

Việt Nam đã đạt được những thành quả đáng kể về tăng trưởng kinh tế và giảm nghèo kể từ khi đổi mới nền kinh tế theo hướng thị trường và áp dụng chính sách vì người nghèo thời kỳ giữa những năm 1980. Phần lớn những thành quả này đạt được là nhờ khai thác được lực lượng lao động dồi dào, có tốc độ tăng trưởng nhanh cũng như đưa lao động tham gia nhiều hơn vào những lĩnh vực có năng suất cao của nền kinh tế. Tuy vậy, khi Việt Nam bắt đầu tái cơ cấu nền kinh tế theo hướng gia tăng tỉ trọng sản xuất, cơ giới hóa khu vực sản xuất cấp một và tham gia ngày một nhiều vào lĩnh vực dịch vụ, và do lực lượng lao động được dự báo sẽ tăng trưởng với tốc độ thấp hơn nhiều so với trước, việc tìm kiếm nguồn lực để nâng cao năng suất đã trở thành một yếu tố quan trọng để duy trì đà tăng trưởng kinh tế trong thời gian tới.

Nâng cao hiệu quả hoạt động kho vận sẽ là yếu tố giúp Việt Nam thúc đẩy nâng cao năng suất của nền kinh tế trong những năm tới. Nguyên nhân chính cản trở ngành kho vận của Việt Nam đạt hiệu quả cao là tình trạng tồn trữ hàng dự phòng cao do thiếu ổn định trong hoạt động vận tải; thiếu nhất quán trong hoạt động kiểm hóa, thông quan; quy hoạch, khung pháp lý, quy chế thiếu rõ ràng. *Kho vận hiệu quả: Chìa khóa để Việt Nam nâng cao năng lực cạnh tranh* chỉ ra rằng với việc tạo môi trường thương mại ổn định, đặc biệt là thương mại khu vực và quốc tế, nâng cao hiệu quả kho vận sẽ là giải pháp để giảm chi phí hoạt động, nâng cao năng lực cạnh tranh, thu hút đầu tư, tạo việc làm. Tóm lại, kho vận hiệu quả sẽ là một yếu tố thúc đẩy tăng trưởng bền vững của Việt Nam.

Hướng đến đối tượng là doanh nghiệp và các nhà hoạch định chính sách *Kho vận hiệu quả: Chìa khóa để Việt Nam nâng cao năng lực cạnh tranh* tập trung vào 5 nhóm giải pháp chính để nâng cao độ tin cậy và tính hiệu quả-chi phí của hoạt động vận tải, kho vận trong các chuỗi cung ứng trong và ngoài nước của Việt Nam. Những nhóm giải pháp này bao gồm hiện đại hóa đồng bộ hệ thống hải quan để bảo đảm thông quan hàng hóa thông suốt, kịp thời; tăng cường minh bạch luật định nhằm hạn chế việc áp dụng tùy tiện các quy định về thương mại; tăng cường công tác quy hoạch tuyến hành lang vận tải đa phương tiện; tăng cường cạnh tranh, nâng cao tính chuyên nghiệp trong lĩnh vực vận tải đường bộ; nâng cao năng lực theo hướng chiến lược cho các cảng cửa ngõ lớn, đặc biệt là khu vực Cái Mép-Thị Vải.



NGÂN HÀNG THẾ GIỚI

Kho vận hiệu quả

Blancas, Isbell, Isbell, Tan, Tao

NGÂN HÀNG THẾ GIỚI



**ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN**  
**Các quốc gia, khu vực**

# Kho vận hiệu quả

## *Chìa khóa để Việt Nam nâng cao năng lực cạnh tranh*

Luis C. Blancas, John Isbell, Monica Isbell, Hua Joo Tan, Wendy Tao



NGÂN HÀNG THẾ GIỚI

**Kho vận hiệu quả**



**ĐỊNH HƯỚNG PHÁT TRIỂN**  
**Các quốc gia, khu vực**

## **Kho vận hiệu quả**

*Chìa khóa để Việt Nam nâng cao năng lực cạnh tranh*

Luis C. Blancas, John Isbell, Monica Isbell, Hua Joo Tan, Wendy Tao



**NGÂN HÀNG THẾ GIỚI**  
**Oa-sinh-tơn, DC**

© 2014 Ngân hàng Quốc tế cho Tái thiết và Phát triển / Ngân hàng Thế giới  
1818 H Street NW  
Washington DC 20433  
Điện thoại: 202-473-1000; Internet: [www.worldbank.org](http://www.worldbank.org)

Tuyên bố miễn trừ trách nhiệm

1 2 3 4 16 15 14 13

Nguyên bản tiếng Anh của báo cáo này có tựa đề “Efficient Logistics: A Key to Vietnam’s Competitiveness in 2014”. Nếu có sự khác biệt nào giữa hai bản tiếng Việt và tiếng Anh, thì nguyên bản tiếng Anh sẽ là tham chiếu chính.

Tài liệu này là sản phẩm của các cán bộ Ngân hàng Thế giới, với đóng góp của một số chuyên gia độc lập. Các kết quả, chú giải, kết luận của tài liệu không nhất thiết phản ánh quan điểm của Ngân hàng Thế giới, Hội đồng Quản trị Ngân hàng Thế giới hay các chính phủ Ngân hàng Thế giới đại diện.

Ngân hàng Thế giới không bảo đảm tính chính xác của các số liệu trong báo cáo. Các đường ranh giới, màu sắc, tên gọi và những thông tin khác thể hiện trên mọi bản đồ trong tài liệu không ám chỉ bất kỳ nhận định nào từ phía Ngân hàng Thế giới về địa vị pháp lý của bất kỳ vùng lãnh thổ nào hay có nghĩa là Ngân hàng Thế giới phê chuẩn, chấp nhận những đường ranh giới đó.

#### **Quyền hạn, giấy phép**



Tài liệu trong báo cáo này có bản quyền. Ngân hàng Thế giới khuyến khích chia sẻ tri thức, nên cho phép các bên sao chép lại toàn bộ hoặc một phần của báo cáo để dùng vào những mục đích phi thương mại với điều kiện người sử dụng dẫn chiếu đầy đủ về tác giả và báo cáo.

Nếu có bất kỳ yêu cầu nào về bản quyền và giấy phép, bao gồm cả những bản quyền phụ trợ, đề nghị gửi tới World Bank Publications, The World Bank Group, 1818 H Street NW, Washington, DC 20433, USA; fax: 202-522-2625; e-mail: [pubrights@worldbank.org](mailto:pubrights@worldbank.org).

**Dẫn chiếu tác giả:** —Yêu cầu dẫn chiếu tài liệu như sau: Nguyên bản tiếng Anh của báo cáo này là của Blancas, Luis C., John Isbell, Monica Isbell, Hua Joo Tan, and Wendy Tao. 2014. Efficient Logistics: A Key to Vietnam’s Competitiveness. Directions in Development. Washington, DC: World Bank. doi:10.1596/978-1-4648-0103-7. Giấy phép: Quyền Sáng tạo Chung CC BY 3.0. Nếu có bất kỳ sự khác biệt nào giữa bản tiếng Việt, và tiếng Anh, thì nguyên bản tiếng Anh sẽ là tham chiếu chính

*Ảnh bìa:* © Joesboy / Getty Images. Được sử dụng theo sự cho phép của Joesboy / Getty Images. Nếu muốn tái sử dụng cần phải xin phép.

*Thiết kế bìa:* Debra Naylor

# Mục lục

<i>Lời nói đầu</i>		<i>xi</i>
<i>Lời cảm ơn</i>		<i>xiii</i>
<i>Về các tác giả</i>		<i>xv</i>
<i>Các cụm từ viết tắt</i>		<i>xvii</i>
	<b>Tóm tắt nội dung chính</b>	<b>1</b>
<b>Chương 1</b>	<b>Giới thiệu</b>	<b>7</b>
	Mục tiêu và phạm vi	7
	Mô hình và phương pháp	8
	Ghi chú	10
<b>Chương 2</b>	<b>Thực trạng Việt Nam</b>	<b>11</b>
	Khái quát tình hình kinh tế	11
	Thực trạng cơ sở hạ tầng	23
	Hành lang vận tải chiến lược	50
	Chú thích	63
	Tài liệu tham khảo	65
<b>Chương 3</b>	<b>Thách thức và vận hội đối với các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải</b>	<b>69</b>
	Đơn vị kinh doanh cảng biển	69
	Các hãng vận tải biển	74
	Đơn vị dịch vụ kho vận	80
	Các CHTH nước ngoài	91
	Các CHTH trong nước	108
	Lĩnh vực vận tải đường bộ	110
	Chú thích	111
	Tài liệu tham khảo	112
<b>Chương 4</b>	<b>Rà soát vấn đề, Danh sách các giải pháp đề xuất</b>	<b>113</b>
	Vướng mắc trong lĩnh vực vận tải, kho vận	113
	Xây dựng ma trận đánh giá đa tiêu chí	119

	Đánh giá mục tiêu, đề xuất nâng cao năng lực	122
	Môi trường thể chế hỗ trợ hoạch định chính sách về lĩnh vực kho vận	142
	Chú thích	143
	Tài liệu tham khảo	145
<b>Phụ lục A</b>	<b>Các tính toán hỗ trợ báo cáo</b>	<b>147</b>
<b>Phụ lục B</b>	<b>Quy trình kiểm tra côngtenơ quá tải</b>	<b>159</b>
	Mô hình thu nhỏ về hoạt động kiểm tra trọng lượng tự động và xác định mức phạt	159
	Chú thích	160
<b>Phụ lục C</b>	<b>Các đơn vị tham gia phỏng vấn</b>	<b>161</b>
	Chủ hàng thụ hưởng trong ngoài nước: 27	161
	Nhà máy: 4	161
	Đơn vị dịch vụ kho vận: 11	161
	Hãng vận tải biển: 5	161
	Đơn vị kinh doanh cảng biển: 15	162
	Hãng xe tải: 4	162
	Hội thương nghiệp: 4	162
	Ban ngành, doanh nghiệp nhà nước: 4	162
<b>Phụ lục D</b>	<b>Phương pháp tính chi phí phát sinh do ùn tắc đối với nền kinh tế Việt Nam</b>	<b>163</b>
	Tài liệu tham khảo	166
<b>Phụ lục E</b>	<b>Biểu đồ quy trình hải quan</b>	<b>167</b>
<b>Phụ lục F</b>	<b>Các nội dung cần thiết để hợp tác công tư thành công</b>	<b>171</b>
	Tài liệu tham khảo	174
<b>Phụ lục G</b>	<b>Cơ cấu tổ chức Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam</b>	<b>175</b>
	<b>Chú giải thuật ngữ</b>	<b>179</b>
<b>Khung</b>		
3.1	Trung tâm kho vận đa phương tiện Centerpoint, Ellwood, Illinois	87
4.1	Chương trình xe tải sạch của các cảng Los Angeles và Long Beach	135
4.2	Chương trình Cảng lộ của Global Logistics Properties: Thử của Trung Quốc	138
F.1	Dự án PPP của Sở Giao thông Vận tải bang Florida đầu tư xây dựng đường I 595	172
F.2	Xây dựng thành công dự án hợp tác nhà nước-tư nhân	172

**Biểu đồ**

1.1	Mô hình phân tích	9
2.1	GDP của Việt Nam theo ngành, 1990–2011	12
2.2	Vùng xuất xứ của 6 mặt hàng xuất khẩu chủ đạo của Việt Nam	13
2.3	Mức lương cơ bản bình quân hàng tháng của lao động ở một số thành phố các nước đang phát triển Châu Á năm 2011	15
2.4	Cơ cấu các ban ngành nhà nước trong ngành giao thông, vận tải	20
2.5	Việt Nam: Lưu lượng hàng hóa côngtenơ theo vùng, 2000–11	25
2.6	Ước tính mức sử dụng cảng tại các cảng TP. HCM và Cái Mép-Thị Vải	30
2.7	Việt Nam: Tình hình cung cầu tại các cảng phía Nam, 2000–2020	31
2.8	Số hãng tàu cập cảng Cái Mép-Thị Vải hàng tuần, 2009–2012	31
2.9	Việt Nam: Tình hình cung cầu tại các cảng phía Bắc trừ Lạch Huyện	34
2.10	So sánh mức cước vận chuyển đường biển tới Nhật và Mỹ, 2006–2011	35
2.11	Mức sử dụng cảng Hải Phòng/Cái Lân theo bến, 2010–20	36
2.12	Việt Nam: Tình hình cung cầu tại các cảng phía Bắc, 2000–20	37
2.13	Tải trọng bình quân tàu côngtenơ cập cảng Hải Phòng và Cái Lân, tháng 9/2012	37
3.1	Tuyến Châu Á-Bắc Âu: Kích cỡ tàu bình quân, tháng 10/2012	71
3.2	Hãng vận tải biển: Tương quan chi phí hoạt động tại Việt Nam	75
3.3	Những vấn đề ảnh hưởng đến chi phí hoạt động của các hãng vận tải biển tại Việt Nam	76
3.4	Chất lượng nhân sự của các hãng vận tải biển theo bộ phận nghiệp vụ	76
3.5	Hiệu quả vận hành cảng theo phản ánh	77
3.6	So sánh chi phí hoạt động của Việt Nam với các nước Châu Á khác	81
3.7	Chi phí vận tải đường bộ của Việt Nam so với các nước Châu Á khác	83
3.8	Chất lượng vận tải đường bộ của Việt Nam so với các nước Châu Á khác	84
3.9	Chỉ số bình quân về tác động thực tế của các yếu tố vận tải nội địa đối với hoạt động sản xuất, kinh doanh	88
3.10	Loại mặt hàng xuất khẩu của đơn vị	91
3.11	Loại mặt hàng nhập khẩu của đơn vị	92
3.12	Những cảng biển được đơn vị sử dụng	93
3.13	Chi phí vận tải đường bộ của Việt Nam so với các nước Châu Á khác	95
3.14	Chất lượng vận tải đường bộ của Việt Nam so với các nước Châu Á khác	95
3.15	Mức độ ùn tắc đường xá của Việt Nam so với các nước khác trong khu vực	99
3.16	Những yếu tố ảnh hưởng đến chi phí kho vận đường không	100
3.17	Số lượng cơ sở kho bãi	101
3.18	So sánh điều kiện kho bãi ở Việt Nam với các nước Châu Á khác	102
E.1	Thông quan nhập khẩu: Lưu đồ quy trình kê khai điện tử	168
E.2	Quy trình thông quan xuất khẩu	169
G.1	Sơ đồ tổ chức BGTVT: 2012	176



**Hình**

2.1	Việt Nam: Biểu đồ địa kinh tế	16
2.2	Việt Nam: 6 cụm cảng và các cảng côngtenơ chính (trên 10.000 TEU mỗi năm)	27
2.3	Việt Nam: Các cảng côngtenơ chính ở khu vực TPHCM	42
2.4	Việt Nam: Tình trạng phân tán của hệ thống cảng Hải Phòng	44
2.5	Vị trí của Vân phong trong mạng lưới các cảng chính của Việt Nam	46
2.6	Việt Nam: 6 tuyến hành lang vận tải chính	50
2.7	Đường cao tốc TPHCM-Long Thành-Dầu Giây	54
2.8	Đường cao tốc TPHCM-Long Thành-Dầu Giây kết nối với Cần Thơ	55
2.9	Kênh Chợ Gạo	59
2.10	Hệ thống đường sắt quốc gia Việt Nam	62
B3.1.1	Trung tâm kho vận đa phương tiện CenterPoint, Ellwood, Illinois	87

**Bảng**

2.1	Tăng trưởng GDP bình quân hàng năm của Việt Nam theo ngành	12
2.2	12 đối tác thương mại hàng đầu của Việt Nam năm 2011	14
2.3	Khối lượng hàng hóa của Việt Nam theo phương thức vận tải năm 2008, dự báo đến năm 2030	19
2.4	So sánh chi phí nhập khẩu một côngtenơ 40' hàng thông thường	21
2.5	So sánh chi phí xuất khẩu hàng đến một côngtenơ 40' hàng thông thường	21
2.6	Việt Nam: Các cảng côngtenơ, khối lượng hàng xử lý, 2007-11	24
2.7	Việt Nam: Các cảng hiện có tại TP. Hồ Chí Minh và Cái Mép-Thị Vải	28
2.8	Việt Nam: Các cảng mới đã quy hoạch tại TP. Hồ Chí Minh và Cái Mép-Thị Vải	29
2.9	Những hãng tàu cập cảng Cái Mép-Thị Vải tính đến tháng 9/2012	31
2.10	Các cảng hiện có và dự kiến đi vào hoạt động tại phía Bắc: Hải Phòng, Đình Vũ, Cái Lân, Lạch Huyện	33
2.11	Cổ phần của Vinalines tại các cảng chính và các dự án đã quy hoạch	41
2.11	Cổ phần của Vinalines tại các cảng chính và các dự án đã quy hoạch	41
2.12	Việt Nam: 30 cảng côngtenơ hàng đầu thế giới năm 2011 và tình trạng phân tán của các cảng Việt Nam	45
2.13	Khoảng cách từ các cảng cửa ngõ chính ở Đông Nam Á đến Vân phong	47
2.14	Chi phí vận tải đường bộ tiết kiệm được nhờ giảm ùn tắc tại khu vực TPHCM	52
2.15	Ước tính chi phí do ùn tắc giao thông trong vận tải đường bộ ở các thành phố, vùng miền (số liệu 2010)	53
2.16	Ước tính tổng chi phí do ùn tắc (mọi loại xe) tại các thành phố, vùng miền Việt Nam (số liệu 2010)	53
2.17	Cụm cảng Cái Mép-Thị Vải, số chuyến xe tải mỗi ngày	56
2.18	Luồng luân chuyển hàng hóa côngtenơ đường bộ và ven biển trên trục mậu dịch Bắc Nam của Việt Nam	60

3.1	Những tàu côngtenơ lớn nhất cập cảng Cái Mép-Thị Vải kể từ năm 2009	70
3.2	Các hãng vận tải trong nước tham gia vận chuyển ven biển tuyến Hải Phòng-Quy Nhơn-Đà Nẵng-TPHCM, tháng 9/2012	72
3.3	So sánh chi phí trung chuyển tại Cái Mép với các trung tâm chính của khu vực	73
3.4	Các hãng vận tải côngtenơ đường biển cập cảng Việt Nam	74
3.5	Ưu nhược điểm của các ICD	77
3.6	Ngành vận tải đường bộ: Cảm nhận của các hãng vận tải biển	78
3.7	Ý kiến của các ĐVDVKV về thủ tục của TCHQ Việt Nam	81
3.8	Ý kiến của các ĐVDVKV về ngành vận tải đường bộ của Việt Nam	84
3.9	Ý kiến của đối tượng nghiên cứu về vấn đề khu kho vận tập trung ở Việt Nam	85
3.10	Chất lượng của sân bay Tân Sơn Nhất	88
3.11	Chất lượng của sân bay Nội Bài	88
3.12	Tổng kim ngạch xuất khẩu hàng năm cho năm 2011 theo thông tin từ đối tượng	92
3.13	Tổng kim ngạch nhập khẩu hàng năm cho năm 2011 theo thông tin từ đối tượng	92
3.14	Thực trạng lĩnh vực vận tải đường bộ	96
3.15	Chất lượng của sân bay Tân Sơn Nhất	100
3.16	Chất lượng của sân bay Nội Bài	100
3.17	Nhận xét về hải quan và quy trình xuất nhập khẩu	103
4.1	Những vướng mắc quan trọng nhất ảnh hưởng đến chi phí vận tải, kho vận ở Việt Nam	114
4.2	Các biến ảnh hưởng trong đánh giá đa tiêu chí	120
4.3	Cơ chế cho điểm	119
4.4	Những vấn đề đáng kể: Điểm bình quân gia quyền	121
4.5	Các mục tiêu chính và mức tác động đến các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải	122
4.6	Lãi suất phí của hàng tồn trữ bổ sung do chậm thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu	126
4.7	Chi phí ban đầu của hàng hóa xuất nhập khẩu đối với hàng hóa thông thường đóng côngtenơ 40' (FEU)	127
4.8	Ước tính chi phí tiền bồi dưỡng chi cho hải quan, cảnh sát	128
4.9	Ảnh hưởng về chi phí của nạn ùn tắc trên đường cao tốc đối với chi phí vận tải đường bộ	131
4.10	Chi phí của chương trình thay thế phương tiện xe tải giả định	139
4.11	Mức phụ phí xếp dỡ tại cảng của Việt Nam và các nước lân cận năm 2012	141
A.1	Dự báo số lượng côngtenơ xuất nhập khẩu	148
A.2	So sánh chi phí hàng đến của Việt Nam, Trung Quốc, Ấn Độ	150
A.3	Chi phí hàng tồn trữ do chậm thông quan xuất nhập khẩu	152
A.4	Chi phí phát sinh do ùn tắc trong vận tải đường bộ	153

A.5	Phí bồi dưỡng dự án	155
A.6	Chi phí đầu tư mua mới xe tải chạy dầu điêzen sạch	157
D.1	Ước tính chi phí ùn tắc của một số thành phố mẫu	164
D.2	Ước tính chi phí phát sinh do ùn tắc gây chậm trễ lưu thông xe tải tại các thành phố, vùng miền Việt Nam, 2010	165
D.3	Ước tính tổng chi phí của tình trạng ùn tắc tại các thành phố, vùng miền Việt Nam, 2010	165

## Lời nói đầu

*Cơ chế kinh tế cũ hiện không còn phù hợp nữa: Việt Nam cần nâng cao năng lực cạnh tranh, mức độ sáng tạo của nền kinh tế, cũng như cần nhận thức được rằng trong bối cảnh nền kinh tế Việt Nam đang ngày càng mở cửa và hội nhập sâu rộng hơn với nền kinh tế toàn cầu, những thành quả dễ dàng gặt hái hầu như đã gần được khai thác hết.*

—Ông Bùi Quang Vinh, Bộ trưởng Bộ Kế hoạch Đầu tư, CHXHCN Việt Nam, 15/7/2013.

Trong 20 năm qua, Việt Nam đã đạt được tăng trưởng kinh tế bền vững chủ yếu nhờ mở rộng nhanh chóng lực lượng lao động và chuyển dịch cơ cấu kinh tế từ sản xuất nông nghiệp tự cung tự cấp, năng suất thấp sang các lĩnh vực sản xuất, chế tạo, dịch vụ năng suất cao. Đặc biệt, với sự hỗ trợ của các chính sách xã hội hướng đến người nghèo, tăng trưởng cao đã đi kèm với các kết quả đáng khích lệ về giảm nghèo. Thành quả của Việt Nam trong việc tiếp tục ổn định kinh tế vĩ mô, mở cửa nền kinh tế và một lực lượng lao động trẻ, dồi dào đã khiến Việt Nam trở thành một điểm đến hấp dẫn cho đầu tư trực tiếp nước ngoài, đặc biệt trong bối cảnh chi phí nhân công đang tăng ở các thị trường cạnh tranh chính, nhất là Trung Quốc.

Tuy vậy, những thành công kinh tế-xã hội của Việt Nam hiện đang phải đối mặt với nhiều thách thức cả ngắn hạn và dài hạn. Kể từ thời điểm bắt đầu cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu 2008-2009, nền kinh tế Việt Nam đã trải qua một giai đoạn đặc biệt khó khăn do nguồn vốn nước ngoài giảm sút, thị trường xuất khẩu thu hẹp và trở nên cạnh tranh hơn. Sự sụt giảm đà tăng trưởng kinh tế gần đây, cũng là lần đầu tiên kể từ sau cuộc khủng hoảng kinh tế Châu Á năm 1999, cho thấy rõ tầm quan trọng của việc tăng cường sức bền của nền kinh tế.

Về dài hạn, Việt Nam sẽ phải đối mặt với những khó khăn khi mà cả hai động lực chính của tăng trưởng trong giai đoạn trước là gia tăng lực lượng lao động và chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng đa ngành đang giảm sút và cần được thay thế bằng cách nâng cao năng suất trong từng ngành.

Một hệ thống vận tải và kho vận có hiệu quả hơn sẽ đóng vai trò đáng kể trong việc nâng cao năng suất trong thời gian tới. Qua việc nâng cao tính tin cậy của chuỗi cung ứng và tăng cường hệ thống vận tải và kho vận sẽ giúp các nhà sản xuất, nhà cung cấp dịch vụ vận tải và hậu cần, các cơ quan quản lý thương mại giảm thiểu những trì hoãn có thể tránh được, từ đó làm tăng sản lượng trên mỗi đơn vị thời gian và giảm chi phí kinh doanh. Những biện pháp nâng cao khả năng cạnh tranh ấy sẽ tạo điều kiện cho Việt Nam trong việc hấp thu nhu cầu từ thị trường thế giới, cung cấp cho thị trường nội địa, thu hút đầu tư, và tạo ra công ăn việc làm.

Báo cáo này chứng minh rằng cải thiện hoạt động xuất nhập khẩu và kho vận trong nước như một yếu tố thúc đẩy quan trọng đối với tăng trưởng sắp tới của Việt Nam là hoàn toàn có thể đạt được. Báo cáo nêu những giải pháp để tăng cường độ tin cậy của các tuyến vận tải, nâng cao an toàn đường bộ, tăng khả năng đáp ứng yêu cầu vận chuyển lưu lượng lớn, nâng cao hiệu quả hoạt động cảng, cũng như phối hợp nhịp nhàng hơn giữa các phương tiện xà lan, xe vận tải, nhà kho và với các cửa ngõ đầu mối. Báo cáo cũng đề xuất các giải pháp, chính sách nhằm khắc phục những khó khăn trên trong ngắn hạn và trong những năm tới.

Hy vọng bản báo cáo sẽ đóng góp một phần vào quá trình đối thoại hợp tác giữa nhà nước với khu vực tư nhân, trong đó có vai trò của Ngân hàng Thế giới, với mục tiêu tiếp tục nghiên cứu, hỗ trợ nâng cao năng lực cạnh tranh, định hướng cho nền kinh tế Việt Nam trong thời gian tới.

John A. Roome  
Giám đốc Phát triển Bền vững  
Khu vực Đông Á-Thái bình dương  
Ngân hàng Thế giới

## Lời cảm ơn

Báo cáo nghiên cứu này được Ban Khu vực Đông Á-Thái bình dương, Ngân hàng Thế giới, soạn thảo. Chương trình được chủ trì bởi ông Luis C. Blancas (Chuyên gia Giao thông, EASIN), dưới sự hướng dẫn chung của ông John Roome (Giám đốc Lĩnh vực, EASSD), bà Victoria Kwakwa (Giám đốc Quốc gia, EACVF), bà Jennifer Sara (Quản lý Lĩnh vực, EASVS), ông Abhas Jha (Quản lý Lĩnh vực, EASIN), ông Paul Vallely (Chuyên gia Giao thông vận tải Cao cấp kiêm trưởng nhóm Giao thông vận tải, EASVS). Các ông bà Luis C. Blancas, Ngân hàng Thế giới; John Isbell, Monica Isbell, Wendy Tao, hãng Cambridge Systematics, Inc., và Hua Joo Tan, Chuyên gia, là đồng tác giả của báo cáo.

Nhóm báo cáo xin cảm ơn đóng góp quý báu của các cán bộ bình duyệt của Ngân hàng Thế giới, gồm ông Arturo Ardila Gomez (Chuyên gia Giao thông đô thị Cao cấp, LCSTR), ông James Anderson (Chuyên gia Cao cấp về Quản lý nhà nước, EASPV), bà Monica Alina Mustra (Chuyên gia Thương mại, PRMTR), ông Jordan Schwartz (Quản lý, TWISI), ông Deepak Mishra (Kinh tế trưởng, EASPR), bà Myla Taylor Williams (Điều phối viên Chương trình Quốc gia, EACVQ). Xin cảm ơn các ông bà M. Baher El-Hifnawi (Chuyên gia Kinh tế Giao thông Cao cấp, ECSTR), Simon David Ellis (Chuyên gia Giao thông Cao cấp, SASDT), Phạm Đức Minh (Chuyên gia Kinh tế Cao cấp, EASPV), Reynaldo Bench (Chuyên gia Cao cấp về Cảng, TWITR), Hoàng Anh Dũng (Chuyên gia Giao thông Vận tải Cao cấp, EASVS), Christopher De Serio (Chuyên viên Phân tích Hoạt động, EASIN) đã có đóng góp cho các bản dự thảo ban đầu. Xin cảm ơn các ông bà Tường Phương Thảo (Trợ lý nhóm, EACVF), Carla Teresa Sarmiento (Trợ lý Quản lý Nguồn lực, EAPCA), Iris David (Trợ lý Chương trình, EASIN), Teresita Ortega (Trợ lý Chương trình, EASWE), Cristina Hernandez (Trợ lý Chương trình, EASWE) đã thực hiện xuất sắc vai trò hỗ trợ trong suốt quá trình công tác.

Xin cảm ơn nhiều doanh nghiệp tư nhân, hãng vận tải, nhà cung cấp dịch vụ kho vận, các tổ chức thương mại, lãnh đạo các cơ quan của Việt Nam đã cung cấp các thông tin, nhận định liên quan.

Cuối cùng, nhóm báo cáo xin cảm ơn sự hỗ trợ quý báu của Cục Phát triển Quốc tế Ôt-xtrây-lia (AusAID) thông qua Quỹ ủy thác Cơ sở hạ tầng cho Tăng trưởng khu vực Đông Á-Thái bình dương của Ngân hàng Thế giới (EAAIG).



## VỀ CÁC TÁC GIẢ

**Ông Luis C. Blancas** là Chuyên gia Giao thông vận tải thuộc Vụ Phát triển Bền vững Khu vực Đông Á-Thái bình dương, Ngân hàng Thế giới. Kể từ năm 2010, ông đã chủ trì, tham gia xây dựng, giám sát một số dự án cơ sở hạ tầng giao thông do Ngân hàng Thế giới tài trợ tại Việt Nam, trong đó có các giải pháp nâng cao công suất, tăng hiệu quả của mạng lưới đường thủy nội địa Đồng bằng sông Hồng và Đồng bằng sông Cửu Long và một số dự án phát triển đường cao tốc của Việt Nam. Ông cũng tham gia cung cấp hỗ trợ kỹ thuật khu vực công và nghiên cứu, phân tích về vận tải, và kho vận ở Trung Quốc, Malaixia, và Việt Nam. Trước khi gia nhập Ngân hàng Thế giới, ông từng là cộng tác viên của MergeGlobal, một công ty cố vấn tài chính, chiến lược cho các doanh nghiệp trong ngành vận tải, kho vận toàn cầu; chuyên viên nghiên cứu của Ban Tài Vụ, Quỹ Tiền tệ Quốc tế; và tư vấn quản lý của Công ty Tư vấn Deloitte khu vực Mêhicô và Trung Mỹ. Ông Blancas có bằng Thạc sỹ Khoa học Quản trị và Kỹ sư tại Đại học Stanford và bằng Cử nhân kinh tế từ Học Viện Công nghệ Monterrey, Mêhicô.

**Ông John Isbell** là Chuyên gia Vận tải, Kho vận của hãng Cambridge Systematics, Inc. Ông có hơn 34 năm kinh nghiệm trong các lĩnh vực quản lý chuỗi cung ứng toàn cầu, hợp đồng dựa trên năng lực thực hiện, và tạo giá trị trong cung cấp và quản lý dịch vụ vận tải. Trước khi trở thành chuyên gia tư vấn cho các tổ chức của nhà nước và tư nhân trong nhiều lĩnh vực giao thông, kho vận, ông từng là Tổng Giám đốc Giao nhận, Kho vận của hãng Nike, Inc. Mười năm cuối trong 31 năm làm việc cho Nike, ông từng chỉ đạo công tác của Ban Giao nhận, Kho vận của hãng, với trách nhiệm định hướng chiến lược, quản lý toàn cầu hệ thống các nhà cung ứng dịch vụ kho vận của Nike thực hiện hợp nhất nguồn hàng, vận tải biển, vận tải đường hàng không vận chuyển các dòng và mẫu sản phẩm, bảo đảm an toàn chuỗi cung ứng, và xử lý khiếu nại. Ông Isbell có bằng Thạc sỹ Quản trị Kinh doanh từ Đại học Bang Portland.

**Bà Monica Isbell** là Trưởng ban nghiệp vụ Chuỗi cung ứng, Kho vận của hãng Cambridge Systematics, Inc. Bà có hơn 32 năm kinh nghiệm trong vai trò chuyên gia kho vận quốc tế, chủ yếu hỗ trợ các doanh nghiệp tư nhân hoàn thiện chuỗi cung ứng, quy trình sản xuất, kinh doanh. Bà cũng tham gia hỗ trợ các đơn vị thuộc lĩnh vực cảng, các sở giao thông, cơ quan quy hoạch đô thị trong việc xây dựng chiến lược nhằm đáp ứng tốt hơn nhu cầu của các hãng vận tải, dịch vụ kho vận. Trước khi



gia nhập hãng Cambridge Systematics, bà từng là sáng lập viên kiêm Tổng Giám đốc Công ty TNHH Starboard Alliance, một hãng tư vấn thương mại, giao thông, chuỗi cung ứng quốc tế. Bà Isbell cũng từng giữ các chức vụ điều hành của Công ty Trang phục Thể thao Columbia, Công ty Asics Tiger, hãng Dịch vụ Quản lý Hàng hoá qua Đường dây Trực tiếp (Direct Line Cargo Management Services)/Giao nhận DHL Global, và hãng Sea-Land Service. Bà Isbell có bằng Cử nhân từ Đại học Princeton.

**Ông Hua Joo Tan** là Chuyên gia Hàng hải độc lập có hơn 15 năm kinh nghiệm làm việc. Là Tổng Giám đốc hãng tàu biển American President Lines (APL) Việt Nam, ông quản lý hoạt động vận chuyển đường biển và chuỗi cung ứng của APL và APL Logistics, với hơn 150 nhân viên phân bố tại 4 cơ sở ở khắp Việt Nam. Ông cũng là thành viên Hội đồng Quản trị cảng côngtenơ lớn thứ hai Việt Nam kiêm chủ tịch của một hãng vận chuyển côngtenơ chuyên về dịch vụ tàu gom giữa Việt Nam và Singapo. Ông là trưởng Tiểu nhóm cảng thuộc nhóm công tác Cơ sở hạ tầng của Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam. Là trưởng tiểu nhóm cảng, ông Tan là người chủ trì các hoạt động đề xuất giải pháp xử lý các vấn đề của doanh nghiệp liên quan đến lĩnh vực cảng, cơ sở hạ tầng ở Việt Nam, như soạn thảo tờ trình, tổ chức thảo luận với các bộ, ngành nhà nước, trong đó có các cuộc thảo luận mỗi năm hai lần trong khuôn khổ Diễn đàn, và về vấn đề Phụ phí xếp dỡ tại các cảng ở Việt Nam. Ông Tan có bằng Thạc sỹ Quản trị Kinh doanh tại Đại học Stanford và bằng Cử nhân kinh tế tại Đại học Oxford.

**Bà Wendy Tao** là Tư vấn Cộng tác của hãng Cambridge Systematics, Inc. Bà có 8 năm kinh nghiệm làm việc về lĩnh vực kinh tế giao thông vận tải và từng tham gia hỗ trợ Hiệp hội các Cơ quan công quyền Nam California (SCAG) đánh giá khả năng cung ứng của các cơ sở công nghiệp/kho bãi, vận tải đa phương tiện tương ứng với mức tăng trưởng tương lai. Trước khi gia nhập hãng Cambridge Systematics, Bà Tao là điều phối viên tại Hà Nội của chương trình Hợp tác Giao thông Đô thị Bền vững Châu Á, trong đó bà tham gia thu thập, đánh giá các số liệu về khí nhà kính cùng các thông tin khác để đánh giá chất lượng môi trường không khí, giao thông, an toàn cho các cơ quan, ban ngành Hà Nội. Là thành viên của dự án Chương trình Nghiên cứu Đường cao tốc Chiến lược Mỹ, chú trọng vào mối liên hệ giữa năng lực giao thông, cơ chế kinh tế và tình hình sử dụng đất, bà Tao từng thực hiện một nghiên cứu điểm quan trọng về Nhà ga đa phương tiện Global III tại Rochelle, Illinois, cũng như các công trình đường cao tốc khác ở bang California, trong đó có dự án cầu vượt Sonora, SR 99, Hollister SR 156. Bà Tao có bằng Thạc sỹ Kỹ sư Giao thông Vận tải và Quy hoạch Đô thị tại Đại học California, Berkeley, và bằng Cử nhân Kinh tế và Chính sách môi trường, từ Đại học Pennsylvania Wharton.

## Các cụm từ viết tắt

AEC	Cộng đồng Kinh tế ASEAN
AMS	Dịch vụ Kê khai Tự động
ASEAN	Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á
BCO	Chủ hàng thụ hưởng
BOT	Xây dựng-Vận hành-Chuyển giao
CFS	Trạm Côngtenơ
CIC	Phụ phí mất cân bằng vỏ côngtenơ
CICT	Cảng Côngtenơ Quốc tế Cải Lân
CMICT	Cảng Côngtenơ Quốc tế Cái Mép-Thị Vải
CMIT	Cảng Quốc tế Cái Mép
CM-TV	Cai Mep-Thị Vải
C-TPAT	Chương trình Hợp tác Hải quan-Thương mại chống Khủng bố
CY	Bãi côngtenơ
DWT	Tấn trọng tải
EDI	Nút giao số liệu điện tử
EU	Liên minh Châu Âu
FDI	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
FEU	Côngtenơ tương đương 40 bộ
FTP	Giao thức truyền tệp tin
GoV	Chính phủ Việt Nam
GPS	Hệ thống định vị toàn cầu
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội
HCMC	Thành phố Hồ Chí Minh
ICD	Bãi côngtenơ nội địa
ISF	Lưu trữ bảo mật quốc tế
IT	Công nghệ thông tin
IWT	Giao thông đường thủy nội địa
JETRO	Tổ chức Xúc tiến Thương mại Nhật Bản
ISF	Lưu trữ bảo mật quốc tế

JIT	Tinh gọn sản xuất
LNG	Khí tự nhiên hóa lỏng
LO/LO	Bốc xếp hàng bằng cần cầu
LPI	Chỉ số năng lực kho vận
LPR	Thiết bị đọc biển đăng ký
LSP	Đơn vị cung cấp dịch vụ kho vận
MCIP	Quy hoạch đầu tư tuyến hành lang đa phương tiện
MoT	Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam
MTO	Đơn vị kinh doanh cảng biển
NBA	Sân bay Nội Bài
NH	Đường quốc lộ
OECD	Tổ chức Hợp tác Kinh tế và Phát triển
PPP	Hợp tác công-tư
SAR	Đặc khu hành chính
SCSC	Công ty Dịch vụ Vận tải Sài Gòn
SITC	Tiêu chuẩn phân loại thương mại quốc tế
SITV	Cảng Quốc tế Sài Gòn Việt Nam
SOE	Doanh nghiệp nhà nước
TCSG	Tân cảng Sài Gòn
CSG	Cảng Sài Gòn
SPCT	Cảng Côngtenơ Trung tâm Sài Gòn
SP-PSA	Cảng Côngtenơ Quốc tế SP-PSA (liên doanh giữa Cảng Sài Gòn-Ban QL Cảng Quốc tế Singapo)
SSIT	Cảng Quốc tế SP-SSA
STS	Liên lạc giữa tàu và đất liền
TCCT	Tan Cang–Cai Mep Container Terminal
TCIT	Tan Cang–Cai Mep International Terminal
TCS	Tan Son Nhat Cargo Services
TEU	Côngtenơ tương đương 20 bộ
THC	Phụ phí xếp dỡ tại cảng
TPP	Hiệp định đối tác xuyên Thái Bình Dương
TSNA	Sân bay Tân Sơn Nhất
VCIS	Hệ thống thông tin Hải quan Việt Nam
VICT	Cổng côngtenơ Quốc tế Việt Nam
VNACCS	Hệ thống tự động
VND	Việt Nam đồng
VOC	Chi phí vận hành xe
VPA	Hiệp hội Cảng Việt Nam
WTO	Tổ chức Thương mại Thế giới

## Tóm tắt nội dung chính

Chính phủ Việt Nam (CPVN) đã công bố mục tiêu Việt Nam trở thành một nước công nghiệp vào năm 2020. Trong 20 năm qua, Việt Nam đã đạt được mục tiêu tăng trưởng kinh tế bền vững và giảm nghèo sâu rộng. Chỉ số tăng trưởng đầy ấn tượng, chủ yếu nhờ vào khuyến khích xuất khẩu, đầu tư trên đã đưa Việt Nam trở thành một trong năm nền kinh tế có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất thế giới trong giai đoạn 1990-2010 và đặc biệt trong 10 năm qua càng có thêm lợi thế nhờ mức chi phí nhân công hấp dẫn hơn so với những nước Châu Á cạnh tranh chính như Trung Quốc. Tuy nhiên, trong 20 năm tới, mức tăng cung lao động sẽ giảm dần, nên để đạt được mục tiêu đề ra cho Việt Nam vào năm 2020 và những năm tiếp theo, cần tập trung hơn nhiều vào tăng năng suất lao động, coi đó là một nguồn tăng trưởng. Trong vấn đề này, năng lực cạnh tranh, đặc biệt là nâng cao hiệu quả vận tải, kho vận, đang ngày càng trở thành một động lực tăng trưởng bền vững quan trọng đối với Việt Nam.

