

THỰC TRẠNG NGÀNH HÀNG HẢI VÀ GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU LỰC, HIỆU QUẢ CÔNG TÁC QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC CHUYÊN NGÀNH HÀNG HẢI VIETNAM MARITIME ECONOMY AND MEASURES FOR IMPROVING THE ENFORCEMENT AND EFFECTIVENESS OF MARITIME ADMINISTRATION

BÙI VĂN MINH¹, LÊ QUỐC TIẾN²

^[1]Cảng vụ hàng hải Hải Phòng

^[2]Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Tóm tắt

Đóng góp của ngành hàng hải là rất lớn và có tác động nhất định đối với sự phát triển của nền kinh tế quốc dân, nhất là các ngành, các lĩnh vực liên quan đến kinh tế biển, kinh tế thương mại, du lịch; đồng thời góp phần bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền quốc gia cũng như bảo đảm quốc phòng, an ninh và bảo vệ môi trường biển. Vì vậy cần nghiên cứu các giải pháp nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước chuyên ngành, nhằm góp phần thúc đẩy kinh tế hàng hải và kinh tế biển nói chung theo Nghị quyết số 09-NQ/TW về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá X và Nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XI, đồng thời tạo bước đột phá về kết cấu hạ tầng giao thông hàng hải, phát huy vai trò là đầu mối kết nối với các ngành giao thông khác.

Abstract

The contribution of the Maritime Administration plays an important role and having certain effect on the development of country economy, sea economy, trading, tourism; and also contribute to protect the sovereignty, national rights and, ensure defence, security and marine environment protection. Therefore, need to research the solution to improve the enforcement and effectiveness of the maritime administration sectors, in order to contribute to promoting the Maritime economy, sea economy generally as mentioned in Resolution no. 09-NQ/TW regarding Vietnam Sea Strategy to 2020, and create a breakthrough in development of maritime infrastructure, promoting the role as a focal point to connect to other transport sectors.

Key words: Vietnam Maritime, Maritime Administration, Administration Model, enforcement and effectiveness.

1. Giới thiệu

Việt Nam là quốc gia nằm ở cực Đông Nam bán đảo Đông Dương, trên tuyến hàng hải, hàng không quốc tế quan trọng của khu vực, là cửa ngõ ra biển cho các nước trên bán đảo Đông Dương và khu vực kinh tế Tây Nam Trung Quốc. Nước ta hội tụ đầy đủ các phương thức vận tải: đường bộ, đường biển, đường sắt, đường thủy nội địa và hàng không, đây là lợi thế lớn trong việc phát triển kinh tế - xã hội và hội nhập kinh tế quốc tế. Đặc biệt, với tổng chiều dài bờ biển khoảng 3.260 km, vùng biển đặc quyền kinh tế rộng trên 1 triệu km² và vị trí địa lý thuận lợi, Việt Nam có tiềm năng lớn về phát triển kinh tế hàng hải.

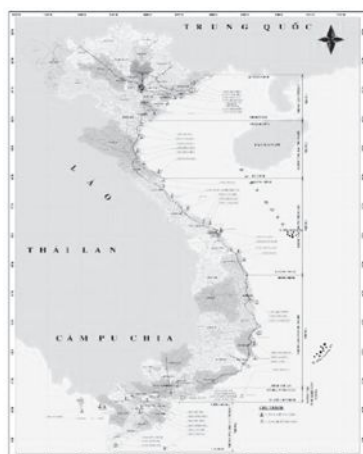
Cùng với sự phát triển vượt bậc của ngành giao thông vận tải góp phần quan trọng vào sự

nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, hệ thống kết cấu hạ tầng giao thông đã được chú trọng đầu tư, trong đó có kết cấu hạ tầng cảng biển, tạo điều kiện cho kinh tế hàng hải phát triển. Tuy nhiên, do kết nối giữa các phương thức vận tải còn hạn chế nên chưa phát huy hết tiềm năng, lợi thế của từng phương thức vận tải, dẫn đến thị phần đảm nhận của các phương thức vận tải chưa hợp lý, gây áp lực lên hệ thống đường bộ.

