

Thị trường vận tải biển container thế giới và chiến lược phát triển đội tàu vận tải biển container của Việt Nam

Lê Quang Trung^(*)

Vũ Hùng Cường^(**)

Tóm tắt: Vận tải biển là một trong những ngành dịch vụ quan trọng của chuỗi cung ứng vận chuyển toàn cầu, có tác động lớn đến khả năng cạnh tranh của các quốc gia định hướng xuất khẩu như Việt Nam. Hiện nay, ngành vận tải biển thế giới đang phải đối mặt với cuộc khủng hoảng mới dưới tác động của đại dịch Covid-19 làm gián đoạn chuỗi cung ứng vận tải biển toàn cầu. Việt Nam là một quốc gia biển, có nhiều tiềm năng phát triển các ngành kinh tế biển, việc phát triển đội tàu vận tải biển container của Việt Nam được xem là một trong những giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia, đảm bảo vị thế của hàng hóa xuất khẩu Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Từ khóa: Vận tải biển, Đội tàu vận tải biển container, Chiến lược phát triển, Việt Nam

Abstract: Sea shipping, among others, plays a significant role in the global supply chain and freight transport. It greatly impacts the competitiveness of export-oriented economies including Vietnam. The international shipping has been facing new crisis due to the recent Covid-19 pandemic, which leads to a disruption in global container shipping. As a maritime country with great potential for developing marine business, expanding container shipping fleet is considered a solution to improve the national competitiveness, and ensure the position of Vietnamese exports in the global supply chain.

Keywords: Shipping, Container Shipping Fleet, Development Strategy, Vietnam

Mở đầu

Thị trường vận tải biển thế giới đang phải đối mặt với cuộc khủng hoảng mới do tác động của đại dịch Covid-19, nhất là do ảnh hưởng của việc theo đuổi chiến

lược “zero Covid” của Trung Quốc, làm gián đoạn chuỗi cung ứng vận chuyển toàn cầu. Các quốc gia có các cảng biển lớn, các hãng tàu biển lớn đang có những nỗ lực điều chỉnh chính sách, tăng cường ứng dụng các thành tựu của nền kinh tế số nhằm khắc phục những ảnh hưởng tiêu cực của cuộc khủng hoảng mới này. Là một trong những quốc gia biển có tiềm năng, lợi thế lớn trong phát triển các ngành kinh tế biển, đặc biệt là dịch vụ vận tải biển và logistic,

^(*) TS., Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam/Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam;
Email: trungvinalines@gmail.com

^(**) PGS.TS., Viện Thông tin Khoa học xã hội, Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam;
Email: vuhungcuong07@gmail.com

Việt Nam cần có những giải pháp có tính bứt phá để nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển nói riêng và của quốc gia nói chung, trong đó việc phát triển đội tàu vận tải biển container Việt Nam là một trong những giải pháp cần được xem xét thấu đáo.

1. Khái quát tình hình thị trường vận tải biển container trên thế giới

Do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới và khu vực kéo dài, ngành vận tải biển thế giới trong suốt giai đoạn 2008-2019 không thể phục hồi mạnh mẽ. Trong giai đoạn thị trường phát triển “nóng” vào những năm 2005-2007, nguồn cung tàu tăng quá cao dẫn tới tình trạng mất cân bằng cung cầu nghiêm trọng, thị trường rơi vào suy thoái kể từ cuối năm 2008 kéo theo giá cước giảm sâu tại tất cả các phân khúc tàu dầu, tàu hàng khô và tàu container. Chỉ số World Container Index của Drewry (là chỉ số đánh giá thị trường vận chuyển tàu container thông qua giá cước trên 8 tuyến vận chuyển chính) rơi xuống đáy, ở mức dưới 700 điểm vào tháng 5/2016 và trong suốt 3 năm 2016-2019 chủ yếu dao động trong khoảng từ 1.000-2.000 điểm (Drewry, <https://www.drewry.co.uk>).

