BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG

NGUYỄN CAO PHÁT

PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN TẠI TỈNH BÌNH ĐỊNH

Chuyên ngành: Kinh tế Phát triển
Mã số: 60.31.05

TÓM TẮT LUẬN VĂN THẠC SĨ KINH TẾ

Đà Nẵng - Năm 2012

Công trình được hoàn thành tại
ĐẠI HỌC ĐÀ NẴNG

Người hướng dẫn khoa học: TS. Ninh Thị Thu Thủy

Phản biện 1: TS. Đào Hữu Hòa

Phản biện 2: PGS. TS. Nguyễn Trọng Hoài

.

Luận văn đã được bảo vệ trước Hội đồng chấm Luận văn tốt nghiệp Thạc sĩ Kinh tế họp tại Đại học Đà Nẵng vào ngày 05 tháng 01 năm 2013

Có thể tìm hiểu luận văn tại:

- Trung tâm Thông tin – Học liệu, Đại học Đà Nẵng;
- Thư viện Trường Đại học Kinh tế, Đại học Đà Nẵng

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Phấn đấu đưa nước Việt Nam ta trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển, bảo đảm vững chắc quyền chủ quyền quốc gia trên Biển - Đảo, góp phần quan trọng trong sự nghiệp Công nghiệp hóa - Hiện đại hóa đất nước là mục tiêu trọng tâm trong chính sách phát triển kinh tế biển theo tinh thần Nghị Quyết Hội nghị lần thứ tư của Ban chấp hành Trung ương Đảng khóa X về "Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020", là đòi hỏi rất lớn đang được đặt ra đối với Vận tải biển trong giai đoạn hiện nay.

Bình Định là một tỉnh ven biển, với độ sâu trung bình khu vực Cảng Quy Nhơn là -11m, nằm ở trung tâm khu vực các tỉnh nam trung bộ và là ngã ba giao thương giữa khu vực Châu Á - Thái Bình Dương, rất thuận tiện cho tàu bè qua lại. Mặt khác, khi Việt Nam hoàn toàn hội nhập vào nền kinh tế khu vực các nước ASEAN và gia nhập WTO, nhu cầu về trao đổi hàng hóa sẽ rất lớn. Khi đó, vận tải biển sẽ trở thành một trong những ngành kinh doanh rất phát triển và mang lại nguồn thu lớn cho tỉnh nhà và cho đất nước.

Tuy nhiên cho đến nay, ngành vận tải biển của tỉnh Bình Định vẫn chưa thực sự phát triển tương xứng với tiềm năng của nó. Lãnh đạo các cấp của tỉnh cũng rất quan tâm đến lĩnh vực này, nhưng vẫn chưa có một công trình nghiên cứu nào để có những giải pháp chiến lược để tận dụng được những lợi thế sẵn có của tỉnh để phục vụ và thúc đẩy nền kinh tế phát triển.

Sự phát triển của ngành vận tải biển bao gồm: Phát triển hệ thống cảng biển, phát triển đội tàu, phát triển hệ thống khai thác và dịch vụ cảng … sẽ là cơ sở để khai thác tiềm năng biển, khai thác nguồn hàng và phát triển mạnh hoạt động dịch vụ của khu vực này.

Đây có thể coi như khâu đột phá cho sự phát triển kinh tế của khu vực này. Vì những cấp thiết trên nên tác giả chọn đề tài **"Phát triển vận tải biển tại tỉnh Bình Định"** cho luận văn tốt nghiệp cao học ngành Kinh tế Phát triển của tác giả.

2. Mục tiêu nghiên cứu đề tài

- Khái quát về lý luận và thực tiễn về phát triển vận tải biển.
- Đánh giá tiềm năng phát triển vận tải biển tại Bình Định.
- Đưa ra những thành công và hạn chế trong thực trạng của vận tải biển tại Bình Định cùng với các nguyên nhân của hạn chế đó.
- Đưa ra giải pháp để phát triển vận tải biển tại Bình Định.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu của đề tài: Phát triển vận tải biển.
- Phạm vi nghiên cứu:

+ Về nội dung: Đề tài chỉ giới hạn phạm vi là vận tải hàng hóa; phát triển hệ thống cảng biển, đội tàu và dịch vụ logistics.

+ Về mặt không gian: Tại tỉnh Bình Định.

+ Về mặt thời gian: Từ năm 2006 đến nay.

4. Phương pháp nghiên cứu

- Nghiên cứu này sử dụng các phương pháp: Phân tích thống kê, so sánh, đánh giá, tổng hợp, khảo sát thực tế, chuyên gia.
- Công cụ chính: Sử dụng chương trình sử lý số liệu bằng excel, kết hợp với thống kê mô tả, so sánh, đánh giá, tổng hợp …

5. Bố cục đề tài

Đề tài gồm có 3 chương cụ thể:

- Chương 1: Cơ sở lý luận về phát triển vận tải biển

- Chương 2: Thực trạng phát triển vận tải biển tại Bình Định

- Chương 3: Giải pháp phát triển vận tải biển tại tỉnh Bình Định trong thời gian đến

CHƯƠNG 1
CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN

1.1. TỔNG QUAN VỀ VẬN TẢI BIỂN

1.1.1. Khái niệm vận tải biển

Theo nghĩa chung nhất vận tải là hoạt động nhằm thay đổi vị trí của đối tượng được vận chuyển. Theo cách định nghĩa này vận tải biển là hoạt động nhằm thay đổi vị trí của con người hay hàng hóa bằng phương tiện vận tải trên biển.

