

THỰC TRẠNG VÀ TIỀM NĂNG CỦA HỆ THỐNG CẢNG VIỆT NAM CONDITIONS AND POTENTIALS OF THE PORT SYSTEM IN VIETNAM

TS. NGUYỄN THANH THÙY
Khoa Kinh tế vận tải, Trường ĐHHH

Tóm tắt

Việt Nam là một trong những quốc gia có hệ thống cảng biển có số lượng cảng nhiều nhất Châu Á. Tuy nhiên hoạt động của hệ thống cảng biển Việt Nam còn nhiều hạn chế, năng lực phục vụ chưa cao, chưa phát huy được ưu thế của một quốc gia biển. Bài báo này phân tích thực trạng của hệ thống cảng biển Việt Nam và đánh giá các tiềm năng chưa được khai thác hết của hệ thống cảng nhằm mục tiêu phát triển cảng. Từ đó đưa ra các khuyến nghị về các giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của hệ thống cảng.

Abstract

Vietnam is one of Asian countries highly condensed with ports in Asia. However, the efficiency and productivity of the port system have shown limitation and cannot improve the advantages of a seaside country. This paper analyses the real conditions of the port system in Vietnam, figures out its potentials, as well as brings out some clusters of issue in order to raise the competing ability of the port system.

1. Đặt vấn đề

Theo số liệu thống kê và cách phân định cảng của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (www.vpa.org.vn), hiện nay nước ta hiện có 39 cảng biển với tổng số chiều dài cầu bến khoảng 39.951m được phân bố trên 3 miền Bắc - Trung - Nam và được chia thành 6 nhóm. Nhóm 1: Cảng biển phía bắc từ Quảng Ninh tới Ninh Bình. Nhóm 2: Bắc Trung Bộ từ Thanh Hoá đến Hà Tĩnh; Nhóm 3: Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi; Nhóm 4: Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận; Nhóm 5: Đông Nam Bộ và nhóm 6: Đồng bằng sông Cửu Long. Còn nếu phân theo tính năng của cảng, các cảng biển được chia thành 3 loại: Cảng tổng hợp quốc gia, cảng địa phương (có phạm vi hấp dẫn và chức năng phục vụ chủ yếu trong phạm vi địa phương đó) và cảng chuyên dùng (phục vụ trực tiếp cho các cơ sở công nghiệp tập trung, hàng qua cảng có tính đặc thù chuyên biệt như dầu thô, than, quặng).

Nếu chỉ xét về số lượng cảng, có thể nói Việt Nam là một trong số các quốc gia có số lượng cảng nhiều nhất Châu Á. Tuy nhiên, nếu bàn về kết quả dịch vụ thì trung bình mỗi năm hệ thống cảng biển Singapore nhận khoảng 27 triệu TEU (Twenty Foot Equivalent Unit - đơn vị tính của 1 container 20 feet), Malaysia nhận 10 triệu TEU, Thái Lan nhận 6-7 triệu TEU, Indonesia nhận 5-6 triệu TEU, Philippines nhận 5-6 triệu TEU, Việt Nam nhận khoảng 4,5 triệu TEU, Myanmar nhận khoảng 2 triệu TEU, Campuchia nhận khoảng 600 ngàn TEU và Brunei nhận 200 ngàn TEU. Như vậy, so với các nước trong khu vực thì hoạt động của hệ thống cảng biển Việt Nam chỉ hơn được Myanmar, Campuchia và Brunei [2]. Những nguyên nhân dẫn đến kết quả dịch vụ như trên có thể liệt kê như sau.

2. Thực trạng hệ thống cảng Việt Nam

2.1. Thực trạng về cơ cấu cảng

Cơ cấu cảng hiện nay của Việt Nam được phần lớn các chuyên gia trong nước và quốc tế đánh giá là chưa hợp lý, trước hết thể hiện ở số cầu cảng có thể tiếp nhận tàu cỡ 50.000 DWT rất ít, chiếm có 1,4% tổng số cầu cảng và chủ yếu dành cho tàu chuyên dụng, không có một cầu tổng hợp nào. Chủ yếu số cầu tàu được xây dựng nhằm phục vụ cho tàu dưới 20.000 DWT với tỷ lệ 77,2%. Tỷ lệ bến chuyên dùng dành cho hàng container quá thấp trong đó nhu cầu vận tải loại hàng này lại rất cao, đặc biệt ở trong các khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam. Nước ta chưa có cảng trung chuyển quốc tế và cảng cửa ngõ nước sâu có công nghệ tiên tiến đủ tiếp nhận tàu hàng tổng hợp và tàu container cỡ lớn từ 8.000 TEU trở lên. Bảng 1 thống kê tỷ lệ của cơ cấu cầu cảng của hệ thống cảng Việt Nam theo cỡ tàu.