Bước sang năm 2020, khi đại dịch Covid-19 bùng phát tại Trung Quốc và lan rộng trên toàn cầu, việc thực hiện các biện pháp cách ly, đóng cửa biên giới của tất cả các nước trên thế giới đã ảnh hưởng nghiêm trọng tới hoạt động của các ngành kinh tế, đặc biệt là ngành vận tải biển. Trong 5 tháng đầu năm 2020, hàng loạt hãng tàu container đã phải hủy chuyến do nhu cầu vận tải sụt giảm. Kể từ tháng 6/2020, thị trường vận tải container dần được cải thiện và tăng trưởng bùng nổ nhờ chiến lược điều chỉnh năng lực vận tải của các hãng tàu. Giá cước trên các tuyến vận tải chính tăng

trường mạnh mẽ và lợi nhuận khai thác của nhiều hãng tàu trên thế giới đã tăng trưởng vượt dự kiến, đạt tới 3 con số. Chỉ số World Container Index ngày 12/8/2021 đã đạt tới 9.421 điểm, tăng 528% so với mức trung bình của các năm 2016-2019 (Drewry, <https://www.drewry.co.uk>).

Thế giới đang đối mặt với một cuộc khủng hoảng vận tải biển mới kể từ khi đại dịch Covid-19 bùng phát trở lại ở miền Nam Trung Quốc, làm gián đoạn hoạt động của các cảng biển và gây chậm trễ trong việc giao hàng. Thị trường vận tải biển phải đối mặt với hàng loạt yếu tố căng thẳng như: nhu cầu tăng vọt, tình trạng thiếu container, các cảng tắc nghẽn, thiếu tàu, thiếu công nhân bốc dỡ tại cảng. Công suất xử lý hàng hóa tại các cảng biển theo đó cũng giảm, gây ra sự chậm trễ nghiêm trọng trong việc vận chuyển hàng hóa. Thời gian tàu hàng chờ tại cảng bị kéo dài, chi phí vận chuyển vốn đã cao nay lại càng tăng.

Việc quyết tâm theo đuổi chiến lược “zero Covid” của Trung Quốc tiếp tục ảnh hưởng lớn đến thị trường vận tải biển thế giới khi Thượng Hải (thành phố có cảng container lớn nhất thế giới) tuyên bố phong tỏa từ đầu tháng 4/2022 do số ca nhiễm Covid-19 mới ngày càng gia tăng, khiến công suất của cảng bị ảnh hưởng nghiêm trọng, gây ra sự chậm trễ và tắc nghẽn lớn ở cảng này. Theo một trong những hãng vận tải container lớn nhất thế giới AP Moller-Maersk, việc phong tỏa ở Thượng Hải có thể gây ra sự chậm trễ trong vận chuyển và chi phí cao hơn (Nguyễn Chuẩn, 2022).

Một lần nữa, việc áp dụng các biện pháp phong tỏa và kiểm soát dịch Covid-19 nghiêm ngặt của Trung Quốc đang khiến chuỗi cung ứng vận tải container thế giới bị hỗn loạn.

2. Các xu hướng của thị trường vận tải biển container trên thế giới

2.1. Xu hướng liên minh, mua bán, sáp nhập giữa các hãng tàu

Đây là một trong những xu thế tất yếu của ngành vận tải biển container toàn cầu nhằm cắt giảm chi phí vận chuyển. Ba liên minh lớn nhất thế giới hiện nay là 2M, Ocean Alliance, THE Alliance. Ngoài ra, còn rất nhiều thương vụ mua bán, sáp nhập giữa các hãng tàu lớn, như Hapag - Lloyd với UASC CMA, Cosco và China Shipping, hay ba hãng K'line, Mol, NYK sáp nhập mảng kinh doanh vận chuyển container với ONE, CMA CGM mua hãng tàu NOL của Singapore và hãng OPDR của Đức, Hapag Lloyd mua Hamburg Sud, ...