Thị phần đảm nhận đối với hành khách và hàng hóa bằng đường bộ cao chiếm 93,53%, và 73,58%, trong khi đó, tỷ lệ này đối với đường biển là 0,17% và 10,47%.

Vận tải đường biển đóng vai trò quan trọng trong việc phát triển kinh tế - xã hội với ưu thế về năng lực vận chuyển lớn, hàng hóa đa dạng (cả

hàng siêu trường, siêu trọng) với giá cước vận chuyển thấp; đặc biệt là vận tải hàng hóa đi quốc tế. Do đó, việc nghiên cứu **“Thực trạng ngành hàng hải và các giải pháp nâng cao hiệu lực, hiệu quả công tác quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải”** là rất cần thiết nhằm đổi mới và nâng cao năng lực quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế, xã hội, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; đồng thời tạo bước đột phá về kết cấu hạ tầng giao thông hàng hải, phát huy vai trò là đầu mối kết nối với các ngành giao thông khác, hiện thực hóa quan điểm chỉ đạo của Đảng về định hướng Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 với mục tiêu tổng quát 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”** [4].



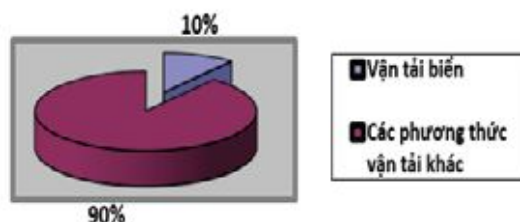
Hình 1. Hệ thống cảng biển Việt Nam

2. Thực trạng ngành hàng hải

2.1. Sản lượng vận tải

Năm 2015, sản lượng vận tải hàng hóa bằng đường biển đạt 118,7 triệu tấn (chiếm khoảng 10,47% sản lượng vận tải hàng hóa toàn ngành). Vận tải hành khách bằng đường biển đảm nhận khối lượng không đáng kể. Vận tải hàng hóa nội địa do đội tàu Việt Nam chuyên chở đạt 93,4 triệu tấn (chiếm khoảng 79%); sản lượng vận tải hàng xuất nhập khẩu đạt 11% [5]. Thị trường vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu Việt Nam chủ yếu là các nước Trung Quốc, Đông Nam Á, Châu Á, một số tàu biển đã chở

hàng xuất đi các nước khu vực Đông Âu, châu Mỹ.



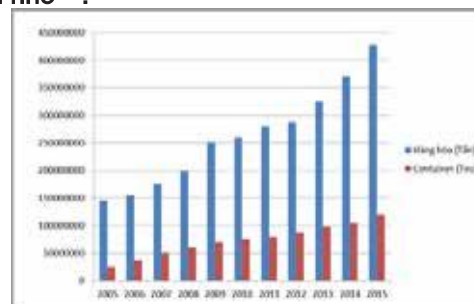
Hình 2. Thị phần vận tải biển

Đối với vận tải nội địa, đội tàu Việt Nam đảm nhận gần 100% khối lượng hàng hóa vận chuyển qua đường biển. Hàng hóa vận tải nội địa chủ yếu là container, khoáng sản, phân bón, xi măng, ngũ cốc.v.v..

Lượng hàng thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam trong giai đoạn 10 năm vừa qua tăng trưởng cao, đạt 11,7%; trong đó hàng container đạt 16,7%.