Năng lực của *hệ thống* kho vận thương mại của Việt Nam (gồm kết cấu hạ tầng, cơ sở vật chất, trang thiết bị, dịch vụ, môi trường thể chế và pháp lý hỗ trợ cho hoạt động kho vận), tuy có cao hơn một số nước trong khu vực, nhưng vẫn đi sau các quốc gia Châu Á đang phát triển có mức độ hội nhập quốc tế cao hơn. Là một nền kinh tế tăng trưởng nhanh đang trong thời kỳ quá độ (và gần đây đã đứng vào hàng các nước thu nhập trung bình), Việt Nam đã có các cơ sở hạ tầng cơ bản kết nối với các cơ sở công nghiệp, sản xuất đang ngày càng liên hệ chặt chẽ hơn với các nước trên thế giới. Cùng với truyền thống ổn định chính trị, xã hội kể từ sau thời kỳ mở cửa cuối thập niên 1980 và vị trí địa lý thuận lợi, gần với các tuyến thương mại hàng hải và trung tâm cảng côngtenơ nhộn nhịp nhất của thế giới, đây là yếu tố thúc đẩy nâng cao năng lực thương mại của Việt Nam trong 20 năm tới. Tuy nhiên, cải thiện hiệu quả hoạt động kho vận vẫn là một thách thức trong lĩnh vực phát triển của Việt Nam. Tuy chưa có một thước đo duy nhất, chắc chắn nào về năng lực kho vận nhưng một số chỉ số cho thấy ngành kho vận của Việt Nam (dựa trên các yếu tố như chi phí quản lý hàng tồn trữ trong chuỗi cung ứng, chậm trễ trong quá trình vận tải, xử lý hàng hóa, trình độ nhân lực trong quản lý kho vận, thủ tục giấy tờ, hải quan trong thương mại quốc tế) vẫn thấp hơn của Trung Quốc, Malaixia, Thái Lan và một số quốc gia đang phát triển khác ở Châu Á. Chi phí kho vận của Việt Nam được cho là cao so với các nước cạnh tranh chính trên, vì thế giảm

chi phí kho vận là một nội dung chính trong kế hoạch chung của CPVN hướng tới việc củng cố định hướng phát triển kinh tế dài hạn của Việt Nam.

Mục đích của báo cáo này là nhằm nhận diện những vướng mắc chính khiến chi phí vận tải, kho vận của Việt Nam tăng cao và đề xuất chính sách, giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh. Báo cáo sử dụng nhiều phương pháp nghiên cứu đa dạng. Nhóm báo cáo thực hiện phỏng vấn trực tiếp nhiều đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải, hiệp hội thương mại, ban ngành nhà nước vào tháng 8/2012 bằng bộ câu hỏi phù hợp. Nghiên cứu cũng đánh giá thực trạng các cảng, đường quốc lộ, sân bay chính, thông qua khảo sát thực địa, quan sát trực tiếp. Nghiên cứu thực hiện khảo sát kỹ lưỡng các tài liệu hiện có, bao gồm các nghiên cứu đã có của Ngân hàng Thế giới nhằm kế thừa những kiến thức đã biết vào khung phân tích đồng bộ.

Báo cáo nhận thấy, vấn đề chi phí kho vận của Việt Nam cao hơn các nước khác trong khu vực là do sự thiếu độ tin cậy thường xuyên trong toàn bộ chuỗi cung ứng. Khi chia nhỏ chi phí kho vận thành từng phần, có thể thấy rõ nguyên nhân năng lực kho vận của Việt Nam thấp không nằm ở về chi phí vận tải trong công thức, đặc biệt trong tình hình thừa năng lực hiện nay của nhiều lĩnh vực vận tải, từ đó kéo giá thành vận tải giảm xuống, mà chủ yếu từ về chi phí kho bãi, quản lý hàng tồn trữ. Hai yếu tố trên có liên quan trực tiếp đến mức độ tin cậy, ổn định của chuỗi cung ứng. Nếu Việt Nam muốn cạnh tranh trong nền kinh tế, thương mại thế giới về những mặt hàng có giá trị gia tăng cao theo mô hình tinh gọn sản xuất và các tuyến nội địa, khu vực, quốc tế có thời gian xác định thì nâng cao độ tin cậy sẽ là yếu tố quan trọng. Thách thức này có thể và cần được coi là một chất xúc tác chính cho cải cách.

Sau đây là những nguyên nhân chính gây ra sự thiếu độ tin cậy trong chuỗi cung ứng kết nối Việt Nam với các nước trên thế giới:

1. Luật định của nhà nước còn rườm rà, khó hiểu. Kết quả là có nhiều cách hiểu, triển khai, thực thi giữa các địa phương và cán bộ nhà nước. Ví dụ, việc làm thủ tục hải quan xuất nhập khẩu sẽ mất nhiều thời gian hơn và kém thông suốt hơn so với các nước cạnh tranh, cũng như sự dư thừa hàng tồn trữ tại các chuỗi cung ứng của chủ hàng thụ hưởng (CHTH), chi phí hành chính cao đối với CHTH và đơn vị dịch vụ kho vận (ĐVDVKV).
2. Nhiều CHTH và ĐVDVKV cho biết cần phải có các khoản bồi dưỡng ("tiền trà thuốc") cho Tổng cục Hải quan (TCHQ), và công an tuần tra trên đường cao tốc để giảm thiểu thời gian trễ cho các mặt hàng phụ kiện, nguyên vật liệu, thành phẩm luân chuyển trong chuỗi cung ứng. Từ nhận thức này mà dẫn tới tỉ lệ cao những hành vi đưa bồi dưỡng trên thực tế, từ đó làm tăng một cách giả tạo chi phí kho vận trong thông quan, ủy thác thông quan, kiểm hàng, vận chuyển hàng. Ngoài ra, tình trạng này còn làm phát sinh thêm một tầng thủ tục thiếu minh bạch, bất bình đẳng đối với hoạt động thương mại quốc tế (cũng như trong nước dù ở mức độ thấp hơn).
3. Các dự án cơ sở hạ tầng giao thông vận tải chủ yếu được quy hoạch, triển khai riêng lẻ, không có chủ trương tạo hành lang chiến lược, đa phương tiện, cũng như không mấy quan tâm đến cung cầu. Thực trạng trên đã tạo ra, hay góp phần tạo ra những vấn đề tồn tại sau về mức độ tin cậy, cũng như nhiều vấn đề khác:

- a. Hệ thống cảng biển, bến bãi hết sức phân tán, do các nhà quy hoạch chú trọng vào số lượng hơn chất lượng, dẫn tới cung vượt (đặc biệt ở khu vực cảng phía Nam);
  - b. Các dự án đường cao tốc phục vụ nhu cầu giao thông tới các bãi côngtenơ nội địa, cảng biển, sân bay ít khi được quy hoạch, triển khai dưới dạng các công trình tổ hợp (và thường có tiến độ rất chậm), góp phần vào việc gây ách tắc giao thông, làm giảm tiềm năng địa bàn khai thác hàng hóa của hệ thống cảng;
  - c. Nền tảng vốn của nhiều dự án cảng, cơ sở hạ tầng đường bộ còn yếu do (1) đánh giá nhu cầu sau này thiếu hợp lý, từ đó làm nản lòng nhà đầu tư tư nhân, (2) tình trạng phổ biến của việc chi phí xây dựng cao hơn so với các nước lân cận, (3) sự có mặt thường xuyên của các doanh nghiệp nhà nước, trong đó nhiều doanh nghiệp đang trong tình trạng nợ nần nhiều và thường lấn sân sang các lĩnh vực không phải ngành nghề chính (ví dụ như trường hợp Vinalines);
  - d. Khu kho vận tập trung – bao gồm các lĩnh vực xử lý hàng hóa, công nghiệp nhẹ, vận tải, các hoạt động kho vận khác, gần khu vực cửa ngõ, các tuyến huyết mạch chính, các trung tâm có lượng cầu cao – vẫn còn là một lĩnh vực mới mẻ, chưa có nhiều quy hoạch chiến lược phát triển trong trung hạn; và
  - e. Đường sắt không phải là phương tiện vận tải phù hợp.
4. Lĩnh vực vận tải đường bộ phân tán, dẫn đến dịch vụ chất lượng kém đối với CHTH so với các nước lân cận.
  5. Khu cảng biển nước sâu mới Cái Mép-Thị Vải có mức sử dụng rất thấp, không đủ tầm quy mô để trở thành trung tâm trung chuyển, đồng thời các hãng vận tải côngtenơ hoạt động tại đây đang ngày càng thấy việc đưa tàu cập bến những cảng này ít hấp dẫn hơn, trong khi các tàu trọng tải lớn giờ đây đã là phương tiện chính trong hoạt động vận tải liên lục địa của các hãng này.

Báo cáo đề xuất 5 giải pháp để triển khai trong vòng 5-10 năm tới nhằm nâng khả năng tiên liệu của chuỗi cung ứng và năng lực cạnh tranh sau:

1. *Hiện đại hóa hệ thống thông quan*: Quy trình thông quan hiện nay là sự lai tạp giữa 2 phương thức: điện tử (hoàn thành hồ sơ, xin mã số hải quan thông qua cổng thông tin của Tổng cục Hải quan) và thủ công (trực tiếp nộp hồ sơ cho cán bộ của TCHQ để lấy chữ ký). Quy trình này phụ thuộc vào cách diễn giải luật định khó lường của cán bộ TCHQ, dẫn đến: (1) chậm trễ kéo dài trong thông quan, nhất là đối với hàng nhập khẩu, (2) tình trạng đưa tiền bồi dưỡng để tránh hàng bị chậm quá lâu. Hiện nay, chỉ mới có một CHTH là công ty đa quốc gia ở Việt Nam được hưởng “quy chế vàng” làm thủ tục hải quan tự động hoàn toàn với hải quan Việt Nam, và được hưởng quy chế này với mục đích thu hút lượng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài đáng kể vào khu vực phía Nam.

TCHQ Hải quan Việt Nam cần nỗ lực gấp đôi để thực hiện tự động hóa hoàn toàn quy trình thông quan đến năm 2014 theo kế hoạch. Như vậy sẽ giảm được đáng kể sự can thiệp của con người, giảm thủ tục và tạo được quy trình thông

quan thống nhất, ổn định, minh bạch. Cơ chế này sẽ tạo điều kiện để hàng hóa được thông quan kịp thời, vì mọi giao dịch với cán bộ TCHQ về các vấn đề áp thuế, định giá hàng hóa, giấy phép và các thủ tục hải quan khác sẽ được giải quyết trước khi hàng hóa xuất nhập khẩu được thông quan thực tế.

TCHQ Việt Nam cần áp dụng các chuẩn mực của Tổ chức Hải quan thế giới về phân loại, áp mã hàng hóa cũng như các quy trình thủ tục thông quan khác. Như vậy sẽ giúp các đơn vị nhận ủy thác làm thủ tục hải quan và CHTH tránh phải chỉnh sửa hệ thống nội bộ của mình để trao đổi thông tin với TCHQ.

2. *Bảo đảm các quy chế, quy trình của nhà nước liên quan đến thương mại quốc tế được minh bạch, thống nhất, được áp dụng, thực thi:* Ngoài hải quan, các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải còn phải chi trả những chi phí hoạt động không cần thiết do sự thiếu nhất quán trong triển khai, diễn giải các luật định của nhà nước. Chẳng hạn, để thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu trong trường hợp cần đáp ứng không những các quy định của hải quan mà cả các yêu cầu kỹ thuật khác ở Việt Nam thường mất nhiều gian hơn Malaixia, nước được coi là chuẩn mực khu vực. Báo cáo dự báo lượng thời gian cần thêm để thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu ở Việt Nam sẽ khiến các CHTH phải tốn kém thêm khoảng 96 triệu US\$ vào năm 2012 và 182 triệu US\$ vào năm 2020 cho những chi phí kho vận không cần thiết.

Cũng như trường hợp của TCHQ, các khoản bồi dưỡng trả cho lực lượng công an cũng làm giảm nhiều tính minh bạch trong lĩnh vực hàng hóa xuất nhập khẩu. Tính chung, nghiên cứu ước tính số tiền bồi dưỡng trên sẽ làm tăng khoảng 15% chi phí cho một côngtenơ 40 bộ nhập khẩu và khoảng 13% cho một côngtenơ hàng hóa thông thường xuất khẩu.

Để tạo điều kiện khuyến khích thương mại quốc tế, đồng thời giảm chi phí cho các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải, CPVN cần (1) ban hành các nghị định, thông tư thiết thực hơn để bảo đảm cách hiểu, áp dụng, thực thi thống nhất các luật định; (2) thanh kiểm tra hoạt động của từng cán bộ TCHQ, cán bộ ngành khác liên quan ở các địa phương; (3) rà soát các quy định về thương mại quốc tế hiện hành để tìm biện pháp đơn giản hóa, tốt nhất là có tham khảo ý kiến của cộng đồng các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải; (4) giảm thiểu số lượng hồ sơ, thủ tục cần xử lý trong xuất nhập khẩu; (5) phát động chiến dịch tuyên truyền nhằm nâng cao mức độ minh bạch trong các giao dịch của chuỗi cung ứng, khuyến khích sự tham gia của cộng đồng CHTH, ĐVDVKV, trong đó đang có nhiều người cho rằng đưa tiền bồi dưỡng là điều đương nhiên.

3. *Quy hoạch các dự án cơ sở hạ tầng giao thông đa phương tiện áp dụng mô hình hành lang tổng hợp:* Việc thực hiện quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam đang áp dụng mô hình đơn phương tiện, trong đó nhiều Cục/Tổng cục (phụ trách lĩnh vực cảng, đường thủy nội địa, đường cao tốc, đường sắt, hàng không) thuộc Bộ Giao thông Vận tải (BGTVT) có những chức năng riêng. Thiếu phối hợp giữa các ban ngành và với chính quyền địa phương dẫn đến tình trạng quy hoạch thiếu nhất quán, đồng bộ, tiến độ chậm trễ trong triển khai các dự án giao thông, cũng như hạn chế vai trò của các đơn vị chính tham gia lĩnh vực vận tải. Kết quả là các dự án cơ sở hạ tầng được triển khai dần từng bước thay vì kết hợp nhiều phương tiện. BGTVT cần tiến tới áp dụng mô hình tổng thể, đa phương tiện, đa ngành trong quy hoạch, triển khai các dự án kết cấu hạ tầng vận tải.

Đặc biệt là cảng nước sâu Lạch Huyện quy hoạch cho khu vực Hải Phòng. CPVN cần tăng cường giám sát công tác quy hoạch, triển khai dự án này để bảo đảm (a) tránh chậm trễ trong triển khai (như các vướng mắc về nguồn vốn, chậm trễ do kỹ thuật), (b) việc tăng cường kết nối các tuyến giao thông đường bộ, đường thủy nội địa phù hợp với lịch tiến độ xây dựng cảng, (c) giảm thiểu ảnh hưởng về ùn tắc giao thông đối với TP. Hải Phòng.

Ùn tắc đường quốc lộ dẫn đến chi phí tăng cho cả người sử dụng hệ thống vận tải và phi vận tải. Ước tính ùn tắc khiến các CHTH tiêu tốn 152 triệu US\$ năm 2012 và 274 triệu US\$ vào năm 2020. Ảnh hưởng đến nền kinh tế của tình trạng ùn tắc đối với mọi đối tượng sử dụng ước tính lên đến 1,7 tỉ US\$ mỗi năm.

4. *Xây dựng ngành vận tải đường bộ chuyên nghiệp hơn*: Ngành vận tải đường bộ của Việt Nam còn manh mún, trong đó mới có chưa đến 10 hãng xe vận tải lớn và khoảng 100 hãng vừa và nhỏ, trong khi đa số các hãng vận tải còn lại thường hoạt động theo phương thức từng chuyến, rào cản gia nhập thị trường hạn chế. Thị trường vẫn còn phân tán, với nhiều hãng xe tải cạnh tranh về giá hơn là chất lượng dịch vụ. Mức giá thấp chính là một yếu tố góp phần vào tỉ lệ tai nạn giao thông cao của Việt Nam cũng như tình trạng ùn tắc, hư hỏng đường xá, ô nhiễm môi trường không khí. Nguyên nhân sâu xa của tình trạng này là (a) lái xe không có bằng lái đầy đủ tiêu chuẩn, (b) phương tiện cũ, nhiều chủ xe không đủ điều kiện bảo dưỡng đầy đủ trang thiết bị, (c) xe cũng như công nghệ thường xuyên chờ quá tải, (d) xe thường xuyên hỏng hóc trên đường.

Cần cải thiện các quy định về ngành vận tải đường bộ và tăng cường thực thi liên quan đến những vấn đề trên. Đặc biệt, cần có những biện pháp bảo đảm an toàn như tránh để cho đối tượng vi phạm quy định bằng cách hối lộ công chức, cảnh sát. Luật định sửa đổi cần tập trung vào việc kiểm tra nghiêm giấy phép lái xe, đăng kiểm phương tiện, tình trạng toa kéo 6 tháng một lần. Cần thực thi hiệu quả hơn quy định về tải trọng cầu xe bằng cách sử dụng rộng rãi các trạm cân cố định hiện đại (cân khi xe di chuyển, cân điều khiển bằng vi tính, đủ nhân lực) và giám sát tự động thiết bị cân tại các cảng biển, cùng với hoạt động thanh kiểm tra định kỳ, đột xuất bằng thiết bị cân di động. Ngoài ra còn cần củng cố ngành vận tải đường bộ bằng cách tạo điều kiện để các hãng vận tải đường bộ kiếm thêm thu nhập. Có thể nghiên cứu các giải pháp nhằm giảm tỉ lệ các chuyến xe về không, khuyến khích đầu tư, liên doanh với các hãng vận tải nước ngoài, xây dựng các tiêu chuẩn chặt chẽ hơn về kiểm soát mức phát thải.

5. *Tạo điều kiện tăng cường cơ hội kinh doanh cho khu vực cảng Cái Mép-Thị Vải*: Quy hoạch tổng thể cảng biển chưa tạo được sự cân đối cung cầu về hàng hóa công nghệ tại các cảng biển. Tình hình này ở phía Nam trầm trọng hơn ở phía Bắc do xây dựng quá nhiều cảng mới từ năm 2006 xuất phát từ sự lỏng lẻo trong cấp phép cảng. Tính đến tháng 9/2012, mức sử dụng cảng Cái Mép-Thị Vải chỉ là 18%, và đến năm 2020 dự kiến sẽ chỉ đạt 40%. Chính phủ cần có giải pháp cấp bách nhằm hạn chế việc tiếp tục tăng cung nếu mức cầu triển vọng chưa được cải thiện đáng kể.

Trong ngắn hạn, để khuyến khích các hãng vận tải chọn cập cảng Cái Mép-Thị Vải, chính phủ cần (a) tiếp tục giảm mức phí tải trọng trong tạm thời, (b) nâng cao vai trò



của Cái Mép-Thị Vải như một trung tâm trung chuyển của các cảng Việt Nam và quốc tế (như Campuchia). Về trung hạn, cần thiết lập khả năng tiếp cận đa phương tiện tổng hợp cho khu vực cảng trọng yếu này.

Trên đây là những đề xuất ưu tiên (cũng như đề xuất chung của báo cáo) phản ánh xác thực ý kiến của các thành phần chính tham gia lĩnh vực vận tải. Ngoài ra, báo cáo cũng đề xuất một số hướng nghiên cứu, tham gia chính khác: (a) tìm hiểu thêm về ngành vận tải đường bộ còn chưa định hình rõ của Việt Nam (căn cứ trên tài sản, phi tài sản) và những nguyên nhân sâu xa cản trở quá trình hiện đại hóa; (b) phân tích lợi suất đầu tư chi tiết đối với hoạt động đầu tư vào công trình đường sắt tại cảng và các công trình tương tự, từ đó nâng cao vai trò của phương thức vận tải đường sắt đa phương tiện trong ngành vận tải Việt Nam; (c) phân tích về vai trò lý tưởng của CPVN, nếu có, trong nâng cao năng lực quản lý hoạt động kho vận của các đơn vị vận tải quy mô vừa và nhỏ (nhất là đơn vị trong nước); (d) đối tượng lái xe, quy mô thị trường, các vướng mắc, chính sách phát triển lĩnh vực kho bãi/kho vận tổng hợp (như các khu kho vận tập trung). Trên đây chỉ là danh sách chưa đầy đủ nhưng các nội dung vẫn cho thấy một trở ngại nữa về lĩnh vực kho vận của Việt Nam: đó là sự thiếu thu thập số liệu, nghiên cứu chi tiết để soi sáng các vấn đề chính cũng như các tiểu thị trường trong lĩnh vực kho vận, thiếu kênh trao đổi chính thức giữa nhà nước và tư nhân. Cải thiện về mặt này, như thông qua một Ủy ban Kho vận quốc gia (lấy mô hình của Malaixia, Thái Lan) và/hoặc Ban giám sát Kho vận quốc gia (đặc biệt để thu thập số liệu ở cấp độ tuyến hành lang) sẽ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh của Việt Nam nhờ hỗ trợ quy trình ra quyết định của nhà nước cũng như phối hợp công-tư.

# Giới thiệu

Chính phủ Việt Nam (CPVN) luôn chú trọng khuyến khích tăng trưởng kinh tế, thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI), tạo việc làm, nâng cao phúc lợi. Chính phủ đã không ngừng có nhiều nỗ lực thu hút các công ty đa quốc gia, tạo điều kiện để doanh nghiệp trong nước áp dụng các chuẩn mực quốc tế, đồng thời đề ra mục tiêu nhiều tham vọng là đến năm 2020 biến Việt Nam thành nước công nghiệp. Năng lực cạnh tranh trong thương mại, chủ yếu dựa vào nâng cao năng suất nhờ hoạt động kho vận, đóng vai trò quan trọng trong những giải pháp đa dạng trên. Đây chính là bối cảnh của báo cáo này.

## Mục tiêu và phạm vi

Báo cáo có 3 mục tiêu chính: (1) xác định, làm rõ những yếu tố cấu thành chi phí kho vận ở Việt Nam, (2) lựa chọn những thách thức, cơ hội nhằm giảm chi phí kho vận, nâng cao năng lực cạnh tranh mà CPVN cần quan tâm với mức độ ưu tiên cao nhất trong vòng 5-10 năm tới, (3) đề xuất các giải pháp phát triển cơ sở hạ tầng, chính sách để xử lý những vấn đề ưu tiên đã chọn.

Để đạt được các mục tiêu trên, báo cáo tập trung vào việc:

- Xác định, mô tả những yếu kém về năng lực chính trong cung ứng cơ sở hạ tầng, đặc biệt liên quan đến các tuyến hành lang vận tải chính của dòng luân chuyển hàng hóa nội địa, quốc tế của Việt Nam
- Phân tích các vướng mắc thể chế, luật pháp, thủ tục dẫn đến sự thiếu khả năng sự đoán của chuỗi cung ứng và làm tăng chi phí kho vận
- Khảo sát mức tiếp cận các dịch vụ vận tải thuê và kho vận bên thứ ba có chất lượng, bao gồm thực trạng cơ sở vật chất, trang thiết bị
- Nêu bật những lĩnh vực có thể áp dụng công nghệ thông tin (CNTT), tự động hóa để hoàn thiện các quy trình thương mại quốc tế, giảm chi phí
- Phân tích những trở ngại chính trong lĩnh vực cảng nước sâu.

Mặc dù báo cáo có khảo sát một số vấn đề của lĩnh vực kho vận trong nước cũng như xem xét quan điểm của một số chủ hàng thụ hưởng (CHTH) thông qua phỏng

vấn trực tiếp nhưng trọng tâm chính của báo cáo vẫn là nâng cao năng lực cạnh tranh trong chuỗi cung ứng quốc tế.<sup>1</sup> Trọng tâm này phù hợp với mô hình tăng trưởng kinh tế của Việt Nam, vốn không những phụ thuộc nhiều vào xuất khẩu mà còn cả nhập khẩu nguyên vật liệu, máy móc, phụ tùng cần thiết để sản xuất hàng xuất khẩu. Ngoài ra, một nội dung trọng tâm nữa là vận chuyển côngtenơ trong thương mại, tức tỉ lệ dòng luân chuyển hàng hóa lưu thông trên các xe moóc, côngtenơ nội địa, côngtenơ quốc tế (đường biển), phương tiện vận chuyển hàng hóa đường hàng không. Hình thức vận chuyển này (chủ yếu gồm hàng gia công và hàng hóa thiết yếu ngoài hàng dạng rời, kể cả thực phẩm) chiếm đa số doanh thu thương mại về giá trị và vì thế: (1) chiếm phần lớn tỉ trọng các chuỗi cung ứng quốc tế nhạy cảm về thời gian, dễ hư hỏng, (2) chiếm tỉ trọng lớn chi phí kho vận.

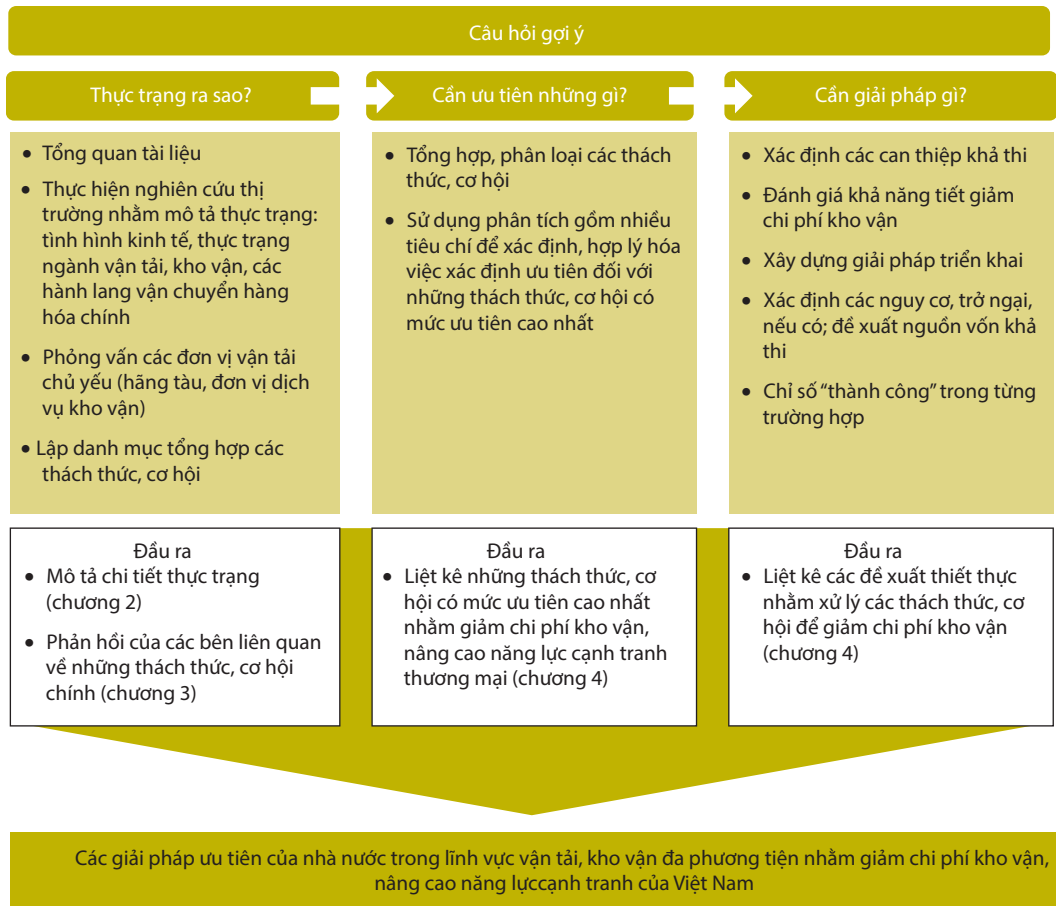
### Mô hình và phương pháp

Báo cáo được thực hiện từ tháng 8 đến tháng 12/2012. Mô hình phân tích sử dụng trong báo cáo dựa trên 3 nội dung trọng tâm chính tương ứng cho 3 mục tiêu nêu trên và được minh họa trong Hình 1.1.

Những hoạt động sau được thực hiện trong khuôn khổ phương pháp nghiên cứu của báo cáo:

1. Thực hiện tổng quan tài liệu từ nhiều nguồn. Mục đích chính là để tổng hợp quan điểm từ các nghiên cứu trước về những chủ đề liên quan đến ngành vận tải, kho vận của Việt Nam thành một phân tích liền mạch, trong đó nhiều chủ đề cho đến nay vẫn khá rời rạc. Danh mục các nguồn tài liệu có trong phần tài liệu dẫn.
2. Thực hiện nghiên cứu thị trường nhằm mô tả một cách định lượng, nếu được, thực trạng nền kinh tế Việt Nam và ngành vận tải, kho vận. Chi tiết phương pháp tính toán xoay quanh hầu hết các con số ước tính định lượng được trình bày tại Phụ lục A.
3. Báo cáo thu thập ý kiến phản hồi trực tiếp từ một số đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải. Các bộ câu hỏi chi tiết được lập bởi các thành phần liên quan trong ngành – CHTH trong ngoài nước, hãng vận tải đường biển, đơn vị dịch vụ kho vận (ĐVDVKV), đơn vị kinh doanh cảng biển (MTO), hãng vận tải đường bộ - nhằm thu thập thông tin về các yêu cầu nghiệp vụ, các vướng mắc, vấn đề chính của từng thành phần liên quan. Nhóm nghiên cứu tổng hợp, rà soát kỹ danh mục các doanh nghiệp cần phỏng vấn. Dựa trên danh mục này, nhóm lên lịch, thực hiện phỏng vấn trực tiếp 73 đơn vị vào tháng 8/2012, hầu hết ở tại Việt Nam.
4. Đồng thời, nhóm cũng lập một danh mục riêng các CHTH, chủ yếu gồm các doanh nghiệp vừa và nhỏ. Những đối tượng này được yêu cầu điền bộ câu hỏi dành cho đơn vị xuất nhập khẩu thông qua công cụ khảo sát trực tuyến. Bốn doanh nghiệp điền đủ phiếu hỏi trực tuyến trên. Kết quả được nhập vào tệp tin chính dành cho đơn vị xuất nhập khẩu.
5. Nhóm cũng thực hiện phỏng vấn 4 bộ ngành Việt Nam và 4 hiệp hội công nghiệp, thương mại. Danh mục đầy đủ các doanh nghiệp, tổ chức được phỏng vấn, điều tra có tại Phụ lục C.
6. Báo cáo tổng hợp danh mục các tồn tại chính dựa trên (a) phân tích bản ghi phỏng vấn, (b) kết quả nghiên cứu thị trường, tổng quan tài liệu, (c) kinh nghiệm chuyên

**Hình 1.1** Mô hình phân tích



ngành riêng của nhóm nghiên cứu về lĩnh vực kho vận tại Việt Nam trong tư cách người trong nghề (vận chuyển côngtenơ, sản xuất). Sau đó, báo cáo thực hiện xếp hạng những tổn tại này thông qua một phân tích gồm nhiều tiêu chí, từ đó lập danh mục gồm 5 trở ngại có mức ưu tiên cao nhất đối với lĩnh vực vận tải, kho vận tại Việt Nam.

7. Cuối cùng, báo cáo đưa ra đề xuất về các giải pháp của nhà nước và sáng kiến hợp tác công-tư nhằm khắc phục những tổn tại có mức ưu tiên cao nhất đã chọn. Các đề xuất này tiếp tục được đặt vào tình huống cụ thể và làm rõ bằng cách (a) xác định các giải pháp triển khai khả thi, (b) xác định các nguy cơ trong triển khai, (c) xác định vai trò, trách nhiệm, cơ chế tạo nguồn vốn khả thi, nếu có, (d) xác định các đầu ra, chỉ tiêu khả thi dựa trên các giải pháp đề xuất nhằm xác định mức độ thành công trong triển khai.

## Ghi chú

1. Trong khuôn khổ báo cáo này, năng lực cạnh tranh quốc tế của một nước là mức độ mà các đơn vị nước ngoài (như các hãng đa quốc gia) có thể đặt gia công hay sản xuất sản phẩm tại nước đó, rồi đưa sản phẩm đến các thị trường tiêu thụ (chủ yếu là thị trường nước mình) với tổng mức chi phí kho vận trên m<sup>3</sup> thấp hơn (bao gồm chi phí vận chuyển, thương mại, trữ kho) so với đặt gia công hay sản xuất ở các nước khác.

# Thực trạng Việt Nam

### Khái quát tình hình kinh tế

#### ***Tổng sản phẩm quốc nội và sự lệ thuộc vào tăng trưởng dựa vào xuất khẩu***

Trong 20 năm qua,<sup>1</sup> Việt Nam đã đạt tốc độ tăng trưởng kinh tế nhanh, bền vững, nhờ đó chuyển từ một nền kinh tế chủ yếu dựa vào nông nghiệp sang nền kinh tế chú trọng công nghiệp và định hướng xuất khẩu (xem Hình 2.1).

Tốc độ tăng tổng sản phẩm quốc nội (GDP) hàng năm của Việt Nam được giữ vững ở mức 6-8% trong 20 năm qua (xem Bảng 2.1). Tính theo ngành nghề, lĩnh vực công nghiệp, xây dựng có tốc độ tăng trưởng cao nhất, đặc biệt trong các giai đoạn 1990-95 và 2001-05. Tăng trưởng các nguồn tài nguyên thiên nhiên cơ bản (nông, lâm, ngư nghiệp) trong giai đoạn 2006-11 giảm trong khi tăng trưởng dịch vụ tăng.

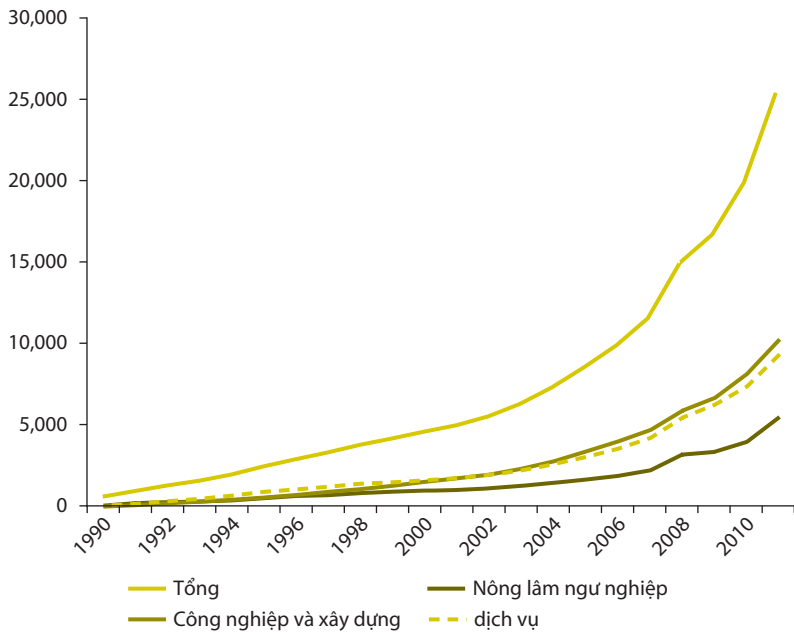
Việt Nam chính thức trở thành thành viên của Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) vào năm 2007 đã đem đến những thay đổi về vị thế kinh tế của Việt Nam, tăng thu hút vốn FDI và sự ra đời của nhiều doanh nghiệp tư nhân trong nước. Cùng với tiến trình gia tăng nhanh chóng của thương mại quốc tế, điều này dẫn đến nhu cầu về vận tải, kho vận tăng cao.

Dù đã trải qua hai thập kỷ tăng trưởng bền vững, giảm nghèo liên tục và xu thế kinh tế nhìn chung là tích cực, nhưng trong mấy năm qua, các chỉ số kinh tế vĩ mô của Việt Nam vẫn cho thấy trước một viễn cảnh không mấy sáng sủa. Tăng trưởng GDP thực tế đã chậm lại, từ 6,8% năm 2010 xuống còn 5,9% năm 2011 và đến năm 2012 chỉ còn 5,0% - mức thấp nhất hàng năm của Việt Nam kể từ năm 1999 và mới là lần thứ hai Việt Nam có mức tăng trưởng 5,0% trở xuống kể từ năm 1990. Lạm phát đã tăng cao ở mức hai con số (trên dưới 20%) trong mấy năm gần đây và trở thành một mối lo thường trực cho người dân và cả nhà đầu tư. Sự cân bằng mong manh này giữa tăng trưởng, lạm phát và nhu cầu về vốn FDI sẽ tiếp tục là một thách thức cho Việt Nam, cũng như cho thấy rõ yêu cầu cần nâng cao năng lực cạnh tranh thương mại, trong đó có lĩnh vực vận tải, kho vận, nhằm tiếp tục thu hút đầu tư nước ngoài.

Vận tải, kho vận là một phần thiết yếu cho sự vận hành của những mô hình kinh tế dựa vào đầu tư, xuất khẩu như của Việt Nam. Những hàng hóa xuất khẩu chính bao gồm hàng hóa sơ chế như nông sản (hải sản, gạo, cà phê), dầu thô và hàng sản

**Hình 2.1 GDP của Việt Nam theo ngành, 1990 - 2011**

1.000 tỉ đồng



Nguồn: Tổng cục Thống kê 2011.

Chú thích: Số liệu năm 2011 là số liệu sơ bộ.

**Bảng 2.1 Tăng trưởng GDP bình quân hàng năm của Việt Nam theo ngành**

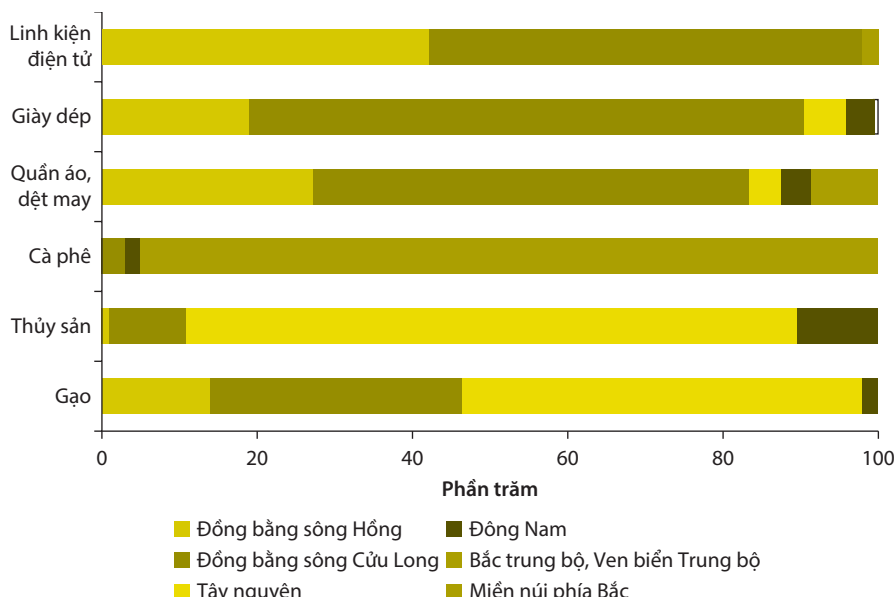
Khu vực	Tỉ lệ tăng trưởng bình quân hàng năm theo giá trị thực			
	1990–95	1996–2000	2001–05	2006–11
<b>Tốc độ tăng trưởng GDP</b>	<b>7,9</b>	<b>6,2</b>	<b>7,4</b>	<b>6,3</b>
Nông, lâm, ngư nghiệp	4,0	4,3	4,0	3,3
Công nghiệp, xây dựng	11,3	9,2	10,0	6,7
Dịch vụ	8,2	4,8	6,6	7,2

Nguồn: Tổng cục Thống kê 2011.

