

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC THƯƠNG MẠI

NGUYỄN THỊ CẨM HUYỀN

NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA ĐỘI
TÀU BIỂN VIỆT NAM

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

Hà Nội, Năm 2025

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC THƯƠNG MẠI**

NGUYỄN THỊ CẨM HUYỀN

**NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA ĐỘI
TÀU BIỂN VIỆT NAM**

Chuyên ngành: Quản lý kinh tế

Mã số: 9310110

Luận án tiến sĩ kinh tế

Người hướng dẫn khoa học:

- 1. PGS,TS.Nguyễn Hoàng**
- 2. PGS,TS.Nguyễn Đức Nhuận**

Hà Nội, Năm 2025

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan luận án “Nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam” là công trình nghiên cứu độc lập, các kết quả nghiên cứu trong luận án là trung thực và có nguồn gốc rõ ràng. Những kết quả nghiên cứu trong luận án chưa từng được công bố trong bất kỳ công trình nghiên cứu nào khác.

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

Nghiên cứu sinh

Nguyễn Thị Cẩm Huyền

LỜI CẢM ƠN

Trước hết, tôi muốn bày tỏ lòng biết ơn đến Trường Đại học Thương Mại, Viện Đào tạo Sau đại học, bộ môn Quản trị chiến lược, cũng như sự giúp đỡ của các Quý thầy cô đã tạo mọi điều kiện thuận lợi nhất để tôi hoàn thành Luận án.

Tôi xin gửi lời cảm ơn chân thành và sâu sắc tới tập thể giáo viên hướng dẫn khoa học của luận án, PGS,TS. Nguyễn Hoàng và PGS,TS. Nguyễn Đức Nhuận đã hỗ trợ và hướng dẫn cho tôi suốt quá trình nghiên cứu và thực hiện Luận án một cách tốt nhất.

Tôi xin được cảm ơn tới anh, chị, em, bạn bè trong lĩnh vực vận tải biển, các đồng nghiệp thân quý đã nhiệt tình đóng góp ý kiến, giúp đỡ tôi trong quá trình thu thập dữ liệu và nghiên cứu của Luận án.

Cuối cùng, tôi xin gửi lời yêu thương và biết ơn sâu sắc nhất tới gia đình, bạn bè vì đã luôn động viên, khích lệ và giúp đỡ tôi vượt qua mọi khó khăn để hoàn thành Luận án này.

Xin trân trọng cảm ơn!

Hà Nội, ngày tháng năm 2025

Nghiên cứu sinh

Nguyễn Thị Cẩm Huyền

MỤC LỤC

LỜI MỞ ĐẦU.....	1
1. Tính cấp thiết của chủ đề nghiên cứu	1
2. Tổng quan nghiên cứu.....	3
2.1. Các nghiên cứu về vận tải biển và năng lực cạnh tranh trong ngành vận tải biển...	3
2.2. Các nghiên cứu về đội tàu biển, năng lực cạnh tranh và các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển	7
2.3. Khoảng trống nghiên cứu và tiếp cận của nghiên cứu.....	11
3. Câu hỏi nghiên cứu	12
4. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu	12
5. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu	13
6. Phương pháp nghiên cứu	13
6.1. Phương pháp thu thập dữ liệu thứ cấp	13
6.2. Phương pháp thu thập dữ liệu sơ cấp qua phỏng vấn chuyên gia.....	14
6.3. Phương pháp thu thập và xử lý dữ liệu sơ cấp qua khảo sát điều tra bảng hỏi.....	15
7. Những đóng góp mới của luận án.....	18
8. Bố cục luận án	19
CHƯƠNG 1: MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN CƠ BẢN VÀ KINH NGHIỆM NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA ĐỘI TÀU BIỂN QUỐC GIA.....	20
1.1. Một số khái niệm về năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia.....	20
1.1.1. Khái niệm về năng lực cạnh tranh ngành	20
1.1.2. Khái niệm về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển quốc gia	22
1.1.3. Khái niệm về năng lực cạnh tranh của đội tàu vận tải biển quốc gia	24
1.2. Lý luận cơ sở về năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia.....	26
1.2.1. Các lý thuyết nền về năng lực cạnh tranh ngành của quốc gia.....	26
1.2.2. Các yếu tố cấu thành năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia	29
1.2.3. Tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia.....	33
1.3. Các yếu tố ảnh hưởng và mô hình nghiên cứu tác động của các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia	36

1.3.1. Các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia.....	36
1.3.2. Mô hình, giả thuyết và thang đo nghiên cứu tác động của các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia.....	48
1.4. Kinh nghiệm phát triển đội tàu biển quốc gia trên thế giới và bài học với Việt Nam	53
1.4.1. Kinh nghiệm của các quốc gia trên thế giới	53
1.4.2. Bài học rút ra đối với Việt Nam	60
CHƯƠNG 2: PHÂN TÍCH THỰC TRẠNG NĂNG LỰC CẠNH TRANH VÀ CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA ĐỘI TÀU BIỂN VIỆT NAM.....	62
2.1. Khái quát sự phát triển của ngành vận tải biển và đội tàu biển Việt Nam.....	62
2.1.1. Khái quát sự phát triển của ngành vận tải biển và đội tàu biển thế giới.....	62
2.1.2. Khái quát sự phát triển của ngành vận tải biển và đội tàu biển Việt Nam	63
2.2. Thực trạng năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam.....	67
2.2.1. Thực trạng chất lượng tàu của đội tàu biển Việt Nam.....	67
2.2.2. Thực trạng năng lực vận tải của của đội tàu biển Việt Nam	72
2.2.3. Thực trạng chất lượng vận tải của đội tàu biển Việt Nam.....	78
2.2.4. Thực trạng giá cước vận tải biển của đội tàu biển Việt Nam	80
2.2.5. Thực trạng năng lực cạnh tranh theo các tiêu chí hiệu quả thị trường	80
2.3. Thực trạng các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam	84
2.3.1. Thực trạng các yếu tố thuộc môi trường ngành vận tải biển	84
2.3.2. Thực trạng các yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường dịch vụ vận tải biển.....	89
2.3.3. Thực trạng các yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất kinh doanh dịch vụ vận tải biển	91
2.3.4. Thực trạng các yếu tố thuộc ngành công nghiệp hỗ trợ và liên quan	96
2.3.5. Thực trạng các yếu tố cơ hội phát triển kinh tế quốc gia và quốc tế	99
2.3.6. Thực trạng các yếu tố quản lý nhà nước đối với vận tải biển.....	103
2.4. Phân tích định lượng tác động của các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam.....	106
2.4.1. Kiểm định thang đo nghiên cứu.....	106

2.4.2. Kiểm định mô hình và giả thuyết nghiên cứu.....	110
2.5. Đánh giá chung về năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam.....	115
2.5.1. Những thành công và nguyên nhân thành công.....	116
2.5.2. Những hạn chế.....	118
2.5.3. Nguyên nhân của những hạn chế.....	120
CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CHO ĐỘI TÀU BIỂN VIỆT NAM TRONG GIAI ĐOẠN 2025 – 2030, TẦM NHÌN ĐẾN 2035.....	123
3.1. Dự báo khái quát nhu cầu thị trường dịch vụ vận tải biển và xu hướng phát triển của đội tàu biển quốc tế trong giai đoạn đến 2035.....	123
3.1.1. Dự báo khái quát nhu cầu thị trường dịch vụ vận tải biển trên thế giới	123
3.1.2. Dự báo khái quát nhu cầu thị trường dịch vụ vận tải biển tại Việt Nam ..	124
3.1.3. Xu hướng phát triển của đội tàu biển quốc tế.....	126
3.2. Quan điểm định hướng và mục tiêu phát triển đội tàu biển Việt Nam trong giai đoạn đến 2035.....	128
3.2.1. Quan điểm phát triển	128
3.2.2. Định hướng và mục tiêu phát triển	129
3.3. Giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam trong giai đoạn 2025 – 2030, tầm nhìn đến 2035	130
3.3.1. Nhóm giải pháp tác động đến các yếu tố tạo năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam.....	130
3.3.2. Nhóm giải pháp tác động đến các yếu tố lợi thế của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam.....	139
3.3.3. Nhóm giải pháp tác động đến các yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất	144
3.3.4. Nhóm giải pháp tác động đến các yếu tố thuộc ngành công nghiệp hỗ trợ và liên quan.....	147
3.3.5. Nhóm giải pháp tác động đến các yếu tố CHPT kinh tế quốc gia và quốc tế .	149
3.4. Một số kiến nghị tạo môi trường và điều kiện vĩ mô	150
3.4.1. Kiến nghị với chính phủ	150
3.4.2. Kiến nghị với cơ quan quản lý nhà nước về vận tải biển (Bộ GTVT, Cục hàng hải).....	154

3.4.3. Kiến nghị với hiệp hội vận tải biển và hiệp hội chủ tàu	155
KẾT LUẬN.....	157
TÀI LIỆU THAM KHẢO	160
PHỤ LỤC	167
Phụ lục 1: Số liệu thống kê vận tải biển Việt Nam và một số nước quốc gia trên thế giới.....	167
Phụ lục 2: Khung câu hỏi phỏng vấn chuyên gia.....	174
Phụ lục 3: Danh sách các chuyên gia, nhà nghiên cứu tham gia phỏng vấn	176
Phụ lục 4: Bảng hỏi khảo sát điều	179
Phụ lục 5: Kết quả phân tích miêu tả dữ liệu khảo sát điều tra.....	184
Phụ lục 6: Kết quả phân tích thành tố khám phá EFA.....	195
Phụ lục 7: Kết quả phân tích thành tố khẳng định CFA	197
Phụ lục 8: Kết quả phân tích tương quan các biến độc lập	202
Phụ lục 9: Kết quả phân tích hồi quy tuyến tính	203

DANH MỤC TỪ VIẾT TẮT

Từ viết tắt	Từ đầy đủ
AI	Trí thông minh nhân tạo (Artificial Intelligence)
BDA	Phân tích dữ liệu lớn (Big Data Analysis)
CMCN	Cách mạng công nghiệp
CNHT	Công nghiệp hỗ trợ
DNVT	Doanh nghiệp vận tải
DNVTB	Doanh nghiệp vận tải biển
DNGNVT	Doanh nghiệp giao nhận vận tải
DWT	là đơn vị tính trọng tải là tấn DWT (deadweight tonnage), nhỏ hơn một tấn thông thường khoảng 16 kg.
ĐTB	Đội tàu biển
ĐTBQG	Đội tàu biển quốc gia
ĐTBVN	Đội tàu biển Việt Nam
GT	Dung tích toàn phần (Gross tonnage) là tổng dung tích của những khoang trống từ đáy tàu lên tới boong chính và những khoang trống nằm trên boong chính, bao gồm dung tích những khoang chứa hàng, khoang chứa nước, nhiên liệu, buồng máy, các phòng ăn, ở, giải trí... trên tàu.
IoT	Điện toán đám mây và Internet vạn vật (Internet of Things)
NCLT	Năng lực cạnh tranh
PTBV	Phát triển bền vững
QLNN	Quản lý nhà nước
VTB	Vận tải biển
XNK	Xuất nhập khẩu
SXKD	Sản xuất kinh doanh
CSHT	Cơ sở hạ tầng
VCHH	Vận chuyển hàng hóa
FDI	Đầu tư nước ngoài
FTA	Hiệp định thương mại tự do
UNCTAD	Diễn đàn Thương mại và Phát triển Liên Hợp Quốc

DANH MỤC HÌNH

Hình 1.1: Mô hình kim cương của Michael Porter	28
Hình 1.2: Mô hình nghiên cứu lý thuyết.....	48
Hình 2.1: Kết quả khảo sát điều tra về thực trạng NLCT của ĐTBVN	78
Hình 2.2: Kết quả khảo sát điều tra về các yếu tố môi trường ngành VTB Việt Nam	84
Hình 2.3: Kết quả khảo sát điều tra về các yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường dịch vụ VTB Việt Nam	89
Hình 2.4: Kết quả khảo sát điều tra về các yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất kinh doanh dịch vụ VTB	92
Hình 2.5: Kết quả khảo sát điều tra về các yếu tố thuộc ngành CNHT và liên quan .	96
Hình 2.6: Kết quả khảo sát điều tra về các yếu tố cơ hội phát triển kinh tế quốc gia và quốc tế.....	99
Hình 2.7: Kết quả khảo sát điều tra về các yếu tố QLNN đối với VTB.....	103

DANH MỤC BẢNG

Bảng 1.1: Thang đo nghiên cứu	51
Bảng 2.1: Tuổi tàu bình quân của đội tàu biển Việt Nam và các quốc gia giai đoạn 2018 - 2023.....	68
Bảng 2.2: Số lượng tàu biển Việt Nam và các quốc gia giai đoạn 2018 - 2023	73
Bảng 2.3: Tải trọng của đội tàu biển Việt Nam và các quốc gia giai đoạn 2018 - 2023	74
Bảng 2.4: Chỉ số kết nối vận tải biển của Việt Nam và một số quốc gia ASEAN.....	77
Bảng 2.5: Khối lượng hàng hóa vận tải của đội tàu biển Việt Nam	81
trong giai đoạn 2018 - 2023.....	81
Bảng 2.6: Doanh thu và thị phần vận tải biển của đội tàu biển Việt Nam	82
trong giai đoạn 2018 - 2023.....	82
Bảng 2.7: Chất lượng nguồn nhân lực ĐTBVN trong giai đoạn 2018 - 2023	86
Bảng 2.8: Kết quả phân tích thành tố khám phá (EFA)	106
Bảng 2.9: Kết quả phân tích thành tố khám phá (EFA) đối với biến phụ thuộc.....	107
Bảng 2.10: Kết quả phân tích thành tố khẳng định CFA đối với các biến nghiên cứu.....	108
Bảng 2.11: Phân tích tương quan hệ số Pearson đối với các biến độc lập	110
Bảng 2.12: Kết quả phân tích hồi quy bội	110

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của chủ đề nghiên cứu

Tính cấp thiết của đề tài nghiên cứu về năng lực cạnh tranh (NLCT) của đội tàu biển Việt Nam (ĐTBVN) được thể hiện ở những lý do dưới đây:

Thứ nhất, NLCT của đội tàu biển (ĐTB) có vai trò ngày càng quan trọng trong thương mại nội địa và quốc tế của một quốc gia trong lưu thông hàng hóa nội địa và kết nối giao thương với các quốc gia khác trên thế giới, đóng vai trò không thể phủ nhận trong chuỗi cung ứng toàn cầu và các hoạt động thương mại quốc tế. Trong bối cảnh các quốc gia đang tích cực hội nhập kinh tế toàn cầu, NLCT của ĐTB là một trong những yếu tố then chốt ảnh hưởng đến vị thế của quốc gia trên bản đồ vận tải biển (VTB) quốc tế. Đặc biệt ở Việt Nam, VTB là một trong những thế mạnh của đất nước nhờ bờ biển dài và vị trí thuận lợi nằm ở cửa ngõ giao thông của VTB quốc tế. VTB cũng được coi là đòn bẩy quan trọng trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế của Việt Nam và đã mang lại nhiều thành tựu đáng kể. Mặc dù vậy, do còn nhiều hạn chế về mặt chất lượng kỹ thuật, chưa sở hữu được ĐTB hiện đại nên đội tàu của nước ta chủ yếu tập trung ở hàng tổng hợp và hàng rời, chỉ có một phần nhỏ trong cơ cấu là tàu container, tàu hóa chất, khí hóa lỏng. Cụ thể, tính đến năm 2023, theo số liệu từ Cục Hàng hải Việt Nam, tổng số tàu của ĐTB nước ta đã giảm 15% so với năm năm trước đó, với 976 tàu, nhưng lại tăng về tải trọng, từ 7.101.000 DWT năm 2018 lên 12.422.000 DWT vào năm 2023, tăng gần 75%. Đó là vì số lượng tàu hàng rời và hàng tổng hợp giảm đáng kể, nhưng số lượng tàu dầu, tàu container và một số loại tàu khác lại tăng lên, tuy không nhiều. Bên cạnh đó, sự gia tăng về tải trọng cũng đã phản ánh mức độ hiện đại hoá và nâng cấp đổi mới của ĐTBVN. Trong đó, tổng tải trọng của tàu dầu và tàu hàng rời chiếm tỷ lệ cao, khoảng 3.854 DWT và 3.438 DWT, còn tàu container chỉ chiếm 546 DWT. Con số này cũng cho thấy nhu cầu vận chuyển dầu và các sản phẩm từ dầu mỏ đang ngày càng tăng lên, kéo theo nhu cầu đầu tư, nâng cấp để tăng tải trọng cho tàu. Tuy nhiên, so với các quốc gia trong khu vực, đội tàu và tải trọng của ĐTBVN còn mỏng và yếu, không chỉ hạn chế khả năng tiếp cận các thị trường vận chuyển quốc tế có giá trị gia tăng cao mà còn làm giảm NLCT so với các hãng tàu nước ngoài.

Việt Nam, cũng như các quốc gia khác đều đang trong thời kỳ hội nhập sâu rộng với nền kinh tế thế giới nên nhu cầu XNK không ngừng gia tăng qua các năm. Nắm bắt được xu thế này, chiến lược tập trung nâng cao năng lực vận tải thông qua nâng cấp ĐTB để hiện đại hoá, gia tăng tải trọng được thông qua để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá XNK của đất nước. Sở hữu ĐTB có trọng tải lớn giúp Việt Nam tăng năng lực vận chuyển, từ đó nâng cao NLCT trên thương trường cũng như nâng cao vị thế quốc gia. Không những thế còn đảm bảo tính chủ động trong vận tải hàng hoá, giảm sự phụ thuộc vào các hãng tàu nước ngoài, và giảm chi phí logistics một cách đáng kể. Tuy nhiên, không thể phủ nhận thực tế rằng mặc dù ĐTB nước ta đã đảm nhận 100% sản lượng nội địa nhưng chỉ chiếm 6-8% thị phần vận tải hàng hoá XNK. Có thể thấy, thị trường vận chuyển

chính của ĐTBVN là ven biển nội địa hoặc quốc tế ngắn trong khu vực chứ chưa thể cạnh tranh tại thị trường vận chuyển quốc tế. Do đó, nâng cao NLCT của ĐTBVN để vươn xa tầm quốc tế là vô cùng cấp thiết.

Thứ hai, ĐTBVN trong những năm gần đây đã đạt được nhiều cải thiện tích cực. Cụ thể, theo số liệu thống kê từ UNCTAD, ĐTBVN đã vươn lên đứng thứ 3 trong khu vực ASEAN và thứ 22 trên thế giới. Không những thế, ĐTBVN có độ tuổi trung bình là 16,5, trẻ hơn so với tuổi bình quân của đội tàu thế giới 5,4 tuổi. Bên cạnh đó, hệ thống cảng biển của nước ta đang được đầu tư phát triển đồng bộ, hiện đại và đã đón được nhiều tàu biển lớn nhất thế giới vào làm hàng. Các cảng biển tại các thành phố lớn của nước ta như Hải Phòng, thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu là một trong 50 cảng biển có lưu lượng hàng hóa thông qua lớn nhất thế giới, theo thông tin từ Tổng cục Thống kê. Tuy nhiên, hiện 65% hoạt động XNK của Việt Nam đến từ các doanh nghiệp FDI và không có nhiều doanh nghiệp FDI chọn các hàng tàu Việt Nam. Còn phần lớn hàng Việt Nam xuất khẩu lại được bán theo phương thức FOB (người mua book tàu) nên không nhiều khách hàng nước ngoài ủng hộ hãng tàu trong nước. Thực trạng này khiến các hãng tàu trong nước mất đi cơ hội vận chuyển các lô hàng lớn, làm giảm khả năng tối ưu hóa chi phí và mở rộng thị trường quốc tế. Để cải thiện tình trạng này, ĐTBVN cần nâng cao NLCT để đáp ứng được nhu cầu ngày càng cao của các khách hàng trong và ngoài nước.

Thứ ba, khối lượng vận chuyển hàng hóa (VCHH) thông qua cảng biển Việt Nam trong vài năm trở lại đây chứng kiến đà sụt giảm liên tục do những biến động khó lường của nền kinh tế. Cụ thể, theo số liệu từ Tổng cục Thống kê, trong năm 2022, mặc dù tổng khối lượng VCHH thông qua các cảng biển Việt Nam tăng 4% so với năm trước đó, đạt trên 733 triệu tấn, nhưng hàng XNK lại giảm, lần lượt là 3% và 2%, trong khi hàng nội địa tăng 12% so với năm 2021. Đây cũng là tình hình chung của ngành VTB toàn cầu trong bối cảnh suy thoái kinh tế khiến sức mua giảm vì lạm phát và tốc độ phục hồi kinh tế chậm. Đến năm 2023, theo số liệu từ cục Hàng hải Việt Nam, khối lượng hàng hóa qua cảng biển trong 5 tháng đầu năm 2023 chỉ đạt khoảng 296 triệu tấn, giảm 3% so với cùng kỳ năm ngoái. Đồng thời, sự cạnh tranh gay gắt từ các hãng tàu lớn trên thế giới (như Maersk, CMA-CGM, Wanhai, ONE, Cosco, OOCL ...) đã đặt áp lực lớn lên các hãng tàu nội địa. Nếu không cải thiện về chất lượng dịch vụ, hiệu quả vận hành, và công nghệ quản lý, các DNVTB Việt Nam sẽ khó có thể giữ vững thị phần ngay cả trong khu vực. Để nhanh chóng khắc phục tình trạng này, không có cách nào hiệu quả hơn việc nâng cao NLCT của ĐTB cả về chất và lượng để đáp ứng nhu cầu của thị trường, nhất là thị trường quốc tế.

Thứ tư, nhận thức được thực trạng này trong những năm gần đây, Nhà nước và Bộ Giao thông vận tải đã phê duyệt nhiều chính sách, đề án nhằm nâng cao NLCT của ĐTBVN. Có thể kể đến như Đề án phát triển đội tàu với mục tiêu tăng thị phần vận tải hàng hóa XNK qua các cảng biển bằng ĐTB nước ta lên 10% vào năm 2026, và gấp đôi con số trên vào năm 2030. Hay Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Ban Chấp

hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược phát triển bền vững (PTBV) kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Cùng Nghị quyết số 26/NQ-CP ban hành ngày 5/3/2020 về Kế hoạch tổng thể và kế hoạch 5 năm của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII về Chiến lược PTBV kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Có thể thấy, Đảng và Nhà nước ta đang rất quan tâm đến cải thiện chất và lượng của ĐTBVN và quyết tâm thực hiện được những mục tiêu đã đặt ra. Để có thể đạt được những mục tiêu này, cần phải nghiên cứu kỹ càng vấn đề NLCT của ĐTB nước nhà trong bối cảnh mới.

Thứ năm, vấn đề nghiên cứu về ĐTB nói chung và NLCT của ĐTB nói riêng không còn là vấn đề mới khi thực tế đã ghi nhận nhiều đề tài nghiên cứu về vấn đề này ở nhiều mức độ, quy mô, và khía cạnh khác nhau. Tuy nhiên, dễ nhận thấy đa số các công trình này tập trung ở cấp độ doanh nghiệp, một số đã mở rộng nghiên cứu ở cấp độ quốc gia nhưng trải qua thời gian cùng những thay đổi về kinh tế, chính trị nên các yếu tố tác động đến NLCT cũng đã thay đổi. Hay nói cách khác, các nghiên cứu về NLCT của ĐTBVN vẫn còn nhiều khoảng trống cả về lý luận và thực tiễn cần phải bổ sung làm rõ. Đặc biệt, trong các nghiên cứu hiện có về đề tài này chưa có một khung lý thuyết toàn diện về các tiêu chí đánh giá NLCT, để từ đó phân tích thực trạng và đưa ra các giải pháp phù hợp nhằm nâng cao năng lực này cho ĐTB quốc gia. Bên cạnh đó, do yêu cầu của mỗi thời kỳ và mỗi giai đoạn phát triển của một quốc gia mà nội dung này vẫn cần được liên tục bổ sung và hoàn thiện, đặc biệt là trong bối cảnh mới hậu Covid. Vì thế, nghiên cứu về NLCT của ĐTBVN trong tình hình mới là vô cùng cấp thiết, giúp ĐTB nước ta nâng cao NLCT trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế, góp phần phát triển kinh tế quốc gia vươn tầm thế giới.

Trong bối cảnh trên, chủ đề được lựa chọn về “**Năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam**”, nhằm tìm hiểu rõ cơ sở lý luận, thực trạng NLCT và các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTBVN, và hướng đến đề xuất các giải pháp nâng cao NLCT của ĐTBVN trong thời gian tới.

2. Tổng quan nghiên cứu

2.1. Các nghiên cứu về vận tải biển và năng lực cạnh tranh trong ngành vận tải biển

2.1.1. Các nghiên cứu về vận hành và quản lý vận tải biển

Tác giả Phan Văn Hưng (2022) đánh giá khả năng của các DNVTB trong thích ứng với yêu cầu giảm phát thải khí thải. Nghiên cứu áp dụng phương pháp phân tích SWOT và phỏng vấn chuyên gia để xác định các điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức của các doanh nghiệp trong bối cảnh giảm phát thải. Kết quả cho thấy doanh nghiệp cần tận dụng cơ hội để PTBV và thực hiện các giải pháp giảm phát thải hiệu quả.

Chua và cộng sự (2023) cho rằng quản lý vận chuyển bền vững (SSM) là thách thức lớn trong thế kỷ 21, thu hút sự quan tâm từ cơ quan QLNN và DNVT. SSM bao gồm các biện pháp giúp doanh nghiệp giảm thiểu tác động môi trường và xã hội từ hoạt động của họ. Nghiên cứu chỉ ra bảy yếu tố thành công chính của SSM: hỗ trợ từ chính phủ, cam

kết của tổ chức, liên kết chiến lược, quản lý mối quan hệ, quản lý kiến thức, áp dụng công nghệ và đo lường hiệu suất. SSM có thể nâng cao hiệu quả tài chính (tăng trưởng thị trường, lợi nhuận) và phi tài chính (sự hài lòng của khách hàng, hiệu suất xanh), nhưng phụ thuộc vào các yếu tố nội và ngoại vi.

Lun và các cộng sự (2023) trình bày toàn diện về tính kinh tế của hoạt động SXKD VTB, với 4 phần chính: Thứ nhất, trình bày tổng quan về hoạt động SXKD VTB. Thứ hai, thảo luận các vấn đề liên quan đến vận chuyển. Thứ ba, vận tải đa phương thức. Thứ tư, quản lý cảng. Trong nội dung thứ 2 tác giả phân tích kích thước và số lượng tàu tác động tới chi phí như thế nào. Cùng với sự phát triển của đội tàu thì các cảng cũng cần cải tạo, nạo vét để có thể tiếp nhận các con tàu lớn. Kích thước tàu tối ưu phụ thuộc vào lượng hàng vận chuyển, thời gian vận chuyển và tần suất dịch vụ.

Song và cộng sự (2023) nhận định rằng các DNVTB có thể tăng khối lượng vận chuyển và lợi nhuận thông qua định giá linh hoạt trong cùng một thị trường. Nghiên cứu phân tích tác động của độ nhạy cảm về giá và cường độ cạnh tranh đối với nhu cầu vận chuyển container trong thị trường giao ngay độc quyền, chỉ ra rằng doanh thu và giá cước giao ngay của DNVTB có mối quan hệ nghịch với cường độ cạnh tranh và độ nhạy giá. Tăng nhu cầu tiềm năng khi gần thời hạn đặt hàng có thể nâng cao doanh thu và giá cước. Với sự phát triển của công nghệ đặt chỗ trực tuyến, định giá linh hoạt trở thành công cụ quan trọng để cân bằng cung cầu.

Baştuğ và cộng sự (2023) cho rằng các hãng tàu đối mặt với nhiều rủi ro tiếp thị, đặc biệt được thể hiện rõ trong đại dịch Covid-19, khi chuỗi cung ứng bị gián đoạn nghiêm trọng. Thông qua phân tích tài liệu, phỏng vấn, và kinh nghiệm thực tế, nhóm tác giả xác định hai rủi ro chính cho ngành VTB: rủi ro bất ngờ và rào cản gia nhập thị trường. Nghiên cứu khuyến khích sự hợp tác chặt chẽ hơn giữa người vận chuyển và người gửi hàng, đồng thời đề xuất các hãng tàu nên đầu tư vào giáo dục và đào tạo nhân viên về quản lý rủi ro, bao gồm cả an toàn lao động và an ninh mạng. Ngoài ra, doanh nghiệp nên rút ngắn chuỗi cung ứng để tăng khả năng chống chịu trước những cú sốc như Covid-19.

Tadros và cộng sự (2023) đánh giá toàn diện về các quy định, công nghệ và phương pháp hỗ trợ quyết định trong ngành hàng hải nhằm đảm bảo tính bền vững của đội tàu. Dựa trên các bài báo từ năm 2010 đến 2022, nghiên cứu tập trung vào các công nghệ và kỹ thuật giúp giảm khí thải và tiêu thụ nhiên liệu, qua đó thúc đẩy vận tải xanh. Nghiên cứu này đóng góp vào việc lập bản đồ kiến thức khoa học về từng công nghệ hàng hải, đồng thời xác định các chủ đề quan trọng liên quan. Ngoài ra, nó khuyến khích sự hợp tác giữa các bên trong ngành để đưa ra các giải pháp thực tế hơn, hướng tới mục tiêu bền vững trong tương lai.

Tác giả Xue và Lai (2023) nhấn mạnh sự quan trọng ngày càng lớn của vận chuyển có trách nhiệm trong ngành VTB. Nghiên cứu nhằm cung cấp thông tin cho các doanh nghiệp về cách thức áp dụng và giá trị hiệu quả của các hoạt động vận chuyển có trách nhiệm. Tác giả đã xây dựng khung khái niệm với hai mục tiêu: chiến lược và thực tiễn,

nhằm xác định vai trò kép của ngành VTB trong hỗ trợ thương mại toàn cầu. Bảy yếu tố vận chuyển có trách nhiệm (7R) bao gồm chính sách, tài liệu, mua sắm, dịch vụ, tái chế, thiết kế, và báo cáo có trách nhiệm, giúp định hướng cải thiện hoạt động cho doanh nghiệp.

Zhang và cộng sự (2023) phân tích cạnh tranh và chiến thuật thuê ngoài trong các chuỗi cung ứng vận chuyển. Tác giả đề xuất mô hình phân tích giữa hai chuỗi cung ứng cạnh tranh để hiểu rõ tác động của xâm lấn thượng nguồn và chiến lược thuê ngoài của các DNVTB. Kết quả cho thấy xâm lấn VCHH có lợi cho doanh nghiệp vận hành nhưng gây khó khăn cho nhà giao nhận thiếu lợi thế cạnh tranh. Các doanh nghiệp có thể chuyển đổi chiến lược để tăng cường khả năng vận chuyển và ngăn chặn xâm lấn từ các hệ điều hành độc quyền.

Nguyen Son và cộng sự (2023) đánh giá các rào cản và chiến lược tích hợp blockchain trong vận tải container. Nghiên cứu dựa trên 32 cuộc phỏng vấn với chuyên gia ngành VTB, cho thấy sự khác biệt trong nhận thức rào cản giữa các doanh nghiệp container. Kết quả làm sáng tỏ những thách thức và cơ hội mà doanh nghiệp gặp phải trong áp dụng công nghệ blockchain, và đề xuất các chính sách số hóa tiềm năng.

Ngoài ra còn một số công trình của Kim và cộng sự (2022), Nguyễn Minh Nhật Linh (2022), Ichimura và cộng sự (2022), Chen và cộng sự (2022), Mai Khắc Thành (2022), Đỗ Thanh Tùng (2021), Nguyễn Hoàng Phương (2020), Maučec và cộng sự (2015), Progoulaki và Theotokas (2010), Matear và Richard (1993) ... cung cấp một bức tranh khá đầy đủ về vận hành và quản lý VTB.

2.1.2. Các nghiên cứu về năng lực cạnh tranh trong vận tải biển

Nghiên cứu của Lưu Quốc Hưng (2017) xác định hai yếu tố chính tạo lập cạnh tranh trong ngành VTB: chất lượng vận tải và khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải. Các yếu tố này phản ánh NLCT thông qua kết quả SXKD, thị phần, doanh thu và khối lượng vận tải. Tác giả chỉ ra rằng các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT ngành VTB bao gồm môi trường cạnh tranh trong nước và quốc tế. Để nâng cao NLCT ngành VTB, Việt Nam cần học hỏi từ kinh nghiệm của các quốc gia như Nhật Bản, Singapore, Malaysia, Philippines và Trung Quốc.

Tác giả Lee (2019) nghiên cứu về sự chuyển dịch vị thế dẫn đầu trong ngành đóng tàu từ Hàn Quốc sang Trung Quốc. NLCT được đo lường qua ba yếu tố: công nghệ đóng tàu, giá hợp đồng và tín dụng xuất khẩu. Kết quả cho thấy Trung Quốc cạnh tranh tốt hơn Hàn Quốc trong việc đóng tàu tiêu chuẩn, bất kể kích cỡ tàu. Tuy nhiên, Hàn Quốc vẫn chiếm ưu thế trong việc đóng tàu cho các hãng vận tải LNG, một phân khúc nhỏ trong đội tàu toàn cầu. Nếu Trung Quốc không cải thiện công nghệ để đảm bảo độ tin cậy, các chủ tàu có thể quay lại chọn Hàn Quốc. Ngoài ra, chi phí lao động tăng cao ở Trung Quốc có thể làm thay đổi cuộc cạnh tranh trong tương lai. Nghiên cứu cung cấp thông tin quan trọng cho các nhà hoạch định chính sách công nghiệp về cạnh tranh giữa hai quốc gia này.

Fareza (2020) phân tích NLCT trong ngành đóng tàu, đánh giá ba mục tiêu chính: “khả năng thu hút các hợp đồng mới,” “khả năng thực hiện hợp đồng đóng tàu,” và “khả

năng duy trì hoạt động kinh doanh.” Tác giả sử dụng phương pháp phân tích thứ bậc (AHP) và kết luận rằng phân tích benchmarking là phương pháp hiệu quả nhất để đo lường NLCT. Các nhà máy đóng tàu được chia thành ba loại quy mô: lớn, trung bình và nhỏ, và nghiên cứu khảo sát 20 nhà máy từ Nhật Bản, Trung Quốc, Hàn Quốc và Việt Nam. Kết quả cho thấy các nhà máy Trung Quốc rất hiệu quả trong việc thu hút đơn hàng mới với giá cả cạnh tranh và thời gian giao hàng nhanh, nhưng yếu kém trong việc phân bổ nguồn lực. Phương pháp thích hợp nhất để đo lường NLCT của các nhà máy đóng tàu là phân tích điểm chuẩn.

Baso và cộng sự (2020) đề xuất chiến lược nâng cao NLCT cho các nhà máy đóng tàu ở phía Đông Indonesia. Tác giả sử dụng phương pháp thu thập dữ liệu từ các nghiên cứu trước và thảo luận với chuyên gia, kết hợp phân tích thứ bậc (AHP), phương pháp BOS và phân tích trọng số các tiêu chí nội và ngoại vi. Năm yếu tố môi trường bên ngoài quan trọng ảnh hưởng đến NLCT là đối tác DNVTB, mạng lưới và quan hệ đối tác với nhà cung cấp, chính sách chính phủ, phát triển nguồn nhân lực và các cụm nhà máy đóng tàu. Để nâng cao NLCT, ngành công nghiệp đóng tàu cần tập trung cải cách môi trường bên trong như sự phối hợp, mạng lưới kinh doanh, nhân lực tay nghề cao và khả năng đóng tàu phức tạp.

Baştuğ và cộng sự (2022) thực hiện nghiên cứu kéo dài 20 năm về các tiêu chí cạnh tranh của hãng vận tải và nhà khai thác cảng container dựa trên các tài liệu bình duyệt. Sử dụng phương pháp khảo sát và phân tích thứ bậc mờ (FAHP), nghiên cứu tập trung vào khu vực Đông Địa Trung Hải, đặc biệt là Thổ Nhĩ Kỳ, nơi giá cả ít cạnh tranh và phí cảng thấp. Chi phí được xác định là yếu tố quan trọng nhất đối với cả cảng, hãng vận tải và chủ hàng. Kết quả cho thấy các tiêu chí cạnh tranh được nhà khai thác cảng coi trọng không luôn quan trọng với các hãng vận tải. Trong đó, vị trí cảng là tiêu chí hàng đầu để đánh giá NLCT của cảng, tiếp đến là mức độ dịch vụ, giá rẻ và trang thiết bị. Ngược lại, tiêu chí quan trọng nhất đối với hãng vận tải là hiệu quả hoạt động của cảng.

Mukherjee và cộng sự (2023) nghiên cứu khả năng giảm phát thải khí nhà kính của ngành hàng hải, vốn chiếm khoảng 3% lượng phát thải toàn cầu, thông qua các nhiên liệu carbon tái tạo. Nghiên cứu so sánh chi phí của bốn loại nhiên liệu thay thế – metanol, dimethyl ether (DME), khí tự nhiên hóa lỏng (LNG), và dầu sinh học từ nhiên liệu sinh học – với nhiên liệu truyền thống. Kết quả cho thấy không loại nhiên liệu nào trong số này có thể cạnh tranh về chi phí với nhiên liệu hàng hải hiện có. Tuy nhiên, việc kết hợp nhiên liệu sinh học và nhiên liệu điện tử được xem là một giải pháp hiệu quả hơn về chi phí và carbon. Nếu áp dụng giá carbon cao, các nhiên liệu thay thế sẽ có lợi thế hơn, trong đó DME có chi phí cạnh tranh nhất, còn LNG vẫn quá đắt ngay cả trong điều kiện lý tưởng.

Ngoài ra, một số công trình của các tác giả khác như Yan và cộng sự (2015), Yuen và Thai (2015), Poulakidas (2014), Harrison và Fichtinger (2013), Yeo và cộng sự (2011) cũng góp phần làm rõ phần nào về bản chất NLCT trong VTB

2.1.3. Các nghiên cứu về yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển

Rueda và cộng sự (2012) xác định các yếu tố nâng cao NLCT của một cảng biển so với các cảng khác hoặc các phương tiện vận tải khác đối với việc vận chuyển sản phẩm rau quả. Tác giả đã sử dụng dữ liệu từ 27 chính quyền cảng trong khoảng thời gian 9 năm. Kết quả cho thấy, đối với loại hình vận tải này, chi phí vận chuyển càng thấp, mức độ lưu thông container và hình thức vận chuyển Roll-on roll-off càng cao thì chi phí vận tải đường bộ càng cao và công suất cảng cạn càng lớn thì cảng càng trở nên hấp dẫn. Từ kết quả nghiên cứu đó, tác giả đề xuất đẩy mạnh VTB. Việc đưa VTB vào chuỗi hậu cần có thể mang lại lợi thế so sánh lớn cho ngành nông nghiệp của bất kỳ tỉnh nào ở Tây Ban Nha.

Nghiên cứu của Kaliszewski và cộng sự (2020) nhấn mạnh tầm quan trọng của NLCT cảng container phụ thuộc vào vị trí cảng và tình hình thị trường. Mục tiêu nghiên cứu là kiểm tra các yếu tố NLCT toàn cầu từ góc nhìn của các hãng tàu, với phương pháp khảo sát định lượng qua mạng xã hội. Ba yếu tố quan trọng được xác định là chất lượng dịch vụ bến container, sự hòa hợp xã hội với lao động, và khả năng tiếp cận hàng hải đầy đủ. Những yếu tố này liên quan đến yêu cầu tàu container lớn và dịch vụ cảng đáng tin cậy. Nghiên cứu chỉ ra rằng các cảng có thể nâng cao NLCT mà không cần đầu tư lớn, thông qua việc cải thiện mức độ dịch vụ và khả năng tiếp cận hàng hải, giúp giảm gián đoạn và tăng cường sự hài lòng của các hãng tàu.

2.2. Các nghiên cứu về đội tàu biển, năng lực cạnh tranh và các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển

2.2.1. Các nghiên cứu về đội tàu biển

Lai và cộng sự (2022) đề xuất một mô hình tối ưu hóa mạnh mẽ hai giai đoạn để triển khai đội tàu và quản lý doanh thu vận chuyển của mạng lưới VTB trong điều kiện nhu cầu không chắc chắn. Giai đoạn đầu tiên đó là tìm cách phân công hiệu quả các tàu cho các dịch vụ vận chuyển được xác định trước để đáp ứng nhu cầu thay đổi theo mùa và không chắc chắn do thị trường biến động cao gây ra. Sau khi kế hoạch triển khai đội tàu được ấn định, năng lực phân bổ trên mỗi tuyến sẽ ảnh hưởng đến lưu lượng vận chuyển có thể có và lợi nhuận thu được. Kết quả nghiên cứu cho thấy phương pháp tối ưu hóa mạnh mẽ có thể bảo vệ lợi nhuận của các DNVT trước những bất ổn trong cầu vận tải container.

Tác giả Vu (2022) nghiên cứu kinh nghiệm quốc tế về phát triển đội tàu VTB và bài học cho Việt Nam từ giai đoạn 2011-2018. Nghiên cứu cho thấy nhiều quốc gia coi trọng phát triển VTB, áp dụng chiến lược giá cước thấp để chiếm lĩnh thị trường và thu hút đầu tư từ khu vực tư nhân cũng như nước ngoài. Chính sách phát triển cảng và dịch vụ hàng hải đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển VTB. Các quốc gia mở cửa VTB, khuyến khích tàu treo cờ nước ngoài, hỗ trợ tài chính và tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động SXKD VTB. Ngoài ra, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao trong ngành VTB và các chính sách ưu đãi cho thuyền viên đã chứng tỏ hiệu quả tại nhiều quốc gia.

Mehrzhadegan và cộng sự (2022) nghiên cứu tích hợp phân bổ vị trí động và quản lý hàng tồn kho để cải thiện các quyết định vận chuyển bằng tàu. Khái niệm quản lý doanh thu nhiều chặng được sử dụng để mô hình hóa vấn đề vận chuyển container đầy và rỗng

bằng đường biển. Mô hình này xem xét sự khác biệt của thị trường và tính đa dạng của dịch vụ. Cạnh tranh gay gắt trong lĩnh vực VTB khuyến khích các công ty liên quan tìm kiếm giải pháp khoa học để nâng cao doanh thu. FCFS là một chiến lược đơn giản, độc đáo được các chuyên gia áp dụng rộng rãi.

Pan và cộng sự (2022) nghiên cứu tác động của đại dịch COVID-19 đến kết nối mạng lưới vận tải container, khi nhiều cảng bị hỏng và dịch vụ bị hủy, làm giảm kết nối giữa các cảng. Nhóm tác giả sử dụng lý thuyết đồ thị để tăng cường khả năng kết nối mạng lưới vận chuyển container, đề xuất mô hình và thuật toán để mở các liên kết mới giữa các cảng. Thử nghiệm trên mạng lưới vận chuyển thực với 1082 cảng và 5915 liên kết cho thấy mô hình hiệu quả trong việc cải thiện kết nối. Kết quả nghiên cứu giúp các nhà hoạch định chính sách tối ưu hóa liên kết vận chuyển, giảm thiểu tác động tiêu cực từ đại dịch đối với nền kinh tế.

Yuan và cộng sự (2023) nghiên cứu chỉ số cường độ carbon (CII) do Tổ chức Hàng hải Quốc tế ban hành để giảm phát thải carbon trong ngành VTB. Nghiên cứu chủ yếu đề xuất các giải pháp ngắn hạn cho các đội tàu hiện có, nhằm cải thiện hiệu quả và đáp ứng yêu cầu môi trường. Tuy nhiên, khảo sát cho thấy 1/3 số tàu không đáp ứng được yêu cầu về phát thải. Tác giả đề xuất phương pháp tối ưu hóa tốc độ và tuyến đường tàu để đạt CII hàng năm. Kết quả cho thấy tàu trên các tuyến đường cụ thể có thể giảm phát thải hiệu quả, đồng thời giúp các đội tàu tối đa hóa lợi nhuận và tuân thủ các quy định khử cacbon.

Liu và cộng sự (2023) nghiên cứu sử dụng máy bay không người lái (UAV) để giám sát khí thải tàu trong khu vực kiểm soát khí thải (ECA) ngành VTB. Máy bay không người lái được triển khai trên tàu tuần tra ven biển (PSC) để mở rộng phạm vi giám sát. Tác giả phát triển mô hình quy hoạch tuyến tính số nguyên hỗn hợp nhằm tối đa hóa lợi ích kiểm tra của tàu. Kết quả cho thấy việc sử dụng UAV trên CPS mang lại lợi ích đáng kể cho các cơ quan giám sát (MSA), đồng thời giúp họ xác định đội máy bay không người lái tối ưu để nâng cao hiệu quả giám sát khí thải.

Antão và cộng sự (2023) đánh giá các yếu tố ảnh hưởng rủi ro đối với tai nạn va chạm tàu, dựa trên 936 sự kiện va chạm từ cơ sở dữ liệu Tổ chức Hàng hải Quốc tế (2005–2017). Nghiên cứu xác định 6 yếu tố ảnh hưởng đến xác suất va chạm: chiều dài tàu, loại tàu, tuổi tàu, tổ chức phân loại, cờ và khu vực địa lý. Kết quả cho thấy loại tàu và khu vực địa lý có tác động lớn nhất đến rủi ro va chạm. Tàu hàng chuyên dùng, tàu container và tàu RO-RO có nguy cơ cao nhất, với Đông Á và Tây Âu là những khu vực có tỷ lệ va chạm cao. Nghiên cứu đề xuất tích hợp các yếu tố này vào quản lý rủi ro tại các cảng và tuyến đường thủy.

Ngoài ra, còn các công trình nghiên cứu của Chen và cộng sự (2021), Zheng và cộng sự (2021), Pasha và cộng sự (2021), Vũ Thị Hoàng Yến (2020), Nguyễn Cảnh Hải (2018), Nguyễn Thị Quỳnh Nga (2018), Kuo et al. (2017), Arslan và Papageorgiou (2017), Tran và Haasis (2015), Wang và cộng sự (2013), Meng và cộng sự (2012), Đỗ Xuân

Quỳnh (2009), Nguyễn Cảnh Việt (2009), Vũ Thị Minh Loan (2008), Vũ Trụ Phi (2005) đã làm rõ về bản chất và vận hành của ĐTB.

2.2.2. Các nghiên cứu về năng lực cạnh tranh của đội tàu biển

Panayides (2003) phân tích thực nghiệm mối quan hệ giữa chiến lược cạnh tranh và hiệu quả hoạt động giữa các công ty quản lý tàu. Các phát hiện của nghiên cứu cho thấy có mối quan hệ tích cực giữa việc theo đuổi chiến lược cạnh tranh và hiệu quả hoạt động của công ty trong quản lý tàu. Các công ty áp dụng chiến lược cạnh tranh có nhiều khả năng đạt được thành tích cao hơn. Tác động mạnh nhất đến hiệu quả tổ chức là đạt được tính kinh tế nhờ quy mô, sự khác biệt hóa và tập trung vào thị trường cũng như phân tích đối thủ cạnh tranh.

Tác giả Yang (2014) phân tích lợi thế cạnh tranh của ĐTBQG Đài Loan, Hàn Quốc và Nhật Bản, đồng thời đánh giá tác động của các chính sách hỗ trợ vận chuyển đối với đội tàu. Nghiên cứu chỉ ra rằng đội tàu Hàn Quốc có lợi thế cạnh tranh lớn nhất, tiếp theo là Đài Loan và Nhật Bản. Các yếu tố như số lượng tàu, tổng trọng tải, số thủy thủ và khối lượng VCHH được xem là chỉ số đánh giá hiệu quả. Tác giả đề xuất chính phủ tập trung vào các biện pháp tăng trọng tải và số lượng thủy thủ nội địa, áp dụng chính sách hỗ trợ hàng hải tích cực và cải thiện đào tạo, phúc lợi cho thuyền viên.

Lee và cộng sự (2014) nghiên cứu các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT VTB và chính sách vận chuyển của các quốc gia. Dữ liệu từ 45 quốc gia được thu thập qua bảng câu hỏi và phương pháp Delphi, với 24 yếu tố được lựa chọn, trọng số xác định qua phân tích thứ bậc (AHP). Năm yếu tố quan trọng nhất là chuyên môn hóa dịch vụ, thị phần xuất khẩu, số lượng hãng vận tải, năng lực và chất lượng dịch vụ, cùng XNK hàng hóa. Từ đó, chỉ số NLCT VTB (SCI) được xây dựng để xếp hạng các quốc gia, và các chiến lược nâng cao NLCT được đề xuất.

D'agostini và cộng sự (2019) nghiên cứu các chiến lược thị trường của các hãng tàu lớn để xác định các chiến lược chủ yếu giúp đạt lợi thế cạnh tranh. Nghiên cứu nhấn mạnh khái niệm đa dạng hóa (sản phẩm và địa lý), phương thức đa dạng hóa (trong và ngoài), khác biệt hóa và tập trung. Kết quả cho thấy các hãng tàu lớn chủ yếu theo đuổi đa dạng hóa và khác biệt hóa, trong khi các hãng cỡ vừa và nhỏ thiên về chiến lược tập trung. Hiểu rõ chiến lược của các hãng tàu giúp các công ty và tổ chức hậu cần thích ứng để phục vụ khách hàng hiệu quả, đặc biệt trong bối cảnh chuyển đổi sang các giải pháp vận tải tích hợp.

Bilbao-Ubillos và cộng sự (2021) phân tích tác động của các biện pháp chính sách đối với NLCT của đội tàu tại 10 quốc gia hàng hải hàng đầu EU từ 1996 đến 2011. Dù ngành VTB chiếm tỷ trọng nhỏ trong GDP EU, nhưng đóng góp lớn vào ngoại thương và việc làm. Nghiên cứu chỉ ra rằng các quốc gia mới nổi như Hàn Quốc, Singapore và Trung Quốc đã phát triển đội tàu nhờ các yếu tố như đầu tư vào CSHT, tích lũy vốn và sử dụng lao động rẻ. Chính sách VTB tại EU đã có tác động tích cực nhưng không nhất quán, ví dụ như Đức có hiệu quả mạnh mẽ, trong khi Hà Lan và Hy Lạp không thành công.

Solakivi cộng sự (2022) nhận định rằng lượng khí thải vận chuyển sẽ tăng cùng với thương mại toàn cầu, khiến Liên minh Châu Âu áp dụng chính sách giảm phát thải và khuyến khích sử dụng nhiên liệu thay thế. Nghiên cứu có hai mục tiêu: dự báo giá nhiên liệu hóa thạch và nhiên liệu thay thế, và đánh giá tác động chi phí của các quy định đối với ngành vận tải. Kết quả cho thấy giá nhiên liệu thay thế sẽ vẫn cao hơn nhiên liệu hóa thạch trong thời gian dài, và công nghệ hydro còn mất nhiều thời gian mới đạt mức trưởng thành. Nhiên liệu điện tử dự kiến sẽ không cạnh tranh về chi phí trước năm 2050. Nghiên cứu nhấn mạnh sự cần thiết phát triển công nghệ và năng lực sản xuất năng lượng bền vững.

Ngoài ra, còn một số ít công trình như của Panayides và Cullinane (2002), Sambracos và Tsiaparikou (2001), Thanopoulou (1998) nghiên cứu về NLCT ĐTB.

2.2.3. Các nghiên cứu về yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển

Ha và Seo (2017) nghiên cứu tác động của chuyên môn hóa tuyến đường vận chuyển đối với lợi nhuận của các DNVTB Hàn Quốc so với các DNVT toàn cầu khác. Dữ liệu từ 9 DNVTB giai đoạn 2009-2015 được phân tích để đánh giá tác động của giá cước vận chuyển, giá nhiên liệu, tính kinh tế theo quy mô và tàu thuê đối với lợi nhuận. Kết quả cho thấy giá cước vận chuyển có tác động tích cực, trong khi giá nhiên liệu có tác động tiêu cực đáng kể. Tuy nhiên, nghiên cứu chỉ tập trung vào 9 DNVTB trong 7 năm, cần mở rộng quy mô và thời gian để có kết luận rõ ràng hơn về NLCT của các DNVTB lớn.

Gena và cộng sự (2020) nghiên cứu chiến lược nâng cao lợi thế cạnh tranh của ngành vận tải container ở cấp quốc gia, đề xuất sử dụng mô hình MBV và SSCM như yếu tố trung gian trong chiến lược phát triển. Nghiên cứu dựa trên phỏng vấn 100 cấp quản lý cao của ngành vận tải container Indonesia và sử dụng phương pháp kết hợp giữa mô hình phương trình cấu trúc SEM-PLS và phân tích định tính. Kết quả cho thấy ba trọng tâm trong chiến lược phát triển lợi thế cạnh tranh ngành vận tải container Indonesia: đảm bảo nhu cầu bền vững, nâng cao hiệu suất chuỗi cung ứng bền vững và hỗ trợ quy định từ chính phủ.

Tác giả Kim và Kim (2020) phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến sự lựa chọn dịch vụ VTĐ và tác động của chúng đến giá trị dịch vụ cảm nhận, sự hài lòng của khách hàng, cũng như sự duy trì giao dịch. Dựa trên khảo sát trực tuyến với 213 chuyên gia trong ngành VTĐ Hàn Quốc, nghiên cứu sử dụng mô hình phương trình cấu trúc để kiểm tra các yếu tố như khu vực cung cấp dịch vụ, tính cạnh tranh về giá, hình ảnh doanh nghiệp, chuyên môn dịch vụ, và hỗ trợ bán hàng. Kết quả cho thấy, hình ảnh doanh nghiệp không ảnh hưởng đến giá trị dịch vụ cảm nhận, trong khi tính cạnh tranh về giá vẫn là yếu tố quan trọng nhất. Tuy nhiên, chuyên môn dịch vụ và hỗ trợ bán hàng được đánh giá quan trọng hơn so với yếu tố khu vực. Các doanh nghiệp tàu biển cần tập trung cải thiện chất lượng dịch vụ, với chiến lược thích ứng với môi trường kinh doanh thay đổi.

Tác giả Đặng Công Xưởng và Nguyễn Nam Giang (2021) cho rằng ngành VTĐ Việt Nam yếu kém do các doanh nghiệp chưa nhận thức đầy đủ về NLCT của mình. Nghiên cứu nhằm xây dựng phương pháp và chỉ tiêu xếp hạng NLCT cho các doanh

nghiệp trong ngành này. Các chỉ tiêu bao gồm giá cả dịch vụ, thời gian giao hàng, độ tin cậy, uy tín công ty, an toàn, chất lượng dịch vụ, năng lực quản lý tàu, năng suất lao động, doanh thu/chi phí và chất lượng bảo quản hàng hóa. Tác giả khẳng định việc đánh giá NLCT là cần thiết để hỗ trợ phục hồi và phát triển ngành VTB Việt Nam.

Vukić và Cerbán (2022) phân tích khả năng tồn tại thương mại của các tuyến đường vận chuyển container thay thế giữa Á và Âu, đặc biệt là qua kênh đào Suez, trong bối cảnh biến đổi khí hậu. Nghiên cứu xác minh tính khả thi kinh tế và môi trường của ba tuyến đường: kênh Suez, tuyến đường biển phía Bắc, và Mũi Hảo Vọng. Kết quả cho thấy tuyến Suez vẫn là tối ưu, mặc dù chi phí vận chuyển có thể giảm khi sử dụng các tuyến thay thế, đặc biệt là Mũi Hảo Vọng nếu giá nhiên liệu thấp. Nghiên cứu nhấn mạnh tầm quan trọng của chi phí môi trường trong đánh giá hiệu quả, đóng góp vào các mục tiêu PTBV trong VTB.

Xiao và cộng sự (2024) phân tích tác động của tham gia liên minh VTB và chính sách miễn trừ chống độc quyền đối với hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp tàu biển, sử dụng mô hình dữ liệu bảng. Kết quả cho thấy, tham gia liên minh VTB và các chính sách miễn trừ chống độc quyền có ảnh hưởng tích cực đáng kể đến cải thiện hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp tàu biển tại châu Âu và Hoa Kỳ, nhưng không có tác động đáng kể tại các quốc gia khác. Đặc biệt, chính sách miễn trừ chống độc quyền trong ngành VTB có vai trò quan trọng trong thúc đẩy sự phát triển của ngành VTB quốc gia. Nghiên cứu đưa ra các gợi ý liên quan nhằm cải thiện hệ thống miễn trừ chống độc quyền tại Trung Quốc.

2.3. Khoảng trống nghiên cứu và tiếp cận của nghiên cứu

Hiện nay, đã có không ít công trình nghiên cứu trong và ngoài nước về NLCT trong ngành VTB nói chung và NLCT của các hãng tàu ở cấp độ doanh nghiệp. Trong các nghiên cứu này, các tác giả đã rất thành công trong việc phân tích nội hàm của NLCT trong VTB ở cấp độ quốc gia và doanh nghiệp. Đặc biệt, các yếu tố ảnh hưởng đáng kể đến NLCT cũng được quan tâm làm rõ nhằm đưa ra những nhận định và giải pháp để nâng cao NLCT của ĐTB ở các quốc gia. Tuy nhiên, trong hai năm dịch Covid-19 bùng nổ mạnh mẽ trên toàn cầu, đến nay, các quốc gia đang bước vào bối cảnh mới hậu khủng hoảng dịch bệnh với nhiều thay đổi đáng kể trong chiến lược phát triển, nâng cao NLCT. Đó là chưa kể quá trình chuyển đổi số đang diễn ra mạnh mẽ ở khắp các lĩnh vực và quốc gia trên thế giới cộng thêm nhiều biến động phức tạp trong tình hình kinh tế chính trị thế giới. Vì thế, các khoảng trống nghiên cứu cần quan tâm xuất hiện gồm:

Thứ nhất, các nghiên cứu ở cấp vĩ mô, tức ĐTB còn hạn chế cả về số lượng công trình và mức độ chuyên sâu. Khoảng trống này khiến cho vai trò của ĐTB nói chung và vai trò của công tác nâng cao NLCT cho ĐTB trong VTB quốc tế chưa được phân tích kỹ càng. *Thứ hai*, mặc dù các công trình nghiên cứu về vấn đề này được công bố trước đó đã đi sâu phân tích nội hàm của NLCT trong lĩnh vực VTB nói chung và của ĐTB nói riêng, nhưng trải qua thời gian với những biến động trong kinh tế - xã hội toàn cầu, các tiêu chí đánh giá về NLCT này đã có nhiều thay đổi và cập nhật mới chỉ phù hợp với bối cảnh mới.

Vì thế, những nội dung phân tích ở các nghiên cứu trước đó phần nào đã không còn phù hợp, cần phải bổ sung và làm mới để đưa ra những nhận định chính xác hơn. *Thứ ba*, các yếu tố tác động đến NLCT của ĐTB trong bối cảnh mới đã có nhiều thay đổi đáng kể, trong bối cảnh quá trình chuyển đổi số đang diễn ra mạnh mẽ, và nhiều biến động khó lường về kinh tế chính trị giữa các quốc gia và trong bản thân mỗi quốc gia đang diễn ra từng ngày. *Thứ tư*, các công trình nghiên cứu trước đó thường tập trung vào phân tích NLCT của ĐTB ở các nước đã phát triển để rút ra bài học kinh nghiệm thực tế cho các quốc gia đi sau. Vì thế, nghiên cứu về NLCT của ĐTB tại các nước đang phát triển vẫn còn là mảnh đất màu mỡ cho các học giả khác quan tâm đến vấn đề này để làm rõ hơn những đặc thù cũng như những yếu tố ảnh hưởng đáng kể đến NLCT của ĐTB ở các quốc gia này.

Kế thừa các công trình nghiên cứu đã công bố và phát triển theo hướng các khoảng trống đã nêu, luận án tập trung vào vấn đề nâng cao NLCT của ĐTB ở mức độ vĩ mô - mức độ quốc gia, cụ thể tại Việt Nam - một nước đang phát triển với những đặc thù riêng về kinh tế, chính trị, cũng như mục tiêu phát triển ĐTB trong hiện tại và tương lai dựa trên điều kiện thực tế của mình. Bên cạnh đó, luận án đi sâu vào phân tích nội hàm, các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTB trong tình hình và bối cảnh mới, có xét đến các yếu tố ảnh hưởng từ môi trường quốc tế và khu vực.

3. Câu hỏi nghiên cứu

Các câu hỏi nghiên cứu đặt ra như sau:

- Nội hàm cơ sở lý luận và các tiêu chí đánh giá NLCT ĐTB như thế nào và có những thay đổi gì trong bối cảnh mới hiện nay?
- Các yếu tố nào tác động đến NLCT ĐTB trong bối cảnh mới hiện nay?
- Thực trạng NLCT ĐTBVN, các tiêu chí đánh giá và yếu tố tác động đến NLCT ĐTBVN hiện nay?
- Làm thế nào để phát triển nâng cao NLCT ĐTBVN trong thời gian tới?

4. Mục đích và nhiệm vụ nghiên cứu

Mục đích chung của nghiên cứu nhằm làm rõ và bổ sung cơ sở lý luận, các yếu tố ảnh hưởng liên quan đến NLCT của ĐTBVN. Bên cạnh đó, nghiên cứu còn hướng tới mục đích đánh giá thực trạng ĐTBVN hiện nay lồng ghép với phân tích, so sánh với kinh nghiệm nâng cao NLCT ĐTB của các nước trong khu vực để từ đó đề xuất các giải pháp và kiến nghị có cơ sở khoa học và thực tiễn nhằm góp phần hỗ trợ các DNVTB trong nước cũng như các cơ quan quản lý nhà nước (QLNN) trong đánh giá, xây dựng chiến lược phát triển ĐTB nước ta theo hướng bền vững, từng bước củng cố vị thế của ĐTBVN trên bản đồ thế giới.

Các nhiệm vụ nghiên cứu được xác định gồm:

- Hệ thống hóa cơ sở lý luận về NLCT của ĐTB trong bối cảnh mới hiện nay; làm rõ những thay đổi quan trọng trong bối cảnh mới hiện nay và cách chúng tác động đến NLCT, tiêu chí đánh giá NLCT của ĐTB.

- Xác định các yếu tố tác động đến NLCT của ĐTB tại nước đang phát triển, đồng thời xây dựng mô hình nghiên cứu đánh giá tác động của các yếu tố này đến NLCT của ĐTB.
- Đánh giá thực trạng NLCT của ĐTBVN, xác định các tiêu chí đánh giá và xác định các yếu tố tác động đến NLCT của ĐTBVN hiện nay.
- Đề xuất các giải pháp phát triển và nâng cao NLCT của ĐTBVN trong giai đoạn tới đến 2035.

5. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của luận án là NLCT của ĐTBVN.

Các phạm vi nghiên cứu được làm rõ gồm:

- Phạm vi nội dung: tập trung vào nội hàm NLCT của ĐTBVN, với vai trò là một ngành sản phẩm của quốc gia, có ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động XNK, chuỗi cung ứng và NLCT của hàng hoá Việt Nam trên thị trường toàn cầu. Các nội dung nghiên cứu bao gồm các yếu tố cấu thành NLCT, các tiêu chí đánh giá NLCT và phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTB quốc gia. Nội dung nghiên cứu còn hướng đến đề xuất các định hướng, chiến lược phát triển nhằm nâng cao NLCT của ĐTB quốc gia; đồng thời đưa ra các giải pháp và kiến nghị cho các DNVTB và cơ quan QLNN để cải thiện NLCT của đội tàu theo hướng hiệu quả và bền vững.
- Phạm vi không gian: tại Việt Nam, với trọng tâm là các khu vực có hoạt động VTB phát triển, như Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh và Đà Nẵng.
- Phạm vi thời gian: thực trạng trong giai đoạn 2020 – 2024, giải pháp đến 2035

6. Phương pháp nghiên cứu

6.1. Phương pháp thu thập dữ liệu thứ cấp

Nghiên cứu sử dụng phương pháp thu thập dữ liệu thứ cấp, bao gồm các tài liệu học thuật, báo cáo, tài liệu, công trình nghiên cứu, và dữ liệu thống kê trong và ngoài nước có liên quan đến VTB nói chung, và NLCT của ĐTB, đặc biệt lưu tâm đến các thông tin về ĐTBVN. Cụ thể, đối với tài liệu học thuật, các báo cáo, sách, bài báo về ngành VTB, đặc biệt là về ĐTBVN được thu thập. Các tài liệu này có thể chứa các thông tin cơ bản, chính xác về lịch sử, cơ cấu ngành, cũng như các thông tin liên quan đến NLCT của ĐTB. Đây là các tài liệu được tổng hợp từ các cơ quan chính phủ, tổ chức quốc tế, ngành VTB ở các quốc gia, nhất là các nước đang phát triển và ở Việt Nam. Từ đó, các thông tin về chính sách, quy định, thực trạng NLCT của ĐTBVN sẽ được chọn lọc và tổng hợp. Dữ liệu thống kê được thu thập các số liệu thống kê từ các tổ chức như Tổng cục Hàng hải Việt Nam, Tổng cục Thống kê, Bộ Giao thông vận tải, cùng các tổ chức quốc tế để có các thông tin về cơ cấu ngành, thị trường, cũng như hiệu suất của ĐTBVN.

Khi tiến hành phương pháp này, tác giả chỉ sử dụng thông tin từ các nguồn đáng tin cậy, đảm bảo tính cập nhật của dữ liệu. Cụ thể, các thông tin cần thiết sẽ được chụp ảnh, photocopy hoặc download bản mềm để đảm bảo tính chính xác, sau đó được phân loại theo các hạng mục khác nhau, bao gồm: tình hình hoạt động của ĐTBVN (vai trò, thực trạng, hiệu suất hoạt động,...), thông tin liên quan đến NLCT của ĐTB (thực trạng NLCT của

ĐTBVN hiện nay, các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTB,), bài học từ các quốc gia có ĐTB trên thế giới,... Sau đó, các thông tin này sẽ được kiểm tra tính chính xác, cập nhật bằng cách đối chiếu từ nhiều nguồn khác nhau, nếu thông tin không rõ ràng và lạc hậu sẽ bị loại bỏ.

6.2. Phương pháp thu thập dữ liệu sơ cấp qua phỏng vấn chuyên gia

Để làm rõ hơn về NLCT của ĐTBVN và các yếu tố ảnh hưởng, dữ liệu sơ cấp được thu thập thông qua phỏng vấn chuyên gia - là những người có kiến thức chuyên sâu về VTB cũng như các vấn đề liên quan đến NLCT của ĐTBVN. Cụ thể, đối tượng của cuộc phỏng vấn bao gồm: đại diện của Bộ Giao thông Vận tải, Cục Hàng hải, Hiệp hội chủ tàu Việt Nam; lãnh đạo, giám đốc các DNVTB; các chuyên gia, giảng viên đến từ các trường đại học về hàng hải, VTB; và đại diện các cảng biển, công ty logistics, các nhà cung cấp dịch vụ VTB,... Lựa chọn nhóm đối tượng này nhằm đảm bảo sự đa dạng trong quan điểm, từ góc nhìn của các nhà thực thi chính sách đến các chuyên gia nghiên cứu lý thuyết, và đặc biệt là những nhà quản lý trực tiếp điều hành hoạt động của các doanh nghiệp trong ngành VTB. Cụ thể, nhóm các chuyên gia thuộc các bộ, cục, hiệp hội sẽ đưa ra những ý kiến đánh giá về chính sách, chiến lược quản lý và phát triển đội tàu. Ý kiến từ nhóm các lãnh đạo DNVTB sẽ cung cấp cái nhìn thực tế về hoạt động SXKD và tình hình cạnh tranh trong ngành VTB. Các chuyên gia đến từ các trường đại học sẽ cung cấp góc nhìn lý thuyết về các tiêu chí đánh giá NLCT cũng như phân tích xu hướng phát triển của ĐTB trong hiện tại và tương lai. Còn các đại diện đến từ cảng biển, nhà cung cấp dịch vụ VTB có thể đưa ra những ý kiến đánh giá về mối quan hệ liên kết, liên minh trong hoạt động VTB. Chủ đề chính trong buổi phỏng vấn đối với các chuyên gia này về các vấn đề liên quan đến VTB và NLCT của ĐTBVN, cũng như về vai trò và tác động của các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTBVN.

Để thực hiện phương pháp này, trước hết, danh sách các câu hỏi và nội dung phỏng vấn về chủ đề NLCT của ĐTBVN được xây dựng. Những câu hỏi cần đáp ứng các nhu cầu: dễ hiểu, súc tích, đi vào đúng trọng tâm, và là một câu hỏi mở để người trả lời có thể thoải mái bày tỏ quan điểm và nhận định của mình. Trong mỗi câu hỏi lớn theo chủ đề thường có 1-3 câu hỏi phụ để giúp các chuyên gia mở rộng nội dung trả lời theo các nội dung về NLCT của ĐTB.

Sau khi xây dựng khung các câu hỏi phỏng vấn, danh sách chuyên gia phỏng vấn được xây dựng, các cá nhân được liên hệ để đặt lịch hẹn phỏng vấn cũng như thống nhất hình thức phỏng vấn phù hợp với mỗi chuyên gia (phỏng vấn trực tiếp, phỏng vấn online qua cuộc gọi video, phỏng vấn qua điện thoại,...). Trước ngày phỏng vấn, tác giả sẽ phải gọi điện thoại cho từng người để xác nhận lịch một lần nữa. Tổng hợp, các cuộc phỏng vấn chuyên gia đã được thực hiện với tổng số 32 chuyên gia trong lĩnh vực VTB, gồm 21 nhà quản lý cấp cao đến từ các DNVTB Việt Nam, 06 cán bộ QLNN về hàng hải, và 05 chuyên gia, nhà nghiên cứu có nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực VTB.

Qua cuộc phỏng vấn với các nhóm đối tượng trên, nghiên cứu không chỉ tập trung vào làm rõ thực trạng NLCT của ĐTBQG Việt Nam, xác định các yếu tố ảnh hưởng, mà còn hướng đến việc tìm ra những giải pháp và khuyến nghị chính sách nhằm nâng cao NLCT của ĐTBVN, tạo nền tảng cho sự PTBV của ngành trong tương lai.

6.3. Phương pháp thu thập và xử lý dữ liệu sơ cấp qua khảo sát điều tra bảng hỏi

6.3.1. Phương pháp thu thập dữ liệu

Để đảm bảo tính khách quan, nghiên cứu triển khai phương pháp thu thập dữ liệu sơ cấp qua khảo sát điều tra bảng hỏi. Mục đích của khảo sát là thu thập thông tin về NLCT của ĐTBVN từ những người tham gia để hiểu quan điểm và ý kiến nhận xét đánh giá của họ, từ đó xác định mức độ hiểu biết và quan điểm của người tham gia về các khía cạnh của NLCT. Với mục tiêu trên, đối tượng tham gia khảo sát phù hợp nhất chính là các chuyên gia, nhà nghiên cứu về VTB và lãnh đạo quản lý các hãng tàu biển Việt Nam. Đây là những người không chỉ có kiến thức chuyên môn cao trong lĩnh vực VTB, mà còn hoạt động trực tiếp trong lĩnh vực này, do đó những câu trả lời của họ trong bảng hỏi đảm bảo tính chính xác và giá trị của dữ liệu.

Tiếp theo, bảng hỏi điều tra được thiết kế dựa trên các lý thuyết và mô hình nghiên cứu, gồm 6 phần chính. Phần đầu thu thập thông tin cá nhân của người trả lời, phần hai thu thập thông tin DNVTB (đối tượng là chuyên gia không cần trả lời phần này). Phần ba đánh giá thực trạng NLCT của ĐTBVN, sử dụng thang điểm Likert 5 mức. Phần bốn đo lường tầm quan trọng của Các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT, và phần năm đánh giá thực trạng các yếu tố này. Các chuyên gia, nhà nghiên cứu và lãnh đạo quản lý các hãng tàu biển trong nước sẽ đưa ra các đánh giá của mình bằng cách lựa chọn các mức điểm phù hợp theo thang đo Likert 5 mức độ (từ mức từ 1 – Không quan trọng / Rất kém / Rất thấp đến mức 5 – Rất quan trọng / Rất cao / Rất tốt). cuối cùng là các câu hỏi mở để đáp viên đề xuất giải pháp cải thiện NLCT (Phụ lục 4).

Sau khi bảng hỏi được hoàn thiện và thử nghiệm, quá trình thực hiện khảo sát được tiến hành. Bảng hỏi khảo sát được gửi qua zalo, facebook, email và điều tra online thông qua Google Form đến các đối tượng điều tra. Trong đó, đối tượng là các DNVTB được thu thập thông tin đăng ký và công bố của Cục Hàng hải Việt Nam. Việc sử dụng phương pháp khảo sát trực tuyến nhằm tận dụng ưu thế về thời gian và chi phí, đồng thời đảm bảo thu thập được dữ liệu từ các đối tượng và đặc biệt các DNVTB trải rộng khắp cả nước.

6.3.2. Xử lý dữ liệu và mẫu nghiên cứu

Sau khi thu thập dữ liệu, các bảng hỏi thiếu thông tin quan trọng hoặc có câu trả lời không đầy đủ đã được loại bỏ để đảm bảo chất lượng dữ liệu. Sau khi xử lý và lọc dữ liệu, mẫu nghiên cứu gồm 262 quan sát từ ba đối tượng điều tra, đảm bảo độ tin cậy và tính đại diện, giúp kiểm định các giả thuyết và đưa ra những kết luận về tác động của các yếu tố đến NLCT của ĐTBQG Việt Nam.

Bảng 1: Mẫu nghiên cứu

Tiêu chí	Số lượng	Tỷ lệ	Tiêu chí	Số lượng	Tỷ lệ
Thông tin cá nhân của đáp viên					
<i>Đối tượng</i>	262	100%	<i>Thâm niên công tác</i>	262	100%
Cán bộ QLNN	9	3,44%	Dưới 5 năm	53	20,23%
Chuyên gia nghiên cứu	14	5,34%	Từ 5 đến 10 năm	113	43,13%
DN VTB	239	91,22%	Trên 10 năm	96	36,64%
<i>Địa điểm</i>	262	100%	<i>Vị trí công tác</i>	262	100%
BR-VT	51	19,47%	Ban Giám Đốc	30	11,45%
Đà Nẵng	11	4,20%	Phòng Khai thác	90	34,35%
Hải Phòng	98	37,40%	An toàn - Pháp chế	58	22,14%
HCM	80	30,53%	Nhân sự -Thuyền viên	45	17,18%
Khác	22	8,40%	Kế toán / tài chính	16	6,11%
			Khác	23	8,78%
Đặc điểm của các DNVTB tham gia khảo sát					
<i>Số tàu biển sử hữu</i>	239	100%	<i>Tuyến VTB khai thác</i>	172	100%
Dưới 3 tàu	73	30,54%	Nội địa	19	7,95%
Từ 3 đến 5 tàu	72	30,13%	Quốc tế	100	41,84%
Từ 6 đến 9 tàu	61	25,52%	Nội địa và Quốc tế	120	50,21%
Từ 10 tàu trở lên	33	13,81%			
<i>Loại hàng hóa VTB</i>	239	100%	<i>Sản lượng VTB</i>		
Container	39	16,32%	Dưới 500 nghìn tấn	19	7,95%
Hàng rời	143	59,83%	Từ 500 đến < 1 triệu tấn	70	29,29%
Hàng tổng hợp	128	53,56%	Từ 1 đến < 3 triệu tấn	75	33,47%
Dầu/hóa chất	49	20,50%	Từ 3 đến < 5 triệu tấn	19	7,95%
			Từ 5 triệu tấn trở lên	56	21,34%
<i>Quy mô lao động</i>	239	100%	<i>Doanh thu bình quân</i>	239	100%
Dưới 10 LĐ	54	22,59%	Dưới 10 tỷ	45	18,83%
10 - 99 LĐ	53	22,18%	10 đến dưới 100 tỷ	82	34,31%
100-199 LĐ	61	25,52%	100 đến dưới 300 tỷ	68	28,45%
200-999 LĐ	53	22,18%	300 đến dưới 1.000 tỷ	36	15,06%
≥ 1.000 LĐ	18	7,53%	≥ 1.000 tỷ	8	3,35%

Nguồn: Kết quả xử lý dữ liệu bằng SPSS

Mẫu nghiên cứu trong bảng trên cho thấy sự đa dạng về đối tượng tham gia, vị trí công tác và quy mô doanh nghiệp, điều này góp phần đảm bảo tính đại diện và khách quan của nghiên cứu. Cụ thể, tổng số đối tượng tham gia khảo sát là 262 người, bao gồm 14 chuyên gia nhà nghiên cứu VTB (chiếm 5,34%), 9 cán bộ QLNN về VTB (3,44%) và chủ yếu là các DNVTB (239 doanh nghiệp, chiếm 91,22%). Đồng thời, phân bố về thâm niên công tác của các đáp viên cũng rất đồng đều, với gần 43,13% đối tượng có thâm niên từ 5 đến 10 năm và 36,64% có thâm niên trên 10 năm. Mẫu nghiên cứu còn cho thấy sự phân bố rõ ràng về quy mô doanh nghiệp và lĩnh vực hoạt động. Trong số 239 DNVTB tham gia, có 30,54% doanh nghiệp sở hữu dưới 3 tàu, trong khi 13,81% doanh nghiệp có quy mô lớn với 10 tàu trở lên. Về tuyển vận tải, 50,21% doanh nghiệp hoạt động cả ở thị trường nội địa lẫn quốc tế, cho thấy khả năng đáp ứng nhiều yêu cầu vận tải. Đồng thời, sản lượng vận tải của các doanh nghiệp cũng phản ánh sự khác biệt lớn, với 62,76% doanh nghiệp có sản lượng từ 0,5 đến dưới 3 triệu tấn trở lên. Từ những số liệu này, có thể thấy rõ bức tranh toàn cảnh về thực trạng của ĐTBQG Việt Nam, làm cơ sở cho việc phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTBQG.

Về quy mô mẫu, theo các tiêu chuẩn do Green (1991) và Tabachnick và Fidell (2012) đề xuất, khi thực hiện phân tích hồi quy, số lượng mẫu tối thiểu cần có thể được tính theo công thức: $50 + 8(k)$ cho việc kiểm định mô hình hồi quy tổng thể, và theo tiêu chí $104 + k$ khi kiểm định các biến độc lập (trong đó k là số lượng biến độc lập). Với mô hình nghiên cứu hồi quy sử dụng 6 biến độc lập trong bài này, yêu cầu mẫu tối thiểu cho kiểm định tổng thể là $50 + 8(6) = 98$, và cho việc kiểm định từng yếu tố dự đoán là $104 + 6 = 110$ quan sát.

Như vậy, với mẫu hiện có 262 quan sát, nghiên cứu này hoàn toàn đáp ứng và vượt xa yêu cầu tối thiểu cho cả hai tiêu chí. Điều này không chỉ đảm bảo mô hình hồi quy có thể kiểm định chính xác các yếu tố độc lập mà còn tạo điều kiện tốt hơn để giảm thiểu các sai lệch thống kê và tăng cường độ tin cậy của các kết quả phân tích. Số lượng mẫu lớn hơn yêu cầu tối thiểu còn giúp giảm thiểu khả năng xảy ra hiện tượng đa cộng tuyến, cải thiện tính ổn định của mô hình và tăng độ chính xác trong việc kiểm định từng yếu tố độc lập ảnh hưởng đến NLCT của ĐTBQG Việt Nam. Kích thước mẫu lớn cũng hỗ trợ việc thực hiện các kiểm định thống kê như kiểm định t , F , và kiểm tra mức độ phù hợp của mô hình một cách chính xác hơn.

6.3.3. Phương pháp phân tích số liệu

Dữ liệu mẫu nghiên cứu được phân tích trên phần mềm xử lý số liệu thống kê xã hội học SPSS để đưa ra nhận định chính xác, khách quan. Nghiên cứu sử dụng phương pháp hồi quy tuyến tính đa biến (Multiple Linear Regression) để kiểm định giả thuyết và xác định tác động của các yếu tố đến NLCT của ĐTB. Phương pháp này cho phép nghiên cứu phân tích mối quan hệ giữa một biến phụ thuộc (NLCT) với nhiều biến độc lập (các yếu tố đầu vào, thị trường, CNHT, môi trường ngành VTB và QLNN). Từ mô hình nghiên

cứu, phương trình hồi quy được xác định như sau:

$$NLCT = \beta_0 + \beta_1 * DKDV + \beta_2 * DKTT + \beta_3 * CNHT + \beta_4 * NVTB + \beta_5 * CHPT + \beta_6 * QLNN + \varepsilon$$

Với:

NLCT: là năng lực cạnh tranh của ĐTBQG Việt Nam;

$\beta_0, \beta_1, \dots, \beta_6$: các hệ số cần tìm;

DKDV, DKTT, CNHT, NVTB, CHPT và QLNN: lần lượt là các yếu tố ảnh hưởng về điều kiện đầu vào, điều kiện nhu cầu thị trường, ngành CNHT, môi trường ngành VTB, cơ hội phát triển kinh tế và hoạt động QLNN về VTB tại Việt Nam;

ε : sai số chuẩn.

Quá trình phân tích hồi quy được thực hiện qua nhiều bước, bao gồm kiểm định độ tin cậy của các thang đo bằng Cronbach's Alpha, phân tích nhân tố khám phá (EFA) để kiểm tra cấu trúc các yếu tố, và cuối cùng là phân tích hồi quy tuyến tính đa biến để kiểm định các giả thuyết. Phương pháp hồi quy không chỉ xác định được các yếu tố có ảnh hưởng đáng kể mà còn giúp lượng hóa mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố, từ đó đề xuất các giải pháp chính sách dựa trên kết quả phân tích.

7. Những đóng góp mới của luận án

Về lý luận, nghiên cứu về NLCT của ĐTBVN làm rõ các vấn đề lý luận thông qua những kiến thức cơ bản về ĐTB nói chung và NLCT của ĐTBVN nói riêng. Các cơ sở lý luận nội hàm như các yếu tố cấu thành và tiêu chí đánh giá NLCT của ĐTB quốc gia, cũng như các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT đã được phân tích cụ thể. Nghiên cứu còn đề xuất mô hình, giả thuyết và thang đo nghiên cứu tác động của các yếu tố này, làm cơ sở để phân tích thực trạng NLCT của ĐTB trong nước. Không chỉ có thế, kinh nghiệm phát triển ĐTB quốc gia của một số nước như Singapore, Trung Quốc, Thái Lan, Philippines, và Malaysia cũng được đề cập để rút ra những bài học kinh nghiệm đối với Việt Nam. Ngoài ra, nghiên cứu còn chỉ ra những xu hướng toàn cầu có ảnh hưởng không nhỏ đến NLCT của ĐTB, đặc biệt là xu hướng chuyển đổi số, ứng dụng công nghệ thông tin, và PTBV. Có thể thấy, những lý thuyết được đề cập và phân tích trong nghiên cứu này góp phần không nhỏ vào sự hoàn thiện, bổ sung cho lý thuyết về NLCT nói chung và trong ngành VTB nói riêng. Nhờ thế, các mối quan hệ và tương tác phức tạp giữa các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT được phân tích và làm rõ, làm cơ sở cho quá trình phân tích thực trạng NLCT của ĐTB quốc gia.

Về thực tiễn, luận án làm rõ bức tranh toàn cảnh về thực trạng NLCT của ĐTBVN cũng như mức độ ảnh hưởng của các yếu tố đến vấn đề này, từ đó chỉ ra những mặt thành công và hạn chế trong hoạt động và NLCT của ĐTBVN. Dựa trên những số liệu cụ thể, nghiên cứu phân tích thực trạng NLCT của ĐTBVN cũng như thực trạng các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của đội tàu này trên các phương diện khác nhau. Đặc biệt, riêng đối với các yếu tố ảnh hưởng, nghiên cứu đã tiến hành phân tích định lượng để làm cơ sở đánh giá chung về NLCT một cách chính xác và khách quan nhất. Những thông tin này giúp các nhà

quản lý trong lĩnh vực VTB và ĐTB hiểu rõ hơn về tình hình cạnh tranh của ngành trong bối cảnh mới hiện nay, cũng như các yếu tố có ảnh hưởng mạnh mẽ đến NLCT của ngành. Không những thế, nghiên cứu còn đề xuất những giải pháp dựa trên những tiêu chí và yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTB. Nhờ thế, các nhà lãnh đạo có thể điều chỉnh chiến lược kinh doanh của mình, quản lý hiệu quả nguồn tài nguyên hiện có, và linh hoạt thích nghi với những biến đổi trong ngành cũng như môi trường bên ngoài để nâng cao NLCT của ĐTB trong thời gian tới. Hay nói cách khác, các kết quả được đề xuất trong nghiên cứu này cung cấp các số liệu, nhận định thực tế làm cơ sở cho các Bộ, Ban ngành, Cục Hàng hải trong việc nghiên cứu, đề xuất chiến lược, chính sách nâng cao NLCT của ĐTB quốc gia. Không chỉ có thế, chính xác DNVTB cũng có thể dựa vào những nội dung, giải pháp đề xuất trong nghiên cứu này để đưa ra các chiến lược phát triển giúp mở rộng thị trường, khẳng định thương hiệu trên trường quốc tế.

Về chính sách, dựa trên các kết quả nghiên cứu, luận án đề xuất các chính sách và khuyến nghị cụ thể cho chính phủ và các cơ quan QLNN để hỗ trợ phát triển và nâng cao NLCT cho ngành VTB nói chung và ĐTB nói riêng. Bên cạnh đó, từ thực trạng NLCT của ĐTB hiện nay, các nhà quản lý và hoạch định chính sách có thể định hình lại chiến lược phát triển ngành VTB, ĐTB, giúp chính phủ và các tổ chức liên quan thúc đẩy sự PTBV và cạnh tranh của ngành. Đồng thời, nghiên cứu về NLCT cũng có thể tạo ra sự thay đổi đáng kể trong cách ngành VTB, ĐTB được quản lý, vận hành, và phát triển, từ đó thúc đẩy cải cách và đầu tư để tăng cường NLCT và hiệu suất của ngành và ĐTBVN trong tương lai.

8. Bố cục luận án

Luận án được bố cục gồm 3 chương như sau:

- Chương 1: Một số vấn đề lý luận cơ bản và kinh nghiệm nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia
- Chương 2: Phân tích thực trạng năng lực cạnh tranh và các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam
- Chương 3: Giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh cho đội tàu biển Việt Nam trong giai đoạn 2025 – 2030, tầm nhìn đến 2035

CHƯƠNG 1: MỘT SỐ VẤN ĐỀ LÝ LUẬN CƠ BẢN VÀ KINH NGHIỆM NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA ĐỘI TÀU BIỂN QUỐC GIA

1.1. Một số khái niệm về năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia

1.1.1. Khái niệm về năng lực cạnh tranh ngành

1.1.1.1. Một số lý luận cơ bản về năng lực cạnh tranh

NLCT là một khái niệm đa chiều và phức tạp, bao hàm kiến thức từ nhiều lĩnh vực như kinh tế, quản lý, lịch sử, chính trị và văn hóa, cũng như được nghiên cứu ở nhiều mức độ và khía cạnh khác nhau. NLCT đồng nghĩa với sức mạnh kinh tế của quốc gia, ngành công nghiệp hoặc từng doanh nghiệp Srivastava và cộng sự (2006). Trong bối cảnh kinh tế biến động, sự tồn tại và thành công của một quốc gia, tổ chức ngày càng phụ thuộc vào NLCT. Khi môi trường cạnh tranh trở nên khốc liệt, NLCT trở thành vũ khí quyết định để đối phó và vượt qua. Vì thế, đạt được lợi thế cạnh tranh đã trở thành mục tiêu mới của các quốc gia hiện nay, bởi nó có liên quan chặt chẽ đến sự thịnh vượng, và ảnh hưởng trực tiếp đến tiềm năng kinh tế của một quốc gia (Bhawsar và Chattopadhyay, 2015).

Dù đã có nhiều nghiên cứu, khái niệm NLCT vẫn chưa được thống nhất. Thuật ngữ này bắt nguồn từ tiếng Latinh Competitiveness, mang nghĩa cạnh tranh và thi đua. Cốt lõi của NLCT là khả năng nắm giữ các lợi thế vượt trội so với đối thủ chính. Theo OECD, NLCT là năng lực tạo ra thu nhập cao nhờ sử dụng hiệu quả các yếu tố sản xuất, giúp doanh nghiệp, ngành, vùng hay quốc gia đạt được PTBV trong môi trường cạnh tranh toàn cầu (Hatzichronoglou, 1996). Trong khi đó, Chủ tịch Hội đồng NLCT Hoa Kỳ cho rằng NLCT là khả năng cung cấp sản phẩm/dịch vụ đáp ứng nhu cầu thị trường trong điều kiện cạnh tranh công bằng. Tóm lại, tuy chưa có định nghĩa thống nhất, NLCT được hiểu là khả năng tạo ra sản phẩm hoặc dịch vụ ưu việt, đáp ứng tốt hơn nhu cầu thị trường, từ đó tạo ra lợi thế về cơ hội, thương hiệu và khách hàng so với đối thủ.

NLCT và lợi thế cạnh tranh là hai phạm trù quan trọng trong lĩnh vực kinh tế và quản trị kinh doanh và chúng có mối quan hệ chặt chẽ tương đồng với nhau. NLCT là khả năng của một quốc gia, tổ chức, doanh nghiệp có thể tận dụng tối đa các nguồn lực sản xuất của mình (nhân lực, vật lực) trong tạo ra các sản phẩm, dịch vụ có các tính năng vượt trội so với đối thủ cạnh tranh. Trong khi đó, lợi thế cạnh tranh lại là ưu thế mà một quốc gia, tổ chức, doanh nghiệp đạt được trong quá trình cạnh tranh trên thị trường. Lợi thế cạnh tranh được thể hiện thông qua chất lượng, tính năng của sản phẩm, giá rẻ, thương hiệu mạnh, thị phần lớn, hoặc sản phẩm và dịch vụ có tính sáng tạo cao. Nguồn lực chính góp phần vào hình thành NLCT và lợi thế cạnh tranh của một doanh nghiệp là tiêu chuẩn chi phí đơn vị bóng. Chi phí đơn vị bóng là cách đánh giá chi phí dựa trên sản phẩm hoặc dịch vụ của một doanh nghiệp, mà không phụ thuộc vào giá thị trường. Điều này được coi là một yếu tố quan trọng trong tạo nên NLCT thực sự, và nó hoàn toàn đối lập với biến dạng

giá. Biến động giá là một yếu tố không quan trọng trong tổng chi phí đơn vị, và không phải là một thành phần của chi phí đơn vị bóng. Như vậy, có thể thấy NLCT là cơ sở, còn lợi thế cạnh tranh là kết quả. Một quốc gia, tổ chức, doanh nghiệp biết cách phát triển và tận dụng NLCT sẽ xây dựng và duy trì được lợi thế cạnh tranh, giúp họ thành công, trụ vững trong môi trường cạnh tranh ngày càng gay gắt (Bhawsar và Chattopadhyay, 2015).