2.2 Đội tàu

Hiện nay, đội tàu biển Việt Nam có 1.895 tàu với tổng trọng tải 7,97 triệu DWT và tổng dung tích 5,13 triệu GT, gồm 39 tàu container, 162 tàu hàng rời, 1.052 tàu hàng bách hóa, 161 tàu dầu, hóa chất, 10 tàu khí hóa lỏng, 45 tàu khách, còn lại là các loại tàu khác. Số chủ tàu nhiều (trên 600) nhưng năng lực tài chính, quản lý còn hạn chế, trong đó có 25 chủ tàu thuộc 4 Tập đoàn, Tổng công ty lớn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam (Vinalines), Tập đoàn Dầu khí Việt Nam (Petro-VietNam), Tổng Công ty Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex) và Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy Việt Nam (SBIC). Các chủ tàu thuộc Vinalines sở hữu 154 tàu các loại chiếm 45%, Petrolimex sở hữu 10 tàu dầu sản phẩm chiếm 7% tổng trọng tải đội tàu quốc gia; 48% đội tàu còn lại thuộc các chủ tàu tư nhân, quy mô và đội tàu nhỏ [5].



Hình 3. Tổng hợp lượng hàng qua cảng giai đoạn 2005 - 2015

2.3. Hệ thống kết cấu hạ tầng cảng biển

Hiện nay cả nước có 256 bến cảng (402 cầu cảng) thuộc 44 cảng biển (gồm 14 cảng biển loại I, 17 cảng biển loại II và 13 cảng biển loại III), tổng chiều dài cầu bến đạt 59.405m. Năng lực thiết kế thông qua đạt 500 triệu tấn/năm; năm 2015, lượng hàng qua cảng đạt khoảng 427,3 triệu tấn (85,5% năng lực thiết kế), trong đó hàng container là 12,0 triệu TEU. Các Doanh nghiệp thuộc Vinalines hiện quản lý gần 16 km cầu cảng (chiếm gần 1/3 cả nước) nhưng sản lượng hàng hóa thông qua chỉ đạt khoảng 80 triệu tấn, chiếm 18,7% so với sản lượng cả nước [5]. Hàng hóa phân bố không đều giữa các cảng, nhóm cảng. Nhóm cảng biển số 1 hiện đã quá tải. Tại nhóm cảng biển số 5, khu vực Cát Lái có hiện tượng tắc nghẽn trong khi khu vực Cái Mép – Thị Vải thiếu hàng. Do đó, cần cải thiện hạ tầng giao thông kết nối và các dịch vụ hỗ trợ để điều tiết hàng hóa.

2.4. Dịch vụ hàng hải và Logistics

Cả nước có khoảng 1200 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, đa phần là những doanh nghiệp nhỏ, vốn đăng ký dưới 01 tỷ đồng, cơ cấu tổ chức đơn giản, thiếu chuyên sâu, chỉ đáp ứng được 25% nhu cầu nội địa, tập trung vào mua bán cước, dịch vụ giao nhận vận tải, kho bãi cảng chủ yếu thực hiện dịch vụ cho các công ty Logistics nước ngoài [5]. Chi phí logistics khá cao (khoảng 25% GDP) làm giảm tính cạnh tranh của chuỗi cung ứng dịch vụ vận tải Việt Nam. Năm 2014, Ngân hàng Thế giới xếp hạng năng lực quốc gia về logistics của Việt Nam đạt 3,15 điểm đứng thứ 48/155 quốc gia [10].

2.5. Công nghiệp tàu thủy

Hiện nay, nước ta có khoảng 120 nhà máy đóng mới, sửa chữa tàu biển trọng tải từ 1.000 DWT trở lên. Sau thời gian tái cơ cấu, về cơ bản, các doanh nghiệp đã có định hướng sản xuất theo nhu cầu thị trường. Một số nhà máy như Nhà máy đóng tàu Hạ Long, Công ty TNHH MTV 189, Nhà máy đóng tàu Damen – Sông Cẩm, Công ty TNHH Đông Nam Á (SEAS) đã có sản phẩm tàu biển xuất khẩu, trong đó, một số nhà máy đóng tàu đã lựa chọn được mẫu tàu chiến lược để làm cơ sở cho việc phát triển của đơn vị

như Công ty TNHH MTV 189 Bộ Quốc phòng, Nhà máy đóng tàu Sông Cẩm.v.v...[7]

