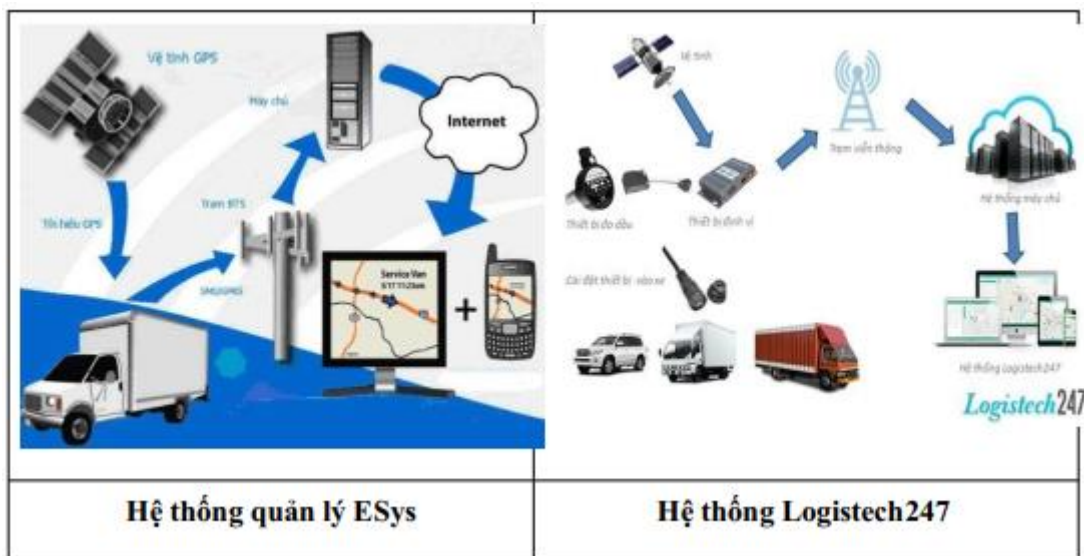
Quản lý thông tin hải quan: Khai báo hàng nhập, thanh lý hàng xuất, đối chiếu

số liệu với bộ phận khai thác hàng xuất nhập khẩu của hãng tàu.

Quản lý vị trí container bằng thiết bị máy tính cầm tay (Handheld computer): Cập nhật trực tuyến vị trí container tại hiện trường bãi, cầu tàu về trung tâm dữ liệu server của văn phòng. Xem số số liệu, báo cáo về container trên Handheld computer

Giao tiếp dữ liệu bằng EDI: Cung cấp công cụ thiết lập định dạng EDI, tự động kết xuất dữ liệu thành định dạng file EDI theo tiêu chuẩn quốc tế để giao dịch với các đối tác như: Container Gate in/Gate out, discharge/loading.

Bên cạnh đó, các Công ty nên sử dụng một hệ thống quản lý phương tiện vận tải, kho hàng. Ví dụ như hệ thống quản lý phương tiện vận tải – ESys hoặc hệ thống giám sát hành trình Logistech247. Với những hệ thống tiên tiến này công ty có thể an tâm và điều hành được hệ thống vận tải của mình, giảm thiểu được nhiều rủi ro trong việc chuyên chở, thể hiện sự chuyên môn hóa với công nghệ cao, nâng tầm với các Forwarder trong nước và trên thế giới.



**Hình 3.1. Hệ thống quản lý phương tiện vận tải – ESys và hệ thống giám sát hành trình Logistech247**

*Nguồn: Tác giả tổng hợp và đề xuất*

Đối với kho bãi nên sử dụng mã vạch - RFID hoặc phần mềm Logistics Scandit. Kho hệ thống quản lý thường sử dụng công nghệ AutoID Data Capture (AIDC) chẳng

hạn như máy quét mã vạch, máy tính di động (máy kiểm kho), mạng LAN không dây và có khả năng nhận dạng tần số vô tuyến (RFID) để theo dõi hiệu quả dòng chảy của sản phẩm. Kho hệ thống quản lý có thể được đứng một mình trong hệ thống hoặc các module của một hệ thống ERP hệ thống hoặc thực hiện chuỗi cung ứng bộ. Mục đích chính của một WMS là kiểm soát sự chuyển động và lưu trữ các tài liệu trong một nhà kho.

