



ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ

TRẦN NGÔ MINH TUẤN

**PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN
TẠI THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG**

TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ KINH TẾ
Mã số: 831.01.05

Đà Nẵng – Năm 2021

Công trình được hoàn thành tại
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ, ĐHQĐN

Người hướng dẫn khoa học: TS. Huỳnh Huy Hòa

Phản biện 1: GS.TS. Võ Xuân Tiến

Phản biện 2: PGS.TS. Trương Tấn Quân

Luận văn được bảo vệ trước Hội đồng chấm Luận văn tốt nghiệp
Thạc sĩ Kinh tế họp tại Trường Đại học Kinh tế, Đại học Đà Nẵng
vào ngày 27 tháng 03 năm 2021

Có thể tìm hiểu luận văn tại:

- Trung tâm Thông tin-Học liệu, Đại học Đà Nẵng
- Thư viện trường Đại học Kinh tế, ĐHQĐN

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài:

Vận tải đường biển được ra đời khá sớm so với các loại hình vận tải khác và đóng vai trò quan trọng nhất trong vận chuyển hàng hóa ngoại thương. Nghị quyết số 09 về “Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020” của Ban Chấp hành Trung ương Đảng (Khóa X), cùng với Hội nghị lần thứ Tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng Khóa XII (10/2018) đã thông qua Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 với mục tiêu từng bước đưa Việt Nam trở thành quốc gia mạnh về biển, giàu lên từ biển, dựa vào biển và hướng ra biển.

Đà Nẵng là mắt xích giao thông quan trọng của cả khu vực miền Trung và Tây Nguyên, cửa ngõ chính ra Biển Đông cho toàn khu vực. Đà Nẵng là một trong 28 tỉnh/thành phố ven biển của cả nước, với chiều dài bờ biển 92km, thuận lợi cho phát triển kinh tế tổng hợp biển, trong đó có ngành vận tải biển.

Mặc dù tỷ lệ số lượng tàu vào cảng Đà Nẵng theo số liệu thống kê tăng bình quân mỗi năm, song chủ yếu là mảng tàu trung bình và nhỏ, số lượng tàu lớn không nhiều. Khối lượng hàng hóa qua cảng thấp. Hoạt động logistics còn mang tính đơn lẻ, còn tập trung nhiều vào nội địa, nguồn hàng quốc tế chỉ dựa vào hãng nước ngoài

Trong thời gian đến, thành phố Đà Nẵng sẽ tập trung phát triển các ngành kinh tế biển, trong đó có ngành vận tải biển để có thể phát huy những lợi thế và tiềm năng của Đà Nẵng về vận tải biển góp phần xây dựng Đà Nẵng trở thành trung tâm kinh tế biển lớn của cả nước. Vì vậy, tác giả chọn đề tài **“Phát triển vận tải biển tại thành phố Đà Nẵng”** để làm luận văn thạc sĩ kinh tế.

2. Mục tiêu nghiên cứu:

- Hệ thống hóa các vấn đề lý luận về phát triển vận tải biển.
- Phân tích, đánh giá thực trạng phát triển vận tải biển tại thành phố Đà Nẵng.
- Nêu ra những thành công, hạn chế và nguyên nhân của những hạn chế đó.
- Đề xuất giải pháp phát triển vận tải biển tại Đà Nẵng.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu: Phát triển vận tải biển
- Phạm vi nghiên cứu
 - + Về nội dung: Nghiên cứu chỉ giới hạn trong phạm vi là phát triển cảng biển; doanh nghiệp vận tải biển và hiệu quả hoạt động.
 - + Về không gian: tại thành phố Đà Nẵng.
 - + Về thời gian: giai đoạn 2016 đến 2019.

4. Phương pháp nghiên cứu

- Luận văn này sử dụng số liệu thứ cấp với các phương pháp phân tích như: kế thừa, diễn dịch trong suy luận, phân tích thống kê.
- Công cụ chính: Sử dụng chương trình tổng hợp số liệu bằng excel.

5. Bố cục đề tài

Đề tài bao gồm có 3 chương cụ thể

- Chương 1: Cơ sở lý luận về phát triển vận tải biển.
- Chương 2: Thực trạng phát triển vận tải biển tại Đà Nẵng.
- Chương 3: Giải pháp phát triển vận tải biển tại Đà Nẵng.

6. Tổng quan nghiên cứu

CHƯƠNG 1

CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ THỰC TIỄN VỀ PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN

1.1. KHÁI QUÁT VỀ VẬN TẢI BIỂN VÀ PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN

1.1.1. Khái niệm, đặc điểm của vận tải biển

a. Một số khái niệm

Vận tải biển là một hoạt động vận tải hàng hóa có liên quan đến việc sử dụng cơ sở hạ tầng và phương tiện vận chuyển đường biển, khai thác những diện tích đất, mặt nước có liên kết chặt chẽ với tuyến đường biển kết nối các quốc gia, các khu vực trên thế giới, hoặc các địa phương trong cùng phạm vi một lãnh thổ; đồng thời sử dụng các phương tiện như các loại tàu thuyền và các thiết bị xếp dỡ để phục vụ chuyên chở hành khách hoặc vận chuyển hàng hóa trên các tuyến đường biển.