2.6. Đào tạo và phát triển nhân lực ngành hàng hải

Về cơ sở đào tạo: có 02 trường đại học, 04 trường cao đẳng đào tạo nguồn nhân lực hàng hải, bao gồm cả thuyền viên [5]. Riêng Trường Đại học Hàng hải Việt Nam đã có khoảng 1.000 cán bộ, giảng viên (Trong đó: GS, PGS: 35, TS: 35, Ths: 543, Thuyền trưởng: 170, Máy trưởng: 168 người); trong đó có 02 trường cao đẳng thuộc Cục Hàng hải Việt Nam quản lý. Công tác đào tạo đã đáp ứng được yêu cầu cơ bản sử dụng nguồn nhân lực trong ngành. Đội ngũ thuyền viên được đào tạo theo chương trình sát với Công ước STCW 78/95 sửa đổi Manila 2010.

Hiện nay, Việt Nam có 45.014 thuyền viên, hoa tiêu với đội ngũ sỹ quan quản lý là 10.578 người (trong đó: 294 hoa tiêu, 4.045 thuyền trưởng, 3.585 máy trưởng, 1.782 đại phó, 1.245 máy hai), sỹ quan vận hành có 9.673 người (trong đó: 4.833 sỹ quan boong và 4.715 sỹ quan máy các hạng, 125 sỹ quan kỹ thuật điện), còn lại 24.469 thủy thủ, thợ máy, thợ kỹ thuật điện các loại [5]. Có khoảng 27.500 thuyền viên đang làm việc trên tàu, trong đó có 2.000 thuyền viên xuất khẩu (khoảng 4,43%) đóng góp rất khiêm tốn trong lĩnh vực xuất khẩu thuyền viên so với các nước trong khu vực, đặc biệt là so với Indonesia, Malaysia, Philippine.

3. Đánh giá một số tồn tại, khó khăn

3.1. Về đội tàu và vận tải biển

- Năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam thấp, thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu biển Việt Nam chỉ chiếm khoảng 11% tổng lượng hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển.

- Cơ cấu đội tàu không phù hợp với xu thế vận tải biển thế giới: đội tàu Việt Nam dư thừa tàu có trọng tải nhỏ, tàu hàng khô, hàng rời, thiếu các loại tàu chuyên dùng như tàu chở khí lỏng, ga hóa lỏng, tàu hóa chất, xi măng rời, tàu container và tàu có trọng tải lớn chạy tuyến quốc tế.

- Tuổi trung bình của đội tàu khá cao: 39% tổng trọng tải đội tàu có tuổi trung bình trên 15 tuổi.

- Tình trạng kỹ thuật, trang thiết bị đội tàu còn yếu kém: chỉ đáp ứng được yêu cầu tối thiểu về an toàn kỹ thuật hàng hải và các công ước quốc tế mà Việt Nam đã tham gia

3.2. Về kết cấu hạ tầng cảng biển

Kết cấu hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển (đường bộ vào cảng, đường sắt vào cảng) chưa được đầu tư đồng bộ với hạ tầng cảng biển. Các cầu bến trong cùng một khu cảng chưa thể kết hợp cùng khai thác để nâng cao hiệu quả cơ sở hạ tầng, trang thiết bị xếp dỡ. Hệ thống cơ sở hạ tầng phụ trợ cảng biển (khu Logistics, ICD, kho bãi hậu cần v.v...) chưa phát triển đồng bộ với tốc độ phát triển cảng biển.

3.3. Về dịch vụ hàng hải và Logistics

Các doanh nghiệp logistics của Việt Nam chủ yếu có quy mô nhỏ, nguồn vốn và kinh nghiệm hạn chế, chưa có văn phòng đại diện ở nước ngoài, dẫn đến năng lực cạnh tranh thấp, chỉ cung cấp dịch vụ cấp 2, cấp 3 tại một vài công đoạn; Thiếu các công cụ trong hạ tầng thông tin giúp khách hàng theo dõi đơn hàng, lịch tàu, chứng từ, e-booking, trích xuất các số liệu, báo cáo,...