Sử dụng phần mềm Item Tracking - hoặc Tracking number hoặc sử dụng ứng dụng Co-pilot trên android của điện thoại di động để theo dõi, định vị, dẫn đường và quan sát hàng hóa, bưu kiện. Theo dõi hàng hóa và bưu kiện trong các quá trình giao nhận nội bộ và quốc tế, được ứng dụng trong các ngành bưu điện, vận chuyển hàng hóa Container đường biển, vận tải nội địa, vận tải quốc tế, trong các công ty chuyển phát nhanh toàn cầu, mã vạch cho phép người sử dụng dịch vụ kiểm tra xem hiện tại các bưu kiện của họ gửi đang được xử lý ra sao? Đã đến địa điểm nào? Bao lâu thì tới nơi?

Tối ưu hóa hàng tồn kho dựa trên điện toán đám mây. (Phần mềm ứng dụng di động The Easy stock). Công cụ có hệ thống hạn chế truy cập từ các địa điểm kho để giảm thiểu chi phí trong khi tối đa hóa sự có sẵn của các mặt hàng có lợi nhuận cao. Đây là một trong những công cụ Logistics trực tuyến cần thiết có thể giúp các nhà quản lý dự báo, lập kế hoạch kiểm kê và ngân sách cho các nguồn lực sẵn có. Ứng dụng kiểm soát lao động hàng ngày trong Logistics: ứng dụng Web fleet của Android sẽ kiểm soát hoạt động hàng ngày của người lao động. Ứng dụng này có thể truy cập thông qua trình duyệt Web: kiểm soát thông qua điện thoại hoặc máy tính xách tay ở bất cứ đâu, giúp theo dõi hoạt động hàng ngày 24/24 giờ để đảm bảo độ tin cậy của lực lượng lao động và hiệu quả hoạt động trong kinh doanh.

### **3.3.3. Giải pháp về cơ sở hạ tầng giao thông**

Duy tu nạo vét luồng thường xuyên để đạt độ sâu chuẩn tắc đón tiếp tàu container an toàn, tăng tính ổn định khi đón các tàu có trọng tải lớn và hạn chế sự phụ thuộc vào thủy triều.

Đầu tư, khai thác có hiệu quả các cảng biển như: nâng cấp, cải tạo, nạo vét cầu tàu để cho các tàu lớn vào được đồng thời phải xây đê chắn sóng, chắn cát.

Thành lập thêm các văn phòng đại diện của hãng tàu, các cơ quan kiểm tra chuyên ngành (kiểm dịch, thực vật, y tế, giám định chất lượng...) xung quanh những khu vực cảng có sản lượng container thông qua lớn như Cái Mép – Thị Vải.

Khuyến khích đầu tư phát triển hệ thống ICD, kho bãi, cảng thủy nội địa và mạng lưới giao thông đường thủy nội địa, đường bộ, đường sắt nhằm kết nối đến các cảng nước sâu, phát huy tối đa tính hệ thống, tính tổng thể của mạng lưới logistics nội địa. Theo đó:

- Ưu tiên kết nối giữa các bến cảng hiện có tại Cái Mép, Hiệp Phước với Bình Dương, Đồng Nai và đồng bằng sông Cửu Long; giữa Lạch Huyện với khu vực Hà Nội, Bắc Ninh, Bắc Giang, Hà Nam, Vĩnh Phúc, Việt Trì.
- Tại Lạch Huyện, để tăng cường khả năng kết nối, ngoài tuyến đường bộ qua cầu Tân Vũ, cao tốc 5B và tuyến đường thủy nội địa, các bộ ngành xem xét, phát triển trung tâm logistics hoặc ga gom hàng hóa tại Đình Vũ và khu vực Hà Nội, đồng thời phát triển tuyến đường sắt tải trọng lớn kết nối hai trung tâm này. Tại Cái Mép, nghiên cứu phát triển trung tâm logistics nhằm chuyên tiếp hàng hóa bằng sà lan và đường bộ; nâng cao năng lực các tuyến đường bộ kết nối các bến cảng tại Cái Mép với khu vực Đồng Nai, TP HCM, Bình Dương. Các trung tâm này cần được ưu tiên quỹ đất tại các vị trí đắc địa, thuận lợi cho kết nối hiệu quả bằng các phương thức vận tải khác nhau, công nghệ quản lý hiện đại.
- Nghiên cứu, phát triển hệ thống quản lý cảng, bến thủy nội địa, ICD có thể áp dụng chung trên toàn quốc, tương thích với các phần mềm (TOS) của các cảng để nâng cao hiệu quả quản lý, kết nối.
- Đối với hệ thống đường thủy nội địa ở phía Bắc, đề nghị các bộ ngành xem xét nạo vét luồng lạch tuyến Việt Trì - Hải Phòng để sà lan có thể chuyên chở khối lượng hàng hóa lớn hơn, đồng thời cũng để hạn chế việc sà lan bị mắc cạn khi lưu thông vào mùa khô (các điểm hay bị mắc cạn gồm Bá Giang – Đan Phượng – Hà Nội; cảng Sơn Tây – Hà Nội), nâng cấp cầu Cầu Đuống (chiều cao tĩnh không) để đảm bảo an toàn lưu thông vào mùa lũ.
- Đối với hệ thống đường thủy nội địa phía Nam, đề nghị xem xét, nâng cấp tuyến luồng đường thủy nội địa giữa TP HCM và Cần Thơ, kênh Chợ Gạo;