Chú thích: GDP = tổng sản phẩm trong nước.

xuất như quần áo, dệt may, giày dép, sản phẩm gỗ (nội thất), hàng điện tử. Trong chương trình Đánh giá mức độ thuận lợi về Thương mại, Vận tải mới đây của Ngân hàng Thế giới, Việt Nam có 6 mặt hàng được chọn là những mặt hàng xuất khẩu chiến lược quan trọng nhất: linh kiện điện tử, giày dép, quần áo/hàng dệt may, thủy sản, cà phê, gạo. Hình 2.2 cho biết tình hình phân bố nguồn gốc sản phẩm của những mặt hàng chính yếu này theo khu vực. Đồng bằng sông Hồng (nơi có thủ đô Hà Nội) và Đông Nam bộ (nơi có TP. Hồ Chí Minh [TPHCM]) là những vùng xuất xứ chủ yếu của các sản phẩm sản xuất, chế biến. Đồng bằng sông Cửu Long (bao gồm cả vùng Đông Nam bộ giáp ranh) chiếm phần lớn tỉ trọng lúa gạo và thủy sản xuất khẩu. Cà phê tập trung chủ yếu ở Tây Nguyên.

**Hình 2.2 Vùng xuất xứ của 6 mặt hàng xuất khẩu chủ đạo của Việt Nam**



Nguồn: Viện Phát triển Chiến lược Giao thông Vận tải, 2012.

Việt Nam nhập khẩu sản phẩm chế tạo (như máy móc, phụ tùng, xăng dầu [nhập khẩu sau khi đã chế biến], vải, sắt thép, hàng điện tử) với tỉ lệ nhiều hơn so với nguyên vật liệu thô hay hàng sơ chế, cũng như hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam có hàm lượng nhập khẩu tương đối cao. Nhập khẩu chiếm 58%<sup>2</sup> giá thành của những hàng hóa được sản xuất ra để làm hàng xuất khẩu. Chẳng hạn như hai sản phẩm xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam là quần áo và giày dép. Nguyên vật liệu nhập khẩu sử dụng để sản xuất quần áo xuất khẩu chiếm tới 70-80% giá trị thành phẩm. Tương tự, tỉ trọng đối với mặt hàng giày dép xuất khẩu là khoảng 50%. Sự lệ thuộc vào đầu vào nhập khẩu ảnh hưởng đến cán cân thương mại của Việt Nam và gây ra một loạt những khó khăn đặc thù trong lĩnh vực kho vận, trong đó việc bảo đảm hiệu quả của chuỗi cung ứng nhập khẩu trở nên đặc biệt quan trọng. Trên góc độ lĩnh vực kho vận, điều đó đồng nghĩa với việc Việt Nam thường thiếu các tập hợp nhà cung cấp và các chuỗi cung ứng tổng hợp có vai trò quan trọng đối với sự phát triển của các nền kinh tế dựa vào xuất khẩu khác, đặc biệt là Trung Quốc và xa hơn là Nhật Bản, nước đã đi tiên phong từ hàng chục năm trước. Lệ thuộc vào nhập khẩu làm tăng đáng kể mức độ rủi ro chung của các dây chuyền lắp ráp và các chuỗi cung ứng, và đặc biệt có vai trò sống còn đối với một số ngành như chế tạo ô tô.

Việt Nam có mô hình thương mại tập trung (xem Bảng 2.2). Hoa Kỳ, Liên minh Châu Âu (EU), Trung Quốc, Nhật Bản chiếm tới một nửa kim ngạch xuất khẩu chính của Việt Nam. Tương tự, riêng Trung Quốc đã chiếm tới gần ¼ kim ngạch nhập khẩu của Việt Nam. Nhập khẩu từ Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật, Đài Loan và EU hiện chiếm tới 60% tổng kim ngạch nhập khẩu của Việt Nam.



**Bảng 2.2 Mười hai đối tác thương mại hàng đầu của Việt Nam năm 2011**

Nước nhập khẩu	Xuất khẩu		Nhập khẩu		
	Giá trị (triệu \$)	Tỉ lệ	Nước xuất xứ	Giá trị (triệu \$)	Tỉ lệ
Hoa Kỳ	16.928	17%	Trung Quốc	24.594	23%
Liên minh châu Âu	16.545	17%	Hàn Quốc	13.176	12%
Trung Quốc	11.125	11%	Nhật Bản	10.400	10%
Nhật Bản	10.781	11%	Đài Loan	8.557	8%
Hàn Quốc	4.715	5%	Liên minh châu Âu	7.747	7%
Malaixia	2.832	3%	Singapo	6.391	6%
Ốtxtrâyliá	2.519	3%	Thái Lan	6.384	6%
Campuchia	2.407	2%	Hoa Kỳ	4.529	4%
Indônêxia	2.359	2%	Malaixia	3.920	4%
Singapo	2.286	2%	Ấn Độ	2.346	2%
ĐKHC Hồng Kông, TQ	2.206	2%	Indônêxia	2.248	2%
Nam Phi	1.864	2%	Ốtxtrâyliá	2.123	2%

*Nguồn:* Tổng cục Thống kê 2011.

*Chú thích:* Các quốc gia EU chỉ nhóm EU-27.

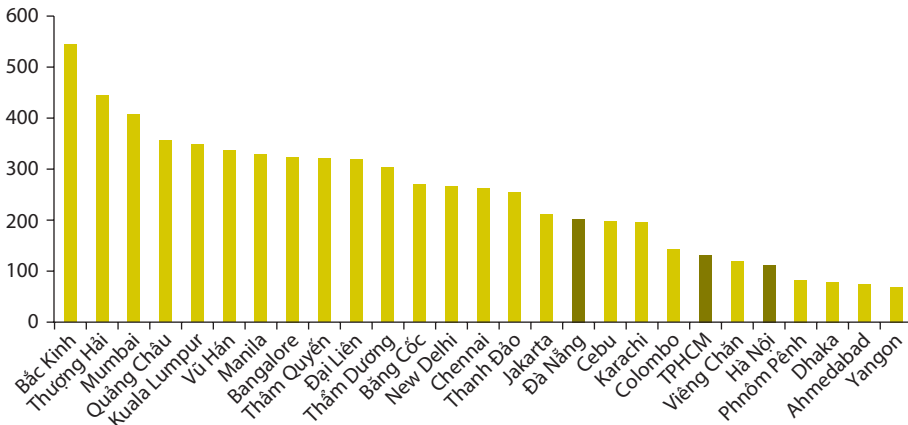
### **Khái quát về tình hình dân số, kinh tế-xã hội**

Việt Nam có lợi thế nhờ một yếu tố đôi khi được gọi là “lợi ích dân số”, tức là tăng trưởng kinh tế được tạo ra nhờ tăng cung lao động trẻ cùng với tỉ lệ phụ thuộc giảm.<sup>3</sup> Trong khi dân số của những nước lân cận như Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc đang già hóa, tỉ lệ dân số Việt Nam trong độ tuổi 15-64 đã tăng mạnh (năm 2009, 69% dân số Việt Nam thuộc nhóm tuổi này; Tổng cục thống kê Việt Nam 2011). Nhờ đó mà Việt Nam có lợi thế cạnh tranh về chi phí nhân công. Mặc dù chi phí nhân công lĩnh vực sản xuất của Trung Quốc đang tăng với tốc độ hai con số trong mấy năm gần đây, chi phí nhân công của Việt Nam vẫn ở mức khá hấp dẫn so với toàn bộ các nước Châu Á đang phát triển (xem hình 2.3). Tuy vậy, tình hình dân số của Việt Nam cũng đang có sự chuyển dịch nhanh chóng. Dự kiến dân số trong độ tuổi lao động của Việt Nam sẽ tăng với tốc độ 0,6%/năm trong 10 năm tới, so với mức 2,8% trong 10 năm trước 2010. (Breu và Dobbs 2012). Để Việt Nam duy trì được lợi thế cạnh tranh, giải pháp nâng cao năng suất lao động sẽ dần dần phải thay thế, và trong ngắn hạn chủ yếu là bổ sung cho tác động kích thích tăng trưởng nhờ mở rộng lực lượng lao động.

Dân số Việt Nam chủ yếu phân bố tại hai khu vực: phía Bắc (Đồng bằng sông Hồng và khu vực xung quanh Hà Nội) và phía Nam (Đồng bằng sông Cửu Long và khu vực xung quanh TPHCM). Mỗi khu vực trên chiếm tới 1/3 (10 triệu người) tổng dân số đô thị toàn quốc. Có thể dễ thấy rằng những khu vực này cũng chiếm một tỉ trọng đáng kể GDP cả nước, và kèm theo đó là nhu cầu về các dịch vụ kho vận, vận tải (xem Hình 2.4). Chỉ riêng TPHCM đã chiếm tới 23% tổng sản phẩm quốc gia, tiếp đến là những địa phương gần TPHCM như Đồng Nai, Bà Rịa-Vũng Tàu, Bình Dương ở phía Nam và thành phố Hà Nội ở phía Bắc, mỗi nơi chiếm 10% tổng sản phẩm. Nói cách khác, 5 tỉnh thành này (trên tổng số 63 tỉnh thành toàn quốc) đã chiếm tới hơn một nửa tổng sản phẩm quốc gia. Năm 2011, khu vực TPHCM và Hà

**Hình 2.3 Mức lương cơ bản bình quân hàng tháng của lao động ở một số thành phố các nước đang phát triển Châu Á năm 2011**

Đôla



Nguồn: Tổ chức Xúc tiến Thương mại Nhật Bản (JETRO) 2012.  
 Chú thích: Những thành phố có đường đô thị màu đỏ là thành phố của Việt Nam.

Nội lữ hành chiếm 62,4% và 34,7% tổng lượng côngtenơ vận chuyển đường biển của Việt Nam.

**Môi trường kinh doanh**

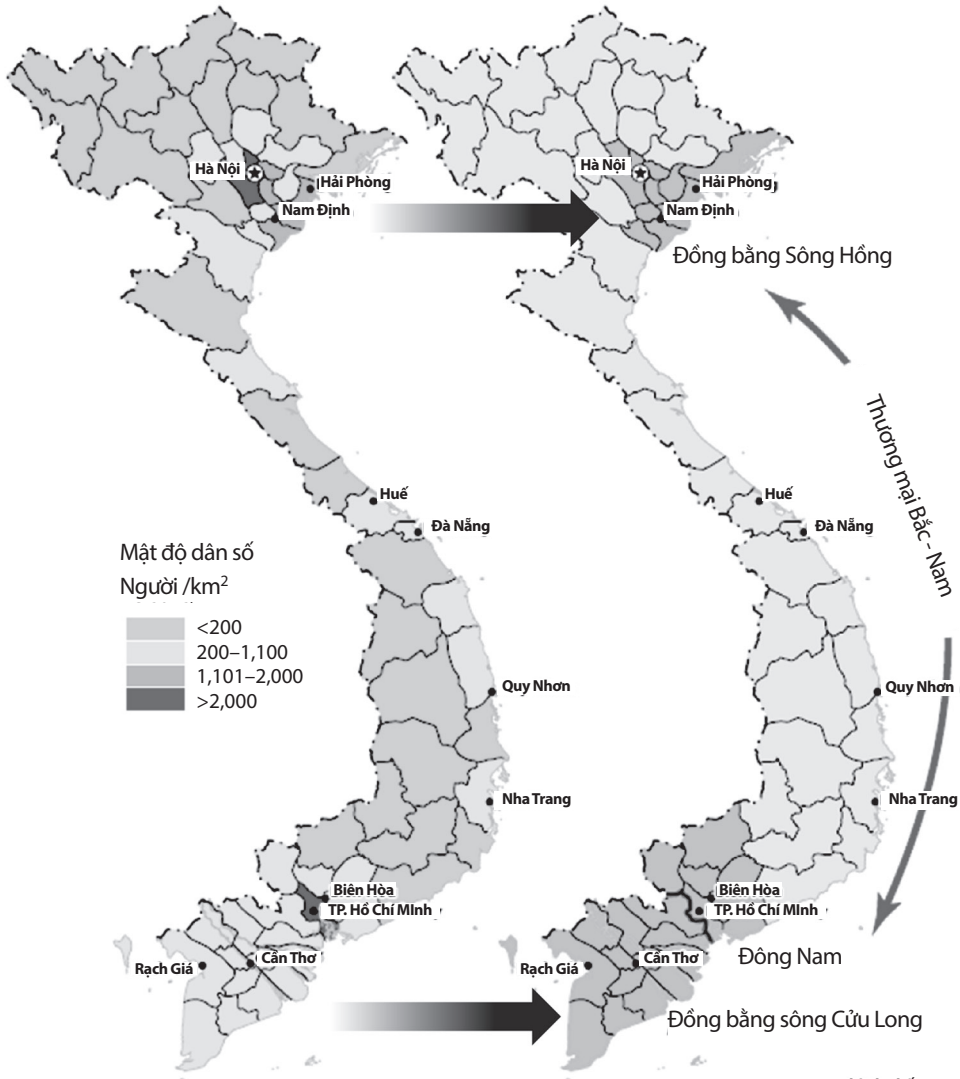
Việt Nam được các nhà đầu tư nước ngoài đã có mặt tại Việt Nam và tiềm năng coi là điểm đến hấp dẫn nhưng vẫn tồn tại không ít trở ngại đối với lĩnh vực gia công, sản xuất.<sup>4</sup> Cơ sở dữ liệu Môi trường Kinh doanh 2013 (2012a) của Ngân hàng Thế giới xếp hạng Việt Nam đứng thứ 99 trên tổng số 185 nền kinh tế căn cứ trên một loạt chỉ số từ thành lập doanh nghiệp tới cấp phép xây dựng, đăng ký sử dụng điện, đăng ký tài sản, vay vốn tín dụng, bảo vệ nhà đầu tư, nộp thuế, thương mại quốc tế, thực thi hợp đồng, giải thể doanh nghiệp (NHTT 2013<sup>a</sup>). Thứ hạng này của Việt Nam cao hơn tương đối so với các nước láng giềng Campuchia, Indônêxia, Lào, Philipin, nhưng thấp hơn Trung Quốc, Malaixia, Thái Lan cũng như mức bình quân của khu vực Đông Á-Thái bình dương.

Từ giữa thập niên 1990 và nhất là trong 10 năm qua, Việt Nam đã không ngừng thu hút các doanh nghiệp nước ngoài muốn mở nhà máy và tiến hành hoạt động sản xuất, kinh doanh đa quốc gia. Tuy vậy, thách thức chính không chỉ là thu hút đầu tư mới mà là cả làm sao giữ chân được những nhà đầu tư đã có mặt. Phần này của báo cáo sẽ xem xét 4 trở ngại chính nêu trên: (1) ổn định kinh tế vĩ mô và lạm phát, (2) môi trường pháp lý thiếu nhất quán, gánh nặng thủ tục hành chính, (3) vấn nạn tiền bồi dưỡng và những hình thức tham nhũng khác, (4) minh bạch, sở hữu trí tuệ, các rào cản thương mại dạng “mềm”.

**Bản đồ 2.1 Việt Nam: Biểu đồ địa kinh tế**

Mật độ dân số  
(đại diện cho hoạt động kinh tế)

Những vùng tập trung  
dịch vụ kho vận hậu cần chủ chốt ở Việt Nam



Mật độ dân số  
Người /km<sup>2</sup>

- <200
- 200-1,100
- 1,101-2,000
- >2,000

- Thành phố
- Thủ đô
- Địa giới các tỉnh
- Biên giới Quốc tế

0 50 100 150 200 Kilometers  
0 50 100 150 Miles



Bản đồ này do Vụ bản đồ của Ngân hàng Thế giới vẽ. Các đường ranh giới, màu sắc, tên gọi và những thông tin khác thể hiện trên mọi bản đồ trong tài liệu không ám chỉ bất kỳ nhận định nào từ phía Ngân hàng Thế giới về địa vị pháp lý của bất kỳ vùng lãnh thổ nào hay có nghĩa là Ngân hàng Thế giới phê chuẩn, chấp nhận những đường ranh giới đó.

Nguồn: Tác giả với dữ liệu của Tổng cục Thống kê Việt Nam

### **Ổn định kinh tế vĩ mô và lạm phát**

Trong mấy năm qua, Việt Nam đã phải đương đầu với áp lực lạm phát hai con số. Giá tiêu dùng tăng 23% năm 2008 và 19% năm 2011. Từ năm 2007 đến 2011, mức lạm phát bình quân hàng năm của Việt Nam (14%) cao hơn đáng kể so với tất cả các nước Đông Nam Á đang phát triển láng giềng khác.<sup>5</sup> Lạm phát làm suy yếu sức mua đối với những hàng hóa, dịch vụ thường nhật, cũng như đẩy chi phí vay vốn tăng cao ngoài tầm với của nhiều doanh nghiệp. Tình trạng mất ổn định này buộc Ngân hàng Nhà nước – ngân hàng trung ương của Việt Nam – chuyển hướng chính sách từ hỗ trợ tăng trưởng là chủ yếu sang kiểm chế lạm phát, nâng cao lòng tin trên thị trường. Tháng 2/2012, Việt Nam thông qua Nghị quyết 11 nhằm tích cực hồi phục ổn định kinh tế vĩ mô, giảm tốc độ tăng trưởng của nền kinh tế vốn đang “quá nóng”.<sup>6</sup> Mục tiêu của nghị quyết này là kiểm chế lạm phát tăng cao, xử lý những căng thẳng trên thị trường ngoại tệ, vấn đề lãi suất danh định cao, giảm dự trữ ngoại hối.<sup>7</sup>

Bên cạnh việc gây bất ổn cho thị trường, lạm phát còn ảnh hưởng đến khả năng cung ứng một lực lượng lao động giá rẻ cho các ngành sử dụng nhiều lao động của Việt Nam. Một khảo sát mới đây thực hiện trên 50 doanh nghiệp nhập khẩu Mỹ cho thấy Việt Nam được xem là một lựa chọn hấp dẫn thay thế cho Trung Quốc làm nơi gia công hàng hóa sản xuất (Kulisch 2012). Những quan điểm như trên cho thấy Việt Nam đang có cơ hội lớn để tiếp tục giành thị phần sản xuất trên toàn cầu, nhưng điều này cũng có thể thay đổi nếu những chỉ số kinh tế vĩ mô cơ bản của Việt Nam tiếp tục gây bất an cho thị trường.

### **Môi trường pháp lý thiếu nhất quán, gánh nặng thủ tục hành chính**

Khắc phục sự thiếu nhất quán và xử lý vấn đề trì trệ là những yếu tố quan trọng khi tiến hành sản xuất, kinh doanh tại Việt Nam. Theo Hội Doanh nghiệp Mỹ-ASEAN, “Việt Nam chưa thực thi luật định một cách nhất quán. . . định hướng ban đầu của chính phủ là tốt nhưng sau đó một số nhóm lợi ích đặc thù thường gây áp lực với chính phủ để được hưởng các đặc quyền, khiến chủ trương của nhà nước đi trệch hướng.” Bên cạnh luật định thiếu nhất quán là gánh nặng hành chính đối với các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải, với hơn 5.700 thủ tục hành chính và 9.000 văn bản pháp lý (Phòng Thương Mại Châu Âu 2012).

Dù còn nhiều việc phải làm nhưng đã có một số giải pháp được thực hiện để giảm mức độ phức tạp của thủ tục. Chẳng hạn như *Đề án 30*, một chương trình được Ủy ban Thương mại Việt- Mỹ và Cục Phát triển Quốc tế Hoa Kỳ tài trợ, với mục tiêu giảm khoảng 30% chi phí tuân thủ cho doanh nghiệp, người dân thông qua việc kê khai thủ tục hành chính theo cơ sở dữ liệu và lên kế hoạch đơn giản hóa thủ tục (Schwarz 2010). Trong giai đoạn Việt Nam tiếp tục xây dựng các cơ sở hạ tầng cơ bản, cải cách luật định sẽ ngày càng trở thành một ưu tiên trọng tâm trong mọi giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh.

### **Vấn nạn tiền bồi dưỡng và các dạng tham nhũng khác**

Đưa tiền bồi dưỡng cho cán bộ thuộc Tổng cục Hải quan Việt Nam (gọi tắt là TCHQ) và công an là một thực tế phổ biến ở Việt Nam, dù đây là việc làm phi pháp theo luật chống tham nhũng của Việt Nam.<sup>8</sup> Những khoản bồi dưỡng này thường được

sử dụng để đẩy nhanh tiến độ thông quan hay để tránh nộp phạt do vi phạm giao thông, gây chậm giao hàng côngtenơ đến cảng hay nhà máy. Có một số nguyên nhân dẫn đến tình trạng này. Việc thiếu trọng dụng nhân tài cả trong tiếp cận các vị trí làm việc trong nhà nước và cơ hội thăng tiến nghề nghiệp (như nâng lương, thăng chức) là nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng đưa/nhận tiền bồi dưỡng.<sup>9</sup> Tuy vậy, vai trò của phía cung cũng rất đáng kể, vì các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải, đặc biệt là ĐVDVKV<sup>10</sup>, thay mặt CHTH, thường quan niệm và/hoặc cho rằng bồi dưỡng là việc “bình thường” hay một “thông lệ” và thường thực hiện hành vi này dựa trên quan niệm đó.

Việc đưa bồi dưỡng được thực hiện theo một số cách, từ mời chiêu đãi (tại các sự kiện xã hội, thể thao) tới chi trực tiếp tiền “trà thuốc”. Dù dưới hình thức nào thì tiền bồi dưỡng cũng đã được tính gộp trong mức phí ủy thác làm thủ tục hải quan và vận chuyển mà các ĐVDVKV, hãng vận tải tính cho CHTH, và điều này được khẳng định bởi các doanh nghiệp được phỏng vấn trong nghiên cứu này. Như vậy, ước tính các khoản bồi dưỡng trên đã chiếm tới 10-15% tổng chi phí ban đầu để nhập khẩu một côngtenơ hàng nguyên vật liệu thô hay để xuất khẩu một côngtenơ hàng hóa thông thường. Đây là một tỉ lệ không hề nhỏ và trái ngược với thực tế rằng tiền bồi dưỡng thường được cho là “nhỏ”, không gây hậu quả kinh tế “nghiêm trọng”.

Cũng cần lưu ý rằng hành vi đưa, nhận tiền bồi dưỡng tuy là hình thức phổ biến nhất nhưng không phải là hình thức tham nhũng duy nhất ảnh hưởng đến các chuỗi cung ứng trong và ngoài nước. Những hành vi cố tình sử dụng công quỹ để tư lợi, khai sai giá trị xuất nhập khẩu của hàng hóa, cố tình định sai mã hàng hóa để hưởng mức thuế suất có lợi hay hối lộ trực tiếp nhằm giảm chi phí kinh doanh là một số ví dụ khác về các hành vi tham nhũng, và đã được cả luật pháp Việt Nam lẫn quốc tế quy định. Rất nhiều doanh nghiệp trong và ngoài nước trong những cuộc phỏng vấn khi thực hiện nghiên cứu này đều cho biết cần phải có một chuỗi cung ứng minh bạch hơn, với luồng luân chuyển hàng hóa giám sát được, thủ tục hải quan rõ ràng, công khai, mức phí minh bạch.

CPVN ban hành Luật Chống Tham nhũng từ năm 2005 (sửa đổi, bổ sung năm 2007), theo đó hành vi tham nhũng bị coi là một tội hình sự, đồng thời luật cũng tập trung nhiều vào vấn đề tham nhũng trong khu vực công. Ngoài ra, năm 2009, chính phủ đã thông qua Chiến lược Phòng chống Tham nhũng Quốc gia đến năm 2020, trong đó thừa nhận tầm quan trọng của yêu cầu công khai, minh bạch trong giảm thiểu tham nhũng (NHTG 2009). Tuy đã đạt được một số tiến bộ nhưng hầu hết các doanh nghiệp nước ngoài được phỏng vấn trong báo cáo này cho rằng tham nhũng vẫn là một cản trở cho hoạt động sản xuất, kinh doanh và là một nguyên nhân khiến chi phí kho vận tăng.

### ***Minh bạch, sở hữu trí tuệ, các rào cản thương mại dạng “mềm”***

Các chuẩn mực quốc tế của nhiều doanh nghiệp không chỉ liên quan đến cơ sở hạ tầng “phần cứng” như đầu tư vào các hạng mục đường xá, cầu, cảng chất lượng cao, mà còn cả những cơ sở hạ tầng “phần mềm” như điều kiện lao động, quyền pháp định, bảo vệ môi trường, minh bạch. Nhiều thỏa thuận quốc tế gần đây như thỏa thuận gia nhập WTO và Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC) đòi hỏi Việt Nam

phải nâng tầm minh bạch, môi trường kinh doanh lên ngang với tiêu chuẩn quốc tế. Trong đó một nội dung mới đây nhất là tuân thủ Hiệp định Đối tác Xuyên Thái bình dương (TPP), một hiệp định thương mại khu vực mới ban đầu được dự kiến ký kết vào cuối năm 2012 (Williams 2013). Đây là một hiệp định thương mại tự do đa phương nhằm khơi thông luồng luân chuyển hàng hóa, dịch vụ, vốn xuyên biên giới, khuyến khích thành lập một khu vực tự do thương mại giữa 9 quốc gia thành viên. TPP là một trong nhiều hoạt động trong những năm qua giúp Việt Nam nâng tầm trong thương mại quốc tế. Tuy nhiên, môi trường kinh doanh sẽ đổi mới nhanh chóng đến mức nào nhờ những thỏa thuận này vẫn là vấn đề còn phải bàn.

### Cấu trúc của thị trường vận tải hàng hóa

Thị trường vận tải hàng hóa của Việt Nam, tính theo tải trọng, gồm hai mô hình chủ yếu sau: vận tải đường thủy nội địa (VTĐTNĐ) và vận tải đường bộ. Nếu tính mức cầu bằng tấn-km thì vận tải đường thủy ven bờ (một phương thức vận tải thường áp dụng cho quãng đường dài) có thể tính là phương thức vận tải chính thứ ba. Bảng 2.3 cho biết tỉ trọng ước tính theo phương thức về khối lượng vận tải của Việt Nam năm 2008 và tỉ trọng theo phương thức dự báo cho năm 2030. Đây là các con số ước tính của một nghiên cứu tổng thể gần đây về hệ thống giao thông, vận tải Việt Nam (JACA 2009). Cần lưu ý rằng mức giảm dự tính về tỉ trọng theo phương thức của vận tải đường thủy nội địa là kết quả trực tiếp của sự chuyển dịch kinh tế

**Bảng 2.3 Khối lượng hàng hóa của Việt Nam theo phương thức vận tải năm 2008, dự báo đến năm 2030**

Năm	Đường bộ	Đường sắt	Đường thủy nội địa	Tàu biển ven bờ	Hàng không	Tất cả các phương thức
<b>(triệu tấn)<sup>a</sup></b>						
2008	181	8	193	17	0,1	400
2030	640	47	395	38	0,3	1.119
<b>Tỉ lệ tải trọng</b>						
2008	45,4%	1,9%	48,3%	4,4%	0%	100%
2030	57,2%	4,2%	35,3%	3,4%	0%	100%
<b>Quãng đường bình quân (km)</b>						
2008	143	400	112	1.161	1.404	178
2030	201	509	122	1.107	1.348	217
<b>Tỉ tấn-km</b>						
2008	26	3	22	20	0,1	71
2030	129	24	48	42	0,4	243
<b>Tỉ trọng tấn-km</b>						
2008	36,6%	4,3%	30,4%	28,5%	0,1%	100%
2030	53,0%	9,8%	19,9%	17,2%	0,2%	100%
<b>Tỷ lệ tăng trưởng trung bình hàng năm (%) 2008–30</b>						
Tấn	5,9%	8,5%	3,3%	3,6%	6,5%	4,8%
Tấn-km	7,5%	9,7%	3,7%	3,4%	6,3%	5,7%

Nguồn: Blancas, El-Hifnawi (2013), tổng hợp từ số liệu của Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) 2009.

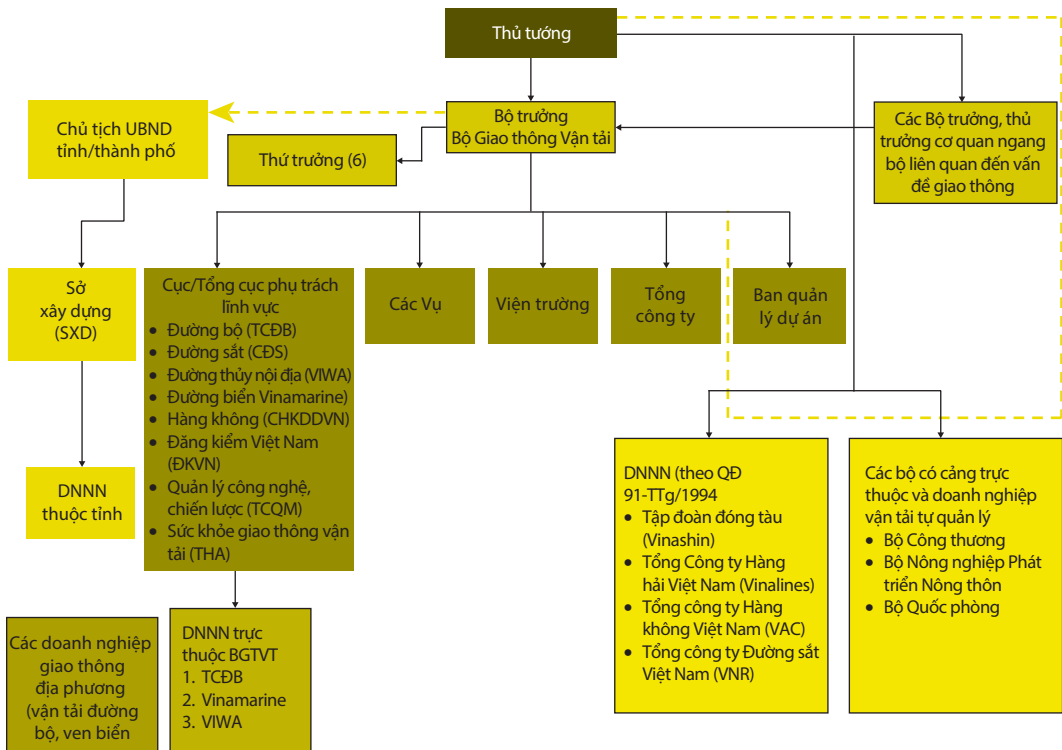
a. Số liệu từng ngày theo báo cáo của JICA (2009) nhân với 300.

của Việt Nam trong chủ trương trở thành một nền kinh tế có tỉ trọng sản xuất cao hơn vào năm 2030. Hàng hóa sản xuất chủ yếu được vận chuyển bằng côngtenơ và có tỉ lệ giá trị/trọng lượng cao hơn hầu hết các loại hàng hóa khác hiện đang được chuyên chở bằng đường thủy. Theo đó, tỉ trọng hàng hóa được vận chuyển bằng đường bộ dự kiến sẽ tăng từ 45,4% năm 2008 lên 57,2% năm 2030. Cũng cần lưu ý rằng đường sắt dự kiến sẽ tiếp tục là một phương thức vận tải hàng hóa tương đối đáng kể, kể cả sau năm 2030.

**Cơ cấu quy hoạch ngành vận tải**

Nhiệm vụ quy hoạch, quản lý ngành vận tải ở Việt Nam được thực hiện ở tuyến trung ương, tuyến tỉnh và địa phương (xem Hình 2.5). Bộ Giao thông Vận tải (BGTVT) đảm nhiệm việc quy hoạch, xây dựng, bảo trì các cơ sở hạ tầng giao thông cấp quốc gia, cũng như hỗ trợ địa phương trong lựa chọn dự án. Bộ cũng đề ra các chính sách, quy định cấp quốc gia. Cứ 5 năm một lần, trong khuôn khổ Chương trình Đầu tư Công quốc gia, BGTVT sẽ lập quy hoạch 5 năm trong đó vạch ra các chiến lược giao thông, vận tải dài hạn. Cứ sau 12 tháng, bộ lại lập kế hoạch thường niên, bổ sung vào ngân sách nhà nước hàng năm, căn cứ vào các ưu tiên, định hướng đề ra trong kế hoạch 5 năm. Sở Giao thông Vận tải là cơ quan tổ chức triển

**Hình 2.4 Cơ cấu các ban ngành nhà nước trong ngành giao thông, vận tải**



Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam; Xem thêm chi tiết tại Phụ lục G.

khai các dự án giao thông, vận tải cấp tỉnh, với sự hỗ trợ của BGTVT và dưới sự chỉ đạo của Ủy ban Nhân dân cấp tỉnh.

Dưới quyền BGTVT, các cục/tổng cục phụ trách cảng, đường thủy nội địa, quốc lộ, đường sắt, sân bay thường hoạt động độc lập hay “riêng rẽ” khi lập, huy động vốn, triển khai, vận hành các dự án cơ sở hạ tầng giao thông. Những dự án cần quy hoạch đa lĩnh vực trên thực tế thường được chia nhỏ thành các tiểu dự án để giao cho từng đơn vị. Cách thức quy hoạch phân tán này dẫn đến những tình trạng như đường dẫn vào các cảng mới chưa được làm trong khi cảng đã mở cửa đón hàng hóa, hay các cầu mới xây trở thành điểm tắc nghẽn đối với giao thông đường thủy nội địa.

### Chi phí kho vận

Bảng 2.4 cho biết chi phí nhập khẩu<sup>11</sup> một côngtenơ 40’ (FEU) nguyên vật liệu hay linh kiện vào Việt Nam từ Busan, Hàn Quốc, để sử dụng cho sản xuất hàng xuất khẩu. Chi phí này ước tính là 1.015 US\$, cao hơn 8 \$ mỗi FEU so với chi phí tương ứng tại Diêm Điền, Trung Quốc, và thấp hơn 80 \$ so với Jakarta, Inđônêxia. Chi phí ban đầu 515 \$ mỗi FEU bao gồm các khoản bồi dưỡng cho cán bộ TCHQ, công an là 78 \$ hay 15,1% (xem phụ lục A) tổng chi phí ban đầu.

**Bảng 2.4 So sánh chi phí nhập khẩu một côngtenơ 40’ hàng thông thường**

Đôla Mỹ

<i>Nhập khẩu: Chi phí hàng đến dự tính trên mỗi FEU xuất xứ từ Busan, Hàn Quốc</i>				
Nước	Chi phí ban đầu	Cước vận tải biển	Tổng chi phí	Cao hơn/thấp hơn chi phí hàng đến mỗi FEU của Việt Nam
Việt Nam	\$515	\$500	\$1.015	
Trung Quốc	\$707	\$300	\$1.007	(\$8)
Inđônêxia	\$595	\$700	\$1.295	\$280

*Nguồn:* Tác giả. Xem thêm chi tiết trong Bảng A.2.

*Chú thích:* FEU = côngtenơ 40’ hay tương đương;.

**Bảng 2.5 So sánh chi phí xuất khẩu hàng đến một côngtenơ 40’ hàng thông thường**

Đôla Mỹ

<i>Chi phí hàng đến ước tính mỗi FEU tại Los Angeles, California</i>				
Nước	Chi phí ban đầu	Cước vận tải biển	Tổng chi phí	Cao hơn/thấp hơn chi phí hàng đến mỗi FEU của Việt Nam
Việt Nam	\$572	\$1.960	\$2.532	
Trung Quốc	\$774	\$1.850	\$2.624	\$92
Inđônêxia	\$637	\$2.100	\$2.737	\$205

*Nguồn:* Tác giả; xem thêm chi tiết trong Bảng A.2.

*Chú thích:* FEU = côngtenơ 40’ hay tương đương;.

Bảng 2.5 cho biết chi phí để xuất khẩu<sup>12</sup> một côngtenơ 40’ hàng hóa thông thường từ TPHCM đến Los Angeles, California của một CHTH lớn vào năm 2012. Tổng chi phí hàng đến, chưa tính thuế nhập khẩu thấp hơn 92 \$ so với chuyển



hàng từ Diêm Điền, Trung Quốc, tới Los Angeles, và thấp hơn 205 \$ so với chuyển hàng từ Jakarta, Ấn Độ, tới Los Angeles. Chi phí ban đầu 572 \$ mỗi FEU, đã bao gồm phí bồi dưỡng cho cán bộ TCHQ, công an là 76,5\$, hay 13,4% (Xem bảng A.5) tổng chi phí ban đầu, và thấp hơn so với chi phí ban đầu của miền Nam Trung Quốc và Ấn Độ.

Những kết quả trên cho thấy chi phí kho vận của Việt Nam gần tương đương với của Trung Quốc và thấp hơn của Ấn Độ, trái với các báo cáo thường được trích dẫn rằng chi phí kho vận của Việt Nam chiếm tới 25% GDP (JACA KPMG 2010; Phòng TM và CNVN 2012). Mức chi phí này, theo các báo cáo trên, là bất lợi hơn so với của Trung Quốc và Ấn Độ, những nơi có chi phí kho vận ước tính chiếm khoảng 18-20% GDP. Tuy vậy, khi cân nhắc những tỉ lệ này phải hết sức thận trọng vì ít nhất hai lý do. Thứ nhất, một số nghiên cứu cũng đã cho biết tỉ trọng chi phí kho vận của Việt Nam trên GDP thấp hơn nhiều, chỉ gần 15% (Viện chiến lược và phát triển GT Meyrick và cộng sự, và BPO 2006) còn theo một tính toán, con số này có lẽ chỉ là 13%.<sup>13</sup> Như vậy, có thể nói giữa các kết quả tính toán còn có nhiều chênh lệch. Thứ hai và quan trọng hơn cả là hầu như tất cả những báo cáo trên đều không công bố phương pháp tính toán và nguồn số liệu sử dụng cho tính toán, nên khó đánh giá độ chính xác, xác thực của các kết quả. Thực trạng này khác xa so với những nghiên cứu chuyên sâu của ngày càng nhiều quốc gia khác trên thế giới (Braxin, Phần Lan, Nam Phi, Hoa Kỳ v.v.), là những nơi mà chi phí kho vận được tính toán dựa trên những phương pháp rõ ràng và thường được kiểm chứng khoa học.<sup>14</sup> Do Việt Nam chưa từng thực hiện các đánh giá chính thức dạng này<sup>15</sup> nên những tính toán hiện có cho rằng chi phí kho vận lên tới 25% GDP chỉ nên xem là chỉ báo tương đối về mức chi phí thực sự.

Những gì hiện có ở Việt Nam trên cơ sở các phương pháp tính toán kiểm chứng được, thống nhất về mặt phân tích là những chỉ số về lĩnh vực kho vận và khuyến khích thương mại có tính chất: (1) là chỉ báo tóm tắt về hiệu quả kho vận của cả nước, (2) được tính toán chủ yếu dựa trên những điều tra có bài bản về các đơn vị kho vận, doanh nghiệp trong ngành (những điều tra này thường được bổ sung bằng các số liệu định lượng về năng lực kho vận), (3) cho phép so sánh có ý nghĩa giữa các nước, do tính chất của phương pháp (điều không phải lúc nào cũng làm được khi biểu diễn chi phí kho vận bằng tiền theo tỉ lệ GDP). Một trong những chỉ số trên, thường được sử dụng rộng rãi bởi các học giả, nhà hoạch định chính sách, giới chuyên môn, là Chỉ số Năng lực Kho vận của Ngân hàng Thế giới (LPI; Arvis và cộng sự 2012). Theo kết quả xếp hạng LPI Quốc tế 2012, Việt Nam vượt trên các nước khác trong khu vực như Campuchia, Ấn Độ, Lào, Myanmar, gần bằng của Philipin, và đứng sau Trung Quốc, Malaixia, Thái Lan. Kết quả trên, cùng với các mức ước tính tỉ lệ chi phí kho vận trên GDP cao như hiện nay của Việt Nam, cho thấy trong tương quan với các nước lân cận, chi phí kho vận của Việt Nam nằm ở khoảng giữa của khu vực Đông Nam Á, tức là thấp hơn một số nước nhưng vẫn cao hơn các đối thủ cạnh tranh chính trong toàn bộ chuỗi cung ứng. Điều này nhìn chung phản ánh vị trí mới của Việt Nam trong tư cách một nước có thu nhập trung bình, trong đó nhiều kết quả để đạt về năng lực kho vận (như cơ sở hạ tầng đường bộ cơ bản, cung cấp điện năng đầy đủ, dịch vụ cơ bản) đều đã thu lượm được,

trong khi đầu tư nâng cao năng suất, có sự kết hợp nhịp nhàng (như vận tải đa phương tiện) và cải cách thể chế giờ đây sẽ trở thành một ưu tiên.

