

# THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN CƠ SỞ HẠ TẦNG LOGISTICS PHỤC VỤ NGÀNH THỦY SẢN TẠI VIỆT NAM

Hà Thị Thanh Thủy

**Tóm tắt:** Bài viết dựa trên nghiên cứu thực trạng phát triển cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản tại Việt Nam, từ đó đưa ra những kết luận, khuyến nghị, làm cơ sở cho những định hướng, chính sách phát triển cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản. Nghiên cứu được thực hiện bằng phương pháp nghiên cứu tài liệu kết hợp với phương pháp chuyên gia. Kết quả nghiên cứu chỉ ra, cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản ở Việt Nam trong những năm qua có sự cải thiện đáng kể nhưng tồn tại nhiều bất cập, chưa tương xứng với tiềm năng và nhu cầu phát triển ngành thủy sản.

**Từ khóa:** Cơ sở hạ tầng logistic; Ngành thủy sản; Việt Nam.

## Đặt vấn đề

Sau nhiều nỗ lực, cho đến nay ngành thủy sản Việt Nam đã cơ bản phát triển thành một ngành công nghiệp theo định hướng hàng hóa. Theo thống kê của Hiệp hội chế biến và xuất khẩu thủy sản Việt Nam, từ năm 1995 đến năm 2020, sản lượng thủy sản của Việt Nam tăng mạnh, tăng gấp hơn 6 lần, từ 1,3 triệu tấn năm 1995 lên 8,4 triệu tấn năm 2020. Xét về cơ cấu, sản lượng khai thác thủy sản chiếm 44,5% và sản lượng nuôi trồng thủy sản chiếm 55,5% tổng sản lượng thủy sản. Sản lượng khai thác hải sản tăng hơn gấp 4 lần trong giai đoạn 1995 - 2020 với tăng trưởng trung bình 6%/năm, từ mức 929.000 tấn trong năm 1995 lên 3,85 triệu tấn trong năm 2020. Trong giai đoạn 1995 - 2020, sản lượng nuôi trồng thủy sản của Việt Nam đã tăng gấp 11 lần, với tốc độ tăng trưởng trung bình hàng năm đạt 10%, tăng từ 415.000 tấn trong năm 1995 lên gần 4,6 triệu tấn trong năm 2020 (Minh Trang, 2022). Hiện nay, trên bản đồ xuất khẩu thủy sản thế giới, Việt Nam đang là quốc gia xuất khẩu lớn thứ 3, chỉ đứng sau Trung Quốc và Na Uy. Với kết quả của năm 2022, ước tính thủy sản Việt Nam sẽ chiếm trên 7% thị phần trên thị trường thế giới (Phuong Thảo, 2022).

Phát triển logistics ngành thủy sản vừa là mục tiêu, vừa là yêu cầu nhằm thúc đẩy phát triển ngành thủy sản. Trong đó, phát triển cơ sở hạ tầng logistics là yêu cầu mang tính tiên quyết. Bởi vậy, đánh giá phát triển cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản tại Việt Nam, từ đó đưa ra những kết luận, khuyến nghị, làm cơ sở cho những định hướng, chính sách phát triển cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản tại Việt Nam trong thời gian tới là cần thiết.

## 1. Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu được thực hiện bằng phương pháp nghiên cứu định tính, trong đó có sử dụng phương pháp nghiên cứu tài liệu kết hợp với phương pháp chuyên gia thông qua phỏng vấn sâu.

Nghiên cứu tài liệu chủ yếu tiếp cận từ những nguồn tin cậy như từ các luật, nghị định của Việt Nam, các báo cáo logistics hàng năm của Bộ Công Thương, số liệu từ Tổng cục Thống kê, số liệu từ Cổng thông tin điện tử của các bộ, ngành, địa phương liên quan và các bài báo có chủ đề về logistics ngành thủy sản nói chung và cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành

thủy sản nói riêng được đăng tải trên các tạp chí khoa học, tạp chí chuyên ngành.

Nghiên cứu có tiếp cận phỏng vấn sâu 15 chuyên gia là các nhà khoa học, các cán bộ quản lý trong ba lĩnh vực gồm thủy sản, logistics và logistics phục vụ ngành thủy sản nhằm xác định các tiêu chí phản ánh thực trạng phát triển cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản ở Việt Nam.

Kế thừa các nghiên cứu trước đó, cùng với hỏi ý kiến chuyên gia, tác giả hệ thống hóa các nhóm tiêu chí phản ánh thực trạng phát triển cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản, lấy đó làm cơ sở để tiến hành nghiên cứu thực trạng phát triển cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản của Việt Nam.

## 2. Kết quả nghiên cứu

### 2.1. Cơ sở lý thuyết

#### *Phát triển logistics ngành thủy sản*

Logistics là khái niệm liên quan đến kinh doanh bắt nguồn từ những năm 1950, xuất phát chủ yếu do sự gia tăng việc cung cấp, vận chuyển trong một thế giới toàn cầu hóa, đòi hỏi phải có chuyên gia trong lĩnh vực này. Hiểu một cách đơn giản, logistics là một phần của chuỗi cung ứng, bao gồm tổng thể những công việc liên quan đến hàng hóa gồm: đóng gói, vận chuyển, lưu kho, bảo quản, cho tới khi hàng được giao đến người tiêu thụ cuối cùng.

Năm 2001, Hội đồng các chuyên gia Quản trị Chuỗi cung ứng Hoa Kỳ (CSCMP - Council of Supply Chain Management Professionals) đưa ra một khái niệm chính xác và toàn diện. Theo đó, “Logistics được định nghĩa là một bộ phận của chu trình chuỗi cung ứng, bao gồm các quá trình hoạch định kế hoạch, thực hiện và kiểm soát một cách hiệu quả việc dự trữ và lưu chuyển hàng hóa, dịch vụ, thông tin hai chiều giữa điểm khởi đầu và điểm tiêu dùng nhằm đáp

ứng nhu cầu của khách hàng” (Vương Thị Bích Nga, 2021).

Luật Thương mại 2005 tại Điều 233, Mục 4, Chương VI định nghĩa: “Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao. Dịch vụ logistics được phiên âm theo tiếng Việt là dịch vụ lô-gi-stíc” (Quốc hội, 2005).