1.1.1.2. Các cấp độ năng lực cạnh tranh

NLCT được phân loại thành bốn cấp độ như sau (Bhawsar và Chattopadhyay, 2015):

NLCT cấp quốc gia: là khả năng của một quốc gia trong điều kiện thị trường tự do và công bằng, có thể sản xuất hàng hóa và dịch vụ đáp ứng được nhu cầu của TTQT, đồng thời duy trì hoặc cải thiện mức sống thực tế của người dân. NLCT ở cấp độ quốc gia phản ánh sự tổng hòa của hệ thống thể chế, chính sách và các yếu tố khác nhằm tạo dựng một môi trường thuận lợi cho các doanh nghiệp trong nước phát triển, tạo ra giá trị và lợi nhuận, qua đó góp phần nâng cao mức độ thịnh vượng của quốc gia.

NLCT cấp ngành: thể hiện ở mức độ một ngành có thể thỏa mãn yêu cầu của khách hàng thông qua sự phối hợp hiệu quả giữa yếu tố sản phẩm/dịch vụ, giá thành, chất lượng, khả năng đổi mới và sự đáp ứng đối với các bên liên quan. Đồng thời, ngành đó cũng cần đảm bảo điều kiện làm việc an toàn cho người lao động. Từ quan điểm này, một ngành được xem là có năng lực cạnh tranh khi nó bao gồm các doanh nghiệp có khả năng mang lại lợi ích đầu tư hấp dẫn và bền vững.

NLCT cấp doanh nghiệp: là khả năng của doanh nghiệp trong việc đạt được mục tiêu kép: thỏa mãn nhu cầu của khách hàng và tạo ra lợi nhuận bền vững trong dài hạn. Năng lực này được thể hiện thông qua việc cung cấp hàng hóa hoặc dịch vụ mà khách hàng đánh giá cao hơn so với ĐTCT. Nói cách khác, NLCT của doanh nghiệp nằm ở khả năng linh hoạt thích ứng với thị trường và duy trì hiệu quả kinh doanh lâu dài.

NLCT cấp sản phẩm: là khả năng mà một sản phẩm được tiêu thụ nhanh hơn so với các sản phẩm cùng loại trên thị trường. NLCT của sản phẩm chịu ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố, trong đó nổi bật nhất là chất lượng, mức giá, dịch vụ hỗ trợ, thương hiệu,... và được thể hiện thông qua thị phần mà sản phẩm đó chiếm lĩnh được trên thị trường.

1.1.1.3. Khái niệm năng lực cạnh tranh ngành của một quốc gia

Theo Porter (1990), khái niệm NLCT chỉ có nghĩa ở cấp độ quốc gia và ngành kinh doanh, thường gắn liền với năng suất lao động của quốc gia hay ngành đó. *NLCT của quốc gia đề cập đến khả năng của một quốc gia trong việc thúc đẩy và bảo vệ lợi thế cạnh tranh của các ngành công nghiệp trong nước trong điều kiện cạnh tranh quốc tế.* Nó bao gồm tất cả các yếu tố quyết định sức mạnh của ngành, như tài nguyên, kỹ thuật công nghệ, nhân công,... Bản chất NLCT ngành của quốc gia là năng lực của quốc gia đó trong việc tạo ra và duy trì sự PTBV của các ngành mũi nhọn trong nước thông qua cải tiến quy trình hoạt động và nâng cao chất lượng sản phẩm dịch vụ (Bhawsar và Chattopadhyay, 2015).

NLCT ngành của quốc gia có một số đặc điểm nổi bật: (1) tính hệ thống: NLCT ngành của quốc gia cần sự phối hợp giữa nhiều yếu tố như chính trị, pháp luật, kinh tế, môi trường kinh doanh,... để phát triển và duy trì sự cạnh tranh; (2) tính tập trung: mỗi quốc gia thường tập trung vào phát triển và bảo vệ những ngành chiến lược, đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế của mình; và (3) tính sáng tạo: tính sáng tạo, không ngừng hoàn thiện và đổi mới chính là yếu tố tiên quyết để duy trì và nâng cao NLCT ngành của quốc gia.

NLCT ngành của quốc gia đóng vai trò quan trọng trong thúc đẩy NLCT quốc gia trên trường quốc tế, thể hiện ở các vai trò cụ thể sau: (1) tạo thu nhập và việc làm cho người dân, từ đó đóng góp vào tăng trưởng kinh tế quốc gia, (2) tạo ra lợi thế cạnh tranh cho quốc gia nhờ mang đến những cơ hội kinh doanh và thu hút FDI; và (3) thúc đẩy sáng tạo và đổi mới, giúp quốc gia tiến bộ và duy trì NLCT.

1.1.2. Khái niệm về năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển quốc gia

1.1.2.1. Khái niệm vận tải biển

VTB là một bộ phận trong hoạt động vận tải chuyên VCHH và người trên biển, sử dụng các loại phương tiện đặc thù riêng như tàu, thuyền, sà lan, phà kéo, và các phương tiện trên biển khác. Đây là một loại hình dịch vụ có thể diễn ra trong phạm vi quốc gia hoặc quốc tế và đóng vai trò quan trọng trong thương mại, logistics, và kết nối các quốc gia trên khắp thế giới.

VTB có 4 đặc điểm chính: *Thứ nhất*, quy mô rộng lớn: VTB hoạt động trên các vùng biển và đại dương có quy mô rộng lớn, có khả năng linh hoạt cao trong VCHH đến khắp nơi trên thế giới. *Thứ hai*, khả năng VCHH đa dạng: VTB có thể vận chuyển nhiều loại hàng hóa khác nhau như hàng lỏng, hàng rời, hàng đóng gói, hàng khô, hàng hơi,... Điều này khiến VTB trở thành phương tiện quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu. *Thứ ba*, hiệu quả về chi phí: vận tải biển có chi phí vận chuyển thấp hơn các loại hình khác do các tuyến đường giao thông trên biển được hình thành một cách tự nhiên nên không tốn nhiều vốn, sức lao động để xây dựng và bảo quản. *Thứ tư*, môi trường biển phức tạp: VTB phụ thuộc vào thiên nhiên và điều kiện biển như sóng biển, thời tiết, và địa hình biển. Đây là những yếu tố khó lường và tiềm ẩn nhiều nguy cơ ảnh hưởng đến quá trình vận chuyển cũng như đòi hỏi kiến thức, kỹ năng và kinh nghiệm từ các thủy thủ. *Thứ năm*, tốn nhiều thời gian: tốc độ của VTB thấp và thủ tục hàng hóa tại các cảng thường phức tạp và mất nhiều thời gian so với các loại vận tải hàng hóa khác.

VTB đóng vai trò quan trọng, thể hiện ở các khía cạnh sau: (1) thúc đẩy thương mại quốc tế, giúp lưu thông hàng hóa giữa các quốc gia thuận tiện và hiệu quả, từ đó tạo ra các cơ hội kinh doanh và đóng góp cho tăng trưởng kinh tế toàn cầu. (2) Thay đổi cơ cấu hàng hóa và thị trường: nhờ chi phí thấp, năng lực vận tải hàng hóa cao và đa dạng, VTB tạo điều kiện đa dạng hóa các chủng loại mặt hàng trong giao thương quốc tế, từ hàng lỏng, hàng khô, nhất là hàng có khối lượng lớn như các loại khoáng sản. (3) Cải thiện cán cân thanh toán quốc tế: thu chi ngoại tệ liên quan đến VTB giúp cân bằng cán cân thanh toán

quốc tế vì chi phí cho loại hình vận tải này chiếm tỷ trọng lớn trong giá thành hàng hóa. (4) Góp phần quan trọng để đảm bảo an ninh và quốc phòng của một quốc gia.

1.1.2.2. Khái niệm năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển quốc gia

NLCT ngành VTB quốc gia là khả năng của một quốc gia trong việc phát triển, duy trì, và tối ưu hóa các lĩnh vực liên quan đến VTB, bao gồm hệ thống cảng biển, hệ thống tàu thuyền,...cùng các dịch vụ hỗ trợ khác. Nói cách khác, NLCT ngành VTB quốc gia phản ánh khả năng của quốc gia đó trong việc cung cấp các dịch vụ VTB an toàn, hiệu quả với giá cả cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Như vậy, NLCT ngành vận tải biển quốc gia cũng chính là tổng thể NLCT của các doanh nghiệp trong nước hoạt động trong ngành VTB. NLCT này được hình thành từ các yếu tố sau: (1) các yếu tố nguồn lực cơ bản cấu thành ngành VTB, như nhân lực, cơ sở vật chất, công nghệ... (2) các yếu tố lợi thế của các doanh nghiệp thuộc ngành VTB như kỹ thuật, nhân sự có kinh nghiệm và trình độ cao, (3) các yếu tố NLCT hiển thị như quy mô, chất lượng, tính chuyên nghiệp, uy tín,... (4) các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ngành VTB quốc gia, như môi trường hoạt động trong nước, môi trường cạnh tranh quốc tế,...

Bên cạnh đó, để đánh giá NLCT ngành VTB quốc gia, cần căn cứ vào một số điều kiện sau: *Thứ nhất*, hạ tầng biển, bao gồm cảng biển, đường biển, và các cơ sở hậu cần có liên quan. Trong đó, cảng biển phải đủ hiện đại và đủ khả năng xử lý hàng hóa một cách hiệu quả, và cung cấp các dịch vụ hậu cần chất lượng cao. *Thứ hai*, hệ thống VTB, bao gồm tàu biển, thuyền và các phương tiện biển khác. *Thứ ba*, nguồn nhân lực chuyên nghiệp, bao gồm thủy thủ, kỹ thuật viên biển, quản lý cảng biển, và những cá nhân làm việc trong lĩnh vực hậu cần và quản lý tàu biển. *Thứ tư*, thương mại và quan hệ quốc tế, trong đó quốc gia càng tham gia nhiều vào các hiệp định thương mại quốc tế và duy trì tốt mối quan hệ với các quốc tế khác càng tạo ra nhiều cơ hội kinh doanh và thương mại VTB.

1.1.2.3. Vai trò và sự cần thiết nâng cao năng lực cạnh tranh ngành vận tải biển quốc gia

Phát triển ngành VTB và phát triển kinh tế quốc gia có mối quan hệ chặt chẽ với nhau vì vận tải nói chung và ngành VTB nói riêng là phương tiện kết nối nền sản xuất của một quốc gia, cả trong nội bộ và với thế giới bên ngoài. Ngành VTB quốc gia có NLCT cao sẽ tạo cơ hội kinh doanh cho doanh nghiệp trong nước và thu hút vốn FDI. Nhờ thế, hệ thống cảng biển, tàu biển và hậu cần quốc gia có động lực phát triển, tạo công ăn việc làm cho người dân. Bên cạnh đó, NLCT cao trong ngành VTB giúp quốc gia tăng cường thương mại quốc tế bởi khi cung cấp dịch vụ VTB nhanh chóng, hiệu quả, hàng hóa sẽ lưu thông dễ dàng và thuận tiện giữa các tỉnh thành trong quốc gia, giữa các quốc gia với nhau, thúc đẩy hoạt động XNK hàng hóa. Không chỉ đảm bảo an toàn và bảo vệ môi trường, NLCT của ngành VTB còn đóng vai trò quan trọng trong an ninh và quốc phòng. Cụ thể, hoạt động quản lý rủi ro và tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế về bảo vệ môi trường biển rất quan trọng để duy trì uy tín và đảm bảo an toàn cho tất cả các bên tham gia. Đồng thời, việc kiểm soát quá trình lưu thông các hàng hóa quan trọng và quân sự trên biển, nếu ngành VTB không có NLCT cao sẽ khó có thể đảm bảo an ninh quốc phòng của quốc gia.

Vì thế, nâng cao NLCT ngành VTB quốc gia là vô cùng cần thiết bởi cạnh tranh là một đặc trưng cơ bản của nền kinh tế thị trường, là xu thế tất yếu trong môi trường hội nhập và cạnh tranh toàn cầu gay gắt như hiện nay. Không thể phủ nhận rằng trong nền kinh tế thị trường, cạnh tranh là một điều kiện, đồng thời là động lực thúc đẩy hoạt động SXKD. Sản xuất hàng hóa dịch vụ càng phát triển, số lượng hàng hóa càng nhiều và lượng nhà cung cấp càng đông thì tình trạng cạnh tranh càng khốc liệt, và ngành VTB cũng không ngoại lệ. Vì thế, muốn tồn tại và phát triển, ngành VTB quốc gia cần nâng cao NLCT của mình để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng bằng cách phát huy mọi nguồn lực, tạo ra các sản phẩm, dịch vụ khác biệt so với đối thủ cạnh tranh.

1.1.3. Khái niệm về năng lực cạnh tranh của đội tàu vận tải biển quốc gia

1.1.3.1. Khái niệm đội tàu biển quốc gia

Tàu biển là một phương tiện vận tải thủy lớn, được thiết kế để đi qua các đại dương và các đường thủy sâu khác. Tàu biển được phân biệt với thuyền dựa trên kích thước, thiết kế, khả năng chở hàng và mục đích sử dụng. Cụ thể, tàu biển thường có kích thước lớn hơn và được trang bị các thiết bị cứu sinh, thiết bị điều khiển, và các hệ thống cần thiết cho cuộc sống và công việc trên biển trong thời gian dài. Chức năng của tàu biển có thể bao gồm VCHH, hỗ trợ du lịch, tham gia vào hoạt động nghiên cứu khoa học, cũng như thực hiện các nhiệm vụ quân sự hoặc an ninh.

Tại Việt Nam, theo Điều 13, Bộ luật Hàng hải số 95/2015/QH13 của Quốc hội, có hiệu lực từ ngày 01/07/2017, “*Tàu biển là phương tiện nổi di động chuyên dùng hoạt động trên biển. Tàu biển quy định trong Bộ luật này không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi*”. Điều 14 cụ thể hóa: “*Tàu biển Việt Nam là tàu biển đã được đăng ký vào Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam hoặc đã được cơ quan đại diện của Việt Nam ở nước ngoài cấp giấy phép tạm thời mang cờ quốc tịch Việt Nam. Tàu biển Việt Nam có quyền và nghĩa vụ mang cờ quốc tịch Việt Nam. Chỉ có tàu biển Việt Nam mới được mang cờ quốc tịch Việt Nam*”. Đây cũng là định nghĩa tàu biển được chọn sử dụng xuyên suốt trong luận án này.

Đội tàu biển, theo từ điển Collin, “*là tập hợp các tàu biển hoạt động cùng nhau*” hoặc dưới sự điều phối của một tổ chức hoặc một quốc gia cụ thể. ĐTB có thể bao gồm các tàu chở hàng, tàu du lịch, tàu cá, tàu quân sự, hay các loại tàu khác nhau dùng cho các mục đích cụ thể. Các tàu trong đội thường hoạt động cùng nhau để thực hiện các nhiệm vụ như VCHH, bảo vệ biển, tham gia vào các hoạt động quân sự, hoặc các công việc khác trên biển. Phối hợp giữa các tàu trong đội tàu thường được thực hiện để đảm bảo hiệu quả và an toàn trong quá trình hoạt động.

Đội tàu VTB là tập hợp tất cả các tàu biển làm nhiệm vụ chuyên chở hàng hóa mà một DNVTB hoặc một quốc gia sở hữu, vận hành, hoặc sử dụng để thực hiện hoạt động vận tải trên biển. Đội tàu VTB bao gồm tàu chở hàng, tàu container, tàu chở dầu, chở khí,...và tất cả các loại tàu biển khác. Đội tàu VTB rất đa dạng về kích thước, loại hình, và năng lực vận tải để phục vụ nhu cầu VCHH đa dạng trên biển. Do đội tàu VTB là tập hợp

của các tàu biển nên trong nghiên cứu này, sử dụng thống nhất thuật ngữ ĐTB chính là đội tàu VTB. Các doanh nghiệp, quốc gia sở hữu ĐTB hùng mạnh rất có lợi thế cạnh tranh trong lĩnh vực VTB quốc tế.

Đội tàu biển quốc gia gồm toàn bộ các tàu biển mang quốc tịch của một quốc gia nhất định. Ví dụ, ĐTBVN bao gồm tất cả các tàu treo cờ Việt Nam. Theo định nghĩa đã được đề cập trước đó về đội tàu VTB, trong nghiên cứu này, ĐTB được xem là tập hợp các tàu biển thuộc quyền sở hữu và quản lý của một quốc gia, được vận hành nhằm thực hiện các hoạt động vận tải hàng hóa trên biển. Đây là bộ phận then chốt trong cấu trúc ngành công nghiệp vận tải biển của một quốc gia, đóng vai trò thiết yếu trong việc hỗ trợ phát triển kinh tế và thúc đẩy thương mại quốc gia.

ĐTBQG thường bao gồm đa dạng các loại tàu với nhiều quy mô và tải trọng khác nhau, nhằm phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa đường biển trong nước và quốc tế. Nhờ vậy, một đội tàu có quy mô lớn và chất lượng cao không chỉ tạo ra lợi thế cạnh tranh trong lĩnh vực vận tải biển toàn cầu, mà còn góp phần bảo đảm an ninh quốc gia, mở rộng cơ hội việc làm và thúc đẩy tăng trưởng kinh tế bền vững.

Tàu biển và ĐTB có thể được phân loại theo nhiều cách khác nhau. Theo loại hàng hoá vận chuyển, có (i) tàu chở dầu, được thiết kế đặc biệt để vận chuyển dầu và các sản phẩm dầu hỏa; (ii) tàu container, chuyên chở hàng hóa bằng container theo tiêu chuẩn quốc tế; (iii) tàu hàng rời, chở hàng hóa không đóng gói hoặc hàng rời như nguyên liệu xây dựng, gỗ, và các loại hàng hóa khác. Theo phương thức VTB, có thể chia ra đội tàu thành các loại hình sau: (1) phương thức thuê tàu chợ, hay còn gọi là lưu cước tàu chợ, là quá trình mà chủ hàng, hoặc thông qua người môi giới của mình yêu cầu chủ sở hữu tàu cung cấp một phần của chiếc tàu để VCHH từ một cảng xuất phát đến một cảng đích khác; (2) phương thức thuê tàu chuyến là hình thức thuê trong đó chủ hàng liên hệ với chủ tàu hoặc người đại diện của chủ tàu thuê lại toàn bộ con tàu để chở hàng hóa từ (những) cảng xếp đến (những) cảng dỡ theo yêu cầu của chủ tàu; (3) thuê tàu định hạn, hay còn gọi là thuê tàu theo thời hạn là hình thức thuê mà chủ tàu cho thuê toàn bộ con tàu, có thể bao gồm hoặc không bao gồm tập thể thủy thủ đoàn để chuyên chở hàng hóa trong một khoảng thời gian nhất định. Theo hình thức thuê này, bên cạnh tiền thuê tàu, người thuê còn phải trả toàn bộ chi phí hoạt động của con tàu trong suốt thời gian thuê.

1.1.3.2. Khái niệm và vai trò của năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia

NLCT của ĐTB phản ánh năng lực của một quốc gia trong tổ chức, quản lý và phát triển đội tàu biển nhằm cạnh tranh hiệu quả với các đội tàu của các nước khác trên thị trường quốc tế. Điều này được thể hiện thông qua khả năng duy trì, mở rộng quy mô đội tàu, nâng cao hiệu quả khai thác, tuân thủ các tiêu chuẩn quốc gia và quốc tế, đồng thời xây dựng quan hệ hợp tác bền vững với các đối tác toàn cầu.

Có thể khẳng định rằng, NLCT của ĐTB đóng vai trò quyết định trong việc nâng cao vị thế quốc gia trong lĩnh vực cung cấp dịch vụ VTB, thông qua các yếu tố như tốc độ

vận tải, giá thành hợp lý, chất lượng ổn định và khả năng hấp dẫn khách hàng quốc tế. Để đạt được điều này, quốc gia cần chú trọng vào việc tối ưu hóa hiệu quả vận hành đội tàu, khai thác tài nguyên biển bền vững, bảo vệ môi trường biển và chủ động tham gia vào các FTA có liên quan đến VTB. Việc đồng thời nâng cao NLCT của ĐTB giữa các quốc gia sẽ góp phần định hình xu hướng thương mại toàn cầu, thúc đẩy phát triển kinh tế và tăng cường đảm bảo an ninh trên biển.

NLCT của ĐTB còn giữ vai trò thiết yếu trong nhiều mặt khác nhau. Trước hết, NLCT của ĐTB thúc đẩy hoạt động thương mại trong nước và tăng cường hội nhập vào thương mại quốc tế thông qua việc cung cấp các dịch vụ VTB hiệu quả, tin cậy. Nhờ đó, quốc gia có cơ hội tham gia sâu vào mạng lưới chuỗi cung ứng toàn cầu, phát triển mạnh mẽ hoạt động XNK, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp trong nước mở rộng hoạt động kinh doanh ra thị trường quốc tế. Hệ quả tích cực là sự gia tăng nhu cầu lao động trong các lĩnh vực như vận tải biển, bảo trì tàu, quản lý cảng,... góp phần quan trọng vào tăng trưởng kinh tế bền vững. Bên cạnh đó, NLCT của ĐTB còn góp phần định hình cấu trúc thương mại toàn cầu, mở rộng hợp tác quốc tế và nâng cao vị thế quốc gia trong các diễn đàn thương mại quốc tế.

1.2. Lý luận cơ sở về năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia

1.2.1. Các lý thuyết nền về năng lực cạnh tranh ngành của quốc gia

Luận án triển khai nghiên cứu và phát triển nội dung dựa trên các lý thuyết nền sau:

Lý thuyết lợi thế tuyệt đối (absolute advantage theory) của Smith (1776) đưa ra những phân tích sâu sắc, trong bối cảnh thế kỷ 18, về NLCT quốc gia và NLCT của các ngành công nghiệp của một quốc gia. Theo Smith, một quốc gia nên tập trung vào sản xuất hàng hóa mà quốc gia đó có lợi thế tuyệt đối về chi phí, nhấn mạnh tầm quan trọng của chuyên môn hóa trong các ngành cụ thể để nâng cao hiệu quả và thúc đẩy lợi ích thương mại lẫn nhau. Lý thuyết này không chỉ đề cập đến việc theo đuổi hiệu quả mà còn giải thích động lực cạnh tranh giữa các ngành công nghiệp trong bối cảnh toàn cầu hóa.

Khái niệm lợi thế tuyệt đối cho thấy một quốc gia có thể vượt trội hơn các quốc gia khác trong một số ngành nhất định nhờ các yếu tố như lực lượng lao động có tay nghề cao, khả năng tiếp cận tài nguyên thiên nhiên, công nghệ tiên tiến hoặc các lợi thế về chi phí khác. NLCT ngành này phát sinh từ việc phân bổ nguồn lực hiệu quả, giảm chi phí và cuối cùng góp phần tạo nên sự giàu có và thịnh vượng của quốc gia. Lý thuyết của Smith ngụ ý rằng bằng cách chuyên môn hóa sản xuất hàng hóa ở các ngành có thế mạnh, các quốc gia có thể tăng năng suất, dẫn đến tăng sản lượng, tăng trưởng kinh tế và thịnh vượng chung. Lý thuyết phục vụ như một khái niệm cơ bản để hiểu làm thế nào các ngành công nghiệp trong một quốc gia có thể cạnh tranh hiệu quả trên thị trường toàn cầu.

Lý thuyết lợi thế tương đối (comparative advantage theory) của Ricardo (1817) đề cập đến khía cạnh quan trọng của NLCT quốc gia và NLCT của các ngành công nghiệp của một quốc gia. Lý thuyết này không chỉ khắc phục hạn chế trong lý thuyết lợi thế tuyệt đối

của Smith mà còn làm sáng tỏ động lực cạnh tranh và lý do đằng sau NLCT ngành trong một quốc gia. Lý thuyết về lợi thế tương đối của Ricardo khẳng định rằng ngay cả khi một quốc gia nắm giữ lợi thế tuyệt đối trong việc sản xuất tất cả hàng hóa khi so sánh với quốc gia khác thì vẫn có những lý do thuyết phục để tham gia vào thương mại cùng có lợi.

Lý thuyết này cung cấp sự hiểu biết sâu sắc hơn về cách các ngành công nghiệp trong một quốc gia có thể cạnh tranh hiệu quả. Mô hình của Ricardo chứng minh rằng các quốc gia nên chuyên môn hóa sản xuất những mặt hàng mà các ngành của họ có lợi thế so sánh lớn nhất. Điều này có nghĩa là tập trung vào những hàng hóa có thể được sản xuất với chi phí cơ hội thấp hơn so với các đối tác thương mại, ngay cả khi quốc gia đó không phải là nhà sản xuất hiệu quả nhất về mặt hàng cụ thể đó xét về mặt tuyệt đối. Điểm nhấn ở cấp ngành là hiệu quả tương đối, chứ không phải hiệu quả tuyệt đối, quyết định tiềm năng thương mại và lợi thế cạnh tranh.

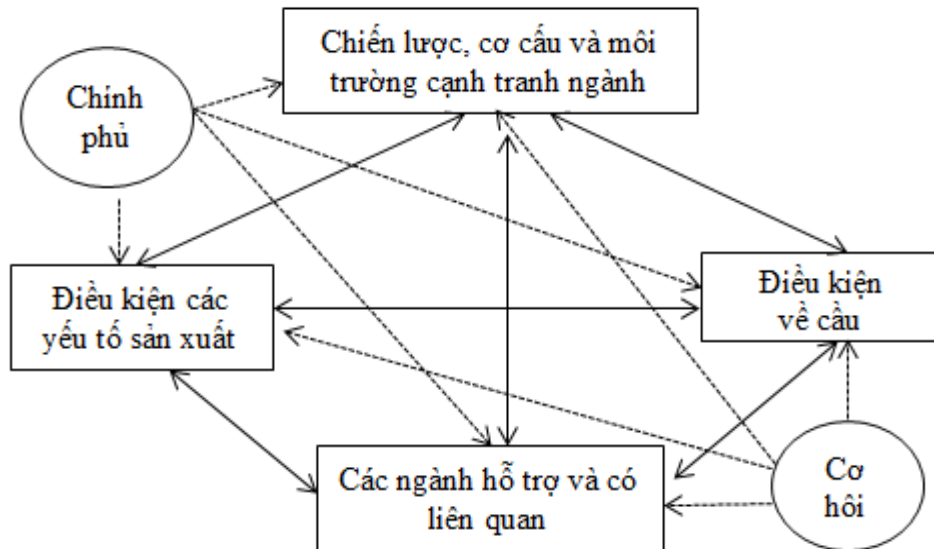
Về NLCT ngành, lý thuyết của Ricardo ngụ ý rằng một quốc gia nên xác định và nuôi dưỡng những ngành mà quốc gia đó có thể vượt trội so với các đối tác thương mại của mình. Lợi thế tương đối này có thể dựa trên các yếu tố như kỹ năng lao động, công nghệ hoặc nguồn tài nguyên. Khi các quốc gia tập trung vào lợi thế so sánh của mình, NLCT của các ngành trong quốc gia đó có thể được nâng cao đáng kể trên thị trường toàn cầu.

Lý thuyết chi phí so sánh (Comparative cost theory) được xây dựng dựa trên các nguyên tắc lợi thế so sánh, đi sâu hơn vào sự phức tạp của thương mại quốc tế, làm sáng tỏ động lực của NLCT quốc gia và NLCT của các ngành công nghiệp của một quốc gia (Ricardo, 1817; Krugman, 1980). Khái niệm cốt lõi của lý thuyết chi phí tương đối xoay quanh tầm quan trọng của chênh lệch chi phí giữa các ngành trong việc hình thành các mô hình thương mại quốc tế. Bằng cách chuyên môn hóa sản xuất hàng hóa với chi phí cơ hội thấp nhất, các ngành công nghiệp trong một quốc gia có thể tối ưu hóa việc phân bổ nguồn lực. Điều này hỗ trợ nâng cao hiệu quả kinh tế cấp ngành và thúc đẩy các mối quan hệ thương mại cùng có lợi.

Về NLCT ngành, lý thuyết chi phí tương đối nhấn mạnh tầm quan trọng của chênh lệch chi phí và chi phí cơ hội trong từng lĩnh vực sản xuất. Nó nhấn mạnh rằng việc tham gia thành công vào thị trường toàn cầu không chỉ phụ thuộc vào lợi thế mà các ngành của một quốc gia sở hữu mà còn phụ thuộc vào khả năng quản lý chi phí hiệu quả. Hơn nữa, lý thuyết chi phí tương đối mở rộng khả năng áp dụng lợi ích thương mại cho nhiều ngành và quốc gia hơn. Lý thuyết chỉ ra rằng ngay cả những ngành có năng suất thấp hơn cũng có thể tìm được vị trí trên thị trường toàn cầu bằng cách tận dụng cơ cấu chi phí độc đáo của mình, nhấn mạnh rằng NLCT ngành không chỉ được xác định bởi năng suất tuyệt đối mà còn bởi hiệu quả chi phí tương đối của sản xuất.

Lý thuyết mô hình kim cương (Diamond Model) của Porter (1990): Mô hình Kim cương của Michael Porter là một khung lý thuyết toàn diện làm rõ sự phức tạp của lợi thế cạnh tranh cấp ngành trong một quốc gia trên thị trường toàn cầu. Mô hình này nổi bật ở

cách tiếp cận toàn diện, có tính đến các yếu tố ảnh hưởng chung đến NLCT của ngành công nghiệp trong một quốc gia và của một quốc gia trên thị trường quốc tế.



Hình 1.1: Mô hình kim cương của Michael Porter

Nguồn: Porter (1990)

Bốn yếu tố chính quyết định trọng tâm của mô hình là: các điều kiện về yếu tố, bao gồm các nguồn lực của quốc gia như lao động có tay nghề và CSHT; điều kiện nhu cầu, liên quan đến bản chất của nhu cầu thị trường nội địa đối với sản phẩm hoặc dịch vụ của ngành; các ngành CNHT và liên quan, trong đó nêu bật sự hiện diện hay vắng mặt của các ngành cung cấp và các ngành liên quan có NLCT quốc tế; và chiến lược, cơ cấu và sự cạnh tranh của doanh nghiệp, mô tả các điều kiện trong nước chi phối cách thành lập, tổ chức và quản lý các doanh nghiệp cũng như bản chất của sự cạnh tranh trong nước.

Ngoài bốn yếu tố chính, mô hình Kim cương cũng nhấn mạnh vai trò của chính phủ và các sự kiện ngẫu nhiên như các yếu tố hỗ trợ. Những yếu tố này tương tác với nhau để định hình sự thành công của một quốc gia trong các ngành công nghiệp cụ thể, phản ánh sự kết hợp phức tạp giữa các yếu tố kinh tế vi mô và vĩ mô trong việc nâng cao NLCT ngành trên thị trường toàn cầu.

Lý thuyết nguồn lực (resource-based theory) nhấn mạnh vào vai trò quan trọng của các nguồn lực và khả năng của một doanh nghiệp trong việc đạt được và duy trì lợi thế cạnh tranh (Barney, 1991). Năng lực cốt lõi, khái niệm trọng tâm trong lý thuyết này, thể hiện sự kết hợp đặc biệt giữa các nguồn lực và khả năng mang lại cho doanh nghiệp lợi thế cạnh tranh (Prahalad và Hamel, 1990). Việc sử dụng thành thạo những khả năng này giúp doanh nghiệp sản xuất hàng hóa và dịch vụ hiệu quả và sáng tạo hơn so với các đối thủ.

Mặc dù chủ yếu tập trung vào cấp độ doanh nghiệp, lý thuyết này có ý nghĩa rộng hơn đối với NLCT ngành của một quốc gia khi nhấn mạnh tầm quan trọng của các yếu tố nội bộ và quản lý chiến lược trong việc thiết lập và duy trì vị thế cạnh tranh. Trong bối

cảnh này, rõ ràng là NLCT một ngành công nghiệp của quốc gia bắt nguồn từ việc tích lũy và triển khai hiệu quả các nguồn lực và năng lực đó, góp phần tạo nên lợi thế cạnh tranh của các ngành đó trên trường toàn cầu.

Trong số các lý thuyết liệt kê ở trên, Lý thuyết mô hình kim cương (Diamond Model) của Porter (1990), và Lý thuyết nguồn lực (resource-based theory) là hai lý thuyết phù hợp hơn cả để áp dụng phân tích NLCT của ĐTB quốc gia Việt Nam. Cụ thể, Lý thuyết mô hình kim cương của Porter giúp đánh giá các yếu tố môi trường bên ngoài, bao gồm các yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất, Các yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường dịch vụ VTB, Các yếu tố thuộc ngành CNHT và liên quan, Các yếu tố tạo lợi thế của các DNVTB, Các yếu tố cơ hội phát triển kinh tế và quốc tế, và Các yếu tố QLNN đối với VTB. Từ đó đưa ra cái nhìn tổng quan, toàn diện về các yếu tố có tác động đến NLCT của ĐTBVN trong bối cảnh hội nhập toàn cầu. Bên cạnh đó, Lý thuyết nguồn lực lại giúp phân tích các yếu tố nội tại của doanh nghiệp có ảnh hưởng đến NLCT, bao gồm nguồn lực hữu hình (số lượng tàu biển, tải trọng, nhân lực, trang thiết bị,...), nguồn lực vô hình (kinh nghiệm, danh tiếng, khả năng quản lý, chiến lược phát triển,...), và năng lực cốt lõi (khả năng ứng dụng công nghệ, tối ưu hoá đội tàu,...). Kết hợp hai lý thuyết trên, luận án có thể vừa phân tích các yếu tố môi trường bên ngoài, vừa phân tích các yếu tố nội tại của doanh nghiệp/ngành để có bức tranh toàn cảnh về NLCT của ĐTB quốc gia.

1.2.2. Các yếu tố cấu thành năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia

Các yếu tố tạo nên NLCT của ĐTB có quan hệ mật thiết với các đặc trưng kỹ thuật và thông số vận hành của ĐTBQG, bao gồm các yếu tố chính sau:

Chất lượng tàu biển được xem là yếu tố nền tảng trong quá trình đánh giá NLCT của ĐTB, đồng thời giữ vai trò quyết định trong việc xác lập mức độ cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia (Arslan và Papageorgiou, 2017). Nội dung này bao gồm nhiều nội hàm, có thể kể đến:

Chất lượng tàu: Chất lượng tàu là yếu tố cốt lõi góp phần hình thành NLCT của ĐTBQG, có tác động trực tiếp đến hiệu quả khai thác, mức độ an toàn cũng như uy tín của dịch vụ VTB. Các tàu biển hiện đại thường sở hữu công nghệ tiên tiến và hệ thống máy móc hiện đại, từ đó giúp tối ưu hiệu suất hoạt động. Nhờ vậy, thời gian vận chuyển được rút ngắn, mức tiêu thụ nhiên liệu giảm, chi phí bảo trì và sửa chữa cũng được tiết kiệm đáng kể - tất cả đều góp phần nâng cao khả năng cạnh tranh về giá của dịch vụ VTB trên thị trường.

Công nghệ tàu là yếu tố nền tảng có ảnh hưởng trực tiếp đến NLCT của ĐTB (Arslan và Papageorgiou, 2017; Tadros và cộng sự, 2023). Mức độ hiện đại và tiêu chuẩn công nghệ được tích hợp vào đội tàu là một trong những nhân tố quyết định khả năng cạnh tranh của ĐTB trên phạm vi quốc tế. Những tiến bộ trong công nghệ kỹ thuật đã góp phần nâng cao năng lực vận tải, cho phép đội tàu đáp ứng linh hoạt các yêu cầu đặc biệt trong vận chuyển hàng hóa – ví dụ như các dòng tàu được thiết kế chuyên biệt để

phục vụ cho hàng hóa có kích cỡ và cấu trúc không phổ thông. Bên cạnh đó, việc ứng dụng thành tựu công nghệ thông tin cho phép thu thập, xử lý và truyền tải dữ liệu hoạt động một cách nhanh chóng và chính xác, từ đó hỗ trợ quản lý và khai thác hiệu quả đội tàu, tối ưu công suất vận hành, tiết kiệm chi phí, nâng cao hiệu quả kinh doanh tổng thể (Tadros và cộng sự, 2023). Càng áp dụng công nghệ hiện đại, hiệu quả vận hành càng cao, chi phí được kiểm soát tốt hơn và lợi thế cạnh tranh của ĐTB càng được củng cố. Đồng thời, công nghệ mới cũng góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải biển, giúp khẳng định thương hiệu của đội tàu, nâng cao vị thế cạnh tranh với các ĐTB nước ngoài và mở rộng tiềm năng phát triển (Arslan và Papageorgiou, 2017).

Thiết bị xử lý hàng hóa: Đội tàu vận tải có NLCT thường đầu tư vào các thiết bị xử lý hàng hóa hiện đại như hệ thống cần cẩu, băng chuyền tự động và công nghệ bốc/dỡ tiên tiến. Những thiết bị này giúp quá trình xếp dỡ hàng hóa diễn ra nhanh chóng, hiệu quả, rút ngắn thời gian tàu lưu tại cảng. Tốc độ và sự an toàn trong xử lý hàng hóa là một tiêu chí then chốt trong việc nâng cao NLCT, bởi nó ảnh hưởng trực tiếp đến năng suất hoạt động của đội tàu cũng như mức độ hài lòng của khách hàng.

Hệ thống thông tin liên lạc: Tích hợp các hệ thống thông tin và liên lạc tiên tiến là yếu tố thiết yếu đối với một đội tàu vận tải có NLCT cao. Các hệ thống này không chỉ giúp theo dõi vị trí và tình trạng hàng hóa theo thời gian thực mà còn tăng cường kết nối giữa tàu và bờ, đồng thời hỗ trợ điều phối hậu cần một cách hiệu quả. Việc ứng dụng ICT giúp hợp lý hóa quy trình vận hành và cung cấp dữ liệu chính xác để đưa ra các quyết định kịp thời – điều rất quan trọng trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng gay gắt của ngành VTB hiện nay.

Công nghệ an toàn và bảo mật: An toàn và an ninh là điều tối quan trọng trong vận tải hàng hải, đòi hỏi đội tàu phải tuân thủ các tiêu chuẩn an toàn nghiêm ngặt, bao gồm Bộ luật Quản lý An toàn Quốc tế và Bộ luật An ninh Tàu và Bến cảng Quốc tế. Các đội tàu cạnh tranh đầu tư vào các công nghệ an toàn và an ninh tiên tiến, bao gồm hệ thống radar tiên tiến, thiết bị giám sát và các biện pháp an ninh mạng. Những công nghệ này không chỉ bảo vệ tàu, hàng hóa và thủy thủ đoàn mà còn tạo niềm tin cho khách hàng và cơ quan QLNN.

Công nghệ môi trường: Tính bền vững và trách nhiệm với môi trường ngày càng quan trọng trong ngành hàng hải. Đảm bảo tuân thủ các quy định về môi trường như sử dụng nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh thấp, hệ thống quản lý nước dằn và công nghệ giám phát thải, góp phần mang lại danh tiếng tích cực và giảm thiểu rủi ro hoạt động. Điều này giúp ĐTBQG dễ dàng tiếp cận và tham gia vào các thị trường VTB toàn cầu, tạo điều kiện thuận lợi cho việc ký kết các hợp đồng vận tải lớn và dài hạn, từ đó gia tăng sức mạnh cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Năng lực vận tải của ĐTB là một trong những yếu tố then chốt tác động đến quyết định lựa chọn hãng vận tải của khách hàng. Nhiều nghiên cứu đã đồng thuận rằng khả năng

VCHH chính là nền tảng tạo nên lợi thế cạnh tranh quốc tế cho ĐTB (Çetin và cộng sự, 2018). Khi đội tàu sở hữu năng lực vận tải lớn, họ có thể vận chuyển khối lượng hàng hóa nhiều hơn, từ đó đáp ứng được các yêu cầu vận chuyển đa dạng, đặc biệt là các đơn hàng quốc tế có quy mô lớn và giá trị cao. Ngược lại, nếu năng lực vận tải bị hạn chế, đội tàu sẽ gặp khó khăn trong việc tiếp nhận các hợp đồng lớn, dẫn đến việc phải từ chối những cơ hội kinh doanh tiềm năng do không thể đáp ứng được nhu cầu vận chuyển của khách hàng.

Bên cạnh đó, khi sở hữu năng lực vận tải lớn, ĐTB còn có thể tận dụng được lợi thế kinh tế theo quy mô, góp phần vào việc tối ưu hóa chi phí vận hành, từ đó tạo điều kiện để hạ giá cước vận tải và gia tăng NLCT quốc tế. Năng lực vận tải của ĐTB được thể hiện thông qua quy mô về số lượng tàu và tổng tải trọng (DWT), đồng thời còn bao gồm cả mức độ linh hoạt và khả năng thích ứng của đội tàu trong việc chuyên chở nhiều loại hàng hóa khác nhau, đáp ứng nhiều hình thức VTB, cũng như khả năng tiếp cận và khai thác hiệu quả mạng lưới cảng biển (Gordon và cộng sự, 2005). Cụ thể:

Số lượng và tải trọng của ĐTB là hai yếu tố then chốt góp phần nâng cao khả năng phục vụ nhu cầu VTB. Khi đội tàu có quy mô lớn về số lượng, đồng nghĩa với việc có nhiều phương tiện sẵn sàng tham gia VCHH, từ đó giảm thiểu tình trạng quá tải và rút ngắn thời gian chờ tại cảng. Điều này không chỉ giúp nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu mà còn đảm bảo tiến độ thực hiện các hợp đồng vận tải, qua đó gia tăng uy tín và củng cố niềm tin của khách hàng đối với dịch vụ VTB. Ngoài số lượng, tải trọng của tàu cũng đóng vai trò quan trọng vì nó quyết định khối lượng hàng hóa có thể chuyên chở trong mỗi chuyến. Những tàu có tải trọng lớn cho phép vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn và đa dạng hơn, qua đó tiết kiệm chi phí vận hành tính trên mỗi đơn vị hàng hóa. Một ĐTB sở hữu đội tàu với số lượng lớn và tải trọng cao sẽ có NLCT vượt trội trên thị trường quốc tế. Những quốc gia có đội tàu hiện đại, đủ mạnh về năng lực chuyên chở thường có ưu thế trong việc giành được các hợp đồng vận tải quốc tế, từ đó thúc đẩy hoạt động XNK và đóng góp vào tăng trưởng kinh tế nói chung. Điều này không chỉ mang lại lợi ích trực tiếp cho ngành VTB, mà còn tạo động lực cho sự phát triển toàn diện của nền kinh tế quốc gia.

Tính linh hoạt: Đội tàu vận chuyển cạnh tranh được trang bị để xử lý nhiều loại hàng hóa, bao gồm hàng rời, hàng dầu và hàng container (Tran và Haasis, 2015). Tính linh hoạt trong xử lý hàng hóa là điều cần thiết vì nó cho phép đội tàu thích ứng với nhu cầu thay đổi của thị trường và đưa ra các giải pháp phù hợp cho khách hàng. Các tàu và thiết bị chuyên dụng thường là một phần tài sản của đội tàu để quản lý hiệu quả các loại hàng hóa khác nhau. Đối với hàng rời, NLCT của đội tàu phụ thuộc vào hiệu quả trong việc xếp dỡ. Tàu chở hàng rời được thiết kế để vận chuyển nhanh chóng và tiết kiệm chi phí các mặt hàng như ngũ cốc, quặng và than đá. Vận chuyển hàng rời hiệu quả là rất quan trọng đối với các ngành công nghiệp phụ thuộc vào việc cung cấp nguyên liệu thô kịp thời.

VCHH dầu và chất lỏng đòi hỏi mức độ an toàn và chuyên môn cao. Các đội tàu cạnh tranh đầu tư vào công nghệ tiên tiến, các quy trình an toàn và tàu chở dầu chuyên

dụng để đảm bảo vận chuyển các sản phẩm dầu và chất lỏng an toàn và có trách nhiệm với môi trường. Việc tuân thủ các quy định quốc tế, chẳng hạn như Công ước MARPOL, Công ước SOLAS - An toàn sinh mạng trên biển và Bộ luật ISPS - An ninh tàu và bến cảng quốc tế. Ngoài ra, hàng hóa trong container là một bộ phận quan trọng của thương mại toàn cầu. Đội tàu vận chuyển cạnh tranh vượt trội trong VCHH container bằng cách cung cấp các dịch vụ bốc xếp hiệu quả, giao hàng kịp thời cũng như khả năng theo dõi và giám sát tiên tiến. Đầu tư vào tàu container, bến container và kết nối vận tải đa phương thức giúp nâng cao NLCT của các doanh nghiệp này. Đồng thời cần tích hợp vận tải đa phương thức. Khả năng tích hợp liền mạch với các phương thức vận tải khác, chẳng hạn như đường sắt và đường bộ, là yếu tố then chốt của NLCT. Đội tàu vận chuyển cung cấp các giải pháp hậu cần tận nơi, kết hợp VTB với vận tải nội địa, mang lại giá trị gia tăng cho khách hàng và mở rộng phạm vi tiếp cận thị trường.

Khả năng tiếp cận: NLCT cũng phụ thuộc vào khả năng tiếp cận nhiều cảng, tuyến đường vận chuyển và kết nối vận tải đa phương thức giúp tăng khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải đa dạng của đội tàu một cách hiệu quả. Một mạng lưới kết nối toàn cầu mạnh mẽ giúp các tàu biển có thể tiếp cận nhiều cảng biển quốc tế, mở rộng phạm vi hoạt động và tăng cường khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải của khách hàng trên toàn thế giới. Điều này không chỉ tạo ra sự linh hoạt trong việc lựa chọn tuyến đường vận chuyển mà còn giảm thiểu thời gian chờ đợi và tối ưu hóa lộ trình, từ đó nâng cao hiệu quả vận hành và tiết kiệm chi phí. Mức độ kết nối toàn cầu giúp ĐTBQG tiếp cận các nguồn lực và dịch vụ hỗ trợ quan trọng như bảo dưỡng, sửa chữa, cung ứng nhiên liệu và nhân lực có kỹ năng cao tại các cảng quốc tế. Sự tiếp cận này đảm bảo tàu biển luôn trong tình trạng hoạt động tốt nhất, giảm thiểu rủi ro về sự cố kỹ thuật và nâng cao độ tin cậy của dịch vụ VTB. Đồng thời, việc duy trì mối quan hệ hợp tác với các cảng biển và các nhà cung cấp dịch vụ quốc tế cũng góp phần nâng cao uy tín và hình ảnh của ĐTBQG trên thị trường thế giới.

Chất lượng VTB là một trong những yếu tố then chốt quyết định sức cạnh tranh của ĐTBQG. Yếu tố này bao gồm nhiều mặt khác nhau, ảnh hưởng trực tiếp đến năng lực thực thi và uy tín của đội tàu trong việc thỏa mãn yêu cầu VTB. Về cơ bản, chất lượng dịch vụ gắn liền với độ tin cậy và mức độ hiệu quả trong quá trình VCHH bằng đường biển. Điều này thể hiện qua việc tuân thủ đúng thời gian giao hàng, đảm bảo hàng hóa nguyên vẹn về số lượng và chất lượng khi đến tay người nhận, cùng với khả năng xử lý thủ tục hải quan nhanh chóng. NLCT về chất lượng vận tải thường được phản ánh qua mức độ tuân thủ lịch trình vận chuyển, hiệu quả trong công tác xếp dỡ và phong cách làm việc chuyên nghiệp của dịch vụ VTB. Việc duy trì khả năng giao hàng đúng hạn, liên tục và trong điều kiện tốt sẽ góp phần nâng cao vị thế cạnh tranh của đội tàu trên thị trường vận tải biển quốc tế.

Ngoài ra, một yếu tố không thể bỏ qua là khả năng đáp ứng nhu cầu VTB. Năng lực này cho thấy khả năng phục vụ thị trường, tạo ra doanh thu và khối lượng hàng hóa được vận chuyển của đội tàu. Nó phản ánh phần thị trường vận tải mà đội tàu có thể đảm nhận mà không cần đến các hình thức bảo hộ hay hỗ trợ từ bên ngoài. Việc chiếm lĩnh được thị phần đáng kể trong ngành VTB là minh chứng rõ nét cho NLCT, vì nó thể hiện hiệu quả SXKD thực tế của đội tàu trên thị trường.

Giá cước VTB là yếu tố có ảnh hưởng đáng kể đến quyết định lựa chọn của khách hàng, điều này đúng với mọi ngành nghề, bao gồm cả VTB. Vì vậy, các doanh nghiệp trong ngành này cần phải có chiến lược giá hợp lý và liên tục tìm kiếm phương pháp để đạt được lợi thế cạnh tranh về giá. Đối với ĐTB, duy trì mức giá cước vận tải ổn định là yếu tố quan trọng giúp nâng cao NLCT, không chỉ trong thị trường nội địa mà còn trên thị trường quốc tế (Song và cộng sự, 2023). Nhìn chung, giá cước vận tải là một trong những yếu tố then chốt ảnh hưởng đến NLCT của đội tàu.

Tuy nhiên, để có thể cạnh tranh về giá, ĐTB cần phải cân đối giữa doanh thu và chi phí, tìm cách tối ưu hóa chi phí vận hành và chi phí vốn, đồng thời quản lý tốt chuỗi cung ứng và duy trì mối quan hệ chặt chẽ với các nhà cung cấp. Điều này giúp đội tàu có thể thương lượng giá nguyên liệu đầu vào ổn định theo từng giai đoạn cụ thể. Ngoài ra, ĐTB cũng cần có khả năng nắm bắt thông tin thị trường và dự đoán các biến động về chi phí (chẳng hạn như giá nguyên liệu, nhiên liệu, các dịch vụ hỗ trợ, thuế, phí...), từ đó chuẩn bị các giải pháp kịp thời để giữ giá cước ổn định, tránh tăng giá đột ngột có thể gây ảnh hưởng tiêu cực đến tâm lý khách hàng và dẫn đến giảm doanh thu (Thanopoulou, 1998). Vì vậy, việc duy trì giá cước vận tải ổn định không chỉ là một yếu tố kinh tế quan trọng mà còn thể hiện khả năng quản lý và năng lực của ĐTB, góp phần nâng cao uy tín và củng cố danh tiếng của doanh nghiệp. Điều này sẽ có tác động tích cực đến kết quả kinh doanh và tạo ra lợi thế cạnh tranh mạnh mẽ cho ĐTB trên thị trường quốc tế.

Nhiên liệu là một chi phí quan trọng trong vận chuyển, vì vậy các đội tàu cạnh tranh đầu tư vào tàu và công nghệ tiết kiệm nhiên liệu như động cơ tiên tiến và thiết kế chạy chậm, giảm chi phí vận hành và bảo vệ môi trường. Ngoài ra, việc cải thiện quy trình bảo trì và sửa chữa cũng giúp giảm thiểu sự cố và chi phí sửa chữa, nâng cao NLCT về chi phí. Tàu được bảo trì tốt sẽ ít gặp sự cố, hạn chế chậm trễ và chi phí bổ sung.

Chi phí nhân công, đặc biệt là lương thuyền viên, cũng là yếu tố quan trọng. Các đội tàu cạnh tranh phải cân bằng giữa thù lao công bằng cho thuyền viên và hiệu quả hoạt động, đồng thời đầu tư vào thuyền viên có tay nghề cao để giảm thiểu rủi ro và chi phí phát sinh. Ngoài chi phí nhân công, phí cảng và xử lý hàng hóa cũng ảnh hưởng đến chi phí vận chuyển. Các đội tàu có NLCT cao thường thương lượng các điều khoản thuận lợi với nhà khai thác cảng và đầu tư vào thiết bị xử lý hàng hóa hiệu quả.

Bên cạnh đó, công nghệ kỹ thuật số đóng vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa tuyến đường, theo dõi thời gian thực và phân tích dữ liệu, giúp giảm chi phí vận hành. Các đội tàu cạnh tranh còn xây dựng các liên minh chiến lược để hợp tác chia sẻ nguồn lực, giảm chi phí và cải thiện NLCT về chi phí.

1.2.3. Tiêu chí đánh giá năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia

Các tiêu chí đánh giá NLCT của ĐTB được chia thành hai nhóm tiêu chí định tính và định lượng (Đặng Công Xương và Nguyễn Nam Giang, 2021; Lưu Quốc Hưng, 2017). Cụ thể:

1.2.3.1. Các tiêu chí định lượng

+ Tổng trọng tải đội tàu (Total Deadweight Criteria - TWC): là một chỉ số quan trọng cho biết năng lực vận tải hàng hóa của đội tàu. Tổng trọng tải lớn hơn cho thấy đội tàu có khả năng vận chuyển số lượng hàng hóa lớn hơn, có tiềm năng tạo ra tính kinh tế

theo quy mô và giảm chi phí vận chuyển, từ đó nâng cao sự cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

+ Tổng số tàu (Ship's Quantity Criteria - SQC): SQC cho biết tổng số tàu trong đội tàu thương mại của một quốc gia và tạo điểm nổi bật về khả năng đa dạng hóa và đáp ứng các nhu cầu VTB khác nhau. Số lượng tàu đáng kể có thể tượng trưng cho một đội tàu mạnh mẽ, linh hoạt, có khả năng cung cấp nhiều loại dịch vụ và phạm vi dịch vụ rộng lớn. Điều này có lợi khi thích ứng với biến đổi thị trường và đảm bảo tính ổn định trong hoạt động vận tải.

+ Tuổi tàu bình quân (Average Fleet Criteria): Tiêu chí tập trung vào độ tuổi trung bình của các tàu trong đội tàu có tuổi tàu bình quân thấp hơn thường cho thấy sự cạnh tranh và hiện đại hóa của ngành hàng hải. Các tàu mới thường tích hợp công nghệ tiên tiến như động cơ tiết kiệm nhiên liệu và các tiện ích an toàn cải thiện. Những cải tiến này giúp giảm chi phí, bảo vệ môi trường và tăng cường an toàn. Đội tàu trẻ hơn thường tuân thủ tốt hơn các yêu cầu pháp lý và tiêu chuẩn quốc tế, thích ứng tốt với biến đổi trong ngành hàng hải toàn cầu. Tuổi tàu bình quân cũng thể hiện cam kết của quốc gia trong việc đầu tư vào hàng hải và duy trì đội tàu cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

+ Trọng tải bình quân đội tàu (Average Deadweight Criteria): tính toán trọng tải trung bình của tàu thuộc sở hữu của các hãng tàu Việt Nam tham gia vận tải hàng hóa quốc tế. Giá trị ADC cao hơn cho thấy đội tàu có khả năng chở hàng hóa trọng lượng lớn hơn, điều này có nhiều lợi ích như tăng hiệu suất kinh tế của mỗi chuyến đi và nâng cao khả năng kỹ thuật của đội tàu. ADC cũng phản ánh khả năng VCHH hiệu quả của ĐTBQG trên thị trường thương mại quốc tế, góp phần tăng cường vị thế của quốc gia trong ngành VTB toàn cầu.

+ Cơ cấu tàu chuyên dụng (Specialized Bulk carrier Criteria): tập trung vào tỷ lệ phần trăm trọng tải container chuyên dùng chở hàng rời trong hoạt động VCHH bằng đường biển của đội tàu. Giá trị SBC cao cho thấy đội tàu đặt trọng tâm vào vận chuyển container chuyên chở hàng rời, thể hiện cam kết về chuyên nghiệp và chuyên biệt trong xử lý hàng hóa container. SBC biểu thị khả năng của đội tàu thích ứng với nhu cầu ngày càng tăng của ngành và đóng góp vào vị thế của ĐTBQG trên thị trường hàng hải toàn cầu.

+ Tỷ lệ thuyền viên đạt chuẩn quốc tế (Standard Seafarer Criteria - SSC): là chỉ số đánh giá tỷ lệ phần trăm thuyền viên trong nước đã được đào tạo và cấp chứng chỉ theo các tiêu chuẩn quốc tế về huấn luyện. SSC tập trung vào chất lượng và trình độ của thuyền viên đáp ứng các tiêu chuẩn lao động quốc tế và có trình độ chuyên môn cần thiết để làm việc trên các tàu quốc tế. Việc có tỷ lệ SSC cao đảm bảo rằng đội tàu có lực lượng lao động chất lượng, tuân thủ các tiêu chuẩn và quy định quốc tế, nâng cao hiệu suất và an toàn của đội tàu. Điều này đồng thời củng cố NLCT của ĐTBQG trong lĩnh vực hàng hải toàn cầu.

+ Giá cước vận tải (Shipping Freight Criteria – SFC): là một chỉ số quan trọng đánh giá tổng giá trị dịch vụ vận tải của các DNVTB quốc gia. SFC tính toán tổng giá trị dịch vụ

vận tải dựa trên khối lượng hàng hóa quốc tế vận chuyển và quãng đường di chuyển (đo bằng km). Tiêu chí này cung cấp thông tin về chất lượng dịch vụ vận tải, tính chuyên nghiệp của các DNVTB quốc gia và hiệu quả về chi phí. Điều quan trọng cần lưu ý là SFC bị ảnh hưởng bởi nhiều yếu tố khác nhau, bao gồm cung và cầu trên thị trường vận tải, chi phí vận chuyển và hiệu suất hoạt động của các tàu.

+ Khối lượng vận tải: (Freight Volumes Criteria – FVC): Tiêu chí này đánh giá khối lượng VCHH mà ngành đạt được thông qua hoạt động XNK quốc tế (XNK) tại Việt Nam qua đường biển. Đồng thời cung cấp cái nhìn sâu sắc về quy mô hoạt động, khối lượng hàng hóa được vận chuyển và NLCT của ngành về khối lượng hàng hóa với các đối thủ khác trong ngành. Giá trị FVC cao cho thấy ngành này có sự hiện diện đáng kể trên thị trường và có khả năng xử lý một khối lượng hàng hóa đáng kể. Điều này có thể mang lại lợi ích theo nhiều cách khác nhau, bao gồm tính kinh tế nhờ quy mô, khả năng đàm phán với khách hàng và ảnh hưởng tổng thể của thị trường, mang lại lợi thế cạnh tranh cho ĐTBQG.

+ Doanh thu vận tải (Shipping Revenue Criteria – SRC): Tiêu chí này đánh giá tổng doanh thu ngành tạo ra thông qua hoạt động XNK quốc tế liên quan đến hàng hóa Việt Nam vận chuyển bằng đường biển. SRC đo lường quy mô hoạt động, doanh thu kiếm được từ dịch vụ vận tải và NLCT về doanh thu của ngành với các đối thủ khác trên thị trường. Giá trị SRC cao biểu thị rằng ngành này có sự hiện diện đáng kể trên thị trường và có khả năng tạo ra doanh thu đáng kể từ các dịch vụ vận tải của mình. Điều này có thể có lợi về nhiều mặt, bao gồm tăng cường ổn định tài chính, tiềm năng đầu tư và khả năng đầu tư vào hiện đại hóa và mở rộng của ĐTBQG.

+ Thị phần vận tải (Market Sharing Criteria - MSC): Tiêu chí này đánh giá tỷ lệ phần trăm sản lượng VCHH XNK của ngành VTB có hàng hóa tại Việt Nam vận chuyển bằng đường biển. MSC đo lường khả năng nắm bắt và duy trì thị phần của đội tàu so với các đối thủ khác trong ngành. MSC phản ánh năng lực của ĐTB trong việc đạt được và duy trì sự hiện diện bền vững trên thị trường mà không cần dựa vào sự bảo hộ hoặc trợ cấp từ bên ngoài, chẳng hạn như sự bảo hộ hoặc hỗ trợ của nhà nước từ các ngành khác.

+ Năng lực vận tải quốc gia (Capacity Shipping Criteria – CSC): Tiêu chí đo lường khối lượng VCHH quốc tế trên thế giới mà đội tàu của các quốc gia khác nhau đạt được, bất kể thị trường. Các ĐTBQG khác nhau, với trình độ chuyên môn khai thác vận tải khác nhau, sẽ có kết quả khác nhau về năng lực vận tải. Điều này có thể biểu hiện ở mức độ khác nhau về khối lượng vận chuyển, tùy thuộc vào các yếu tố liên quan đến khả năng xác định rủi ro của ngành, xây dựng chiến lược, thực hiện chính sách và đầu tư vào phát triển lĩnh vực VTB. CSC phản ánh năng lực của đội tàu trong việc đáp ứng nhu cầu khách hàng một cách hiệu quả.

1.2.3.2. Các tiêu chí định tính

+ Tính liên tục và đều đặn của dịch vụ VTB: Tiêu chí này đánh giá khả năng đội tàu vận tải của một quốc gia có thể cung cấp các dịch vụ VTB ổn định và đáng tin cậy theo

thời gian. Mức độ liên tục và đều đặn cao trong các dịch vụ cho thấy ngành VTB mạnh mẽ và đáng tin cậy, có khả năng đáp ứng nhu cầu thương mại quốc tế một cách hiệu quả. Nó đảm bảo rằng hàng hóa có thể được vận chuyển đúng lịch trình, giảm nguy cơ gián đoạn và chậm trễ.

+ **Chất lượng vận chuyển và bảo quản hàng hóa:** Tiêu chí này đánh giá đội tàu vận chuyển xử lý và duy trì tình trạng hàng hóa tốt như thế nào trong quá trình vận chuyển. Hệ thống vận chuyển chất lượng cao đảm bảo hàng hóa được xử lý cẩn thận, giảm nguy cơ hư hỏng hoặc thất thoát. Chất lượng vận chuyển và bảo quản hàng hóa có ý nghĩa quyết định trong việc duy trì niềm tin và sự hài lòng của khách hàng, đối tác trong ngành VTB toàn cầu, góp phần nâng cao NLCT chung của đội tàu vận tải quốc gia.

+ **Đảm bảo thời gian và tính an toàn giao hàng:** Tiêu chí này tập trung vào khả năng của đội tàu trong việc đáp ứng thời gian giao hàng theo lịch trình đồng thời ưu tiên sự an toàn của hàng hóa và tàu thuyền. Độ tin cậy trong việc tuân thủ lịch trình giao hàng là rất quan trọng đối với các doanh nghiệp và ngành phụ thuộc vào dịch vụ vận chuyển hiệu quả. Ngoài ra, việc nhấn mạnh vào các biện pháp an toàn, cho cả hàng hóa và thủy thủ đoàn, sẽ nâng cao danh tiếng của đội tàu và giảm thiểu rủi ro tai nạn hoặc hư hỏng hàng hóa. Đội tàu vận tải vượt trội trong việc đảm bảo thời gian giao hàng và an toàn thể hiện cam kết với khách hàng và đóng góp đáng kể vào NLCT của quốc gia trong ngành hàng hải toàn cầu.

+ **Khả năng liên kết và hợp tác đa phương tiện:** Đội tàu được trang bị kết nối đa phương tiện, chẳng hạn như hệ thống liên lạc tiên tiến và nền tảng chia sẻ dữ liệu, có thể điều phối hoạt động hiệu quả hơn, ứng phó với các thách thức trong thời gian thực và cung cấp dịch vụ khách hàng tốt hơn. Tiêu chí này phản ánh sự sẵn sàng của đội tàu trong việc nắm bắt các công nghệ kỹ thuật số và thích ứng với nhu cầu ngày càng tăng của bối cảnh vận tải toàn cầu, cũng như biểu thị cam kết tăng cường hoạt động xuất sắc và duy trì lợi thế cạnh tranh của ĐTB quốc gia trong ngành.

1.3. Các yếu tố ảnh hưởng và mô hình nghiên cứu tác động của các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia

1.3.1. Các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia

Trên cơ sở mô hình kim cương của Porter (1990) và nghiên cứu của Stopford (2008), các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTB được xác định theo các nhóm tương ứng của mô hình này, gồm:

1.3.1.1. Các yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất

Điều kiện tự nhiên: bao gồm vị trí địa lý, hệ thống sông ngòi, đường bờ biển... là yếu tố quan trọng trong việc hình thành và phát triển các tuyến VTB. Điều kiện tự nhiên thuận lợi sẽ tạo ra ưu thế cho ĐTB trong việc phát triển, mở rộng các tuyến đường vận tải, hệ thống cảng biển, đồng thời kết hợp với các tuyến đường sông, đường thủy nội địa để rút ngắn quãng đường và thời gian vận tải, từ đó tối ưu hóa chi phí và đảm bảo yêu cầu về thời gian vận chuyển, giao hàng, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và tạo ra lợi thế

cạnh tranh cho đội tàu. Như các học giả Thanopoulou (1998), Lee và cộng sự (2014) nhận định, các yếu tố về điều kiện tự nhiên có vai trò quyết định NLCT quốc tế của ĐTB.

Bên cạnh đó, vị trí địa lý thuận lợi còn tăng cường khả năng kết nối giữa các tuyến vận tải nội địa và quốc tế, thúc đẩy thông thương hàng hóa và hoạt động thương mại quốc tế. Điều này dẫn đến sự gia tăng của nhu cầu vận tải quốc tế và tạo ra nhiều cơ hội kinh doanh hơn cho ĐTB, đồng thời thúc đẩy đội tàu nâng cao năng lực phục vụ để tận dụng cơ hội lợi nhuận và đáp ứng nhu cầu thị trường, từ đó giúp ĐTB gia tăng kinh nghiệm, năng lực và nguồn lực tích lũy, tạo điều kiện mở rộng quy mô hoạt động nhằm cải thiện vị thế cạnh tranh của ĐTB trên trường quốc tế.

Cơ sở hạ tầng: bao gồm hệ thống đường sá, bến bãi, sân bay, bến cảng, hệ thống viễn thông, hệ thống cấp điện, nước... phục vụ cho việc lưu chuyển hàng hoá từ nơi sản xuất đến nơi tiêu dùng. Trong đó, các điều kiện về CSHT của bến cảng (kho hàng, bãi xếp dỡ, bến neo đậu tàu...), hệ thống thông tin cảng là những yếu tố được cho là có vai trò không nhỏ đối với NLCT của dịch vụ cảng biển và VTB (Yeo và cộng sự, 2011; Yuen và Thai, 2015).

CSHT là một trong các yếu tố tạo nên chất lượng của dịch vụ cảng biển, dịch vụ kho vận - là những mắt xích quan trọng trong chuỗi giá trị của ngành VTB, và là dịch vụ liên quan có vai trò hỗ trợ tích cực cho hoạt động cũng như NLCT của ĐTB. Hoạt động của ĐTB phụ thuộc nhiều vào CSHT cảng biển, vì điều kiện CSHT cảng biển quyết định khả năng tiếp nhận tàu (chủng loại tàu, kích cỡ tàu có thể ra vào cảng, số lượng tàu có thể cập bến và neo đậu cùng lúc) nên có ảnh hưởng lớn đến tuyến đường vận tải, lịch trình đi tàu và thời gian vận tải, đồng nghĩa với việc tác động lên chất lượng hoạt động của ĐTB, vì vậy, có thể nói, CSHT có ảnh hưởng trực tiếp đến NLCT của ĐTB.

Nguồn nhân lực: con người luôn là trung tâm của mọi hoạt động, đổi mới và phát triển, nhất là đối với các ngành dịch vụ. Chất lượng nguồn nhân lực được đánh giá qua các khía cạnh như kỹ năng lao động, năng lực quản trị kinh doanh, và khả năng quản lý điều hành doanh nghiệp, đây đều là những yếu tố hết sức quan trọng ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động và lợi thế cạnh tranh không chỉ của doanh nghiệp mà còn của cả một ngành, một lĩnh vực kinh tế (Hetherington và cộng sự, 2006). Đối với VTB, nguồn nhân lực bao gồm đội ngũ thủy thủ, thuyền viên, cán bộ khai thác làm việc tại các DNVTB, cảng biển..., trong đó, đội ngũ thuyền viên tàu biển hoạt động tuyến quốc tế có trình độ chuyên môn, kỹ năng nghề nghiệp, kỹ năng ngoại ngữ và phẩm chất chuyên nghiệp được xem là một lợi thế lớn thúc đẩy ĐTB phát triển nhanh và có NLCT trên trường quốc tế. Nguồn nhân lực cũng là một trong những yếu tố then chốt quyết định chất lượng dịch vụ vận tải, góp phần trực tiếp tạo ra giá trị vật chất như doanh thu, lợi nhuận, đồng thời duy trì và củng cố uy tín cho đội tàu, đảm bảo hiệu quả hoạt động và góp phần tạo ra lợi thế cạnh tranh cho ĐTB (Progoulaki và Theotokas, 2010).

Bên cạnh đó, nguồn nhân lực còn đóng vai trò quan trọng trong việc xây dựng và duy trì thương hiệu, danh tiếng và văn hóa doanh nghiệp, những yếu tố này góp phần không nhỏ vào việc nâng cao hình ảnh và vị thế của DNVTB trên thị trường quốc tế. Nhiều nghiên cứu đã nhận định, danh tiếng và hình ảnh của các DNVTB là một trong những tiêu chí giúp đánh giá NLCT của ĐTB, như Lưu Quốc Hưng (2017), Lee và cộng sự (2014), Sambracos và Tsiaparikou (2001), Progoulaki và Theotokas (2010).

1.3.1.2. Các yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường dịch vụ vận tải biển

Lưu lượng nội địa sử dụng đường biển hay nhu cầu VTB quốc gia, hiểu đơn giản là nhu cầu XNK hàng hóa của quốc gia, càng lớn càng mang lại nhiều lợi nhuận cho ĐTB, góp phần giúp ĐTB cải thiện hiệu quả hoạt động SXKD, tích lũy thêm nguồn lực, kinh nghiệm để nâng cao vị thế, uy tín và tăng cường năng lực cốt lõi, từ đó gia tăng NLCT trên thị trường VTB quốc tế. Bên cạnh đó, sự biến động của nhu cầu VTB quốc gia cũng giúp ĐTB có cái nhìn rõ ràng hơn về những thay đổi, biến đổi trong yêu cầu vận tải của khách hàng, từ đó tạo ra áp lực và cũng là động lực thúc đẩy ĐTB phải đổi mới và nâng cao năng lực, chất lượng dịch vụ, nhất là nâng cao khả năng vận chuyển, công suất, trọng tải tàu để tăng cường NLCT và đáp ứng tốt nhu cầu của khách hàng.

Lưu lượng quốc tế và tái xuất hay nhu cầu VTB quốc tế: nhu cầu VTB quốc tế có tác động mạnh mẽ đến NLCT của ĐTB. So với nhu cầu VTB trong nước, các đơn hàng vận tải quốc tế có giá trị cao hơn, mang lại nguồn thu lớn hơn cho ĐTB, do đó tác động sâu sắc và mạnh mẽ hơn đến lợi nhuận và kết quả kinh doanh của đội tàu, đồng nghĩa với việc giúp đội tàu tích lũy nhiều nguồn lực hơn để có thể tái đầu tư nâng cao năng lực chuyên môn và NLCT. Không những vậy, nhu cầu VTB quốc tế cũng tạo cơ hội cho ĐTB được tiếp xúc, cọ xát và học hỏi nhiều hơn từ các đối tác, khách hàng nước ngoài, thậm chí là các đối thủ cạnh tranh lớn, từ đó hình dung rõ ràng hơn về môi trường cạnh tranh và thị trường quốc tế (Lee và cộng sự, 2014). Cũng nhờ vậy, ĐTB có thể tự đánh giá được năng lực bản thân, biết được điểm mạnh để tận dụng, phát huy, biết được điểm yếu để tìm biện pháp cải thiện, khắc phục, từ đó phát triển nhanh chóng các thế mạnh và năng lực cốt lõi để nâng cao NLCT trên trường quốc tế.

Nhu cầu vận tải đa phương thức và liên kết chuỗi cung ứng: vận tải đa phương thức là quá trình VCHH sử dụng kết hợp nhiều hình thức vận tải khác nhau như đường bộ, đường thủy, đường sắt, hàng không, sự kết hợp này giúp giảm đáng kể chi phí và thời gian vận chuyển nhờ tận dụng được lợi thế của từng loại hình vận tải. Vận tải đa phương thức và liên kết chuỗi cung ứng là xu hướng chung của kinh tế thế giới, nhu cầu này mở ra thị trường rộng lớn, và là cơ hội kinh doanh hấp dẫn cho các ngành vận tải, trong đó có đội tàu VTB (Yang, 2014). Tuy nhiên, nhu cầu này cũng đòi hỏi ĐTB phải tăng cường khả năng liên kết, hợp tác với các ngành vận tải và các bên liên quan khác, đồng thời nâng cao năng lực quản lý, điều hành để đảm bảo quá trình vận chuyển có sự phối hợp nhịp nhàng, trơn tru, hiệu quả giữa các bên liên quan, chính điều này góp phần nâng cao NLCT cho ĐTB.

Mặt khác, việc đáp ứng được nhu cầu của thị trường vận tải đa phương thức và liên kết chuỗi cung ứng cũng đem lại nguồn thu đáng kể, giúp ĐTB có thêm nguồn lực để đầu tư nâng cao năng lực phục vụ, chất lượng dịch vụ cũng như mở rộng quy mô hoạt động, từ đó tăng cường NLCT của ĐTB để có thể sánh vai với các đội tàu lớn trên thế giới.

1.3.1.3. Các yếu tố thuộc ngành công nghiệp hỗ trợ và liên quan

Các ngành CNHT và liên quan là các ngành cung cấp đầu vào, đầu ra cho hoạt động của ĐTB, đóng góp vào chuỗi giá trị dịch vụ VTB và hỗ trợ cho NLCT của ĐTB. Các ngành này bao gồm: dịch vụ cảng biển, dịch vụ hàng hải, dịch vụ logistics, ... (Cao và Zhang, 2017). Các ngành hỗ trợ và liên quan tạo ra sự gắn kết và hỗ trợ của các công đoạn vận tải, gia tăng giá trị cho dịch vụ VTB, vì vậy góp phần tạo lập các lợi thế cạnh tranh cho ĐTB. Hơn nữa, mối liên hệ chặt chẽ giữa ĐTB với các ngành hỗ trợ và liên quan sẽ tạo điều kiện để duy trì các lợi thế cạnh tranh một cách bền vững hơn. Nếu không có sự tham gia của các ngành CNHT và liên quan, ĐTB sẽ bị phụ thuộc nhiều vào các nhà cung cấp bên ngoài, đồng nghĩa với việc phải đối mặt với nhiều rủi ro hơn, do đó không thể chủ động trong việc đổi mới công nghệ, nâng cao năng suất, chất lượng - một trong những yếu tố có ảnh hưởng quyết định đến NLCT của ĐTB. Các yếu tố thuộc ngành CNHT và liên quan có ảnh hưởng trực tiếp đến NLCT của ĐTB gồm:

Thị trường nguyên liệu – xăng dầu: nhà cung ứng nguyên liệu - xăng dầu là người cung cấp nhiên liệu cho hoạt động của ĐTB, chi phí về xăng dầu chiếm một khoản đáng kể trong chi phí vận hành hàng năm của ĐTB, do đó, giá nhiên liệu của nhà cung ứng có ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí đầu vào cũng như NLCT của ĐTB, vì các nhà nghiên cứu đã chỉ ra rằng, chi phí là một trong số các yếu tố cạnh tranh quốc tế của ĐTB. Bên cạnh yếu tố chi phí, nhà cung ứng nhiên liệu còn có thể tác động đến thời gian vận chuyển của đội tàu thông qua việc tác động đến thời gian tiếp nhiên liệu cho đội tàu tại cảng biển. Nói một cách cụ thể, khả năng tiếp cận dễ dàng và sự sẵn có, sẵn sàng phục vụ của nhà cung ứng nhiên liệu giúp rút ngắn thời gian tiếp nhiên liệu cho ĐTB, nhờ vậy, đội tàu chỉ cần neo đậu tại cảng trong một thời gian ngắn và rút ngắn thời gian hành trình. Điều này giúp lịch trình vận chuyển và việc giao hàng của ĐTB đảm bảo tính đúng giờ, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và gia tăng NLCT của ĐTB, vì thời gian vận chuyển và tính đúng giờ được cho là các yếu tố quan trọng tạo nên NLCT của ĐTB.

Chất lượng dịch vụ cảng biển: Cảng biển và trang thiết bị dịch vụ VTB đóng vai trò xương sống cho các hoạt động hàng hải và rất cần thiết để duy trì lợi thế cạnh tranh trong ngành VTB toàn cầu. Các cảng biển đã phát triển vượt ra ngoài chức năng neo đậu truyền thống, đóng vai trò là nhà cung cấp dịch vụ toàn diện tạo điều kiện thuận lợi cho tàu vào, quản lý việc neo đậu và cung cấp các dịch vụ sửa chữa và bảo trì quan trọng cho cả tàu và hàng hóa trên tàu (Baştuğ và cộng sự, 2022). Chất lượng dịch vụ cảng biển được thể hiện qua năng lực tiếp nhận tàu (chủng loại, kích cỡ, số lượng tàu có thể cập cảng), năng lực bốc xếp hàng hóa (năng suất bốc xếp, chất lượng bốc xếp, thời gian bốc xếp), phí cảng

biển..., các yếu tố này đều ảnh hưởng trực tiếp đến NLCT của ĐTB, được đánh giá bằng các yếu tố như chi phí, thời gian vận chuyển, tốc độ bốc hàng, lịch trình đi tàu, tính đúng giờ... Trong đó, năng lực tiếp nhận tàu và năng lực xếp dỡ hàng hóa của cảng biển có ảnh hưởng đáng kể đến NLCT của ĐTBQG (Gordon và cộng sự, 2005).

Cụ thể, năng lực tiếp nhận tàu quyết định loại tàu nào, có kích thước bao nhiêu thì có thể ra vào cảng, trên cơ sở đó, các tàu biển, đặc biệt là tàu trọng tải lớn, sẽ xem xét, lựa chọn các cảng biển đủ khả năng để vào neo đậu và tiếp nhiên liệu, từ đó xây dựng lộ trình đi tàu phù hợp nhất. Bên cạnh đó, năng lực tiếp nhận tàu lớn cho phép cảng cung cấp đủ chỗ neo đậu tàu, giúp việc ra vào cảng được nhanh chóng, tiết kiệm thời gian vì không cần chờ đợi tìm chỗ neo đậu, nhờ vậy đội tàu có thể rút ngắn thời gian vận chuyển, đảm bảo tính đúng giờ, nâng cao NLCT. Riêng năng lực bốc xếp hàng hóa của cảng có vai trò quyết định tốc độ bốc xếp hàng của đội tàu, vì vậy, có ảnh hưởng trực tiếp và đáng kể đến NLCT của ĐTBQG.

Năng lực khai thác cảng biển cũng có tác động NLCT của ĐTB thông qua việc nâng cao hiệu suất vận hành, đa dạng hóa khả năng tiếp nhận và xử lý hàng hóa, và tạo ra sự kết nối liên thông với các phương thức vận tải khác. Năng lực khai thác cảng biển mạnh mẽ đảm bảo quá trình bốc xếp và lưu thông hàng hóa diễn ra nhanh chóng và hiệu quả, giúp nâng cao khả năng tiếp nhận và xử lý đa dạng các loại tàu và hàng hóa. Cảng biển có khả năng tiếp nhận tàu container, tàu hàng rời, tàu dầu, và các loại tàu chuyên dụng khác sẽ tạo ra một hệ thống VTB linh hoạt và đáp ứng đa dạng nhu cầu của khách hàng. Sự đa dạng này giúp các DNVTB dễ dàng mở rộng thị trường và thu hút các hợp đồng vận tải lớn, từ đó nâng cao NLCT và PTBV.

Đồng thời, năng lực khai thác cảng biển hiệu quả còn thể hiện qua khả năng kết nối và tích hợp với các phương thức vận tải khác như đường bộ, đường sắt, và hàng không. Cảng biển đóng vai trò là điểm trung chuyển quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu, tạo điều kiện thuận lợi cho việc VCHH liên thông giữa các phương thức vận tải. Sự kết nối này không chỉ giúp tối ưu hóa quy trình logistics mà còn tăng cường NLCT của ĐTBQG bằng cách cung cấp các giải pháp vận tải toàn diện và hiệu quả.

Chất lượng dịch vụ hàng hải đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao NLCT của ĐTBQG, đảm bảo tính an toàn và hiệu quả trong quá trình VCHH. Các tàu biển được bảo trì định kỳ, kiểm tra kỹ thuật nghiêm ngặt, và tuân thủ các quy định an toàn quốc tế sẽ giảm thiểu rủi ro tai nạn, hư hỏng hàng hóa và chậm trễ trong vận chuyển. Sự an toàn và hiệu quả này không chỉ tăng cường niềm tin của khách hàng mà còn giúp DNVTB duy trì uy tín và vị thế cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Đồng thời, chất lượng dịch vụ hàng hải còn thể hiện qua khả năng cung cấp các dịch vụ hỗ trợ toàn diện và kịp thời. Các dịch vụ như bảo dưỡng và sửa chữa tàu, cung cấp nhiên liệu, và hỗ trợ kỹ thuật tại các cảng biển quốc tế giúp đảm bảo tàu biển luôn trong tình trạng hoạt động tốt nhất. Sự hỗ trợ này không chỉ nâng cao hiệu quả vận hành mà còn

giảm thiểu thời gian dừng tàu không cần thiết, từ đó tăng cường NLCT của ĐTBQG. Khi khách hàng nhận thấy rằng các dịch vụ hỗ trợ luôn sẵn sàng và chất lượng, họ sẽ tin tưởng hơn vào dịch vụ VTB của quốc gia đó.

Chất lượng ngành công nghiệp đóng tàu: ngành đóng tàu cung cấp năng lực vận tải, là năng lực cơ bản và trọng yếu nhất của ĐTB, vì vậy, chất lượng ngành công nghiệp đóng tàu ảnh hưởng rất lớn đến NLCT của ĐTB. Cụ thể hơn, chất lượng ngành công nghiệp đóng tàu quyết định trọng tải, chủng loại và công nghệ của tàu biển, do đó ảnh hưởng rất lớn đến công suất, khả năng vận chuyển, thời gian vận chuyển, công nghệ đội tàu, thậm chí là chi phí vận hành của ĐTB (Cao và Zhang, 2017). Ngành đóng tàu có chất lượng cao, nghĩa là trình độ kỹ thuật, tay nghề lao động cao, công nghệ và thiết bị đóng tàu hiện đại, mới có thể tạo ra được những gam tàu trọng tải lớn, có trang thiết bị và công nghệ vận hành hiện đại, hiệu quả, giúp ĐTB nâng cao công suất, khối lượng vận tải, đáp ứng được những đơn hàng lớn. Trọng tải tàu và khối lượng (hay khả năng) vận tải là những yếu tố quan trọng hàng đầu quyết định NLCT của ĐTB trên trường quốc tế. Bên cạnh đó, công nghệ tàu hiện đại, đặc biệt là động cơ, máy móc, giúp ĐTB có thể tăng tốc độ và rút ngắn thời gian vận chuyển, từ đó nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải. Yếu tố công nghệ của tàu cũng giúp tàu hoạt động hiệu quả hơn, tiết kiệm nhiên liệu, do đó có thể giúp ĐTBQG tiết giảm chi phí vận hành. Đặc biệt, ngành đóng tàu có chất lượng cao sẽ có thể bắt kịp xu hướng chuyển dịch của thị trường sang các gam tàu mới sử dụng năng lượng xanh, LPG, chạy điện..., từ đó gia tăng NLCT cho ĐTB.

Chất lượng vận tải bộ nội địa: vận tải bộ nội địa có mối quan hệ chặt chẽ với VTB, trong đó, vận tải bộ nội địa đóng vai trò hỗ trợ cho ĐTB trong việc phân phối hàng hóa từ điểm gửi đến cảng biển và từ cảng biển đến điểm nhận, đây là một mắt xích quan trọng đóng góp giá trị gia tăng cho dịch vụ vận tải của ĐTB. Dịch vụ giá trị gia tăng là một trong những yếu tố chính quyết định NLCT quốc tế của ĐTB. Vì vậy, vận tải bộ nội địa phát triển với chất lượng cao, sử dụng các phương tiện vận tải hiện đại sẽ giúp vận chuyển và phân phối hàng hóa một cách nhanh chóng, đúng hẹn, hàng hóa giữ nguyên phẩm cách đóng gói, bao bì, đây là điểm cộng giúp chất lượng dịch vụ VTB không những được đảm bảo mà còn nâng cao, nhờ đó gia tăng uy tín và tạo ra hình ảnh tích cực về ĐTB trong lòng khách hàng.

Chất lượng dịch vụ kho vận: trong chuỗi giá trị của dịch vụ VTB, kho vận chịu trách nhiệm lưu trữ, bảo quản hàng hóa tại các điểm gửi và điểm nhận hàng. Giống như vận tải bộ nội địa, dịch vụ kho vận tạo ra giá trị gia tăng cho dịch vụ vận tải của ĐTB, do đó, có ảnh hưởng đáng kể đối với NLCT của ĐTB trên trường quốc tế. Nói cụ thể hơn, chất lượng dịch vụ kho vận tốt sẽ đảm bảo cung cấp kho lưu trữ hiện đại, có đầy đủ các trang thiết bị giúp lưu giữ chất lượng và phẩm cách hàng hóa trong quá trình vận chuyển, đảm bảo hàng hóa nguyên vẹn giá trị sử dụng khi đến tay khách hàng, nhất là đối với các mặt hàng sản phẩm, hàng hóa tươi sống, có thời hạn sử dụng ngắn và khó bảo quản

(Mehrzadegan và cộng sự, 2022). Công đoạn này có vai trò rất quan trọng trong việc hoàn thiện và gia tăng chuỗi giá trị dịch vụ VTB, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ của ĐTB và gia tăng sự hài lòng của khách hàng, vì vậy có ảnh hưởng trực tiếp đến NLCT của ĐTB.

1.3.1.4. Các yếu tố tạo lợi thế của các doanh nghiệp vận tải biển

Năng lực quản lý, khai thác VTB là yếu tố then chốt tạo nên NLCT cho ĐTB. Năng lực này bao gồm nhiều khía cạnh khác nhau tác động trực tiếp đến khả năng của đội tàu trong việc giám sát hoạt động, bảo trì tàu và thích ứng với các điều kiện thị trường thay đổi một cách hiệu quả và hiệu quả (D'agostini và cộng sự, 2019; Gena và cộng sự, 2020). Yeo và cộng sự (2011) khẳng định năng lực vận hành có vai trò không nhỏ đối với NLCT của các cảng container châu Á. Quản lý và khai thác hiệu quả giúp tiết kiệm chi phí vận hành, tối ưu hóa việc sử dụng phương tiện và cơ sở vật chất, khai thác tối đa năng lực vận tải của đội tàu, đồng thời tối đa hóa doanh thu và lợi nhuận. Điều này không chỉ gia tăng nguồn lực doanh nghiệp mà còn nâng cao ưu thế cạnh tranh của ĐTBQG. Bên cạnh đó, việc quản lý tốt còn đảm bảo các hoạt động vận tải diễn ra suôn sẻ, chất lượng dịch vụ được nâng cao, khẳng định uy tín và thương hiệu của ĐTB trên thị trường quốc tế, từ đó củng cố NLCT trong dài hạn (Gena và cộng sự, 2020).

Cụ thể, năng lực quản lý VTB bao gồm việc lập lịch trình, bảo trì và giám sát tuân thủ cho từng tàu trong đội tàu. Một đội tàu được quản lý tốt không chỉ đảm bảo các tàu có đủ khả năng đi biển mà còn tuân thủ nghiêm ngặt các quy định an toàn và hoạt động hiệu quả. Quản lý thuyền viên cũng là yếu tố quan trọng. Đội tàu cạnh tranh ưu tiên tuyển dụng, đào tạo và giữ chân những thuyền viên có tay nghề cao. Đội ngũ nhân viên được đào tạo tốt giúp nâng cao tính an toàn, hiệu quả vận hành, đồng thời đáp ứng yêu cầu ngày càng cao về chất lượng dịch vụ, qua đó nâng cao sự hài lòng của khách hàng.

Khả năng tích hợp liên mạch với các hoạt động hậu cần và chuỗi cung ứng là một đặc điểm nổi bật của NLCT. Đội tàu cạnh tranh cung cấp các giải pháp trọn gói, đảm bảo luồng hàng hóa trôi chảy từ điểm xuất phát đến điểm đến. Việc kết nối hiệu quả với các hoạt động khai thác cảng, bến và vận tải nội địa là điều cần thiết để nâng cao tính đồng bộ trong chuỗi cung ứng. Ngoài ra, NLCT của ĐTB còn phụ thuộc vào khả năng thích ứng với những động lực thị trường đang thay đổi. Đội tàu có khả năng thích ứng sẽ đáp ứng nhanh chóng các biến động về nhu cầu hàng hóa, thay đổi tuyến đường thương mại và sự phát triển trong sở thích của khách hàng. Khả năng này cho phép đội tàu tái tổ chức hoạt động linh hoạt, đáp ứng các nhu cầu mới nổi và duy trì vị thế trên thị trường. Cuối cùng, quản lý tài chính hiệu quả đóng vai trò nền tảng. Đội tàu cạnh tranh duy trì sự ổn định tài chính thông qua lập ngân sách hợp lý, quản lý rủi ro và hoạch định chiến lược tài chính dài hạn. Việc tiếp cận nguồn tài chính đầy đủ cho phép đội tàu đầu tư nâng cấp và mở rộng đội tàu, đảm bảo khả năng đáp ứng các nhu cầu ngày càng cao của thị trường (Lai và cộng sự, 2022).

Chất lượng nguồn nhân lực, đặc biệt đội ngũ thuyền viên lành nghề, tận tâm trên tàu là nền tảng cho NLCT của ĐTB. Chất lượng và năng lực của lực lượng lao động đóng vai trò quan trọng trong việc xác định năng lực, NLCT và sự thành công của đội tàu trong ngành hàng hải (Hetherington và cộng sự, 2006).