Theo chức năng, người ta phân chia vận tải biển thành: Hệ thống cảng biển, đội tàu biển vận chuyển và dịch vụ logistics.

a. Khái niệm cảng biển

Cảng biển được hiểu ngoài việc là nơi neo trú tàu bè và giao nhận hàng hóa bằng đường biển còn được hiểu như là đầu mối liên kết các loại vận tải khác nhau, đó là vận tải đường biển, vận tải đường sông, vận tải đường sắt, vận tải đường bộ (ô tô) và vận tải đường ống.

b. Khái niệm đội tàu biển

Đội tàu biển là lực lượng tàu đảm nhiệm chức năng chính của vận tải biển là thay đổi vị trí không gian của đối tượng vận chuyển. Nhưng muốn hoàn thành chức năng này thì tàu biển cần có căn cứ để nhận giao hàng hóa là cảng biển và các loại dịch vụ hậu cần khác.

c. Khái niệm dịch vụ logistics

Dịch vụ logistics theo phạm vi rộng: Theo nhóm định nghĩa này, dịch vụ logistics gắn liền cả quá trình nhập nguyên nhiên vật liệu làm đầu vào cho quá trình sản xuất, sản xuất ra hàng hóa và đưa vào các kênh lưu thông, phân phối để đến tay người tiêu dùng cuối cùng.

1.1.2. Đặc điểm của vận tải biển

- Hoạt động vận tải biển là mang tính dịch vụ.
- Vận tải biển mang tính thống nhất giữa sản xuất và tiêu thụ.
- Hoạt động vận tải biển không có sản xuất dự trữ.
- Vận tải biển không có hoạt động trung gian giữa sản xuất và tiêu thụ.

1.1.3. Vai trò của vận tải biển

- Tạo nên xu hướng định vị cho công nghiệp và xây dựng.
- Ảnh hưởng đến chi phí sản xuất hàng hóa.
- Tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động của doanh nghiệp.
- Ảnh hưởng đến chủng loại và quy mô sản xuất.
- Ảnh hưởng đến chất lượng sản xuất hàng hóa.

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

Khái niệm phát triển vận tải biển:

Trong vận tải biển thì phát triển là sự mở rộng, hoàn thiện và nâng cao trình độ kỹ thuật công nghệ của hệ thống cảng biển, đội tàu biển, năng lực xếp dỡ hàng hóa và dịch vụ logistics.

1.2.1. Phát triển hệ thống cảng biển

Cảng biển là mắt xích quan trọng trong toàn bộ dây chuyền hoạt động của ngành hàng hải, là đầu mối chính trong việc lưu thông hàng hóa giữa các khu vực trên thế giới. Phát triển hệ thống cảng biển gắn liền với đặc điểm của cảng biển và dịch vụ của nó, mở rộng quy mô cảng thông qua cầu cảng, kho bãi và phương tiện xếp dỡ.

Sự phát triển hệ thống cảng còn tùy thuộc vào trình độ kỹ thuật và công nghệ lai dắt tàu, xếp dở và lưu kho của cảng. Vì vậy trang thiết bị hiện đại, công nghệ tiên tiến sẽ bảo đảm cung cấp dịch vụ với chất lượng cao cho khách hàng.

Phát triển cảng biển phải phối hợp với phát triển đồng bộ cùng hệ thống hạ tầng hỗ trợ cho cảng gồm: Hệ thống giao thông đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt … cũng như hệ thống viễn thông, hệ thống điện, hệ thống cấp thoát nước …

* Nhóm tiêu chí phản ánh phát triển hệ thống cảng biển:

- Tổng công suất và gia tăng tổng công suất cảng biển.

- Tổng công suất sử dụng cảng và sự gia tăng công suất sử dụng cảng.

1.2.2. Phát triển đội tàu biển

Đội tàu biển là lực lượng vận chuyển trong vận tải biển nhằm bảo đảm chức năng chính của vận tải biển là thay đổi vị trí không gian theo nhu cầu của đối tượng có nhu cầu vận chuyển.

Sự phát triển của đội tàu trước hết là sự gia tăng quy mô đội tàu biển bao gồm tăng số lượng tàu biển, trọng tải tàu và số lượng tuyến hàng hải vận chuyển. Mặt lượng này sẽ được phản ánh bằng sự thay đổi số con tàu, loại tàu, tổng trọng tải của đội tàu và mở rộng các tuyến hàng hải vận chuyển.

Sự phát triển của đội tàu do đặc tính của sản phẩm dịch vụ cũng đòi hỏi phải phát triển đội ngũ sỹ quan và thuyền viên có chất lượng cao gồm cả sức khỏe, trình độ chuyên môn cao và có khả năng làm việc độc lập thích nghi với mọi hoàn cảnh công việc …

* Nhóm tiêu chí phản ánh phát triển đội tàu biển:

- Số lượng, loại tàu, sự gia tăng số lượng tàu biển và loại tàu.

- Tổng trọng tải và sự gia tăng tổng trọng tải đội tàu.

- Khối lượng và mức gia tăng khối lượng HH luân chuyển.

1.2.3. Phát triển quy mô vận tải biển

Phát triển quy mô của vận tải biển không đơn thuần là chỉ nâng cao năng lực xếp dỡ hàng hóa của hệ thống cảng biển mà phải

phát triển đồng bộ với nâng cao năng lực tập kết hàng hóa, lưu giữ hàng hóa, khai thác nguồn hàng ... Vì vậy, năng lực này không chỉ được phản ánh qua sản lượng hàng hóa (khối lượng) được xếp dỡ thông qua hệ thống cảng mà còn được phản ánh qua giá trị doanh thu của hệ thống cảng và năng suất của từng khâu trên lao động.

* Nhóm tiêu chí phản ánh phát triển quy mô vận tải biển:

- Khối lượng và mức gia tăng khối lượng hàng hóa qua cảng.

- Tổng doanh thu và sự gia tăng doanh thu hàng hóa qua cảng.

- Doanh thu và lợi nhuận/tấn hàng xếp dỡ.

1.2.4. Phát triển dịch vụ logistics

Gia tăng số lượng dịch vụ chuyên ngành để đa dạng hóa các dịch vụ có khả năng đáp ứng khép kín mọi nhu cầu liên quan đến vận tải biển. Trong quá trình phát triển dịch vụ logistics, thì danh mục sản phẩm dịch vụ thường không cố định mà có sự thay đổi thích ứng với sự thay đổi của môi trường hoạt động, nhu cầu của thị trường.