Bảng 1. Tỷ lệ cơ cấu cầu cảng của hệ thống cảng Việt Nam theo cỡ tàu.

Cỡ tàu	>=	30.000 -	20.000 -	10.000 -	<10.000DWT
--------	----	----------	----------	----------	------------

	50.000DWT	50.000DWT	30.000DWT	20.000DWT	
Tỷ lệ	1,4%	11,9%	9,5%	38,7%	38,5%

Nguồn: Tổng hợp từ số liệu của “Quy hoạch tổng thể phát triển GTVT đường biển VN đến 2020, dự báo đến 2030”.

2.2. Thực trạng về hạ tầng cơ sở của cảng

Các cảng của Việt Nam hầu hết nằm sâu trong sông, luồng tàu vào hạn chế; kết nối giao thông đường sắt - đường bộ - đường thủy với cảng còn thiếu đồng bộ, đặc biệt là các bến cảng thuộc khu vực Đình Vũ - Hải Phòng, các cảng khu vực thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu... Cho đến nay, có thể nói cơ sở hạ tầng cảng biển Việt Nam vẫn luôn được xếp vào hàng yếu kém trong khu vực. Khảo sát cho thấy, trừ một số bến mới được xây dựng đưa vào khai thác gần đây được trang bị các thiết bị xếp dỡ tương đối hiện đại còn lại hầu hết các bến cảng 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 rất thấp.

Ngoài ra, phải kể tới các khó khăn về cơ sở hạ tầng do quy hoạch manh mún kéo dài nhiều năm nay. Hệ thống giao thông đường sắt, đường bộ chưa phát triển đồng bộ với hệ thống cảng biển. Ví dụ ở khu vực cảng phía Nam, đường 25B nối cảng Cát Lái - cảng container mạnh nhất khu vực - với Xa lộ Hà Nội để đi các tỉnh miền Đông Nam bộ, miền Trung, miền Bắc luôn luôn quá tải và đã xuống cấp trầm trọng. Nhiều cảng biển ở khu vực Cái Mép - Thị Vải (tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu), luồng tàu biển Soài Rạp, hệ thống cảng Hiệp Phước (Thành phố Hồ Chí Minh) giao thông cũng chưa hoàn chỉnh. Sự kết nối cảng biển với các cảng cạn, các địa điểm làm thủ tục Hải quan ngoài cửa khẩu còn chưa thuận lợi.

2.3. Thực trạng về sản lượng và chất lượng dịch vụ

Theo số liệu của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, năm 2008 toàn bộ hệ thống cảng thuộc Hiệp Hội có sản lượng hàng hóa thông qua gần 144 triệu tấn với tổng số lượt tàu ghé cảng là 30,4 ngàn lượt. Đặc biệt tại khu vực miền Trung, nơi có tiềm năng về cảng biển, lượng hàng hóa thông qua các cảng biển ở khu vực này không tăng. Tại các cảng, năng suất xếp dỡ của thiết bị còn thấp so với khu vực, bình quân năng suất xếp dỡ hàng tổng hợp 3.000÷4.000 tấn/m dài bến, hàng container 12÷25 container/cầu/giờ, chỉ bằng khoảng 50%-60% năng suất của các cảng tiên tiến trong khu vực. Ngoài ra, còn phải kể đến, hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, yếu kém là nguyên nhân gây kẹt hàng tại các cảng.

Do không có cảng nước sâu, doanh nghiệp Việt Nam phải chịu nhiều thiệt thòi khi hàng hóa đến cảng đích phải mất nhiều thời gian và giá hàng hóa bị đội lên cao hơn so với hàng hóa cùng loại của các nước trong khu vực do phải trung chuyển qua các cảng ở Singapore, Hồng Kông, Hàn Quốc, Thái Lan... trong khi chi phí xuất khẩu và nhập khẩu trung bình một container của ta có thấp hơn các quốc gia khác. Bảng 2 so sánh các chi phí xuất nhập khẩu và chất lượng dịch vụ xuất nhập khẩu hàng qua cảng của Việt Nam với các nước Châu Á khác, theo báo cáo của Ngân hàng Thế giới năm 2010. Mặc dù thời gian làm thủ tục thông quan hàng qua cảng ở Việt Nam khá ngắn so với các quốc gia còn lại (chỉ chậm hơn Nhật Bản và Cambodia đối với hàng xuất khẩu và chỉ chậm hơn Nhật Bản đối với hàng nhập khẩu), nhưng chi phí xuất nhập khẩu qua cảng của Việt Nam còn cao hơn Singapore, Trung Quốc, Thái Lan, Malaysia và Myanmar.