Theo Đào Xuân Thắng, Nguyễn Phương Lê (2016), “dịch vụ hậu cần nghề cá là một loạt các hoạt động dịch vụ có liên quan đến quá trình khai thác, vận chuyển sản phẩm hải sản từ nơi khai thác đến nơi tiêu thụ cuối cùng nhằm giảm chi phí, giảm tổn thất, nâng cao chất lượng sản phẩm để đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng”.

Phát triển logistics ngành thủy sản có thể được hiểu là quá trình lên kế hoạch, thực hiện, phối hợp hiệu quả giữa các bên và kiểm soát cũng như tạo điều kiện thuận lợi lưu chuyển mặt hàng thủy sản, phương tiện và thông tin trong ngành thủy sản và giữa ngành thủy sản với các ngành khác bên ngoài, nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành thủy sản nói chung và của các doanh nghiệp logistics phục vụ cho ngành thủy sản nói riêng.

Mục tiêu cơ bản của phát triển logistics ngành thủy sản là nâng cao năng lực cạnh tranh của ngành thủy sản. Phát triển logistics không chỉ nhằm vào mặt lượng như tăng quy mô, số nhà cung cấp dịch vụ logistics cho ngành thủy sản... mà còn hướng tới nâng cao chất lượng và hiệu quả hoạt động của dịch vụ logistics trong ngành thủy sản. Từ đó, giảm thời gian, chi phí cũng như duy trì chất lượng mặt hàng thủy sản.

Trong nghiên cứu của Dao Hong Van (2021), bằng phương pháp phân tích P.E.S.T (chính trị, kinh tế, xã hội và công nghệ), bộ tiêu chí đánh giá sự phát triển của ngành logistics trong ngành thủy sản đã được xác định, bao gồm: (1) Yếu tố môi trường chính sách; (2) Yếu tố năng lực thị trường; (3) Nguồn nhân lực hậu cần; (4) Yếu tố công nghệ thông tin; (5) Yếu tố cơ sở hạ tầng, trang thiết bị; (6) Yếu tố hội nhập; và (7) Triển vọng tương lai của logistics ngành thủy sản các yếu tố.

Về cơ bản, nội dung phát triển logistics trong ngành thủy sản tập trung vào 5 vấn đề chủ yếu, đó là: Phát triển cơ sở hạ tầng logistics, trang thiết bị phục vụ ngành thủy sản; Phát triển kết nối hạ tầng giao thông trong logistics phục vụ ngành thủy sản; Phát triển ứng dụng khoa học công nghệ vào phục vụ logistics trong ngành thủy sản; Xây dựng và hoàn thiện hành lang pháp lý, chính sách phát triển logistics trong ngành thủy sản; Phát triển nguồn nhân lực logistics trong ngành thủy sản.

*Phát triển cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản*

Theo kết quả lấy ý kiến chuyên gia, 100% chuyên gia được hỏi có ý kiến nhất trí cho rằng phát triển cơ sở hạ tầng phục vụ logistics trong ngành thủy sản có tác động quan trọng đến phát triển logistics trong ngành thủy sản. Cơ sở hạ tầng phục vụ logistics trong ngành thủy sản phát triển sẽ góp phần thúc đẩy phát triển ngành thủy sản và ngược lại, nếu cơ sở hạ tầng phục vụ logistics trong ngành thủy sản lạc hậu, bất cập sẽ dẫn đến kìm hãm sự phát triển ngành thủy sản.

Kế thừa nghiên cứu của Đào Hồng Vân (2022) và kết hợp hỏi ý kiến chuyên gia, tác giả đã hệ thống hóa được 3 nhóm tiêu chí chính phản ánh thực trạng phát triển cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản, bao gồm:

Nhóm tiêu chí về phát triển hạ tầng giao thông phục vụ ngành thủy sản: Tổng chiều dài đường bộ cao tốc được xây mới (tính theo km); Tỷ lệ mặt đường được trải bê tông nhựa; Số lượng tuyến luồng hàng hải tăng thêm trong một năm; Số lượng bến cảng biển container; Khả năng tiếp nhận của các bến cảng theo trọng tải tàu; Công suất cảng cá tăng thêm tính theo năm (tấn); Số lượng khu neo đậu trú bão và khả năng tiếp nhận tàu cá vào neo đậu trú bão.

Nhóm tiêu chí về phát triển hạ tầng kho phục vụ ngành thủy sản: Số lượng kho lạnh; Công suất kho lạnh.

Nhóm tiêu chí về phát triển trung tâm logistics phục vụ ngành thủy sản: Số lượng trung tâm logistics được quy hoạch, đã đi vào hoạt động, đang trong quá trình triển khai xây dựng.

## **2.2. Thực trạng phát triển cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản ở Việt Nam**

*Thực trạng phát triển hạ tầng giao thông phục vụ ngành thủy sản ở Việt Nam*

- Tổng chiều dài đường bộ cao tốc được xây mới (tính theo km)

Hệ thống cơ sở hạ tầng đường bộ của Việt Nam phục vụ logistics nói chung và logistics trong ngành thủy sản nói riêng đã được cải thiện và phát triển mạnh mẽ trong 10 năm trở lại đây. Tính đến năm 2021, cả nước có tổng chiều dài đường bộ khoảng 595.125km, trong đó đường bộ quốc gia (quốc lộ, cao tốc) là 25.484km (Bộ Công Thương, 2021).

Theo Đào Hồng Vân (2022), trong vòng 10 năm (từ năm 2011 đến tháng 01 năm 2021), Việt Nam đã xây dựng khoảng 1.074km đường bộ cao tốc, đưa tổng chiều dài khai thác lên 1.163km. Riêng năm 2020, có 21 công trình, dự án đường cao tốc đã được hoàn thành, 19 công trình, dự án mới đang được triển khai. Trong giai đoạn 2011-2020, tổng chiều dài cao tốc

đang khai thác 1.163km. Tính đến tháng 6/2022, mạng lưới đường cao tốc đã đưa vào khai thác khoảng 23 đoạn tuyến, tương đương với 1.239km; đang triển khai xây dựng khoảng 14 tuyến, đoạn tuyến, tương đương với 840km (Bộ Công Thương, 2022).