Để đảm bảo chất lượng nguồn nhân lực, cần đặc biệt chú trọng vào các chương trình đào tạo và cấp chứng chỉ cho thuyền viên. Những sáng kiến này đảm bảo rằng thuyền viên có những kỹ năng và trình độ cần thiết để vận hành tàu hiệu quả và an toàn. Thuyền viên được đào tạo tốt và được chứng nhận là điều cần thiết để duy trì lợi thế cạnh tranh của đội tàu và đảm bảo tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế. Bên cạnh đó cần chú trọng đào tạo về an toàn và ứng phó khẩn cấp. An toàn trên biển là vô cùng quan trọng và các đội tàu cạnh tranh đầu tư vào đào tạo về an toàn và ứng phó khẩn cấp cho thuyền viên. Khóa đào tạo này trang bị cho thuyền viên kiến thức và kỹ năng để ứng phó hiệu quả với các trường hợp khẩn cấp và tuân thủ các quy trình an toàn. Một đội tàu với thủy thủ đoàn được chuẩn bị tốt và có ý thức về an toàn sẽ nâng cao danh tiếng về độ tin cậy và tính chuyên nghiệp của đội tàu.

Đồng thời, đảm bảo phúc lợi của thuyền viên là khía cạnh quan trọng của NLCT. Các đội tàu vận tải ưu tiên phúc lợi của thuyền viên, cung cấp điều kiện sống tươm tất, lương thưởng công bằng và cơ hội phát triển nghề nghiệp, có xu hướng thu hút và giữ chân những nhân tài hàng đầu. Tỷ lệ giữ chân cao góp phần tạo ra lực lượng lao động ổn định và có kinh nghiệm, nâng cao năng lực tổng thể của đội tàu. Đồng thời, để có thể củng cố mối quan hệ giữa thuyền viên cần đa dạng văn hóa và kỹ năng ngôn ngữ. Trong ngành hàng hải toàn cầu, thủy thủ đoàn thường bao gồm các cá nhân đến từ nhiều nền văn hóa khác nhau. Các đội tàu cạnh tranh coi trọng sự đa dạng và đầu tư vào các thành viên thủy thủ đoàn thông thạo nhiều ngôn ngữ. Sự đa dạng này đảm bảo liên lạc và hợp tác hiệu quả trên tàu, điều này rất quan trọng để hoạt động an toàn và hiệu quả. Các thuyền viên cũng cần được trau dồi kiến thức về việc tuân thủ các tiêu chuẩn và quy định quốc tế là điều cần thiết để có NLCT trong ngành hàng hải. Những thuyền viên được đào tạo bài bản và có hiểu biết đóng vai trò then chốt trong việc đảm bảo đội tàu đáp ứng các yêu cầu quốc tế, bao gồm các tiêu chuẩn về an toàn, môi trường và vận hành.

Chi phí vận hành đóng góp tích cực vào việc tạo dựng NLCT của ĐTB thông qua việc cung cấp dịch vụ với giá cả hợp lý, tối ưu hóa nguồn lực, và nâng cao khả năng chống chịu trước biến động kinh tế. Cụ thể, chi phí vận hành thấp giúp các DNVTB giảm giá thành dịch vụ nói chung và giá cước VTB nói riêng, từ đó thu hút nhiều khách hàng hơn. Trong bối cảnh cạnh tranh khốc liệt trên thị trường quốc tế, khả năng cung cấp dịch vụ VTB với giá cả hợp lý là một lợi thế lớn, giúp doanh nghiệp giành được các hợp đồng vận tải quan trọng và duy trì mối quan hệ lâu dài với khách hàng.

Mặt khác, giảm chi phí vận hành đồng nghĩa với việc tối ưu hóa nguồn lực và nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp. Các biện pháp như sử dụng nhiên liệu tiết kiệm,

bảo trì tàu biển định kỳ, và áp dụng công nghệ hiện đại giúp giảm thiểu chi phí không cần thiết và nâng cao hiệu suất vận hành. Điều này không chỉ giúp doanh nghiệp duy trì sự ổn định tài chính mà còn tăng cường khả năng đầu tư vào các dự án phát triển mới, từ đó mở rộng quy mô hoạt động và nâng cao sức mạnh cạnh tranh của ĐTBQG.

Dịch vụ khách hàng của các DNVTB cũng đóng vai trò quan trọng trong việc tạo dựng NLCT của ĐTB thông qua việc tăng cường sự hài lòng và niềm tin của khách hàng, xử lý hiệu quả các vấn đề phát sinh, và cung cấp thông tin chính xác và kịp thời. Cụ thể, dịch vụ khách hàng chất lượng cao giúp tăng cường sự hài lòng và niềm tin của khách hàng đối với dịch vụ VTB. Điều này không chỉ giúp duy trì lượng khách hàng ổn định mà còn mở rộng thị trường, từ đó tạo ra lợi thế cạnh tranh cho ĐTBQG. Dịch vụ khách hàng tốt cũng giúp xử lý nhanh chóng và hiệu quả các vấn đề phát sinh (trễ, hư hỏng, đổi lịch ...) trong quá trình VCHH, góp phần nâng cao lòng tin vào sự chuyên nghiệp của DNVTB, giúp nâng cao uy tín của ĐTBQG trên thị trường quốc tế, từ đó thu hút nhiều hợp đồng vận tải hơn và tạo cơ hội PTBV cho ngành VTB.

Đồng thời, dịch vụ khách hàng xuất sắc còn thể hiện qua khả năng cung cấp thông tin chính xác và kịp thời cho khách hàng. Việc theo dõi và cập nhật tình trạng hàng hóa, cung cấp thông tin về lộ trình và thời gian dự kiến giao hàng giúp khách hàng có thể lập kế hoạch kinh doanh một cách hiệu quả. Sự minh bạch và chính xác trong thông tin không chỉ giúp giảm thiểu rủi ro mà còn tạo ra sự khác biệt so với các đối thủ cạnh tranh, từ đó nâng cao NLCT của ĐTBQG.

Năng lực liên minh, liên kết khai thác dịch vụ VTB giữa Hiệp hội chủ tàu và Hiệp hội chủ hàng: Việc liên minh, liên kết giữa hai Hiệp hội này trong khai thác dịch vụ VTB giúp tận dụng lợi thế, sở trường của các thành viên để tạo nên sức mạnh đồng thuận và xây dựng lợi thế cạnh tranh chung cho khối liên minh, điều này vừa giúp tối ưu hóa chi phí vừa tạo điều kiện thuận lợi cho việc xây dựng thương hiệu, mở rộng thị trường, từ đó nâng cao công suất hoạt động, khai thác hiệu quả năng lực vận tải của ĐTB và nâng cao kết quả kinh doanh của toàn khối liên minh (Chen và cộng sự, 2022).

Năng lực liên minh, liên kết giữa Hiệp hội chủ tàu và Hiệp hội chủ hàng cho phép ĐTB thiết lập các mối quan hệ đối cung cấp các dịch vụ bổ trợ VTB cũng đóng góp tích cực vào việc tạo dựng NLCT của ĐTB thông qua việc hoàn thiện chuỗi cung ứng, nâng cao chất lượng dịch vụ, và thể hiện sự chuyên nghiệp. Cụ thể, các dịch vụ bổ trợ như dịch vụ logistics, kho bãi, và hải quan giúp tạo ra một chuỗi cung ứng hoàn chỉnh và hiệu quả. Khi DNVTB cung cấp các dịch vụ này, khách hàng sẽ được hưởng lợi từ việc giảm bớt thời gian và chi phí liên quan đến quá trình VCHH, đồng thời tăng cường tính linh hoạt và hiệu quả trong quản lý logistics. Điều này giúp thu hút nhiều khách hàng hơn và nâng cao NLCT của doanh nghiệp nói riêng và ĐTB nói chung trên thị trường quốc tế.

Đồng thời, việc cung cấp các dịch vụ bổ trợ còn thể hiện sự chuyên nghiệp và năng lực quản lý của DNVTB. Khả năng cung cấp một loạt các dịch vụ liên quan đến VTB

chứng tỏ doanh nghiệp có nền tảng hạ tầng vững chắc, hệ thống quản lý hiệu quả, và đội ngũ nhân lực chất lượng cao. Sự chuyên nghiệp này không chỉ giúp nâng cao hình ảnh và thương hiệu của doanh nghiệp mà còn tạo ra lợi thế cạnh tranh bền vững, giúp doanh nghiệp dễ dàng ký kết các hợp đồng vận tải lớn và dài hạn, mở rộng thị trường và tăng cường NLCT của ĐTB.

1.3.1.5. Các yếu tố cơ hội phát triển kinh tế và quốc tế

Mức độ mở cửa của nền kinh tế: được đánh giá bằng chỉ số giữa tổng giá trị ngoại thương (gồm xuất khẩu và nhập khẩu) so với tổng giá trị GDP của cả nước. Mức độ mở cửa của nền kinh tế ảnh hưởng đến quy mô thị trường, sự sôi động của các hoạt động thương mại quốc tế và mức độ hội nhập quốc tế của nền kinh tế quốc gia. Nền kinh tế có độ mở lớn tạo điều kiện cho việc trao đổi, mua bán, giao thương giữa các nước, thúc đẩy hoạt động xuất, nhập khẩu phát triển, do đó làm tăng nhu cầu vận tải quốc tế, tạo ra nhiều cơ hội cho ĐTB mở rộng thị trường, gia tăng doanh thu, lợi nhuận, đồng thời giúp đội tàu có thêm nhiều kinh nghiệm, cơ hội cọ xát, học hỏi thị trường để nâng cao năng lực, chất lượng dịch vụ nhằm đáp ứng tốt hơn nhu cầu và đòi hỏi của thị trường quốc tế, từ đó cải thiện NLCT của ĐTB trên trường quốc tế.

Môi trường kinh tế trong nước: kinh tế trong nước ổn định và phát triển sẽ tác động tích cực lên nhu cầu tiêu dùng của xã hội, từ đó thúc đẩy sản xuất, kinh doanh phát triển theo, và làm tăng nhu cầu VTB (cả tuyến nội địa và tuyến quốc tế) đối với nhiều loại hàng hóa khác nhau, từ nguyên vật liệu, máy móc phục vụ sản xuất đến sản phẩm phục vụ tiêu dùng (Vukic và Cerbán, 2022). Đây là cơ hội thuận lợi để ĐTB phát triển kinh doanh, nâng cao hiệu quả hoạt động và tích lũy nguồn lực để mở rộng quy mô, đầu tư tăng cường năng lực cốt lõi nhằm nâng cao NLCT với các đội tàu lớn trên thế giới. Ngoài ra, kinh tế quốc gia phát triển cũng giúp tăng cường nguồn lực quốc gia, đặc biệt là nguồn tài chính, thúc đẩy các hoạt động đầu tư phát triển CSHT, nâng cao trình độ công nghệ, kỹ thuật trong nước, tạo điều kiện cho ĐTB nâng cao chất lượng và năng lực phục vụ, từng bước cải thiện NLCT quốc tế.

Môi trường kinh tế quốc tế: kinh tế thế giới phát triển ổn định là điều kiện thuận lợi để các quốc gia phát triển theo, đồng thời thúc đẩy các hoạt động hội nhập quốc tế như tăng cường tham gia chuỗi giá trị toàn cầu, đẩy mạnh XNK, mở rộng thị trường kinh doanh quốc tế, khuyến khích tiêu dùng xã hội... Các hoạt động kinh tế quốc tế càng sôi nổi thì nhu cầu vận tải quốc tế càng gia tăng, trong đó có nhu cầu VTB, đây vừa là cơ hội vừa là thách thức cho ĐTB. Một mặt, nhu cầu gia tăng giúp ĐTB có thêm khách hàng, kiếm thêm lợi nhuận. Nhưng mặt khác, nhu cầu ngày càng lớn, thị trường ngày càng rộng khiến số lượng tàu gia nhập mới ngày càng nhiều, cạnh tranh khốc liệt hơn, yêu cầu về chất lượng cũng ngày càng cao, nhất là các đối tượng khách hàng quốc tế khó tính, điều này đòi hỏi đội tàu phải nâng cao hơn nữa năng lực chuyên môn, chất lượng phục vụ, tạo thêm giá trị gia tăng cho dịch vụ VTB để tận dụng tốt cơ hội thị trường và mở rộng hoạt

động SXKD. Đây vừa là áp lực cũng vừa là động lực thúc đẩy ĐTB cải thiện và nâng cao NLCT của mình.

Hợp tác thương mại quốc tế: thương mại quốc tế có tác động mạnh mẽ đến nhu cầu VTB quốc tế, cụ thể, hoạt động XNK ngày càng phát triển và mở rộng sẽ kéo theo nhu cầu vận tải quốc tế gia tăng, trong đó có nhu cầu VTB, ngược lại, hoạt động XNK giảm sút sẽ làm giảm nhu cầu vận tải quốc tế cũng như cơ hội lợi nhuận của ĐTB. Đặc biệt, khi hội nhập kinh tế và toàn cầu hóa kinh tế trở thành xu hướng chung của thế giới, các hiệp định FTA được đẩy mạnh ký kết, các hoạt động thương mại quốc tế cũng sẽ theo đó mà tăng trưởng nhanh chóng, từ đó làm tăng nhu cầu VTB và tạo ra nhiều cơ hội kinh doanh hơn cho ĐTB. Điều này mang lại sự tăng trưởng doanh thu, lợi nhuận cho ĐTB, làm tăng nguồn lực tích lũy và thúc đẩy ĐTB phát triển về quy mô cũng như tiềm lực cạnh tranh.

Tuy nhiên, ở khía cạnh khác, quy mô và xu hướng biến động của thương mại quốc tế có thể làm thay đổi vị thế và NLCT của ĐTB. Những biến động này có thể làm mất đi những lợi thế cạnh tranh hiện tại, nhưng cũng có thể mang lại cơ hội tạo lập các lợi thế cạnh tranh mới cho ĐTB. Nói rõ hơn, khi các hoạt động thương mại quốc tế được mở rộng, yêu cầu đối với chất lượng dịch vụ VTB sẽ ngày càng cao, đồng thời, cơ hội kinh doanh và lợi nhuận hấp dẫn sẽ thu hút thêm nhiều doanh nghiệp mới gia nhập ngành, làm tăng tính cạnh tranh của cả thị trường trong nước và quốc tế, nhất là sự gia nhập của các đội tàu quy mô lớn với công nghệ hiện đại sẽ đe dọa vị thế của các đội tàu đang hoạt động dựa trên lợi thế cạnh tranh về giá cả và vị trí địa lý thuận lợi. Khi đó, nếu đội tàu thích nghi, ứng phó tốt với các rủi ro, thách thức và tận dụng tốt cơ hội để đổi mới công nghệ, nâng cao chất lượng dịch vụ, củng cố thế mạnh cạnh tranh, sẽ vượt qua được nguy cơ để phát triển vươn tầm, ngược lại, nếu đội tàu hoạt động yếu kém, không tranh thủ củng cố lợi thế cạnh tranh đang nắm giữ và tạo lập lợi thế cạnh tranh mới, sẽ đánh mất vị thế và bị thị trường sàng lọc, loại bỏ.

1.3.1.6. Các yếu tố quản lý nhà nước đối với vận tải biển

Các yếu tố ảnh hưởng đề cập ở trên đều ít nhiều chịu sự tác động, chi phối của Nhà nước thông qua vai trò quản lý, thiết lập, thực thi các quy định pháp lý, chính sách, thể chế liên quan, từ đó tạo ra môi trường thuận lợi hoặc khó khăn, thúc đẩy hoặc kìm hãm các yếu tố trên phát triển, nói cách khác, vai trò quản lý của Nhà nước có ảnh hưởng gián tiếp đến NLCT của ĐTB. Mặt khác, Nhà nước cũng đồng thời tạo ra ảnh hưởng trực tiếp đến NLCT của ĐTB thông qua vai trò là chủ thể tạo ra môi trường hoạt động, cạnh tranh cho ngành VTB. Quản lý phù hợp giúp tạo ra môi trường pháp lý tự do và bình đẳng cho mọi chủ thể kinh doanh, khuyến khích sự cạnh tranh lành mạnh giữa các doanh nghiệp trong ngành với nhau, tạo ra tác động kết nối, thúc đẩy, cho phép ĐTB và ngành VTB đạt được lợi thế cạnh tranh bền vững. Ngược lại, quản lý yếu kém tạo ra sự bất bình đẳng giữa các doanh nghiệp trong ngành, gây mất cân bằng thị trường, làm giảm NLCT và khả năng PTBV của đội tàu và cả ngành VTB (Bilbao-Ubillos và cộng sự, 2021).

Do đó, vai trò quản lý của Nhà nước cần giúp phát huy được lợi thế cạnh tranh của ĐTB để phát triển vững chắc ở thị trường trong nước, tạo tiền đề và nền tảng quan trọng vươn ra thị trường thế giới, đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế, thông qua việc thiết lập và quản lý tốt các yếu tố sau:

Thể chế chính sách đối với ngành VTB: là các quy định pháp lý của quốc gia nhằm điều tiết, điều chỉnh và định hướng hoạt động SXKD của ngành VTB. Trên thế giới, đã có nhiều học giả nghiên cứu và chứng minh rằng, quy định hay các chính sách của Chính phủ có ảnh hưởng đến NLCT của ngành đóng tàu và dịch vụ cảng biển. Chính sách trợ cấp của chính phủ là một trong các yếu tố quyết định NLCT quốc tế của ĐTB. Do đó, có căn cứ khoa học để lập luận rằng, thể chế chính sách đối với ngành VTB có ảnh hưởng đáng kể đối với NLCT của ĐTB. Vì các chính sách, quy hoạch phát triển, định hướng chiến lược của Nhà nước sẽ quyết định môi trường hoạt động và không gian phát triển của ĐTB. Chính sách mang tính khuyến khích, thúc đẩy phát triển sẽ tạo ra các điều kiện khách quan thuận lợi, cung cấp nhiều ưu đãi cho hoạt động SXKD, tích lũy nguồn lực, nâng cao năng lực của ĐTB, từ đó ảnh hưởng tích cực đến khả năng và thể mạnh cạnh tranh của ĐTB. Ngược lại, thể chế, chính sách không phù hợp hoặc mang tính hạn chế, kìm hãm sự phát triển của ngành VTB sẽ tạo ra rào cản pháp lý và điều kiện kinh doanh khó khăn, thu hẹp không gian phát triển của ngành, dẫn đến làm giảm NLCT của ĐTB (Bilbao-Ubillos và cộng sự, 2021).

Môi trường đầu tư và kinh doanh VTB: các yếu tố như quy hoạch ngành, quy định pháp luật về hoạt động SXKD, thương mại, vận tải, các quy định về thủ tục và thời gian xử lý thủ tục hành chính, quy định pháp lý về quyền sở hữu, chế tài đối với hợp đồng kinh doanh... quyết định rào cản gia nhập ngành, mức độ cạnh tranh của thị trường trong nước và môi trường đầu tư, kinh doanh thuận lợi hoặc khó khăn đối với ĐTB. Điều kiện đầu tư, kinh doanh khó khăn làm hạn chế khả năng phát triển của ĐTBQG, vì vậy làm giảm sức mạnh cạnh tranh của đội tàu. Ngược lại, môi trường kinh doanh thuận lợi, ít rủi ro giúp giảm đáng kể các chi phí biến đổi, chi phí cơ hội trong quá trình hoạt động SXKD, tạo điều kiện cho đội tàu nâng cao nội lực, tối ưu hiệu quả hoạt động, PTBV ở thị trường trong nước và tạo nền tảng, ưu thế cạnh tranh để vươn tầm thị trường quốc tế (Ng và Gujar, 2009).

Chính sách đối ngoại và quan hệ quốc tế: chính sách đối ngoại và quan hệ quốc tế của một quốc gia quyết định vai trò, vị trí và mối quan hệ của quốc gia đó với các quốc gia khác trong khu vực và trên thế giới. Chính sách đối ngoại “đóng cửa” sẽ hạn chế sự giao lưu, hợp tác với các nước khác, ngược lại, chính sách “mở cửa” sẽ thúc đẩy quốc gia mở rộng liên kết, hợp tác và phát triển các mối quan hệ đối tác chiến lược. Việc mở rộng quan hệ đối ngoại và hợp tác quốc tế sẽ tạo điều kiện cho kinh tế quốc gia hội nhập sâu, rộng vào nền kinh tế thế giới, tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu, tạo động lực phát triển cho đất nước, đồng thời khuyến khích các hoạt động thương mại quốc tế mở rộng và phát triển hơn, kéo theo nhu cầu trao đổi hàng hóa giữa các nước cũng như nhu cầu vận tải quốc

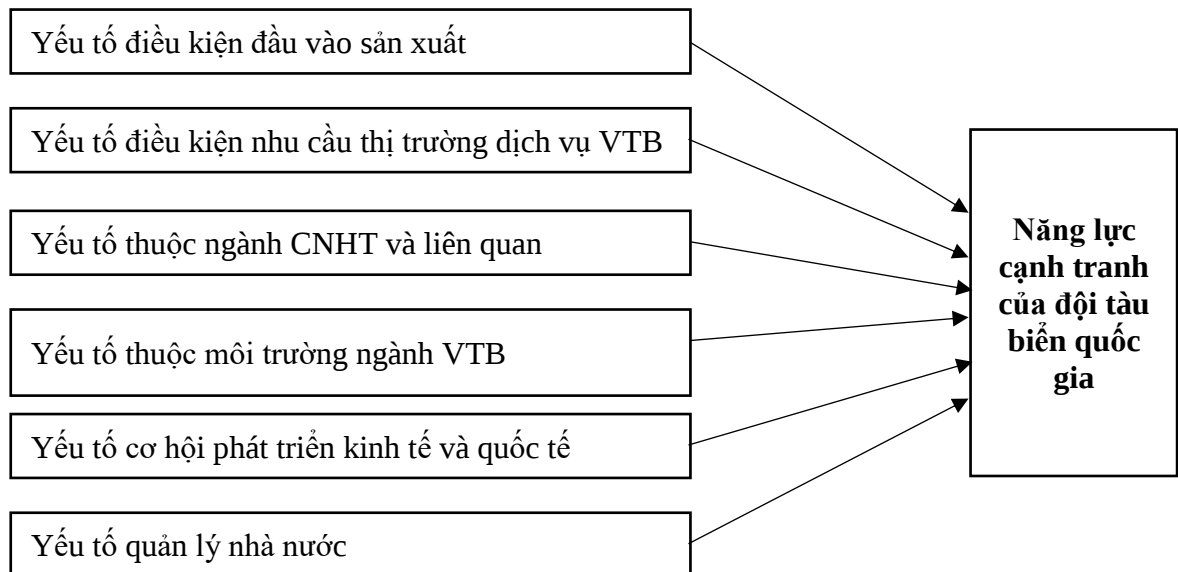
tế gia tăng. Đây vừa là cơ hội vừa là động lực phát triển đối với ĐTBQG, thông qua đó nâng cao khả năng và vị thế cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Nhìn ở phương diện khác, việc mở rộng hợp tác quốc tế về kinh tế, nhất là quan hệ với các đối tác chiến lược, giúp thúc đẩy quá trình chuyển giao công nghệ từ các nước có trình độ cao sang các nước có trình độ thấp, tạo điều kiện cho các nước yếu kém được tiếp xúc, học hỏi và nâng cao năng lực công nghệ của mình. Điều này có ảnh hưởng rất lớn đến việc nâng cao NLCT của ĐTBQG, vì công nghệ đội tàu được xem là yếu tố chính quyết định NLCT quốc tế của một DNVTB. Ngoài ra, việc có được các mối quan hệ ngoại giao tốt đẹp với nhiều nước trên thế giới còn là điều kiện tiền đề và nền tảng để các quốc gia mở rộng mạng lưới giao thông VTB, tăng cường khả năng tiếp cận với các tuyến vận tải quốc tế quan trọng, đồng thời đảm bảo có được môi trường và bối cảnh thuận lợi, an toàn, ổn định để phát triển, góp phần tạo lập lợi thế cạnh tranh cho ĐTBQG.

1.3.2. Mô hình, giả thuyết và thang đo nghiên cứu tác động của các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia

1.3.2.1. Mô hình và giả thuyết nghiên cứu

Từ những lý luận trên đây về các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT ĐTB, mô hình nghiên cứu được đề xuất như hình 1.2. Trong đó, các yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất là nền tảng cơ bản có vai trò quyết định trong việc hình thành, duy trì và phát triển ĐTB. Lý do là vì dịch vụ VTB có đặc thù phụ thuộc rất lớn vào điều kiện tự nhiên, chẳng hạn như vị trí địa lý và chiều dài đường bờ biển của quốc gia. ĐTB không thể hình thành nếu quốc gia không tiếp giáp biển, ĐTB cũng khó phát triển nếu chiều dài bờ biển và vùng lãnh thổ trên biển của quốc gia hạn chế, vì vậy, điều kiện tự nhiên thuận lợi của quốc gia tạo nên ưu thế cạnh tranh rất lớn cho ĐTB.



Hình 1.2: Mô hình nghiên cứu lý thuyết

Bên cạnh đó, yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất như nguồn nhân lực và CSHT có ảnh hưởng đáng kể đến chi phí và chất lượng dịch vụ VTB, qua đó tác động mạnh mẽ đến hiệu quả hoạt động và nguồn lực ĐTBQG. Riêng yếu tố nhân lực được các nhà nghiên cứu thống nhất cho rằng, là một trong những yếu tố chính ảnh hưởng đến NLCT quốc tế của ĐTB, thông qua tác động đến số lượng thuyền viên, kiến thức vận tải, chất lượng dịch vụ chăm sóc khách hàng và danh tiếng của đội tàu. Do vậy, giả thuyết về tác động của các yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất được đề xuất như sau:

Giả thuyết H1: *Các yếu tố điều kiện đầu vào có tác động thuận chiều đến NLCT của ĐTBQG.*

Các yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường dịch vụ VTB quyết định quy mô của thị trường VTB nên có ảnh hưởng rất lớn đến hiệu quả hoạt động SXKD của ĐTB. Nhu cầu lớn và ngày càng tăng đồng nghĩa với thị trường ngày càng rộng và càng tạo điều kiện cho các đội tàu nâng cao kết quả kinh doanh, phát triển hoạt động và mở rộng quy mô đội tàu, từ đó khẳng định thương hiệu và uy tín, nâng cao NLCT trên thị trường. Những biến động và thay đổi của nhu cầu thị trường còn là động lực và đòn bẩy thúc đẩy ĐTBQG thực hiện cải tiến, đổi mới, nhất là đổi mới về công nghệ quản lý và khai thác đội tàu, nhằm nâng cao năng lực phục vụ, cải thiện chất lượng dịch vụ để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của thị trường và tận dụng các cơ hội lợi nhuận. Vì lý do đó, có thể đề xuất giả thuyết như sau:

Giả thuyết H2: *Các yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường có tác động thuận chiều đến NLCT của ĐTBQG.*

Các yếu tố thuộc ngành CNHT và liên quan có ảnh hưởng rất lớn đến chi phí vận hành của ĐTB, đồng thời có vai trò quyết định chất lượng các công đoạn vận tải và tạo ra các giá trị gia tăng cho dịch vụ VTB, do đó, tác động mạnh mẽ đến NLCT của ĐTB. Các ngành CNHT và liên quan phát triển giúp cung cấp các dịch vụ chất lượng với giá cả hợp lý nhờ tối ưu được chi phí và quy mô hoạt động, qua đó góp phần gia tăng giá trị và nâng cao chất lượng của dịch vụ VTB, giúp ĐTBQG cải thiện vị thế cạnh tranh trên thị trường.

Mặt khác, các ngành hỗ trợ và liên quan phát triển sẽ hạn chế sự phụ thuộc của ĐTB vào các nhà cung cấp nước ngoài, từ đó giảm thiểu rủi ro trong kinh doanh, nhất là các rủi ro về độc quyền dẫn đến tăng giá và thiếu nguồn cung, gây cản trở cho hoạt động của ĐTB. Điều này có vai trò quan trọng trong việc đảm bảo sự phát triển ổn định và bền vững của ĐTB, đồng thời giúp đội tàu kiểm soát tốt hơn chuỗi cung ứng, tăng cường tính chủ động trong quản lý và nâng cao năng lực phục vụ, chất lượng dịch vụ. Trên cơ sở đó, có thể lập luận về tác động của các yếu tố ngành CNHT và liên quan đối với NLCT của ĐTB như sau:

Giả thuyết H3: *Các yếu tố ngành CNHT và liên quan có tác động thuận chiều đến NLCT của ĐTBQG.*

Các yếu tố ngành KDDV VTB quốc gia và thế giới thể hiện cấu trúc (mức độ tích hợp dọc), chiến lược kinh doanh (mức độ ổn định giá dịch vụ), các năng lực cốt lõi của ĐTB (năng lực vận tải, quản lý và khai thác, liên minh liên kết, công nghệ khai thác) và môi trường cạnh tranh ngành VTB quốc tế. Các nhà nghiên cứu cho rằng, NLCT quốc tế của ĐTBQG có liên quan mật thiết đến hiệu quả quản lý, năng suất, khối lượng và khả năng VCHH, do vậy, có thể nói, các yếu tố ngành VTB quốc gia và thế giới có ảnh hưởng trực tiếp và sâu sắc đến NLCT quốc tế của ĐTB, vì các yếu tố này tác động đến nhiều khía cạnh khác nhau của đội tàu.

Cụ thể, các yếu tố về cấu trúc, chiến lược và năng lực cốt lõi của đội tàu ảnh hưởng đến chi phí đầu vào, giá cước dịch vụ, chất lượng dịch vụ, năng suất hoạt động và hiệu quả hoạt động của ĐTB, trong khi đó, yếu tố về môi trường cạnh tranh ngành VTB quốc tế tạo ra cơ hội và cũng là thử thách để ĐTBQG tiếp xúc, học hỏi, tích lũy kiến thức và kinh nghiệm ngành nghề, nắm bắt thông tin thị trường và đối thủ, nhận thức thế mạnh và nhược điểm của bản thân, từ đó có phương hướng đầu tư hoàn thiện và phát triển NLCT của mình để có thể hội nhập thị trường quốc tế. Do vậy, có thể đề xuất giả thuyết về tác động của các yếu tố ngành VTB như sau:

Giả thuyết H4: *Các yếu tố ngành VTB quốc gia và thế giới có tác động thuận chiều đến NLCT của ĐTBQG.*

Các yếu tố về cơ hội phát triển kinh tế có vai trò quyết định môi trường và điều kiện khách quan cho việc phát triển các ngành nghề nói chung và ngành VTB nói riêng, vì vậy có ảnh hưởng quan trọng đối với ĐTB. Nói một cách cụ thể, độ mở của nền kinh tế càng lớn, môi trường kinh tế trong và ngoài nước càng ổn định và phát triển, thương mại quốc tế càng hoạt động sôi nổi, thì càng tạo điều kiện thuận lợi thúc đẩy nhu cầu tiêu dùng xã hội gia tăng, từ đó nâng cao nhu cầu trao đổi và VCHH không chỉ ở trong nước mà còn trên thế giới, mở ra cơ hội kinh doanh hấp dẫn cho ĐTB, đồng thời cũng cung cấp môi trường kinh doanh thuận lợi để phát triển ổn định, bền vững. Mặt khác, nhu cầu và cơ hội gia tăng cũng tạo động lực mạnh mẽ để ĐTBQG đẩy mạnh hoạt động đầu tư đổi mới, nâng cao trình độ công nghệ, năng lực chuyên môn theo hướng đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế, nhằm tận dụng và khai thác hiệu quả các cơ hội thị trường, từ đó tăng cường vị thế và sức mạnh cạnh tranh của ĐTBQG trên trường quốc tế. Từ những phân tích trên, nghiên cứu đề xuất giả thuyết về tác động của các yếu tố cơ hội phát triển kinh tế như sau:

Giả thuyết H5: *Các yếu tố cơ hội phát triển kinh tế có tác động thuận chiều đến NLCT của ĐTBQG.*

Các yếu tố QLNN ảnh hưởng rất lớn đến tình hình ổn định kinh tế, chính trị trong nước và trên thế giới, đây là điều kiện vô cùng quan trọng để xây dựng môi trường an toàn, ổn định cho việc KDDV VTB, do đó, có thể nói các yếu tố QLNN có ảnh hưởng trực tiếp đến hoạt động SXKD cũng như NLCT của ĐTB. Xét trên phương diện khác, hoạt động QLNN quyết định môi trường đầu tư, kinh doanh của các chủ thể kinh tế, bao gồm cả

ĐTBQG, vì vậy có thể tạo ra điều kiện khó khăn hoặc thuận lợi cho việc phát triển quy mô hoạt động của ĐTBQG. Đặc biệt, vì dịch vụ VTB là ngành cần đáp ứng nhiều thủ tục hành chính và giấy tờ cấp phép, do đó, các yếu tố QLNN đóng vai trò quan trọng trong việc giúp đội tàu tiết kiệm chi phí và thời gian xử lý thủ tục hành chính, từ đó nâng cao chất lượng dịch vụ và tăng cường NLCT với các loại hình vận tải khác, tạo nền tảng cho việc gia tăng nguồn lực và sức cạnh tranh trong môi trường quốc tế.

Hơn nữa, các thể chế, chính sách của nhà nước đối với ngành VTB cũng tác động đến nguồn lực và điều kiện phát triển của ĐTB thông qua các cơ chế quản lý, chính sách hỗ trợ và định hướng phát triển, từ đó mở rộng hoặc hạn chế không gian phát triển của đội tàu và ảnh hưởng đến vị thế của ĐTBQG trong nền kinh tế thị trường thế giới. Từ những cơ sở trên, có thể đề xuất giả thuyết về tác động của các yếu tố QLNN đối với NLCT của ĐTB như sau:

Giả thuyết H6: Các yếu tố QLNN có tác động thuận chiều đến NLCT của ĐTBQG.

1.3.2.2. Bộ thang đo nghiên cứu lý thuyết

Trên cơ sở tổng hợp từ các nghiên cứu trước đó, thang đo các biến độc lập được xác định như sau. Các biến độc lập trong thang đo nghiên cứu ở bảng dưới đây được kế thừa từ các nghiên cứu trước đó đã được trích dẫn nguồn đầy đủ, cụ thể:

Bảng 1.1: Thang đo nghiên cứu

Biến độc lập	Ký hiệu	Nguồn
1. Yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất 1.1. Nguồn nhân lực 1.2. Vị trí địa lý 1.3. Cơ sở hạ tầng phục vụ VTB	DKDV DKDV1 DKDV2 DKDV3	Porter (1990), Hetherington và cộng sự (2006), Gordon và cộng sự (2005), Progoulaki và Theotokas (2010)
2. Yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường dịch vụ VTB 2.1. Nhu cầu VTB quốc gia 2.2. Nhu cầu VTB quốc tế 2.3. Nhu cầu vận tải đa phương thức và liên kết chuỗi cung ứng	DKTT DKTT1 DKTT2 DKTT3	Lee và cộng sự (2014), Song và Dong, (2012), Yang (2014), Ng và Gujar (2009)
3. Yếu tố thuộc ngành CNHT và liên quan 3.1. Tiếp cận nhà cung ứng nguyên liệu – xăng dầu 3.2. Chất lượng dịch vụ cảng biển 3.3. Chất lượng ngành công nghiệp đóng tàu 3.4. Chất lượng vận tải bộ nội địa 3.5. Chất lượng dịch vụ kho vận	CNHT CNHT1 CNHT2 CNHT3 CNHT4 CNHT5	Song và Dong, (2012), Cao và Zhang (2017), Baso và cộng sự (2020), Baştuğ và cộng sự (2022), Kim và cộng sự (2022), Mehrzadegan và cộng sự (2022)

4. Yếu tố môi trường ngành VTB	NVTB	Lee và cộng sự (2014),
4.1. Năng lực vận tải của đội tàu	NVTB1	Yeo và cộng sự (2011),
4.2. Năng lực quản lý và khai thác đội tàu	NVTB2	Sys (2009), Álvarez-
4.3. Cạnh tranh và biến động giá dịch vụ VTB		SanJaime và cộng sự
4.4. Năng lực liên minh, liên kết khai thác dịch vụ VTB	NVTB3	(2013), Arslan và
4.5. Mức độ tích hợp theo chiều dọc	NVTB4	Papageorgiou (2017),
4.6. Công nghệ khai thác đội tàu	NVTB5	Chen và cộng sự (2022),
	NVTB6	Gena và cộng sự (2020),
		Kuo và cộng sự (2017),
		Lai và cộng sự (2022),
		Song và cộng sự (2023)
5. Yếu tố cơ hội phát triển kinh tế quốc gia và quốc tế	CHPT	Vukić và Cerbán (2022),
5.1. Mức độ mở cửa của nền kinh tế	CHPT1	Chen và cộng sự (2021)
5.2. Môi trường kinh tế trong nước	CHPT2	
5.3. Môi trường kinh tế quốc tế	CHPT3	
5.4. Hợp tác thương mại quốc tế	CHPT4	
6. Yếu tố quản lý nhà nước	QLNN	Yang (2014), Ng và Gujar
6.1. Thể chế chính sách đối với ngành VTB	QLNN1	(2009), Bilbao-Ubillos và
6.2. Môi trường đầu tư và kinh doanh		cộng sự (2021)
6.3. Chính sách đối ngoại và quan hệ quốc tế	QLNN2	
	QLNN3	

Biên phụ thuộc NLCT của ĐTBQG được đánh giá theo một số tiêu chí quyết định khác nhau (Đặng Công Xưởng và Nguyễn Nam Giang, 2021; Lưu Quốc Hưng, 2017). Cụ thể gồm:

- Khả năng dẫn đầu về chi phí - Cost leadership (more cost efficient): Để đảm bảo sự cạnh tranh và thu hút khách hàng, ĐTBQG cần có khả năng dẫn đầu về chi phí trong hoạt động tải biển. Khả năng này giúp đội tàu cung cấp các dịch vụ vận chuyển biển với giá cước hợp lý và hấp dẫn cho khách hàng

- Chất lượng dịch vụ VTB (better service competence and quality): Chất lượng dịch vụ của ĐTBQG là yếu tố quan trọng để duy trì và phát triển khách hàng trung thành. Chất lượng dịch vụ chuyên nghiệp và đáng tin cậy giúp Đội tàu thu hút khách hàng và đối tác quốc tế.

- Dịch vụ khác biệt và đặc thù (Specificity and differentiation of services): Sự khác biệt và tính đặc thù trong dịch vụ vận chuyển biển của ĐTBQG có thể là một lợi thế cạnh tranh. Những dịch vụ đặc biệt này có thể thu hút các đối tác và khách hàng đặc biệt, tạo ra giá trị gia tăng cho Đội tàu.

- Khả năng duy trì và phát triển thị phần VTB: Để đảm bảo sự phát triển và cạnh tranh của ĐTBQG trong tương lai, khả năng duy trì và mở rộng thị trường trong thị trường vận động tải hàng hóa quốc tế là rất quan trọng.

- Uy tín ngành VTB quốc gia (Industry reputation): Uy tín của ĐTB là quan trọng để tham gia vào các giao dịch quốc tế và hợp tác với các đối tác uy tín. Nó đóng vai trò quan trọng trong việc cải thiện danh tiếng của Đội tàu trên trường quốc tế.

1.4. Kinh nghiệm phát triển đội tàu biển quốc gia trên thế giới và bài học với Việt Nam

1.4.1. Kinh nghiệm của các quốc gia trên thế giới

1.4.1.1. Kinh nghiệm của Singapore

Ngân hàng Thế Giới (World Bank) đã đánh giá Singapore là một trong những quốc gia có ngành VTB phát triển nhất thế giới. Singapore là một quốc đảo nhỏ ở Đông Nam Á, chỉ có khoảng hơn 6 triệu dân và diện tích 700km². Từ khi trở thành một quốc gia độc lập từ năm 1965, bên cạnh quy mô nhỏ và dân số ít, hạn chế lớn nhất của Singapore là thiếu hụt nguyên liệu và tài nguyên, ngay cả nước sinh hoạt cũng phải nhập khẩu từ quốc gia láng giềng là Malaysia. Tuy nhiên, Singapore đã khéo léo khai thác lợi thế từ vị trí địa lý của mình. Quốc đảo này là nơi giao nhau của các tuyến hàng hải chính từ châu Âu sang châu Á, nằm giữa hai đại dương lớn là Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương. Thêm vào đó, Singapore cũng được ưu ái điều kiện tự nhiên thuận lợi, không bị thiệt hại bởi thiên tai như bão hay lũ lụt. Vậy nên Singapore đã tận dụng những yếu tố trên để đẩy mạnh và tập trung vào phát triển ngành VTB, đầu tư xây dựng ĐTB cùng các dịch vụ liên quan.

Nhằm thúc đẩy ngành hàng hải, chính phủ Singapore đã đưa ra một loạt các biện pháp cung cấp dịch vụ VTB chất lượng cao, áp dụng công nghệ tiên tiến, mời gọi các doanh nghiệp nước ngoài kinh doanh vào nước này. Singapore có khu mậu dịch tự do hoạt động từ năm 1969, bao gồm 7 khu: 6 khu dành cho vận tải và hàng hóa đường biển; một khu cho hàng hóa đường hàng không.

Ngoài ra, Singapore còn là một trong những trung tâm tài chính và ngân hàng hàng đầu khu vực với nguồn nhân lực chuyên nghiệp, trình độ cao và CSHT hiện đại. Singapore đã trở thành trung tâm trung chuyển hàng biển lớn của châu Á, nổi bật với khả năng vận hành cao, dịch vụ chất lượng và uy tín. Hiện tại, Singapore sở hữu khoảng 900 tàu VCHH khác nhau, tổng trọng lượng lên đến 36,39 triệu DWT. Theo dữ liệu thống kê, vào bất kỳ thời điểm nào trong ngày luôn có trên 700 con tàu đang đỗ hoặc đang neo đậu tại cảng Singapore cùng một lúc.

Singapore cũng có những chính sách khuyến khích vận chuyển hàng hoá chuyển tải. Đối với hàng XNK sẽ được miễn phí lưu kho trong vòng 72 giờ, hàng chuyển tải rồi tái xuất sẽ được miễn phí 28 ngày. Riêng với tàu chở khách bằng đường biển, Singapore xây dựng trung tâm tàu khách gồm một cảng riêng cho tàu khách, 4 cầu cho phà biển quốc tế và 4 cầu cho phà biển nội địa.

Để phát triển ĐTB trong nước, Singapore đã áp dụng nhiều ưu đãi cho các doanh nghiệp tàu biển nội địa thông qua việc đấu thầu với chính phủ. Đối với các hợp đồng, dự án mà chính phủ hay các cơ quan của chính phủ tham gia trực tiếp hoặc gián tiếp, các doanh nghiệp tàu biển Singapore sẽ được ưu tiên trong việc tham gia đấu thầu nếu doanh nghiệp đó đáp ứng các tiêu chuẩn qui định. Các doanh nghiệp trong nước được ưu tiên xem xét trước, sau đó mới đến các doanh nghiệp nước ngoài. Hơn nữa, Chính phủ Singapore đã thiết lập chương trình hỗ trợ tài chính, các doanh nghiệp này được hỗ trợ vay vốn lên đến 90% giá trị hợp đồng và kéo dài thời hạn thanh toán lên tới 15 năm, nhằm hỗ trợ việc sửa chữa và nâng cấp tàu biển. Thuế thu nhập doanh nghiệp khá thấp là 7%.

Từ năm 1968, Singapore cho phép các tàu đăng ký theo hình thức “Tàu treo cờ thuận tiện” (Flag of Convenience), tức là các tàu có thể hoạt động dưới quyền của một quốc gia khác nhưng vẫn được phép thực hiện kinh doanh quốc tế. Tuy nhiên, Singapore cũng đặt ra các quy định chặt chẽ về tuổi trung bình của các tàu biển. Mục đích của việc này là để đảm bảo rằng đội tàu của Singapore luôn được cập nhật mới và hiện đại, bằng cách loại bỏ các tàu cũ và thay thế mới, giúp đảm bảo an toàn và hiệu quả trong hoạt động hàng hải. Chính sách đăng ký mở này không chỉ mang lại cơ hội cho các chủ tàu Singapore tham gia vận tải trên các tuyến quốc tế, mở rộng cơ hội vận chuyển hàng hóa nhờ vào chính sách tại quốc gia nơi tàu đăng ký, mà còn góp phần nâng cao uy tín hàng hải của đội tàu Singapore trong lĩnh vực VTB quốc tế.

Singapore đã tư nhân hoá ngành VTB và mở cửa dịch vụ, cho phép các chủ tàu cạnh tranh công bằng và tuân thủ quy định KDDV hàng hải nước ngoài. Chính sách mở cửa này thu hút vốn đầu tư nước ngoài, giúp các DNVTB của Singapore phát triển thành các tập đoàn lớn, biến Singapore thành trung tâm hàng hải quan trọng toàn cầu.

Trong chính sách cạnh tranh khu vực, Singapore tập trung vào việc cải thiện CSHT để nâng cao chất lượng dịch vụ thay vì giảm giá. Đồng thời, Singapore ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý dịch vụ VTB và cảng biển, bao gồm chuyển tải và theo dõi container. Từ 1997, Singapore triển khai hệ thống quản lý cảng biển với 4 hệ thống hỗ trợ lẫn nhau: BOXNET, PORTNET, FAST-CONNECT và CITOS, giúp cung cấp dịch vụ trực tuyến và kiểm soát hoạt động chuyển tải tại cảng container PSA Singapore Terminal.

1.4.1.2. Kinh nghiệm của Trung Quốc

Trung Quốc là một cường quốc có diện tích rộng lớn với dân số đông và nền kinh tế mạnh. Ngành VTB của Trung Quốc cũng được xếp trong nhóm phát triển nhất trên thế giới. Để đạt được thành tựu này, Trung Quốc đã thực hiện một loạt chiến lược để tối ưu hóa NLCT của ngành VTB trên nhiều khía cạnh như số lượng tàu biển, trọng tải trung bình, áp dụng công nghệ hiện đại, phát triển hạ tầng bến cảng,...

Đặc biệt, điểm nhấn trong chiến lược cạnh tranh của quốc gia này là áp giá cước vận tải cực thấp. Chiến lược cạnh tranh này của Trung Quốc đã đóng một vai trò quan trọng trong ngành công nghiệp VTB trên toàn cầu. Chính sách ưu đãi đặc biệt từ Trung

Quốc như giảm giá cước vận tải quốc tế và ưu đãi thuế XNK đã giúp Trung Quốc thu hút sự quan tâm của các ngân hàng thương mại và tổ chức tín dụng nước ngoài. Điều này đã tạo điều kiện thuận lợi cho các DNVTB trong nước có được nguồn vốn kinh doanh.

Chính phủ Trung Quốc đã đưa ra một chiến lược mạnh mẽ để thúc đẩy và định hình lại ngành VTB thông qua việc cung cấp vốn đầu tư và ưu đãi vốn. Một trong những biện pháp chính của chiến lược này là khuyến khích mua sắm và xây dựng các tàu chở hàng lớn, đồng thời tăng cường nâng cấp CSHT cảng biển. Việc đầu tư đáng kể vào đội tàu và hạ tầng cảng biển không chỉ tạo điều kiện thuận lợi cho quá trình VCHH, mà còn nâng cao NLCT toàn diện của Trung Quốc trong ngành này. Xây dựng các tàu chở hàng lớn là một bước quan trọng để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng về vận chuyển quốc tế và tăng cường khả năng chịu tải của hệ thống. Đồng thời, nâng cấp CSHT cảng biển không chỉ giúp tăng cường hiệu suất và linh hoạt trong quy trình vận hành mà còn đảm bảo an toàn và bảo mật trong hoạt động cảng.

Ngoài ra, quốc gia này đã xây dựng một hệ thống vững chắc để hỗ trợ hoạt động VTB quốc tế. Chính phủ Trung Quốc đã tạo ra môi trường kinh doanh thuận lợi và giảm bớt rào cản, áp dụng các chính sách thuế ưu đãi để khuyến khích doanh nghiệp tư nhân có thể tham gia vào hoạt động VTB quốc tế. Các doanh nghiệp Trung Quốc và nước ngoài thuận lợi hơn khi đầu tư vào việc sở hữu và điều hành tàu biển. Điều này đã giúp tạo ra một môi trường cạnh tranh sôi động và đa dạng trong ngành VTB của Trung Quốc.

Trung Quốc đã tự do hóa đầu tư và khuyến khích sự tham gia của các tổ chức quốc tế trong ngành VTB, giúp đội tàu VTB nước này phát triển mạnh mẽ. Vào năm 2000, tổng trọng tải đội tàu Trung Quốc tương đương với đội tàu Việt Nam năm 2014 (7,169 triệu DWT). Đến năm 2014, đội tàu Trung Quốc có 2.788 tàu, tổng trọng tải đạt 78,782 triệu DWT, gấp 11 lần Việt Nam (Luu Quốc Hưng, 2017). Chính phủ Trung Quốc đã dỡ bỏ hạn chế và cho phép tàu nước ngoài vận tải hàng hóa trong lãnh hải của họ.

Chính sách khuyến khích đầu tư quốc tế cho phép thành lập các công ty liên doanh VTB với vốn FDI tối đa 49%, và các nhà lãnh đạo công ty liên doanh được bổ nhiệm bởi Trung Quốc (Vu Thi Hoang Yen, 2022). Chính sách này tạo cơ hội hợp tác và chia sẻ kiến thức trong quản lý tàu biển.

Trung Quốc cũng cải cách quản lý cảng biển, phân chia rõ chức năng nhà nước và quản lý sản xuất kinh doanh, đồng thời đầu tư mạnh vào các cảng nước sâu, đặc biệt là các cảng có khả năng phục vụ tàu trọng tải lớn. Việc này được hỗ trợ bởi vốn quốc gia, các tổ chức tài chính quốc tế và ngân hàng trong nước. Chính phủ cũng khuyến khích doanh nghiệp tư nhân và FDI tham gia vào xây dựng và quản lý cảng biển, thúc đẩy phát triển ngành VTB.

Những chính sách này không chỉ thúc đẩy kinh tế Trung Quốc mà còn củng cố vị thế của nước này trong ngành VTB quốc tế, góp phần tăng cường NLCT quốc gia.

1.4.1.3. Kinh nghiệm của Thái Lan

Thái Lan là quốc gia thuộc Đông Nam Á, tuy chưa đạt tới trình độ của nước phát triển nhưng quốc gia này đã triển khai những chính sách thân thiện với việc mở cửa thị trường cho các đối tác quốc tế. Trong bối cảnh chênh lệch lớn về mọi mặt giữa khu vực đô thị và nông thôn, để phát triển ngành VTB, chính phủ Thái Lan đã tập trung sử dụng vốn FDI cho cảng Băng Cốc, biến cảng này thành một trung tâm quan trọng trong khu vực. Cảng Băng Cốc cũng đã trở thành một địa điểm đáng chú ý trong ngành dịch vụ VTB của Đông Nam Á.

Chính phủ Thái Lan đã triển khai nhiều biện pháp chính sách nhằm khuyến khích ngành VTB trong nước. Ngành VTB Thái Lan đang được chính phủ ưu tiên phát triển và nâng cấp bằng nhiều chính sách hỗ trợ tài chính và thuế. Một trong những chính sách đó là miễn thuế doanh nghiệp cho các DNVTB, giúp giảm bớt chi phí hoạt động và tăng NLCT.

Ngoài ra, chính phủ cũng đã giảm thuế VAT cho các nhà xuất khẩu sử dụng tàu trong nước, giúp tăng lợi thế thương mại và mở rộng thị trường. Nhờ vậy, ngành VTB Thái Lan đã có những bước tiến quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả và đóng góp vào sự phát triển kinh tế của đất nước.

Thái Lan cũng miễn thuế thu nhập cho nhân viên và cổ đông của các DNVTB sở hữu tàu treo cờ Thái Lan. Điều này nhằm mục đích thu hút và giữ chân những nguồn lực nhân lực chất lượng cao, đồng thời khích lệ sự tham gia của những chuyên gia và nhân viên có kỹ năng trong lĩnh vực này, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động của ngành. Chính phủ Thái Lan cũng giảm thuế bán tàu cũ khi mua tàu mới để thay thế. Đây là một biện pháp nhằm cải tiến, nâng cấp đội tàu, thúc đẩy việc áp dụng các công nghệ mới và sử dụng tàu hiện đại hơn. Ngoài ra còn giúp tăng cường hiệu suất và an toàn trong VCHH. Bên cạnh đó, việc thiết lập các kho hàng trên bộ cho ngành VTB cũng là một biện pháp quan trọng trong việc tối ưu hóa quản lý hàng hóa và hỗ trợ các hoạt động vận tải. Từ đó giúp cải thiện quá trình xếp dỡ - VCHH, đồng thời tiết kiệm thời gian và chi phí.

Hơn nữa, chủ trương giảm thuế nhập khẩu cho ngành VTB là một biện pháp hữu ích để khuyến khích nhập khẩu máy móc, trang thiết bị và nguyên vật liệu cần thiết cho ngành. Việc sử dụng các công cụ và tài nguyên hiện đại không chỉ giúp tối ưu hóa hiệu suất mà còn thúc đẩy sự đổi mới và tiến bộ trong quy trình vận hành. Giảm thuế nhập khẩu cũng tạo ra một môi trường kinh doanh thuận lợi cho các doanh nghiệp trong ngành VTB ở Thái Lan. Việc giảm bớt gánh nặng thuế giúp giảm chi phí sản xuất, từ đó tăng cường NLCT trên thị trường quốc tế. Thúc đẩy sự đầu tư trong ngành, cung cấp động lực cho sự phát triển công nghiệp và tăng cường vị thế của Thái Lan trong môi trường thương mại toàn cầu. Ngoài ra, việc sử dụng công cụ và tài nguyên hiện đại trong ngành VTB không chỉ là một cơ hội để nâng cao năng lực hoạt động mà còn đồng thời tạo ra sự tiện ích và linh hoạt trong việc đáp ứng các yêu cầu đặc biệt của thị trường quốc tế. Sự hiện đại hóa này có thể bao gồm việc sử dụng công nghệ thông tin, quản lý chuỗi cung ứng thông minh, và các tiêu chuẩn an toàn và môi trường cao cấp, đều đóng góp vào sự chuyển đổi tích cực của ngành VTB.

Chính phủ Thái Lan hỗ trợ việc tìm kiếm các nguồn vốn vay với lãi suất thấp nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư cho ngành, đồng thời khuyến khích các ngân hàng cung cấp các khoản vay ưu đãi cho các doanh nghiệp cải tiến ĐTB. Bên cạnh đó, Chính phủ cũng kiểm soát nghiêm ngặt tỷ lệ góp vốn của các doanh nghiệp nước ngoài vào các công ty hàng hải Thái Lan, nhằm bảo vệ quyền chủ động cho các doanh nghiệp trong nước.

Trong lĩnh vực giao nhận vận tải, Thái Lan đã áp dụng các hạn chế đối với người nước ngoài trong việc làm đại lý hoặc môi giới. Theo quy định, các doanh nghiệp được thành lập theo luật Thái Lan, với vốn nước ngoài không vượt quá 49%, sẽ được coi là doanh nghiệp Thái Lan và có thể hoạt động như đại lý hoặc môi giới trong ngành giao nhận vận tải. Chính phủ Thái Lan cũng hợp tác với lực lượng hải quân để đào tạo nguồn nhân lực, đưa các trường sĩ quan hải quân vào các trường đại học tư nhân để đào tạo kỹ sư, đồng thời thúc đẩy công nghệ đóng mới và sửa chữa tàu biển.

Tất cả các biện pháp này đã góp phần đáng kể vào việc cải thiện ngành VTB Thái Lan, thể hiện quyết tâm mạnh mẽ của Chính phủ và doanh nghiệp Thái Lan trong việc nâng cao NLCT và đổi mới ngành hàng hải.

1.4.1.4. Kinh nghiệm của Philippines

Philippines là quốc gia quần đảo nằm phía tây Thái Bình Dương với hơn 7600 hòn đảo. Vì vậy quốc gia này có nhiều lợi thế để phát triển ngành VTB. Chính phủ Philippines đã đưa ra nhiều chính sách cụ thể để khuyến khích phát triển ngành hàng hải.

Đầu tiên, để nâng cao NLCT của ĐTB, Philippines rất chú trọng đào tạo nguồn nhân lực. Philippines cũng đứng đầu thế giới trong lĩnh vực xuất khẩu thuyền viên và quản lý nguồn nhân lực VTB quốc tế, mang lại nhiều việc làm và nguồn thu nhập đáng kể cho đất nước. Lực lượng thuyền viên của Philippines được đào tạo theo chuẩn trình độ và kỹ năng chuyên môn cao với chương trình giảng dạy 100% bằng tiếng anh. Doanh nghiệp Philippines kinh doanh mảng đào tạo thuyền viên đã có những động thái tích cực trong việc quốc tế hóa các trung tâm giảng dạy và sát hạch chất lượng thuyền viên. Ngoài ra, các thuyền viên làm việc trên tàu biển quốc tế tại Philippines sẽ được miễn thuế thu nhập 100%. Chính phủ cũng đã đơn giản hóa thủ tục liên quan đến lao động quốc tế để tạo điều kiện thuận lợi cho thuyền viên theo tiêu chuẩn đào tạo quốc tế.

Philippines đặc biệt chú trọng đến chính sách bảo hộ hàng hải, thông qua các biện pháp quản lý vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu giữa Philippines và 64 quốc gia. Chính phủ ưu tiên việc quản lý chặt chẽ và khuyến khích các hãng tàu thuê trần và đăng ký treo cờ Philippines. Quyền giành hàng hóa cho tàu nội địa Philippines luôn được ưu tiên, và chính phủ yêu cầu hàng hóa do chính phủ kiểm soát phải sử dụng tàu mang cờ Philippines, bao gồm hàng hóa vay vốn, hàng hóa cấp tín dụng và hàng hóa do chính phủ bảo đảm. Các chính sách này đã giúp tỷ lệ vận chuyển hàng hóa quốc gia bằng tàu mang cờ Philippines tăng từ 7,8% lên 15% trong 6 năm.

Để thúc đẩy phát triển đội tàu, chính phủ Philippines đã thông qua Luật Hàng hải, cung cấp các khoản vay lãi suất thấp hoặc tài trợ tài chính để mua tàu mới. Chính phủ cũng hỗ trợ các chủ tàu vay vốn từ các ngân hàng trong nước và tổ chức tài chính để đầu tư vào tàu mang cờ Philippines. Hơn nữa, chính phủ đã triển khai chương trình hiện đại hóa VTB trong nước nhằm hỗ trợ tài chính cho các doanh nghiệp tham gia ngành VTB và các lĩnh vực liên quan. Chính sách về tài chính, thuế và phí cũng được thực hiện hiệu quả, bao gồm miễn thuế nhập khẩu tàu và phụ tùng sửa chữa/đại tu tàu tham gia VTB trong 10 năm, cũng như miễn thuế cho ngành VTB qua quy định trong IPP hàng năm (miễn thuế nếu cam kết tái đầu tư lợi nhuận thuần vào sản xuất kinh doanh).

Bên cạnh đó, các biện pháp khác như vay vốn với lãi suất thấp và miễn thuế phí hội cho tàu biển đều được áp dụng để thúc đẩy sự phát triển bền vững trong ngành. Philippines là một ví dụ điển hình về việc áp dụng chính sách bảo hộ hàng hải thông qua các quy định về vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu giữa họ và các quốc gia khác, với trọng tâm củng cố quản lý và khuyến khích các hãng tàu đăng ký treo cờ Philippines.

Philippines không chỉ là một ví dụ rõ nhất về áp dụng chính sách bảo hộ hàng hải mà còn là một mô hình vững chắc về phát triển đội tàu và ngành VTB nói chung. Những chiến lược và chính sách của Philippines không chỉ là nguồn động viên cho các quốc gia khác mà còn là bài học quý báu về cách tích hợp quy hoạch chiến lược và chính sách cụ thể để định hình một ngành công nghiệp mạnh mẽ và bền vững trong thời kỳ toàn cầu hóa.

1.4.1.5. Kinh nghiệm của Malaysia

Malaysia là quốc gia có đường bờ biển dài. Vậy nên ngành VTB đã đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển kinh tế của đất nước này từ việc khai thác lợi thế của vị trí địa lý. Nâng cao NLCT của ĐTB đã giúp Malaysia ghi dấu ấn trong cộng đồng quốc tế. Có thể thấy rõ sự quyết tâm và chiến lược dài hạn của Malaysia trong việc xây dựng và phát triển ngành VTB, các chính sách nâng cao năng lực VTB của Malaysia không chỉ giới hạn ở việc tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp. Ngành VTB của Malaysia cung cấp nhiều gợi ý và kinh nghiệm quý báu cho các quốc gia khác, trong đó có Việt Nam để nâng cao NLCT và PTBV trong lĩnh vực này.

Trong chiến lược phát triển VTB của mình, Malaysia đã tận dụng một loạt chính sách miễn giảm thuế để khuyến khích đầu tư và phát triển ĐTB. Các DNVTB tại Malaysia nhận được hỗ trợ đáng kể từ Nhà nước thông qua chính sách miễn thuế lợi tức và miễn giảm 50% doanh thu chịu thuế khi mua tàu. Đây không chỉ tạo đà đầu tư mạnh mẽ vào đội tàu mới mà còn mở rộng quy mô hoạt động quốc tế. Đồng thời, sự hỗ trợ đầu tư từ tổ chức hàng hải quốc tế do chính phủ Malaysia kêu gọi được cũng thể hiện quyết tâm của quốc gia này đối với sự PTBV của ngành VTB. Ngoài ra, chính sách thuế nhập khẩu linh hoạt giúp khuyến khích việc sử dụng và gia tăng số lượng tàu có trọng tải lớn, với mức thuế thấp 30% với tàu dưới 26 GRT, 10% với tàu 26-4000 GRT và miễn thuế đối với tàu dung tích lớn hơn 4000 GRT (Luu Quốc Hưng, 2017).

Chính phủ Malaysia còn thể hiện cam kết mạnh mẽ thông qua việc hỗ trợ tìm kiếm vốn từ các nguồn cho vay và tài trợ vốn với lãi suất thấp, thúc đẩy đầu tư của các DNVTB, nâng cấp đội tàu, từ đó tối ưu hóa hiệu suất vận tải và củng cố vị thế cạnh tranh trên thị trường quốc tế. Các biện pháp này cũng tạo động lực cho các ngân hàng hỗ trợ vốn để cung cấp các gói vay ưu đãi cho các doanh nghiệp trong ngành VTB.

Để đáp ứng nhu cầu vận chuyển ngày càng tăng, chính phủ Malaysia đã đưa ra các biện pháp phát triển và nâng cấp ĐTB, nhằm tối ưu hóa khả năng VCHH. Đây là một động thái quan trọng, đặc biệt khi mà sự tăng trưởng trong lĩnh vực vận chuyển đang diễn ra nhanh chóng. Malaysia khuyến khích và hỗ trợ sự tham gia của cả cộng đồng trong việc đầu tư vào ngành VTB. Chính phủ Malaysia đã thành lập Quỹ VTB. Quỹ này không chỉ đơn thuần là một nguồn tài chính hỗ trợ mà còn đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy cải tiến và mở rộng đội tàu của các doanh nghiệp nội địa. Không chỉ chú trọng nâng cao chất lượng và khả năng chịu tải của đội tàu mà còn tạo ra một loạt các cơ hội kinh doanh mới. Quỹ VTB còn góp phần tích cực vào sự phát triển toàn diện của nền kinh tế Malaysia. Khi ngành VTB phát triển, nhiều việc làm mới sẽ được tạo ra, giúp tăng cường thu nhập cho người lao động và đồng thời tăng nguồn thu thuế cho ngân sách quốc gia. Những kết quả tích cực này không chỉ thúc đẩy sự đồng đều hóa thu nhập mà còn đóng vai trò quan trọng trong việc tạo lập một nền kinh tế quốc gia phồn thịnh và bền vững.

Hơn nữa, chính phủ Malaysia còn thành lập các trung tâm tài chính lớn. Việc này giúp nâng cao NLCT của Malaysia trên thị trường quốc tế, bởi vì các trung tâm tài chính lớn có thể thu hút được nhiều khách hàng tiềm năng, đặc biệt là các doanh nghiệp quốc tế có nhu cầu VCHH qua biển. Từ đó sẽ tạo ra nhiều cơ hội cho các DNVTB của Malaysia để mở rộng quy mô hoạt động, đa dạng hóa dịch vụ và nâng cao chất lượng. Mặt khác cũng đòi hỏi các DNVTB của Malaysia phải đáp ứng được các tiêu chuẩn cao hơn về an toàn, hiệu quả và minh bạch trong quá trình VCHH. Qua đó sẽ đẩy mạnh sự đổi mới và cải tiến trong ngành VTB của Malaysia, giúp nâng cao năng lực sản xuất và quản lý. Như vậy, việc thành lập các trung tâm tài chính lớn không chỉ giúp tăng cường nguồn vốn cho Malaysia, mà còn góp phần thúc đẩy sự PTBV cho ngành VTB của quốc gia này.

Chính phủ Malaysia đã tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển nguồn nhân lực thuyền viên bằng cách khuyến khích họ tham gia lao động quốc tế. Chính sách này không chỉ tạo điều kiện thuận lợi để thuyền viên trong nước có cơ hội làm việc trên các tàu treo cờ Malaysia, mà còn giúp tích lũy kinh nghiệm quốc tế và nâng cao kỹ năng chuyên môn. Từ đó sẽ góp phần nâng cao chất lượng nguồn nhân lực thuyền viên của Malaysia, đồng thời tăng cường uy tín và sức cạnh tranh của ngành hàng hải trên trường quốc tế. Chính sách này cũng phản ánh sự quan tâm và đầu tư của chính phủ Malaysia vào ngành có vai trò quan trọng trong nền kinh tế và an ninh của nước này.

1.4.2. Bài học rút ra đối với Việt Nam

Thứ nhất, Việt Nam cần khéo léo khai thác và tận dụng triệt để lợi thế từ vị trí địa lý, nguồn tài nguyên sẵn có của mình, đặc biệt là tài nguyên biển, tập trung đầu tư nâng cấp CSHT cảng biển, ĐTB cùng các dịch vụ liên quan. Đồng thời, cần ưu tiên áp dụng công nghệ tiên tiến để hiện đại hóa ĐTB, đưa ra nhiều chính sách nhằm thu hút các doanh nghiệp nước ngoài đầu tư vào CSHT nói chung và CSHT phục vụ VTB nói riêng, giống như Singapore và Malaysia đã và đang làm rất tốt hiện nay. Ngoài ra, Việt Nam cần phát triển các trung tâm logistics tích hợp tại các cảng lớn để tạo điều kiện thuận lợi cho việc VCHH khu vực và toàn cầu, giúp nâng cao vị thế trong chuỗi cung ứng quốc tế.

Thứ hai, Việt Nam có thể học tập kinh nghiệm từ Singapore, Philippine và Thái Lan trong việc xây dựng và áp dụng các chính sách ưu đãi cho DN VTB trong nước. Cụ thể, các DN VTB trong nước sẽ được ưu tiên trong các buổi đấu thầu với chính phủ, miễn/giảm thuế doanh nghiệp, được hỗ trợ vay vốn với lãi suất ưu đãi và thời hạn trả nợ dài hơn để hỗ trợ các DN trong nước sửa chữa và nâng cấp chất lượng ĐTB. Đặc biệt, cần thúc đẩy các chương trình vay vốn tập trung vào đổi mới công nghệ và cải thiện năng lực quản lý vận hành, góp phần nâng cao tính cạnh tranh lâu dài của ĐTB quốc gia.

Thứ ba, để ĐTB quốc gia có thể nâng cao NLCT hơn nữa trong khu vực và quốc tế, chính sách giá cần phải phù hợp để thu hút khách hàng. Hiện nay, Trung Quốc đang có mức giá VTB vô cùng cạnh tranh là nhờ giảm giá cước vận tải quốc tế và ưu đãi thuế XNK. Việt Nam cần học tập mô hình này bằng cách áp dụng mức giá linh hoạt kết hợp với chính sách giảm thuế, đồng thời khuyến khích các DNVTB tham gia các liên minh quốc tế để tăng khả năng đàm phán và chia sẻ nguồn lực.

Thứ tư, Việt Nam cần tạo ra môi trường kinh doanh thuận lợi, đơn giản hóa các thủ tục hành chính bằng cách ứng dụng CNTT cho các thủ tục hành chính để giảm bớt thời gian và chi phí cho doanh nghiệp. Ngoài ra, việc xây dựng một hệ thống thông tin tập trung, giúp các doanh nghiệp dễ dàng tiếp cận các chính sách hỗ trợ và thông tin về tuyến vận tải chiến lược, cũng là một giải pháp quan trọng để nâng cao năng lực quản lý toàn ngành.

Thứ năm, Việt Nam cần chú trọng hơn đến đào tạo nguồn nhân lực phục vụ ngành VTB, nhất là đội ngũ thuyền viên theo tiêu chuẩn quốc tế. Như kinh nghiệm từ Philippine, các chương trình đào tạo thuyền viên đang được giảng dạy 100% bằng tiếng Anh, đồng thời quốc gia này rất tích cực trong việc quốc tế hóa các trung tâm giảng dạy. Việt Nam cũng có thể áp dụng giải pháp này bằng cách xây dựng các trung tâm đào tạo đạt chuẩn quốc tế, hợp tác với các tổ chức hàng hải uy tín, mua lại các chương trình đào tạo hàng đầu thế giới và thuê giảng viên có kinh nghiệm.

Thứ sáu, Việt Nam cũng có thể thành lập quỹ VTB như Malaysia đã làm để hỗ trợ tài chính, thúc đẩy cải tiến và nâng cấp ĐTB cả về chất lượng lẫn số lượng, từ đó thúc đẩy phát triển toàn diện nền kinh tế quốc gia. Quỹ VTB sẽ được huy động từ nhiều nguồn khác

nhau, từ Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải, các Hiệp hội liên quan đến VTB, các doanh nghiệp,...

Thứ bảy là xây dựng chính sách hỗ trợ và bảo hộ mậu dịch. Chính sách này không chỉ giúp bảo vệ lợi ích của ngành hàng hải trong nước mà còn tạo ra điều kiện bình đẳng cho sự cạnh tranh, đặt nền móng cho sự PTBV. Việt Nam nằm giữa các tuyến đường biển quan trọng, do đó, có thể triển khai các chính sách bảo vệ hàng hóa XNK sử dụng dịch vụ của doanh nghiệp trong nước và gắn kết các chính sách này với các cam kết quốc tế để tận dụng tối đa lợi thế hội nhập.

Từ những bài học trên, Việt Nam có thể hình thành và thực hiện một chiến lược phát triển VTB một cách hiệu quả, đặt ra mục tiêu cải thiện NLCT trong ngành này. Việt Nam có thể định vị mình là một đối tác quan trọng trong mạng lưới vận chuyển quốc tế, đồng thời đảm bảo sự bền vững của ngành VTB trong bối cảnh thách thức toàn cầu ngày nay.

CHƯƠNG 2: PHÂN TÍCH THỰC TRẠNG NĂNG LỰC CẠNH TRANH VÀ CÁC YẾU TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN NĂNG LỰC CẠNH TRANH CỦA ĐỘI TÀU BIỂN VIỆT NAM

2.1. Khái quát sự phát triển của ngành vận tải biển và đội tàu biển Việt Nam

2.1.1. Khái quát sự phát triển của ngành vận tải biển và đội tàu biển thế giới

Các cột mốc lịch sử đã ảnh hưởng sâu sắc đến sự phát triển của ngành công nghiệp VTB toàn cầu. Sự ra đời của tàu hơi nước vào năm 1807, chuyến đi xuyên đại dương đầu tiên của tàu hơi nước vào năm 1819, và sự phát minh ra tàu container vào năm 1956 đã đánh dấu những khoảnh khắc cách mạng. Những năm 1980 chứng kiến sự xuất hiện của các tàu container siêu lớn, và những năm 2000 tập trung vào năng lượng xanh và công nghệ số. Ngày nay, ngành công nghiệp này được đặc trưng bởi sự kết nối toàn cầu ngày càng tăng, với các khoản đầu tư đáng kể vào công nghệ cảng và CSHT nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và công suất của tàu.

Số lượng tàu trên toàn thế giới đã tăng trưởng đáng kể trong hai thập kỷ qua, với khoảng 93.000 tàu thương mại đang hoạt động tính đến năm 2020. Điều này bao gồm tàu container, tàu chở dầu, tàu chở hàng rời và tàu chở khí hóa lỏng. Công suất vận tải của các đội tàu này đang liên tục được cải thiện nhờ vào công nghệ hiện đại, tối ưu hóa thiết kế tàu và cải tiến quy trình hoạt động. Các cảng lớn như Singapore, Rotterdam và Thượng Hải đã đầu tư mạnh mẽ vào việc mở rộng và nâng cấp CSHT của họ, góp phần vào sự phát triển chung của ngành công nghiệp VTB toàn cầu.

Cấu trúc của đội tàu toàn cầu cũng đã trở nên đa dạng hơn để đáp ứng nhu cầu thị trường phong phú. Trong khi các tàu chở hàng rời và tàu chở dầu vẫn chiếm tỷ lệ lớn, đã có sự gia tăng đáng kể trong số lượng các tàu chuyên dụng như tàu chở khí LNG và tàu chở hàng khô. Sự đa dạng này cho phép các DNVT cung cấp dịch vụ vận chuyển linh hoạt và đáp ứng các yêu cầu cụ thể của khách hàng, từ việc VCHH đóng gói đến các sản phẩm công nghiệp và năng lượng.

Ngoài việc mở rộng công suất, ngành công nghiệp cũng tập trung vào việc thay thế các tàu cũ. Tuổi trung bình của đội tàu thế giới đang giảm dần khi các tàu cũ kém hiệu quả được loại bỏ và thay thế bằng những con tàu hiện đại và hiệu quả hơn. Ngày càng có sự chú trọng vào tính bền vững, với các con tàu mới được thiết kế để tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện với môi trường. Việc sử dụng thiết bị lọc, hệ thống xử lý nước và công nghệ tiết kiệm năng lượng ngày càng trở nên phổ biến.

Cũng trong giai đoạn này, đội tàu toàn cầu đã mở rộng và phát triển để đáp ứng các xu hướng hiện tại. Các chủ tàu đang đầu tư vào những con tàu mới với công suất lớn hơn và công nghệ tiên tiến nhằm đáp ứng nhu cầu thương mại hiện đại và các tiêu chuẩn môi

trường nghiêm ngặt. Tổng trọng tải của đội tàu toàn cầu đã tăng lên, phản ánh xu hướng xây dựng các con tàu lớn hơn. Các tàu chở hàng rời, tàu container và tàu chở dầu hiện nay đang được xây dựng với tổng trọng tải (DWT) lớn hơn, cho phép chúng vận chuyển nhiều hàng hóa hơn mỗi chuyến đi, từ đó giảm chi phí và tăng cường hiệu quả.

Xu hướng xây dựng tàu lớn hơn là một phát triển nổi bật, được thúc đẩy bởi nhu cầu đạt được quy mô kinh tế. Các tàu container, tàu chở hàng rời và tàu chở dầu hiện đại đã tăng kích thước đáng kể. Chẳng hạn, các tàu container hiện đại ở trên các khu vực lân cận và thế giới có khả năng chở đến 24,000 TEU (Đơn vị tương đương 20 feet), tăng đáng kể so với hai thập kỷ trước. Xu hướng này nhằm tối ưu hóa chi phí và cải thiện hiệu quả hoạt động đối với ngành vận tải.

Bên cạnh đó, mô hình thương mại toàn cầu, ảnh hưởng bởi sự trỗi dậy của các thị trường mới nổi, dịch chuyển cơ sở sản xuất và sự phát triển của thương mại điện tử, ảnh hưởng đáng kể đến các tuyến vận tải và nhu cầu trong ngành. Các FTA và yếu tố địa chính trị cũng đóng vai trò quan trọng trong việc định hình các mô hình này. Các DNVTB ngày càng thành lập liên minh và hợp nhất để tối ưu hóa các tuyến, chia sẻ tàu và cung cấp dịch vụ toàn diện. Xu hướng này cải thiện hiệu quả hoạt động và NLCT, nhưng cũng tăng cường cạnh tranh thị trường.

Các quy định môi trường ngày càng nghiêm ngặt, nhằm giảm phát thải khí nhà kính và giảm thiểu dấu chân môi trường của ngành VTB. Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đã thực hiện các biện pháp như giới hạn lưu huỳnh IMO 2020, giới hạn hàm lượng lưu huỳnh trong nhiên liệu hàng hải xuống 0.5%. IMO cũng đặt ra mục tiêu cắt giảm phát thải carbon 40% vào năm 2030 và 70% vào năm 2050 so với mức năm 2008. Do đó, tính bền vững đã trở thành trọng tâm trong xu hướng phát triển gần đây của ngành VTB và ĐTB trên thế giới và khu vực, với việc tập chung nguồn lực đầu tư tăng cường vào công nghệ sạch, nhiên liệu thay thế như LNG và hydro, và thiết kế tàu tiết kiệm năng lượng.

CMCN 4.0 bùng nổ đã mang lại những thay đổi đáng kể cho ngành VTB do tiến bộ công nghệ, thay đổi quy định và mô hình thương mại. Công nghệ đóng vai trò quan trọng với các đổi mới như Internet vạn vật (IoT), trí tuệ nhân tạo (AI), blockchain và tự động hóa, giúp cải thiện hiệu quả hoạt động, an toàn và tính minh bạch. Sự tích hợp này mở ra tương lai phát triển VTB thông minh, số hóa và phân tích dữ liệu lớn () trong ngành.

2.1.2. Khái quát sự phát triển của ngành vận tải biển và đội tàu biển Việt Nam

Ngành VTB của Việt Nam đã trải qua những thay đổi sâu rộng kể từ khi được thành lập chính thức vào ngày 1 tháng 7 năm 1970. Ngành này được hình thành để hỗ trợ sự phát triển kinh tế, với đội tàu ban đầu chỉ gồm 217 tàu, mỗi tàu có trọng tải trung bình từ 50-100 tấn, tổng trọng tải đạt 34.000 DWT. Trong giai đoạn từ 1976 đến 1980, Việt

Nam đã đạt được những bước tiến đáng kể khi thành lập đội tàu vận tải quốc tế đầu tiên và đưa vào sử dụng các tàu lớn với sức chứa 9.500 DWT cho các tuyến đường quốc tế. Đến giai đoạn 1980-1985, đội tàu tiếp tục mở rộng với bốn tàu có tổng trọng tải 15.210 DWT, hoạt động trên các tuyến đường kết nối từ Nam Ấn Độ đến Bắc Âu và mở rộng ra Mỹ và châu Phi.

Từ 1986 đến 1995, ngành VTB của Việt Nam đã chứng kiến sự cạnh tranh gia tăng với sự xuất hiện của các liên doanh trong ngành. Sự gia tăng cạnh tranh này đã dẫn đến sự sụt giảm mạnh mẽ trong giá cước vận tải, đặc biệt là trong lĩnh vực vận chuyển container. Năm 1995, việc thành lập đội tàu nhà nước VTB dưới sự quản lý của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) đã đánh dấu một bước quan trọng trong việc mở rộng đội tàu, tập trung vào các tàu chuyên dụng như tàu chở hàng rời, tàu container và tàu chở dầu. Đến năm 2014, đội tàu của Việt Nam đã phát triển mạnh mẽ với 2.006 tàu có tổng trọng tải 7,52 triệu DWT, đưa Việt Nam đứng thứ 60 toàn cầu và thứ 4 trong ASEAN về quy mô đội tàu và trọng tải.

Ngành VTB của Việt Nam được hưởng nhiều lợi thế, chẳng hạn như bờ biển dài, lý tưởng cho việc phát triển cảng, và lực lượng lao động có kỹ năng với chi phí cạnh tranh. Nền kinh tế đang phát triển của đất nước và nhu cầu vận tải ngày càng tăng cũng hỗ trợ cho ngành này. Chính sách mở cửa của chính phủ cũng đã tạo điều kiện thuận lợi cho sự phát triển của ngành VTB. Tuy nhiên, vẫn còn những thách thức đáng kể, bao gồm: Nhiều cảng biển của Việt Nam nằm ở các con sông và thành phố lớn, hạn chế khả năng tiếp cận của các tàu lớn và gây ra chi phí nạo vét cao. Thiết bị cảng còn lạc hậu, ảnh hưởng đến năng suất và làm tăng chi phí hoạt động. Hơn nữa, ĐTBQG vẫn còn tương đối nhỏ và thiếu sự đa dạng, với các tàu cũ kỹ và quản lý kém hiệu quả. Chi phí vận chuyển cũng cao hơn so với các đối thủ trong khu vực, và việc thực hiện các chính sách hỗ trợ còn thiếu đồng bộ.

Trong những thập kỷ gần đây, đội tàu của Việt Nam đã chứng kiến sự phát triển đáng kể, đặc biệt sau khi đất nước gia nhập các FTA và các tổ chức quốc tế. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã tập trung vào việc phát triển các tàu chuyên dụng để đáp ứng nhu cầu của thị trường. Ví dụ, vào năm 1996, tập đoàn đã đầu tư vào ba tàu chở hàng rời loại handysize, và từ năm 1997 đến 2000, tập trung vào việc xây dựng đội tàu container để quản lý lưu thông nội địa và khu vực. Việc giới thiệu tàu chở dầu thô vào năm 1998 là một cột mốc quan trọng khác. Mặc dù đã có những bước tiến, ngành vẫn đối mặt với những thách thức liên tục như đội tàu già cỗi và sự biến động của giá cước vận tải. Năm 2008,

mặc dù giá cước VTB cao dẫn đến doanh thu tăng đáng kể cho các doanh nghiệp như VOSCO, nhưng sự suy thoái thị trường sau đó đã gây ra sự sụt giảm mạnh mẽ trong giá cước do tình trạng dư thừa tàu. Sự suy thoái này đã ảnh hưởng tiêu cực đến doanh thu và sản lượng vận tải vào đầu năm 2009.

Từ năm 2020 đến nay, đất nước đã chứng kiến nhiều bước phát triển đáng kể của ĐTBVN không chỉ về số lượng tàu, tổng trọng tải mà còn cả vị trí xếp hạng của ĐTBVN trên bản đồ thế giới.

Cụ thể, theo số liệu từ Cục Đăng kiểm Việt Nam, tính đến ngày 30/11/2023, cả nước có 1.188 tàu đang hoạt động với tổng trọng tải lên tới 11,10 triệu tấn và dung tích đạt 6,79 triệu GT, giảm 58 tàu so với năm 2022, nhưng tăng 0,2 triệu tấn về trọng tải, và tăng 0.09 triệu GT về tổng dung tích. Trong đó, có 578 tàu đang hoạt động tuyến quốc tế với tổng trọng tải lên tới 9,73 triệu tấn và dung tích đạt 5,92 triệu GT. Sở dĩ số lượng tàu giảm nhưng tổng trọng tải và dung tích lại tăng là vì các chủ tàu tập trung đầu tư mua mới các tàu có trọng tải lớn, chủ yếu phục vụ mục đích chở dầu do nhu cầu ngày càng tăng cao.

Về vị trí xếp hạng của ĐTBVN, theo số liệu thống kê từ UNCTAD năm 2022, ĐTB nước ta đứng thứ 3 trong khu vực ASEAN, chỉ sau Singapore và Indonesia, và xếp hạng thứ 22 trên thế giới, tăng 1 bậc trong khu vực và 8 bậc trên thế giới so với năm 2019. Về độ tuổi, theo thông tin từ UNCTAD, tuổi trung bình của đội tàu thế giới là 21,9 tuổi, trong khi ở Việt Nam, tàu khí hoá lỏng có độ tuổi cao nhất (22,7 tuổi), còn tàu container, tàu dầu, hoá chất, tàu chở hàng có độ tuổi trung bình chỉ từ 15,8 – 17,7 tuổi. Hiện nay, ĐTBVN đảm nhận 100% lượng hàng hoá vận tải nội địa bằng đường biển, và khoảng 10% lượng hàng hoá vận tải quốc tế, chủ yếu đến các nước trong khu vực ASEAN, Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc,....

Năm 2022 vừa qua, Bộ Giao thông Vận tải đã phê duyệt Đề án phát triển đội tàu VTB Việt Nam với mục tiêu chính là tăng thị phần vận tải hàng hoá XNK qua cảng biển Việt Nam bằng ĐTB quốc gia lên 10% vào năm 2026 và 20% vào năm 2030. Trong tương lai, nhu cầu VTB sẽ không ngừng tăng cao, với con số dự báo khoảng 10%/năm trong giai đoạn 2023-2030. Đây chính là cơ hội để ĐTBVN mở rộng thị phần, tăng NLCT để đáp ứng nhu cầu trong nước và XNK. Từ nay đến năm 2030, ĐTBVN sẽ được tái cơ cấu với khoảng 1.600 – 1.750 tàu, trong đó đội tàu VTB đạt 1.200 chiếc với tổng trọng tải từ 13-14 triệu tấn.

Nhìn chung, ngành VTB của Việt Nam đã đạt được những bước tiến quan trọng trong việc hiện đại hóa và phát triển. Những năm gần đây chứng kiến sự chuyển mình mạnh mẽ, nhờ vào các khoản đầu tư vào công nghệ và CSHT. Những ví dụ đáng chú ý bao gồm việc nâng cấp tại cảng Hải Phòng và cảng Cái Mép - Thị Vải, hiện có thể tiếp nhận các tàu container lớn hơn và áp dụng các hệ thống quản lý tiên tiến để nâng cao hiệu quả hoạt động.

Sự tiến bộ của ngành VTB Việt Nam được đánh dấu thông qua sự thành lập Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) vào năm 1995 là một bước quan trọng trong việc tập trung quản lý ngành hàng hải và nâng cao phát triển cảng cũng như đội tàu. Việc khai trương cảng Cái Mép - Thị Vải vào năm 2004, một trong những cảng sâu hiện đại nhất của Việt Nam, đã tạo điều kiện quan trọng cho việc đáp ứng nhu cầu vận tải quốc tế. Luật Hàng hải năm 2009 đã đưa ra các quy định toàn diện, cải thiện khung pháp lý cho sự phát triển đội tàu và CSHT. Dự án nâng cấp cảng Hải Phòng bắt đầu vào năm 2011 nhằm mở rộng khả năng tiếp nhận tàu và nâng cao hiệu quả xử lý hàng hóa. Nghị quyết 05 ban hành năm 2015 tập trung vào PTBV ngành hàng hải, với mục tiêu nâng cao năng lực đội tàu, hiện đại hóa CSHT và tăng cường hội nhập quốc tế. Việc giới thiệu các tàu container hiện đại vào năm 2018 đã đánh dấu một bước tiến quan trọng trong khả năng vận tải quốc tế của Việt Nam, phù hợp với các tiêu chuẩn toàn cầu và nâng cao hiệu quả đội tàu. Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Liên minh Châu Âu (EVFTA) có hiệu lực vào năm 2020 đã mở ra cơ hội mới cho ngành VTB, tạo điều kiện thuận lợi cho thương mại và vận tải giữa Việt Nam và các quốc gia EU. Đến năm 2023, việc hoàn thành các dự án CSHT cảng quan trọng, bao gồm mở rộng tại cảng Cái Mép - Thị Vải và cảng Hải Phòng, đã cải thiện đáng kể khả năng tiếp nhận tàu lớn và nâng cao hiệu quả xử lý hàng hóa, làm tăng tính cạnh tranh của ngành VTB Việt Nam.

Sự phát triển của các tuyến đường vận tải quốc tế cũng là một xu hướng quan trọng. Việt Nam đã trở thành một liên kết quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu, với các tuyến đường vận tải mở rộng kết nối với các khu vực quan trọng như Đông Bắc Á, Đông Nam Á và châu Âu. Sự gia tăng các FTA, bao gồm Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và EVFTA, đã thúc đẩy thương mại quốc tế và VTB. Trong những năm gần đây, đội tàu của Việt Nam đã chứng kiến sự tăng trưởng đáng kể cả về số lượng và sức chứa. Theo dữ liệu từ Cục Hàng hải Việt Nam, đội tàu đã mở rộng từ khoảng 1.200 tàu vào năm 2018 lên khoảng 1.600 tàu vào năm 2023. Sự tăng

trường này phản ánh các khoản đầu tư liên tục vào việc mở rộng đội tàu để đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng tăng và tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế. Đến năm 2023, tổng trọng tải của đội tàu dự kiến đạt khoảng 12 triệu DWT, tăng từ khoảng 10 triệu DWT vào năm 2018. Sự cải thiện này không chỉ nhờ vào sự gia tăng số lượng tàu mà còn do các khoản đầu tư vào các tàu lớn hơn, hiện đại hơn được thiết kế để đạt hiệu quả cao hơn. Các tàu mới nhất được trang bị công nghệ tiên tiến nhằm giảm mức tiêu thụ nhiên liệu và phát thải, đồng thời nâng cao khả năng vận tải.

Sự tiến bộ này của ngành VTB và ĐTB trên thị trường Việt Nam được thúc đẩy bởi cả nhu cầu thị trường và các chính sách hỗ trợ của chính phủ. Các sáng kiến khuyến khích đầu tư vào ngành hàng hải và nâng cao CSHT cảng đã đóng vai trò quan trọng trong sự phát triển của đội tàu. Các chương trình đầu tư vào CSHT cảng và các dự án hiện đại hóa đã cải thiện hiệu quả xử lý hàng hóa, qua đó hỗ trợ sự phát triển và tính cạnh tranh của ĐTBQG. Sự phát triển này của ngành hàng hải và đội tàu của Việt Nam phản ánh sự đáp ứng năng động đối với nhu cầu toàn cầu và các tiến bộ công nghệ. Các khoản đầu tư vào CSHT, nâng cấp công nghệ và các chính sách hỗ trợ đã góp phần đáng kể vào việc nâng cao năng lực và tính cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trên thị trường quốc tế.

2.2. Thực trạng năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam

2.2.1. Thực trạng chất lượng tàu của đội tàu biển Việt Nam

2.2.1.1. Tuổi tàu bình quân

Tuổi tàu biển là yếu tố quan trọng trong việc đánh giá mức độ hao mòn, hư hỏng và kiểm soát an toàn trong hoạt động VTB, từ đó giúp đánh giá thực trạng, chất lượng và năng lực cạnh tranh (NLCT) của ngành. Theo Nghị định 171/2016/NĐ-CP, tuổi tàu được tính từ ngày đặt sống chính hoặc ngày lắp ráp thân vỏ tàu, tùy theo từng trường hợp cụ thể. Đến ngày 30/11/2023, theo Cục Đăng kiểm Việt Nam, đội tàu biển mang cờ Việt Nam còn hoạt động gồm 1.188 tàu, với tổng trọng tải 11,10 triệu tấn và tổng dung tích 6,79 triệu GT.