Những trở ngại sau là những nguyên nhân chính dẫn đến việc chi phí kho vận của Việt Nam cao hơn một số nước trong khu vực:

1. Sự phụ thuộc nhiều vào vận tải đường bộ so với đường sắt vốn có chi phí thấp hơn để vận chuyển hàng hóa trên quãng đường dài. Do Việt Nam có địa thế trải dài nên chi phí vận chuyển sẽ khá lớn cho khoảng cách từ TP HCM/Đồng bằng sông Cửu Long, nơi mà đa phần các hàng hóa tiêu dùng không nhập khẩu được sản xuất, tới những điểm phân phối ở miền Trung và miền Bắc.
2. Phải trả tiền bồi dưỡng cho cán bộ TCHQ, công an để bảo đảm hàng hóa lưu thông thông suốt trong chuỗi cung ứng, từ đó làm tăng chi phí thông quan, vận tải đường bộ, tăng sự thiếu ổn định của hành trình.
3. Ùn tắc giao thông do cơ sở hạ tầng đường xá chưa đầy đủ (VD: hạn chế tải trọng, cao độ gầm cầu trên những tuyến đường chính thường không phù hợp cho xe côngtenơ lưu thông) cũng như chất lượng của nhiều con đường còn thấp làm giảm tốc độ lưu thông (vận tốc xe tải trong nội đô ở Việt Nam trung bình là 35 km/h),<sup>33</sup> độ tin cậy, tải trọng vận chuyển bằng xe tải.
4. Mạng lưới phân phối còn manh mún, buộc các CHTH phải hợp đồng với nhiều công ty (nhà phân phối, ĐVDVKV, hãng vận tải...) để đưa được sản phẩm ra thị trường, gây khó khăn cho việc hình thành những mối quan hệ lâu dài (như các chương trình hãng vận tải chủ lực) với các đối tác trong chuỗi cung ứng.
5. Lực lượng xe tải trong nước đã già cỗi.<sup>34</sup> Điều này dẫn đến chi phí bảo dưỡng xe máy tăng, hỏng hóc thường xuyên, từ đó càng khiến thời gian di chuyển khó nắm chắc. Hàng hóa giá trị cao được đảm nhiệm bởi những ĐVDVKV áp dụng tiêu chuẩn quốc tế về dịch vụ vận tải đường bộ với chi phí vận chuyển cao. Một số mặt hàng điện tử giá trị lớn được vận chuyển từ TP HCM ra Đà Nẵng hay Hà Nội bằng đường không, và xe tải chỉ được sử dụng để chuyển hàng ở khâu cuối cùng đến điểm tiêu thụ trong thành phố.
6. Thủ tục hải quan tốn nhiều thời gian và khó đoán định hơn so với một số nước lân cận, buộc các nhà sản xuất theo phương thức tinh gọn sản xuất (JIT) phải duy trì nhiều hàng tồn trữ hơn để bảo đảm vận hành dây chuyền.
7. Các CHTH trong nước có nhu cầu vận chuyển hàng hóa giá trị thấp thường hợp đồng với những ĐVDVKV trong nước quan tâm đến chi phí nhiều hơn là dịch vụ, dẫn đến thời gian chuyển hàng thất thường, kéo dài, và phải dùng lượng tồn kho lớn để bù lại.
8. Với gần 30 vụ tai nạn xe cộ gây tử vong được thống kê mỗi ngày, an toàn đường bộ của Việt Nam chưa bảo đảm. Ngoài tổn thất về sinh mạng con người không cần thiết do những nguyên nhân trên, giao thông thiếu an toàn còn góp phần gây bất ổn cho chuỗi cung ứng và làm tăng chi phí kho vận.

## Thực trạng cơ sở hạ tầng

### Cảng, cảng biển

Kim ngạch thương mại côngtenơ của Việt Nam là khá lớn và đã có truyền thống tăng trưởng bền vững, phản ánh tình hình chung của nền kinh tế. Năm 2011, các

**Bảng 2.6 Việt Nam: Các cảng côngtenơ, khối lượng hàng xử lý, 2007-11**

Lượng hàng hóa đi qua cảng (TEU)	2011	2010	2009	2008	2007
<b>Miền Nam</b>	4.801.324	4.509.312	3.821.471	3.736.663	3.502.900
Cảng Sài Gòn mới (Cát Lái)	2.597.684	2.559.305	2.460.000	2.017.863	1.849.746
VICT	374.248	297.561	306.834	540.122	572.045
Cảng Sài Gòn	308.937	401.982	378.226	510.496	350.418
ICD Phước Long (trung lưu)	168.714	145.252	224.757	303.688	370.379
Bến Nghé	154.573	210.549	140.922	188.815	218.004
Bông Sen	56.543	4.498	23.896	24.252	24.000
Bình Dương	62.182	97.782	60.000	109.943	72.033
SPCT	139.772	95.934	8.000	0	0
Đồng Nai	3.191	0	0	0	0
Cảng Cái Mép-Thị Vải	893.150	657.335	191.929	0	0
Nơi khác	42.330	39.114	26.907	41.484	46.275
<b>Miền Trung</b>	219.365	202.983	142.229	154.594	128.954
Đà Nẵng	114.373	89.199	69.720	61.881	53.372
Quy Nhơn	62.549	72.224	54.649	72.276	61.826
Nha Trang	727	2.573	3.942	4.322	4.556
Nơi khác	41.716	38.987	13.918	16.115	9.200
<b>Miền Bắc</b>	2.662.605	2.442.541	2.159.941	1.569.485	1.238.453
Cảng Hải Phòng (Hoàng Diệu/Chùa Vẽ)	727.000	795.000	715.831	790.000	683.689
Các cảng khác ở Hải Phòng	884.500	864.555	874.171	526.503	402.864
Cảng Đình Vũ	907.124	664.647	459.000	232.982	131.200
Cái Lân (trừ xà lan)	143.981	118.839	110.939	20.000	20.700
<b>Tổng</b>	7.683.294	7.154.836	6.123.641	5.460.742	4.870.307
% tăng trưởng cùng kỳ mỗi năm	7,4%	16,8%	12,1%	12,1%	29,5%
Tốc độ tăng trưởng chung hàng năm 2000-11	16,8%				
Tỉ lệ của khu vực TPHCM/Cái Mép trên tổng số	62,4%	63,0%	62,4%	68,4%	71,9%
Tỉ lệ của khu vực Hải Phòng/Cái Lân trên tổng số	34,7%	34,1%	35,3%	28,7%	25,4%

*Nguồn:* Tác giả, Hiệp hội Cảng Việt Nam, phòng vấn cảng vụ, hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

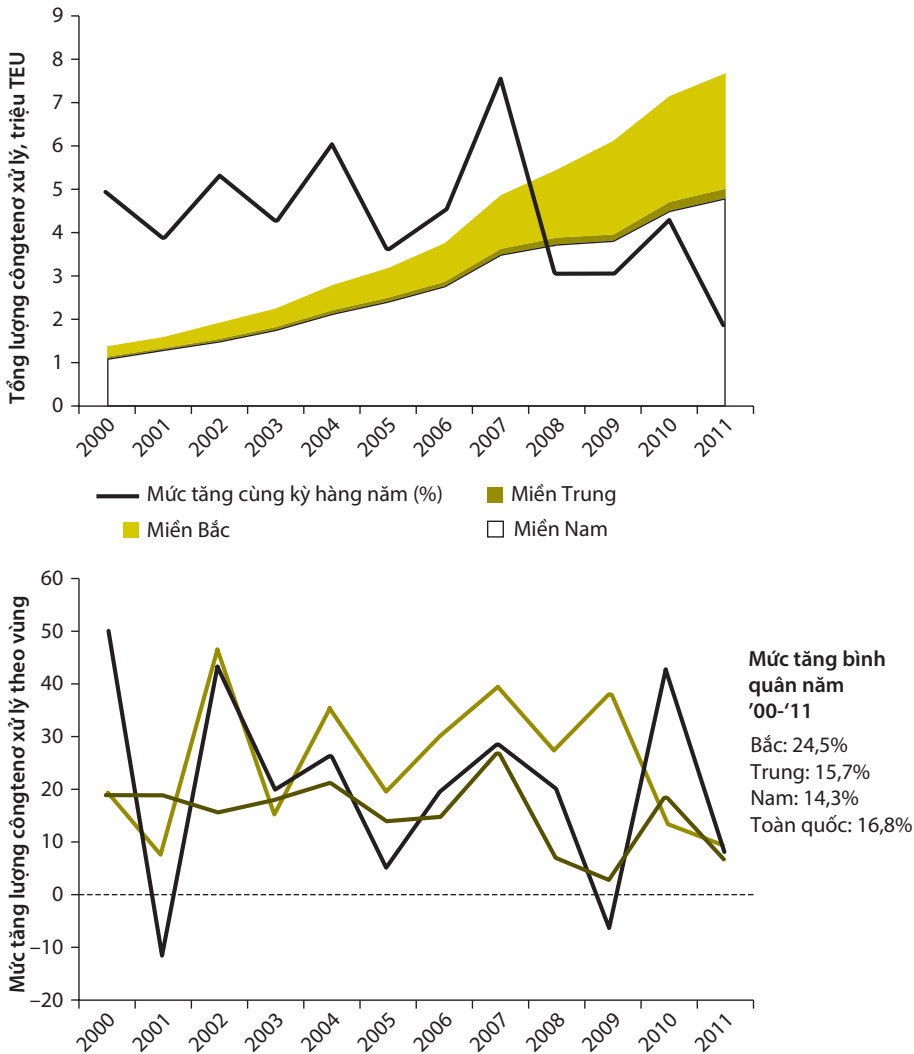
*Chú thích:* TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

cảng côngtenơ của Việt Nam giao nhận 7,7 triệu TEU (xem Bảng 2.6). Riêng lĩnh vực này có nguồn thu trên 300 triệu US\$ từ phí bốc xếp và cảng phí liên quan trong cùng năm.

Cũng như nền kinh tế Việt Nam nói chung, hoạt động giao nhận hàng côngtenơ của Việt Nam có mức tập trung hóa cao: mọi hoạt động chỉ tập trung tại hai trung tâm tàu biển chính là TPHCM và cảng Hải Phòng, với những cảng vệ tinh tương ứng là Cái Mép-Thị Vải và Cái Lân. Tính chung, hai địa phương này chiếm tới 97% tổng lượng hàng hóa côngtenơ của cả nước.<sup>17</sup>

Lưu lượng vận chuyển côngtenơ của Việt Nam tăng với tốc độ bình quân hàng năm khá cao là 16,8% từ năm 2000 đến 2011 (xem Hình 2.5). Tuy nhiên, sau thời gian đầu tăng trưởng nhanh (do xuất phát điểm thấp) từ năm 2000 đến 2007 với tốc độ tăng hàng năm bình quân đạt 19,7%, tốc độ tăng trưởng đã giảm dần còn khoảng 12% mỗi năm. Trong thời gian tới, ước tính<sup>18</sup> lưu lượng hàng hóa côngtenơ của toàn Việt Nam sẽ tăng với tốc độ bình quân hàng năm 8-9% cho đến năm 2020.

**Hình 2.5 Việt Nam: Lưu lượng hàng hóa côngtenơ theo vùng, 2000-2011**



Nguồn: Hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải, Cảng vụ Việt Nam.  
 Chú thích: TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

Phân tích lưu lượng hàng hóa giữa các vùng cho thấy mức tăng không đồng đều trong 10 năm qua. Miền Bắc có mức tăng bình quân cao nhất về lưu lượng hàng côngtenơ trong giai đoạn 2000-2011 (24,5%), trong khi miền Nam tuy có nhiều thâm niên hơn chỉ có mức tăng hàng năm 14,3%. Ngoài sự phát triển nhanh chóng của các hoạt động sản xuất ở khu vực Hà Nội (như hàng điện tử), tăng trưởng ở các cảng phía Bắc được hỗ trợ bởi hoạt động vận tải, mật độ biên ngày càng tăng với miền nam Trung Quốc, qua đường cửa khẩu Móng Cái, Lạng Sơn, Lào Cai. Mặc dù các số liệu thống kê chính thức về hoạt động vận chuyển côngtenơ ở cửa khẩu còn thiếu nhưng ước tính loại hình vận chuyển này đạt khoảng 400.000 TEU,

tức 15% tổng lượng hàng hóa đi qua các cảng Hải Phòng và Cái Lân năm 2011. Dự kiến lưu lượng hàng hóa côngtenơ tại các cảng miền Bắc sẽ tiếp tục tăng tương đối nhanh hơn so với miền Nam cho đến năm 2020, với mức tăng hàng năm lần lượt xấp xỉ 8,5-9,0% và 8,0-8,5%.

### Quy hoạch cảng

Việt Nam áp dụng quy trình quy hoạch cảng tập trung. Quy hoạch tổng thể đầu tư hệ thống cảng biển được ban hành 10 năm một lần. Các quy hoạch tổng thể cảng biển mới nhất được thông qua vào tháng 10/1999 (Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg), về Quy hoạch tổng thể đến năm 2010, và tháng 12/2009 (Quyết định số 2190/QSS-TTg) về Quy hoạch tổng thể đến năm 2020.

Quy hoạch tổng thể hiện hành phân chia hệ thống cảng biển Việt Nam thành 6 nhóm, trong đó các cảng quốc gia được chia thành 3 nhóm (xem Bản đồ 2.2):

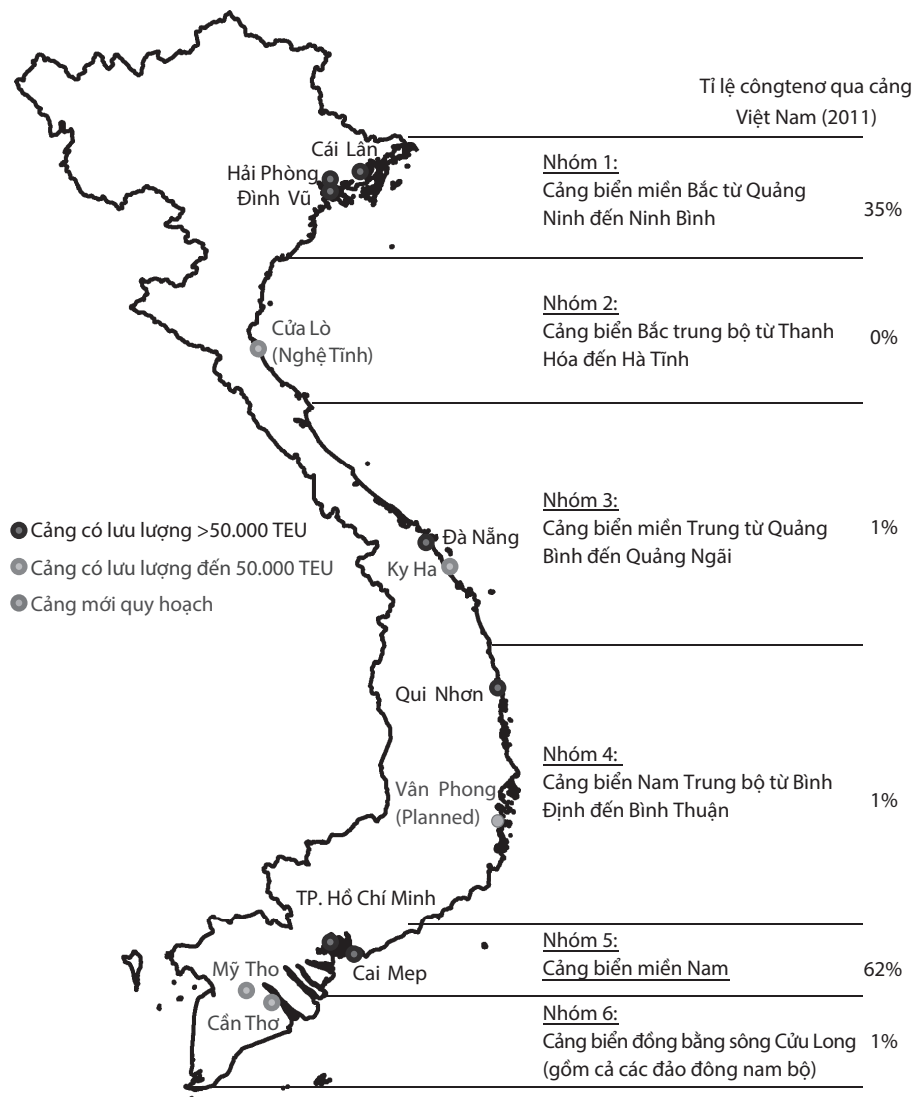
- Cảng trung chuyển quốc tế: Vân phong (đã có quy hoạch)
- Cảng cửa ngõ quốc tế: Hải Phòng, Bà Rịa-Vũng Tàu,
- Một số cảng khu vực, trong đó có TPHCM.

Tuy quy hoạch cảng biển tổng thể được lập định kỳ nhưng phương thức quy hoạch cảng của Việt Nam thường có xu hướng chú trọng nhiều về lượng hơn là chất. Không những không vận dụng chiến lược quốc gia tổng thể về cảng và vận tải đa phương tiện mà chính quyền địa phương còn thường xuyên gây ảnh hưởng đáng kể đến việc cấp giấy phép đầu tư, xây dựng các cảng mới, từ đó làm tăng nguy cơ phê duyệt những dự án đầu tư lãng phí cũng như gây mất cân bằng cung cầu.

Điều này thể hiện rõ nhất ở trường hợp TPHCM và khu tổ hợp cảng Cái Mép-Thị Vải. Đúng vào lúc lưu lượng hàng bắt đầu đã giảm từ những năm 2007-08, một loạt các giấy phép đã được cấp liên tiếp (trái ngược với quy hoạch ban đầu, tức kế hoạch trong đó xác định tính khả thi tài chính của nhiều dự án đầu tư dạng này) một cách vội vã nhằm phát triển lĩnh vực cảng nước sâu còn non trẻ của Việt Nam tại khu vực Cái Mép-Thị Vải, cách TPHCM khoảng 80 km. Đến giữa năm 2009, khi các cảng mới đi vào hoạt động, ảnh hưởng của tình trạng lưu lượng hàng hóa tăng chậm bắt đầu lan rộng ra một số lượng cảng ngày càng tăng cả ở TPHCM và khu vực Cái Mép-Thị Vải.

Tình trạng dư thừa công suất dẫn đến sự cạnh tranh gắt gao về giá giữa các ĐVKDCB hiện vẫn đang tiếp diễn, làm suy giảm tính bền vững tài chính của các cảng cả cũ lẫn mới. Do tăng trưởng hàng hóa tiếp tục yếu ớt sau các cuộc khủng hoảng tài chính, kinh tế toàn cầu cũng như những khó khăn kinh tế tiếp diễn như đã trình bày ở phần trước, nhiều cảng nước sâu mới đang ngày càng trở nên ít hấp dẫn hơn đối với các hãng vận tải biển côngtenơ, vốn trông chờ vào hiệu quả quy mô để có lãi. Trong khi đó, những chính sách có thể đưa hàng hóa đến những cảng đang vắng khách, như đầu tư khẩn trương và với chất lượng cao hơn vào cơ sở hạ tầng trên đất liền tại khu cảng Cái Mép-Thị Vải, di dời hoặc đóng cửa các cảng nằm trong nội thành TPHCM, cũng như các cơ chế khuyến khích tài chính dành cho các hãng vận tải biển (như hạ mức phí) vẫn chưa được thực hiện.

**Bản đồ 2.2 Việt Nam: 6 cụm cảng và các cảng côngtenơ chính (trên 10.000 TEU mỗi năm)**



Nguồn: Hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.  
 Chú thích: TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

Tuy vậy, những vướng mắc về quy hoạch và thực hiện trong lĩnh vực cảng không chỉ tồn tại ở phía Nam. CPVN vẫn đang tiếp tục đẩy nhanh việc xây dựng cảng trung chuyển lớn tại Vân Phong bất chấp nhu cầu về hàng hóa thấp cũng như nhà đầu tư ít quan tâm. Vấn đề tương tự về đầu tư quá mức và thiếu giải pháp chính sách đồng bộ, như trường hợp Cái Mép-Thị Vải cũng đang tiếp diễn ở phía Bắc, với việc xây dựng đồng thời các cảng mới ở Hải Phòng, Đình Vũ, Cái Lân, Lạch Huyện và có thể là cả nam Đồ Sơn.

Các phần sau sẽ phân tích thêm về sự mất cân đối hiện nay trong lĩnh vực cảng của Việt Nam. Do lĩnh vực này đóng vai trò quan trọng trong hoạt động kho vận nên những sự mất cân đối này rõ ràng đã ảnh hưởng đến năng lực cạnh tranh quốc tế chung của Việt Nam.

### Mất cân đối cung cầu ở các cảng phía Nam

Quy hoạch tổng thể 2000-2010 không dự báo được mức gia tăng đáng kể về lưu lượng hàng côngtenơ ở Việt Nam trong các năm 2000-2008. Do hàng hóa thương mại quốc tế tập trung nhiều ở khu vực TPHCM nên đã dẫn đến sự ùn tắc nghiêm trọng tại các cảng ở nội đô TPHCM, đặc biệt trong giai đoạn 2006-08. Áp lực từ sự ùn tắc này, cộng với ý kiến chung của các doanh nghiệp tư nhân là phải mở rộng, nâng cao năng lực của các cảng (như xây dựng cảng nước sâu, tự động hóa cao), đã hội tụ đủ lý do để mở ra những cơ hội đầu tư vào các cảng biển ở phía Nam theo phương thức hợp tác công tư. Tuy nhiên, do trong Quy hoạch tổng thể không quy định những công cụ phù hợp để quản lý việc gia tăng công suất bốc xếp côngtenơ xuất phát từ lượng cầu tăng nên việc xây dựng các cảng mới ở Cái Mép-Thị Vải sau đó đã không đáp ứng được yêu cầu quy hoạch dài hạn, đồng bộ, và thêm vào đó còn bị ảnh hưởng bởi sự quản lý lỏng lẻo trong quá trình cấp phép ở vào một thời điểm mà các ĐVKDCB quốc tế nóng lòng muốn thâm nhập vào thị trường còn mới mẻ này của Việt Nam. Điều này dẫn đến tình trạng cung vượt về công suất cảng côngtenơ tại khu vực TPHCM, bắt đầu từ năm 2010 và ngày càng trở nên trầm trọng hơn cho đến hết năm 2012 (trong đó vẫn có những cảng mới tiếp tục được quy hoạch cho thời điểm cuối 2012).

Chắc chắn khu cảng biển Cái Mép-Thị Vải (khánh thành vào tháng 5/2009) đã đánh dấu một bước ngoặt trong ngành vận tải của Việt Nam, hứa hẹn mang lại những lợi ích đáng kể cho các CHTH. Lần đầu tiên, các hãng vận tải biển đã có thể cung cấp dịch vụ trực tiếp từ Việt Nam tới khu vực Bắc Mỹ và Châu Âu mà không cần đến các tàu gom để kết nối với các trung tâm trung chuyển khu vực như Singapo hay ĐKHC Hồng Kông, Trung Quốc. Việc không cần đến tàu gom và giảm

**Bảng 2.7 Việt Nam: Các cảng hiện có tại TP. Hồ Chí Minh và Cái Mép-Thị Vải**

TP. Hồ Chí Minh	Cát Lái	VICT	SPCT	Cảng Sài Gòn			Bến	Tổng
				DP	Tân	Khánh	Nghé	
Đơn vị kinh doanh	SNP	FLDC	World	Thuận	Hội	SAMCO	Gemadep	TPHCM
Số lượng bến	7	4	3	4	4	4	Trung nguồn	26
Chiều dài bến (m)	1.200	678	500	713	873	816	Phao	4.780
Diện tích cảng (ha)	100	20	23	—	7	32	—	182
Độ sâu tối đa dọc bến (m)	12	11	11	12	10	11	10	12
Cầu giàn container STS	17	7	5	2	0	2	0	33
Cầu khác	3	0	0	5	4	3	16	31
Công suất bốc xếp (triệu TEU)	3,00	0,80	0,75	0,60		0,30	0,25	5,70
Lưu lượng 2011 (triệu TEU)	2,60	0,37	0,14	0,31		0,15	0,17	3,74
Mức sử dụng cảng	87%	47%	19%	51%		51%	67%	66%

<i>Cái Mép-Thị Vải</i>	<i>SITV</i>	<i>SP-PSA</i>	<i>TCCT</i>	<i>TCIT</i>	<i>CMIT</i>	<i>Tổng</i>
<i>Đơn vị kinh doanh</i>	<i>HPH</i>	<i>PSA</i>	<i>SNP</i>	<i>HJS/MOL/ WH/SNP</i>	<i>APMT</i>	<i>CM-TV</i>
Số lượng bến	3	2	1	2	2	10
Chiều dài bến (m)	730	600	300	590	600	2.820
Diện tích cảng (ha)	34	27	20	40	48	169
Độ sâu tối đa dọc bến (m)	14	14	15,8	15,8	16,5	16,5
Cầu giàn container STS	6	6	3	6	5	26
Cầu khác	1	0	0	0	0	1
Công suất bốc xếp (triệu TEU)	1,20	1,10	0,60	1,20	1,10	5,20
Lưu lượng 2011 (triệu TEU)	0,10	0,26	0,19	0,28	0,09	0,92
Mức sử dụng cảng	8%	23%	32%	23%	9%	18%

*Nguồn:* Tác giả, dựa trên số liệu của Hiệp hội Cảng Việt Nam và phỏng vấn cảng vụ.

*Chú thích:* — = không có. STS = liên lạc giữa tàu với đất liền; TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

**Bảng 2.8 Việt Nam: Các cảng mới đã quy hoạch tại TP. Hồ Chí Minh và Cái Mép-Thị Vải**

<i>TP. Hồ Chí Minh</i>	<i>Khu vực Cát Lái Petec</i>	<i>Bến Nghé Phủ Hữu</i>	<i>ITC Phú Hữu</i>	<i>SP Hiệp Phước</i>	<i>SNP Hiệp Phước</i>	<i>Tổng cảng mới</i>
<i>Đơn vị kinh doanh</i>	<i>SNP</i>	<i>SAMCO</i>	<i>ITC</i>	<i>Cảng Sài Gòn</i>	<i>SNP</i>	<i>TPHCM</i>
Số lượng bến	1	2	3	5	2	11
Chiều dài bến (m)	214	320	600	800	444	1.934
Diện tích cảng (ha)	12	24	41	54	15	131
Độ sâu tối đa dọc bến (m)	12	12	11	11	11	12
Cầu giàn container STS	3	3	4	—	4	10
Cầu khác	0	0	0	—	2	0
Công suất bốc xếp (triệu TEU)	0,30	0,35	0,60	0,50	0,45	1,75
Dự kiến khánh thành	2013	2013	2013	2013	2014	

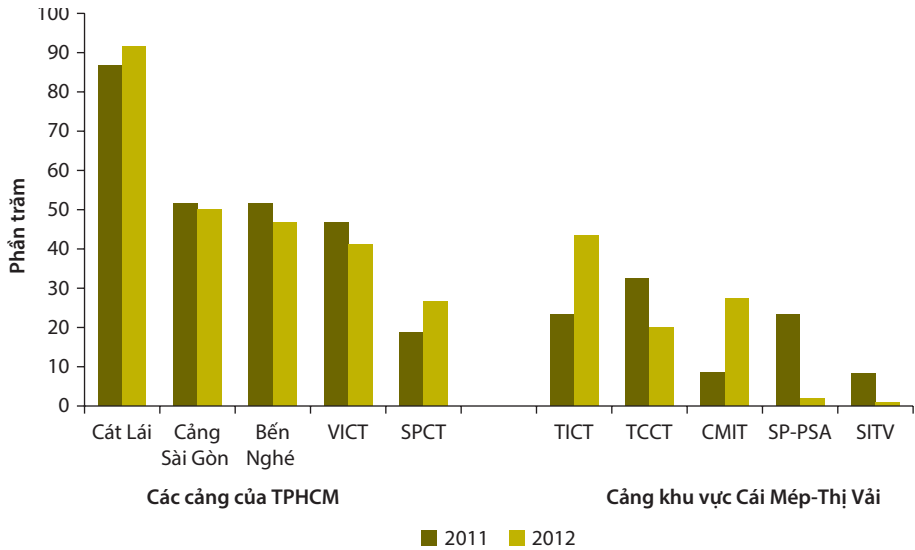
<i>Cái Mép-Thị Vải</i>	<i>SSIT</i>	<i>CMICT</i>	<i>Gemalink</i>		<i>SP-PSA Phase 2</i>	<i>Total new</i>
<i>Đơn vị kinh doanh</i>	<i>SSA</i>	<i>PMU85</i>	<i>GMD/CMA CGM</i>		<i>PSA</i>	
Số lượng bến	2	2	3	1	2	10
Chiều dài bến (m)	600	600	800	359	600	2.959
Diện tích cảng (ha)	48	48	33	39	27	195
Độ sâu tối đa dọc bến (m)	16	16	16	16	14	16
Cầu giàn container STS	4	4	8	—	—	16
Cầu khác	0	0	0	—	—	0
Công suất bốc xếp (triệu TEU)	0,80	0,80	1,20	1,20	1,10	5,10
Dự kiến khánh thành	2013	2013	Có thể trong năm 2013		—	

*Nguồn:* Tác giả, dựa trên số liệu của Hiệp hội Cảng Việt Nam và phỏng vấn cảng vụ.

*Chú thích:* — = không có. STS = liên lạc giữa tàu với đất liền; TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

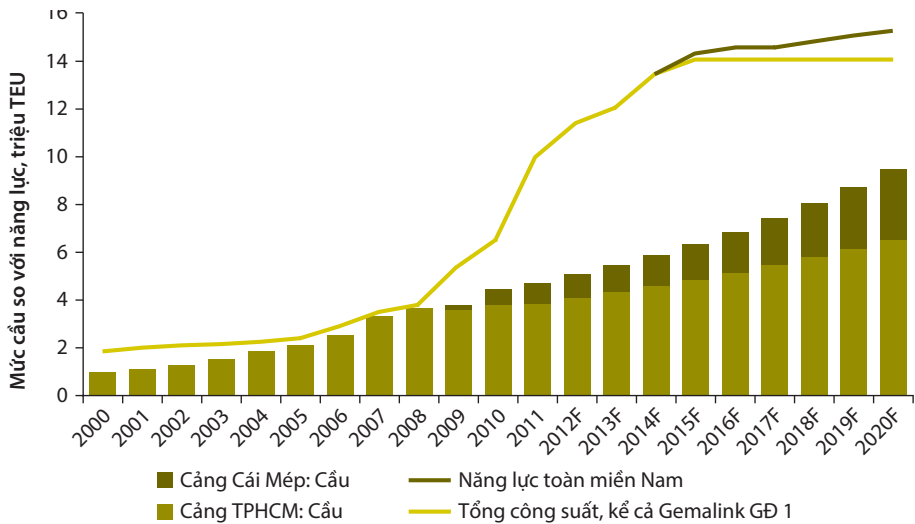


**Hình 2.6 Ước tính mức sử dụng cảng tại các cảng TPHCM và Cái Mép-Thị Vải**



Nguồn: Hiệp hội Cảng Việt Nam, phòng vấn cảng vụ, hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

**Hình 2.7 Việt Nam: Tình hình cung cầu tại các cảng phía Nam, 2000-2020**

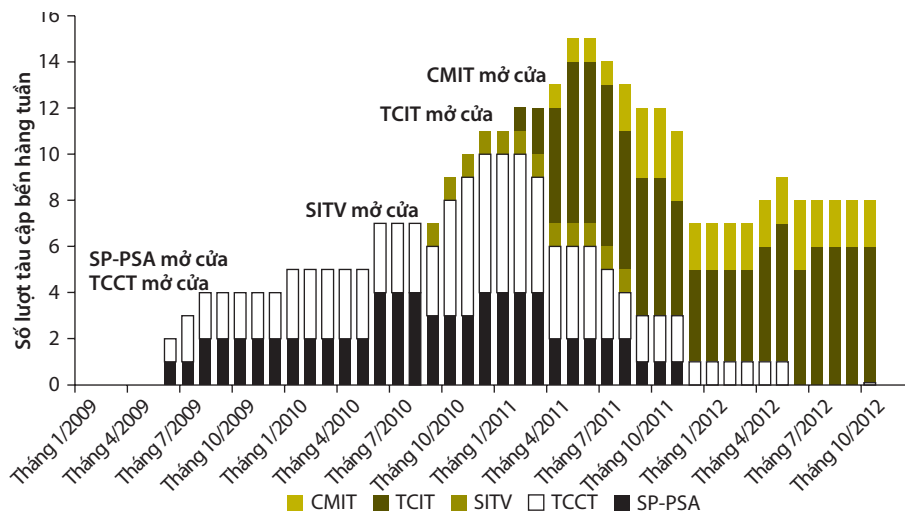


Nguồn: Hiệp hội Cảng Việt Nam, phòng vấn cảng vụ, hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.  
 Chú thích: TEU = côngtenơ 20' hay tương đương; F = dự báo.

bớt được chi phí trung chuyển ước tính tiết kiệm được khoảng 150–300 \$/TEU<sup>19</sup> đối với những côngtenơ đi và đến Việt Nam.

Vấn đề công suất dư thừa do nâng cấp quá nhanh năng lực cảng từ năm 2009 hiện vẫn là một tồn tại lớn. Tính đến tháng 9/2012, mức sử dụng của các cảng côngtenơ hiện có tại khu vực Cái Mép-Thị Vải mới chỉ đạt 18% tổng công suất 5,2

**Hình 2.8 Số hãng tàu cập cảng Cái Mép-Thị Vải hàng tuần, 2009–12**



Nguồn: Hiệp hội Cảng Việt Nam, phòng vấn cảng vụ, hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

**Bảng 2.9 Những hãng tàu<sup>38</sup> cập cảng Cái Mép-Thị Vải tính đến tháng 9/2012**

Đơn vị kinh doanh	Hãng tàu	Loại tàu	Hành trình giữa các cảng
MOL	CHS 3	4 × 4.200–4.400 TEU	Cái Mép, ĐKHC Hồng Kông (TQ), Osaka, Kobe Yokkaichi, Yokohama, Tokyo, Hồng Kông, Singapo, cảng Klang, Jakarta, cảng Kelang, Singapo, Cái Mép
MOL/ Evergreen	Intra-Asia	10 × 4.700–6.300 TEU	Cái Mép, ĐKHC Hồng Kông (TQ), Diêm Điền, Singapo (Suez), Algeciras, Norfolk, Savannah, Jacksonville, Charleston, Algeciras, (Suez), Singapo, Cái Mép
Grand Alliance	SVS/AUE 3	10 × 5.300–5.900 TEU	Cái Mép, Laem Chabang, Singapo, Colombo, Cagliari, Halifax, New York, Savannah, Norfolk, New York, Halifax, Cagliari, Jeddah, Colombo, Singapo, Cái Mép
New World Alliance	FE-USEC	8 × 6.300–6.700 TEU	Cái Mép, ĐKHC Hồng Kông (TQ), Diêm Điền, Los Angeles, Oakland, Seattle, Vancouver, Tokyo, Diêm Điền, Hồng Kông, Laem Chabang, Cái Mép
G 6	AEX	11 × 8.100–9.000 TEU	Cái Mép, Singapo, Jeddah, Rotterdam, Hamburg, Southampton, Le Havre, Singapo, Hồng Kông, Kobe, Nagoya, Shimizu, Tokyo, ĐKHC Hồng Kông (TQ), Cái Mép
CKYH	FE-USEC	9 × 5.600–6.600 TEU	Cái Mép, Shekou, ĐKHC Hồng Kông (TQ), Diêm Điền, Singapo, (Suez), New Yor, Norfolk, Savannah, (Suez), Singapo, Cái Mép
CKYH	PSX	13 × 5.300–5.700 TEU	Cái Mép, ĐKHC Hồng Kông (TQ), Diêm Điền, Ninh Ba, Long Beach, Oakland, Busan, Thượng Hải, Ninh Ba, Hồng Kông, Diêm Điền, Singapo, cảng Said, Naples, La Spezia, Livorno, cảng Said, Singapo, Cái Mép
Maersk	FE-USEC	15 × 9.500–9.700 TEU	Cái Mép, Nam Sa, Diêm Điền, ĐKHC Hồng Kông (TQ), Los Angeles, Vostochny, Ninh Ba, Thượng Hải, Hạ Môn, Diêm Điền, Tanjung Pelepas, Algeciras, Bremerhaven, Bremerhaven, Hamburg, Felixstowe, Le Havre, Tangier, Salalah, Tanjung Pelepas, Cái Mép

Nguồn: Hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

Chú thích: TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

triệu TEU hiện nay (xem Bảng 2.7, Hình 2.8). Ba trong số 5 cảng hiện có tại Cái Mép-Thị Vải (SITV, SP-PSA, TCCT) hiện không có tàu côngtenơ ghé thường xuyên. Trong bối cảnh đó, sự mất cân đối hiện nay gần như chắc chắn sẽ còn bị làm trầm trọng thêm bởi hai cảng mới (SSIT và CMICT-ODA) sẽ mở cửa vào năm 2013, nâng công suất của khu cảng Cái Mép-Thị Vải lên thêm 2,2 triệu TEU nữa trong thời gian rất gần sắp tới. Dự án xây dựng cảng thứ 8 – Gemalink – hiện đã bị tạm dừng, nhưng có khả năng sẽ bổ sung thêm 1,2 triệu TEU công suất cảng nữa kể từ năm 2013. Giai đoạn 2 đầu tư các công trình SP-PSA hiện nay, với công suất tăng thêm 1,1 triệu TEU nữa, cũng đang trong giai đoạn quy hoạch. Tính chung, các dự án đã phê duyệt và quy hoạch có thể sẽ tăng gấp đôi công suất hiện nay của cảng Cái Mép-Thị Vải (lên 10,3 triệu TEU) chỉ trong vòng một vài năm tới.

Do gần về mặt địa lý với TPHCM nên việc nâng công suất cảng Cái Mép-Thị Vải không thể tách rời mà phải được cân nhắc chung với các cảng nội đô TPHCM. Những cảng nội đô này cũng đang đối mặt với tình trạng cung vượt: ngoài cảng Cát Lái hiện đang gần đạt công suất tối đa, tất cả những cảng khác hiện đều có mức sử dụng thấp (Bảng 2.7). Tương tự như Cái Mép-Thị Vải, 5 cảng mới có năng lực xử lý hàng côngtenơ (tổng công suất 1,75 triệu TEU) dự kiến sẽ được đầu tư tại TPHCM, ở khu vực các quận Hiệp Phước và Phú Hữu (Bảng 2.8).

Ở phía cầu, lưu lượng hàng hóa thấp hơn dự tính, việc hợp nhất các dịch vụ vận chuyển đường biển do sự hình thành của những liên minh mới và việc một số đơn vị rút đầu tư (đáng chú ý là các hãng vận tải côngtenơ tàu biển quốc tế CSAV và Zim) do thu hẹp hoạt động đã dẫn đến sự sụt giảm số lượng các hãng vận tải cập cảng Cái Mép-Thị Vải từ mức đỉnh điểm 15 hãng vào tháng 6/2011 xuống chỉ còn 8 hãng vào tháng 9/2012 (xem Hình 2.8 và Bảng 2.9).