Theo đánh giá chung, chất lượng dịch vụ tại các cảng biển của Việt Nam còn thấp và thiếu đồng bộ. Dù đã và đang được container hóa nhưng cảng Việt Nam vẫn chủ yếu chỉ tiếp nhận tàu cỡ nhỏ và tàu feeder. Trừ khu vực Tân Cảng - Cát Lái - Cái Mép, năng suất xếp dỡ của phần lớn các cảng còn thấp so với khu vực. Bên cạnh đó, giao thông kết nối giữa cảng biển và hệ thống giao thông quốc gia còn nhiều bất cập, giao thông đô thị gặp rất nhiều khó khăn, hầu hết các cảng biển đều không có hệ thống đường sắt kết nối vào cảng... Tất cả những vấn đề này đã góp phần làm giảm chất lượng dịch vụ của cảng biển Việt Nam, làm giảm khả năng giải phóng hàng, đặc biệt gây nên ùn tắc trong giờ cao điểm trong thành phố.

Bảng 2. Tổng hợp các chỉ tiêu chất lượng dịch vụ xuất nhập khẩu qua cảng của Việt Nam so với các nước Châu Á khác.

Nước	Chỉ tiêu cho hàng xuất khẩu	Chỉ tiêu cho hàng nhập khẩu
------	-----------------------------	-----------------------------

	Khoảng cách đến cảng (km)	Thời gian (ngày)	Chi phí (US\$)	Khoảng cách đến cảng (km)	Thời gian (ngày)	Chi phí (US\$)
1. Cambodia	188,99	1,32	1.000	188,99	4,00	2.924
2. China	163,74	2,77	419	155,68	2,56	376
3. India	302,73	2,34	660	421,74	5,31	1.267
4. Indonesia	277,22	2,12	379	492,98	5,35	1.024
5. Japan	75,00	1,00	500	75,00	1,00	707
6. Malaysia	172,30	2,64	354	212,13	2,75	330
7. Myanmar	75,00	4,58	150	75,00	8,37	150
8. Phillipines	75,00	1,82	1.118	75,00	5,00	1.357
9. Singapore	224,07	2,47	422	75,00	1,78	335
10. Thailand	75,00	1,59	250	75,00	2,62	354
11. Việt Nam	300,00	1,41	500	300,00	1,73	500

Nguồn: Tổng hợp từ "Connecting to compete - Trade logistics in global economy" (World Bank 2010).

2.4. Thực trạng về quản lý và thực hiện quy hoạch cảng

Tính đến nay, Việt Nam đã trải qua 10 năm thực hiện "Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển đến năm 2010" được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt vào năm 1999. Mười năm nhìn lại, theo đánh giá của Bộ Giao thông vận tải, hệ thống cảng biển Việt Nam trong thời gian qua đã cơ bản đáp ứng được mục tiêu phát triển theo quy hoạch được duyệt. Nhưng trên thực tế, Việt Nam đang thừa cảng nhỏ, thiếu cảng lớn và chưa có cảng quốc tế. Điều này khiến Việt Nam đang tự loại mình ra khỏi mạng lưới vận tải của các hãng tàu lớn khi trung bình các tàu container quốc tế chờ khoảng 12.500 TEU trong khi tàu lớn nhất mà Cái Mép - Thị Vải đón được chỉ là 8.000 TEU, cảng Hải Phòng cũng chỉ có thể đón tàu khoảng 6.000 TEU. Bên cạnh đó, hiện tượng chia lô nhỏ lẻ ở các cảng biển Việt Nam hiện nay vẫn phổ biến. Dù đây là vấn đề có tính lịch sử, song chưa được giải quyết một cách thấu đáo.