Cảng biển là nơi ra vào, neo trú tàu bè và cung cấp các dịch vụ hỗ trợ; thực hiện các công việc xếp dỡ, giao nhận chuyển tải; tiến hành các thủ tục hải quan, xuất nhập khẩu và là đầu mối liên kết các loại vận tải khác nhau, bao gồm vận tải đường biển, vận tải đường sông, vận tải đường sắt, vận tải đường bộ (ô tô) và vận tải đường ống.

Đội tàu biển là lực lượng tàu đảm nhiệm chức năng chính của vận tải biển là thay đổi vị trí không gian của đối tượng vận chuyển.

b. Đặc điểm của vận tải biển

Ưu điểm

- Vận tải biển là hình thức có năng lực vận chuyển lớn.

- Vận tải đường biển phù hợp chuyên chở hầu hết các loại hàng hóa trong giao thương quốc tế.

- Chi phí ban đầu cho các tuyến đường biển thấp.
- Giá thành vận tải biển thấp.
- Tiêu thụ nhiên liệu trên một tấn trọng tải thấp.

Nhược điểm

- Tốc độ vận chuyển tương đối thấp.
- Vận tải biển chịu tác động lớn từ điều kiện tự nhiên.
- Công tác cứu hộ, cứu nạn thường rất khó khăn.
- Phải đối mặt với nhiều nền pháp lý khác nhau.

1.1.2. Khái niệm phát triển vận tải biển

Phát triển vận tải biển là quá trình lớn lên về quy mô ; nguồn lực của vận tải đường biển; mở rộng mạng lưới; nâng cao về chất lượng dịch vụ; gia tăng kết quả và đóng góp của vận tải biển cho phát triển kinh tế xã hội của địa phương

1.1.3. Vai trò của phát triển vận tải biển

- Giải quyết việc làm và thu nhập cho người lao động.
- Góp phần phát triển bền vững nền kinh tế.
- Ảnh hưởng đến các ngành sản xuất hàng hóa trên địa bàn và trong khu vực.

1.2. NỘI DUNG VÀ TIÊU CHÍ ĐÁNH GIÁ PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN

1.2.1. Gia tăng quy mô của vận tải biển

a. Gia tăng về hàng hóa, hành khách

Phát triển về quy mô hàng hóa và hành khách là làm gia tăng số lượng tuyệt đối lượng hàng hóa, hành khách được vận chuyển bằng đường biển và thông qua cảng biển Đà Nẵng, gia tăng số lượt tàu vận chuyển thương mại viễn dương ra vào cảng.

Tiêu chí đánh giá sự gia tăng quy mô này là: Lượng hàng hóa, hành khách thông qua cảng biển Đà Nẵng qua các năm; Lượng hàng hóa, hành khách gia tăng qua các năm theo số lượt tàu, số container vận chuyển; tốc độ gia bình quân lượng hàng hóa, hành khách; sự thay đổi cơ cấu hàng hóa qua các năm.

b. Phát triển hệ thống cảng biển và dịch vụ hậu cần

Phát triển hệ thống cảng biển là cải thiện, nâng cấp và mở rộng các cơ sở hạ tầng kỹ thuật cùng với nâng cao chất lượng cảng biển gắn liền với hai chức năng chính của nó là phục vụ tàu biển và phục vụ hàng hóa; nhằm hướng đến gia tăng khả năng tiếp nhận tàu biển cỡ lớn từ các hãng quốc tế, đồng thời nâng cao công suất tiếp nhận hàng hóa hằng năm của cảng.

Tiêu chí đánh giá:

- Số lượng cầu cảng tiếp nhận hàng hóa qua các năm;
- Tổng công suất cảng biển qua các năm;
- Tổng công suất sử dụng cảng và sự gia tăng công suất sử dụng cảng.

c. Phát triển đội tàu

Phát triển đội tàu biển trước tiên là gia tăng về số lượng đội tàu, trọng tải đội tàu, chủng loại tàu và số lượng tuyến hàng hải vận chuyển. Sự phát triển của đội tàu dựa vào đặc tính của sản phẩm dịch vụ cũng đòi hỏi sự nâng cao chất lượng của đội ngũ sĩ quan, thuyền viên trên tàu về các mặt từ thể chất, sức khỏe đến chuyên môn, độc lập.

Tiêu chí đánh giá sự phát triển đội tàu biển bao gồm:

- Số lượng, loại tàu, sự gia tăng số lượng tàu biển và loại tàu.
- Tổng trọng tải và sự gia tăng tổng trọng tải đội tàu.
- Số quốc gia và tuyến vận tải đã kết nối.

1.2.2. Gia tăng các nguồn lực của vận tải biển

a. Nguồn lực lao động

Phát triển nguồn lao động là nâng cao giá trị cho nhân lực trên các mặt đạo đức, trí tuệ, kỹ năng lao động, thể lực,... để những người này tham gia vào lực lượng lao động hướng đến thực hiện tốt hoạt động kinh doanh tạo ra nhiều lợi nhuận. Chất lượng nguồn nhân lực càng cao càng phản ánh được trình độ phát triển của dịch vụ vận tải biển.