tuyến luồng đường thủy nội địa giữa Cái Mép và TP HCM, giữa TP HCM với Đồng Nai, Bình Dương.

Giảm thiểu các rủi ro và hỗ trợ doanh nghiệp kinh doanh hiệu quả cũng như giảm ùn tắc giao thông và kết nối hàng hóa giữa các bến cảng tại khu vực bằng cách:

- Doanh nghiệp cảng chủ động nghiên cứu phương án điều tiết hàng hóa tại bến cảng để giao cho khách hàng theo khung giờ phù hợp trong ngày, tuần đảm bảo tránh ùn tắc giao thông tại khu vực.
- Xem xét hạn chế hàng rời giao nhận tại kho CFS hoặc di chuyển ra vị trí thuận lợi hơn ở bên ngoài khu vực hàng container để giảm ùn tắc xe tại cảng.
- Các doanh nghiệp cảng tổ chức các buổi tiếp xúc các chủ hàng có hàng xuất nhập khẩu sử dụng các phương thức vận chuyển hàng hóa thuận tiện tại cảng.
- Các cơ quan quản lý tại địa phương rà soát giải tỏa các bến bãi sang tải trái phép, depot được lập không đúng với chức năng theo quy hoạch.
- Lực lượng cảnh sát, thanh tra giao thông duy trì nhân lực điều tiết giao thông 24/24h tại các điểm giao cắt (đặc biệt là các khung giờ cao điểm) và xử lý nghiêm các phương tiện dừng, đậu sai quy định. Tổ chức giao thông, phân luồng cho các phương tiện hoạt động tránh không gây xung đột, xem xét có khu vực cho các xe ô tô vào chờ giao nhận hàng tránh tình trạng xe ô tô nằm chờ trên đường gây cản trở giao thông.
- Xem xét xây dựng, ban hành cơ chế chính sách “liên kết vùng” rõ ràng giữa các địa phương nhằm điều tiết lượng hàng hóa qua khu vực các bến cảng trong nhóm được hiệu quả và tận dụng tối đa thế mạnh của mỗi địa phương.

Triển khai nâng cấp, xây dựng mới cơ sở hạ tầng logistics đường sắt như kho, bãi, trung tâm phân phối, trang thiết bị xếp dỡ khu vực lân cận các ga tàu để nhanh chóng khắc phục các yếu điểm, nâng cao sức cạnh tranh của vận tải đường sắt trong chuỗi vận tải đa phương thức.

Ngoài ra, các cơ quan quản lý nhà nước tại địa phương và các Bộ, ngành cần vào cuộc mạnh mẽ hơn nữa để thực hiện điều tiết hàng hóa hài hòa với phát triển các bến cảng biển gắn với việc kết nối đồng bộ hạ tầng đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, tạo động lực thúc đẩy phát triển các khu kinh tế, khu công nghiệp lớn.

### 3.3.4. Giải pháp về trang thiết bị

Kiểm tra, bảo trì, sửa chữa định kì các trang thiết bị, máy móc trong cảng nhằm đảm bảo nhu cầu sử dụng hiệu quả của các trang thiết bị, máy móc này. Giảm thiểu mức độ hao mòn, hư hỏng trong quá trình sử dụng.

Quy định rõ trách nhiệm cá nhân cũng như các bộ phận, phòng ban trong doanh nghiệp cảng về giữ gìn và bảo vệ trang thiết bị, máy móc tại công ty.