Chất lượng sản phẩm dịch vụ là yếu tố quan trọng trong quá trình phát triển của dịch vụ logistics, nó ảnh hưởng đến quyết định mua hàng của khách hàng. Sự tiến bộ của khoa học kỹ thuật đã phát sinh ra những yêu cầu mới về chất lượng sản phẩm dịch vụ.

* Nhóm tiêu chí phản ánh phát triển dịch vụ logistics:

- Tổng doanh thu và sự gia tăng doanh thu dịch vụ logistics.

- Tổng số lượng các dịch vụ logistics.

- Doanh thu và lợi nhuận/tấn hàng hóa được làm dịch vụ.

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

1.3.1. Điều kiện tự nhiên

Vận tải biển hoạt động gắn liền với môi trường tự nhiên là

biển. Những vùng lãnh thổ hay quốc gia nào có ngành vận tải biển phát triển đều là những quốc gia có điều kiện tự nhiên là biển. Vùng lãnh thổ hoặc quốc gia nào có tài nguyên thiên nhiên là biển, gắn với biển là đã có điều kiện tự nhiên vô giá đối với sự phát triển kinh tế nói chung và vận tải biển nói riêng của vùng lãnh thổ, quốc gia đó.

1.3.2. Trình độ phát triển kinh tế - xã hội

Các nghiên cứu kinh tế về mối quan hệ giữa trình độ phát triển kinh tế - xã hội và nhu cầu vận tải biển đều đã chỉ ra mối tương quan thuận chiều ở nhiều vùng lãnh thổ. Những kết quả này hoàn toàn đúng với điều kiện ở Việt Nam.

1.3.3. Chính sách phát triển kinh tế biển

Những vùng lãnh thổ có tài nguyên biển, khi đề ra các chính sách để phát triển nền kinh tế chung, sẽ phải ưu tiên phát triển các ngành kinh tế biển, trong đó đặc biệt là phát triển ngành vận tải biển. Chính vì thế, ngành vận tải biển sẽ là đối tượng chịu tác động của chính sách nhất và được hưởng lợi nhiều nhất trong nền kinh tế.

1.3.4. Hệ thống cơ sở hạ tầng địa phương

Hạ tầng cơ sở bao gồm: Hạ tầng kỹ thuật như các công trình như giao thông, hệ thống cấp thoát nước, hệ thống điện, hệ thống thông tin liên lạc … và hạ tầng xã hội như hệ thống trường học, bệnh viện, chợ, nhà văn hóa, trung tâm thể thao.

1.3.5. Khả năng huy động vốn

Vốn đầu tư cho phát triển vận tải biển được huy động từ nhiều nguồn khác nhau, nhưng nguồn nào thì cũng có nguồn gốc tích lũy từ nền kinh tế chung, bao gồm từ tích lũy của chính phủ, doanh nghiệp và hộ gia đình trong toàn xã hội. Kinh nghiệm đã chỉ ra rằng nguồn đầu tư từ nhà nước nên tập trung cho lĩnh vực hạ tầng, trong đó hạ tầng cảng biển và hạ tầng mạng lưới giao thông là quan trọng

nhất. Tuy nhiên, cũng cần huy động thêm từ các tổ chức, cá nhân bên ngoài. Nhưng đầu tư vào đội tàu nên để cho khu vực tư nhân sẽ hiệu quả hơn. Nhà nước chỉ nên tạo dựng môi trường kinh doanh thuận lợi và hạ tầng cơ sở đảm bảo.

1.3.6. Nguồn nhân lực vận tải biển

Chất lượng nguồn nhân lực ở vùng lãnh thổ là cơ sở đáp ứng nhu cầu nhân lực chất lượng cao trong nhiều khâu của vận tải biển như thủy thủ đoàn trên tàu, đội ngũ công nhân kỹ thuật các cảng biển hay đội ngũ cán bộ quản lý ngành vận tải biển.

Chất lượng của nguồn nhân lực cho phát triển vận tải biển còn phụ thuộc vào hệ thống các trường đào tạo trên vùng lãnh thổ và của ngành hàng hải.

CHƯƠNG 2
THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN TẠI TỈNH BÌNH ĐỊNH

2.1. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BÌNH ĐỊNH

2.1.1. Thực trạng phát triển hệ thống cảng biển

Bình Định có 134 km bờ biển với nhiều đảo, vịnh và cửa biển rất thuận lợi cho việc xây dựng cảng biển.

Tuy hệ thống cảng biển của Bình Định tương đối bao phủ nhưng đa số các cảng có công suất thấp, chỉ có cảng Quy Nhơn mới đủ sức tiếp nhận tàu có trọng tải trên 30.000 tấn (đang hoàn thiện nâng cấp đón tàu 50.000 tấn), là cảng chủ lực đáp ứng được cho nhu cầu vận tải biển viễn dương.

- Do yếu tố lịch sử, các cảng của Bình Định đa số nằm trong nội thành thành phố Quy Nhơn và nằm trong khu vực cửa sông Hà Thanh nơi chịu ảnh hưởng bởi sự sa bồi và thủy triều. Chính vì thế,

các tàu trọng tải lớn có mớn nước sâu không thể cập vào các hệ thống cảng này để xếp dỡ hàng hóa.

- Hệ thống cầu cảng tại Bình Định còn quá nhỏ so với tiềm năng nhu cầu của cảng trong tương lai (là cửa ngõ ra biển của ngã ba Đông Dương), chưa có cảng nước sâu đủ lớn để đón các tàu quốc tế có trọng tải lớn (trên 100.000 ngàn tấn).

Công suất hoạt động của cảng Quy Nhơn luôn cao hơn cả các cảng lớn khác trong khu vực Duyên hải Miền Trung như Đà Nẵng, Nha Trang, Chân Mây ... Còn lại các cảng khác trong hệ thống thì hoạt động rất cầm chừng và đó cũng là một bất cập của hệ thống cảng tại Bình Định.