Đại đa số (khoảng 95%) các côngtenơ hiện được xử lý tại cảng Cái Mép-Thị Vải được chuyển bằng xà lan đi và đến TPHCM. Đây là một điểm cần lưu ý khi quy hoạch và triển khai các dự án cơ sở hạ tầng đất liền cho các cảng mới. Ngoài chi phí (phí chuyên chở bằng xà lan bằng 1/3 phí chuyên chở côngtenơ bằng xe tải đi đến cảng Cái Mép-Thị Vải), tình trạng cơ sở hạ tầng đường xá yếu kém hiện nay trên tuyến hành lang và việc các CHTH ưu tiên giao nhận hàng hóa ở khu vực gần TPHCM đã góp phần làm tăng tần suất sử dụng xà lan trong chuỗi cung ứng Cái Mép-Thị Vải. Mặc dù xà lan là một phương thức vận tải chi phí thấp và có tính bền vững môi trường cao hơn so với xe tải nhưng chi phí chuyên chở bằng xà lan (khoảng 30 \$/TEU, bao gồm phí bốc xếp bằng cầu) đều tính cho các hãng vận tải đường biển (chứ không phải CHTH), trong khi không rõ các hãng vận tải đường biển có tính phí này vào mức cước của CHTH hay không. Trong bối cảnh cạnh tranh khi thương lượng mức cước tàu biển, các hãng vận tải đường biển không phải lúc nào cũng có thể thu hồi đầy đủ chi phí hoạt động của mình. Mặt khác, các hãng vận tải đường biển cũng có chi phí thuê khoang trên tàu mẹ phát sinh thấp hơn (như những tàu cập cảng Cái Mép-Thị Vải) so với tàu gom, nên chi phí thuê khoang thấp này có thể bù đắp cho chi phí chuyên chở xà lan.

**Bảng 2.10 Các cảng hiện có và dự kiến đi vào hoạt động tại phía Bắc: Hải Phòng, Đình Vũ, Cái Lân, Lạch Huyện**

Các cảng ở Hải Phòng:	Hoàng Diệu	Nam Hải	Đoạn Xá	Transvina	Green Port	Chùa Vẽ
Đơn vị kinh doanh:	Cảng Hải Phòng	Gemadept	Cảng Đoạn Xá	Transvina	Viconship	Cảng Hải Phòng
Chiều dài (m)	413	144	220	169	320	895
Số lượng bến	3	1	1	1	2	5
Diện tích bãi côngtenơ (ha)	14	7	8	5	10	20
Độ sâu (m)	8,4	8,4	8,4	7,8	7,8	8,5
Cần cầu bờ	3	2	3	2	5	5
Cầu giàn	0	0	0	0	0	6
TEU (2011)	176.000	200.000	227.439	127.061	330.000	551.003
Công suất (TEU)	200.000	200.000	250.000	200.000	400.000	800.000
Mức sử dụng (%)	88%	100%	91%	64%	83%	69%

Cảng Đình Vũ:	SNP 189	Hải An	PTSC	Đình Vũ	Tân Cảng	Nam Hải Đình Vũ	Vinashin DV
Đơn vị kinh doanh:	SNP	Marina Hà Nội	PTSC	Cty CP cảng Đình Vũ	Cảng Hải Phòng	Gemadept/VIPCO	Vinalines
Chiều dài (m)	230	150	250	425	980	450	630
Số lượng bến	1	1	1	3	5	3	4
Diện tích bãi côngtenơ (ha)	11,7	15	13	24	30	15	21
Độ sâu (m)	8,5	8,5	8,5	8,7	9	9	9
Cần cầu bờ	1	2	2	5	6	4	—
Cầu giàn	2	0	0	2	2	0	—
TEU (2011)	từ T8/12	100.000	76.475	439.649	291.000	từ 2013	từ 2014
Công suất (TEU)	200.000	200.000	200.000	500.000	800.000	300.000	500.000
Mức sử dụng (%)		50%	38%	88%	36%		

Cảng Cái Lân	CICT	Quảng Ninh
Đơn vị kinh doanh:	SSA	Vinalines
Chiều dài (m)	594	680
Số lượng bến	3	3
Diện tích bãi côngtenơ (ha)	18	14
Độ sâu (m)	13	13
Cần cầu bờ	0	0
Cầu giàn	4	2
TEU (2011)	từ T9/ 2012	143.981
Công suất (TEU)	500.000	250.000
Mức sử dụng (%)		58%

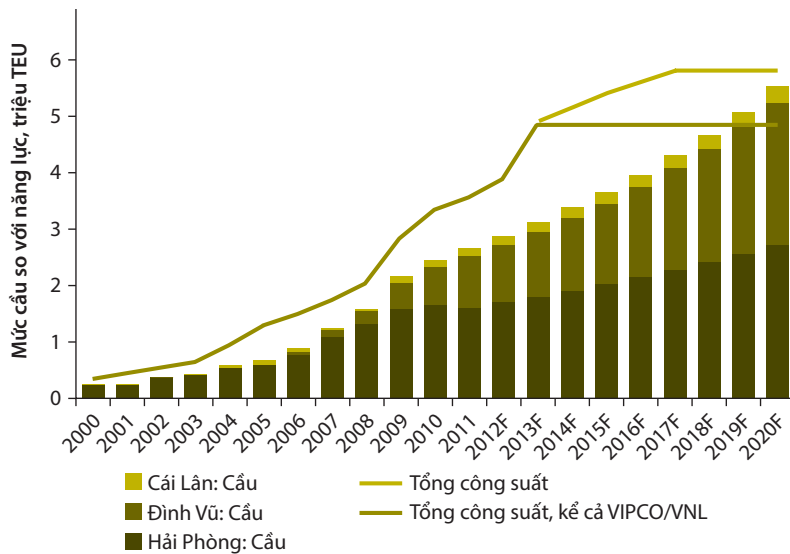
**Bảng 2.10 Các cảng hiện có và dự kiến đi vào hoạt động tại phía Bắc: Hải Phòng, Đình Vũ, Cái Lân, Lạch Huyện**  
(tiếp theo)

Cảng Lạch Huyện:	Lạch Huyện GĐ 1	Lạch Huyện GĐ 2
Đơn vị kinh doanh:	MOLNYKIT/ Vinalines	Sẽ xác định sau
Chiều dài (m)	750	tối đa 2.100
SL bến	2	tối đa 9
Diện tích bãi côngtenơ (ha)	45	tối đa 200
Độ sâu (m)	14	14
Cần cầu bờ	0	—
Cầu giàn	—	—
TEU (2011)	từ 2016	—
Công suất	1.000.000	—

Nguồn: Tác giả, dựa trên số liệu của Hiệp hội Cảng Việt Nam và phòng vấn cảng vụ.

Chú thích:— = không có; TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

**Hình 2.9 Việt Nam: Tình hình cung cầu tại các cảng phía Bắc trừ Lạch Huyện**



Nguồn: Hiệp hội Cảng Việt Nam, phòng vấn cảng vụ, hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

Chú thích: TEU = côngtenơ 20' hay tương đương; F = dự báo

### Cân đối cung cầu tại các cảng phía Bắc

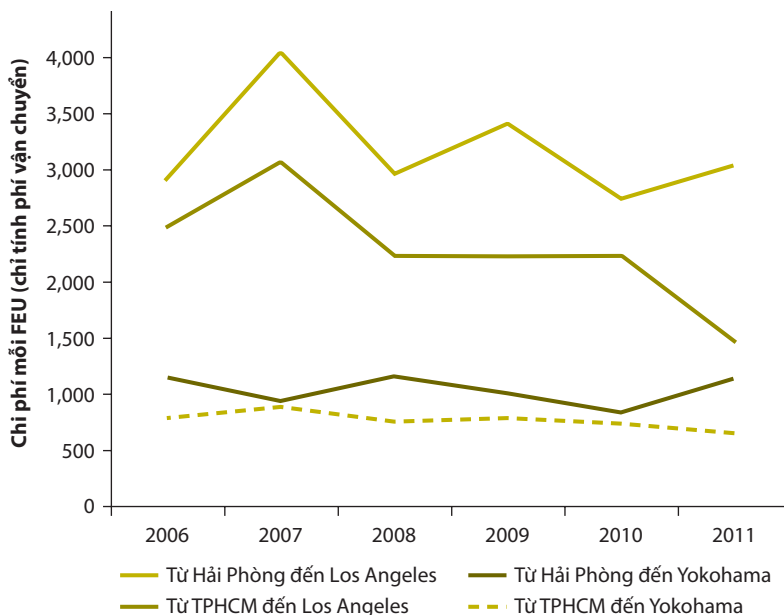
Sự mất cân đối cung cầu về năng lực xử lý côngtenơ tại cảng cũng xuất hiện ở phía Bắc (gồm cả thừa và thiếu cung), khi các dự án cảng mới được đầu tư, xây dựng đồng thời tại Đình Vũ, Cái Lân, Lạch Huyện (xem Bảng 2.10). Để thực sự giảm thiểu nguy cơ này, CPVN cần điều hành chương trình đầu tư vào các cảng mới ở miền Bắc sao cho bảo đảm hài hòa cung cầu.

Giả sử lưu lượng hàng côngtenơ tăng ở mức dự báo 8,5-9,0% trong giai đoạn 2011-20 thì đến năm 2018, năng lực cảng hiện thời ở miền Bắc sẽ là không đủ để đáp ứng nhu cầu thị trường (xem Hình 2.9). Đặc biệt, nhu cầu tại các cảng miền Bắc dự kiến sẽ đạt 5-6 triệu TEU vào năm 2020 từ khoảng 2,7 triệu TEU năm 2011. Năng lực hiện thời 4,8 triệu TEU sẽ đạt được vào năm 2018. Ngay cả khi nâng cấp công suất nhờ hai cảng mới dự kiến tại Đình Vũ, qua đó nâng tổng công suất lên 5,8 triệu TEU thì các cảng cũng vẫn sẽ đạt công suất cao nhất vào năm 2020.

Ngoài vấn đề khả năng sử dụng hết công suất trong trung hạn còn một vấn đề thấy rõ nữa là phía Bắc hiện đang thiếu hụt dịch vụ cảng côngtenơ. Hải Phòng là cảng duy nhất trên thế giới hiện nay có năng lực xử lý trên 2,5 triệu TEU và ngăn nước giới hạn dưới 9 mét. Miền Bắc cần một cảng nước sâu để phục vụ mức cầu thị trường tăng cũng như để bắt kịp xu thế toàn cầu hiện nay là sử dụng tàu côngtenơ trọng tải lớn.

Cảng Lạch Huyện, một cảng nước sâu dự kiến khai trương vào năm 2016 trên địa bàn Hải Phòng sẽ đem lại lợi ích trước mắt khi lần đầu tiên đủ điều kiện để tàu trọng tải 2.000-8.000 TEU cập cảng miền Bắc. Chi phí đơn vị cho mỗi TEU của những tàu này sẽ thấp hơn đáng kể so với các tàu hiện nay, qua đó có thể tiết kiệm được tới 60% chi phí cho các hãng vận tải đường biển. Mức giảm chi phí dự tính

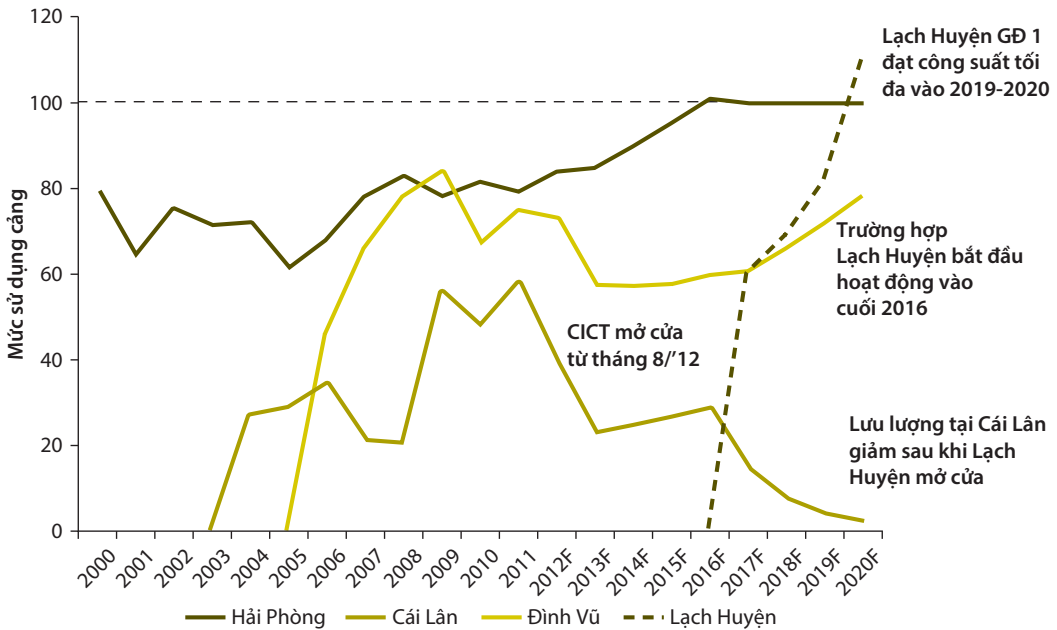
**Hình 2.10 So sánh mức cước vận chuyển đường biển tới Nhật và Mỹ, 2006–2011**



Nguồn: Tổ chức Xúc tiến Thương mại Nhật Bản (JETRO) 2012.

Chú thích: FEU = côngtenơ 40' hay tương đương;

Hình 2.11 Mức sử dụng cảng Hải Phòng/Cái Lân theo bến, 2010–2020



Nguồn: Tác giả, dựa trên số liệu đầu vào của Hiệp hội Cảng Việt Nam, phòng vấn cảng vụ, hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.  
 Chú thích: F = dự báo.

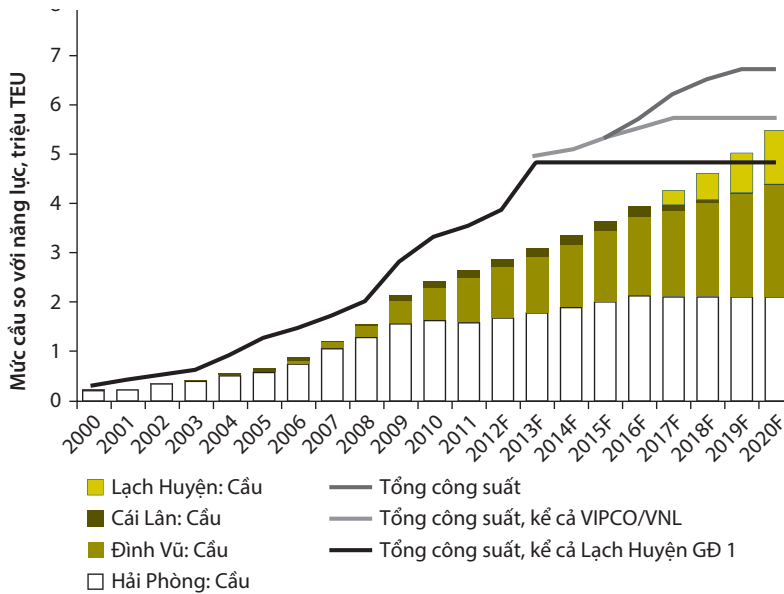
nhờ loại bỏ được chi phí tàu gom và trung chuyển cho hàng hóa tại Hải Phòng ước tính sẽ là 100-200 US\$ nữa mỗi TEU, trong đó phần lớn số chi phí tiết kiệm được sẽ được thể hiện trong giá thành đến CHTH.

Một điều tra gần đây của Tổ chức Xúc tiến Thương mại Nhật Bản (2012) về chi phí vận tải ở các nước Châu Á giai đoạn 2006-2011 cho biết chi phí vận chuyển một côngtenơ từ Việt Nam tới Yokohama nếu đi từ Hải Phòng sẽ cao hơn 50-485 US\$ mỗi FEU so với đi từ TPHCM (xem Hình 2.10). Tương tự, hàng đi từ Việt Nam tới Los Angeles nếu từ Hải Phòng sẽ có chi phí cao hơn 400-1.500 US\$ mỗi FEU so với TPHCM. Cho dù những chênh lệch cước phí này phát sinh từ nhiều yếu tố, như số côngtenơ thiếu khớp, tần suất tàu ra khơi, cạnh tranh giữa các hãng tàu, biến động mùa vụ, nhưng một trong những lý do khiến chi phí hàng đi từ Hải Phòng cao hơn chính là chi phí trung chuyển cao và do sử dụng các tàu có trọng tải dưới 1.200 TEU hiệu quả thấp.

Nhờ ích lợi của việc sử dụng tàu cỡ lớn ở miền Bắc mà mức sử dụng của cảng Lạch Huyện dự kiến sẽ cao (xem Hình 2.13) khi toàn bộ các tàu trọng tải trên 1.200 TEU sẽ cập cảng Lạch Huyện. Tuy hiện nay đã có tàu trọng tải 1.200-1.500 TEU cập cảng Đình Vũ nhưng những tàu này thường không được chất đầy tải vì độ sâu hạn chế của đường vào.

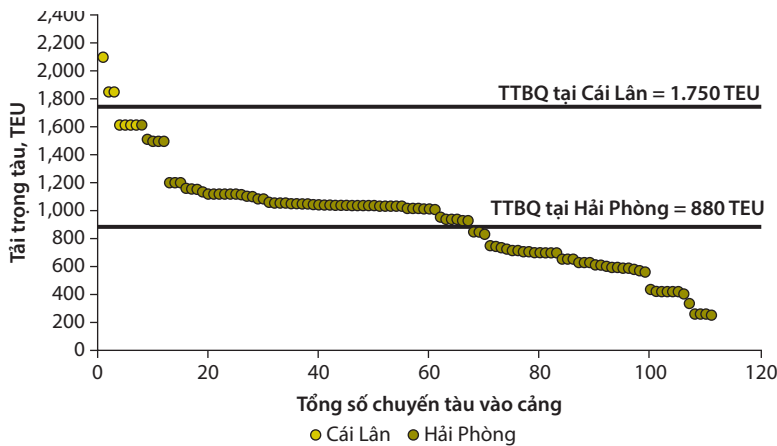
Dựa trên kế hoạch mở cửa cảng Lạch Huyện vào năm 2016, lượng hàng hóa tại cảng này dự kiến sẽ đạt công suất cao nhất (khoảng 1 triệu TEU) trong vòng 4 năm (xem Hình 2.11). Như vậy sẽ cần sớm lập quy hoạch đầu tư, xây dựng cảng Lạch

**Hình 2.12 Việt Nam: Tình hình cung cầu tại các cảng phía Bắc, 2000-2020**



*Nguồn:* Tác giả, dựa trên số liệu đầu vào của Hiệp hội Cảng Việt Nam, phòng vấn cảng vụ, hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.  
*Chú thích:* TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

**Hình 2.13 Tải trọng bình quân tàu côngtenơ cập cảng Hải Phòng và Cái Lân, tháng 9/2012**



*Nguồn:* Cảng vụ Việt Nam, hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.  
*Chú thích:* TEU = côngtenơ 20' hay tương đương; TTBQ = tải trọng tàu bình quân.



Huyện Giai đoạn 2 để đáp ứng nhu cầu dự tính kể từ sau năm 2020, cùng với kế hoạch quản lý năng lực cảng toàn vùng.

Ngoài ra, ngay cả trường hợp cảng Lạch Huyện Giai đoạn 1 cũng cần kế hoạch quản lý năng lực cảng toàn vùng. Như trình bày trong Hình 2.11, việc khánh thành cảng Lạch Huyện sẽ ảnh hưởng bất lợi đến các cảng khác, nhất là các cảng Đình Vũ, Cái Lân. Một phần công suất của các cảng này (trường hợp Cái Lân là hầu như toàn bộ) sẽ trở nên dư thừa.

Nguy cơ cung vượt có thể nhìn thấy rõ nhất ở Cái Lân nếu nhìn vào lịch sử hoạt động của cảng này cho tới nay. Mở cửa từ năm 2004, cảng Cái Lân cho đến nay vẫn chưa thể thu hút được lượng hàng côngtenơ đáng kể. Sau 8 năm hoạt động, cảng Cái Lân chỉ mới thu hút được 2 chuyến mỗi tuần, lượng hàng hóa giao nhận chỉ mới đạt 6% tổng lưu lượng của cảng Hải Phòng và Đình Vũ. Khoảng 80% số côngtenơ giao nhận tại cảng Cái Lân được chuyên chở bằng xà lan từ Hải Phòng do các CHTH thường ưu tiên giao nhận côngtenơ tại cảng Hải Phòng, cho dù cảng Cái Lân hiện đã đủ năng lực tiếp nhận tàu trọng tải lên đến 3.000 TEU, tuy chưa phải là lớn so với tiêu chuẩn quốc tế nhưng vẫn cao hơn đáng kể so với cảng Hải Phòng hiện nay (xem Hình 2.13). Việc các CHTH ưu tiên cảng Hải Phòng hơn xuất phát từ quan niệm về lợi thế cơ sở hạ tầng của cảng này (không chỉ cơ sở vật chất mà còn cả việc ở cảng Hải Phòng có nhiều hãng tàu, dịch vụ hải quan, nhà kho, ICD, hãng vận tải đường bộ hơn), cũng như do đường quốc lộ 18 nối Cái Lân với Hà Nội có quy định hạn chế trọng tải.

Tuy mức cầu tại cảng Cái Lân còn thấp nhưng bến thứ hai – bến CICT, liên doanh giữa Vinalines và SSA – vẫn được mở cửa vào tháng 8/2012, qua đó bổ sung thêm 500.000 TEU công suất giao nhận hàng năm vào công suất 250.000 TEU đã có tại Quảng Ninh. Tổng lưu lượng hàng giao nhận tại cảng Cái Lân năm 2011 chỉ đạt 143.981 TEU (tính trên số tàu ra vào, trừ xà lan để tránh tính trùng) và tỉ lệ sử dụng cảng dự tính chỉ đạt khoảng 20%.

Việc đầu tư, xây dựng các cảng cửa ngõ tại Cái Lân, Đình Vũ, Lạch Huyện quá sát nhau và nguy cơ dư thừa công suất xuất phát từ đó là một ví dụ nữa về sự lãng phí nguồn lực trong cơ chế quy hoạch cảng của Việt Nam, cũng giống như trường hợp của các cảng ở phía Nam.

### ***Chưa chú trọng đến tiềm năng trung chuyển của cảng Cái Mép-Thị Vải***

CPVN chưa khuyến khích các đơn vị kinh doanh cảng biển tại khu vực Cái Mép-Thị Vải tiếp nhận cả hàng hóa trung chuyển trong nước (từ bắc vào nam) và quốc tế (chủ yếu từ Campuchia), cho dù nhu cầu về loại hình hoạt động này có thể thấy rõ.

Đặc biệt, các hãng vận tải đường biển và đơn vị kinh doanh cảng đã có một số biện pháp để đối phó với những vấn đề sau:

- Các quy định về vận tải nội địa hạn chế các hãng tàu quốc tịch nước ngoài vận chuyển côngtenơ giữa các cảng của Việt Nam, kể cả hàng hóa quốc tế đi đến các nước khác. Bãi bỏ quy định này sẽ tạo điều kiện để cảng Cái Mép-Thị Vải trở thành một trung tâm trung chuyển hàng hóa đi và đến miền Trung và miền Bắc. Những hãng vận tải mang cờ Việt Nam hiện nay hoạt động nội địa chưa đủ năng

lực xử lý khối lượng hàng hóa lớn, trong khi hàng hóa từ miền Trung và miền Bắc đi Châu Âu và Mỹ hiện vẫn phải trung chuyển qua cảng của nước thứ ba.

- Sự phân tán, thiếu kết nối nội cảng giữa các cảng ở khu vực Cái Mép-Thị Vải làm hạn chế tăng trưởng lượng hàng trung chuyển, do các bến bãi chưa đủ quy mô, năng lực, khiến tàu gom phải cập nhiều bến khi giao nhận hàng cho nhiều khách.
- Thông tư 164/2010/TT-BTC và Thông tư 41/2012/TT-BTC quy định chiết khấu 40% phí tải trọng và 50% phí hoa tiêu cho tàu trên 50.000 GT (khoảng 4.000 TEU) cập cảng Cái Mép-Thị Vải. Đã có một số ý kiến đề nghị chính phủ có chính sách khuyến khích các tàu cập cảng Cái Mép-Thị Vải, bao gồm tàu tải trọng 25.000-50.000 GT (2.000-4.000 TEU) hiện không thể vào các cảng của TPHCM, và tàu trên 90.000 GT (trên 8.000 TEU), hiện là loại tàu chủ yếu được sử dụng trong giao thương tuyến Viễn Đông-Châu Âu (và ngày càng được sử dụng nhiều ở khu vực xuyên Thái bình dương).
- Tàu côngtenơ tải trọng trên 80.000 tấn (DWT) (khoảng 7.000 TEU) di chuyển tới các cảng khu vực Cái Mép-Thị Vải vẫn phải xin giấy phép cập bến từng chuyến của chính quyền địa phương, mặc dù tàu tải trọng trên 160.000 DWT (14.000 TEU) hiện đã được vào neo đậu tại cảng.
- Việc chính phủ quy định hạn chế côngtenơ từ Campuchia chở hàng máy móc, ô tô đã qua sử dụng nhập khẩu làm hạn chế việc sử dụng các cảng của Việt Nam đối với hàng hóa từ Campuchia.

### **Thiếu cơ sở hạ tầng trên đất liền và các công trình phụ trợ khác**

Việc đầu tư, xây dựng các hạng mục cảng mới ở Việt Nam chưa đi đôi với việc xây dựng các cơ sở hạ tầng trên đất liền phù hợp để hỗ trợ việc di chuyển hàng côngtenơ tại cảng. Đây một phần là hệ quả của tình trạng phân tán của mạng lưới cảng hiện nay, từ đó gây áp lực đáng kể lên các nguồn lực đầu tư cho cơ sở hạ tầng của địa phương và trung ương. Những vấn đề liên quan đến giải phóng mặt bằng, giải ngân vốn, đấu thầu trong đầu tư là những lý do được kể đến nhiều nhất của sự chậm trễ trong triển khai nhiều dự án cơ sở hạ tầng đường xá quan trọng.

Dưới đây là một số những tồn tại về cơ sở hạ tầng đường xá cấp bách nhất của mạng lưới cảng hiện nay:

- Miền Bắc và miền Trung
  - Đường nối giữa Đình Vũ với TP. Hải Phòng và QL5, một phần hiện vẫn chưa hoàn thiện, thường xuyên ùn tắc: đặc biệt, tình trạng ùn tắc nghiêm trọng thường xảy ra ở nút giao Nguyễn Bình Khiêm – Lê Thánh Tông – Đình Vũ.
  - QL18 nối cảng Cái Lân với Hà Nội: Mặc dù đường đã được cải tạo nhưng hạn chế tải trọng trên đường vẫn tiếp tục là lý do khiến một phần đáng kể lượng hàng côngtenơ phải chuyên chở từ Cái Lân đến Hải Phòng bằng xà lan.
  - Đường nối đến cảng Tiên Sa, Đà Nẵng.

- Miền Nam
  - Ùn tắc trên QL1 nối TPHCM-Hà Nội đến đoạn giao QL51: Tuy QL51 đang được mở rộng nhưng còn thiếu các nút giao và có quá nhiều người bộ hành và xe máy đi ngang qua đường tại nhiều địa điểm do thiếu nút giao. Một số đoạn chưa hoàn thành, trong khi đường đã bắt đầu có dấu hiệu hư hỏng.
  - Đường liên tỉnh 25B đến cảng Cát Lái, TPHCM.
  - Thiếu đường nối tới cụm cảng mới Phú Hữu, trong khi bến tàu đầu tiên đã hoàn thành việc xây dựng từ tháng 7/2010. Cần làm đường nối giữa cảng Phú Hữu và đường Nguyễn Duy Trinh, đồng thời mở rộng đường Nguyễn Duy Trinh để xe côngtenơ lưu thông.
  - Đường dẫn đến cầu Phú Mỹ mới<sup>21</sup> tại TPHCM rất nhiều bụi, chất lượng mặt đường thấp, chưa được nâng cấp cho phù hợp với kết cấu cầu.
  - Dự án làm đường D3 nối bến cảng mới thuộc cảng Sài Gòn-Hiệp Phước tới Khu công nghiệp Hiệp Phước: Các con đường dẫn tới khu công nghiệp Hiệp Phước, trong đó có bến côngtenơ Premier Sài Gòn (SPCT) vẫn chưa hoàn thành dù bến đã mở cửa từ năm 2009.
  - Đường 965 nối Quốc lộ 51 với cảng Cái Mép-Thị Vải và đường liên cảng Cái Mép-Thị Vải. Mặc dù bến cảng đầu tiên tại Cái Mép-Thị Vải đã bắt đầu đi vào hoạt động từ năm 2009 nhưng đường nối tới bến vẫn chưa hoàn thành

Ngoài ra, Cảng vụ Việt Nam (VPA) cũng đã cho biết yêu cầu phải bảo đảm hoàn thành đúng hạn các công trình kênh lạch cho các cảng đang xây dựng hay đầu tư, cụ thể như sau:

### **Hệ thống kênh lạch**

Các kênh lạch dẫn tới cảng Hải Phòng nhìn chung cần được nạo vét, cũng như các cảng ở khu vực miền Trung như cảng Cửa Lò, Quảng Bình, Thuận An, Đà Nẵng, Quy Nhơn; cảng Cát Lái, Hiệp Phước, Cần Thơ ở phía Nam, xét trên thực trạng hiện nay của tất cả những cảng này.

Đặc biệt đối với đường kênh lạch nối tới khu vực Cái Mép-Thị Vải, VPA đã yêu cầu nâng cấp kịp thời để cho phép sử dụng tàu trọng tải lớn trên 80.000 DWT. Các đơn vị đã nhiều lần đề nghị chính phủ xem xét sửa đổi Quy hoạch tổng thể để nạo vét kênh lạch sâu hơn phục vụ tàu côngtenơ trọng tải trên 100.000 DWT cập cảng tại khu vực này, với mục tiêu nâng cấp Cái Mép-Thị Vải lên tầm một cảng quốc tế cạnh tranh.

Ngoài ra, VPA còn lưu ý hai điểm về kênh lạch nữa ở khu vực phía Nam:

- Đối với đường kênh trên sông Hậu, cần tiếp tục nạo vét kênh lạch hiện có để duy trì lưu thông tàu bè ít nhất ở mức độ như trước trong khi chờ lập kênh mới qua kinh Quan Chánh Bồ.
- Đối với kênh Soài Rạp dẫn ra khu vực Hiệp Phước, VPA cũng đã yêu cầu có giải pháp nạo vét theo Quy hoạch tổng thể và cam kết quả các nhà đầu tư trong các dự án cảng và cảng nội đô ở khu vực này.

**Bảng 2.11 Cổ phần của Vinalines tại các cảng chính và các dự án đã quy hoạch**

Cảng	Địa điểm	Cổ phần của Vinalines
Cảng Quảng Ninh	Cái Lân	100%
Cảng côngtenơ quốc tế Cái Lân (CICT)	Cái Lân	51%
Cảng Đoàn Xá	Hải Phòng	51%
Cảng Hải Phòng	Hải Phòng	100%
Cảng Vinalines Đình Vũ	Đình Vũ	60.3%
Lạch Huyện (HPCT)	Lạch Huyện	51%
Cảng Đà Nẵng	Đà Nẵng	100%
Cảng Nha Trang	Nha Trang	100%
Vân phong (dự án đang tạm dừng)	Vân phong	100%
Cảng Sài Gòn	TPHCM	100%
Cảng quốc tế Sài Gòn-PSA (SP-SSA)	Cái Mép	51%
Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT)	Cái Mép	51%
Cảng Sài Gòn-Cảng quốc tế SSA (SSIT)	Cái Mép	51%

*Nguồn:* Tác giả, qua phỏng vấn Vinalines.

*Chú thích:* Vinalines cũng điều hành cả các cảng khác, như Cần Thơ, Cam Ranh, Cầu Cui, Nghệ Tĩnh, Vật Cách.

### **Công trình hỗ trợ tàu di chuyển ban đêm**

VPA đề nghị bổ sung các biện pháp an toàn như chỉ dẫn hoa tiêu, chiếu sáng, nạo vét nhằm giảm bớt những hạn chế về tàu di chuyển ban đêm cũng như khai thông luồng tuyến, đặc biệt đối với các cảng khu vực Hải Phòng và TPHCM.

### **Cơ chế tài chính xây dựng cơ sở hạ tầng cảng thiếu bền vững**

Chính phủ hiện đang sử dụng chủ yếu tập đoàn nhà nước Vinalines làm nhà đầu tư nội địa chính cho các dự án cảng lớn của Việt Nam (xem Bảng 2.11).

Việc Vinalines có mặt trong nhiều dự án cảng làm nảy sinh một số vấn đề. Chẳng hạn:

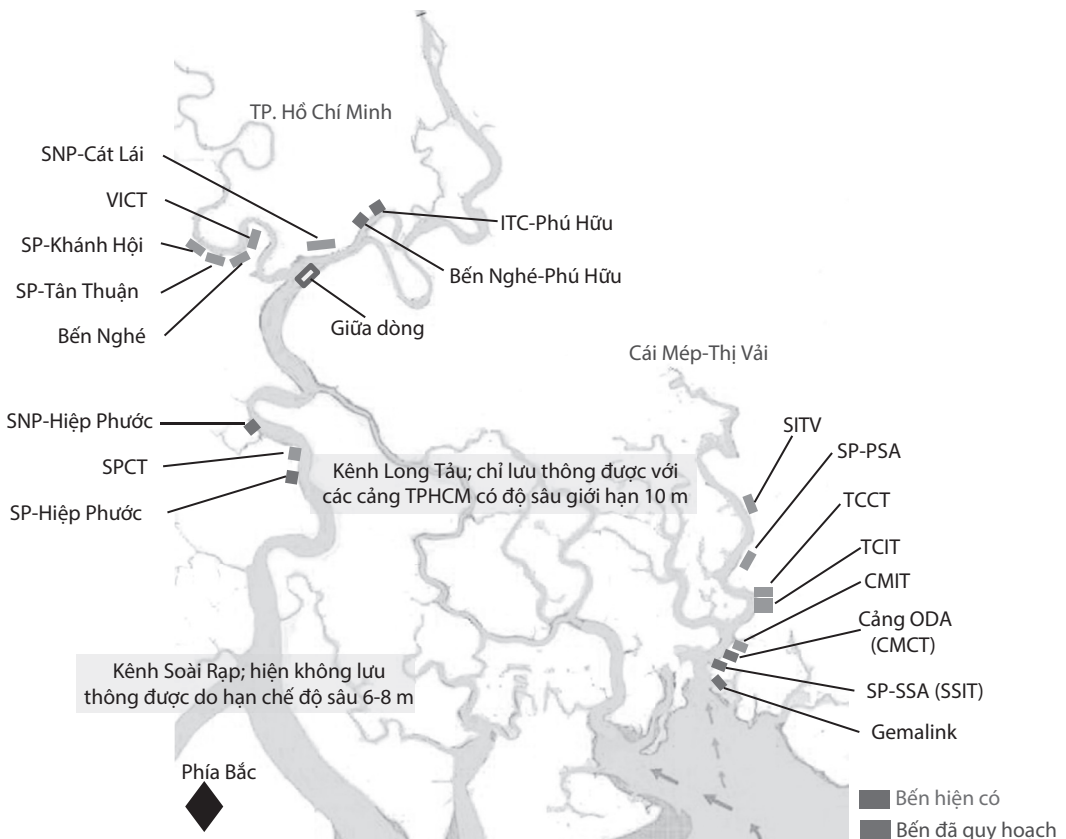
- Nguồn lực tài chính vốn đã hạn chế của Vinalines bị cạn kiệt – một số dự án cảng mới thua lỗ - tạo gánh nặng tài chính đáng kể đối với tập đoàn này. Theo Thanh tra Nhà nước, Vinalines đã lỗ 252 tỉ đồng trong liên doanh cảng Cái Mép-Thị Vải trong các năm 2007-10. Năm 2011, mức lỗ từ những cảng này theo báo cáo đã tăng lên đến 460 tỉ đồng và còn tiếp tục tăng trong tình hình cung vượt cầu hiện nay.
- Thực lực tài chính yếu của Vinalines cũng dẫn đến chậm trễ trong triển khai dự án Lạch Huyện, trong đó Vinalines đóng vai trò nhà đầu tư tư nhân lớn nhất của dự án. Được biết Vinalines đã mất khả năng chi trả 5 khoản nợ trị giá hơn 23.060 tỉ đồng, và chưa có khả năng huy động vốn bổ sung để đầu tư vào dự án cảng quy mô lớn (cũng như có vị trí chiến lược quan trọng) Lạch Huyện.
- Trình độ quản lý dự án yếu kém, tình trạng tham nhũng của quan chức Vinalines (Brummit 2012) dẫn đến lãng phí nguồn lực, trong đó có dự án Cảng trung chuyển quốc tế Vân phong đã quy hoạch.
- Việc Vinalines có mặt trong những dự án cảng cạnh tranh lẫn nhau tại cùng một địa điểm (cùng với một số đối tượng độc lập cả trong và ngoài nước) làm đẩy lên

những hoài nghi về màu thuẫn lợi ích. Chẳng hạn, cảng Sài Gòn cạnh tranh với 3 cảng có vốn đầu tư của Vinalines/Cảng Sài Gòn tại khu vực Cái Mép (SP-PSA, CMIT, SSIT), trong khi đây đều là những đối thủ cạnh tranh trực tiếp. Ở các cảng miền Bắc cũng tồn tại tình trạng yếu kém trong quản lý tương tự khi cảng Hải Phòng đang cạnh tranh trực tiếp với hai cảng của Vinalines tại Cái Lân, cũng như các dự án đã quy hoạch khác của Vinalines là Đình Vũ và Lạch Huyện.<sup>22</sup>

Cơ chế tài chính chủ yếu xoay quanh một doanh nghiệp nhà nước đang trong tình trạng khó khăn về tài chính, quản lý yếu kém như hiện nay khó có thể coi là bền vững. Trong nửa đầu năm 2012, Vinalines báo cáo lỗ ròng 1.439 tỉ đồng, trong đó hai đơn vị trực thuộc chính (Vinashin Lines và Biển Đông, tách từ Vinashin năm 2010) lỗ phát sinh 700 tỉ đồng, và một đơn vị khác thuộc Vinalines là Falcon báo lỗ 267 tỉ đồng. Vinalines không công bố bảng kết toán tài sản nhưng doanh nghiệp này khó có thể huy động được nguồn vốn mới đáng kể nếu không có nhà nước hỗ trợ.

Việt Nam cần một cơ chế tài chính bền vững hơn để đáp ứng các yêu cầu đầu tư vào cơ sở hạ tầng cảng. Để làm điều này cần tăng cường huy động sự tham gia

**Bản đồ 2.3 Việt Nam: Các cảng công tơn chính ở khu vực TPHCM**



Nguồn: Hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

của tư nhân và nâng hạn mức đầu tư cơ bản cao hơn 49% đối với nhà đầu tư nước ngoài.

### ***Những ảnh hưởng chính của các tồn tại trong quy hoạch cảng đối với hiệu quả của công tác kho vận***

Việc khuyến khích phát triển nhiều cảng nhỏ ở cả khu vực hành lang TPHCM-Cái Mép và Hải Phòng-Cái Lân khiến Việt Nam trở thành thị trường cảng côngtenơ phân tán nhất trên thế giới. Đây là thị trường duy nhất có đồng thời 4 hãng kinh doanh cảng quốc tế hàng đầu là PSA, Hutchison Port Holdings, DP World và APM Terminals tham gia cạnh tranh trực tiếp.