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2021, một số tuyến đường cao tốc quan trọng có nhu cầu lớn (các tuyến quốc lộ song hành đã quá tải, thường xuyên tắc nghẽn), hiệu quả cao và giải quyết các vấn đề về kinh tế xã hội vẫn chưa được đầu tư như: tuyến đường cao tốc Bắc Nam, cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, TP. Hồ Chí

Minh - Mộc Bài, các đường cao tốc trong khu vực ĐBSCL, các đường vành đai Thủ đô Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh. Các tuyến đường cao tốc được đầu tư xây dựng trên các trục giao thông xương sống của khu vực, kết nối liên vùng có sức lan tỏa đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của từng vùng miền và cả nước. Tuy nhiên, mạng lưới đường cao tốc của Việt Nam nói chung còn chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển. Chiều dài đường cao tốc còn thấp, mật độ phân bố chưa đồng đều giữa các khu vực, một số trục có nhu cầu vận tải lớn chưa hình thành hệ thống đường cao tốc, đặc biệt là trục Bắc - Nam.

**BẢNG 1. CHIỀU DÀI ĐƯỜNG CAO TỐC VIỆT NAM (TÍNH ĐẾN THÁNG 6/2022)**

<b>TT</b>	<b>Vùng</b>	<b>Chiều dài cao tốc (km)</b>	<b>Tỷ trọng (%)</b>
1	Trung du và miền núi phía Bắc	396	31,96
2	Đồng bằng sông Hồng	489	39,47
3	Bắc trung Bộ và Duyên hải Miền Trung	193	15,58
4	Tây Nguyên	19	1,53
5	Đông Nam Bộ	52	4,20
6	Đồng bằng sông Cửu Long	90	7,26
<b>Tổng</b>		<b>1.239</b>	<b>100</b>

*Nguồn: Tổng hợp của tác giả.*

- Tỷ lệ mặt đường được trải bê tông nhựa

Đến năm 2021, Quốc lộ 1 (QL1) đã được nâng cấp, mở rộng từ Lạng Sơn đến Cà Mau và được kéo dài đến Năm Căn, đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên nối xuống miền Đông Nam Bộ đã được mở rộng; nhiều quốc lộ trọng yếu QL2, QL3, QL6, QL10, QL18, QL21B, QL32, QL8, QL19, QL24, QL20, QL51, QL80, QL91... được đầu tư, nâng cấp toàn tuyến hoặc một số đoạn có nhu cầu vận tải lớn. Nhìn chung, độ bao phủ của mạng lưới quốc lộ là khá tốt. Tuy nhiên, do điều kiện địa hình, có đến 39% mạng lưới quốc lộ nằm trong khu vực đồi núi

và nhiều tuyến được quy hoạch là quốc lộ song chưa được nâng cấp, tiêu chuẩn thiết kế còn thấp, chưa đạt yêu cầu quy hoạch (Bộ Công Thương, 2021).

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam 2022, tính đến tháng 6/2022, hệ thống quốc lộ được trải mặt nhựa đạt khoảng 64,76%, còn lại là mặt đường bê tông xi măng, láng nhựa và cấp phối. Đường có quy mô 1 làn xe chiếm 11,04%, quy mô 2 làn xe chiếm khoảng 74,53%, quy mô 4 làn xe chiếm 13,93%, quy mô từ 6 - 10 làn xe chiếm 0,5% còn lại là đường xen kẽ với các bề rộng khác nhau.

- Số lượng tuyến luồng hàng hải tăng thêm trong một năm

Việt Nam đã thiết lập được 32 tuyến vận tải biển, trong đó 25 tuyến vận tải quốc tế và 07 tuyến vận tải nội địa. Ngoài các tuyến nội á, khu vực phía Bắc đã khai thác 2 tuyến đi Bắc Mỹ; phía Nam đã hình thành được 16 tuyến tàu xa đi Bắc Mỹ và Châu Âu vượt trội hơn các nước khu vực Đông Nam Á (chỉ sau Malaysia và Singapore). Mặt khác, đã đưa vào khai thác 44 luồng hàng hải công cộng, 34 luồng hàng hải chuyên dùng (Ngọc Hân, 2020).

Các luồng quan trọng gồm: Luồng Hòn Gai, Hải Phòng, Nghi Sơn, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Sài Gòn - Vũng Tàu, Cái Mép - Thị Vải và luồng sông Hậu qua cửa Định An. Luồng dài nhất là luồng Định An - Cần Thơ khoảng 130,6km, luồng ngắn nhất dài 0,65km là luồng vào Cảng Sa Đéc tỉnh Đồng Tháp (tính từ ngã ba sông Tiền). Tuyến luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu (qua kênh Tắt) có tổng chiều dài 46,5 km đang được gấp rút hoàn thành đưa vào khai thác đáp ứng cho tàu 10.000DWT đầy tải và tàu 20.000DWT giảm tải vào trực tiếp các cảng khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

Các tuyến vận tải biển của Việt Nam đã phát triển nhanh chóng trong những năm gần đây, chỉ tính riêng trong năm 2021, số lượng tuyến luồng hàng hải đã tăng thêm 2 tuyến so với năm 2020.

- Số lượng bến cảng biển container

Quyết định số 552/QĐ-BGTVT ban hành ngày 20 tháng 04 năm 2022 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã bổ sung 10 bến cảng mới vào danh mục bến cảng thuộc các cảng biển Việt Nam, bao gồm: Bến cảng Nosco thuộc cảng biển Quảng Ninh; bến cảng tổng hợp Long Sơn thuộc cảng biển Nghi Sơn; bến cảng Xăng dầu Hải Hà-Quảng Trị (tỉnh Quảng Trị); bến cảng Dầu khí quốc tế Pacific Petro (tỉnh Tiền Giang); bến cảng Tân cảng Giao Long (tỉnh

Bến Tre); bến cảng Nhà máy Nhiệt điện Duyên Hải 2 (tỉnh Trà Vinh); bến cảng Cái Mép Gemadept-Terminal Link và bến cảng Tổng hợp Cái Mép (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu); bến cảng VIMC Đình Vũ và bến cảng chuyên dùng FG (TP. Hải Phòng). Như vậy, với 10 bến cảng được bổ sung, đến nay Việt Nam có 296 bến cảng biển (Bộ Giao thông vận tải, 2022). Tuy nhiên, hầu hết các bến cảng của Việt Nam đều là bến tổng hợp còn bến container chiếm số lượng ít, dẫn đến sự mất cân bằng tại cảng.