Bảng 2.1. Tình hình sản xuất kinh doanh của các cảng tại Bình Định

Chỉ tiêu	Đv	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tổng doanh thu	Tỷ đồng	136	165	230	242	268	336
Tổng lợi nhuận	Tỷ đồng	11,1	12,0	13,1	14,4	15,6	18,5
% lợi nhuận		8,2	7,3	5,7	6,0	5,2	5,5
% tăng doanh thu		15,0	21,3	39,4	5,2	10,7	25,4
% tăng lợi nhuận		13,0	8,1	9,2	10,0	8,3	18,6

Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Tốc độ tăng của doanh thu lại nhanh hơn tốc độ tăng của lợi nhuận, tốc độ gia tăng doanh thu tăng từ 15% năm 2006 lên 25,4% năm 2011, tốc độ gia tăng lợi nhuận tăng từ 13% lên 18,6% năm 2011, duy chỉ có năm 2009 lợi nhuận tăng cao hơn là do Nhà nước có đưa ra gói hỗ trợ lãi suất. Còn lại các năm khác vẫn duy trì tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu là ở mức còn thấp là chỉ từ 5,2% đến 8,2%.

Bảng 2.2. Tình hình năng lực của các cảng tại Bình Định

Chỉ tiêu	ĐV	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tổng công suất cảng	Ngàn T/năm	1.484	1.783	1.840	2.140	2.500	3.052
Chiều dài cầu cảng	M	720	720	720	835	835	995
Diện tích kho bãi	Ngàn m^2	120	142	167	196	231	275
Phương tiện xếp dỡ	Chiếc	49	57	68	80	94	112
Lượng lao động	Người	480	570	580	670	780	950

Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Căn cứ vào bảng 2.2 ta thấy năng lực các cảng biển tại Bình Định trong những năm qua có những thay đổi theo chiều hướng tăng lên rõ rệt, điều này được thể hiện qua sự gia tăng công suất từ 1.484 năm 2006 lên 3.050 tấn năm 2011.

Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam đang đầu tư xây dựng thêm cầu tàu phía nam cảng Quy nhơn với vốn 60 tỷ đồng (đang nâng tổng chiều dài của cảng lên 820 m). 173 tỷ đồng tự huy động được đầu tư mua sắm các thiết bị công nghệ hiện đại và hệ thống kho tàng, bến bãi. Cảng Quy Nhơn trang bị mới hai cần cẩu hiện đại của hãng GOTTWAND của Đức sức nâng 100 tấn và 60 tấn (trị giá 114 tỷ đồng) cùng hàng loạt thiết bị làm hàng tiên tiến, như xe nâng, máy xúc. Ngoài ra, Cảng xây dựng đang xây dựng thêm hệ thống kho tàng, bãi công-ten-nơ. Đến nay, Cảng có hơn 20 nghìn m2 kho hàng và hơn 100 nghìn m2 bãi ... Do tăng cường đầu tư thiết bị, kỹ thuật công nghệ và không ngừng nâng cao tay nghề, nên Cảng đã tăng năng suất xếp dỡ, giải phóng tàu nhanh (xếp dỡ được kể cả hàng siêu trường, siêu trọng).

2.1.2. Thực trạng hoạt động của đội tàu vận tải biển

Đội tàu vận tải biển tại Bình Định lại yếu, không thể tương xứng theo tỷ lệ với đội tàu biển của quốc gia, đồng thời cũng chưa đáp ứng được với nhu cầu vận chuyển hàng hóa trong khu vực. Đội tàu vận tải biển Bình Định còn khá non trẻ và quy mô còn nhỏ.

Bảng 2.3. Danh sách các đội tàu VTB tại tỉnh Bình Định

Công ty	Số tàu (chiếc)	Tổng trọng tải (DWT)
Công ty TNHH VTB Bình Minh	2	4.500
Công ty TNHH VTB Đại Bảo	1	1.200
Công ty CP Hàng hải Bình Định	1	1.200
Công ty CP VT-CNTT Bình Định	4	19.800
Tổng cộng:	8	26.700

Nguồn: Sở Giao thông vận tải tỉnh Bình Định

Từ bảng thống kê trên ta có thể thấy rõ lực lượng tàu vận tải biển tại Bình Định còn manh mún, hầu như chỉ tập trung lực vào một công ty đơn lẻ là công ty Cổ phần Vận tải - Công nghiệp Tàu thủy Bình Định (Vinashin - Bình Định) đã được đầu tư từ Tập đoàn Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam (Vinashin). Công ty Vinashin - Bình Định đã chiếm hết 1/2 số tàu và chiếm 74% tổng trọng tải tàu vận tải biển tại tỉnh Bình Định.

Bảng 2.4 Tình hình năng lực các đội tàu biển tại tỉnh Bình Định

Chỉ tiêu	ĐV	2006	2007	2009	2011
Số tàu	Chiếc	5	6	7	8
Trọng tải	DWT	10.900	13.100	19.900	26.700
Tuổi TB	Năm	13,4	12	10,7	9,6
Chuyên dụng	Chiếc	0	0	0	0
Tổng hợp	Chiếc	5	6	7	8
Công suất TB	DWT/ chiếc	2.180	2.180	2.840	3.340

Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Tình hình năng lực của đội tàu vận tải biển Bình Định ở bảng 2.4 cho thấy số lượng tàu vận tải biển đã tăng qua các năm. Đội tàu của vận tải biển Bình Định chủ yếu thuộc loại tàu tổng hợp, không có tàu chuyên dụng nào (như tàu dầu, tàu khí ga, tàu container, tàu quặng). Vốn đầu tư đối với các tàu chuyên dụng là lớn, công suất khai thác tàu chuyên dụng cũng đòi hỏi cao, nên các địa phương rất khó phát triển đội tàu chuyên dụng cho riêng mình. Điều này cũng nói lên việc chuyên môn hóa cho các đội tàu vận tải biển ở các địa phương như Bình Định còn rất khó khăn.