2.2. Xu hướng tăng kích cỡ tàu container

Nhằm cắt giảm chi phí, các hãng tàu container liên tục đầu tư các tàu có tính

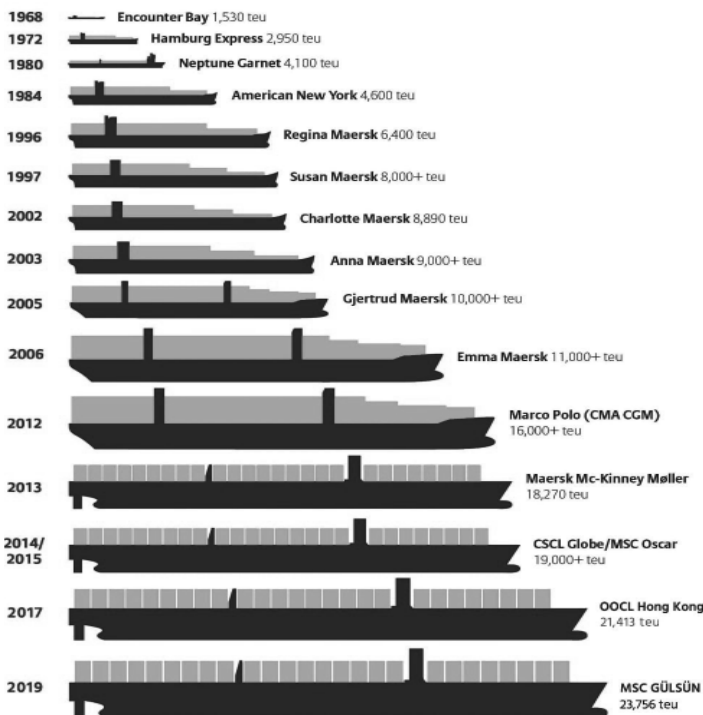
năng ưu việt hơn, kích cỡ lớn hơn và đưa vào khai thác nhằm giảm giá thành vận chuyển thông qua việc nâng cao hiệu quả sử dụng nhiên liệu và giảm chi phí xếp dỡ.

Hãng tàu Maersk (Đan Mạch) đã tiên phong trong phong trào này với việc đưa gam tàu Megaship (dung tích trên 10.000 TEU) vào khai thác cho các tuyến dài châu Á - châu Âu và châu Á - Bắc Mỹ. Sự thành công của Maersk đã mở ra một hướng đi mới và một thế hệ siêu tàu đã được đặt đóng hàng loạt bởi các hãng tàu lớn như CMA/CGM, MSC, Hapag-Lloyd, Yangming, HMM, Evergreen... để tham gia các liên minh vận tải. Các Megaship hiện nay có dung tích trung bình khoảng 18.000-20.000 TEU. Đội tàu Megaship lớn nhất thế giới với 12 chiếc tải trọng 24.000 TEU của hãng HMM Shipping vừa được hạ thủy trong năm 2022 và được đưa vào khai thác cho tuyến châu Á đi Bắc Âu (Nguyễn Bảo Quốc, 2020).

2.3. Xu hướng điều chỉnh năng lực vận tải phù hợp với nhu cầu vận chuyển

Trong bối cảnh đại dịch Covid-19 đang bùng phát trên phạm vi toàn cầu vào những tháng đầu năm 2020, trước nguy cơ cước vận tải sụt giảm theo nhu cầu vận chuyển, các hãng tàu đã không triển khai các cuộc chiến về giá cước nhằm giành giật thị phần như những cuộc khủng hoảng trước đó mà đồng bộ thực hiện kế hoạch rút tàu và cắt giảm số chuyến trên các tuyến vận tải chính nhằm duy trì cân bằng cung cầu, đưa giá cước lên mức cao đột biến so với nhiều năm trở lại đây. Khi nhu cầu vận chuyển

Hình 1. 50 năm phát triển của tàu vận tải biển container



Nguồn: Alphaliner, <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>

tăng mạnh mẽ trở lại từ cuối năm 2020, các hãng tàu đưa dần đội tàu container trở lại thị trường và tiếp tục duy trì giá cước ở mức cao. Xu hướng điều chỉnh năng lực vận tải linh hoạt, uyển chuyển phù hợp nhu cầu vận chuyển này của các hãng tàu đã mang lại thành công ngoài dự kiến trong bối cảnh nền kinh tế toàn cầu bị ảnh hưởng nghiêm trọng bởi dịch Covid-19. Ngoài lợi nhuận kinh doanh tăng trưởng mạnh mẽ, giá cổ phiếu của các hãng tàu cũng tăng 400% so với thời điểm trước khi đại dịch Covid-19 diễn ra, nhiều hãng tàu đã được nâng hạng tín dụng lên mức tích cực (Clarksons Research Service, 2022, No 1519).