3.4. Về công nghiệp tàu thủy

- Công nghiệp tàu thủy của Việt Nam chủ yếu mang tính chất gia công, lắp đặt, hầu hết nguyên liệu, thiết bị đầu vào đều nhập ngoại, công nghiệp phụ trợ phát triển tự phát, thiếu đồng bộ.

- Thiếu tầm nhìn chiến lược và chương trình hành động cụ thể định hướng phát triển ngành công nghiệp đóng tàu phù hợp với bối cảnh trong nước và quốc tế.

- Hiệu quả sử dụng kết cấu hạ tầng, quản trị (thiết kế-sản xuất-tài chính) của ngành công nghiệp tàu thủy còn thấp; đầu tư dàn trải, trang thiết bị chưa đồng bộ.

- Năng lực nghiên cứu và phát triển (R&D) còn yếu; đầu tư cho R&D trong ngành hàng hải và công nghiệp đóng tàu thấp; kỹ năng và đội ngũ nhân lực chưa được tăng cường theo kịp yêu cầu phát triển của ngành.

3.5. Về đào tạo và phát triển nguồn nhân lực hàng hải

- Đội ngũ thuyền viên Việt Nam được đào tạo hạn chế về điều kiện thực tiễn và kỹ năng ngoại ngữ.

- Biên chế đội ngũ giảng viên và trang thiết bị phục vụ huấn luyện, thực tập (tàu thực tập, phòng mô phỏng,...) còn thiếu.

- Kế hoạch hợp tác dài hạn với các đối tác chiến lược nước ngoài trong đào tạo, huấn luyện nâng cao trình độ chuyên môn và ngoại ngữ cho nguồn nhân lực hàng hải chưa cụ thể.

4. Các giải pháp phát triển ngành hàng hải và yêu cầu đổi mới công tác quản lý nhà nước hiện nay

Để phát triển ngành hàng hải xứng tầm vóc, vị thế cần phải nâng cao hiệu lực, hiệu quả quản lý nhà nước chuyên ngành, nhằm góp phần thúc đẩy kinh tế hàng hải và kinh tế biển nói chung theo Nghị quyết về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020. Cụ thể :

- Nghiên cứu xây dựng mô hình Tổng Cục Hàng hải Việt Nam tương xứng với vai trò, nhiệm vụ trong giai đoạn mới.

- Rà soát, điều chỉnh, bổ sung và hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật chuyên ngành Hàng hải.

- Xây dựng cơ chế chính sách khuyến khích, ưu đãi đầu tư phát triển ngành Hàng hải.

- Đẩy mạnh hơn nữa công tác cải cách thủ tục hành chính.

- Tăng cường phối hợp liên ngành, bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

- Đẩy mạnh đào tạo nguồn nhân lực hàng hải chất lượng cao kết hợp với tăng cường hợp tác quốc tế.

4.1. Giải pháp phát triển vận tải biển

- Nâng cao thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu Việt Nam thông qua việc tăng cường tổ chức kết nối, tiếp xúc giữa chủ tàu và chủ hàng, ưu đãi và nâng cao năng lực cho các tổ chức môi giới hàng hóa; nâng cao hiệu quả khai thác đối với các tuyến vận tải ven biển đã được công bố.

- Nâng cao năng lực quản lý, khai thác của các doanh nghiệp vận tải đủ sức cạnh tranh trên thị trường vận tải trong nước và quốc tế; nâng cao vai trò của Hiệp hội dịch vụ logistics Việt Nam (VLA) để kết nối các doanh nghiệp giao nhận, vận tải trong nước; đồng thời là cầu nối với các hiệp hội logistics khu vực và toàn cầu.