Theo bảng 2.4 cho thấy năng lực của đội tàu Bình Định có tổng trọng tải tàu còn thấp so với bình quân số lượng tàu ở Việt Nam. Công suất bình quân của mỗi tàu chỉ khoảng hơn 3 ngàn tấn là rất thấp đối với một đội tàu vận tải biển và so với các tỉnh hoặc các nước khác trong khu vực.

Bảng 2.5. Tình hình vận chuyển hàng hóa của đội tàu tại Bình Định

Chỉ tiêu	ĐV	2006	2007	2008	2009	2010	2011
HH vận chuyển	Ngàn tấn	194	228	268	316	372	437
HH xuất nhập khẩu	Ngàn tấn	164	193	227	267	315	370
HH nội địa	Ngàn tấn	30	35	41	49	57	67
Hàng hóa luân chuyển	Ngàn tấn.km	754	887	1.034	1.227	1.444	1.700

Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Tình hình vận chuyển hàng hóa của đội tàu vận tải biển tại Bình Định theo bảng 2.5 là có chiều hướng tăng qua hàng năm, tổng khối lượng hàng hóa chuyên chở tăng từ 194 ngàn tấn, trong đó có 164 ngàn tấn hàng hóa xuất nhập khẩu và 30 ngàn tấn hàng hóa nội

địa, năm 2006 lên 437 ngàn tấn, trong đó có 370 ngàn tấn hàng hóa xuất nhập khẩu và 67 ngàn tấn hàng hóa nội địa.

2.1.3. Tình hình phát triển quy mô vận tải biển tại tỉnh Bình Định

Bảng 2.6 Sản lượng hàng hóa thông qua các cảng tại Bình Định

Chỉ tiêu	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tổng cộng (Ngàn T)	2.671	3.209	3.311	3.856	4.502	5.493
Nhập khẩu (Ngàn T)	641	828	835	836	762	744
Xuất khẩu (Ngàn T)	1.303	1.603	1.525	2.016	2.639	3.331
Nội địa (Ngàn T)	727	778	952	1.004	1.101	1.418
Công ten nơ (Ngàn Teu)	52	62	72	55	72	63
Số tàu	1.091	1.264	1.296	1.510	1.599	1.660

Nguồn: Thống kê tỉnh Bình Định

Theo bảng 2.6 đã mô tả quy mô và sự gia tăng quy mô của vận tải biển tại Bình Định. Ta thấy rõ lượng hàng hóa nhập khẩu có tăng từ hơn 640 ngàn tấn năm 2006 đến gần 836 ngàn tấn năm 2009, nhưng đến 2010-2011 thì lại giảm dần từ gần 836 ngàn tấn năm 2009 còn chỉ trên 744 ngàn tấn năm 2011 và có khả năng giảm tiếp trong năm 2012. Trong khi đó lượng hàng hóa xuất khẩu đi các nước khác thì vẫn tăng dần đều từ 1.303 ngàn tấn năm 2006 đến 3.331 ngàn tấn năm 2011 và có khả năng vẫn tăng trong năm 2012. Ngoài ra hàng hóa vận chuyển nội địa vẫn tăng đều trong các năm gần đây, tăng từ 727 ngàn tấn năm 2006 đến 1.400 ngàn tấn năm 2011.

Nếu phân tích hiệu suất năng lực sản xuất/lao động cũng cho thấy xu hướng có gia tăng qua các năm như trong bảng 2.7, xu

hướng này cũng thể hiện sự đi lên của hoạt động cảng biển tại Bình Định.

Bảng 2.7. Năng lực sản xuất/lao động của các cảng tại Bình Định

Chỉ tiêu	ĐV	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tổng DT	Tr.đ/ng	283	290	397	361	344	354
Tổng LN	Tr.đ/ng	23,1	21,1	22,6	21,5	20,0	19,5
Tổng CS cảng biển	T/ng	3.092	3.128	3.172	3.194	3.205	3.213
Chiều dài cầu cảng	m/ng	1,50	1,26	1,24	1,25	1,07	1,05
Tổng DT kho hàng	m^2 /ng	250	249	288	293	296	290
Số PT xếp dỡ	Pt/ng	0,10	0,10	0,12	0,12	0,12	0,12

Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

2.1.4. Tình hình phát triển dịch vụ logistics tại Bình Định

Bảng 2. Tình hình hoạt động dịch vụ logistics tại tỉnh Bình Định

Chỉ tiêu	ĐV	2006	2007	2008	2009	2010	2011
G. trị logistics	Tỷ đ	118	221	225	229	335	335
Số các dịch vụ	DV	1.235	1.276	1.325	1.382	1.450	1.450
Số đại lý	ĐL	16	16	18	18	20	20
Số nhân viên	NV	96	105	120	120	136	115

Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Hoạt động dịch vụ logistics có quy mô còn nhỏ khi giá trị dịch vụ còn thấp và chiếm tỷ trọng nhỏ trong hoạt động vận tải biển. Số lượng các dịch vụ ít, mạng lưới đại lý không nhiều và số nhân viên ít và chưa được đào tạo chuyên nghiệp.

2.2. THỰC TRẠNG CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN VẬN TẢI BIỂN TẠI TỈNH BÌNH ĐỊNH

2.2.1. Điều kiện tự nhiên

Bình Định là tỉnh duyên hải Nam Trung bộ, nằm trong vùng kinh tế trọng điểm miền Trung. Cách Hà Nội 1.065 km về phía Nam, cách thành phố Hồ Chí Minh 649 km về phía Bắc. Bình Định có vị trí địa lý quan trọng của các tỉnh Tây Nguyên, Hạ Lào, Đông Bắc Kampuchia và Thái Lan.