Quy mô cảng biển tại Việt Nam hầu như đều là quy mô vừa và nhỏ. Ngoài ra, các cảng chính nằm cách nhau xa và chủ yếu là ở các điểm nóng. Hầu hết các cảng chính đều nằm tại 3 địa danh giáp biển lớn là Hải Phòng, Đà Nẵng, Sài Gòn. Tuy nhiên, các cảng đó lại chỉ là các cảng sông và cách khá xa biển. Điều này gây trở ngại rất lớn với các tàu lớn muốn ra vào cảng. Số lượng cảng quốc tế trên cả nước chỉ có khoảng hơn 20 cảng quốc tế. Tại một số cảng chưa được trang bị xếp dỡ container hiện đại và vẫn sử dụng phương thức xếp dỡ thủ công. Từ những bất cập đó, chi phí vận chuyển và bốc xếp từ cảng ngoài vào đến cảng nội địa hiện đang khá cao.

- Khả năng tiếp nhận của các bến cảng theo trọng tải tàu

Theo Bộ Giao thông vận tải, Việt Nam hiện có 34 cảng biển, trong đó có 2 cảng biển loại đặc biệt, 11 cảng biển loại 1, 7 cảng biển loại 2 và 14 cảng biển loại 3. Bên cạnh đó, Việt Nam có 3 cảng biển có thể tiếp nhận tàu trọng tải lớn. Theo Cục Hàng Hải Việt Nam, cảng Sài Gòn có thể tiếp nhận các tàu có trọng tải lên đến 60.000DWT vào cầu cảng Tân Thuận 2, cầu cảng K12B và cầu cảng K12C thuộc Bến cảng Tân Thuận. Với cơ sở hạ tầng hiện hữu, cảng Sài Gòn là cảng đầu tiên trong khu vực TP. HCM được tiếp nhận tàu lên đến 60.000DWT. Theo Cổng thông tin TP. Hải Phòng, với cơ sở vật chất và các trang thiết bị đồng bộ, hiện đại,

tiên tiến, Cảng container quốc tế Tân Cảng Hải Phòng (TC-HICT) trở thành cảng biển hàng đầu tại Hải Phòng về sản lượng hàng hóa thông qua và là cảng nước sâu đầu tiên, duy nhất tại miền Bắc vào top cảng biển trên thế giới có thể tiếp nhận tàu trọng tải lớn. Từ đầu năm 2022, TC-HICT liên tiếp đón những tuyến dịch vụ hàng hải mới và ngày 31/10/2022, cảng đón thành công tàu Wanhai A07 sức chở 13.000TEU container, tương ứng với 143.000DWT. Như vậy, với việc tiếp nhận tàu lớn vào cảng, các tàu có thể hoạt động thẳng từ TC-HICT mà không cần phải trung chuyển qua các cảng khác ở châu Á hoặc châu Âu (Minh Tiến, 2022).

Theo Bộ Giao thông Vận tải, Cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải (CMIT) được gia hạn thời gian thử nghiệm đón tàu container trọng tải đến hơn 214.000DWT đến hết tháng 6/2023. Ngày 30/3/2023, tàu container OOCL Spain đã cập cảng Gemalimk ở Cái Mép - Thị Vải, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu an toàn. Với sức chở lên đến 24.188TEU, tổng chiều dài 399,99m và rộng 61,3m, cùng mớn nước tàu vào -15m và mớn nước tàu ra -15,5m, OOCL Spain được xếp hạng là một trong những siêu tàu container lớn nhất thế giới.

Việc tăng khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn đã giúp giảm đáng kể thời gian lưu thông của hàng hoá nói chung và thủy sản nói riêng. Cụ thể, trước đây hàng hoá nếu muốn đi tuyến biển xa sang hai bờ Đông Tây nước Mỹ, châu Âu, châu Phi bắt buộc phải trung chuyển qua một số cảng như: Kaohsiung (Đài Loan), Singapore, Hồng Kông,... Việc trung chuyển này khiến hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam vừa mất thêm nhiều thời gian,

vừa phải chịu thêm phí xếp dỡ khoảng 10 - 200 USD/TEUS. Hiện, một phần khối lượng hàng hóa xuất khẩu của chúng ta đã có thể lên tàu mẹ tại các cảng cửa ngõ quốc tế của Việt Nam đi thẳng châu Âu, châu Mỹ, chi phí logistics được kéo giảm từ 5 - 20%.

- Công suất cảng cá tăng thêm tính theo năm (tấn)

Trong giai đoạn 2016 - 2020, tổng nguồn vốn đã đầu tư cho cảng cá là hơn 2.200 tỷ đồng, công suất cảng cá tăng thêm khoảng 352.000 tấn thủy sản/năm (Quan Đức, 2020).

Theo Tổng cục Thủy sản, cả nước hiện có 125 cảng cá, nhưng hiện mới đầu tư được 92 cảng, với tổng sản lượng qua cảng hàng năm khoảng 1,8 triệu tấn. Quy mô, công suất các cảng cá, khu neo đậu tránh trú bão cho tàu cá chưa đáp ứng yêu cầu theo quy hoạch chung, đặc biệt là theo Luật Thủy sản năm 2017. Chiếu theo Luật Thủy sản 2017, mới chỉ có 68 cảng đủ tiêu chuẩn công bố gồm: 3 cảng loại I, 54 cảng loại II, và 11 cảng loại III.

Số lượng khu neo đậu trú bão và khả năng tiếp nhận tàu cá vào neo đậu trú bão

Trong giai đoạn 2016 - 2020, tổng nguồn vốn đầu tư cho khu neo đậu trú bão là hơn 1.800 tỷ đồng, nâng tổng công suất neo đậu tránh trú bão thêm khoảng 25.000 tàu.

Năm 2022, theo công bố của Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn, cả nước có 74 khu neo đậu tránh trú bão cho tàu cá đủ điều kiện hoạt động bắt đầu từ tháng 4/2022 đến ngày 31/3/2023.

