

# PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ CẢNG VÀ VẬN TẢI BIỂN, MỞ RỘNG HOẠT ĐỘNG DỊCH VỤ LOGISTICS

*Ông Lê Quang Trung, Phó Tổng Giám đốc  
Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC)*

Tham dự Hội nghị “Phát triển dịch vụ logistics tại Hải Phòng - nâng cao năng lực cạnh tranh và đẩy mạnh liên kết vùng”, thay mặt Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC), tôi xin trình bày tham luận cùng Hội nghị về **“Phát triển dịch vụ cảng và vận tải biển, mở rộng hoạt động dịch vụ logistics”**.

*Kính thưa Hội nghị!*

Hải Phòng là thành phố cảng quan trọng của khu vực phía Bắc và cũng là một trong những thành phố quan trọng bậc nhất của Việt Nam với hệ thống cảng biển được đầu tư xây dựng, phát triển từ rất sớm và được đánh giá luôn là địa phương đi đầu về phát triển các dịch vụ hàng hải và dịch vụ cảng biển tại khu vực phía Bắc, hệ thống cơ sở hạ tầng về cầu bến, kho bãi và hệ thống giao thông kết nối cảng biển ngày càng mở rộng và hiện đại.

Hiện nay, khu vực cảng biển Hải Phòng có 47 bến cảng với tổng chiều dài cầu bến hơn 11km, trong đó có một số bến cảng có khả năng tiếp nhận tải biển có trọng tải đến 55.000 tấn giảm tải ra, vào làm hàng đảm bảo an toàn. Trong những năm gần đây, tốc độ tăng trưởng về sản lượng hàng hóa và tàu thuyền thông qua khu vực cảng biển Hải Phòng luôn đạt mức cao từ 10-15%. Hệ thống cảng biển Hải Phòng sẽ phát triển hướng tới quy mô hiện đại, làm đầu mối chính xuất nhập khẩu cho toàn bộ các tỉnh phía Bắc và một số tỉnh của quốc gia lân cận giáp danh biên giới phía Bắc, phục vụ phát triển kinh tế - xã hội các tỉnh phía Bắc.

Quan điểm phát triển hệ thống dịch vụ logistics thành phố Hải Phòng là theo hướng hiện đại, đồng bộ và bền vững để Hải Phòng trở thành trung tâm logistics cấp quốc gia, có vai trò quốc tế; xây dựng Hải Phòng trở thành thành phố cảng xanh, văn minh, hiện đại, trung tâm dịch vụ, công nghiệp lớn có sức cạnh tranh cao; là trọng điểm phát triển kinh tế biển, là đầu mối giao thông quan trọng của cả nước, cửa chính ra biển của các địa phương phía Bắc và hành lang kinh tế Việt Nam - Trung Quốc. Theo đó, mục tiêu chung là phát triển mạng lưới trung tâm logistics đáp ứng tốt nhu cầu sản xuất, lưu thông hàng hóa trong nước cũng như hàng hóa xuất nhập khẩu với các nước trong khu vực và quốc tế; khai thác có hiệu quả thị trường dịch vụ logistics,

tập trung vào các dịch vụ logistics thuê ngoài, tích hợp trọn gói và đồng bộ, tổ chức hoạt động theo mô hình 3PL nhằm thúc đẩy sản xuất, kinh doanh phát triển thông qua việc tối ưu hóa chi phí và tăng giá trị gia tăng cho hàng hóa và dịch vụ của các doanh nghiệp; từng bước triển khai mô hình 4PL và 5PL trên cơ sở phát triển thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng hiện đại, hiệu quả, chuyên nghiệp.

*Kính thưa Hội nghị!*

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam với vai trò là doanh nghiệp nòng cốt của ngành hàng hải Việt Nam, với thế mạnh là kinh doanh trọng tâm trong cả 03 lĩnh vực vận tải biển, cảng biển và dịch vụ hàng hải, đồng thời là đại diện chủ sở hữu đối với phần vốn lớn góp tại Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng - một cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA), Tổng công ty luôn nhận thức rõ được vị trí, vai trò và trách nhiệm của doanh nghiệp trong việc góp phần phát triển dịch vụ logistics tại Hải Phòng - nâng cao năng lực cạnh tranh và đẩy mạnh liên kết vùng.