Tiêu chí đánh giá sự gia tăng nguồn lao động vận tải biển:

- Số lượng lao động bình quân của những tổ chức kinh tế trong vận tải biển qua các năm;
- Tốc độ tăng trưởng bình quân lao động vận tải biển;
- Trình độ nguồn lao động, trình độ chuyên môn của người lao động.

b. Nguồn lực vật chất

Phát triển nguồn lực vật chất của tổ chức kinh tế trong vận tải biển thì việc thu hút các nhà cung cấp hàng hóa vận chuyên (chủ hàng) là vấn đề được ưu tiên hàng đầu đối với doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải; đối với các cảng biển cung cấp dịch vụ cảng thì việc lựa chọn nhà cung cấp phương tiện xếp dỡ và phục vụ hoạt động trong cảng một cách uy tín, đảm bảo chất lượng máy móc là vấn đề rất được quan tâm.

Tiêu chí đánh giá mức độ gia tăng nguồn lực vật chất vận tải biển: Giá trị tài sản cố định.

c. Nguồn lực vốn

Để gia tăng nguồn lực vốn thì quá trình huy động vốn được thực hiện từ nhiều nguồn khác nhau như: tích lũy từ ngân sách chính phủ, của tổ chức tư nhân và hộ gia đình vì thực tế hiện tại, xây dựng

các hạ tầng cảng biển, thậm chí là đội tàu với công suất lớn cần nguồn vốn đầu tư rất lớn.

Các tiêu chí đánh giá sự gia tăng nguồn lực vốn:

- Vốn đầu tư sản xuất kinh doanh hằng năm của các tổ chức;
- Mức độ gia tăng quy mô vốn.

d. Khoa học công nghệ

1.2.3. Mở rộng mạng lưới vận tải biển

a. Mở rộng liên kết

Đây là quan hệ bình đẳng giữa các tổ chức về vận tải biển liên kết và đều dựa trên nguyên tắc tự nguyện nhằm khai thác hết tiềm năng của các chủ thể trên. Phát triển vận tải biển cũng chính là mở rộng mối quan hệ giữa các doanh nghiệp, các cảng biển và giữa doanh nghiệp và cảng biển. Liên kết sản xuất kinh doanh giữa các chủ thể trong vận tải biển có thể qua nhiều hình thức như: hiệp hội, nhóm,...

Tiêu chí đánh giá: Khả năng cạnh tranh trên thị trường; tình hình tham gia các hiệp hội của các tổ chức.

b. Mở rộng thị trường

Mở rộng thị trường được biểu hiện qua việc các tổ chức hoạt động vận tải biển tìm cách gia tăng doanh số thông qua việc đưa dịch vụ vận tải của mình đến với các thị trường mới, kéo theo những yếu tố khác cũng gia tăng như: thị trường, thị phần, khách hàng... Hơn thế, mở rộng thị trường còn làm tăng doanh thu, lợi nhuận, giảm rủi ro, mở rộng được quy mô kinh doanh và cung cấp dịch vụ...

Có hai phương thức mở rộng thị trường bao gồm: mở rộng theo chiều rộng và theo chiều sâu.

Tiêu chí đánh giá việc mở rộng thị trường vận tải biển:

- Số lượng hãng tàu đến cảng hằng năm;

- Số hãng tàu là khách hàng thường xuyên qua các năm;
- Số quốc gia có tuyến tuyến vận chuyển đến và đi qua cảng;
- Số cảng biển đã kết nối đến với các quốc gia đó.

1.2.4. Phát triển dịch vụ vận tải biển

Chất lượng dịch vụ vận tải biển được cung cấp càng cao, thể hiện ở sự đáp ứng, thỏa mãn yêu cầu của khách hàng sử dụng dịch vụ vận tải biển, hay chính là nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng. Cụ thể đó là năng lực vận hành nghiệp vụ, cung cấp đầy đủ về hàng hóa, thông tin kịp thời, chính xác và luôn đặt mục tiêu cải tiến các nghiệp vụ theo hướng tiến bộ hơn.

Tiêu chí đánh giá:

- Thời gian cung cấp dịch vụ vận tải biển
- Tính linh hoạt trong cung cấp dịch vụ vận tải biển: đáp ứng những yêu cầu dịch vụ bất thường của khách hàng.
- Trình độ công nghệ ở doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải biển

1.2.5. Gia tăng kết quả và đóng góp của vận tải biển cho phát triển kinh tế xã hội của địa phương

Gia tăng kết quả sản xuất kinh doanh của các tổ chức về vận tải biển như các cảng biển và các doanh nghiệp về vận tải biển được phản ánh qua sự gia tăng hàng hóa vận tải qua cảng và giá trị vận chuyển của chúng, góp phần gia tăng đóng góp của các tổ chức này cho ngân sách nhà nước.

Tiêu chí đánh giá kết quả kinh doanh:

- Doanh thu qua các năm của doanh nghiệp;
- Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu bình quân;
- Năng suất lao động hàng năm của người lao động;
- Hiệu quả sử dụng vốn qua các năm.

Tiêu chí đánh giá mức độ đóng góp cho xã hội:

- Số nộp ngân sách nhà nước của doanh nghiệp;
- Thu nhập bình quân của người lao động.

1.3. CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN

1.3.1. Điều kiện tự nhiên

Vận tải biển hoạt động gắn liền với thuận lợi về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên đem lại lợi thế không nhỏ cho vận tải biển. Việc tận dụng tốt vị trí, điều kiện tự nhiên sẽ giúp cho các doanh nghiệp giảm chi phí và nâng cao năng lực cạnh tranh.

