

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM**



**ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU KHOA HỌC
HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÁC DOANH
NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN TẠI HẢI PHÒNG:
THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP**

Chủ nhiệm đề tài: Bùi Thị Thanh Nga

Thành viên tham gia:

Hải Phòng – 2016

MỤC LỤC

MỤC LỤC	i
DANH MỤC VIẾT TẮT.....	iii
DANH MỤC BẢNG	v
LỜI MỞ ĐẦU	1
1. Tính cấp thiết của đề tài	1
2. Tình hình nghiên cứu	2
3. Mục đích nghiên cứu.....	3
4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu.....	4
5. Nội dung nghiên cứu.....	4
CHƯƠNG 1. LÝ THUYẾT TỔNG QUAN VỀ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH VẬN TẢI BIỂN	5
1.1. Các khái niệm liên quan	5
1.1.1. Hoạt động kinh doanh	5
1.1.2. Vận tải biển.....	5
1.1.3. Hoạt động kinh doanh vận tải biển.....	6
1.2. Hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp vận tải biển	6
1.2.1. Phạm vi hoạt động.....	6
1.2.2. Các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh vận tải biển.....	8
1.2.3. Các chỉ tiêu đánh giá hoạt động kinh doanh vận tải biển.....	10
CHƯƠNG 2 THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN TẠI HẢI PHÒNG	14
2.1. Hệ thống văn bản, chính sách về vận tải biển	14
2.1.1. Hệ thống văn bản, chính sách về vận tải biển của Nhà nước	14
2.1.2. Hệ thống văn bản, chính sách về vận tải biển của Thành phố Hải Phòng	16
2.2. Thực trạng hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển tại Hải Phòng	16
2.2.1. Nguồn vốn đầu tư	16
2.2.2. Phạm vi hoạt động	21
2.2.3. Quy mô của Doanh nghiệp	22
2.2.4. Đội tàu	24
2.3. Đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển tại Hải	

Phòng	31
CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN HẢI PHÒNG	
3.1. Các quan điểm, định hướng phát triển vận tải biển.....	41
3.1.1. Các quan điểm, định hướng phát triển vận tải biển Việt Nam	41
3.1.1.1. Quan điểm của Đảng	41
3.1.2. Quan điểm, định hướng phát triển VTB tại Hải Phòng.....	44
3.2. Giải pháp phát triển hiệu quả hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển Hải Phòng	46
3.2.1 Giải pháp về cơ chế chính sách	46
3.2.2. Giải pháp phát triển hoạt động kinh doanh vận tải biển.....	47
KẾT LUẬN	55
PHỤ LỤC 1	56
PHỤ LỤC 2	57
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	64

DANH MỤC VIẾT TẮT

I. TỪ VIẾT TẮT TIẾNG VIỆT

Từ viết tắt	Giải thích
BCT	Bộ Chính trị
CP	Chính phủ
DN	Doanh nghiệp
ĐP	Địa phương
ĐA	Đề án
HĐND	Hội đồng nhân dân
HH	Hàng hải
NĐ	Nghị định
Nđ	Nội địa
NK	Nhập khẩu
SL	Sản lượng
SLVTBQT	Sản lượng vận tải biển quốc tế
TP	Thành phố
TPVT	Thị phần vận tải
TW	Trung ương
UBND	Ủy ban nhân dân
VĐT	Vốn đầu tư
VN	Việt Nam
VTB	Vận tải biển
VTNN	Vận tải nước ngoài
VTTN	Vận tải trong nước
UBND	Ủy ban nhân dân
XH	Xã hội
XK	Xuất khẩu

II. TỪ VIẾT TẮT TIẾNG ANH

Từ viết tắt	Từ viết đầy đủ	Giải thích tiếng Việt
AEC	ASEAN Economic Community	Cộng đồng kinh tế ASEAN
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á
EU	European Union	Liên minh Châu Âu
FCL	Full Container Load	Phương thức gửi hàng nguyên công
FDI	Foreign Direct Investment	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
GFP	Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade	Đối tác hợp tác toàn cầu về Thương mại và Vận tải biển
LCL	Less Container Load	Phương thức gửi hàng lẻ
ODA	Official development Assistance	Hỗ trợ phát triển chính thức
VLA	Vietnam Logistics Association	Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam
VPA	Vietnam Port Association	Hiệp hội cảng Việt Nam
VSA	Vietnam Shipowners' Association	Hiệp hội chủ tàu Việt Nam
WTO	World Trade Organization	Tổ chức thương mại thế giới

DANH MỤC BẢNG

Bảng	Tên bảng	Trang
1.1	Sản phẩm dịch vụ	10
2.1	Vốn đầu tư phát triển trên địa bàn thành phố phân theo cấp quản lý	22
2.2	Vốn đầu tư cho ngành hàng hải Hải Phòng so với tổng vốn đầu tư toàn xã hội của Thành phố	23
2.3	Danh mục bến cảng tại Hải Phòng	24
2.4	Ngành nghề kinh doanh	26
2.5	Số liệu doanh nghiệp vận tải biển tại Hải Phòng	28
2.6	Các DN kinh doanh vận tải biển có quy mô lớn của Việt Nam	29
2.7	Tuổi bình quân của đội tàu biển Việt Nam so với đội tàu thế giới, đội tàu các nước phát triển và đang phát triển giai đoạn 2000-2014	31
2.8	Quy mô của đội tàu biển của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển Việt Nam về số lượng và tổng trọng tải giai đoạn 2001-2011	32
2.9	Cơ cấu của đội tàu biển Việt Nam theo tỷ trọng	34
2.10	Cơ cấu đội tàu VN 2010 – 2015 theo trọng tải	35
2.11	Năng lực đội tàu của Việt Nam so với một số quốc gia Đông Nam Á	35
2.12	Thị phần và sản lượng vận tải biển của đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 2000-2011	36
2.13	Phân loại quy mô của Doanh nghiệp	38
2.14	Doanh thu và tỷ suất lợi nhuận của Công ty siêu nhỏ từ năm 2010 – 2014	40
2.15	Doanh thu và tỷ suất lợi nhuận của Công ty siêu nhỏ từ năm 2010 – 2014	42
2.16	Doanh thu và tỷ suất lợi nhuận của Công ty lớn năm 2010 – 2014	44

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Hải Phòng là một thành phố cảng và công nghiệp ở miền Bắc Việt Nam, là nơi có vị trí quan trọng về kinh tế xã hội và an ninh, quốc phòng của vùng Bắc Bộ và cả nước. Không chỉ có thế, Hải Phòng còn là cửa chính ra biển quan trọng của Việt Nam. Với lợi thế là cảng nước sâu, là đầu mối giao thông quan trọng Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, Hải Phòng thực sự có tiềm năng là Trung tâm kinh tế - khoa học - kỹ thuật tổng hợp của Vùng duyên hải Bắc Bộ và là một trong những trung tâm phát triển của Vùng Kinh tế trọng điểm Bắc Bộ và cả nước. Hải phòng vốn là thành phố lớn thứ 3 của Việt Nam. Với tiềm năng to lớn nhưng chưa khai thác và phát huy hết được thế mạnh nên thực sự trong những năm gần đây cả nước đã chứng kiến một thành phố Hải Phòng với sự chuyển mình chậm chạp, thua xa về tốc độ tăng trưởng so với nhiều thành phố trẻ mới nổi khác. Điều này vì rất nhiều nguyên nhân chủ quan, khách quan và cả những nguyên nhân chưa xác định được hết.

Trong giai đoạn Thành phố Hải Phòng đang tập trung nỗ lực chuyển mình trong việc cải thiện hoạt động phát triển kinh tế nói chung và kinh doanh vận tải biển nói riêng nhằm đạt được mục tiêu chiến lược phát triển đã đề ra, rất cần thiết phải có những công trình nghiên cứu đi sâu vào phân tích đúng mảng này để giúp cho cơ quan quản lý và doanh nghiệp có căn cứ khi xây dựng chính sách và chiến lược phát triển. Việc đánh giá phát triển lĩnh vực vận tải biển cần được đánh giá đúng với tiềm năng và quy mô vốn có của Thành phố. Đặc biệt, việc đánh giá này cần được coi là then chốt vì hoạt động kinh doanh vận tải biển không chỉ ảnh hưởng trực tiếp đến sự phát triển của thành phố mà còn cả của đất nước.

Với những lợi thế và tiềm năng nói trên, khi mà cả Thành phố đang tập trung với mục tiêu phát triển kinh tế, đang nỗ lực phấn đấu đến năm 2025 trở thành đô thị đặc biệt với rất nhiều mục tiêu cụ thể được đề ra, rất cần thiết phải có một đề tài nghiên cứu về hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển tại Hải Phòng. Vì thế tác giả lựa chọn đề tài **“Hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển tại Hải Phòng: Thực trạng và giải pháp”** với mục đích phân tích, tổng hợp đầy đủ thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển tại Thành phố Hải Phòng; Từ đó, đề xuất một số giải pháp giúp cho các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển trên địa bàn thành phố phát triển hiệu quả hơn, đặc biệt trong thời kỳ hội nhập

quốc tế khi Việt Nam vừa hoàn tất đàm phán rất nhiều hiệp định trong năm 2015 như VCUFTA, EVFTA, AEC và cả hiệp định được các chuyên gia kinh tế trong và ngoài nước đánh giá là hiệp định thế kỷ TPP.

2. Tình hình nghiên cứu

Về các nghiên cứu ngoài nước, các công trình đã được công bố có viết về vấn đề kinh doanh vận tải biển trên phạm vi toàn cầu. Có những công trình nghiên cứu ở quy mô nhỏ hơn đó là trên bình diện quốc gia như Chile, Greece, EU hay điển hình có cả những quốc gia ngay gần Việt Nam về vị trí địa lý, tương đồng về môi trường kinh tế, chính trị, xã hội và pháp luật như Philippines và Malaysia.

Về các nghiên cứu trong nước, có thể kể đến những nghiên cứu của các cơ quan quản lý chuyên ngành như: Đề án “*Tái cơ cấu thị trường và kết nối các phương thức vận tải giai đoạn 2013-2016*” (2013) Bộ Giao thông vận tải; “*Báo cáo điều chỉnh Chiến lược phát triển Giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*” (2013), Bộ Giao thông vận tải; Báo cáo “*Hợp tác quốc tế và hội nhập trong lĩnh vực hàng hải của Việt Nam*” (2014), Cục Hàng Hải Việt Nam; Đề án “*Tái cơ cấu vận tải biển Việt Nam đến năm 2020*” (2015), Bộ Giao thông vận tải; Đề tài “*Một số giải pháp nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý Nhà nước trong lĩnh vực hàng hải giai đoạn 2015-2020, định hướng đến năm 2030*” (2015), Cục Hàng hải Việt Nam. Đề án “*Tái cơ cấu vận tải biển Việt Nam đến năm 2020*”, 2015, Bộ Giao thông vận tải. Có cả các nghiên cứu của cá nhân như “*Chiến lược phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*” (2010) của tác giả Trần Thị Huyền Trang. Tác giả đã nêu và phân tích được thực trạng tồn tại và cơ hội thách thức của ngành vận tải biển Việt Nam, từ đó đề ra các giải pháp định hướng phát triển trong tương lai; Nghiên cứu về “*Ngành vận tải biển Việt Nam: Thực trạng và giải pháp*” (2011) của Hoàng Thu Phương đã chỉ ra hoạt động ngành vận tải biển Việt Nam bao gồm rất nhiều các mắt xích như các công ty giao nhận vận tải, hãng tàu, hệ thống cảng biển, đội ngũ hải quan, hệ thống chính sách, nguồn luật điều chỉnh. Ngoài ra, còn có “*Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế*” (2001), TS. Đinh Ngọc Viện; “*Thực trạng và phương hướng phát triển vận tải biển Việt Nam trong xu thế hội nhập*” (2005), Phạm Thu Quỳnh; “*Một số giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của dịch vụ vận tải biển Việt Nam trong quá trình hội nhập quốc tế*” (2005), Nguyễn Thị Lý; “*Dịch vụ*

vận tải biển Việt Nam và vấn đề hội nhập” (2010), Đào Thị Nhung; “*Phát triển dịch vụ vận tải Việt Nam đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế*” (2011), TS. Trịnh Thị Thu Hương; “*Phát triển dịch vụ vận tải biển của Việt Nam đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế*” (2012), Lê Thị Việt Nga. Trong các công trình nghiên cứu này, đối tượng nghiên cứu là về lĩnh vực vận tải biển, ngành vận tải biển, hoạt động kinh doanh vận tải biển của Việt Nam chứ không dành riêng phân tích về một tỉnh thành nào. Cũng có một số công trình nghiên cứu viết về hoạt động kinh doanh vận tải biển với phạm vi nhỏ hơn, nghiên cứu một tỉnh thành nào đó như Đà Nẵng, Thành phố Hồ Chí Minh nhưng chưa có bài viết nào viết về hoạt động này với phạm vi là Thành phố Hải Phòng.

Viết về Hải Phòng, từ trước đến nay các bài nghiên cứu cho phát triển kinh tế Thành phố thường chỉ có ở các báo cáo tổng kết tình hình thực hiện và kế hoạch phát triển kinh tế xã hội của các Bộ, Viện nói chung viết về từng giai đoạn mà không có một đánh giá tổng quan nào về lĩnh vực vận tải biển hay phân tích hoạt động kinh doanh chung về các doanh nghiệp vận tải biển trên địa bàn thành phố. Có một số công trình nghiên cứu về lĩnh vực này như: Quy hoạch “*Phát triển hệ thống dịch vụ logistics Thành phố Hải Phòng đến năm 2020, định hướng đến năm 2025*” (2015) Sở Giao thông vận tải là một bức tranh toàn cảnh cho dịch vụ logistics của Thành phố; Luận án tiến sĩ kinh tế “*Quản lý nhà nước với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng*” (2015) Nguyễn Quốc Tuấn. Tuy nhiên, các công trình này chỉ viết về hoạt động logistics chứ không có phân tích nào về hoạt động kinh doanh vận tải biển. Thực tế là vẫn có một số các bài viết học thuật ở phạm vi luận văn thạc sĩ, nhưng cũng dừng ở mức chỉ nghiên cứu ở một khía cạnh nhỏ trong hoạt động kinh doanh vận tải biển của một doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn Thành phố Hải Phòng.

Chính vì thế có thể khẳng định vấn đề nghiên cứu này hoàn toàn mới không có sự trùng lặp với bất kỳ công trình nào đã được công bố ở trong và ngoài nước.

3. Mục đích nghiên cứu

- Đưa ra lý luận cơ bản có liên quan đến đề tài bao gồm hoạt động kinh doanh và doanh nghiệp vận tải biển.
- Cung cấp một cái nhìn tổng quan về thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển trên địa bàn thành phố, từ đó phân tích những điểm

thuận lợi và khó khăn cho việc phát triển hoạt động kinh doanh hướng tới hội nhập quốc tế.

- Đề xuất ra những biện pháp giúp cho hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp này hiệu quả hơn trong thời kỳ hội nhập.

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu: Đề tài trình bày tổng quan về lĩnh vực kinh doanh vận tải biển. Hệ thống các quy định chính sách của các cơ quan có thẩm quyền đối với hoạt động kinh doanh vận tải biển và phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển trên địa bàn Hải Phòng. Từ đó đề ra giải pháp giúp cho các doanh nghiệp này phát triển hiệu quả hơn.

Phạm vi nghiên cứu:

- Về không gian: Chuyên đề nghiên cứu hoạt động kinh doanh của các Doanh nghiệp vận tải biển trên địa bàn Thành phố Hải Phòng. Riêng đối với hoạt động của đội tàu do không thể tách biệt riêng trong đội tàu quốc gia nên tác giả đã đánh giá, phân tích trong tổng thể là đội tàu Việt Nam.

- Về thời gian: Chuyên đề nghiên cứu hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển tại Thành phố Hải Phòng trong giai đoạn từ năm 2004 đến 2014.

5. Nội dung nghiên cứu

Chương 1: Lý thuyết tổng quan về hoạt động kinh doanh vận tải biển: Chuyên đề sẽ đưa ra lý thuyết về hoạt động kinh doanh và các vấn đề có liên quan đến hoạt động kinh doanh; Đưa ra lý thuyết về kinh doanh vận tải biển và các vấn đề có liên quan đến vận tải biển.

Chương 2: Thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển trên địa bàn Hải Phòng. Trên cơ sở đối tượng nghiên cứu là các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển trên phạm vi địa bàn Hải Phòng, đề tài đi sâu vào trình bày và phân tích thực trạng hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp trên.

Chương 3: Trên cơ sở thực trạng hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển Hải Phòng, đề tài sẽ đề xuất một số giải pháp cho các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển trên địa bàn Hải Phòng phát triển hiệu quả trong thời kỳ hội nhập nghiệp.

CHƯƠNG 1. LÝ THUYẾT TỔNG QUAN VỀ HOẠT ĐỘNG KINH DOANH VẬN TẢI BIỂN

1.1. Các khái niệm liên quan

1.1.1. Hoạt động kinh doanh

Hoạt động kinh doanh đã được khá nhiều tác giả đề cập đến. Trong cuốn giáo trình **“Phân tích hoạt động kinh doanh”**, tác giả Bùi Văn Trường có nêu: *“Hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp nhằm mục đích sinh lợi, nên doanh nghiệp thường phải lựa chọn phương án kinh doanh tối ưu nhằm đạt được lợi nhuận cao. Hoạt động kinh doanh nói chung rất phức tạp, bao gồm nhiều hoạt động khác nhau như hoạt động sản xuất, hoạt động thương mại hay hoạt động đầu tư tài chính...”* (Bùi Văn Trường, 2012, trang 2)

PGS.TS. Nguyễn Văn Công có nêu về khái niệm này trong cuốn giáo trình **“Phân tích kinh doanh”** như sau: *“Hoạt động kinh doanh là hoạt động mà doanh nghiệp tiến hành nhằm mục đích sinh lợi”* (Nguyễn Văn Công, 2009, trang 5)

Trong cuốn giáo trình **“Phân tích hoạt động kinh doanh”** của tác giả GS.TS. Bùi Xuân Phong có nêu về các khái niệm sau đây: *“Hoạt động kinh doanh là hoạt động kinh tế, khi việc tổ chức hoạt động đó nhằm mục đích kiếm lợi nhuận.”* (Bùi Xuân Phong, 2007, trang 2). Trong đó *Hoạt động kinh tế* được hiểu là *những hoạt động có ý thức nhằm tạo ra những sản phẩm dịch vụ đem lại lợi ích kinh tế nhất định.*” (Bùi Xuân Phong, 2007, trang 2).

Một khái niệm khác như sau: *“Hoạt động kinh doanh là các hoạt động có liên quan đến mục đích lợi nhuận đầu tiên. Hoạt động kinh doanh bao gồm các hoạt động về marketing, sản xuất, quản lý”*. (Theo từ điển thuật ngữ Investopedia)

Tóm lại là ở bất kỳ khái niệm nào thì thuật ngữ này đều được hiểu hoạt động mang tính chất sinh lợi.