Dựa trên số liệu từ Cục Hàng hải Việt Nam, tuổi bình quân của đội tàu biển Việt Nam năm 2023 là khoảng 19 năm. Đặc biệt, tuổi bình quân của đội tàu container là khoảng 19 năm, cao hơn nhiều so với tuổi bình quân toàn cầu là khoảng 11 năm, cho thấy đội tàu này đã khá cũ. Đội tàu chở hàng rời có tuổi bình quân khoảng 16 năm, khiến các tàu này phải đối mặt với chi phí bảo trì và sửa chữa cao, cùng với nguy cơ gặp sự cố kỹ thuật nhiều hơn. Trong khi đó, đội tàu chở dầu có tuổi bình quân lên tới 21 năm, cũng là một con số đáng lưu ý.

**Bảng 2.1: Tuổi tàu bình quân của ĐTBVN và các quốc gia giai đoạn
2018 - 2023**

(đơn vị: năm)

Khu vực	Loại tàu	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Việt Nam	Tuổi Trung bình cả đội tàu	15	16	17	17	18	19
	Tàu dầu (oil tanker)	18	18	19	19	20	21
	Tàu hàng rời (bulk carrier)	15	15	16	16	16	16
	Tàu tổng hợp (general cargo)	15	16	17	18	19	20
	Tàu container (container ship)	14	16	16	17	18	19
	Khác (other ship)	17	17	17	17	18	18
Trung Quốc	Tuổi Trung bình cả đội tàu	13	14	14	14	14	14
Nhật Bản	Tuổi Trung bình cả đội tàu	20	20	20	19	19	20
Hàn Quốc	Tuổi Trung bình cả đội tàu	25	25	24	25	25	26
Singapore	Tuổi Trung bình cả đội tàu	9	10	10	11	11	12
Thái Lan	Tuổi Trung bình cả đội tàu	28	28	29	29	30	31
Malaysia	Tuổi Trung bình cả đội tàu	17	17	18	18	19	20
Indonesia	Tuổi Trung bình cả đội tàu	18	19	19	19	19	20
Philippin	Tuổi Trung bình cả đội tàu	31	31	31	31	32	33
ASEAN	Tuổi Trung bình cả đội tàu	18	18	19	20	20	21
Các nước đang phát triển	Tuổi Trung bình cả đội tàu	18	19	19	19	20	20
Thế giới (world)	Tuổi Trung bình cả đội tàu	20	21	21	21	22	22

Nguồn: UNCTADstat

Trong những năm gần đây, tuổi bình quân của ĐTBVN đã tăng từ 15 năm vào năm 2018 lên 19 năm vào năm 2023, do khó khăn trong việc đầu tư vào tàu mới, chi phí đóng tàu cao và thiếu chính sách tài chính mạnh mẽ từ Chính phủ. Mặc dù đã có một số chính sách hỗ trợ, nhưng hiệu quả chưa rõ rệt và tốc độ thay thế tàu cũ còn chậm. Đại dịch COVID-19 càng làm gia tăng khó khăn cho ngành VTB, dẫn đến việc trì hoãn hoặc hủy bỏ các dự án đầu tư tàu mới.

Trong giai đoạn 2020-2023, tuổi bình quân của ĐTBVN tiếp tục tăng, phản ánh tình trạng khó khăn trong việc tiếp cận vốn và chi phí cao khi đóng tàu mới. Các chính sách hỗ trợ của Chính phủ, mặc dù có tác động, nhưng chưa đủ mạnh để thay đổi đáng kể tuổi bình quân của đội tàu. Đặc biệt, tàu cũ thường không đáp ứng các tiêu chuẩn kỹ thuật

hiện đại, gây ra chi phí bảo trì và vận hành cao hơn, đồng thời tăng rủi ro an toàn hàng hải, ảnh hưởng đến chất lượng vận tải và NLCT quốc tế.

Tình trạng tuổi tàu cao cũng khiến ĐTBVN gặp khó khăn trong việc tham gia vào các tuyến vận tải quốc tế quan trọng, tạo ra hạn chế trong việc cạnh tranh với các đội tàu trong khu vực. Chính phủ cần tiếp tục thúc đẩy các chính sách hỗ trợ như ưu đãi thuế và khuyến khích đầu tư vào công nghệ hiện đại, đồng thời các DNVTB cần triển khai các chiến lược dài hạn để cải thiện tình hình.

2.2.1.2. Công nghệ tàu

So với các ngành công nghiệp khác như ô tô và hàng không, ngành công nghệ tàu biển, đặc biệt là ĐTBVN, đang phát triển chậm hơn rất nhiều. Hiện nay, nhiều tàu biển tại Việt Nam vẫn sử dụng công nghệ cũ, dẫn đến hiệu suất sử dụng thấp và chi phí bảo trì, vận hành cao. Theo Bộ Giao thông Vận tải, khoảng 70% tàu biển của Việt Nam có tuổi trên 15 năm và được đóng từ những năm 1990 hoặc đầu 2000, nhiều tàu vẫn sử dụng động cơ và hệ thống máy móc cũ, thiếu các công nghệ tự động hóa hiện đại, tiêu chuẩn an toàn hàng hải tiên tiến và công nghệ thân thiện với môi trường.

Việc sử dụng các công nghệ lỗi thời này không chỉ ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động của các DNVTB, mà còn tạo ra các vấn đề về an toàn hàng hải, môi trường biển và giám NLCT quốc tế. Các hệ thống quản lý vận tải, điều hướng và liên lạc thiếu sự tự động hóa, không kết nối thông tin hiệu quả làm tăng chi phí vận hành và giảm lợi nhuận. Bên cạnh đó, nhiều tàu thiếu các thiết bị an toàn quan trọng, làm gia tăng nguy cơ tai nạn hàng hải.

Vấn đề bảo vệ môi trường biển cũng ngày càng trở nên quan trọng với cộng đồng quốc tế. Việt Nam đã ký kết nhiều công ước quốc tế để kiểm soát ô nhiễm môi trường biển, và các DNVTB cần đáp ứng các quy định về xử lý khí thải, nước thải, chất thải từ tàu. Tuy nhiên, công nghệ xử lý khí thải và chất thải của các tàu biển tại Việt Nam hiện nay vẫn còn khá lạc hậu, dẫn đến ô nhiễm môi trường biển, vi phạm các công ước quốc tế và ảnh hưởng đến hình ảnh quốc gia trong lĩnh vực VTB.

Mặc dù vậy, trong 5 năm qua, ĐTBVN đã có một số tiến bộ trong việc nâng cấp và hiện đại hóa công nghệ tàu. Mặc dù sự thay đổi còn chậm và không đáng kể so với các quốc gia trong khu vực, nhưng một số tàu mới được trang bị công nghệ hiện đại hơn như hệ thống quản lý vận tải tự động, thiết bị tiết kiệm nhiên liệu và hệ thống an toàn hàng hải tiên tiến. Các DNVTB cũng đang cố gắng nâng cấp và bảo trì tàu cũ để cải thiện hiệu suất và giảm thiểu nguy cơ tai nạn, tuy nhiên do nguồn lực hạn chế, quá trình này vẫn chưa đủ nhanh và chưa thể đáp ứng đủ nhu cầu.

Một trong những bước tiến nổi bật trong quá trình hiện đại hóa công nghệ tàu biển là việc ứng dụng công nghệ thông tin và tự động hóa. Nhiều doanh nghiệp đã triển khai hệ thống quản lý vận tải và theo dõi hàng hóa tự động, giúp tối ưu hóa lộ trình và nâng cao hiệu quả hoạt động. Tuy nhiên, công nghệ tàu biển tại Việt Nam vẫn còn nhiều hạn chế và thách thức. Việc đầu tư vào tàu mới, nâng cấp tàu cũ và ứng dụng công nghệ thông tin là

những bước tiến quan trọng, nhưng vẫn cần phải đẩy mạnh hơn nữa để nâng cao NLCT quốc tế của ĐTBVN.

2.2.1.3. Thiết bị xử lý hàng hóa

Thiết bị xử lý hàng hóa trên tàu chủ yếu bao gồm hệ thống cần cẩu, thiết bị nâng hạ, băng chuyền và hệ thống xếp dỡ container. Theo thống kê từ Bộ GTVT, phần lớn thiết bị xử lý hàng hóa trên các tàu biển Việt Nam trong thời gian qua chưa được nâng cấp đáng kể. Hệ thống cần cẩu, băng chuyền, xếp dỡ container trên các tàu chở hàng rời và container thường bị hao mòn, hư hỏng và thiếu các thiết bị bốc dỡ hàng tự động nên quá trình bốc dỡ hàng hóa mất nhiều thời gian và công sức hơn so với tàu của các quốc gia khác trong khu vực. Các thiết bị xếp dỡ container thường gặp phải sự cố kỹ thuật làm kéo dài quá trình xử lý hàng hóa, ảnh hưởng đến hiệu suất làm việc và làm tăng chi phí vận hành cho các DNVTB.

Theo thống kê của Bộ Giao thông Vận tải, khoảng 70% tàu vận tải container của Việt Nam vẫn sử dụng cần cẩu cơ khí truyền thống, trong khi chỉ có khoảng 30% tàu sử dụng cần cẩu bán tự động hoặc tự động. Điều này dẫn đến việc bốc dỡ hàng hóa mất thời gian hơn, dễ xảy ra các sự cố an toàn và giảm hiệu suất công việc.

Ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý và theo dõi hàng hóa trên tàu biển Việt Nam còn hạn chế, với nhiều tàu vẫn sử dụng phương pháp thủ công, dễ dẫn đến sai sót và thiếu chính xác. Tuy nhiên, một số DNVTB đã bắt đầu triển khai công nghệ RFID (Nhận dạng tần số vô tuyến) và GPS để quản lý hàng hóa. RFID giúp giám sát và theo dõi hàng hóa chính xác hơn nhờ sử dụng sóng vô tuyến và công nghệ GPS. Tuy nhiên, chỉ khoảng 20% tàu biển tại Việt Nam áp dụng công nghệ này. Từ năm 2018 đến 2020, các DNVTB Việt Nam chủ yếu tập trung vào duy trì và bảo dưỡng thiết bị hiện có do thiếu vốn đầu tư. Đại dịch COVID-19 đã gây khó khăn cho ngành VTB, dẫn đến việc trì hoãn các kế hoạch đầu tư. Tuy nhiên, sau khi đại dịch được kiểm soát, ngành VTB đã phục hồi, các DNVTB bắt đầu đầu tư nâng cấp thiết bị, thay thế cần cẩu cơ khí bằng cần cẩu bán tự động và tự động, và mở rộng ứng dụng công nghệ RFID và GPS.

Chính phủ và các DNVTB nhận thức rõ tầm quan trọng của việc nâng cấp thiết bị xử lý hàng hóa để nâng cao NLCT. Các dự án hợp tác quốc tế giúp doanh nghiệp tiếp cận công nghệ hiện đại, đồng thời Chính phủ cần có các chính sách hỗ trợ tài chính để khuyến khích đầu tư vào công nghệ tiên tiến cho ngành VTB.

2.2.1.4. Hệ thống thông tin liên lạc

Hệ thống thông tin liên lạc trên các tàu biển của Việt Nam phải đáp ứng các yêu cầu quy định về trang bị an toàn tàu biển. Tuy nhiên, mức độ hiện đại và đầy đủ của hệ thống này còn khác nhau giữa các tàu. Theo Bộ Giao thông Vận tải, đến năm 2023, khoảng 60% ĐTBVN đã được trang bị các thiết bị thông tin liên lạc tiên tiến như GPS, hệ thống liên lạc vệ tinh và AIS (Hệ thống nhận dạng tự động).

Hệ thống GPS giúp xác định vị trí tàu biển với độ chính xác cao, và từ 2018 đến 2023, tỷ lệ tàu biển trang bị GPS đã tăng từ 50% lên 65%. Hệ thống AIS cho phép trao đổi

thông tin về vị trí, hướng và tốc độ của tàu, nhưng việc triển khai AIS chưa đồng bộ, chủ yếu tập trung vào các tàu mới. Khoảng 50% tàu đã trang bị hệ thống liên lạc vệ tinh, giúp duy trì liên lạc liên tục ngay cả khi tàu ở xa bờ. Tuy nhiên, nhiều tàu cũ vẫn sử dụng hệ thống liên lạc truyền thống, dẫn đến sự không đồng bộ trong công nghệ liên lạc.

Một thách thức lớn là thiếu CSHT để triển khai và duy trì các công nghệ này, cùng với vấn đề đào tạo nhân lực cho việc vận hành và bảo trì thiết bị hiện đại, do chỉ có một số ít cơ sở đào tạo chuyên sâu về công nghệ liên lạc hàng hải.

So với các quốc gia Đông Nam Á, việc áp dụng công nghệ thông tin liên lạc hiện đại của Việt Nam còn ở mức trung bình. Tỷ lệ trang bị các công nghệ như GPS, AIS và liên lạc vệ tinh vẫn thấp so với tiêu chuẩn quốc tế, chủ yếu do chi phí đầu tư cao và thiếu nhân lực chuyên môn. Để nâng cao NLCT, Việt Nam cần tiếp tục đầu tư vào công nghệ mới, cải thiện CSHT, tăng cường đào tạo nhân lực, và thúc đẩy hợp tác quốc tế để cải thiện hệ thống thông tin liên lạc và hiệu quả hoạt động của đội tàu.

2.2.1.5. Công nghệ an toàn và bảo mật

Trong những năm gần đây, ĐTBVN đã có những cải tiến đáng kể về công nghệ an toàn và bảo mật. Một số tàu đã triển khai các hệ thống như Hệ thống Cảnh báo Sớm về Va Chạm (Collision Avoidance Systems) và Hệ thống Quản lý An Toàn (Safety Management Systems). Hệ thống Cảnh báo Sớm giúp phát hiện tàu thuyền gần đó và đưa ra cảnh báo kịp thời để hạn chế tai nạn. Hệ thống Quản lý An Toàn giúp đảm bảo các tàu tuân thủ các quy tắc an toàn theo tiêu chuẩn quốc tế.

Tỷ lệ tàu biển trang bị hệ thống cảnh báo va chạm đã tăng từ 30% lên 40% trong giai đoạn 2018-2020 nhờ các chương trình hỗ trợ của chính phủ. Tuy nhiên, từ 2021 đến 2023, sự tăng trưởng này chững lại, với tỷ lệ đạt khoảng 45% vào năm 2023, vẫn thấp so với tiêu chuẩn quốc tế. Nguyên nhân là thiếu hụt vốn đầu tư, khó khăn trong tiếp cận công nghệ mới và thiếu nguồn lực triển khai trên toàn bộ đội tàu.

Về bảo mật, tỷ lệ tàu biển trang bị hệ thống bảo vệ mạng (Cybersecurity Systems) đã tăng từ 30% lên 35% từ 2018 đến 2020 và đạt 40% vào năm 2023. Điều này cho thấy sự nhận thức ngày càng cao về nguy cơ tấn công mạng. Tuy nhiên, việc triển khai và duy trì bảo mật vẫn gặp nhiều khó khăn do chi phí đầu tư cao, thiếu nhân lực chuyên môn và sự thiếu hỗ trợ tài chính từ chính phủ.

Ông Nguyễn Đại Hải, Phó Giám đốc Công ty CP VTB Tân Cảng, cho rằng so với các quốc gia ASEAN, công nghệ an toàn và bảo mật của ĐTBVN vẫn còn hạn chế. Do đó, các DNVTB cần tăng cường đầu tư vào công nghệ an toàn, bảo mật, cải thiện CSHT và đào tạo nhân lực, đồng thời hợp tác quốc tế để nâng cao công nghệ an toàn và bảo mật, đáp ứng yêu cầu ngành hàng hải quốc tế.

2.2.1.6. Công nghệ môi trường

Trong những năm gần đây, giao thông hàng hải toàn cầu đã tăng trưởng mạnh mẽ, kéo theo sự quan tâm ngày càng lớn từ các chính phủ, tổ chức phi chính phủ và ngành công nghiệp hàng hải đối với bảo vệ môi trường biển. Các vấn đề như xả rác thải, dầu thải và

các chất ô nhiễm khác ở khu vực ven biển và đại dương đã trở thành mối quan ngại lớn, ảnh hưởng đến ngành thủy hải sản, du lịch và tăng lượng rác thải trên đại dương. Công nghệ môi trường đóng vai trò quan trọng trong việc giảm thiểu tác động tiêu cực của các đội tàu đến môi trường biển. Tuy nhiên, công nghệ môi trường trên ĐTBVN vẫn còn trong giai đoạn phát triển và gặp nhiều khó khăn.

Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, năm 2023, chỉ có khoảng 45% ĐTBQG được trang bị các hệ thống xử lý khí thải và nước thải, tỷ lệ này thấp so với các tiêu chuẩn quốc tế. Trong đó, hệ thống xử lý khí thải tập trung vào việc giảm phát thải sulfur dioxide (SO₂) và nitrogen oxides (NO_x), với khoảng 35% tàu biển Việt Nam lắp đặt hệ thống phù hợp với quy định MARPOL Annex VI. Tuy nhiên, tỷ lệ này vẫn còn thấp so với các quốc gia tiên tiến, và các DNVTB còn hạn chế áp dụng công nghệ kiểm soát khí thải hiện đại.

Về xử lý nước thải, tỷ lệ tàu biển Việt Nam trang bị hệ thống đạt chuẩn MARPOL Annex IV đã tăng từ 30% lên 40% trong giai đoạn 2018-2023, nhờ vào sự hỗ trợ của chính phủ. Tuy nhiên, vẫn cần tiếp tục đầu tư để đạt tỷ lệ cao hơn và bảo đảm hiệu quả xử lý nước thải, đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế. Một số tàu biển cũng đã áp dụng công nghệ xanh và năng lượng tái tạo như năng lượng mặt trời và tuabin gió, nhưng tỷ lệ này chỉ chiếm khoảng 10% tổng số tàu biển.

Hiệu trưởng trường Cao đẳng Hàng Hải 1, ông Lưu Việt Hùng, cho biết ĐTBVN đã thực hiện một số cải tiến để đáp ứng các quy định môi trường quốc tế, đặc biệt là nâng cấp tàu để phù hợp với các công ước mới như MARPOL Annex VI. Tỷ lệ tàu được nâng cấp hoặc thay mới với công nghệ đạt chuẩn đã tăng từ 15% vào năm 2018 lên khoảng 25% vào năm 2023, phản ánh cam kết cao của ngành VTB Việt Nam đối với bảo vệ môi trường biển.

Tuy nhiên, việc áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế về phát thải và xử lý chất thải vẫn còn nhiều thách thức. Các doanh nghiệp cần đầu tư mạnh mẽ vào công nghệ môi trường, và chính phủ cần thúc đẩy các chính sách hỗ trợ để phát triển công nghệ môi trường trong ngành VTB Việt Nam, nhằm nâng cao NLCT và bảo vệ môi trường biển hiệu quả hơn.

2.2.2. Thực trạng năng lực vận tải của của đội tàu biển Việt Nam

2.2.2.1. Số lượng tàu biển

Theo thống kê từ Cục Hàng hải Việt Nam, tổng số tàu của ĐTBVN đã giảm từ năm 2018 đến 2023. Cụ thể, số lượng tàu biển giảm từ 1.147 tàu vào năm 2018 xuống còn 976 tàu vào năm 2023, giảm gần 15%. Trong đó, số tàu dầu tăng từ 152 lên 175 tàu, tăng 15%; số tàu hàng rời giảm từ 99 tàu xuống còn 61 tàu, giảm 38%; số tàu tổng hợp giảm từ 785 tàu xuống còn 618 tàu, giảm 21%; số tàu container tăng từ 41 lên 43 tàu, tăng gần 5%; số tàu thuộc các loại khác tăng nhẹ khoảng 13%.

Bảng 2.2: Số lượng tàu biển Việt Nam và các quốc gia giai đoạn 2018 - 2023

(đơn vị: chiếc)

Khu vực	Loại tàu	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Việt Nam	Tổng số tàu	1.147	1.047	1.049	1.032	1.009	976
	Tàu dầu	152	156	159	162	178	175
	Tàu hàng rời	99	99	101	87	73	61
	Tàu tổng hợp	785	669	667	660	636	618
	Tàu container	41	39	38	38	43	43
	Khác	70	84	84	85	79	79
Trung Quốc	Tổng số tàu	5.838	6.286	6.708	7.461	8.794	9.222
Nhật Bản	Tổng số tàu	4.993	5.091	5.470	5.136	5.194	5.237
Hàn Quốc	Tổng số tàu	1.870	1.884	2.018	2.120	2.165	2.165
Singapore	Tổng số tàu	3.454	3.376	3.386	3.307	3.223	3.194
Thái Lan	Tổng số tàu	828	845	853	885	869	880
Malaysia	Tổng số tàu	1.732	1.747	1.805	1.783	1.769	1.754
Indonesia	Tổng số tàu	9.734	10.047	10.549	10.988	11.538	11.825
Philippin	Tổng số tàu	1.698	1.779	1.862	2.212	2.211	2.023
ASEAN	Tổng số tàu	19.741	20.106	20.817	21.524	21.987	22.225

Nguồn: UNCTADstat & Tổng cục Hàng hải Việt Nam

Tàu tổng hợp (general cargo), còn được gọi là tàu chở hàng bách hóa, là loại tàu chuyên dụng để vận chuyển các mặt hàng bách hóa được đóng trong thùng (hộp, bao tải,...) hoặc sắp xếp ở vị trí cố định (máy móc, thiết bị công nghiệp, tấm kim loại,...). Đây là loại tàu có khả năng vận chuyển nhiều loại hàng hóa khác nhau, hiện chiếm khoảng 63% tổng số tàu trong ĐTBVN tính đến năm 2023.

Tàu dầu (oil tanker) là tàu được thiết kế để vận chuyển dầu hoặc các sản phẩm từ dầu. Tàu chở dầu thường nhỏ hơn nhiều, được thiết kế để di chuyển các sản phẩm tinh chế từ nhà máy lọc dầu đến các điểm gần thị trường tiêu thụ. Loại tàu này thường được trang bị thiết bị cứu sinh và hệ thống chống cháy nổ như bình cứu hỏa, EEBD, SCBA nhiều hơn so với các loại tàu khác, đặc biệt là hệ thống cứu hỏa foam để chữa cháy khu vực hầm hàng nhanh chóng, kết hợp hệ thống phun sương. Năm 2023, loại tàu này chiếm gần 18% trên tổng số tàu biển của ĐTBQG Việt Nam, đứng thứ 2 sau loại tàu tổng hợp.

Các loại tàu hàng rời (bulk carrier), tàu container (container ship) và các loại tàu khác có số lượng tàu chiếm gần 19% trên tổng số tàu của ĐTBVN. Cơ cấu về số lượng tàu

có nhiều chênh lệch cho thấy nhu cầu vận tải hàng hóa đa dạng và phát triển ngành công nghiệp XNK của Việt Nam.

Sự biến động về số lượng tàu biển cũng bị ảnh hưởng bởi các chính sách khuyến khích đầu tư vào ngành VTB, hỗ trợ tài chính cho việc mua tàu mới và nâng cấp tàu cũ, cùng với các yêu cầu tuân thủ tiêu chuẩn của các tổ chức hàng hải quốc tế và các quy định về bảo vệ môi trường và an toàn hàng hải. Tổng số lượng tàu biển của ĐTBQG Việt Nam trong những năm qua có dấu hiệu giảm, đây là một vấn đề đáng lo ngại và cần được các cấp chính quyền, tổ chức quan tâm hơn. Do đó, cần chú ý tới vấn đề đầu tư vào các tàu mới, nâng cấp tàu cũ, và áp dụng công nghệ tiên tiến để đáp ứng nhu cầu vận chuyển ngày càng cao và khắc nghiệt của thị trường toàn cầu.

2.2.2.2. Tải trọng của đội tàu biển

Theo các báo cáo từ Cục Hàng hải Việt Nam, mặc dù số lượng tàu trong ĐTBVN có xu hướng giảm, nhưng tải trọng lại tăng trưởng mạnh mẽ. Từ năm 2018 đến 2023, tổng tải trọng của ĐTBVN đã tăng từ 7.101.000 DWT (Deadweight Tonnage) lên 12.422.000 DWT, tương đương với mức tăng gần 75%. Sự gia tăng này phản ánh quá trình hiện đại hóa và cải tiến đội tàu. Vào năm 2023, mặc dù số lượng tàu tổng hợp chiếm khoảng 63% tổng số tàu, nhưng tải trọng của nhóm tàu này chỉ chiếm khoảng 23%. Trong khi đó, số lượng tàu hàng rời chiếm 6,25% tổng số tàu của ĐTBVN, nhưng tải trọng lại chiếm đến 27,7% tổng tải trọng của toàn bộ đội tàu. Điều này cho thấy sự khác biệt rõ rệt về tải trọng giữa các loại tàu trong ĐTBVN. Hơn nữa, tổng tải trọng của các loại tàu cũng có sự biến động tăng qua từng năm.

Cụ thể, tổng tải trọng của tàu dầu đã tăng từ 1.502.000 DWT vào năm 2018 lên 3.854.000 DWT vào năm 2023, tức là tăng gần 157%. Điều này chỉ ra rằng nhu cầu vận chuyển dầu và các sản phẩm từ dầu mỏ đang ngày càng gia tăng, thúc đẩy các DNVT dầu tăng cường đầu tư và nâng cấp tàu để tăng tải trọng.

Bảng 2.3: Tải trọng của ĐTBVN và các quốc gia giai đoạn 2018 - 2023

(đơn vị: 1000DWT)

Khu vực	Loại tàu	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Việt Nam	Tổng cộng	7.101	7.761	7.232	12.000	12.350	12.422
	Tàu dầu	1.502	1.532	1.691	2.214	3.996	3.854
	Tàu hàng rời	2.207	2.417	2.827	3.381	3.323	3.438
	Tàu tổng hợp	2.935	2.918	2.921	2.911	2.889	2.852
	Tàu container	414	415	423	457	482	546
	Khác	43	479	-630	3.037	1.660	1.732
Trung Quốc	Tổng cộng	90.609	99.026	103.321	110.960	120.543	127.487
Nhật Bản	Tổng cộng	37.709	39.217	40.749	39.091	40.043	41.709

Khu vực	Loại tàu	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Hàn Quốc	Tổng cộng	13.929	13.043	14.974	15.753	15.731	18.939
Singapore	Tổng cộng	128.204	129.247	139.911	136.400	131.432	135.206
Thái Lan	Tổng cộng	6.285	5.801	6.702	6.070	5.387	4.696
Malaysia	Tổng cộng	10.273	10.436	10.408	10.231	9.224	9.461
Indonesia	Tổng cộng	23.755	25.414	27.237	29.136	29.439	30.256
Philippin	Tổng cộng	5.943	5.667	6.625	6.577	6.492	6.049
ASEAN	Tổng cộng	183.987	186.216	201.199	199.680	195.627	198.993

Nguồn: UNCTADstat & Tổng cục Hàng hải Việt Nam

Tàu hàng rời là loại tàu có công suất lớn, chuyên chở các loại hàng hóa thô và khô như than đá, quặng sắt, ngũ cốc, lưu huỳnh, phế liệu... mà không cần đóng thùng hay bao kiện, mà được chứa trực tiếp trong các khoang hàng chống thấm nước của tàu. Vì vậy, tàu hàng rời thường có tải trọng rất lớn. Tổng tải trọng của tàu hàng rời vào năm 2018 là 2.207.000 DWT, và đã tăng lên 3.438.000 DWT vào năm 2023, đạt mức tăng gần 156%. Sự gia tăng này cho thấy các DNVTB đang ngày càng đầu tư vào tàu chở hàng rời có tải trọng lớn hơn để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong và ngoài nước.

Trong khi tổng tải trọng của tàu dầu và tàu hàng rời của ĐTBVN tăng mạnh, thì tổng tải trọng của tàu tổng hợp không có xu hướng tăng, ngược lại còn giảm nhẹ. Tổng tải trọng của tàu tổng hợp năm 2018 là 2.935.000 DWT và giảm xuống còn 2.852.000 DWT vào năm 2023, giảm 2,8%. Tổng tải trọng của tàu container cũng có tăng, từ 414.000 DWT vào năm 2018 lên 546.000 DWT vào năm 2023, tăng gần 32%.

Số lượng các loại tàu khác chỉ chiếm một tỉ lệ nhỏ trong tổng số tàu biển của ĐTBVN, chỉ chiếm khoảng 8% nhưng tổng tải trọng thì chiếm gần 14%. Từ năm 2018 tổng tải trọng của các loại tàu khác chỉ ở mức 43.000 DWT, nhưng đến năm 2023 đã tăng lên 1.732.000 DWT, tổng tải trọng năm 2023 gấp trên 40 lần so với năm 2018. Điều này cho thấy nhu cầu vận chuyển đối với các loại tàu khác ngày càng nhiều, số lượng tàu tăng lên không đáng kể nhưng tổng tải trọng thì tăng rất lớn.

So với tổng tải trọng của các tàu trong khu vực ASEAN, tổng tải trọng của tàu Việt Nam chiếm khoảng 6,2 %, có khoảng cách đáng kể so với các quốc gia hàng đầu ASEAN. Do đó, Việt Nam cần tập trung vào việc đầu tư vào tàu có tải trọng lớn hơn và hiện đại hơn để nâng cao NLCT trong khu vực và toàn cầu. Việc cải thiện tải trọng bình quân của tàu có thể tạo ra cơ hội để nâng cao hiệu suất vận tải và đáp ứng nhu cầu VCHH lớn hơn.

2.2.2.3. *Tính linh hoạt của đội tàu biển*

ĐTBVN hiện nay có khả năng xử lý đa dạng các loại hàng hóa, bao gồm hàng rời, dầu mỏ và các sản phẩm từ dầu mỏ, hàng container và hàng tổng hợp. Trong giai đoạn từ 2018 đến 2023, ĐTBVN đã chứng kiến sự gia tăng tương đối trong khả năng xử lý hàng rời. Mặc dù tỷ lệ tàu có khả năng vận chuyển hàng rời thì giảm khoảng 38%, nhưng tổng

tải trọng của tàu hàng rời tăng gần 56% theo số liệu thống kê từ Cục Hàng hải Việt Nam. Sự tăng trưởng này chủ yếu do các DNVTB đầu tư vào các tàu chuyên dụng cho hàng rời và nâng cấp cải tiến công nghệ xử lý hàng rời, đem lại hiệu quả trong việc vận chuyển hàng rời mặc dù số lượng tàu có xu hướng giảm.

Theo số liệu thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, khả năng xử lý hàng dầu của ĐTBVN đang có xu hướng tăng. Từ năm 2018 đến năm 2023, tỷ lệ tàu có khả năng xử lý hàng dầu tăng 15%, trong khi đó tổng tải trọng của tàu dầu tăng lên tới gần 257%. Nguyên nhân chính của sự gia tăng này có thể là do kết quả của các chính sách đầu tư mới vào tàu chở dầu và nâng cấp công nghệ xử lý hàng dầu. Các DNVTB cũng đã nhận thấy tầm quan trọng của việc đa dạng hóa khả năng xử lý hàng hóa để tăng cường cạnh tranh, dẫn đến việc đầu tư vào các tàu dầu hiện đại và công nghệ mới.

Khả năng xử lý hàng container của ĐTBVN đã tăng trưởng tương đối trong giai đoạn 2018 đến 2023. Tỷ lệ tàu biển có khả năng vận chuyển hàng container chỉ tăng lên 5%, nhưng tổng tải trọng của tàu container tăng gần 32%. Theo nhận định của bà Nguyễn Thị Thương - Phó phòng Vận tải thuộc Cục Hàng hải Việt Nam, sự tăng trưởng này phản ánh nhu cầu gia tăng đối với VCHH container, đặc biệt trong bối cảnh thương mại quốc tế và nội địa đang ngày càng phát triển. Các DNVTB đã đầu tư vào các tàu container mới và công nghệ quản lý hàng hóa đã góp phần quan trọng vào việc tăng khả năng xử lý hàng container của đội tàu.

Trong khi khả năng xử lý hàng hóa của các tàu hàng rời, tàu container và tàu dầu có xu hướng tăng, thì khả năng xử lý hàng hóa của tàu tổng hợp lại có xu hướng giảm. Theo thống kê từ Cục Hàng hải Việt Nam, tỷ lệ tàu có khả năng xử lý hàng tổng hợp giảm 21% và tổng tải trọng cũng giảm 2,8% từ năm 2018 đến năm 2023.

Nhìn chung, mức độ linh hoạt của ĐTBVN vẫn đang ở mức trung bình so với đội tàu của các quốc gia ASEAN khác. Sự phân bổ khả năng xử lý hàng hóa của ĐTBVN chưa được đồng đều, điều này có thể ảnh hưởng đến NLCT và đáp ứng nhu cầu ngày càng đa dạng của thị trường VTB. Trong những năm gần đây, ĐTBVN đã có sự biến động khá đáng kể trong khả năng xử lý các loại hàng hóa khác nhau, nhưng cần phải có những chiến lược đầu tư dài hạn và cải tiến để nâng cao tính linh hoạt của đội tàu, từ đó tăng cường NLCT trên thị trường VTB toàn cầu.

2.2.2.4. Khả năng tiếp cận

Khả năng tiếp cận của ĐTB là khả năng tiếp cận cảng biển, tuyến đường vận chuyển, và kết nối vận tải đa phương thức. Khả năng tiếp cận này được thể hiện phần nào qua Chỉ số kết nối VTB của mỗi quốc gia. Đây là chỉ số phản ánh mức độ kết nối của các quốc gia với mạng lưới vận chuyển đường biển toàn cầu, được UNCTAD tính toán dựa trên năm thành phần của ngành vận tải hàng hải, bao gồm: số lượng tàu, sức chở container, kích thước tàu tối đa, số lượng dịch vụ và số lượng doanh nghiệp triển khai container tàu ở các cảng của mỗi quốc gia. So với các quốc gia trong khu vực ASEAN, Chỉ số kết nối

VTB của Việt Nam có sự tăng trưởng, nhưng vẫn thấp hơn Singapore và Malaysia. Theo số liệu thống kê của Ngân hàng Thế giới năm 2021. Chỉ số kết nối VTB của Việt Nam là 77,47 thấp hơn Singapore và Malaysia với chỉ số lần lượt là 110,68 và 98,68, nhưng lại cao hơn so với Indonesia, Philippin, Thái Lan. So với năm 2018 chỉ số này tăng từ 66,75 lên 77,47 vào năm 2021.

Bảng 2.4: Chỉ số kết nối VTB của Việt Nam và một số quốc gia ASEAN

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Indonesia	50,35	56,52	55,38	55,54	54,28	57,22	58,89
Malaysia	91,97	90,94	92,89	93,91	98,18	99,50	98,68
Philippine	25,85	29,93	30,20	31,48	30,51	29,25	25,54
Singapore	99,92	97,99	107,82	109,47	105,63	113,77	110,68
Thái Lan	43,96	43,72	43,80	44,72	51,20	63,40	68,95
Việt Nam	57,53	59,08	59,42	66,75	61,39	79,78	77,47

Nguồn: Ngân hàng Thế Giới (World Bank)

Việt Nam sở hữu một hệ thống gồm khoảng 49 cảng biển lớn và nhỏ, trong đó có 15 cảng chính được trang bị CSHT hiện đại. Các cảng quan trọng có khả năng tiếp nhận tàu biển cỡ lớn và phục vụ nhu cầu vận tải quốc tế như: Tân Cảng - Cái Mép, Tân Cảng - Cát Lái và cảng Đà Nẵng. Bên cạnh đó là các cảng nhỏ và trung bình, vẫn còn hạn chế về khả năng tiếp nhận tàu lớn và CSHT hỗ trợ. Khả năng tiếp cận cảng biển của ĐTBVN trong những năm gần đây đã có những thay đổi đáng kể. Theo báo cáo của Tổng cục Hải quan và Cục Hàng hải Việt Nam, nhiều hệ thống cảng biển đã được mở rộng và được nâng cấp nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của ngành VTB.

Từ năm 2018 đến 2023, cảng Tân Cảng - Cái Mép đã tăng cường khả năng tiếp nhận tàu lớn với trọng tải lên đến 100.000 DWT và xây dựng thêm các bến cảng mới để đáp ứng nhu cầu VTB ngày càng tăng. Cảng Tân Cảng - Cát Lái cũng đã nâng cấp hệ thống CSHT để tiếp nhận tàu container cỡ lớn hơn. Việc đầu tư vào nâng cấp CSHT cảng biển đã giúp tăng khả năng tiếp nhận tàu cỡ lớn. Nhưng các cảng nhỏ hơn vẫn gặp khó khăn trong việc tiếp nhận tàu lớn, dẫn đến tình trạng ùn tắc tại các cảng chính.

Trao đổi trong buổi phỏng vấn, trưởng phòng khai thác Bùi Hải An của công ty TNHH VTB Hải Phương cho rằng khả năng tiếp cận các tuyến đường vận chuyển của ĐTBVN cũng đã có sự thay đổi trong 5 năm qua. Việt Nam đã thực hiện nhiều dự án đầu tư vào hệ thống đường bộ và đường sắt để cải thiện kết nối giữa các cảng và các khu vực nội địa. Các tuyến đường mới nâng cấp như tuyến cao tốc Bắc - Nam và dự án cải tạo đường sắt Bắc - Nam đã được hoàn thành, góp phần giảm thời gian vận chuyển và các chi phí logistic. Nhưng khả năng kết nối với các tuyến đường vận chuyển quốc tế vẫn chưa đạt yêu cầu tối ưu. Dù có lợi thế về vị trí chiến lược trên tuyến đường hàng hải quốc tế, Việt

Nam cũng cần đầu tư thêm vào các dự án hạ tầng để nâng cao khả năng kết nối với các tuyến đường vận chuyển toàn cầu.

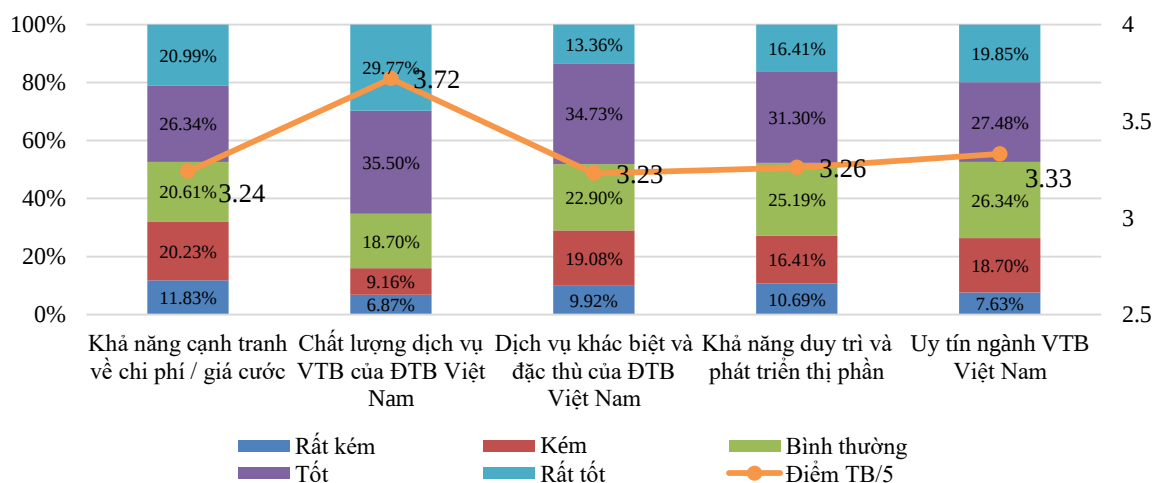
Khả năng kết nối vận tải đa phương thức của ĐTBVN trong những năm gần đây đã có sự tiến bộ, một số cảng lớn đã được kết nối với hệ thống đường sắt và đường bộ, giúp cải thiện khả năng VCHH từ cảng đến các khu vực nội địa. Tuy nhiên, kết nối giữa các phương thức vận tải khác nhau vẫn chưa được đồng bộ hoàn toàn, dẫn đến sự chậm trễ và tăng chi phí vận chuyển.

Mặc dù Việt Nam đã có những bước tiến trong việc cải thiện khả năng tiếp cận cảng biển, tuyến đường vận chuyển, và kết nối vận tải đa phương thức, nhưng vẫn còn nhiều hạn chế. Để nâng cao NLCT và hiệu quả vận tải của ĐTBVN, cần tiếp tục đầu tư vào cải thiện CSHT cảng biển, mở rộng và nâng cấp hệ thống tuyến đường vận chuyển, và tăng cường kết nối đa phương thức.

2.2.3. Thực trạng chất lượng vận tải của đội tàu biển Việt Nam

Chất lượng vận tải của ĐTBQG được thể hiện qua thời gian trả hàng đúng hạn hay sớm hơn quy định, thời gian làm thủ tục hải quan nhanh chóng, tính liên tục và đều đặn của dịch vụ, bảo đảm số lượng và chất lượng hàng hóa khi giao hàng. Chất lượng VTB nói lên sức mạnh của cạnh tranh trong VTB của các DNVTB trong nước và quốc tế, thể hiện rõ nhất ở giá cước vận tải bình quân mà các chủ tàu vận tải đưa ra, tính chuyên nghiệp của vận tải hàng hoá, chi phí vận tải và chất lượng vận tải của doanh nghiệp.

Trong những năm gần đây, chất lượng dịch vụ VTB của ĐTBVN đã có những cải thiện đáng kể, góp phần không nhỏ giúp nâng cao NLCT về chi phí/ giá cước, dịch vụ đặc thù, khả năng duy trì và phát triển thị phần, cũng như uy tín của ngành VTB. Kết quả thu được từ điều tra khảo sát về thực trạng NLCT của ĐTBVN được thể hiện tóm tắt qua biểu đồ dưới đây:



Hình 2.1: Kết quả khảo sát điều tra về thực trạng NLCT của ĐTBVN

Riêng về chất lượng vận tải của ĐTBVN từ năm 2018 đến năm 2023, số liệu thống kê từ Cục Hàng Hải Việt Nam cho thấy:

Chất lượng VTB của ĐTBVN trong giai đoạn 2018-2023 đã được cải thiện đáng kể, song vẫn đối mặt với không ít thách thức cần khắc phục để nâng cao NLCT. Dữ liệu từ Cục Hàng hải Việt Nam cho thấy thời gian giao hàng trung bình đã giảm từ 16 ngày xuống còn 14 ngày, với tỷ lệ giao hàng đúng hạn đạt khoảng 85%. Mức độ tuân thủ lịch trình giao hàng cũng tăng từ 80% lên 85%, nhờ vào việc áp dụng các công nghệ quản lý tàu tiên tiến và phần mềm theo dõi thời gian thực. Tuy nhiên, vẫn còn một số sự cố như tắc nghẽn cảng, thời tiết xấu và sự cố kỹ thuật, dẫn đến việc khoảng 10% chuyến hàng bị chậm trễ quá 24 giờ. Điều này chỉ ra rằng cần tiếp tục cải thiện CSHT cảng biển và công nghệ dự báo thời tiết.

Tỷ lệ mất mát và thiệt hại hàng hóa đã giảm từ 2% xuống 1,5%, nhờ vào việc áp dụng các công nghệ mới trong công tác bảo quản và xử lý hàng hóa. Các DNVTB đã đầu tư vào thiết bị bốc xếp tự động và hệ thống giám sát hàng hóa qua GPS, giúp giảm thiểu nguy cơ hư hỏng. Tỷ lệ hư hỏng hàng hóa dễ hỏng trong các chuyến vận chuyển dài đã giảm từ 3% xuống còn 2,2%, nhưng vẫn cần cải thiện thêm về bảo quản và điều kiện vận chuyển. Tỷ lệ giao hàng đúng hạn đã tăng từ 82% lên 88%, phản ánh những cải tiến trong quản lý và bảo trì tàu, cùng với việc ứng dụng công nghệ giám sát hiện đại. Tỷ lệ sự cố liên quan đến tai nạn hoặc sự cố bảo mật giảm từ 0,5% xuống còn 0,3%.

Chất lượng dịch vụ VTB của ĐTBVN đã được đánh giá ở mức độ rất tốt, với số điểm trung bình đạt 3,72 trên thang điểm 5. Tỷ lệ người được hỏi đánh giá chất lượng dịch vụ ở mức rất tốt là 29,77%, còn lại là 35,5% đánh giá tốt. Tuy nhiên, so với các quốc gia trong khu vực ASEAN như Singapore, Malaysia và Philippines, chất lượng dịch vụ của ĐTBVN vẫn còn thấp. Tại Singapore, thời gian giao hàng nội địa chỉ khoảng 7-9 ngày, với tỷ lệ giao hàng đúng hạn trên 95%, nhờ vào CSHT cảng biển hiện đại và công nghệ tự động hóa. Tỷ lệ mất mát hoặc hư hỏng hàng hóa ở Singapore chỉ khoảng 0,5%, thấp hơn Việt Nam rất nhiều. Malaysia có thời gian giao hàng nội địa từ 10-12 ngày và tỷ lệ giao hàng đúng hạn đạt khoảng 90%. Tuy nhiên, tỷ lệ hàng hóa bị mất mát hoặc hư hỏng vẫn còn ở mức 1,2%, cao hơn Singapore nhưng thấp hơn Việt Nam. Philippines có tỷ lệ giao hàng đúng hạn là 87%, nhưng tỷ lệ hàng hóa bị hư hỏng là 1,3%, vẫn cao hơn so với Singapore và Malaysia.

Các doanh nghiệp lựa chọn ĐTBVN chủ yếu vì giá thấp hơn so với cước vận tải quốc tế. Tuy nhiên, chất lượng dịch vụ, đặc biệt là việc đảm bảo thời gian giao hàng, còn bị đánh giá thấp, ảnh hưởng lớn đến các mặt hàng xuất khẩu như dệt may, da giày và thủy sản. Nếu giao hàng không đảm bảo chất lượng và thời gian, sẽ gây ảnh hưởng nghiêm trọng đến chủ hàng và uy tín sản phẩm trên thị trường.

Mặc dù ĐTBVN đã có những cải tiến đáng kể trong thời gian qua, vẫn còn một khoảng cách lớn so với các quốc gia ASEAN hàng đầu như Singapore và Malaysia về chất

lượng dịch vụ. Để nâng cao NLCT, Việt Nam cần tiếp tục đầu tư vào CSHT cảng biển, nâng cao quy trình quản lý và cải thiện khả năng phối hợp trong ngành VTB. Việt Nam cũng cần đẩy mạnh việc áp dụng công nghệ và quy trình quản lý hiện đại để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường VTB toàn cầu. Điều này sẽ giúp tránh tình trạng các hãng tàu trong nước chỉ cạnh tranh ở thị trường nội địa mà không chú trọng đến việc chia sẻ thị trường quốc tế và cạnh tranh mạnh mẽ với các hãng tàu nước ngoài.

2.2.4. Thực trạng giá cước vận tải biển của đội tàu biển Việt Nam

Vận VTB là phương thức VCHH qua các cảng biển, có chi phí thấp hơn so với các phương thức khác, đặc biệt đối với hàng hóa lớn và nặng. Giá cước VTB phụ thuộc vào nhiều yếu tố như khối lượng, kích cỡ, chủng loại hàng hóa, điều kiện bảo quản, và các yêu cầu phụ trợ như bốc dỡ hay thuê thiết bị nâng.

Trong những năm gần đây, giá cước VTB của ĐTBVN đã biến động mạnh. Trước đại dịch COVID-19, giá cước cho các tuyến quốc tế chính dao động từ 500 đến 600 USD/TEU. Tuy nhiên, do giảm nhu cầu và tắc nghẽn chuỗi cung ứng, giá cước giảm xuống còn 400-500 USD/TEU vào cuối năm 2020. Đến năm 2021, khi nền kinh tế phục hồi, giá cước đã tăng lên 600-800 USD/TEU, đạt mức cao nhất trong 5 năm, do thiếu tàu, container và giá nhiên liệu tăng. Mặc dù giá cước có dấu hiệu ổn định từ năm 2023, mức giá hiện tại dao động từ 550 đến 750 USD/TEU, vẫn cao so với mức trước đại dịch.

NLCT của giá cước VTB Việt Nam được đánh giá ở mức trung bình, với điểm trung bình là 3,24/5. Khoảng 20% người tham gia khảo sát đánh giá yếu tố này ở mức kém, trung bình và rất tốt. Mặc dù giá cước đã ổn định, vẫn có khoảng cách so với các quốc gia ASEAN hàng đầu như Singapore và Malaysia. Singapore duy trì mức giá cước từ 450 đến 700 USD/TEU nhờ vào CSHT cảng hiệu quả và công nghệ hiện đại. Tại Malaysia, giá cước dao động từ 480 đến 750 USD/TEU, tương tự Việt Nam, nhưng có sự hỗ trợ mạnh mẽ từ chính phủ và CSHT cảng biển, giúp giảm chi phí vận hành.

Các quốc gia như Thái Lan, Indonesia và Philippines cũng duy trì mức giá cước VTB tương tự Việt Nam, nhưng mức giá có sự chênh lệch do sự khác biệt trong CSHT và chi phí vận hành. Thái Lan giữ giá từ 470 đến 730 USD/TEU, trong khi Indonesia và Philippines có giá cao hơn, từ 500 đến 780 USD/TEU và 490 đến 760 USD/TEU, tương ứng.

Nhìn chung, giá cước VTB của ĐTBVN ở mức trung bình so với các quốc gia trong khu vực ASEAN. Để cải thiện NLCT, Việt Nam cần tiếp tục đầu tư vào CSHT cảng và quy trình vận hành để giảm chi phí và mở rộng thị phần VTB trong khu vực.

2.2.5. Thực trạng năng lực cạnh tranh theo các tiêu chí hiệu quả thị trường

2.2.5.1. Khối lượng vận tải

Khối lượng vận tải được hiểu là tổng khối lượng hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển của một quốc gia trong một khoảng thời gian nhất định, thường là 1 năm. Theo số liệu từ Niên giám Thống kê Việt Nam (2023) và Cục Hàng hải Việt Nam, tổng khối

lượng VCHH của ĐTBVN từ năm 2019 đến năm 2023 có nhiều biến động và nhiều nét đặc trưng. Cụ thể như sau:

**Bảng 2.5: Khối lượng hàng hóa vận tải của ĐTBVN
trong giai đoạn 2018 - 2023**

(đơn vị: nghìn tấn)

Năm	Tổng vận tải biển	Tỷ trọng so với cả nước	Chi tiết:		Tỷ trọng:	
			VTB quốc tế (XNK)	VTB nội địa	VTB quốc tế (XNK)	VTB nội địa
2018	73.562	4,78%	51.567	21.995	70,1%	29,9%
2019	77.088	4,61%	54.887	22.201	71,2%	28,8%
2020	76.086	4,69%	50.496	25.590	66,4%	33,6%
2021	69.961	4,31%	46.557	23.404	66,5%	33,5%
2022	89.308	4,52%	61.086	28.222	68,4%	31,6%
2023	116.100	4,95%	82.779	33.321	71,3%	28,7%

Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam 2023 & Tổng cục Hàng hải Việt Nam

Tổng khối lượng VTB của ĐTBVN trong năm 2019 đạt 77,1 triệu tấn, với 71,2% là hàng hóa XNK và 28,8% là vận tải nội địa. Tuy nhiên, do ảnh hưởng của đại dịch COVID-19, tổng khối lượng VTB năm 2020 giảm xuống còn 76,1 triệu tấn, với khối lượng hàng hóa XNK giảm 8% và vận tải nội địa tăng lên. Vào năm 2021, khối lượng VTB tiếp tục giảm xuống còn 70 triệu tấn, trong đó XNK chỉ còn 46,6 triệu tấn.

Năm 2022, khối lượng VTB phục hồi mạnh mẽ, đạt 89,3 triệu tấn, với khối lượng XNK tăng 31,2% so với năm trước. Đến năm 2023, tổng khối lượng VTB của Việt Nam đạt mức cao nhất trong 5 năm qua, đạt 116,1 triệu tấn, trong đó XNK chiếm 71,3% và vận tải nội địa tăng lên 33,2 triệu tấn nhờ vào sự cải thiện CSHT và dịch vụ vận tải.

Trong cơ cấu hàng hóa XNK, hàng xuất khẩu chủ yếu là dệt may, thủy sản và sản phẩm nông nghiệp (thường nặng hơn), trong khi hàng nhập khẩu là nguyên liệu sản xuất, máy móc thiết bị và hàng tiêu dùng (thường nhẹ hơn). Vận tải nội địa chủ yếu liên quan đến hàng hóa xây dựng, vật liệu và sản phẩm nông nghiệp. Tuy nhiên, ngành VTB vẫn gặp phải thách thức về CSHT cảng biển và hệ thống kết nối.

Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, tổng khối lượng hàng hóa qua các cảng biển Việt Nam năm 2023 đạt 761,5 triệu tấn. Trong đó, hàng XNK chiếm 53,3% (180,6 triệu tấn xuất khẩu và 225,2 triệu tấn nhập khẩu), trong khi hàng nội địa chiếm 46,3% (352,9 triệu tấn). Điều này cho thấy vận tải nội địa tại Việt Nam chiếm tỷ trọng cao, nhưng khối lượng vận tải nội địa của ĐTBVN chỉ đạt 60 triệu tấn, chiếm 17%.

So với các quốc gia ASEAN, tổng khối lượng VTB của Việt Nam còn thấp hơn nhiều so với Singapore (750 triệu tấn), Indonesia (400 triệu tấn), Malaysia (300 triệu tấn),

và Thái Lan (250 triệu tấn). Mặc dù Việt Nam đã có những cải tiến trong ngành VTB, nhưng vẫn cần nhiều nỗ lực hơn để cạnh tranh với các quốc gia trong khu vực và quốc tế.

2.2.5.2. Doanh thu vận tải

Theo số liệu thống kê từ Cục hàng hải Việt Nam, tổng doanh thu VTB của ĐTBVN từ năm 2018 đến năm 2023 có xu hướng tăng, mặc dù vẫn bị giảm sút do ảnh hưởng của đại dịch COVID-19. Cụ thể là:

**Bảng 2.6: Doanh thu và thị phần VTB của ĐTBVN
trong giai đoạn 2018 - 2023**

Năm	Tổng doanh thu (tỷ USD)	Trong đó:		Cấu trúc doanh thu:		Thị phần tại Việt Nam	
		Quốc tế (XNK)	Nội địa	Quốc tế (XNK)	Nội địa	Quốc tế (XNK)	Nội địa
2018	10,2	7,5	2,7	73,5%	26,5%	7,0%	100%
2019	11,0	8,0	3,0	72,7%	27,3%	7,8%	100%
2020	9,5	6,8	2,7	71,6%	28,4%	7,0%	100%
2021	10,8	7,9	2,9	73,1%	26,9%	7,8%	100%
2022	12,0	8,5	3,5	70,8%	29,2%	8,0%	100%
2023	12,5	9,0	3,5	72,0%	28,0%	7,0%	100%

Nguồn: Ước tính từ các nguồn khác nhau

Tổng doanh thu VTB của Việt Nam năm 2018 đạt khoảng 10,2 tỷ USD. Trong đó, khoảng 7,5 tỷ USD là doanh thu từ VTB XNK và 2,7 tỷ USD là doanh thu từ VTB nội địa. Năm 2019, tổng doanh thu VTB tăng lên khoảng 11,0 tỷ USD, với doanh thu từ VTB XNK đạt khoảng 8,0 tỷ USD và VTB nội địa đạt khoảng 3,0 tỷ USD.

Năm 2020, tổng doanh thu giảm xuống khoảng 9,5 tỷ USD, doanh thu từ VTB XNK giảm còn khoảng 6,8 tỷ USD, trong khi doanh thu từ VTB nội địa vẫn giữ ở mức 2,7 tỷ USD. Nguyên nhân chủ yếu là do đại dịch COVID-19 đã gây ra sự gián đoạn lớn trong chuỗi cung ứng toàn cầu và ảnh hưởng tiêu cực đến hoạt động XNK, dẫn đến sự giảm sút đáng kể trong doanh thu VTB.

Cùng với sự phục hồi sau đại dịch của nền kinh tế là sự phục hồi nhẹ về doanh thu của VTB Việt Nam trong năm 2021 với tổng doanh thu đạt khoảng 10,8 tỷ USD, chủ yếu do chi phí VTB tăng cao. Trong đó, doanh thu từ VTB XNK đạt khoảng 7,9 tỷ USD, doanh thu từ VTB nội địa đạt khoảng 2,9 tỷ USD. Năm 2022, tổng doanh thu tiếp tục tăng lên khoảng 12,0 tỷ USD với doanh thu từ VTB XNK tăng lên khoảng 8,5 tỷ USD và doanh thu từ VTB nội địa đạt khoảng 3,5 tỷ USD. Sự gia tăng doanh thu này chủ yếu nhờ vào sự phục hồi mạnh mẽ của nền kinh tế và gia tăng hoạt động thương mại quốc tế và nội địa.

Đến năm 2023, tổng doanh thu VTB của ĐTBVN đạt khoảng 12,5 tỷ USD, với doanh thu từ VTB XNK đạt khoảng 9,0 tỷ USD và doanh thu từ VTB nội địa giữ ở mức 3,5 tỷ USD.

Nhìn chung, tổng doanh thu VTB của Việt Nam đã có xu hướng tăng trưởng ổn định trong giai đoạn từ 2018 đến 2023, mặc dù gặp khó khăn trong năm 2020 do ảnh hưởng của đại dịch COVID-19. Mặc dù, so với các quốc gia ASEAN như Singapore, Malaysia, Thái Lan và Indonesia, doanh thu VTB của Việt Nam còn thấp hơn. Do đó, Việt Nam cần tiếp tục đầu tư vào CSHT cảng biển và dịch vụ VTB để duy trì đà tăng trưởng và nâng cao NLCT trong khu vực ASEAN, quốc tế.

2.2.5.3. Thị phần vận tải

Theo số liệu từ Cục Hàng hải Việt Nam và các báo cáo thị trường, thị phần VTB của ĐTBVN trong năm 2023 ước đạt khoảng 1,8% trên tổng khối lượng VCHH toàn cầu. Mặc dù có sự gia tăng ổn định so với các năm trước, nhưng mức thị phần này vẫn thấp so với các quốc gia dẫn đầu về VTB trong khu vực ASEAN. So với năm 2018, thị phần VTB của Việt Nam đã tăng 0,3%, cho thấy những nỗ lực cải thiện năng lực VTB của ĐTBQG. Trên thị trường VTB khu vực ASEAN, Việt Nam hiện nắm giữ khoảng 4% thị phần VTB quốc tế, nhưng vẫn thấp hơn so với Singapore và Malaysia.

Kết quả từ cuộc khảo sát cho thấy, khoảng 48% người tham gia đánh giá khả năng duy trì và phát triển thị phần VTB của ĐTBVN là tốt và rất tốt, khoảng 25% đánh giá ở mức trung bình, và 27% đánh giá kém và rất kém. Trung bình, khả năng duy trì và phát triển thị phần được đánh giá ở mức bình thường, với điểm số đạt 3,26 điểm.

Trong những năm qua, thị phần VTB của ĐTBVN đã có sự thay đổi đáng kể. Vào năm 2018, thị phần VTB trong lĩnh vực vận tải hàng hóa XNK của Việt Nam đạt khoảng 3,2%, với tổng khối lượng đạt 51,6 triệu tấn. Đến năm 2019, thị phần này tăng nhẹ lên 3,4%, nhờ vào việc mở rộng các tuyến vận tải quốc tế và cải thiện CSHT cảng biển. Tuy nhiên, vào năm 2020, sự gián đoạn của đại dịch COVID-19 đã khiến thị phần giảm xuống 3,1%, phản ánh sự khó khăn trong việc duy trì các tuyến vận tải và sự cạnh tranh gia tăng từ các quốc gia khác. Tuy nhiên, từ năm 2021, thị phần đã phục hồi và đạt 3,5%, dù tổng khối lượng chỉ đạt 46,6 triệu tấn. Sự gia tăng tiếp tục diễn ra vào năm 2022, với thị phần đạt 3,8%, nhờ vào việc mở rộng các tuyến vận tải quốc tế và cải thiện CSHT.

Cùng với đó, thị phần trong lĩnh vực vận tải nội địa của ĐTBVN cũng có sự thay đổi. Dù gần như chiếm 100% trong vận tải hàng hóa nội địa, thị phần vận tải hàng hóa XNK của Việt Nam lại khá thấp. Vào năm 2018, thị phần VTB hàng XNK đạt khoảng 7%, và có xu hướng tăng lên 7,8% vào năm 2019. Tuy nhiên, sự giảm sút lại xảy ra vào năm 2020, với thị phần giảm xuống còn 7%, phản ánh sự gián đoạn trong hoạt động vận tải nội địa và cạnh tranh từ các phương thức vận tải khác. Từ năm 2021, thị phần bắt đầu phục hồi, đạt khoảng 7,8% vào năm 2021, tiếp tục tăng lên 8% vào năm 2022. Đến năm 2023,

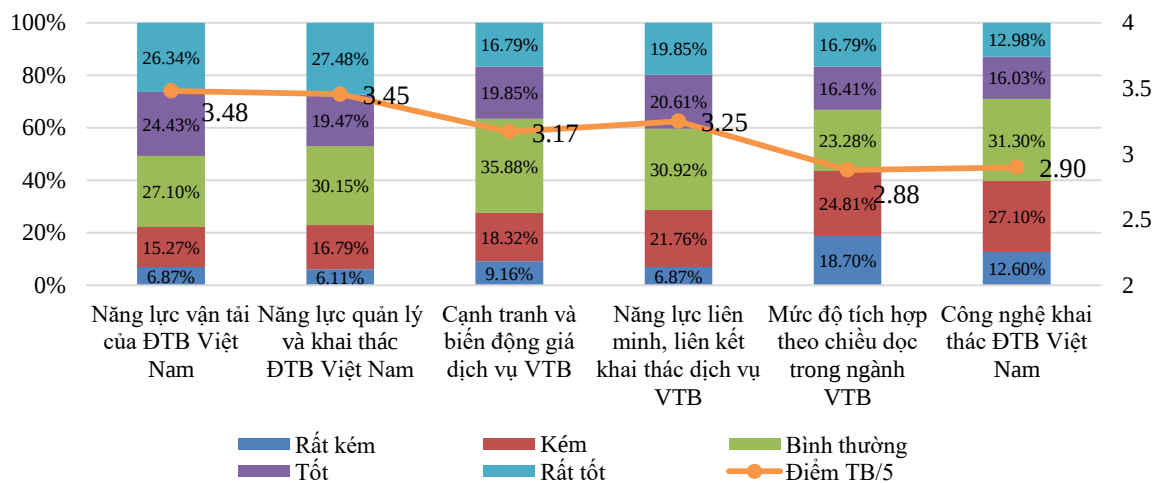
thị phần của VTB hàng XNK đạt 7% với tổng khối lượng hàng hóa đạt 82,8 triệu tấn.

Mặc dù thị phần của ĐTBVN có sự gia tăng trong những năm gần đây, nhưng khi so sánh với các quốc gia hàng đầu trong khu vực ASEAN, vẫn còn khá khiêm tốn. Singapore chiếm khoảng 7% thị phần VTB toàn cầu trong năm 2023, Malaysia chiếm khoảng 3%, và các quốc gia như Thái Lan và Philippines cũng có thị phần cao hơn. Để nâng cao thị phần và NLCT trong thời gian tới, Việt Nam cần tiếp tục đầu tư vào CSHT cảng biển, cải thiện chất lượng đội tàu và mở rộng các tuyến đường VTB quốc tế.

2.3. Thực trạng các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam

2.3.1. Thực trạng các yếu tố thuộc môi trường ngành vận tải biển

Dựa trên kết quả phân tích tổng hợp của số liệu thống kê, kết quả phỏng vấn và điều tra khảo sát bảng hỏi, thực trạng các yếu tố thuộc môi trường ngành VTB được phân tích cụ thể trong từng tiểu mục dưới đây. Nhìn chung, năng lực quản lý và khai thác ĐTBVN đang ở mức rất tốt; năng lực liên minh, liên kết khai thác dịch vụ VTB cũng đang ở đánh giá ở mức độ tốt cho thấy toàn ngành VTB đang nỗ lực rất nhiều để cải thiện môi trường ngành.



Hình 2.2: Kết quả khảo sát điều tra về các yếu tố môi trường ngành VTB Việt Nam

Nguồn: Khảo sát điều tra

2.3.1.1. Năng lực quản lý, khai thác vận tải biển

Năng lực quản lý, khai thác VTB bao gồm công tác lập lịch trình VTB, bảo trì và bảo dưỡng tàu biển, và giám sát tuân thủ quy định trong ngành VTB. Năng lực quản lý, khai thác VTB tại Việt Nam hiện nay đang ở mức độ phát triển trung bình so với các nước khác trong cùng khu vực nhưng đã có nhiều cải thiện đáng kể trong những năm trở lại đây. Ở một số DNVTB lớn như Công ty CP VTB Việt Nam (VOSCO), Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines), Công ty CP VTB Vinaship, Công ty VTB Glotrans Việt Nam, Công ty VTB Key Line,... công tác quản lý và khai thác VTB đã được chú trọng đầu tư và cải

tiền bằng cách áp dụng các công nghệ quản lý hiện đại và hệ thống giám sát tự động, các doanh nghiệp nhỏ hơn vẫn còn tồn tại nhiều hạn chế về công nghệ và quy trình quản lý. Theo số liệu báo cáo năm 2023 từ Bộ Giao thông Vận tải, đã có 60% DNVTB Việt Nam áp dụng công nghệ quản lý hiện đại mặc dù đây vẫn là con số rất khiêm tốn so với các quốc gia láng giềng khác, như Singapore (95%) và Malaysia (80%).

Theo khảo sát, năng lực quản lý và khai thác ĐTBVN được đánh giá khá tốt, với điểm trung bình đạt 3,45/5. Hầu hết các doanh nghiệp đánh giá ở mức tốt và rất tốt (47%), trong khi 30,15% đánh giá mức độ trung bình và 23% đánh giá yếu kém. Trong giai đoạn 2019-2023, các DNVTB Việt Nam đã tăng cường áp dụng công nghệ thông tin để tối ưu hóa lịch trình và điều phối tàu, dù tỷ lệ áp dụng chưa cao. Tuy nhiên, vẫn có một số doanh nghiệp dựa vào phương pháp truyền thống dẫn đến tình trạng chậm trễ và tăng chi phí vận hành.

Công tác bảo trì và bảo dưỡng tàu biển đang gặp khó khăn do nguồn lực hạn chế và thiếu trang thiết bị hiện đại. Tuổi trung bình của ĐTBVN là 15-20 năm, cao hơn nhiều so với các nước trong khu vực, làm tăng tỷ lệ sự cố. Tuy nhiên, nhiều DNVTB đã áp dụng chương trình bảo trì dựa trên điều kiện (CBM), giúp giảm tỷ lệ sự cố xuống còn 7% vào năm 2023, giảm một nửa so với 5 năm trước.

Về giám sát tuân thủ quy định, khoảng 50% doanh nghiệp lớn đã sử dụng công nghệ GPS và hệ thống quản lý tự động, trong khi các doanh nghiệp vừa và nhỏ chưa đầu tư nhiều. Để cải thiện, các DNVTB cần tiếp tục nâng cấp hệ thống giám sát và giảm tỷ lệ vi phạm an toàn hàng hải xuống dưới 10%.

2.3.1.2. Chất lượng nguồn nhân lực, đặc biệt đội ngũ thuyền viên

Để ĐTBVN nâng cao NLCT và hiệu quả hoạt động, chất lượng nguồn nhân lực, đặc biệt đội ngũ thuyền viên là yếu tố vô cùng quan trọng. Theo Bộ Giao thông vận tải, năm 2023 có khoảng 20.000 thuyền viên và 30.000 lao động hỗ trợ ngành VTB. Trong đó, 40% thuyền viên có chứng chỉ quốc tế, tăng 5% so với năm 2020 và 10% so với năm 2018. Mặc dù tỷ lệ này còn thấp so với các nước như Philippines (60%) và Indonesia (55%), nhưng đây là dấu hiệu tích cực cho sự cải thiện về nguồn nhân lực ngành VTB. Tỷ lệ thuyền viên cấp cao có chứng chỉ quốc tế đạt 45%, và tỷ lệ thuyền viên cấp trung được đào tạo bài bản là 50%.

Các cơ sở đào tạo ngành VTB cũng không ngừng cải thiện chương trình đào tạo theo tiêu chuẩn quốc tế, tăng cường hợp tác với các trường nước ngoài. Tuy nhiên, đại dịch COVID-19 đã ảnh hưởng lớn đến công tác đào tạo và ổn định nguồn nhân lực. Việt Nam hiện có 7 cơ sở đào tạo ngành VTB, nhưng chương trình còn thiếu thực hành, dẫn đến chỉ 60% sinh viên tốt nghiệp có việc làm đúng ngành sau một năm, thấp hơn so với 75% ở Malaysia và 80% ở Singapore.

Mức lương và phúc lợi cho lao động ngành VTB Việt Nam hiện chỉ khoảng 520 USD/tháng, thấp hơn nhiều so với các quốc gia như Malaysia (800 USD) và Singapore (1.200 USD), dẫn đến tình trạng "chảy máu chất xám", đặc biệt là lao động có trình độ cao.

Bảng 2.7: Chất lượng nguồn nhân lực ĐTBVN trong giai đoạn 2018 - 2023

TT	Chức danh	Loại	2018	2019	2020	2021	2022	2023
1	Thuyền trưởng	Hạng nhất (trên 3000 GT, trên 3000 KW)	2.064	2.243	2.635	2.575	2.634	2.644
		Hạng hai (500 - 3000 GT, 750 - 3000 KW)	1.527	1.531	1.570	1.551	1.600	1.330
		Hạng ba (dưới 500 GT, dưới 750 KW)	379	360	333	363	344	298
		Tổng số	3.970	4.134	4.538	4.489	4.578	4.272
2	Đại phó	Hạng nhất (trên 3000 GT, trên 3000 KW)	1.334	1.423	1.679	1.663	1.795	1.990
		Hạng hai (500 - 3000 GT, 750 - 3000 KW)	657	612	548	590	564	452
		Hạng ba (dưới 500 GT, dưới 750 KW)	55	52	42	45	43	38
		Tổng số	2.046	2.087	2.269	2.298	2.402	2.480
3	Sỹ quan boong	Hạng nhất (trên 3000 GT, trên 3000 KW)	4.541	4.592	4.607	4.580	4.577	4.486
		Hạng hai (500 - 3000 GT, 750 - 3000 KW)						
		Hạng ba (dưới 500 GT, dưới 750 KW)	40	26	23	27	22	24
		Tổng số	4.581	4.618	4.630	4.607	4.599	4.510
4	Thủy thủ trực ca		11.180	12.548	14.434	14.424	15.580	20.297
5	Máy trưởng	Hạng nhất (trên 3000 GT, trên 3000 KW)	1.992	2.245	2.673	2.621	2.790	2.798
		Hạng hai (500 - 3000 GT, 750 - 3000 KW)	1.074	1.083	1.119	1.086	1.101	1.030
		Hạng ba (dưới 500 GT, dưới 750 KW)	613	599	556	583	571	401
		Tổng số	3.679	3.927	4.348	4.290	4.462	4.229
6	Máy hai	Hạng nhất (trên 3000 GT, trên 3000 KW)	1.186	1.282	1.488	1.468	1.580	1.776
		Hạng hai (500 - 3000 GT, 750 - 3000 KW)	333	283	230	262	244	196

		Hạng ba (dưới 500 GT, dưới 750 KW)	27	283	20	19	17	14
		Tổng số	1.546	1.848	1.738	1.749	1.841	1.986
7	Sỹ quan máy	Hạng nhất (trên 3000 GT, trên 3000 KW)						
		Hạng hai (500 - 3000 GT, 750 - 3000 KW)	4.111	4.396	4.438	4.448	4.442	4.192
		Hạng ba (dưới 500 GT, dưới 750 KW)	128	116	104	111	105	76
		Tổng số	4.239	4.512	4.542	4.559	4.547	4.268
8	Thợ máy trực ca		7.291	8.225	9.884	9.383	10.460	16.624
9	Sỹ quan kỹ thuật điện		323	330	373	331	361	318
10	Thợ kỹ thuật điện		530	556	556	577	623	916
Tổng số			39.385	42.785	47.312	46.707	49.453	59.900

Nguồn: Tổng cục Hàng Hải Việt Nam

2.3.1.3. Chi phí vận hành

Trong những năm gần đây, chi phí vận hành của các doanh nghiệp ngành VTB tại Việt Nam có xu hướng gia tăng, chủ yếu do giá nhiên liệu và chi phí bảo trì bảo dưỡng cao hơn. Thông tin từ Cục Hàng hải Việt Nam cho thấy, chi phí vận hành trung bình của một tàu container vào khoảng 8 triệu USD/ năm, cao hơn so với Singapore (7 triệu USD/ năm) và Malaysia (7,2 triệu USD/ năm) do các nước này có CSHT phát triển hơn, mua được nhiên liệu với giá rẻ hơn, và có nhiều chính sách hỗ trợ từ chính phủ.

Trong đó, chi phí nhiên liệu chiếm khoảng 40% tổng chi phí vận hành, tương đương với khoảng 3,2 triệu USD/năm. Đây là con số khá cao do nước ta phụ thuộc nhiều vào nguồn cung nhiên liệu nhập khẩu, và hệ thống phân phối chưa đồng bộ. Chi phí bảo trì và bảo dưỡng chiếm khoảng 19%, tương đương với 1,5 triệu USD/ năm, do ĐTBVN có độ tuổi cao nên phải bảo trì thường xuyên, và dịch vụ này yêu cầu chi phí lao động và dịch vụ kỹ thuật cao trong khi các tiêu chuẩn an toàn và môi trường ngày càng nghiêm ngặt. Chi phí nhân sự tốn khoảng 1,2 triệu USD/năm, tương ứng 15% tổng chi phí vận hành. Chi phí này hiện đang cao hơn so với mức 1 triệu USD và 1,1 triệu USD từ tại Singapore và Malaysia do các nước này nhận được nhiều hỗ trợ từ phía chính phủ và có năng lực quản lý chi phí nhân sự cao hơn. Chi phí bảo hiểm trung bình cho 1 tàu container khoảng 1 triệu USD/năm; chi phí cảng và kho bãi tiêu tốn khoảng 1,2 triệu USD/năm do CSHT tại Việt Nam còn yếu kém và hiệu quả quản lý còn nhiều bất cập. Chi phí quản lý và điều hành và chi phí tuân thủ quy định và chứng nhận lần lượt chiếm 1,2 triệu USD và 0,7 triệu USD mỗi năm, cao hơn so với chi phí tại Singapore và Malaysia do các quốc gia này luôn đi đầu trong chiến lược đầu tư, quản lý chi phí, và cải thiện quy trình chứng nhận và tuân thủ quy định.

Nhìn chung, chi phí vận hành của các doanh nghiệp Việt Nam trong lĩnh vực VTB khá cao và vẫn trên đà gia tăng, ảnh hưởng không nhỏ đến NLCT của ĐTB. Để cải thiện vấn đề này, chính phủ cần sớm ban hành các chính sách, chiến lược để giảm thiểu chi phí, nâng cấp CSHT, cải thiện điều kiện làm việc, và nâng cao khả năng quản lý chi phí của các doanh nghiệp ngành VTB.

2.3.1.4. Dịch vụ khách hàng

Chất lượng dịch vụ khách hàng là yếu tố đạt được mức cải thiện đáng kể trong những năm gần đây. Số liệu từ Tổng cục Thống kê cho thấy, tỷ lệ khách hàng hài lòng với dịch vụ VTB của các doanh nghiệp trong nước đã đạt khoảng 70%, tăng 5% so với năm 2018. Mặc dù con số này vẫn còn khiêm tốn so với 85% và 80% tỷ lệ khách hàng hài lòng tại Singapore và Malaysia nhưng cũng đã phản ánh những cải thiện nhất định trong lĩnh vực này. Hiện nay, rất nhiều DNVTB nước ta đã bắt đầu áp dụng công nghệ hiện đại, công cụ quản lý dịch vụ khách hàng để nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng, có thể kể đến như CRM, Sapo POS, FastWork,... Nhờ thế, thời gian xử lý khiếu nại của khách hàng giảm xuống còn trung bình 07 ngày làm việc. Bên cạnh đó, đội ngũ hỗ trợ khách hàng của các DNVTB không ngừng được nâng cao kiến thức và kỹ năng chuyên môn, cũng như được bổ sung về số lượng để nâng cao khả năng phục vụ và giảm thời gian phản hồi, từ đó cải thiện NLCT của doanh nghiệp. Đặc biệt, các DNVTB trong nước đã chú trọng hơn đến thu thập ý kiến đánh giá phản hồi từ phía khách hàng làm cơ sở để nâng cao chất lượng dịch vụ. Hiện tại đã có 50% doanh nghiệp Việt xây dựng được hệ thống đánh giá và phản hồi khách hàng hiệu quả nhờ các công cụ trực tuyến và tiến hành khảo sát định kỳ.

Dù những kết quả trên vẫn còn thấp so với nhiều nước trong ASEAN nhưng không thể phủ nhận các DNVTB Việt Nam đang đạt được những thành công nhất định trong nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng nhằm thu hẹp khoảng cách với các quốc gia khác và nâng cao NLCT trên thị trường.

2.3.1.5. Năng lực liên minh, liên kết khai thác dịch vụ vận tải biển cung cấp các dịch vụ hỗ trợ trong chuỗi cung ứng

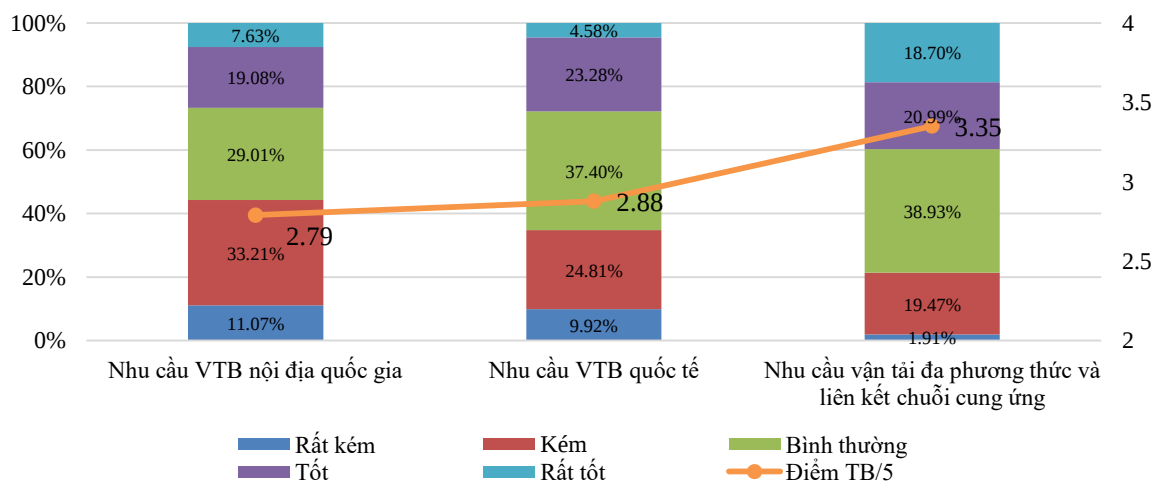
Để tối ưu hoá và nâng cao hiệu quả vận tải, năng lực liên minh, liên kết khai thác dịch vụ VTB để cung cấp các dịch vụ hỗ trợ trong chuỗi cung ứng là yếu tố quan trọng không thể xem nhẹ. Trong giai đoạn 5 năm từ 2018 đến 2023, các DNVTB Việt nam đã tăng cường, chủ động thiết lập và tham gia các liên minh quốc tế với tỷ lệ lên tới 25%, chủ yếu tập trung ở khu vực ASEAN và Bắc Á nhằm tối ưu hoá hoạt động vận tải và mở rộng thị trường. Bên cạnh đó, đã có khoảng 30% doanh nghiệp còn tích cực tích hợp các dịch vụ hỗ trợ, đặc biệt là logistics và kho vận vào mô hình kinh doanh của mình, hướng tới mục tiêu cung cấp các giải pháp toàn diện cho khách hàng và tối ưu hoá chuỗi cung ứng. Dù mức độ liên kết và tích hợp dịch vụ của Việt Nam chưa tương đương với các quốc gia trong khu vực như Singapore và Malaysia nhưng những đó cũng là những kết quả đáng ghi nhận.

Theo kết quả thu được từ điều tra khảo sát, năng lực liên minh, liên kết khai thác

dịch vụ VTB đang được đánh giá ở mức độ tốt với số điểm trung bình đạt được là 3,25 trên thang điểm 5, trong đó, có gần 40% đánh giá yếu tố này ở mức độ tốt và rất tốt. Mặc dù tỷ lệ đánh giá năng lực này ở mức độ trung bình, kém và rất kém vẫn còn cao, lần lượt là 30,9% - 21,76% - 6,87% nhưng kết quả này phần nào đã thể hiện những nỗ lực của các doanh nghiệp trong ngành cũng như của toàn xã hội. Ông Nguyễn Đình Việt - Cục phó Cục Hàng hải Việt Nam trong buổi phỏng vấn đã nhận định rằng vẫn còn nhiều DNVTB tại nước ta, chủ yếu là các doanh nghiệp vừa và nhỏ có những hạn chế nhất định về nguồn lực. Ông Việt cho biết các doanh nghiệp này chỉ tập trung vào VTB truyền thống, chưa có điều kiện và khả năng tích hợp các dịch vụ hỗ trợ hiện đại vào hoạt động SXKD, cũng như các liên kết với các đối tác quốc tế vẫn đang dừng lại ở phạm vi hẹp và quy mô nhỏ. Vì thế, để nâng cao NLCT và bắt kịp với các quốc gia khác trong khu vực và trên thế giới, Việt Nam cần tiếp tục phát triển các liên kết này, tích cực tham gia vào các mạng lưới vận tải đa phương thức và phát triển các dịch vụ hỗ trợ nhằm mở rộng mạng lưới hợp tác và nâng cao NLCT của mình.

2.3.2. Thực trạng các yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường dịch vụ vận tải biển

Để đánh giá thực trạng các yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường VTB, nghiên cứu này dựa trên các số liệu thống kê đã thu thập được, ý kiến của các chuyên gia qua các buổi phỏng vấn, và kết quả từ khảo sát điều tra bằng hỏi và được trình bày trong biểu đồ dưới đây. Có thể thấy, nhu cầu VTB nội địa quốc gia đang ở mức kém, nhu cầu VTB quốc tế được đánh giá ở mức độ trung bình, và nhu cầu vận tải đa phương thức và liên kết chuỗi cung ứng ở mức tốt. Chi tiết từng nội dung sẽ được phân tích tại các phần tiểu mục.



Hình 2.3: Kết quả khảo sát điều tra về các yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường dịch vụ VTB Việt Nam

Nguồn: Khảo sát điều tra

2.3.2.1. Lưu lượng nội địa sử dụng đường biển hay nhu cầu vận tải biển quốc gia

Lưu lượng nội địa sử dụng đường biển ở nước ta đang chứng kiến xu hướng tăng trưởng đều đặn trong vòng 5 năm trở lại đây, đạt khoảng 250 triệu tấn hàng hoá so với mức 205 triệu tấn vào năm 2018. Kết quả này đạt được là nhờ nền kinh tế nước ta phát triển ổn

định, nhu cầu VCHH nội địa tăng cao, CSHT biển ngày càng hiện đại. Đồng thời, ở các khu công nghiệp lớn như Hải Phòng, Đà Nẵng, thành phố Hồ Chí Minh, sự phát triển của các ngành công nghiệp chế biến, chế tạo, và xuất khẩu đã tạo động lực không nhỏ cho nhu cầu VTB quốc gia.

Cụ thể, trong thời gian qua, nhiều cảng biển lớn của Việt Nam, như cảng Cái Mép – Thị Vải và cảng Lạch Huyện, đã được nâng cấp và mở rộng, giúp tăng lưu lượng hàng hoá vận chuyển nội địa. Các DNVTB cũng tích cực áp dụng các công nghệ quản lý hiện đại như phần mềm lập kế hoạch điều hành (TOPX), hệ thống quản lý dữ liệu containers (TOPO), và nền tảng chuỗi cung ứng TradeLens. Nhờ vậy, thời gian bốc dỡ hàng hóa đã giảm đáng kể, từ 2-3 tiếng/container xuống chỉ còn 50 phút/container, tiết kiệm được 55% thời gian tàu nằm bến và giảm $\frac{3}{4}$ thời gian giao nhận hàng hóa.

Tuy nhiên, nhu cầu VTB nội địa tại Việt Nam vẫn còn thấp, với điểm đánh giá trung bình chỉ đạt 2,79/5. Khoảng 33,21% ý kiến đánh giá yếu kém và 11,07% cho rằng nhu cầu này rất kém. So với các quốc gia trong khu vực ASEAN, Việt Nam có lưu lượng VTB nội địa khiêm tốn, với cảng biển Singapore đạt khoảng 630 triệu tấn hàng hóa vào năm 2023, trong khi Philippines, Malaysia và Thái Lan lần lượt là 500 triệu tấn, 350 triệu tấn, và 300 triệu tấn. Theo ông Bùi Nguyên Khôi, Giám đốc Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng, nhu cầu VTB nội địa ở Philippines và Indonesia cao vì hai quốc gia này là quần đảo, trong khi Singapore chủ yếu tập trung vào VCHH quốc tế.

Để có thể tăng lưu lượng nội địa sử dụng đường biển, Việt Nam cần đầu tư hơn nữa vào CSHT, áp dụng công nghệ tiên tiến, và tăng cường hợp tác quốc tế. Những yếu tố này sẽ giúp nâng cao hiệu quả công tác VTB nội địa, cũng như đáp ứng nhu cầu VTB quốc gia trong bối cảnh toàn cầu hoá hiện nay.

2.3.2.2. Lưu lượng quốc tế và tái xuất hay nhu cầu vận tải biển quốc tế

Không chỉ nhu cầu VTB quốc gia tăng lên mà nhu cầu VTB quốc tế cũng ghi nhận sự tăng trưởng đáng kể. Số liệu thống kê từ Bộ Giao thông Vận tải năm 2023 cho thấy, tổng khối lượng hàng hóa XNK qua đường biển của Việt Nam sau 5 năm đã tăng 130 triệu tấn, từ 420 triệu tấn năm 2018 lên mức 480 triệu tấn năm 2023, tương ứng với mức tăng trưởng bình quân khoảng 3,7%/năm. Đối với mặt hàng xuất khẩu, các mặt hàng chủ lực bao gồm điện tử, dệt may, giày dép, nông sản; còn mặt hàng nhập khẩu chủ lực có thể kể đến như các sản phẩm công nghiệp, nguyên liệu sản xuất, và hàng tiêu dùng. So với một số quốc gia trong khu vực, lưu lượng VTB quốc tế của nước ta đang ở mức tương đương. Cụ thể, Singapore với vị thế là trung tâm vận tải quốc tế hàng đầu trong khu vực mỗi năm xử lý khoảng 500 triệu tấn hàng hóa quốc tế; Indonesia có hệ thống cảng biển lớn trải dài trên nhiều đảo nên đạt tổng khối lượng hàng hóa quốc tế khoảng 400 triệu tấn mỗi năm; con số này ở Malaysia là khoảng 300 triệu tấn/năm.

Trong những năm gần đây, nhờ sở hữu vị trí địa lý thuận lợi, Việt Nam được đánh giá là có nhiều lợi thế trở thành trung tâm tái xuất hàng hoá của khu vực Đông Nam Á trong tương lai mặc dù hiện tại khối lượng hàng hoá tái xuất qua các cảng biển của nước ta còn khá khiêm tốn, đạt khoảng 60 triệu tấn năm 2023, chỉ chiếm khoảng 10% tổng khối lượng hàng hóa quốc tế. Trong khi đó, Indonesia và Malaysia, với các khu công nghiệp và

chế xuất phát triển, có khối lượng hàng hóa tái xuất lần lượt đạt khoảng 100 triệu tấn và 120 triệu tấn năm 2023; con số này ở Philippines và Thái Lan cũng đạt khoảng 70 triệu và 80 triệu tấn. Để có thể trở thành trung tâm tái xuất hàng hoá của khu vực trong tương lai, Việt Nam cần đẩy mạnh đầu tư vào hạ tầng công nghiệp, đồng thời chính phủ nên nghiên cứu và sớm ban hành nhiều chính sách thương mại có lợi cho hoạt động này.

Những số liệu trên phần nào đã thể hiện sự tăng trưởng đáng kể trong lưu lượng VTB quốc tế của Việt Nam nhưng cũng cần phải thừa nhận rằng ngành VTB nước ta cũng phải đối mặt với nhiều thách thức, đáng kể nhất là tình trạng cạnh tranh gắt gao từ các quốc gia trong khu vực, tiếp đến là tình trạng biến đổi khí hậu, an ninh hàng hải, và chất lượng dịch vụ, hạ tầng.

Kết quả thu được từ điều tra khảo sát cũng cho thấy hiện nay nhu cầu VTB quốc tế đang ở mức trung bình với 39,40% số người tham gia trả lời bảng hỏi đồng tình, chiếm tỷ lệ áp đảo. Bên cạnh đó, tỷ lệ cho biết yếu tố này đang ở mức độ kém và rất kém là gần 35%, còn tỷ lệ lạc quan chiếm gần 28%. Chính vì thế, để nâng cao NLCT của ĐTBQG, bên cạnh tận dụng những lợi thế sẵn có như vị thế chiến lược, các FTA đã ký kết, cần có những chính sách hỗ trợ từ chính phủ, và đẩy mạnh đầu tư vào công nghệ và quản lý.