2.4. Xu hướng tích hợp chuỗi dịch vụ vận tải container - trung tâm logistics

Một trong những khuynh hướng cơ bản của cảng container và hãng tàu container là hợp tác phát triển các trung tâm logistics hoặc khu thương mại tự do để thực hiện các hoạt động logistics, tạo giá trị gia tăng. Điểm mạnh của các trung tâm logistics là tích hợp lợi thế của chuỗi dịch vụ cảng biển container, tàu container và logistics thông qua các hạ tầng cơ sở, thiết bị sẵn có, quảng bá tiếp thị các ưu thế và khuyến khích phát triển đầu tư. Xu thế cạnh tranh giữa các trung tâm logistics toàn cầu ngày càng khốc liệt. Do vậy, việc tích hợp chuỗi dịch vụ là xu thế tất yếu để nâng cao chất lượng dịch vụ và mở rộng thị trường.

Sự phát triển của công nghệ đã đóng một vai trò lớn trong việc thay đổi các quy trình của chuỗi cung ứng. Gần đây, các hãng vận tải biển hàng đầu thế giới đã triển khai xử lý dữ liệu trực tuyến thông qua các ứng dụng, quy trình trực tuyến, với mục tiêu hợp lý hóa toàn bộ chuỗi cung ứng. Maersk và Damco - hai trong số các hãng vận tải container hàng đầu thế giới muốn tăng gấp đôi các hoạt động logistics tích hợp cao các

dịch vụ nội địa. Điều này sẽ giúp các chủ hàng định tuyến vận chuyển với chi phí giảm, vì họ đã lên kế hoạch kết nối biển và đất liền, ngoài cảng ghé cảng. Số hóa giúp truy cập dữ liệu và thông tin theo thời gian thực, tạo ra các quy trình cũng như hoạt động linh hoạt, hiệu quả hơn.

3. Dự báo thị trường vận tải biển container giai đoạn 2021-2025 và xu hướng tới năm 2030

3.1. Dự báo thị trường vận tải biển container quốc tế

** Nhu cầu vận chuyển*

Triển vọng về thị trường tàu biển container trong giai đoạn tới phụ thuộc chủ yếu vào tốc độ tăng trưởng kinh tế toàn cầu và sự điều tiết năng lực vận chuyển của các liên minh hãng tàu. Với tốc độ tăng trưởng kinh tế đến năm 2025, nhu cầu vận chuyển hàng container dự kiến sẽ đạt mức tăng trưởng từ 5-6% trong năm 2021, thậm chí có thể lên đến 7,5% (theo dự báo của Clarksons - tương đương 1.963 triệu tấn) và giảm xuống còn 3-4% trong các năm 2022-2023 và từ 1-2% trong các năm 2024-2025 (Clarksons Research Service, 2022, No 1516).

** Nguồn cung tàu*

Đội tàu container thế giới đã tăng 2,91% trong năm 2020, nâng tổng trọng tải lên 23,64 triệu TEU. Trong 5 tháng đầu năm 2021, số lượng tàu container đặt đóng mới đã đạt 474 tàu, tương đương 4,2 triệu TEU, bằng 17,6 % đội tàu container hiện tại. Chiếm tỷ trọng cao nhất trong số các đơn đặt đóng mới tàu container là cỡ tàu trên 15.000 TEU (75,6%). Hầu hết các tàu sẽ được bàn giao vào năm 2023, ước tính lên tới 2,6 triệu TEU. Tốc độ phá dỡ đối với đội tàu container thế giới vẫn ở mức thấp trong nhiều năm trở lại đây, chỉ ở dưới mức 0,2 triệu TEU/năm kể từ năm 2018. Theo dự báo của BIMCO, mức tăng trưởng đội tàu container thế giới

có thể đạt 3% trong năm 2021, 2,5% trong năm 2022 và 3,5% trong năm 2023 và từ 2-3% trong các năm 2024-2025 (Dẫn theo: Bộ Giao thông vận tải, 2021).

Nhìn chung, thị trường vận tải biển container giai đoạn 2021-2025 sẽ tăng trưởng không đều. Sức tăng trưởng mạnh mẽ trong năm 2020 sẽ tiếp tục duy trì đến hết năm 2021 và giảm dần trong năm 2022. Năm 2023, với mức tăng trưởng kinh tế và nhu cầu vận chuyển tàu container được dự báo sẽ giảm dần trong khi nguồn cung tàu lại tăng mạnh thì việc đảm bảo cân bằng cung cầu cho 4,2 triệu TEU tàu đóng mới được bàn giao trước năm 2024 là một thách thức rất lớn. Do vậy, thị trường vận tải biển container từ năm 2023-2025 có thể sẽ quay trở lại mức trung bình của giai đoạn trước đại dịch Covid-19.