Một cách ngắn gọn, công tác quản lý và thực hiện quy hoạch cảng giữa Trung ương và địa phương, giữa các ngành còn thiếu đồng bộ. Công tác phát triển cảng với các ngành nghề liên quan khác trên cùng một địa bàn, một khu vực có tính tổng thể chưa cao làm cho quá trình phát triển cảng trở nên manh mún, thậm chí bừa bãi ở một số địa phương. Các cảng nhìn chung có công suất nhỏ, chưa được khai thác khoa học và tiềm năng tự nhiên nên gây ảnh hưởng đến môi trường.

3. Tiềm năng của hệ thống cảng Việt Nam

Mặc dù còn tồn tại nhiều bất cập, nhưng hệ thống cảng Việt Nam vẫn chứa đựng tiềm năng phát triển nếu được quy hoạch, khai thác đúng đắn và quản lý hiệu quả. Trước hết, không thể phủ nhận lợi thế về vị trí địa lý của Việt Nam với bờ biển dài hình chữ S có nhiều khu nước sâu an toàn là điều kiện lý tưởng để phát triển kinh tế biển và phát triển cảng. Một thuận lợi nữa cho Việt Nam đó là mặc dù phải đối mặt với tình hình suy thoái kinh tế trên toàn cầu trong năm 2008-2009, lượng hàng qua hệ thống cảng Việt Nam năm 2009 vẫn tăng 16% so với năm 2008, điều này chứng tỏ sức phát triển mạnh mẽ của nền kinh tế Việt Nam. Ngoài ra, đầu tư FDI vào Việt Nam cũng không giảm trong năm 2008 và chỉ giảm chút ít trong năm 2009. Việc trở thành thành viên chính thức của WTO sẽ đưa Việt Nam thành một quốc gia mở cửa về thương mại hàng hóa, dịch vụ và đầu tư. Với lợi thế về khu vực, nếu Việt Nam sử dụng nguồn vốn đầu tư nước ngoài, cụ thể là nguồn vốn ODA, nhằm phát triển cơ sở hạ tầng và các nguồn vốn từ các tổ chức phi chính phủ hỗ trợ cho Việt Nam một cách hiệu quả, thì đây chính là tiềm năng rất lớn quyết định tương lai phát triển cảng của Việt Nam.

Hiện nay, hầu hết các tập đoàn lớn khai thác cảng biển trên thế giới đã có mặt tại nước ta. Riêng tại phía Nam, có đến 8 cảng container lớn có sự đầu tư của nước ngoài được đưa vào khai thác năm 2009-2010. Có thể kể đến cảng quốc tế SP-PSA đã khánh thành ngày 29/5/2009 và đón chiếc tàu APL Alexandrite tải trọng 59.560 DWT với sức chứa 3.821 TEU cập cảng. Ngay sau đó, vào ngày 3/6/2009, cảng nước sâu Tân Cảng Cái Mép đón chiếc tàu MOL Premium trọng tải toàn phần lên đến 73.000 DWT, sức chở 6.350 TEU. Đây là con tàu container lớn nhất từ trước đến

ngày cập cảng Việt Nam. Cùng với việc Công ty APL mở tuyến container đầu tiên trực tiếp giữa Mỹ và Việt Nam đã mở ra một trang mới cho ngành vận tải biển Việt Nam khi hàng hóa từ Việt Nam có thể được vận chuyển trực tiếp đến các nước châu Âu, Mỹ mà không phải trung chuyển qua các cảng trung gian như từ trước đến nay, giúp cho hàng hóa Việt Nam nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế do thời gian vận chuyển nhanh hơn và không phải chịu thêm chi phí chuyển tải. Như vậy, rõ ràng là cảng Việt Nam có cơ hội trở thành địa điểm trung chuyển của các tàu cỡ vừa và lớn, nếu được quy hoạch đầu tư và phát triển đúng hướng và đồng bộ.

Một thuận lợi nữa cần kể đến đó là chiến lược phát triển vận tải đường biển của Việt Nam, trong đó có phát triển hệ thống cảng, thể hiện ở bản "Quy hoạch phát triển giao thông vận tải đường biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030" và "Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2030". Hai bản quy hoạch này mới được hoàn tất cuối năm 2009, cho đến thời điểm hiện nay, còn quá sớm để khẳng định tính đúng đắn về nội dung của các bản quy hoạch này, nhưng nó thể hiện sự quyết tâm của Chính phủ Việt Nam trong chiến lược phát triển kinh tế biển và hệ thống cảng quốc gia. Không nghi ngờ gì nữa, Việt Nam đang có chiến lược đầu tư mạnh, hiện đại và đồng bộ vào hệ thống cảng biển.