1.1.2. Vận tải biển

Vận tải biển ra đời khá sớm so với các phương thức vận tải khác. Từ lâu con người đã biết lợi dụng biển làm tuyến đường giao thông để giao lưu buôn bán giữa các vùng miền, lãnh thổ, quốc gia. Cho đến nay vận tải biển trở thành ngành vận tải hiện đại trong hệ thống vận tải quốc tế. Vận tải biển là hoạt động vận tải có liên quan đến việc sử dụng kết cấu hạ tầng và phương tiện vận tải biển, đó là việc sử dụng những khu đất, khu nước gắn liền với các tuyến đường biển nối liền các quốc gia, các vùng

lãnh thổ, hoặc các khu vực trong phạm vi một quốc gia, và việc sử dụng tàu biển, các thiết bị xếp dỡ... để phục vụ việc dịch chuyển hành khách và hàng hoá trên những tuyến đường biển. Vận tải đường biển có thể phục vụ chuyên chở tất cả các loại hàng hóa trong buôn bán quốc tế. Các tuyến đường vận tải trên biển đa số là các tuyến đường giao thông tự nhiên. Năng lực chuyên chở của vận tải đường biển rất lớn. Nhìn chung, năng lực chuyên chở của công cụ vận chuyển đường biển (đội tàu) không bị hạn chế như các công cụ của các phương thức vận tải khác.

Có một số khái niệm thường dùng sau:

“Vận tải biển là việc dùng phương tiện chuyên chở để chở hành khách, hàng hóa, sinh vật bằng đường biển.” (GFP - *Global Facilitation Partnership for Transportation and Trade*)

Theo Giáo trình **“Kinh tế vận tải biển”** của GS.TS. Vương Toàn Thuyên, *“Vận tải biển là một phương thức hoạt động vận tải dùng tàu thuyền (hoặc các phương thức hoạt động vận tải đường biển khác) để tiến hành việc chuyên chở hàng hóa, hành khách, hành lý trên các tuyến vận tải.”* (Vương Toàn Thuyên, 1996, trang 3)

Theo Giáo trình **“Kinh tế vận chuyển đường biển”** của TS. Nguyễn Hữu Hùng, *“Vận tải biển là một ngành công nghiệp dịch vụ đáp ứng nhu cầu vận tải của xã hội thông qua việc cung cấp dịch vụ vận chuyển từ cảng biển này đến cảng biển khác trong không gian và theo thời gian để nhận tiền công vận chuyển”* (Nguyễn Hữu Hùng, 2014, trang 9)

1.1.3. Hoạt động kinh doanh vận tải biển

Hoạt động kinh doanh vận tải biển chắc chắn phải được xây dựng trên cơ sở năng lực của doanh nghiệp nói riêng đối với việc phát triển những điểm thuận lợi và khắc phục những hạn chế của lĩnh vực vận tải biển của một khu vực, một vùng miền nhằm tạo được những lợi ích cao nhất cho doanh nghiệp, cho toàn ngành và cho xã hội.

Trên cơ sở các khái niệm trên về hoạt động kinh doanh, vận tải biển và các phân tích chung về vận tải biển, tác giả định nghĩa hoạt động kinh doanh vận tải biển như sau: *“Hoạt động kinh doanh vận tải biển là hoạt động kinh tế nhằm đạt được lợi ích nhất trong việc vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành lý trên các tuyến vận tải.”*

1.2. Hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp vận tải biển

1.2.1. Phạm vi hoạt động

Có nhiều phương thức được dùng để vận chuyển hàng hoá trong đó có phương thức vận chuyển đường bộ, đường sắt, đường hàng không, đường biển... Doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận chuyển, (thực chất trong phạm vi nghiên cứu này là doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận chuyển đường biển, bao gồm các doanh nghiệp sử dụng tàu biển là phương tiện chuyên chở hàng hoá và hành khách bằng đường biển). Các phân tích bên dưới đây sẽ thể hiện thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ này thông qua việc phân tích đội tàu. Trong phạm vi nghiên cứu này, tác giả tập trung vai trò của tàu biển dưới góc độ chuyên chở hàng hoá ngoại thương giữa các quốc gia. Thương mại hàng hoá giữa các nước ngày càng phát triển, và theo đó thì nhu cầu vận chuyển hàng hoá cũng ngày càng tăng theo. Trong khi đó, trong tổng số các phương thức vận tải thì phương thức vận tải đường biển chiếm tỷ trọng cao. Từ đó có thể nhận thấy được tầm quan trọng trong vận tải đường biển, đặc biệt là vai trò của đội tàu biển, lực lượng cơ bản tham gia vào lĩnh vực này.

Trên thực tế các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển không chỉ cung cấp mỗi dịch vụ vận chuyển hàng hoá thông thường mà còn cung cấp dịch vụ hàng hải, hỗ trợ cho hoạt động vận chuyển diễn ra hiệu quả hơn. Trong đăng ký kinh doanh, các doanh nghiệp làm dịch vụ vận tải biển thường đăng ký đa dạng các mảng hoạt động có thể cung cấp ra thị trường ngoài việc hỗ trợ cho đội tàu của mình, doanh nghiệp còn sẵn sàng cung cấp dịch vụ cho các đơn vị khác có nhu cầu. Dưới đây là bảng liệt kê một số sản phẩm dịch vụ mà các doanh nghiệp vận tải biển thường cung cấp cho thị trường cùng với chức năng chính của doanh nghiệp trong đăng ký kinh doanh.

Bảng 1.1 – Sản phẩm dịch vụ

Stt	Sản phẩm dịch vụ	Stt	Sản phẩm dịch vụ
1	Bốc xếp hàng hóa cảng biển	20	Dịch vụ gom hàng nguyên công FCL
2	Cho thuê tàu biển	21	Dịch vụ giao nhận
3	Đại lý vận tải biển	22	Dịch vụ sửa chữa tàu biển
4	Dịch vụ làm thủ tục cho tàu ra vào cảng biển	23	Dịch vụ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển
5	Kê khai hải quan	24	Dịch vụ vận tải đường sắt
6	Hậu cần Logistics	25	Dịch vụ vận chuyển đường không
7	Đại Lý Hàng Hải	26	Dịch vụ vận chuyển đường biển
8	Dịch vụ cung ứng nước ngọt	27	Dịch vụ vận chuyển nội địa
9	Dịch vụ giải quyết tranh chấp hàng hải	28	Môi giới vận tải bằng đường biển
10	Dịch vụ gom hàng lẻ (LCL) xuất nhập khẩu	29	Dịch vụ xử lý tai nạn hàng hải
11	Vận chuyển hàng thông thường	30	Môi giới thuê tàu
12	Vận chuyển hàng chuyên dụng	31	Vận tải thủy nội địa
13	Vận chuyển hàng bao	32	Dịch vụ vận chuyển hàng lẻ LCL
14	Vận chuyển hàng rời	33	Dịch vụ vận chuyển hàng rời
15	Vận chuyển hàng siêu trường- siêu trọng	34	Dịch vụ đóng gói và bao bì hàng hoá xuất nhập khẩu
16	Dịch vụ bảo hiểm hàng hóa	35	Dịch vụ ủy thác xuất nhập khẩu
17	Dịch vụ rút hàng tại cảng	36	Dịch vụ môi giới tàu biển
18	Dịch vụ thủ tục hải quan	37	Dịch vụ kho bãi
19	Dịch vụ Logistics	38	Dịch vụ mở tờ khai

Nguồn: Tổng cục Thống kê

1.2.2. Các yếu tố ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh vận tải biển

1.2.2.1. Luật quốc gia

Chính sách nhà nước được thể hiện trong luật hàng hải, các thông tư, nghị định, các chính sách khác điều chỉnh hoạt động kinh doanh vận tải biển. Chính sách ảnh hưởng sâu sắc tới kết quả kinh doanh vận tải biển. Chính sách Nhà nước có thể khuyến

khích hoặc hạn chế phát triển một ngành, một lĩnh vực, mà ngành vận tải biển không phải ngoại lệ.

1.2.2.2. Điều ước quốc tế

Yếu tố thứ hai ảnh hưởng tới kinh doanh vận tải biển chính là các điều ước quốc tế về vận tải biển mà quốc gia là thành viên. Đó là những nguồn luật điều chỉnh hoạt động vận tải biển bên cạnh luật quốc gia. Do đó nó ảnh hưởng tới kết quả của hoạt động kinh doanh vận tải biển.

1.2.2.3. Tập quán quốc tế

Tập quán quốc tế là những thói quen, kinh nghiệm thường dùng được áp dụng rộng rãi trong kinh doanh, cũng góp phần ảnh hưởng không nhỏ đến kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh của một quốc gia. Đặc biệt trong hoạt động kinh doanh vận tải biển, nơi mà có liên quan chặt chẽ đến hoạt động thương mại quốc tế thì những tập quán kinh doanh này thực sự có tác động mạnh mẽ đến kết quả của hoạt động kinh doanh vận tải biển.

1.2.2.4. Hạ tầng cơ sở

Hạ tầng cơ sở phục vụ cho ngành vận tải biển của nhà nước đó là hệ thống cảng biển. Hệ thống cảng biển có ảnh hưởng trực tiếp tới hoạt động kinh doanh vận tải biển. Cảng biển lớn sẽ đón được các tàu có trọng tải lớn, từ đó doanh nghiệp kinh doanh vận tải có thể khai thác được các tàu có quy mô và chất lượng cao hơn. Ngoài ra, đối với hệ thống cảng biển hiện đại thì những rủi ro, tai nạn của tàu khi nhập cảng sẽ được hạn chế, thời gian và khả năng giải quyết những vấn đề phát sinh sẽ nhanh và hiệu quả hơn. Thêm vào đó, thủ tục nhập cảng của tàu cũng được giảm thiểu đáng kể giúp doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển nâng cao hiệu quả kinh doanh vận tải biển, mà vốn điều những này phụ thuộc vào cả trình độ hệ thống nhân sự của cảng biển và hệ thống pháp luật của nước có cảng.

1.2.2.5. Cơ sở vật chất của doanh nghiệp

Cơ sở vật chất của doanh nghiệp: đó chính là đội tàu mà doanh nghiệp khai thác kinh doanh và đội ngũ nhân sự của doanh nghiệp cả trên bờ lẫn các sỹ quan thủy thủ trên tàu. Doanh nghiệp có tàu lớn và có nhiều tàu có chất lượng, khai thác các tuyến đường biển dài sẽ làm tăng lợi thế của doanh nghiệp từ đó doanh nghiệp khai thác tàu hiệu quả hơn mang lại nhiều lợi nhuận hơn. Đội ngũ nhân sự của doanh nghiệp ảnh hưởng không nhỏ tới kết quả kinh doanh vận tải biển của doanh nghiệp, đội ngũ nhân

viên trên bờ luôn tìm kiếm hợp đồng vận tải về cho doanh nghiệp từ đó nâng cao hiệu quả khai thác tàu của doanh nghiệp. Đội ngũ nhân sự trên tàu là các sỹ quan và thủy thủ, nếu có trình độ tốt và giàu kinh nghiệm đi biển thì sẽ giảm tránh được những rủi ro không đáng có xảy ra và khai thác tàu tốt hơn rất nhiều từ đó nâng cao được hiệu quả kinh doanh vận tải của doanh nghiệp.

1.2.3. Các chỉ tiêu đánh giá hoạt động kinh doanh vận tải biển

1.2.3.1. Lợi nhuận và tỷ suất lợi nhuận

a. Chỉ tiêu lợi nhuận (p)

Trong cơ chế thị trường, lợi nhuận (P) vừa được coi là nhân tố để tính toán hiệu quả kinh tế, vừa được coi là một chỉ tiêu kinh doanh tổng hợp của doanh nghiệp. Chỉ tiêu lợi nhuận trong một kì kinh doanh được tính bằng hiệu của doanh thu trừ đi giá thành sản phẩm, các loại thuế phải nộp và các tổn thất trong một kì kinh doanh. Chỉ tiêu này được tính theo công thức.

$$P = D - (Z + Th + TT)$$

Trong đó:

P: Lợi nhuận của doanh nghiệp trong kì kinh doanh (VNĐ).

D: Doanh thu tiêu thụ trong một kì kinh doanh (VNĐ).

Z: Giá thành sản phẩm trong một kì kinh doanh (VNĐ).

Th: Các loại thuế phải nộp sau một kì (VNĐ).

TT: Các tổn thất sau mỗi kì kinh doanh (VNĐ)

Đối với doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển thì sẽ có chỉ tiêu lợi nhuận kinh doanh vận tải biển (Pv_{tb}). Đây là chỉ tiêu phản ánh một mảng kinh doanh của doanh nghiệp là vận tải biển nên nó có đặc trưng riêng biệt. Lợi nhuận kinh doanh vận tải biển trong kì kinh doanh bằng hiệu của doanh thu kinh doanh vận tải biển trừ đi chi phí vận chuyển bỏ ra (Zv_{tb}), các loại thuế phải nộp (Thv_{tb}) và các tổn thất trong kinh doanh vận tải biển (TTv_{tb}) sau mỗi kì kinh doanh.

b. Tỷ suất lợi nhuận (p')

Chỉ tiêu này được tính theo hai cách:

* Tỷ suất lợi nhuận (P'1) bằng thương của tổng lợi nhuận (p) trên tổng doanh thu (DT) trong một kì kinh doanh. Chỉ tiêu này cho biết một đồng doanh thu tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận. Đây là một chỉ tiêu quan trọng phản ánh hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp, lợi nhuận sản xuất kinh doanh chiếm càng cao trong doanh thu thì

hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp càng cao và ngược lại. Tỉ suất lợi nhuận kinh doanh vận tải biển ($P'1_{vtb}$), có đầy đủ đặc điểm và ý nghĩa giống chỉ tiêu tỉ suất lợi nhuận nói chung.

* Tỉ suất lợi nhuận ($P'2$) bằng thương của tổng lợi nhuận (P) trên tổng vốn sản xuất (V_{SX}) trong kì kinh doanh, đây tỉ lệ sinh lời trên mỗi đồng vốn doanh nghiệp bỏ ra kinh doanh của doanh nghiệp. Chỉ tiêu này cho biết một đồng chi phí tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận. Đối với doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển cũng áp dụng cách tính tỉ suất lợi nhuận trong việc xét đến hiệu quả hoạt động kinh doanh.

1.2.3.2. Mức vốn hao phí cho một đơn vị sản phẩm

Mức vốn hao phí vốn cho một đơn vị sản phẩm (S_v) bằng tổng vốn (V) trên tổng sản lượng (Q).

Đối với doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển, hao phí vốn cho kinh doanh vận tải biển có công thức và đặc điểm giống suất phí hao phí vốn nói chung. Chỉ tiêu suất phí hao phí vốn cho đơn vị vận tải biển cho biết hiệu quả sử dụng các nguồn vốn của doanh nghiệp cho kinh doanh vận tải biển, một đơn vị vốn cho kinh doanh vận tải biển thì chuyên chở bao nhiêu sản lượng vận tải biển.

1.2.3.3. Thời hạn thu hồi vốn đầu tư

Chỉ tiêu này được tính toán căn cứ vào lợi nhuận thu được sau mỗi kì kinh doanh và do đó, nó cho biết rõ hiệu quả của việc sử dụng vốn đầu tư sau khi đã được vật hoá. Thời gian thu hồi vốn đầu tư phản ánh khoảng thời gian mà vốn đầu tư dần được thu hồi lại sau mỗi kì kinh doanh. Chỉ tiêu này cho thấy thời hạn thu hồi vốn đầu tư càng ngắn thì chứng tỏ lợi nhuận doanh nghiệp thu về cao nên có thể đánh giá rằng các dự án đầu tư của doanh nghiệp có hiệu quả, tỉ suất sinh lời từ dự án đầu tư cao. Thời hạn thu hồi vốn đầu tư ngắn giúp doanh nghiệp nhanh chóng có vốn tái đầu tư nâng cao khả năng sản xuất kinh doanh, nâng cao chất lượng hàng hoá dịch vụ của doanh nghiệp từ đó mở rộng thị trường tạo uy tín ngày càng cao cho doanh nghiệp.

Thời hạn thu hồi vốn đầu tư trong kinh doanh dịch vụ vận tải biển thường dài vì các dự án đầu tư cho vận tải biển mua, đóng mới tàu cho kinh doanh vận tải biển thường chi phí rất lớn, rất tốn kém. Nhưng đồng nghĩa với vốn đầu tư lớn doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển mua và đóng mới đưa vào kinh doanh các phương tiện vận tải có chất lượng từ đó giảm chi phí mức tối đa và dần tăng doanh thu, lợi nhuận tạo được uy tín với khách hàng.

1.2.3.4. *Chỉ tiêu hệ số hiệu quả sử dụng vốn đầu tư*

Hiệu quả sử dụng vốn đầu tư bằng thương lợi nhuận trên tổng vốn đầu tư. Chỉ tiêu này cho biết khả năng sinh lời của một đồng vốn đầu tư, từ đó đánh giá hiệu quả đầu tư của doanh nghiệp. Nếu hiệu quả sử dụng vốn đầu tư cao thì khả năng sinh lời của một đồng vốn đầu tư cao vậy nên tiếp tục đầu tư vào các ngành nghề, lĩnh vực đó để chiếm lĩnh thị trường, nâng cao khả năng cạnh tranh, tạo uy tín và ngược lại.

Hiệu quả sử dụng vốn đầu tư cho kinh doanh vận tải biển được tính toán cũng giống như hiệu quả sử dụng vốn đầu tư nói chung.

1.2.3.5. *Năng suất lao động*

Năng suất lao động bằng thương của sản lượng trên số lượng lao động. Năng suất lao động cao thì mức hao phí lao động trong mỗi sản phẩm ít, chứng tỏ đội ngũ lao động của doanh nghiệp có trình độ cao chuyên sâu và ngược lại. Năng suất lao động tăng làm sản lượng tăng từ đó lợi nhuận thu về tăng doanh nghiệp sản xuất kinh doanh có hiệu quả, không những thế năng suất lao động tăng lương thưởng của cán bộ công nhân viên của doanh nghiệp tăng làm đời sống cán bộ công nhân viên doanh nghiệp tăng khích lệ họ làm việc và cống hiến cho doanh nghiệp.

Năng suất lao động của kinh doanh vận tải biển, có công thức và mang đầy đủ đặc điểm của năng suất lao động nói chung. Nhưng đặc điểm lao động kinh doanh vận tải biển có khác là lao động kinh doanh vận tải biển bao gồm đội ngũ nhân viên trên bờ và đội ngũ sỹ quan thuỷ thủ dưới tàu.

1.2.3.6. *Suất hao phí lao động sống*

Suất hao phí lao động sống bằng thương số lượng lao động trên sản lượng sản phẩm. Chỉ tiêu suất hao phí lao động sống cho biết lượng lao động hao phí cho việc tạo ra một đơn vị sản phẩm. Chỉ tiêu này càng thấp thì chứng tỏ doanh nghiệp sử dụng lao động sống có hiệu quả và ngược lại.

Suất hao phí lao động sống cho kinh doanh vận tải biển có công thức và đặc điểm của suất hao phí lao động nói chung. Tuy nhiên khối lượng hàng hoá của vận tải biển chính là sản lượng vận tải. Và số lượng lao động của kinh doanh vận tải biển bao gồm lao động trên bờ, với lao động trên tàu đó là khác biệt nhỏ vì kinh doanh vận tải biển là ngành kinh doanh dịch vụ vận tải.