3.2. Dự báo thị trường vận tải container nội địa

Trong những năm qua, nền kinh tế Việt Nam đã có những bước phát triển rất tích cực, theo đó lượng hàng hóa lưu thông nội địa cũng như hàng hóa xuất nhập khẩu quốc tế tăng trưởng mạnh mẽ. Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, trong hơn 20 năm qua, tổng lượng hàng container qua cảng biển Việt Nam đã tăng gần 30 lần. Năm 1995, lượng hàng container đạt 3,4 triệu tấn (532 nghìn TEU), đến năm 2017 lượng hàng container đạt 165,7 triệu tấn (14,3 triệu TEU), năm 2018 lượng hàng container đạt 17,8 triệu TEU, tăng 24% so với năm 2017. Theo dự báo, tổng sản lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam sẽ cán mốc khoảng 35,3-40,6 triệu TEU đến năm 2030 (Dẫn theo: Thủ tướng Chính phủ, 2021).

Nhu cầu vận chuyển:

- Trên tuyến Nam - Bắc: chủ yếu là các mặt hàng thành phẩm và nông sản như: gạo, cao su, mì ăn liền, nước giải khát, bánh kẹo,

trái cây, hàng tiêu dùng, thường sử dụng vỏ container 40 feet.

- Trên tuyến Bắc - Nam: chủ yếu là các mặt hàng nguyên liệu bao gồm nguyên liệu thô và vật liệu xây dựng như: than, vôi, bột đá, gạch, ô tô, linh kiện điện tử, gỗ, giấy, nhôm, phân bón, hàng may mặc, thức ăn gia súc..., thường sử dụng vỏ container 20 feet.

3.3. Dự báo thị trường vận chuyển hàng trung chuyển khu vực

Sự phát triển mạnh mẽ của phương thức vận tải biển container trên toàn thế giới và đặc biệt tại châu Á, trọng điểm là khu vực Đông Nam Á đã có ảnh hưởng rất lớn tới cơ cấu và sự tăng trưởng về trọng tải của đội tàu thế giới theo hướng container hóa. Hiện nay, trên thế giới có khoảng 70% hàng hóa được vận chuyển bằng container, trong đó châu Á - Thái Bình Dương đã trở thành khu vực vận chuyển container lớn nhất trên thế giới, chiếm 65% tổng lượng hàng hóa. Sản lượng hàng hóa container thông qua các cảng biển chuyển tải tại khu vực châu Á - Thái Bình Dương, đặc biệt là các cảng biển thuộc khu vực Đông Nam Á luôn đạt mức tăng trưởng đáng kể.

Nhu cầu vận chuyển gồm các mặt hàng chuyển tải phục vụ xuất khẩu có giá trị cao, hàng thành phẩm như: linh kiện điện tử, dây chuyền sản xuất, giày dép, may mặc, nông sản, hải sản,... tới các cảng thuộc khu vực nội Á tại Bắc và Nam Trung Quốc, các cảng trung chuyển tại khu vực Đông Nam Á như Singapore, Hongkong, Malaysia,...

4. Một số kiến nghị đối với chiến lược phát triển đội tàu vận tải biển container của Việt Nam

(i) Cần nhanh chóng hiện thực hóa chủ trương phát triển đội tàu vận tải biển container của Việt Nam nhằm nâng cao vị thế và năng lực cạnh tranh quốc gia trên thị trường vận tải biển thế giới