1.3.2. Điều kiện kinh tế - xã hội

Sức ảnh hưởng của điều kiện này là rất lớn và có tính trực tiếp đối với các tổ chức kinh doanh vận tải biển. Nền kinh tế vĩ mô có rất nhiều tác động đến các tổ chức kinh doanh vận tải biển nhưng các nhân tố sau là có tác động lớn nhất như: tăng trưởng kinh tế, lãi suất, chính sách thuế.

1.3.3. Chính sách phát triển kinh tế biển

1.4. MỘT SỐ KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN

1.4.1. Kinh nghiệm trong nước và quốc tế

1.4.2. Bài học kinh nghiệm cho Đà Nẵng

CHƯƠNG 2

THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN TRÊN ĐỊA BÀN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

2.1. ĐIỀU KIỆN TỰ NHIÊN, KINH TẾ - XÃ HỘI CỦA THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

2.1.1. Điều kiện tự nhiên

Thành phố Đà Nẵng nằm ở duyên hải miền Trung Việt Nam, cách thành phố Hồ Chí Minh 964km về phía Nam và cách 108km về hướng Tây Bắc là cố đô Huế. Đà Nẵng có vị trí thuận lợi cho phát triển du lịch và kinh tế hàng hóa: cố đô Huế, khu vực Tây Nguyên và các nước Lào, Thái Lan, Campuchia, Myanmar.

2.1.2. Điều kiện kinh tế - xã hội

Tổng sản phẩm bình quân tăng đạt 7,18%. Trong đó, ngành nông – lâm nghiệp và thủy sản tăng bình quân cả giai đoạn là 3,2%/năm, ngành công nghiệp – xây dựng là 5,7%/năm, ngành dịch vụ tăng bình quân 7,54%/năm.

Thành phố Đà Nẵng hiện nay có 6 quận và 2 huyện với mật độ dân số trung bình 860 người/km², tổng dân số hiện tại là 1.141.125 người, tốc độ phát triển dân số là 1,8 %/năm. Trong đó, dân số trong độ tuổi lao động chiếm trên 50% và cơ cấu lao động năm 2019 bao gồm: khu vực nông nghiệp chiếm 4,88%, khu vực công nghiệp – xây dựng chiếm 28,77%, khu vực dịch vụ chiếm 66,35%.

2.1.3. Chính sách phát triển kinh tế biển:

Quyết định số 1517/QĐ-TTg năm 2014 về “Phê duyệt quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030”.

2.2. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN TẠI THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG GIAI ĐOẠN 2016-2019

2.2.1. Thực trạng gia tăng quy mô vận tải biển

a. Quy mô hàng hóa và hành khách

Về hàng hóa

Bảng 2.1: Lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển trên địa bàn thành phố Đà Nẵng

	ĐVT	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019
Hàng hóa	nghìn tấn	7.255	8.028	8.651	10.460
Container	Teus	320.000	349.005	365.000	474.901
Lượt tàu	Lượt	1.709	1.821	1.943	2.083

Nguồn: Hiệp hội Cảng biển Việt Nam

Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Đà Nẵng giai đoạn 2016 – 2019 tăng 3.205.362 tấn, tốc độ tăng bình quân đạt 9,6%; lượng container tăng 154.901 TEUs, tăng 12,36 %/năm; lượt tàu tăng 5,29 %/năm. Cơ cấu hàng hóa chuyển dịch theo hướng tăng hàng hóa xuất khẩu và hàng hóa nội địa giảm tỷ trọng hàng hóa nhập khẩu.

Về hành khách

Lượt tàu khách tăng bình quân hằng năm giai đoạn nghiên cứu là 9,8%. Tuy nhiên số lượng hành khách qua cảng có xu hướng giảm.

* **Đánh giá tốc độ phát triển về quy mô hàng hóa và hành khách**

Vận tải biển trên địa bàn thành phố Đà Nẵng trong 4 năm qua đã có những phát triển tích cực về lượng hàng hóa và hành khách qua cảng với một số kết quả được thể hiện như trên. Đây là xu hướng phát triển vận tải biển trên thế giới nói chung và phù hợp với điều

kiện cũng như yêu cầu vận tải thực tế ở Việt Nam và thành phố Đà Nẵng nói riêng

b. Quy mô hệ thống cảng biển và các dịch vụ hậu cần

Về cảng biển

Bảng 2.2: Tình hình năng lực của cảng Đà Nẵng từ 2016-2019

	ĐVT	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019
Tổng công suất cảng	Triệu tấn/năm	8	8	12	12
Chiều dài cầu cảng	mét	1192	1192	1700	1700
Lượng lao động bình quân	Người	637	645	653	674

Nguồn: Tổng hợp từ báo cáo thường niên Cảng Đà Nẵng

*** Đánh giá phát triển về quy mô cảng Đà Nẵng**

Giai đoạn 2016-2019, cảng Đà Nẵng đã có nhiều sự đầu tư để nâng cao quy mô chất lượng của hệ thống cảng. Cụ thể, những dự án nâng cấp mới với số vốn cao đã và đang được thực hiện như: dự án mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn II, dự án đầu tư xây dựng khu bãi sau cầu cảng số 4, 5 – bến cảng Tiên Sa; dự án đầu tư xây dựng kho hàng C.F.S số 2 cảng Tiên Sa... . Những nâng cấp, mở rộng này đã góp phần phát triển hệ thống cảng thành phố, năm 2019 đã có thêm 2 cầu bến phục vụ tiếp nhận tàu với 520m cầu bến được tăng thêm, trong đó có 01 bến nước sâu 14,3m và 01 bến sâu 11m. Nhờ đó, góp phần làm cho tổng công suất có thể khai thác của cảng Đà Nẵng tăng thêm 4 triệu tấn/năm so với năm 2016.