**BẢNG 2. SỐ LƯỢNG KHU NEO ĐẬU TRÁNH TRÚ BÃO CHO TÀU CÁ ĐỦ ĐIỀU KIỆN HOẠT ĐỘNG BẮT ĐẦU TỪ THÁNG 4/2022 ĐẾN NGÀY 31/3/2023 THEO TỈNH/THÀNH PHỐ**

Tỉnh/thành phố	Số lượng khu neo đậu
Hải Phòng	6

Nghệ An	5
Thanh Hóa, Quảng Nam, Khánh Hòa, Bình Thuận	4
Nam Định, Quảng Bình, Phú Yên, Ninh Thuận, Bà Rịa Vũng Tàu, Quảng Ngãi, Bình Định, Thái Bình, Quảng Trị, Cà Mau	3
Quảng Ninh, Hà Tĩnh, Bến Tre, Trà Vinh, Kiên Giang	2
Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Ninh Bình, TP. Hồ Chí Minh, Tiền Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu	1

*Nguồn: Tổng hợp của tác giả.*

Tùy theo điều kiện từng khu neo đậu có thể tiếp nhận tàu cá có chiều dài khác nhau vào tránh trú bão. Có đến 40/74 khu neo đậu có thể tiếp nhận tàu cá có chiều dài từ 20m đến dưới 30m, 22/74 khu neo đậu có thể tiếp nhận tàu cá có chiều dài từ 30m đến dưới 40m; 5/74 khu neo đậu có thể tiếp nhận tàu cá có chiều dài dưới 20m; 6/74 khu neo đậu có thể tiếp nhận tàu cá có chiều dài từ 40m trở lên. Cụ thể:

Các khu neo đậu có thể tiếp nhận tàu cá có chiều dài dưới 20m: Vạn Hương, Cù Lao Chàm (15m), Tiến Tới, Cẩm Thủy (17m), Cửa Đại (18m).

Các khu neo đậu có thể tiếp nhận tàu cá có chiều dài từ 20m đến dưới 30m: Lạch Thoi, Lạch Vạn, Cửa Sông Liên Hương (20m); Cửa Sông Diêm Hộ, Bình Châu, Cửa Sông Dinh (<24m); Cửa Sông Đáy, Cửa Sông Lý, Lạch Cồn, Lạch Quèn, Lạch Lò, Cửa Roòn, Cửa Tùng, Cửa Việt, Đảo Cồn Cỏ, Phú Hải, Âu Thuyền Thọ Quang, Đảo Lý Sơn, Tịnh Hòa, Mỹ Á, Ninh Hải, Phan Rí Cửa, La Gi, Thạnh Phú, Cái Đôi Vàm, Đảo Hòn Tre, Linh Huỳnh (24m); Vịnh Bến Đầm (>24m); Cửa Nhượng, Cửa Sốt, Nhật Lệ, Cửa Gianh, Đầm Cù Mông, Kinh Ba (25m); Hồng Triều, Định An, Cung Hầu (26m); An Hòa (27m); Cửa Sông Trà Lý, Cần Giờ (<30m).

Các khu neo đậu có thể tiếp nhận tàu cá có chiều dài từ 30m đến dưới 40m: Trân Châu,

Vịnh Xuân Đài, Đông Tác, Sông Tác-Hòn Rờ, Vịnh Cam Ranh, Đảo Đá Tây, Ninh Chữ, Cà Ná, Cửa Sông Cái, Cửa Sông Soài Rạp, Nhà Mát, Sông Đốc, Rạch Gốc, Lạch Trường (30m); Cửa Lân (<31m); Lạch Hới, Lạch Bạng (32m), Cửa Sông Lân Cơ, Cửa Hà Lạn (33m); Ngọc Hải, Quán Chánh, Mất Ròng (36m).

Các khu neo đậu có thể tiếp nhận tàu cá có chiều dài từ 40m trở lên: Đầm Thị Nại, Đầm Đề Gi, Tam Quan, Phú Hải (40m); Kết hợp cảng cá Lân Cơ (48,8m); Bạch Long Vỹ (60m).

Riêng khu neo đậu Bình Đại có thể tiếp nhận tàu cá có chiều dài 24m (tại Bình Thắng, Bình Đại, Bến Tre) và có thể tiếp nhận tàu cá có chiều dài 15m (tại Thừa Đức, Bình Đại, Bến Tre).

*Thực trạng phát triển hạ tầng kho bãi phục vụ ngành thủy sản ở Việt Nam*

- Số lượng kho lạnh

Kho lạnh bảo quản đóng vai trò không thể thiếu trong quy trình sản xuất cung ứng thủy sản, đảm bảo chất lượng của sản phẩm. Điều kiện bảo quản của kho lạnh quyết định chất lượng sản phẩm thủy sản.

Theo Báo cáo logistics Việt Nam năm 2021, tính đến tháng 9/2021, cả nước có 48 kho lạnh. Trong đó, miền Nam có 36 kho lạnh, miền Trung có 1 kho lạnh và miền Bắc có 11 kho lạnh. Khoảng 80% kho lạnh có tỷ lệ sử dụng cao, tỷ lệ sử dụng kho mát thấp. Về xe lạnh, cả nước có hơn 700 xe lạnh và 450 toa xe lửa

chuyên chở container chở hàng lạnh. Chỉ tính riêng Công ty Ratraco hiện có, 300 container lạnh, vận chuyển đa phương thức container lạnh trong nước và quá cảnh Trung Quốc đi nước thứ ba (Mông Cổ, Kazakhstan, Uzabekistan, Nga, Tjikistan, Ba Lan, Đức, Anh). Ratraco có thể cung cấp container lạnh chạy dầu diesel đưa đến tận nơi sản xuất của nông sản (Bộ Công Thương, 2021).

Theo đánh giá của các chuyên gia, thị trường kho lạnh Việt Nam vẫn đang phát triển với quy mô nhỏ (chỉ hơn 40 dự án, cung cấp tổng diện tích khoảng 460,00m<sup>2</sup> diện tích kho lạnh theo ghi nhận tới năm 2022), trong khi đó nhu cầu của thị trường còn rất lớn nên rất tiềm năng cho các nhà đầu tư. Nguồn cung kho lạnh tại Việt Nam hiện tương đối nhỏ và tập trung ở một số thành phố lớn. Trong đó tại miền Nam ghi nhận sự phát triển năng động hơn do nguồn cầu lớn hơn đối với thực phẩm, hải sản và chế phẩm bán lẻ. Cụ thể, đa số nguồn cung kho lạnh tập trung tại TP. Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận như Bình Dương, Long An, Đồng Nai, với tổng diện tích chiếm tới 87% tổng nguồn cung cả nước. Tại thị trường phía Bắc, những năm gần đây Hà Nội, Bắc Ninh và Hưng Yên cũng ghi nhận sự gia tăng đáng kể về nguồn cung tuy nhiên vẫn còn hạn chế trong tương quan với thị trường miền Nam (Mai Ca, 2023).