2.2.2. Tình hình phát triển kinh tế - xã hội

a. Tăng trưởng và chuyển dịch cơ cấu kinh tế

Tổng sản phẩm địa phương (GDP) tăng bình quân 10,7%/năm. Trong đó các ngành thuộc nông-lâm-thủy sản tăng 7,1%, khu vực công nghiệp-xây dựng 15,2% và dịch vụ tăng 11,2%. Giá trị sản xuất công nghiệp tăng bình quân 15,7%/năm. GDP/người tăng từ 219,7 USD năm 2000 lên 401 USD năm 2005 và 1010 USD vào năm 2011.

b. Tình hình văn hóa - xã hội

Bình Định có nhiều dân tộc chung sống. Dân tộc Kinh chiếm 98% so tổng dân số. Với tổng dân số 1.488.900 người (năm 2009) phân bố không đều, trong đó thành phố Quy Nhơn cao nhất là 982 người/km2.

2.2.3. Chính sách phát triển kinh tế biển của tỉnh Bình Định

Tỉnh Bình Định như đã nêu với những đặc điểm tự nhiên và tài nguyên biển khá phong phú đều đã định hướng chính sách phát triển kinh tế biển nhằm khai thác lợi thế kinh tế của mình. Một thực tế đã và đang diễn ra hiện nay trong các chính sách phát triển vận tải biển của tất cả các tỉnh Duyên hải Miền Trung chính là đều tập trung phát triển cảng biển.

2.2.4. Hệ thống cơ sở hạ tầng kinh tế tỉnh Bình Định

Hệ thống cơ sở hạ tầng Giao thông - Vận tải của tỉnh Bình

Định là một phần rất quan trọng trong hệ thống cơ sở hạ tầng kinh tế của địa phương. Hệ thống giao thông tại Bình Định khá đầy đủ và đồng bộ bao gồm cả đường bộ, đường sắt, đường hàng không và đường biển.

Với cơ sở hạ tầng kinh tế như vậy có thể coi là điều kiện khá thuận lợi để phát triển vận tải biển. Tuy nhiên cũng cần phải xem xét chất lượng của cả hệ thống hạ tầng của khu vực Duyên hải Miền Trung vì chúng ta phải xét đến yếu tố liên kết vùng.

2.2.5. Khả năng huy động vốn

Bảng 2.3 Cơ cấu vốn đầu tư phát triển Vận tải biển tại Bình Định

Chỉ tiêu	Đv	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tổng vốn đầu tư	Tỷ đ	232	264	301	328	346	380
Vốn cho đội tàu	Tỷ đ	122	144	171	198	216	240
Vốn đầu tư cảng	Tỷ đ	110	120	130	130	130	140

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

Trong tổng số vốn dành cho phát triển vận tải biển thì phần lớn Bình Định dành cho phát triển đội tàu hàng năm chiếm tỷ lệ trên 50% và luôn tăng trưởng nhanh. Nguồn vốn dành cho kết cấu hạ tầng cảng biển thấp, chủ yếu dành cho sửa chữa và nâng cấp là chủ yếu.

Nguồn vốn đầu tư của doanh nghiệp cho đội tàu dường như còn rất hạn chế khi so với việc đầu tư mua tàu biển, vì giá trị mỗi chiếc tàu là rất lớn. Điều này lại càng gây khó khăn khi đầu tư vào tàu vận tải biển, vì có chu kỳ hoàn vốn đầu tư dài, đòi hỏi tiêu chuẩn kỹ thuật cao và rủi ro cũng nhiều. Chính vì vậy, việc vay vốn đầu tư từ các tổ chức tài chính sẽ khó khăn hơn.

2.2.6. Tình hình nguồn nhân lực

Tỷ lệ lao động có trình độ chuyên môn kỹ thuật trong lãnh

vực vận tải biển của khu vực các tỉnh Duyên hải Miền Trung cũng như của tỉnh Bình Định là không cao, tỷ lệ trung bình của khu vực Duyên hải Miền Trung chỉ có 12.9% có trình độ chuyên môn kỹ thuật trong khi của Việt Nam là 13.2%, tỷ lệ này của tỉnh Bình Định là 20%.

Trong tổng lao động của vận tải biển tỉnh Bình Định thì số lượng thuyền viên và sỹ quan chiếm khoảng hơn 10% số lao động và ít thay đổi qua các năm. Trong khi đó số lao động cảng biển và logictics chiếm gần 90%.

2.3. ĐÁNH GIÁ NHỮNG THÀNH CÔNG VÀ NHỮNG HẠN CHẾ TRONG PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN TẠI TỈNH BÌNH ĐỊNH

2.3.1. Những thành công của vận tải biển Bình Định

- Sản lượng của vận tải biển Bình Định liên tục tăng trưởng trong những năm gần đây.

- Đã từng bước cải thiện cơ sở hạ tầng kỹ thuật nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển chuỗi cung ứng.

- Tốc độ vận hành của hệ thống cảng biển tại Bình Định đã hòa nhập được với tốc độ chung của các cảng biển lớn khác của Việt Nam.

- Đội ngũ nhân viên hiện nay của dịch vụ logistics tại Bình Định có khả năng tiếp cận được với công nghệ quản lý và vận hành tiên tiến của các hãng tàu lớn trên thế giới.

2.3.2. Những hạn chế của vận tải biển Bình Định

Bên cạnh một số thành công nhất định như đã nêu trong phần trên thì có rất nhiều những hạn chế của vận tải biển Bình Định. Dưới đây tác giả liệt kê những hạn chế cụ thể trong từng khía cạnh liên quan.

a. Những hạn chế về cơ sở hạ tầng cảng biển

- Hệ thống cầu cảng của Bình Định còn quá nhỏ so với các nước, chưa có cảng nước sâu đủ lớn để đón những tàu quốc tế có trọng tải lớn (trên 100.000 DWT).

b. Những hạn chế về đội tàu biển

** Về phía các doanh nghiệp vận tải biển tại tỉnh Bình Định:*

- Các doanh nghiệp vận tải biển tại Bình Định hoạt động chưa quy mô.

- Các doanh nghiệp hoạt động mang tính liên kết với các doanh nghiệp liên quan chưa cao.

- Những tàu lớn, tàu viễn dương có tính năng kỹ thuật công nghệ tiên tiến còn rất nghèo nàn.