Để góp phần phát triển dịch vụ logistics tại Hải Phòng, hỗ trợ phát triển kinh tế quốc gia, kinh tế vùng, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đề xuất một số giải pháp nhằm phát triển dịch vụ cảng và vận tải biển, mở rộng hoạt động dịch vụ logistics như sau:

**Một là**, triển khai thực hiện đầu tư xây dựng Bến 3, 4 cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng.

Thủ tướng Chính phủ đã đồng ý về chủ trương giao cho Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (thông qua Cảng Hải Phòng) được trực tiếp đầu tư 02 bến cảng và khu dịch vụ hậu cần logistics ở khu vực cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện. Với việc được đầu tư thêm 02 bến tại Lạch Huyện, luồng tàu vào cảng sâu -14m, Cảng Hải Phòng có cơ hội đón những con tàu lớn. Khi đó, Cảng sẽ nhanh chóng giải phóng hàng hóa, phục vụ yêu cầu tốt nhất cho chủ hàng.

**Hai là**, đầu tư hệ thống cảng cạn, trung tâm phân phối hàng hóa, trung tâm logistics phù hợp với năng lực và phù hợp với quy hoạch phát triển.

Trong chiến lược phát triển, khu vực Lạch Huyện (thành phố Hải Phòng) được xác định là vị trí chiến lược phát triển cảng nước sâu. Theo đó, Tổng công ty có chủ trương nghiên cứu việc đầu tư xây dựng các trung tâm phân phối hàng hóa, trung tâm logistics tại khu vực này để đón đầu xu thế hàng hóa dịch chuyển từ các cảng biển trong nội thành.

**Ba là,** tăng cường khả năng kết nối vận tải biển với các phương thức vận tải khác.

Vận tải biển là loại hình vận tải chủ đạo với lợi thế về chi phí thấp. Vị trí địa lý của Việt Nam rất thuận lợi cho hoạt động vận tải biển kể cả nội địa và kết nối với các tuyến hàng hải quốc tế. Còn các cảng biển đang đóng một vai trò hết sức quan trọng trong hệ thống logistics của Việt Nam. Tại khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc, các cảng biển được kết nối chủ yếu bằng đường bộ. Đặc biệt, Cảng Hải Phòng là cảng biển duy nhất có hệ thống đường sắt kết nối với hệ thống đường sắt quốc gia. Hệ thống đường bộ kết nối Hải Phòng với các tỉnh, thành phố lân cận đã được đầu tư lớn và phát triển mạnh trong thời gian qua, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc.

Để có thể cung cấp dịch vụ trọn gói, dịch vụ door-to-door cho khách hàng, các doanh nghiệp logistics cần kết nối có hiệu quả vận tải biển với các phương thức vận tải khác tại khu vực cảng biển Hải Phòng, cụ thể:

- Xác định cảng biển nước sâu làm đầu mối kết nối các phương thức vận tải, tập trung đầu tư phát triển cảng nước sâu tại Lạch Huyện trở thành điểm nút logistics kết nối các phương thức vận tải, đồng thời là đầu mối kết nối với các tuyến hàng hải quốc tế.

- Đề xuất nâng cấp, nạo vét, duy tu hệ thống luồng lạch cảng biển và đường thủy nội địa nhằm đảm bảo an toàn hàng hải và năng lực tiếp nhận tàu và hàng hóa của các cảng đã được đầu tư.

- Đề xuất quy hoạch, khuyến khích đầu tư phát triển hệ thống ICD, kho bãi, cảng thủy nội địa và mạng lưới giao thông đường thủy nội địa, đường bộ, đường sắt nhằm kết nối đến các cảng nước sâu, phát huy tối đa tính hệ thống, tính tổng thể của mạng lưới logistics nội địa. Ưu tiên kết nối giữa Lạch Huyện với khu vực Hà Nội, Bắc Ninh, Bắc Giang, Hà Nam, Vĩnh Phúc, Việt Trì, ...

**Bốn là,** tăng cường hợp tác, kết nối trong khai thác, kinh doanh, đầu tư giữa các doanh nghiệp trong nội bộ Tổng công ty để phát triển mạng lưới dịch vụ.

