

CẢNG BIỂN THÔNG MINH - Xu thế phát triển của các quốc gia có biển

Nguyễn Thu Hương

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Cảng biển là một trong những hạ tầng cơ sở quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội của mỗi quốc gia có biển, đồng thời cảng biển và hậu cần cảng biển cũng được xem là những nền tảng cơ bản của dịch vụ logistics. Khái niệm cảng thông minh trở nên phổ biến tại nhiều quốc gia, vì hầu hết các nhà khai thác cảng toàn cầu đã và đang hướng tới áp dụng các chiến lược tiên tiến để cùng tồn tại trong bối cảnh cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 4 tác động sâu rộng đến mọi khía cạnh của đời sống - xã hội. Điều này càng có tính thuyết phục hơn khi những dịch bệnh có khả năng lây truyền nhanh như COVID-19 buộc ngành logistics phải giảm thiểu các tiếp xúc trực tiếp giữa con người với nhau, trong khi vẫn phải đảm bảo lưu thông được hàng hóa.

Bức tranh sau 2 thập kỷ quy hoạch

Cảng biển được biết đến là cửa ngõ quan trọng của hàng hóa - nhập khẩu và là đầu mối chuyển đổi các phương thức vận tải từ vận tải biển sang vận tải đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa. Hàng năm, hệ thống cảng biển thông qua đến 90% lượng hàng hóa xuất - nhập khẩu, góp phần tạo động lực phát triển kinh tế đất nước, giúp Việt Nam sớm hiện thực hóa mục tiêu đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển. Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12/10/1999 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010 được xem là quyết định quan trọng tạo bước ngoặt đầu tiên trong phát triển ngành cảng biển nước ta. Đây là quy hoạch có quy mô toàn quốc, được thực hiện theo cách thức tổng thể và thống nhất với mục tiêu xây dựng và phát triển những cảng biển quy mô và hiện đại, đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, bảo đảm thông qua toàn

bộ lượng hàng hóa xuất - nhập khẩu bằng đường biển theo yêu cầu tăng trưởng của nền kinh tế đất nước. Đến năm 2009, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Quyết định số 2190/QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. 5 năm sau, quy hoạch trên đã được điều chỉnh bằng Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24/6/2014 của Thủ tướng Chính phủ nhằm tiếp tục khẳng định tầm quan trọng và những định hướng phát triển của hệ thống cảng biển Việt Nam trong xu hướng hội nhập.

Sau 2 thập kỷ quy hoạch, bức tranh cảng biển Việt Nam đã có sự thay đổi mạnh cả về chất và lượng. Hiện nay cả nước có 272 bến cảng, tổng chiều dài cầu cảng đạt 92,2 km với tổng công suất trên 550 triệu tấn/năm. Hệ thống cảng biển gắn liền với các trung tâm, vùng kinh tế lớn của cả nước. Đặc biệt, đã hình thành các cảng biển lớn có vai trò là đầu mối phục vụ xuất - nhập khẩu hàng hóa và tạo động lực phát triển

toàn vùng như: cảng biển Quảng Ninh, Hải Phòng gắn với vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc; cảng biển Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn gắn với vùng kinh tế trọng điểm miền Trung; cảng biển TP Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai gắn với vùng kinh tế trọng điểm khu vực Đông Nam Bộ; cảng biển Cần Thơ, An Giang gắn với vùng kinh tế trọng điểm Đồng bằng sông Cửu Long. Một số cảng biển đã và đang được đầu tư với quy mô hiện đại mang tầm vóc quốc tế như cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu, cảng biển Hải Phòng. Các cảng này đã và đang thực hiện vai trò cửa ngõ quốc tế và đảm nhận chức năng trung chuyển. Có thể khẳng định, sự phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời gian qua đã được nâng lên về nhiều mặt, là động lực quan trọng giúp kinh tế biển ngày một phát triển. Trong đó, về quy mô cảng, so với năm đầu tiên thực hiện quy hoạch (năm 2000), hệ thống cảng biển Việt Nam đã tăng lên 4,4 lần về chiều dài bến cảng. Năng lực bến cảng cũng được quan tâm, nâng cấp cải