c. Đội tàu:

Thực tế hiện nay, thành phố Đà Nẵng không còn tập trung phát triển đội tàu của riêng mình so với giai đoạn trước đó là 2010-2014, mà thay vào đó thường xuyên ra vào cảng là đội tàu của các hãng

vận tải nội địa khác và quốc tế. Tính đến năm 2020, Đà Nẵng đang có 33 hãng tàu vận tải biển đang hoạt động hoặc có tuyến vận chuyển đến cảng trên địa bàn.

2.2.2. Thực trạng gia tăng các nguồn lực của vận tải biển:

a. Về nguồn vốn và nguồn lực vật chất:

Trung bình giai đoạn 2016 – 2019, tổng giá trị đầu tư sản xuất kinh doanh của cảng Đà Nẵng trung bình mỗi năm là 200 tỷ đồng và thường đầu tư vào xây dựng cơ bản và đầu tư phương tiện thiết bị và công nghệ.

Tuy nhiên, vốn sản xuất kinh doanh bình quân 1 doanh nghiệp đang có sự thiếu ổn định trong lĩnh vực vận tải biển. Điều này không chỉ là do sự tăng giảm không ổn định của các doanh nghiệp mà phần lớn là do sự tham gia mạnh mẽ vào thị trường vận tải biển từ các hãng tàu lớn quốc tế, khiến các doanh nghiệp vận tải nội địa không đủ khả năng cạnh tranh.

Bảng 2.3: Quy mô vốn sản xuất kinh doanh bình quân 1 doanh nghiệp giai đoạn 2015-2018

ĐVT: Triệu đồng

	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018
Vận tải, kho bãi	14.451.870	18.066.831	21.086.501	23.092.524
Vốn SXKD bình quân các doanh nghiệp vận tải đường biển	1.187.367	130.566	107.024	84.519
Số doanh nghiệp vận tải đường biển	13	21	16	15
Vốn SXKD bình quân/1 doanh nghiệp	91.336	6.217	6.689	5.635

Nguồn: Niên giám thống kê Đà Nẵng năm 2019

Không những thế, giá trị tài sản cố định và đầu tư tài chính dài hạn của các doanh nghiệp đang hoạt động vận tải biển trên địa bàn thành phố Đà Nẵng cũng có sự biến đổi phức tạp, nhưng nhìn chung giai đoạn 2015-2018 có sự sụt giảm. Tuy nhiên, thay vì tập trung đầu tư tài sản cố định vào việc đóng tàu thì các doanh nghiệp Đà Nẵng chuyển sự quan tâm của mình đến với các kho bãi và hoạt động hỗ trợ vận tải biển vì thế vốn đầu tư sản xuất kinh doanh và đầu tư vào cơ sở vật chất các lĩnh vực này đang có sự gia tăng.

b. Về nguồn nhân lực

Bảng 2.4: Lao động trong lĩnh vực vận tải biển và kho bãi hỗ trợ trên địa bàn thành phố Đà Nẵng giai đoạn 2015-2018 phân theo giới tính

ĐVT: Người

	Năm 2015	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018
Vận tải kho bãi	17.044	18.687	18.711	16.324
Vận tải đường biển	158	279	240	264
Số lao động nữ	22	55	73	80
Số lao động nam	136	224	167	184
Kho bãi và các hoạt động hỗ trợ	2.262	3.422	3.814	3.598
Số lao động nữ	680	1.134	1.141	1.183
Số lao động nam	1.582	2.288	2.673	2.415

Nguồn: Niên giám thống kê Đà Nẵng năm 2019

Cụ thể, năm 2016, lao động vận tải đường biển bình quân là 279 người, tăng 121 người so với năm 2015, tăng 76,6%; đến năm 2017 số lao động bình quân là 240, giảm 39 người so với năm 2016, giảm

14%; cuối cùng năm 2018, tăng 24 người so với năm 2017, tức là số lượng lao động bình quân năm này là 264 người, tăng 10% so với năm trước.

2.2.3. Thực trạng về mạng lưới vận tải biển

Thực tế cho thấy số doanh nghiệp vận tải đang không ổn định, mà thay vào đó chủ yếu là các hãng tàu vận tải quốc đặt văn phòng đại diện trên địa bàn thành phố. Điều này làm cho sự liên kết giữa các doanh nghiệp không thực sự phát triển. Không những thế chỉ có 46,67% số doanh nghiệp vận tải biển tại thành phố là tham gia vào các hiệp hội để tận dụng các cơ hội và tiềm năng của ngành.

Tuy nhiên, việc có ngày càng nhiều các hãng vận tải biển quốc tế liên kết với hệ thống cảng của thành phố, bao gồm cả các hãng vận tải biển trong nước và trên thế giới thì mạng lưới vận tải ngày càng được mở rộng, vận tải hàng hóa bằng đường biển của thành phố cũng theo đó mà có thị trường rộng lớn hơn. Hiện tại các tuyến vận tải biển từ cảng Đà Nẵng đã đến với hơn 32 quốc gia và vùng lãnh thổ, cùng với đó là kết nối với hơn 155 cảng biển trên khắp thế giới.