Với lợi thế kinh doanh cả 3 lĩnh vực vận tải biển, cảng biển và dịch vụ hàng hải, Tổng công ty là doanh nghiệp duy nhất của cả nước cung cấp dịch vụ tại hầu hết các phân khúc dịch vụ logistics nên có khả năng cung cấp các giải pháp trọn gói cũng như các dịch vụ đặc thù. Thực tế, thị trường logistics ngày càng khó khăn, giá cước có xu hướng giảm để tranh giành khách hàng,

theo đó doanh thu hầu như khó tăng trưởng nên lợi nhuận của doanh nghiệp được tạo ra phải từ việc tổ chức khai thác hiệu quả cơ sở vật chất và cắt giảm các chi phí hoạt động. Nếu có sự hợp tác, kết nối, chia sẻ thông tin trong kinh doanh khai thác giữa các doanh nghiệp thành viên của Tổng công ty, chi phí vận chuyển, lưu kho bãi hàng hóa giảm đi đáng kể (như việc vận chuyển hàng hai chiều thay vì một chiều, việc lưu chuyển container có hàng và rỗng chiều Bắc - Nam ...), đồng nghĩa năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp so với đối thủ sẽ được nâng cao. Việc hợp tác giữa các khối tạo điều kiện để thiết kế các dịch vụ chuỗi, dịch vụ “door-to-door” với chi phí hợp lý.

**Năm là,** đầu tư trang thiết bị hiện đại và ứng dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin trong hoạt động kinh doanh, hoạt động quản lý.

Đầu tư trang thiết bị hiện đại, phát triển dịch vụ hậu cần cảng biển sẽ góp phần làm tăng sức giải phóng hàng hóa nhằm giảm giá thành dịch vụ. Cảng Tân Vũ của cảng Hải Phòng hiện đang là cảng biển hàng đầu của quốc gia và là một trong những cảng đầu tiên của Việt Nam đưa vào vận hành hệ thống định vị toàn cầu vi sai (DGPS) để quản lý vị trí container trên bãi. Từ tháng 8/2017, cảng Tân Vũ đã đưa vào sử dụng 02 cần cẩu giàn QC có tầm với 14 hàng container. Điều này khẳng định cam kết của Cảng với các hãng tàu nhằm nâng cao năng suất xếp dỡ, đảm bảo thời gian giải phóng tàu nhanh, đáp ứng được xu thế khai thác tàu cỡ lớn.

Công nghệ thông tin đóng vai trò quan trọng trong quá trình phát triển của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, được xem như huyết mạch kết nối các thành phần của toàn bộ chuỗi dịch vụ logistics. Trước xu thế tất yếu của thị trường về áp dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin, Tổng công ty đã và đang ưu tiên cho đầu tư vào công nghệ thông tin. Một số giải pháp về công nghệ thông tin được xem xét đầu tư như hệ thống công nghệ hỗ trợ khách hàng theo dõi quá trình vận chuyển hàng hóa (E-Tracking/Tracing); hệ thống kết nối toàn diện công nghệ thông tin quản lý khai thác hàng container giữa các doanh nghiệp dịch vụ hàng hải với các doanh nghiệp khối cảng biển và khối vận tải biển; các giải pháp hỗ trợ thanh toán online, hóa đơn điện tử, ...

*Kính thưa Hội nghị!*

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đang chuẩn bị những bước cuối cùng để tổ chức Đại hội cổ đông lần đầu và chuyển sang hoạt động theo mô hình công ty cổ phần dự kiến trong tháng 7/2019 với thương hiệu mới là VIMC (Vietnam Maritime Corporation).

Cùng với đó, quy mô hoạt động tại 03 lĩnh vực *vận tải biển, cảng biển*

và *dịch vụ hàng hải* đã tạo nên Dịch vụ chuỗi cung ứng của VIMC trên thị trường nội địa cũng như quốc tế và đây là lợi thế của VIMC để có thể nâng cao năng lực cạnh tranh, hội nhập quốc tế.

Giai đoạn 2016-2020, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam với mục tiêu chính là trở thành đơn vị nòng cốt, chủ lực của ngành hàng hải Việt Nam; có năng lực cạnh tranh cao trên thị trường hàng hải quốc tế; tập trung kinh doanh vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải; đáp ứng đầy đủ, kịp thời và có chất lượng mọi nhu cầu về dịch vụ hàng hải của khách hàng; tham gia bình đẳng với các thành phần kinh tế trong hoạt động dịch vụ hàng hải nhằm chia sẻ thị trường khu vực; đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước; đảm bảo an ninh quốc phòng, góp phần hoàn thành các mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, tầm nhìn 2030.