2.3.2.3. Nhu cầu vận tải đa phương thức và liên kết chuỗi cung ứng

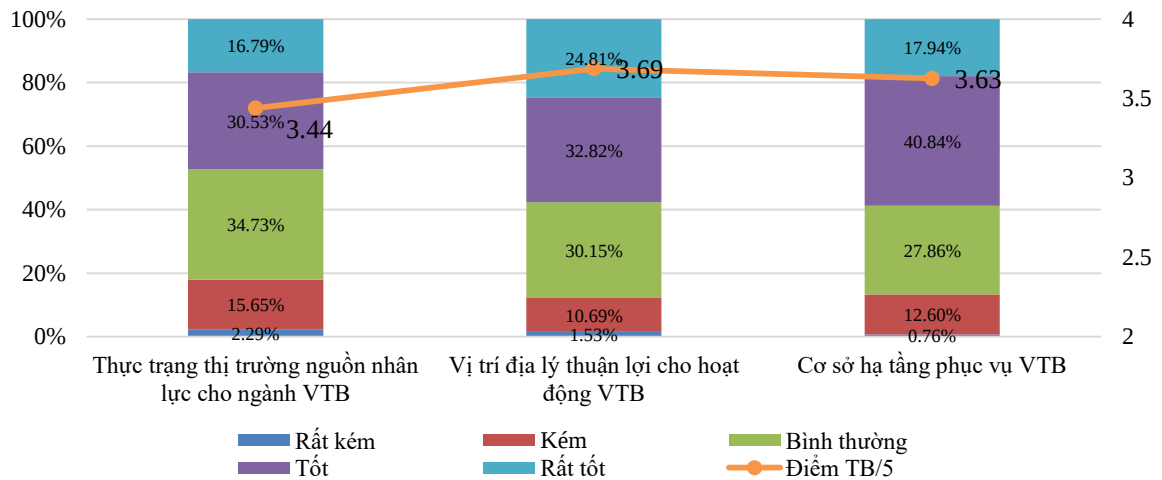
Nhu cầu VTB nội địa và quốc tế tăng mạnh, kéo theo sự gia tăng nhu cầu vận tải đa phương thức và liên kết chuỗi cung ứng không chỉ ở Việt Nam mà còn trên toàn cầu. Theo số liệu từ Bộ Giao thông Vận tải, năm 2023, tỷ lệ vận tải hàng hoá đa phương thức của Việt Nam đạt 30%, phản ánh những nỗ lực trong cải thiện hạ tầng giao thông và tối ưu hoá chuỗi cung ứng. Việt Nam cũng đạt khoảng 70% mức độ tích hợp công nghệ thông tin trong quản lý chuỗi cung ứng, cao hơn mức trung bình của khu vực ASEAN (65%).

Kết quả khảo sát cho thấy nhu cầu vận tải đa phương thức và liên kết chuỗi cung ứng ở Việt Nam được đánh giá tốt, với điểm trung bình 3,35/5. Dù tỷ lệ đánh giá mức trung bình vẫn chiếm đa số (38,9%), nhưng gần 40% đánh giá ở mức tốt và rất tốt. Các doanh nghiệp trong nước đã nhanh chóng thích ứng với tình hình sau đại dịch COVID-19 và tiếp tục đầu tư vào công nghệ quản lý chuỗi cung ứng và hệ thống theo dõi hàng hóa. Tỷ lệ vận tải đa phương thức tăng từ 25% năm 2021 lên 28% năm 2022, 30% vào năm 2023.

So với các quốc gia trong khu vực, Việt Nam đã đạt nhiều tiến bộ đáng kể. Tỷ lệ vận tải đa phương thức ở Singapore đạt 50%, Thái Lan 40%, Indonesia 35%, trong khi Việt Nam đứng ở mức 30%, cùng Malaysia và Philippines. Với sự đầu tư tiếp tục vào CSHT và công nghệ, Việt Nam có thể nâng cao tỷ lệ này và cải thiện NLCT trong khu vực.

2.3.3. Thực trạng các yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất kinh doanh dịch vụ vận tải biển

Nhìn chung, các yếu tố điều kiện đầu vào SXKD dịch vụ cảng biển được đánh giá không đồng đều. Trong khi nguồn nhân lực, vị trí địa lý và CSHT phục vụ VTB được đánh giá tốt và rất tốt thì khả năng tiếp cận nhà cung ứng nguyên liệu - xăng dầu ở mức trung bình, còn chất lượng ngành công nghiệp đóng tàu đang ở mức kém. Nội dung chi tiết cho từng yếu tố sẽ được trình bày và phân tích trong các tiêu mục dưới đây.



Hình 2.4: Kết quả khảo sát điều tra về các yếu tố điều kiện đầu vào SXKD dịch vụ VTB

Nguồn: Khảo sát điều tra

2.3.3.1. Điều kiện tự nhiên

Việt Nam với vị trí địa lý chiến lược cùng đường bờ biển dài hơn 3.200km trở thành một trong những cầu nối quan trọng nối các tuyến hàng hải quốc tế giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương. Đường bờ biển của nước ta không chỉ dài mà còn đa dạng về địa hình, nơi tập trung nhiều khu vực cảng biển quan trọng như cảng Hải Phòng, cảng Đà Nẵng, và cảng Cái Mép – Thị Vải (thuộc Bà Rịa Vũng Tàu) nên có nhiều lựa chọn để phát triển CSHT cảng biển và khu công nghiệp logistics. Không chỉ có thế, thềm lục địa nước ta trải dài từ Bắc vào Nam với diện tích khoảng 150.000km² cũng tạo điều kiện thuận lợi để khai thác các tài nguyên biển, trong đó có dầu khí.

Theo số liệu đánh giá thu được từ điều tra khảo sát, vị trí địa lý đang được đánh giá ở mức độ rất tốt với tỷ lệ áp đảo 57,63%, chỉ có 30,15% đánh giá ở mức độ bình thường, và khoảng 12% đánh giá ở mức độ kém và rất kém. Vì thế, số điểm trung bình mà yếu tố này đạt được là 3,69 trên thang điểm 5. Thực tế cũng cho thấy, so với các quốc gia trong khu vực ASEAN, Việt Nam sở hữu lợi thế về diện tích bờ biển và thềm lục địa. Đây là những điều kiện tự nhiên rất thuận lợi để nước ta phát triển CSHT, công tác quản lý để nâng cao NLCT trong ngành VTB. Cụ thể, Singapore tuy đường bờ biển chỉ dài chưa đầy 200km nhưng lại có vị trí đắc địa tại trung tâm tuyến hàng hải quốc tế. Vì thế, quốc gia này đã xây dựng hệ thống cảng biển và CSHT hiện đại, cung cấp các dịch vụ vận tải hàng đầu trên thế giới. Malaysia cũng là quốc gia có lợi thế về đường bờ biển dài và thềm lục địa rộng lớn. Tận dụng ưu thế này, Malaysia đã đẩy mạnh khai thác tài nguyên biển và phát triển ngành công nghiệp hàng hải. Indonesia và Philippines với nhiều đảo nhỏ nên có đường bờ biển dài và thềm lục địa phong phú, có thể phát triển một hệ thống cảng biển đa dạng. Tuy nhiên, công tác quản lý hạ tầng rộng lớn đang là thách thức mà hai quốc gia này phải đối mặt. Trong khi đó, Thái Lan là quốc gia có đường bờ biển và diện tích thềm lục

địa gần tương đương với Việt Nam với nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển ngành VTB. Quốc gia này có CSHT cảng biển và logistics hiện đại nhờ được đầu tư lớn từ phía các cơ quan QLNN.

Mỗi quốc gia trong khu vực có những lợi thế khác nhau về điều kiện tự nhiên để phát triển ngành VTB. Để có thể cạnh tranh với các nước láng giềng, Việt Nam cần đầu tư mạnh hơn nữa vào CSHT cảng biển, nâng cao năng lực khai thác tài nguyên để tận dụng tối đa những ưu thế mà vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên mang lại.

2.3.3.2. Cơ sở hạ tầng

Không thể phủ nhận rằng CSHT giao thông nước ta đã được cải thiện đáng kể trong những năm gần đây. Tính đến năm 2023, Việt Nam đã có khoảng 500.000km đường bộ, trong đó có 4.500km là đường cao tốc, 3.200km là đường sắt, 22 sân bay quốc tế và nội địa, nhiều cảng biển lớn phục vụ công tác XNK và giao thương hàng hóa trong nước và quốc tế. Kết quả từ khảo sát điều tra cũng ghi nhận những nỗ lực này, thể hiện ở tỷ lệ áp đảo với 58,78% nhận định CSHT đang ở mức tốt và rất tốt. Chỉ có 27,86% số người được hỏi đánh giá ở mức độ bình thường và khoảng 13% đánh giá ở mức độ kém và rất kém.

Cụ thể, về CSHT cảng biển, hiện nay nước ta có khoảng 49 cảng biển với tổng công suất khoảng 650 triệu tấn hàng hóa mỗi năm. Một số cảng biển lớn như cảng Cái Mép - Thị Vải có khả năng tiếp nhận tàu container công suất lớn đã góp phần không nhỏ vào hoạt động XNK của nước nhà. Đặc biệt, cảng container lớn nhất cả nước đã bắt đầu đi vào hoạt động từ đầu năm 2021 và có thể đón được tàu container lớn nhất thế giới lên đến 225.000 DWT (tương đương 24.188TEU). Đây được coi là bước đột phá về CSHT cảng biển để đáp ứng được nhu cầu ngày càng cao của thị trường, giữ được vị thế cạnh tranh của quốc gia.

Về CSHT sân bay, trong khoảng 22 sân bay lớn nhỏ trên cả nước, Việt Nam hiện có 3 sân bay quốc tế lớn là Nội Bài, Đà Nẵng, và Tân Sơn Nhất là những sân bay quan trọng kết nối Việt Nam với các điểm đến trên toàn cầu. Trong đó riêng sân bay quốc tế Tân Sơn Nhất đã phục vụ khoảng 40 triệu hành khách mỗi năm. Về CSHT đường sắt, mặc dù nước ta có hệ thống đường sắt dài 3200km nhưng chủ yếu phục vụ VCHH và hành khách nội địa chứ chưa được kết nối tới các cảng biển nên khả năng vận tải hàng hóa chưa đạt hết công suất. Về CSHT viễn thông, trong những năm gần đây, lĩnh vực viễn thông nước ta có nhiều bước chuyển mạnh mẽ, hiện có trên 126 triệu thuê bao di động và trên 22 triệu thuê bao băng thông rộng cố định, theo số liệu từ Cục Viễn thông thuộc Bộ Công nghệ thông tin và truyền thông. Ba nhà cung cấp dịch vụ viễn thông chính là Viettel, MobiFone và Vinaphone liên tục mở rộng mạng lưới và nâng cao chất lượng dịch vụ của mình để đáp ứng nhu cầu của thị trường và nhu cầu phát triển của đất nước. CSHT điện nước cũng có những cải thiện nhất định. Số liệu từ Tập đoàn Điện lực Việt Nam năm 2023 cho thấy, tỷ lệ

tiếp cận điện năng đã đạt gần 100% trên cả nước, dù chất lượng cung cấp điện ở các khu vực xa xôi vẫn còn gặp nhiều khó khăn. Còn theo thống kê của Văn phòng Điều phối chương trình xây dựng nông thôn mới Hà Nội, tính đến hết năm 2023, tỷ lệ tiếp cận nước sạch ở khu vực đô thị là 90%, khu vực nông thôn khoảng 70%, tuy nhiên công tác xử lý nước thải, quản lý nguồn nước vẫn chưa được đồng bộ và hiệu quả.

2.3.3.3. Nguồn nhân lực

Nguồn nhân lực của ngành VTB nước ta mặc dù có những cải thiện đáng kể về chất lượng và số lượng, nhưng vẫn còn thiếu trầm trọng nguồn nhân lực có tay nghề và chuyên môn cao. Về số lượng, tính đến năm 2023, Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, đã có khoảng 60.000 người làm việc trong ngành VTB, trong đó $\frac{1}{3}$ là thuyền viên. Con số này đã tăng lên khoảng 10% so với số liệu 5 năm trước đó do nhu cầu VTB quốc tế trong bối cảnh hội nhập toàn cầu tăng cao. Chất lượng đào tạo nguồn nhân lực cũng có chuyển biến tích cực nhờ áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế trong công tác đào tạo nhưng trình độ không đồng đều. Bên cạnh đó, các chương trình đào tạo cho thuyền viên tại nước ta vẫn theo phương pháp và kiến thức truyền thống, thiếu có nhiều các khóa học chuyên sâu và cập nhật công nghệ mới.

Thống kê từ điều tra khảo sát cho thấy thực trạng thị trường nguồn nhân lực cho ngành VTB đang ở mức tốt với số điểm trung bình thu được thông qua đánh giá là 3,44 trên thang điểm 5. Cụ thể, có đến 47,32% đánh giá nguồn nhân lực đang ở mức tốt và rất tốt, 34,73% đánh giá ở mức độ trung bình và chỉ có gần 18% đánh giá ở mức độ kém và rất kém.

So với các quốc gia trong khu vực, nguồn nhân lực VTB ở nước ta vẫn có khoảng cách nhất định - đó là nhận định của ông Nguyễn Vũ - Phó Tổng Giám đốc của công ty CP VTB Hợp tác lao động quốc tế. Ông Vũ cho biết thêm, Singapore vẫn là quốc gia đi đầu trong chất lượng nguồn nhân lực với chương trình đào tạo và phát triển nghề nghiệp chất lượng cao. Malaysia và Thái Lan cũng đang đầu tư đáng kể vào đào tạo và phát triển nhân lực, trong khi đó Indonesia lại đang phải đối mặt với thách thức trong việc cải thiện chất lượng đào tạo và tăng cường điều kiện làm việc cho đội ngũ nhân viên. Trong quá trình phát triển nguồn nhân lực, Việt Nam có thể học hỏi kinh nghiệm và liên kết hợp tác với các quốc gia như Singapore, Malaysia và Thái Lan để cải thiện chất lượng nhân lực và đáp ứng tốt hơn các yêu cầu của thị trường quốc tế.

2.3.3.4. Chất lượng ngành công nghiệp đóng tàu

Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, có 97 nhà máy đóng tàu với trọng tải từ 1.000 DWT và 68 nhà máy đóng mới, sửa chữa tàu thuyền đang hoạt động trên cả nước với công suất thiết kế lên tới 2,6 triệu DWT mỗi năm, tiêu biểu như Công ty TNHH MTV 189 (Z189), Nhà máy Damen Sông Cẩm, Tổng Công ty Công nghiệp Tàu thủy, Công ty

TNHH Đóng tàu HD Hyundai Việt Nam,... Về chất lượng sản phẩm, mặc dù một số tiêu chuẩn quốc tế như ISO 9001, các tiêu chuẩn của tổ chức giám định như ABS, BV, và DNV GL đã được áp dụng nhưng do còn nhiều hạn chế về nguồn lực, nhất là tài chính, nên việc cập nhật công nghệ mới và quy trình sản xuất hiện đại còn chậm. Theo số liệu thu được từ điều tra khảo sát, chất lượng ngành công nghiệp đóng tàu của nước ta đang ở mức kém với số điểm đánh giá trung bình đạt được là 2,76 trên thang điểm 5. Cụ thể có đến 42% số người được hỏi chọn đánh giá ở mức kém và rất kém; tỷ lệ chọn mức đánh giá trung bình là 36,64% và chỉ có khoảng 21% chọn mức độ tốt và rất tốt. Một nguyên nhân nữa có thể lý giải cho thực trạng này là do ngành công nghiệp đóng tàu của nước ta phải đối mặt với sự cạnh tranh không nhỏ từ các quốc gia trong khu vực ASEAN và khu vực lân cận như Singapore, Nhật Bản, Hàn Quốc,... có công nghệ tiên tiến và tiêu chuẩn chất lượng cao hơn. Nhận thức được thực trạng này, nhiều doanh nghiệp trong ngành đã đầu tư vào nghiên cứu và phát triển để cải thiện quy trình sản xuất, nâng cao chất lượng nguồn lao động để nâng cao NLCT của ngành.

2.3.3.5. Tiếp cận nhà cung ứng nguyên liệu – xăng dầu

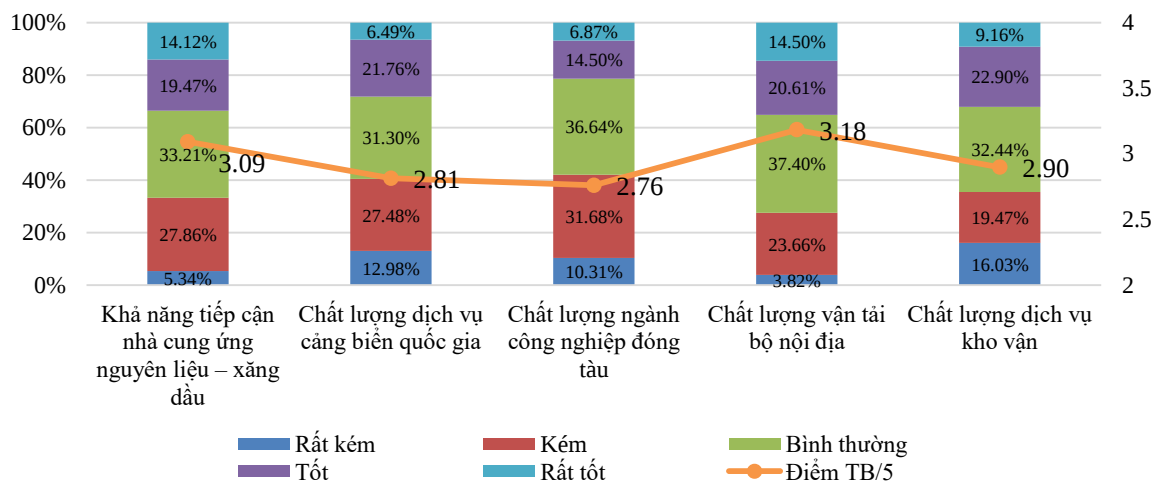
Hiện nay, Việt Nam có 4 nhà máy lọc dầu lớn là Nhà máy Lọc dầu Dung Quất, Nhà máy Lọc dầu Nghi Sơn, Nhà máy Lọc dầu Long Sơn và Nhà máy Lọc dầu Bến Tre với tổng công suất đạt khoảng 26 triệu m³/năm nhưng vẫn chưa đủ cung nên phải thụ thuộc lớn vào nhập khẩu. Số liệu từ Tổng cục Hải quan cho thấy năm 2023 vừa qua, nước ta đã nhập khẩu khoảng 70% tổng lượng xăng tiêu thụ từ các nước bạn, chủ yếu là Trung Quốc, Hàn Quốc, và Singapore. Bên cạnh đó, hệ thống phân phối chủ yếu tập trung ở các thành phố lớn nên các khu vực nông thôn, vùng sâu vùng xa còn gặp nhiều khó khăn trong việc tiếp cận mặt hàng này.

Ghi nhận từ kết quả điều tra khảo sát, khả năng tiếp cận nhà cung ứng nguyên liệu - xăng dầu hiện nay đang ở mức bình thường với số điểm đánh giá trung bình thu được là 3,09 trên thang điểm 5. Cụ thể, tỷ lệ số người tham gia đánh giá khả năng này ở mức độ bình thường chiếm đa số với 33,21%; tỷ lệ lạc quan về yếu tố này đạt 33,59% (trong đó có 19,47% đánh giá ở mức tốt, và 14,12% đánh giá ở mức độ rất tốt); còn tỷ lệ chưa hài lòng về yếu tố này cũng tương đối cao với 33,2% (trong đó 27,86% đánh giá ở mức độ kém, và 5,34% đánh giá ở mức độ rất kém). Để cải thiện khả năng tiếp cận nhà cung ứng nguyên liệu - xăng dầu, theo Tổng Giám đốc Nguyễn Duyên Hiếu thuộc Tổng công ty CP Vận tải dầu khí, thời gian gần đây, nhiều nhà máy lọc dầu tại Việt Nam đã thực hiện kế hoạch mở rộng công suất để đáp ứng nhu cầu tiêu thụ trong nước, nhiều khu chứa xăng dầu mới đã được xây dựng giúp cải thiện CSHT phân phối. Đồng thời, chính phủ và các doanh nghiệp đang đa dạng hóa nguồn cung bên cạnh các thị trường nhập khẩu truyền thống, đồng thời giảm bớt ảnh hưởng của biến động giá xăng dầu trong nước. So với các nước trong khu

vực ASEAN, công suất lọc dầu của Việt Nam tương đương với Indonesia, Philippines, và thấp hơn Singapore và Thái Lan. Trong tương lai, Việt Nam cần tiếp tục đầu tư mở rộng CSHT lọc dầu để giảm bớt sự phụ thuộc vào nhập khẩu.

2.3.4. Thực trạng các yếu tố thuộc ngành công nghiệp hỗ trợ và liên quan

Thực trạng của bốn yếu tố thuộc ngành CNHT liên quan sẽ được phân tích chi tiết trong những tiểu mục dưới đây, dựa trên các số liệu thống kê đã thu thập được cũng như kết quả phỏng vấn chuyên gia và kết quả khảo sát điều tra bảng hỏi. Nhìn chung, bốn yếu tố này đang được đánh giá ở mức độ bình thường, trong đó riêng chất lượng ngành công nghiệp đóng tàu Việt Nam đang ở mức kém với số điểm đánh giá dao động từ 2,76 đến 3,18 trên thang điểm 5.



Hình 2.5: Kết quả khảo sát điều tra về các yếu tố thuộc ngành CNHT và liên quan

Nguồn: Khảo sát điều tra

2.3.4.1. Chất lượng dịch vụ cảng biển

Chất lượng dịch vụ cảng biển đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao NLCT của các doanh nghiệp và toàn ngành VTB. Trong những năm gần đây, chất lượng dịch vụ tại các cảng biển Việt Nam đã có sự cải thiện rõ rệt. Nhiều cảng biển lớn đã được đầu tư mở rộng để tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn, cùng với việc nâng cấp hệ thống kho bãi, giảm thời gian chờ đợi của tàu và nâng cao hiệu quả thông quan hàng hóa. Theo Cục Hàng hải Việt Nam, trong 5 năm qua, thời gian trung bình để xử lý một tàu tại các cảng lớn đã giảm từ 5-7 ngày xuống còn 3-4 ngày, mặc dù vẫn còn khiêm tốn so với các quốc gia trong khu vực ASEAN như Singapore (1,5 ngày) và Malaysia (2 ngày).

Năng lực tiếp nhận tàu tại các cảng cũng được cải thiện, điển hình như cảng TP. Hồ Chí Minh có thể tiếp nhận tàu trọng tải lên đến 100.000 DWT và cảng Hải Phòng có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải 50.000 DWT. Ngoài ra, các cảng lớn ở Việt Nam cũng đã mở rộng khả năng tiếp nhận tàu container cỡ lớn, với sức chứa lên tới 14.000 TEU tại cảng TP. Hồ Chí Minh và 12.000 TEU tại cảng Hải Phòng. Tuy nhiên, năng lực tiếp nhận tàu của

Việt Nam vẫn còn thấp hơn nhiều so với các cảng ở Singapore và Malaysia, nơi có thể tiếp nhận tàu trọng tải lên đến 150.000 DWT và tàu container cỡ lớn có sức chứa từ 18.000 - 24.000 TEU.

Về năng lực bốc xếp hàng hóa, các cảng lớn tại Việt Nam như TP. Hồ Chí Minh và Hải Phòng đã đạt công suất bốc xếp lần lượt là 9 triệu TEU và 6 triệu TEU mỗi năm, tăng 15% so với 5 năm trước. Tuy nhiên, con số này vẫn thấp so với các quốc gia trong khu vực như Singapore (37 triệu TEU), Malaysia (13 triệu TEU), và Thái Lan (11 triệu TEU). Thời gian bốc xếp hàng hóa trung bình tại các cảng lớn của Việt Nam là 48h tại TP. Hồ Chí Minh và 50h tại Hải Phòng, thấp hơn nhiều so với mức 24h ở Singapore và 30h ở Malaysia.

Phí cảng biển tại Việt Nam hiện dao động từ 50-80 USD/TEU tại cảng TP. Hồ Chí Minh và từ 50-70 USD/TEU tại cảng Hải Phòng, mức phí này tương đương với Malaysia và Thái Lan, nhưng thấp hơn so với mức 80-100 USD/TEU tại Singapore. Điều này cho thấy Việt Nam có mức phí cảng biển cạnh tranh, nhưng vẫn cần cải thiện chất lượng dịch vụ, CSHT và công nghệ để duy trì mức phí hợp lý và NLCT trong khu vực.

Mặc dù chất lượng dịch vụ đã có những cải thiện, nhưng kết quả khảo sát cho thấy chất lượng dịch vụ cảng biển Việt Nam vẫn ở mức trung bình yếu, với điểm đánh giá trung bình là 2,81/5. Cụ thể, 31,3% số người tham gia khảo sát đánh giá chất lượng dịch vụ ở mức trung bình, 27,48% cho rằng chất lượng cảng biển còn kém, và gần 13% đánh giá là rất kém. Chỉ có khoảng 22% đánh giá dịch vụ cảng biển Việt Nam ở mức rất tốt, cho thấy vẫn còn nhiều hạn chế cần phải cải thiện, nhất là về công nghệ, năng lực tiếp nhận tàu, và thời gian xử lý hàng hóa.

2.3.4.2. Chất lượng dịch vụ hàng hải

Chất lượng dịch vụ hàng hải bao gồm nhiều yếu tố như thời gian vận chuyển, độ tin cậy, độ an toàn, dịch vụ hỗ trợ khách hàng,... Hiện nay, chất lượng dịch vụ hàng hải tại các cảng của nước ta vẫn còn nhiều hạn chế liên quan đến thời gian giao hàng và độ tin cậy.

Cụ thể, thời gian trung bình để hoàn tất một giao dịch hàng hóa tại Cảng TP. Hồ Chí Minh là 2,5 ngày, tại Cảng Hải Phòng và Cảng Đà Nẵng là 3 ngày. Tuy nhiên, tình trạng ùn tắc, quản lý logistics, áp dụng công nghệ, CSHT trang thiết bị thiếu là những vấn đề còn tồn tại ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ. Tại Singapore và Malaysia, con số này lần lượt là 1,5 và 2 ngày. Theo kết quả phỏng vấn với ông Lê Văn Thái - Phó Tổng Giám đốc công ty CP VTB Vinaship, đó là vì hai quốc gia này, đặc biệt là Singapore, đã đầu tư lớn vào công nghệ tự động hóa, hệ thống quản lý tiên tiến để giảm thời gian xử lý hàng hóa. Ở các quốc gia khác như Thái Lan, Indonesia, Philippines, thời gian trung bình để hoàn tất một giao dịch hàng hóa cũng tương đương như ở Việt Nam, từ 2,5 - 3 ngày. Chính vì thế, để cải thiện NLCT trong khu vực, Việt Nam cần đẩy mạnh áp dụng công nghệ, đầu tư vào CSHT và quy trình quản lý để đạt được hiệu quả cao trong công việc.

2.3.4.3. Chất lượng vận tải bộ nội địa

Hiện nay, tổng chiều dài hệ thống đường bộ nước ta là 595.201km, trong đó khoảng 25.500km là đường quốc lộ, còn lại là tỉnh lộ và đường giao thông nông thôn. Chất lượng vận tải bộ nội địa của Việt Nam hiện mới đạt mức trung bình so với các tiêu chuẩn quốc tế do chỉ có khoảng 70% tổng chiều dài đường quốc lộ đạt tiêu chuẩn chất lượng cao, còn lại chưa được nâng cấp, hoặc đã bị xuống cấp mức độ vừa đến trầm trọng. Đó là chưa kể tình trạng ùn tắc giao thông ở các thành phố lớn như Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh đã ảnh hưởng không nhỏ đến thời gian giao hàng và chi phí vận chuyển. Hiện nay, thời gian giao hàng ở hai thành phố này là 4 - 4.5h, cao hơn so với mức tiêu chuẩn quốc tế. Chi phí VCHH bằng đường bộ ở nước ta cũng đang ở mức cao do tình trạng tắc nghẽn giao thông, chi phí xăng dầu và bảo trì CSHT.

So sánh với các nước trong khu vực ASEAN, thời gian giao hàng tại Việt Nam tương đương với tại Thái Lan, Indonesia, và Philippines, và cao hơn so với Singapore (2 giờ) và Malaysia (3 giờ). Đó là vì Singapore có hệ thống giao thông hiện đại, chất lượng dịch vụ vận tải nội bộ cao, và được đầu tư công nghệ quản lý giao thông thông minh và hiện đại. Còn ở các nước như Thái Lan, Indonesia, hay Philippines vẫn còn tồn tại nhiều vấn đề liên quan đến tình trạng ùn tắc, CSHT không đồng bộ giữa đô thị và nông thôn nên thời gian giao hàng còn dài và chi phí vận chuyển bị đội lên cao. Theo kết quả thu được từ điều tra khảo sát, trong số các yếu tố thuộc ngành CNHT và liên quan, chất lượng vận tải bộ nội địa đang là yếu tố được đánh giá cao nhất, đạt mức “bình thường” với số điểm trung bình đạt được là 3,18 điểm. Đó là do mặc dù Việt Nam có hệ thống đường bộ trải dài khắp cả nước nhưng nhiều tuyến đường đã bị xuống cấp và tình trạng tắc nghẽn giao thông cũng như các chi phí xăng dầu, bảo trì khá cao. Chính vì thế, để cải thiện chất lượng vận tải bộ nội địa, Việt Nam cần nâng cấp CSHT, đầu tư hệ thống quản lý giao thông hiện đại và thông minh để rút ngắn thời gian và giảm chi phí giao hàng, tăng NLCT với các quốc gia khác trong khu vực.

2.3.4.4. Chất lượng dịch vụ kho vận

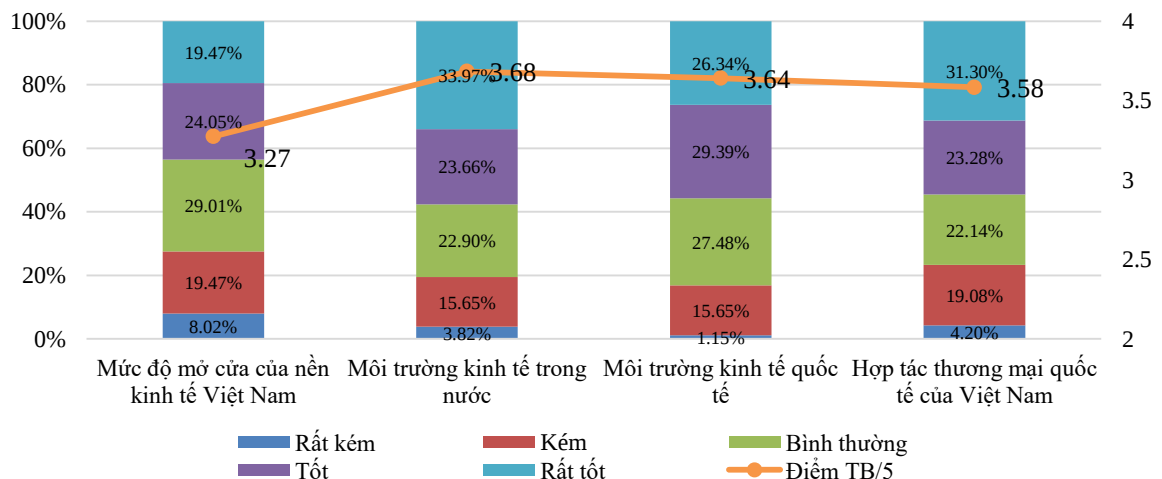
Chất lượng dịch vụ kho vận của Việt Nam trong những năm gần đây đã được cải thiện đáng kể. Năm 2023, theo báo cáo của Ngân hàng thế giới, chỉ số hiệu quả logistics của nước ta đạt 3.27, xếp hạng 39 toàn cầu và đứng thứ 3 trong khu vực ASEAN, sau Singapore và Malaysia, theo báo cáo của Ngân hàng Thế giới. Hiện nay, tại các khu vực kinh tế trọng điểm như Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh, Hải Phòng, Đà Nẵng, hệ thống kho vận đã được xây dựng, nâng cấp và đầu tư trang thiết bị hiện đại để đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của thị trường. Theo số liệu từ Bộ Công thương năm 2023, tổng diện tích kho bãi đạt khoảng 20 triệu m², số lượng kho bãi cũng tăng thêm khoảng 30% so với năm 2018, phân bố chủ yếu tại miền Nam (chiếm 70%), đó là chưa kể nhiều dự án xây dựng nhà kho và trung tâm logistics hiện đại đang được triển khai và sớm hoàn thiện trong tương lai. Hiện nay, các doanh nghiệp logistics nội địa chủ yếu cung cấp các dịch

vụ cơ bản của 3PL, cụ thể là các dịch vụ liên quan đến vận chuyển, kho bãi, xếp dỡ hàng hóa, khai báo hải quan,...

Mặc dù chất lượng dịch vụ kho vận đã được cải thiện trong thời gian qua nhưng nhìn chung vẫn ở mức độ trung bình. Số liệu thu được từ điều tra khảo sát cho thấy có đến 32,44% số người được hỏi đánh giá ở mức độ trung bình, khoảng 32% đánh giá ở mức độ tốt và rất tốt, còn có đến 35,5% đánh giá ở mức độ kém và rất kém. Thực tế cũng cho thấy, so với nhiều quốc gia trong khu vực, chất lượng dịch vụ kho vận của Việt Nam vẫn chưa thể theo kịp. Cụ thể, trong số các quốc gia ASEAN, Singapore tiếp tục là quốc gia đi đầu về chất lượng dịch vụ kho vận với chỉ số LPI năm 2022 đạt 4,3, cao nhất thế giới. Các kho hàng tại quốc gia này được đầu tư trang thiết bị hiện đại và công nghệ quản lý tiên tiến giúp tối ưu hóa quy trình lưu trữ và VCHH. Bên cạnh đó, Malaysia cũng là nơi có hệ thống kho vận phát triển, chỉ số LPI của đất nước này đạt 3,6, đứng thứ 26 toàn cầu với CSHT kho vận hiện đại, đáp ứng tốt nhu cầu lưu trữ, phân phối và VCHH. Các quốc gia khác như Thái Lan, Indonesia có chất lượng dịch vụ kho vận tương đương với Việt Nam và cũng đang được đầu tư mạnh mẽ, đặc biệt ở các khu vực gần cảng biển và sân bay để nâng cao hiệu quả và chất lượng dịch vụ.

2.3.5. Thực trạng các yếu tố cơ hội phát triển kinh tế quốc gia và quốc tế

Thực trạng bốn yếu tố thuộc cơ hội phát triển kinh tế quốc gia và quốc tế được phân tích và đánh giá dựa trên tổng hợp số liệu thống kê kết quả phỏng vấn chuyên gia và kết quả thu được qua điều tra bảng hỏi. Nhìn chung, bốn yếu tố này đang được đánh giá ở mức rất tốt cho thấy ngành VTB nước ta đang đứng trước nhiều cơ hội và tiềm năng phát triển trong tương lai. Kết quả đánh giá tổng hợp đã được tóm tắt trong biểu đồ dưới đây, còn cụ thể từng yếu tố sẽ được đề cập và phân tích chi tiết hơn trong từng tiểu mục.



Hình 2.6: Kết quả khảo sát điều tra về các yếu tố cơ hội phát triển kinh tế quốc gia và quốc tế

Nguồn: Khảo sát điều tra

2.3.5.1. *Mức độ mở cửa của nền kinh tế*

Trong 5 năm qua, nền kinh tế Việt Nam đã có nhiều tiến bộ trong việc mở cửa và hội nhập toàn cầu. Năm 2022, tổng kim ngạch XNK của Việt Nam đạt 210% GDP. Việt Nam đã ký kết 17 FTA với hơn 60 quốc gia và vùng lãnh thổ, bao gồm EVFTA, UKVFTA, CPTPP, và RCEP, tạo cơ hội tiếp cận các thị trường quan trọng. Đặc biệt, EU là đối tác thương mại hàng đầu của Việt Nam, và khi EVFTA có hiệu lực, kim ngạch xuất khẩu sang EU dự kiến sẽ tăng khoảng 43% vào năm 2025 và 44% vào năm 2030. Điều này mở ra nhiều cơ hội cho ngành dịch vụ logistics, đặc biệt là VTB phát triển mạnh mẽ. Các nhà đầu tư nước ngoài cũng nhận thấy tiềm năng lớn tại Việt Nam nhờ vào môi trường kinh doanh cải thiện, lực lượng lao động trẻ và giá rẻ, cùng các chính sách ưu đãi từ chính phủ. Năm 2022, tổng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) đạt 38,72 tỷ USD, tăng gần 3 tỷ USD so với 5 năm trước.

Kết quả khảo sát cho thấy 43,52% người tham gia đánh giá yếu tố này ở mức tốt và rất tốt, 29% ở mức trung bình, 19% cho rằng chất lượng ở mức kém, và chỉ 8% đánh giá là rất kém. Điều này phản ánh sự nỗ lực của Việt Nam trong việc phát triển ngành VTB quốc gia. Chính phủ Việt Nam đã thực hiện cải cách thủ tục hành chính và nâng cao môi trường kinh doanh để thúc đẩy sự mở cửa nền kinh tế và tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp hoạt động. Từ năm 2017 đến 2020, chỉ số thuận lợi kinh doanh của Việt Nam đã tăng 12 bậc, từ vị trí 82/190 lên 70/190. Dù đại dịch COVID-19 ảnh hưởng đến nền kinh tế toàn cầu, Việt Nam đã nhanh chóng ổn định kinh tế nhờ vào các biện pháp kiểm soát dịch bệnh hiệu quả và các chính sách hỗ trợ doanh nghiệp. Kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam đạt 371,3 tỷ USD vào năm 2022, tăng 10,5% so với năm 2021.

So với các quốc gia ASEAN, Việt Nam có mức độ mở cửa mạnh mẽ, chỉ sau Singapore, với tỷ lệ thương mại trên GDP đạt 210% vào năm 2022, cao hơn Malaysia (130%), Thái Lan (110%), Philippines (70%), và Indonesia (50%). Để duy trì thứ hạng này, Việt Nam cần tiếp tục cải thiện môi trường kinh doanh, đẩy mạnh cải cách hành chính, tăng cường hợp tác quốc tế và học hỏi kinh nghiệm từ các quốc gia phát triển. Cùng với đó, Việt Nam cần phát triển các ngành công nghiệp chiến lược, đổi mới công nghệ và tận dụng cơ hội từ quá trình hội nhập kinh tế toàn cầu.

2.3.5.2. *Môi trường kinh tế trong nước*

Môi trường kinh tế trong nước trong thời gian qua cũng đạt được nhiều kết quả ấn tượng. Số liệu thu được từ kết quả khảo sát điều tra chỉ ra rằng có đến gần 60% số người tham gia đánh giá môi trường kinh tế trong nước đang ở mức độ tốt và rất tốt trong khi chỉ có khoảng 19% đánh giá ở mức độ kém và rất kém. Nhìn chung, số điểm trung bình thu được từ kết quả khảo sát cho yếu tố này đạt 3,68 điểm trên thang điểm 5. Cụ thể, trong giai đoạn từ 2017 đến 2022, mặc dù phải đối mặt với đại dịch COVID, tăng trưởng GDP của nước ta đạt trung bình 6-7%, và đạt mức kỷ lục 8,02% năm 2022, theo số liệu từ Tổng cục Thống kê, trong đó, ngành công nghiệp chế biến chế tạo chiếm tỷ trọng lớn trong GDP. Tốc độ tăng trưởng này của nước ta vượt qua cả Thái Lan (2.5%), Malaysia (4.5%), và

Indonesia (5.3%) trong cùng kỳ cho thấy những nỗ lực không ngừng từ phía chính phủ, các doanh nghiệp, và cả người dân. Tình hình lạm phát cũng được kiểm soát tốt trong những năm qua, luôn ở dưới mức 4%, theo số liệu từ Tổng cục Thống kê, giúp duy trì niềm tin của các nhà đầu tư, cũng như ổn định giá cả tiêu dùng. So với các nước láng giềng khác, tỷ lệ lạm phát của Việt Nam ổn định hơn so với Indonesia (4.9%) và Philippines (4.5%), nhưng vẫn cao hơn so với Singapore (1.6%) và Malaysia (2.5%).

Bên cạnh đó, thị trường lao động Việt Nam vẫn là nơi có lực lượng lao động trẻ, năng động, và trình độ, kỹ năng ngày càng được cải thiện. Năm 2022, tỷ lệ thất nghiệp nước ta chỉ khoảng 2,37%, thấp hơn nhiều so với Malaysia (4.6%) và Indonesia (6.1%), theo số liệu từ Tổng cục Thống kê. Đó là nhờ Chính phủ đã chú trọng đầu tư vào công tác giáo dục đào tạo nghề, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực để đáp ứng nhu cầu của thị trường. Đồng thời, nhà nước cũng tiến hành nhiều cải cách kinh tế để các doanh nghiệp yên tâm phát triển, nhất là ban hành nhiều chính sách hỗ trợ doanh nghiệp, nhất là doanh nghiệp nhỏ và vừa, doanh nghiệp mới thành lập, đồng thời khuyến khích khởi nghiệp và đổi mới sáng tạo, song song với đơn giản hóa thủ tục hành chính và cải thiện CSHT. Nhờ thế, các doanh nghiệp có nhiều cơ hội tiếp cận thị trường trong và ngoài nước, được hỗ trợ những nguồn lực cần thiết để mở rộng quy mô, nâng cao NLCT trên thị trường.

2.3.5.3. Môi trường kinh tế quốc tế

Trong những năm gần đây, môi trường kinh tế quốc tế trải qua nhiều biến động đáng kể do đại dịch COVID-19, biến đổi khí hậu, công nghệ số, các cuộc xung đột, chiến tranh thương mại... Trong giai đoạn 2015-2019, mức tăng trưởng trung bình của nền kinh tế toàn cầu là 3%/năm, còn trong giai đoạn từ 2020-2024 sẽ ở dưới mức 2% - tốc độ chậm nhất kể từ năm 1960, theo Báo cáo triển vọng kinh tế toàn cầu của Ngân hàng Thế giới công bố ngày 10/1/2023 do hoạt động kinh tế toàn cầu đang trải qua một cuộc suy thoái trên diện rộng và lạm phát liên tục tăng cao. Mức tăng trưởng này sẽ không đồng đều giữa các nước, các khu vực, trong đó các nước đang phát triển, nhất là ở khu vực Châu Á - Thái Bình Dương có tốc độ tăng trưởng cao hơn. Điều này vừa tạo có hội cho ĐTBVN tăng cường thị phần trong các tuyến đường biển quốc tế, nhưng đồng thời cũng tạo ra thách thức khi phải duy trì mức độ cạnh tranh trên thị trường, theo kết quả phỏng vấn với PGS,TS. Nguyễn Xuân Phương - Hiệu trưởng trường ĐH Giao thông vận tải Tp. HCM. Bên cạnh đó, các FTA mà Việt Nam ký kết cũng tạo ra nhiều cơ hội cho ĐTBVN nhờ giảm thuế quan và tăng cơ hội tiếp cận thị trường quốc tế; nhưng đồng thời, các cuộc chiến thương mại, chính sách bảo hộ của các quốc gia có thể dẫn đến tình trạng tăng chi phí, sự bất ổn định trong chuỗi cung ứng khiến ĐTB nước ta phải đối mặt với tình trạng cạnh tranh gay gắt hơn.

Số liệu thu được từ điều tra khảo sát cũng phần nào chứng minh cho thực tế trên khi tỷ lệ đánh giá môi trường kinh tế ở mức độ bình thường - tốt - rất tốt là tương đương nhau, lần lượt là 27,48% - 29,39% - 26,34%. Có thể thấy các doanh nghiệp trong ngành

VTB vừa nhận thức được những thời cơ đi kèm với những khó khăn mà môi trường kinh tế quốc tế mang lại. Tuy nhiên, tính trung bình yếu tố này lại đạt được kết quả khả quan, ở mức “rất tốt” với số điểm là 3,64 trên thang điểm 5 cho thấy cơ hội vẫn nhiều hơn thách thức. Chỉ có khoảng 16% đánh giá môi trường kinh tế quốc tế ở mức kém do những bất ổn về giá cả, chuỗi cung ứng gây ra.

Đặc biệt, trong bối cảnh công nghệ số đang phát triển mạnh mẽ như hiện nay, cuộc cách mạng 4.0, trí tuệ nhân tạo (AI), Internet vạn vật (IoT), chuỗi khối (blockchain),... đang thay đổi đến cách thức sản xuất, phân phối, và tiêu thụ hàng hóa. Trong lĩnh vực VTB, công nghệ số giúp các doanh nghiệp nâng cao hiệu quả hoạt động, quản lý hàng hóa, tối ưu hóa quy trình vận tải, nhưng đối với các quốc gia đang phát triển như Việt Nam, áp dụng các công nghệ này đang gặp nhiều khó khăn bởi đòi hỏi chi phí đầu tư cao và nguồn nhân lực có kỹ năng chuyên môn nhất định

Nhìn chung, môi trường kinh tế quốc tế hiện nay vừa tạo ra cơ hội nhưng đồng thời cũng đi kèm thách thức cho ngành VTB Việt Nam. Để có thể duy trì và nâng cao NLCT, ĐTB nước nhà cần phản ứng nhanh với những thay đổi từ thị trường, tăng cường đầu tư vào công nghệ, và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực.

2.3.5.4. Hợp tác thương mại quốc tế

Hợp tác thương mại quốc tế là một trong những lĩnh vực Việt Nam đạt được nhiều thành tựu to lớn trong thời gian qua. Đến năm 2023, theo số liệu từ Tổng cục Thống kê, tổng kim ngạch XNK của nước ta đạt trên dưới 735 USD, tăng 6% so với năm trước đó. Những FTA mà Việt Nam đã ký kết giúp tăng kim ngạch XNK, gia tăng lưu lượng hàng hóa, từ đó thúc đẩy năng lực VTB, thúc đẩy đầu tư vào CSHT cảng biển cùng các dịch vụ hỗ trợ, dần dần nâng cao NLCT của đội tàu biển Việt Nam trên trường quốc tế. Số liệu ghi nhận từ Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam, năm 2018 ĐTB nước ta có 1.500 chiếc, sau đó đã tăng lên 1.900 chiếc vào năm 2023.

Nhìn chung, hợp tác thương mại quốc tế đem lại nhiều lợi ích to lớn, có thể kể đến như: (1) mở rộng thị trường XNK, tăng cường lưu lượng hàng hóa giữa nước ta và đối tác quốc tế, từ đó giúp tăng nhu cầu VTB, thúc đẩy các doanh nghiệp trong ngành đầu tư nâng cao chất lượng dịch vụ, mở rộng đội tàu, và tăng cường quản lý và khai thác vận tải. Đồng thời tạo động lực để nhà nước tăng cường đầu tư vào CSHT cũng như chú trọng hơn vào công tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực, đặc biệt là đội ngũ thuyền viên, nhằm đảm bảo chất lượng dịch vụ VTB. (2) Mở rộng hợp tác thương mại quốc tế là cơ hội để các DNVTB tối ưu hóa chi phí vận hành nhờ tận dụng được các tuyến đường biển hiệu quả hơn, khai thác tối đa công suất đội tàu, và giảm chi phí nhiên liệu nhờ tiếp cận các nguồn nguyên liệu, đặc biệt là xăng dầu, từ các đối tác quốc tế. Nhờ thế, các DNVTB trong nước có thể nâng cao hiệu quả hoạt động thông qua tăng doanh thu và cải thiện tỷ suất lợi nhuận.

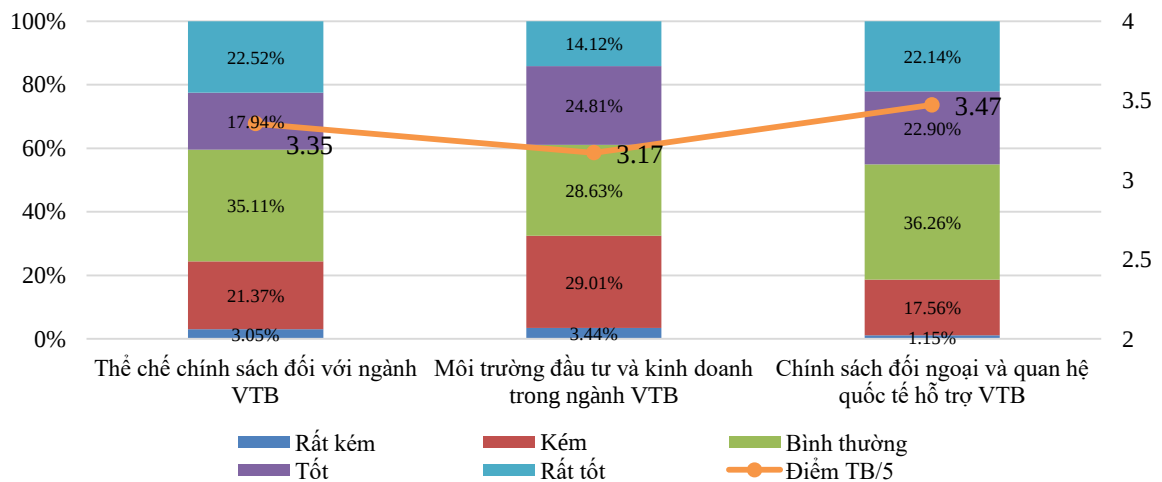
Số liệu thu được từ điều tra khảo sát cũng phần nào khẳng định thực tế trên. Mặc dù tỷ lệ đánh giá trung bình - kém và rất kém vẫn ở mức cần lưu tâm (lần lượt là 22,14%

và 23,28%) nhưng có đến 54,58% đánh giá hoạt động hợp tác thương mại quốc tế của Việt Nam đang ở mức tốt và rất tốt. Đặc biệt, tỷ lệ đánh giá “rất tốt” đang ở mức cao nhất với 31,3% cho thấy những nỗ lực trong công tác này đang đem lại những kết quả như kỳ vọng, giúp các DNVTB có thêm nhiều cơ hội trên thị trường quốc tế.

2.3.6. Thực trạng các yếu tố quản lý nhà nước đối với vận tải biển

Để phân tích thực trạng các yếu tố QLNN đối với VTB, đề tài đã tổng hợp các số liệu thống kê có liên quan, đồng thời dựa trên kết quả phỏng vấn chuyên gia và kết quả khảo sát điều tra bảng hỏi để đưa ra những nhận định chính xác và khách quan nhất.

Kết quả tổng hợp được trình bày trong biểu đồ dưới đây cho thấy Chính sách đối ngoại và quan hệ quốc tế, Thể chế chính sách đối với ngành VTB đang ở mức tốt với số điểm trung bình đạt được lần lượt là 3,35 và 3,47 trên thang điểm 5. Trong khi đó, Môi trường đầu tư và kinh doanh VTB đang được đánh giá ở mức độ trung bình khi đạt 3,17 điểm. Các yếu tố này sẽ lần lượt được phân tích sâu hơn trong các tiểu mục dưới đây.



Hình 2.7: Kết quả khảo sát điều tra về các yếu tố QLNN đối với VTB

Nguồn: Khảo sát điều tra

2.3.6.1. Chính sách đối ngoại và quan hệ quốc tế

Chính sách đối ngoại và quan hệ quốc tế của Việt Nam ngày càng linh hoạt, chủ động, thể hiện sự tích cực của Việt Nam khi tham gia vào các tổ chức quốc tế và khu vực. Các FTA mà Việt Nam ký kết không chỉ mở rộng thị trường XNK cho đất nước mà còn thu hút FDI, tạo điều kiện để nền kinh tế đất nước phát triển. Dữ liệu thứ cấp từ Tổng cục Thống kê cho thấy tổng kim ngạch XNK của Việt Nam đã tăng trưởng mạnh mẽ từ 482 tỷ USD năm 2018 lên đến 732 tỷ USD năm 2023. Các hiệp định như EVFTA, với thuế suất giảm dần về 0% đối với nhiều mặt hàng, đã giúp hàng hóa Việt Nam dễ dàng tiếp cận thị trường EU; còn hiệp định CPTPP mở ra cơ hội thâm nhập vào các thị trường lớn như Nhật Bản, Canada, và Úc.

Kết quả khảo sát cũng phần nào khẳng định được thực trạng trên. Cụ thể, có đến 45,04% số người tham gia khảo sát đánh giá các chính sách đối ngoại và quan hệ quốc tế

hỗ trợ VTB đang ở mức tốt và rất tốt; 36,26% đánh giá ở mức độ trung bình; chỉ có 17,56% đánh giá yếu tố này ở mức độ kém và tỷ lệ đánh giá “rất kém” là không đáng kể. Tính trung bình, yếu tố Chính sách đối ngoại và quan hệ quốc tế hỗ trợ VTB đạt mức tốt với 3,47/5 điểm.

Thực tế cho thấy, trong thời gian qua, Việt Nam đã nâng cấp nhiều mối quan hệ với các đối tác trên toàn thế giới lên tầm chiến lược, đặc biệt là những quốc gia quan trọng như Nhật Bản, Hàn Quốc, và các nước thuộc EU. Quan hệ quốc tế ngày càng được mở rộng và củng cố đã giúp Việt Nam khẳng định được vị thế của mình trên trường quốc tế, đồng thời tạo ra nhiều cơ hội hợp tác và hỗ trợ lẫn nhau trong nhiều lĩnh vực như an ninh quốc phòng, khoa học công nghệ, giáo dục,... Riêng đối với ngành VTB, các mối quan hệ ngoại giao với các đối tác trên toàn thế giới đã thu hút nguồn vốn FDI vào CSHT và dịch vụ cảng biển. Số liệu từ Bộ Giao thông Vận tải chỉ ra rằng, trong giai đoạn 2018-2023, đã có khoảng 6 tỷ USD đầu tư vào CSHT cảng biển đến từ các nhà đầu tư lớn như Nhật Bản, Hàn Quốc, và EU. Nhờ thế, năng lực tiếp nhận, bốc xếp hàng hóa cùng như chất lượng dịch vụ cảng biển của Việt Nam đã được cải thiện đáng kể. Không những thế, chính sách đối ngoại đã tạo điều kiện để Việt Nam tiến hành trao đổi, hợp tác kỹ thuật, kinh nghiệm với nhiều quốc gia tiên tiến trên thế giới, từng bước nâng cao chất lượng nguồn nhân lực nói chung và nhân lực trong ngành VTB nói riêng.

2.3.6.2. Thể chế chính sách đối với ngành vận tải biển

Thể chế chính sách đối với ngành VTB bao gồm những văn bản pháp luật nhằm đưa ra những quy định liên quan đến hoạt động VTB. Cụ thể, văn bản pháp lý quan trọng nhất về VTB Việt Nam là Luật Hàng hải, trong đó quy định chi tiết về hoạt động hàng hải, quyền và nghĩa vụ của các bên tham gia trong lĩnh vực này, cũng như các biện pháp đảm bảo an toàn hàng hải. Bên cạnh đó, chính phủ, các bộ ngành liên quan thường xuyên ban hành các Nghị định, Thông tư hướng dẫn thi hành Luật Hàng hải. Ngoài ra, để khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư vào lĩnh vực VTB, Chính phủ cũng ban hành nhiều chính sách ưu đãi thuế, vốn, lãi suất cho vay để khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư vào ngành VTB. Kết quả khảo sát cho thấy, các thể chế chính sách đối với ngành VTB được đánh giá ở mức độ tốt, với điểm trung bình đạt 3,35 trên thang điểm 5. Gần 40% số người tham gia khảo sát đánh giá chính sách ở mức tốt và rất tốt; 35% cho rằng ở mức độ trung bình; và khoảng 24% đánh giá ở mức độ kém và rất kém. Dữ liệu này phản ánh sự đánh giá tích cực về các nỗ lực của Chính phủ trong cải thiện chính sách, nhưng cũng cho thấy cần có thêm điều chỉnh để đáp ứng kỳ vọng của doanh nghiệp.

Cụ thể, Bộ Giao thông Vận tải đã phê duyệt Đề án phát triển ĐTBVN theo hướng hiện đại, đáp ứng nhu cầu thị trường và xu thế phát triển toàn cầu. Chính phủ dự kiến sẽ xây dựng mô hình quản lý VTB hiện đại từ 2026-2030 để giám sát và điều chỉnh các hoạt

động hàng hải, nâng cao NLCT. Cụ thể, các cơ chế chính sách đã được triển khai nhằm liên kết và khai thác tối đa hàng hóa container, cải thiện quy mô và năng lực tài chính của doanh nghiệp. Đồng thời, các chính sách ưu đãi về nhiên liệu sạch, như miễn thuế nhập khẩu và giảm 50% phí trọng tải cho tàu sử dụng LNG hoặc H2, được áp dụng nhằm thúc đẩy PTBV.

Kết quả là, theo số liệu thống kê, ĐTBVN đã tăng trưởng mạnh, với trọng tải vượt 8 triệu DWT và số lượng tàu đăng ký mới tăng 15% trong 5 năm qua. CSHT cảng biển cũng được nâng cấp, nâng cao năng lực tiếp nhận và bốc xếp hàng hóa, giảm thời gian và chi phí vận chuyển. Tuy nhiên, ĐTBVN vẫn gặp phải nhiều khó khăn, đặc biệt là các thủ tục hải quan phức tạp, chưa phù hợp với thực tiễn quốc tế. So với các quốc gia ASEAN như Singapore, Malaysia và Thái Lan, Việt Nam cần học hỏi các chính sách ưu đãi, đơn giản hóa thủ tục và xây dựng các đặc khu kinh tế để thu hút FDI, từ đó nâng cao NLCT của ĐTBVN trên thị trường quốc tế.

2.3.6.3. Môi trường đầu tư và kinh doanh vận tải biển

Môi trường đầu tư và kinh doanh VTB tại Việt Nam cũng đạt được những thành công nhất định. Trong những năm qua, chính phủ đã triển khai nhiều biện pháp thiết thực như cải cách thủ tục hành chính, đơn giản hóa thủ tục đầu tư, và nâng cấp CSHT cảng biển. Chẳng hạn, Nghị định 30/2020/NĐ-CP về thủ tục đăng ký kinh doanh và Nghị định 89/2019/NĐ-CP về quản lý hoạt động VTB đã góp phần giảm bớt thời gian và chi phí cho các DNVTB trong quá trình đăng ký và hoạt động. Kết quả là, trong năm 2023, số lượng doanh nghiệp mới thành lập trong lĩnh vực này đã tăng 10% so với năm 2019. Ngoài ra, công suất bốc xếp hàng hóa của các cảng biển nước ra đã đạt 700 triệu tấn vào năm 2023, tăng thêm 140 triệu tấn so với năm 2018. Môi trường kinh doanh cũng được cải thiện, từ hạng 82 năm 2018 đã lên hạng 70 năm 2023.

Tuy nhiên, chi phí vận hành trong ngành VTB vẫn còn cao, chủ yếu do giá nhiên liệu và chi phí nhân công tăng. Kết quả khảo sát sơ cấp phản ánh thực trạng này. Mặc dù gần 39% người tham gia khảo sát đánh giá môi trường đầu tư và kinh doanh trong ngành VTB ở mức tốt và rất tốt, tỷ lệ đánh giá ở mức kém và rất kém vẫn còn chiếm đến 32,45%. Trung bình, yếu tố này chỉ được đánh giá ở mức bình thường. Thực trạng này không chỉ ảnh hưởng đến NLCT của ĐTBVN mà còn khiến ngành VTB gặp bất lợi khi so sánh với các quốc gia trong khu vực, đặc biệt là những nước có hệ thống cảng biển hiện đại và môi trường kinh doanh thuận lợi. Vì vậy, Việt Nam cần tiếp tục thực hiện cải cách hành chính, giảm chi phí vận hành và hiện đại hóa CSHT cảng biển. Bên cạnh đó, cần học hỏi kinh nghiệm từ các quốc gia thành công trong khu vực như Singapore và Malaysia để xây dựng môi trường kinh doanh hiệu quả và bền vững hơn, tạo điều kiện cho các DNVTB phát triển.

2.4. Phân tích định lượng tác động của các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam

Nghiên cứu sử dụng phương pháp khảo sát bảng hỏi để thu thập dữ liệu sơ cấp, phục vụ cho phân tích định lượng về NLCT của ĐTBVN. Dữ liệu được thu thập hình thành mẫu nghiên cứu gồm 262 quan sát, bao gồm các chuyên gia, nhà nghiên cứu và lãnh đạo DNVTB, đảm bảo tính đại diện và độ tin cậy. Bảng hỏi được thiết kế dựa trên lý thuyết và mô hình nghiên cứu, với các thang đo Likert 5 mức nhằm đánh giá thực trạng NLCT, tầm quan trọng và thực trạng của các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT, cùng các giải pháp cải thiện. Sau khi xử lý, loại bỏ các bảng hỏi không đầy đủ, dữ liệu được phân tích bằng phần mềm SPSS. Phương pháp hồi quy được áp dụng để kiểm định giả thuyết và đưa ra các kết quả định lượng, làm cơ sở cho các kết luận và đề xuất chính sách nâng cao NLCT cho ĐTBVN. Cụ thể như sau:

2.4.1. Kiểm định thang đo nghiên cứu

2.4.1.1. Phân tích thành tố khám phá (EFA)

□ Đối với các biến độc lập

Kết quả phân tích nhân tố khám phá (EFA - Exploratory Factor Analysis) từ SPSS cho các biến độc lập cho thấy rằng mẫu nghiên cứu có tính phù hợp cao để tiến hành phân tích nhân tố. Chỉ số KMO đạt 0,838, vượt mức yêu cầu tối thiểu 0.5, cho thấy rằng dữ liệu đủ tốt để thực hiện phân tích nhân tố. Đồng thời, kiểm định Bartlett's Test of Sphericity có giá trị Chi-Square = 3601,388 với mức ý nghĩa Sig = 0,000, khẳng định rằng các biến có tương quan với nhau, đủ điều kiện để tiếp tục phân tích EFA.

Bảng 2.9: Kết quả phân tích thành tố khám phá (EFA)

KMO and Bartlett's Test						
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.				0.838		
Bartlett's Test of Sphericity		Approx. Chi-Square		3601.388		
		Df		276		
		Sig.		0.000		
Total Variance Explained						
Initial Eigenvalues				Rotation Sums of Squared Loadings		
Component	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	6.336	26.402	26.402	4.066	16.943	16.943
2	3.200	13.334	39.736	3.284	13.685	30.629
3	2.682	11.176	50.913	2.652	11.049	41.678
4	1.873	7.804	58.717	2.588	10.784	52.462
5	1.636	6.817	65.534	2.354	9.810	62.272
6	1.438	5.992	71.526	2.221	9.254	71.526

Kết quả phân tích EFA cho thấy tất cả các giá trị Initial Eigenvalues của 6 nhân tố đều lớn hơn 1, cụ thể từ 1,438 đến 6,336, điều này hoàn toàn phù hợp với tiêu chí rút trích nhân tố trong phân tích nhân tố khám phá. Phân tích tổng phương sai giải thích chỉ ra rằng có 6 nhân tố được rút trích, với tổng phương sai được giải thích là 71,526%. Điều này có nghĩa là 6 nhân tố này đã giải thích được hơn 71,5% sự biến thiên của các biến quan sát, tương đối cao, đảm bảo rằng các nhân tố được rút trích có ý nghĩa trong việc phân tích tiếp theo. Các nhân tố này bao gồm các nhóm yếu tố về năng lực vận tải biển (NVTB), công nghiệp hỗ trợ (CNHT), chính sách quản lý nhà nước (QLNN), và các yếu tố kinh tế và dịch vụ liên quan, với các giá trị tải nhân tố (factor loadings) của các biến quan sát đều vượt mức 0,5, cho thấy mối liên hệ chặt chẽ giữa các biến và nhân tố tương ứng.

□ Đối với biến phụ thuộc

Kết quả phân tích nhân tố khám phá (EFA) đối với biến phụ thuộc NLCT của ĐTBQG từ SPSS cho thấy rằng mẫu nghiên cứu đạt được các tiêu chuẩn về tính thích hợp để phân tích. Chỉ số KMO = 0,758, cao hơn mức tối thiểu yêu cầu 0.5, cho thấy dữ liệu đủ điều kiện để thực hiện phân tích EFA. Kiểm định Bartlett's Test of Sphericity có giá trị Chi-Square = 436,701 với mức ý nghĩa Sig = 0,000, khẳng định rằng các biến quan sát có tương quan với nhau, đáp ứng điều kiện cần thiết cho phân tích nhân tố.

Bảng 2.9: Kết quả phân tích thành tố khám phá (EFA) đối với biến phụ thuộc

KMO and Bartlett's Test				
Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.			0.758	
Bartlett's Test of Sphericity		Approx. Chi-Square		436.70
				1
		Df	10	
		Sig.	0.000	
Biến quan sát	Hệ số tải thành tố	Eigenvalue	Phương sai lũy kế (%)	Cronbach's Alpha
Năng lực cạnh tranh		2,847	56,934	0,806
NLCT1	0,806			
NLCT2	0,804			
NLCT3	0,763			
NLCT4	0,752			
NLCT5	0,634			

Nguồn: Kết quả xử lý dữ liệu bằng SPSS

Phân tích thành tố rút trích một nhân tố chính có Eigenvalue = 2,847 > 1, và tổng phương sai giải thích được 56.934% phương sai của toàn bộ biến phụ thuộc, cho thấy rằng nhân tố này có khả năng giải thích phần lớn sự biến thiên của các biến quan sát thành phần.

Các biến quan sát liên quan đến NLCT đều có hệ số tải nhân tố lớn hơn 0.6, với giá trị cao nhất là 0,806 (NLCT1), chứng tỏ rằng các biến này đóng góp mạnh mẽ vào nhân tố chính. Chỉ số Cronbach's Alpha = 0,806 cũng cho thấy độ tin cậy cao của thang đo, đảm bảo tính nhất quán nội tại của các biến quan sát trong việc đo lường NLCT.

2.4.1.2. Phân tích thành tố khẳng định (CFA)

Kết quả kiểm định các thang đo trong nghiên cứu bằng phân tích thành tố khẳng định (CFA - Confirmatory Factor Analysis) đã cung cấp bằng chứng vững chắc về độ tin cậy của các thang đo này. Trước tiên, tất cả các chỉ số Cronbach's Alpha đều lớn hơn 0,7, thể hiện tính ổn định và nhất quán cao giữa các biến quan sát trong mỗi thang đo. Cụ thể, các giá trị Cronbach's Alpha như 0,779 cho yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất (DKDV), 0,853 cho điều kiện nhu cầu thị trường (DKTT) và 0,887 cho môi trường ngành VTB (NVTB) đều vượt ngưỡng yêu cầu, cho thấy các thang đo này không chỉ có độ tin cậy cao mà còn phản ánh tốt mối tương quan giữa các biến quan sát. Điều này đảm bảo rằng các biến đo lường đều phản ánh nhất quán về một khái niệm cụ thể, giúp tăng cường độ tin cậy của các kết quả phân tích sau này.

Bảng 2.10: Kết quả phân tích thành tố khẳng định CFA đối với các biến nghiên cứu

Biến quan sát	Trung bình thang đo nếu loại biến	Phương sai thang đo nếu loại biến	Tương quan biến tổng	Alpha nếu loại biến
1. Yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất (DKDV):				
<i>KMO = 0,702; Cronbach's Alpha = 0,779; Tổng phương sai = 69,459%</i>				
DKDV1	7.31	2.928	0.625	0.693
DKDV2	7.06	3.026	0.596	0.724
DKDV3	7.13	3.137	0.630	0.689
2. Yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường (DKTT):				
<i>KMO = 0,723; Cronbach's Alpha = 0,853; Tổng phương sai = 77,346%</i>				
DKTT1	6.23	3.480	0.762	0.759
DKTT2	6.14	3.884	0.726	0.794
DKTT3	5.67	3.893	0.689	0.828
DKTT1	6.23	3.480	0.762	0.759
3. Yếu tố thuộc ngành CNHT và liên quan (CNHT):				
<i>KMO = 0,806; Cronbach's Alpha = 0,862; Tổng phương sai = 65,683%</i>				
CNHT1	11.65	12.657	0.744	0.816
CNHT2	11.93	12.011	0.850	0.788
CNHT3	11.98	14.467	0.534	0.867
CNHT4	11.56	12.692	0.784	0.807
CNHT5	11.85	13.777	0.520	0.876
4. Yếu tố môi trường ngành VTB (NVTB):				
<i>KMO = 0,851; Cronbach's Alpha = 0,887; Tổng phương sai = 64,185%</i>				
NVTB1	15.65	24.789	0.713	0.866
NVTB2	15.67	25.670	0.628	0.880

NVTB3	15.96	25.335	0.694	0.869
NVTB4	15.88	24.506	0.762	0.858
NVTB5	16.25	23.651	0.724	0.865
NVTB6	16.23	25.097	0.700	0.868
5. Yếu tố cơ hội phát triển kinh tế (CHPT):				
<i>KMO = 0,744; Cronbach's Alpha = 0,834; Tổng phương sai = 66,831%</i>				
CHPT1	10.91	8.198	0.747	0.751
CHPT2	10.50	8.741	0.655	0.794
CHPT3	10.54	10.165	0.518	0.848
CHPT4	10.60	8.134	0.742	0.753
6. Yếu tố quản lý nhà nước (QLNN):				
<i>KMO = 0,729; Cronbach's Alpha = 0,876; Tổng phương sai = 80,304%</i>				
QLNN1	6.65	4.000	0.753	0.834
QLNN2	6.83	4.212	0.728	0.855
QLNN3	6.53	4.135	0.807	0.786
7. Năng lực cạnh tranh của ĐTBQG (NLCT):				
<i>KMO = 0,758; Cronbach's Alpha = 0,806; Tổng phương sai = 56,934%</i>				
NLCT1	13.54	14.655	0.472	0.808
NLCT2	13.06	14.298	0.608	0.764
NLCT3	13.56	13.902	0.652	0.751
NLCT4	13.52	14.143	0.596	0.767
NLCT5	13.45	13.881	0.644	0.753

Nguồn: Kết quả xử lý dữ liệu bằng SPSS

Thêm vào đó, kiểm định KMO & Bartlett cũng cho thấy tính thích hợp của dữ liệu để tiến hành phân tích nhân tố khám phá (EFA). Với các giá trị KMO dao động từ 0,702 đến 0,851, như 0,744 cho yếu tố cơ hội phát triển kinh tế (CHPT) và 0,758 cho NLCT của ĐTBQG (NLCT), kết hợp với kiểm định Bartlett có ý nghĩa thống kê ở mức 95%, điều này khẳng định rằng dữ liệu đủ tốt để sử dụng phương pháp phân tích nhân tố. Quan trọng hơn, tổng phương sai trích của thành tố thứ nhất cho mỗi thang đo đều vượt ngưỡng 50%, như 80,304% cho yếu tố quản lý nhà nước (QLNN) và 69,459% cho điều kiện đầu vào sản xuất (DKDV). Điều này chỉ ra rằng các nhân tố này có thể giải thích được hơn 50% biến thiên của các biến quan sát, từ đó củng cố giá trị giải thích của mô hình. Với các kết quả này, có thể khẳng định rằng các thang đo đã được xây dựng với độ tin cậy và giá trị cao, tạo tiền đề cho phân tích hồi quy tuyến tính tiếp theo nhằm kiểm định mô hình và các giả thuyết nghiên cứu.

2.4.1.3. Phân tích tương quan

Kết quả phân tích hệ số tương quan Pearson giữa các biến độc lập thu được từ SPSS cho thấy tất cả các hệ số tương quan đều có giá trị nhỏ hơn 0,7, đảm bảo không có hiện tượng đa cộng tuyến (autocorrelation) giữa các biến độc lập. Cụ thể, hệ số tương quan lớn nhất quan sát được là 0,465 giữa yếu tố môi trường ngành VTB (NVTB) và yếu tố cơ

hội phát triển kinh tế (CHPT), vẫn nằm dưới ngưỡng 0,7. Các cặp biến khác cũng có hệ số tương quan thấp hơn nhiều, chẳng hạn như tương quan giữa điều kiện đầu vào sản xuất (DKDV) và điều kiện nhu cầu thị trường (DKTT) là 0,246 và giữa ngành công nghiệp hỗ trợ (CNHT) với cơ hội phát triển kinh tế (CHPT) là 0,323. Điều này cho thấy mối quan hệ giữa các biến độc lập là vừa phải và không quá cao, từ đó đảm bảo rằng các biến này không tương quan mạnh với nhau. Kết quả này rất quan trọng vì nó loại bỏ nguy cơ đa cộng tuyến trong mô hình hồi quy, giúp đảm bảo độ chính xác và tin cậy của các ước lượng hồi quy trong phân tích tiếp theo.

Bảng 2.11: Phân tích tương quan hệ số Pearson đối với các biến độc lập

	DKDV	DKTT	CNHT	NVTB	CHPT	QLNN
DKDV	1	0,246**	0,181**	0,348**	0,344**	0,194**
DKTT		1	0,033	0,107	0,123*	0,342**
CNHT			1	0,260**	0,323**	0,069
NVTB				1	0,465**	0,077
CHPT					1	0,201**
QLNN						1

Ghi chú: * có ý nghĩa thống kê $p=0,05$, $n=262$

** có ý nghĩa thống kê $p=0,01$, $n=262$

Nguồn: Kết quả xử lý dữ liệu bằng SPSS

2.4.2. Kiểm định mô hình và giả thuyết nghiên cứu

2.4.2.1. Phân tích hồi quy bội kiểm định mô hình nghiên cứu

Kết quả phân tích hồi quy được trình bày trong bảng dưới đây, cho phép khẳng định độ tin cậy của mô hình nghiên cứu tổng thể đã đề xuất. Cụ thể:

Bảng 2.12: Kết quả phân tích hồi quy bội

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Durbin-Watson
1	0,711 ^a	0,506	0,495	2,078

ANOVA^a

Model	Sum of Squares	df	F	Sig.
1 Regression	132,102	6	43,556	0,000 ^b
Residual	128,898	255		
Total	261,000	261		

Coefficients^a

Model	Unstandardized Coefficients			t	Sig.	Collinearity Statistics	
	B	Std. Error				Tolerance	VIF
1 (Constant)	0,000000000000000143	0,044		0,000	1,000		
DKDV	0,084	0,049		1,706	0,089	0,792	1,263

DKTT	0,153**	0,048	3,197	0,002	0,849	1,178
CNHT	0,149**	0,047	3,177	0,002	0,877	1,140
NVTB	0,312***	0,051	6,064	0,000	0,732	1,367
CHPT	0,311***	0,053	5,889	0,000	0,694	1,442
QLNN	0,102*	0,048	2,135	0,034	0,851	1,176

Ghi chú: * mức ý nghĩa thống kê $p < 0,05$

** mức ý nghĩa thống kê $p < 0,01$

*** mức ý nghĩa thống kê $p < 0,001$

Nguồn: Kết quả xử lý dữ liệu bằng SPSS

- Các giá trị VIF của tất cả các biến đều nhỏ hơn 2, xác nhận rằng không có hiện tượng đa cộng tuyến giữa các biến độc lập, đảm bảo tin cậy của các kết quả phân tích hồi quy.

- Hệ số $R^2 = 50,61\%$ ($> 50\%$), cho thấy mô hình hồi quy bội có khả năng giải thích 50,61% tổng biến thiên của các biến trong mô hình. Điều này khẳng định mô hình hồi quy bội phù hợp với dữ liệu thu thập, phản ánh chính xác thực tế về tác động của các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTBQG Việt Nam.

- Đại lượng thống kê $F = 43,556$ với $\text{Sig} = 0,000$ cho thấy mô hình hồi quy có ý nghĩa thống kê tổng thể, tức là mô hình này có thể được áp dụng để giải thích và dự báo tác động của các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTBQG Việt Nam.

- Đáng chú ý, hệ số Durbin-Watson = 2,078 gần với giá trị lý tưởng là 2, chứng tỏ rằng không có hiện tượng tự tương quan (autocorrelation) giữa các phần dư trong mô hình, do đó đảm bảo tính chính xác của các ước lượng hồi quy.

- Phương trình hồi quy bội được biểu diễn dưới dạng công thức như sau:

$$Y = 0,000000000000000143 + 0,084*DKDV + 0,153*DKTT + 0,149*CNHT + 0,312*NVTB + 0,311*CHPT + 0,102*QLNN$$

2.4.2.2. Kiểm định và thảo luận các giả thuyết nghiên cứu

- Phân tích hồi quy cho thấy biến DKDV – *Yếu tố điều kiện đầu vào* không có tác động đáng kể đến NLCT của ĐTBQG ở ngưỡng tin cậy 95% với các hệ số $B = 0,084$ & $\text{Sig.} = 0,089$). Như vậy, giả thuyết H1 không được khẳng định đúng. Điều này được phản ánh qua hệ số hồi quy không có ý nghĩa thống kê, cho thấy không có bằng chứng thuyết phục rằng điều kiện đầu vào sản xuất tác động đáng kể đến NLCT của ngành. Kết quả này có thể đi ngược lại kỳ vọng ban đầu, cũng như kết quả của các nghiên cứu trước (Yeo và cộng sự, 2011; Yuen và Thai, 2015; Hetherington và cộng sự, 2006; Lee và cộng sự, 2014), cho rằng các yếu tố đầu vào như CSHT, nguồn nhân lực, và công nghệ là những yếu tố cơ bản ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả hoạt động và NLCT của một ngành công nghiệp.

Tuy nhiên, thực tế yếu tố điều kiện đầu vào không có tác động đáng kể có thể được giải thích từ góc độ thị trường đầu vào thường dễ tiếp cận hơn. Trong bối cảnh hiện nay, các nguồn lực đầu vào như CSHT, công nghệ, và nhân lực trong ngành VTB ngày càng trở

nên phổ biến và dễ dàng tiếp cận hơn do sự phát triển của các nhà cung cấp dịch vụ toàn cầu. Điều này làm cho các doanh nghiệp trong ngành có thể nhanh chóng tiếp cận và sử dụng các nguồn lực này mà không gặp phải nhiều rào cản.

Sự dễ dàng tiếp cận các yếu tố đầu vào khiến chúng không còn là yếu tố tạo nên lợi thế cạnh tranh nổi bật cho các DNVTB. Các doanh nghiệp có thể tiếp cận các dịch vụ cảng biển hiện đại, nhân lực chất lượng, và công nghệ quản lý tàu biển với chi phí hợp lý và dễ dàng. Chính vì vậy, các yếu tố điều kiện đầu vào không còn là yếu tố quyết định trực tiếp đến NLCT của ĐTBQG, bởi các yếu tố này đã được chuẩn hóa và phổ biến trên toàn cầu.

Thay vào đó, những yếu tố khác có tính đặc thù hơn, khó sao chép và không dễ tiếp cận, như chính sách QLNN, khả năng tận dụng cơ hội phát triển kinh tế, hay điều kiện môi trường ngành VTB, mới thực sự đóng vai trò quyết định trong việc tạo ra NLCT vượt trội. Điều này có nghĩa rằng các DNVTB cần tập trung nhiều hơn vào việc cải thiện khả năng quản lý, chiến lược kinh doanh, và sự linh hoạt trong bối cảnh thị trường toàn cầu, hơn là chỉ tập trung vào việc tối ưu hóa các điều kiện đầu vào vốn đã dễ dàng tiếp cận.

- Theo kết quả phân tích hồi quy, biến DKTT – *Yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường* có tác động tích cực đến NLCT của ĐTBQG ở ngưỡng tin cậy 95% với các hệ số $B = 0,153$ & $\text{Sig.} = 0,002$). Như vậy, giả thuyết H2 được khẳng định đúng, phù hợp với các nghiên cứu trước đây của Lee và cộng sự (2014) và Yang (2014): yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường càng tốt, nói cách khác cầu thị trường cao góp phần nâng cao NLCT của ĐTBQG Việt Nam. Khi nhu cầu thị trường gia tăng, doanh nghiệp trong ngành VTB có nhiều cơ hội để mở rộng dịch vụ, nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu, và tối ưu hóa các tuyến vận chuyển, từ đó cải thiện NLCT trên thị trường trong nước và quốc tế.

Tác động tích cực của điều kiện thị trường có thể giải thích thông qua việc ngành VTB phụ thuộc rất lớn vào sự biến động của thị trường và nhu cầu VCHH. Khi nền kinh tế phát triển, nhu cầu VCHH gia tăng, tạo điều kiện cho các DNVTB mở rộng quy mô hoạt động, nâng cao công suất khai thác đội tàu, và tiếp cận nhiều hơn các cơ hội kinh doanh quốc tế. Trong bối cảnh thị trường Việt Nam đang hội nhập mạnh mẽ với kinh tế toàn cầu, những cơ hội từ thị trường XNK và sự phát triển của các ngành sản xuất, thương mại càng làm gia tăng nhu cầu đối với các dịch vụ VTB, tạo điều kiện thuận lợi để ĐTBQG Việt Nam nâng cao NLCT.

Ngoài ra, sự nhạy bén của doanh nghiệp trong việc nhận diện và thích ứng với nhu cầu thị trường cũng đóng vai trò quan trọng trong việc cải thiện NLCT. Các doanh nghiệp có khả năng dự báo và đáp ứng kịp thời nhu cầu vận chuyển sẽ có lợi thế lớn trong việc tối ưu hóa chi phí, gia tăng hiệu quả hoạt động và giữ chân khách hàng. Điều này đòi hỏi các doanh nghiệp không chỉ đầu tư vào cơ sở vật chất mà còn cần tập trung vào nghiên cứu thị trường, nâng cao chất lượng dịch vụ và khả năng phản ứng nhanh chóng với các thay đổi trong nhu cầu của khách hàng.

- Phân tích hồi quy cho thấy biến CNHT – *Yếu tố thuộc ngành CNHT và liên quan* có tác động tích cực đến NLCT của ĐTBQG ở ngưỡng tin cậy 95% với các hệ số $B = 0,149$ & $\text{Sig.} = 0,002$). Kết quả này khẳng định giả thuyết H3 đúng, phù hợp với các nghiên cứu đã công bố của Cao và Zhang (2017) và Baştuğ và cộng sự (2022). Tác động này khẳng định vai trò quan trọng của các ngành CNHT trong việc hỗ trợ và nâng cao hiệu quả hoạt động của các DNVTB. Trong bối cảnh ngành VTB phụ thuộc nhiều vào các ngành công nghiệp liên quan như sản xuất phụ tùng, bảo dưỡng tàu, hậu cần, và cung ứng dịch vụ cảng biển, sự phát triển của CNHT đóng vai trò then chốt trong việc đảm bảo hoạt động vận tải được thực hiện liên tục, an toàn và hiệu quả.

Tác động tích cực này có thể được lý giải thông qua sự hỗ trợ mà CNHT cung cấp cho các DNVTB. Khi các dịch vụ hỗ trợ như bảo dưỡng, sửa chữa tàu, cung cấp nhiên liệu, và các dịch vụ hậu cần khác được phát triển đầy đủ và hiệu quả, DNVTB có thể giảm thiểu chi phí vận hành, tăng cường tính sẵn sàng của tàu, và cải thiện độ tin cậy trong các hoạt động vận chuyển. Điều này không chỉ giúp tăng cường NLCT trực tiếp của đội tàu mà còn giúp nâng cao chất lượng dịch vụ VTB, từ đó tạo ra lợi thế cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Ngoài ra, sự phát triển của các ngành công nghiệp liên quan (như kho vận, vận tải đường bộ nội địa) còn giúp gia tăng tính kết nối và hợp tác giữa các doanh nghiệp trong chuỗi cung ứng. Khi các doanh nghiệp thuộc các ngành liên quan có mối quan hệ chặt chẽ, họ có thể tạo ra một hệ sinh thái hỗ trợ mạnh mẽ, giúp các DNVTB tận dụng được lợi thế từ việc hợp tác với các đối tác trong ngành. Ví dụ, các nhà cung cấp dịch vụ cảng biển, dịch vụ hậu cần, và các nhà sản xuất thiết bị tàu biển có thể hợp tác với các DNVT để tối ưu hóa các quy trình hoạt động, giảm thời gian chờ đợi tại cảng và cải thiện chuỗi cung ứng, từ đó làm gia tăng NLCT của ĐTBVN.

- Theo kết quả phân tích hồi quy, biến NVTB – *Yếu tố thuộc môi trường ngành VTB* có tác động tích cực đến NLCT của ĐTBQG ở ngưỡng tin cậy 95% với các hệ số $B = 0,312$ & $\text{Sig.} = 0,000$). Như vậy, giả thuyết H4 được khẳng định đúng, môi trường ngành VTB càng tốt thì NLCT của ĐTBQG Việt Nam càng cao. Kết quả này phù hợp với nghiên cứu trước (D'agostini và cộng sự, 2019; Gena và cộng sự, 2020; Yeo và cộng sự, 2011; Gena và cộng sự, 2020), khẳng định môi trường ngành VTB, bao gồm các yếu tố như mức độ cạnh tranh giữa các doanh nghiệp, các chính sách hỗ trợ từ phía nhà nước, cùng các yếu tố kinh tế, xã hội liên quan đến ngành, đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao NLCT của ĐTBQG. Khi môi trường ngành phát triển thuận lợi, DNVTB có nhiều cơ hội hơn để khai thác tiềm năng và gia tăng NLCT trên thị trường.

Tác động tích cực này có thể được giải thích thông qua việc môi trường ngành VTB tạo điều kiện thuận lợi cho các DNVTB hoạt động và phát triển. Một môi trường ngành minh bạch, có mức độ cạnh tranh lành mạnh, và được hỗ trợ bởi các chính sách phát triển phù hợp sẽ khuyến khích các DNVTB cải thiện chất lượng dịch vụ, tối ưu hóa hoạt

động vận hành, và nâng cao hiệu quả hoạt động. Ví dụ, các chính sách hỗ trợ như giảm thuế, ưu đãi về đầu tư CSHT cảng biển, và các biện pháp phát triển nguồn nhân lực đều có thể tác động trực tiếp đến việc giảm chi phí và nâng cao hiệu quả hoạt động cho các doanh nghiệp, từ đó giúp nâng cao NLCT của ĐTBQG Việt Nam.

Ngoài ra, sự cạnh tranh trong môi trường ngành cũng có vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy các doanh nghiệp đổi mới và sáng tạo. Khi mức độ cạnh tranh trong ngành cao, các doanh nghiệp phải liên tục tìm kiếm các giải pháp cải tiến công nghệ, nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm thiểu chi phí để giữ vững vị thế trên thị trường. Sự cạnh tranh này, cùng với sự ổn định của môi trường ngành, tạo ra động lực mạnh mẽ giúp các DNVTB nâng cao NLCT và cải thiện NLCT với các đối thủ quốc tế. Môi trường ngành cũng giúp hình thành các liên kết giữa các doanh nghiệp trong ngành, thúc đẩy hợp tác trong việc chia sẻ nguồn lực và phát triển chiến lược kinh doanh, góp phần làm gia tăng hiệu quả hoạt động toàn ngành.

Kết quả này cho thấy rằng việc cải thiện môi trường ngành VTB là yếu tố quan trọng để phát triển ĐTBQG Việt Nam. Các chính sách quản lý vĩ mô cần tập trung vào việc tạo ra môi trường ngành cạnh tranh lành mạnh, hỗ trợ các doanh nghiệp bằng các chính sách phù hợp, đồng thời khuyến khích sự đổi mới và PTBV. Khi môi trường ngành ổn định và thuận lợi, các DNVTB sẽ có nhiều cơ hội hơn để phát triển và gia tăng NLCT, đóng góp tích cực vào sự phát triển kinh tế của Việt Nam.

- Phân tích hồi quy cho thấy biến CHPT – *Cơ hội phát triển kinh tế* có tác động tích cực đến NLCT của ĐTBQG ở ngưỡng tin cậy 95% với các hệ số $B = 0,311$ & $\text{Sig.} = 0,000$). Kết quả này khẳng định giả thuyết H3 đúng, tương đồng với các nghiên cứu trước như của Vukić và Cerbán (2022), cụ thể: cơ hội phát triển kinh tế trong vào ngoài nước góp phần thúc đẩy nâng cao NLCT của ĐTBQG Việt Nam. Những cơ hội này không chỉ từ sự phát triển mạnh mẽ của nền kinh tế trong nước mà còn từ xu hướng toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế quốc tế, tạo ra nhiều tiềm năng cho các doanh nghiệp trong ngành VTB. Khi nền kinh tế trong nước tăng trưởng, nhu cầu VCHH cũng gia tăng, điều này mở ra cơ hội cho các DNVTB mở rộng quy mô hoạt động, nâng cao hiệu quả khai thác và cải thiện NLCT.

Sự phát triển kinh tế trong nước, đặc biệt là sự gia tăng trong các lĩnh vực sản xuất và XNK, đã tạo ra nhu cầu lớn về dịch vụ VTB. Với việc Việt Nam tham gia vào nhiều FTA với các đối tác kinh tế lớn, như EU, ASEAN, và các quốc gia trong khu vực châu Á-Thái Bình Dương, ĐTBQG có cơ hội mở rộng thị trường, gia tăng khối lượng VCHH. Điều này không chỉ tạo ra nguồn doanh thu lớn hơn cho các doanh nghiệp mà còn góp phần nâng cao NLCT của ĐTB, khi họ có thể đầu tư vào công nghệ mới và cải thiện chất lượng dịch vụ.

Ngoài ra, những cơ hội phát triển kinh tế quốc tế còn giúp các DNVTB Việt Nam học hỏi và áp dụng những kinh nghiệm quản lý và công nghệ tiên tiến từ các nước phát

triển. Việc hợp tác và liên kết với các doanh nghiệp nước ngoài không chỉ tạo ra cơ hội mở rộng thị trường mà còn giúp các doanh nghiệp trong nước nâng cao NLCT thông qua việc tiếp cận công nghệ hiện đại và cải thiện quy trình hoạt động. Sự chuyển giao công nghệ và kinh nghiệm quản lý từ các đối tác nước ngoài sẽ giúp các DNVTB Việt Nam nâng cao hiệu quả hoạt động, giảm chi phí và nâng cao chất lượng dịch vụ, từ đó gia tăng NLCT trong môi trường quốc tế.

- Theo kết quả phân tích hồi quy, biến QLNN – *Yếu tố quản lý nhà nước* có tác động tích cực đến NLCT của ĐTBQG ở ngưỡng tin cậy 95% với các hệ số $B = 0,102$ & $\text{Sig.} = 0,034$). Như vậy, giả thuyết H6 được khẳng định đúng, phù hợp với nghiên cứu trước của Ng và Gujar (2009) và Bilbao-Ubillos và cộng sự (2021): các yếu tố QLNN càng thuận lợi thì NLCT của ĐTBQG Việt Nam càng cao. Chính sách và quy định từ phía nhà nước đóng vai trò then chốt trong việc định hình môi trường kinh doanh, tạo điều kiện thuận lợi cho các DNVTB hoạt động và phát triển. Các biện pháp hỗ trợ, khuyến khích từ chính phủ, như ưu đãi thuế, cải cách thủ tục hành chính và đầu tư vào CSHT cảng biển, đã giúp các doanh nghiệp nâng cao hiệu quả hoạt động và giảm thiểu chi phí vận hành, từ đó nâng cao NLCT của ĐTB.