Cảng biển Tân Vũ - một trong những cảng biển hiện đại của Hải Phòng đang được đầu tư chiều sâu để từng bước hiện đại hóa.

tạo để tiếp nhận các tàu có trọng tải ngày càng lớn hơn. Hầu hết các cảng tổng hợp, đầu mối khu vực, bao gồm: Quảng Ninh, Hải Phòng, Nghi Sơn, Hà Tĩnh, Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Quy Nhơn, Khánh Hòa, Bà Rịa - Vũng Tàu, TP Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Long An đã được đầu tư mới và cải tạo nâng cấp, cho phép tiếp nhận tàu có trọng tải đến 30.000 DWT. Nhiều bến cảng đầu tư mới với quy mô hiện đại cho phép tiếp nhận tàu trọng tải lớn đến hàng trăm nghìn tấn như các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu) và bến cảng Lạch Huyện (Hải Phòng). Đây là cơ sở quan trọng, khẳng định năng lực cảng biển Việt Nam, tạo tiền đề để các hãng tàu sử dụng cảng biển làm mắt xích trong chuỗi hải trình toàn cầu.

Với những chính sách mở về đầu tư đã giúp cho chất lượng dịch vụ khai thác cảng ngày một nâng cao, thu hút được nhiều nhà đầu tư khai thác cảng chuyên nghiệp, các hãng tàu lớn của thế giới tham gia đầu tư xây dựng và khai thác cảng biển tại Việt Nam như: Tập đoàn DP World - UAE (nhà khai thác cảng số 5 thế giới) tham gia đầu tư, khai thác bến cảng SPCT - TP Hồ Chí Minh; Tập đoàn SSA Marine - Mỹ (nhà khai thác cảng thứ 9 thế giới) đầu tư khai thác bến cảng CICT tại Quảng Ninh và bến cảng SSIT tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu; Tập đoàn PSA - Singapore (nhà khai thác cảng số 3 thế giới) đầu tư, khai thác bến cảng SP-PSA tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu; Tập đoàn APMT - Đan

Mạch (nhà khai thác cảng số 2 thế giới) đầu tư khai thác cảng CMIT tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu; Tập đoàn Hutchison Port Holding - Hồng Kông (nhà khai thác cảng biển số 1 thế giới) đầu tư bến cảng SITV tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu; các hãng tàu Mitsui O.S.K line (Nhật Bản), Wanhai Lines (Đài Loan) đầu tư, khai thác bến cảng container quốc tế Tân Cảng - Cái Mép; hãng tàu MOL, NYK đầu tư bến cảng Lạch Huyện (Hải Phòng)... cùng một số nhà khai thác cảng trong nước như Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã mang đến những dịch vụ cảng biển tốt nhất, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và sức cạnh tranh của cảng biển Việt Nam.

Bên cạnh đó, hệ thống cảng biển Việt Nam không ngừng được nâng cao chất lượng dịch vụ, xếp dỡ, do đó sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển ngày một lớn. Trong 5 năm từ 2016-2019, hàng hoá thông qua cảng biển tăng 66% về tổng sản lượng và 56% về hàng container, bình quân mỗi năm tăng hơn 14%. Khối lượng hàng nhập, xuất qua các cảng trong năm 2019 đạt 334 triệu tấn (tăng 14% so với 2018), trong đó hàng container đạt khoảng 15,6 triệu TEU (tăng gần 12%) và trong 10 tháng đầu năm 2020, hàng container tiếp tục tăng hơn 5% so với cùng kỳ năm 2019 (ngay trong giai đoạn dịch bệnh COVID-19 diễn biến phức tạp). Các khu vực cảng biển có khối lượng hàng hóa thông qua tăng cao nhất so với cả nước là: Thanh Hóa tăng

86% (chủ yếu là hàng phục vụ Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn), Quảng Nam tăng 78%, một số khu vực cảng biển Hà Tĩnh, Bình Thuận cũng đạt mức tăng từ 58-62%.

