
CÁC GIẢI PHÁP HIỆU QUẢ NHẪM PHÁT HUY VAI TRÒ CỦA HỆ THỐNG CẢNG BIỂN ĐỐI VỚI HÀNG HÓA XUẤT NHẬP KHẨU CỦA THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

SOLUTIONS TO EFFECTIVELY PROMOTE THE ROLE OF SEAPORT SYSTEM TO THE IMPORT- EXPORT OF HAIPHONG CITY

PHẠM VIỆT HÙNG

Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Email liên hệ: phamviethung@vimaru.vn

Tóm tắt

Hệ thống cảng biển của thành phố Hải Phòng với nhiều phương thức vận tải kết nối thì việc tiến hành nghiên cứu để phát huy được lợi thế về cảng biển đối với hàng hóa xuất nhập khẩu của thành phố nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ công nghiệp là rất cần thiết. Bài báo đã đề cập đến lý luận về lợi thế cạnh tranh của thành phố có cảng biển trong hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa, thông qua hiện trạng đã đề xuất các giải pháp, cơ chế chính sách nhằm thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa của thành phố thông qua hệ thống cảng biển.

Từ khóa: Chính sách cạnh tranh cảng biển, lợi thế của cảng biển, hệ thống cảng biển

Abstract

The seaport system of Haiphong city enhanced by a good hinterland connection by various means of transport is an important topic which should be researched for solutions to effectively promote the role of the system to the import-export of the city in order to improve quality of services for local industries. The paper focuses on the theory of competitive advantages of seaport cities and suggests policy solutions to improve the local city's import-export via the seaport system after analyzing the current practical situation.

Keywords: Competitive policies of port, port advantages, seaport system

1. Đặt vấn đề

Đến năm 2030 với mục tiêu xây dựng Thành phố Hải Phòng trở thành thành phố đi đầu cả nước trong đô thị hóa, công nghiệp hóa, hiện đại hóa tương xứng với vị trí, tiềm năng và lợi thế của mình. Ban lãnh đạo Thành phố cần có các giải pháp thiết thực nhằm phát triển công nghiệp nhanh, hiệu quả, toàn diện, hiện đại có sức cạnh tranh cao và gắn với phát triển hệ thống cảng biển hiện đại, thông minh, bền vững.

Hải Phòng là thành phố cảng, đầu mối giao thông và là cửa chính ra biển đối với hàng hóa xuất nhập khẩu của các tỉnh phía Bắc. Để chủ động khai thác hiệu quả lợi ích từ các Hiệp định tự do thương mại, đẩy mạnh hoạt động xuất khẩu, mở rộng thị trường thì thành phố cần xác định rõ các giải pháp trọng yếu, các chiến lược, các cơ chế, chính sách nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của các sản phẩm công nghiệp chủ lực, phát huy tối đa lợi thế của hệ thống cảng biển.

2. Nội dung

2.1. Lợi thế của cảng biển trong phát triển kinh tế địa phương

Tài chính, thương mại, đầu tư và sản xuất gắn kết cả thế giới lại với nhau. Chính phủ gắn liền với các cộng đồng và các tổ chức thương mại tự do. Các cá nhân có thể liên kết với nhau thành các nhóm. “Văn hóa” tiêu dùng được lan truyền trên toàn cầu thông qua các phương tiện truyền thông và sản phẩm của các công ty đa quốc gia [2].

Mô hình thương mại thế giới đã thay đổi do toàn cầu hóa sản xuất và tiêu dùng toàn cầu. Các nhà sản xuất có thể chuyển các nhà máy của họ sang phía đông, nơi có nguồn lao động giá rẻ hơn so với Châu Âu và Bắc Mỹ. Hàng hoá sau đó có thể được vận chuyển trở lại Châu Âu và Bắc Mỹ để tiêu thụ và sinh lời nhờ vào chi phí vận chuyển đường biển thấp [1]. Quá trình sản xuất một sản phẩm có thể được chia ra làm nhiều khâu. Mỗi thành phần của sản phẩm được sản xuất ở một quốc gia khác nhau, sau đó lại được vận chuyển sang quốc gia khác để lắp ráp và sau đó được vận chuyển để tiêu thụ trên khắp thế giới.