- Chưa quan tâm đến lực lượng đội ngũ sĩ quan thuyền viên kế thừa có chuyên môn cao.

- Chưa có đội tàu vận tải chuyên dụng.

** Về phía chính quyền của tỉnh Bình Định:*

- Chưa thực sự tạo ra môi trường thuận lợi cho các doanh nghiệp vận tải biển hoạt động tốt hơn.

- Chưa quan tâm đúng mức việc giải quyết kịp thời và thỏa đáng những vấn đề các doanh nghiệp vận tải biển.

c. Những hạn chế về logistics

- Chưa quan tâm đầu tư đúng mức đối với lĩnh vực vận tải đường bộ kết nối và kho bãi.

- Thủ tục hành chính chưa áp dụng phương thức thủ tục hành chính một cửa.

- Các doanh nghiệp logistics chưa ứng dụng tối đa các công nghệ quản lý tiên tiến.

- Quy mô của doanh nghiệp dịch vụ logistics Bình Định nhỏ, sức cạnh tranh yếu.

d. Những hạn chế về cơ sở hạ tầng

- Hiện tại hệ thống hạ tầng cảng biển và hệ thống hạ tầng cơ sở khác có những bất cập trong quy hoạch, không đồng bộ với nhau.

- Không có tuyến đường sắt kết nối giữa trục đường sắt chính với hệ thống cảng và khu công nghiệp lớn.

e. Những hạn chế về vốn

- Chưa năng động tận dụng tối đa các nguồn lực từ mọi thành phần kinh tế.

- Chính quyền chưa có cơ chế chính sách hỗ trợ nào như chính sách đất đai, thuế, lãi suất tín dụng.

g. Những hạn chế về nguồn nhân lực

- Nguồn nhân lực có tính chuyên nghiệp cao cho các cảng biển, đội tàu, logistics còn rất hạn chế.

- Nguồn nhân lực quản lý và vận hành có khả năng tiếp cận được với công nghệ kỹ thuật cao cũng hạn chế.

- Nguồn nhân lực kế thừa chưa được quan tâm đúng mức.

2.3.3. Nguyên nhân của những hạn chế

- Nguyên nhân đầu tiên là từ tình hình kinh tế khó khăn chung của thế giới.

- Hệ thống cảng biển tại tỉnh Bình Định và của Việt Nam nói chung trước đây được quản lý theo cơ chế tập trung.

- Cuối cùng, tính thụ động và tinh thần thiếu nhiệt huyết đối với ngành từ các cấp lãnh đạo của tỉnh.

CHƯƠNG 3
GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN TẠI TỈNH BÌNH ĐỊNH TRONG THỜI GIAN ĐẾN

3.1. NHỮNG VĂN CỨ CHO VIỆC ĐỀ XUẤT CÁC GIẢI PHÁP

3.1.1. Các dự báo

Năm 2011, lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam đạt xấp xỉ 290 triệu T/năm. Dự báo lượng hàng thông qua toàn bộ hệ thống cảng biển như sau:

+ 500 - 600 triệu T/năm vào năm 2015;

+ 900 - 1.100 triệu T/năm vào năm 2020;

+ 1.600 - 2.100 triệu T/năm vào năm 2030.

Căn cứ vào Nghị quyết số 09 ngày 09/02/2007 của Ban chấp hành Trung ương Đảng khoá X về chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020; Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt ngày 15/10/2009;.

Căn cứ vào dự báo thị trường vận tải giai đoạn 2011 - 2015; Theo đánh giá của các hãng vận tải lớn tại Diễn đàn Chủ tàu Châu Á cuối năm 2010.

3.1.2. Chiến lược phát triển vận tải biển

Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã có những thay đổi có tính chiến lược, nhằm phát triển hệ thống cảng biển xứng tầm quốc tế, thu hút được sự quan tâm của hãng tàu lớn, nhà khai thác cảng hàng đầu thế giới đến đầu tư và thúc đẩy phát triển ngành Hàng hải Việt Nam từ đó có những tác động lớn đến chiến lược phát triển vận tải biển Bình Định nhằm tăng tính cạnh tranh với hệ thống cảng biển trong nước và các nước trong khu vực.

3.1.3. Quan điểm, mục tiêu định hướng phát triển vận tải biển

a. Quan điểm phát triển

- Phát triển vận tải biển đồng bộ với phát triển các ngành vận tải liên quan: Đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt …

- Phát triển vận tải biển phải liên kết với các vùng miền.

b. Mục tiêu định hướng phát triển

- Phát triển vận tải biển theo hướng hiện đại hoá với chất lượng ngày càng cao.

- Đầu tư phát triển đội tàu có cơ cấu hợp lý, hiện đại có năng lực cạnh tranh mạnh trên thị trường quốc tế.

3.2. CÁC GIẢI PHÁP ĐẨY MẠNH PHÁT TRIỂN VẬN TẢI BIỂN

3.2.1. Giải pháp phát triển hệ thống cảng biển

- Đầu tư cho các hạng mục cơ sở hạ tầng công cộng kết nối với cụm cảng biển Quy Nhơn tại khu vực đầm Thị Nại.

- Đầu tư xây dựng mới một cảng nước sâu, đủ khả năng tiếp nhận những tàu lớn (trên 300.000 DWT), tàu chuyên dụng.

- Dành quỹ đất thích hợp phía sau cụm cảng Quy Nhơn hoặc tại khu kinh tế Nhơn Hội để xây dựng trung dịch vụ logistic.

3.2.2. Giải pháp phát triển đội tàu biển

** Các giải pháp từ phía các doanh nghiệp vận tải biển:*

- Tập trung đầu tư phát triển đội tàu viễn dương, tàu có trọng tải lớn, tuổi tàu trẻ, tàu có tính năng kỹ thuật công nghệ hiện đại.

- Tập trung nguồn lực để xây dựng một số đội tàu chuyên dụng như tàu container (nhất là đội tàu container mẹ).

** Các giải pháp từ chính quyền tỉnh:*

- Tỉnh chủ trì thành lập các hiệp hội các doanh nghiệp hoạt động các ngành có liên quan đến vận tải biển.