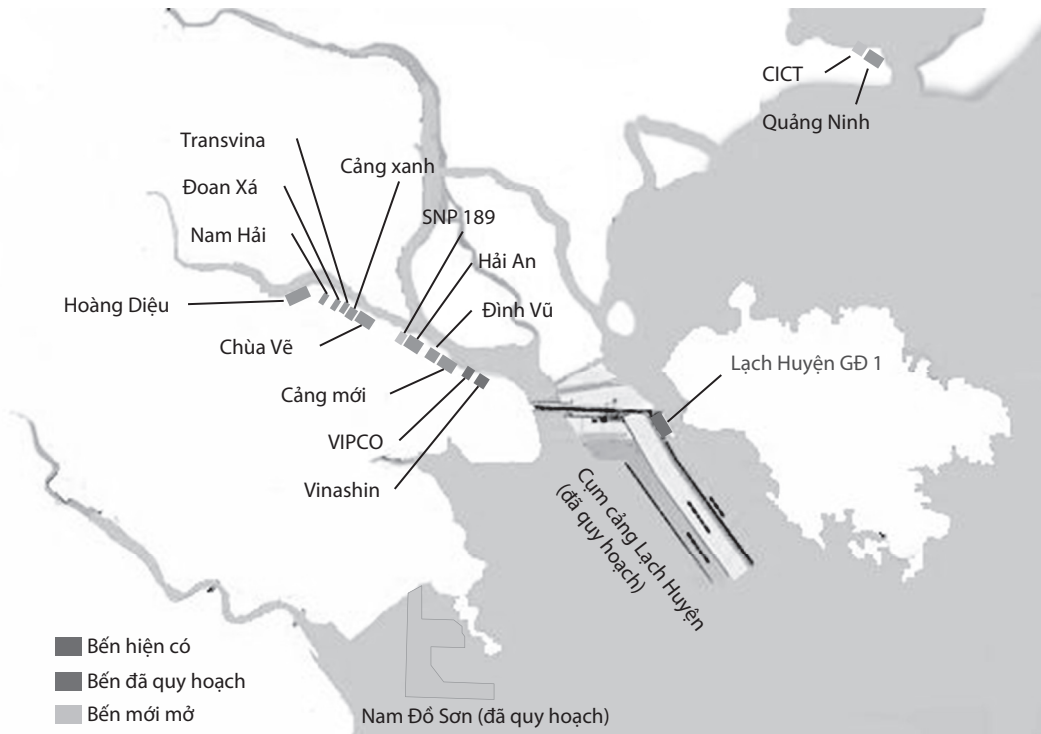
Như minh họa trong Bản đồ 2.3, hiện nay chỉ riêng khu vực TPHCM-Cái Mép đã có tới 11 cảng côngtenơ có công suất hàng năm trên 100.000 TEU hoạt động, và không dưới 7 cảng mới sắp được bổ sung và đã bắt đầu khởi công. Đó là chưa kể một số dự án khác đã quy hoạch tại Hiệp Phước, Cát Lái, Nhơn Trạch, Nhà Bè, Long An, Đồng Nai, Phước An, Mỹ Xuân, Cái Mép hạ, Bến Đính-Sao Mai. Một số dự án trên đang sa lầy do nhà đầu tư nước ngoài mất kiên nhẫn, trong đó phải kể đến trường hợp China Merchants rút khỏi các hạng mục đầu tư đã quy hoạch. Dù vậy, cả chính quyền địa phương lẫn trung ương vẫn đang tiếp tục khuyến khích đầu tư vào các dự án cảng mới bất chấp tình trạng cung vượt cầu kéo dài.

Đa số các bến cảng tại Cái Mép có chiều dài bến trung bình chỉ là 300 mét mỗi bến trong khi chiều dài lý tưởng phải là 350-400 mét. Đối với một cảng 2 bến thì tổng chiều dài bến phải là 700-800 mét thay vì 600 mét như hiện nay. Vấn đề phát sinh ở đây là nếu có hai tàu dài 350 mét vào bến cùng lúc tại một cảng thì một tàu sẽ phải thả neo đợi ở ngoài bến cho dù các cảng khác đang còn trống. Đây chính là sự thiếu hiệu quả phát sinh từ cơ chế phân tán như hiện nay. Những cảng hiện có cũng chưa được kết nối bằng các cầu cảng liên tục hay đường nối trực tiếp, từ đó cản trở việc nâng cấp các cảng lên tầm trung tâm trung chuyển. Thiết kế bến hiện nay có thể ảnh hưởng đến việc xử lý hàng hóa trung chuyển, do không thể chuyên chở hiệu quả những côngtenơ nhận từ tàu gom sang tàu mẹ vì bến không đủ chiều dài cho cả hai tàu, hoặc khi tàu gom và tàu mẹ nằm ở các cảng khác nhau, không có đường nối.

Ở miền Bắc cũng xuất hiện vấn đề phân tán tương tự. Ở miền Bắc hiện có 12 cảng côngtenơ đang hoạt động, trong đó riêng năm 2012 đã có tới 2 cảng mới đi vào hoạt động (xem Bản đồ 2.4). Hai cảng nữa đã được quy hoạch cho khu vực Đình Vũ, chưa kể cụm cảng mới quy hoạch cho Lạch Huyện.

Hệ thống cảng phân tán trên dẫn đến sự thiếu hiệu quả và đầu tư lãng phí lớn, xuất phát chủ yếu từ những nguyên nhân sau:

- Cần đầu tư bổ sung cơ sở hạ tầng trên đất liền để kết nối nhiều cảng biển
- Cần chi phí thêm cho việc nạo vét, bảo trì kênh lạch để tàu ra vào thuận tiện tới các vị trí trong cảng
- Không thể tận dụng hiệu quả nhờ quy mô tại từng cảng, trong khi phát sinh tình trạng thu phí kép đáng kể do ùn tắc tại một số điểm cũng như tỉ lệ sử dụng thấp ở các cảng khác
- Khó khăn trong xử lý hàng trung chuyển do thiếu đường nối giữa các cảng

**Bản đồ 2.4 Việt Nam: Tình trạng phân tán của hệ thống cảng Hải Phòng**

Nguồn: Hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

- Hàng hóa bị phân tán, cản trở việc phát triển các cảng trung tâm có cơ sở hạ tầng kho vận tập trung: cơ chế này dẫn đến tình trạng phân tán các dịch vụ hạ nguồn, như ICD, bãi côngtenơ rỗng, kho bảo thuế/phi bảo thuế, hãng vận tải đường bộ, đơn vị dịch vụ hải quan
- Thêm chi phí cho các CHTH và hãng vận tải biển do phải đăng ký nhiều điểm giao nhận hàng hay tàu bè phải ra vào nhiều cảng tại cùng một địa điểm.

Có thể thấy rõ tình trạng phân tán của hệ thống cảng Việt Nam khi so sánh với 30 cảng hàng đầu trên thế giới (xem Bảng 2.12). Số lượng cảng ở TPHCM/Cái Mép và Hải Phòng/Cái Lân còn cao hơn cả những cảng lớn trên thế giới, trong khi lượng hàng qua cảng lại thấp hơn nhiều. Ở đa số các cảng có nhiều bến (như Thượng Hải, Busan, Cao Hùng), các bến được bố trí bên trong khu vực cảng chứ không gặp phải tình trạng phân tán về địa lý, hành chính, vận hành như ở Việt Nam

**Bảng 2.12 Việt Nam: 30 cảng côngtenơ hàng đầu thế giới năm 2011 và tình trạng phân tán của các cảng Việt Nam**

<i>Xếp hạng 2011</i>	<i>Cảng</i>	<i>Nước</i>	<i>Lượng TEU (triệu)</i>	<i>Số bến</i>
1	Thượng Hải	Trung Quốc	31,7	8
2	Singapo	Singapo	29,9	5
3	ĐKHC Hồng Kông	Trung Quốc	24,4	5
4	Thâm Quyển	Trung Quốc	22,6	5
5	Busan	Hàn Quốc	16,2	11
6	Ninh Ba – Chu San	Trung Quốc	14,7	8
7	Cảng Quảng Châu	Trung Quốc	14,3	5
8	Thanh Đảo	Trung Quốc	13,0	4
9	Jebel Ali, Dubai	TVQ Ả Rập TN	13,0	1
10	Rotterdam	Hà Lan	11,9	5
11	Thiên Tân	Trung Quốc	11,6	10
12	Cao Hùng	Đài Loan	9,6	10
13	Cảng Klang	Malaixia	9,6	2
14	Hamburg	Đức	9,0	5
15	Antwerp	Bỉ	8,7	7
16	Los Angeles	Hoa Kỳ	7,9	8
17	Cảng Keihin	Nhật Bản	7,6	Không có
18	Tanjung Pelepas	Malaixia	7,5	1
19	Hạ Môn	Trung Quốc	6,5	6
20	Đại Liên	Trung Quốc	6,4	3
21	Long Beach	Hoa Kỳ	6,1	6
22	Bremen-Bremerhaven	Đức	5,9	4
23	Laem Chabang	Thái Lan	5,7	7
24	Tanjung Priok	Indônêxia	5,6	6
25	New York–New Jersey	Hoa Kỳ	5,5	6
26	Liên Vân Cảng	Trung Quốc	4,9	1
27	Cảng Hanshin	Nhật Bản	4,8	3
28	Tô Châu	Trung Quốc	4,7	Không có
29	Hồ Chí Minh/Cái Mép- Thị Vải	Việt Nam	4,5	11 năm 2011
30	Jawaharlal Nehru	Ấn Độ	4,3	3
50+	Hải Phòng-Cái Lân	Việt Nam	2,7	10 năm 2011 15 năm 2016

*Nguồn:* Tác giả tổng hợp bằng số liệu từ Tạp chí Thương mại và hăng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

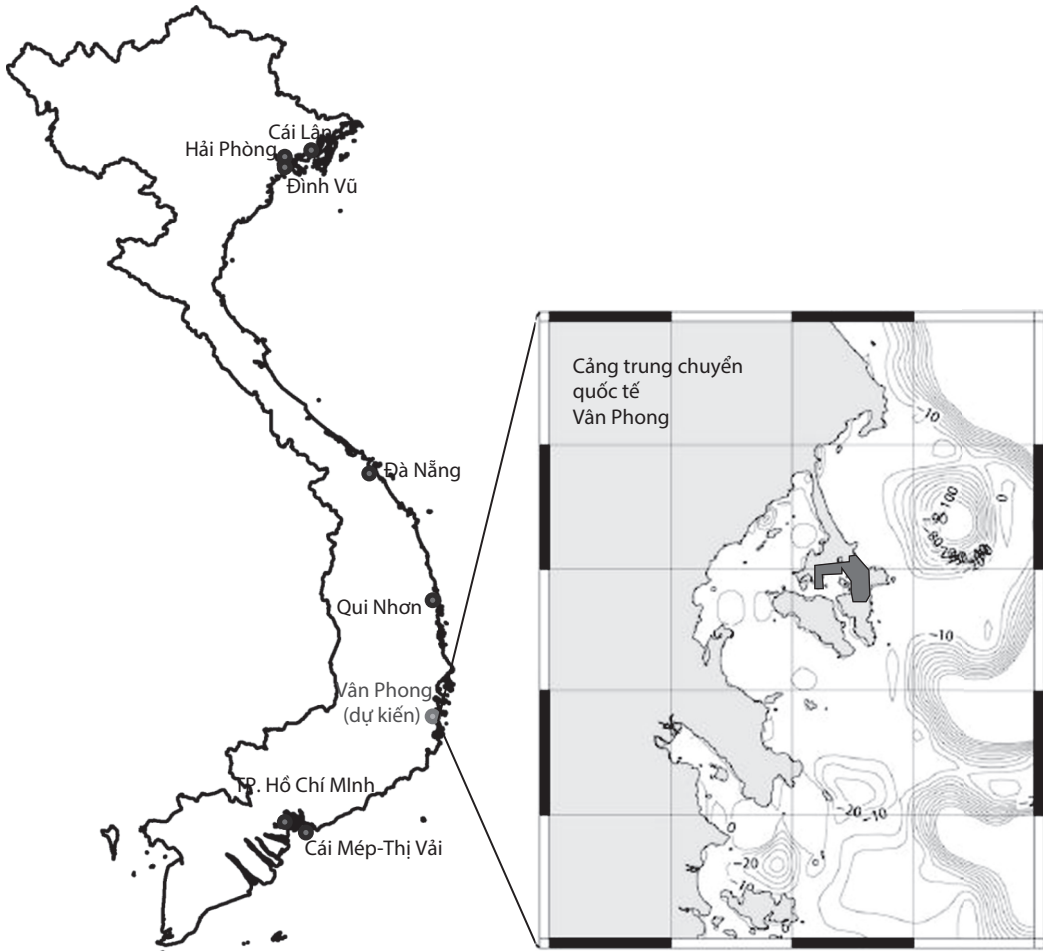
*Chú thích:* TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

**Trọng tâm đầu tư thiếu hợp lý: Vân Phong**

Quy hoạch tổng thể cảng biển hiện nay (2010-20) đặc biệt chú trọng đầu tư vào dự án cảng trung chuyển Vân phong ở khu vực Nam Trung Bộ (xem Bản đồ 2.5). Cảng này ban đầu được thiết kế để tiếp nhận tàu côngtenơ tải trọng 6.000-9.000 TEU theo quy hoạch năm 2007, với ngân sách 1.100 tỉ đồng. Nhưng do không thu hút được nhà đầu tư nước ngoài nên dự án được giao lại toàn bộ cho Vinalines làm chủ đầu tư, và được khởi công từ tháng 10/2009. Ngân sách liên tục được điều chỉnh cho đến khi tổng mức đầu tư tăng gấp 6 lần lên gần 6.200 tỉ đồng (3,6 tỉ US\$), và thiết kế được điều chỉnh để tiếp nhận tàu 12.000-15.000 TEU.



**Bản đồ 2.5 Vị trí của Vân Phong trong mạng lưới các cảng chính của Việt Nam**



Nguồn: Hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

Dự án Vân Phong được chia làm 4 giai đoạn:

*Giai đoạn 1:* 2 bến tổng chiều dài 690 mét (41,5 ha) đến năm 2013, tổng công suất 710.000 TEU/năm

*Giai đoạn 2:* 9 bến tổng chiều dài 2.260 mét (125 ha) đến năm 2015, tổng công suất 2,1 triệu TEU/năm

*Giai đoạn 3:* 16 bến tổng chiều dài 5.170 mét (405 ha) đến năm 2020, tổng công suất 4,5 triệu TEU/năm

*Giai đoạn 4:* 37 bến tổng chiều dài 12.590 mét (750 ha) đến năm 2020, tổng công suất 17 triệu TEU/năm.

Dự án thiếu tính khả thi kinh tế và có ít tiềm năng phát triển lên thành một trung tâm trung chuyển côngtơng lớn. Tiền đề để đầu tư vào cảng này căn cứ trên một số giả định sai lầm rằng những tàu côngtơng lớn hoạt động trên các tuyến liên

lục địa tới Châu Âu và Mỹ sẽ có nhu cầu cập cảng nước sâu dọc bờ biển miền Trung Việt Nam, là nơi có cảng Vân Phong.

Tuy có độ sâu tự nhiên lên đến 20 mét nhưng Vân phong chưa hội đủ điều kiện để phát triển lên thành một trung tâm trung chuyển côngtenơ do những lý do sau:

1. Do đã đầu tư vào cảng Cái Mép-Thị Vải ở phía Nam và đã có quy hoạch đầu tư vào cảng Lạch Huyện ở phía Bắc nên nhu cầu đối với một trung tâm trung chuyển hàng hóa của Việt Nam không còn nữa. Các hãng tàu đi trực tiếp tới Châu Âu và Mỹ hiện đã sử dụng cảng Cái Mép và dự kiến cũng sẽ cập cảng Lạch Huyện khi cảng hoàn thành.
2. Khu vực miền Trung ít tiềm năng về vận chuyển hàng hóa, khi tổng lượng hàng côngtenơ của miền Trung năm 2011 chỉ chiếm 3% tổng khối lượng hàng

**Bảng 2.13 Khoảng cách từ các cảng cửa ngõ chính ở Đông Nam Á đến Vân phong**

Khoảng cách (hải lý)	TEU (2011) (triệu)	Khoảng cách tới Vân Phong	Khoảng cách tới trung tâm gần nhất
Jakarta	5,6	1.132	629 (Singapo)
Manila	3,4	699	610 (Cao Hùng)
Surabaya	2,7	1.284	758 (Singapo)
Băng Cốc	2,0	885	848 (Singapo)
Penang	1,2	1.202	245 (Cảng Klang)
Belawan	1,2	1.134	167 (Cảng Klang)
Pasir Gudang	0,8	783	46 (Singapo)
Davao	0,7	1.199	1.166 (Cao Hùng)
Semarang	0,4	1.191	670 (Singapo)
Kota Kinabalu và Sabah	0,4	559	785 (Singapo)
Kuching	0,2	666	448 (Singapo)
Sihanoukville	0,2	616	424 (Cái Mép)
Muara	0,1	562	740 (Singapo)

*Nguồn:* Hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

*Chú thích:* TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

côngtenơ của Việt Nam (219.000 TEU). Các cảng hiện có sẽ đáp ứng tốt hơn nhu cầu trung chuyển hàng hóa bổ sung từ miền Trung.

3. Ngoài yếu tố tiềm năng về hàng hóa hạn chế của miền Trung, Vân phong cũng không có địa điểm tập kết hàng hóa tự nhiên nào khác để hàng trung chuyển quốc tế đi và đến những cảng cửa ngõ chính của Campuchia, Ấn Độ, Malaixia, Philipin, Singapo, Thái Lan, và tàu phải đi khoảng cách xa hơn so với những trung tâm trung chuyển hiện nay (xem Bảng 2.13).

Trừ Muara của Brunei, Vân Phong có vị trí xa hơn so với các cảng trung tâm của Singapo, Tanjung Pelepas, Cảng Klang, Cao Hùng, ĐKHC Hồng Kông (Trung Quốc), Thâm Quyến, là những đối thủ cạnh tranh chính về trung chuyển hàng hóa trong khu vực. Ngay cả đối với hàng hóa của Campuchia, cửa ngõ đi hay đến gần nhất với Vân Phong, các cảng hiện tại ở khu vực Cái Mép vẫn là địa chỉ hấp dẫn hơn để vận chuyển hàng hóa đối với Sihanoukville và Phnôm Pênh.

Ngoài những hạn chế về địa lý, lưu lượng hàng hóa cũng hạn chế giữa các cảng ở miền Đông Malaixia, Brunei hay nam Philipin và Việt Nam, đồng thời những cảng này cũng nhận được dịch vụ tốt hơn nhờ những liên hệ hiện có với các trung tâm cảng của Malaixia và Singapo.

Sau nhiều lần tiến độ xây dựng theo kế hoạch bị trì hoãn, vào tháng 9/2012, CPVN đã chính thức tạm dừng dự án Vân Phong. Dù thế, việc xây dựng cũng đã ngừng trệ từ tháng 8/2011, sau khi một nhà thầu Hàn Quốc hoàn thành công việc đóng cọc đầu tiên với phí tổn 146 tỉ đồng.

Quyết định tạm dừng được đưa ra theo yêu cầu của BGTVT trước những khó khăn tài chính mà Vinalines gặp phải. Tuy vậy, CPVN vẫn tiếp tục chủ trương đầu tư vào cảng Vân Phong, giao BGTVT chỉ đạo Cục Hàng hải Việt Nam (Vinamarine) và các ban ngành địa phương của tỉnh Khánh Hòa lên kế hoạch kêu gọi đầu tư trong và ngoài nước để tiến hành xây dựng cảng.

### Sân bay

Việt Nam có hai sân bay chuyên chở hàng hóa cho các thị trường quốc tế: Sân bay Tân Sơn Nhất (SBTSN) tại TPHCM và Sân bay Nội Bài (SBNB) ở Hà Nội. Sân bay thứ ba là sân bay Long Thành hiện đang được xây dựng tại TPHCM, dự kiến hoàn thành vào năm 2015. Tuy vậy, các ĐVDVKV được hỏi đều cho rằng tiến độ xây dựng sẽ bị trì hoãn đến năm 2020, và cần cho phép các công ty nước ngoài tham gia thi công để giảm thiểu sự đình trệ.

SBTSN có 2 đơn vị chuyên trách hàng hóa. Công ty Dịch vụ Hàng hóa Tân Sơn Nhất (TCS) là đơn vị có trước, thuộc sở hữu của liên doanh 3 bên là Vietnam Airlines – hãng hàng không quốc gia của Việt Nam và cũng là một doanh nghiệp nhà nước (DNNN) thuộc Bộ Quốc phòng; Singapore Airport Terminal Services Ltd. – đơn vị dịch vụ mặt đất; và Công ty TNHH Dịch vụ Sân bay miền Nam. Các CHTH và ĐVDVKV cho rằng SBTSN đã quá đông và kém hiệu quả, với những trang thiết bị xử lý hàng hóa thuộc hàng kém tiêu chuẩn so với các nước Châu Á khác. Mọi hãng hàng không đều sử dụng nhà ga này.

Đơn vị thứ hai là Công ty Dịch vụ Hàng hóa Sài Gòn (SCSC), được thành lập bởi 4 nhóm nhà đầu tư vào tháng 4/2008: Công ty Sân bay miền Nam – 25%, Gemadept Corporation – 23%; Bộ Quốc phòng – 24% và ACB – 28%. Đơn vị này hiện đại, hiệu quả và đủ năng lực hơn. Tuy nhiên, để bớt cạnh tranh, Vietnam Airlines đã chỉ đạo để các hãng hàng không tập trung hoạt động vào TCS, do vậy các hãng hàng không thường ngại ký hợp đồng với SCSC.

Đơn vị chuyên trách hàng hóa tại SBNB cũng thuộc sở hữu của Vietnam Airlines, với cung cách hoạt động tương tự như TCS của SBTSN. Đơn vị dịch vụ mặt đất là Công ty CP Dịch vụ Hàng hóa Nội Bài, một công ty con của Vietnam Airlines.

Nhìn chung, các ĐVDVKV đều cho rằng trình độ kỹ năng của nhân viên tại ga hàng hóa sân bay còn thấp, dẫn đến chậm trễ, hư hỏng hàng, tăng chi phí cho các ĐVDVKV và CHTH. An ninh cũng khá lỏng lẻo.

Các ĐVDVKV cho biết qua phỏng vấn rằng nếu TCS của SBTSN và các ga hàng hóa tại SBNB thuộc sở hữu và được vận hành bởi các doanh nghiệp tư nhân chứ không phải DNNN thì các sân bay của Việt Nam sẽ cạnh tranh hơn với những quốc gia tương đồng khác. Các ĐVDVKV tính toán rằng chi phí kho vận, hoạt

động sẽ giảm được khoảng 50% vì các hãng tư nhân sẽ điều hành ga hàng hóa hiệu quả hơn.

Các ĐVDVKV không được phép tham gia vào hoạt động thu gom hàng hóa tại sân bay. Mọi công việc bốc xếp được nhân viên nhà ga thực hiện. Các ĐVDVKV sẽ gặp nhiều thuận lợi hơn nếu được cấp diện tích và được phép bốc xếp giá hàng tiêu chuẩn tại sân bay để kết hợp bốc xếp các hàng hóa nhẹ, đặc, tăng hiệu quả sử dụng giá hàng. Khi đó các ĐVDVKV sẽ có thể dành cho khách hàng những mức phí cạnh tranh hơn.

Các hãng hàng không chỉ cung cấp một số lượng hạn chế các dịch vụ vận chuyển hàng hóa đường không theo lịch định kỳ tại SBTSN và SBNB. Hầu hết các hãng vận chuyển chỉ phục vụ các sân bay này theo lịch đột xuất, và vì mọi máy bay đều dừng ở Trung Đông, Hàn Quốc, Singapo hay Đài Loan nên năng lực chuyên chở của Việt Nam thường rất hạn chế, nhất là vào thời điểm cuối tháng. Do vậy, phần nhiều hàng hóa đều được chuyên chở trong khoang hàng của các máy bay chở khách, nhưng khối lượng chuyên chở được cũng rất hạn chế. Do những quyết định chuyển hàng bằng đường không thường được khách hàng đưa ra vào phút chót nên khách hàng thường phải trả mức giá cước để chuyển hàng đi từ Việt Nam cao hơn so với các nước Châu Á khác.

### ***Đơn vị chuyên trách về hàng hóa và Khu kho vận tập trung***

Khái niệm Khu kho vận tập trung, tức các cụm cơ sở xử lý hàng hóa do các ĐVDVKV điều hành ở một khu vực gần cảng, sân bay hay khu công nghiệp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động, hiện vẫn chưa được hiểu rõ hay phổ biến ở Việt Nam. Hầu hết các đơn vị chuyên trách về hàng hóa đều do tư nhân thành lập và là những nhà kho độc lập thường có vị trí gần nhà máy, cảng hay sân bay.

Theo như những ĐVDVKV được phỏng vấn, chính phủ quản lý chặt chẽ việc cấp giấy phép Trạm vận chuyển côngtenơ (CFS), đặc biệt là các cơ sở ngoại quan, đồng thời các quy định về xin cấp phép thường rất rườm rà, khó hiểu đối với các ĐVDVKV.

Hầu hết những cơ sở hiện có đều có chất lượng thấp hơn so với những nước Châu Á khác. Những tiêu chuẩn chung như phòng cháy, an ninh đều thấp. Nhiều cơ sở còn không có sàn bê-tông, chỉ được xây bằng gạch trên mặt nền cát đầm nên sàn không bằng phẳng, dễ làm hư hỏng hàng hóa. Điều kiện thông gió cũng hạn chế, ảnh hưởng đến chất lượng hàng hóa nếu lưu kho trong thời gian dài. Trình độ của công nhân viên cũng cần nâng cao. Tất cả những yếu tố này làm giảm hiệu quả hoạt động của các ĐVDVKV và làm tăng chi phí hoạt động.

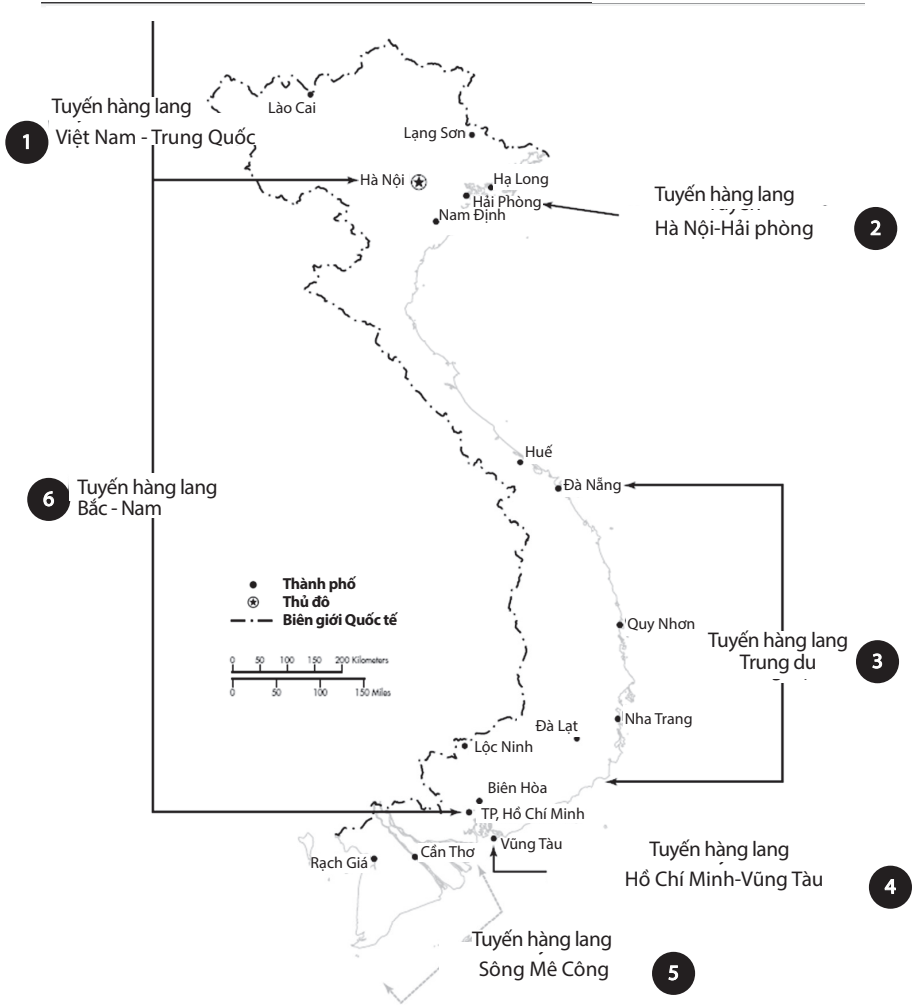
Tuy một số ĐVDVKV muốn xây dựng, vận hành cơ sở riêng, hiện đại, nhưng những lô đất có đủ diện tích thường không dễ kiếm nên phương án phổ biến là thuê đất.

Chính quyền trung ương và địa phương dường như chưa có kế hoạch hợp lý để bố trí các cơ sở chuyên trách về hàng hóa ở nơi bảo đảm phát huy hiệu quả cao nhất. Theo các CHTH và ĐVDVKV, chính phủ cần quy hoạch các khu liên hợp kho vận tại TPHCM, Hà Nội, Nha Trang, Lâm Đồng, Đồng bằng sông Cửu Long, và đầu tư cơ sở hạ tầng đầy đủ như đường xá tới những khu vực này để hàng hóa luân chuyển thông suốt.

### Hành lang vận tải chiến lược

Khái niệm hành lang vận tải chiến lược đã được minh chứng là một cách thức hiệu quả để các nhà nước trên khắp thế giới cân nhắc một cách tổng thể hơn về cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải trên bộ. Mô hình hành lang vận tải nhằm nâng cao năng lực kho vận được áp dụng với nguyên tắc hầu hết hàng hóa đều được vận chuyển bằng nhiều loại hình phương tiện (đường thủy, đường không, xe tải, đường sắt) và những dự án cơ sở hạ tầng lớn trên đất liền thường trải dài qua nhiều vùng lãnh thổ trong một tuyến hành lang vận tải. Chẳng hạn, tuyến hành lang TPHCM-Vũng Tàu bao gồm 3 tỉnh là Bình Dương, Đồng Nai, Bà Rịa-Vũng Tàu,

**Hình 2.19 Việt Nam: 6 tuyến hành lang vận tải chính**



Bản đồ này do Vụ bản đồ của Ngân hàng Thế giới vẽ. Các đường ranh giới, màu sắc, tên gọi và những thông tin khác thể hiện trên mọi bản đồ trong tài liệu không ám chỉ bất kỳ nhận định nào từ phía Ngân hàng Thế giới về địa vị pháp lý của bất kỳ vùng lãnh thổ nào hay có nghĩa là Ngân hàng Thế giới phê chuẩn, chấp nhận những đường ranh giới đó

Nguồn: Tác giả.

và cả TPHCM. Những địa phương này cần hợp tác với nhau để quy hoạch, huy động vốn, triển khai xây dựng những cơ sở hạ tầng trên bộ đi qua địa phận của mình một cách hiệu quả để đem lại lợi ích lớn nhất cho đối tượng sử dụng hệ thống giao thông, vận tải, trong đó có các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải. Trong khuôn khổ của báo cáo này, chúng tôi xác định 6 tuyến hành lang vận tải chính (xem Bản đồ 2.6).

Vì báo cáo chỉ quan tâm chủ yếu đến hàng hóa vận chuyển bằng côngtenơ nên chúng tôi sẽ nhấn mạnh vào những tuyến hành lang hiện đang có lưu lượng hàng hóa côngtenơ lớn nhất hiện nay và cho đến năm 2020. Như vậy, báo cáo sẽ tập trung vào 2 tuyến hành lang vận tải có lưu lượng hàng hóa lớn nhất là tuyến hành lang TPHCM-Vũng Tàu và hành lang Hà Nội-Hải Phòng. Những tuyến còn lại sẽ được trình bày sơ lược hơn sau phần khái quát về những tuyến hành lang chính được chọn.

### **Hành lang vận tải TPHCM-Vũng Tàu**

Năm 2011, tuyến hành lang này xử lý 4,8 triệu TEU và đến năm 2020 dự kiến sẽ đạt 9,5 triệu TEU. Hành lang này có 11 cảng biển côngtenơ chính, trong đó có 5 cảng nước sâu và nhiều ICD. Những cảng này đều có kết nối với các đường quốc lộ và bến xà lan trong một hệ thống đường thủy nội địa lớn. Hiện nay, chuyên chở bằng xà lan chiếm khoảng 95% lượng côngtenơ vận chuyển từ khu vực TPHCM tới các cảng ở Cái Mép-Thị Vải. Hệ thống đường thủy nội địa cũng chuyên chở những hàng hóa rời trọng lượng nặng, từ thực phẩm tới vật liệu xây dựng. Hệ thống giao thông đường thủy này có vai trò quan trọng đối với tăng trưởng kinh tế của tuyến hành lang này và cả vùng kinh tế Nam Bộ.

Mặc dù nhiều đường quốc lộ và cầu đã được xây dựng trên tuyến hành lang này trong vòng 10 năm qua nhưng vẫn còn nhiều dự án đường xá lớn dở dang. Cụ thể, quy hoạch bổ sung đường xá – bao gồm đường vành đai, đường nối, đường dẫn vào cảng – trong vòng 20 năm tới như sau:

1. *QL 51*: mở rộng từ 4 lên 6 làn xe, dự kiến cuối 2012 hoàn thành.
2. *Xa lộ Biên Hòa-Vũng Tàu (song song với QL51)*: dự kiến khởi công từ đầu 2013 và hoàn thành vào cuối 2017, tuy vậy, tiến độ nhiều khả năng sẽ bị chậm. Đây sẽ là một hệ thống đường cao tốc thu phí cho phép xe moóc chở côngtenơ cao tốc lưu thông tới các cảng khu vực Cái Mép-Thị Vải.
3. *Xa lộ TPHCM-Long Thành-Dầu Giây*: hiện đang trong giai đoạn xây dựng, là một hệ thống đường cao tốc thu phí nhằm giảm quãng đường hành trình và cho phép xe moóc côngtenơ hạng nặng tốc độ cao lưu thông. Đường dự kiến sẽ hoàn thành vào cuối năm 2012. Tuy nhiên, thời gian này nhiều khả năng sẽ bị kéo dài đến cuối 2013 hay đầu 2014.
4. *Đường vành đai 2*: hiện đang trong giai đoạn xây dựng, dự kiến hoàn thành vào cuối 2014.
5. *Đường vành đai 3*: quy hoạch xây dựng (3 giai đoạn) đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt vào tháng 9/2011 nhưng chưa khởi công. Giai đoạn 1 dự kiến hoàn thành trước 2017.

6. *Đường vành đai 4*: quy hoạch xây dựng (5 giai đoạn) đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt vào tháng 9/2011 nhưng chưa khởi công. Giai đoạn 1 dự kiến hoàn thành trước 2017.
7. *Xa lộ Cần Thơ-TPHCM*: Tuyến đường này sẽ khép kín mạng lưới đường cao tốc (xa lộ TPHCM-Long Thành-Dầu Giây và đường cao tốc TPHCM-Trung Lương [đã hoàn thành]) từ Cần Thơ tới QL1 ở phía bắc TPHCM.
8. *Sân bay quốc tế Long Thành*: chưa khởi công. Giai đoạn 1 dự kiến sẽ hoàn thành và đi vào hoạt động từ năm 2020.

Nâng cao công suất quốc lộ, đường xá là yếu tố quan trọng đối với khu vực TPHCM có tốc độ tăng trưởng nhanh. Ùn tắc trên tuyến hành lang này thường có nguyên nhân từ phần lớn những tồn tại đã và đang ảnh hưởng đến các tuyến hành lang khác ở Việt Nam (đặc biệt là hành lang Hà Nội-Hải Phòng): tốc độ đô thị hóa nhanh, tỉ lệ sở hữu xe hơi tăng, lưu lượng hàng hóa vận tải tăng, thiếu đường xá, thiết kế các đường quốc lộ, giao lộ chưa hợp lý.

Nếu áp dụng được những thiết kế đường xá hiện đại thì sẽ giảm được đáng kể tình trạng ùn tắc chung trên xa lộ, và theo đó là cả chi phí kho vận. Hầu hết các đường quốc lộ của Việt Nam đều sử dụng nút giao vòng tròn. Ngoài ra còn có một số đường vượt hay cầu vượt để xe cộ từ hệ thống đường này hợp tuyến với hệ thống đường khác nhằm duy trì luồng lưu thông ổn định. Đường dẫn tới các cảng thường sử dụng đèn tín hiệu giao thông thay cho đường thoải. TPHCM dự kiến sẽ xây dựng cầu vượt tại hai giao lộ vòng tròn chính trên các tuyến quốc lộ lớn dẫn tới các khu công nghiệp ở Bình Thạnh và Đồng Nai, cũng như QL51 và khu cảng Cái Mép-Thị Vải. Thời gian triển khai loại hình dự án xây dựng này sẽ kéo dài.

**Bảng 2.14 Chi phí vận tải đường bộ tiết kiệm được nhờ giảm ùn tắc tại khu vực TPHCM**

*Triệu USD (trừ những điểm sử dụng đơn vị khác)*

<i>Địa điểm</i>	<i>2012</i>	<i>2015</i>	<i>2020</i>
Ga/cảng tại TPHCM	\$70,9	\$84,5	\$113,0
Tỉ lệ chuyển chở bằng xà lan tới Cái Mép-Thị Vải	95%	90%	90%
Các cảng tại khu vực Cái Mép-Thị Vải	\$1,3	\$4,1	\$8,2
Tổng chi phí vận tải đường bộ tiết kiệm được: TPHCM/cụm cảng Cái Mép-Thị Vải	\$72,3	\$88,5	\$121,2

*Nguồn*: Tác giả; xem chi tiết tại Bảng A.4.

Cải thiện được tình trạng ùn tắc trên xa lộ (bằng cách nâng tốc độ trung bình của xe cơ giới và/hoặc giảm chênh lệch thời gian đi lại) sẽ giảm chi phí vận chuyển trong tổng chi phí kho vận, nhờ nâng cao hiệu quả hoạt động vận tải đường bộ. Từ những thông tin của các hãng vận tải đường bộ trong nước được hỏi trong báo cáo, mức tiết kiệm ước tính hàng năm về chi phí vận tải đường bộ trên tuyến hành lang này có thể đạt 121 triệu US\$ vào năm 2020 nếu có thể nâng số chuyến trên đầu xe mỗi ngày nhờ nâng cấp xa lộ và thiết kế đường xá (xem Bảng 2.14). Trong bối cảnh cạnh tranh hiện nay của lĩnh vực vận tải đường bộ ở Việt Nam, có thể nói hầu hết khoản tiết kiệm được này sẽ được các hãng vận tải chuyển hóa vào giá thành tới CHTH.

Tuy nhiên, phần lớn chi phí kho vận tiết kiệm được nhờ giảm ùn tắc xa lộ và tăng tính ổn định của các tuyến vận tải lại xuất phát từ giảm chi phí quản lý hàng tồn trữ. Ước tính ùn tắc vận tải đường bộ trên các tuyến có tổng mức ảnh hưởng đến chi phí<sup>23</sup> là 487 triệu US\$ đối với nền kinh tế Việt Nam (xem Bảng 2.15).

Chi phí do ùn tắc khi tính gộp mọi đối tượng sử dụng xa lộ (ngoài xe tải chở hàng) ước tính lên tới 1,7 tỉ US\$ đối với nền kinh tế Việt Nam (xem Bảng 2.16).

**Bảng 2.15 Ước tính chi phí do ùn tắc giao thông trong vận tải đường bộ ở các thành phố, vùng miền của Việt Nam (số liệu 2010)**

Khu vực thành thị	Dân số (triệu người)	GDP <sup>a</sup> (1.000 tỉ đồng)	GDP (tỉ US\$)	Chi phí do ùn tắc <sup>b</sup> (triệu US\$)	Chi phí do ùn tắc (% trên mức tổng cả nước)
Toàn quốc	87,8	1.981	104	487	100%
Đồng bằng sông Hồng	20,0	475	25	121	25
Trong đó: Hà Nội	6,7	160	8	97	20
Vùng trung du, miền núi					
Bắc bộ	11,3	57	3	8	2
Bắc Trung Bộ, Duyên hải					
Trung Bộ	19,0	185	10	19	4
Tây Nguyên	5,3	15	1	2	0,4
Đông Nam bộ	14,9	1.050	55	268	55
Trong đó: TP HCM	7,5	399	21	215	44
Đồng bằng sông Cửu Long	17,3	199	10	68	14

Nguồn: Ước tính của tác giả; xem chi tiết tại Phụ lục D.

Chú thích: GDP = tổng sản phẩm trong nước.

a. Tổng cục Thống kê.

b. Chi phí do ùn tắc tính toán bằng các hệ số GDP của các thành phố Mỹ tương ứng. Hệ số GDP áp dụng cho giá trị hàng hóa và thời gian trễ trong vận tải đường bộ và ở Mỹ dao động từ 0,16% GDP đến 0,47% GDP.