4. Khuyến nghị các giải pháp cho hệ thống cảng Việt Nam

Thứ nhất, Việt Nam cần đầu tư mạnh mẽ hơn nữa vào hệ thống kết cấu hạ tầng cảng biển, không chỉ đầu tư vào hệ thống cầu, bến cảng như hiện nay mà còn cần đầu tư mạnh vào hạ tầng công cộng biển như luồng tàu, đèn ngã sóng, cũng như đầu tư nâng cấp hệ thống giao thông đến/đi khỏi cảng như hệ thống đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa. Để làm được việc này một cách hiệu quả cần phải có một chiến lược quy hoạch tổng thể thống nhất trên toàn quốc và thống nhất giữa các Bộ, ngành và địa phương có liên quan. Hiện nay Chính phủ Việt Nam đã có Quy hoạch phát triển cảng đến năm 2030 nhưng Quy hoạch này dường như chưa có ý kiến tham gia của các địa phương, nhất là trong các giải pháp liên quan đến việc di dời và mở rộng cảng. Nếu xây dựng được một quy trình logistics thông suốt kết nối hệ thống cảng biển, các cảng cạn, đường thủy nội địa, đường bộ, đường sắt sẽ tạo cơ hội cạnh tranh rất lớn cho hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế. Ngược lại, hàng hóa nhập khẩu vào Việt Nam cũng sẽ giảm bớt chi phí trung gian để người tiêu dùng được hưởng lợi hơn với chi phí rẻ hơn. Từ đó nâng cao khả năng cạnh tranh của hàng Việt Nam, dịch vụ Việt Nam trong khu vực và trên thế giới.

Thứ hai, Việt Nam cần có ưu tiên cho phát triển cảng nước sâu. Hiện nay ngoài cảng nước sâu Tân Cảng - Cái Mép, Việt Nam chưa có cảng nào đón được tàu cỡ 8000 TEU trở lên, trong khi các cảng nước sâu trên thế giới thường đón được các tàu trên 10.000 TEU. Tuy nhiên, việc phát triển cảng nước sâu cũng cần có sự tính toán cụ thể, cân đối với Quy hoạch phát triển vùng trên toàn quốc, đồng bộ với hệ thống giao thông vận tải đến/đi khỏi cảng nhằm mục tiêu giải phóng hàng nhanh. Nếu địa phương nào cũng tập trung phát triển cảng nước sâu sẽ dẫn đến tình trạng đầu tư không đúng cách và lãng phí cơ sở vật chất cũng như công năng của cảng biển, trong khi sẽ gây ra tình trạng mất cân đối cho nền kinh tế như thiếu nguồn vốn đầu tư vào các ngành khác, thiếu điện sản xuất và thiếu nguồn nhân lực. Do vậy, trong ba vùng Bắc - Trung - Nam, với tình hình hàng hóa và lượng tàu cập cảng như hiện nay mỗi vùng chỉ cần phát triển một khu cảng nước sâu là đủ. Các cảng có tiềm năng phát triển thành cảng nước sâu khác tạm thời sẽ trở thành các cảng vệ tinh cho các cảng nước sâu này, gọi là cảng vệ tinh cấp 1. Những cảng nhỏ hơn sẽ là cảng vệ tinh cấp 2. Khi nhu cầu tàu và hàng tăng lên, sẽ có kế hoạch đầu tư mở rộng các cảng vệ tinh cấp 1 này thành các cảng nước sâu và trung chuyển của khu vực hay quốc tế.

Thứ ba, cần xã hội hoá nguồn lực phát triển cảng biển [3]. Năm 2015 Việt Nam dự kiến lượng hàng thông qua hệ thống cảng VN vào khoảng 500÷600 triệu tấn/năm; năm 2020 vào khoảng 900÷1.100 triệu tấn/năm và tăng lên đến 2.100 triệu tấn/năm vào giai đoạn 2020. Để đáp ứng tiếp nhận được lượng hàng theo quy hoạch kể trên cần một nguồn vốn khoảng 360÷440 ngàn tỉ đồng. Đây là nguồn vốn rất lớn, do vậy cần huy động tối đa mọi nguồn lực trong nước và ngoài nước. Chủ trương khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư vào lĩnh vực này, nhất là tham gia qua hình thức nhà nước- tư nhân đối với các cảng có quy mô lớn được coi là động lực tạo vốn để phát triển hệ thống cảng biển theo quy hoạch. Bên cạnh đó Nhà nước sử dụng vốn ngân sách đầu tư các hạng mục cơ sở hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển như đê chắn cát, trục giao thông nối mạng quốc gia... Các hạng mục này sẽ được áp dụng cơ chế cho thuê đối với các bến cảng được xây dựng bằng vốn ngân sách. Đây cũng là hướng đầu tư theo kiểu Nhà nước và nhân dân cùng làm mà một số nước đã thực hiện hiệu quả.