Trên đây là một số ý kiến tham luận của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam về *“Phát triển dịch vụ cảng và vận tải biển, mở rộng hoạt động dịch vụ logistics”* nhằm góp phần *“Phát triển dịch vụ logistics tại Hải Phòng - nâng cao năng lực cạnh tranh và đẩy mạnh liên kết vùng”*.

*Trân trọng cảm ơn sự theo dõi của quý vị đại biểu và kính chúc Hội nghị thành công tốt đẹp./.*

## Sơ lược về Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam được thành lập năm 1995 theo Quyết định số 250/TTg ngày 29/4/1995 của Thủ tướng Chính phủ trên cơ sở sắp xếp lại các đơn vị: Vận tải biển, bốc xếp, sửa chữa tàu biển, dịch vụ hàng hải thuộc Cục Hàng hải Việt Nam và Bộ Giao thông vận tải quản lý.

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam vừa trải qua giai đoạn tái cơ cấu mạnh mẽ, với những kết quả đạt được, Tổng công ty đã thu hẹp quy mô hoạt động theo hướng tinh gọn, hiệu quả, tập trung kinh doanh trong 03 lĩnh vực chính là vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải.

**Đối với lĩnh vực vận tải biển:** Tính đến 31/12/2018, toàn Tổng công ty hiện đang sở hữu đội tàu gồm 78 chiếc với tổng trọng tải 1.7 triệu tấn, số tuổi tàu trung bình là 16,5 tuổi, trọng tải bình quân là 21.772 tấn/tàu. Đội tàu của Tổng công ty chiếm trọng tải tương đương 21,7% đội tàu của Việt Nam. Các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển của Tổng công ty có ưu thế lớn về kinh nghiệm khai thác tàu, năng lực thuyền viên, đội tàu vận chuyển đa dạng và mạng lưới khách hàng rộng lớn. Đội tàu container của Tổng công ty đang đảm nhận vai trò quan trọng trong việc vận chuyển hàng hóa nội địa của Việt Nam.

**Đối với lĩnh vực khai thác cảng biển:** Tổng công ty hiện quản lý, khai thác 14 cảng biển và 01 cảng sông trải dài trên khắp cả nước với 68 cầu cảng có tổng chiều dài 12.502 m, chiếm 27% tổng số cầu cảng và 20% tổng số chiều dài cầu cảng của cả nước. Các cảng biển do Tổng công ty quản lý, khai thác đều có vị trí đặc biệt quan trọng trong vận tải hàng hóa, phát triển kinh tế trong khu vực cũng như an ninh quốc phòng. Tại phía bắc có cảng trọng điểm Cảng Hải Phòng, phía Nam có Cảng Sài Gòn, miền trung có Cảng Đà Nẵng, Cảng Cam Ranh, ... Một số cảng nước sâu tại Cái Mép - Thị Vải của Tổng công ty có khả năng đón tàu lên đến 190.000 tấn.

**Đối với lĩnh vực dịch vụ hàng hải:** Các doanh nghiệp dịch vụ hàng hải của Tổng công ty cung cấp các dịch vụ hàng hải đa dạng: vận tải đa phương thức, đại lý tàu biển, đại lý vận tải hàng hóa bằng đường biển, dịch vụ kho bãi, bốc xếp hàng hóa, ... Dịch vụ hàng hải có mối quan hệ mật thiết với tình hình hoạt động kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển và cảng biển của Tổng công ty, vừa đóng vai trò hỗ trợ hữu hiệu để hai lĩnh vực kinh doanh nâng cao năng lực hoạt động, phối hợp cung cấp dịch vụ hoàn chỉnh tới các khách hàng. Các doanh nghiệp dịch vụ hàng hải của Tổng công ty quản lý và khai thác các trung tâm phân phối hàng hóa, ICD lớn trên toàn quốc như Depot Nam Hoà, ICD Lào Cai, hệ thống kho CFS tại Đình Vũ, Hải Phòng, ... và đã đóng góp lớn vào hoạt động phát triển logistics của cả nước.