Thương mại đã hỗ trợ một quốc gia tận dụng được lợi thế so sánh của mình. Đồng thời cũng cho phép các doanh nghiệp của quốc gia đó học hỏi những kinh nghiệm quản lý, công nghệ, hình thành các thị trường lớn để kích thích đầu tư và đổi mới. Thương mại giúp quốc gia trở nên giàu có hơn và cảng biển chính là cánh cửa dẫn đến thương mại.

2.2. Vai trò của hệ thống cảng biển

Cảng biển đóng vai trò là một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Khi mà tổng chi phí của chuỗi cung ứng không chỉ phụ thuộc vào mức phí của cảng, do đó các chủ tàu lựa

chọn cảng không chỉ theo mức cảng phí [3]. Việc tăng kích cỡ tàu dẫn đến nhu cầu về cảng lớn hơn, năng suất cao hơn. Năng suất của cảng có thể được cải thiện bằng cách ứng dụng hệ thống công nghệ thông tin và máy tính.

Đối với các nhà kinh tế học của một quốc gia, cảng biển như là một cánh cửa dẫn đến những lợi ích của việc thương mại quốc tế. Do đó, chính phủ sẽ hỗ trợ hoặc thậm chí là trợ cấp cho các cảng biển trọng điểm của quốc gia. Mặc cho con người và khoa học kỹ thuật ngày càng phát triển, cảng biển vẫn là nơi cung cấp rất nhiều việc làm cả trực tiếp lẫn gián tiếp cho các doanh nghiệp liên quan đến hoạt động của cảng.

Hệ thống cảng biển lớn và hiện đại là địa điểm lý tưởng cho các ngành công nghiệp phụ thuộc vào nguyên liệu thô nhập khẩu như thép và công nghiệp hoá dầu. Các nhóm ngành công nghiệp liên quan thường có xu hướng hình thành quanh ngành công nghiệp chính. Các trung tâm lưu trữ và phân phối có xu hướng được đặt tại hoặc gần các cảng tạo cơ hội gia tăng giá trị cho hàng hóa nhập khẩu hoặc xuất khẩu cơ bản. Các hoạt động giá trị gia tăng bao gồm đóng gói, đóng gói lại, dán nhãn, kiểm tra, theo dõi và truy xuất hàng hóa đang vận chuyển và tham gia vào việc tổ chức quản lý các luồng dữ liệu thông tin [4].

2.3. Thực trạng

Thành phố Hải Phòng với những lợi thế về mặt vị trí địa lý, hệ thống cảng biển, hạ tầng giao thông được đầu tư mạnh nhằm định hướng phát triển đột phá theo hướng hiện đại và đồng bộ. Hàng hoá xuất nhập khẩu chủ yếu thông qua hệ thống cảng biển trong những năm qua không chỉ có khối lượng lớn tăng trưởng nhanh, bền vững mà cơ cấu các mặt hàng xuất nhập khẩu cũng hết sức đa dạng và phong phú.

Về cơ sở hạ tầng cảng biển, hệ thống cảng biển của thành phố ngoài các cảng tổng hợp, cảng container chuyên dụng còn có các bến cảng khác do nhiều doanh nghiệp quản lý và khai thác khác nhau. Trong năm 2018, cảng HITC tại Lạch Huyện đã được đưa vào khai thác thương mại, trong giai đoạn đầu cảng có thể tiếp nhận được cỡ tàu 6.000TEUs và trong giai đoạn hoàn thiện sau có thể đón được cỡ tàu container chuyên dụng lên đến 14.000TEUs, tương đương cỡ tàu có trọng tải 100.000 DWT. Khu vực thị trấn Cát Hải cũng đã được quy hoạch và đang được xây dựng trở thành trạm trung chuyển quốc tế với hệ thống logistics năng động, kết nối các tuyến hàng hóa xuất khẩu của khu vực miền Bắc trực tiếp đi thẳng tới thị trường châu Âu, châu Mỹ. Với hiện trạng có nhiều khu bến container như hiện nay và một số bến mới sẽ vẫn tiếp tục được đầu tư trong giai đoạn sắp tới, tốc độ tăng năng lực của các cảng nhanh hơn tốc độ tăng nhu cầu của hàng hóa thông qua cảng thì tiềm ẩn nguy cơ về sự cạnh tranh giữa các nhóm cảng trong khu vực Hải Phòng trong tương lai có thể sẽ diễn ra như các cảng tại Cái Mép - Thị Vải.