**Bảng 2.16 Ước tính tổng chi phí do ùn tắc (mọi loại xe) tại các thành phố, vùng miền Việt Nam (số liệu 2010)**

Khu vực thành thị	Dân số	GDP <sup>a</sup> (1.000 tỉ đồng)	GDP (tỉ US\$)	Chi phí do ùn tắc <sup>b</sup> (triệu US\$)	Chi phí do ùn tắc (% trên mức tổng cả nước)
Toàn quốc	87,8	1.981	104	1.709	100%
Đồng bằng sông Hồng	20,0	475	25	426	25
Trong đó: Hà Nội	6,7	160	8	341	20
Vùng trung du, miền núi					
Bắc bộ	11,3	57	3	27	2
Bắc Trung Bộ, Duyên hải					
Trung Bộ	19,0	185	10	68	4
Tây Nguyên	5,3	15	1	7	0,4
Đông Nam bộ	14,9	1.050	55	942	55
Trong đó: TP HCM	7,5	399	21	753	44
Đồng bằng sông Cửu Long	17,3	199	10	239	14

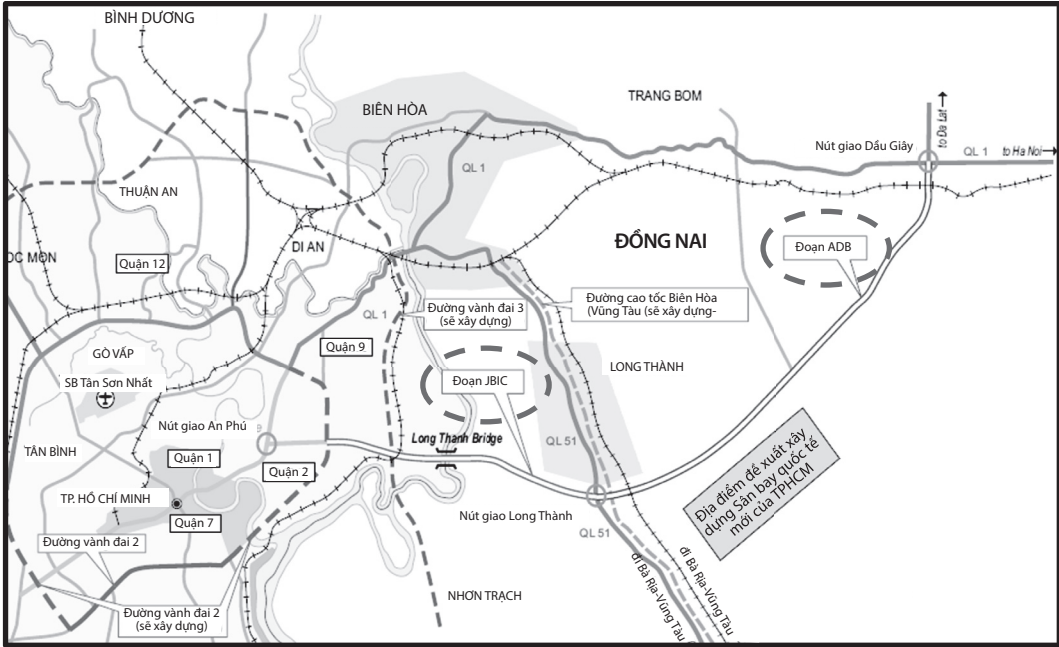
Nguồn: Ước tính của tác giả; xem chi tiết tại Phụ lục D.

Chú thích: GDP = tổng sản phẩm trong nước.

a. Tổng cục Thống kê 2011.

b. Chi phí do ùn tắc tính toán bằng các hệ số GDP của các thành phố Mỹ tương ứng. Giá trị sử dụng cho các thành phố Mỹ dao động từ 0,76% GDP tới 1,65% GDP.



**Bản đồ 2.7 Đường cao tốc TPHCM-Long Thành-Dầu Giây**

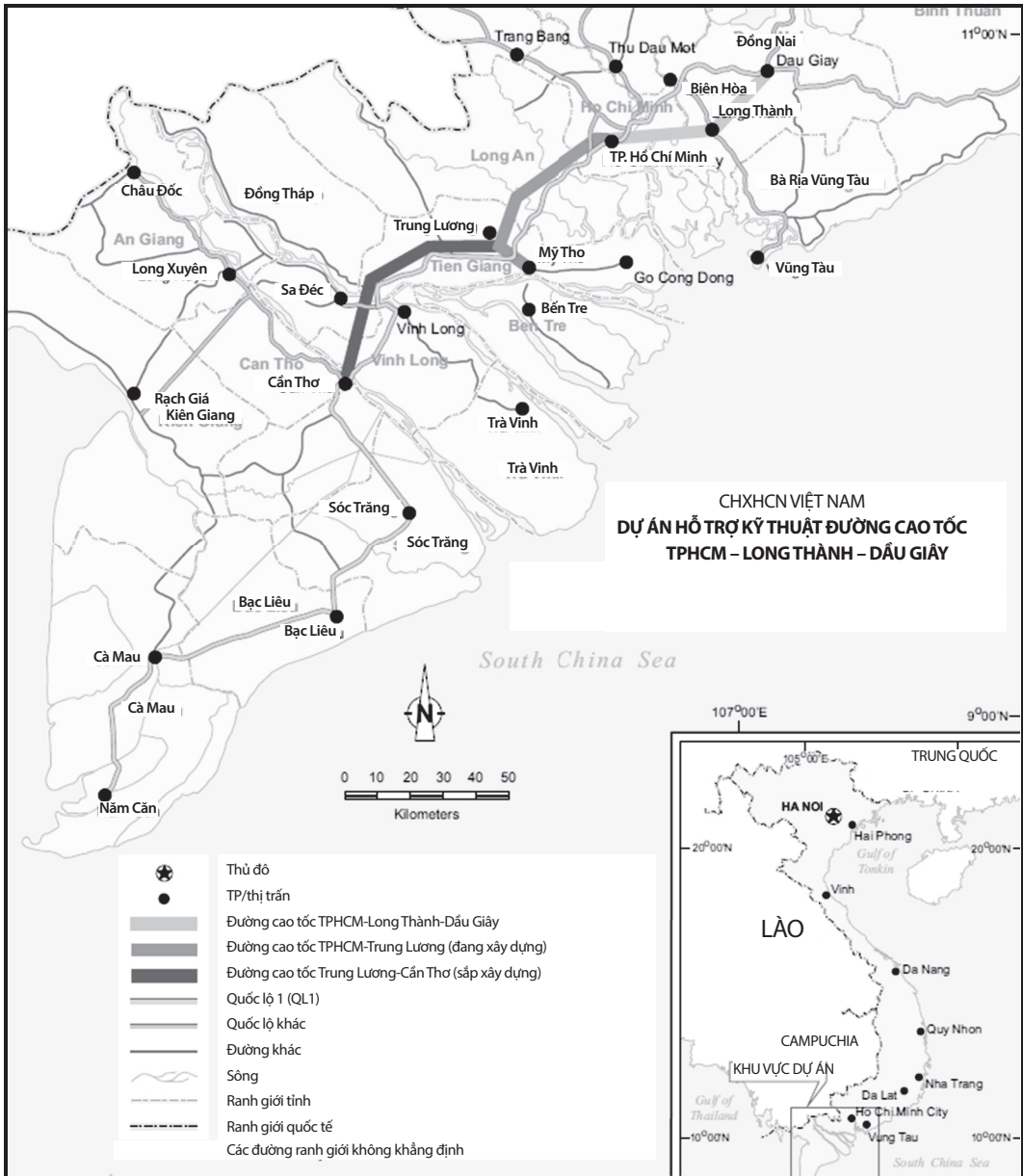
Nguồn: Ngân hàng Phát triển Á châu.

Một trong những giải pháp chính nâng cấp đường quốc lộ trong tương lai nhằm tăng lưu thông hàng hóa trên tuyến hành lang là quy hoạch tuyến cao tốc TPHCM-Dầu Giây. Dự án được đồng tài trợ bởi Ngân hàng Phát triển Á châu và Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản, kết nối Đường vành đai 2 từ Quận 9 tới nút giao với QL1 tại Dầu Giây (xem Hình 2.20). Dự án (1) dự kiến sẽ hoàn thành vào đầu năm 2014, (2) khi hoàn tất sẽ phục vụ Sân bay quốc tế mới Long Thành, (3) rút ngắn khoảng cách từ TPHCM tới QL51 và cụm cảng Cái Mép-Thị Vải. Dự án sẽ xây dựng một đường cao tốc độ dài khoảng 51 km, 4 làn xe, có thu phí, trong đó chỉ có 3 điểm hòa tuyến với quốc lộ. Chưa rõ những điểm hòa tuyến này sẽ được trang bị đường vượt, đường nhánh có thiết kế hợp lý hay không.

Bản đồ 2.8 cho thấy đường cao tốc TPHCM-Dầu Giây (biểu diễn bằng màu xanh lục) khi hoàn thành sẽ nối liền đường cao tốc Cần Thơ-TPHCM theo quy hoạch (thể hiện bằng màu đỏ sậm và màu cam), nhưng vẫn đang chờ phê duyệt. Tuyến đường này sẽ góp phần đẩy nhanh tốc độ lưu thông hai mặt hàng xuất khẩu lớn nhất của Việt Nam là gạo và thủy sản tới các cảng của TPHCM và khu vực Cái Mép-Thị Vải.

Trong quá trình quy hoạch, xây dựng cảng Cái Mép-Thị Vải, việc nâng cấp, mở rộng QL51 và đường dẫn tới cụm cảng Cái Mép-Thị Vải là một bộ phận quan trọng của kế hoạch nâng cấp đa phương tiện cho tuyến hành lang này. Cho đến nay, đây chính là một ví dụ rõ ràng về giải pháp vận tải đa phương tiện được triển khai thiếu hiệu quả. Cảng biển đầu tiên của khu vực Cái Mép-Thị Vải mở cửa năm 2009, nhưng kế hoạch mở rộng QL51<sup>24</sup> lên 3 làn xe tải, xe cơ giới và một làn dành riêng

**Bản đồ 2.8 Đường cao tốc TPHCM-Long Thành-Dầu Giây kết nối với Cần Thơ**



Nguồn: Ngân hàng Phát triển Á châu.

cho xe máy mỗi hướng dự kiến phải đến cuối năm 2012 mới hoàn thành, cũng như tuyến đường dẫn 965<sup>25</sup> từ QL51 tới cụm cảng Cái Mép-Thị Vải.

Do tình trạng thừa cung tiếp diễn tại các cảng của TPHCM và đặc biệt là khu vực Cái Mép-Thị Vải nên kế hoạch xây dựng đường cao tốc mới Biên Hòa-Vũng Tàu song song với QL51 hiện nay (xem Bản đồ 2.7) cho đến năm 2020 sẽ là chưa cần

**Bảng 2.17 Cụm cảng Cái Mép-Thị Vải, số chuyến xe tải mỗi ngày**

<i>Lưu lượng hàng chờ bằng xe tải tại cụm cảng Cái Mép-Thị Vải</i>	2012	2015	2020
Tổng lượng côngtenơ (TEU)	965.000	1.500.000	3.000.000
Tỉ lệ chuyên chở bằng xà lan tới CM-TV	95%	90%	90%
Tổng số côngtenơ vận chuyển bằng xe tải (FEU)	24.000	73.500	148.000
Số chuyến xe mỗi ngày	80	250	500

*Nguồn:* Tác giả; xem chi tiết tại Bảng A.4.

*Chú thích:* TEU = côngtenơ 20' hoặc tương đương; FEU = côngtenơ 40' hoặc tương đương; CM-TV = Cái Mép-Thị Vải

thiết để đáp ứng nhu cầu vận chuyển côngtenơ theo đường bộ tới Cái Mép-Thị Vải. Lý do là vì phương tiện xà lan dự kiến sẽ tiếp tục đủ khả năng chuyên chở 80-90% lượng côngtenơ vận chuyển từ TP HCM và Cái Mép-Thị Vải cho đến hết năm 2020,<sup>26</sup> chủ yếu do chi phí chuyên chở côngtenơ bằng xà lan đi và đến Cái Mép-Thị Vải chỉ bằng 1/3 chi phí chở bằng xe tải (thường do các hãng tàu chi trả mà không chuyển giao thẳng vào giá cho CHTH). Ước tính năm 2012 mỗi ngày có 80 chuyến xe tải chở côngtenơ đi và đến Cái Mép-Thị Vải và con số này sẽ tăng lên khoảng 500 chuyến mỗi ngày vào năm 2020 (xem Bảng 2.17).

Như đã nêu trong các buổi phỏng vấn với các đơn vị điều hành cảng Cái Mép-Thị Vải, chuyên chở bằng xà lan sẽ không ảnh hưởng đến hoạt động cập bến của tàu mẹ nếu tổng mức sử dụng của các cảng này chưa đạt ngưỡng 70%. Giả sử SSIT, CMCT, Gemalink Giai đoạn 1 (xem Bảng 2.8) đi vào hoạt động từ năm 2020, khi đó tổng công suất của Cái Mép-Thị Vải sẽ là 8 triệu TEU và 70% của con số này sẽ nâng tổng mức cầu lên 5,6 triệu TEU. Nếu mức cầu dự tính đến năm 2015 là 1,5 triệu TEU (xem Hình 2.9) thì chỉ có thể đạt được mốc 5,6 triệu TEU vào năm 2020 nếu lượng cầu hàng năm tăng 31%, trong khi đây là con số không thực tế. Trên cơ sở đó, có thể thấy xà lan sẽ tiếp tục là phương tiện chuyên chở đa số các côngtenơ qua lại giữa TP HCM và Cái Mép-Thị Vải cho đến hết năm 2020. Điều đó có nghĩa là QL51 sau khi mở rộng sẽ đủ khả năng đáp ứng nhu cầu chuyên chở côngtenơ bằng xe tải qua lại giữa TP HCM và Cái Mép-Thị Vải cho đến hết năm 2020 mà không làm tăng đáng kể tình trạng ùn tắc giao thông trên tuyến huyết mạch này.

Theo tình huống trên, cơ sở khả thi cho tuyến cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu có thể dựa trên những yếu tố khác ngoài nhu cầu chuyên chở số lượng lớn côngtenơ đi và đến Cái Mép-Thị Vải, như nhằm bảo đảm sự ổn định chiến lược của mạng lưới<sup>27</sup> Hơn nữa, có thể tăng số chuyến xe qua lại trên tuyến hành lang TP HCM-Vũng Tàu nhờ xây dựng khu liên hợp kho vận tại nút giao giữa xa lộ Long Thành-Dầu Giây và QL51 và/hoặc mở rộng quy mô sản xuất giữa TP HCM và Quy Nhơn. Như vậy sẽ tăng được lượng hàng côngtenơ chuyên chở bằng xe tải đi và đến Cái Mép-Thị Vải.

### **Hành lang Hà Nội-Hải Phòng**

Năm 2011, tuyến hành lang này xử lý 2,7 triệu TEU và dự kiến đến năm 2020 sẽ là 5,5 triệu TEU. Trên hành lang có 3 cụm cảng chính: (1) cảng Hải Phòng, có 5 bến côngtenơ, (2) cảng Đình Vũ, có 5 bến côngtenơ (và 2 bến mới khánh thành năm 2014), cùng với các bến khác dùng cho hàng rời, hàng chất lỏng, (3) cảng Cái Lân,

có 2 bến côngtenơ. Cảng thứ tư là cảng Lạch Huyện, dự kiến sẽ mở cửa bến giai đoạn 1 vào năm 2016. Cảng Lạch Huyện sẽ đủ năng lực tiếp nhận những tàu mẹ lớn, với độ sâu lạch 14 mét (xem sơ đồ các cảng, bến cảng trong Hình 2.17).

Hải Phòng nằm cách Hà Nội, trung tâm sản xuất của miền Bắc, 100 km. Cụm cảng Hải Phòng-Đình Vũ kết nối với QL5, với 3 làn xe ô tô và một làn riêng cho xe máy mỗi bên. Tuy nhiên, đoạn đường của Đình Vũ kết nối với TP. Hải Phòng và QL5 hiện vẫn chưa hoàn thiện và rất hay ùn tắc.

Cảng Cái Lân nối với QL18 nhưng khoảng 80% lưu lượng côngtenơ của Cái Lân được chuyên chở bằng xà lan tới cảng Hải Phòng do QL18 hạn chế tải trọng cũng như khách hàng thường ưu tiên chọn cảng Hải Phòng do điều kiện cơ sở hạ tầng tốt hơn. Tuy đường xá đã được cải tạo, nâng cấp nhưng do vẫn hạn chế về tải trọng nên một phần lớn lưu lượng côngtenơ vẫn phải chuyển từ Cái Lân tới Hải Phòng bằng xà lan.

Từ Hà Nội đến Hải Phòng có đường sắt nhưng xe tải vẫn là phương tiện vận tải ưa chuộng. Xe côngtenơ đi và đến cụm cảng Hải Phòng-Đình Vũ thường mất khoảng 4 giờ, dù trong những giờ thấp điểm, thời gian có thể rút ngắn 2 tiếng. Tại khu vực cảng Hải Phòng cũng thường xảy ra ùn tắc khá nghiêm trọng.

Sông Hồng cung cấp một tuyến vận chuyển xà lan nhỏ cho hàng rời từ Hải Phòng tới Hà Nội và các nơi, nhưng do lòng sông nông nên hiện nay không thể lưu thông xà lan chở côngtenơ. Dựa trên các nghiên cứu thực trạng của Dự án Phát triển Giao thông Đồng bằng phía Bắc do Ngân hàng Thế giới tài trợ,<sup>47</sup> CPVN đã có kế hoạch khơi sâu và nâng cấp các cảng, bến bãi dọc sông Hồng. Nhưng dù có được nâng cấp thì thời gian di chuyển vẫn sẽ là một yếu tố quyết định cho dù sông Hồng có trở thành một tuyến lưu thông hiệu quả cho hàng côngtenơ giữa Hà Nội và Hải Phòng hay không.

Một đường cao tốc mới nối Hà Nội với Hải Phòng<sup>28</sup> dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2015, cho phép xe tải trọng tải lên tới 30 tấn mét lưu thông, so với 18 tấn hiện nay của QL5. Tuyến cao tốc thu phí này sẽ là một trong những công trình đầu tiên loại này của Việt Nam áp dụng tiêu chuẩn kỹ thuật quốc tế. Tuyến đường sẽ dài 105,5 km, rộng bình quân 33 mét, cho phép xe lưu thông với vận tốc tối đa 120 km/h. Tuyến đường này nhiều khả năng sẽ là một nhân tố quyết định đối với Việt Nam trong đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng đường xá hiện đại, cho phép xe tải lớn lưu thông, cũng như sử dụng các đường thoát, đường vượt để tránh ùn tắc tại các nút giao.

Nâng cấp đường sắt nối với Hải Phòng sẽ là một giải pháp quan trọng nếu được xây dựng hợp lý. Khoảng cách 100 km giữa Hà Nội và Hải Phòng rất giống với khoảng cách từ IDC Lat Krabang gần Băng Cốc tới cảng Laem Chabang.<sup>29</sup> Tuy nhiên, do sự phân tán của các cảng ở Hải Phòng nên chỉ có một bến (Chùa Vẽ) có thể sử dụng đường sắt nội cảng. Tuyến đường sắt gần cảng có thể được sử dụng để chuyên chở côngtenơ chất thành 2 tầng trên các toa tới bến cảng với thời gian, chi phí thấp nhất và có thể là một phương án khả thi cạnh tranh về giá, cũng như giảm bớt được phần nào lưu lượng côngtenơ vận chuyển trên mạng lưới đường bộ vốn đã quá tải hiện nay. (Ở Mỹ, Seattle và Tacoma, bang Washington, là những ví dụ tốt về việc phối hợp giữa đường sắt gần cảng với cảng biển để tạo ra một loại dịch vụ hấp dẫn khách hàng). Mặc dù một tuyến đường sắt chạy thẳng đến cảng

mới Lạch Huyện đã được quy hoạch nhưng vẫn cần tăng cường cam kết trong việc hiện thực hóa phương án đường sắt chi phí thấp, hiệu quả cao này, vì sẽ có lợi cho hành lang Việt-Trung.

Đường sắt nối Hà Nội-Cái Lân (Dự án Đường sắt Yên Viên-Phả Lại-Hạ Long-Cái Lân) được đề xuất từ năm 2004 nhưng mãi đến năm 2008 mới khởi công, dự kiến hoàn thành vào cuối năm 2012. Để dự án đi vào hoạt động chắc chắn sẽ còn cần nhiều thời gian thêm nữa.

### **Hành lang Việt-Trung**

Hàng hóa mậu biên với miền Nam Trung Quốc lưu thông qua các cửa khẩu Lạng Sơn, Lào Cai, Móng Cái. Hàng xuất khẩu của Việt Nam chủ yếu gồm hoa quả tươi, hải sản, cao su. Hàng xuất khẩu chính của Trung Quốc gồm máy móc, nguyên vật liệu sản xuất, thành phẩm. Năm 2011, Việt Nam xuất khẩu khoảng 20 triệu tấn mét (tương đương 1,8 triệu TEU) sang Trung Quốc qua các cửa khẩu. Năm 2011, khoảng 400.000 TEU đã được vận chuyển sang Trung Quốc qua các cảng Hải Phòng và Cái Lân. Năm 2011, Việt Nam nhập khẩu khoảng 25% kim ngạch xuất khẩu, tức 250.000 TEU.

Điểm cửa khẩu vận tải hàng hóa chính trên tuyến hành lang này là Hữu nghị quan gần Lạng Sơn. Đây là một trong những điểm hoạt động mậu biên nhộn nhịp nhất Việt Nam và cũng là điểm đầu của QL1. Bắt đầu từ tháng 8/2012, xe tải từ Việt Nam đã được phép chuyên chở côngtenơ tới ICD Bình Hương nằm cách biên giới 50 km. Xe tải từ Trung Quốc cũng được phép chở côngtenơ tới ICD Tiên Sơn, vào sâu khoảng 150 km trong địa phận Việt Nam. Tại những ICD này, hàng côngtenơ được thông quan và chất vào côngtenơ của nước kia<sup>50</sup>, sau đó được vận chuyển tới địa chỉ cuối cùng bằng xe tải đăng ký tại nước đó. Những côngtenơ nhẹ có thể được nâng hạ trực tiếp, nếu không thì hàng hóa trong côngtenơ sẽ được chuyển sang côngtenơ khác.

### **Hành lang vùng trung du**

Năm 2011, các cảng thuộc tuyến hành lang miền Trung như Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang chỉ chiếm 3% tổng lượng hàng côngtenơ của Việt Nam. Đà Nẵng là cảng lớn nhất (Tiên Sa), có độ sâu luồng lạch 11 mét, tiếp nhận được tàu tải trọng lên đến 2.000-2.500 TEU. Tuy nhiên, do lượng hàng tương đối nhỏ nên cảng mới chỉ đón tàu tải trọng 700-1.700 TEU. Năm 2011, khối lượng hàng hóa qua Đà Nẵng là 114.373 TEU, tương đương 1,5% tổng lượng hàng hóa côngtenơ của Việt Nam. Ngoài vai trò là cửa ngõ cho hàng hóa trong nước, Đà Nẵng còn nằm trên tuyến Hành lang kinh tế Đông-Tây, nối Việt Nam với Lào, Myanmar, Thái Lan, tuy lưu lượng vận tải trên tuyến này còn thấp. Do lưu lượng hàng thấp nên ở thời điểm hiện tại chưa nên đặt vấn đề chiến lược về cơ sở hạ tầng.

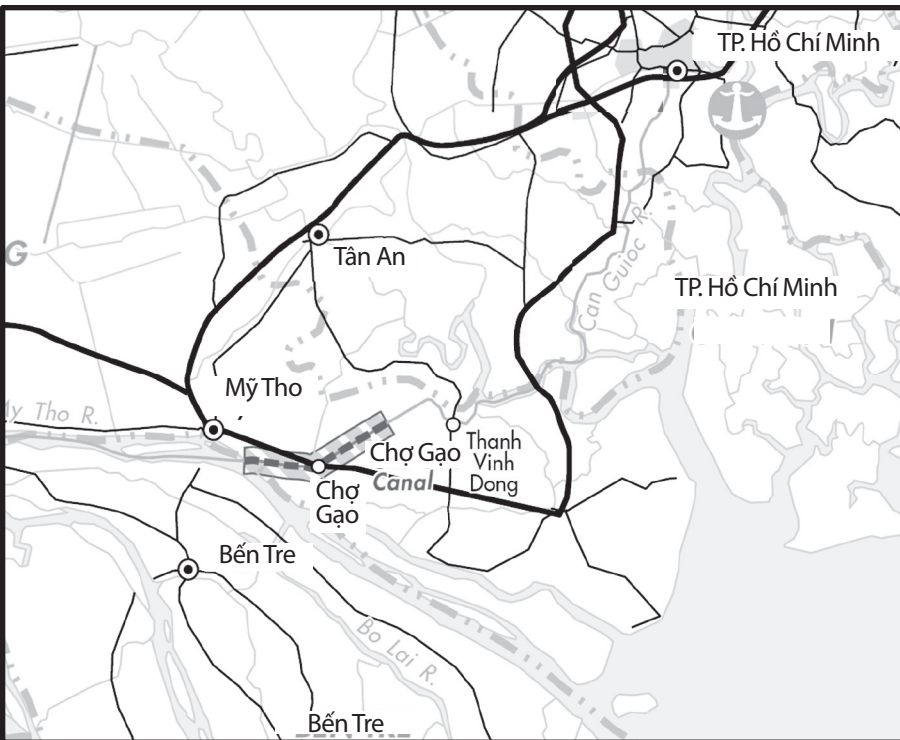
**Hành lang Đồng bằng sông Cửu Long**

Vùng này được biết đến là vựa lúa lớn của cả nước, sản xuất khoảng một nửa tổng sản lượng lúa gạo của Việt Nam. Việt Nam hiện là nước xuất khẩu gạo lớn thứ hai thế giới sau Thái Lan. Thủy sản là mặt hàng xuất khẩu lớn thứ hai của vùng này.

Cảng Cần Thơ nằm trên sông cách biển 65 hải lý, có độ sâu tối đa 7,5 mét và mực nước thủy triều dâng 3-4 mét. Tải trọng tàu lớn nhất vào cảng Cần Thơ là 10.000 DWT. Vì cảng Cần Thơ chủ yếu chỉ giao nhận hàng nhỏ, rời nên tổng lượng côngtenơ qua cảng Cần Thơ năm 2011 chỉ đạt 3.196 TEU, giảm hơn 12.000 TEU so với sản lượng năm 2004 (chủ yếu do đã xây dựng cầu Cần Thơ mới qua sông Cửu Long). Về vận chuyển côngtenơ, xe tải hiện là phương tiện vận tải chính từ khu vực Đồng bằng sông Cửu Long đến TPHCM.

Con đường vận tải côngtenơ chính từ khu vực này là theo QL1 đến các cảng của TPHCM. Thủy sản chủ yếu được vận chuyển bằng côngtenơ hay xe tải lạnh từ Đồng bằng sông Cửu Long tới các cảng của TPHCM. Vận chuyển bằng xe tải thường được thực hiện vào ban đêm để tránh giờ cấm của TPHCM, nhờ đó côngtenơ được chuyển thẳng tới các cảng biển của TPHCM. Vận chuyển ban đêm cũng giảm được thời gian hành trình xuống còn 4 giờ so với thời gian bình quân 7-8 tiếng nếu đi ban ngày, do đường chỉ có 2 làn mỗi bên và không có làn riêng cho xe máy. Một số côngtenơ vận chuyển đến VICT và cảng Cát Lái được chở bằng xà lan tới Cái Mép-Thị Vải. Cảng Cần Thơ không được sử dụng vì khoản chi phí giảm được sơ với

**Bnàr đồ 2.9 Kênh Chợ Gạo**



Nguồn: Ngân hàng thế giới

vận chuyển bằng xe tải không có lợi bằng thời gian vận chuyển nhanh hơn, và được biết dịch vụ vận chuyển côngtenơ đi từ cảng Cần Thơ không phải lúc nào trong năm cũng có sẵn. Việc xây dựng cầu Cần Thơ qua sông Cửu Long năm 2010 rõ ràng đã làm tăng lưu lượng côngtenơ và số chuyến xe tải đến các cảng của TPHCM. Như đã nêu trong Hình 2.19, hiện đã có quy hoạch xây dựng đường cao tốc Cần Thơ-TPHCM trong tương lai nhưng dự án này vẫn chưa được phê duyệt.

Kênh Chợ Gạo (xem Bản đồ 2.9) là một con kênh hẹp nhưng có vị trí trọng yếu nối với sông Tiền và sông Vàm rộng hơn ở hai đầu kênh, tạo ra một con đường vận chuyển hàng hóa quan trọng giữa khu vực Đồng bằng sông Cửu Long và TPHCM. Tuyến đường thủy này là tuyến xà lan chính chở hàng rời từ Đồng bằng sông Cửu Long tới các cảng của TPHCM. Con kênh hẹp này hiện đã trở thành một điểm ùn tắc thường xuyên trong vận tải đường thủy trong vùng do lưu lượng giao thông tăng và tàu bè cỡ lớn được đưa vào sử dụng trong mấy năm qua. Đây là một phương thức vận tải an toàn hơn so với đi đường biển từ các cảng của TPHCM đến Cần Thơ. ùn tắc không những làm tăng chi phí kho vận cho các CHTH, doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong vùng mà còn dẫn đến nguy cơ mất an toàn giao thông. Do vậy, chính phủ đã coi việc nâng cấp kênh Chợ Gạo là một ưu tiên về hiệu quả, cạnh tranh trong lĩnh vực vận tải trong toàn mạng lưới. (NHTG 2012b)

CPVN coi việc chuyên chở bằng xà lan qua lại giữa Campuchia và Việt Nam là “quá cảnh” chứ không phải “trung chuyển” vì biên giới nằm trên đất liền. Điều này làm giảm lưu lượng hàng hóa tiềm năng như máy móc, ô tô đã qua sử dụng được chuyên chở bằng xà lan vì nhập khẩu những hàng hóa này vào Việt Nam là bất hợp pháp.

**Bảng 2.19 Luồng luân chuyển hàng hóa côngtenơ đường bộ và ven biển trên trục mậu dịch Bắc-Nam của Việt Nam**

Tấn/ngày

	2008	2020	2030	CAGR 2008–20	CAGR 2020–30
<b>Đường bộ</b>					
Bắc-Nam	3.341	22.923	39.241	17,4%	5,5%
Nam-Nam	7.624	20.347	30.950	8,5	4,3
Cả hai	10.965	43.270	70.191	12,1	5,0
<b>Ven biển</b>					
Bắc-Nam	9.611	65.945	112.889	17,4	5,5
Nam-Nam	8.642	23.064	35.083	8,5	4,3
Cả hai	18.254	89.009	147.972	14,1	5,2
<b>Tổng</b>					
Bắc-Nam	12.952	88.868	152.130	17,4	5,5
Nam-Nam	16.266	43.411	66.033	8,5	4,3
Cả hai	29.219	132.279	218.163	13,4	5,1

Nguồn: Blancas, El-Hifnawi (2013), sử dụng số liệu của Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) 2009.

Chú thích: CAGR = tổng tỉ lệ tăng hàng năm.

### **Hành lang Bắc-Nam**

Bảng 2.18 cho biết năm 2008, khoảng 29.000 tấn hàng côngtenơ đã được vận chuyển mỗi ngày giữa hai vùng đồng bằng trong nước (đồng bằng sông Hồng và sông Cửu Long), trong đó khoảng 13.000 tấn mỗi ngày được vận chuyển qua phía nam, và hơn 16.000 tấn vận chuyển qua phía bắc. Nói cách khác, hoạt động thương mại Bắc-Nam nhìn chung khá bất cân đối xét về hướng, trong đó hàng hóa di chuyển nhiều từ phía Nam ra phía Bắc hơn. Tuy vậy, tình hình sẽ khác nếu phân chia khối lượng hàng hóa theo phương tiện: nhánh phía nam là nhánh vượt trội về vận tải ven biển trong khi nhánh phía bắc là nhánh chính trong vận tải đường bộ. Sự mất cân đối này cho đến nay vẫn tiếp diễn nhưng dự kiến đến năm 2030, dòng hàng hóa sẽ chủ yếu đổ về phía nam.

Lượng côngtenơ vận chuyển từ Nam ra Bắc và từ Bắc vào Nam sẽ tăng lên đáng kể so với hiện nay do trung tâm sản xuất chính trong nước nằm ở khu vực TPHCM nhiều hơn là ở khu vực Hà Nội. Một trong những yếu tố chính thúc đẩy tăng trưởng xuất khẩu của Việt Nam, như đã trình bày trong mục 2.1, là lực lượng lao động trẻ và có mức nhân công tương đối rẻ của Việt Nam. Giữa những nhà sản xuất ở khu vực TPHCM đang tìm kiếm bổ sung lao động chi phí thấp, bán kỹ năng để mở rộng hoạt động tại Việt Nam và kỳ vọng rằng CPVN sẽ khuyến khích đầu tư FDI sản xuất hàng xuất khẩu mới vào khu vực miền Trung hiện còn ít phát triển, những địa điểm sản xuất này sẽ phải dựa vào các trung tâm sản xuất trong nước là TPHCM và Hà Nội về nguyên vật liệu để sản xuất hàng xuất khẩu. Vì thế, những nhà sản xuất này sẽ cần một hệ thống cơ sở hạ tầng đa phương tiện để vận chuyển nguyên vật liệu kịp thời, giá thành thấp.

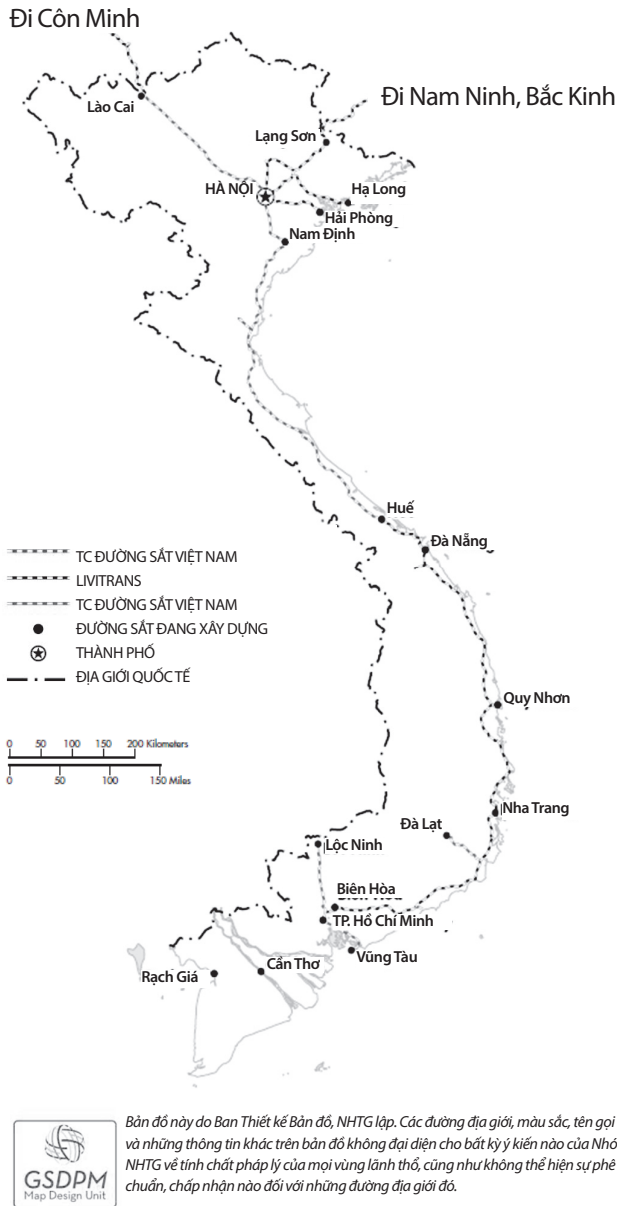
Trên tuyến hành lang này có 3 phương án vận tải hàng hóa chính là QL1, vận chuyển đường thủy ven biển và đường sắt. QL1 có chiều dài 1.726 km từ Hà Nội đi TPHCM, trong đó Đà Nẵng nằm ở gần đoạn giữa.

Xe tải mất khoảng 72 tiếng đi từ Hà Nội vào TPHCM. Phần lớn QL1 là đường 2 làn. Do là đường quốc lộ nên đường 1 thuộc quyền quản lý trực tiếp của BGTVT. Hiện một dự án mở rộng đường đã được triển khai cho đoạn từ Hà Nội tới Hà Tĩnh, là đoạn thường xuyên ùn tắc. Một CHTH sử dụng QL1 thường xuyên để vận chuyển hàng hóa nội địa từ TPHCM tới các điểm phân phối tại Đà Nẵng và Hà Nội cho biết có 2 điểm ùn tắc chính giữa TPHCM và Đà Nẵng tại đèo Cả (giữa Phú Yên và Khánh Hòa) và tại đèo Cù Mông (giữa Phú Yên và Bình Định). Khu vực này cần được nghiên cứu, xem xét mở rộng làn đường để làm sao xe tải không phải tìm đường khác để đi qua 2 điểm này, từ đó dẫn đến những vấn đề khác về an toàn, tải trọng.

Ngoài vận tải ven biển, một phương án vận tải nữa trên tuyến hành lang Bắc-Nam là vận chuyển hàng hóa giữa Hà Nội và TPHCM qua hệ thống đường sắt quốc gia (xem Bản đồ 2.10). Đường sắt từ Hà Nội đến TPHCM chỉ có một tuyến và chỉ chuyên chở được khoảng 4% lượng hàng hóa của Việt Nam. Hàng hóa được chở trên hai loại tàu: tàu “xanh” (thời gian hành trình ngắn hơn, ít hư hỏng hàng hơn, thời gian chính xác hơn), và tàu “đỏ” (thời gian hành trình dài nhưng chi phí thấp hơn). Thời gian đi từ TPHCM ra Hà Nội bằng tàu “xanh” là 7 ngày còn của tàu “đỏ” là 10 ngày. Ngành đường sắt chưa có dịch vụ theo dõi hàng hóa đang di



**Bản đồ 2.10 Hệ thống đường sắt quốc gia Việt Nam**



Nguồn: Ngân hàng Thế giới, sử dụng số liệu của TrainTicketDeliver.

chuyển nên các CHTH không được thông báo trước tàu nào chứa hàng của mình. Vận chuyển bằng đường sắt, theo lời của một CHTH, có chi phí thấp hơn vận chuyển đường biển khoảng 20-30%. Tuy nhiên, về tổng thời gian hành trình từ điểm lấy hàng trong đất liền tại TPHCM tới điểm giao hàng nội địa tại Hà Nội giữa

đường sắt và đường biển không có khác biệt đáng kể, vì thế đường sắt ít được sử dụng tại Việt Nam.