#### - Công suất kho lạnh

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2021, tính đến tháng 9/2021, cả nước có 48 kho lạnh với công suất 600.000 pallets. Trong đó, miền Nam có 36 kho lạnh với công suất 526.364 pallets. Miền Trung có 1 kho lạnh với công suất 21.000 pallets và miền Bắc có 11 kho lạnh với công suất 54.780 pallets. Về mặt địa lý, các kho lạnh thương mại tập trung chủ yếu ở miền Nam với hơn 80% tổng công suất kho lạnh của cả nước, miền Bắc và miền Trung lần lượt đóng góp 9% và 3%. Điều này xuất phát từ thực tế là miền Nam là nơi đặt hầu hết các nhà

máy sản xuất hàng thực phẩm tiêu dùng, cũng là nơi nuôi trồng, chế biến các sản phẩm thủy hải sản phục vụ xuất khẩu.

Với thị trường cho thuê kho lạnh, tuy các công ty trong nước dẫn đầu về diện tích cung cấp, nhưng các công ty nước ngoài như Emergent Cold, PFS, Lottle Logistics đang dẫn đầu về chất lượng, quản lý và dịch vụ đi kèm là hệ thống kho với nhiều vùng nhiệt độ, mã vạch và hệ thống quản lý hàng tồn kho. Những nhà cung cấp kho lạnh hàng đầu phải kể đến là hệ thống kho lạnh 16 Mekong Logistics của Minh Phú - Gemadept, ABA Cooltrans, Emergent Cold và Hoàng Lai Group với sức chứa là 45.000 - 50.000 kệ hàng mỗi kho. Các kho lạnh thương mại và các cơ sở tự vận hành chiếm chủ yếu trong mảng kinh doanh này, trong đó lĩnh vực chế biến thủy sản chiếm lĩnh thị trường tự vận hành.

#### *Phát triển trung tâm logistics phục vụ ngành thủy sản*

Theo Báo cáo Logistics Việt Nam năm 2022, đến tháng 6 năm 2022, nhiều tỉnh thành đã đưa ra các quy hoạch, triển khai và xây dựng trung tâm logistics tích hợp trong quy hoạch tỉnh. Điển hình như Vĩnh Phúc, Hà Nội, Hà Tĩnh, Đà Nẵng, Long An, Hậu Giang, Bà Rịa-Vũng Tàu, TP. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Tây Ninh.

Chỉ tính riêng tỉnh Long An, để phục vụ nhu cầu phát triển logistics nói chung và logistics thủy sản nói riêng, toàn tỉnh đã quy hoạch 6 trung tâm logistics tại các khu vực khác nhau trên địa bàn. Huyện Bến Lức sẽ có 3 trung tâm logistics đặt tại các xã: Thanh Phú, Thanh Lợi và Lương Hòa với tổng diện tích khoảng 110ha; trung tâm logistics tại cửa khẩu Mỹ Quý Tây có diện tích 10ha và trung tâm logistics tại cảng Long An. Đến cuối năm 2021, đã có 2 trung tâm logistics đi vào hoạt động tại xã Thanh Phú-

huyện Bến Lức và cảng quốc tế Long An-huyện Cần Giuộc.

Giai đoạn cuối năm 2021 đến giữa năm 2022, một số trung tâm logistics hiện đại, áp dụng công nghệ tiên tiến và được tiêu chuẩn hóa đã đi vào hoạt động như Trung tâm logistics Vinatrans Đà Nẵng, Trung tâm logistics KM Cargo Services Hải Phòng, Trung tâm logistics Vĩnh Tân Bình Thuận,.. Đáng nhấn mạnh là Trung tâm logistics Vinatrans Đà Nẵng có tổng diện tích hơn 1ha bao gồm hệ thống kho đông lạnh và kho mát lưu trữ hàng hóa thực phẩm lớn và hiện đại nhất khu vực miền Trung ở thời điểm hiện tại, được xây dựng đạt chuẩn ISO, HACCP và các tiêu chuẩn khác theo quy định. Hệ thống kho có chức năng phân phối, lưu trữ hàng thủy sản, hàng hóa thực phẩm tiêu dùng nhanh (FMCG), hàng thực phẩm tươi sống, trái cây nhập khẩu,... Đối tượng phục vụ của Trung tâm logistics Vinatrans Đà Nẵng là các công ty xuất nhập khẩu thủy sản, sản xuất xuất khẩu, kinh doanh thương mại trong lĩnh vực thực phẩm đông lạnh và các chuỗi siêu thị tại Đà Nẵng, khu vực miền Trung và Tây Nguyên.

Bên cạnh đó, tính đến tháng 12 năm 2021, nhiều trung tâm logistics đã được khởi công xây dựng như: Trung tâm logistics ICD Vĩnh Phúc do Liên danh Tập đoàn T&T Group (Việt Nam) - Tập đoàn YCH - YCH Holdings (Singapore) làm chủ đầu tư; dự án Trung tâm logistics ECPVN Bình Dương 2 của Công ty Emergent Việt Nam Logistics Development Pte, Singapore; dự án Trung tâm logistics ECPVN Bình Dương 2; dự án Trung tâm tiếp vận ITL logistics Đà Nẵng; dự án Trung tâm logistics Bắc Trung Bộ tại khu kinh tế Nghi Sơn, thuộc tổ hợp chung với dự án hạ tầng KCN số 6 - Khu Kinh tế Nghi Sơn.

### ***2.3. Đánh giá những hạn chế trong phát triển cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản ở Việt Nam***

Hạ tầng logistics chưa đáp ứng kịp cho nhu cầu phát triển, đặc biệt là hạ tầng dùng chung và kết nối giữa các phương thức và loại hình dịch vụ logistics chưa thực sự hợp lý, khu vực Đồng bằng sông Cửu Long là nơi tập trung sản lượng thủy sản chính của cả nước nhưng các tuyến đường cao tốc trong khu vực này chưa được đầu tư phát triển tương xứng. Bên cạnh đó, vấn đề cơ sở hạ tầng thiếu đồng bộ, không kết nối liên thông giữa đường bộ, đường sắt, đường sông vào các cụm cảng cảng làm giảm lượng hàng hóa thủy sản thông qua các cảng này và gây áp lực với vận tải đường bộ.