Tập trung đầu tư vào các trang thiết bị mới và hiện đại, các thiết bị xếp dỡ container, ... nhằm gia tăng, cải thiện tốc độ làm hàng và giảm thời gian chờ như:

#### *Cầu giàn xếp dỡ (Ship to Shore gantry crane)*



#### *Cầu khung bánh lốp (RTG - Rubber Tyred Gantry)*





*Xe nâng (Reach Stacker)*



Xe nâng container hàng (loại chụp nóc)  
*Container Reach-stacker (with top-lift spreader)*



Xe nâng container hàng (loại chụp nóc)  
*Loaded container handler (with top-lift spreader)*



Xe nâng vỏ container (loại chụp nóc)  
*Empty container handler  
(with side-lift spreader)*



Xe nâng vỏ container (loại kẹp cạnh)  
*Empty container reach-stacker  
(with side-lift spreader)*



Xe nâng phổ thông (nâng đáy)  
*Container forklift truck*



Xe nâng container (bên trong)  
*Container straddle carrier*

### *Ngáng cầu (spreader)*



Ngáng nâng container tự động

*Telescopic container spreader*

Việc không ngừng đầu tư và áp dụng cơ sở vật chất kỹ thuật hiện đại vào hoạt động sản xuất kinh doanh sẽ làm gia tăng chất lượng dịch vụ và phục vụ khách cách tối đa, làm gia tăng sản lượng hàng container.

#### **3.3.5. Giải pháp về nhân lực**

Thường xuyên bồi dưỡng, nâng cao đào tạo kiến thức chuyên môn nghiệp vụ và kỹ năng cho cán bộ công nhân, viên chức và đội ngũ trực tiếp phục vụ khách hàng, tài trợ cho các cán bộ công nhân viên có năng lực tham gia các khóa học ở nước ngoài để nâng cao kỹ năng và trình độ chuyên môn nghiệp vụ. Bố trí nhân viên tham gia công tác nước ngoài, học hỏi kỹ năng khai thác và điều hành cảng từ các nước tiên tiến trong khu vực.

Nâng cao ý thức cạnh tranh cho cán bộ công nhân viên bằng các chương trình thi đua, khen thưởng trong lao động... để tăng năng suất lao động và hiệu quả làm việc, đồng thời có mức lương, thưởng hấp dẫn để thu hút nhân lực có chuyên môn giỏi, giàu kinh nghiệm.

Khi bố trí nhân viên cần chú ý đến các yếu tố hình thành nên phẩm chất và trình độ chuyên môn của nhân viên bởi vì việc bố trí đúng người, đúng việc sẽ tạo ra sự yêu thích lao động và sự say mê trong công việc, từ đó tạo hiệu quả làm việc cao.



Chú trọng đến phát triển nguồn nhân lực trẻ bằng cách công ty có thể tuyển chọn, đầu tư ngay cho các sinh viên đang theo học các chuyên ngành ngoại thương, thương mại, vận tải biển, quản trị kinh doanh tại các trường đại học thông qua việc tổ chức ngày hội việc làm tại các trường, buổi tham quan thực tế tại công ty hay tuyển thực tập sinh để đào tạo những nhân viên tiềm năng, khơi gợi niềm đam mê với ngành Logistics cho các sinh viên này bởi nguồn nhân lực trẻ có lợi thế được tiếp cận với tri thức mới, có khả năng nhạy bén với ngoại ngữ, CNTT.

Đối với những cá nhân có thái độ tiêu cực trong quá trình làm việc cần có biện pháp cảnh cáo, xử phạt để không tiếp diễn.

### **3.3.6. Giải pháp về nguồn hàng**

Năm 2019-2020, doanh nghiệp Việt Nam bị ảnh hưởng nhiều bởi đại dịch Covid, gây ảnh hưởng đến nguồn hàng hóa XNK. Vì vậy, cần ưu tiên các hoạt động xúc tiến xuất khẩu và các thị trường xuất khẩu sớm khôi phục sau đại dịch nhằm thúc đẩy XNK. Nhà nước Việt Nam cần đưa ra nhiều chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vừa và nhỏ trong thời gian dịch bệnh, ví dụ gần đây nhất là Nghị định 114/2020/NĐ-CP hướng dẫn giảm 30% thuế TNDN năm 2020.