Tóm lại để có phân tích được hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp vận tải biển, rất cần thiết phải nắm rõ hệ thống các chỉ tiêu trên nhằm đánh giá và phân tích

mối quan hệ và sự vận động của các yếu tố tác động đến hoạt động kinh doanh. Từ việc áp dụng các chỉ tiêu này doanh nghiệp sẽ có định hướng tốt hơn và giúp cho doanh nghiệp sử dụng các nguồn lực kinh doanh có hiệu quả hơn trong tương lai.

CHƯƠNG 2

THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN TẠI HẢI PHÒNG

2.1. Hệ thống văn bản, chính sách về vận tải biển

2.1.1. Hệ thống văn bản, chính sách về vận tải biển của Nhà nước

Trong mấy thập kỷ gần đây, Đảng và Nhà nước ta đã đề ra những chủ trương, chính sách, biện pháp quan trọng nhằm quản lý, bảo vệ, khai thác biển, cụ thể là có rất nhiều các chính sách pháp luật liên quan đến lĩnh vực vận tải biển.

Nghị quyết 03-NQ/TW ngày 6/5/1993 của Bộ Chính trị về một số nhiệm vụ phát triển kinh tế biển khẳng định rằng đẩy mạnh phát triển kinh tế biển đi đôi với tăng cường khả năng bảo vệ chủ quyền và lợi ích quốc gia. Sau Nghị quyết này, Thủ tướng Chính phủ đã có các chỉ thị triển khai thực hiện như Chỉ thị 399 ngày 5/8/1993 về một số nhiệm vụ phát triển kinh tế biển trong những năm trước mắt và Chỉ thị 171/TTg năm 1995 triển khai Nghị quyết 03-NQ/TW.

Ngày 22/9/1997, Bộ Chính trị ban hành Chỉ thị số 20-CT/TW về đẩy mạnh phát triển kinh tế biển theo hướng công nghiệp hóa, hiện đại hóa, đưa ra một số quan điểm trong phát triển kinh tế biển. Đó là: “Thực hiện công nghiệp hoá, hiện đại hoá kinh tế biển hướng mạnh vào xuất khẩu, dựa trên những tiến bộ khoa học, công nghệ làm động lực; vừa thúc đẩy nghiên cứu, quản lý, khai thác tiềm năng biển có hiệu quả, vừa tái tạo tài nguyên biển, bảo vệ môi trường, đào tạo nhân lực”. Hàng loạt kế hoạch về phát triển kinh tế biển đã được thông qua như: Chiến lược phát triển giao thông vận tải 2010...

Quyết định 149/2003/QĐTTG được Thủ tướng chính phủ ban hành, từ ngày 6/8/2003 các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển được quyền chuyên chở hàng hóa xuất, nhập khẩu với nguồn vốn từ ngân sách Nhà nước, trong đó ưu tiên cho hàng hóa tài nguyên quốc gia. Ngoài ra, các doanh nghiệp còn được miễn thuế thu nhập trong thời hạn hợp đồng đối với tàu thuê theo phương thức tàu trần và tàu định hạn. Miễn thuế thu nhập trong 2 năm đầu, kể từ khi có thu nhập chịu thuế và giảm 50% số thuế phải nộp trong 2 năm tiếp theo đối với các tàu vay mua, thuê mua. Đồng thời, doanh nghiệp được vay vốn tín dụng ưu đãi từ Quỹ hỗ trợ phát triển để phát triển đội tàu.

Năm 2007, một loạt văn bản liên quan đến vận tải biển ra đời: Nghị định 140/2007/NĐ-CP ngày 05/09/2007 Quy định chi tiết Luật thương mại về điều kiện

kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm của thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics; Nghị định số 115/2007/NĐ-CP ngày 5/7/2007 về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải biển; Nghị quyết số 09-NQ/TW ngày 09/02/2007 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020. Từ nhu cầu cấp bách của thực tế, tại hội nghị lần thứ tư Ban Chấp hành Trung ương Đảng Khóa X Đảng và Nhà nước đã thông qua Nghị quyết về **Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020** (Nghị quyết 09-NQ/TW ngày 9/2/2007), nhằm đáp ứng yêu cầu nêu trên. Quan điểm chỉ đạo được nêu trong phần định hướng Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 là "nước ta phải trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển trên cơ sở phát huy mọi tiềm năng từ biển, phát triển toàn diện các ngành, nghề biển với cơ cấu phong phú, hiện đại, tạo ra tốc độ phát triển nhanh, bền vững, hiệu quả cao với tầm nhìn dài hạn". Có thể nói rằng, Nghị quyết về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 đã kế thừa những quan điểm về phát triển kinh tế biển và các lĩnh vực khác liên quan đến biển đã ban hành trước đó, nhưng phải khẳng định rằng, đây là Nghị quyết của Trung ương toàn diện đầu tiên về biển, mở ra một chương mới trong tư duy về biển đối với sự nghiệp xây dựng và bảo vệ Tổ quốc trong những thập kỷ đầu của thế kỷ 21.

Trong các văn kiện đại hội Đảng IX, X, XI đều đã khẳng định tầm quan trọng của vận tải biển, tiếp tục nhấn mạnh chủ trương lớn xây dựng Việt Nam trở thành một nước mạnh về biển, phát triển kinh tế- xã hội vùng biển, hải đảo, ven biển phải gắn kết với yêu cầu bảo vệ đất nước, có thể thấy rõ hơn chủ trương rất quan trọng là: cần đặt kinh tế biển trong tổng thể kinh tế cả nước, trong quan hệ tương tác với các vùng và trong xu thế hội nhập kinh tế với khu vực và thế giới.

Ngày 5/10/2009, Chính phủ còn ban hành quyết định 1601/QĐTTG phê duyệt **Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030**, với nhiều ưu đãi cho hơn cho các hãng tàu cũng như ngành vận tải biển nói chung. Văn bản này cũng mở ra rất nhiều cơ hội cho lĩnh vực vận tải biển nói riêng và phát triển kinh tế quốc gia nói chung.

Trong các năm tiếp theo trở lại đây, các nghị định, quyết định mới liên tục được ban hành đủ để thấy một sự quan tâm thích đáng của Đảng, Nhà nước và Chính phủ đối với lĩnh vực này: Nghị định số 87/2009/NĐ-CP ngày 19/10/2009 về vận tải đa phương thức; Nghị định 30/2014/NĐ-CP ngày 14/04/2014 về điều kiện kinh doanh vận tải biển và dịch vụ hỗ trợ vận tải biển; Quyết định số 339/QĐ-TTg ngày

19/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án tổng thể tái cơ cấu kinh tế gắn với chuyển đổi mô hình tăng trưởng theo hướng nâng cao chất lượng, hiệu quả và năng lực cạnh tranh giai đoạn 2013-2020; Quyết định số 318/QĐ-TTg ngày 04/03/2014 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Chiến lược phát triển dịch vụ vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

2.1.2. Hệ thống văn bản, chính sách về vận tải biển của Thành phố Hải Phòng

Theo Nghị quyết số 01/2009/NQ-HĐND về phát triển kinh tế biển thành phố Hải Phòng đến năm 2015, định hướng đến năm 2020, tán thành nội dung Đề án số 1843 /ĐA-UBND ngày 17/4/2009 của Ủy ban nhân dân thành phố về phát triển kinh tế biển thành phố Hải Phòng đến năm 2015, định hướng đến năm 2020, đồng thời nhấn mạnh những nội dung sau: Hải Phòng là thành phố Cảng, là cửa chính ra biển của vùng châu thổ sông Hồng và các tỉnh phía Bắc, có tiềm năng đa dạng, phong phú để phát triển kinh tế biển, là cực tăng trưởng của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ, có vị trí chiến lược, đóng vai trò đặc biệt quan trọng để phát triển vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ và miền Bắc, trong hợp tác hai hành lang một vành đai kinh tế giữa Việt Nam và Trung Quốc và hội nhập với khu vực, quốc tế. Vùng biển và dải ven biển thành phố có vị trí đặc biệt về quốc phòng - an ninh. Những năm qua, kinh tế biển Hải Phòng phát triển khá nhanh, một số ngành, lĩnh vực tăng trưởng cao đã góp phần quan trọng vào phát triển kinh tế - xã hội, đảm bảo quốc phòng - an ninh, chủ quyền biển, đảo thành phố và đất nước. Tuy nhiên, kinh tế biển của thành phố phát triển chưa tương xứng với tiềm năng, lợi thế, cần có các biện pháp phát triển mạnh mẽ hơn đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa thành phố.

2.2. Thực trạng hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển tại Hải Phòng

2.2.1. Nguồn vốn đầu tư

Nguồn vốn đầu tư hạn hẹp ở đây được phân tích theo hai hướng: Thứ nhất, nguồn vốn hạn hẹp của Thành phố đầu tư vào ngành; Thứ hai là nguồn vốn của doanh nghiệp trong việc mở rộng phát triển sản xuất.

Thứ nhất, Hải Phòng là trung tâm phát triển kinh tế biển quốc gia, là cửa chính ra biển của khu vực Miền Bắc. Do đó, cùng với sự thuận lợi chung về điều kiện pháp lý như nhiều địa phương khác, thành phố Hải Phòng còn nhận được sự quan tâm của Chính phủ trong việc hỗ trợ phát triển kinh tế, đặc biệt là trong xây dựng kết cấu hạ

tầng. Cụ thể, trong thời gian qua, đã có sự lưu ý của Nhà nước bằng vốn ngân sách và các nguồn vốn vay ưu đãi ODA, cho việc nâng cấp các công trình cầu cảng, bến bãi, kho tàng, luồng lạch cho các cảng. Tuy nhiên, do nhu cầu vốn cho ngành hàng hải là rất lớn, ngân sách của thành phố lại có hạn nên đầu tư chưa tương xứng với nhu cầu. Về đầu tư cho cảng biển, Theo Hiệp hội cảng biển Việt Nam- VPA, việc đầu tư mới chỉ tập trung vào cải tạo và nâng cấp. Mặc dù là một trong những cảng trọng điểm quốc gia nhưng Cảng Hải Phòng cũng chưa đủ năng lực tổ chức và hoạt động tiếp thị quốc tế để thu hút hàng trung chuyển container. Tình trạng thừa cảng nhỏ nhưng thiếu cảng lớn đáp ứng tàu chuyên dụng và tàu có trọng tải lớn là nỗi lo của toàn ngành hàng hải nói chung, trong đó có hàng hải Hải Phòng. Nguyên nhân chính là do nguồn vốn đầu tư cho lĩnh vực này còn hạn chế, đầu tư dàn trải thiếu đồng bộ, thiếu quy hoạch định hướng phát triển lâu dài... Những năm qua, Hải Phòng đã có nhiều chính sách nhằm cải thiện môi trường đầu tư để có thể đa dạng hoá nguồn vốn cũng như tăng số lượng vốn đầu tư. Nguồn vốn đầu tư phát triển của thành phố chủ yếu là vốn Ngân sách Nhà nước, vốn đầu tư của doanh nghiệp cảng, vốn đầu tư của dân cư và tư nhân, nguồn vốn nước ngoài quan trọng nhất là vốn ODA, ngoài ra vốn đầu tư của các doanh nghiệp liên doanh và vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài cũng đóng vai trò ngày càng quan trọng. Một số nguồn vốn khác cho hoạt động này có thể kể đến vốn tín dụng đầu tư phát triển Nhà nước, vốn thu phí bảo đảm hàng hải...

Bảng 2.1- Vốn đầu tư phát triển trên địa bàn thành phố phân theo cấp quản lý

Đơn vị: Tỷ đồng

Chỉ tiêu	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tổng vốn	12.302,4	14.825,9	17.955,4	18.255	18.345	18.332	18.436	18.798	18.967
VĐT phát triển do ĐP quản lý	8.872,1	9.960,01	12.340	12.705	13.043	13.145	13.275	13.368	13.486
VĐT phát triển do Bộ, ngành TW quản lý	3.430,3	4.865,89	5.615,4	5.550	5.302	5.187	5.161	5.430	5.500

Nguồn: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Với nguồn vốn này, thành phố đã có những hoạt động đầu tư để tạo cơ sở vật chất phục vụ hoạt động của các ngành kinh tế, trong đó có ngành hàng hải. Những năm gần đây, hệ thống cảng biển Hải Phòng không ngừng được đầu tư chiều sâu, cải tạo, mở rộng và phát triển nhanh chóng. Tuy nhiên, nhu cầu vốn cho ngành vẫn rất lớn và lượng vốn đã đầu tư là chưa đáp ứng được nhu cầu đó. So với tổng vốn đầu tư toàn xã hội của thành phố thì tỷ lệ vốn đầu tư vào các lĩnh vực của ngành còn chiếm tỷ lệ nhỏ.

**Bảng 2.2 - Vốn đầu tư cho ngành hàng hải Hải Phòng so với tổng vốn đầu tư toàn xã hội của Thành phố
giai đoạn 2005 - 2013**

Đơn vị: Tỷ đồng

Năm	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Tổng VĐT toàn XH	12.302,4	14.825,9	17.955,4	18.255	18.463	18.467	18.635	18.786	18.984
VĐT cho ngành HH	1.172,664	1.505,125	2.219,054	2.244,908	2.317,106	2.337,769	2.260.425	2.344,492	2.443,42
<i>% so với tổng số</i>	<i>9,53</i>	<i>10,15</i>	<i>12,36</i>	<i>12,29</i>	<i>12,55</i>	<i>12,67</i>	<i>12,13</i>	<i>12,48</i>	<i>12,87</i>

Nguồn: Cục Thống kê Hải Phòng

Bảng trên cho thấy lượng vốn đầu tư vào cảng Hải Phòng liên tục tăng trong các năm gần đây. Tuy nhiên tốc độ tăng không đều và ổn định. Việc sử dụng nguồn vốn này cũng kém hiệu quả và đầu tư dàn trải dẫn đến cơ sở hạ tầng cảng biển còn chưa hợp lý, quy mô cảng còn bé, tiêu chuẩn thấp. Số lượng cảng bến hiện nay trên địa bàn Hải Phòng là 29 (Bảng 2.3) trên tổng số 166 cảng bến của Việt Nam (Phụ lục 1), trong khi đó chỉ có Cảng Hải Phòng là lớn nhất, chiếm tỷ trọng vận tải hàng hoá cao nhất; cảng nước sâu là chưa có, mới đang trong giai đoạn chuẩn bị đầu tư. Hệ thống giao thông hậu phương còn chưa được chú trọng đầu tư, hệ thống đảm bảo an toàn hàng hải còn thiếu. Những điều này góp phần tạo ra các điều kiện không thuận lợi cho các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển trên địa bàn thành phố.

Bảng 2.3 – Danh mục bến cảng tại Hải Phòng

Stt	Tên bến cảng	Stt	Tên bến cảng
1	Bến cảng Hải Phòng	16	Bến cảng xăng dầu Petec Hải phòng
2	Bến cảng Vật Cách	17	Bến cảng khí hoá lỏng Thăng Long
3	Bến cảng đầu tư và phát triển cảng Đình Vũ	18	Bến cảng đóng tàu Bạch Đằng
4	Bến cảng liên doanh phát triển Đình Vũ	19	Bến cảng Caltex
5	Bến cảng xăng dầu Đình Vũ	20	Bến cảng công nghiệp tàu thủy Nam Triệu
6	Bến cảng Đoạn Xá	21	Bến cảng đóng tàu Phà Rừng
7	Bến cảng Transvina	22	Bến cảng Lilama Hải Phòng
8	Bến cảng Hải Đăng	23	Bến cảng cá Hạ Long
9	Bến cảng Container VN (Viconship)	24	Bến cảng cơ khí Hạ Long
10	Bến cảng Container Chùa Vẽ	25	Bến cảng dầu K99
11	Bến cảng Cửa Cấm	26	Bến cảng Biên phòng
12	Bến cảng Thủy sản II	27	Bến cảng Công ty 128
13	Bến cảng Thượng Lý	28	Bến cảng thiết bị vật tư Chùa Vẽ
14	Bến cảng Gas Đài Hải	29	Bến cảng Đông Hải
15	Bến cảng Total Gas Hải phòng		

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

Thứ hai, về nguồn vốn đầu tư của doanh nghiệp: Ngoài sự hỗ trợ của Thành phố trong việc xây dựng và phát triển cơ sở hạ tầng, bản thân các doanh nghiệp trong ngành cũng đã tự tiến hành các hoạt động đầu tư cần thiết để nâng cao chất lượng sản phẩm, dịch vụ cũng như năng lực cạnh tranh của mình. Trong những năm gần đây, do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu, mà lĩnh vực bị tác động trầm

trọng nhất ngoài tài chính ngân hàng thì vận tải biển là không nằm ngoài vòng xoáy. Doanh thu và sản lượng của các doanh nghiệp này giảm mạnh khiến nhiều doanh nghiệp lớn lâm vào tình trạng khó khăn, bế tắc. Các doanh nghiệp bị ứ đọng vốn. Nhiều doanh nghiệp phải tiến hành bán tàu để duy trì sự tồn tại. Nhiều doanh nghiệp khác còn phải chuyển hướng kinh doanh. Các doanh nghiệp hoạt động cầm chừng để cầm cự vượt qua được giai đoạn kinh tế khó khăn chờ ngày khởi sắc. Số ít có các doanh nghiệp huy động vốn mới và đầu tư vào đúng lĩnh vực đăng ký ban đầu.

2.2.2. Phạm vi hoạt động

Các doanh nghiệp hoạt động ở mảng này thường có đăng ký kinh doanh rất rộng, bao gồm các hoạt động hỗ trợ cho mảng hoạt động chính là vận tải biển. Thực tế, doanh nghiệp không đăng ký kinh doanh từng hoạt động riêng lẻ mà đăng ký kinh doanh cung cấp nhiều loại hình dịch vụ trong đó có những doanh nghiệp thực hiện kết hợp cả vai trò là doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận chuyển và dịch vụ hàng hải. Dưới đây là bảng liệt kê phạm vi hoạt động trong đăng ký kinh doanh của và các dịch vụ cung cấp trên thị trường của đa số doanh nghiệp. Phạm vi hoạt động này về cơ bản là thống nhất với phạm vi đăng ký kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển trên địa bàn cả nước.

Bảng 2.4 – Ngành nghề kinh doanh

Stt	Ngành nghề kinh doanh
1	Vận Tải
2	Vận Tải và Đại Lý
3	Vận Chuyển Hàng Hóa
4	Giao Nhận Vận Chuyển Hàng Hóa
5	Hải Quan - Dịch Vụ Hải Quan, Dịch Vụ Khai Thuê Hải Quan
6	Vận Tải Quốc Tế
7	Vận Tải Nội Địa
8	Vận Tải Biển
9	Vận tải đường bộ
10	Vận tải đường sắt
11	Hàng Hải - Dịch Vụ Hàng Hải
12	Logistics – Dịch vụ logistics

Nguồn: Sở Kế hoạch Đầu tư Thành phố Hải Phòng

2.2.3. Quy mô của Doanh nghiệp

Các doanh nghiệp vận tải biển có đăng ký kinh doanh tại Hải Phòng chiếm số lượng không nhiều. Số lượng thành lập mới không đáng kể, nguyên do chính bởi cuộc khủng hoảng kinh tế khu vực và toàn cầu đã ảnh hưởng trầm trọng đến toàn ngành vận tải. Hầu hết doanh nghiệp quy mô lớn phải đối mặt với rất nhiều khó khăn. Nhiều doanh nghiệp vừa và nhỏ bị phá sản hoặc lâm vào tình trạng phá sản. Chính vì thế việc thành lập mới là rất khó trong nền kinh tế suy thoái nói chung, biệt là đối với lĩnh vực vận tải biển bị ảnh hưởng trầm trọng này.