Một trong những yếu tố quan trọng của QLNN là việc xây dựng và thực hiện các chính sách phát triển ngành VTB một cách đồng bộ và hiệu quả. Chính phủ đã có những nỗ lực trong việc cải thiện hệ thống pháp luật liên quan đến ngành VTB, tạo ra một hành lang pháp lý rõ ràng và minh bạch. Điều này không chỉ giúp các doanh nghiệp hiểu rõ hơn về quyền lợi và nghĩa vụ của mình mà còn giảm thiểu rủi ro pháp lý, từ đó tạo điều kiện thuận lợi hơn cho việc đầu tư và phát triển kinh doanh. Hơn nữa, sự hỗ trợ từ phía nhà nước trong việc nâng cấp CSHT cảng biển cũng là một yếu tố quan trọng giúp tăng cường khả năng tiếp cận thị trường và nâng cao hiệu quả vận chuyển.

Bên cạnh đó, sự phối hợp giữa các cơ quan QLNN và doanh nghiệp cũng đóng vai trò quan trọng trong việc nâng cao NLCT. Các chương trình đào tạo, nâng cao năng lực cho nguồn nhân lực trong ngành VTB, cùng với sự tư vấn và hỗ trợ từ các cơ quan chức năng, sẽ giúp các doanh nghiệp cải thiện quy trình sản xuất và kinh doanh. Việc QLNN hiệu quả còn thể hiện qua việc tăng cường các hoạt động thanh tra, kiểm tra, đảm bảo an toàn và chất lượng dịch vụ, từ đó bảo vệ lợi ích của người tiêu dùng và nâng cao hình ảnh của ngành VTB Việt Nam trên thị trường quốc tế.

2.5. Đánh giá chung về năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam

Hiện nay, phần lớn hàng hóa XNK của Việt Nam đều phụ thuộc vào các đội tàu nước ngoài, do NLCT của ĐTBQG Việt Nam còn thấp so với các quốc gia trong khu vực ASEAN và quốc tế. Trong những năm gần đây, ĐTBVN cũng đã gặt hái được một số thành công nhất định. Bên cạnh đó, còn có nhiều hạn chế cần khắc phục để nâng cao NLCT trong khu vực và quốc tế. Dưới đây là một số phân tích về những thành công, hạn

chế của ĐTBVN trong giai đoạn 2018 – 2023. Các nguồn số liệu chủ yếu thu thập được từ Cục hàng hải Việt Nam. Cụ thể như sau:

2.5.1. Những thành công và nguyên nhân thành công

- *Về chất lượng của đội tàu biển:*

Thứ nhất, ĐTBVN đã chú trọng đến việc nâng cao chất lượng dịch vụ bằng cách triển khai CNTT và tự động hoá cũng như áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế và công nghệ mới trong quản lý và vận hành hệ thống. Công tác triển khai hệ thống giám sát hành trình và quản lý vận tải hiện đại đã giúp cải thiện đáng kể chất lượng dịch vụ VTB, giảm thiểu rủi ro và tăng cường khả năng đáp ứng nhu cầu khách hàng ngày càng đa dạng. Điều này đã góp phần nâng cao uy tín, độ tin cậy và nâng cao NLCT của ĐTBVN.

Thứ hai, các DNVTB nước ta, đặc biệt là các DN lớn với nguồn lực dồi dào đã nhanh chóng triển khai hệ thống quản lý hàng hoá bằng công nghệ, chẳng hạn như RFID và GPS, để nâng cao hiệu quả hoạt động của mình. Những công nghệ này không chỉ giúp theo dõi và quản lý hàng hoá một cách chi tiết và chính xác mà còn giúp doanh nghiệp giảm thiểu rủi ro (mất mát, hỏng hóc hàng hoá, sai lệch trong quá trình giao nhận) cũng như kịp thời xử lý các vấn đề phát sinh (sự cố do thời tiết, thời gian, tiến độ,...) trong quá trình bốc dỡ và vận chuyển. Nhờ thế, các DNVTB có thể giảm thiểu chi phí vận hành, tối đa hoá lợi nhuận của mình, giúp từng bước nâng cao NLCT và uy tín của mình trên thị trường trong nước và quốc tế.

Thứ ba, các DNVTB trong nước ngày càng nhận thức rõ tầm quan trọng và tính cấp thiết của an toàn hàng hải, nhất là đối với những loại hàng hoá có giá trị cao nên đã chủ động và chú trọng đầu tư cho công nghệ an toàn và bảo mật bằng cách triển khai hệ thống cảnh báo và giám sát an toàn nhằm giảm thiểu những rủi ro, nguy cơ tai nạn trong quá trình vận chuyển. Hệ thống cảnh báo và giám sát an toàn giúp đo lường các yếu tố liên quan đến môi trường/ thời tiết, nhận diện nguy cơ va chạm với các phương tiện/ vật cản trên biển, đồng thời giúp phát hiện sớm các sự cố máy móc như rò rỉ nhiên liệu, hỏng hóc hệ thống điều khiển. Nhờ thế, DNVTB có thể hoạt động an toàn, hiệu quả, tăng cường niềm tin đối với khách hàng, và đáp ứng được các tiêu chuẩn an toàn quốc tế, mở ra cơ hội hợp tác với nhiều đối tác lớn trên thế giới.

Thứ tư, các công nghệ môi trường cũng được áp dụng triệt để ở ngày càng nhiều DNVTB nước ta hiện nay. Cụ thể, đã có 45% ĐTB trang bị hệ thống xử lý khí và nước thải, một số doanh nghiệp lớn đã triển khai công nghệ xanh và năng lượng tái tạo, chẳng hạn như năng lượng mặt trời và tua bin gió trong quá trình hoạt động để giảm thiểu những tác động tiêu cực đến môi trường. Đặc biệt, ĐTB nước ta đã áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế và phát thải và xử lý chất thải và đã đạt được nhiều chứng nhận quốc tế về an toàn chất lượng như chứng nhận ISO và chứng nhận về bảo vệ môi trường. Những chứng nhận này không chỉ giúp nâng cao uy tín, thương hiệu của đội tàu mà còn tạo điều kiện thuận lợi

trong việc mở rộng thị trường VTB quốc tế, góp phần quan trọng trong việc nâng cao NLCT của ĐTBQG trên toàn cầu.

- *Về năng lực vận tải của đội tàu biển Việt Nam*

Thứ nhất, tổng tải trọng của đội tàu đã có sự gia tăng rõ rệt: Trong giai đoạn từ 2018 đến 2023, tổng tải trọng của ĐTBVN đã tăng từ 7.101.000 DWT lên 12.422.000 DWT, tương đương với mức tăng gần 75%. Điều này phản ánh một xu hướng tích cực trong quá trình hiện đại hóa và nâng cấp đội tàu của ĐTBVN, đồng thời cho thấy sự chú trọng của các DNVN và chính phủ đối với việc cải thiện đội tàu. Điều này sẽ góp phần cải thiện NLCT của đội tàu trên các tuyến VTB. Bên cạnh đó, việc đầu tư vào đào tạo nguồn nhân lực cũng rất được chú trọng, nhằm đáp ứng nhu cầu ngày càng cao về chất lượng dịch vụ và hiệu suất vận hành. Việt Nam đã đầu tư vào việc đào tạo và nâng cao trình độ của đội ngũ thuyền viên và cán bộ quản lý bằng những chương trình đào tạo đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế và cập nhật công nghệ mới. Sự cải thiện này đã tạo ra lợi thế cạnh tranh cho ĐTBQG Việt Nam trong việc nâng cấp dịch vụ vận tải hiệu quả và đáng tin cậy.

Thứ hai, hiện đại hóa đội tàu: Việt Nam đã đầu tư mạnh mẽ vào việc hiện đại hóa đội tàu, nhiều DNVN đã bổ sung các tàu mới có công nghệ tiên tiến và đạt tiêu chuẩn quốc tế. Trong giai đoạn 2018-2023, đã có khoảng 40 tàu mới được đưa vào sử dụng, bao gồm tàu chở hàng container và tàu chở dầu có trọng tải lớn. Do nhu cầu VTB ngày càng gia tăng; Việt Nam là thành viên tích cực của nhiều tổ chức quốc tế trong đó có Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) và Tổ chức Lao động quốc tế (ILO); Việt Nam cũng đã tham gia cơ bản tất cả những Công ước liên quan đến bảo đảm an toàn, an ninh hàng hải, lao động hàng hải và bảo vệ môi trường biển, nên đòi hỏi các đội tàu muốn vận tải trên các tuyến đường quốc tế bắt buộc phải được nâng cấp và hiện đại hóa để đáp ứng hệ thống các tiêu chuẩn này. Nhờ vậy có thể nâng cao NLCT của ĐTBVN trên thị trường VTB quốc tế.

Thứ ba, tính linh hoạt của ĐTB nước ta cũng từng bước được cải thiện thể hiện qua khả năng xử lý ngày càng đa dạng các loại hàng hoá, từ hàng khô (ngũ cốc, khoáng sản), hàng lỏng (dầu mỏ, hoá chất), hàng đông lạnh,... Nhiều đội tàu lớn và hiện đại được trang bị các thiết bị và CSHT hiện đại để đảm bảo việc vận chuyển từng loại hàng hoá được an toàn và hiệu quả nhất. Nhất là đối với các loại hoá chất nguy hiểm, dễ cháy nổ, ĐTB triển khai hệ thống phòng cháy chữa cháy và các tiêu chuẩn bảo vệ môi trường một cách nghiêm ngặt để hạn chế tối đa các sự cố có thể xảy ra.

Thứ tư, khả năng tiếp nhận của ĐTBVN cũng được nâng cao đáng kể với 49 cảng biển lớn nhỏ trải dài khắp đất nước, trong đó có 15 cảng được đầu tư trang thiết bị và CSHT hiện đại để đáp ứng nhu cầu vận tải trong nước và quốc tế. Đó là chưa kể nhiều tuyến đường biển, đường sắt, và đường bộ cũng được đầu tư cải thiện để tăng cường khả năng kết nối giữa các cảng với nhau và giữa các cảng với nội địa. Nhờ thế, việc vận chuyển hàng hoá giữa các cảng và với nội địa được tiến hành nhanh chóng, thuận tiện, đảm bảo thời gian, chất lượng và an toàn cho hàng hoá.

- *Về chất lượng vận tải của đội tàu biển Việt Nam*

Thứ nhất, trong những năm gần đây, chất lượng vận tải của ĐTBVN được nâng cao đáng kể, thể hiện ở thời gian giao hàng được rút ngắn, tỷ lệ giao hàng đúng hạn tăng lên, tỷ lệ xảy ra mất mát và thiệt hại về hàng hoá được cải thiện, các sự cố liên quan đến tai nạn và bảo mật giảm mạnh, và tính liên tục và đều đặn trong dịch vụ vận tải hàng hoá được duy trì thông suốt. Kết quả là, khối lượng vận tải của ĐTB đã phục hồi và tăng trưởng mạnh sau Đại dịch Covid-19 kéo theo doanh thu vận tải cũng tăng trưởng theo. Điều này thể hiện những nỗ lực không ngừng nghỉ của toàn ngành VTB để ĐTBVN ngày càng phát triển, theo kịp các quốc gia trong khu vực ASEAN và quốc tế.

Thứ hai, thị phần vận tải của ĐTBVN đang ngày càng mở rộng. Việc tham gia tích cực vào các FTA thế hệ mới sẽ mở rộng quy mô thị trường dịch vụ VTB, khi hoạt động XNK giữa Việt Nam và các quốc gia đối tác ngày càng phát triển, kéo theo sự gia tăng của thị trường dịch vụ logistics, đặc biệt là dịch vụ VTB. Song song với đó, các cam kết về cải cách thủ tục hành chính, như thủ tục hải quan và kiểm tra chuyên ngành, đã giúp cải thiện đáng kể nhiều hoạt động logistics, bao gồm cả dịch vụ vận tải và hỗ trợ vận tải. Điều này mở ra nhiều cơ hội cho ĐTBVN tiếp cận các thị trường khu vực và quốc tế, thiết lập các tuyến vận tải mới và ký kết các hợp đồng vận chuyển lớn với các đối tác quốc tế. Đây là yếu tố quan trọng giúp ĐTBVN kết nối hiệu quả hơn với các cảng biển lớn trên thế giới, từ đó nâng cao NLCT và tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động thương mại toàn cầu.

2.5.2. Những hạn chế

- *Về chất lượng đội tàu biển*

Thứ nhất, ĐTBVN hiện nay còn bộ lộ nhiều yếu kém và hạn chế về mặt công nghệ dẫn đến hiệu suất thấp, chi phí bảo trì và vận hành cao, ảnh hưởng đến môi trường. Tỷ lệ tàu được trang bị các thiết bị an toàn hàng hải còn thấp nên nguy cơ xảy ra tai nạn vẫn rất cao. Bên cạnh đó, phần lớn ĐTBVN sử dụng động cơ diesel công với công nghệ xử lý chất thải và khí tái trên các tàu còn lạc hậu nên gây ra nhiều ảnh hưởng tiêu cực đến môi trường.

Thứ hai, thiết bị xử lý hàng hóa của ĐTBVN vẫn còn lạc hậu khi có đến 70% còn sử dụng cần cẩu cơ khí truyền thống, 30% còn lại là bán tự động. Các thiết bị này không chỉ tốn nhiều thời gian trong xử lý hàng hóa mà còn gây ra nhiều vấn đề liên quan đến an toàn. Ngoài ra, hoạt động quản lý hàng hóa vẫn còn được tiến hành theo cách thủ công nên tính chính xác chưa cao.

Thứ ba, ĐTBVN có tuổi trung bình khá cao, trang thiết bị khá lạc hậu: Tuổi bình quân của ĐTBVN là 19 năm, đã tăng lên tới 4 năm tính từ năm 2018. Mặc dù, Chính phủ đã có nhiều nỗ lực trong việc ban hành chính sách, chương trình hỗ trợ ngành VTB nhưng tốc độ trẻ hóa ĐTB vẫn chưa tiến triển do gặp nhiều thách thức về tài chính và chi phí đầu tư. Một số tàu trong ĐTBQG vẫn sử dụng công nghệ quản lý lạc hậu và thiết bị cũ kỹ, không đáp ứng được các tiêu chuẩn quốc tế mới nhất về hiệu suất và bảo vệ môi trường.

Chất lượng ĐTBVN nhìn chung vẫn chưa đáp ứng hết được những yêu cầu ngày càng cao về kỹ thuật, những yêu cầu của công ước quốc tế về hàng hải làm ảnh hưởng đến uy tín, NLCT của ĐTBQG.

- *Về năng lực vận tải của đội tàu biển Việt Nam*

Thứ nhất, quy mô đội tàu còn hạn chế và có xu hướng giảm. Tổng số tàu của ĐTBVN từ năm 2018 đến năm 2023 có xu hướng giảm. Tổng số tàu biển năm 2018 là 1147 tàu, nhưng đến năm 2023 chỉ còn 976 tàu, giảm gần 15%. Số lượng của ĐTBVN vẫn còn hạn chế so với các quốc gia hàng đầu về VTB trong khu vực như Singapore và Malaysia. ĐTB của Việt Nam chủ yếu gồm các tàu cỡ nhỏ và vừa, trong khi như Singapore và Malaysia lại sở hữu đội tàu đông đảo với nhiều tàu cỡ lớn và hiện đại hơn. Điều này làm giảm NLCT của ĐTBVN trong việc khai thác các tuyến vận tải quốc tế quan trọng.

Thứ hai, thiếu tàu chuyên dụng cao cấp vì hiện nay ĐTBVN bao gồm chủ yếu là tàu tổng hợp, tàu dầu, tàu hàng rời và tàu container có trọng tải trung bình và nhỏ; các loại tàu khác chiếm một tỷ trọng rất thấp, đặc biệt là thiếu hụt các tàu chuyên dụng cao cấp. Dẫn đến hạn chế khả năng phục vụ nhu cầu vận tải quốc tế với yêu cầu cao về công suất và công nghệ tiên tiến, làm hạn chế việc đáp ứng các hợp đồng vận chuyển lớn.

Thứ ba, CSHT hỗ trợ VTB còn yếu kém: Trong những năm vừa qua, hệ thống CSHT hỗ trợ cho VTB như hệ thống cảng biển và các cơ sở bảo trì đang dần được cải thiện, nhưng vẫn còn hạn chế về quy mô và chất lượng. Sự thiếu hụt CSHT hiện đại ảnh hưởng đến khả năng tiếp nhận và phục vụ tàu lớn, thường xảy ra tình trạng tắc nghẽn tại các cảng biển lớn, làm giảm hiệu suất vận hành và NLCT.

- *Về chất lượng vận tải của đội tàu biển Việt Nam*

Thứ nhất, thời gian giao hàng của ĐTBVN đã được cải thiện đáng kể nhưng vẫn còn xảy ra sự cố gây tắc nghẽn cảng, chưa khắc phục được nhanh chóng và hiệu quả các rủi ro gây ra do thời tiết xấu, hay sự cố về kỹ thuật nghiêm trọng. So với các quốc gia khác trong khu vực ASEAN, chất lượng vận tải của ĐTBVN vẫn còn khá thấp, nhất là so với Singapore và Malaysia.

Thứ hai, nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn và tay nghề cao vẫn còn thiếu hụt. Hiện nay, nước ta đang thiếu một cách nghiêm trọng đội ngũ thuyền viên, đặc biệt là thuyền trưởng và máy trưởng. Để đào tạo một người từ khi tốt nghiệp Đại học ngành Hàng hải lên chức thuyền trưởng, máy trưởng, phải mất ít nhất 10 năm nữa. Mặc dù mức lương trong nghề khá cao, nhưng do đặc thù công việc yêu cầu thường xuyên xa nhà và đối mặt với nguy cơ, việc thu hút nguồn nhân lực cho ngành này vẫn gặp nhiều khó khăn. Mặt khác, đội ngũ thuyền viên hiện nay khả năng tiếng Anh còn chưa tốt, rất nhiều thuyền viên Việt Nam có trình độ tiếng Anh chưa bằng thuyền viên Philippin, Indonesia, Ấn Độ..., điều này cũng khiến VTB Việt Nam còn gặp nhiều khó khăn ngay trên sân nhà. Bên cạnh đó, đội ngũ thuyền viên và cán bộ quản lý tàu biển của Việt Nam cần được đào tạo thêm để đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế về kỹ năng chuyên môn, trình độ quản lý và trình độ tiếng

Anh. Sự thiếu hụt nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn sâu và tay nghề cao đã ảnh hưởng đến khả năng vận hành và quản lý đội tàu một cách hiệu quả.

- *Về giá cước vận chuyển và NLCT của đội tàu biển*

Thứ nhất, giá cước vận chuyển của ĐTBVN vẫn còn nhiều biến động, các DNVTB Việt Nam vẫn phụ thuộc vào các nhà cung cấp nước ngoài về nguyên liệu, phụ tùng và dịch vụ bảo trì. Điều này làm giảm tính tự chủ và linh hoạt của đội tàu, có thể dẫn đến rủi ro về chi phí và chất lượng dịch vụ, ảnh hưởng đến NLCT của đội tàu trên thị trường quốc tế.

Thứ hai, chi phí vận hành của ĐTBVN, bao gồm chi phí bảo trì, nhiên liệu và phụ tùng, vẫn còn cao so với một số đối thủ cạnh tranh trong khu vực như Singapore và Malaysia. Chi phí cao làm giá cước vận tải tăng cao, giảm lợi nhuận và giảm NLCT về giá cả của ĐTBQG trong các hợp đồng vận chuyển quốc tế.

Thứ ba, khối lượng vận tải của ĐTBQG so với các nước trong khu vực Đông Nam Á vẫn còn thấp, CSHT cảng biển còn không đồng đều, chưa được đầu tư một cách đồng bộ theo hướng hiện đại và tự động hóa. Bên cạnh đó, hệ thống giao thông kết nối giữa các cảng với nhau, giữa các cảng biển và đường bộ, đường thủy vẫn chưa được đồng bộ, chưa khai thác tối đa tiềm năng và điều kiện tự nhiên hiện có khiến NLCT của ĐTB nước ta chưa cao.

Thứ tư, các DN VTB nước ta còn thiếu hiểu biết và kinh nghiệm trên các thị trường VTB quốc tế: ĐTBVN còn thiếu kinh nghiệm trong việc quản lý và khai thác các tuyến vận tải quốc tế phức tạp; thiếu thông tin và hiểu biết luật pháp liên quan đến VTB quốc tế. Điều này hạn chế khả năng đàm phán và ký kết các hợp đồng vận chuyển lớn, cũng như khả năng mở rộng thị trường VTB quốc tế.

Những phân tích này cho thấy ĐTBVN cần tập trung vào việc khắc phục các hạn chế nêu trên trong thời gian tới để nâng cao NLCT và cải thiện vị thế trên thị trường VTB quốc tế; bao gồm việc đầu tư vào công nghệ mới, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực, cải thiện CSHT, và giảm chi phí vận hành.

2.5.3. Nguyên nhân của những hạn chế

Thứ nhất, ngành VTB quốc gia đang thiếu hụt đầu tư dài hạn vào ngành đóng tàu và phát triển đội tàu. Các chính sách hỗ trợ của nhà nước trong việc khuyến khích đầu tư vào ngành đóng tàu còn chưa đủ mạnh và quyết liệt, thiếu các ưu đãi tài chính hấp dẫn cho các doanh nghiệp tàu biển. Việc huy động vốn từ các ngân hàng và tổ chức tài chính cũng gặp nhiều khó khăn, làm chậm quá trình mở rộng đội tàu của các DNVTB. Bên cạnh đó, đại dịch COVID 19 là một trong những nguyên nhân quan trọng ảnh hưởng đến việc phát triển ngành VTB nói chung và quy mô của ĐTBVN nói riêng vào giai đoạn năm 2020. Đặc biệt, số lượng các tàu chuyên dụng cao cấp như tàu chở dầu lớn và tàu chở hàng container cỡ lớn còn thiếu và yếu là do chưa có các chính sách khuyến khích và hỗ trợ cho việc đầu tư vào tàu chuyên dụng. Hầu hết các doanh nghiệp trong ngành VTB quốc gia vẫn ưu tiên

đầu tư vào tàu có kích thước nhỏ hơn do chi phí ban đầu thấp hơn, quy trình vận hành đơn giản hơn, ít đòi hỏi hơn về trình độ nguồn nhân lực và công nghệ đóng tàu.

Thứ hai, CSHT nói chung và CSHT cảng biển nói riêng chưa được đồng bộ hóa với sự phát triển của đội tàu, dẫn đến tình trạng CSHT không đáp ứng được yêu cầu của các tàu lớn và hiện đại. Có thể thấy nhiều cảng biển ở Việt Nam chưa đủ điều kiện về CSHT để tiếp nhận các tàu có tải trọng cao, diện tích bến bãi còn hạn chế, và trang thiết bị bốc xếp hàng hóa còn lạc hậu. Điều này làm hạn chế khả năng thu hút các tàu quốc tế lớn, ảnh hưởng tiêu cực đến NLCT của ngành VTB quốc gia trong nước, khu vực, và cả quốc tế. Hơn nữa, trang thiết bị để bốc xếp dỡ hàng hóa tại nhiều cảng ở Việt Nam còn lạc hậu, mới tiến đến mức bán tự động nên hiệu suất bốc dỡ hàng hóa chưa cao, gây tắc nghẽn tại cảng, nhất là trong khoảng thời gian cao điểm. Khi CSHT và ĐTB phát triển không tương ứng và đồng bộ với nhau, chất lượng dịch vụ VTB sẽ bị ảnh hưởng khiến ĐTB quốc gia khó có thể cạnh tranh với các hãng tàu nước ngoài.

Thứ ba, Việt Nam đang thiếu nguồn lực và sự quan tâm cần thiết dành cho công tác đầu tư vào nghiên cứu và phát triển công nghệ mới dẫn đến tuổi trung bình của ĐTBVN khá cao và trang thiết bị lạc hậu. Các DNVTB quốc gia thường gặp khó khăn trong việc cập nhật công nghệ mới do chi phí cao và thiếu chính sách hỗ trợ từ chính phủ cho việc đầu tư, đổi mới công nghệ. Nhiều DNVTB phải sử dụng những tàu cũ, kém hiệu quả về năng lượng và chi phí vận hành, bảo trì cao, ảnh hưởng không chỉ đến NLCT của ngành VTB nước ta so với các quốc gia khác trong khu vực và cả trên thế giới. Chính phủ cũng chưa có nhiều chính sách khuyến khích, hỗ trợ về thuế, vốn vay để thúc đẩy các DNVTB đầu tư nhiều hơn và đổi mới công nghệ và hiện đại hóa đội tàu. Không những thế, các DNVTB còn thiếu chiến lược dài hạn cho hoạt động R&D nhằm tìm kiếm các giải pháp công nghệ để bắt kịp với xu hướng VTB quốc tế và đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của khách hàng, dẫn đến tính trạng phụ thuộc nhiều vào công nghệ nước ngoài.

Thứ tư, nguồn nhân lực có trình độ chuyên môn và tay nghề cao còn hạn chế là do sự thiếu hụt chương trình đào tạo chuyên sâu và cơ sở giáo dục đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế; Chương trình đào tạo chưa bám sát vào yêu cầu thực tiễn của nghề VTB; Chính sách đối với người tham gia giảng dạy chưa đủ sức lôi kéo những người tài tham gia đào tạo; Quy trình đào tạo, huấn luyện tồn tại nhiều bất hợp lý như việc học viên tốt nghiệp đại học, cao đẳng phải làm thủy thủ hai năm mới được xét thực tập sĩ quan hàng hải. Mức lương và điều kiện làm việc không đủ hấp dẫn để thu hút và giữ chân nhân tài trong ngành; làm việc trên tàu biển là công việc khá nặng nhọc, vất vả, thiếu thốn tình cảm, ít được chăm sóc và chăm sóc gia đình, trong khi đó thu nhập của người lao động trên đất liền không chênh lệch nhiều so với thu nhập của thuyền viên. Chính vì vậy, rất nhiều thuyền viên khi đạt đến cấp sĩ quan quản lý, có trình độ ngoại ngữ tốt, thì khi có cơ hội họ sẽ chuyển sang các công việc khác.

Thứ năm, hiện nay chi phí vận hành của ĐTB quốc gia cũng chưa ổn định và còn cao so với một số quốc gia trong khu vực, chủ yếu xuất phát từ giá cả nguyên liệu đầu vào, đặc biệt là nhiên liệu tàu biển, và chi phí bảo trì tàu. Sự phụ thuộc vào nguồn cung ứng nguyên nhiên liệu, phụ tùng và các dịch vụ bảo trì từ nước ngoài dẫn đến tình trạng chi phí vận hành cao. Chính sách thuế và quy định về bảo vệ môi trường cũng góp phần làm tăng chi phí vận hành cho các DNVTB. Ngoài ra, Việt Nam hiện còn thiếu nguồn cung ứng trong nước, cơ sở sản xuất phụ tùng và dịch vụ bảo trì tàu biển. Sự phụ thuộc này làm giảm khả năng tự chủ và linh hoạt của đội tàu, làm gia tăng về chi phí và không chủ động trong việc đảm bảo chất lượng dịch vụ.

Thứ sáu, các DNVTB Việt Nam còn thiếu hiểu biết và kinh nghiệm trên các thị trường VTB quốc tế là do không nắm bắt đầy đủ và chính xác về luật pháp và các công ước quốc tế liên quan đến VTB, hạn chế trong việc tham gia vào các hợp đồng vận chuyển quốc tế lớn, thiếu cơ hội và các mối quan hệ để mở rộng thị trường quốc tế. Các DNVTB trong nước vẫn chủ yếu hoạt động với các thị trường truyền thống, theo cách truyền thống, chưa tận dụng được các ưu đãi, cơ hội từ các FTA đã ký kết với các quốc gia để mở rộng thị trường, tìm kiếm khách hàng tiềm năng. Nhìn chung, các DNVTB trong nước chưa nắm bắt đầy đủ và chính xác các quy định, nội dung pháp luật và công ước quốc tế liên quan đến ngành VTB, dẫn đến khó khăn trong thực thi và áp dụng và gây ra nhiều rủi ro pháp lý cũng như hạn chế cơ hội hợp tác trên toàn cầu.

Thứ bảy, ĐTBQG còn phải đối mặt với tình trạng cạnh tranh ngày càng gay gắt giữa các hãng VTB lớn trong khu vực và trên thế giới như hãng PIL của Singapore, HMM của Hàn Quốc, ONE của Nhật Bản, COSCO của Trung Quốc,... Nhiều DNVT nội địa trong khu vực ASEAN, nhất là từ các nước có ngành VTB phát triển mạnh như Thái Lan, Indonesia, Malaysia,... cũng đang có những bước phát triển mạnh về công nghệ, quy mô, chất lượng dịch vụ. Điều này cũng tạo áp lực cạnh tranh lớn cho ngành VTB Việt Nam.

Thứ tám, trong xu thế phát triển mạnh mẽ của các hình thức vận tải đa phương thức và kết nối chuỗi cung ứng khu vực, toàn cầu như hiện nay, ĐTB quốc gia vẫn còn chậm trên trong chuyển đổi số và công nghệ xanh. Thực tế, các công nghệ số, công nghệ tự động chưa phổ biến trong các hoạt động khai thác và vận hành ĐTB, nhất là các công nghệ liên quan đến quản lý đội tàu, và các công nghệ xanh, nhiên liệu sạch, thân thiện với môi trường. Điều này đã trở thành rào cản lớn, ảnh hưởng không nhỏ đến NLCT của ĐTBVN, nhất là trên các tuyến vận tải quốc tế.

Những nguyên nhân này có thể được khắc phục thông qua các chính sách của chính phủ về khuyến khích đầu tư, phát triển công nghệ, cải thiện CSHT, và tăng cường đào tạo nguồn nhân lực. Sự phối kết hợp chặt chẽ giữa chính phủ, các DNVTB và các cơ sở đào tạo về hàng hải sẽ giúp nâng cao NLCT của ĐTBVN trên thị trường quốc tế.

CHƯƠNG 3: GIẢI PHÁP NÂNG CAO NĂNG LỰC CẠNH TRANH CHO ĐỘI TÀU BIỂN VIỆT NAM TRONG GIAI ĐOẠN 2025 – 2030, TẦM NHÌN ĐẾN 2035

3.1. Dự báo khái quát nhu cầu thị trường dịch vụ vận tải biển và xu hướng phát triển của đội tàu biển quốc tế trong giai đoạn đến 2035

3.1.1. Dự báo khái quát nhu cầu thị trường dịch vụ vận tải biển trên thế giới

Thị trường dịch vụ VTB toàn cầu sẽ tăng trưởng ổn định trong những năm tới, chủ yếu là do sự mở rộng của thương mại quốc tế và nhu cầu ngày càng tăng đối với các giải pháp hậu cần toàn cầu hiệu quả. Bên cạnh đó, nhu cầu hội nhập kinh tế thế giới thông qua ký kết các hiệp định FTA giữa các quốc gia cũng như sự phục hồi nhanh chóng của chuỗi cung ứng toàn cầu sau Đại dịch COVID-19 cũng là những yếu tố thúc đẩy nhu cầu VTB. Thực tế, nhu cầu VTB phụ thuộc nhiều vào tốc độ tăng trưởng thế giới. Theo dự báo từ IMF, GDP toàn cầu sẽ tăng trưởng ổn định trong mức từ 2,9% đến 3,2%/ năm trong giai đoạn 2024-2028, nên nhu cầu VTB cũng sẽ tăng ổn định. Ngoài ra, sự tăng trưởng về dân số, xu hướng tiêu dùng, và quá trình công nghiệp hóa đang diễn ra tại các thị trường mới nổi ở các khu vực như Châu Á, Châu Phi và Châu Mỹ Latinh. Sự tham gia ngày càng sâu rộng của các quốc gia này sẽ thúc đẩy đáng kể nhu cầu về các dịch vụ VTB.

Bên cạnh đó, sự gia tăng của thương mại kỹ thuật số và sự mở rộng nhanh chóng của ngành thương mại điện tử dự kiến sẽ có tác động đáng kể đến thị trường dịch vụ VTB. Xu hướng mua sắm trực tuyến ngày càng phổ biến, cùng với toàn cầu hóa chuỗi cung ứng, đang dẫn đến nhu cầu lớn hơn đối với các giải pháp vận chuyển không chỉ đáng tin cậy mà còn tiết kiệm chi phí và nhạy bén về mặt thời gian, từ đó thúc đẩy ngành hàng hải nâng cao năng lực và CSHT, cho phép ngành này quản lý hiệu quả khối lượng hàng hóa lớn hơn.

Đồng thời, ngành hàng hải đang trải qua những thay đổi đáng kể, được thúc đẩy bởi những tiến bộ trong công nghệ và việc thực thi các quy định nghiêm ngặt hơn về môi trường. Đề ứng phó với các sáng kiến về biến đổi khí hậu toàn cầu, các công nghệ xanh và các hoạt động bền vững đang được áp dụng triệt để. Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đã đặt ra các mục tiêu đầy tham vọng nhằm giảm lượng khí thải carbon, thúc đẩy các DNVTB đổi mới và áp dụng các nguồn năng lượng sạch hơn, chẳng hạn như khí thiên nhiên hóa lỏng (LNG) và các nguồn năng lượng tái tạo như năng lượng mặt trời và năng lượng gió. Cụ thể, mục tiêu giảm 20-30% lượng khí thải trong ngành VTB vào năm 2030, và vào năm 2050 phát thải ròng sẽ bằng 0 của IMO đã nhận được sự ủng hộ của nhiều quốc gia và tổ chức trên thế giới. Mục tiêu này đòi hỏi các DNVTB cần phải đầu tư nhiều hơn nữa cho công nghệ và nguyên liệu sạch, chẳng hạn như LNG hay năng lượng tái tạo.

Đội tàu VTB toàn cầu đang mở rộng về cả số lượng, chất lượng, và quy mô. Các tàu siêu lớn, đặc biệt là những tàu có trọng tải từ 18.000 đến 24.000 TEU, đang trở nên phổ biến hơn khi các DNVTB nỗ lực giảm chi phí hoạt động và đạt được quy mô kinh tế lớn hơn. Theo dữ liệu từ ALPHALINER, tính đến tháng 5 năm 2020, 117 tàu lớn này đã đi vào hoạt động, chiếm 10% tổng công suất container của thế giới. Sự thay đổi này nhấn mạnh

sự tập trung của ngành vào hiệu quả chi phí và nhu cầu đáp ứng khối lượng thương mại toàn cầu ngày càng tăng.

Đổi mới công nghệ cũng là động lực thúc đẩy sự chuyển đổi này khi chuyển đổi số đang trở thành xu thế tất yếu trong ngành logistics nói chung và VTB nói riêng. Sự ra đời của tự động hóa, dữ liệu lớn và trí tuệ nhân tạo đang cách mạng hóa quản lý đội tàu và hiệu quả hoạt động. Sự xuất hiện của tàu thông minh, được trang bị cảm biến tinh vi và hệ thống tự động, giúp tối ưu hóa tuyến đường tốt hơn, giảm mức tiêu thụ nhiên liệu và tăng cường an toàn. Công nghệ chuỗi khối cũng đang được khám phá để cải thiện tính minh bạch và bảo mật trong các giao dịch thương mại toàn cầu, trong khi Internet vạn vật (IoT) cho phép theo dõi và quản lý hàng hóa theo thời gian thực, nâng cao hơn nữa độ tin cậy và hiệu quả của các dịch vụ VTB.

Tuy nhiên, ngành này phải đối mặt với những thách thức không nhỏ, đặc biệt là khả năng đáp ứng các tiêu chuẩn môi trường nghiêm ngặt và giải quyết tác động của biến đổi khí hậu. Mục tiêu của IMO là giảm 50% lượng khí thải carbon vào năm 2050 đòi hỏi phải đổi mới và đầu tư đáng kể vào các công nghệ mới và nhiên liệu thay thế. Ngoài ra, các hiện tượng thời tiết cực đoan diễn ra liên tục với mức độ nghiêm trọng ngày càng tăng gây ra thêm rủi ro cho hoạt động vận chuyển, đòi hỏi phải cải thiện các chiến lược quản lý rủi ro và khả năng ứng phó với những tình huống khẩn cấp. Mặc dù ngành hàng hải vẫn tiếp tục đóng vai trò quan trọng trong thương mại toàn cầu, nhưng ngành này phải điều hướng trong một môi trường phức tạp với nhiều thách thức và cơ hội. Vì thế, khả năng thích ứng với các công nghệ mới, tuân thủ các quy định về môi trường và quản lý rủi ro trong ngành là không thể thiếu cho tăng trưởng bền vững. Hơn nữa, sự hợp tác quốc tế trong thiết lập các tiêu chuẩn thống nhất và đầu tư vào nghiên cứu và phát triển là rất quan trọng để ngành VTB vượt qua những thách thức hiện tại và nắm bắt các cơ hội trong tương lai. Đầu tư chiến lược vào CSHT, đổi mới và chính sách quản lý hiệu quả chính là chìa khóa đảm bảo khả năng phục hồi và sức cạnh tranh của thị trường dịch vụ VTB toàn cầu.

3.1.2. Dự báo khái quát nhu cầu thị trường dịch vụ vận tải biển tại Việt Nam

Dự kiến, nhu cầu đối với các dịch vụ VTB tại Việt Nam trong những năm tới sẽ bứt phá mạnh mẽ, nhờ vào tốc độ tăng trưởng kinh tế nhanh chóng, hội nhập toàn cầu ngày càng sâu rộng, và vị trí chiến lược trong mạng lưới hàng hải toàn cầu. Khi Việt Nam tiếp tục phát triển thành một trung tâm quan trọng cho thương mại khu vực và toàn cầu, đặc biệt là tại khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, thị trường dịch vụ VTB được dự báo sẽ mở rộng đáng kể.

Với vị trí địa lý thuận lợi nằm dọc theo các tuyến hàng hải chính, và hoạt động sản xuất xuất khẩu sôi động, Việt Nam đã và đang nổi lên như một nhân tố quan trọng trong thương mại quốc tế. Các ngành công nghiệp của Việt Nam đặc biệt là điện tử, dệt may và nông nghiệp đang phát triển nhanh chóng, kéo theo nhu cầu về các dịch vụ VTB hiệu quả ngày càng tăng. Sự tăng trưởng này còn đến từ những hiệp định FTA mà nước ta tham gia, mở ra các thị trường mới và gia tăng khối lượng hàng hóa được vận chuyển đến và đi từ Việt Nam. Đặc biệt, Hiệp định EVFTA được ký kết sẽ mở ra nhiều cơ hội cho VTB bởi lúc này kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam sang các nước EU dự kiến sẽ tăng gần 43%, còn

kim ngạch nhập khẩu cũng sẽ tăng khoảng 33% vào năm 2025. Con số này được Bộ Công thương dự báo sẽ tăng hơn nữa vào năm 2030, lần lượt là 44,37% và 36,7%, tạo đà phát triển mạnh mẽ cho các DNVTB trong nước.

Ngoài ra, để đáp ứng nhu cầu VTB ngày càng cao, Việt Nam sẽ cần đầu tư nhiều hơn vào CSHT hàng hải thông qua nâng cấp các cơ sở cảng biển, cải thiện hiệu quả mạng lưới logistics, và áp dụng các công nghệ tiên tiến. Nước ta cũng đang tập trung vào hiện đại hóa đội tàu, với ưu tiên là mua sắm các tàu mới thân thiện với môi trường để không chỉ nâng cao hiệu quả về năng lượng và giảm phát thải khí nhà kính, mà còn hoạt động tốt hơn trong các điều kiện khắc nghiệt. Việc tích hợp các công nghệ thông tin tiên tiến, bao gồm hệ thống quản lý dữ liệu lớn, trí tuệ nhân tạo (AI), và Internet vạn vật (IoT) vào quản lý đội tàu và hoạt động cảng là một lĩnh vực trọng yếu. Những công nghệ này sẽ nâng cao khả năng giám sát, hiệu quả hoạt động, và khả năng phân tích dữ liệu của ngành hàng hải Việt Nam, từ đó cải thiện chất lượng dịch vụ và giảm thiểu rủi ro trong hoạt động.

Đến năm 2030, tổng nhu cầu VTB ước tính đạt khoảng 906,8 triệu tấn, cụ thể, vận tải quốc tế dự kiến sẽ đạt khoảng 656,7 triệu tấn, và vận tải nội địa đạt khoảng 250,1 triệu tấn. Nhu cầu lưu thông hàng hóa nội địa được dự báo sẽ đạt 215,118 triệu tấn-km (T.Km). Hơn nữa, theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg của Thủ tướng “*Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*”, khối lượng hàng hóa qua cảng biển Việt Nam có thể dao động từ 1.140 đến 1.423 triệu tấn vào năm 2030. Trong đó, hàng container dự kiến từ 455 đến 559 triệu tấn, tương đương 38 đến 47 triệu TEU; hàng tổng hợp và hàng rời từ 521 đến 673 triệu tấn; và hàng lỏng từ 164 đến 190 triệu tấn. Những con số này nhấn mạnh sự tăng trưởng mạnh mẽ dự kiến trong thị trường dịch vụ VTB của Việt Nam.

Song song với đó, sự hỗ trợ từ chính phủ, các khoản đầu tư chiến lược và các tiến bộ công nghệ chủ động được kỳ vọng sẽ giúp Việt Nam vượt qua các khó khăn và tận dụng các cơ hội mới nổi. Các FTA như Hiệp định Đối tác Toàn diện và Tiến bộ xuyên Thái Bình Dương (CPTPP) và Hiệp định Thương mại Tự do Việt Nam - Liên minh Châu Âu (EVFTA) có khả năng thúc đẩy nhu cầu về dịch vụ VTB bằng cách mở rộng thị trường và tăng khối lượng hàng hóa quốc tế đi qua Việt Nam. Các khoản đầu tư liên tục của chính phủ vào CSHT cảng biển, bao gồm các dự án mở rộng và nâng cấp tại các cảng lớn như Hải Phòng và Cái Mép - Thị Vải, sẽ tăng cường khả năng xử lý hàng hóa và cải thiện hiệu quả logistics. Những phát triển này không chỉ hỗ trợ hoạt động XNK của Việt Nam mà còn thu hút FDI vào các ngành liên quan. Thêm vào đó, việc ứng dụng các công nghệ như AI, IoT và blockchain vào quản lý đội tàu và cảng biển dự kiến sẽ giảm chi phí và cải thiện hiệu quả hoạt động, nâng cao vị thế cạnh tranh của Việt Nam trên thị trường hàng hải quốc tế.

Mặc dù tương lai của ngành hàng hải Việt Nam được dự báo đầy triển vọng, nhưng không phải không có những thách thức. Thị trường toàn cầu đầy biến động, từ suy thoái kinh tế, đại dịch đến xung đột thương mại, tất cả đều có thể ảnh hưởng đến nhu cầu vận tải quốc tế. Thêm vào đó, các quy định môi trường quốc tế ngày càng nghiêm ngặt, đặc biệt là

những quy định từ Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO), đòi hỏi các khoản đầu tư lớn để nâng cấp đội tàu và tuân thủ các tiêu chuẩn mới. Quá trình hiện đại hóa này vừa tốn kém vừa mất nhiều thời gian, nhưng là cần thiết để duy trì NLCT. Hơn nữa, Việt Nam đang phải đối mặt với sự cạnh tranh mạnh mẽ từ các quốc gia trong khu vực như Singapore, Malaysia và Trung Quốc - những quốc gia có CSHT hiện đại và dịch vụ logistics tối ưu. Để duy trì và nâng cao vị thế cạnh tranh, Việt Nam cần không ngừng cải thiện chất lượng dịch vụ và tìm cách giảm chi phí để thu hút và giữ chân khách hàng. Không những thế, ngành VTB trong nước cũng phải đối mặt với sự cạnh tranh không nhỏ với phương thức vận tải bằng đường sắt vì dự kiến đến năm 2030, vận tải đường sắt quốc tế có thể đạt tới 5 triệu tấn/ năm, và thị phần tăng lên 0,66% thay vì 0,27% như năm 2023.

Tóm lại, ngành VTB của Việt Nam được dự báo sẽ tiếp tục tăng trưởng mạnh mẽ trong các thập kỷ tới, đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của cả thị trường quốc tế và nội địa. Các khoản đầu tư vào công nghệ hiện đại và nâng cấp đội tàu sẽ là yếu tố then chốt để nâng cao NLCT của Việt Nam trên trường quốc tế, đồng thời đảm bảo sự PTBV của ngành VTB trong tương lai.

3.1.3. Xu hướng phát triển của đội tàu biển quốc tế

Ngành VTB toàn cầu đang trải qua những thay đổi đáng kể do nhiều yếu tố tác động từ công nghệ đến các yêu cầu về môi trường. Xu hướng phát triển của ĐTB quốc tế sẽ được định hình bởi các xu hướng:

Thứ nhất, xu hướng tăng cường kích thước và sức chứa của tàu biển. Các DNVTB ngày càng đầu tư vào việc xây dựng các tàu container siêu lớn, thường được gọi là "tàu mẹ," có khả năng vận chuyển hàng nghìn container nhằm giảm chi phí vận chuyển và nâng cao hiệu quả kinh tế. Ví dụ, các tàu như CMA CGM Benjamin Franklin, với sức chứa lên đến 18.000 TEU, đã cách mạng hóa việc VCHH toàn cầu. Tuy nhiên, xu hướng này đòi hỏi cần nâng cấp CSHT cảng để có thể tiếp nhận các tàu khổng lồ cũng như cần các khoản đầu tư lớn vào công nghệ và nhân lực có tay nghề cao để quản lý và vận hành tàu hiệu quả và an toàn.

Thứ hai, xu hướng chuyển đổi sang các tàu biển sử dụng năng lượng sạch. Ngành hàng hải trong những năm gần đây luôn ưu tiên bền vững môi trường, chú trọng đến giảm thiểu dấu vết sinh thái của mình. Sự chuyển đổi sang nhiên liệu sạch hơn, chẳng hạn như khí thiên nhiên hóa lỏng (LNG), và áp dụng các công nghệ tiết kiệm nhiên liệu và giảm phát thải đã trở thành xu hướng phổ biến. Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) đã đóng vai trò quan trọng trong việc thực thi các quy định nhằm giảm phát thải sulfur, qua đó khuyến khích việc phát triển các tàu thân thiện với môi trường. Các DNVTB hiện đang đầu tư vào các tàu có thiết kế để giảm thiểu phát thải CO₂ và các khí nhà kính khác, phù hợp với nỗ lực toàn cầu chống lại biến đổi khí hậu. Hơn nữa, các công nghệ mới như pin nhiên liệu và năng lượng gió đang được nghiên cứu và phát triển để cung cấp các giải pháp bền vững cho ngành VTB.

Thứ ba, xu hướng ứng dụng công nghệ kỹ thuật số và tự động hóa trong quản lý và vận hành tàu biển. Việc tích hợp công nghệ số và tự động hóa đang làm thay đổi ngành

hàng hải. Các hệ thống điều khiển từ xa, công nghệ theo dõi và phân tích dữ liệu đã cải thiện hiệu quả vận hành và an toàn. Các cảng hiện đại, như ở Singapore và Rotterdam, đã triển khai các hệ thống tự động hóa trong việc xử lý hàng hóa, nâng cao năng suất và giảm thời gian xử lý. Những tiến bộ công nghệ này không chỉ tăng cường hiệu quả vận hành mà còn giảm rủi ro và chi phí. Ví dụ, việc sử dụng cảm biến và Internet of Things (IoT) để giám sát tình trạng của tàu và hàng hóa đã nâng cao độ chính xác và khả năng dự đoán, tối ưu hóa quy trình vận hành và bảo trì.

Thứ tư, xu hướng tăng cường kết nối và hợp tác quốc tế trong ngành VTB. Ngành hàng hải toàn cầu đang trải qua sự gia tăng kết nối và hợp tác, được thúc đẩy bởi các FTA và các sáng kiến như Sáng kiến Vành đai và Con đường của Trung Quốc. Những phát triển này đã mở rộng các tuyến đường VTB và tạo ra cơ hội hợp tác và phát triển mới. Điều này không chỉ làm tăng khối lượng hàng hóa được vận chuyển mà còn mở ra các cơ hội kinh doanh mới cho các DNVT. Tuy nhiên, các doanh nghiệp cần phải nâng cao tính cạnh tranh và nhanh chóng thích nghi với các thay đổi của thị trường quốc tế. Các quan hệ đối tác và liên minh chiến lược toàn cầu đang ngày càng trở nên phổ biến, cho phép các doanh nghiệp chia sẻ tài nguyên và tối ưu hóa hoạt động.

Thứ năm, xu hướng đầu tư vào CSHT cảng biển hiện đại và tiên tiến. Đầu tư vào CSHT cảng và công nghệ đang gia tăng trên toàn cầu để nâng cao hiệu quả vận hành và khả năng tiếp nhận tàu. Các cảng lớn như Singapore, Rotterdam và Thượng Hải đã đầu tư mạnh mẽ vào việc mở rộng và nâng cấp CSHT của họ, bao gồm việc xây dựng các cầu cảng mới, hệ thống cầu hiện đại và trung tâm logistics. Những phát triển này không chỉ cải thiện NLCT của các cảng mà còn góp phần vào sự phát triển rộng rãi của ngành hàng hải toàn cầu. Đầu tư không chỉ dừng lại ở CSHT vật lý mà còn bao gồm công nghệ thông tin và hệ thống quản lý thông minh, giúp tối ưu hóa quy trình logistics và nâng cao khả năng giám sát và quản lý.

Thứ sáu, xu hướng đa dạng hóa và chuyên môn hóa ĐTB. Ngành hàng hải toàn cầu ngày càng tập trung vào đa dạng hóa và chuyên môn hóa đội tàu. Cách tiếp cận này cho phép các DNVT cung cấp dịch vụ linh hoạt hơn phù hợp với nhu cầu cụ thể của khách hàng, từ hàng hóa thông thường đến các sản phẩm công nghiệp và năng lượng đặc thù. Ví dụ, các tàu chở LNG và các tàu chuyên dụng khác đang trở nên phổ biến để đáp ứng nhu cầu đa dạng của thị trường. Hơn nữa, phát triển các tàu chuyên dụng cho các loại hàng hóa đặc biệt như hàng nguy hiểm, hàng quá khổ hoặc hàng có giá trị cao, được nhiều doanh nghiệp quan tâm nhằm nâng cao hiệu quả vận chuyển và đáp ứng nhu cầu của khách hàng tốt hơn.

Thứ bảy, xu hướng phát triển các tàu thông minh và tự động hóa. Công nghệ tàu thông minh, bao gồm việc sử dụng trí tuệ nhân tạo (AI) và Internet vạn vật (IoT), đang được tích cực triển khai trong ngành VTB. Các tàu thông minh có khả năng tự động điều khiển, giám sát và phân tích dữ liệu theo thời gian thực, giúp cải thiện hiệu quả vận hành và an toàn. Hơn nữa, việc sử dụng các hệ thống tự động hóa trong quản lý tuyến hành trình và điều phối tàu biển cũng đang trở thành xu hướng phổ biến, giúp tối ưu hóa hành trình và

giảm thiểu rủi ro. Các hệ thống tự động hóa có thể dự báo và điều chỉnh tuyến hành trình dựa trên điều kiện thời tiết và tình trạng giao thông biển, giúp giảm thời gian và chi phí vận chuyển, đồng thời tăng cường an toàn cho tàu và hàng hóa.

Thứ tám, xu hướng hợp nhất và mua lại trong ngành VTB. Cạnh tranh gay gắt trong ngành VTB đã dẫn đến xu hướng hợp nhất và mua lại. Các doanh nghiệp lớn ngày càng mua lại các doanh nghiệp nhỏ hơn để củng cố sức mạnh và tính cạnh tranh của mình, từ đó tăng khả năng vận chuyển và tối ưu hóa tài nguyên đồng thời mở rộng mạng lưới vận tải toàn cầu. Các tập đoàn vận tải lớn hơn và hợp nhất có thể đầu tư nhiều hơn vào công nghệ và CSHT hiện đại, nâng cao chất lượng dịch vụ và hiệu quả hoạt động. Tuy nhiên, xu hướng này tạo ra một thị trường tập trung hơn, với một số doanh nghiệp lớn chiếm ưu thế và tạo áp lực cạnh tranh lớn hơn lên các doanh nghiệp nhỏ và vừa.

Thứ chín, xu hướng phát triển dịch vụ logistics tích hợp. Ngành VTB đang phát triển thành một phần của dịch vụ logistics tích hợp, cung cấp các giải pháp toàn diện từ vận chuyển, lưu kho đến quản lý chuỗi cung ứng. Sự tích hợp này nâng cao giá trị cho khách hàng và cải thiện hiệu quả hoạt động của các DNVT. Bằng cách cung cấp các giải pháp toàn diện và linh hoạt hơn, các doanh nghiệp có thể đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng trong môi trường thương mại toàn cầu ngày càng phức tạp. Phát triển dịch vụ logistics tích hợp cũng giúp tối ưu hóa chi phí và nâng cao tính cạnh tranh của các DNVT trên thị trường toàn cầu.

Tóm lại, sự phát triển của ngành VTB toàn cầu đang được thúc đẩy bởi các yếu tố công nghệ, môi trường và kinh tế. Những xu hướng này không chỉ cải thiện hiệu quả vận hành và tính cạnh tranh của ngành mà còn góp phần vào một tương lai bền vững và thân thiện với môi trường. Với sự đầu tư và đổi mới liên tục, ngành VTB toàn cầu đang trên đà phát triển mạnh mẽ và giữ vai trò quan trọng trong nền kinh tế thế giới.

3.2. Quan điểm định hướng và mục tiêu phát triển đội tàu biển Việt Nam trong giai đoạn đến 2035

3.2.1. Quan điểm phát triển

Thứ nhất, tận dụng tối đa tiềm năng vị trí địa lý chiến lược của Việt Nam. Việt Nam nằm ở vị trí trung tâm của các tuyến hàng hải quốc tế quan trọng, là cửa ngõ giao thương giữa các nước Đông Nam Á và các thị trường lớn trên thế giới. Do đó, việc phát triển ĐTB cần hướng tới việc tối ưu hóa khả năng kết nối, nâng cao vai trò trung chuyển và gia tăng thị phần VTB quốc tế. Cụ thể, theo Quyết định số 1254/QĐ-BGTVT năm 2022 về Đề án phát triển đội tàu VTB, cần tập trung đầu tư vào các cảng biển chiến lược như Hải Phòng, Cái Mép - Thị Vải để cải thiện năng lực kết nối quốc tế.

Thứ hai, đổi mới công nghệ và nâng cao chất lượng dịch vụ VTB. Sự phát triển của công nghệ số mở ra cơ hội lớn cho ngành VTB. Áp dụng các công nghệ tiên tiến như trí tuệ nhân tạo (AI), Internet vạn vật (IoT) và blockchain vào quản lý và vận hành đội tàu là rất quan trọng. Những công nghệ này không chỉ giúp nâng cao hiệu quả hoạt động, giảm chi phí mà còn đảm bảo an toàn và tăng cường tính cạnh tranh trên thị trường quốc tế. Quyết định số 411/QĐ-TTg của Chính phủ về phát triển kinh tế số nhấn mạnh sự cần thiết

phải tích hợp công nghệ vào các lĩnh vực, bao gồm cả VTB.

Thứ ba, PTBV và bảo vệ môi trường biển. Để phát triển ĐTB bền vững, việc bảo vệ môi trường là rất quan trọng. Ngành VTB cần chú trọng giảm thiểu phát thải khí nhà kính và áp dụng năng lượng tái tạo. Theo Quyết định số 01/2022/QĐ-TTg của Thủ tướng năm 2022, các quy định của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) về giảm phát thải sulfur và các chất ô nhiễm khác cần được tuân thủ. Việc chuyển đổi sang sử dụng nhiên liệu sạch như LNG và nghiên cứu ứng dụng năng lượng mặt trời và gió cho tàu biển là các giải pháp cần được triển khai.

Thứ tư, nâng cao NLCT quốc tế. Để gia tăng NLCT trên thị trường quốc tế, ĐTBVN cần được hiện đại hóa với các tàu có trọng tải lớn, tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện với môi trường. Hợp tác quốc tế và tham gia vào các liên minh VTB cũng là yếu tố quan trọng để nâng cao NLCT. Theo Quyết định số 1579/QĐ-TTg năm 2021 của Thủ tướng “*Phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050*”, mục tiêu là phát triển ngành VTB trở thành một trong những ngành hàng hải mạnh nhất trong khu vực.

Thứ năm, chú trọng đến đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao. Nguồn nhân lực là yếu tố then chốt cho sự PTBV của ngành VTB. Do đó, cần phải đầu tư vào công tác đào tạo, nâng cao trình độ chuyên môn và kỹ năng quản lý cho đội ngũ lao động trong ngành. Theo Quyết định số 1576/QĐ-BGTVT năm 2011 về phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao trong giao thông vận tải, việc đào tạo và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao là ưu tiên hàng đầu để đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường và đảm bảo sự PTBV của ngành.

Thứ sáu, tăng cường hợp tác quốc tế và thu hút đầu tư. Mở rộng hợp tác quốc tế và thu hút FDI là cần thiết để nâng cao năng lực và hiệu quả hoạt động của ngành VTB. Các FTA như CPTPP và EVFTA cung cấp nhiều cơ hội cho Việt Nam trong việc phát triển ngành VTB, thu hút vốn đầu tư, công nghệ và kinh nghiệm quản lý từ các quốc gia phát triển.

3.2.2. Định hướng và mục tiêu phát triển

Thứ nhất là, phát triển ĐTB với cơ cấu hợp lý. Theo Quyết định số 1254/QĐ-BGTVT năm 2022, mục tiêu chính là xây dựng một ĐTB chuyên dụng với cơ cấu hợp lý, đặc biệt là các tàu container lớn. Cần tập trung đầu tư vào các tàu container có trọng tải lớn để mở rộng khả năng vận chuyển quốc tế, đặc biệt là trên các tuyến đường biển chính ở khu vực Châu Á và toàn cầu. Mở rộng và hiện đại hóa các cảng biển như Hải Phòng và Cái Mép - Thị Vải sẽ giúp tăng cường khả năng kết nối quốc tế, giảm chi phí logistics và hỗ trợ cho hoạt động XNK của Việt Nam, từ đó gia tăng thị phần vận tải quốc tế và đảm bảo tính ổn định cho hoạt động XNK.

Thứ hai, nâng cao hiệu quả và chất lượng khai thác của đội tàu. Để nâng cao hiệu quả khai thác và chất lượng dịch vụ của đội tàu, việc ứng dụng công nghệ tiên tiến là cần thiết. Theo Quyết định số 01/2022/QĐ-TTg năm 2022, các doanh nghiệp cần tích hợp trí tuệ nhân tạo (AI), Internet vạn vật (IoT) và công nghệ blockchain vào quản lý và vận hành

đội tàu. Những công nghệ này sẽ giúp tối ưu hóa quy trình khai thác, giảm chi phí vận hành và tăng cường NLCT trên thị trường toàn cầu.

Thứ ba là, tăng cường vai trò QLNN và cải thiện khung pháp lý. Cải thiện QLNN và khung pháp lý là một yếu tố quan trọng để hỗ trợ sự phát triển của ngành VTB. Cần hoàn thiện các quy định pháp luật liên quan đến VTB và thực hiện cải cách thủ tục hành chính để đơn giản hóa quy trình đăng ký và cấp phép cho các DNVT. Áp dụng công nghệ thông tin trong quản lý cũng là một giải pháp quan trọng, giúp nâng cao hiệu quả và minh bạch trong việc thực hiện các chính sách và quy định. Những vấn đề này đã được đề cập trong Quyết định số 411/QĐ-TTg của Chính phủ về phát triển kinh tế số.

Thứ tư là, đảm bảo an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường. Để phát triển ĐTB bền vững, cần phải đảm bảo an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường. Theo Quyết định số Quyết định số 01/2022/QĐ-TTg, cần triển khai các biện pháp cụ thể để giảm thiểu phát thải khí nhà kính, bao gồm việc chuyển sang sử dụng nhiên liệu sạch như LNG (khí tự nhiên hóa lỏng) và phát triển các công nghệ tiết kiệm năng lượng cho tàu. Tuân thủ các quy định của Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) về giảm khí thải sulfur dioxide (bằng cách sử dụng các nhiên liệu có hàm lượng lưu huỳnh thấp) và các chất ô nhiễm khác là cần thiết để bảo vệ môi trường và duy trì uy tín quốc tế của ngành VTB Việt Nam.

Thứ năm là, phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao. Để nâng cao NLCT của ĐTBVN, việc đầu tư vào đào tạo và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao là thiết yếu. Theo Quyết định số 1576/QĐ-BGTVT năm 2011, cần xây dựng và triển khai các chương trình đào tạo thuyền viên đạt tiêu chuẩn quốc tế, đồng thời hợp tác với các tổ chức giáo dục uy tín trong và ngoài nước để nâng cao kỹ năng và kiến thức của lực lượng lao động trong ngành. Đây là điều kiện quan trọng để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của thị trường và hỗ trợ sự PTBV của ngành VTB.

Thứ sáu là, tăng cường hợp tác quốc tế và thu hút đầu tư. Việc mở rộng hợp tác quốc tế và thu hút FDI là yếu tố quan trọng để nâng cao năng lực và hiệu quả hoạt động của ĐTB. Các hiệp định như CPTPP và EVFTA mang lại nhiều cơ hội cho Việt Nam trong việc mở rộng thị trường và thu hút vốn đầu tư. Điều này bao gồm việc tiếp nhận công nghệ tiên tiến, kinh nghiệm quản lý từ các quốc gia phát triển, và xây dựng các liên minh VTB quốc tế để tăng cường hợp tác và khai thác các cơ hội phát triển trong ngành VTB.

Với những định hướng và mục tiêu này, Việt Nam nhắm đến việc xây dựng một ĐTB mạnh mẽ và bền vững, đáp ứng nhu cầu vận tải trong nước và quốc tế, đồng thời nâng cao NLCT trên thị trường quốc tế.

3.3. Giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam trong giai đoạn 2025 – 2030, tầm nhìn đến 2035

3.3.1. Nhóm giải pháp tác động đến các yếu tố tạo năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam

- *Giải pháp tối ưu giá thành VTB*

Một là kiểm soát tốt và giảm giá thành vận tải thông qua biện pháp giảm chi phí vận tải, giảm chi phí cố định và giảm chi phí ngày tàu, việc giảm giá thành vận tải không

chỉ góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động dịch vụ mà còn nâng cao NLCT của đội tàu. Cụ thể:

Về giảm chi phí vận tải, DNVTB cần chú trọng xây dựng kế hoạch giảm chi phí vận tải thông qua việc giảm chi phí sử dụng nhiên liệu, chi phí sửa chữa, ... Chi phí sử dụng nhiên liệu là một trong những chi phí chiếm tỷ trọng lớn nhất trong tổng chi phí VTB với hơn 50%, cắt giảm được chi phí nguyên liệu sẽ tác động rất lớn đến kế hoạch giảm chi phí chung của đội tàu, giảm giá thành và giá cước vận tải. Để thực hiện được điều này, DNVTB phải theo dõi và xây dựng định mức sử dụng, tiêu hao nhiên liệu chặt chẽ hơn, tránh xảy ra trường hợp hao phí và thất thoát nhiên liệu. Bên cạnh đó, DNVTB có thể tối ưu hoá chi phí nhiên liệu bằng cách áp dụng các công nghệ tiết kiệm nhiên liệu cho tàu, xây dựng lộ trình vận tải hợp lý để vừa tiết kiệm thời gian và nhiên liệu, kết hợp với khai thác các năng lượng bền vững, năng lượng tái tạo.

Ngoài ra, việc nâng cao ý thức tổ chức kỷ luật, thực hành tiết kiệm nhiên liệu cho đội ngũ thuyền viên cũng là một trong những giải pháp hiệu quả giúp giảm thiểu chi phí VTB. Giải pháp tăng cường sử dụng tàu đa năng là một trong những giải pháp hữu hiệu làm giảm chi phí vận tải đáng kể; tàu đa năng không chỉ đáp ứng nhu cầu vận tải nhiều loại hàng hóa khác nhau (hàng rời, hàng lỏng, hàng container, ...) mà còn giảm thiểu đáng kể số lượng tàu vận tải, tiết kiệm nhiên liệu và nâng cao hiệu suất khai thác đội tàu, kiểm soát tốt giá thành và hạ giá cước vận tải góp phần nâng cao NLCT của ĐTBVN trong bối cảnh giá cước VTB thế giới tăng đột biến.

Về giảm chi phí cố định, bên cạnh giải pháp giảm chi phí vận tải thì giảm chi phí cố định là giải pháp quan trọng góp phần giảm giá thành VTB. DNVTB cần có kế hoạch quản lý và cắt giảm các chi phí cố định như chi phí lãi vay, chi phí khấu hao tài sản cố định, bảo hiểm tàu biển, chi phí chênh lệch tỷ giá đầu tư, chi phí quản lý, chi phí phải trả cho người lao động, chi phí nộp phạt, ... ; chi phí cố định bình quân trên một đơn vị sản phẩm vận tải (tấn hoặc tấn.km hàng hóa) sẽ giảm và tỷ lệ nghịch với khối lượng hàng hóa vận tải. Theo đó, chi phí cố định bình quân trên một đơn vị sản phẩm sẽ giảm khi khối lượng hàng hóa vận tải tăng, phát huy tính hiệu quả kinh tế theo quy mô. Điều này đòi hỏi DNVTB cần chú ý rằng, bên cạnh việc quản lý hiệu quả đội tàu thì phải tăng cường hiệu quả khai thác, nỗ lực tìm kiếm đơn hàng và gia tăng khối lượng hàng hóa vận tải, tăng tuyến VCHH, tận dụng tối đa năng lực vận tải của đội tàu.

Về giảm chi phí ngày tàu, giảm thời gian vận chuyển là một trong những giải pháp quan trọng không chỉ góp phần nâng cao chất lượng VTB mà còn tác động tích cực đáng kể đến việc kiểm soát và giảm giá thành VTB, góp phần nâng cao NLCT của ĐTBVN. Để triển khai thực hiện hiệu quả giải pháp này, DNVTB cần chủ động phối hợp, kết nối tốt với doanh nghiệp XNK và các đơn vị có liên quan trong chuỗi logistics. DNVTB đạt được thỏa thuận và ký kết hợp đồng vận chuyển với doanh nghiệp XNK, nắm bắt nhu cầu vận chuyển, tuyến đường và lên kế hoạch thời gian vận chuyển tối ưu; đồng thời kết hợp chặt chẽ với đơn vị dịch vụ xếp dỡ hàng hóa, dịch vụ kho bãi, cảng biển, thủ tục hải quan, ... để chủ động tính toán thời gian hợp lý và khai thác có hiệu quả ngày tàu. Giảm chi phí ngày

tàu không chỉ giúp cắt giảm đáng kể chi phí chung, giảm giá thành dịch vụ vận tải; mà còn giúp nâng cao hiệu quả vận hành, khai thác tàu biển, cải thiện chất lượng và tăng NLCT của ĐTBVN trong điều kiện giá cước VTB biến động khó lường, tác động tiêu cực mạnh mẽ đến hoạt động thương mại quốc tế. Ngoài ra, các DNVTB cũng có thể tăng cường các mối quan hệ hợp tác với các doanh nghiệp cùng ngành để giảm gánh nặng chi phí logistics, cũng như chia sẻ các nguồn lực sẵn có. Để giảm chi phí liên quan đến bốc dỡ, lưu kho, các DNVTB cần liên kết với các cảng biển, nhà cung cấp các dịch vụ logistics trong và ngoài nước với các hợp đồng dài hạn để hưởng các ưu đãi tốt nhất.

Hai là nghiên cứu thị trường bài bản, nắm bắt kịp thời xu hướng phát triển vận tải khu vực và thế giới để phân tích và xây dựng chính sách quản lý giá phù hợp. Cụ thể như sau:

Về thực hiện nghiêm quy định của nhà nước về giá VTB, DNVTB phải thực hiện nghiêm túc các quy định của Nhà nước về giá cước VTB theo quy định như Nghị định 146/2016/NĐ-CP ngày 02 tháng 11 năm 2016 của Chính phủ về quy định việc niêm yết giá, phụ thu ngoài giá dịch vụ VCHH container bằng đường biển, giá dịch vụ tải cảng biển, ... Trong đó, cần thực hiện chặt chẽ quy định niêm yết, công khai giá cước VTB; không tự ý áp dụng các loại phí, phụ phí phát sinh, phụ thu ngoài giá không có cơ sở, mức giá quá cao làm ảnh hưởng tăng giá cước VTB, gây khó khăn cho doanh nghiệp XNK. Giải pháp này giúp kiểm soát chặt chẽ và bình ổn giá cước VTB, tăng uy tín, niềm tin cho khách hàng và góp phần cải thiện NLCT của ĐTBVN.

Về đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong phân tích dữ liệu và phần mềm quản lý giá cả, giải pháp này rất cần thiết và quan trọng trước sự diễn biến nhanh chóng, khó đoán định của tình hình kinh tế - xã hội thế giới; sự “bùng nổ” thông tin; nhiều yếu tố bất định rủi ro cho VTB; sự ứng dụng mạnh mẽ thành tựu của cuộc CMCN lần thứ tư vào các ngành nói chung và logistics, VTB nói riêng, hướng đến logistics điện tử. Doanh nghiệp phải chủ động sử dụng các giải pháp công nghệ, phần mềm quản lý giá cả để thường xuyên theo dõi, kịp thời cập nhật thông tin, đánh giá tình hình biến động giá cước VTB khu vực và thế giới; đánh giá mức độ tác động của các yếu tố tích cực và tiêu cực đến giá cước VTB bao gồm các chi phí vận tải, chi phí cố định, chi phí ngày tàu, yếu tố thiên tai và xung đột, ...

Về tích cực nghiên cứu thị trường kinh doanh VTB, thị trường XNK trong nước và thế giới để nhận định tình hình, hoạt động nghiên cứu thị trường vận tải, thị trường XNK là yếu tố cần thiết đối với DNVTB trong xây dựng chiến lược giá thành cạnh tranh nói riêng; đồng thời xây dựng kế hoạch tổng thể nâng cao NLCT của đội tàu phù hợp với xu hướng phát triển VTB khu vực và thế giới nói chung. Theo đó, doanh nghiệp xây dựng kế hoạch triển khai cụ thể và lộ trình tổ chức thực hiện các giải pháp tái cơ cấu đội tàu, nâng cao năng lực vận tải, cải thiện chất lượng vận tải đáp ứng nhu cầu thị trường XNK, phù hợp với định hướng phát triển vận tải quốc gia và xu hướng phát triển hàng hải trên thế giới. Đây là yếu tố quan trọng góp phần làm giảm đáng kể chi phí và giá thành dịch vụ VTB.

Ba là tăng cường phối hợp, liên kết, chia sẻ thông tin, đánh giá tình hình để kịp

thời, linh hoạt điều chỉnh phân luồng hàng hóa và lựa chọn tuyến đường thay thế, giải pháp này là cấp thiết trong bối cảnh nhiều yếu tố diễn biến bất thường, khó đoán định như thiên tai, xung đột địa chính trị, căng thẳng leo thang khu vực biển Đò, ... tác động tiêu cực đến hành trình VTB và hoạt động SXKD của DNVTB. Để đảm bảo ổn định giá cước VTB và thực hiện thành công chiến lược cạnh tranh về giá, doanh nghiệp phải chủ động liên kết với tàu nước ngoài, cảng biển quốc tế, tổ chức hàng hải quốc tế, ... để nắm bắt thông tin và đánh giá tình hình, kịp thời ứng phó với các tình huống khẩn cấp; phân luồng hàng hóa và lựa chọn tuyến đường thay thế tối ưu nhất, hoặc tuyến đường vận tải đa phương thức kết hợp (đường biển kết hợp đường hàng không, đường sắt, đường bộ, ...) sao cho giảm thiểu thấp nhất chi phí phát sinh và giá cước vận tải không tăng đột biến. Bên cạnh đó, DNVTB phải chủ động xây dựng kế hoạch phòng ngừa giảm thiểu rủi ro, tác động tiêu cực đến chi phí và hạn chế thấp nhất nguy cơ tăng giá cước vận tải.

Bốn là xây dựng chương trình khuyến mãi và gói giá cước ưu đãi cho khách hàng trọng điểm, xây dựng chính sách giá cước vận tải phù hợp, giá thấp hơn mặt bằng chung của ngành nhưng đảm bảo chất lượng vận tải tốt là một trong những yếu tố quan trọng góp phần nâng cao NLCT của ĐTBVN. Để chiến lược giá thực sự trở thành công cụ cạnh tranh mạnh mẽ hơn nữa thì DNVTB phải chú trọng giải pháp xây dựng giá và chính sách ưu đãi theo đối tượng khách hàng, đặc biệt là khách hàng quan trọng, khách hàng thân thiết. Doanh nghiệp thực hiện rà soát danh sách khách hàng lớn, khách hàng thân thiết và quan trọng; đồng thời căn cứ trên giá trị hợp đồng vận tải, loại hàng hóa, tuyến đường vận chuyển, ... để xây dựng mức giá cước ưu đãi cho doanh nghiệp đối tác. Theo đó, mức giá ưu đãi này có thể thấp hơn từ 5% đến 20% so với giá cước thông thường kèm theo các điều khoản thỏa thuận đặc biệt, linh hoạt như: rút ngắn thời gian vận chuyển và giao hàng, hỗ trợ một phần hoặc toàn phần chi phí lưu kho, xếp dỡ, bảo hiểm, ... Giải pháp này không chỉ giúp nâng cao mức độ hài lòng và sự gắn bó của khách hàng đối với DNVT; mà còn góp phần thực hiện thành công chiến lược giá cước VTB, giúp nâng cao uy tín, vị thế và NLCT của ĐTBVN.

- *Giải pháp nâng cao chất lượng tàu biển:*

Thứ nhất, cần đẩy mạnh ứng dụng công nghệ mới, công nghệ hiện đại cho ĐTBVN theo xu hướng hiện đại hóa của đội tàu khu vực và thế giới. Áp dụng công nghệ mới, kỹ thuật hiện đại và tối ưu cho ĐTBVN là một xu hướng không thể tránh khỏi trong bối cảnh kinh tế số phát triển nhanh chóng và sự ứng dụng mạnh mẽ thành tựu từ cuộc CMCN 4.0. Các giải pháp công nghệ mới cần được chú trọng, bao gồm: công nghệ cơ điện và hệ thống tàu thông minh, hệ thống tối ưu hóa nhiên liệu và tiết kiệm năng lượng, năng lượng tái tạo (như năng lượng mặt trời, năng lượng gió) và động cơ chạy bằng khí tự nhiên hóa lỏng (LNG), cùng với việc nâng cấp hệ thống quản lý hành trình tàu biển qua các giải pháp kỹ thuật số. Các giải pháp cụ thể sẽ được trình bày như sau:

Về công nghệ động cơ điện và hệ thống điều khiển tự động (tàu thông minh)/tự động điều khiển, cần nâng cấp hệ thống động cơ điện hiện đại để giảm tiếng ồn, trọng lượng và đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế, qua đó nâng cao lợi thế cạnh tranh. Hệ thống điều

kiển tự động (tàu thông minh) giúp tối ưu hóa hoạt động tàu, giảm sai sót và đảm bảo an toàn. Tích hợp AI vào hệ thống thông minh hỗ trợ thuyền trưởng điều khiển tàu chính xác, giảm va chạm và nâng cao NLCT của ĐTBVN.

Về hệ thống tối ưu hóa nhiên liệu và tiết kiệm năng lượng, DNVTB cần chú trọng ứng dụng các biện pháp kỹ thuật để nâng cao hiệu quả sử dụng năng lượng giúp tối ưu hóa sử dụng nhiên liệu, tiết kiệm năng lượng, giảm phát thải khí nhà kính, đáp ứng các chỉ số thiết kế hiệu quả năng lượng và xây dựng kế hoạch quản lý hiệu quả năng lượng. Để thực hiện giải pháp này, trước tiên doanh nghiệp cần rà soát, kiểm tra kỹ tình trạng máy móc, thiết bị của tàu, nhất là đối với các tàu có trọng tải lớn và có tuổi thọ trung bình cao (từ 15 đến 20 năm); cần thay thế các động cơ, thiết bị đã cũ nhất là các động cơ diesel lai chân vịt và máy phát điện cũ. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần trang bị hệ thống giám sát và quản lý năng lượng; với các tàu sử dụng công nghệ Internet vạn vật – Internet Of Things (IoT) có thể áp dụng hệ thống quản lý năng lượng như: hệ thống giám sát NAPA, hệ thống giám sát Kongsberg, hệ thống quản lý năng lượng Mega-Guard, ...

Về năng lượng tái tạo (năng lượng mặt trời và năng lượng gió) cho tàu biển và động cơ chạy bằng khí tự nhiên hóa lỏng (LNG), bên cạnh các giải pháp tối ưu hóa nhiên liệu và tiết kiệm năng lượng thì sử dụng năng lượng tái tạo như năng lượng mặt trời, năng lượng gió cho tàu biển là xu thế quan trọng giúp tối ưu hóa sử dụng nhiên liệu, thay thế nguồn nhiên liệu hóa thạch đang dần cạn kiệt, giúp nâng cao NLCT của doanh nghiệp và đáp ứng tiêu chí xanh hóa VTB trong tương lai.

Về nâng cấp hệ thống quản lý hành trình của tàu biển bằng kỹ thuật số, ứng dụng công nghệ số trong khai thác tàu biển và cảng biển, giải pháp này rất quan trọng giúp tối ưu hóa toàn trình VCHH, thúc đẩy hiệu suất hoạt động và nâng cao NLCT của ĐTBVN. DNVTB cần chú trọng đầu tư cải tiến, ứng dụng hệ thống quản lý hành trình bằng kỹ thuật số và công nghệ hiện đại như: hệ thống điều khiển tích hợp sử dụng công nghệ thông minh kết nối các bộ phận của tàu với máy chủ trung tâm; hệ thống giám sát từ xa; cảm biến thông minh; ... Chẳng hạn như áp dụng IoT, AI để theo dõi hoạt động, tình trạng của tàu trong thời gian thực; sử dụng hệ thống bảo trì CBM theo điều kiện thực tế để kịp thời phát hiện ra các lỗi nhằm nâng cao tuổi thọ và giảm chi phí sửa chữa tàu,...

Thứ hai, tái cơ cấu, đổi mới và nâng cao chất lượng ĐTBQG. Trẻ hóa đội tàu hay cải thiện tuổi đời của đội tàu là giải pháp quan trọng nâng cao NLCT của ĐTBVN khi tuổi trung bình của ĐTBVN là khá cao so với mặt bằng chung của thế giới. Doanh nghiệp KDDV VTB cần xây dựng kế hoạch dài hạn về cải thiện tuổi đời của đội tàu theo lộ trình; trong đó cần tập trung vào cải tạo và nâng cấp tàu hiện có cũng như đầu tư tàu mới để thay thế các tàu cũ. Cụ thể, doanh nghiệp cần chủ động thanh lý các tàu quá cũ, hoạt động không hiệu quả để giảm lỗ, đồng thời chủ động huy động nguồn vốn đầu tư mua tàu mới, kỹ thuật, trang thiết bị, công nghệ hiện đại, phù hợp với các loại hàng hóa và có khả năng chống chịu tốt với điều kiện thời tiết khắc nghiệt. Đồng thời, doanh nghiệp cần chủ động xây dựng kế hoạch cải tạo và nâng cấp tàu hiện có, nhất là đối với các tàu dưới mười năm tuổi, nhằm nâng cao chất lượng đội tàu, tiết kiệm chi phí và giảm gánh nặng tài chính.

• *Giải pháp nâng cao năng lực vận tải của đội tàu*

Thứ nhất, tăng cường số lượng, trọng tải và quy mô của tàu là một trong những giải pháp quan trọng để nâng cao năng lực VTB, góp phần cải thiện NLCT của ĐTBVN, nhất là khi các tàu VTB nước ngoài ngày càng mở rộng về quy mô và nâng cao chất lượng. Để thực hiện mục tiêu này, các DNVTB cần đẩy mạnh đầu tư vào việc mua sắm tàu mới; các doanh nghiệp logistics cần tập trung vào việc đầu tư tàu chuyên dụng dựa trên đánh giá và dự báo về nhu cầu, khối lượng VCHH hiện tại, cùng với xu hướng phát triển trong tương lai; ưu tiên sử dụng tàu sử dụng năng lượng sạch. Đồng thời, các cơ quan chức năng cần khẩn trương xây dựng và triển khai các biện pháp khuyến khích mạnh mẽ ngành công nghiệp đóng tàu trong nước và thực hiện chính sách ưu tiên đối với tàu nhập khẩu. Các giải pháp cơ bản gồm:

Về tăng số lượng, mua thêm tàu mới không chỉ góp phần thực hiện hiệu quả lộ trình tái cơ cấu ĐTBVN, mà còn giúp nâng cao năng lực vận tải về số lượng, quy mô và trọng tải. DNVTB cần ưu tiên các tàu có tải trọng lớn vì đa số các tàu hiện nay có kích cỡ nhỏ so với thế giới, chỉ nhỏ hơn hoặc bằng 1.700 Teus; theo xu hướng tập trung đầu tư các tàu có trọng tải trung bình và lớn, chuyên vận chuyển tuyến xa hoặc chuyên tuyến XNK; đáp ứng được các tiêu chuẩn hàng hải quốc tế; có động cơ và máy móc thiết bị hiện đại vừa tiết kiệm năng lượng vừa có hiệu suất hoạt động tốt; ưu tiên mua các tàu đóng trong nước nếu đáp ứng được các tiêu chí cơ bản theo yêu cầu của DNVT.

Về khuyến khích ngành công nghiệp đóng tàu trong nước, ngành công nghiệp đóng tàu trong nước cần được khuyến khích đẩy mạnh hoạt động bởi đây là ngành công nghiệp xương sống, mũi nhọn tạo tiền đề thúc đẩy sự phát triển của ngành VTB và kinh tế biển. Các chính sách ưu đãi cần được thực hiện cho ngành công nghiệp đóng tàu như: hỗ trợ về tài chính (ưu đãi vốn vay, giảm thuế đất và tiền thuê đất); hỗ trợ đào tạo và bồi dưỡng nguồn nhân lực ngành công nghiệp đóng tàu; hỗ trợ các nghiên cứu khoa học có liên quan về kỹ thuật đóng tàu, cải tạo, sửa chữa và nâng cấp tàu biển; đẩy mạnh hơn nữa công tác cải cách thủ tục hành chính, nhất là các thủ tục về đăng ký, đăng kiểm tàu, ứng dụng công nghệ thông tin và hệ thống quản lý tích hợp tàu biển quốc gia, ...

Về nhập khẩu tàu biển, tạo điều kiện thuận lợi cho việc nhập khẩu tàu nước ngoài, giải pháp này giúp đẩy nhanh hơn nữa quá trình nâng cao năng lực vận tải của ĐTBVN, đẩy mạnh phát triển ĐTB có hiệu quả khai thác cao, phù hợp với khả năng của DNVTB Việt Nam, với xu thế phát triển mới của VTB thế giới đồng thời đáp ứng tốt nhất nhu cầu vận tải nội địa và VTB quốc tế; tăng đáng kể thị phần VTB quốc tế.

Về đầu tư tàu chuyên dụng, chủ doanh nghiệp kinh doanh VTB cần ưu tiên đầu tư các tàu chuyên dụng đặc biệt là tàu container; chú trọng các tàu biển dùng nhiên liệu sạch và công nghệ hiện đại. Việc ưu tiên đầu tư tàu container được đánh giá là rất quan trọng và cấp thiết, vì nhu cầu VCHH container ở Việt Nam nói riêng và trên thế giới nói chung là rất lớn.

Về ưu tiên tàu sử dụng năng lượng sạch, trong lộ trình thực hiện kế hoạch tái cơ cấu và nâng cao năng lực vận tải của ĐTB, doanh nghiệp logistics Việt Nam cần đặc biệt nhanh

chóng đầu tư, chuyển đổi sang các tàu sử dụng năng lượng sạch, thân thiện với môi trường, động cơ máy móc hiện đại và liên kết hệ thống công nghệ thông tin, quản lý tích hợp.

Thứ hai, cần tăng tính chủ động, linh hoạt, chuyên môn hóa đội tàu, đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa đa dạng trên thế giới. Về chuyên môn hóa đội tàu, DNVTB cần chủ động cải tiến và cơ cấu lại đội tàu theo định hướng nâng cao chất lượng tàu biển, phù hợp xu thế chuyên dụng của ĐTB trong khu vực và thế giới; phù hợp với cơ cấu hàng hóa XNK trên thị trường và nguồn lực của doanh nghiệp. Trong đó, doanh nghiệp cần chú trọng giải pháp chuyên môn hóa loại tàu theo trọng tải, theo loại hàng hóa và theo khu vực vận chuyển quốc tế; xây dựng lộ trình từng bước chuyển các tàu trọng tải nhỏ vào hoạt động tuyến nội địa.

Về giải pháp đầu tư tàu VTB đa năng, doanh nghiệp logistics cần xem xét nghiên cứu đầu tư tàu vận tải đa năng, không chỉ giúp tiết kiệm được số lượng tàu biển mà còn tăng tính hiệu quả, linh hoạt trong việc vận chuyển được nhiều loại hàng hóa khác nhau (hàng rời, hàng lỏng, hàng container, ...), đáp ứng nhu cầu thị trường đa dạng. Loại tàu này được thiết kế với kết cấu và khả năng điều chỉnh linh hoạt theo từng loại hàng hóa chuyên chở.

Về giải pháp bồi dưỡng kỹ năng và nâng cao trình độ chuyên môn, bên cạnh đầu tư về hạ tầng và thiết bị tàu thì DNVTB cần quan tâm công tác bồi dưỡng kỹ năng thích ứng, đào tạo nâng cao trình độ chuyên môn để người lao động, thuyền trưởng và thủy thủ có thể quản lý, vận hành, điều khiển, vận chuyển, bốc xếp và xử lý tốt các loại hàng hóa khác nhau (hàng rời, hàng lỏng, hàng container, ...). Các DNVTB có thể đào tạo thuyền viên theo tiêu chuẩn STCW giúp nâng cao kỹ năng vận hành các tàu hiện đại với các công nghệ số và tự động hoá trong quản lý tàu. Ngoài ra, còn cần hợp tác với các cơ sở đào tạo hàng hải hay các doanh nghiệp hàng hải trong và ngoài nước để nâng cao chất lượng đào tạo cho đội ngũ thuyền viên. Giải pháp này giúp cải thiện hiệu quả hoạt động, nâng cao năng lực vận tải và NLCT của ĐTBVN.

Về giải pháp nâng cao khả năng đáp ứng tốt nhất các tiêu chuẩn hàng hải quốc tế, DNVTB cần chủ động nghiên cứu và thực hiện tốt các quy định tiêu chuẩn hàng hải quốc tế như: quy định về động cơ, thiết bị, thiết kế kỹ thuật phù hợp với các loại hàng hóa, hệ thống quản lý và vận hành, quy định về bảo vệ môi trường, ... Đặc biệt, cần đáp ứng các tiêu chuẩn về an toàn hàng hải (SOLAS), kiểm soát mức độ ô nhiễm môi trường (MARPOL), và hiệu quả năng lượng (EEDI),... Về phía cơ quan chức năng, đẩy mạnh hợp tác quốc tế về biển; đẩy mạnh công tác giám sát việc thực thi các công ước quốc tế về biển mà Việt Nam là thành viên.

Thứ ba, cần tăng khả năng tiếp cận, bên cạnh các giải pháp nâng cao năng lực vận tải thông qua việc tăng số lượng trọng tải, quy mô tàu; tăng tính chủ động, linh hoạt và chuyên môn hóa thì doanh nghiệp cần đổi mới chiến lược kinh doanh, tăng khả năng tiếp cận trong bối cảnh sự cạnh tranh gay gắt và sự lớn mạnh về quy mô của đội tàu VTB quốc tế. Giải pháp này được đánh giá là rất quan trọng và tác động tích cực nâng cao năng lực vận tải của đội tàu.

Về phối hợp và liên kết với các tàu quốc tế để chia sẻ nguồn hàng và chạy các tuyến nhất là vận chuyển hàng container, phương pháp phối hợp và liên kết rất cần thiết, phát huy hiệu quả đáng kể trong thời gian gần đây, góp phần nâng cao năng lực VTB và NLCT của ĐTBVN. Giải pháp này giúp DNVTB tăng khả năng kết nối được nhiều cảng biển, mở rộng tuyến đường và mạng lưới VTB, tăng cường kết nối vận tải đa phương thức. Để thực hiện tốt giải pháp này, về phía DNVTB cần chủ động liên kết với các tàu quốc tế để khai thác các tuyến mới, nhất là tuyến container, tăng sản lượng vận chuyển trên các tuyến Việt Nam – Trung Quốc, Việt Nam – Singapore, Việt Nam – Hồng Kong, Việt Nam – Hồng Kong – Nhật Bản.

Bên cạnh đó, DNVTB cần phát triển hệ thống đại lý có năng lực, uy tín tại nước ngoài, từng bước cung cấp dịch vụ VTB đa năng, chất lượng, uy tín, chuyên nghiệp và hiệu quả cao. Đồng thời, doanh nghiệp cần lựa chọn và xác định thị trường mục tiêu phù hợp nhất với năng lực của đội tàu và phù hợp với định hướng phát triển ĐTBVN. Theo đó, doanh nghiệp cần xây dựng chiến lược tận dụng tối đa khai thác tuyến nội địa và tuyến VTB gần và vận chuyển loại hàng hóa (hàng rời) mà doanh nghiệp đang có lợi thế; bên cạnh đó doanh nghiệp từng bước mở rộng thị phần sang các tuyến xa hơn, vận chuyển các loại hàng hóa khác (container, hàng lỏng, ...) khi doanh nghiệp đã cơ bản thực hiện thành công việc tái cơ cấu đội tàu về số lượng và năng lực vận tải; thực hiện phối hợp VCHH các tuyến từ cảng gần đến cảng trung chuyển đi tuyến xa. Ngoài ra, về phía cơ quan chức năng cần thực hiện mạnh mẽ các chính sách hỗ trợ, bảo hộ doanh nghiệp tàu biển Việt Nam giành quyền vận tải hàng XNK của các doanh nghiệp FDI, vận tải các tuyến đường dài, ...