Quy mô cảng biển tại Việt Nam hầu như là quy mô vừa và nhỏ, các cảng chính lại nằm cách nhau xa và chủ yếu là ở các điểm nóng. Hầu hết các cảng chính đều nằm tại 3 địa danh giáp biển lớn là Hải Phòng, Đà Nẵng, Sài Gòn tuy nhiên các cảng đó lại chỉ là các cảng sông và cách khá xa biển gây trở ngại rất lớn với các tàu lớn muốn ra vào cảng. Một số cảng chưa được trang bị xếp dỡ container hiện đại và thiếu kinh nghiệm trong quản lý xếp dỡ container mà vẫn sử dụng phương thức xếp dỡ thủ công. Những bất cập đó đã làm tăng chi phí vận chuyển và bốc xếp từ cảng ngoài vào đến cảng nội địa. Hệ thống cảng, bến tuy phát triển nhanh nhưng các cảng đầu mối số lượng còn hạn chế, chiếm tỷ lệ hàng thông qua thấp nên chỉ đáp ứng được một phần nhu cầu. Do vai trò của hệ thống cảng hàng hóa đầu mối chưa được phát huy trong khi nhu cầu bốc xếp hàng hóa gia tăng nên số lượng cảng - bến tạm tăng lên quá nhiều. Cảng, bến loại này có chất lượng đầu tư rất thấp, quy mô thường nhỏ, tổ chức khai thác thiếu chuyên nghiệp nên gây nhiều khó khăn cho quản lý chuyên ngành và tác động xấu đến môi trường...; thiết bị xếp, dỡ hàng hóa tại các cảng nhìn chung còn lạc hậu, bốc xếp thủ công còn nhiều, thiếu các trang thiết bị bốc xếp chuyên dụng (hàng hạt, lương thực, hàng container, hàng bao kiện).

Về kho lạnh, nguồn cung kho lạnh chủ yếu tập trung ở khu vực phía Nam, với khoảng 60% thị phần được nắm giữ bởi các nhà đầu tư nước ngoài. Nguồn cung bị hạn chế một phần là do các cơ sở kho lạnh cần nhiều thời gian xây dựng hơn các loại bất động sản hậu cần khác. Việc xây dựng các kho bảo quản lạnh sẽ phức tạp và tốn kém hơn so với các kho tiêu chuẩn. Chi phí đầu tư kho lạnh cũng cao gấp 2 đến 3 lần so với nhà kho thông thường và quá trình xây dựng có thể lâu hơn đến 6 tháng. Bên cạnh đó, thời hạn thuê thường kéo dài từ 15 đến 20 năm, khiến tình trạng nguồn cung đã khan hiếm lại càng khan hiếm hơn. Hiện nay cũng chưa có nhiều chính sách khuyến khích doanh nghiệp đầu tư vào lĩnh vực kho lạnh trong khi vốn trung và dài hạn ở Việt Nam rất cao so với nước ngoài nên việc cạnh tranh trong tương lai gần rất khó với nước ngoài. Các chuyên gia trả lời phỏng vấn sâu cũng cho rằng, hạ tầng kho bãi, nhà xưởng lạnh phục vụ logistics trong ngành thủy sản phát triển chậm, phân bố rải rác, chưa đáp ứng về tiêu chí chung của quốc tế.

Số lượng kho lạnh cần để bảo quản sản phẩm thủy sản khi vào vụ thu hoạch chưa đáp ứng được nhu cầu. Chi phí lưu kho lạnh tăng/giảm thất thường, nhất là trong bối cảnh dịch bệnh, thông thương khó khăn, cần nhiều kho bãi để lưu hàng. Vận chuyển lạnh quốc tế còn phụ thuộc vào các hãng vận tải nước ngoài (đối với xuất khẩu) cho nên dẫn đến hiện tượng cước tăng, phí tăng, thời gian vận chuyển đường biển tăng.

### **Kết luận và khuyến nghị**

Nhìn chung, cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản ở Việt Nam đã có sự cải thiện đáng kể trong những năm qua. Tuy nhiên, đánh giá khách quan cho thấy, phát triển cơ sở hạ tầng logistics phục vụ ngành thủy sản ở Việt Nam hiện nay còn bộc lộ nhiều bất cập, chưa tương xứng với tiềm năng và nhu cầu phát triển của ngành. Trên cơ sở kết quả nghiên cứu và

tham vấn ý kiến chuyên gia, nghiên cứu đưa ra một số khuyến nghị về giải pháp để phát triển logistics trong ngành thủy sản ở Việt Nam trong thời gian tới, cụ thể như sau:

Một là, cần tập trung đầu tư phát triển hạ tầng giao thông theo hướng tăng khả năng kết nối giữa các hình thức vận tải, phát huy hiệu quả vận tải đa phương thức nhằm giảm chi phí logistics cho hàng thủy sản. Đối với đường bộ, không nhất thiết phải xây đường mới mà nên củng cố, mở rộng đường hiện tại và đầu tư cho các điểm trung chuyển, hệ thống kho bãi và phương tiện. Bên cạnh việc hoàn thiện hệ thống đường bộ phục vụ giao thông nói chung, cần quy hoạch các tuyến vận tải ra các tuyến đường vành đai, nếu cần thiết mở những tuyến đường liên kết các trục vành đai quanh khu vực các đô thị lớn, đặc biệt chú trọng mở những tuyến đường liên kết trong hệ thống ASEAN nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển và hội nhập logistics khu vực. Bên cạnh đó, cần ưu tiên đầu tư xây dựng mới các điểm kết nối hạ tầng đường bộ - đường bộ, đường bộ - đường sắt, đường bộ - đường thủy, đường bộ - cảng biển, đường bộ - sân bay, đường sắt - cảng biển, đường bộ - hệ thống đường cao tốc ASEAN (AH).

Hai là, ưu tiên đầu tư các bến cảng container để giải quyết tình trạng mất cân bằng tại cảng. Cần đa dạng hóa các phương thức huy động vốn và phương thức đầu tư, tăng cường thu hút vốn đầu tư của tư nhân. Muốn vậy, cần nhanh chóng hoàn thiện cơ chế để triển khai phương thức đầu tư hợp tác công tư (PPP - Public Private Partnership): khuôn khổ thể chế, bù đắp khoảng trống rủi ro về tài chính và giải pháp xử lý, thực hiện thí điểm.