Dịch vụ cảng biển ngày càng hoàn thiện, thủ tục hành chính cho tàu biển không ngừng được cải thiện, rút ngắn thời gian chờ đợi tàu. Lượng hàng hóa thông qua cảng biển tăng trưởng ở mức cao đều qua các năm đã góp phần giảm tải cho đường bộ, tăng nguồn thu cho ngân sách nhà nước, hỗ trợ doanh nghiệp trong lĩnh vực hàng hải, đồng thời góp phần quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội tại các địa phương.

Mặc dù đã được đầu tư, nâng cấp, nhưng nhìn chung hạ tầng của hệ thống cảng biển Việt Nam vẫn còn yếu kém, việc ứng dụng công nghệ vào quản lý và khai thác còn lạc hậu so với các quốc gia tiên tiến trong khu vực và quốc tế. *Một là*, năng suất xếp dỡ hàng hóa tại các cảng biển ở Việt Nam còn thấp, chỉ đạt khoảng 45-50% mức tiên tiến của thế giới (3.000-4.000 T/m chiều dài cầu bến và 15-20 TEU/cầu/giờ đối với xếp dỡ container). *Hai là*, quy hoạch hệ thống cảng biển thiếu tầm nhìn xa, dự báo chưa chính xác, nặng về đối phó với tăng trưởng cục bộ, nên không thể thiết lập được mạng lưới giao thông quốc gia đồng bộ và hợp lý, có kết nối chặt chẽ với hệ thống cảng biển. Điều này đã làm suy yếu năng lực thông qua ở các cảng vốn là đô thị lớn đang chịu sức ép dân số tăng trưởng nhanh, cũng như hạ tầng giao thông xuống cấp nghiêm trọng. Đặc biệt là thiếu cảng nước sâu theo đúng nghĩa để tiếp nhận tàu lớn và chưa có cảng trung chuyển quốc tế để ngành vận tải biển vươn ra toàn cầu. Việt Nam cũng đang bỏ lỡ cơ hội nắm giữ logistics - lĩnh vực trọng yếu của dịch vụ hàng hải (phần lớn nằm trong tay những tập đoàn quốc tế đang hoạt động tại Việt Nam). *Ba là*, cơ sở

hạ tầng giao thông, các khu công nghiệp chưa phát triển đồng bộ với hệ thống cảng biển, việc ứng dụng thành tựu khoa học và công nghệ, đặc biệt là công nghệ thông tin còn yếu, trang thiết bị, máy móc còn lạc hậu, chất lượng dịch vụ hải quan còn hạn chế, chi phí thông qua còn cao... cũng chính là rào cản cho phát triển hệ thống cảng biển ở Việt Nam.

Xu thế phát triển cảng biển thông minh

Trong bối cảnh hội nhập và phát triển, việc xây dựng và phát triển mô hình cảng biển thông minh là một trong những hướng đi đúng đắn, là ưu tiên hàng đầu của các quốc gia có biển trên thế giới và Việt Nam cũng không là ngoại lệ. Với sự xuất hiện của Internet of Things (IoT), các cảng và khu chức năng được coi là quá bận rộn và rộng lớn để áp dụng số hóa toàn phần. Tuy nhiên, các sáng kiến và phong trào đổi mới công nghệ gần đây đã chuyển đổi hoạt động của cảng, thúc đẩy mạnh mẽ việc áp dụng các quy trình tích hợp. Bên cạnh đó, việc ứng dụng công nghệ Blockchain cũng là bước đột phá của chiến lược số hóa các cảng biển và dịch vụ logistics. Sự đổi mới xung quanh dữ liệu lập kế hoạch sớm và dự đoán cho phép tăng cường lập kế hoạch trước tại các cảng cửa ngõ, dẫn đến giảm chi phí giao dịch và cải thiện chu kỳ tải tàu giao hàng. Các phương pháp lập kế hoạch gần đây đã cung cấp khả năng hiển thị sớm, cho phép khởi tạo chính xác hơn để lập bản đồ di chuyển hàng hóa. Có thể khẳng định, cảng thông minh đại diện cho một sự thay đổi triệt để đối với chuỗi cung ứng đã tác động tích cực đến ngành kinh tế biển. Với thời gian của chu kỳ luân chuyển hàng hóa giảm, chuyển động để dự đoán cũng như dữ liệu tin cậy về hoạt động trong môi trường mạng..., đã và đang mang lại hiệu quả xử lý chưa từng có trong ngành vận tải biển và logistic.