Về hệ thống giao thông kết nối cảng biển, thành phố Hải Phòng có các phương thức vận tải chủ yếu kết nối đến cảng biển bao gồm: đường bộ, đường sắt, đường biển, đường thủy nội địa và hiện đang được nâng cấp nhanh đặc biệt là kết nối liên vùng.

Ngoài yếu tố giá cả chưa cạnh tranh thì chất lượng dịch vụ mà các doanh nghiệp Logistics đóng trên địa bàn thành phố cung cấp chưa đáp ứng được yêu cầu của các khách hàng là các tập đoàn đa quốc gia có hệ thống nhà máy sản xuất phân phối toàn cầu. Một trong những nguyên nhân làm cho dịch vụ Logistics của nhiều doanh nghiệp cung cấp thiếu tin cậy là do năng lực và trình độ ứng dụng phân tích dữ liệu bigdata trong hệ thống mạng Logistics, hầu hết mọi công việc phức tạp phải thông qua các đại lý của các công ty nước ngoài.

Về nguồn nhân lực trong lĩnh vực quản lý, khai thác cảng biển và Logistics theo các báo cáo đánh giá chuyên ngành thì chất lượng nguồn nhân lực phục vụ trong lĩnh vực chuyên nghiệp còn chưa cao, chưa ngang bằng với mặt bằng trung trong khu vực và quốc tế, hầu hết đều chưa có các chứng chỉ, chứng nhận chuyên môn quốc tế trong lĩnh vực chuyên môn sâu mà mình phụ trách đảm nhiệm. Đặc biệt là nguồn nhân lực trong ngành Logistics của các doanh nghiệp đóng trên địa bàn thành phố chỉ một số ít được đào tạo đúng chuyên ngành còn chủ yếu hiện nay là do các doanh nghiệp tự đào tạo và tự học hỏi kinh nghiệm.

2.4. Đề xuất giải pháp

Quy định khung pháp lý trong cạnh tranh cảng biển

Tại mỗi quốc gia, các quy định điều chỉnh hoạt động của cảng đều khác nhau. Các chính sách và quy tắc đều tác động đến các chiến lược và vị thế cạnh tranh của cảng. Chính sách cạnh tranh liên quan đến lĩnh vực cảng được tích hợp với mục tiêu phát triển cách tiếp cận tự do và bền vững trong phát triển vận tải.

Các chính sách này bao gồm cải tiến và hiện đại hóa cơ sở hạ tầng cảng nhằm tăng cường sự tham gia của cảng trong mạng lưới vận tải, tạo ra một sân chơi cạnh tranh (năng lực cạnh tranh),

thúc đẩy nghiên cứu và phát triển (R&D), hỗ trợ đối thoại giao lưu hợp tác giữa các cảng, hợp tác chính thức với các đối tác vận tải và thương mại.

Chính sách được thừa nhận thành công nhất tại các quốc gia phát triển trong lĩnh vực cảng biển chính là Nghiên cứu và phát triển. Các dự án nghiên cứu lớn bao gồm việc tối ưu hóa các hoạt động như rời cặp bến, xếp và dỡ hàng tại các kho chứa hàng ở cảng biển, phát triển các thiết bị xếp dỡ tại cảng, cung cấp hệ thống công nghệ thông tin. Việc hợp tác chính thức giúp cho các chính quyền cảng, người sử dụng và người cung cấp dịch vụ có sự hiểu biết lẫn nhau sâu sắc hơn. Bộ Giao thông vận tải cần thường xuyên tổ chức cung cấp diễn đàn nơi mà các vấn đề liên quan đến cảng biển có thể được thảo luận một cách chính thức.

Chính sách môi trường là chính sách có những tác động tiềm năng lên năng lực cạnh tranh tại các cảng. Các cơ quan quản lý cũng cần xem xét đến vấn đề phát triển vận tải hàng hải và bảo tồn môi trường.