Thứ tư, cần tiếp tục thay đổi và phát triển mô hình quản lý cảng. Với sự tham gia của nguồn vốn tư nhân trong đầu tư cảng, Việt Nam cũng cần có sự thay đổi trong mô hình quản lý và sở hữu cảng, phù hợp với điều kiện kinh tế chính trị trong nước và quốc tế trong đó tăng tỷ lệ tư nhân tham gia đầu tư và khai thác cảng. Trước hết là thiết lập mô hình chính quyền cảng trong đó có nhân sự của của chính quyền địa phương nhằm tránh tình trạng phát triển manh mún, tự phát, không đồng bộ.

Thứ năm, cần nâng cao chất lượng cải cách thủ tục hành chính cảng biển. Hiện nay, mặc dù Việt Nam đã có sự tiến bộ rất lớn về thủ tục hành chính với sự ra đời của Hải quan điện tử, nhưng vẫn chưa thể khẳng định rằng các khách hàng quốc tế đã hài lòng với dịch vụ cảng của Việt Nam. Vì vậy Việt Nam vẫn chưa xây dựng được hệ thống đại lý của riêng mình. Đơn cử ví dụ như các dịch vụ “sau cảng” như tập trung hàng, làm thủ tục... tuy do các đại lý tàu biển Việt Nam thực hiện nhưng thực chất đều làm thuê cho các doanh nghiệp nước ngoài. Muốn có một vị thế mạnh mẽ trong khu vực thì Việt Nam phải khắc phục những tồn tại này, thời gian khắc phục nhanh thì nhanh bắt kịp và vượt các nước khác trong khu vực.

5. Kết luận

Mặc dù còn tồn tại nhiều bất cập, hệ thống cảng Việt Nam đã và đang từng bước chuyển mình thay đổi cùng với sự phát triển của đất nước. Muốn phát triển hệ thống cảng, trước hết cần xây dựng cơ sở hạ tầng cảng biển trong đó có quy hoạch mạng lưới giao thông đến cảng với vai trò là cơ sở hạ tầng kết nối. Tiếp đến là quy hoạch vị trí của cảng nước sâu và các cảng vệ tinh phù hợp với chiến lược phát triển quốc gia và phát triển vùng miền của từng địa phương. Cần thu hút nguồn vốn đầu tư trong nước và quốc tế nhằm xã hội hóa nguồn lực phát triển cảng biển. Cuối cùng là thay đổi mô hình quản lý cảng và nâng cao chất lượng dịch vụ tại cảng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Công ty tư vấn xây dựng công trình Hà Nội (2009), *Quy hoạch tổng thể phát triển Giao thông vận tải đường biển Việt Nam đến 2020, dự báo đến 2030*, Cục Hàng Hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải.
- [2] Trích bài phỏng vấn ông Hồ Kim Lân, Tổng thư ký Hiệp Hội Cảng biển Việt Nam ngày 26/11/2009 tại Hội nghị thường niên lần thứ 34 của Hiệp Hội Cảng biển Việt Nam - báo Sài Gòn Giải phóng.
- [3] World Bank (2010), *Connecting to compete - Trade logistics in global economy*, The Logistics Performance Index and Its Indicators.
- [4] <http://bienvabo.vnweblogs.com/post/11484/207938>.
- [5] http://home.vnn.vn/quy_hoach_phat trien_he_thong_cang_bien_viet_nam_den_nam_2020__dinh_huong_den_nam_2030__-50397184-624109232-0.
- [6] <http://vneconomy.vn/20090524015311818P0C10/quy-hoach-he-thong-cang-bien-den-2030.htm>.
- [7] <http://www.vpa.org.vn>.

Phản biện: ThS. Bùi Thanh Tùng