4.2. Giải pháp phát triển công nghiệp tàu thủy

Tiếp tục tái cơ cấu Tổng Công ty Công nghiệp tàu thủy (SBIC), trong đó tập trung đẩy mạnh sản xuất kinh doanh tại 08 công ty đóng và sửa chữa tàu thủy: Hạ Long, Phà Rừng, Bạch Đằng, Sông Cấm, Thịnh Long, Cam Ranh, Công nghiệp tàu thủy Sài Gòn và Công nghiệp hàng hải Sài Gòn. Tăng cường hợp tác, liên doanh, liên kết với các công ty đóng tàu và các nhà môi giới nước ngoài.

4.3. Giải pháp tăng cường thu hút vốn đầu tư, xã hội hóa

- Đẩy nhanh việc triển khai thực hiện Đề án "Huy động vốn xã hội hóa để đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải" (tại Quyết định số 4938/QĐ-BGTVT ngày 26/12/2014) nhằm giảm áp lực về nguồn vốn nhà nước, đặc biệt theo hình thức hợp tác công-tư (PPP), lựa chọn các dự án trọng điểm cần ưu tiên để thực hiện nhằm tạo bước đột phá về huy động nguồn vốn.

- Tiến hành xã hội hóa việc duy tu, cải tạo nâng cấp các luồng hàng hải.v.v...Tăng cường tiếp cận với nguồn vốn FDI, của các tổ chức tín dụng quốc tế WB, ADB.v.v... và nguồn vốn vay đầu tư nước ngoài khác để phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải.

4.4. Giải pháp đào tạo, phát triển nguồn nhân lực ngành hàng hải

- Nâng cao chất lượng đội ngũ cán bộ, công chức và định kỳ luân chuyển cán bộ tạo điều kiện cho công tác quy hoạch, phát triển nguồn cán bộ lãnh đạo trong Ngành.

- Tăng cường sự gắn kết giữa đơn vị sử dụng thuyền viên với các cơ sở đào tạo, huấn luyện để sử dụng hiệu quả nguồn nhân lực đã được đào tạo.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1]. Bộ luật Hàng hải Việt Nam.
- [2]. Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải.
- [3]. Thông tư số 10/2013/TT-BGTVT ngày 08/5/2013 của Bộ Giao thông vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải.
- [4]. Chiến lược biển Việt Nam.
- [5]. Báo cáo tổng kết công tác năm 2015 của Bộ Giao thông vận tải và Cục Hàng hải Việt Nam.
- [6]. Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Quy hoạch chi tiết các nhóm cảng biển đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

- Xây dựng chương trình đào tạo sỹ quan thuyền viên không qua cấp đào tạo đại học; bổ sung, đào tạo và đào tạo lại đội ngũ giáo viên tại các trường hàng hải, bảo đảm trình độ năng lực và khả năng chuyên môn theo quy định của Công ước STCW 78/95 sửa đổi 2010.

- Xây dựng chính sách ưu đãi về tiền lương và khuyến khích đối với người lao động; đồng thời thu hút được nguồn nhân lực chất lượng cao ngoài Ngành.

5. Kết luận

Bài báo giới thiệu được bức tranh tổng thể về vai trò, tầm quan trọng của ngành Hàng hải đối với sự phát triển kinh tế xã hội, đồng thời bài báo cũng đánh giá được thực trạng ngành hàng hải gồm những lợi thế, tiềm năng phát triển. Đặc biệt, bài báo đi sâu phân tích, đánh giá về các tồn tại, bất cập bao gồm những lĩnh vực như: cơ cấu vốn đầu tư cho chuyên ngành hàng hải chưa tương xứng với tiềm năng, các doanh nghiệp vẫn tải yếu về quy mô và công tác quản lý, kết cấu hạ tầng cảng biển chưa được đầu tư đồng bộ; công nghiệp đóng tàu đang từng bước tái cơ và còn nhiều vấn đề cần giải quyết..., đã gây cản trở cho sự phát triển của ngành hàng hải.