Nếu so sánh với số liệu tổng các doanh nghiệp hoạt động ở lĩnh vực này trên phạm vi cả nước thì tỷ lệ không cao. Theo số liệu của Cục Thống kê thành phố, các doanh nghiệp này chỉ đạt khoảng 1/10 trên tổng số doanh nghiệp vận tải biển tại Việt Nam. Cụ thể năm 2013 chiếm 95 trên tổng số 946 doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam, trong khi đó trên thực tế Hải Phòng vốn được đánh giá là thành phố có ưu thế về vận tải biển lớn thứ ba trên cả nước. Rõ ràng là con số doanh nghiệp này chưa thể hiện được tiềm năng của doanh nghiệp vận tải biển Hải Phòng trong lĩnh vực kinh tế trọng yếu này của đất nước.

Bảng 2.5 - Số liệu doanh nghiệp vận tải biển tại Hải Phòng

Tiêu chí	Đơn vị	2009	2010	2011	2012	2013
Số lượng doanh nghiệp vận tải biển	cơ sở	72	82	101	94	95
Doanh thu	triệu đồng	4.810.869,0	6.228.864,5	7.870.537,8	8.716.447,0	10.755.239,1
Sản lượng vận chuyển hàng hóa biển	nghìn tấn	19.330,0	25.066,6	20.116,5	23.063,9	24.439,8

Nguồn: Cục Thống kê Hải Phòng

Cũng trong bảng trên, sản lượng vận chuyển hàng hóa của các doanh nghiệp vận tải biển trên địa bàn thành phố chiếm tỷ trọng cao hơn nếu so sánh với tỷ trọng về số lượng doanh nghiệp trong lĩnh vực này đối với các số liệu tương đương trên địa bàn cả nước. Cụ thể trong năm 2013, số doanh nghiệp vận tải biển chiếm tỷ trọng 1/10 trong khi đó sản lượng vận tải biển chiếm tỷ trọng 1/4 (Sản lượng vận tải biển của các doanh nghiệp Hải Phòng chiếm: 24.439,8 triệu tấn (*Bảng 2.5*) và sản lượng vận tải biển của các doanh nghiệp Việt Nam chiếm: 98.363.056 triệu tấn (*Phụ lục 1*))

2.2.4. **Đội tàu**

Đội tàu biển của Hải Phòng cũng chưa được chú trọng đầu tư nên độ tuổi trung bình còn cao. Tàu trọng tải lớn còn thiếu về số lượng và yếu về chất lượng. Theo chi cục Hàng hải Hải Phòng, tính đến nay, có 758 tàu với tổng trọng tải 2.104.815 tấn đăng ký tại khu vực Hải Phòng. Trong đó, lượng tàu có trọng tải nhỏ dưới 3000 tấn khoảng 600 chiếc, chiếm hơn 80%. Phần lớn những tàu cỡ nhỏ này là của các doanh nghiệp tư nhân, công ty TNHH, công ty cổ phần, hợp tác xã mới thành lập trong vòng vài năm gần đây.

Nhưng thực tế, hầu hết các doanh nghiệp có tên tuổi trong lĩnh vực vận tải biển đều hoạt động có liên quan đến Hải Phòng. Theo *Bảng 2.6 - Các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển của Việt Nam*, trong số này thì hầu hết đều có hiện diện tại Hải Phòng. Có doanh nghiệp có đăng ký kinh doanh tại Hải Phòng, hoặc có công ty con, công ty bộ phận trong loại tổng công ty hay chi nhánh hoạt động trên địa bàn Thành phố; Nhiều doanh nghiệp không thực hiện hạch toán độc lập nên công tác thống kê hoạt động của riêng đội tàu trên địa bàn thành phố của các doanh nghiệp đó là vô cùng khó khăn.

Bảng 2.6 – Các DN kinh doanh vận tải biển có quy mô lớn của Việt Nam

STT	Doanh nghiệp	Trọng tải đội tàu DWT	Tỷ trọng (%)
1	Vosco	544.478	12.3%
2	Falcon	473.901	10.7
3	VSP	300.000	6.8
4	VTB Vinalines	294.912	6.7
5	Vitraschart	278.383	6.3
6	Nosco	236.412	5.3
7	Chi nhánh Vinalines HCM	185.403	4.2
8	VIP	176.111	4.0
9	Vinaship	159.531	3.6
10	VTO	143.239	3.2
11	Khác	2.792.370	36.9

Nguồn: Báo cáo phân tích ngành hàng hải của WSS

Đội tàu của các doanh nghiệp vận tải biển hoạt động trên phạm vi cả nước, vươn ra các tuyến ở khu vực và cả các tuyến quốc tế. Thế nên việc phân tách đội tàu riêng của Hải Phòng là không thể thực hiện được mà chỉ có thể nhận xét và phân tích chung theo đội tàu của cả Việt Nam, hay còn gọi là đội tàu quốc gia chứ không có khái niệm về đội tàu địa phương. (*Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2005 - Điều 14 và theo phụ lục IIIa và IIIb trong Báo cáo về vận tải biển của UNCTAD 2008*). Thực trạng đội tàu Việt Nam nói chung gồm có những điểm nổi bật sau đây:

a. Tuổi tàu

Tuổi bình quân của đội tàu Việt Nam là khá cao so với bình quân trên thế giới. Nhưng tuổi bình quân đó đang giảm dần theo đúng như định hướng phát triển bền vững ngành hàng hải. Theo bảng 2.7, năm 2000 tuổi bình quân của đội tàu biển Việt Nam năm 2000 khoảng 21 tuổi và đến năm 2010 tuổi bình quân là 11,8 tuổi, mức độ giảm một cách nhanh chóng thể hiện sự quan tâm của các cơ quan quản lý và sự ý thức của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam, đặc biệt hướng đến mục tiêu đặt ra trong Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 theo Quyết định 1195/QĐTtg/2003 là “từng bước trẻ hoá đội tàu đến năm 2010 đạt độ tuổi bình quân 16 tuổi và định hướng năm 2020 đạt 14 tuổi”.

Bảng 2.7 - Tuổi bình quân của đội tàu biển Việt Nam so với đội tàu thế giới, đội tàu các nước phát triển và đang phát triển giai đoạn 2004-2014

Năm	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
<i>Tuổi BQ của đội tàu thế giới (*)</i>	12,3	12,2	12	11,8	13,97	13,35	12,59	12,78	12,9	12,5	12,2
<i>Tuổi BQ của đội tàu các Nước phát triển (*)</i>	10,5	10,3	9,9	9,7	11,56	11,02	10,78	10,56	10,33	10,12	10,00
<i>Tuổi BQ của đội tàu các nước đang phát triển (*)</i>	13,1	13	12,4	12,3	14,56	14,01	13,11	13,7	13,5	13,2	13,01
<i>Tuổi BQ của đội tàu Việt Nam (**)</i>	16	16	15	14,5	12,8	11,8	11,8	11,6	11,4	11,4	11,2

(*) Nguồn: UNCTAD, *Review of Maritime transport, 2001-2014*

(**) Nguồn: Báo cáo tổng kết năm của Cục Hàng hải Việt Nam, từ năm 2000-2010

b. Quy mô

Số lượng tàu của các doanh nghiệp vận tải biển ngày càng tăng lên với tổng trọng tải cũng tăng dần. Điều này thể hiện một quy mô ngày càng phát triển của đội tàu Việt Nam. Chỉ có điều bắt đầu từ năm 2010 tốc độ tăng trưởng ở cả số lượng và tổng trọng tải theo bảng không tăng một cách mạnh mẽ như giai đoạn trước là do có nguyên nhân khách quan là cuộc khủng hoảng tài chính khu vực và toàn cầu đã làm ảnh hưởng trầm trọng nền ngành vận tải biển của nước nhà, điển hình là các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển chịu sự tác động mạnh.

Bảng 2.8 - Quy mô của đội tàu biển của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển Việt giai đoạn 2004-2014

NĂM	SỐ TÀU	TỐC ĐỘ TĂNG TRƯỞNG (%)	TỔNG TRỌNG TẢI (DWT)	TỐC ĐỘ TĂNG TRƯỞNG(%)	TRỌNG TẢI BÌNH QUÂN
2004	1.007	8,86	2.882.748	8,63	2.863
2005	1.084	7,65	3.117.065	8,13	2.876
2006	1.107	2,12	3.447.474	10,60	3.114
2007	1.199	8,31	4.384.880	27,9	3.657
2008	1.445	20,52	5.579.524	27,24	3.861
2009	1.598	10,59	6.218.937	11,46	3.892
2010	1.636	2,38	7.182.775	15,50	4.390
2011	1.691	3,36	7.467.269	3,96	4.416
2012	1.755	3,78	6.958.266	-6,82	4.305
2013	1.793	3,42	6.986.490	0,41	4.318
2014	1.840	2,62	7.354.105	5,26	4.658

(Nguồn: Báo cáo tổng kết năm của Cục Hàng hải Việt Nam, từ năm 2000-2014)

c. Cơ cấu đội tàu

Đội tàu biển Việt Nam chiếm chủ yếu là hàng khô, trong khi hàng container và hàng rời chiếm tỷ trọng rất thấp. Tỷ trọng hàng khô và hàng container tăng nhẹ đồng thời là với đó là tỷ trọng hàng lỏng có giảm dần theo thời gian.

Tổng trọng tải của đội tàu biển Việt Nam tăng dần theo các năm cùng với sự gia tăng về số lượng tàu, làm tăng dần tỷ trọng trong tổng trọng tải của đội tàu biển

thế giới, giúp khẳng định Việt Nam là một trong các quốc gia và vùng lãnh thổ kiểm soát đội tàu biển có trọng tải lớn nhất thế giới từ năm 2006 đến nay. Trong đó, số lượng, tổng trọng tải của từng loại tàu cũng tăng dần. Sự phát triển về số lượng và quy mô trọng tải của đội tàu biển của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển Việt Nam phù hợp xu hướng phát triển của đội tàu biển thế giới, nhằm đáp ứng nhu cầu của thị trường cũng như những yêu cầu khách quan của thương mại quốc tế và hội nhập kinh tế quốc tế. Mặc dù vậy, đội tàu biển của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam chưa có nhiều tàu cỡ lớn, cơ cấu của đội tàu vẫn chủ yếu là tàu chở hàng khô, trong khi tàu container và tàu chở dầu, tàu chở hàng lỏng còn rất khiêm tốn về cả số lượng và trọng tải. Chính hạn chế này khiến các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam gặp khó khăn trong việc tìm kiếm nguồn hàng, mở rộng thị trường và phát triển hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế.

Bảng 2.9 - Cơ cấu của đội tàu biển Việt Nam theo tỷ trọng

NĂM	SỐ TÀU	TỶ TRỌNG (%)	TÀU HÀNG KHÔ	TỶ TRỌNG (%)	TÀU CONTAINER	TỶ TRỌNG (%)	TÀU HÀNG LÔNG	TỶ TRỌNG (%)	TÀU KHÁC	TỶ TRỌNG (%)
2004	1.007	100	665	66,04	18	1,79	73	7,25	251	24,93
2006	1.107	100	720	65,04	22	1,99	80	7,23	285	25,75
2008	1.445	100	943	65,26	26	1,80	96	6,64	380	26,30
2010	1.636	100	1.117	68,28	33	2,02	106	6,48	380	23,23
2012	1.755	100	931	53,05	26	1,48	132	7,52	666	37,95
2014	1.840	100	1.043	56,68	32	1,74	132	7,17	633	34,40

Nguồn: Báo cáo tổng kết năm 2004 - 2014

- Cục Hàng hải Việt Nam

Bảng 2.10: Cơ cấu đội tàu Việt Nam 2010 – 2015 theo trọng tải*Đơn vị 1000 DWT*

Stt	Loại tàu	2010	2011	2012	2013	2014	2015
1	Tàu dầu	1 480	1 426	1 377	1 381	1 353	1 341
2	Tàu hàng rời	1 223	1 612	1 619	1 631	1 602	1 587
3	Hàng bách hóa	2 287	2 927	3 053	3 081	3 104	3 095
4	Tàu container	162	189	170	210	249	297
5	Khác	262	824	950	992	1 044	1 03
	Tổng	5 415	6 979	7 170	7 294	7 352	7 351

Nguồn: Báo cáo tổng kết của Untacd 2015 về lĩnh vực hàng hải

Đội tàu quốc gia được cải thiện đáng kể về cả số lượng và chất lượng trong những năm gần đây, đặc biệt là tàu container và tàu dầu. Tuy nhiên so với các quốc gia trong khu vực như Thái Lan, Indonesia, Philippin, đội tàu của chúng ta còn khá khiêm tốn về số lượng cũng như trọng tải tàu.

Bảng 2.11 - Năng lực đội tàu của Việt Nam so với một số quốc gia Đông Nam Á

Tiêu chí	Việt Nam	Thái Lan	Indonesia	Philippines	Malaysia	Singapore
Tàu dầu	1.341	2.525	4.235	259	3.593	33.237
Tàu hàng rời	1.587	1.333	2.165	4.588	292	47.188
Tàu hàng TH	3.095	437	3.620	1.103	390	1.693
Tàu container	297	261	1.729	212	206	23467
Loại khác	103	51	3.992	68	4.751	9.436
Tổng	7.351	5.070	15.741	6.850	9.232	115.022

*Nguồn: United Nations Conference on Trade and Development***c. Thị phần trong nước**

Hiện các hãng tàu nước ngoài đang chiếm tới 75% thị phần vận tải biển cho

hàng hóa thương mại và chiếm 87% hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam. Bảng 2.12 cho thấy rõ trong giai đoạn từ năm 2004 đến năm 2014, thị phần vận tải của đội tàu Việt Nam đối với hàng hóa xuất nhập khẩu có tăng dần theo các năm nhưng vẫn ở mức rất thấp, để hẳn thị phần to lớn đó cho các hãng vận tải nước ngoài. Ở trong nước chỉ có khoảng 10 doanh nghiệp có đội tàu đi tuyến quốc tế và có khả năng cạnh tranh được với khoảng 30 doanh nghiệp vận tải biển nước ngoài.

Về thị phần vận tải ven biển đi các cảng nội địa, doanh nghiệp Việt Nam hoạt động hiệu quả hơn nhờ nguồn hàng ổn định. Tuy nhiên, so với vận tải quốc tế, sản lượng vận tải nội địa chỉ bằng 15%. Hiện tại, đội tàu cho các tuyến Hải Phòng – Hồ Chí Minh khá phát triển với các loại tàu trọng tải nhỏ khoảng 400 – 5,000 DWT.

Bảng 2.12 - Thị phần và sản lượng vận tải biển của đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 2004-2014

Năm	TPVT hàng XNK (%)	Tổng sản lượng vận tải biển (tấn)	SLVTBQT (tấn)	Tỷ trọng (%)	Tăng trưởng SLVTBQT (%)
2004	19,6	36.982.088	22.979.146	62	32,3
2005	20,1	42.603.365	26.471.976	62	15,2
2006	21,9	49.480.000	36.300.000	73	37,1
2007	21,0	61.350.000	44.286.000	72	22,0
2008	21,4	69.284.522	47.389.626	68	7,0
2009	21,0	81.056.074	53.235.103	66	12,3
2010	21,0	88.919.000	62.449.000	70	17,3
2011	23,0	96.000.000	66.000.000	69	5,7
2012	23,4	97.000.000	69.000.000	72	6,9
2013	24,2	97.600.000	75.000.000	74	7,4
2014	24,8	98.900.000	78.000.000	80	8,1

Nguồn: Báo cáo tổng kết năm của Cục Hàng hải Việt Nam

2.3. Đánh giá hiệu quả hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển tại Hải Phòng

Trong chỉ tiêu đánh giá hoạt động kinh doanh ở phần lý thuyết tổng quan, các chỉ tiêu đánh giá hoạt động kinh doanh được kể đến bao gồm: Lợi nhuận và tỷ suất lợi nhuận; Mức hao phí vốn cho một đơn vị sản phẩm; Thời hạn thu hồi vốn đầu tư; Chi

tiêu hệ số hiệu quả sử dụng vốn đầu tư; Năng suất lao động; Suất hao phí lao động sống. Tuy nhiên vì sự hạn chế trong việc thu thập số liệu để có được đa dạng các chỉ tiêu đánh giá, chuyên đề chỉ tập trung vào phân tích chỉ tiêu đầu tiên là Lợi nhuận và tỷ suất lợi nhuận của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển tại Hải Phòng. Nhưng thay vì đưa ra chỉ số về lợi nhuận, tác giả sẽ dùng chỉ tiêu doanh thu và tỷ suất lợi nhuận.

Thêm vào đó, như đã hệ thống trong phần thực trạng, số lượng doanh nghiệp hoạt động ở lĩnh vực này ở mức gần 100 doanh nghiệp, chính vì thế nếu thu thập và thống kê đầy đủ hết về kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh theo chỉ tiêu lợi nhuận và tỷ suất lợi nhuận cũng gặp rất nhiều khó khăn. Vì thế những phân tích dưới đây lấy đại diện là một số các loại hình doanh nghiệp cũng như quy mô hoạt động kinh doanh trong những năm gần đây.

Theo Nghị định số 56/2009/NĐ-CP ngày 30/6/2009 về trợ giúp phát triển DNNVV thay thế Nghị định số 90/2001/NĐ-CP 23/10/2001 của Chính phủ về trợ giúp phát triển DNNVV, quy mô của doanh nghiệp được quy định như sau:

Bảng 2.13: Phân loại quy mô của Doanh nghiệp

Quy mô Khu vực	DN siêu nhỏ	Doanh nghiệp nhỏ		Doanh nghiệp vừa	
	Số lao động	Tổng nguồn vốn	Số lao động	Tổng nguồn vốn	Số lao động
I. Nông, lâm nghiệp và thủy sản	10 người trở xuống	20 tỷ đồng trở xuống	từ trên 10 người đến 200 người	từ trên 20 tỷ đồng đến 100 tỷ đồng	từ trên 200 người đến 300 người
II. Công nghiệp và xây dựng	10 người trở xuống	20 tỷ đồng trở xuống	từ trên 10 người đến 200 người	từ trên 20 tỷ đồng đến 100 tỷ đồng	từ trên 200 người đến 300 người
III. Thương mại và dịch vụ	10 người trở xuống	10 tỷ đồng trở xuống	từ trên 10 người đến 50 người	từ trên 10 tỷ đồng đến 50 tỷ đồng	từ trên 50 người đến 100 người

Nguồn: Nghị định số 56/2009/NĐ-CP ngày 30/6/2009

Dựa trên sự phân chia trên, tác giả xin lấy đại diện ngẫu nhiên là năm doanh nghiệp ở cả ba nhóm trên để phân tích hoạt động kinh doanh của các công ty vận tải biển Hải Phòng. Trong những năm gần đây, tình hình kinh doanh các doanh nghiệp vận tải biển đều gặp phải những vấn đề chung. Khi Việt Nam gia nhập WTO – Tổ chức thương mại thế giới, các doanh nghiệp Việt Nam cũng như Hải Phòng chưa kịp đón nhận những biến đổi từ hội nhập kinh tế quốc tế mang lại thì đã phải đối mặt với cuộc khủng hoảng với phạm vi rộng trên toàn cầu, ảnh hưởng trực tiếp và mạnh mẽ đến lĩnh vực vận tải biển. Không nằm ngoài vòng xoáy đó, các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển tại Hải Phòng đã phải vô cùng nỗ lực để tồn tại, vượt qua cơn bão khủng hoảng. Một số lượng không nhỏ các doanh nghiệp trong đó có lĩnh vực này bị ảnh hưởng trầm trọng đã giải thể hoặc lâm vào tình trạng nợ đọng, suy thoái và cũng bên bờ vực phá sản. Một số doanh nghiệp mở rộng hoặc chuyển hướng sang kinh doanh thêm các loại hình dịch vụ khác để cầm cự. Nhiều doanh nghiệp khác cố gắng vận hành, tích lũy kinh nghiệm, chuẩn bị đội ngũ để đối mặt và qua khủng hoảng, chờ đợi thời cơ mới.

a. Doanh thu và tỷ suất lợi nhuận của Công ty siêu nhỏ từ năm 2010 – 2014

Các doanh nghiệp có quy mô nhỏ trên địa bàn thành phố dù sao cũng có phạm vi hoạt động nhỏ lẻ hơn nên cuộc khủng hoảng năm 2008 cũng chỉ ảnh hưởng phần

nào đến hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp này. Nhiều doanh nghiệp phá sản. Nhiều doanh nghiệp vẫn hoạt động cầm chừng nhưng trong đó vẫn có một số doanh nghiệp điển hình như Công ty Vận tải biển Ngôi sao xanh, với quy mô nhỏ nhưng chính sách đúng đắn hợp lý đã đạt được doanh thu cao.