Vấn đề xây dựng và phát triển đội tàu vận tải biển container của Việt Nam đã được đề cập từ nhiều năm nay. Nhưng cho đến nay chưa có một kế hoạch cụ thể nào được thực hiện. Thực tế hiện nay, vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển gặp nhiều khó khăn, đặc biệt là tình trạng ùn tắc tại các cảng, gián đoạn chuỗi cung ứng đã gây nên tình trạng thiếu tàu và vỏ container, khiến giá cước vận tải container tăng vọt, ảnh hưởng nặng nề tới xuất nhập khẩu và khả năng cạnh tranh của hàng hóa xuất nhập khẩu. Gần như toàn bộ năng lực vận chuyển và kèm theo là giá cước vận chuyển hàng hóa bằng container đi các tuyến liên lục địa nằm trong tay các chủ tàu nước ngoài, Nhà nước phải chi một nguồn ngoại tệ rất lớn hằng năm. Vì vậy, việc phát triển một đội tàu container của Việt Nam không chỉ đơn thuần hạn chế được sự chèn ép của các hãng tàu ngoại về giá cước cũng như phụ phí mà về lâu dài còn là công cụ để bảo đảm an ninh kinh tế của đất nước, thực hiện có hiệu quả các hiệp định FTA đang có hiệu lực. Để xây dựng và phát triển đội tàu container quốc gia, không thể chỉ tính toán lỗ lãi trong thời gian ngắn mà phải có tầm nhìn lâu dài và phải coi đây là biện pháp cốt lõi nhằm hạ thấp chi phí logistics quốc gia, nâng cao năng lực cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam và là biện pháp bảo đảm cho phát triển kinh tế của đất nước, nhất là khi tình hình chính trị thế giới có nhiều diễn biến phức tạp.

Việt Nam nằm ở vị trí địa chính trị quan trọng của khu vực và thế giới, nằm trên tuyến vận tải hàng hải trọng yếu Đông - Tây bán cầu, chiếm trên 80% khối lượng vận chuyển hàng hóa toàn cầu. Khoảng 90% khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam được chuyên chở bằng đường biển. Tốc độ hàng hóa thông qua cảng biển

nước ta tăng bình quân từ 10%-15%/năm. Tuy nhiên, đội tàu biển Việt Nam chỉ đảm nhiệm vận tải được khoảng 7% thị phần, còn lại nằm trong tay các hãng tàu nước ngoài (Lê Duy Hiệp, 2021). Các tàu container của Việt Nam chủ yếu hoạt động trên tuyến nội địa và các tuyến ngắn trong khu vực nội Á. Vì vậy, cần nhanh chóng phát triển đội tàu vận chuyển container có trọng tải lớn, đi tuyến dài, Việt Nam phải trở thành một quốc gia biển có đội tàu vận tải biển container tương xứng khi so sánh với các nước/vùng lãnh thổ nhỏ hơn trong khu vực như Đài Loan (Trung Quốc), Singapore nhằm không chỉ nâng cao vị thế và năng lực cạnh tranh của Việt Nam trên thị trường vận tải biển thế giới, mà còn tạo điều kiện thuận lợi để thúc đẩy xuất khẩu hàng hóa Việt Nam ra thế giới, nâng cao vị thế của nước ta trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

(ii) Cần xây dựng lộ trình đầu tư - phát triển đồng bộ, phù hợp để phát triển đội tàu vận tải biển container của Việt Nam

Để phát triển đội tàu vận tải biển container của Việt Nam, cần đầu tư đồng bộ cả ba yếu tố hình thành nên loại hình vận tải này, bao gồm tàu chuyên dụng chở container, vỏ container và mạng lưới phục vụ khách hàng, đội tàu ở tất cả các cảng chính mà tàu sẽ đến. Vì vậy phải nghiên cứu kỹ để xác lập đúng định hướng, lộ trình, bước đi đầu tư - phát triển đồng bộ, phù hợp cho ngành vận tải biển và logistic trong xây dựng chiến lược phát triển đội tàu vận tải biển container của Việt Nam.

Bên cạnh đó, Chính phủ cần thiết lập Trung tâm Điều hành Phản ứng nhanh (với sự tham gia của Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam), thông qua ứng dụng công nghệ thông tin chủ động khai thác toàn bộ hạ tầng logistics và các phương thức vận tải (các cảng biển, cảng

cạn - ICD, trung tâm logistics, kho bãi, vận tải biển, thủy nội địa, vận tải đường bộ, đa phương thức...) để theo dõi, tăng cường khả năng hiển thị sự dịch chuyển của hàng hóa nhằm duy trì chuỗi cung ứng dịch vụ vận tải hàng hóa thông suốt và an toàn, nâng cao khả năng khai thác dịch vụ.