• *Giải pháp nâng cao chất lượng vận tải biển*

Thứ nhất, đảm bảo quy trình vận tải tối ưu, giao hàng trong thời gian hợp lý nhất có thể: doanh nghiệp tàu biển cần tham gia hệ thống công nghệ kết nối các thành phần hoạt động logistics để kết nối doanh nghiệp tàu biển với cảng biển, doanh nghiệp XNK, doanh nghiệp kho bãi, doanh nghiệp dịch vụ cảng biển, cơ quan QLNN, ... để điều hành tập trung, giám sát lưu thông hàng hóa, kịp thời theo dõi, đôn đốc, phối hợp xử lý các tình huống phát sinh nhằm đảm bảo quy trình vận tải chặt chẽ, đảm bảo thời gian vận chuyển và giao hàng nhanh chóng. Bên cạnh đó, doanh nghiệp cần trang bị riêng hệ thống công nghệ quản lý toàn trình vận chuyển, phân công rõ nhiệm vụ và trách nhiệm của từng bộ phận trong doanh nghiệp để nâng cao hiệu quả VCHH. Doanh nghiệp tàu biển cần sử dụng thiết bị công nghệ hiện đại của tàu nước ngoài như: thiết bị giám sát hành trình, định vị hiện đại như GPS, hệ thống theo dõi thời gian thực, hệ thống giám sát tự động tàu, thiết bị giám sát nhiên liệu, ... giúp kiểm soát và dự đoán chính xác thời gian giao nhận, giảm thiểu thấp nhất tình trạng chậm trễ.

Thứ hai, cần thực hiện thủ tục hải quan nhanh chóng và thuận lợi: mỗi DNVTB phải chủ động nắm bắt thông tin, tìm hiểu và nắm vững các văn bản hướng dẫn về thủ tục hải quan, cập nhật những quy định mới để chủ động phối hợp tốt với cơ quan hải quan. DNVTB liên kết đồng bộ với doanh nghiệp XNK, đơn vị cung cấp dịch vụ vận tải và cơ quan chức năng sẽ hợp lý hóa quy trình VCHH, thủ tục giấy tờ đầy đủ và hạn chế sự chậm

trễ, giúp dịch vụ vận tải diễn ra thuận lợi và nhanh chóng hơn, góp phần nâng cao chất lượng vận tải và NLCT của doanh nghiệp. Bên cạnh đó, nâng cao trình độ và kỹ năng nhân viên VTB là một trong những yếu tố quan trọng góp phần thực hiện nhanh chóng giai đoạn này.

Thứ ba, đảm bảo an toàn, an ninh VTB: DNVTB cần xây dựng giải pháp ứng phó với thời tiết, chiến tranh, xung đột và cướp biển, cùng với giải pháp bảo mật thông tin và tấn công mạng. Để ứng phó với tình huống thiên tai và xung đột, DNVTB cần cập nhật thông tin nhanh chóng, dự báo tình hình và lựa chọn tuyến đường thay thế tối ưu, đồng thời phối hợp với cảng biển và các quốc gia. Đối với tấn công mạng, DNVTB cần đầu tư phát triển hệ thống an ninh mạng, công nghệ thông tin và IoT an toàn, đồng thời tuân thủ các hướng dẫn của Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO). Các biện pháp này giúp nâng cao chất lượng vận tải và NLCT của đội tàu.

Thứ tư, đảm bảo số lượng và chất lượng hàng hóa: DNVTB cần chú trọng trang bị hệ thống quản lý hiện đại từ khâu xếp dỡ, kiểm đếm và bảo quản hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển; cần phải có biện pháp sắp xếp, bảo quản phù hợp để đảm bảo số lượng và chất lượng, không bị hư hỏng đối với những loại hàng hóa khác nhau. Doanh nghiệp cần trang bị hệ thống hiện đại để theo dõi toàn trình hàng hóa và cảnh báo kịp thời tình trạng hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển; theo dõi và cập nhật tình hình nhiệt độ, độ ẩm, môi trường bảo quản hàng hóa, đảm bảo với từng loại hàng hóa khác nhau (hàng bách hóa, hàng lỏng, hàng container, hàng đòi hỏi chế độ bảo quản riêng, ...); trang bị hệ thống giám sát, kiểm đếm chặt chẽ trong quá trình xếp dỡ và giao hàng để đảm bảo số lượng và chất lượng hàng hóa đến đơn vị nhận hàng.

Thứ năm, nâng cao năng lực quản lý điều hành doanh nghiệp và khai thác đội tàu vận tải: Về đổi mới sáng tạo phương pháp quản lý và khai thác đội tàu, DNVTB cần đổi mới phương pháp điều phối, khai thác và vận hành đội tàu, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin tiên tiến trong công tác quản lý và vận hành như thiết bị giám sát hành trình, giám sát nhiên liệu, giám sát tự động, sử dụng hệ thống quản lý vận tải (TMS), sử dụng hệ thống theo dõi và truy xuất, hệ thống GPS để giám sát chuyển động của hàng hóa theo chuỗi cung ứng, ...

Về giải pháp tăng cường công tác quản lý thuyền viên, DNVTB cần chú trọng công tác quản lý thuyền viên vì đây là yếu tố quan trọng tác động trực tiếp mạnh mẽ đến hiệu quả của quá trình vận hành, khai thác đội tàu và chất lượng VTB. Bên cạnh kế hoạch thường xuyên nâng cao trình độ chuyên môn, tiêu chuẩn kỹ thuật cho thuyền viên thì DNVT phải chú trọng xây dựng kế hoạch kiểm tra, rà soát chất lượng thuyền viên về trình độ chuyên môn, sức khỏe, đạo đức và kỹ năng nghề nghiệp, kỹ năng ngoại ngữ đối với các tuyến vận tải quốc tế, việc tuân thủ các văn bản hướng dẫn và các quy định của pháp luật về hàng hải quốc tế, ... để kịp thời cập nhật kiến thức, phổ biến quy định, đào tạo, bồi dưỡng hoặc cắt giảm, bổ sung thuyền viên.

- *Giải pháp nâng cao thị phần vận tải ĐTB quốc gia*

Về phối hợp chặt chẽ với các doanh nghiệp XNK trong nước, thực trạng kết quả

các cuộc khảo sát cho thấy rằng, ĐTB nước ngoài chiếm phần lớn thị phần vận tải hàng hóa XNK của Việt Nam. Thị trường vận tải hàng hóa XNK do tàu Việt Nam đảm nhận có xu hướng giảm dần từ năm 2015 đến năm 2021 và chỉ chiếm khoảng 8% thị phần năm 2023; các tàu container của Việt Nam chủ yếu hoạt động thị trường nội địa. Chính vì thế doanh nghiệp KDDV logistics cần phối hợp chặt chẽ hơn nữa với doanh nghiệp XNK trong nước trong việc lựa chọn đơn vị VCHH. Công tác phối hợp này cần chú trọng các vấn đề chính như sau: DNVTB và doanh nghiệp XNK cần thỏa thuận thống nhất về mối quan hệ tương hỗ, nhận thức cao về lợi ích kinh tế khi giành được quyền thuê tàu VCHH; doanh nghiệp XNK cần nỗ lực và tranh thủ cơ hội giành quyền vận tải trong ký kết hợp đồng mua bán hàng hóa; đồng thời doanh nghiệp XNK cần ưu tiên lựa chọn tàu Việt Nam trong vận tải hàng hóa. Theo đó, doanh nghiệp XNK cần xác định và đánh giá được những lợi ích khi chủ động quyền vận tải, cần đổi mới sáng tạo trong vận dụng các điều khoản thương mại quốc tế (INCOTERMS) vào thực tế kinh doanh, phải cân nhắc về thỏa thuận “mua CIF, bán FOB” theo lối kinh doanh truyền thống,...

Về các giải pháp quảng bá và marketing, giải pháp này cần được thực hiện song song cùng các giải pháp phối hợp với doanh nghiệp XNK. DNVTB cần xây dựng chiến lược quảng bá trong nước và quốc tế bằng các hình thức phù hợp, đồng thời tổ chức thực hiện một cách hiệu quả nhất để tối ưu hóa dịch vụ VTB và nâng cao NLCT của ĐTBVN. Các giải pháp quảng bá và marketing đội tàu VTB cần tập trung vào đối tượng chủ yếu là: khách hàng (doanh nghiệp XNK) và các đối tượng trong chuỗi dịch vụ logistics (đơn vị cung cấp các dịch vụ xếp dỡ, kho bãi, thủ tục hải quan, kiểm tra vận đơn, môi giới vận tải hàng hóa, chuẩn bị chứng từ vận tải, dịch vụ hỗ trợ bán buôn bán lẻ, dịch vụ phân tích và kiểm định kỹ thuật, ...), thị trường khu vực và quốc tế, đối thủ cạnh tranh và dịch vụ vận tải thay thế (vận tải đường bộ, đường sắt, đường hàng không, ...).

3.3.2. Nhóm giải pháp tác động đến các yếu tố lợi thế của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam

- *Giải pháp tối ưu chi phí vận hành*

Thứ nhất là cải tiến và tối ưu hóa quy trình logistics, đổi mới quy trình logistics theo hướng tối ưu hóa hiệu quả hoạt động sẽ giúp giảm đáng kể thời gian và chi phí vận hành của DNVTB, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động và NLCT của đội tàu. DNVTB phải liên kết chặt chẽ với doanh nghiệp XNK, doanh nghiệp dịch vụ kho bãi, ... để phối hợp có hiệu quả từ khâu quản lý việc vận chuyển và lưu trữ hàng hóa, từ điểm nhận hàng đến điểm giao hàng cuối cùng.

Thứ hai cần tối ưu hóa hoạt động xếp dỡ, cảng biển, điều phối và sắp xếp lịch trình. Đây là giải pháp quan trọng giúp quản lý hiệu quả và cắt giảm chi phí vận hành. DNVTB cần phối hợp chặt chẽ với đơn vị cung cấp dịch vụ cảng biển và xếp dỡ hàng hóa; ưu tiên lựa chọn đơn vị sử dụng công nghệ thông tin trong quản lý cảng và công nghệ tự động trong bốc xếp hàng hóa, ... Quy trình xếp dỡ hàng hóa cải tiến không chỉ giúp đảm bảo an toàn cho hàng hóa, tối ưu hóa không gian tàu để có thể chở được nhiều hàng hóa, mà còn phát huy hiệu quả đáng kể trong quá trình vận chuyển, giúp tiết kiệm thời gian chờ đợi và

giảm chi phí về cảng; đồng thời việc xếp dỡ hàng hóa tuân thủ quy định sẽ tránh được những vấn đề pháp lý tiềm ẩn và giảm thiểu chi phí rủi ro phát sinh, giảm chi phí vận hành của DNVTB.

Thứ ba, đảm bảo tuân thủ chặt chẽ quy trình hoạt động và quy định hàng hải để giảm thiểu thấp nhất chi phí khác, tuân thủ nghiêm quy trình, quy định hàng hải trong nước và quốc tế là rất quan trọng; không chỉ giúp tối ưu hóa toàn trình vận chuyển hàng và nâng cao chất lượng dịch vụ VTB mà còn góp phần đáng kể làm giảm các chi phí khác. Để thực hiện tốt giải pháp này, DNVTB phải nâng cao chất lượng đội ngũ thuyền viên, nâng cao ý thức trách nhiệm trong thực hiện nhiệm vụ; cập nhật và phổ biến kịp thời các quy định mới nhất về tàu biển, tiêu chuẩn hàng hải quốc tế để thuyền viên không vi phạm và hạn chế thấp nhất chi phí nộp phạt. Bên cạnh đó, doanh nghiệp phải thường xuyên kiểm tra máy móc, thiết bị trên tàu, đảm bảo tuân thủ nghiêm Công ước quốc tế của IMO quy định; nhất là việc sử dụng nhiên liệu và phát thải khí ô nhiễm ra môi trường, hạn chế những rủi ro pháp lý và chi phí khác phát sinh.

- *Giải pháp nâng cao năng lực quản lý, khai thác VTB*

Một là xây dựng kế hoạch chi tiết quản lý, điều hành, khai thác và vận hành đội tàu phát triển hiệu quả, phù hợp với định hướng quốc gia và xu hướng hàng hải quốc tế. Các DNVTB cần nhanh chóng triển khai hệ thống ERP để quản lý một cách đồng bộ, khoa học, chính xác các hoạt động liên quan như vận hành, tài chính, nhân sự,... của doanh nghiệp nhằm góp phần nâng cao năng lực quản lý, khai thác hiệu quả ĐTB. DNVTB xây dựng chiến lược quản lý điều hành chung cần chú trọng giải pháp đổi mới sáng tạo phương pháp khai thác và vận hành đội tàu như: đẩy mạnh ứng dụng hiệu quả công nghệ thông tin trong vận hành, ứng dụng công nghệ tiên tiến như các tàu vận tải nước ngoài (thiết bị giám sát hành trình, giám sát tự động, ...). Đồng thời, cần xây dựng và phát triển mạng lưới đại lý hỗ trợ uy tín, chất lượng ở nước ngoài, cung cấp dịch vụ chuyên nghiệp, phát huy tối đa hiệu quả khai thác đội tàu và thúc đẩy NLCT của DNVTB.

Hai là chú trọng công tác quản lý đội ngũ thuyền viên: bên cạnh nâng cao chất lượng cơ sở vật chất và trang thiết bị đội tàu, thì giải pháp quản lý đội ngũ thuyền viên góp phần quan trọng nâng cao năng lực quản lý và khai thác VTB. Doanh nghiệp cần chú trọng công tác xây dựng kế hoạch bồi dưỡng, nâng cao kỹ năng và trình độ chuyên môn cho đội ngũ thuyền viên; bồi dưỡng kỹ năng sử dụng và vận hành hệ thống công nghệ thông tin trong khai thác và vận hành tàu biển; nâng cao kỹ năng giao tiếp và kỹ năng ngoại ngữ; cập nhật kịp thời các quy định có liên quan về VTB và hàng hải quốc tế. Ngoài ra, DNVTB cần đặc biệt quan tâm công tác bồi dưỡng đạo đức nghề nghiệp, nâng cao nhận thức về ý thức trách nhiệm đối với thuyền viên, góp phần phát huy hiệu quả năng lực khai thác vận hành đội tàu và nâng cao NLCT của doanh nghiệp.

Ba là đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin và kỹ thuật số trong công tác quản lý đội tàu: Giải pháp này giúp nâng cao năng lực quản lý và khai thác đội tàu; đồng thời giúp DNVTB tham gia hiệu quả vào hệ sinh thái số trong hoạt động hàng hải, kết nối chặt chẽ với từng đơn vị trong chuỗi logistics. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin và kỹ thuật số

là giải pháp cấp thiết để nâng cao chất lượng quản lý đội tàu, phù hợp với xu thế phát triển kinh tế số và ứng dụng mạnh mẽ thành tựu của cuộc CMCN lần thứ tư. Giải pháp này giúp tăng cường hơn nữa hiệu quả hoạt động kiểm soát và quản lý đội tàu; tự động hóa quy trình VTB và tiết kiệm chi phí; nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải và NLCT của đội tàu.

Bốn là tăng cường và phát huy hơn nữa hiệu quả hoạt động liên kết khách hàng, tàu nước ngoài và cảng quốc tế: có vai trò quan trọng trong điều kiện hạn chế về quy mô và năng lực vận tải của đội tàu VTB quốc gia Việt Nam. Đẩy mạnh liên kết với doanh nghiệp XNK giúp đội tàu tiếp cận được khách hàng tiềm năng, gia tăng đơn hàng vận tải hàng hóa. Kết nối và hợp tác với đội tàu nước ngoài, cảng biển nước ngoài giúp DNVT chia sẻ được nhiều đơn hàng lớn và khai thác các tuyến vận tải xa, từng bước cải thiện NLCT của đội tàu.

- *Giải pháp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực*

Thứ nhất, nâng cao trình độ và kỹ năng cho đội ngũ thuyền viên: Các doanh nghiệp cần tập trung xây dựng kế hoạch và đầu tư nguồn lực vào công tác đào tạo, phát triển trình độ chuyên môn và kỹ năng cho thuyền viên. Quá trình đào tạo nên tuân thủ tiêu chuẩn quốc tế, thực hiện thông qua hợp tác với các tổ chức, trường học, và trung tâm đào tạo hàng hải, tàu biển đạt chuẩn quốc tế. Chương trình đào tạo phải chú trọng vào các tiêu chuẩn của Công ước STCW 78 sửa đổi năm 2010, bao gồm huấn luyện nghiệp vụ cơ bản, nghiệp vụ đặc biệt và nghiệp vụ chuyên môn phù hợp với các vị trí công việc trên tàu. Ngoài việc nâng cao chuyên môn, doanh nghiệp cũng cần tăng cường đào tạo ngoại ngữ cho thuyền viên vận tải quốc tế, khuyến khích thuyền viên tự học ngoại ngữ và phát triển chuyên môn, tìm tòi và học hỏi qua trao đổi, học hỏi kinh nghiệm từ các thuyền viên quốc tế.

Thứ hai, nâng cao chất lượng đội ngũ quản lý, điều hành và khai thác VTB của doanh nghiệp: Bên cạnh việc nâng cao chất lượng thuyền viên, việc cải thiện chất lượng đội ngũ quản lý, điều hành và khai thác VTB của doanh nghiệp cũng rất quan trọng. Đây là yếu tố quan trọng giúp đội tàu phát triển nhanh chóng, cạnh tranh với đội tàu nước ngoài, mở rộng thị phần khu vực và quốc tế, đồng thời thực hiện thành công chiến lược nâng cao NLCT của ĐTBVN. Giải pháp này cần tập trung vào việc bồi dưỡng kỹ năng quản lý, điều hành và khai thác tàu biển; kiến thức về hàng hải quốc tế; quản lý chuỗi cung ứng và logistics; kỹ năng sử dụng công nghệ thông tin và ngoại ngữ để vận hành hiệu quả các hệ thống quản lý hiện đại, tích hợp đa phương tiện và cung cấp dịch vụ toàn cầu.

Thứ ba, giải pháp xây dựng chính sách phúc lợi, đãi ngộ phù hợp: DNVTB phải quan tâm đúng mức đến chính sách tiền lương, chế độ đãi ngộ cho thuyền viên và người lao động. Doanh nghiệp phải thực hiện nghiêm túc hợp đồng lao động, đảm bảo chế độ lao động và quyền lợi của thuyền viên. Chính sách tiền lương cao cùng chế độ đãi ngộ hấp dẫn sẽ giữ chân nguồn nhân lực chất lượng gắn bó lâu dài với doanh nghiệp, đồng thời dễ dàng thu hút được người tài trong công tác tuyển dụng nhân sự. Ngoài ra cũng cần chú ý nâng cấp, cải thiện điều kiện làm việc trên tàu cho các thuyền viên theo hướng đảm bảo an toàn lao động, và có thời gian nghỉ ngơi hợp lý. Đặc biệt, cần vạch ra lộ trình thăng tiến rõ ràng,

minh bạch, tạo động lực cho người lao động phát triển và gắn bó với sự nghiệp lâu dài. Đội ngũ nhân lực ổn định và chất lượng sẽ thúc đẩy NLCT của đội tàu.

Thứ tư, giải pháp đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý nguồn nhân lực để nâng cao hiệu quả trong công tác quản trị nguồn nhân lực và vận hành thì DNVTB phải tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin. Trong đó, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong hoạt động tuyển dụng và công nghệ tự động hóa trong quá trình tuyển dụng; ứng dụng công nghệ trong chăm công (phần mềm chăm công, quản lý thời gian, số ngày nghỉ, ...); công nghệ tính toán KPI, số hóa hồ sơ nhân sự, ... Các giải pháp này giúp DNVT đáp ứng linh hoạt tính chất công việc đặc thù của ngành vận tải, hình thức làm việc đa dạng, từ xa, toàn cầu, ... mà vẫn đảm bảo hiệu quả công việc, nâng cao chất lượng VTB và NLCT của đội tàu.

- *Giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng của các DNVTB*

Thứ nhất, nâng cao tính chuyên nghiệp trong hoạt động chăm sóc khách hàng: DNVTB cần tăng cường tính chuyên nghiệp trong hoạt động chăm sóc khách hàng thông qua: việc tư vấn thông tin chính xác và kịp thời; nâng cao kỹ năng nhân viên chăm sóc khách hàng; đổi mới sáng tạo dịch vụ chăm sóc khách hàng. *Về giải pháp tư vấn thông tin chính xác và kịp thời*, bộ phận chăm sóc khách hàng cần có tốc độ tiếp nhận, xử lý và phản hồi nhanh chóng những thắc mắc của khách hàng, tương tác nhanh thông qua nhiều kênh như điện thoại, email, website, mạng xã hội, ... Thông tin truyền tải và tư vấn cho khách hàng phải chính xác, đầy đủ, rõ ràng và phù hợp nhất với nhu cầu VCHH của khách hàng. *Về nâng cao kỹ năng nhân viên chăm sóc khách hàng*, doanh nghiệp cần quan tâm công tác bồi dưỡng trình độ và kỹ năng chăm sóc khách hàng cho đội ngũ nhân viên. Trong đó, cần chú trọng các tình huống thực hành về giải quyết khiếu nại, tố cáo, linh động xử lý sự cố bất ngờ; kỹ năng nắm bắt tâm lý và hỗ trợ khách hàng; cách giao tiếp và tác phong chuyên nghiệp, lắng nghe với thái độ lịch sự, cầu thị. *Về đổi mới dịch vụ chăm sóc khách hàng*, doanh nghiệp cần đầu tư ứng dụng công nghệ thông tin, công nghệ mới trong dịch vụ chăm sóc khách hàng để nâng cao chất lượng dịch vụ trong bối cảnh sự phát triển mạnh mẽ của công nghệ 4.0 và kinh tế số. Ứng dụng hệ thống quản lý thông tin, phần mềm lưu trữ thông tin và phân tích dữ liệu, dịch vụ trên nền tảng trực tuyến, trí tuệ nhân tạo, tự động hóa, ... giúp nâng cao hiệu quả dịch vụ khách hàng và NLCT của DNVTB.

Thứ ba, tối ưu hóa quy trình xử lý khiếu nại và vấn đề phát sinh, khiếu nại và sự cố phát sinh trong VTB vừa là vấn đề thách thức, vừa là cơ hội để doanh nghiệp nâng cao chất lượng dịch vụ khách hàng, phát huy lợi thế và NLCT của đội tàu. Doanh nghiệp cần xây dựng quy trình xử lý khiếu nại rõ ràng, đảm bảo phát huy hiệu quả tốt nhất, phù hợp với đặc thù của từng loại VCHH, ưu tiên đặt lợi ích và sự hài lòng của khách hàng lên trên hết. Quy trình xử lý khiếu nại và giải quyết sự cố phát sinh phải rõ ràng từng bước (tiếp nhận khiếu nại, tìm hiểu, giải pháp, thực thi giải pháp, theo dõi kết quả xử lý, ...), phải quy định thời gian hoàn thành rõ ràng, phù hợp với các tình huống (thời gian vận chuyển, chất lượng và số lượng hàng hóa, thanh toán, thái độ phục vụ, ...).

Thứ tư, chú trọng thiết lập quan hệ đối tác chiến lược, giúp giữ chân và gia tăng

lòng trung thành của khách hàng lớn, khách hàng chiến lược; đồng thời thu hút khách hàng tiềm năng quyết định lựa chọn dịch vụ vận tải của doanh nghiệp, giúp gia tăng thị phần và nâng cao NLCT của đội tàu. Doanh nghiệp cần xây dựng chính sách ưu đãi riêng dành cho đối tác chiến lược như khuyến mại, chiết khấu, giảm giá, hỗ trợ chi phí xếp dỡ, dịch vụ hậu mãi; ký kết hợp đồng cung cấp dịch vụ vận tải dài hạn, ...

Thứ năm, các DNVTB cần nhanh chóng triển khai ứng dụng công nghệ số trong dịch vụ khách hàng để nâng cao sự hài lòng khi trải nghiệm dịch vụ. Cụ thể, có thể sử dụng công nghệ GPS, RFID để khách hàng có thể liên tục theo dõi vị trí hàng hoá theo thời gian thực, tạo sự yên tâm cũng như giúp cả DN và khách hàng kịp thời phát hiện và xử lý các vấn đề phát sinh. Ngoài ra, các DN cũng có thể triển khai ứng dụng e-BL (vận đơn điện tử) để tiết kiệm thời gian và giảm tải bớt các thủ tục giấy tờ, nâng cao tính chuyên nghiệp và tiện lợi trong phục vụ khách hàng. Bên cạnh đó, nhằm giúp phân tích và dự đoán nhu cầu khách hàng, từ đó nâng cao chất lượng dịch vụ, DNVTB cần triển khai ứng dụng AI và Big Data để thu thập, xử lý và phân tích dữ liệu, đưa ra các dự đoán chính xác về nhu cầu khách hàng theo từng nhóm khách hàng tiềm năng.

- *Giải pháp nâng cao năng lực liên minh, liên kết khai thác dịch vụ VTB*

Thứ nhất, giải pháp liên kết chặt chẽ với các đơn vị/các khâu khác trong chuỗi dịch vụ logistics, liên kết để vượt qua khó khăn thử thách và tiếp sức phát triển. Đẩy mạnh liên kết với các mắt xích khác trong chuỗi cung ứng giúp DNVT chủ động, tiết kiệm thời gian vận chuyển và chi phí vận hành; cung cấp dịch vụ vận tải tích hợp; phát triển dịch vụ hỗ trợ; phát triển vận tải đa phương thức. DNVTB chủ động gắn kết, phối hợp tốt với các doanh nghiệp trong chuỗi logistics giúp tối ưu hóa quy trình logistics nói chung và nâng cao sức cạnh tranh của ĐTB nói riêng. Liên kết và phối hợp tốt với doanh nghiệp XNK, đơn vị kho bãi, bốc xếp sẽ giúp DNVT giảm thời gian chờ đợi tại cảng và nâng cao chất lượng dịch vụ VTB, đảm bảo chất lượng hàng hóa và thời gian giao hàng.

Doanh nghiệp có thể cung cấp các dịch vụ hỗ trợ cho khách hàng như cảng biển, lưu kho, bốc xếp, thủ tục hải quan và thông quan, ... thông qua hoạt động liên kết với đơn vị cung ứng dịch vụ. Theo đó, có thể cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức và gia tăng tiện ích cho khách hàng, giúp tăng uy tín và NLCT của đội tàu. Ngoài ra, liên kết tốt với đơn vị trong chuỗi cung ứng giúp DNVTB dễ dàng thực hiện dịch vụ vận tải tích hợp như phối hợp VTB và vận tải đường bộ, đường sắt, đường hàng không, ... để tối ưu hóa quy trình vận tải, ứng phó kịp và giảm thiểu rủi ro. Các yếu tố này góp phần tích cực thúc đẩy năng lực liên minh liên kết, nâng cao hiệu quả khai thác vận tải và NLCT của ĐTBVN.

Thứ hai, giải pháp liên minh, hợp tác với tàu nước ngoài, cảng biển nước ngoài và tổ chức hàng hải quốc tế. Để thực hiện có hiệu quả giải pháp này, DNVTB cần chú trọng hai nhóm giải pháp chủ yếu, *Một là*, DNVTB tăng cường hợp tác với cảng biển nước ngoài và hàng hải quốc tế như: tham gia các công ước quốc tế về VTB, các hiệp định về hàng hải; liên kết để mở rộng đại lý hoạt động ở cảng nước ngoài để tăng tính chuyên nghiệp của dịch vụ VTB Việt Nam, đẩy mạnh quảng bá hình ảnh và thương hiệu, mở rộng thị phần và nâng cao sức cạnh tranh của đội tàu VTB. Mở rộng hợp tác quốc tế để thu hút

nguồn lực đầu tư phát triển và tái cơ cấu đội tàu; chia sẻ kinh nghiệm VTB quốc tế; học hỏi và ứng dụng công nghệ kỹ thuật hiện đại tàu biển nước ngoài góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ VTB. Bên cạnh đó, doanh nghiệp tàu biển đẩy mạnh quan hệ quốc tế với các doanh nghiệp nước ngoài và các quốc gia thành viên của Hiệp định FTA, TPP, EVFTA, ... để mở rộng thị phần vận tải hàng hóa quốc tế và tăng năng lực khai thác vận tải hai chiều, tối ưu hóa hoạt động vận tải của ĐTBVN. *Hai là, phối hợp tốt với các hãng tàu nước ngoài để khai thác và mở rộng các tuyến đường dài*, giải pháp này rất quan trọng đối với tàu Việt Nam, nhất là tàu container. Vì quy mô và năng lực tàu Việt Nam còn rất hạn chế, khó cạnh tranh với tàu nước ngoài, công tác mở rộng tuyến hoạt động, đặc biệt là tuyến đường dài rất khó khăn. Phối hợp với các tàu nước ngoài để chia sẻ nguồn hàng, từng bước tham gia các tuyến vận tải đường dài giúp đội tàu biển quốc gia Việt Nam nâng cao năng lực vận tải và chất lượng dịch vụ.

3.3.3. Nhóm giải pháp tác động đến các yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất

• Giải pháp tác động đến Điều kiện tự nhiên

Thứ nhất, giải pháp tận dụng và khai thác tốt vị trí địa lý chiến lược, hệ thống sông và cảng nội địa. Việt Nam nằm ở vị trí chiến lược, vùng biển rộng hơn một triệu km², đường bờ biển dài 3.269 Km và trải dài khắp cả nước, là con đường giao thương hàng hóa giữa Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, phát triển thương mại quốc tế và VTB sôi động khu vực Châu Á – Thái Bình Dương. Bên cạnh đó, hệ thống sông ngòi chằng chịt và phong phú là yếu tố thuận lợi cho đội tàu vận tải nội địa. Để khai thác có hiệu quả những lợi thế về điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý, doanh nghiệp cần tập trung một số giải pháp về: tận dụng lợi thế về đường bờ biển; khai thác có hiệu quả hệ thống sông ngòi.

Về giải pháp tận dụng lợi thế đường bờ biển, ngành vận tải nói chung và DNVTB nói riêng cần khai thác tốt yếu tố lợi thế về vị trí địa lý, trang bị cảng biển và hạ tầng cơ sở biển hiện đại với quy mô lớn, hỗ trợ tốt cho hoạt động vận tải hàng hóa nội địa và quốc tế; tạo điều kiện thuận lợi phát triển giao thông VTB, hội nhập vào mạng lưới VTB Châu Á và thế giới; thúc đẩy NLCT của ĐTBVN. Đồng thời phối hợp khai thác có hiệu quả các ngành kinh tế biển như du lịch, khai thác hải sản, khai thác khoáng sản.

Về giải pháp khai thác có hiệu quả hệ thống sông ngòi, với lợi thế khoảng 2.360 sông, kênh và tổng chiều dài 41.900 km, nước ta có lợi thế rất lớn để phát triển vận tải thủy nội địa. Vì thế, doanh nghiệp cần chủ động giải pháp khai thác có hiệu quả lợi thế này, phối hợp tốt với VTB quốc tế, phát huy hơn nữa NLCT của ĐTBVN. Phối hợp và kết nối tốt giữa vận tải thủy nội địa và VTB thông qua các cửa sông lớn góp phần giảm áp lực đáng kể cho giao thông đường bộ, đồng thời phát huy lợi thế, NLCT của ĐTBVN nói riêng và ngành logistics nói chung.

Thứ hai, giải pháp xây dựng biện pháp chủ động phòng ngừa rủi ro từ yếu tố thiên nhiên, doanh nghiệp xây dựng kế hoạch chủ động phòng ngừa rủi ro từ các yếu tố thiên nhiên là giải pháp quan trọng giúp hạn chế thấp nhất thiệt hại cho đội tàu, tiết kiệm chi phí chung và nâng cao chất lượng vận tải, tăng uy tín và thương hiệu DNVTB. Trong đó, kế hoạch phòng ngừa rủi ro cần xây dựng chi tiết, thiết lập hệ thống quản lý chặt chẽ, ứng dụng công nghệ trong công tác dự báo như: thiên tai bất thường, bão, lũ, thời tiết

khắc nghiệt, gió mạnh, sóng lớn, thủy triều, Trên cơ sở đó, xây dựng phương án ứng phó, nhằm giảm thiểu thấp nhất thiệt hại về người và tài sản; đảm bảo thời gian, chất lượng VCHH; nâng cao hiệu quả hoạt động và NLCT của ĐTBVN.

Thứ ba, giải pháp phát triển CSHT VTB và đẩy mạnh ứng dụng công nghệ hiện đại trong công tác quản lý, khai thác. CSHT VTB và hệ thống quản lý hàng hải là yếu tố điều kiện đầu vào quan trọng, góp phần hỗ trợ khai thác có hiệu quả đội tàu VTB. Xây dựng và trang bị hệ thống cảng biển hiện đại, cảng nước sâu, đồng thời đẩy mạnh ứng dụng hệ thống quản lý cảng biển hiện đại, góp phần tối ưu hóa quy trình hoạt động logistics và chất lượng dịch vụ VTB. Bên cạnh đó, cần đẩy mạnh phát triển các dịch vụ hỗ trợ cảng biển theo hướng hiện đại, ứng dụng công nghệ thông tin và quản lý tự động như: dịch vụ kho bãi, dịch vụ xếp dỡ, hỗ trợ thủ tục hải quan và thông quan hàng hóa, ... nhằm giảm thiểu thấp nhất thời gian chờ tại cảng, rút ngắn thời gian vận chuyển hàng và nâng cao NLCT của ĐTBVN.

- *Giải pháp về cơ sở hạ tầng*

Thứ nhất, cần đầu tư nâng cấp, mở rộng và phát triển hệ thống cảng biển, nâng cấp và mở rộng cảng biển, tập trung phát triển cảng biển quy mô lớn giúp nâng cao năng lực tiếp nhận lượng hàng hóa XNK thông qua cảng, đáp ứng nhu cầu thông thương hàng hóa trong khu vực và trên thế giới, một mắt xích quan trọng và nền tảng cơ bản trong chuỗi logistics, góp phần thực hiện thành công mục tiêu tái cơ cấu và nâng cao năng lực vận tải của đội tàu. Ngoài ra, các DNVTB cần tăng cường đầu tư cho các tính năng tự động hoá trong cảng, chẳng hạn như công nghệ bốc dỡ hàng hoá tự động, quản lý cảng thông tin theo thời gian thực,... để theo dõi các thông tin lưu kho, xếp dỡ nhằm có phương án sắp xếp, lưu chuyển hàng hoá hợp lý.

Thứ hai, giải pháp đẩy mạnh phát triển CSHT công nghệ và an toàn bảo mật thông tin, ứng dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin và kỹ thuật hiện đại, phát triển cảng thông minh là xu thế tất yếu và giải pháp quan trọng góp phần nâng cao hiệu quả CSHT VTB, tác động tích cực đến chất lượng vận tải của ĐTBVN. Xây dựng giải pháp thu hút nguồn lực đầu tư phát triển CSHT hiện đại vào hệ thống cảng biển, dịch vụ hậu cần cảng biển như: hệ thống quản lý và theo dõi tự động, cần cẩu container tự động và phương tiện vận tải không người lái trong hoạt động xếp dỡ hàng hóa, công nghệ như 5G, trí tuệ nhân tạo (AI), lái xe tự động và điện toán đám mây, ... giúp tiết kiệm thời gian, chi phí và hạn chế rủi ro; công nghệ IoT (Internet of Things) và hệ thống dữ liệu lớn (Big Data), ... giúp phân tích và theo dõi dữ liệu vận chuyển để xây dựng giải pháp vận chuyển tối ưu.

- *Giải pháp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực nói chung*

Thứ nhất, giải pháp xây dựng chính sách, chế độ ưu đãi đặc thù đối với lao động ngành VTB, nhằm thu hút, khuyến khích người lao động gắn bó lâu dài với nghề; đảm bảo nguồn lao động ổn định, chất lượng và năng suất cao đồng thời tiết kiệm chi phí đào tạo cho doanh nghiệp. Bên cạnh việc tuân thủ chặt chẽ *Công ước Lao động Hàng hải 2006* (MLC 2006), công nhận thuyền viên là nguồn lao động chủ chốt theo kiến nghị của IMO tại *Thông tri số 4204/Add.35 ngày 14/12/2020* và các chế độ cho lao động hàng hải khác

theo quy định nhóm ngành đặc thù; cơ quan chức năng và doanh nghiệp cần chú trọng xây dựng các chính sách ưu đãi như cải cách tiền lương, chế độ bảo hiểm xã hội, chế độ bảo hiểm y tế ưu tiên, miễn/giảm thuế thu nhập cho lao động hàng hải và thuyền viên, ...

Thứ hai, giải pháp đổi mới phương thức đào tạo và đảm bảo tiêu chuẩn quốc tế, để nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và NLCT của đội tàu. *Một là*, cần thu hút nguồn lực đầu tư và đẩy mạnh xã hội hóa công tác đào tạo nguồn nhân lực ngành hàng hải, ngành logistics theo hướng mở rộng, đổi mới và nâng cao chất lượng các trường, các trung tâm đào tạo, theo kịp xu hướng phát triển hàng hải quốc tế, đáp ứng nhu cầu nhân lực chất lượng cao cho hoạt động công nghiệp đóng tàu, dịch vụ logistics, vận hành và khai thác cảng biển, tàu biển. *Hai là*, đổi mới phương pháp đào tạo theo các tiêu chuẩn như yêu cầu của *Công ước STCW 78 sửa đổi 2010*, các Chương trình mẫu của IMO (*IMO Model course*) và các tiêu chuẩn quốc tế. *Ba là*, xây dựng quy chế quản lý và tiêu chuẩn kiểm định chất lượng đào tạo chặt chẽ. *Bốn là*, chú trọng đào tạo, bồi dưỡng các kỹ năng mềm như kỹ năng giao tiếp, kỹ năng ngoại ngữ, kỹ năng ứng dụng công nghệ thông tin, kỹ năng thích ứng và làm việc trong môi trường quốc tế.

Thứ ba, cần tăng cường hợp tác giữa các đơn vị sử dụng lao động và cơ sở đào tạo để đảm bảo sự phù hợp giữa kiến thức lý thuyết và yêu cầu công việc thực tế, qua đó đào tạo nguồn nhân lực chất lượng đáp ứng nhu cầu thực tiễn. Doanh nghiệp và cơ sở đào tạo cần làm việc chặt chẽ để xây dựng chương trình đào tạo trong các lĩnh vực hàng hải, logistics; thúc đẩy sự gắn kết giữa học viên và doanh nghiệp; đồng thời tăng cường hợp tác với các trường học trong các hoạt động nghiên cứu khoa học, tư vấn kỹ thuật, chuyển giao công nghệ trong lĩnh vực hàng hải, ...

- *Giải pháp nâng cao chất lượng ngành công nghiệp đóng tàu*

Thứ nhất, giải pháp chính sách ưu đãi tài chính cho doanh nghiệp ngành công nghiệp đóng tàu, giúp doanh nghiệp công nghiệp đóng tàu vượt qua khó khăn, thử thách ở giai đoạn hiện tại, khắc phục tình trạng hoạt động kém hiệu quả, từng bước nâng cao chất lượng và khẳng định giá trị thương hiệu. *Một là*, cơ quan chức năng cần ban hành chính sách gói tín dụng với lãi suất ưu đãi cho doanh nghiệp ngành đóng tàu; ngân hàng Nhà nước ban hành hướng dẫn ngân hàng thương mại về đơn giản hóa thủ tục, điều kiện giải ngân thông thoáng hơn với các gói tín dụng ưu đãi; giảm thuế đất, giảm tiền thuê đất cho doanh nghiệp đóng tàu, ... *Hai là*, miễn giảm thuế nhập khẩu vật tư, thiết bị, linh kiện phục vụ công nghiệp đóng tàu, đặc biệt đối với các linh kiện chưa sản xuất được trong nước, vì có khoảng 70% vật tư thiết bị phục vụ công nghiệp đóng tàu phải nhập khẩu từ nước ngoài. *Ba là*, có chính sách ưu đãi khuyến khích DNVTB trong nước đóng mới, cải tạo, sửa chữa tàu biển tại các doanh nghiệp, cơ sở đóng tàu trong nước.

Thứ hai, hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực ngành đóng tàu chất lượng và khuyến khích nghiên cứu khoa học, ứng dụng kỹ thuật tiên tiến, đầu tư hỗ trợ công tác đào tạo nguồn nhân lực ngành công nghiệp đóng tàu là giải pháp quan trọng góp phần nâng cao chất lượng công nghiệp đóng tàu, nhất là trong điều kiện thiếu nguồn nhân lực chất lượng trong ngành công nghiệp nặng nhọc này; khuyến khích và đa dạng hóa nguồn lực đầu tư đào tạo nguồn nhân lực chất lượng là giải pháp thiết thực. Đồng thời, hỗ trợ và khuyến khích

nghiên cứu khoa học, kỹ thuật hiện đại về công nghiệp đóng tàu nói riêng và CNHT VTB nói chung; nâng cao kỹ thuật đóng tàu chuyên dụng, đa dạng hóa kích thước, mẫu mã và chủng loại đáp ứng nhu cầu vận chuyển các loại hàng hóa; đảm bảo quy định, tiêu chuẩn Công ước quốc tế về thể hệ tàu mới, đảm bảo tính an toàn cao; quy trình gia công, sản xuất tàu phải theo xu hướng xanh và bảo vệ môi trường; ... Nâng cao chất lượng ngành công nghiệp đóng tàu là bước đệm quan trọng thực hiện thành công chiến lược phát triển kinh tế biển, kinh tế hàng hải, khai thác hiệu quả cảng biển và dịch vụ hàng hải, dịch vụ logistics, đẩy mạnh phát triển và nâng cao NLCT của ĐTBVN.

- *Giải pháp tác động đến nhà cung ứng nguyên liệu – xăng dầu*

Thứ nhất, giải pháp đảm bảo nguồn cung và bình ổn giá nhiên liệu (xăng dầu), có tác động tích cực đến các yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất của ngành VTB. Cơ quan chức năng cần xây dựng giải pháp đảm bảo nguồn cung và bình ổn giá nhiên liệu như giảm thuế bảo vệ môi trường, giảm thuế tiêu thụ đặc biệt, ... đối với các mặt hàng nhiên liệu xăng, dầu; sử dụng quỹ bình ổn xăng dầu để điều tiết khoa học, nhất là thời điểm giá tăng cao. Bên cạnh đó, tích cực triển khai các giải pháp quản lý, kiểm soát hiệu quả chất lượng xăng dầu, đảm bảo nguồn nhiên liệu đáp ứng tiêu chuẩn kỹ thuật và an toàn cho hoạt động VTB.

Thứ hai, tăng cường mối liên kết và xây dựng quan hệ hợp tác chiến lược giữa DNVTB và doanh nghiệp cung ứng nguyên liệu (xăng dầu), cần nâng cao hơn nữa tầm quan trọng của doanh nghiệp cung ứng xăng dầu trong chuỗi logistics, chuỗi dịch vụ hàng hải, VTB thông qua mối quan hệ hợp tác chiến lược giữa doanh nghiệp cung ứng nguyên liệu (xăng dầu) và DNVTB. Trong đó, cần nhấn mạnh mối quan hệ là đối tác chính trong cung cấp xăng dầu cho DNVTB; đảm bảo số lượng, chất lượng và giá cả ưu đãi cùng với các chính sách ưu tiên. Từ đó, giúp DNVT tăng cường hiệu quả công tác khai thác và vận hành, quản lý tốt giá thành dịch vụ vận tải và nâng cao NLCT.

Thứ ba, cần đa dạng hoá nguồn cung cấp nhiên liệu bằng cách đầu tư hơn nữa vào các nhà máy lọc dầu, kho chứa dầu trong nước để chủ động nguồn cung, giảm sự phụ thuộc vào thị trường nhập khẩu. Ngoài ra cần tìm kiếm nhiều thị trường nhập khẩu xăng dầu khác nhau, tránh phụ thuộc vào một nguồn cung duy nhất. Các DNVTB cũng có thể cân nhắc ký kết các hợp đồng hợp tác dài hạn với các tập đoàn dầu khí trong và ngoài nước để ổn định nguồn cung, giảm rủi ro về giá cả.

3.3.4. Nhóm giải pháp tác động đến các yếu tố thuộc ngành công nghiệp hỗ trợ và liên quan

- *Giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ cảng biển*

Chất lượng dịch vụ cảng biển góp phần quan trọng giúp vận hành và khai thác hiệu quả đội tàu. Để nâng cao chất lượng dịch vụ cảng biển, cần xây dựng giải pháp đổi mới trong công tác QLNN; đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, kỹ thuật số trong giải quyết thủ tục hành chính, thủ tục thông quan hàng hóa tiện lợi và nhanh chóng; đảm bảo hệ thống thu/nộp phí hạ tầng cảng biển ổn định, hạn chế tình trạng chậm hoặc lỗi hệ thống vào thời gian cao điểm; giảm thiểu thấp nhất thời gian hàng hóa chờ đợi tại cảng, ...

Bên cạnh đó, cần quản lý và kiểm soát tốt hoạt động cạnh tranh không lành mạnh dịch vụ cảng biển; hạn chế và kịp thời chấn chỉnh việc tăng giá dịch vụ cảng biển bất

thường, nhất là giá nâng hạ container, giá dịch vụ kho bãi và các dịch vụ khác liên quan đến hoạt động XNK hàng hóa. Ngoài ra, cần đảm bảo kết nối thông suốt, đồng bộ, bảo mật và chuyên nghiệp hơn nữa hệ thống thông tin chuyển đổi số giữa các ngành chuyên môn, các doanh nghiệp dịch vụ cảng biển, DNVTB để tối ưu hóa hoạt động hàng hải và kiểm soát hàng hóa kết nối toàn cầu, nâng cao chất lượng dịch vụ VTB và NLCT của ĐTBVN trên thị trường hàng hải quốc tế.

- *Giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ kho vận*

Thứ nhất, đầu tư phát triển hệ thống cơ sở kho bãi, chú trọng công tác huy động và đa dạng hóa nguồn lực đầu tư để xây dựng hệ thống nhà kho hiện đại, vị trí chiến lược tại các tuyến đường giao thông chính, trực kết nối giữa các khu/cụm công nghiệp và bến cảng, tạo điều kiện thuận lợi nhất cho hoạt động lưu trữ, kiểm soát tồn kho, phân phối hàng hóa; tối ưu hóa hoạt động bốc xếp; đồng thời giảm thiểu thấp nhất thời gian chờ, thời gian vận chuyển của đơn vị VTB.

Thứ hai, ứng dụng công nghệ tiên tiến như hệ thống quản lý kho hàng (Warehouse Management Systems - WMS), giúp tối ưu hóa hoạt động quản lý hàng tồn kho và hoạt động kiểm soát kho hàng. Hệ thống này giúp tự động hóa quy trình lựa chọn đơn hàng, đóng gói, vận chuyển và hàng tồn kho; tận dụng tối ưu không gian kho bãi; giảm thiểu thấp nhất các lỗi phát sinh và giảm thời gian thực hiện đơn hàng; ... rút ngắn thời gian chờ đợi tại cảng của đơn vị VTB, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và NLCT của đội tàu.

- *Giải pháp nâng cao chất lượng dịch vụ hàng hải*

Dịch vụ hàng hải là lĩnh vực quan trọng trong hoạt động vận tải và logistics; là yếu tố tác động tích cực đáng kể đến các yếu tố thuộc ngành CNHT và liên quan, góp phần nâng cao hiệu suất hoạt động và NLCT của ĐTBVN. Một số giải pháp được đề xuất nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ hàng hải trong điều kiện hiện nay như: tiếp tục thực hiện nghiêm túc các điều khoản dịch vụ hàng hải theo *Nghị định số 58/2017/NĐ-CP* và *Nghị định số 74/2023/NĐ-CP của Chính phủ*; chú trọng các vấn đề quản lý hoạt động hàng hải về đầu tư xây dựng khai thác cảng biển, công trình hàng hải, an toàn và an ninh hàng hải, quản lý tàu biển và thủy thủ, áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế, nâng cao chất lượng dịch vụ logistics và quản lý chuỗi cung ứng (dịch vụ kho bãi, bốc xếp, quản lý thông tin hàng hóa, bảo quản hàng hóa tại cảng, dịch vụ hậu cần khác), ...

Bên cạnh đó, cần đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin, phần mềm quản lý như Customer Relationship Management (CRM), công nghệ blockchain và hợp đồng thông minh (smart contracts), công cụ phân tích dữ liệu và trí tuệ nhân tạo (AI), ... giúp dự đoán chính xác nhu cầu thị trường và xu hướng phát triển dịch vụ hàng hải, tăng cường tính công khai, minh bạch và quản lý hiệu quả dịch vụ hàng hải, góp phần tạo lợi thế cạnh tranh cho ĐTBVN.

- *Giải pháp nâng cao chất lượng vận tải bộ nội địa*

Thứ nhất, đẩy mạnh hoạt động kết nối chặt chẽ giữa vận tải bộ nội địa và VTB quốc tế, đặc biệt là hình thức cung cấp dịch vận tải đa phương thức (kết hợp vận tải đường bộ và đường biển, từ cảng biển đến nhà kho), cung cấp dịch vụ tận cửa (Door-to-door service) nhằm giảm thiểu thời gian và tăng tính tiện ích cho khách hàng; tăng cường vai trò vận tải đường bộ trong chặng đầu và chặng cuối của quá trình vận chuyển trong chuỗi cung

ứng, đảm bảo tính thông suốt và hiệu quả của hoạt động vận tải đa phương thức, ...

Thứ hai, đẩy mạnh sử dụng công nghệ quản lý vận tải (TMS) và hệ thống GSP giúp quản lý, theo dõi lộ trình, tối ưu hóa quãng đường vận chuyển; hệ thống phân tích dữ liệu giúp xây dựng kế hoạch lộ trình vận tải tốt nhất, gộp đơn hàng và quản lý trọng tải hiệu quả giúp giảm số chuyến và tiết kiệm chi phí, thời gian chờ đợi cho lộ trình VTB tiếp theo; ứng dụng sàn giao dịch giúp kết nối xe tải với người gửi, xe tải và tàu biển, ... Các giải pháp này góp phần hỗ trợ tích cực nâng cao hiệu quả VTB quốc tế.

3.3.5. Nhóm giải pháp tác động đến các yếu tố CHPT kinh tế quốc gia và quốc tế

- *Giải pháp nâng cao mức độ mở cửa của nền kinh tế*

Thứ nhất, Việt Nam cần tiếp tục thúc đẩy các chính sách mở cửa nền kinh tế bằng cách đẩy mạnh đàm phán và ký kết các FTA cũng như thỏa thuận thương mại song phương và đa phương với các quốc gia trên thế giới, nhất là các nước có nhu cầu VTB lớn. Nhờ thế, các DNVTB trong nước có thể nắm bắt được nhiều cơ hội xuất khẩu và giao thương hàng hóa, kéo theo nhu cầu cho dịch vụ VTB tăng lên.

Thứ hai, cần có thêm các chính sách thu hút đầu tư vào CSHT, nhất là CSHT phục vụ dịch vụ VTB như các cảng, bến bãi, trang thiết bị, hạ tầng logistics và đóng mới tàu thuyền theo hướng hiện đại hóa và tự động hóa. Khi CSHT được nâng cấp một cách đồng bộ, NLCT của ĐTBVN sẽ được cải thiện, ngày càng khẳng định vị thế của mình trong nước, khu vực và trên thế giới.

Thứ ba, cần giảm thiểu các rào cản thương mại về pháp lý, thuế quan và phi thuế quan, tạo điều kiện để các DNVTB nâng cao NLCT trên thị trường quốc tế. Đặc biệt, các thủ tục hành chính cần được đơn giản hóa, giúp tiết kiệm thời gian và nhiều chi phí cho doanh nghiệp. Nhất là trong thời đại công nghệ thông tin phát triển như hiện nay, cần sớm áp dụng các thủ tục hải quan, hành chính theo hướng trực tuyến để vừa tiết kiệm thời gian, chi phí, vừa đảm bảo tính chính xác và hiệu quả công việc.

- *Giải pháp cải thiện môi trường kinh tế trong nước*

Thứ nhất, để cải thiện môi trường kinh tế trong nước, cần đẩy mạnh đầu tư vào hạ tầng cảng biển sao cho đồng bộ với sự phát triển của ĐTB, nhất là các cảng lớn và quan trọng như cảng Hải Phòng, cảng Cái Mép - Thị Vải, cảng Đà Nẵng,... Triển khai xây dựng các bến cảng đủ sâu và rộng giúp ngành VTB Việt Nam có đủ khả năng tiếp cận các tàu có trọng tải lớn, từ đó cải thiện năng lực bốc dỡ hàng hóa của ĐTB, dần dần nâng cao NLCT với các cảng biển trong khu vực và trên thế giới.

Thứ hai, công tác đào tạo và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành VTB quốc gia hiện nay đang được triển khai tốt nhưng vẫn cần chú trọng hơn nữa, nhất là các chương trình đào tạo dành cho các đối tượng chủ chốt như kỹ sư, thuyền trưởng, các chuyên gia logistics. Chỉ khi có nguồn nhân lực chất lượng cao và đồng đều, ngành VTB Việt Nam mới có cơ hội nâng cao NLCT của mình, đáp ứng được nhu cầu ngày càng cao của thị trường.

- *Giải pháp bắt kịp môi trường kinh tế quốc tế*

Thứ nhất, các DNVTB quốc gia cần nhanh nhạy và chủ động hơn trong nắm bắt

các xu hướng VTB quốc tế bằng cách cập nhật và theo dõi sát sao các xu hướng, nhu cầu, và thị hiếu trên thế giới, như tàu tự động, nhiên liệu xanh, số hóa, PTBV,... Nắm bắt được các xu hướng này sẽ giúp các doanh nghiệp ngành VBT đi trước đón đầu, chuẩn bị tốt hơn để nắm bắt các cơ hội, nâng cao NLCT của ngành, nhất là các tiêu chuẩn liên quan đến môi trường và an toàn hàng hải.

Thứ hai, trong xu hướng PTBV trên tất cả các lĩnh vực hiện nay, trong đó có lĩnh vực VTB, các DNVTB cần ưu tiên tập trung vào tuân thủ các quy định quốc tế về phát thải khí nhà kính, các công nghệ thân thiện với môi trường, ưu tiên các giải pháp năng lượng bền vững và công nghệ tiết kiệm nhiên liệu. Có như thế, NLCT và vị thế của ngành VTB quốc gia mới được duy trì và nâng cao, đáp ứng tốt hơn các yêu cầu ngày càng khắt khe từ các khách hàng trong nước và quốc tế.

- *Giải pháp tăng cường hợp tác thương mại quốc tế*

Thứ nhất, các DNVTB Việt Nam cần tích cực và chủ động hơn nữa trong việc tham gia vào các tổ chức hàng hải quốc tế, các hiệp hội VTB để nâng cao sự hiện diện của mình trên thị trường quốc tế. Khi đó, các doanh nghiệp cũng có thêm nhiều cơ hội cọ xát, giao lưu học hỏi kinh nghiệm, công nghệ từ các đối tác lớn, đồng thời mở ra nhiều cơ hội hợp tác giúp đa dạng hóa thị trường VTB trong nước. Đồng thời, các doanh nghiệp cũng cần thúc đẩy mối quan hệ hợp tác của mình với các đối tác trong chuỗi cung ứng toàn cầu, bao gồm các công ty logistics, các hãng tàu quốc tế, cảng biển tại nước ngoài,... để không chỉ mở rộng thị trường mà còn phát triển mạng lưới VTB, tạo thuận lợi cho nhiều tuyến đường vận chuyển được thông suốt, đáp ứng nhu cầu của thị trường. Đây cũng chính là tiền đề để các DNVTB Việt Nam tìm được cơ hội hội tác và phát triển với nhiều đối tác trên thế giới, nhất là ở các thị trường lớn và nhiều tiềm năng như châu Âu, và châu Mỹ.

Thứ hai, các DNVTB trong nước cần tận dụng tối đa các lợi thế mà các FTA đã ký kết mang lại, đặc biệt là những hiệp định quan trọng như EVFTA, CPTTP, RCEP,... Khi đó, nhiều cơ hội VTB sẽ mở ra cho các doanh nghiệp, là động lực thúc đẩy các doanh nghiệp tăng cường hoạt động xuất khẩu, tăng trưởng nhu cầu vận tải hàng hóa nói chung và bằng đường biển nói riêng. Nhờ thế, ĐTB sẽ hoạt động hiệu quả và năng suất hơn, dần nâng cao năng lực và vị thế cũng như NLCT của mình trên thị trường toàn cầu.

3.4. Một số kiến nghị tạo môi trường và điều kiện vĩ mô

Một số kiến nghị về tạo môi trường và điều kiện vĩ mô thuận lợi cho hoạt động VTB, góp phần nâng cao NLCT của ĐTBVN. Ba nhóm kiến nghị bao gồm *kiến nghị với Chính phủ*, với *cơ quan QLNN về VTB*, với *hiệp hội VTB và hiệp hội chủ tàu* như sau:

3.4.1. Kiến nghị với chính phủ

- *Một là, tiếp tục hoàn thiện, sửa đổi, bổ sung văn bản quy phạm pháp luật và đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính lĩnh vực hàng hải*. Chính phủ cần tiếp tục hoàn thiện, sửa đổi và bổ sung các văn bản về hàng hải đồng thời đẩy mạnh hơn nữa cải cách thủ tục hành chính. Cụ thể cần tập trung vào ba khía cạnh bao gồm: *cập nhật và hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật, các quy định quản lý hàng hải và đội tàu; quyết liệt đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính lĩnh vực VTB; đẩy mạnh ứng dụng có hiệu quả công*

nghệ thông tin và số hóa trong hoạt động hàng hải. Cụ thể nội dung như sau:

+ *Về cập nhật và hoàn thiện các văn bản quy phạm pháp luật, các quy định quản lý hàng hải và đội tàu:* tiếp tục hoàn thiện quy định quản lý hàng hải; sửa đổi, bổ sung, cập nhật kịp thời hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về lĩnh vực hàng hải, hoạt động VTB, quản lý thuyền viên để hỗ trợ DNVTVN triển khai hoạt động hiệu quả và nâng cao NLCT của ĐTBVN như: quy định về hợp đồng VCHH quốc tế bằng đường biển; quy định quản lý hoạt động hàng hải và hướng dẫn thực hiện chi tiết một số điều của Bộ luật Hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải; hoàn thiện đề án phát triển đội tàu VTB của Việt Nam; các quy định liên quan đến thực hiện thủ tục điện tử đối với tàu thuyền cần sửa đổi bổ sung cho phù hợp với Luật giao dịch điện tử sửa đổi năm 2023; nghị định quy định giao nhiệm vụ, đặt hàng hoặc đấu thầu cung cấp sản phẩm, dịch vụ công sử dụng ngân sách nhà nước từ nguồn kinh phí chi thường xuyên; quy định thẩm quyền công bố thông báo hàng hải để đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải, ...

Hơn nữa, cần nghiên cứu sửa đổi quy định về sử dụng tàu lai hỗ trợ cho phương tiện thủy nội địa để nâng chiều dài của phương tiện; đẩy nhanh tiến độ sửa đổi các văn bản quy định về mua bán, đăng ký tàu biển; quy định quản lý giá cước dịch vụ VTB; quản lý hoạt động VTB của các hãng tàu nước ngoài tại Việt Nam nhất là tàu container. Các quy định về bảo hộ tàu vận tải nội địa cần tiếp tục được hoàn thiện; tiếp tục triển khai thực hiện có hiệu quả các giải pháp an toàn, an ninh hàng hải, ...

+ *Về quyết liệt đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính:* cần nâng cao hơn nữa hiệu quả công tác QLNN về hàng hải, đặc biệt là công tác cải cách thủ tục hành chính, nhằm tạo hành lang pháp lý thuận lợi, môi trường hoạt động thông thoáng và phù hợp với các Công ước quốc tế về lĩnh vực hàng hải mà Việt Nam là thành viên. Tập trung đẩy mạnh cải cách hành chính để thực hiện hiệu quả các hoạt động hàng hải và quy trình vận chuyển của ĐTBVN, nhất là các tuyến VTB quốc tế, đảm bảo quy định, quy trình làm thủ tục cho tàu ra vào cảng được cải tiến và rút gọn hơn, ...

Đẩy mạnh cải cách, đơn giản hóa quy trình thủ tục hành chính VTB. Công tác cải cách thủ tục hành chính lĩnh vực hàng hải và tàu biển cần được rà soát thường xuyên, cập nhật, điều chỉnh kịp thời, từng bước đơn giản hóa và xóa bỏ các thủ tục rườm rà, không cần thiết. Thực hiện nhất quán các nhiệm vụ, giải pháp để hướng đến mục tiêu xây dựng hệ thống thủ tục hành chính lĩnh vực hàng hải, VTB hiệu quả, hỗ trợ tốt nhất cho DNVTVN và thúc đẩy NLCT của ĐTBVN.

+ *Về đẩy mạnh ứng dụng có hiệu quả công nghệ thông tin và số hóa trong hoạt động hàng hải:* Cần chú trọng việc xây dựng và thực hiện có hiệu quả chiến lược ứng dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin và số hóa trong xử lý thủ tục hàng hải; nhằm đảm bảo tính chính xác, công khai, minh bạch, chuyên nghiệp, nhanh chóng, kịp thời, giúp tiết kiệm thời gian tối đa, tối ưu hóa quy trình VTB, tạo điều kiện thuận lợi nhất cho các chủ tàu và DNVTVN. Nâng cao hơn nữa số lượng thủ tục hành chính hàng hải được cung cấp trực tuyến mức độ 2, 3 và 4. Trong đó, thúc đẩy việc phát triển và ứng dụng công nghệ thông tin vào tất cả các lĩnh vực, từ công tác nghiệp vụ liên ngành cho đến công tác thủ tục hành

chính trực tiếp với đội tàu và DNVTB; đảm bảo tính thông suốt từ Nhà nước đến doanh nghiệp trong việc nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng, dịch vụ logistics quốc tế nói chung và ngành VTB Việt Nam nói riêng, thực hiện tốt cam kết hội nhập khu vực và quốc tế.

- **Hai là, tích cực tham gia các hiệp ước quốc tế về VTB.** Chính phủ cần tích cực đẩy mạnh tham gia các hiệp ước VTB quốc tế hướng đến tương lai số hóa VTB và PTBV. Cần tập trung vào hai vấn đề chính bao gồm: *đẩy mạnh tham gia các công ước, hợp tác quốc tế về biển; tích cực bảo hộ và hỗ trợ pháp lý cho DNVTB mở rộng kinh doanh nước ngoài.* Cụ thể như sau:

+ *Về đẩy mạnh tham gia các công ước, hợp tác quốc tế về biển:* Chính phủ Việt Nam cần tăng cường và đẩy mạnh tham gia hợp tác quốc tế, công ước quốc tế về biển, hợp tác trong lĩnh vực cảng biển, VTB và kinh tế biển, các hiệp định vận tải song phương và đa phương giữa các quốc gia khu vực Asean như Thái Lan, Indonesia, Philippines, Malaysia, Singapore, Brunei, Myanmar và mở rộng trên toàn thế giới; hoàn thiện hiệp định ven biển với Trung Quốc, Thái Lan và Campuchia, ... Nhằm tạo thuận lợi cho hoạt động XNK hàng hóa và VTB quốc tế, hướng đến ngành VTB kỹ thuật số, an ninh an toàn hàng hải, bảo mật thông tin và giải quyết các vấn đề về môi trường biển, nâng cao hiệu quả và NLCT của ĐTBVN nói riêng và phát triển ngành hàng hải thế giới nói chung.

Bên cạnh đó, Chính phủ cần đẩy mạnh hơn nữa việc ký kết và thực hiện Công ước quốc tế về các tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca thuyền viên (STCW) với các quốc gia trong khu vực và thế giới. Tranh thủ sự hỗ trợ và đồng hành của Tổ chức Hàng hải quốc tế nhằm thúc đẩy sự hợp tác giữa các quốc gia về vấn đề kỹ thuật, huấn luyện, đào tạo và VTB để đạt được sự thống nhất trong các tiêu chuẩn kỹ thuật về chất lượng, an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường biển.

Tích cực phối hợp thực hiện có hiệu quả các dự án bảo vệ môi trường biển, hưởng ứng mạnh mẽ các hoạt động, phong trào trong việc xây dựng hệ thống VTB PTBV và chung tay giải quyết các vấn đề cấp bách như chất thải tàu biển, xung đột trên biển Đỏ, căng thẳng địa chính trị, ... Điều này giúp tăng cường trao đổi và thực hiện các sáng kiến, giải pháp, khuyến nghị chính sách phát triển logistics VTB giữa các quốc gia Asean và các khu vực khác; đẩy mạnh hợp tác trong các lĩnh vực giao thông VTB bền vững, an toàn giao thông đường biển, đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông minh, kỹ thuật số trong hoạt động hàng hải quốc tế, ...

+ *Về tích cực bảo hộ và hỗ trợ pháp lý cho DNVTB mở rộng kinh doanh nước ngoài:* Chính phủ cần đẩy mạnh các hoạt động hỗ trợ về thủ tục pháp lý và các điều kiện cần thiết để giúp DNVTB Việt Nam mở rộng đại lý ra thị trường quốc tế. Một trong những yếu tố quan trọng là xây dựng chính sách đối ngoại linh hoạt, tạo nền tảng vững chắc giúp DNVT mở rộng đại lý ra nước ngoài và nâng cao NLCT của đội tàu biển. Bên cạnh việc hỗ trợ thủ tục pháp lý, một số lĩnh vực quan trọng khác cần được chú trọng hỗ trợ doanh nghiệp và đội tàu, bao gồm: cung cấp thông tin về thị trường, giúp doanh nghiệp nâng cao năng lực tham gia và mở rộng thị trường VTB quốc tế, cũng như xây dựng các cơ chế chính sách thu hút doanh nghiệp nước ngoài thiết lập quan hệ đối tác chiến lược với DNVTB Việt Nam, ...

- **Ba là, đẩy mạnh hỗ trợ hiệu quả về tài chính cho DNVTB.** Tài chính là một trong những yếu tố quan trọng tác động trực tiếp đến chiến lược tái cơ cấu đội tàu và nâng cao NLCT VTB, vì thế Chính phủ cần xây dựng và triển khai mạnh mẽ hơn nữa các giải pháp hỗ trợ tài chính cho DNVTB. Một số chính sách ưu đãi cần được đẩy mạnh và triển khai thực thi có hiệu quả. Cụ thể như: lãi suất tín dụng ưu đãi, giảm thuế/miễn thuế VAT, phí/lệ phí khi chủ tàu Việt Nam nhập khẩu tàu biển, nhất là tàu container và tàu sử dụng nhiên liệu sạch; hỗ trợ tín dụng ưu đãi cho DNVT đầu tư tái cơ cấu đội tàu, mua mới hoặc sửa chữa nâng cấp tàu hiện có, ưu đãi đặc biệt dành cho tàu mua mới sử dụng động cơ hiện đại và nhiên liệu sạch; miễn/giảm thuế thu nhập cá nhân đối với thuyền viên tàu Việt Nam chạy tuyến nội địa, miễn/giảm thuế xuất khẩu hoặc nhập khẩu cho doanh nghiệp XNK hàng hóa có hợp đồng VTB với ĐTBVN, ...

Trong đó, cần quan tâm nghiên cứu và triển khai thực thi có hiệu quả chính sách thuế, phí phù hợp để hỗ trợ chủ tàu đầu tư đóng mới tàu biển trọng tải lớn và thân thiện với môi trường. Đặc biệt, có chính sách hỗ trợ phát triển đội tàu container lớn mạnh, đủ NLCT với tàu container nước ngoài, xem xét chính sách thu hút vốn đầu tư khu vực tư nhân kết hợp với nguồn vốn của nhà nước, thúc đẩy hình thức liên doanh hoặc liên kết phát triển, khai thác đội tàu container.

- **Bốn là, đẩy mạnh đầu tư vào hoạt động nghiên cứu và phát triển (R&D).** Chính phủ cần chú trọng hoạt động nghiên cứu và phát triển (R&D), thúc đẩy đổi mới sáng tạo trong lĩnh vực công nghiệp đóng tàu. Trong đó, cần chú trọng phát triển cụm liên kết ngành, thiết lập liên kết, hợp tác với doanh nghiệp trong nước và quốc tế nhằm nâng cao năng lực, quy mô, giảm chi phí và tạo nên sản phẩm tàu biển chất lượng cao.

Bên cạnh đó, Chính phủ cần có cơ chế, giải pháp đẩy mạnh hình thành những khu vực nghiên cứu và phát triển (R&D) ngành công nghiệp đóng tàu. Khuyến khích sự hợp tác đồng bộ giữa Nhà nước, chính quyền địa phương, doanh nghiệp đóng tàu, DNVTB, trường đại học, viện nghiên cứu chuyên ngành cùng nghiên cứu, đổi mới, sáng tạo công nghệ đóng tàu, CNHT ngành đóng tàu. Trong đó, cần đặc biệt định hướng ưu tiên phát triển công nghệ đóng tàu sạch, tàu biển có thiết bị động cơ ít tiêu hao nhiên liệu, ít gây ô nhiễm môi trường; đảm bảo các tiêu chí tiết kiệm nguyên vật liệu, giá thành cạnh tranh, nâng cao hiệu quả và năng suất hoạt động, ... giúp đẩy nhanh quá trình tái cơ cấu đội tàu, nâng cao NLCT của ĐTBVN.

- **Năm là, tập trung đào tạo và phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao.** Nguồn nhân lực phục vụ trong ngành dịch vụ logistics, cảng biển và VTB chưa đáp ứng được nhu cầu về số lượng và chất lượng, nhất là nhân lực chất lượng cao. Vì thế, chính phủ cần có chính sách đẩy mạnh đào tạo và phát triển nguồn nhân lực chất lượng ngành quản lý hàng hải nói chung và nhân lực đội tàu biển, thủy thủ nói riêng.

Xây dựng cơ chế hỗ trợ và triển khai có hiệu quả các khóa đào tạo nghề, khóa đào tạo chuyên sâu, huấn luyện theo tiêu chuẩn quốc tế; chú trọng nâng cao kiến thức chuyên môn và kỹ năng đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải cho đội ngũ thuyền viên. Thúc đẩy sự phối hợp giữa nhà trường và doanh nghiệp trong hoạt động đào tạo; xây dựng khung

chương trình đào tạo cần đưa nội dung thực hành bắt buộc quan trọng; thu hút sự chia sẻ chuyên môn, kinh nghiệm, kiến thức mới của các chuyên gia trong ngành cho sinh viên thực tập.

Các khóa đào tạo chuyên sâu, khóa đào tạo ngắn hạn theo từng cấp độ về nghiệp vụ logistics, nghiệp vụ giao nhận, nghiệp vụ xếp dỡ, nghiệp vụ VTB quốc tế, nghiệp vụ vận tải đa phương thức, ... cần được đẩy mạnh tổ chức. Ngoài ra, các trung tâm đào tạo nâng cao năng lực logistics, VTB cần được thành lập ở các vùng, các khu vực nhằm đẩy mạnh hoạt động đào tạo và phát triển nguồn nhân lực VTB chất lượng cao.

- **Sáu là, phát triển hạ tầng số và đẩy mạnh chuyển đổi số trong ngành VTB.** Chính phủ cần đẩy mạnh đầu tư phát triển hạ tầng số để đẩy mạnh chuyển đổi số toàn diện ngành VTB, nâng cao hiệu quả hoạt động hàng hải, thúc đẩy hiệu suất khai thác và vận hành ĐTBVN. Về phát triển hạ tầng số, chú trọng thu hút nguồn lực đầu tư hạ tầng số, cảng biển ngày càng hiện đại, thông minh và đạt chuẩn “cảng xanh”; đầu tư phát triển trung tâm điều hành sản xuất và phòng máy chủ áp dụng trên hệ thống cáp quang phủ trên hệ thống từ cầu tàu đến bến bãi, ... Về đẩy mạnh chuyển đổi số ngành VTB, đẩy mạnh ứng dụng các phần mềm và công nghệ giúp phát triển hệ thống cảng biển đồng bộ với dịch vụ VTB, vận hành và khai thác hiệu quả đội tàu VTB.

3.4.2. Kiến nghị với cơ quan quản lý nhà nước về vận tải biển (Bộ GTVT, Cục hàng hải)

□ Với Bộ Giao thông Vận tải:

- **Một là, thực hiện nghiêm túc các quy hoạch giao thông VTB:** Bộ Giao thông Vận tải phối hợp với các cơ quan có liên quan triển khai thực hiện nghiêm túc và có hiệu quả quy hoạch tổng thể về logistics, giao thông VTB, phát triển cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 – 2030, tầm nhìn đến năm 2050. Bên cạnh đó, thực hiện tốt các quy định về an toàn, an ninh VTB; chủ trì tham mưu đề xuất, sửa đổi và ban hành các cơ chế, chính sách tạo điều kiện thuận lợi phát triển VTB, phát triển DNVTB và ĐTBVN. Đặc biệt là, Bộ Giao thông Vận tải cần tiếp tục rà soát, quản lý chặt chẽ về giá cước VTB, kịp thời đề xuất giải pháp tháo gỡ khó khăn cho DNVT, giúp đội tàu mở rộng thị phần và nâng cao NLCT trên thị trường VTB quốc tế.

- **Hai là, đẩy mạnh hợp tác quốc tế về VTB.** Bộ Giao thông Vận tải cần đẩy mạnh hợp tác quốc tế về VTB, thực hiện tốt các Công ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên, hiệp định vận tải ven biển, hiệp định vận tải song phương, đa phương. Tích cực phổ biến thông tin, hỗ trợ DNVTB về thủ tục pháp lý VTB quốc tế, mở hệ thống đại lý tại nước ngoài, ... để quảng bá thương hiệu, gia tăng thị phần và nâng cao NLCT của ĐTBVN. Bộ cần chủ động nghiên cứu xây dựng hệ thống quản lý hàng hải, quản lý ĐTB đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường và tiêu chuẩn quốc tế để nâng cao giá trị thương hiệu VTB Việt Nam.

- **Ba là, xây dựng và hoàn thiện cơ sở dữ liệu chuyên ngành để đảm bảo thực hiện hiệu quả thủ tục hành chính trên môi trường mạng.** Bộ cần tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin và chuyển đổi số trong lĩnh vực hàng hải và quản lý tàu biển. Trong đó, cần đẩy nhanh công tác xây dựng nền tảng cho hoạt động chuyển đổi số thông qua mô

hình hệ thống phần mềm, xây dựng cơ sở dữ liệu lớn của lĩnh vực VTB. Phát triển dữ liệu số và hoàn thành tiêu chuẩn dữ liệu phương tiện VTB, tàu biển, biển hiệu; cơ sở dữ liệu kiểm soát trọng tải tàu biển; dữ liệu quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển, ...

□ **Với Cục Hàng hải Việt Nam**

- **Một là, tập trung xây dựng và thực hiện có hiệu quả các giải pháp nâng cao thị phần vận tải hàng hóa, đặc biệt là vận tải hàng hóa quốc tế.** Tích cực phối hợp với các cơ quan có liên quan tổ chức thực hiện các giải pháp thúc đẩy tái cơ cấu ĐTBVN. Tổ chức thường xuyên diễn đàn VTB Việt Nam, báo cáo thường niên và định kỳ về VTB, cập nhật thông tin kịp thời, chia sẻ xu thế phát triển, tạo môi trường đối thoại hiệu quả về những vấn đề quan trọng, nổi bật, cấp thiết về VTB nội địa và quốc tế. Bên cạnh đó, Cục Hàng hải cần thường xuyên tổ chức tuyên truyền, giáo dục pháp luật, hỗ trợ pháp lý về hàng hải, VTB cho DNVTB và đội tàu. Phối hợp chặt chẽ với Bộ Công thương trong công tác khai thác hiệu quả các FTA, đẩy mạnh hoạt động XNK, kết nối logistics Việt Nam và ĐTB mở rộng thị phần VTB đường dài tuyến Châu Âu và khu vực khác.

- **Hai là, nâng cao chất lượng công tác kiểm tra, giám sát hoạt động VTB.** Cục Hàng hải cần đẩy mạnh công tác thanh tra, kiểm tra, giám sát hoạt động VTB nhằm phát hiện và xử lý kịp thời các tàu biển vi phạm quy định của pháp luật về các vấn đề tải trọng phương tiện, các tiêu chuẩn kỹ thuật, phòng ngừa ô nhiễm môi trường, an ninh, an toàn hàng hải, ... Điều này giúp kịp thời đưa ra giải pháp khắc phục hạn chế, yếu kém, nâng cao chất lượng dịch vụ VTB và NLCT của đội tàu.

Bên cạnh đó, Cục Hàng hải cần đẩy mạnh hơn nữa công tác giám sát giá cước dịch vụ VTB. Đặc biệt, giám sát chặt chẽ giá dịch vụ cảng biển, giá cước VTB và phụ thu bất hợp lý ngoài giá dịch vụ VCHH, nhất là hàng container trong điều kiện giá VCHH bằng đường biển tăng đột biến đi Mỹ và các nước Châu Âu. Phối hợp chặt chẽ với đơn vị liên quan giám sát, điều tiết kịp thời tình hình tắc nghẽn hàng hóa tại các bến cảng, đảm bảo hàng hóa XNK được vận chuyển thông suốt, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ VTB và hiệu quả hoạt động của ĐTBVN.

3.4.3. Kiến nghị với hiệp hội vận tải biển và hiệp hội chủ tàu

- **Một là, nâng cao hơn nữa vai trò của hiệp hội, gắn kết chặt chẽ và tích cực hỗ trợ hoạt động VTB quốc tế.** Hiệp hội cần củng cố sức mạnh tập hợp, nâng cao vai trò đại diện, kết nối chặt chẽ với các Hiệp hội VTB trong nước và quốc tế; hỗ trợ tích cực cho ĐTB trong các hoạt động vận tải quốc tế, tiếp cận thủ tục pháp lý hàng hải, quảng bá hình ảnh và nâng cao giá trị thương hiệu ĐTBVN trên thị trường nước ngoài.

Tích cực hỗ trợ cho DNVTB Việt Nam và đội tàu giải quyết những vấn đề phát sinh trong quá trình vận chuyển quốc tế, hoặc liên quan giữa ĐTBVN và khách hàng doanh nghiệp XNK nước ngoài. Cung cấp, chia sẻ thông tin kịp thời cho đội tàu về các vấn đề có liên quan đến vận tải quốc tế, các quy định hàng hải được bổ sung, cập nhật hay vấn đề an toàn, an ninh hàng hải cấp bách, ...

- **Hai là, nâng cao vai trò đại diện, bảo vệ quyền lợi chính đáng cho ĐTBVN.** Hiệp hội VTB và hiệp hội chủ tàu cần tích cực tham gia xây dựng các chính sách VTB,

chính sách đào tạo nguồn nhân lực hàng hải; tham gia đề xuất các giải pháp thiết thực, cấp bách bảo vệ an toàn, an ninh hàng hải, giảm thiểu thấp nhất thiệt hại và rủi ro cho hoạt động VTB, nhất là trong điều kiện thiên tai, xung đột khó đoán định. Ngoài ra, cần tích cực tham gia hoạt động các Hiệp hội quốc tế như Liên đoàn hiệp hội chủ tàu Asean, Diễn đàn các Hiệp hội chủ tàu Châu Á, ...

Hiệp hội VTB và Hiệp hội chủ tàu cần phát huy hơn nữa vai trò quan trọng trong công tác tham mưu cho Bộ Giao thông vận tải. Đặc biệt là các giải pháp, cơ chế, chính sách phát triển ĐTBVN; phát triển cảng biển thông minh, cảng biển xanh, hiện đại; chính sách về giá dịch vụ hàng hải, giá cước VTB, phát triển hệ thống quản lý VTB, quản lý, khai thác và vận hành tàu biển để nâng cao hiệu quả hoạt động ngành Hàng hải nói chung và NLCT của ĐTBVN, hướng đến mục tiêu hội nhập quốc tế và PTBV.

- **Ba là, tổ chức đào tạo bồi dưỡng nhân lực đội tàu.** Hiệp hội cần tăng cường kết nối, phối hợp chặt chẽ với các trường đại học, cơ sở đào tạo và các Hiệp hội Logistics, Hiệp hội Cảng biển, Hiệp hội Giao nhận Kho vận, Hiệp hội Hoa tiêu, ... để tổ chức các khóa đào tạo chuyên sâu về nghiệp vụ. Tổ chức các hội thảo, hội nghị chia sẻ kiến thức về cải tiến và nâng cao chất lượng vận hành, khai thác tàu biển; phương thức VTB tiên tiến, vận tải đa phương thức; ... nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động và NLCT của ĐTBVN phù hợp với xu hướng VTB quốc tế.

KẾT LUẬN

Luận án nghiên cứu thực trạng và các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTBVN mang tính cấp thiết hiện nay. Bằng cách vận dụng các phương pháp nghiên cứu khoa học, các nghiên cứu về mặt lý luận, sáu yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTB quốc gia đã được chỉ ra và đo lường để nghiên cứu tác động của các yếu tố này đến NLCT của ĐTB quốc gia. Ngoài ra, kinh nghiệm phát triển ĐTB quốc gia của một số nước trong khu vực và trên thế giới cũng được phân tích để rút ra bài học kinh nghiệm đối với Việt Nam.

Dựa trên cơ sở lý thuyết, đề tài tiến hành phân tích thực trạng NLCT và thực trạng các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTBVN ở nhiều khía cạnh khác nhau. Về thực trạng NLCT của ĐTBVN, kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng tuổi tàu bình quân của nước ta đang ở mức khá cao, công nghệ tài còn nhiều lạc hậu và chỉ có số ít các doanh nghiệp lớn mới có thể đầu tư áp dụng công nghệ hiện đại vào hoạt động, xử lý hàng hóa, an toàn bảo mật, và xử lý chất thải bảo vệ môi trường. Số lượng của ĐTBVN hiện nay đang có xu hướng giảm, tải trọng của ĐTB có tăng nhưng số lượng tàu có tải trọng lớn còn rất khiêm tốn. Chất lượng vận tải của ĐTBVN đã được cải thiện đáng kể trong thời gian qua nhưng vẫn đang ở mức trung bình so với các quốc gia trong khu vực.

Đối với các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTBVN, năng lực quản lý và khai thác VTB vẫn còn nhiều bất cập; nguồn nhân lực, đặc biệt là đội ngũ thuyền viên còn thiếu và yếu về cả chất lượng lẫn số lượng; CSHT dù có cải thiện đáng kể trong những năm gần đây nhưng vẫn chưa đồng bộ. Trong khi đó, chất lượng ngành công nghiệp đóng tàu, chất lượng dịch vụ cảng biển quốc gia, chất lượng vận tải nội địa, và chất lượng dịch vụ kho vận đang ở mức trung bình và kém. Trong những năm gần đây, mức độ mở cửa nền kinh tế của Việt Nam ngày càng lớn, môi trường kinh tế trong nước, quốc tế cũng như hoạt động hợp tác thương mại quốc tế của VN đang tạo ra nhiều cơ hội tiềm năng cho ngành VTB; thể chế chính sách cũng như môi trường đầu tư và kinh doanh trong ngành đang ở mức tốt, tạo điều kiện thuận lợi để các DN VTB nâng cao chất lượng đội tàu và NLCT của mình trên trường quốc tế.

Trong tương lai, thị trường VTB toàn cầu nói chung và Việt Nam nói riêng được dự báo sẽ tăng trưởng mạnh mẽ và phát triển theo xu hướng bền vững, ứng dụng công nghệ kỹ thuật số và tự động hóa, đa dạng hóa và chuyên môn hóa ĐTB, phát triển các dịch vụ logistics tích hợp, và tăng cường hợp tác quốc tế. Quan điểm định hướng và mục tiêu phát triển của ĐTB quốc gia cũng hướng tới tối ưu hóa khả năng kết nối, chú trọng đào tạo nguồn nhân lực, tăng cường hợp tác quốc tế, và đảm bảo an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường.

Để khắc phục những tồn tại, đồng thời đạt được mục tiêu phát triển đã đề nhằm nâng cao NLCT của ĐTB quốc gia, đề tài đã đề xuất một loạt các giải pháp, trong đó tập trung chính vào công tác trẻ hóa đội tàu; chủ động ứng dụng công nghệ hiện đại và tự động

hóa vào hoạt động VTB đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao, và ưu tiên sử dụng nguồn năng lượng thân thiện với môi trường. Đồng thời, đề tài cũng cho rằng các DN VTB cần nghiên cứu chính sách giá sao cho phù hợp để giảm chi phí vận tải, chi phí cố định, và chi phí ngày tàu vì giá cả là yếu tố rất quan trọng ảnh hưởng đến NLCT của quốc gia. Ngoài ra, để có thể bắt kịp xu hướng phát triển quốc tế cũng như tăng cường cơ hội hợp tác, các DN VTB cần tích cực nghiên cứu thị trường và hợp tác quốc tế với các đối tác lớn trong khu vực và trên thế giới.

Đề tài cũng đưa ra các kiến nghị với Chính phủ, cơ quan QLNN về VTB, và Hiệp hội có liên quan nhằm tạo môi trường và nguồn lực thuận lợi cho ĐTB quốc gia phát triển. Theo đó, Chính phủ cần hoàn thiện hành lang pháp lý, cải cách thủ tục hành chính, tích cực tham gia các Hiệp Ước về VTB, hỗ trợ công tác đào tạo nguồn nhân lực, đẩy mạnh chuyển đổi số, và có cách chính sách hỗ trợ DN VTB về vốn và tài chính; Bộ GTVT cần thực hiện nghiêm các quy hoạch giao thông VTB; Cục Hàng hải cần nâng cao thị phần vận tải hàng hóa, và cải thiện chất lượng công tác kiểm tra, giám sát hoạt động VTB; các Hiệp hội cần nâng cao vai trò của mình, ưu tiên bảo vệ các quyền lợi chính đáng cho ĐTBVN.

Về lý luận, đề tài đã làm rõ một số khái niệm cơ bản về NLCT, ngành VTB, ĐTB, và NLCT của ĐTB quốc gia. Bên cạnh đó, các lý thuyết nền về NLCT quốc gia cũng như các yếu tố cấu thành và tiêu chí đánh giá NLCT của ĐTB quốc gia, bao gồm các tiêu chí định tính và định lượng cũng được trình bày. Ngoài ra, đề tài còn chỉ ra sáu yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTB quốc gia, từ đó đề xuất mô hình, giả thuyết và thang đo để nghiên cứu tác động của các yếu tố này. Những nội dung lý luận mà đề tài đã trình bày và phân tích giúp người đọc có cái nhìn từ tổng quan đến chi tiết các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTB quốc gia. Không những thế, kinh nghiệm phát triển ĐTB quốc gia của Singapore, Trung Quốc, Thái Lan, Philippin, Malaysia được trình bày trong đề tài cung cấp những thông tin quý báu và giá trị, làm cơ sở so sánh đối chiếu cũng như rút ra bài học kinh nghiệm đối với ĐTB quốc gia nhằm nâng cao NLCT của mình.

Về thực tiễn, thông qua các phương pháp nghiên cứu như thu thập số liệu, điều tra khảo sát bằng bảng hỏi, phỏng vấn chuyên gia và các chủ DNVTB, đề tài đã vẽ nên một bức tranh toàn cảnh về thực trạng NLCT của ĐTBVN ở các khía cạnh khác nhau, bao gồm thực trạng chất lượng tàu, năng lực vận tải, chất lượng vận tải, giá cước vận tải; thực trạng các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTB như môi trường, điều kiện nhu cầu thị trường, điều kiện đầu vào sản xuất, cơ hội phát triển kinh tế, và QLNN,... Từ đó đề tài chỉ ra những thành công đạt được, hạn chế còn tồn tại, và nguyên nhân của những thành công, hạn chế ấy.

Dựa trên số liệu và kết quả phân tích thực trạng, đề tài đề xuất sáu nhóm giải pháp tương ứng với các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTBVN, chẳng hạn như trẻ hóa đội tàu, chủ động tìm hiểu và ứng dụng công nghệ hiện đại trong hoạt động VTB, xử lý hàng hóa, thông tin liên lạc, an toàn và bảo mật, và thân thiện với môi trường. Không những thế,

đề tài còn đưa các kiến nghị cụ thể và hợp lý đối với chính phủ, các bộ ngành và hiệp hội liên quan đến lĩnh vực VTB nhằm đơn giản hóa thủ tục hành chính, hỗ trợ nguồn vốn, tăng cường kết nối giao thương và hợp tác quốc tế cho các DNVTB để giao lưu, học hỏi kinh nghiệm, công nghệ, đồng thời tìm kiếm cơ hội hợp tác với các đối tác trên toàn cầu.

Về mặt chính sách, những phân tích thực trạng về NLCT và các yếu tố ảnh hưởng đến NLCT của ĐTBVN cung cấp các thông tin từ tổng quan đến chi tiết để các nhà hoạch định chính sách có thêm thông tin khách quan về ĐTB quốc gia nói chung và NLCT của ĐTB quốc gia nói riêng, bao gồm cả những thành công và hạn chế mà ngành VTB và ĐTB quốc gia Việt Nam đã đạt được trong thời gian qua. Đồng thời, những giải pháp và kiến nghị đối với Chính phủ, các cơ quan hữu quan chính là những gợi ý để các nhà hoạch định chính sách có thể căn cứ vào đó để nghiên cứu đề xuất các chính sách thiết thực giúp các DNVTB có thêm nguồn lực và cơ hội để nâng cao NLCT của mình.

Do hạn chế về mặt nguồn lực và thời gian nên nghiên cứu này vẫn còn nhiều thiếu sót. Về mặt lý thuyết, nghiên cứu chưa đi sâu vào phân tích các tác động của các yếu tố kinh tế vĩ mô có ảnh hưởng đến VTB Việt Nam nói chung và ĐTB quốc gia nói riêng, chẳng hạn như biến động giá dầu, các thay đổi trong chính sách VTB và thương mại quốc tế,... Ngoài ra, nghiên cứu chưa đưa ra được một vài trường hợp điển hình là các DNVTB đang hoạt động tại Việt Nam để phân tích thực trạng tại các đơn vị đó. Bên cạnh đó, xu hướng chuyển đổi số cùng ứng dụng trí tuệ nhân tạo, tự động hóa đang diễn ra mạnh mẽ trên mọi lĩnh vực, trong đó có ngành VTB. Đây cũng là một hạn chế của nghiên cứu khi chưa xem xét một cách cụ thể những tác động của xu hướng này đến NLCT của ĐTBVN trong hiện tại và tương lai.