Bảng 2.14: Doanh thu và tỷ suất lợi nhuận của Công ty siêu nhỏ từ năm 2010 – 2014*(Đơn vị: 1000 VND)*

Stt	Doanh nghiệp	Chỉ tiêu	2010	2011	2012	2013	2014
1	Hải trình vàng	Doanh thu	5.564.345	6.546.587	7.456.867	7.988.067	898.000
		TSLN (%)	10	11	15	15	18
2	Vận tải MPL	Doanh thu	1.234.655	1.324.549	1.564.769	1.788.902	1.970.490
		TSLN (%)	8	7	10,3	11	12,6
3	Kunna	Doanh thu	1.324.342	1.325.646	1.550.628	1.454.420	1.557.854
		TSLN (%)	11,6	11,4	17	16,5	17,3
4	Đan Anh	Doanh thu	876.342	925.437	1.050.000	1.150.000	1.406.000
		TSLN (%)	11,2	11,8	10	12,4	14
5	Vtb Ngôi sao xanh	Doanh thu	8.413.573	8.897.247	10.613.162	6.624.667	12.564.356
		TSLN (%)	6	8,5	10	10	11,2

Nguồn: Sở Công thương – Hải Phòng

b. Doanh thu và tỷ suất lợi nhuận của Công ty vừa và nhỏ từ năm 2010 – 2014

Đây là nhóm các doanh nghiệp năng động nhất trong lĩnh vực vận tải biển tại thành phố Hải Phòng. Đa phần các doanh nghiệp này đều mới thành lập trong những năm gần đây, không có quy mô lớn như những doanh nghiệp truyền thống nhưng với sự năng động và nhanh nhạy với thời cuộc, các doanh nghiệp này đã đạt được những thành tựu và vị thế nhất định trong lĩnh vực kinh doanh dịch vụ vận tải biển và đóng góp cho phát triển kinh tế xã hội của thành phố trong những năm gần đây.

Bảng 2.15: Doanh thu và tỷ suất lợi nhuận của Công ty vừa và nhỏ năm 2010 - 2014*(Đơn vị: 1000VNĐ)*

Stt	Doanh nghiệp	Chỉ tiêu	2010	2011	2012	2013	2014
1	Đông Tài Logistics	Doanh thu	33.012.554	30.026.468	40.378.242	44.864.713	34.156.073
		TSLN (%)	13,1	14,2	15,1	15,4	12
2	PT CNTT Nam Sơn	Doanh thu	40.000.000	48.000.000	60.000.000	42.000.000	32.000.000
		TSLN (%)	6	4	-	-	-
3	Song Minh	Doanh thu	1.324.422	1.231.437	1.301.537	1.456.377	1.435.708
		TSLN (%)	12,4	11,2	13,5	13,7	15,6
4	Viet Nga Tradico	Doanh thu	1.236.566	1.342.438	1.553.628.637	1.812.420.845	1.997.854.138
		TSLN (%)	12	12,3	14,9	16,	16,9
5	Vận tải Trường Dũng	Doanh thu	74.392.794	140.686.570	149.309.736	150.488.407	162.826.844
		TSLN (%)	18,3	19,5	20	19,7	22,7

Nguồn: Sở Công thương Hải Phòng

c. Doanh thu và tỷ suất lợi nhuận của nhóm Công ty lớn từ năm 2010 – 2014

Các công ty có quy mô lớn như bảng trên thực sự là những chủ lực của nền kinh tế vận tải biển tại Hải Phòng. Ngoài một số công ty còn có thể trụ hạng thì 3/5 công ty có sự biến động mạnh mẽ là Vinaship, Vosco và Nam Sơn. Đây là những công ty vốn có bề dày phát triển nhưng cuộc khủng hoảng của năm 2008 đã làm cho các doanh nghiệp này điêu đứng. Với vốn điều lệ ở mức cao (Tầm 200 – 300 tỷ), tiềm năng và quy mô công ty rất lớn nhưng doanh thu đạt được như trên chưa xứng với tiềm năng của doanh nghiệp. Mức doanh thu này chỉ tương đương với doanh nghiệp cỡ vừa hoạt động cùng ngành nghề trên địa bàn thành phố.

Bảng 2.16: Doanh thu và tỷ suất lợi nhuận của nhóm Công ty lớn từ năm 2010 – 2014*Đơn vị: 1.000 VND*

Stt	DN	Chỉ tiêu	2010	2011	2012	2013	2014
1	Vinaship	Doanh thu	33.012.554	30.026.468	40.378.242	44.864.713	34.156.073
		TSLN (%)	11	8	15	17	12
2	Vosco	Doanh thu	2.602.939.799.	2.669.630.846	2.768.566	2.935.654	2.989.659
		TSLN (%)	-	-	6	7,6	7.9
3	Trung Dũng	Doanh thu	102.597.165	187.698.259	154.623.308	210.295.572	653.848.585
		TSLN (%)	18	18,8	13	19,2	25
4	Traco	Doanh thu	750.463.769	801.325.766	820.536.000	860.729.000	975.463.000
		TSLN (%)	14,1	14,9	15,4	15,8	17,2
5	Viconship	Doanh thu	457.660.000	534.700.000	644.210.000	779.420.000	791.870.000
		TSLN (%)	13,2	14,5	16	16,5	17,8

Nguồn: Sở Công thương Hải Phòng

Qua số liệu của bảng về doanh nghiệp có thể thấy đa phần các doanh nghiệp đều đạt được tăng trưởng trong ba năm gần đây từ 2012 đến 2014. Riêng hai năm là 2010 và 2011 do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng từ năm 2008 dẫn đến việc giảm về doanh số theo đà từ trước đó. Chính vì thế một số doanh nghiệp chưa vượt qua được khủng hoảng đã không đạt được tăng trưởng

Kết luận:

Qua các phân tích trên, vốn đầu tư của Thành Phố Hải Phòng dành cho lĩnh vực vận tải biển quả là còn quá khiêm tốn khiến cho phần nào hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp của vận tải biển chưa đạt hiệu quả cao. Ngoài ra các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển trên địa bàn Thành Phố mặc dù có số lượng lớn nhưng lại có quy mô nhỏ, hoạt động dàn trải không tập trung dẫn đến không có những hoạt động kinh doanh nổi bật mang tính đặc thù. Chính vì thế các doanh nghiệp có quy mô lớn lại không nằm trên địa bàn Thành Phố mà tập trung ở những Thành Phố lớn khác như: TP. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng... trong khi tiềm năng phát triển lĩnh vực vận tải biển của Hải Phòng rõ ràng là có lợi thế vô cùng thuận lợi.

CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN HOẠT ĐỘNG KINH DOANH CỦA CÁC DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN HẢI PHÒNG

3.1. Các quan điểm, định hướng phát triển vận tải biển

3.1.1. Các quan điểm, định hướng phát triển vận tải biển Việt Nam

3.1.1.1. Quan điểm của Đảng

Hội nghị lần thứ tư ban Chấp hành Trung ương Đảng (khoá X) đã có quan điểm chỉ đạo về **định hướng chiến lược biển Việt Nam** đến năm 2020:

Một là, nước ta phải trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển trên cơ sở phát huy mọi tiềm năng từ biển, phát triển toàn diện các ngành, nghề biển với cơ cấu phong phú, hiện đại, tạo ra tốc độ phát triển nhanh, bền vững, hiệu quả cao với tầm nhìn dài hạn.

Hai là, kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế - xã hội với bảo đảm quốc phòng – an ninh, hợp tác quốc tế và bảo vệ môi trường; kết hợp giữa phát triển vùng biển, ven biển, hải đảo với phát triển vùng nội địa theo hướng công nghiệp hoá, hiện đại hoá.

Ba là, khai thác mọi nguồn lực để phát triển kinh tế - xã hội, bảo vệ môi trường biển trên tinh thần chủ động, tích cực mở cửa, phát huy đầy đủ và có hiệu quả các nguồn lực bên trong; tranh thủ hợp tác quốc tế, thu hút mạnh các nguồn lực bên ngoài theo nguyên tắc bình đẳng, cùng có lợi, bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của đất nước.

Trên tinh thần đó, Đảng ta đã xác định rõ mục tiêu và định hướng chiến lược phát triển kinh tế biển đến năm 2020 và tầm nhìn xa hơn.

Mục tiêu tổng quát là đến năm 2020, phấn đấu đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển, bảo đảm vững chắc chủ quyền, quyền chủ quyền quốc gia trên biển, đảo, góp phần quan trọng trong sự nghiệp công nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá, làm cho đất nước giàu mạnh.

Mục tiêu cụ thể là xây dựng và phát triển toàn diện các lĩnh vực kinh tế, xã hội, khoa học – công nghệ, tăng cường củng cố quốc phòng, an ninh. Phấn đấu đến năm 2020, kinh tế trên biển và ven biển đóng góp khoảng 53 – 55% tổng GDP của cả nước. Giải quyết tốt các vấn đề xã hội, cải thiện một bước đáng kể đời sống nhân dân vùng biển và ven biển; có thu nhập bình quân đầu người cao gấp 2 lần so với thu nhập bình quân chung của cả nước. Cùng với xây dựng một số thương cảng quốc tế có tầm cỡ

khu vực, hình thành một số tập đoàn kinh tế mạnh, sẽ xây dựng một số khu kinh tế mạnh ở ven biển; xây dựng cơ quan quản lý nhà nước tổng hợp thống nhất về biển có hiệu lực, hiệu quả; mở rộng hợp tác quốc tế trong các lĩnh vực về biển.

3.1.1.2. Quan điểm của Nhà nước

Quan điểm phát triển:

- Phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước, đặc biệt là tiềm năng biển để phát triển toàn diện và có bước đột phá về giao thông vận tải biển nhằm góp phần thực hiện những mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, cụ thể là đến năm 2020 kinh tế hàng hải đứng thứ 2 và sau 2020 kinh tế hàng hải đứng thứ nhất trong 5 lĩnh vực phát triển kinh tế biển; đồng thời góp phần củng cố an ninh, quốc phòng của đất nước;

- Phát triển vận tải biển theo hướng hiện đại hóa với chất lượng ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn, hạn chế ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; tăng sức cạnh tranh của vận tải biển để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường vận tải biển trong khu vực và trên thế giới;

- Phát triển vận tải biển đồng bộ với phát triển các ngành vận tải liên quan: đường bộ, đường sông, đường sắt; ứng dụng và phát triển công nghệ vận tải tiên tiến, trong đó chú trọng phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistic để tạo nên một hệ thống vận tải đồng bộ, liên hoàn, hiệu quả;

- Đầu tư phát triển đội tàu có cơ cấu hợp lý, hiện đại, có năng lực cạnh tranh mạnh trên thị trường quốc tế; tập trung đầu tư cảng biển nước sâu, cảng trung chuyển và cảng cửa ngõ quốc tế ở các khu vực kinh tế trọng điểm; Nghiên cứu kết hợp chính trị với cải tạo luồng lạch để bảo đảm các tàu lớn ra vào thuận lợi và an toàn;

- Xã hội hoá tối đa việc đầu tư phát triển đội tàu và kết cấu hạ tầng giao thông đường biển.

Định hướng

Theo “*Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*” (Số: 1601/QĐ-TTg): Đến năm 2020 phải thỏa mãn đầy đủ các nhu cầu vận tải đường biển của nền kinh tế quốc dân với mức tăng trưởng cao, bảo đảm chất lượng cao, giá thành hợp lý và hạn chế ô nhiễm môi trường. Cụ thể đối với từng lĩnh vực:

Về dịch vụ vận tải biển:

Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải biển, đáp ứng nhu cầu vận tải biển nội địa, nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đạt 27 - 30%, kết hợp chở thuê hàng hóa nước ngoài trên các tuyến vận tải biển xa. Khối lượng do đội tàu Việt Nam đảm nhận khoảng 110 - 126 triệu tấn vào năm 2015; 215 - 260 triệu tấn vào năm 2020 và đến năm 2030 tăng gấp 1,5 - 2 lần so với năm 2020; số lượng hành khách đạt 5 triệu năm 2015; 9 - 10 triệu năm 2020 và năm 2030 tăng 1,5 lần so với năm 2020;

Phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại, chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng (tàu container, hàng rời, dầu...) và tàu trọng tải lớn. Đến năm 2010 có tổng trọng tải 6 - 6,5 triệu DWT; năm 2015 có tổng trọng tải 8,5 - 9,5 triệu đến năm 2020 đạt 11,5 - 13,5 triệu DWT. Từng bước trẻ hoá đội tàu biển Việt Nam đến năm 2020 đạt độ tuổi bình quân 12 năm.

Về hệ thống cảng biển:

Giai đoạn 2020, định hướng đến 2030 tập trung phát triển đồng bộ, hiện đại hệ thống cảng biển và luồng vào cảng. Việc đầu tư xây dựng cảng biển cần được đẩy nhanh, đầu tư có trọng điểm tại những vị trí có điều kiện và nhu cầu xây dựng cảng biển, nhằm khai thác ưu thế tự nhiên, tận dụng khả năng vận tải biển đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế của đất nước; đồng thời làm cơ sở để xây dựng và phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam theo một quy hoạch tổng thể và thống nhất trên quy mô cả nước; hình thành những trung tâm kết nối cơ sở hạ tầng giao thông vận tải tại các khu vực, đặc biệt tại các vùng kinh tế trọng điểm, các khu kinh tế, khu công nghiệp lớn; phát triển cảng trung chuyển quốc tế lớn và các cảng cửa ngõ quốc tế tại các khu vực thích hợp nhằm khẳng định vị trí và ưu thế về kinh tế biển, tạo ra những đầu mối giao lưu kinh tế quan trọng giữa trong nước với nước ngoài để thực hiện tốt những mục tiêu của Chiến lược biển.

Về dịch vụ hàng hải:

Phát triển dịch vụ hỗ trợ vận tải biển đồng bộ, đặc biệt là dịch vụ logistic, dịch vụ vận tải đa phương thức với chất lượng cao, hướng đến dịch vụ trọn gói và mở rộng ra nước ngoài đáp ứng yêu cầu hội nhập. Hình thành các cảng nội địa phù hợp với sự phát triển của các hành lang kinh tế và các trung tâm phân phối hàng hoá gắn với cảng biển;

Phát triển đồng bộ cơ sở hậu cần, bảo đảm hàng hải, tìm kiếm cứu nạn; hệ thống công nghệ thông tin hàng hải... đáp ứng yêu cầu phát triển, phù hợp với yêu cầu của các công ước quốc tế.

3.1.2. Quan điểm, định hướng phát triển VTB tại Hải Phòng

3.1.2.1. Quan điểm, định hướng phát triển VTB của Đảng

Trong Nghị quyết 32 của Bộ Chính trị đã nêu: “Bước vào thời kỳ đẩy mạnh sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, Hải Phòng có những thuận lợi cơ bản, song cũng đứng trước những khó khăn, thách thức gay gắt, đòi hỏi Đảng bộ và nhân dân Thành phố phải nỗ lực phấn đấu vượt bậc. Với vị trí, vai trò của mình, từ nay đến năm 2020, Thành phố phải tập trung xây dựng và phát triển để Hải Phòng xứng đáng là thành phố cảng, công nghiệp hiện đại; là đô thị trung tâm cấp quốc gia; đầu mối giao thông quan trọng và cửa chính ra biển của các tỉnh phía Bắc, có cảng nước sâu (nếu điều kiện kỹ thuật cho phép); một cực tăng trưởng quan trọng của vùng kinh tế động lực phía Bắc; một trọng điểm phát triển kinh tế biển; một trong những trung tâm công nghiệp, thương mại lớn của cả nước và trung tâm dịch vụ, du lịch, thủy sản, giáo dục và y tế của vùng duyên hải Bắc Bộ; một pháo đài bất khả xâm phạm về quốc phòng-an ninh; có tổ chức đảng và hệ thống chính trị không ngừng lớn mạnh, đời sống nhân dân ngày một nâng cao. Phấn đấu Hải Phòng là một trong những địa phương đi đầu trong sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và cơ bản trở thành thành phố công nghiệp văn minh, hiện đại trước năm 2020.”. Đây chính là tư tưởng chỉ đạo, xuyên suốt trong quá trình phát triển từ đó cho đến nay của Thành phố.

3.1.2.1. Quan điểm, định hướng phát triển VTB của Thành phố

Dưới đây là một số mục tiêu cơ bản có liên quan đến hoạt động kinh doanh vận tải biển theo Nghị quyết số 01/2009/NQ-HĐND về phát triển kinh tế biển thành phố Hải Phòng đến năm 2015, định hướng đến năm 2020

Mục tiêu:

Phát huy tối đa tiềm năng, lợi thế, xây dựng Hải Phòng trở thành địa phương mạnh về biển, giàu từ biển, một trọng điểm thực hiện Chiến lược biển Việt Nam, một trung tâm kinh tế biển của khu vực kinh tế Vịnh Bắc Bộ và cả nước. Kinh tế biển là động lực, là 'hạt nhân' tạo sự chuyển biến cơ bản và toàn diện kinh tế thành phố để xây dựng thành phố Hải Phòng hiện đại, phát triển bền vững, hài hoà giữa phát triển kinh tế với phát triển văn hoá, bảo vệ môi trường; trở thành trung tâm mạnh về khoa học

công nghệ biển, trung tâm chuyên giao công nghệ về kinh tế biển, đóng góp ngày càng lớn vào phát triển của khu vực phía Bắc và cả nước; từng bước trở thành một trung tâm công nghiệp, dịch vụ hàng hải và vận tải biển lớn của Việt Nam, trọng điểm du lịch quốc gia, trung tâm thương mại - tài chính của khu vực Đông Nam Á; một cực tăng trưởng quan trọng của vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ; pháo đài bất khả xâm phạm về quốc phòng, an ninh. Cụ thể đối với lĩnh vực vận tải biển là:

- Phát triển nhanh kinh tế biển góp phần đưa tỷ trọng GDP Hải Phòng trong GDP cả nước đạt khoảng 4,5% năm 2010 và 7,3% năm 2020. Tốc độ tăng trưởng GDP bình quân từ 13 - 13,5% giai đoạn 2008 - 2015 và 14 - 15% giai đoạn 2015 - 2020, cao hơn mức tăng của Vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ khoảng 1,3 lần; GDP bình quân đầu người đạt 2.900 - 3.000 USD vào năm 2015 và 4.900 - 5.000 USD vào năm 2020.