(iii) Cần có các cơ chế, chính sách hỗ trợ đặc biệt để phát triển đội tàu vận tải biển container của Việt Nam

Theo xu hướng phát triển của thị trường vận tải biển thế giới và kinh nghiệm quốc tế, Quốc hội và Chính phủ cần cho phép một cơ chế đặc biệt đối với chiến lược phát triển đội tàu vận tải biển container Việt Nam, bao gồm các nội dung chính sau: Chính sách ưu tiên về bố trí nguồn vốn cho doanh nghiệp vay ưu đãi để đóng tàu, mua tàu, mua vỏ container (như Hàn Quốc đã áp dụng sau khi tập đoàn Hanjin phá sản); Bãi bỏ các quy định, các loại thuế, phí bất hợp lý như “Quy định không được mua tàu trên 15 tuổi” (đến nay đội tàu container thế giới vẫn đang sử dụng gần 10% tàu trên 20 tuổi), thuế nhập khẩu, thuế VAT khi mua tàu; Cho phép các chủ tàu có nguồn thu ngoại tệ được phép vay ngoại tệ để đầu tư; Chính sách khuyến khích đào tạo và miễn thuế thu nhập cá nhân để thu hút thuyền viên Việt Nam làm việc trên tàu trong một thời gian nhất định, đồng thời cho phép thuê thuyền viên nước ngoài làm việc trên tàu treo cờ Việt Nam để đảm bảo cho các chủ tàu chủ động, linh hoạt áp dụng khi tàu hoạt động trên phạm vi toàn cầu. Theo các chuyên gia hàng hải và từ kinh nghiệm của một số quốc gia trên thế giới, muốn có những doanh nghiệp dẫn dắt trong lĩnh vực vận tải biển quốc tế, từng bước giành lại thị phần vận chuyển container xuất nhập khẩu thì cả chủ hàng và cơ quan quản lý nhà nước cần chung tay hỗ trợ các hãng tàu

trong nước, đặc biệt là tạo nguồn hàng ổn định, ưu đãi vay vốn tín dụng.

Hiệp hội Doanh nghiệp dịch vụ Logistics Việt Nam cần đóng vai trò đầu mối tập hợp các chủ hàng, các nhà xuất nhập khẩu lớn tham gia, cam kết tạo nguồn hàng ổn định; sử dụng tư cách pháp nhân đảm bảo cho các hãng tàu trong nước vay vốn tín dụng ưu đãi với các dự án được thẩm định có tính khả thi.

Chính phủ cần có giải pháp sử dụng vốn nhà nước làm đầu tư môi, trước mắt có thể thực hiện thông qua một tập đoàn nhà nước có chuyên môn (như Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - VIMC) triển khai mô hình thí điểm trong phát triển đội tàu container, để thu hút đầu tư tư nhân (nhất là các nhà đầu tư nước ngoài có uy tín và kinh nghiệm trong lĩnh vực này) đầu tư vào hệ thống cảng biển - cảng cạn và hạ tầng giao thông đường sắt, đường bộ kết nối để đồng bộ với lộ trình phát triển của đội tàu vận tải biển container của Việt Nam.

Trong ngắn hạn, Chính phủ cần tham khảo kinh nghiệm của một số quốc gia trên thế giới trong hỗ trợ các hãng tàu trong các giai đoạn khó khăn, giống như Trung Quốc đầu tư hỗ trợ cho hãng tàu Cosco, Hàn Quốc đầu tư hỗ trợ cho hãng tàu Hyundai dù mấp mé bờ vực phá sản và thua lỗ kéo dài, Pháp có chiến lược song hành cùng hãng tàu CMA-CGM,...

Kết luận

Với dự báo tăng trưởng kinh tế và tình hình thị trường, Việt Nam tiếp tục là thị trường quan trọng và là địa điểm tiềm năng để tiếp tục đầu tư, tạo cơ hội tăng trưởng trong xuất nhập khẩu và vận tải container đường biển quốc tế. Sự ra đời các cảng container nước sâu của Việt Nam tạo cơ hội mở rộng hợp tác vận chuyển trong nước và nội Á với các tàu dung tích ngày càng lớn.