2.2.4. Thực trạng về chất lượng dịch vụ vận tải biển

Bảng 2.4: Tình hình các chuyến vận tải biển tại cảng Đà Nẵng

	ĐVT	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019
Số hãng thường xuyên đến cảng Đà Nẵng	Hãng	16	16	17	18
Số chuyến bình quân 1 tuần	Chuyến	24	24	25	25

Nguồn: Tổng hợp từ những tổng kết hằng năm về cảng Đà Nẵng

Giai đoạn 2016-2019, cảng Đà Nẵng đã có thêm nhiều khách hàng là các hãng vận tải trong nước và quốc tế với số lượng hãng tàu

thường xuyên cập bến và số chuyến vận chuyển một tuần đang có sự gia tăng. Số chuyến container cập cảng mỗi tuần đang ngày càng tăng lên cho thấy rằng Đà Nẵng đang là một điểm đến tiềm năng đối với các hãng tàu vận tải viễn dương, đồng thời cho thấy dịch vụ của cảng đang ngày càng đáp ứng được nhu cầu, thu hút được các hãng vận tải này

Các thông tin được tổng hợp từ các đại lý cung cấp dịch vụ vận tải biển quốc tế cho thấy rằng hiện nay vận tải biển Đà Nẵng có thể đáp ứng đa dạng nhu cầu về hàng hóa có thể vận chuyển của các chủ hàng. Các thủ tục mà khách hàng phải làm khi thuê các nhà cung cấp dịch vụ là không hề phức tạp và tốn thời gian cho cả phía người nhận và người gửi. Với cơ chế kinh tế thị trường hiện tại, các nhà cung cấp dịch vụ vận tải biển và cảng biển đều áp dụng những mức cước giá cạnh tranh để gia tăng thị phần vận tải của họ.

2.2.5. Thực trạng về kết quả và đóng góp của vận tải biển cho phát triển kinh tế xã hội thành phố Đà Nẵng

Bảng 2.5: Một số chỉ tiêu đánh giá hiệu quả kinh doanh

Chỉ tiêu		Đơn vị	Năm 2016	Năm 2017	Năm 2018	Năm 2019
Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu			0,23	0,22	0,21	0,22
Năng suất lao động	Doanh thu trên 1 lao động	Triệu đồng/n người	932,135	969,73	1101,4	1317,2
	Lợi nhuận mà 1 lao động tạo ra	Triệu đồng/n người	251,366	253,34	281,27	349,83
Hiệu quả sử dụng vốn			2,67826	0,001	2,7534	14,998

Nguồn: Tính toán từ kết quả hoạt động hằng năm của cảng Đà Nẵng

Xét về kết quả sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ vận tải biển, kho bãi và hoạt động hỗ trợ cũng như các doanh nghiệp vận hành cảng biển nhìn chung đều tăng. Cảng Đà Nẵng cũng có một sự gia tăng kết quả sản xuất kinh doanh một cách ổn định và vững chắc đều có sự gia tăng trong các chỉ tiêu phản ánh kết quả, hiệu quả sản xuất kinh doanh giai đoạn 2016 – 2019, trong đó bao gồm: tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu, năng suất lao động bình quân và hiệu quả sử dụng vốn. Chỉ tiêu hiệu quả sử dụng vốn có sự tăng trưởng vượt bậc trong năm 2019 khi tận dụng được các công trình đầu tư trước đó và đưa vào hoạt động một cách hiệu quả.

2.3. ĐÁNH GIÁ CHUNG VỀ PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN TẠI THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

2.3.1. Thành công

- Sản lượng hàng hóa thông qua cảng tăng ở mức tốt.
- Cảng biển có sự phát triển về nhiều mặt.
- Có nhiều khách hàng là các hãng tàu quốc tế lớn.
- Mạng lưới vận tải biển ngày càng được mở rộng.
- Doanh thu và đóng góp từ cảng luôn có sự gia tăng.

2.3.2. Hạn chế, thách thức

- Doanh nghiệp vận tải biển địa phương gặp phải sự cạnh tranh rất lớn do hội nhập quốc tế.
- Đà Nẵng không có đội tàu của riêng mình gây nên nhiều hạn chế trong phát triển vận tải biển.
- Mật độ các cảng biển cao trong khu vực làm tăng sự cạnh tranh đến với cảng Đà Nẵng.

2.3.3. Nguyên nhân của những hạn chế:

- Sự tham gia của các hãng vận tải biển từ lớn đến rất lớn trên thế giới vào thị trường vận chuyển hàng hóa của Đà Nẵng.

- Các tuyến đường cho các phương tiện vận tải đa phương thức có thể lưu thông không nhiều và các tuyến đường nhiều lúc còn bị hạn chế thời gian vận chuyển.

- Phần lớn doanh nghiệp ở Đà Nẵng là doanh nghiệp vừa và nhỏ, khó tạo ra một hãng vận tải biển vì việc đó đòi hỏi vốn rất lớn.

CHƯƠNG 3

GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG

3.1. CƠ SỞ TIỀN ĐỀ CHO ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP

3.1.1. Quan điểm phát triển kinh tế - xã hội và kinh tế biển tại thành phố Đà Nẵng

3.1.2. Quan điểm phát triển vận tải biển tại Đà Nẵng

- Phát huy những lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên một cách tối đa để phát triển vận tải biển.