- Khối lượng hàng hoá thông qua các cảng khu vực Hải Phòng đạt 55 - 60 triệu tấn vào năm 2015, 80 - 100 triệu tấn vào năm 2020.

Nhiệm vụ cụ thể:

“**Phát triển hệ thống cảng, dịch vụ hàng hải, vận tải biển**” là nhiệm vụ trọng tâm hàng đầu trong số 6 lĩnh vực kinh tế biển gồm có: (1) Phát triển hệ thống cảng, dịch vụ hàng hải, vận tải biển; (2) Xây dựng khu kinh tế, các khu công nghiệp, các khu đô thị ven biển; (3) Công nghiệp đóng mới, sửa chữa tàu thủy và phương tiện nổi; (4) Kinh tế thủy sản; (5) Du lịch biển. (6) Phát triển các huyện đảo. Cụ thể như sau:

- Phát triển hệ thống cảng biển: Đẩy nhanh đầu tư xây dựng hạ tầng cảng, hiện đại hoá, nâng cao năng lực, chất lượng dịch vụ xếp dỡ hàng hoá để đến năm 2015 đảm bảo thực hiện lượng hàng thông qua các cảng trên địa bàn đạt 55 - 60 triệu tấn; đến năm 2020 đạt 80 - 100 triệu tấn. Chủ động phối hợp với các Bộ, ngành Trung ương để phát triển nhanh Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện; sớm quy hoạch và xây dựng quân cảng Nam Đồ Sơn thực hiện mục tiêu kết hợp kinh tế với quốc phòng.

- Dịch vụ hàng hải: Phát triển đa dạng các loại hình dịch vụ hàng hải: đại lý tàu biển và môi giới hàng hải, lai dắt tàu biển, cung ứng tàu biển, giao nhận và kiểm đếm hàng hoá, sửa chữa nhỏ tàu biển tại cảng, vệ sinh môi trường biển, xếp dỡ hàng hoá, cứu hộ trên biển, dịch vụ cho thuyền viên tại cảng... Hình thành các cảng cạn trong nội địa để kết hợp với cảng biển tạo thành hệ thống liên hoàn.

- Vận tải biển: Đẩy nhanh tốc độ phát triển và hiện đại hoá đội tàu biển, nâng cao năng lực vận tải và sức cạnh tranh, giữ vững vai trò trung tâm hàng đầu của cả

nước và tiến tới đạt vị trí cao trong khu vực. Mở rộng thị phần vận tải biển, đảm bảo vận chuyển trên 15% khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu qua khu vực cảng Hải Phòng và Quảng Ninh (đến năm 2015) và trên 35 - 40% (đến năm 2020). Phấn đấu đảm nhận vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu của vùng, toàn miền Bắc, hàng quá cảnh của vùng Tây Nam Trung Quốc; đẩy mạnh vận tải ven biển Bắc - Nam, vận chuyển khách du lịch quốc tế và khách ra đảo thuộc vùng vịnh Bắc Bộ.

3.2. Giải pháp phát triển hiệu quả hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển Hải Phòng

3.2.1 Giải pháp về cơ chế chính sách

Năm 1990, Việt Nam đã có bộ luật đầu tiên về hàng hải. Tuy nhiên, bộ luật này còn nhiều bất cập. Quốc hội đã tiến hành sửa đổi, xây dựng bộ luật hàng hải 2005 với rất nhiều thay đổi so với bộ luật năm 1990. Có thể nói cho đến nay, bộ luật hàng hải 2005 được coi là văn bản luật cao nhất quy định về hoạt động hàng hải ở nước ta. Cùng với Bộ luật hàng hải, Chính phủ đã ban hành một số văn bản chi tiết hướng dẫn thi hành luật. Đối với hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực hàng hải, đã có các văn bản như: Quyết định 149/2003/QĐ- TTg về một số chính sách và cơ chế khuyến khích phát triển đội tàu biển Việt Nam, Nghị định 10/2001/NĐ-CP ngày 19/3/2001 về điều kiện kinh doanh dịch vụ hàng hải và Nghị định 57/2001/NĐ-CP ngày 24/8/2001 về điều kiện kinh doanh vận tải biển đã được sửa đổi bằng Nghị định 115/2007/NĐ-CP ngày 26/6/2007 về điều kiện kinh doanh dịch vụ vận tải biển, phù hợp với yêu cầu hội nhập và phát triển kinh tế hàng hải hiện nay. Thực hiện có hiệu quả các Công ước quốc tế về hàng hải đã gia nhập, các Hiệp định của ASEAN và khu vực về vận tải và dịch vụ vận tải; tiếp tục xem xét việc gia nhập các Công ước quốc tế về hàng hải có liên quan. Xử lý các vấn đề mà các quy phạm pháp luật hàng hải trong nước chưa phù hợp theo nguyên tắc sửa đổi theo đúng điều ước quốc tế và ban hành các quy phạm pháp luật mới, góp phần vào việc tạo thuận lợi cho việc phát triển dịch vụ logistics ở Việt Nam. Nghị định 140/2007/NĐ-CP ngày 05/9/2007 quy định chi tiết Luật Thương mại về điều kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics đã được ban hành nhưng chưa phù hợp với việc kinh doanh dịch vụ logistics hiện nay, cần tiếp tục nghiên cứu sửa đổi, qua đó tạo môi trường pháp lý thuận lợi cho việc phát triển dịch vụ logistics trong ngành Hàng hải.

Luật Giao thông đường bộ cần được sửa đổi, đưa thêm việc quy định trách nhiệm dân sự của người vận tải đường bộ nhằm tạo thuận lợi cho vận tải đa phương thức.

Đối với hoạt động đầu tư cảng biển: Trước hết, cần hoàn thiện cơ sở pháp lý liên quan tới vấn đề quản lý đầu tư xây dựng nói chung như Luật đầu tư, luật doanh nghiệp, luật công ty là những văn bản tầm vĩ mô và liên quan trực tiếp đến hoạt động đầu tư xây dựng. Luật Đấu thầu được Quốc Hội thông qua đầu năm 2006 và bắt đầu có hiệu lực từ ngày 1/4/2006 đã hình thành khuôn khổ pháp lý chung cho vấn đề đầu tư xây dựng. Cũng cần phải bổ sung những quy định nêu rõ trách nhiệm, nghĩa vụ, quyền hạn các bên liên quan trong dự án đầu tư xây dựng để tránh tình trạng chông chéo như hiện nay. Hiện Nhà nước đã có một số văn bản luật quy định về vấn đề này như Nghị định số 16/2005/NĐ- CP về quản lý dự án đầu tư và xây dựng công trình. Đối với riêng các công trình cảng biển, do đặc điểm của hoạt động đầu tư cảng biển, cần có những cơ chế chính sách cụ thể quy định tránh tình trạng đầu tư tràn lan manh mún như hiện nay. Đặc biệt là phải có những quy hoạch cảng biển có tầm nhìn xa hơn, chất lượng cao hơn để làm căn cứ cho hoạt động đầu tư xây dựng công trình cảng. Làm được điều này sẽ giải quyết được tình trạng cảng thì thừa công suất, không có hàng, cảng thì lại luôn trong tình trạng quá tải.

3.2.2. Giải pháp phát triển hoạt động kinh doanh vận tải biển

Kinh doanh vận tải biển là một bộ phận quan trọng góp phần nâng cao hiệu quả của các ngành kinh tế khác của đất nước, làm tăng thu nhập ngoại tệ cho quốc gia. Tuy nhiên, quá trình kinh doanh các loại hình dịch vụ này ở cấp độ thành phố cũng như đất nước còn bộc lộ nhiều yếu kém và mang tính tự phát. Để khắc phục tình trạng này, cần có sự tham gia của không chỉ phía doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển mà cần phải có sự chung của các cơ quan quản lý chuyên ngành. Các phải pháp cần thực hiện dựa trên sự phân tích về thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn thành phố Hải Phòng.

3.2.2.1. Đa dạng hóa phạm vi hoạt động kinh doanh

Các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ vận tải biển hiện nay đang có xu hướng đa dạng hoá trong dịch vụ mới như: vừa làm chủ tàu, đại lý chủ tàu, vừa làm đại lý vận tải, đại lý thuê tàu và môi giới hàng hoá hoặc là vừa làm dịch vụ cung ứng, vừa làm đại lý tàu, đại lý sửa chữa theo như xu hướng chung của thế giới để tồn tại. Các dịch vụ hỗ trợ nhau trong một chu trình khép kín. Xu thế này không chỉ áp

dụng tại các doanh nghiệp Việt Nam mà còn áp dụng mạnh mẽ tại các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài. Hiện nay các nhà cung cấp dịch vụ có xu hướng phát triển dịch vụ hiện đại và đơn giản trong mọi chu trình để có thể nhận dịch vụ một cách trọn gói. Xu hướng điện tử hoá đang được áp dụng mạnh mẽ trong các dịch vụ này, ngay cả với các giấy tờ quan trọng như vận tải biển. Ở Việt Nam, các thủ tục hành chính vẫn luôn là trở ngại lớn trong hầu hết các ngành, lĩnh vực, trong đó có ngành hàng hải. Việc rút ngắn thời gian làm các thủ tục sẽ làm tăng thêm tính hấp dẫn đối với các chủ tàu khi cho tàu vào cập cảng. Với việc phát triển dịch vụ trọn gói, các chủ hàng sẽ tiết kiệm được thời gian và tiền của.

Theo Cục Hàng Hải Việt Nam, trong thời gian tới, ngành Hàng Hải Việt Nam sẽ tham gia hiệu quả thị trường vận tải biển trong khu vực và thế giới theo hướng tăng mạnh sản lượng vận tải quốc tế, tăng thị phần nhằm bảo đảm hợp lý lợi ích kinh tế vận tải ngoại thương để đến 2020 đạt trên 35% tổng sản lượng vận chuyển hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu của Việt Nam. Chính vì thế các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển Hải Phòng nói riêng và Việt Nam nói chung cần nắm được xu thế chung và định hướng của ngành để đáp ứng nhu cầu về vận tải biển trong nước và quốc tế: Đa dạng hoá trong dịch vụ là một giải pháp rất cần thiết mà các doanh nghiệp này cần phải làm trong thời gian tới.

Ngoài ra, để có thể phát triển được hoạt động kinh doanh vận tải biển trên địa bàn Thành Phố cũng như cả nước việc đầu tư cho cơ sở hạ tầng là một điều không thể thiếu. Phạm vi hoạt động của các doanh nghiệp vận tải biển Hải Phòng nhìn chung là đang tương đồng với phạm vi hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam và trên thế giới. Nhưng để thời gian tới hoạt động này hiệu quả hơn thì việc đầu tư cho cơ sở hạ tầng là điều không thể không chú trọng. Điều này nằm trong chuỗi hệ thống Logistics giúp cho hoạt động vận tải nói chung và vận tải biển nói riêng đạt hiệu quả cao. Để đẩy mạnh phát triển cơ sở hạ tầng với mục tiêu đồng bộ với hệ thống giao thông vận tải của khu vực và thế giới, Hải Phòng cần tiếp tục đẩy mạnh thu hút đầu tư nước ngoài nhằm tăng đầu tư và hệ thống cơ sở hạ tầng. Đối với các dự án trọng điểm đang được triển khai như: Dự án khu kinh tế Đình Vũ, khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải, Dự án đường Tân Vũ - Lạch Huyện, Dự án nâng cấp tuyến luồng kênh Cái Tráp... cần có chính sách tạo điều kiện thuận lợi để đẩy nhanh tiến độ. Ngoài ra, cũng cần quan tâm đến việc thu hút các nhà đầu tư đến với các khu kinh tế, điều này sẽ góp

phần làm cho từng khu vực của Thành Phố sẽ được cải thiện về hạ tầng cơ sở cũng như môi trường xung quanh.

3.2.2.2. Giải pháp về huy động vốn

Quy mô doanh nghiệp vận tải biển của Hải Phòng được phân tích ở phần thực trạng còn khá là khiêm tốn so với các doanh nghiệp hoạt động ở lĩnh vực này của Việt Nam và so với cả thế giới. Vốn là nguồn lực quan trọng trong hoạt động đầu tư phát triển. Với ngành hàng hải, nhu cầu về vốn là rất lớn. Thực trạng đầu tư của ngành trong những năm qua cho thấy, lượng vốn đầu tư của ngành là rất thiếu so với nhu cầu. Vì thế, vấn đề làm thế nào để thu hút vốn đầu tư cho ngành đang là nỗi lo của ngành hàng hải nói chung và ngành hàng hải Hải Phòng nói riêng. Quán triệt quan điểm của Đảng và Nhà nước về việc huy động vốn cho đầu tư phát triển: “Vốn trong nước là quyết định, vốn nước ngoài là quan trọng”. Nguồn vốn đầu tư từ Ngân sách nhà nước là quan trọng nhất (trung ương, địa phương, nguồn vốn ODA) vẫn là nguồn vốn chủ yếu. Trên cơ sở chiến lược phát triển dài hạn, trung hạn, ngắn hạn của Nhà nước, phải xây dựng chiến lược của ngành cho phù hợp để làm cơ sở xin cấp vốn đầu tư của nhà nước. Nghiên cứu tính toán lựa chọn các dự án đầu tư trọng điểm nhằm đem lại hiệu quả đầu tư lớn nhất, tránh tình trạng đầu tư dàn trải.

Ngoài nguồn vốn ngân sách, nguồn vốn khác thu từ phí dịch vụ cảng, phí vận chuyển, phí bảo đảm hàng hải cần được chú ý hơn. Đây là nguồn vốn thu được từ hoạt động khai thác cảng, do đó nếu có chính sách hợp lý sẽ thu hút được các doanh nghiệp đầu tư sản xuất kinh doanh trong lĩnh vực này. Điều này sẽ tạo điều kiện khai thác có hiệu quả hệ thống cảng biển. Với nguồn vốn nước ngoài, đặc biệt là nguồn vốn ODA và FDI, các chính sách huy động phải mềm dẻo, lấy quan điểm lợi ích lâu dài của cộng đồng mà có chính sách phù hợp trong từng giai đoạn. Phải đảm bảo sự cân đối giữa việc huy động tiềm năng vốn đầu tư trong nước với vốn đầu tư nước ngoài, chỉ nên huy động vốn đầu tư nước ngoài cho các công trình trọng điểm quốc gia quan trọng kết hợp với đầu tư công nghệ mới. Với nguồn ODA, những năm qua ngành giao thông vận tải đã thu hút được một lượng đáng kể vốn đầu tư. Tuy nhiên, vốn đầu tư vào cảng biển lại chưa nhiều. Do đó, trong thời gian tới cần nâng cao hiệu quả sử dụng vốn trong các dự án đầu tư cảng biển để từ đó thu hút được sự quan tâm của các Chính phủ tài trợ vốn.

Khuyến khích tất cả các thành phần kinh tế tham gia vào hoạt động kinh doanh trong ngành vận tải biển để huy động vốn cho đầu tư phát triển ngành vận tải biển. Tuy nhiên cần phát triển trong một mạng lưới có sự quản lý và điều tiết thống nhất để tạo ra một môi trường cạnh tranh lành mạnh cho tất cả các doanh nghiệp.

Như đã phân tích ở phần tổng quan, cơ sở hạ tầng, đặc biệt là cảng biển, là một yếu tố quan trọng trong sự phát triển của hoạt động kinh doanh vận tải biển. Khi có kế hoạch, chính sách và ngân sách đầu tư cho cảng biển một cách hợp lý thì sẽ góp phần đẩy thúc đẩy các doanh nghiệp này phát triển, thu hút không chỉ khách hàng trong nước mà cả khách hàng ở tầm khu vực và quốc tế. Để có thể phát triển được hoạt động kinh doanh vận tải biển trên địa bàn Thành Phố cũng như cả nước việc đầu tư cho cơ sở hạ tầng là một điều không thể thiếu. Điều này nằm trong chuỗi hệ thống Logistics giúp cho hoạt động vận tải nói chung và vận tải biển nói riêng đạt hiệu quả cao. Đối với Thành Phố Hải Phòng để đẩy mạnh phát triển cơ sở hạ tầng với mục tiêu đồng bộ với hệ thống giao thông vận tải của khu vực và thế giới, Hải Phòng cần tiếp tục đẩy mạnh thu hút đầu tư nước ngoài nhằm tăng đầu tư và hệ thống cơ sở hạ tầng. Đối với các dự án trọng điểm đang được triển khai như: Dự án khu kinh tế Đình Vũ, khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải, Dự án đường Tân Vũ - Lạch Huyện, Dự án nâng cấp tuyến luồng kênh Cái Tráp... cần có chính sách tạo điều kiện thuận lợi để đẩy nhanh tiến độ. Ngoài ra, cũng cần quan tâm đến việc thu hút các nhà đầu tư đến với các khu kinh tế, điều này sẽ góp phần làm cho từng khu vực của Thành Phố sẽ được cải thiện về hạ tầng

3.2.2.3. Giải pháp đối với đội tàu

cơ sở cũng như môi trường xung quanh.

Theo mục tiêu đề ra từ nay đến năm 2020, đối với ngành Hàng Hải Việt Nam, Cục Hàng hải sẽ đẩy mạnh phát triển hơn nữa với việc thực hiện một số mục tiêu cụ thể. Theo đó, về phát triển đội tàu, tập trung đầu tư phát triển nhanh, hiệu quả đội tàu biển Việt Nam theo hướng trẻ hoá và chuyên dụng hoá, đặc biệt là tàu dầu, tàu hàng rời, tàu container. Đặc biệt, sẽ phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại hoá cả về số lượng và chất lượng đội tàu dịch vụ chuyên dụng: công vụ, hoa tiêu, lai dắt, bảo đảm hàng hải, tìm kiếm cứu nạn, cứu hộ hàng hải, xây dựng công trình biển, khai thác dầu khí, nghiên cứu khoa học biển, thăm dò- khảo sát tài nguyên biển, du lịch, thể thao, giải trí và các loại tàu dịch vụ chuyên dụng khác. Các doanh nghiệp vận

tải biển của thành phố cần nắm được chủ trương này để chủ động trong việc xây dựng và phát triển đội tàu trong thời gian tới cho phù hợp với mục tiêu và chiến lược phát triển của ngành.