Đây cũng là cơ hội cho các công ty vận tải biển Việt Nam nếu kịp thời cơ cấu đội tàu với dung tích phù hợp và thiết lập các hợp tác khai thác trong giai đoạn cơ cấu lại dịch vụ của các hãng tàu quốc tế.

Thực tế hiện nay, VIMC quản lý và khai thác hệ thống 16 cảng biển trải dài từ Bắc tới Nam, đồng thời là công ty mẹ của nhiều doanh nghiệp logistics có hệ thống kho bãi tích hợp và các công ty vận tải biển sở hữu khoảng 20% trọng tải đội tàu toàn quốc trong hệ sinh thái của mình đang nỗ lực rất lớn để xây dựng thương hiệu vận tải biển container tuyến nội Á và tuyến dài đầu tiên của Việt Nam. Nếu xét trong 09 hãng tàu Việt Nam, hiện nay chỉ có VIMC và Hải An cung cấp các dịch vụ vận tải nội địa kết hợp feeders (tàu trung chuyển) quốc tế cho các hãng tàu mẹ, đã tạo dựng và duy trì các mối quan hệ hết sức chặt chẽ và dài hạn với các hãng tàu lớn, có uy tín trên thị trường. Nếu VIMC được hưởng chính sách ưu đãi về đầu tư đội tàu container treo cờ Việt Nam và thiết bị phù hợp với xu thế phát triển thị trường vận tải container nói riêng và kinh tế Việt Nam nói chung, phát huy những lợi thế, thế mạnh của các doanh nghiệp thuộc VIMC, khả năng tích hợp phát triển chuỗi dịch vụ của VIMC sẽ rất tiềm năng, đem lại hiệu quả kinh tế cao. Trong đó, đội tàu container là cơ sở cốt lõi thu hút và tạo dựng sự hợp tác bền vững với các khách hàng, đối tác trong lĩnh vực vận tải, cảng biển và logistics. Đồng thời, đây cũng là cơ hội, tiền đề phát triển hãng vận tải container của quốc gia, kênh vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu với chi phí tối ưu cho các nhà thương mại Việt Nam, giảm dòng tiền chảy ra bên ngoài qua các doanh nghiệp logistics, vận tải quốc tế □

Tài liệu tham khảo

1. Alphaliner, *TOP 100/ 25.3.2022*, <https://alphaliner.axsmarine.com/PublicTop100/>
2. Bộ Giao thông vận tải (2021), *Đội tàu container quốc tế ngày càng “khủng” về kích cỡ*, <https://www.mt.gov.vn/vn/tin-tuc/77462/doi-tau-container-quoc-te-ngay-cang--khung--ve-kich-co.aspx>, truy cập ngày 10/4/2022.
3. Nguyễn Chuẩn (2022), “Phong tỏa cảng Thượng Hải: tin xấu cho chuỗi cung ứng toàn cầu”, Tạp chí *Diễn đàn doanh nghiệp* ngày 05/4/2022, <https://diendandoanhnghiep.vn/phong-toa-cang-thuong-hai-tin-xau-cho-chuoi-cung-ung-toan-cau-220418.html>, truy cập ngày 20/4/2022.
4. Clarksons Research Service (2022), *Shipping Intelligence Weekly*, No. 1516, ngày 25/3/2022; No.1519, ngày 22/4/2022; No. 1522, ngày 13/5/2022.
5. Drewry, trên trang: <https://www.drewry.co.uk>, truy cập ngày 10/4/2022.
6. Lê Duy Hiệp (2021), “Cần đội tàu biển xứng với tiềm năng kinh tế biển”, *Kinh tế Sài Gòn online* ngày 27/8/2021, <https://thesaigontimes.vn/can-doi-tau-bien-xung-voi-tiem-nang-kinh-te-bien/>, truy cập ngày 03/4/2022.
7. Nguyễn Bảo Quốc (2020), “Thị trường vận tải biển giờ thuộc về vài tay đua kiệt xuất”, *Kinh tế Sài Gòn online* ngày 04/9/2020, <https://thesaigontimes.vn/thi-truong-van-tai-bien-gio-thuoc-ve-vai-tay-dua-kiet-xuat/>, truy cập ngày 03/4/2022.
8. Thủ tướng Chính phủ (2021), *Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021 Phê duyệt quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021-2030, tầm nhìn đến năm 2050*.