- Phải đồng bộ giữa phát triển vận tải biển và phát triển các hình thức vận tải khác, ứng dụng công nghệ tiên tiến trong vận tải.

- Phát triển vận tải biển theo hướng hiện đại nhằm nâng cao chất lượng, giảm chi phí, bảo đảm an toàn, bảo vệ môi trường và tiết kiệm năng lượng.

- Định hướng phát triển Đà Nẵng thành trung tâm kinh tế biển và chuỗi cung ứng dịch vụ logistics ở khu vực miền Trung.

3.1.3. Mục tiêu và phương hướng phát triển

- Xây dựng cụm Cảng Đà Nẵng trở thành cụm cảng lớn, hiện đại, cảng trung tâm miền Trung đạt đẳng cấp trong Đông Nam Á.

- Nâng cấp và đầu tư xây dựng các cảng biển của thành phố, khai thác có hiệu quả các dịch vụ vận tải biển.

- Phát triển đội tàu vận tải biển với cơ cấu hợp lý.

- Hoàn thiện hạ tầng logistics và các tuyến đường giao thông kết nối liên thông các cảng biển.

- Nghiên cứu các công nghệ khai thác cảng biển và dịch vụ vận tải biển cũng như trong thông tin liên lạc.

3.2. MỘT SỐ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN TẠI THÀNH PHỐ ĐÀ NẴNG TRONG THỜI GIAN TỚI

3.2.1. Giải pháp phát triển quy mô vận tải biển

a. Phát triển cảng biển và dịch vụ hậu cần

- Phát triển hệ thống cảng biển theo một quy hoạch tổng thể và thống nhất không chỉ trên địa bàn mà còn với cả nước, hợp lý giữa các cảng tổng hợp quốc gia.

- Tiếp tục thực hiện các dự án đang trong quá trình thực hiện, như: nâng cấp, mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2, dự án xây dựng mới như cảng hàng hóa Liên Chiểu.

- Áp dụng hệ thống thông tin quản lý cảng (Port Mis) nhằm khai thác và quản lý có hiệu quả, các cảng cần phải có hệ thống số liệu thống kê các chỉ tiêu khai thác đầy đủ và tổ chức tốt.

- Đầu tư hệ thống hạ tầng hiện đại, áp dụng những tiến bộ trong công nghệ thông tin vào dịch vụ hỗ trợ vận tải biển. Điều này sẽ góp phần làm nhanh chóng, hiệu quả các hoạt động hỗ trợ vận tải biển.

- Đảm bảo công bằng trong tiếp cận, sử dụng kho bãi hỗ trợ vận tải, tạo điều kiện tiếp cận quỹ đất dành cho phát triển logistics.

b. Phát triển đội tàu

- Chú trọng hơn cho đội tàu vận tải của thành phố Đà Nẵng. Phát triển đội tàu viễn dương nhất là tàu chở container, tàu chở dầu và tàu chở hàng khô loại lớn nhằm tăng nhanh đội thương thuyền cả nước.

- Nếu muốn tăng năng lực cạnh tranh của đội tàu thành phố thì điều trước tiên là phải đầu tư đội tàu trẻ, đặc tính kỹ thuật hiện đại đáp ứng được nhiều điều kiện vận chuyển đặc trưng của Đà Nẵng.

- Chuyên môn hóa đội tàu với những tàu chuyên dụng ứng dụng công nghệ đóng tàu tiên tiến, hiện đại.

3.2.2. Giải pháp gia tăng các nguồn lực của vận tải biển

a. Nguồn nhân lực

- Cần tiếp tục hoàn thiện các chính sách khuyến khích về các chương trình đào tạo hoặc trợ giúp đào tạo nguồn nhân lực.

- Mở rộng các hình thức đào tạo để nâng cao trình độ, năng lực cho đội ngũ cán bộ quản lí.

- Có chính sách tiền lương, và các chế độ ưu đãi đối với người lao động trong điều kiện lao động đặc thù của ngành .

b. Nguồn lực vốn

- Có những hình thức đầu tư hỗ trợ linh hoạt gắn liền với những kế hoạch phát triển 05 năm. Tuyên truyền một cách phổ biến về các chính sách ưu đãi trong đó có nguồn vốn.

- Các ngân hàng cần có những đánh giá chính xác về khả năng sinh lời của vốn mà doanh nghiệp vận tải biển sử dụng.

- Doanh nghiệp cần tận dụng các ưu đãi về thuế , mua tàu vận tải cũng như vay vốn tín dụng ưu đãi theo các Quyết định, Quỹ hỗ trợ của Chính phủ.

c. Nguồn lực vật chất

- Tạo điều kiện cho các doanh nghiệp kinh doanh kho bãi dễ tiếp cận mặt bằng và được giao đất lâu dài.

- Các doanh nghiệp cũng cần nhìn nhận đúng khả năng kinh doanh cũng như cung cấp dịch vụ của mình để tận dụng hiệu quả nhất nguồn lực vật chất đã có.

d. Khoa học công nghệ

- Thông tin rộng rãi, kịp thời về tình hình tiến bộ về công nghệ trong nước và trên thế giới.

- Nghiên cứu các công nghệ khai thác cảng biển và thông tin liên lạc hướng đến vận chuyển hàng hóa hiện đại, đồng bộ, an toàn.