Trẻ hoá đội tàu vận tải biển bằng cách bổ sung thêm những tàu đóng mới trong nước và nước ngoài. Việc trẻ hóa đội tàu sẽ giúp cho quốc gia và thành phố đạt được nhiều lợi ích nhất định như: tăng doanh thu từ phí dịch vụ, thu hút được đa dạng phong phú về khách hàng và nguồn hàng, đặc biệt nếu phát triển đội tàu vận tải biển theo hướng chuyên môn hoá. Ngoài ra, trẻ hóa đội tàu còn góp phần làm giảm nguy cơ gây ô nhiễm môi trường. Đây là vấn đề mà Đảng, Nhà nước, các cấp các ngành, cả xã hội và người dân đều quan tâm với mục tiêu đã được hô hào thực hiện từ rất lâu: Không biến Việt Nam thành “bãi rác” công nghiệp của thế giới. Đây là biện pháp cần sớm thực hiện do hiện nay độ tuổi trung bình của cả nước nói chung và của Hải Phòng nói riêng đang ở mức cao. Để có thể trẻ hoá được đội tàu, cần phải đầu tư lớn với số vốn đủ để đóng mới cũng như sửa chữa tàu cũ. Việc đóng mới tàu cần kết hợp hài hoà giữa đóng tàu trong nước với đóng tàu ở nước ngoài. Cần có sự đầu tư chiều sâu đối với các nhà máy đóng tàu hiện có để nâng công suất cũng như năng lực đóng tàu cỡ lớn. Bên cạnh đó cần có chính sách phù hợp để thu hút các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư vào ngành công nghiệp đóng và sửa chữa tàu trên cơ sở đóng góp về công nghệ để nâng cao trình độ công nghệ của ngành đóng và sửa chữa tàu trong nước.

Cùng với việc trẻ hóa đội tàu, sự thay đổi về quy mô và cơ cấu của đội tàu cũng là điều vô cùng cần thiết. Đội tàu biển của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam chưa có nhiều tàu cỡ lớn, cơ cấu của đội tàu vẫn chủ yếu là tàu chở hàng khô, trong khi tàu container và tàu chở dầu, tàu chở hàng lỏng còn rất khiêm tốn về cả số lượng và trọng tải. Chính hạn chế này khiến các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam gặp khó khăn trong việc tìm kiếm nguồn hàng, mở rộng thị trường và phát triển hoạt động vận chuyển hàng hóa quốc tế. Trong thời gian tới, sự phát triển về cơ cấu và quy mô trọng tải của đội tàu biển của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển Việt Nam phải phù hợp xu hướng phát triển của đội tàu biển thế giới, nhằm đáp ứng nhu cầu của thị trường cũng như những yêu cầu khách quan của thương mại quốc tế và hội nhập kinh tế quốc tế.

3.2.2.4. Chủ động thích ứng với công cuộc hội nhập của Thành phố và đất nước

Chủ động thích ứng với công cuộc hội nhập của Thành phố và đất nước

Nền vận tải biển của đất nước đang chờ đón rất nhiều cơ hội. Năm 2015 và những năm tới đang được đánh giá và trông chờ sẽ mở ra sự phát triển mới cho hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển khi Việt Nam gia nhập cộng đồng kinh tế ASEAN - AEC, hiệp định về khu vực mậu dịch tự do Việt Nam – Châu Âu (EVFTA); Hiệp định đối tác chiến lược xuyên Thái Bình Dương TPP... Đây chắc chắn là những cơ hội vàng cho các doanh nghiệp vận tải biển Hải Phòng cũng như Việt Nam. Nhưng trong công cuộc hội nhập đó, chắc chắn các doanh nghiệp này cũng sẽ phải đối mặt với những thách thức nhất định. Theo thống kê, năm 2014, tổng sản lượng vận tải do đội tàu biển Việt Nam thực hiện ước đạt 98,5 triệu tấn (135,7 tỷ T.Km) tăng trưởng nhẹ ở mức 0,13% so với năm 2013. Tỷ lệ thị phần vận tải hàng hóa bằng đường biển hiện nay trong tổng sản lượng vận tải của các phương thức vận tải mới đạt gần 19%, mặc dù đội tàu biển trong nước đảm nhận gần như 100% lượng hàng vận tải nội địa bằng đường biển. Tỷ trọng này chưa tương xứng với tiềm năng, thế mạnh của vận tải biển. Hoạt động kinh doanh vận tải biển của Việt Nam vẫn còn nhiều khó khăn và tiếp tục đối mặt với cạnh tranh gay gắt. Các tàu biển Việt Nam chủ yếu hoạt động trên các tuyến vận tải ngắn Đông Nam Á và Đông Bắc Á, chưa có tuyến chạy thẳng sang châu Âu và Mỹ, mặc dù đây là hai thị trường xuất khẩu lớn của Việt Nam. Trong thời gian tới, để có thể nâng cao thị phần hơn cho các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam nói chung và của thành phố nói riêng thì ngoài những giải pháp trên, các doanh nghiệp này còn cần phải chủ động thích ứng với công cuộc hội nhập của Thành phố và đất nước. Điều mà các doanh nghiệp này nên làm trong thời gian tới có thể kể đến:

a. Hình thành mạng lưới toàn cầu

Để nâng cao năng lực cạnh tranh của mình trong bối cảnh hội nhập nền kinh tế trong khu vực và thế giới, các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển Hải Phòng phải biết cách khai thác thông tin và cung cấp kịp thời các nguồn thông tin từ phía khách hàng, cảng, chủ tàu, đại lý, môi giới. Để làm được như vậy, các doanh nghiệp trong ngành phải hình thành lên những tập đoàn lớn với một hệ thống mạng lưới rộng khắp, để cung ứng dịch vụ có chất lượng cao, khai thác bạ hàng có hiệu quả và luôn đáp ứng được mọi nhu cầu của khách hàng. Hiện nay, đã có một số Hiệp hội như hiệp hội cảng biển Việt Nam- VPA, Hiệp hội chủ tàu Việt Nam - VSA, Hiệp hội doanh nghiệp dịch vụ logistics Việt Nam – VLA. Tuy nhiên, cần có sự kết hợp giữa những hiệp hội

này để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của nhau. Các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển tại Thành Phố Hải Phòng hiện vẫn chưa tham gia hết vào các Hiệp hội trên chính vì thế phạm vi hoạt động vẫn còn đơn lẻ, manh mún, thiếu thông tin, thiếu nguồn lực chính vì thế để tham gia vào mạng lưới toàn cầu thì các doanh nghiệp này cần chủ động và tích cực hơn thì mới có thể đạt hiệu quả cao trong kinh doanh.

3.2.2.6. Chú trọng đào tạo nguồn nhân lực

Các doanh nghiệp và toàn ngành vận tải biển cần chú trọng đào tạo nguồn nhân lực- yếu tố số một trong các nguồn lực của doanh nghiệp và toàn ngành trong tiến trình hội nhập. Nhân lực ở đây không phải chỉ đối với cán bộ quản lý mà đối với cả lực lượng thuyền viên.

Hải Phòng là Thành Phố có thế mạnh trong việc đào tạo và cung cấp nguồn nhân lực trong lĩnh vực vận tải biển do trên địa bàn Thành Phố có số đông các trường Đại học, Cao đẳng, đào tạo chuyên môn về lĩnh vực này. Tuy nhiên đội ngũ cán bộ chuyên gia này tuy mạnh về chuyên môn nhưng lại yếu kém về ngoại ngữ. Đây là điểm cần phải cải thiện mạnh mẽ trong chính sách nguồn nhân lực Thành Phố nếu kỳ vọng các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển có thể đem lại lợi ích cho bản thân doanh nghiệp và Thành Phố. Cụ thể, các giải pháp đó cần thực hiện như sau:

Thứ nhất, đối với cán bộ quản lý, tổ chức các lớp bồi dưỡng thêm về chuyên môn nghiệp vụ; cử các cán bộ đi học thêm ở các khoá trong và ngoài nước. Bên cạnh đó, cũng cần phải nâng cao hơn khả năng ngoại ngữ và tin học, một trong những khiếm khuyết, gây nhiều khó khăn trong bối cảnh gia nhập WTO cho đội ngũ cán bộ hiện nay. Trong quản lý hoạt động sản xuất kinh doanh các đơn vị cần phải áp dụng hệ thống quản lý chất lượng theo tiêu chuẩn ISO 9001-2000.

Thứ hai, đầu tư vào đội tàu, đội ngũ thuyền viên cũng cần phải được đầu tư nhiều hơn nữa. Do tàu càng hiện đại thì yêu cầu đối với thuyền viên càng cao. Do đó, việc nâng cao trình độ quản lý cho cán bộ khai thác tàu và trình độ khai thác vận hành cho các sỹ quan thuyền viên là hết sức cần thiết. Khi năng lực trình độ của thuyền viên lên cao sẽ khắc phục được tình trạng phải đi thuê thuyền viên nước ngoài với chi phí cao và tận dụng giải quyết việc làm cho lực lượng thuyền viên trong nước đào tạo xong lại không được tuyển dụng. Khi nâng cao chất lượng thuyền viên thì có cơ hội sử dụng lao động đi làm trên các tuyến vận tải quốc tế, tăng hiệu quả hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp và tăng lợi ích cho quốc gia và thành phố. Các nhà

đầu tư nước ngoài vào Việt Nam sẽ đem theo các công nghệ đào tạo tiên tiến, trang bị huấn luyện hiện đại giúp cho các thuyền viên Việt Nam có được kiến thức và kỹ năng cần thiết để có thể vận hành máy móc trên các tàu hiện đại của Việt Nam và thế giới. Bên cạnh đó, Chính phủ cũng cần cân đối nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức cho các hoạt động đào tạo thuyền viên xuất khẩu. Cần có các chính sách phù hợp nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp khắc phục khó khăn ngoài khả năng của doanh nghiệp như hỗ trợ về tài chính để phát triển đội tàu (thông qua vay ưu đãi, hỗ trợ lãi suất sau đầu tư...), hỗ trợ về thuế cho các doanh nghiệp vận tải biển.

KẾT LUẬN

Với vị trí quan trọng trong "hai hành lang, một vành đai kinh tế", thành phố Hải Phòng là địa phương cần và phải được ưu tiên đầu tư nhiều nhất để xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông đủ năng lực cung cấp tất cả những dịch vụ vận tải khi các hành lang kinh tế chính thức đi vào hoạt động. Các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển trên địa bàn thành phố thực sự đã cố gắng nỗ lực rất nhiều nhưng kết quả thực sự chưa khả quan. Đề tài "***Hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển tại Hải Phòng: Thực trạng và giải pháp***" đã hệ thống hóa và cung cấp được lý luận cơ bản có liên quan đến Hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển nói chung và hoạt động kinh doanh dịch vụ vận tải biển trên địa bàn Hải Phòng. Đồng thời đề tài đã đánh giá thực trạng hoạt động của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển trên địa bàn thành phố, từ đó phân tích những điểm thuận lợi và khó khăn cho việc phát triển hoạt động kinh doanh hướng tới hội nhập quốc tế. Hơn nữa, đề tài đã đề xuất những biện pháp giúp cho hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển Hải phòng có hiệu quả hơn trong thời kỳ hội nhập.

Do khó khăn trong khâu thống kê, thời gian nghiên cứu, nên đề tài chưa bóc tách được số liệu như đã trình bày tại các trang từ 21-25 để làm rõ hơn vai trò, vị trí... của các doanh nghiệp vận tải biển Hải Phòng so với các doanh nghiệp trong phạm vi cả nước. Trong thời gian tới NCS sẽ làm rõ những vấn đề này trong luận án.

Với sự phân tích trên, tác giả kỳ vọng các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ vận tải biển sẽ có thể đạt được những bước tiến nhất định khi hoạch chiến lược phát triển để những đóng góp của các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển trên địa bàn thành phố sẽ góp phần vào việc hoàn thành mục tiêu mục tiêu kinh tế - xã hội của thành phố và đất nước thời kỳ hội nhập.

PHỤ LỤC 1

Biểu tổng kết hàng năm - sản l- ợng ngành hàng hải

Chi tiêu	Đơn vị	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2,013	2014	2015
SL VTB	Tấn	19,359,159	23,707,304	29,728,038	36,982,088	42,603,365	49,480,000	61,350,000	69,284,522	81,056,074	88,919,900	96,315,700	100,568,005	98,363,056	98,493,076	100,462,937
	TEU	482,133	456,567	338,959	560,733	645,964	1,114,000	13,423,000	1,451,552	1,708,109	1,737,033	2,062,258	2,079,206	2,201,224	1,573,036	1,604,497
	1000TKm	37,749,261	65,766,669	42,196,417	56,390,678	64,962,061	72,000,000	93,100,000	115,415,472	139,284,506	163,533,151	183,907,050	173,228,167	150,585,450	135,748,000	138,462,960
VTNN	Tấn	13,498,930	14,501,142	17,367,394	22,979,146	26,471,976	36,300,000	44,286,000	47,389,626	53,235,103	62,449,000	66,290,900	69,726,800	55,127,000	28,386,504	28,954,234
	TEU	381,566	390,912	245,841	453,140	522,017	712,000	823,000	1,005,704	1,137,704	1,230,175	1,427,416	1,434,524	1,269,263	265,660	270,973
	1000TKm	30,247,753	56,709,095	32,707,791	38,867,715	44,775,608	48,589,000	66,510,000	101,779,033	121,700,550	144,135,778	162,218,950	157,239,798	128,032,780	92,448,000	94,296,960
VTTN	Tấn	5,860,229	9,154,165	12,360,644	14,002,941	16,131,388	13,180,000	17,031,000	21,997,434	27,820,971	26,470,900	30,024,800	30,841,205	43,236,056	70,106,572	71,508,703
	TEU	100,567	95,655	138,118	107,593	123,947	402,000	522,000	445,686	570,405	506,858	634,843	644,682	931,961	1,307,376	1,333,524
	1000TKm	7,501,508	9,057,574	9,488,626	17,523,465	20,187,032	23,411,000	26,590,000	13,639,873	17,583,956	19,397,373	21,688,100	15,988,369	22,552,670	43,300,000	44,166,000
HH thông qua cảng	TTQ	91,115,974	103,129,467	114,108,213	127,771,588	139,161,413	154,497,732	181,116,296	196,579,572	251,218,000	259,144,580	286,091,675	294,549,952	327,864,676	375,350,802	420,392,898
	TEU	1,343,587	1,717,549	2,043,253	2,437,688											
Container	TEU	1,343,587	1,717,549	2,043,253	2,437,688	2,910,793	3,420,498	4,489,165	5,023,312	5,539,247	6,521,004	7,210,180	8,015,996	8,609,970	10,178,434	11,399,846
	tấn	14,825,172	16,249,497	20,330,923	25,377,479	29,639,065	37,193,877	49,286,332	55,460,018	62,303,340	72,936,941	81,038,523	91,068,223	100,744,200	115,709,955	129,595,149
XK	TEU	477,946	747,555	883,253	1,059,381	1,253,737	1,485,048	1,837,189	2,046,790	2,189,192	2,686,993	2,872,179	3,357,548	3,483,920	3,955,154	4,429,773
	Tấn	5,754,300	6,614,126	8,308,103	9,747,256	11,106,059	13,733,319	16,695,774	19,098,551	19,390,749	24,153,255	26,079,793	32,379,263	35,474,672	40,596,839	45,468,460
NK	TEU	501,026	729,971	874,557	1,045,753	1,209,873	1,428,496	1,878,405	2,105,408	2,248,051	2,675,655	2,951,088	3,162,052	3,503,544	4,078,676	4,568,118
	Tấn	5,006,321	7,122,966	8,455,361	10,825,087	12,741,623	15,512,191	21,002,167	24,690,903	27,521,828	32,411,096	35,423,266	36,972,236	40,843,966	45,991,994	51,511,033
Nđ	TEU	366,615	240,059	285,425	332,953	447,183	507,124	773,571	871,114	1,102,004	1,158,356	1,401,130	1,496,396	1,622,506	2,144,603	2,401,955
	Tấn	4,064,551	2,512,405	3,567,459	4,805,136	5,791,384	7,946,367	11,588,391	11,670,564	15,390,763	16,372,590	19,535,464	21,716,724	24,425,562	29,121,121	32,615,656
Hàng lỏng	Tấn	31,198,434	32,440,863	34,281,131	36,837,211	36,205,112	34,806,154	35,271,834	35,682,346	42,517,556	51,608,624	51,099,414	49,565,877	49,887,162	50,488,922	56,547,593
XK	Tấn	17,613,202	16,956,319	17,220,068	18,841,818	16,838,352	16,203,856	14,686,681	13,497,430	13,252,584	10,548,857	9,235,760	9,765,314	8,866,599	9,815,568	10,993,437
NK	Tấn	7,122,347	11,415,177	12,534,766	12,642,422	13,829,897	13,532,043	14,571,869	16,307,787	16,829,573	18,610,606	19,652,898	17,816,852	17,687,410	17,859,082	20,002,172
Nđ	Tấn	6,432,885	4,263,742	4,553,297	5,352,970	5,536,863	5,070,255	6,013,284	5,877,129	12,321,773	22,449,161	22,210,756	21,983,711	23,333,153	22,814,272	25,551,984
Hàng khô	Tấn	35,465,521	44,385,102	48,926,784	55,119,772	60,584,571	67,761,359	79,444,184	87,759,214	68,321,773	105,109,355	109,679,459	112,853,439	136,373,021	162,469,678	181,966,039
XK	Tấn	12,531,269	10,936,491	12,343,103	18,481,612	22,605,334	27,644,259	31,111,920	31,130,450	68,758,875	39,969,098	45,130,025	48,200,245	60,429,727	65,567,276	73,435,349
NK	Tấn	13,300,352	16,470,638	18,864,116	17,830,063	19,351,632	20,012,795	22,993,960	31,365,572	25,048,534	28,461,340	19,354,645	28,570,082	26,072,296	29,880,815	33,466,512
Nđ	Tấn	9,603,900	15,942,489	17,737,565	18,808,096	18,627,411	20,104,305	25,338,949	25,263,192	32,514,364	36,678,917	46,194,789	36,083,112	49,870,998	67,021,587	75,064,177

PHỤ LỤC 2**Danh mục cách doanh nghiệp vận tải biển tại Thành phố Hải Phòng**

Stt	Tên	Địa chỉ	Web
1	Công Ty TNHH Vận Tải Biển Trường Giang	Văn Phòng: Bình Kiều 2, P. Đông Hải 2, Q. Hải An, TP. Hải Phòng Trụ Sở: Hải Xuân, Hải Hậu, <i>Nam Định</i>	Vantaibien.net.vn
2	Công Ty TNHH Giao Nhận Và Vận Tải Key Line	Số 76 Lô 3E Lê Hồng Phong, P. Đông Khê, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	Kllc.com.vn
3	Công Ty TNHH Thương Mại Và Giao Nhận Minh Trung	Số 138 Lê Lai, P. Máy Chai, Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	ww.minhtrung.com.vn
4	Công Ty TNHH Vận Tải Thương Mại Hà Anh	Hạ Đoạn 2, Đường Trần Hưng Đạo, P. Đông Hải 2, Q. Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	Vantaihaanh.com
5	Công Ty TNHH Thương Mại Hải văn	Số 282 Đường Đà Nẵng, Quận Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
6	Chi Nhánh Công Ty Giao Nhận Vận Chuyển Hà Thành	208, Chùa Vẽ, Đông Hải, Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	Hanotrans.com.vn
7	Công Ty Cổ Phần Thương Mại Việt Nga	247 Đông Khê, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	Vietngajsc.com
8	Công Ty Cổ Phần Vận Tải Thương Mại Quốc Tế ATTN	Phòng 5, Số 03 Lê Thánh Tông Ngô Quyền, TP. Hải Phòng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	Attn.com.vn
9	Công Ty TNHH TM Và GD Giao Nhận Vận Tải Quốc Tế Thiên Phú	Số 13 Ngách 2, Ngõ 40, Quang Đàm, P. Sở Dầu, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
10	Công Ty Cổ Phần Đầu Tư Thương Mại & Dịch Vụ Vận Tải Đại Phát	1/184 Phương Lưu 2, Đông Hải, Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.sieutruongsieutrongdai.phat.com
11	Công Ty TNHH Giao Nhận Vận Tải Và Thương Mại INTRACO	Phòng 679, Tầng 6, Tòa Nhà Sơn Hải, Số 452 Lê Thánh Tông, Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.intracompany.vn
12	Công Ty Cổ Phần Giao Nhận Quốc Tế Kunna	508 Lê Thánh Tông, P. Vạn Mỹ, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.kunna.com.vn
13	Công Ty TNHH Logistic Dolphin	Phòng 1703, Lầu 17, Catbi Plaza, Số 1 Lê Hồng Phong, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.dolphin-gp.com
14	Công Ty CP Dịch Vụ Giao Nhận	Phòng 602, Tầng 6, Tòa Nhà DG	ttnlogistics.com.vn