- Xem xét thành lập các ban, tổ điều hành trực thuộc tỉnh nhằm giúp đỡ các doanh nghiệp vận tải biển.

3.2.3. Giải pháp phát triển dịch vụ Logistic

** Về phía doanh nghiệp:*

- Mở rộng dịch vụ bằng cách tập trung đầu tư mở rộng dịch vụ logistics cho lĩnh vực vận tải đường bộ và kho bãi.

- Thực hiện việc phân khúc thị trường, xác định nhóm khách hàng có nhu cầu về dịch vụ logistics.

** Về phía chính quyền tỉnh:*

- Các tổ chức liên quan đến logistics cần đẩy mạnh cải cách hành chính, ứng dụng công nghệ thông tin trong quy trình thủ tục.

- Khai thác triệt để các tài liệu thông tin thương mại; đặt mối quan hệ tốt với các cơ quan thương vụ và tổ chức kinh tế khác.

2.3.4. Giải pháp phát triển cơ sở hạ tầng

** Về hạ tầng giao thông:*

- Những năm tới phải tập trung phát triển hành lang vận tải chính của vùng: Hành lang ven biển; Hành lang kết nối các khu công nghiệp (Phú Tài, Nhơn Bình, Nhơn Hội ...).

- Đầu tư nâng cấp các công trình giao thông đường bộ kết nối với các tỉnh lân cận như quốc lộ 1A, 1D, 19.

** Các hạ tầng khác:*

- Bổ sung hạ tầng cho các hệ thống cung cấp điện, liên lạc viễn thông, cấp thoát nước, hạ tầng nhà ở, trường học … đồng bộ với hạ tầng hệ thống giao thông.

- Hạ tầng khu kinh tế Nhơn Hội và khu công nghiệp chính là nơi cung cấp hàng hóa vận chuyển cho vận tải biển.

3.2.5. Giải pháp về vốn

- Tạo cơ chế chính sách hỗ trợ tài chính riêng cho vận tải biển, để đầu tư phát triển và hiện đại hoá đội tàu treo cờ quốc gia..

- Huy động tối đa nguồn lực từ các cá nhân và tổ chức, chú trọng áp dụng hình thức hợp tác nhà nước - tư nhân (PPP) đối với cảng biển nước sâu, khu bến cảng phát triển mới có quy mô lớn.

- Tạo cơ chế thuế suất ưu đãi cho hoạt động; ưu tiên về vốn đầu tư, về lãi suất tín dụng; xem xét khung giá phí, thuế đất đai.

- Tạo cơ chế ưu đãi hạch toán đặc thù cho vận tải biển, do nguồn thu chi chủ yếu bằng ngoại tệ để tránh rủi ro biến động tỷ giá.

3.2.6. Giải pháp phát triển nguồn nhân lực vận tải biển

- Các chủ tàu cũng như các ban ngành liên quan trong tỉnh cần có các biện pháp giúp đỡ nhận các sinh viên thực tập.

- Đẩy mạnh công tác tìm kiếm đối tác liên doanh, liên kết đào tạo và xuất khẩu thuyền viên. Phối hợp và liên kết mạnh hơn trong dịch vụ cung cấp thuyền viên.

- Phát triển công tác đào tạo huấn luyện đội ngũ sỹ quan thuyền viên làm việc trên các tàu chở dầu, hoá chất, tạo tiền đề cho việc hình thành và phát triển đội ngũ sỹ quan, thuyền viên phục vụ cho đội tàu chuyên dụng của tỉnh như dầu thô, khí hoá lỏng, … trong tương lai.

3.3. MỘT SỐ KIẾN NGHỊ

- Một là: Triển khai khuyến khích thành lập hiệp hội vận tải biển của tỉnh.

- Hai là: Nhanh chóng tìm nguồn vốn đầu tư lớn có kỳ hạn dài hơi để tư cơ sở hạ tầng hệ thống cảng biển và hệ thống hạ tầng.

- Ba là: Thành lập phòng, ban hoặc trung tâm xúc tiến hỗ trợ các doanh nghiệp chuyên ngành vận tải biển.

- Bốn là: Chỉ đạo các ban ngành chức năng liên quan, chính quyền cơ sở tạo mọi điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp vân tải biển trên địa bàn tỉnh phát triển.

- Năm là: Nhà nước có chính sách ưu đãi về thời hạn nộp thuế xuất nhập khẩu. Đây là một trong những kinh nghiệm của Trung Quốc để phát triển đội tàu.

KẾT LUẬN

Trong xu thế phát triển chung của thế giới, ngành vận tải biển Việt Nam đang nỗ lực nâng cao khả năng cạnh tranh của mình để đón nhận những cơ hội cũng như đối mặt với những thách thức do hội nhập đem lại.

Ngành vận tải biển Việt Nam vẫn còn nhiều điểm yếu. Cơ sở hạ tầng cảng biển lạc hậu, đội tàu già nua, trọng tải nhỏ, trình độ nguồn nhân lực còn hạn chế về cả chuyên môn lẫn khả năng ngoại ngữ. Thêm vào đó, Chính phủ chưa có các chính sách thích hợp để khuyến khích đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển cũng như hỗ trợ các doanh nghiệp kinh doanh vận tải biển.

Trong điều kiện hiện nay, ngoài việc khắc phục những khó khăn chúng ta cần tận dụng những thời cơ để đưa ngành hàng hải phát triển, hội nhập vào hoạt động hàng hải trong khu vực cũng như trên trường quốc tế.

Trong những năm hội nhập tới đây, hy vọng rằng với chủ trương chính sách phát triển thích hợp của Đảng và Nhà nước, kết hợp việc phát huy tối đa nội lực cũng như học hỏi mọi kinh nghiệm quý báu từ các nước có ngành vận tải biển phát triển, ngành hàng hải sẽ thực sự đóng vai trò là ngành kinh tế mũi nhọn của tỉnh Bình Định.