3.2.3. Giải pháp mở rộng mạng lưới vận tải biển

- Doanh nghiệp tích cực tham gia vào các hiệp hội vận tải, liên kết với các tổ chức tài chính, đào tạo, quy tắc về thương mại quốc tế...

- Doanh nghiệp nên tạo dựng các mối quan hệ với các cảng biển thuộc Cảng Đà Nẵng.

- Các doanh nghiệp cần tích cực liên kết với nhau để phát huy lợi thế của mình; đồng thời liên kết với các hãng tàu vận tải lớn trên thế giới để từng bước thâm nhập thị trường thế giới nhiều hơn.

- Các doanh nghiệp vận tải biển cần tích cực duy trì những tuyến vận tải sẵn có và tìm kiếm mọi cơ hội để mở tuyến đến những cảng biển mới, thị trường mới, khách hàng mới.

- Các doanh nghiệp cần tích cực quan tâm đến công tác quảng bá hình ảnh để tiếp cận khách hàng, đặc biệt trong thời đại công nghệ 4.0 hiện nay

3.2.4. Giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải biển

- Đảm bảo chất lượng dịch vụ bằng các chứng chỉ: Các doanh nghiệp vận tải biển phải thực hiện Bộ luật Quản lý an toàn.

- Thường xuyên nghiên cứu thị trường đã có tuyến vận tải biển lẫn thị trường mới kể cả trong và ngoài nước.

- Gia tăng số điểm đến thông qua cảng Đà Nẵng.

- Tích cực gia tăng chủng loại hàng hóa có thể vận chuyển trong phạm vi hiệu quả.

- Xây dựng một chiến lược giá cả phù hợp phải dựa vào từng giai đoạn.

- Doanh nghiệp địa phương cũng nên học tập các chiến lược, năng lực vận tải của các hãng tàu thế giới để học tập hướng đến chất lượng dịch vụ cao hơn.

3.2.5. Giải pháp gia tăng kết quả và đóng góp cho phát triển KT-XH thành phố Đà Nẵng

- Xây dựng chiến lược cung cấp dịch vụ vận tải biển. Các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển và cảng biển cần xây dựng một chiến lược kinh doanh dài hạn và hướng tới lợi ích dài hạn

- Xây dựng thương hiệu vận tải biển với mục đích vươn ra thị trường vận tải thế giới thì mỗi doanh nghiệp phải có sự độc đáo, một phong cách riêng, thế mạnh riêng để quảng bá hình ảnh của mình.

- Tăng cường độ hiệu quả sử dụng vốn: tận dụng tốt nguồn vốn sẵn có bằng cách chủ động tham gia các hình thức hợp tác, liên doanh trong kinh doanh vận tải biển.

- Huy động vốn từ các thành viên của doanh nghiệp bằng hình thức cổ phần hóa công ty như cảng Đà Nẵng đã làm.

- Nâng cao ý thức bảo vệ môi trường: thành lập các tổ chuyên môn thanh, kiểm tra, giám định công tác môi trường tại cảng, và các đội tàu vận tải về mức độ đảm bảo an ninh môi trường.

3.3. MỘT SỐ KIẾN NGHỊ

- Tiếp tục hoàn thiện các cơ chế pháp lý, chính sách phù hợp nhằm thu hút các nhà đầu tư các hãng tàu vận tải biển quốc tế đến Việt Nam.

- Luật hóa các cam kết quốc tế và khu vực về Giao thông vận tải. Trên cơ sở các điều ước quốc tế Việt Nam đã ký kết hoặc tham gia.

- Nhà nước cần phát triển đồng bộ và đa dạng các loại hệ thống kết cấu hạ tầng vận tải.

- Thành lập cơ quan tư vấn và hỗ trợ pháp lý cấp nhà nước nhằm giải quyết các tranh chấp tại các vùng lãnh hải quốc tế.

KẾT LUẬN

Luận văn đã hệ thống hóa các cơ sở lý luận và thực tiễn về phát triển vận tải biển trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế. *Thứ nhất*, gia tăng quy mô vận tải biển; *thứ hai*, gia tăng nguồn lực phát triển của vận tải biển; *thứ ba*, đánh giá sự mở rộng mạng lưới vận tải biển; *thứ tư*, nâng cao chất lượng vận tải biển; *thứ năm*, gia tăng kết quả và đóng góp vào nền kinh tế - xã hội.

Luận văn tiếp theo đã phân tích điều kiện tự nhiên, kinh tế và xã hội của Đà Nẵng; sau đó đưa ra những đánh giá về thực trạng phát triển vận tải biển tại thành phố Đà Nẵng dựa trên những nội dung cơ sở mà trước đó đã đưa ra. Từ đó, tổng kết những thành công, hạn chế và nguyên nhân của chúng tại thành phố Đà Nẵng.

Từ những thực trạng và kết quả trên, luận văn đã đề xuất một số giải pháp cho những hạn chế đã phân tích. Những giải pháp được đưa ra cơ bản hướng vào những nội dung sau: phát triển quy mô cảng biển; gia tăng nguồn lực vận tải biển; nâng cao chất lượng dịch vụ, mở rộng thị trường; nâng cao hiệu quả kinh doanh. Cuối cùng, đưa ra những kiến nghị của mình đối với Đảng và Nhà nước.