	Hàng Hóa TNN	Tower, 15 Trần Phú, P. Lương Khánh Thiện, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
15	Công Ty Cổ Phần Cây Cầu Vàng	Phòng 310, Số 31-33 Minh Khai, P. Hoàng Văn Thụ, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.goldenbridgevietnam.com.vn/
16	Chi Nhánh Công Ty CP Dịch Vụ Hàng Hải Hàng Không Con Cá Heo Tại Hải Phòng	P402, Tòa Nhà GTIC, 175 -176 Bình Kiều 2, P. Đông Hải, Q. Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	dolphinseaair.com
17	Công Ty CP Dịch Vụ Giao Nhận Hàng Hóa TNN	Phòng 602, Tầng 6, Tòa Nhà DG Tower, 15 Trần Phú, P. Lương Khánh Thiện, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	tnnlogistics.com.vn
18	Công Ty TNHH Tiếp Vận Quốc Tế Đen Ta	Số 15/160, Đường Lê Lai, P. Máy Chai, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.delta-logistics.com.vn
19	Jardine Việt Nam - Chi Nhánh Công Ty TNHH Dịch Vụ Hàng Hải Jardine Việt Nam	Tầng 3, Km 104+200 Nguyễn Bình Khiêm, Tòa Nhà Tasaco, H. Hải An, P. Đông Hải, <i>Tp. Hải Phòng</i>	jardine-shipping.com
20	Công Ty TNHH Thương Mại & Dịch Vụ Giao Nhận An Phú	Số 43 Điện Biên Phủ, Minh Khai, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	anphuhp.com
21	Công Ty TNHH T.N.G	Phòng 410 - 411 – 412, Lầu 4, Tòa Nhà Hàng Hải, 282 Đà Nẵng, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.tngcor.com
22	Công Ty Cổ Phần Giao Nhận Và Vận Tải Quốc Tế Hải Khánh	Phòng 6-9, Tầng 6, Tòa Nhà Thành Đạt, Số 3 Lê Thánh Tông, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.haikhanh.com
23	Công Ty Cổ Phần Xuất Nhập Khẩu Và Dịch Vụ Thương Mại Địa Trung Hải	Phòng 411, Khách Sạn Việt Trung, 103 Nguyễn Bình Khiêm, Đông Hải, Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	dthjsc.com
24	Văn Phòng Đại Diện - Công Ty Nippon Kaiji Kyokai	Phòng 10, 60 Khách sạn Hữu Nghị, Điện Biên Phủ, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
25	Công Ty TNHH Tiếp Vận Sitc - Đình Vũ	Cảng Đình Vũ, P. Đông Hải An, Q. Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.sitc-dinhvu.com
26	Công Ty Cổ Phần HTM Logistics	Km 3+900 Đường 353, P. Hải	www.htmlogistics.com

		Thành, Q. Dương Kinh, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
27	Hoàng Phương - Công Ty TNHH Hoàng Phương	1N Minh Khai, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
28	Công Ty TNHH Dịch Vụ ADP	441 Đà Nẵng, P. Đông Hải, Q. Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
29	<u>Công Ty TNHH Giao Nhân Và Vận Tải Hải Phòng</u>	Số 8/4/383 Phú Thượng Đoàn, P.Đông Hải 1, Q.Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	haiphongtrans.com.vn
30	Công Ty Cổ Phần Vận Tải VN Quốc Tế	Số 1 Đường Vành Đai Trần Hưng Đạo, Tầng 3 Tòa Nhà Red-Star, P. Đông Hải, Q. Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.vntrans.com.vn
31	Công Ty TNHH Tiếp Vận Sonic	P305, KS. Hàng Hải, 282 Đà Nẵng, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
32	Công Ty TNHH Song Minh	Khu Trung Hành 5, Đằng Lâm, Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	dichvuhaiquan.com
33	Công Ty TNHH Thương Mại & Xuất Nhập Khẩu Hùng Hương	100 Trần Nhật Duật, Cầu Đất, Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
34	Công Ty TNHH Thương Mại Xuất Nhập Khẩu Thuận Phương	Tầng 6, tòa nhà Việt Pháp, số 19, lô 7 B, Lê Hồng Phong, Ngô quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	thuanphuongltd.com
35	Công Ty TNHH Giao Nhận Và Vận Tải Hải Phòng	Số 8/4/383 Phú Thượng Đoàn, P.Đông Hải 1, Q.Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	haiphongtrans.com.vn
36	Công Ty Asian Express Line Việt Nam (A.E.L Viet Nam)	RM415, 4thFl, TD Plaza, Lô 20 Lê Hồng Phong, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.aeline.com.vn
37	Công Ty TNHH Thương Mại Vận Tải Hải Phòng	341 Đà Nẵng, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i> (031) 3750735	haiphongtraco.com
38	Công Ty Cổ Phần Dịch Vụ Và Vận Tải Biên Bắc Hải Phòng	Số 102, Lý Thường Kiệt, Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
39	Công Ty TNHH Quản Lý Và Khai Thác Tàu VTD	Phòng 3.3, Tòa Nhà Khánh Hội, Lê Hồng Phong, Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	vtdesm.com.vn
40	Công Ty Cổ Phần TRANSCON	Số 1 Hoàng Văn Thụ, P. Minh	www.transcon.com.vn

		Khai, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
41	Công Ty TNHH Dịch Vụ ADP	441 Đà Nẵng, P. Đông Hải, Q. Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
42	Công Ty TNHH Tiếp Vận Duyên Hải	Khu Vườn Hồng, Phố Bảo Phúc, Quận Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
43	Công Ty Cổ Phần Vận Tải Và Thương Mại Song Anh	Phòng 12, Khu 2 tầng Tòa Nhà Thành Đạt, Số 3 Lê Thánh Tông, P. Máy Tơ, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	songanhcorp.com
44	Công Ty TNHH Tuấn Châu	Số 43 Đường Lê Thánh Tông, P. Máy Chai, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
45	Công Ty TNHH Đổi Mới	Số 3/112 Đường Lê Lợi, P. Gia Viên, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.traco.com.vn
46	Hoàng Sơn	358 Đà Nẵng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
47	Công Ty Cổ Phần Vận Tải Biển Quốc Tế Bình Minh	Số 9/9 Hoàng Diệu, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	binhminhship.vn
48	Toàn Thông - Chi Nhánh Công Ty TNHH Toàn Thông	88 Đường Bao Trần Hưng Đạo, Q. Hải An, P. Đông Hải, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
49	Công Ty TNHH Giao Nhận Vận Tải Hà Thành - Chi Nhánh Hải Phòng	Số 208 Chùa Vẽ, P. Đông Hải, Q. Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	hanotrans.com.vn
50	Hanjin Shipping (Việt Nam) - Vpdd Công Ty TNHH Hanjin Shipping (Việt Nam)	Phòng 306, 15 Tòa Nhà DG, Trần Phú, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
51	Văn Phòng Đại Diện - Công Ty Nippon Kaiji Kyokai	Phòng 10, 60 Khách sạn Hữu Nghị, Điện Biên Phủ, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
52	Công Ty Cổ Phần Vận Tải Biển Vinaship	1 Hoàng Văn Thụ, P. Minh Khai, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	vinaship.com.vn
53	Công Ty Cổ Phần Thương Mại Vận Tải Biển Đông	Số 216, Đường Kiều Hạ, P. Đông Hải, Q. Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	

54	Công Ty Cổ Phần HTM Logistics	Km 3+900 Đường 353, P. Hải Thành, Q. Dương Kinh, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.htmlogistics.com
55	Công Ty Cổ Phần Cung Ứng Dịch Vụ Kỹ Thuật Hàng Hải	8A Vạn Mỹ, P. Vạn Mỹ, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
56	Văn Phòng Đại Diện - Công Ty Đại Lý Vận Tải Quốc Tế Phía Bắc	25 Điện Biên Phủ, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
57	Chi Nhánh Công Ty TNHH APL - NOL	5 Lý Tự Trọng, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
58	Công Ty TNHH Tiếp Vận Sitic - Đình Vũ	Cảng Đình Vũ, P. Đông Hải An, Q. Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.sitic-dinhvu.com
59	KTA - Vpdd Công Ty TNHH Thương Mại & Dịch Vụ Hàng Hải KTA	186 Lê Lợi, Cảng II, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
60	Văn Phòng Đại Diện - Công Ty APM-Saigon Liên Doanh Tàu Biển	1 H. Hải An, Trần Hưng Đạo, P. Đông Hải, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
61	Chi Nhánh Công Ty Cổ Phần Vận Tải Biển Và Hợp Tác Lao Động Quốc Tế	Tầng 5, 3 Lê Thánh Tông, Tòa Nhà Thành Đạt, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.inlacosaigon.com
62	Bảo Linh - Công Ty Cổ Phần Vận Tải & Thương Mại Quốc Tế Bảo Linh	356 Đà Nẵng, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.baolinhjsc.com.vn
63	Công Ty Cổ Phần Vận Tải Thủy Bộ Trường Phát	Thủy Dương, Thủy Nguyên, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
64	Tổng Công Ty Công Nghiệp Tàu Thủy Việt Nam-Vpdd	20 Hồ Xuân Hương, <i>Tp. Hải Phòng</i>	

65	Vpdd - Công Ty Cổ Phần Dịch Vụ Hàng Hải Phía Nam	11 Võ Thị Sáu, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
66	Công Ty Cổ Phần Vận Tải Biển Việt Nam - VOSCO Hải Phòng	215 Lạch Tray, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.vosco.com.vn
67	Safi - Chi Nhánh Công Ty Cổ Phần Đại Lý Vận Tải Safi	54 Lê Lợi, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
68	Mitsui O.S.K Lines (Việt Nam) - Vpdd Công Ty TNHH Mitsui O.S.K Lines (Việt Nam)	Phòng A, Tầng 7, Tháp Harbour View 4 Trần Phú, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
69	Công Ty XNK & Dịch Vụ Tàu Biển Hải Phòng	5 Bến Bính, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
70	Công Ty Đông Long Vận Tải Biển	338 Lạch Tray, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
71	Công Ty TNHH Tân Bình	330 Lạch Tray, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
72	Tân Cảng VS - Công Ty Cổ Phần Tân Cảng VS	Kho 3S Container, Quận Hải An, P. Đông Hải, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
73	Phương Nam - Công Ty TNHH Phương Nam	X. An Lư, H. Thủy Nguyên, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
74	Chi Nhánh - Công Ty Liên Doanh Semblog - SGN Viet Nam	1 Trần Hưng Đạo, P. Đông Hải, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
75	Công Ty Cổ Phần Thương Mại Hàng Hải Năm Châu	Số 11/P23/ 104 Đoạn Xá, Vạn Mỹ, Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.fijocoship.com
76	Công Ty Vận Tải Biển Đông Hải	2 Hoàng Văn Thụ, P. Minh Khai, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
77	Chi Nhánh - Công Ty Vận Tải Biển Sài Gòn	57 Đinh Tiên Hoàng, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
78	Hùng Vương - Công Ty Cổ Phần Vận Tải Biển Hùng Vương	90 P. Sở Dầu, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	

79	Hải Âu - Chi Nhánh Công Ty Cổ Phần Vận Tải Biển Hải Âu	5 Hoàng Diệu, P. Minh Khai, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
80	Công Ty Vận Tải Biển Hàn Quốc	27C Điện Biên Phủ, Q. Hồng Bàng, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
81	Chi Nhánh Hải Phòng - Công Ty Cổ Phần Thái Minh	Tầng 4, Phòng 3, Tòa Nhà Thành Đạt, Số 3 Lê Thánh Tông, Q. Ngô Quyền, <i>Tp. Hải Phòng</i>	www.thamico.com
82	Công Ty TNHH Thương Mại Nam Vỹ	Số 1/40 Lâm Tường, P. Hồ Nam, Q. Lê Chân, <i>Tp. Hải Phòng</i>	
83	Công Ty TNHH Thương Mại Và Vận Tải Hà Quỳnh	Số 1030 Nguyễn Bình Khiêm, Q. Hải An, <i>Tp. Hải Phòng</i>	

Nguồn: Cục thống kê Hải Phòng

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

TIẾNG VIỆT

1. Báo cáo phân tích ngành hàng hải WSS năm 2008;
2. Báo cáo “*Phát triển kinh tế biển Việt Nam*”, Trung tâm thông tin – tư liệu CIEM;
3. “*Báo cáo tình hình phát triển kinh tế xã hội và đầu tư xây dựng cơ bản Thành phố Hải Phòng giai đoạn 2006 – 2010*”, 2010, Viện Chiến lược và Phát triển, Bộ Kế hoạch Đầu tư;
4. “*Báo cáo tình hình phát triển kinh tế xã hội và đầu tư xây dựng cơ bản Thành phố Hải Phòng giai đoạn 2011 – 2015*”, 2015, Viện Chiến lược và Phát triển, Bộ Kế hoạch Đầu tư;
5. Báo cáo tổng kết năm các năm 2010 - Cục Hàng hải Việt Nam;
6. Báo cáo tổng kết năm các năm 2011 - Cục Hàng hải Việt Nam;
7. Báo cáo tổng kết năm các năm 2012 - Cục Hàng hải Việt Nam;
8. Báo cáo tổng kết năm các năm 2013 - Cục Hàng hải Việt Nam;
9. Báo cáo tổng kết năm các năm 2014 - Cục Hàng hải Việt Nam;
10. “*Báo cáo điều chỉnh Chiến lược phát triển Giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn đến năm 2030*”, 2013, Bộ Giao thông vận tải;
11. Báo cáo “*Hợp tác quốc tế và hội nhập trong lĩnh vực hàng hải của Việt Nam*” (2014), Cục Hàng Hải Việt Nam;
12. Bộ Luật Hàng hải 2005;
13. PGS.TS. Nguyễn Văn Công, 2009, giáo trình “*Phân tích kinh doanh*”, Đại học Kinh tế quốc dân;
14. Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020;
15. Đề án “*Tái cơ cấu thị trường và kết nối các phương thức vận tải giai đoạn 2013-2016*”, 2013, Bộ Giao thông vận tải;
16. Đề án “*Tái cơ cấu vận tải biển Việt Nam đến năm 2020*”, 2015, Bộ Giao thông vận tải;
17. Đề tài “*Một số giải pháp nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý Nhà nước trong lĩnh vực hàng hải giai đoạn 2015-2020, định hướng đến năm 2030*”, 2015, Cục Hàng hải Việt Nam;
18. Đề án “*Tái cơ cấu vận tải biển Việt Nam đến năm 2020*”, 2015, Bộ Giao thông vận tải;

19. Đề án số 1843 /ĐA-UBND ngày 17/4/2009 của Ủy ban nhân dân thành phố về phát triển kinh tế biển thành phố Hải Phòng đến năm 2015, định hướng đến năm 2020;
20. TS. Trịnh Thị Thu Hương, 2011, “*Phát triển dịch vụ vận tải Việt Nam đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế*”;
21. TS. Nguyễn Hữu Hùng, 2014, giáo trình “Kinh tế vận chuyên đường biển” – Trường Đh Hàng hải Việt Nam;
22. Kinh tế học cảng biển (sách dịch), NXB Giao thông vận tải;
23. Nguyễn Thị Lý, 2005, “*Một số giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của dịch vụ vận tải biển Việt Nam trong quá trình hội nhập quốc tế*”;
24. Một số chủ trương, chính sách của Đảng, Nhà nước về phát triển kinh tế biển trong những năm đổi mới – Tạp chí Đảng cộng sản Việt Nam;
25. Đào Thị Nhung, 2010, “*Dịch vụ vận tải biển Việt Nam và vấn đề hội nhập*”;
26. TS. Lê Thị Việt Nga, Luận án “*Phát triển dịch vụ vận tải biển của Việt Nam đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế*”;
27. Nghị quyết số 01/2009/NQ-HĐND về phát triển kinh tế biển thành phố Hải Phòng đến năm 2015, định hướng đến năm 2020;
28. Nghị quyết số 32-NQ/TW về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước;
29. Nghị quyết 23 của Bộ Chính Trị về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước (Ngày 5/8/2003);
30. GS. TS. NGUYỄN Bùi Xuân Phong, 2007, giáo trình “***Phân tích hoạt động kinh tế***”;
31. Phụ lục IIIa và IIIb trong Báo cáo về vận tải biển của UNCTAD;
32. Hoàng Thu Phương, 2011, “*Ngành vận tải biển Việt Nam: Thực trạng và giải pháp*”;
33. GS.TS. Vương Toàn Thuyên, 1996, giáo trình “Kinh tế vận tải biển” – Trường Đại học Hàng hải Việt Nam);
34. Nguyễn Quốc Tuấn, 2015, luận án tiến sĩ kinh tế “*Quản lý nhà nước với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng*”
35. ThS Bùi Văn Trường, ĐH Kinh tế TP. Hồ Chí Minh, 2012, giáo trình “***Phân tích hoạt động kinh doanh***” ;

36. Phạm Thu Quỳnh , 2005, “*Thực trạng và phương hướng phát triển vận tải biển Việt Nam trong xu thế hội nhập*”;

37. Quyết định 1601/QĐTTG về “*Phê duyệt quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*”;

38. Quyết định 149/2003/QĐTTG được Thủ tướng chính phủ ban hành, từ ngày 6/8/2003 các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển được quyền chuyên chở hàng hóa xuất;

39. Quyết định 1601/QĐTTG phê duyệt quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030;

40. Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 theo Quyết định 1195/QĐ-Ttg/2003;

41. Trần Thị Huyền Trang , 2010, “*Chiến lược phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*”;

42. TS. Đinh Ngọc Viện, 2001, “*Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế*”;

43. Viện Chiến lược và Phát Triển Giao thông vận tải, (2008), Hệ thống chỉ tiêu kinh tế xã hội chủ yếu Thành phố Hải Phòng năm 2007;

44. Viện Chiến lược và Phát triển, Bộ Kế hoạch Đầu tư, Báo cáo tổng kết tình hình thực hiện kế hoạch 5 năm 2001-2005 và kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm 2006- 2010 của Thành phố Hải Phòng;

45. Viện Chiến lược và Phát triển, Bộ Kế hoạch Đầu tư, Báo cáo tổng kết tình hình thực hiện kế hoạch 5 năm 2006-2010 và kế hoạch phát triển kinh tế xã hội 5 năm 2010- 2015 của Thành phố Hải Phòng.

WEBSITE

1. www.haiphong.org.vn
2. www.namlongship.com.vn
3. www.vpa.org.vn
4. www.vinamarine.gov.vn
5. <http://www.tapchicongsan.org.vn>