Trên cơ sở những đánh giá, phân tích các ưu điểm, tồn tại hạn chế, bài viết đưa ra một số giải pháp nâng cao hiệu quả, hiệu lực công tác quản lý nhà nước chuyên ngành hàng hải nhằm triển khai đổi mới, thúc đẩy ngành hàng hải phát triển bám sát chủ trương chính sách của Đảng, Nhà nước, Chính phủ, chỉ đạo của Bộ Giao thông vận tải, đóng góp vào sự nghiệp công nghiệp hóa hiện đại hóa của đất nước, nâng cao vị thế của ngành Hàng hải Việt Nam trên trường quốc tế.

- [7]. Đề án Tái cơ cấu lĩnh vực hàng hải giai đoạn đến năm 2020.
[8]. Port Reform Toolkit 2nd edition – World bank
[9]. Bộ Giao thông vận tải, Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản - JICA (2010). Nghiên cứu toàn diện về Phát triển bền vững Giao thông vận tải Việt Nam - Báo cáo chuyên ngành Cảng và Vận tải biển.
[10]. www.cangvuhaiphong.gov.vn; www.mt.gov.vn; www.vinamarine.gov.vn; www.vpa.org.vn; <http://lpi.worldbank.org>.

Ngày nhận bài: 02/3/2016
Ngày phản biện: 11/3/2016
Ngày chỉnh sửa: 16/3/2016
Ngày duyệt đăng: 17/3/2016

PHÂN TÍCH, ĐÁNH GIÁ VÀ LỰA CHỌN CÁC TIÊU CHÍ CƠ BẢN ĐỂ XÂY DỰNG HỆ THỐNG VẬN TẢI GẠO XUẤT KHẨU CỦA VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2020 - 2030

AN ANALYSIS, EVALUATION ON AND SELECTION OF FUNDAMENTAL CRITERIA SO AS TO CONSTRUCT THE EXPORTED RICE SHIPPING SYSTEM FROM VIETNAM IN THE STAGE OF 2020 - 2030

NGUYỄN THỊ LIÊN¹, PHẠM VĂN CƯƠNG², VŨ TRỤY PHI¹

^[1]Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

^[2]Trường Đại học Hải Phòng

Tóm tắt

Trung bình hàng năm, khu vực đồng bằng sông Cửu Long chiếm 95,17% khối lượng gạo xuất khẩu của cả nước. Vì vậy, trong khuôn khổ bài báo, tập trung phân tích, đánh giá và lựa chọn các tiêu chí cơ bản phục vụ xây dựng hệ thống vận tải gạo xuất khẩu tối ưu của Việt Nam, tại đồng bằng sông Cửu Long, trong giai đoạn 2020 - 2030.

Abstract

On an annual average, the region of Mekong River Delta accounts for 95.17% the total amount of the whole country. That's why the research scope is within analyzing, evaluating and selecting the principle criteria to construct the exported rice shipping system of Vietnam in the area of the Mekong Delta in the stage of 2020 - 2030.

1. Mô hình tổng quát hệ thống vận tải gạo xuất khẩu của Việt Nam

- Gọi m cảng xuất khẩu gạo của Việt Nam, kí hiệu là $XK_1, XK_2, \dots, XK_i, \dots, XK_m$ và n cảng nước ngoài nhập khẩu gạo từ Việt Nam, kí hiệu là $NK_1, NK_2, \dots, NK_j, \dots, NK_n$;

- Gọi l là số cảng tập kết hàng gạo xuất khẩu để vận chuyển từ Việt Nam đi đến cảng nước ngoài và kí hiệu là $CT_1, CT_2, \dots, CT_k, \dots, CT_l$;

Sơ đồ hệ thống vận tải gạo xuất khẩu dạng tổng quát được xây dựng và mô tả theo hình 1.



Hình 1. Mô hình tổng quát hệ thống vận tải gạo xuất khẩu của Việt Nam