Từ những đóng góp mới và hạn chế còn tồn tại đã trình bày, luận án mở ra nhiều hướng nghiên cứu tiếp theo trong tương lai nhằm góp phần nâng cao hơn nữa NLCT của ĐTB quốc gia Việt Nam ở các mức độ sâu rộng hơn. Cụ thể, các nghiên cứu tương lai có thể mở rộng phân tích thêm các yếu tố đến từ môi trường quốc tế (giá xăng dầu, xu hướng năng lượng sạch, chính sách VTB quốc tế,...) và tác động của nó đến NLCT của ĐTB quốc gia. Hay phân tích thêm các yếu tố thuộc chuyển đổi số như trí tuệ nhân tạo, dữ liệu lớn,... đã và đang tác động mạnh mẽ đến ngành VTB toàn cầu như hiện nay. Để tăng thêm tính khách quan cho các nhận định đưa ra trong nghiên cứu này, trong thời gian tới, đề tài có thể chọn một vài DNVTB điển hình để phân tích thực trạng các yếu tố có tác động đến NLCT tại các doanh nghiệp này. Khi đó, các giải pháp và kiến nghị đưa ra sẽ bám sát vào thực tế và có giá trị sử dụng cao hơn, hỗ trợ các DNVTB trong nước nâng cao NLCT, PTBV, hội nhập sâu rộng vào thị trường VTB quốc tế để cải thiện vị thế của ĐTB quốc gia.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tiếng Việt

1. Nguyễn Cảnh Hải (2018), *Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của tổng công ty Hàng Hải Việt Nam*, LATS, Đại học hàng hải.
2. Lưu Quốc Hưng (2017), *Nghiên cứu năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam*, LATS, Viện Nghiên Cứu Quản lý kinh tế Trung Ương.
3. Phan Văn Hưng (2022), “Đánh giá khả năng của các doanh nghiệp vận tải biển thích ứng với chiến lược giảm phát thải khí thải từ tàu biển”, *Giao thông vận tải*, no.08 - tr.184 – 186.
4. Nguyễn Minh Nhật Linh (2022), “Các yếu tố tác động đến hiệu quả tài chính của các doanh nghiệp ngành vận tải biển niêm yết trên thị trường chứng khoán Việt Nam”, *Tạp chí Kinh tế và Dự báo*, no.12.
5. Vũ Thị Minh Loan (2008), *Hoàn thiện quản lý Nhà nước nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam*, LATS, ĐH Kinh tế Quốc dân.
6. Nguyễn Thị Quỳnh Nga (2018), “Xây dựng mô hình nghiên cứu mối quan hệ đội tàu biển và khối lượng hàng hóa vận chuyển”, *Kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương*, no.527 - tr.32-34.
7. Vũ Trụ Phi (2005), *Nghiên cứu các giải pháp về vốn để phát triển đội tàu vận tải biển nông cốt của Việt Nam*, LATS, Đại học hàng hải.
8. Nguyễn Hoàng Phương (2020), “Phát triển hệ thống cảng biển, đáp ứng nhu cầu vận tải biển và hoạt động logistics ở Việt Nam hiện nay”, *Khoa học chính trị*, no.02 - tr.54-58.
9. Đỗ Xuân Quỳnh (2009), “Định hướng phát triển đội tàu biển đáp ứng yêu cầu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 và hội nhập quốc tế”, *Hàng hải Việt Nam*, no.3 - tr.18-19.
10. Đỗ Thanh Tùng (2021), “Xây dựng mô hình toán học biểu diễn mối quan hệ giữa phát triển kinh tế xã hội với lực lượng lao động trong ngành vận tải biển Việt Nam”, *Giao thông vận tải*, no.8 - tr.183-186.
11. Mai Khắc Thành (2022), “Định hướng chuyển đổi số trong lĩnh vực vận tải biển tại Việt Nam”, *Giao thông vận tải*, no.3 - tr.139-141.
12. Nguyễn Cảnh Việt (2009), “Đội tàu biển Việt Nam: Sự phát triển và một số giải pháp về đội ngũ thuyền viên trong giai đoạn hiện nay”, *Hàng hải Việt Nam*, no.8 - tr.30-32.
13. Đặng Công Xưởng, Nguyễn Nam Giang Xây (2021), “Xây dựng chỉ tiêu xếp hạng năng lực cạnh tranh cho các công ty vận tải biển, áp dụng đối với Việt Nam”, *Giao thông vận tải*, no.4 - tr.172-175.
14. Vũ Thị Hoàng Yến (2020), *Đầu tư phát triển đội tàu trong vận tải biển Việt Nam*, LATS, Học viện Khoa học xã hội.

Tiếng Anh

1. Álvarez-SanJaime, Ó., Cantos-Sánchez, P., Moner-Colonques, R., & Sempere-Monerris, J. J. (2013). Vertical integration and exclusivities in maritime freight transport. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 51(1), 50–61. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2012.12.009>
2. Antão, P., Sun, S., Teixeira, A. P., & Guedes Soares, C. (2023). Quantitative assessment of ship collision risk influencing factors from worldwide accident and fleet

- data. *Reliability Engineering and System Safety*, 234(December 2020). <https://doi.org/10.1016/j.ress.2023.109166>
3. Arslan, A. N., & Papageorgiou, D. J. (2017). Bulk ship fleet renewal and deployment under uncertainty: A multi-stage stochastic programming approach. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 97, 69–96. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2016.10.009>
 4. Barney, J. B. (1991). Firm resources and sustained competitive advantage. *Journal of Management*, 17(1), 99–120. <https://doi.org/10.1177/014920639101700108>
 5. Baso, S., Musrina, & Anggriani, A. D. E. (2020). Strategy for Improving the Competitiveness of Shipyards in the Eastern Part of Indonesia. *KAPAL - Jurnal Ilmu Pengetahuan Dan Teknologi Kelautan*, 17(2), 74–85.
 6. Baştuğ, S., Haralambides, H., Akan, E., & Kiraci, K. (2023). Risk mitigation in service industries: A research agenda on container shipping. *Transport Policy*, 141(December 2022), 232–244. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.07.011>
 7. Baştuğ, S., Haralambides, H., Esmer, S., & Eminoglu, E. (2022). Port competitiveness: Do container terminal operators and liner shipping companies see eye to eye? *Marine Policy*, 135(October 2021). <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2021.104866>
 8. Bhawsar, P., & Chattopadhyay, U. (2015). Competitiveness: Review, Reflections and Directions. *Global Business Review*, 16(4), 665–679. <https://doi.org/10.1177/0972150915581115>
 9. Bilbao-Ubillos, J., Fernández-Sainz, A., & Payán-Azkue, R. (2021). State aid, EU maritime transport policies and competitiveness of EU country fleets. *European Transport Research Review*, 13(1), 1–15. <https://doi.org/10.1186/s12544-020-00463-1>
 10. Cao, W., & Zhang, M. (2017). The Optimization and Scheduling Research of Shuttle Combined Vehicles in Automated Automatic Three-dimensional Warehouse. *Procedia Engineering*, 174, 579–587. <https://doi.org/10.1016/j.proeng.2017.01.190>
 11. Çetin, İ. B., Akgül, E. F., & Koçak, E. (2018). Competitiveness of Turkish Coaster Merchant Fleet: A Qualitative Analysis By Short Sea Shipping Perspective. *TransNav, the International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*, 12(2), 389–396. <https://doi.org/10.12716/1001.12.02.21>
 12. Chen, J., Ye, J., Zhuang, C., Qin, Q., & Shu, Y. (2022). Liner shipping alliance management: Overview and future research directions. *Ocean and Coastal Management*, 219(January), 106039. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2022.106039>
 13. Chen, J., Zhuang, C., Yang, C., Wan, Z., Zeng, X., & Yao, J. (2021). Fleet co-deployment for liner shipping alliance: Vessel pool operation with uncertain demand. *Ocean and Coastal Management*, 214(September), 105923. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105923>
 14. Chua, J. Y., Wang, X., & Yuen, K. F. (2023). Sustainable shipping management: Definitions, critical success factors, drivers and performance. *Transport Policy*, 141(May 2022), 72–82. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2023.07.012>
 15. D’agostini, E., Nam, H.-S., & Kang, S.-H. (2019). Gaining Competitive Advantage at Sea: An Overview of Shipping Lines’ Strategic Decisions. *International Journal of Transportation Engineering and Technology*, 5(4), 74. <https://doi.org/10.11648/j.ijtet.20190504.12>
 16. Fareza, M. (2020). *Study of Shipbuilding Competitiveness*. 15–22.
 17. Gena, B., Arief, D., Tridoyo, K., & Nimmi, Z. (2020). Competitive advantage improvement strategy of container shipping industry: Case of Indonesia. *International*

- Journal of Shipping and Transport Logistics*, 12(4), 307–339. <https://doi.org/10.1504/IJSTL.2020.108403>
18. Gordon, J. R. M., Lee, P. M., & Lucas, H. C. (2005). A resource-based view of competitive advantage at the Port of Singapore. *Journal of Strategic Information Systems*, 14(1), 69–86. <https://doi.org/10.1016/j.jsis.2004.10.001>
 19. Green, S. B. (1991). How Many Subjects Does It Take To Do A Regression Analysis. *Multivariate Behavioral Research*, 26(3), 499–510. <https://doi.org/10.1207/s15327906mbr2603>
 20. Ha, Y. S., & Seo, J. S. (2017). An Analysis of the Competitiveness of Major Liner Shipping Companies. *Asian Journal of Shipping and Logistics*, 33(2), 53–60. <https://doi.org/10.1016/j.ajsl.2017.06.002>
 21. Harrison, A., & Fichtinger, J. (2013). Managing variability in ocean shipping. *The International Journal of Logistics Management*, 24(1), 7–21. <https://doi.org/10.1108/IJLM-05-2013-0052>
 22. Hatzichronoglou, T. (1996). Globalisation and Competitiveness: Relevant Indicators. *OECD Science*, 1–61. <https://dx.doi.org/10.1787/885511061376>
 23. Hetherington, C., Flin, R., & Mearns, K. (2006). Safety in shipping: The human element. *Journal of Safety Research*, 37(4), 401–411. <https://doi.org/10.1016/j.jsr.2006.04.007>
 24. Ichimura, Y., Dalaklis, D., Kitada, M., & Christodoulou, A. (2022). Shipping in the era of digitalization: Mapping the future strategic plans of major maritime commercial actors. *Digital Business*, 2(1), 100022. <https://doi.org/10.1016/j.digbus.2022.100022>
 25. Kaliszewski, A., Kozłowski, A., Dąbrowski, J., & Klimek, H. (2020). Key factors of container port competitiveness: A global shipping lines perspective. *Marine Policy*, 117(February). <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2020.103896>
 26. Kim, A. R., Lee, S. W., & Seo, Y. J. (2022). How to control and manage vessels' ballast water: The perspective of Korean shipping companies. *Marine Policy*, 138(December 2021), 105007. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2022.105007>
 27. Kim, B. S., & Kim, B. Y. (2020). The effect of selection factors of marine transportation service on transaction continuity. *Journal of Asian Finance, Economics and Business*, 7(1), 217–228. <https://doi.org/10.13106/jafeb.2020.vol7.no1.217>
 28. Krugman, P. (1980). Scale economies, product differentiation, and the pattern of trade. *American Economic Review*, 70(5), 950–959. <https://doi.org/10.7551/mitpress/5933.003.0005>
 29. Kuo, S. Y., Lin, P. C., & Lu, C. S. (2017). The effects of dynamic capabilities, service capabilities, competitive advantage, and organizational performance in container shipping. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 95, 356–371. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.11.015>
 30. Lai, X., Wu, L., Wang, K., & Wang, F. (2022). Robust ship fleet deployment with shipping revenue management. *Transportation Research Part B: Methodological*, 161(March), 169–196. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2022.05.005>
 31. Lee, C. B., Wan, J., Shi, W., & Li, K. (2014). A cross-country study of competitiveness of the shipping industry. *Transport Policy*, 35, 366–376. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.04.010>
 32. Lee, K. R. (2019). Analytic comparisons of shipbuilding competitiveness between China and Korea. *Journal of Korea Trade*, 23(4), 1–16. <https://doi.org/10.35611/jkt.2019.23.4.1>

33. Liu, B., Wang, Y., Li, Z. C., & Zheng, J. (2023). An exact method for vessel emission monitoring with a ship-deployed heterogeneous fleet of drones. *Transportation Research Part C: Emerging Technologies*, 153(December 2022), 104198. <https://doi.org/10.1016/j.trc.2023.104198>
34. Lun Y. H. Venus, Lai Kee-hung, Cheng T. C. Edwin, Yang Dong (2023), *Shipping and Logistics Management*, Springer Cham, 2nd Edition.
35. Matear, S., & Richard, G. (1993). Factors Influencing Freight Service Choice for Shippers and Freight Suppliers. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*, 23(2), 25–35. <https://doi.org/10.1108/09600039310038198>
36. Maučec, H., Ogorelc, A., Zelenika, R., & Sever, D. (2015). Optimizing overseas container transportation: A case involving transatlantic ports. *Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers Part M: Journal of Engineering for the Maritime Environment*, 229(3), 221–231. <https://doi.org/10.1177/1475090213513249>
37. Mehrzadegan, E., Ghandehari, M., & Ketabi, S. (2022). A joint dynamic inventory-slot allocation model for liner shipping using revenue management concepts. *Computers and Industrial Engineering*, 170(June), 108333. <https://doi.org/10.1016/j.cie.2022.108333>
38. Meng, Q., Wang, T., & Wang, S. (2012). Short-term liner ship fleet planning with container transshipment and uncertain container shipment demand. *European Journal of Operational Research*, 223(1), 96–105. <https://doi.org/10.1016/j.ejor.2012.06.025>
39. Mukherjee, A., Bruijninx, P., & Junginger, M. (2023). Techno-economic competitiveness of renewable fuel alternatives in the marine sector. *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, 174(December 2022), 113127. <https://doi.org/10.1016/j.rser.2022.113127>
40. Ng, A. K. Y., & Gujar, G. C. (2009). Government policies, efficiency and competitiveness: The case of dry ports in India. *Transport Policy*, 16(5), 232–239. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.08.001>
41. Nguyen, S., Chen, P. S. L., & Du, Y. (2023). Blockchain adoption in container shipping: An empirical study on barriers, approaches, and recommendations. *Marine Policy*, 155(June), 105724. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2023.105724>
42. Pan, J. J., Zhang, Y. F., & Fan, B. (2022). Strengthening container shipping network connectivity during COVID-19: A graph theory approach. *Ocean and Coastal Management*, 229(April), 106338. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2022.106338>
43. Panayides, P. M. (2003). Competitive strategies and organizational performance in ship management. *Maritime Policy and Management*, 30(2), 123–140. <https://doi.org/10.1080/0308883032000084850>
44. Panayides, P. M., & Cullinane, K. (2002). Competitive Advantage in Liner Shipping: A Review and Research Agenda. *International Journal of Maritime Economics*, 4(3), 189–209. <https://doi.org/10.1057/palgrave.ijme.9100045>
45. Pasha, J., Dulebenets, M. A., Fathollahi-Fard, A. M., Tian, G., Lau, Y. yip, Singh, P., & Liang, B. (2021). An integrated optimization method for tactical-level planning in liner shipping with heterogeneous ship fleet and environmental considerations. *Advanced Engineering Informatics*, 48(April), 101299. <https://doi.org/10.1016/j.aei.2021.101299>
46. Porter, M.E. (1990). *The competitive advantage of nations*. London: MacMillan.
47. Poulakidas, A. (2014). Teekay Shipping Corporation case analysis. *Journal of Business Strategy*, 35(2), 26–35. <https://doi.org/10.1108/JBS-07-2013-0053>

48. Prahalad, C. K., & Hamel, G. (1990). The Core Competence of the Corporation. *Harvard Business Review*, 79–91.
49. Progoulaki, M., & Theotokas, I. (2010). Human resource management and competitive advantage: An application of resource-based view in the shipping industry. *Marine Policy*, 34(3), 575–582. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2009.11.004>
50. Ricardo, D. (1817), “The Theory of Comparative Advantage”. In: Ricardo, D., Vol. 1 Ed. By Piero Sraffa with Collaboration of M.H. Dobb, *Principles of Political Economy and Taxation*, Cambridge University Press, Cambridge, London.
51. Rueda, A. G., Fortes, I. A., & Andújar, J. A. S. (2012). Determining factors in port competitiveness: the case of fresh fruit and vegetable produce traffic in Spanish ports. *International Journal of Transport Economics / Rivista Internazionale Di Economia Dei Trasporti*, 39(3), 313–327.
52. Sambracos, E., & Tsiaparikou, J. (2001). Sea-going labour and Greek owned fleet: A major aspect of fleet competitiveness. *Maritime Policy and Management*, 28(1), 55–69. <https://doi.org/10.1080/03088830118029>
53. Smith Adam (1776). *An Inquiry into the Nature and Causes of the Wealth of Nations*. Vol. 1 (1 ed.). London: W. Strahan.
54. Solakivi, T., Paimander, A., & Ojala, L. (2022). Cost competitiveness of alternative maritime fuels in the new regulatory framework. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 113(October), 103500. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2022.103500>
55. Song, D. P., & Dong, J. X. (2012). Cargo routing and empty container repositioning in multiple shipping service routes. *Transportation Research Part B: Methodological*, 46(10), 1556–1575. <https://doi.org/10.1016/j.trb.2012.08.003>
56. Song, W., Yang, H., Li, D., & Yang, Z. (2023). Dynamic pricing and competition of container liner shipping services in a duopoly spot market. *Computers & Industrial Engineering*, 185(September), 109613. <https://doi.org/10.1016/j.cie.2023.109613>
57. Srivastava, D. K., Talha, M., & Shah, H. (2006). Determinants of competitiveness in indian public sector companies: An empirical study. *Competitiveness Review*, 16(3–4), 212–222. https://doi.org/10.1108/cr.2006.16.3_4.212
58. Stopford, M. (2008). *Maritime economics* (3rd Ed.). Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203891742>
59. Stott Paul, Kattan M. R. (1997), “Shipbuilding competitiveness: The marketing overview”, *Journal of Ship Production*, No. 1, Feb. 1997, 13:pp.1–7, 1997.
60. Sys, C. (2009). Is the container liner shipping industry an oligopoly? *Transport Policy*, 16(5), 259–270. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2009.08.003>
61. Tabachnick, B. G., & Fidell, L. S. (2012). *Using Multivariate Statistics* (6th Ed.). Pearson. <https://doi.org/10.1037/022267>
62. Tadros, M., Ventura, M., & Soares, C. G. (2023). Review of current regulations, available technologies, and future trends in the green shipping industry. *Ocean Engineering*, 280(April), 114670. <https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2023.114670>
63. Thanopoulou, H. A. (1998). What price the flag? The terms of competitiveness in shipping. *Marine Policy*, 22(4–5), 359–374. [https://doi.org/10.1016/S0308-597X\(97\)00043-2](https://doi.org/10.1016/S0308-597X(97)00043-2)
64. Tran, N. K., & Haasis, H. D. (2015). An empirical study of fleet expansion and growth of ship size in container liner shipping. *International Journal of Production Economics*, 159, 241–253. <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2014.09.016>

65. Vu, T. H. Y. (2022). International Experience In Fleet Development Investment In Shipping And Lessons For Vietnam. *Journal of Positive School Psychology*, 6(7), 5664–5671.
66. Vukić, L., & Cerbán, M. del M. (2022). Economic and environmental competitiveness of container shipping on alternative maritime routes in the Asia-Europe trade flow. *Maritime Transport Research*, 3(May). <https://doi.org/10.1016/j.martra.2022.100070>
67. Wang, T., Meng, Q., Wang, S., & Tan, Z. (2013). Risk management in liner ship fleet deployment: A joint chance constrained programming model. *Transportation Research Part E: Logistics and Transportation Review*, 60, 1–12. <https://doi.org/10.1016/j.tre.2013.09.001>
68. Xiao, G., Wang, T., Shang, W., Shu, Y., Biancardo, S. A., & Jiang, Z. (2024). Exploring the factors affecting the performance of shipping companies based on a panel data model: A perspective of antitrust exemption and shipping alliances. *Ocean and Coastal Management*, 253(March), 107162. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2024.107162>
69. Xue, Y., & Lai, K. hung. (2023). Responsible shipping for sustainable development: Adoption and performance value. *Transport Policy*, 130(November 2022), 89–99. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2022.11.007>
70. Yan, X., Yan, L., Yao, X. L., & Liao, M. (2015). The marine industrial competitiveness of blue economic regions in China. *Marine Policy*, 62, 153–160. <https://doi.org/10.1016/j.marpol.2015.09.015>
71. Yang, Y. C. (2014). Effect of shipping aid policies on the competitive advantage of national flagged fleets: Comparison of Taiwan, Korea and Japan. *Transport Policy*, 35, 1–9. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2014.04.003>
72. Yeo, G. T., Roe, M., & Dinwoodie, J. (2011). Measuring the competitiveness of container ports: Logisticians' perspectives. *European Journal of Marketing*, 45(3), 455–470. <https://doi.org/10.1108/03090561111107276>
73. Yuan, Q., Wang, S., & Peng, J. (2023). Operational efficiency optimization method for ship fleet to comply with the carbon intensity indicator (CII) regulation. *Ocean Engineering*, 286(P1), 115487. <https://doi.org/10.1016/j.oceaneng.2023.115487>
74. Yuen, K. F., & Thai, V. Van. (2015). Service quality and customer satisfaction in liner shipping. *International Journal of Quality and Service Sciences*, 7(2/3), 170–183. <https://doi.org/10.1108/IJQSS-02-2015-0024>
75. Zhang, L. H., Liu, C., Zhang, C., & Wang, S. (2023). Upstream encroachment and downstream outsourcing in competing shipping supply chains. *International Journal of Production Economics*, 255(January 2022), 108655. <https://doi.org/10.1016/j.ijpe.2022.108655>
76. Zheng, J., Ma, Y., Ji, X., & Chen, J. (2021). Is the weekly service frequency constraint tight when optimizing ship speeds and fleet size for a liner shipping service? *Ocean and Coastal Management*, 212(June), 105815. <https://doi.org/10.1016/j.ocecoaman.2021.105815>

PHỤ LỤC

PHỤ LỤC

Phụ lục 1: Số liệu thống kê vận tải biển Việt Nam và một số nước quốc gia trên thế giới

- **Khối lượng hàng hóa vận chuyển của Việt Nam**

Đơn vị: nghìn tấn

<i>Năm</i>	<i>Tổng số</i>	<i>Đường sắt</i>	<i>Đường bộ</i>	<i>Đường thủy nội địa</i>	<i>Đường hàng không</i>	<i>Đường biển</i>
2010	800,886	7,862	587,014	144,227	190	61,593
2011	885,682	7,285	654,127	160,165	200	63,905
2012	961,128	6,952	717,906	174,385	191	61,694
2013	1,010,414	6,526	763,790	181,213	184	58,702
2014	1,078,581	7,179	821,700	190,600	202	58,900
2015	1,151,896	6,707	882,628	201,531	230	60,800
2016	1,255,458	5,209	969,721	215,768	286	64,474
2017	1,383,213	5,611	1,074,451	232,814	318	70,019
2018	1,539,272	5,718	1,207,683	251,905	404	73,562
2019	1,670,619	5,205	1,319,853	268,027	446	77,088
2020	1,621,536	5,216	1,282,120	257,842	272	76,086
2021	1,621,599	5,660	1,303,328	242,366	284	69,961
2022	1,974,089	5,692	1,576,162	302,646	282	89,308
2023	2,344,300	4,600	1,747,300	476,000	300	116,100

Nguồn: Niên giám thống kê Việt Nam

- **Chất lượng đội ngũ thuyền viên Việt Nam**

[illegible]

		Hạng ba (dưới 500 GT, dưới 750 KW)	40	26	23	27	22	24
		Tổng số	4,581	4,618	4,630	4,607	4,599	4,510
4	Thủy thủ trực ca		11,180	12,548	14,434	14,424	15,580	20,297
5	Máy trưởng	Hạng nhất (trên 3000 GT, trên 3000 KW)	1,992	2,245	2,673	2,621	2,790	2,798
		Hạng hai (500 - 3000 GT, 750 - 3000 KW)	1,074	1,083	1,119	1,086	1,101	1,030
		Hạng ba (dưới 500 GT, dưới 750 KW)	613	599	556	583	571	401
		Tổng số	3,679	3,927	4,348	4,290	4,462	4,229
6	Máy hai	Hạng nhất (trên 3000 GT, trên 3000 KW)	1,186	1,282	1,488	1,468	1,580	1,776
		Hạng hai (500 - 3000 GT, 750 - 3000 KW)	333	283	230	262	244	196
		Hạng ba (dưới 500 GT, dưới 750 KW)	27	283	20	19	17	14
		Tổng số	1,546	1,848	1,738	1,749	1,841	1,986
7	Sỹ quan máy	Hạng nhất (trên 3000 GT, trên 3000 KW)						
		Hạng hai (500 - 3000 GT, 750 - 3000 KW)	4,111	4,396	4,438	4,448	4,442	4,192
		Hạng ba (dưới 500 GT, dưới 750 KW)	128	116	104	111	105	76
		Tổng số	4,239	4,512	4,542	4,559	4,547	4,268
8	Thợ máy trực ca		7,291	8,225	9,884	9,383	10,460	16,624
9	Sỹ quan kỹ thuật điện		323	330	373	331	361	318
10	Thợ kỹ thuật điện		530	556	556	577	623	916
Tổng số			39,385	42,785	47,312	46,707	49,453	59,900

Nguồn: Tổng cục Hàng hải Việt Nam

• Số lượng tàu của ĐTBQG Việt Nam và một số nước trên thế giới

Đơn vị: chiếc

<i>Nước / Khu vực</i>	<i>Loại tàu</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>T8/2024</i>
ASEAN	Tổng số tàu	20,817	21,524	21,987	22,225	22697
	Tàu dầu	2,178	2,172	2,119	2,082	2,084
	Tàu hàng rời	916	948	942	960	1,022
	Tàu tổng hợp	4,844	5,055	5,039	5,021	5,002
	Tàu container	862	880	907	972	979
	Khác	12,017	12,469	12,980	13,190	13,610
Các nước đang phát triển	Tổng số tàu	67,039	69,161	71,853	73,945	75991
	Tàu dầu	8,285	8,498	9,150	9,426	9,692
	Tàu hàng rời	10,145	10,595	11,087	11,534	11,926
	Tàu tổng hợp	13,336	13,636	13,900	14,186	14,378

	Tàu container	3,955	4,081	4,269	4,429	4,668
	Khác	35,273	36,432	37,716	38,799	39,995
Thế giới (world)	Tổng số tàu	100,148	102,172	104,827	106,715	108,787
	Tàu dầu	11,354	11,540	12,333	12,309	12,464
	Tàu hàng rời	11,987	12,379	12,783	13,182	13,578
	Tàu tổng hợp	19,887	20,066	20,332	20,553	20,733
	Tàu container	5,384	5,495	5,673	5,855	6,129
	Khác	51,536	52,692	53,706	54,816	55,883
<i>Việt Nam</i>	Tổng số tàu	1,914	1,945	1,973	1,967	1,953
	Tàu dầu	121	126	137	134	136
	Tàu hàng rời	103	118	116	117	112
	Tàu tổng hợp	1,198	1,191	1,185	1,170	1,151
	Tàu container	39	41	41	44	46
	Khác	453	469	494	502	508
Trung Quốc	Tổng số tàu	6,708	7,461	8,794	9,222	9,530
	Tàu dầu	1,047	1,114	1,680	1,718	1,741
	Tàu hàng rời	535	1,609	1,759	1,870	1,945
	Tàu tổng hợp	1,119	1,340	1,535	1,526	1,527
	Tàu container	334	400	442	457	518
	Khác	3,673	2,998	3,378	3,651	3,799
Nhật Bản	Tổng số tàu	5,470	5,136	5,194	5,237	5,265
	Tàu dầu	683	657	660	665	667
	Tàu hàng rời	161	148	149	166	175
	Tàu tổng hợp	2,040	1,884	1,874	1,883	1,885
	Tàu container	44	45	46	47	51
	Khác	2,542	2,402	2,465	2,476	2,487
Hàn Quốc	Tổng số tàu	2,018	2,120	2,165	2,165	2,169
	Tàu dầu	199	224	224	222	220
	Tàu hàng rời	88	78	84	93	95
	Tàu tổng hợp	358	367	369	368	356
	Tàu container	84	91	100	116	133
	Khác	1,289	1,360	1,388	1,366	1,365
Singapore	Tổng số tàu	3,386	3,307	3,223	3,194	3,245
	Tàu dầu	743	694	630	597	585
	Tàu hàng rời	570	576	574	591	617
	Tàu tổng hợp	121	114	98	106	99
	Tàu container	497	514	544	605	625
	Khác	1,455	1,409	1,377	1,295	1,319
Thái Lan	Tổng số tàu	853	885	869	880	874
	Tàu dầu	258	258	252	248	246
	Tàu hàng rời	26	26	26	28	29
	Tàu tổng hợp	97	95	90	86	83

	Tàu container	28	27	28	28	22
	Khác			473		
Malaysia	Tổng số tàu	1,805	1,783	1,769	1,754	1778
	Tàu dầu	153	152	155	151	156
	Tàu hàng rời	16	16	14	14	14
	Tàu tổng hợp	186	175	174	169	171
	Tàu container	26	28	33	35	34
	Khác	1,424	1,412	1,393	1,385	1,403
Indonesia	Tổng số tàu	10,549	10,988	11,538	11,825	12226
	Tàu dầu	667	706	709	720	730
	Tàu hàng rời	130	148	153	158	196
	Tàu tổng hợp	2,265	2,338	2,345	2,344	2,348
	Tàu container	225	224	216	216	209
	Khác			8,115		
Philippin	Tổng số tàu	1,862	2,212	2,211	2,023	2224
	Tàu dầu	210	210	210	207	206
	Tàu hàng rời	69	62	58	51	53
	Tàu tổng hợp	748	947	950	956	961
	Tàu container	45	44	43	42	42
	Khác	790	949	950	767	962
Việt Nam (số liệu cục hàng hải cung cấp)	Tổng số tàu	1,049	1,032	1,009	976	
	Tàu dầu	159	162	178	175	
	Tàu hàng rời	101	87	73	61	
	Tàu tổng hợp	667	660	636	618	
	Tàu container	38	38	43	43	
	Khác	84	85	79	79	

Nguồn: UNCTAD & Tổng cục Hàng hải Việt Nam

• Tuổi của ĐTBQG Việt Nam và một số nước trên thế giới

Đơn vị: năm

Nước / Khu vực	Loại tàu	2020	2021	2022	2023	th8/2024
ASEAN	Trung bình cả đội tàu	19	20	20	21	21
	Tàu dầu	20	21	22	23	24
	Hàng rời	10	10	11	11	12
	Tổng hợp	25	26	27	28	29
	Hàng container	14	14	15	15	15
	Khác	17	18	18	19	19
Các nước đang phát triển	Trung bình cả đội tàu	19	19	20	20	20
	Tàu dầu	18	19	18	19	19
	Hàng rời	10	10	11	11	12
	Tổng hợp	26	26	26	27	28

	Hàng container	13	13	14	14	14
	Khác	20	20	20	21	21
Thế giới	Trung bình cả đội tàu	21	21	22	22	22
	Tàu dầu	19	19	19	20	20
	Hàng rời	10	11	11	2	12
	Tổng hợp	26	26	26	26	27
	Hàng container	13	13	14	14	14
	Khác	23	23	23	24	24
<i>Việt Nam</i>	Trung bình cả đội tàu	17	17	18	19	20
	Tàu dầu	19	19	20	21	22
	Hàng rời	16	16	16	16	16
	Tổng hợp	17	18	19	20	21
	Hàng container	16	17	18	19	19
	Khác	17	17	18	18	19
Trung Quốc	Trung bình cả đội tàu	14	14	14	14	14
	Tàu dầu	13	13	13	14	14
	Hàng rời	11	12	12	12	12
	Tổng hợp	16	16	16	16	17
	Hàng container	12	12	12	12	11
	Khác	15	15	15	14	15
Nhật Bản	Trung bình cả đội tàu	20	19	19	20	20
	Tàu dầu	19	18	19	19	20
	Hàng rời	10	10	10	10	11
	Tổng hợp	18	18	18	18	19
	Hàng container	6	7	8	8	9
	Khác	22	21	21	21	22
Hàn Quốc	Trung bình cả đội tàu	24	25	25	26	26
	Tàu dầu	27	27	28	29	29
	Hàng rời	16	17	16	16	17
	Tổng hợp	28	28	28	29	30
	Hàng container	16	16	16	16	15
	Khác	24	25	25	26	26
Singapore	Trung bình cả đội tàu	10	11	11	12	12
	Tàu dầu	10	10	11	11	11
	Hàng rời	7	7	8	8	9
	Tổng hợp	11	12	12	13	14
	Hàng container	11	12	12	13	12
	Khác	11	12	12	13	13
Thái Lan	Trung bình cả đội tàu	29	29	30	31	31
	Tàu dầu	30	31	32	33	34
	Hàng rời	11	12	13	13	14
	Tổng hợp	32	33	34	36	36

	Hàng container	13	14	15	15	12
	Khác	29	29	30	30	31
Malaysia	Trung bình cả đội tàu	18	18	19	20	21
	Tàu dầu	25	26	26	26	27
	Hàng rời	13	14	15	15	16
	Tổng hợp	27	27	27	29	29
	Hàng container	21	21	18	19	19
	Khác	16	17	18	18	19
Indonesia	Trung bình cả đội tàu	19	19	19	20	20
	Tàu dầu	24	25	25	26	26
	Hàng rời	20	19	20	20	20
	Tổng hợp	28	S	29	30	31
	Hàng container	16	17	18	19	19
	Khác	15	16	16	17	17
Philippin	Trung bình cả đội tàu	31	31	32	33	34
	Tàu dầu	28	29	30	31	32
	Hàng rời	5	5	5	5	7
	Tổng hợp	31	31	32	33	33
	Hàng container	23	24	25	26	27
	Khác	33	34	35	36	37

Nguồn: UNCTAD

• **Tải trọng của ĐTBQG Việt Nam và một số nước trên thế giới**

Đơn vị: DWT tải trọng-1000DWT

<i>Nước / Khu vực</i>	<i>Loại tàu</i>	<i>2020</i>	<i>2021</i>	<i>2022</i>	<i>2023</i>	<i>th8/2024</i>
ASEAN	Tổng cộng	201,199	199,680	195,627	198,993	207,754
	Tàu dầu	58,586	52,005	45,856	43,619	43,389
	Tàu hàng rời	67,721	70,915	71,342	73,242	79,285
	Tàu tổng hợp	11,874	11,932	11,615	11,775	11,858
	Tàu container	32,302	33,038	34,226	37,647	39,520
	Khác	30,716	31,790	32,588	32,710	33,702
Các nước đang phát triển	Tổng cộng	1,596,871	1,665,508	1,736,085	1,814,625	1,896,953
	Tàu dầu	143,453	140,711	136,535	128,970	118,233
	Tàu hàng rời	723,950	763,209	803,260	834,067	864,513
	Tàu tổng hợp	50,878	51,387	52,750	55,079	56,221
	Tàu container	194,474	200,263	209,182	217,826	237,380
	Khác	484,116	509,938	534,358	578,683	620,606
Thế giới	Tổng cộng	2,071,638	2,134,640	2,202,961	2,272,772	2,353,899
	Tàu dầu	601,672	619,309	631,139	652,850	141,840
	Tàu hàng rời	879,726	913,976	947,425	974,452	1,004,281
	Tàu tổng hợp	77,929	78,698	80,487	82,708	84,047

	Tàu container	275,041	282,256	294,291	305,844	329,490
	Khác	237,270	240,401	249,619	256,918	794,241
Việt Nam	Tổng cộng	7,232	12,000	12,350	12,422	13,236
	Tàu dầu	1,691	2,214	3,996	3,854	4,765
	Tàu hàng rời	2,827	3,381	3,323	3,438	3,359
	Tàu tổng hợp	2,921	2,911	2,889	2,852	2,764
	Tàu container	423	457	482	546	585
	Khác	-630	3,037	1,660	1,732	1,763
Trung Quốc	Tổng cộng	103,321	110,960	120,543	127,487	133,647
	Tàu dầu	15,320	18,421	20,380	20,560	20,867
	Tàu hàng rời	62,931	64,840	70,189	74,738	77,516
	Tàu tổng hợp	6,892	7,810	9,061	8,999	9,030
	Tàu container	10,443	11,211	11,364	12,034	14,663
	Khác	7,735	8,678	9,549	11,156	11,571
Nhật Bản	Tổng cộng	40,749	39,091	40,043	41,709	43,007
	Tàu dầu	10,088	10,302	10,286	9,767	9,802
	Tàu hàng rời	20,214	18,391	18,877	21,099	22,141
	Tàu tổng hợp	3,244	3,137	3,132	3,180	3,200
	Tàu container	2,273	2,491	2,708	3,114	3,194
	Khác	4,930	4,770	5,040	4,549	4,670
Hàn Quốc	Tổng cộng	14,974	15,753	15,731	18,939	21,221
	Tàu dầu	1,636	1,645	1,538	2,711	2,738
	Tàu hàng rời	6,871	5,774	5,408	6,552	6,810
	Tàu tổng hợp	1,317	1,336	1,340	1,368	1,328
	Tàu container	1,803	2,766	3,244	4,112	6,212
	Khác	3,347	4,232	4,201	4,196	4,133
Singapore	Tổng cộng	139,911	136,400	131,432	135,206	141,013
	Tàu dầu	41,123	34,670	28,087	26,769	25,675
	Tàu hàng rời	53,779	55,572	55,846	57,456	61,486
	Tàu tổng hợp	1,592	1,441	1,135	1,264	1,289
	Tàu container	28,440	29,068	30,544	33,784	35,805
	Khác	14,977	15,649	15,819	15,933	16,758
Thái Lan	Tổng cộng	6,702	6,070	5,387	4,696	4,501
	Tàu dầu	4,058	3,464	2,895	1,994	1,697
	Tàu hàng rời	1,120	1,120	1,120	1,192	1,252
	Tàu tổng hợp	373	353	335	317	308
	Tàu container	341	337	340	473	533
	Khác	810	796	697	720	711
Malaysia	Tổng cộng	10,408	10,231	9,224	9,461	9,440
	Tàu dầu	3,070	2,682	1,990	2,090	2,404
	Tàu hàng rời	784	784	754	808	661

	Tàu tổng hợp	298	247	250	237	245
	Tàu container	339	371	458	473	447
	Khác	5,917	6,147	5,772	5,853	5,683
Indonesia	Tổng cộng	27,237	29,136	29,439	30,256	32,741
	Tàu dầu	8,065	8,400	8,362	8,404	8,343
	Tàu hàng rời	5,799	6,946	7,287	7,733	10,070
	Tàu tổng hợp	4,527	4,657	4,656	4,717	4,797
	Tàu container	2,438	2,491	2,100	2,076	1,860
	Khác	6,408	6,642	7,034	7,326	7,671
Philippin	Tổng cộng	6,625	6,577	6,492	6,049	5,931
	Tàu dầu	533	531	482	465	460
	Tàu hàng rời	3,382	3,080	2,994	2,596	2,438
	Tàu tổng hợp	1,644	1,896	1,909	1,993	2,066
	Tàu container	307	301	290	285	285
	Khác	759	769	817	710	682

Nguồn: UNCTAD

Phụ lục 2: Khung câu hỏi phỏng vấn chuyên gia

1. Đánh giá tổng thể về năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia Việt Nam

- Anh/Chị đánh giá như thế nào về năng lực cạnh tranh hiện tại của đội tàu biển quốc gia Việt Nam so với các đối thủ trong khu vực và trên thế giới?
- Theo kinh nghiệm của Anh/Chị, đâu là những điểm mạnh và yếu của đội tàu biển Việt Nam hiện nay?

2. Tầm quan trọng của các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh

2.1. Yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất

- Anh/Chị đánh giá thế nào về vai trò của điều kiện đầu vào sản xuất (hạ tầng cảng biển, công nghệ, lao động, vốn) đối với năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam?
- Yếu tố nào trong điều kiện đầu vào sản xuất có ảnh hưởng lớn nhất đến sự phát triển và cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam?

2.2. Yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường dịch vụ vận tải biển

- Nhu cầu dịch vụ vận tải biển trong và ngoài nước tác động thế nào đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam?
- Anh/Chị có nhận xét gì về nhu cầu hiện tại của thị trường, đặc biệt là các thị trường quốc tế mà Việt Nam tham gia?

2.3. Yếu tố thuộc ngành công nghiệp hỗ trợ và liên quan

- Vai trò của ngành công nghiệp hỗ trợ (dịch vụ hậu cần, bảo trì, sửa chữa) đối với năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia Việt Nam như thế nào?

- Theo Anh/Chị, sự phát triển của các ngành liên quan này có đáp ứng nhu cầu của ngành vận tải biển hiện nay không?

2.4. Yếu tố thuộc môi trường ngành vận tải biển

- Anh/Chị đánh giá như thế nào về môi trường cạnh tranh trong ngành vận tải biển tại Việt Nam? Có những rào cản hay cơ hội nào đáng chú ý không?
- Các yếu tố nào trong môi trường ngành (cạnh tranh, cơ cấu chi phí) ảnh hưởng mạnh mẽ nhất đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển?

2.5. Yếu tố cơ hội phát triển kinh tế và quốc tế

- Anh/Chị nghĩ gì về tác động của các cơ hội kinh tế, thương mại quốc tế (FTA, xu hướng toàn cầu hóa) đến sự phát triển và năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam?
- Theo Anh/Chị, liệu Việt Nam có tận dụng tốt những cơ hội này để nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu không?

2.6. Yếu tố quản lý nhà nước

- Anh/Chị đánh giá như thế nào về vai trò của chính sách quản lý nhà nước trong việc nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia?
- Các quy định, chính sách hỗ trợ hiện tại đã đủ hiệu quả chưa? Có cần điều chỉnh hay cải thiện gì không?

3. Thực trạng các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh

- Thực trạng của các yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất như thế nào ở Việt Nam hiện nay? Có yếu tố nào còn hạn chế?
- Tình hình cung-cầu của thị trường dịch vụ vận tải biển Việt Nam hiện nay ra sao? Đã tạo điều kiện thuận lợi cho sự cạnh tranh của đội tàu biển chưa?
- Anh/Chị có nhận xét gì về sự phát triển của ngành công nghiệp hỗ trợ? Có yếu tố nào cần được cải thiện hoặc tăng cường?
- Các yếu tố trong môi trường ngành vận tải biển có thuận lợi cho sự phát triển của đội tàu không? Những thách thức chính mà ngành đang phải đối mặt là gì?
- Các chính sách và quy định của nhà nước có hỗ trợ đủ cho sự phát triển bền vững và cạnh tranh của đội tàu biển không?

4. Đề xuất giải pháp

- Anh/Chị có đề xuất gì để cải thiện năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam?
- Theo Anh/Chị, các biện pháp nào có thể giúp đội tàu biển Việt Nam thích nghi tốt hơn với các thay đổi và thách thức từ thị trường quốc tế?

Phụ lục 3: Danh sách các chuyên gia, nhà nghiên cứu tham gia phỏng vấn

STT	Họ tên	Học hàm / học vị	Chức vụ hiện tại	Đơn vị Công tác
<i>Các chuyên gia, nhà nghiên cứu về VTB Việt Nam</i>				
1.	Lưu Việt Hùng	Tiến sỹ	Hiệu Trưởng	Trường Cao Đẳng Hàng Hải 1 – địa chỉ: 498 Đà Nẵng, Đông Hải, Hải An, Hải Phòng
2.	Trần Văn Lượng	PGS. Tiến Sỹ	Viện Trưởng	Viện Đào Tạo quốc tế - Trường Đại học hàng hải Việt Nam – phòng 806 nhà C2, 484 Lạch Tray, Lê Chân, TP Hải Phòng
3.	Nguyễn Xuân Phương	PGS. Tiến Sỹ	Hiệu Trưởng	Trường ĐH GTVT TPHCM – địa chỉ: số 2 đường Võ Oanh, phường 25, quận Bình Thạnh, TPHCM
4.	Ngô Tuấn Quang	Th.S	P.GĐ	Cảng vụ Hàng hải Đồng Nai – địa chỉ: quốc lộ 51, phường Long Bình Tân, TP. Biên Hòa, Tỉnh Đồng Nai
5.	Nguyễn Thị Quỳnh Anh	Th.s	Phó phòng pháp chế	Phòng pháp chế – cục Hàng hải Việt Nam – Địa chỉ: số 8 Phạm Hùng, Mai Dịch, cầu Giấy, Hà Nội
<i>Cán bộ quản lý nhà nước</i>				
6.	Nguyễn Đình Việt	Th.S	Cục phó	Cục Hàng Hải Việt Nam – địa chỉ: số 8 Phạm Hùng, Mai Dịch, cầu Giấy, Hà Nội
7.	Nguyễn Thị Thương	Th.S	Phó phòng Vận tải	Phòng vận tải – cục Hàng hải Việt Nam – Địa chỉ: số 8 Phạm Hùng, Mai Dịch, cầu Giấy, Hà Nội
8.	Nguyễn Hải Nam	Th.S	GĐ	Cảng vụ Hàng hải TPHCM – địa chỉ: 157 Nguyễn Tất Thành, phường 18, quận 4, TPCHM
9.	Lê Văn Thúc	Tiến sỹ	GĐ	Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu – địa chỉ: 56 đường Trần Phú, phường 5, TP Vũng Tàu, tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu
10.	Chung Nghĩa	Th.S	PGĐ	Trung tâm nhân lực và huấn luyện hàng hải – trường ĐH GTVT TPHCM – địa chỉ: số 2 đường Võ Oanh, phường 25, quận Bình Thạnh, TPHCM
11.	Bùi Nguyên Khôi	Th.S	GĐ	Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng – địa chỉ: Số 1A Minh Khai, quận Hồng Bàng, TP. Hải Phòng
<i>Lãnh đạo quản lý các doanh nghiệp VTB / hãng tàu biển tại Việt Nam</i>				
12.	Nguyễn Thái Quang		TGD	Công ty cổ phần vận tải và thương mại quốc tế - địa chỉ: 140A Nam Kỳ Khởi Nghĩa, phường Bến Nghé, Quận 1, TPHCM
13.	Trần Quang	Ths	TGD	Cty CP Hàng Hải dầu khí Hải Dương –

	Hùng			địa chỉ: 26 Trần Phú, phường 1, TP Vũng Tàu , tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu
14.	Hồ Sỹ Thuận	Ths	TGD	Cty CP Vận tải và Tiếp Vận Phương Đông Việt – địa chỉ: tầng 8, Tòa nhà Citilight, 45 đường Võ Thị Sáu, phường Đa Kao, quận 1, TPHCM
15.	Nguyễn Xuân Thảo	Ths	TGD	Cty CJ Germadept Logistics – địa chỉ: tầng 11 tòa nhà CJ, số 6 Lê Thánh Tôn, quận 1, TPHCM
16.	Nguyễn Vũ	Ths	Phó TGD	Cty CP Vận tải biển Hợp tác lao động quốc tế (INLACO SAIGON) – địa chỉ: 36-38 Nguyễn Trường Tộ, phường 13, quận 4, TPHCM
17.	Trịnh Hữu Lương	Ths	TGD	Cty CP vận tải và thuê tàu biển Việt Nam – địa chỉ: 428 đường Nguyễn Tất Thành, phường 18, quận 4, TPHCM
18.	Nguyễn Thị Hồng Thúy	Ths	TGD	Cty CP Vận tải Nhật Việt – địa chỉ: 151 Nguyễn Văn Thủ, phường Đa Kao, quận 1, TPHCM
19.	Bùi Hải An	Kỹ sư	Trưởng phòng khai thác	Cty TNHH Vận tải biển Hải Phương – địa chỉ: số 54 lô 18 Lê Hồng Phong, phường Đằng Lâm, quận Hải An, Hải Phòng
20.	Nguyễn Duyên Hiếu	Ths	TGD	Tổng công ty CP Vận tải dầu Khí – địa chỉ: tầng 2, tòa nhà PVFCCo, số 43 Mạc Đĩnh Chi, phường Đa Kao, quận 1, TPHCM
21.	Đỗ Văn Ty	Kỹ sư	GĐ	Cty TNHH Hải Nam – địa chỉ: tổ 65, khu 5, Phường Bạch Đằng, TP Hạ Long, tỉnh Quảng Ninh
22.	Phạm Huy Hoàng	Kỹ sư	GĐ	Cty CP thương mại và vận tải quốc tế ITC – địa chỉ: số 209 lô N12, khu đô thị mới, phường Đằng Hải, quận Hải An, Hải Phòng
23.	Bùi Trung Ủy	Kỹ sư	TGD	Cty TNHH Vận tải biển Việt Thuận – địa chỉ: số 412, đường Quang Trung, phường Quang Trung, TP Uông Bí, tỉnh Quảng Ninh
24.	Lê Văn Thái	Th.S	Phó TGD	Cty CP Vận tải biển Vinaship – địa chỉ: số 14 Võ Nguyên Giáp, phường Kênh Dương, quận Lê Chân, TP Hải Phòng
25.	Nguyễn Ngọc Ánh	Th.S	Phó TGD	Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam – địa chỉ: tòa nhà Ocean Park, số 1 Đào Duy Anh, phường Mai, Đống Đa, Hà Nội
26.	Đặng Hồng Trường	Th.S	Phó TGD	Cty CP Vận tải biển Việt Nam – địa chỉ: số 215 phố Lạch Tray, phường Đằng Giang, quận Ngô Quyền, TP.Hải Phòng

27.	Nguyễn Thị Phương Thảo	Th.S	TGD	Cty CP Thương mại Vận tải Biển Trường Phát Lộc – 38 Nguyễn Phi Khanh, phường Tân Định, Quận 1, TPHCM
28.	Hoàng Đức Chính	Th.S	TGD	Cty CP Vận tải dầu khí Thái Bình Dương – địa chỉ: tầng 3 tòa nhà PVFCCo, 43 Mạc Đĩnh Chi, phường Đa Kao, quận 1, TPHCM
29.	Đoàn Đức Trọng	Th.S	GĐ	Cty CP Vận tải sản phẩm khí quốc tế - địa chỉ: tầng 13 tòa nhà SOFIC, số 10 Mai Chí Thọ, P. Thủ Thiêm, Tp. Thủ Đức, TPHCM
30.	Nguyễn Đại Hải	Th.S	PGĐ	Cty CP Vận tải biển Tân Cảng – địa chỉ: 61 đường Song Hành, phường An Phú, TP. Thủ Đức, TPHCM
31.	Nguyễn Duy Hải	Th.S	PGĐ	Cty Cp Vận tải xăng dầu đường thủy Petrolimex – Tầng 7 tòa nhà PJTACO, 322 Điện Biên Phủ, phường 22, quận Bình Thạnh, TPCHM
32.	Phạm Hồng Sơn	Th.s	P.TGD	Cty CP Âu Lạc – địa chỉ: 117 Nguyễn Cửu Vân, phường 17, quận Bình Thạnh, TP.HCM

Phụ lục 4: Bảng hỏi khảo sát điều

BẢNG HỎI ĐIỀU TRA

(đến các chuyên gia, cán bộ quản lý nhà nước và các nhà quản lý doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam)

Kính chào các Anh/ Chị.

Tôi thực hiện điều tra khảo sát này nhằm phục vụ luận án nghiên cứu sinh của mình về chủ đề “*Nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam*” tại trường Đại học Thương Mại.

Rất mong nhận được sự hỗ trợ đóng góp ý kiến của các Anh/Chị đang làm quản lý tại các doanh nghiệp vận tải biển, các chuyên gia, nhà nghiên cứu và cán bộ quản lý nhà nước về hoạt động của đội tàu biển quốc gia Việt Nam hiện nay.

Tôi xin cam đoan mọi thông tin liên quan đến Anh/Chị sẽ được bảo mật và chỉ được sử dụng trong nghiên cứu này.

Rất cảm ơn Anh/Chị đã hợp tác!

A. Thông tin người trả lời

Anh/Chị trả lời bảng hỏi này với vai trò là:

- ☐ Doanh nghiệp vận tải biển
- ☐ Cán bộ Quản lý nhà nước về vận tải biển
- ☐ Chuyên gia / nhà nghiên cứu về vận tải biển

1. Họ và tên anh/chị:

.....

2. Hiện tại anh/chị đang công tác tại đơn vị nào?

.....

Địa chỉ.....Tel

3. Thời gian anh/chị làm việc và/hoặc nghiên cứu trong ngành vận tải biển?

- ☐ Dưới 5 năm
- ☐ Từ 5 đến 10 năm
- ☐ Trên 10 năm

4. Hiện tại anh/chị đang làm việc ở vị trí nào trong đơn vị hiện tại?

- | | |
|--|---|
| ☐ Ban Giám Đốc | ☐ Phòng Khai thác |
| ☐ Phòng An toàn - Pháp chế | ☐ Phòng Nhân sự -Thuyền viên |
| ☐ Phòng kế toán / tài chính | ☐ Khác: |

B. Thông tin doanh nghiệp vận tải biển

(Nếu anh/chị là các chuyên gia, nhà nghiên cứu và/hoặc cán bộ quản lý nhà nước, xin hãy chuyển xuống trả lời từ phần C, bỏ qua phần thông tin doanh nghiệp vận tải biển này)

5. Hiện tại doanh nghiệp của anh/chị đang sở hữu bao nhiêu tàu biển?

- ☐ Dưới 3 tàu
- ☐ Từ 3 đến 5 tàu
- ☐ Từ 6 đến 9 tàu
- ☐ Từ 10 tàu trở lên

6. Tàu của doanh nghiệp đang chở loại hàng gì?
☐ Container ☐ Hàng rời ☐ Hàng tổng hợp
☐ Dầu/hóa chất ☐ Khác:
7. Lượng hàng vận chuyển trong 1 năm của cả đội tàu của doanh nghiệp là (tấn)?
☐ Dưới 500 nghìn tấn ☐ từ 500 nghìn đến dưới 1 triệu tấn
☐ từ 1 triệu đến dưới 3 triệu tấn ☐ từ 3 triệu dưới 5 triệu tấn
☐ từ 5 triệu tấn trở lên
8. Tàu của doanh nghiệp anh/chị hiện đang khai thác tuyến đường nào?
☐ Nội địa ☐ Quốc tế ☐ cả Nội địa và Quốc tế
9. Trong thời gian tới doanh nghiệp anh/chị có ý định mua mới phát triển đội tàu không?
☐ Không ☐ Có
10. Quy mô của doanh nghiệp:
- a) Về lao động: ☐ Dưới 10 người ☐ 10 - 99 người ☐ 100-199 người
☐ 200-999 người ☐ ≥ 1.000 người
- b) Về doanh thu: ☐ Dưới 10 tỷ VND ☐ 10 đến dưới 100 tỷ VND
☐ 100 đến dưới 300 tỷ VND ☐ 300 đến dưới 1.000 tỷ VND
☐ ≥ 1.000 tỷ VND

C. Đánh giá về thực trạng năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam nói chung hiện nay?

Xin anh/chị cho biết đánh giá của mình bằng cách khoanh tròn vào vị trí số điểm về các chỉ tiêu sau:

Chỉ tiêu	Đánh giá theo thang điểm từ 1 đến 5 (1 Rất thấp, kém – 5 Rất cao, tốt)				
11. Khả năng cạnh tranh về chi phí / giá cước	1	2	3	4	5
12. Chất lượng dịch vụ vận tải biển của đội tàu	1	2	3	4	5
13. Dịch vụ khác biệt và đặc thù của đội tàu	1	2	3	4	5
14. Khả năng duy trì và phát triển thị phần vận tải biển của đội tàu quốc gia	1	2	3	4	5
15. Uy tín ngành vận tải biển quốc gia	1	2	3	4	5

D. Đánh giá về tầm quan trọng của các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam hiện nay?

Xin anh/chị cho biết đánh giá của mình bằng cách khoanh tròn vào vị trí số điểm về các chỉ tiêu sau:

Chỉ tiêu	Đánh giá theo thang điểm từ 1 đến 5 (1 Không quan trọng – 5 Rất quan trọng)				
16. Điều kiện đầu vào vận tải biển (nguồn nhân	1	2	3	4	5

lực, vị trí địa lý, cơ sở hạ tầng)					
17. Điều kiện thị trường dịch vụ vận tải biển (nhu cầu, thị trường, liên kết chuỗi cung ứng)	1	2	3	4	5
18. Ngành công nghiệp hỗ trợ và liên quan (nhà cung ứng nguyên liệu, cảng biển, đóng tàu, vận tải bộ nội địa, kho vận)	1	2	3	4	5
19. Môi trường ngành kinh doanh vận tải biển (năng lực đội tàu, năng lực quản lý và khai thác đội tàu, cạnh tranh, năng lực liên minh & liên kết, công nghệ)	1	2	3	4	5
20. Cơ hội phát triển kinh tế và quốc tế của quốc gia (nền kinh tế quốc gia và thế giới, thương mại quốc tế)	1	2	3	4	5
21. Quản lý nhà nước (thể chế chính sách vận tải biển, đầu tư và kinh doanh, chính sách đối ngoại và quan hệ quốc tế)	1	2	3	4	5

E. Đánh giá về thực trạng các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam nói chung hiện nay?

- **Thực trạng các yếu tố điều kiện đầu vào sản xuất kinh doanh dịch vụ vận tải biển tại Việt Nam**

Xin anh/chị cho biết đánh giá của mình bằng cách khoanh tròn vào vị trí số điểm về các chỉ tiêu sau:

Chỉ tiêu	Đánh giá theo thang điểm từ 1 đến 5 (1 Rất thấp, kém – 5 Rất cao, tốt)				
22. Thực trạng thị trường nguồn nhân lực cho ngành vận tải biển	1	2	3	4	5
23. Vị trí địa lý thuận lợi cho hoạt động vận tải biển	1	2	3	4	5
24. Cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải biển	1	2	3	4	5

- **Thực trạng các yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường dịch vụ vận tải biển**

Xin anh/chị cho biết đánh giá của mình bằng cách khoanh tròn vào vị trí số điểm về các chỉ tiêu sau:

Chỉ tiêu	Đánh giá theo thang điểm từ 1 đến 5 (1 Rất thấp, kém – 5 Rất cao, tốt)				
25. Nhu cầu vận tải biển nội địa quốc gia	1	2	3	4	5
26. Nhu cầu vận tải biển quốc tế	1	2	3	4	5
27. Nhu cầu vận tải đa phương thức và liên kết chuỗi cung ứng	1	2	3	4	5

- **Thực trạng các yếu tố thuộc ngành công nghiệp hỗ trợ và liên quan đến ngành vận tải biển tại Việt Nam**

Xin anh/chị cho biết đánh giá của mình bằng cách khoanh tròn vào vị trí số điểm về các chỉ tiêu sau:

Chỉ tiêu	Đánh giá theo thang điểm từ 1 đến 5 (1 Rất thấp, kém – 5 Rất cao, tốt)				
28. Khả năng tiếp cận nhà cung ứng nguyên liệu – xăng dầu	1	2	3	4	5
29. Chất lượng dịch vụ cảng biển quốc gia	1	2	3	4	5
30. Chất lượng ngành công nghiệp đóng tàu	1	2	3	4	5
31. Chất lượng vận tải bộ nội địa	1	2	3	4	5
32. Chất lượng dịch vụ kho vận	1	2	3	4	5

- **Thực trạng các yếu tố môi trường ngành kinh doanh dịch vụ vận tải biển Việt Nam**

Xin anh/chị cho biết đánh giá của mình bằng cách khoanh tròn vào vị trí số điểm về các chỉ tiêu sau:

Chỉ tiêu	Đánh giá theo thang điểm từ 1 đến 5 (1 Rất thấp, kém – 5 Rất cao, tốt)				
33. Năng lực vận tải của đội tàu biển quốc gia Việt Nam	1	2	3	4	5
34. Năng lực quản lý và khai thác đội tàu biển quốc gia Việt Nam	1	2	3	4	5
35. Cạnh tranh và biến động giá dịch vụ vận tải biển	1	2	3	4	5
36. Năng lực liên minh, liên kết khai thác dịch vụ vận tải biển Việt Nam	1	2	3	4	5
37. Mức độ tích hợp theo chiều dọc trong ngành vận tải biển	1	2	3	4	5
38. Công nghệ khai thác đội tàu biển quốc gia Việt Nam	1	2	3	4	5

- **Thực trạng các yếu tố cơ hội phát triển kinh tế quốc gia và quốc tế**

Xin anh/chị cho biết đánh giá của mình bằng cách khoanh tròn vào vị trí số điểm về các chỉ tiêu sau:

Chỉ tiêu	Đánh giá theo thang điểm từ 1 đến 5 (1 Rất thấp, kém – 5 Rất cao, tốt)				
39. Mức độ mở cửa của nền kinh tế Việt Nam	1	2	3	4	5
40. Môi trường kinh tế trong nước	1	2	3	4	5

41. Môi trường kinh tế quốc tế	1	2	3	4	5
42. Hợp tác thương mại quốc tế của Việt Nam	1	2	3	4	5

• **Thực trạng các yếu tố quản lý nhà nước đối với ngành vận tải biển Việt Nam**

Xin anh/chị cho biết đánh giá của mình bằng cách khoanh tròn vào vị trí số điểm về các chỉ tiêu sau:

Chỉ tiêu	Đánh giá theo thang điểm từ 1 đến 5 (1 Rất thấp, kém – 5 Rất cao, tốt)				
43. Thể chế chính sách đối với ngành vận tải biển	1	2	3	4	5
44. Môi trường đầu tư và kinh doanh trong ngành vận tải biển	1	2	3	4	5
45. Chính sách đối ngoại và quan hệ quốc tế hỗ trợ vận tải biển	1	2	3	4	5

F. Một số đề xuất góp ý nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam

46. Theo anh/chị để tăng năng lực vận chuyển cho đội tàu biển thì các doanh nghiệp vận tải biển cần có những giải pháp gì? *(liệt kê 3 giải pháp quan trọng nhất)*

.....

.....

.....

47. Theo anh/chị để tăng năng lực vận chuyển cho đội tàu biển quốc gia, chính phủ nên có các chính sách ưu đãi gì? *(liệt kê 3 giải pháp quan trọng nhất)*

.....

.....

.....

Cảm ơn sự hợp tác của Anh/Chị !

Phụ lục 5: Kết quả phân tích miêu tả dữ liệu khảo sát điều tra

Descriptive Statistics

	N	Minimum	Maximum	Mean	Std. Deviation
Q3	262	1	3	2.16	0.737
Q4	262	1	5	2.68	1.099
Q5	239	1	4	2.23	1.033
Q6C	39	1	1	1.00	0.000
Q6HR	143	1	1	1.00	0.000
Q6TH	128	1	1	1.00	0.000
Q6D	49	1	1	1.00	0.000
Q7	239	1	5	2.45	1.106
Q8	239	1	3	2.42	0.636
Q9	239	1	2	1.92	0.271
Q10a	239	1	5	2.70	1.251
Q10b	239	1	5	2.33	1.128
NLCT1	262	1	5	3.24	1.314
NLCT2	262	1	5	3.72	1.182
NLCT3	262	1	5	3.23	1.193
NLCT4	262	1	5	3.26	1.224
NLCT5	262	1	5	3.33	1.207
QTDV	262	1	5	3.26	1.177
QTTT	262	1	5	4.06	0.994
QTHT	262	1	5	3.35	1.111
QTMT	262	1	5	3.79	1.060
QTCH	262	1	5	3.78	1.016
QTNN	262	1	5	3.98	0.961
DKDV1	262	1	5	3.44	1.018
DKDV2	262	1	5	3.69	1.010
DKDV3	262	1	5	3.63	0.946
DKTT1	262	1	5	2.79	1.110
DKTT2	262	1	5	2.88	1.025
DKTT3	262	1	5	3.35	1.054
CNHT1	262	1	5	3.09	1.117
CNHT2	262	1	5	2.81	1.114
CNHT3	262	1	5	2.76	1.047
CNHT4	262	1	5	3.18	1.071
CNHT5	262	1	5	2.90	1.194
NVTB1	262	1	5	3.48	1.225
NVTB2	262	1	5	3.45	1.227
NVTB3	262	1	5	3.17	1.182
NVTB4	262	1	5	3.25	1.198

NVTB5	262	1	5	2.88	1.351
NVTB6	262	1	5	2.90	1.204
CHPT1	262	1	5	3.27	1.210
CHPT2	262	1	5	3.68	1.201
CHPT3	262	1	5	3.64	1.069
CHPT4	262	1	5	3.58	1.228
QLNN1	262	1	5	3.35	1.138
QLNN2	262	1	5	3.17	1.103
QLNN3	262	1	5	3.47	1.056
Valid N (listwise)	0				

Phân loại

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	CB QLNN	9	3.4	3.4	3.4
	Chuyên gia, NNC	14	5.3	5.3	8.8
	DN VTB	239	91.2	91.2	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

Q2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	BR-VT	51	19.5	19.5	19.5
	Đà Nẵng	11	4.2	4.2	23.7
	Hải Phòng	98	37.4	37.4	61.1
	HCM	80	30.5	30.5	91.6
	Khác	22	8.4	8.4	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

Q3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Dưới 5 năm	53	20.2	20.2	20.2
	Từ 5 đến 10 năm	113	43.1	43.1	63.4
	Trên 10 năm	96	36.6	36.6	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

Q4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Ban Giám Đốc	32	12.2	12.2	12.2
	Phòng Khai thác	101	38.5	38.5	50.8
	Phòng An toàn - Pháp chế	64	24.4	24.4	75.2
	Phòng Nhân sự -Thuyền viên	49	18.7	18.7	93.9
	Phòng kế toán / tài chính	16	6.1	6.1	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

Q5

		Frequency	Percent	Valid	Cumulative
--	--	-----------	---------	-------	------------

			Percent	Percent
Valid	Dưới 3 tàu	73	27.9	30.5
	Từ 3 đến 5 tàu	72	27.5	60.7
	Từ 6 đến 9 tàu	61	23.3	86.2
	Từ 10 tàu trở lên	33	12.6	100.0
	Total	239	91.2	100.0
Missing	System	23	8.8	
Total		262	100.0	

Q6C

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Container	39	14.9	100.0	100.0
Missing	System	223	85.1		
Total		262	100.0		

Q6HR

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Hàng rời	143	54.6	100.0	100.0
Missing	System	119	45.4		
Total		262	100.0		

Q6TH

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Hàng tổng hợp	128	48.9	100.0	100.0
Missing	System	134	51.1		
Total		262	100.0		

Q6D

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Dầu/hóa chất	49	18.7	100.0	100.0
Missing	System	213	81.3		
Total		262	100.0		

Q7

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Dưới 500 nghìn tấn	48	18.3	20.1	20.1
	Từ 500 nghìn đến dưới 1 triệu tấn	89	34.0	37.2	57.3
	Từ 1 triệu đến dưới 3 triệu tấn	64	24.4	26.8	84.1
	Từ 3 triệu dưới 5 triệu tấn	23	8.8	9.6	93.7
	Từ 5 triệu tấn trở lên	15	5.7	6.3	100.0
	Total	239	91.2	100.0	
Missing	System	23	8.8		
Total		262	100.0		

Q8

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
--	--	-----------	---------	---------------	--------------------

Valid	Nội địa	19	7.3	7.9	7.9
	Quốc tế	100	38.2	41.8	49.8
	cả Nội địa và Quốc tế	120	45.8	50.2	100.0
	Total	239	91.2	100.0	
Missing	System	23	8.8		
Total		262	100.0		

Q9

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Không	19	7.3	7.9	7.9
	Có	220	84.0	92.1	100.0
	Total	239	91.2	100.0	
Missing	System	23	8.8		
Total		262	100.0		

Q10a

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Dưới 10 người	54	20.6	22.6	22.6
	10 - 99 người	53	20.2	22.2	44.8
	100-199 người	61	23.3	25.5	70.3
	200-999 người	53	20.2	22.2	92.5
	Từ 1.000 người trở lên	18	6.9	7.5	100.0
	Total	239	91.2	100.0	
Missing	System	23	8.8		
Total		262	100.0		

Q10b

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Dưới 10 tỷ VND	65	24.8	27.2	27.2
	Từ 10 đến dưới 100 tỷ VND	82	31.3	34.3	61.5
	Từ 100 đến dưới 300 tỷ VND	48	18.3	20.1	81.6
	Từ 300 đến dưới 1.000 tỷ VND	36	13.7	15.1	96.7
	Từ 1.000 tỷ VND trở lên	8	3.1	3.3	100.0
	Total	239	91.2	100.0	
Missing	System	23	8.8		
Total		262	100.0		

NLCT1

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	31	11.8	11.8	11.8
	Thấp / kém	53	20.2	20.2	32.1
	Chấp nhận được	54	20.6	20.6	52.7
	Cao / Tốt	69	26.3	26.3	79.0
	Rất cao / tốt	55	21.0	21.0	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

NLCT2

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	18	6.9	6.9	6.9
	Thấp / Kém	24	9.2	9.2	16.0
	Chấp nhận được	49	18.7	18.7	34.7
	Cao / Tốt	93	35.5	35.5	70.2
	Rất cao / tốt	78	29.8	29.8	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

NLCT3

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	26	9.9	9.9	9.9
	Thấp / Kém	50	19.1	19.1	29.0
	Chấp nhận được	60	22.9	22.9	51.9
	Cao / Tốt	91	34.7	34.7	86.6
	Rất cao / tốt	35	13.4	13.4	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

NLCT4

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	28	10.7	10.7	10.7
	Thấp / Kém	43	16.4	16.4	27.1
	Chấp nhận được	66	25.2	25.2	52.3
	Cao / Tốt	82	31.3	31.3	83.6
	Rất cao / tốt	43	16.4	16.4	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

NLCT5

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	20	7.6	7.6	7.6
	Thấp / Kém	49	18.7	18.7	26.3
	Chấp nhận được	69	26.3	26.3	52.7
	Cao / Tốt	72	27.5	27.5	80.2
	Rất cao / tốt	52	19.8	19.8	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

QTDV

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Không quan trọng	17	6.5	6.5	6.5
	Ít quan trọng	58	22.1	22.1	28.6
	Tương đối quan trọng	75	28.6	28.6	57.3
	Khá quan trọng	65	24.8	24.8	82.1
	Rất quan trọng	47	17.9	17.9	100.0

Total		262	100.0	100.0	
-------	--	-----	-------	-------	--

QTTT					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Không quan trọng	3	1.1	1.1	1.1
	Ít quan trọng	19	7.3	7.3	8.4
	Tương đối quan trọng	46	17.6	17.6	26.0
	Khá quan trọng	84	32.1	32.1	58.0
	Rất quan trọng	110	42.0	42.0	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

QTHT					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Không quan trọng	12	4.6	4.6	4.6
	Ít quan trọng	47	17.9	17.9	22.5
	Tương đối quan trọng	87	33.2	33.2	55.7
	Khá quan trọng	68	26.0	26.0	81.7
	Rất quan trọng	48	18.3	18.3	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

QTMТ					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Không quan trọng	4	1.5	1.5	1.5
	Ít quan trọng	28	10.7	10.7	12.2
	Tương đối quan trọng	72	27.5	27.5	39.7
	Khá quan trọng	73	27.9	27.9	67.6
	Rất quan trọng	85	32.4	32.4	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

QTCH					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Không quan trọng	3	1.1	1.1	1.1
	Ít quan trọng	26	9.9	9.9	11.1
	Tương đối quan trọng	74	28.2	28.2	39.3
	Khá quan trọng	82	31.3	31.3	70.6
	Rất quan trọng	77	29.4	29.4	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

QTNN					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Không quan trọng	1	0.4	0.4	0.4
	Ít quan trọng	21	8.0	8.0	8.4
	Tương đối quan trọng	54	20.6	20.6	29.0
	Khá quan trọng	92	35.1	35.1	64.1
	Rất quan trọng	94	35.9	35.9	100.0

Total		262	100.0	100.0	
-------	--	-----	-------	-------	--

DKDV1					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	6	2.3	2.3	2.3
	Thấp / Kém	41	15.6	15.6	17.9
	Chấp nhận được	91	34.7	34.7	52.7
	Cao / Tốt	80	30.5	30.5	83.2
	Rất cao / tốt	44	16.8	16.8	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

DKDV2					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	4	1.5	1.5	1.5
	Thấp / Kém	28	10.7	10.7	12.2
	Chấp nhận được	79	30.2	30.2	42.4
	Cao / Tốt	86	32.8	32.8	75.2
	Rất cao / tốt	65	24.8	24.8	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

DKDV3					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	2	0.8	0.8	0.8
	Thấp / Kém	33	12.6	12.6	13.4
	Chấp nhận được	73	27.9	27.9	41.2
	Cao / Tốt	107	40.8	40.8	82.1
	Rất cao / tốt	47	17.9	17.9	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

DKTT1					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	29	11.1	11.1	11.1
	Thấp / Kém	87	33.2	33.2	44.3
	Chấp nhận được	76	29.0	29.0	73.3
	Cao / Tốt	50	19.1	19.1	92.4
	Rất cao / tốt	20	7.6	7.6	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

DKTT2					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	26	9.9	9.9	9.9
	Thấp / Kém	65	24.8	24.8	34.7
	Chấp nhận được	98	37.4	37.4	72.1
	Cao / Tốt	61	23.3	23.3	95.4
	Rất cao / tốt	12	4.6	4.6	100.0

Total		262	100.0	100.0	
-------	--	-----	-------	-------	--

DKTT3					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	5	1.9	1.9	1.9
	Thấp / Kém	51	19.5	19.5	21.4
	Chấp nhận được	102	38.9	38.9	60.3
	Cao / Tốt	55	21.0	21.0	81.3
	Rất cao / tốt	49	18.7	18.7	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

CNHT1					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	14	5.3	5.3	5.3
	Thấp / Kém	73	27.9	27.9	33.2
	Chấp nhận được	87	33.2	33.2	66.4
	Cao / Tốt	51	19.5	19.5	85.9
	Rất cao / tốt	37	14.1	14.1	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

CNHT2					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	34	13.0	13.0	13.0
	Thấp / Kém	72	27.5	27.5	40.5
	Chấp nhận được	82	31.3	31.3	71.8
	Cao / Tốt	57	21.8	21.8	93.5
	Rất cao / tốt	17	6.5	6.5	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

CNHT3					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	27	10.3	10.3	10.3
	Thấp / Kém	83	31.7	31.7	42.0
	Chấp nhận được	96	36.6	36.6	78.6
	Cao / Tốt	38	14.5	14.5	93.1
	Rất cao / tốt	18	6.9	6.9	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

CNHT4					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	10	3.8	3.8	3.8
	Thấp / Kém	62	23.7	23.7	27.5
	Chấp nhận được	98	37.4	37.4	64.9
	Cao / Tốt	54	20.6	20.6	85.5
	Rất cao / tốt	38	14.5	14.5	100.0

Total		262	100.0	100.0	
-------	--	-----	-------	-------	--

CNHT5					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	42	16.0	16.0	16.0
	Thấp / Kém	51	19.5	19.5	35.5
	Chấp nhận được	85	32.4	32.4	67.9
	Cao / Tốt	60	22.9	22.9	90.8
	Rất cao / tốt	24	9.2	9.2	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

NVTB1					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	18	6.9	6.9	6.9
	Thấp / Kém	40	15.3	15.3	22.1
	Chấp nhận được	71	27.1	27.1	49.2
	Cao / Tốt	64	24.4	24.4	73.7
	Rất cao / tốt	69	26.3	26.3	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

NVTB2					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	16	6.1	6.1	6.1
	Thấp / Kém	44	16.8	16.8	22.9
	Chấp nhận được	79	30.2	30.2	53.1
	Cao / Tốt	51	19.5	19.5	72.5
	Rất cao / tốt	72	27.5	27.5	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

NVTB3					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	24	9.2	9.2	9.2
	Thấp / Kém	48	18.3	18.3	27.5
	Chấp nhận được	94	35.9	35.9	63.4
	Cao / Tốt	52	19.8	19.8	83.2
	Rất cao / tốt	44	16.8	16.8	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

NVTB4					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	18	6.9	6.9	6.9
	Thấp / Kém	57	21.8	21.8	28.6
	Chấp nhận được	81	30.9	30.9	59.5
	Cao / Tốt	54	20.6	20.6	80.2
	Rất cao / tốt	52	19.8	19.8	100.0

Total		262	100.0	100.0	
-------	--	-----	-------	-------	--

NVTB5					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	49	18.7	18.7	18.7
	Thấp / Kém	65	24.8	24.8	43.5
	Chấp nhận được	61	23.3	23.3	66.8
	Cao / Tốt	43	16.4	16.4	83.2
	Rất cao / tốt	44	16.8	16.8	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

NVTB6					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	33	12.6	12.6	12.6
	Thấp / Kém	71	27.1	27.1	39.7
	Chấp nhận được	82	31.3	31.3	71.0
	Cao / Tốt	42	16.0	16.0	87.0
	Rất cao / tốt	34	13.0	13.0	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

CHPT1					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	21	8.0	8.0	8.0
	Thấp / Kém	51	19.5	19.5	27.5
	Chấp nhận được	76	29.0	29.0	56.5
	Cao / Tốt	63	24.0	24.0	80.5
	Rất cao / tốt	51	19.5	19.5	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

CHPT2					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	10	3.8	3.8	3.8
	Thấp / Kém	41	15.6	15.6	19.5
	Chấp nhận được	60	22.9	22.9	42.4
	Cao / Tốt	62	23.7	23.7	66.0
	Rất cao / tốt	89	34.0	34.0	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

CHPT3					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	3	1.1	1.1	1.1
	Thấp / Kém	41	15.6	15.6	16.8
	Chấp nhận được	72	27.5	27.5	44.3
	Cao / Tốt	77	29.4	29.4	73.7
	Rất cao / tốt	69	26.3	26.3	100.0

Total		262	100.0	100.0	
-------	--	-----	-------	-------	--

CHPT4					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	11	4.2	4.2	4.2
	Thấp / Kém	50	19.1	19.1	23.3
	Chấp nhận được	58	22.1	22.1	45.4
	Cao / Tốt	61	23.3	23.3	68.7
	Rất cao / tốt	82	31.3	31.3	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

QLNN1					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	8	3.1	3.1	3.1
	Thấp / Kém	56	21.4	21.4	24.4
	Chấp nhận được	92	35.1	35.1	59.5
	Cao / Tốt	47	17.9	17.9	77.5
	Rất cao / tốt	59	22.5	22.5	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

QLNN2					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	9	3.4	3.4	3.4
	Thấp / Kém	76	29.0	29.0	32.4
	Chấp nhận được	75	28.6	28.6	61.1
	Cao / Tốt	65	24.8	24.8	85.9
	Rất cao / tốt	37	14.1	14.1	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

QLNN3					
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rất thấp / kém	3	1.1	1.1	1.1
	Thấp / Kém	46	17.6	17.6	18.7
	Chấp nhận được	95	36.3	36.3	55.0
	Cao / Tốt	60	22.9	22.9	77.9
	Rất cao / tốt	58	22.1	22.1	100.0
	Total	262	100.0	100.0	

Phụ lục 6: Kết quả phân tích thành tố khám phá EFA

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy. 0.838

Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	3601.388
	df	276
	Sig.	0.000

Total Variance Explained

Component	Total	Initial Eigenvalues		Extraction Sums of Squared Loadings			Rotation Sums of Squared Loadings		
		% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	6.336	26.402	26.402	6.336	26.402	26.402	4.066	16.943	16.943
2	3.200	13.334	39.736	3.200	13.334	39.736	3.284	13.685	30.629
3	2.682	11.176	50.913	2.682	11.176	50.913	2.652	11.049	41.678
4	1.873	7.804	58.717	1.873	7.804	58.717	2.588	10.784	52.462
5	1.636	6.817	65.534	1.636	6.817	65.534	2.354	9.810	62.272
6	1.438	5.992	71.526	1.438	5.992	71.526	2.221	9.254	71.526

Rotated Component Matrix^a

	Component					
	1	2	3	4	5	6
NVTB4	0.816	0.080	0.162	-0.004	0.010	0.139
NVTB5	0.812	0.050	0.080	0.167	-0.013	0.038
NVTB1	0.784	0.127	0.114	-0.164	0.040	0.155
NVTB6	0.757	0.062	0.181	0.182	0.078	0.095
NVTB2	0.741	0.060	0.036	-0.126	0.162	0.078
NVTB3	0.738	0.140	0.200	0.055	-0.103	0.136
CNHT2	0.145	0.907	0.130	0.074	0.024	0.024
CNHT4	0.122	0.893	-0.006	0.077	-0.046	0.083
CNHT1	0.206	0.860	-0.003	-0.015	0.043	0.050
CNHT3	0.014	0.655	0.138	-0.070	-0.003	0.126
CNHT5	-0.031	0.597	0.444	0.023	0.008	-0.074
CHPT4	0.144	0.135	0.876	0.137	0.044	0.011
CHPT1	0.155	0.102	0.862	0.125	0.019	0.113
CHPT2	0.363	0.192	0.670	0.058	-0.028	0.165
CHPT3	0.335	0.022	0.525	-0.076	0.129	0.343
QLNN3	0.013	0.051	0.059	0.890	0.158	0.032
QLNN1	0.001	-0.009	0.112	0.862	0.165	0.113
QLNN2	0.049	0.009	0.070	0.849	0.102	0.082
DKTT1	0.051	0.046	0.004	0.032	0.899	0.176

DKTT2	0.101	-0.026	0.070	0.138	0.851	0.131
DKTT3	-0.024	-0.008	0.020	0.336	0.807	-0.026
DKDV3	0.124	0.054	0.038	0.013	0.185	0.815
DKDV2	0.201	0.061	0.163	0.072	0.024	0.781
DKDV1	0.140	0.105	0.093	0.159	0.064	0.781

Extraction Method: Principal Component Analysis.
Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.
a. Rotation converged in 6 iterations.

Component Transformation Matrix

Component	1	2	3	4	5	6
1	0.659	0.411	0.451	0.200	0.178	0.349
2	-0.219	-0.362	-0.010	0.659	0.597	0.171
3	-0.548	0.777	0.080	0.259	0.028	-0.146
4	0.062	0.278	-0.605	-0.409	0.549	0.292
5	0.462	0.129	-0.494	0.409	-0.041	-0.597
6	0.024	-0.046	0.424	-0.353	0.555	-0.621

Extraction Method: Principal Component Analysis.
Rotation Method: Varimax with Kaiser Normalization.

Phụ lục 7: Kết quả phân tích thành tố khẳng định CFA

- NLCT - Biến phụ thuộc năng lực cạnh tranh**
Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.806	5

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
NLCT1	13.54	14.655	0.472	0.808
NLCT2	13.06	14.298	0.608	0.764
NLCT3	13.56	13.902	0.652	0.751
NLCT4	13.52	14.143	0.596	0.767
NLCT5	13.45	13.881	0.644	0.753

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	0.758
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square 436.701
	df 10
	Sig. 0.000

Total Variance Explained

Component	Total	Initial Eigenvalues		Extraction Sums of Squared Loadings		
		% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	2.847	56.934	56.934	2.847	56.934	56.934
2	0.749	14.990	71.923			
3	0.663	13.251	85.174			
4	0.453	9.058	94.232			
5	0.288	5.768	100.000			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

- DKDV - Yếu tố điều kiện đầu vào**
Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.779	3

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
DKDV1	7.31	2.928	0.625	0.693
DKDV2	7.06	3.026	0.596	0.724
DKDV3	7.13	3.137	0.630	0.689

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0.702
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	215.293
	df	3
	Sig.	0.000

Total Variance Explained

Component	Total	Initial Eigenvalues		Extraction Sums of Squared Loadings		
		% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	2.084	69.459	69.459	2.084	69.459	69.459
2	0.486	16.188	85.647			
3	0.431	14.353	100.000			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

- DKTT - Yếu tố điều kiện nhu cầu thị trường**

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.853	3

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
DKDV1	7.31	2.928	0.625	0.693
DKDV2	7.06	3.026	0.596	0.724
DKDV3	7.13	3.137	0.630	0.689

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.		0.702
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	215.293
	df	3
	Sig.	0.000

Total Variance Explained

Component	Total	Initial Eigenvalues		Extraction Sums of Squared Loadings		
		% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	2.084	69.459	69.459	2.084	69.459	69.459
2	0.486	16.188	85.647			
3	0.431	14.353	100.000			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

- CNHT - Yếu tố thuộc ngành công nghiệp hỗ trợ và liên quan**

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.862	5

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
CNHT1	11.65	12.657	0.744	0.816
CNHT2	11.93	12.011	0.850	0.788
CNHT3	11.98	14.467	0.534	0.867
CNHT4	11.56	12.692	0.784	0.807
CNHT5	11.85	13.777	0.520	0.876

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy. 0.806

Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	785.937
	df	10
	Sig.	0.000

Total Variance Explained

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	3.284	65.683	65.683	3.284	65.683	65.683
2	0.744	14.874	80.557			
3	0.601	12.023	92.579			
4	0.229	4.570	97.149			
5	0.143	2.851	100.000			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

- **NVTB - Yếu tố thuộc môi trường ngành vận tải biển**

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.887	6

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
NVTB1	15.65	24.789	0.713	0.866
NVTB2	15.67	25.670	0.628	0.880
NVTB3	15.96	25.335	0.694	0.869
NVTB4	15.88	24.506	0.762	0.858
NVTB5	16.25	23.651	0.724	0.865
NVTB6	16.23	25.097	0.700	0.868

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.			0.851
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	873.615	
	df	15	
	Sig.	0.000	

Total Variance Explained

Component	Total	Initial Eigenvalues		Extraction Sums of Squared Loadings		
		% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	3.851	64.185	64.185	3.851	64.185	64.185
2	0.705	11.755	75.940			
3	0.538	8.960	84.899			
4	0.402	6.699	91.598			
5	0.328	5.464	97.062			
6	0.176	2.938	100.000			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

- **CHPT - Yếu tố cơ hội phát triển kinh tế**

Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.834	4

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
CHPT1	10.91	8.198	0.747	0.751
CHPT2	10.50	8.741	0.655	0.794
CHPT3	10.54	10.165	0.518	0.848
CHPT4	10.60	8.134	0.742	0.753

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.			0.744
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square	469.654	
	df	6	
	Sig.	0.000	

Total Variance Explained

Component	Total	Initial Eigenvalues		Extraction Sums of Squared Loadings		
		% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	2.673	66.831	66.831	2.673	66.831	66.831

2	0.679	16.964	83.795			
3	0.448	11.188	94.982			
4	0.201	5.018	100.000			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

• **QLNN - Yếu tố quản lý nhà nước**
Reliability Statistics

Cronbach's Alpha	N of Items
0.876	3

Item-Total Statistics

	Scale Mean if Item Deleted	Scale Variance if Item Deleted	Corrected Item-Total Correlation	Cronbach's Alpha if Item Deleted
QLNN1	6.65	4.000	0.753	0.834
QLNN2	6.83	4.212	0.728	0.855
QLNN3	6.53	4.135	0.807	0.786

KMO and Bartlett's Test

Kaiser-Meyer-Olkin Measure of Sampling Adequacy.	0.729
Bartlett's Test of Sphericity	Approx. Chi-Square 415.035
	df 3
	Sig. 0.000

Total Variance Explained

Component	Initial Eigenvalues			Extraction Sums of Squared Loadings		
	Total	% of Variance	Cumulative %	Total	% of Variance	Cumulative %
1	2.409	80.304	80.304	2.409	80.304	80.304
2	0.355	11.847	92.151			
3	0.235	7.849	100.000			

Extraction Method: Principal Component Analysis.

Phụ lục 8: Kết quả phân tích tương quan các biến độc lập

		Correlations					
		DKDV	DKTT	CNHT	NVTB	CHPT	QLNN
DKDV	Pearson Correlation	1	.246**	.181**	.348**	.344**	.194**
	Sig. (2-tailed)		0.000	0.003	0.000	0.000	0.002
	N	262	262	262	262	262	262
DKTT	Pearson Correlation	.246**	1	0.033	0.107	.123*	.342**
	Sig. (2-tailed)	0.000		0.597	0.083	0.046	0.000
	N	262	262	262	262	262	262
CNHT	Pearson Correlation	.181**	0.033	1	.260**	.323**	0.069
	Sig. (2-tailed)	0.003	0.597		0.000	0.000	0.268
	N	262	262	262	262	262	262
NVTB	Pearson Correlation	.348**	0.107	.260**	1	.465**	0.077
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.083	0.000		0.000	0.214
	N	262	262	262	262	262	262
CHPT	Pearson Correlation	.344**	.123*	.323**	.465**	1	.201**
	Sig. (2-tailed)	0.000	0.046	0.000	0.000		0.001
	N	262	262	262	262	262	262
QLNN	Pearson Correlation	.194**	.342**	0.069	0.077	.201**	1
	Sig. (2-tailed)	0.002	0.000	0.268	0.214	0.001	
	N	262	262	262	262	262	262

** . Correlation is significant at the 0.01 level (2-tailed).

* . Correlation is significant at the 0.05 level (2-tailed).

Phụ lục 9: Kết quả phân tích hồi quy tuyến tính

Model Summary^b

Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	.711 ^a	0.506	0.495	0.711	2.078

a. Predictors: (Constant), QLNN, CNHT, DKDV, DKTT, NVTB, CHPT

b. Dependent Variable: NLCT

ANOVA^a

Model		Sum of Squares	df	Mean Square	F	Sig.
1	Regression	132.102	6	22.017	43.556	.000 ^b
	Residual	128.898	255	0.505		
	Total	261.000	261			

a. Dependent Variable: NLCT

b. Predictors: (Constant), QLNN, CNHT, DKDV, DKTT, NVTB, CHPT

Coefficients^a

Model		Unstandardized Coefficients		Standardized Coefficients	t	Sig.	Collinearity Statistics	
		B	Std. Error	Beta			Tolerance	VIF
1	(Constant)	0.000000000000000143	0.044		0.000	1.000		
	DKDV	0.084	0.049	0.084	1.706	0.089	0.792	1.263
	DKTT	0.153	0.048	0.153	3.197	0.002	0.849	1.178
	CNHT	0.149	0.047	0.149	3.177	0.002	0.877	1.140
	NVTB	0.312	0.051	0.312	6.064	0.000	0.732	1.367
	CHPT	0.311	0.053	0.311	5.889	0.000	0.694	1.442
	QLNN	0.102	0.048	0.102	2.135	0.034	0.851	1.176

a. Dependent Variable: NLCT