Mức độ cạnh tranh giữa các cảng và mức cạnh tranh ngay trong cảng đang ngày càng tăng lên. Cần áp dụng các quy tắc của chính sách cạnh tranh mà hiện nay các cảng của Châu Âu đang áp dụng trong luật cảng bao gồm: Gia nhập miễn phí; Cạnh tranh công bằng; Tự do hóa tiếp cận các dịch vụ; Nghiêm cấm bảo hộ.

Phát triển thí điểm mô hình - Cảng tự do

Bên cạnh thí điểm mô hình Ban quản lý cảng biển, thành phố cần thí điểm mô hình Cảng tự do, thường được đề cập đến như là một khu vực tự do mậu dịch tại một cảng biển hoặc khu vực trong phạm vi cảng, nơi mà không phải trả phí hải quan. Các cảng này có mục đích nhằm thu hút các nhà sản xuất và gia công tham gia vào thị trường sản xuất hàng hóa và xuất khẩu. Hàng hóa có thể được lưu trữ ở khu vực miễn thuế hải quan và giá trị có thể được tăng lên trước khi hàng hóa được tái xuất. Trong khu vực cảng tự do, hàng hóa được miễn thuế khi mua bán nhằm khuyến khích sự phát triển. Cảng Aden là một trong những ví dụ đầu tiên trong việc sử dụng mô hình cảng tự do nhằm thu hút việc vận tải. Gần đây, bến container của kênh đào Suez đang có tham vọng trở thành bến container lớn nhất ở khu vực Địa Trung Hải đi theo mô hình cảng tự do.

Phát triển nguồn nhân lực quản lý, khai thác cảng biển và Logistics

Thành phố cần quan tâm hỗ trợ tích cực đặc biệt về tài chính đối với các doanh nghiệp trong việc thường xuyên tăng cường đào tạo và thu hút đội ngũ nhân lực quản lý, khai thác, đặc biệt là các nhân sự cấp cao trình độ khu vực và quốc tế, có khả năng vận hành, ứng dụng, cải tiến công nghệ trong lĩnh vực cảng biển và Logistics.

Hợp tác quốc tế trong tổ chức và quản lý các khóa đào tạo với các tiêu chuẩn, chứng nhận của các tổ chức uy tín hàng đầu thế giới như FIATA, IATA, ICS...

Thông qua xã hội hóa để đầu tư, nâng cấp một số cơ quan nghiên cứu khoa học và đào tạo do các bộ quản lý trên địa bàn thành phố đạt tiêu chuẩn quốc tế.

Thu hút các nguồn lực tài trợ từ các doanh nghiệp trong nước và quốc tế đóng trên địa bàn thành phố cho các chương trình đào tạo ngắn hạn trong và ngoài nước dựa trên thực tiễn sản xuất đối với nhân lực cấp trung trong lĩnh vực ưu tiên là cảng biển và Logistics.

3. Kết luận

Với những thuận lợi trong khả năng phát triển cảng biển và các dịch vụ logistics thì Hải Phòng muốn đạt được các mục tiêu trong giai đoạn phát triển tiếp theo cần phải tận dụng triệt để các cơ hội từ các hiệp định thương mại tự do thế hệ mới mang lại, phát huy tối đa lợi thế cảng biển một cách bền vững, hạn chế tối đa khó khăn, thách thức.

Nghiên cứu đã đưa ra một số giải pháp, cơ chế chính sách hiệu quả riêng biệt của thành phố và các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành hướng đến thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển phù hợp với xu thế cạnh tranh tiềm ẩn có thể xảy ra trong tương lai giữa các bến cảng biển tại Hải Phòng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] TS. Nguyễn Thanh Thủy, “*Giáo trình Kinh tế cảng*”, NXB Thống Kê, 2012.
- [2] ICS. Port and Terminal management. Institute of Chartered Shipbrokers, 2015.
- [3] Jansson and Shne, “*Port Economics*”, MIT, Murray Printing Co, 1982.
- [4] Wayne K.Talley, “*Port Economics*”, Routledge, 2009.

Ngày nhận bài: 03/04/2019

Ngày nhận bản sửa: 10/04/2019

Ngày duyệt đăng: 16/04/2019