Doanh nghiệp trong nước tận dụng tối đa lợi thế từ các Hiệp định thương mại tự do (FTA) mà Việt Nam đã tham gia ký kết; nắm bắt thông tin thị trường và cảnh báo sớm các vấn đề phát sinh ảnh hưởng đến lượng hàng XNK của Việt Nam như sự thay đổi chính sách của nước nhập khẩu, các rào cản kỹ thuật, rủi ro trong thanh toán.

Bên cạnh hoạt động tuyên truyền, phổ biến về các FTA và cách thức tận dụng các FTA, giản hóa quy trình, thủ tục cấp Giấy chứng nhận xuất xứ hàng hóa (C/O), áp dụng cơ chế tự chứng nhận xuất xứ, đẩy mạnh C/O điện tử; song song với tăng cường chống gian lận xuất xứ hàng hóa; tăng cường công tác hậu kiểm tại tổ chức cấp C/O và các doanh nghiệp đề nghị cấp C/O.

Đa dạng hóa thị trường xuất nhập khẩu, đặc biệt là các thị trường nhỏ và thị trường ngách; đa dạng hoá cơ cấu sản phẩm xuất khẩu, ứng dụng thương mại điện tử, công nghệ hiện đại để tăng giá trị thương hiệu.

### **Sơ kết Chương 3**

Trong chương này, tác giả đã trình bày triển vọng gia tăng sản lượng container thông qua của các doanh nghiệp cảng Việt Nam. Đưa ra định hướng gia tăng sản lượng container thông qua của các doanh nghiệp cảng Việt Nam và một số đề xuất nhằm gia tăng sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng như giải pháp về chính sách, giải pháp về công nghệ, cơ sở hạ tầng và trang thiết bị và giải pháp về nhân lực.

## KẾT LUẬN

Đất nước mở cửa hội nhập với khu vực và thế giới cùng với nền kinh tế phát triển, xuất nhập khẩu tăng đã tạo điều kiện cho hàng loạt hãng tàu lớn quốc tế có mặt tại thị trường Việt Nam cạnh tranh với nhau, với ngành Hàng hải Việt Nam còn non yếu. Trong khi đó, chúng ta lại chưa có một đề tài nghiên cứu một cách toàn diện về năng lực cạnh tranh của ngành Hàng hải Việt Nam để từ đó đưa ra các giải pháp khả thi, đáp ứng điều kiện kinh tế của đất nước đảm bảo khả năng cạnh tranh của ngành Hàng hải Việt Nam trong điều kiện mới.

Thông qua nghiên cứu này, tác giả đã hệ thống hoá cơ sở lý luận cơ bản về cơ sở lý luận về doanh nghiệp cảng Việt Nam và sản lượng hàng container thông qua, các chỉ tiêu đánh giá sản lượng thông qua tại cảng, các nhân tố ảnh hưởng đến sản lượng thông qua và ý nghĩa của việc nghiên cứu sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam. Bên cạnh đó, tác giả đã giới thiệu khái quát quá trình hình thành và phát triển của doanh nghiệp cảng Việt Nam, giới thiệu sơ lược về hệ thống cảng biển Việt Nam. Tiến hành phân tích thực trạng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam từ năm 2016 – 2020, phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam và đánh giá thực trạng sản lượng hàng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng Việt Nam giai đoạn từ năm 2016 – 2020 để đưa ra một số thành tựu đạt được cũng như một số hạn chế cần khắc phục trong thời gian tới. Cuối cùng, tác giả đưa ra một số đề xuất nhằm gia tăng sản lượng container thông qua tại các doanh nghiệp cảng. Cụ thể: giải pháp về chính sách, giải pháp về công nghệ, cơ sở hạ tầng giao thông, trang thiết bị và giải pháp về nhân lực.

Tuy nhiên với thời gian và trình độ còn hạn chế, kinh nghiệm thực tế tích lũy còn ít ỏi nên bài viết không tránh khỏi thiếu sót, kính mong sự góp ý của thầy cô để bài viết thêm hoàn thiện về lý luận và có ý nghĩa thực tiễn hơn.

**DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO****Tiếng Việt**

1. Hoàng Thị Nguyệt Anh (2009). *Nâng cao hiệu quả hoạt động giao nhận hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển tại công ty cổ phần đại lý vận tải SaFi*, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Kỹ thuật công nghệ TP Hồ Chí Minh.
2. Bộ Công Thương, Báo cáo Logistics Việt Nam 2016, Nhà xuất bản Công Thương.
3. Bộ Công Thương, Báo cáo Logistics Việt Nam 2017, Nhà xuất bản Công Thương.
4. Bộ Công Thương, Báo cáo Logistics Việt Nam 2018, Nhà xuất bản Công Thương.
5. Bộ Công Thương, Báo cáo Logistics Việt Nam 2019, Nhà xuất bản Công Thương.
6. Bộ Công Thương, Báo cáo Logistics Việt Nam 2020, Nhà xuất bản Công Thương.
7. Chính phủ (2009). *Quyết định số 2190/QĐ-TTg-2009 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*.
8. Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (2016), Sản lượng container thông qua cảng biển Việt Nam năm 2016.
9. Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (2017), Sản lượng container thông qua cảng biển Việt Nam năm 2017.
10. Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (2018), Sản lượng container thông qua cảng biển Việt Nam năm 2018.
11. Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (2019), Sản lượng container thông qua cảng biển Việt Nam năm 2019.
12. Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (2020), Sản lượng container thông qua cảng biển Việt Nam năm 2020.
13. Nguyễn Thùy Dương (2016). Đánh thức tiềm năng phát triển Logistics ở Việt Nam. *Tạp chí Giao thông vận tải*, số 46 - tháng 07/2016.

14. Đặng Đình Đào (2011). *Logistics: Những vấn đề lý luận và thực tiễn ở Việt Nam*. Nhà xuất bản Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.
15. Đỗ Thị Ngọc Điệp (2012). *Logistics và cơ hội phát triển ở Việt Nam*. Nhà xuất bản Đại học Giao thông vận tải, Hà Nội.
16. Phạm Thị Hồng Hạnh (2013). *Nâng cao chất lượng dịch vụ giao nhận hàng nhập khẩu theo phương thức Door to door bằng đường biển của công ty Interlogistics*, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Kinh tế TP Hồ Chí Minh.
17. Nguyễn Thị Lê Hằng (2016). Đánh giá năng lực Logistics của Việt Nam qua chỉ số LPI. *Tạp chí Khoa học và công nghệ Hàng hải*, số 49 – tháng 1/2017.
18. Lê Bùi Chí Hữu (2015). *Hoàn thiện quy trình giao nhận hàng hóa nhập khẩu bằng đường biển tại công ty TNHH PCSC*, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Công nghệ TP Hồ Chí Minh.
19. Lê Đăng Phúc (2018). *Nghiên cứu đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm Logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện*, Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, Hải Phòng.
20. Lê Đăng Phúc, Nguyễn Thanh Thủy (2010). Hoạt động của một trung tâm dịch vụ Logistics cảng biển. *Tạp chí Hàng hải*, số 7-2010, trang 11-12, ISSN 0868-314X.
21. Nguyễn Hữu Tú (2013). *Định hướng và giải pháp phát triển dịch vụ giao nhận hàng hóa quốc tế của công ty cổ phần giao nhận kho vận Mê Linh*, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Thương mại Hà Nội.
22. Nguyễn Như Tiến (2012). *Logistics và khả năng áp dụng, phát triển Logistics trong các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải giao nhận ở Việt Nam*, Luận văn thạc sĩ, Trường Đại học Ngoại thương Hà Nội.
23. Quốc hội (2015). *Dịch vụ Logistics*. Luật Thương Mại, Điều 233 - Mục 4 NXB Chính trị quốc gia, Hà Nội

### **Tiếng Anh**

24. Mohammad Khairuddin Othman và cộng sự (2020), “Factors contributing to the imbalances of cargo flows in Malaysia large-scale minor ports using a

- fuzzy analytical hierarchy process (FAHP) approach”, *The Asian Journal of Shipping and Logistics* Volume 36, Issue 3, September 2020, Pages 113-126.
25. Viyada Suriyakul Na Ayudhaya và Praew Ritthirungrat (2018), “The Econometric Analysis of The Factors Affecting the Revenue of Bangkok Port”, World Maritime University.
26. Weiping Cui, Lei Huang, Ying Wang (2015), "Port Throughput Influence Factors Based on Neighborhood RoughSets: An Exploratory Study", School of Economics and Management Beijing Jiaotong University (China).
27. Ziaul Haque Munim & Hans-Joachim Schramm (2018), "The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade", *Journal of Shipping and Trade* volume 3, Article number: 1 (2018).