Với những nỗ lực của Chính phủ trong việc mở cửa thương mại khi tham gia các hiệp định thương mại tự do khu vực và quốc tế, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam được dự báo sẽ tiếp tục tăng trưởng ở mức hai con số và phù hợp với các hoạt động thương mại. Triển vọng phát triển của hệ thống cảng biển của Việt Nam được kỳ vọng sẽ có nhiều thay đổi tích cực khi triển khai một số FTA quan trọng như CPTPP, EVFTA, RCEP...

Đặc biệt, tại Hội nghị lần thứ 8 Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII đã thông qua Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, đặt mục tiêu đưa nước ta trở thành quốc gia biển mạnh, trong đó có nhiệm vụ phát triển hệ thống cảng biển. Do đó, để đảm bảo phát triển bền vững hệ thống cảng biển, ngành hàng hải cần tận dụng tối đa các thành tựu của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0, hướng tới xây dựng và phát triển mô hình cảng biển thông minh bằng việc đưa ra định hướng triển khai chiến lược biển theo từng khu vực, cụ thể như:

Tại khu vực phía Bắc, tập trung hoàn thiện kết cấu hạ tầng bến cảng Lạch Huyện, làm cơ sở thu hút đầu tư các bến cảng tiếp theo; đẩy mạnh kết nối tuyến đường sắt Lạch Huyện - Lào Cai - Côn Minh (Trung Quốc) để thu hút hàng hóa trung chuyển. Tập trung đầu tư một số cảng cạn theo quy hoạch đã được phê duyệt. Đặc biệt, các cảng cạn gắn liền với các tuyến đường thủy nội địa, đường sắt tại các khu vực: đông nam Hà Nội, Bắc Ninh, Lào Cai để hỗ trợ khai thác cảng biển Quảng Ninh, Hải Phòng.

Tại khu vực miền Trung, từng bước nghiên cứu xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế khu vực tại Liên

Chiểu (Đà Nẵng), đồng thời nghiên cứu các giải pháp kết nối hiệu quả theo hành lang kinh tế Đông - Tây với cảng biển Đà Nẵng nhằm thu hút hàng hóa khu vực nam Lào và đông bắc Thái Lan.

Ở khu vực miền Nam, các hạ tầng hỗ trợ khai thác cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu, TP Hồ Chí Minh bao gồm trung tâm logistics Cái Mép Hạ, các cảng cạn tại Đồng Nai, Bình Dương, Tây Ninh cần được chú trọng đầu tư. Đẩy mạnh việc đầu tư xây dựng các tuyến đường giao thông kết nối với cảng biển Vũng Tàu, trong đó có đường cao tốc Bến Lức - Long Thành; đường liên cảng, cầu Phước An và tuyến luồng hàng hải Vũng Tàu - Thị Vải để đáp ứng nhu cầu tiếp nhận tàu container trọng tải lớn.

Với mục tiêu tiếp tục nghiên cứu quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn - cánh tay nối dài của cảng biển để vừa hỗ trợ các dịch vụ của cảng biển, vừa góp phần tổ chức hiệu quả mạng lưới giao thông, ngành hàng hải cũng cần rà soát, hoàn thiện các quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển theo hướng tiến mạnh ra biển, giảm thiểu những hạn chế về luồng lạch và tiếp cận gần hơn với các tuyến hải trình quốc tế trên Biển Đông; gắn việc đầu tư xây dựng cảng biển với xây dựng mô hình quản lý cảng tiên tiến để tối ưu hóa việc đầu tư khai thác cảng; đẩy mạnh kết nối hệ thống các cảng biển trong cả nước; tăng cường chính sách phát triển hệ thống cảng biển phù hợp với xu thế quốc tế... Qua đó, tiếp tục khẳng định tầm quan trọng của hệ thống cảng biển trong phát triển kinh tế đất nước, đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển theo đúng mục tiêu, định hướng mở cửa thương mại và hội nhập hiện nay ✍