Ba là, nghiên cứu và đánh giá nhu cầu kho lạnh của các doanh nghiệp chế biến thủy sản theo hướng tích hợp nhu cầu lưu kho, bảo quản lạnh của các doanh nghiệp trong vùng/khu vực, tối ưu hóa công tác đầu tư của doanh nghiệp chế biến thủy sản thông qua việc thuê ngoài kho

lạnh. Bên cạnh đó, nhà nước cần có cơ chế, chính sách khuyến khích, đặc biệt là chính sách hỗ trợ về vốn trung và dài hạn để các doanh nghiệp trong nước đầu tư vào lĩnh vực kho lạnh, đẩy mạnh việc nâng cao về chất

lượng, quản lý và dịch vụ đi kèm (hệ thống kho với nhiều vùng nhiệt độ, mã vạch và hệ thống quản lý hàng tồn kho) để có thể cạnh tranh với các doanh nghiệp nước ngoài ở thị trường cho thuê kho lạnh.

### Tài liệu tham khảo

1. Anh Tú (2023). Ngành cảng biển, vận tải biển năm 2023: Nâng cấp cảng biển, đưa đội tàu Việt Nam vươn ra quốc tế. *Tạp chí điện tử Hội Khoa học Kinh tế Việt Nam*. Truy cập ngày 13/01/2023 tại <https://vneconomy.vn/nganh-cang-bien-van-tai-bien-nam-2023-nang-cap-cang-bien-dua-doi-tau-viet-vuon-ra-quoc-te.htm>.
2. Bộ Công thương (2021). *Báo cáo logistics Việt Nam năm 2021*. Nxb Công Thương, Hà Nội.
3. Bộ Công thương (2022). *Báo cáo logistics Việt Nam năm 2022*. Nxb Công Thương, Hà Nội.
4. Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn (2022). *Quyết định số 1193/QĐ-BNN-TCTS ngày 01 tháng 4 năm 2022 về việc công bố Danh sách khu neo đậu tránh trú bão cho tàu cá đủ điều kiện hoạt động năm 2022*.
5. Bộ Giao thông vận tải (2022). *Quyết định số 552/QĐ-BGTVT ban hành ngày 20 tháng 04 năm 2022 về việc công bố Danh mục bến cảng thuộc các cảng biển Việt Nam*.
6. Dao Hong Van (2021). Developing a research model of the factors affecting the development of logistics activities in Vietnam's seafood industry by using the PEST Analysis. *Tạp chí Công Thương - Các kết quả nghiên cứu khoa học và ứng dụng công nghệ*, Số 17, tháng 7 năm 2021.
7. Đào Hồng Vân (2022). Phát triển Logistics trong ngành thủy sản của Việt Nam. *Luận án Tiến sĩ ngành Kinh tế quốc tế*, Trường Đại học Ngoại Thương.
8. Đào Xuân Thắng, Nguyễn Phương Lê (2016). Phát triển dịch vụ hậu cần nghề cá: Một số vấn đề lý luận và thực tiễn. *Tạp chí Khoa học Nông nghiệp Việt Nam 2016*, tập 14, số 2.
9. Mai Ca (2023). Thị trường bất động sản kho lạnh: Cung ít hơn cầu. *Tạp chí Công Thương điện tử*, truy cập ngày 04/07/2023 tại <https://congthuong.vn/thi-truong-bat-dong-san-kho-lanh-cung-it-hon-cau-260867.html>
10. Minh Tiến (2022). Những cảng biển nào của Việt Nam có thể đón tàu siêu trọng?. *Chuyên trang Nhịp sống kinh tế - Báo điện tử Tổ Quốc*. Truy cập ngày 10-11-2022 tại <http://nhipsongkinhte.toquoc.vn/nhung-cang-bien-nao-cua-viet-nam-co-the-don-tau-sieu-trong-2022111011123348.htm>.
11. Minh Trang (2022). Thực trạng hoạt động khai thác, nuôi trồng và xuất khẩu thủy sản Việt Nam. *Tạp chí Công Thương điện tử*. Truy cập ngày 12/11/2022 tại <https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/thuc-trang-hoat-dong-khai-thac-nuoi-trong-va-xuat-khau-thuy-san-viet-nam-101665.htm>
12. Ngọc Hân (2020). *Sau 20 năm quy hoạch, hệ thống cảng biển Việt Nam đã có bước phát triển vượt bậc*. Cổng Thông tin điện tử Cục Hàng hải Việt Nam. Truy cập ngày 30/12/2020 tại <https://vinamarine.gov.vn/vi/tin-tuc/sau-20-nam-quy-hoach-he-thong-cang-bien-viet-nam-da-co-buoc-phan-trien-vuot-bac>.
13. Phương Thảo (2022). Thủy sản Việt Nam ước tính chiếm hơn 7% thị phần thế giới năm 2022. *Tạp chí điện tử Mekong Asean*. Truy cập ngày 08/11/2022 tại <https://mekongasean.vn/thuy-san-viet-nam-uoc-tinh-chiem-hon-7-thi-phan-the-gioi-nam-2022-post13881.html>.
14. Quan Đức (2020). Vì sao hệ thống cảng cá vẫn mãi yếu?. *Tạp chí Thủy sản Việt Nam*. Truy cập ngày 05/11/2020 tại <https://thuysanvietnam.com.vn/vi-sao-he-thong-cang-ca-van-mai-yeu/>.

15. Quốc hội nước Cộng hoà xã hội chủ nghĩa Việt Nam, Luật Thủy sản số 18/2007/QH14, 2007.
16. Quốc hội nước Cộng hoà Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam. *Luật Thương mại số 36/2005/QH11*, Nxb Chính trị Quốc gia, 2005.
17. Vương Thị Bích Ngà (2021). Nghiên cứu tổng quan về logistics và đề xuất các yếu tố tác động đến sự phát triển bền vững ngành Logistics Việt Nam. *Tạp chí Công Thương - Các kết quả nghiên cứu khoa học và ứng dụng công nghệ*, Số 15, tháng 6 năm 2021.

---

**Thông tin tác giả:**

**1. Hà Thị Thanh Thủy, TS.**

- Đơn vị công tác: Trường Đại học Tài nguyên và Môi trường Hà Nội

- Địa chỉ email: httthuy@hunre.edu.vn

Ngày nhận bài: 30/9/2023

Ngày nhận bản sửa: 10/11/2023

Ngày duyệt đăng: 25/11/2023