## Chú thích

- 1 Công cuộc Đổi mới năm 1986 của Việt Nam được thực hiện với chủ trương xây dựng một nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, đem lại những thành quả về tăng trưởng kinh tế của Việt Nam hôm nay.
- 2 Tổng cục Thống kê (2011), theo Tiêu chuẩn Áp mã Thương mại Quốc tế (SITC), số liệu 2010.
- 3 Thuật ngữ “lợi ích dân số” được Bloom, Canning và Sevilla phổ biến (2001).
- 4 Nội dung phỏng vấn các Phòng thương mại Châu Âu (EuroCham) và Phòng thương mại Mỹ (AmCham) tại Việt Nam, Ban Doanh nghiệp Mỹ-ASEAN và Sáng kiến Nâng cao năng lực cạnh tranh của Việt Nam (VNCI).
- 5 Campuchia, Ấn Độ, Lào, Malaixia, Philipin, Thái Lan. Không nước nào trong số này có mức lạm phát 2 con số trong cùng kỳ.
- 6 Fitch Ratings Sovereigns Division, “Cán cân thương mại của Việt Nam, Lạm phát tăng, Nguy cơ vẫn còn”, 27/2/2012.
- 7 Mặc dù nguy cơ lạm phát vẫn cao, nhưng vào tháng 8/2012, mức lạm phát trên toàn quốc đã giảm xuống còn 5% từ mức đỉnh 23% vào tháng 8/2011.
- 8 Xem nội dung phân tích tổng hợp, căn cứ trên kết quả khảo sát về tình trạng tham nhũng ở Việt Nam, đặc biệt trong quan hệ giữa công chức (như TCHQ) và người dân (cá nhân, doanh nghiệp) trong tài liệu của Ngân hàng Thế giới và Thanh tra Nhà nước (2012). Báo cáo ghi nhận “4 ngành có nạn tham nhũng nhiều nhất, theo ý kiến đối tượng [khảo sát] là cảnh sát, quản lý đất đai, hải quan, xây dựng”, và theo ý kiến của những doanh nghiệp bị các cơ quan hành chính gây khó khăn: “59% chấp nhận tặng quà biếu và/hoặc đưa tiền cho công chức để giải quyết công việc”. Một điều tra riêng thực hiện trên 246 doanh nghiệp vận tải Việt Nam và chủ sở hữu-kinh doanh của Ngân hàng Thế giới (2011) nhận thấy các đối tượng điều tra coi tham nhũng là trở ngại lớn nhất trong hoạt động vận tải giữa các địa phương. Thông tin phỏng vấn thu thập được từ các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải Việt Nam qua nghiên cứu này phù hợp với những kết quả nghiên cứu trước đây.
- 9 Những khoản bồi dưỡng không rõ ràng là thu nhập bổ sung (trong nhiều trường hợp là khá lớn) vào lương cơ bản của công chức ở Việt Nam, làm xói mòn định hướng giá trị của cơ quan hành chính nhà nước. Ngoài ra, nhiều người còn cho biết từng biếu xén các khoản bồi dưỡng không chính thức để đổi lấy cơ hội xin việc trong nhà nước.
- 10 Đặc biệt là những người thường trú tại những nước mà việc đưa nhận bồi dưỡng không chịu chế tài của luật pháp chống hối lộ trong nước (có 5 nước như vậy, trong đó có Hoa Kỳ và Hàn Quốc, nơi có nhiều ĐVDVKV đa quốc gia lớn). Quan điểm này dĩ nhiên không tính đến một điểm quan trọng hơn là dù gì thì đây cũng là hành vi bất hợp pháp theo luật Việt Nam. Cộng đồng quốc tế (nhất là OECD) đang ngày càng nhấn mạnh yêu cầu xóa bỏ nạn đưa nhận tiền bồi dưỡng trên toàn cầu.
- 11 Chi phí nhập khẩu gồm chi phí ban đầu (phí yêu cầu giao hàng, phụ phí thiếu hụt côngtenơ, phí thủ tục, giấy tờ, phí TCHQ, kiểm hóa, phụ phí xếp dỡ tại cảng, phí vận chuyển đường bộ cho quãng đường 100 km) và cước tàu biển từ Busan, Hàn Quốc.

- 12 Chi phí xuất khẩu gồm chi phí ban đầu (phí xử lý côngtenơ đầy, phí thủ tục giấy tờ, phí hải quan, phí bố trí, an ninh cảng, phí kẹp chì côngtenơ, phụ phí xếp dỡ tại cảng, phí nâng hạ côngtenơ lên xe, phí khai báo trước TCHQ, phí vận chuyển đường bộ cho quãng đường 100 km) và cước tàu biển đi Los Angeles, California.
- 13 Tập đoàn Kho vận Boston, thuộc Quỹ National Chamber (2008).
- 14 Xem khảo sát đầy đủ về loại báo cáo, nghiên cứu này trên toàn cầu trong nghiên cứu của Rantasila, Ojala (2012).
- 15 Trong khuôn khổ Dự án Phát triển Cơ sở hạ tầng Giao thông Đồng bằng sông Cửu Long do Ngân hàng Thế giới tài trợ (2007-14), đã có nhiều phân tích được thực hiện để tính toán tỉ lệ chi phí kho vận trên GDP của Việt Nam theo phương pháp điều tra của một hãng nghiên cứu về lĩnh vực kho vận toàn cầu xây dựng cùng với các đầu vào kỹ thuật của Ngân hàng Thế giới.
- 16 Báo cáo Ngân hàng Thế giới (2011) nhận thấy trong mẫu gồm 852 tuyến vận tải đường bộ có điểm đi-điểm đến, tuổi thọ bình quân của phương tiện là 16,6 năm. Nếu so sánh, tuổi thọ bình quân của đội xe vận tải Nhóm 8 hiện nay của Mỹ chỉ gần 7 năm.
- 17 Các cảng miền Trung Đà Nẵng và Quy Nhơn chỉ chiếm 3% tổng lượng hàng hóa qua các cảng của Việt Nam.
- 18 Đối với tài liệu dẫn này và các tài liệu khác nêu trong báo cáo, các dự báo lưu lượng hàng hóa của nghiên cứu được thực hiện dựa trên số liệu đầu vào của Hiệp hội Cảng Việt Nam, phỏng vấn các đơn vị kinh doanh cảng, số liệu của hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải và các tính toán của nhóm nghiên cứu.
- 19 Số ước tính do 2 hãng tàu biển nước ngoài cung cấp.
- 20 Thành viên của CKYH gồm Costo, K Line, Yang Ming và Hanjin. Grand Alliance gồm Hapag-Lloyd, NYK, OOCL. New World Alliance gồm APL, Hyundai, MOL.
- 21 Cầu Phú Mỹ cho phép đi thẳng từ khu vực nam Sài Gòn ở Quận 7 và các tỉnh miền Nam khác tới Khu Công nghiệp Cát Lái và cảng Cát Lái ở Quận 9. Cầu này cũng nối với QL1 theo hướng bắc-nam, cho phép xe cộ lưu thông mà không cần đi qua trung tâm TPHCM. Đây cũng là cầu trên đất liền nối VICT và các cảng SPCT/Hiệp Phước, tránh phải đi qua trung tâm TPHCM và các quy định hạn chế giờ lưu thông xe côngtenơ.
- 22 Vấn đề mâu thuẫn lợi ích trong lĩnh vực cảng của Việt Nam không chỉ giới hạn ở Vinalines mà có liên hệ trực tiếp với nhiều vấn đề khác được đề cập đến trong báo cáo này, trong đó có vấn đề mất cân đối cung-cầu, hệ thống cảng phân tán, dịch vụ yếu kém. Xem phân tích chi tiết về mâu thuẫn lợi ích trong quy hoạch, quản lý các dự án cảng ở miền Nam Việt Nam trong nghiên cứu của Pinicus và Nguyễn (2011).
- 23 Chi phí do ùn tắc được tính dựa trên các số liệu thống kê chính của một số thành phố Mỹ. Tuy số liệu chưa được thu thập để xác minh tình hình của Việt Nam (do nội dung này không thuộc phạm vi của nghiên cứu), nhưng các phân tích sẽ giúp tìm hiểu sâu về chi phí từ số giờ chậm trễ đối với xe buýt, xe tải hàng năm, trong đó gồm chi phí tồn kho, lượng xăng dầu bị lãng phí, chi phí vận hành xe cộ, cảng thẳng gây ra cho hành khách. Phân tích về chi phí do ùn tắc đề cập đến trong trường hợp Việt Nam là một vấn đề cần nghiên cứu thêm.
- 24 Theo hợp đồng tín dụng ký kết ngày 9/6/2010, 6 ngân hàng đầu tư vào dự án nâng cấp QL51 đã đầu tư gần 2.400 tỉ đồng, tương đương 125 triệu US\$, hay 72% tổng vốn đầu tư. Dự án mở rộng 72,7 km đường chạy qua các tỉnh Đồng Nai và Bà Rịa-Vũng Tàu sẽ mất

- 3 năm để xây dựng tính từ 2/8. Đường sẽ được mở rộng từ 32,9 mét lên 39,3 mét, với 8 làn đường, vận tốc thiết kế đạt 80 km/h.
- 25 Đường 965 sẽ là một tuyến đường đôi, 2 làn mỗi chiều từ QL51 tới đường liên cảng nối với mọi cảng thuộc khu vực Cái Mép-Thị Vải.
- 26 Căn cứ trên nội dung phỏng vấn với các đơn vị kinh doanh cảng và hãng tàu biển.
- 27 Đề xuất chính phủ đánh giá kỹ lưỡng để nghiên cứu lưu lượng giao thông dự kiến trên QL51 và xác định thời điểm thuận lợi để xây dựng đường cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu.
- 28 Hai ngân hàng lớn của Nhật sẽ cung cấp tín dụng ưu đãi cho dự án đường cao tốc Hà Nội-Hải Phòng trị giá 1,5 tỉ US\$ theo một thỏa thuận ký tại Tokyo ngày 22/2/2012 giữa Ngân hàng Phát triển Việt Nam (VDB), Tập đoàn Sumitomo Mitsui Banking của Nhật (SMBC) và Citibank Nhật Bản. SMBC và Citibank sẽ cấp cho VDB 270 triệu US\$ tài trợ cho các gói thầu số 3 và 8 của dự án với lãi suất ưu đãi.
- 29 Do các hãng vận tải đường bộ tự mua côngtenơ nên các công ty vận tải của Trung Quốc không bắt buộc phải giao côngtenơ cho công ty vận tải Việt Nam (và ngược lại). Ngoài ra, xe của mỗi nước sẽ không được cấp phép lưu hành ở nước kia ngoài khu vực biên giới được phép lưu hành.

## Tài liệu tham khảo

- Arvis, Jean-François, Monica Alina Mustra, Lauri Ojalam, Ben Shepherd, and Daniel Saslavsky. 2012. *Connecting to Compete 2012: Trade Logistics in the Global Economy*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới.
- Blancas, Luis C., and M. Baher El-Hifnawi. 2013. *Facilitating Trade through Competitive, Low Carbon Transport: The Case for Vietnam's Inland and Coastal Waterways*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới.
- Bloom, David E., David Canning, and Jaypee Sevilla. 2001. "Economic Growth and the Demographic Transition." Tài liệu NBER 8685. Cambridge, MA: Cục Nghiên cứu Kinh tế quốc gia.
- Breu, Marco, Richard Dobbs. 2012. "The New Asian Tiger?" *Foreign Policy*, 23/2. Trang web: [http://www.foreignpolicy.com/articles/2012/02/23/the\\_new\\_asian\\_tiger](http://www.foreignpolicy.com/articles/2012/02/23/the_new_asian_tiger).
- Brummit, Chris. 2012. "Vietnam Nabs Former Boss at Shipping Company." *Associated Press*, 5/9.
- Phòng thương mại Châu Âu tại Việt Nam (EuroCham). 2012. *Các vấn đề và giải pháp thương mại/đầu tư 2012*. Hà Nội và TP. Hồ Chí Minh: EuroCham.
- Fitch Ratings Sovereigns Division. 2012. "Vietnam Trade Balance, Inflation Improves, Risks Remain." 27/12. Trang web: [http://www.fitchratings.com/gws/en/fitchwire/fitchwirearticle/Vietnam-Trade-Balance,?pr\\_id=743735](http://www.fitchratings.com/gws/en/fitchwire/fitchwirearticle/Vietnam-Trade-Balance,?pr_id=743735).
- Tổ chức Xúc tiến Thương mại Nhật Bản (JETRO). 2008. *Study on Railway Freight Transport System Construction Project for the Improvement of Distribution Efficiency in the Southern Focal Economic Zone in the Socialist Republic of Vietnam*. Tokyo: Ban Nghiên cứu Hải ngoại.

- . 2012. *The 22<sup>nd</sup> Survey of Investment Related Costs in Asia and Oceania (khảo sát NTC 2011)*. Tokyo: Ban Nghiên cứu Hải ngoại.
- Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA). 2009. *The Comprehensive Study on the Sustainable Development of Transport System in Vietnam (VITRANSS-2)*. Hà Nội: JICA.
- KPMG. 2010. "Fast Forward: What's Next for China's Logistics Sector." <http://www.kpmg.de/docs/China-logistics-sector-O-201009.pdf>.
- Kulisch, Eric. 2012. "Right Shoring: Global Cost Structures Have Manufacturers Reevaluating Outsourcing Phenomenon." *American Shipper* 54 (6): 8–15.
- Meyrick, Associates và đồng nghiệp. 2006. *Vietnam: Multimodal Transport Regulatory Review*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới.
- Quỹ National Chamber (NCF). 2008. *The Transportation Challenge: Moving the U.S. Economy*. Washington, DC: NCF.
- Phạm Minh Đức và đồng nghiệp. 2013. *Trade Facilitation, Value Creation, and Competitiveness: Policy Implications for Vietnam's Economic Growth*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới.
- Pincus, Jonathan, Nguyễn Xuân Thành. 2011. *Di dời cảng biển tại TP. Hồ Chí Minh: Khảo sát điểm về thực trạng phân tán thể chế*. TP. Hồ Chí Minh: Chương trình Giảng dạy Kinh tế học Fullbright tại TP. Hồ Chí Minh và Chương trình Harvard Việt Nam.
- Rantasila, K., Lauri Ojala. 2012. *Measurement of National-Level Logistics Costs and Performance*. Loạt bài tham luận Diễn đàn Vận tải Quốc tế, Tham luận số 2012-4, OECD, Paris.
- Royal Haskoning Nederland B.V. 2008. *Northern Delta Transport Development Project (NDTDP) Feasibility Study*. Nijmegen: Royal Haskoning Nederland.
- Schwarz, Matthew G. 2010. "Project 30: A Revolution in Vietnamese Governance?" Loạt bài bình luận số 41, Brookings Northeast Asia. Brookings Institution, Washington, DC.
- Viện Phát triển Chiến lược Giao thông Vận tải (TDSI). 2012. *Nghiên cứu tuyến hành lang thương mại vận tải*. Hà Nội: Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam.
- Tổng cục Thống kê. 2011. *Cơ cấu tuổi-giới tính và tình trạng hôn nhân của dân số Việt Nam, Điều tra Dân số Nhà ở Việt Nam 2009*. Hà Nội: Tổng cục Thống kê.
- Williams, Brock R. 2013. "Trans-Pacific Partnership Countries: Comparative Trade and Economic Analysis." Ban Nghiên cứu Quốc hội 7-5700. <http://www.fas.org/sgp/crs/row/R42344.pdf>.
- Ngân hàng Thế giới. 2009. *Vietnam Development Report: Modern Institutions*. Báo cáo chung của các nhà tài trợ trình Hội nghị Nhóm tư vấn các nhà tài trợ Việt Nam. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới.
- . 2011. *Vietnam Urbanization Review: Technical Assistance Report*. Hà Nội: Ngân hàng Thế giới.
- . 2012a. *Doing Business in 2013*. Washington, DC: Ngân hàng Thế giới. <http://www.doingbusiness.org/data/exploreeconomies/vietnam/>.
- . 2012b. "Technical Note on the Proposed Cho Gao Canal Improvement Project." Hà Nội: Ngân hàng Thế giới.
- Ngân hàng Thế giới và Thanh tra Nhà nước Việt Nam. 2012. *Tham nhũng trong con mắt người dân, doanh nghiệp, công chức – Kết quả khảo sát xã hội học*. Hà Nội: Nhà XB Chính trị Quốc gia.





## CHƯƠNG 3

# Thách thức và vận hội đối với các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải

Nhóm nghiên cứu thực hiện phỏng vấn trực tiếp với một số đối tượng đa dạng gồm các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải hoạt động trong ngành kho vận của Việt Nam vào tháng 8/2012. Kết quả phỏng vấn được trình bày trong mục này. Nhóm nghiên cứu thực hiện phỏng vấn 25 đối tượng CHTH nước ngoài, 2 CHTH trong nước, 4 nhà máy quần áo, giày dép Việt Nam, 11 ĐVDVKV quốc tế, 4 hãng vận tải côngtenơ tàu biển, 15 MTO, 4 hãng xe vận tải Việt Nam, 4 hiệp hội thương mại, 4 cơ quan nhà nước trung ương (xem danh mục tên đơn vị phỏng vấn tại Phụ lục C). Trừ 4 CHTH nước ngoài được phỏng vấn tại Mỹ, tất cả các cuộc phỏng vấn đều được thực hiện tại Việt Nam. Các cuộc phỏng vấn được thực hiện với những chuyên gia dày dặn trong ngành có nhiều kinh nghiệm về Việt Nam, với sự hỗ trợ của công cụ phiếu hỏi chi tiết, tách riêng theo từng lĩnh vực. Phiếu hỏi sử dụng cả các câu hỏi đóng và mở, tạo điều kiện để đối tượng thẳng thắn phát biểu ý kiến, nhận xét. Sau đó, kết quả được đối chiếu, đánh giá, tổng hợp cho báo cáo.

### Đơn vị kinh doanh cảng biển

#### *Quản lý năng lực dịch vụ tại khu vực Cái Mép-Thị Vải*

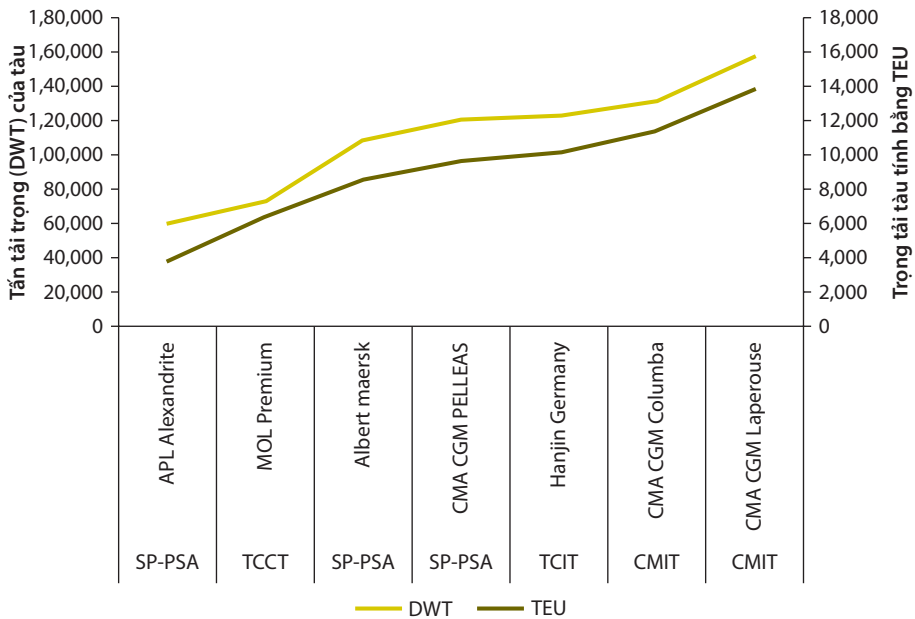
Phỏng vấn với các MTO ở Cái Mép-Thị Vải<sup>1</sup> cho thấy ngay khó khăn lớn nhất trong ngắn hạn đối với những đơn vị này là vấn đề mức sử dụng thấp. Tiếp đến là những giải pháp mà theo các MTO này là cần thiết để nâng cao mức sử dụng dịch vụ (từ đó củng cố độ tin cậy của chuỗi cung ứng).

Những chỉ tiêu trong quy hoạch cảng biển tổng thể trong đó có nội dung hạn chế kích cỡ tàu cập cảng Cái Mép-Thị Vải ở mức 80.000 DWT cần được điều chỉnh cho phù hợp với thực tế hoạt động hiện nay. Từ năm 2010, trọng tải của những tàu côngtenơ đã ra vào các cảng ở Cái Mép-Thị Vải hiện đã vượt trên ngưỡng 80.000 DWT (tương đương khoảng 7.000 TEU), tức theo hệ số 2 (Bảng 3.1). Hơn nữa, dự kiến các tàu tải trọng trên 80.000 DWT sẽ tiếp tục được triển khai ở các hai tuyến Châu Á-Bắc Âu (xem Hình 3.1) và Châu Á-Bắc Mỹ trong những năm tới. Vì vậy, yêu cầu đối với các cảng của Việt Nam là phải bảo đảm lưu thông an toàn cho những



**Bảng 3.1 Những tàu côngtenơ lớn nhất cập cảng Cái Mép-Thị Vải kể từ năm 2009**

Ngày	Cảng	Tên tàu	DWT <sup>2</sup>	GT <sup>3</sup>	TEU	LOA <sup>4</sup> (m)
19/12/2011	CMIT	CMA CGM Laperouse	157,092	150,269	13,830	366
30/3/2011	CMIT	CMA CGM Columba	131,263	131,332	11,388	363
21/3/2011	TCIT	HANJIN Germany	122,900	114,144	10,114	349
16/11/2010	SP-PSA	CMA CGM Pelleas	120,853	111,249	9,661	350
12/2/2010	SP-PSA	Albert Maersk	109,000	93,496	8,650	352
3/6/2009	TCCT	MOL Premium	72,968	71,776	6,350	293
29/5/2009	SP-PSA	APL Alexandrite	59,603	49,716	3,821	288



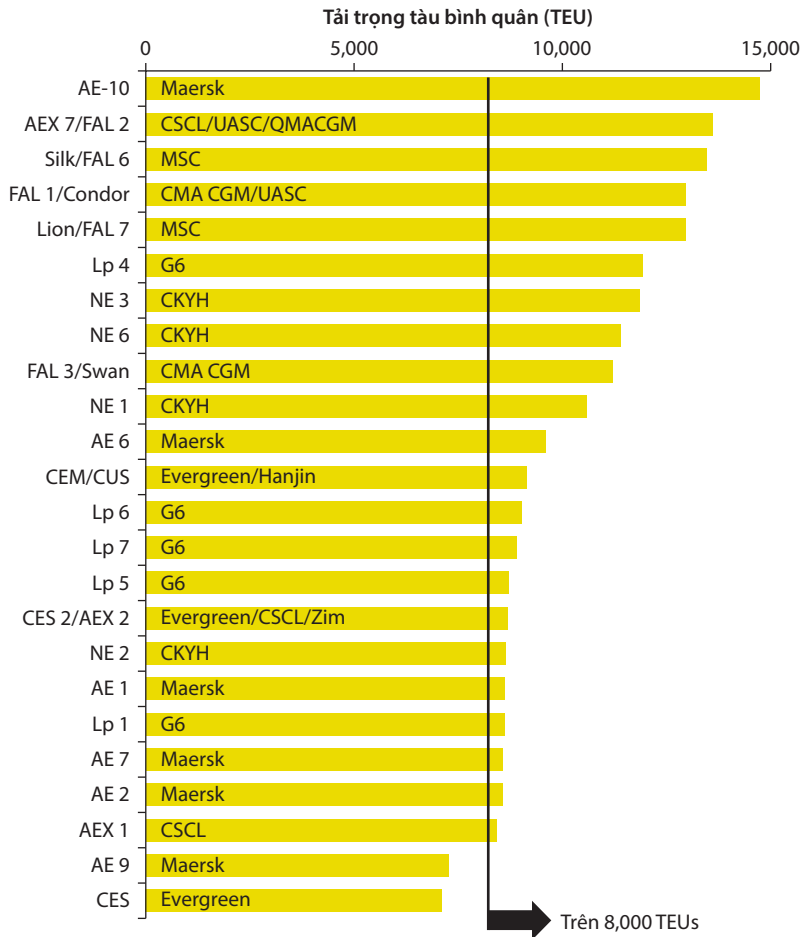
Nguồn: Hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

Chú thích: TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

tàu này, đặc biệt ở khu vực Cái Mép-Thị Vải. Cần xóa bỏ các ngưỡng tải trọng hình thức, cũng như đánh giá nhu cầu về cơ sở hạ tầng căn cứ trên nhu cầu thực tế.

Cần có chính sách khuyến khích tài chính đối với các hãng vận tải biển để thu hút nhiều tàu cập cảng Cái Mép-Thị Vải hơn nữa. Hiện nay, số lượng côngtenơ bình quân được bốc xếp mỗi lần cập cảng Cái Mép-Thị Vải (1.000-2.000 TEU) đang thấp hơn đáng kể so với số lượng tương ứng tại hầu hết các cảng nước sâu khác trong khu vực (3.000 TEU). Do vậy, phí tải trọng và phí hoa tiêu đối với những hãng vận tải vào ra cảng Cái Mép-Thị Vải chiếm tỉ trọng lớn chi phí hoạt động tính trên mỗi TEU. Một cách để giảm bớt gánh nặng phụ trội này, ít nhất trong trước mắt khi doanh số tiếp tục giảm, là thông qua phương án chiết khấu theo lưu lượng dựa trên tải trọng tàu. Mức chiết khấu cần xác định có trọng điểm, chẳng hạn bằng cách quy định ngưỡng bốc xếp côngtenơ để được hưởng chiết khấu (như dưới 3.000 TEU). Ước tính các biện pháp khuyến khích bổ sung trên, cộng với việc dỡ bỏ những quy định hạn chế hiện nay đối với các tàu tải trọng trên 80.000 DWT, sẽ

**Hình 3.1 Tuyến Châu Á-Bắc Âu: Kích cỡ tàu bình quân, tháng 10/2012**



Nguồn: Hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

Chú thích: Các thành viên của nhóm liên minh G6 gồm APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, MOL, NYK Line, OOCL; TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

nâng số lượng chuyến trực tiếp từ Việt Nam đi Châu Âu từ một (tháng 9/2012) lên 4-5 chuyến mỗi tuần.

Cần tăng lưu lượng trung chuyển tại Cái Mép-Thị Vải, coi đây là một biện pháp bổ sung, lâu dài để nâng mức sử dụng. Do mức cảng phí hiện nay của các cảng Việt Nam có tính cạnh tranh cao nên nhu cầu về tăng lượng hàng hóa trung chuyển qua Cái Mép-Thị Vải chưa được đáp ứng là rất cao. Tuy nhiên, lượng hàng trung chuyển thực tế vẫn rất hạn chế, trong khi chưa có nhiều chính sách khuyến khích để thu hút thêm lượng hàng từ các khu vực tập kết tự nhiên ở Campuchia và miền Trung Việt Nam.

Đặc biệt, cần nói lỏng các quy định về vận tải nội địa để nâng cao sức hấp dẫn của Cái Mép-Thị Vải trong tư cách một trung tâm trung chuyển quốc gia. Như vậy

sẽ tạo điều kiện để các hãng vận tải nước ngoài vận chuyển côngtenơ qua lại giữa Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn vào Cái Mép-Thị Vải.

Tính đến tháng 9/2012, chưa có hãng vận tải Việt Nam đang hoạt động trên các tuyến vận tải nội địa chính nào cập cảng Cái Mép-Thị Vải. Thay vào đó, những hãng này vẫn sử dụng các cảng nội đô tại khu vực cảng Sài Gòn, Bến Nghé, Tân Thuận Đông, VICT, Bông Sen, trong khi những cảng này không được thiết kế để tiếp nhận hàng trung chuyển thường xuyên với các tàu mẹ cập cảng Cái Mép-Thị Vải (xem Bảng 3.2).

Nói lỏng các quy định về vận tải nội địa đối với hàng côngtenơ trung chuyển quốc tế sẽ không ảnh hưởng nhiều đến thị phần côngtenơ nội địa của các hãng tàu Việt Nam. Lý do là vì các hãng tàu Việt Nam chưa đủ năng lực cung cấp các dịch vụ cần thiết cho hàng hóa côngtenơ trung chuyển quốc tế. Trong khi đó, Việt Nam đang bỏ lỡ cơ hội tăng doanh thu từ cảng Cái Mép-Thị Vải vì những côngtenơ đi quốc tế này sẽ được trung chuyển qua các trung tâm ngoài Việt Nam kể từ sau khi các quy định về vận tải nội địa bắt đầu có hiệu lực từ tháng 1/2013.

**Bảng 3.2 Các hãng vận tải trong nước tham gia vận chuyển ven biển tuyến Hải Phòng-Quy Nhơn-Đà Nẵng-TPHCM, tháng 9/2012**

<i>Đơn vị</i>	<i>Tàu</i>	<i>TEU</i>	<i>Tuyến</i>
Vinalines	Vinalines Diamond	1,118	HCMC-Haiphong-HCMC
	Mê Linh	594	
	Vạn Xuân	594	Singapo-TPHCM-Hải Phòng-TPHCM-Singapo
	Vinalines Pioneer	588	
Biển Đông	Bien Dong Navigator	1.016	Hải Phòng-HCMC-Singapo-Hải Phòng
	Bien Dong Mariner	1,016	
Gemadep	Pacific Pearl	699	Hải Phòng-ĐKHC Hồng Kông (TQ)-Hải Phòng-TPHCM-Đà Nẵng (1/3)-Hải Phòng
	Pacific Express	749	
	Pacific Gloria	699	
NASICO	Nasico Navigator	336	TPHCM-Hải Phòng-TPHCM
	Nasico Sky	260	
	Nasico Ocean	260	
VSICO	Prudent	436	TPHCM-Hải Phòng-TPHCM
	Vsico Pioneer	420	
Duong Dong	Duong Dong	404	TPHCM-Hải Phòng-TPHCM
Viet Sun	Tai Ping	602	Hải Phòng-Cửa Lò-TPHCM-Hải Phòng
VOSCO	Fortune Navigator	580	TPHCM-Hải Phòng-TPHCM
	Fortune Freighter	570	
Vinafco	Vinafco 25	252	TPHCM-Hải Phòng-TPHCM
	Đông Du	561	
Trường Hải	Trường Hải Star 2	228	TPHCM-Hải Phòng-TPHCM
	Duong Dong	404	
Hub Line (nước ngoài)	Hub Stellar	714	TPHCM-Hải Phòng-TPHCM-Cảng Klang-TPHCM
	Hub Grandiose	714	

*Nguồn:* Hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

*Chú thích:* Tất cả các đơn cũng sử dụng sử dụng cảng Đà Nẵng và Quy Nhơn theo lịch đột xuất.

**Bảng 3.3 So sánh chi phí trung chuyển tại Cái Mép với các trung tâm chính của khu vực***Đô la*

<i>Cảng</i>	<i>Ước tính chi phí trung chuyển trên mỗi TEU</i>	<i>Chênh lệch so với Singapore</i>	<i>Chênh lệch so với ĐKHC Hồng Kông (TQ)</i>
Cái Mép	\$40	-60 \$/TEU	-80 \$/TEU
Singapo	\$100	-	-
Hồng Kông	\$120	-	-

*Nguồn:* Tác giả, dựa trên phỏng vấn các hãng tàu biển.

*Chú thích:* Các mức cảng phí chỉ là phí ước tính; trên thực tế có thể khác căn cứ trên từng hợp đồng của hãng tàu với cảng tại các cảng chính. TEU = côngtenơ 20' hay tương đương. ;-n.a. = không áp dụng

Lượng hàng trung chuyển đi và đến các nước khác trong khu vực sẽ được hưởng lợi nhờ việc được sử dụng cảng Cái Mép-Thị Vải, đồng thời cũng đóng góp đáng kể cho tình hình tài chính của những cảng này. Những chính sách khuyến khích như giảm phí trung chuyển, hoàn thiện quy chế hải quan đối với hàng hóa trung chuyển trên các tuyến quốc tế, trong đó có những tuyến đi Campuchia, Malaixia, Philipin, Thái Lan, sẽ có khả năng nâng cao lưu lượng hàng côngtenơ qua cảng Cái Mép-Thị Vải từ 1-2 triệu TEU mỗi năm tính đến năm 2020.

Có chính sách về trung chuyển hàng hóa cởi mở hơn cũng sẽ đem lại mức hiệu quả chi phí đáng kể đối với các hãng vận tải côngtenơ. Đặc biệt, nhờ chuyển hướng hàng trung chuyển từ các trung tâm hiện nay tại Singapo, ĐKHC Hồng Kông (Trung Quốc) sang Cái Mép-Thị Vải sẽ có khả năng tiết kiệm được 60-80 US\$ mỗi TEU, nhờ giảm chi phí trung chuyển tại Cái Mép (xem Bảng 3.3).

Cần cải tạo hay xây mới các tuyến đường bộ, đường thủy nội địa tại khu vực Cái Mép-Thị Vải. Đặc biệt, cần ưu tiên nâng cấp, hoàn thành dự án mở rộng QL51 và đường nối 965 từ QL51 tới khu vực cảng Cái Mép-Thị Vải. Hiện nay, khu vực nút giao giữa QL51 và Đường 965 đang được điều khiển bằng tín hiệu giao thông. Khi hoàn thành (dự kiến ban đầu là đầu năm 2013), đường 965 sẽ là đường đôi, 2 làn mỗi bên, nối với đường nội cảng Cái Mép-Thị Vải,<sup>5</sup> nhưng tiến độ dự án này cũng đang bị chậm.

Các tuyến đường thủy nội địa giữa Cái Mép-Thị Vải và một số ICD nằm trong khuôn viên của cảng hiện đã có tại một số địa điểm:

- ICD Tân Cảng
- ICD Transimex
- ICD Sotrans
- ICD Tanamexco
- ICD Phước Long/Phước Long 3
- ICD Phúc Long.

Những ICD được sử dụng cho cả côngtenơ đầy và rỗng này có điểm thông quan và phương tiện lưu trữ côngtenơ tại chỗ, đồng thời được bố trí khắp khu vực TPHCM. Một số được đặt ngay dọc hệ thống đường thủy nội địa để bốc xếp trực tiếp sang xà lan. Một số ICD khác được bố trí gần các khu công nghiệp nên phải vận chuyển côngtenơ thẳng tới cảng hay một ICD khác, thuộc sở hữu của cùng

một doanh nghiệp, nằm ngay trên tuyến đường thủy nội địa để tiện bốc xếp sang xà lan. Những ICD này có quy mô từ 500 đến 1,4 triệu TEU.

Như đã trình bày, 95% lượng côngtenơ đi và đến Cái Mép-Thị Vải được vận chuyển bằng xà lan từ các ICD khu vực TPHCM. Do có quy định hạn chế trung chuyển côngtenơ qua TPHCM nên có tới 40-80% lưu lượng hàng hóa côngtenơ đi và đến các cảng nội thành (SPCT, VICT) được vận chuyển bằng xà lan từ các ICD bố trí tại nửa bên kia của TPHCM.

Các tuyến quốc lộ và đường nối dẫn tới nhiều ICD cũng đóng góp một phần vào tình trạng ùn tắc chung tại khu vực TPHCM. Ngoài ra còn có những vấn đề về an toàn giao thông trên các tuyến đường thủy nội địa do số lượng lớn xà lan vận chuyển côngtenơ đi và đến các cảng biển. Nếu cải thiện được chất lượng của hệ thống cơ sở hạ tầng trên bộ và đường thủy nội địa này thì sẽ nâng cao được đáng kể hiệu quả của các cảng của miền Nam, cũng như giảm chi phí hoạt động cho các hãng vận tải và CHTH.

## Các hãng vận tải biển

### *Thực trạng môi trường Kinh doanh của Việt Nam*

Tính đến tháng 9/2012, đã có 46 hãng vận tải côngtenơ đường biển, cả trong và ngoài nước, cập cảng Việt Nam trên các tuyến định kỳ, có lịch sẵn (xem Bảng 3.4).

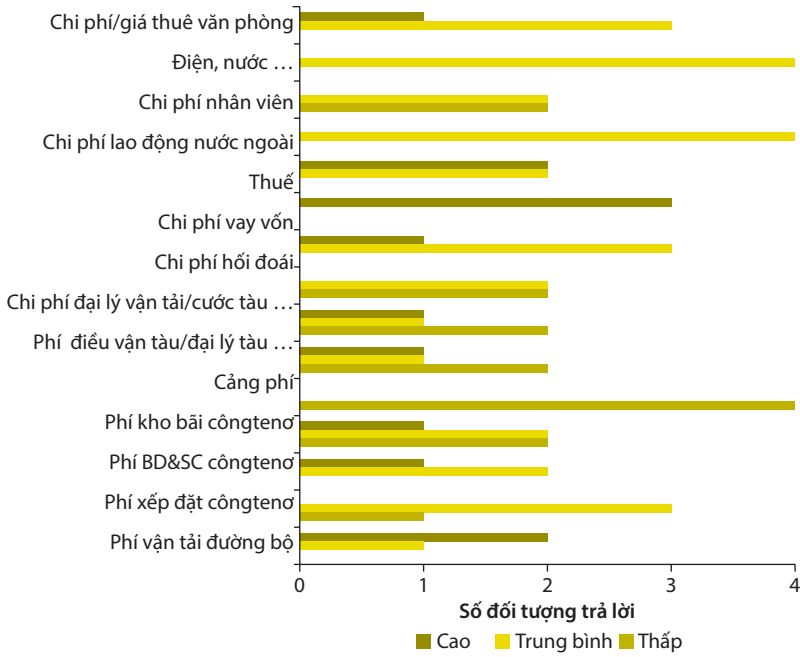
Một số yếu tố ảnh hưởng nhiều đến chi phí hoạt động hơn các những yếu tố khác (xem Hình 3.3). Những vấn đề có tác động lớn nhất đến chi phí hoạt động là mức lạm phát cao tại thời điểm điều tra (dẫn tới mức lương tăng) và ảnh hưởng trực tiếp của các loại thuế. ùn tắc giao thông và luật định của nhà nước cũng được cho là có ảnh hưởng cao hơn mức bình thường đến chi phí hoạt động.

**Bảng 3.4 Các hãng vận tải côngtenơ đường biển cập cảng Việt Nam**

<i>Hãng vận tải Việt Nam</i>	<i>Hãng vận tải nước ngoài</i>	
Cty Vận tải Biển Đông	APL	Maersk Line
Duong Dong	Asean Seas Line Co.	MCC
Gemadept	CNC	Mariana Express Lines
Nasico	China United Lines	MOL
Trường Hải	CK Line	MSC
Vietsun	CMA CGM	Namsung Shipping
Vinafco	COSCO	NYK
Vinalines	CSCL	OOCL
VOSCO	Evergreen	PIL
VSICO	Gold Star Line	RCL
	Hainan PO Shipping	Samudera
	Hanjin	Sinokor
	Heung-A	Sinotrans
	HMM	SITC
	Hubline	STX Pan Ocean
	Interasia	TS Lines
	K Line	Wah Hai
	KMTC	Yang Ming

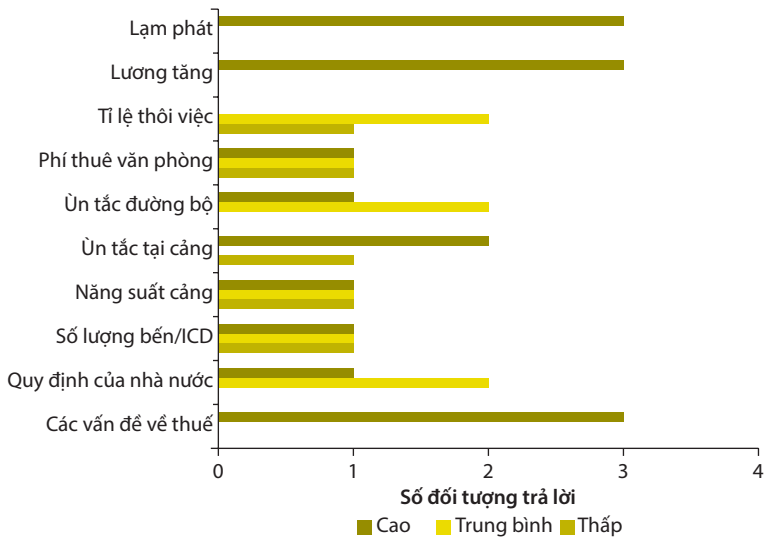
*Nguồn:* Hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

**Hình 3.2 Hãng vận tải biển: Tương quan chi phí hoạt động tại Việt Nam**

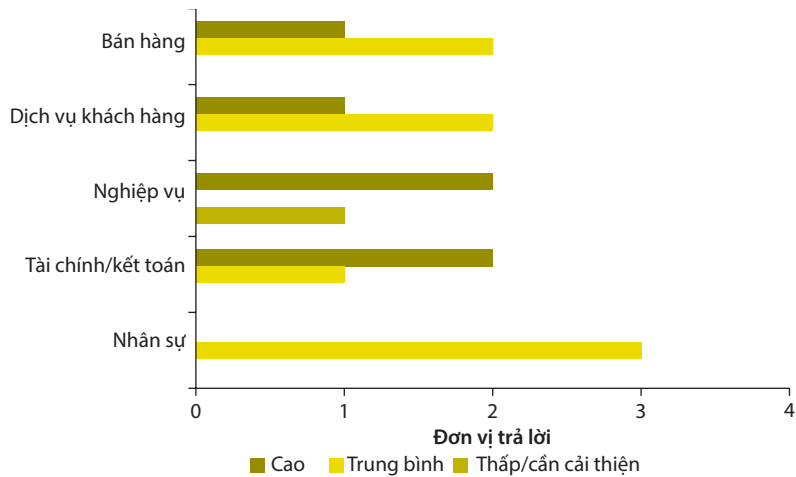


Chú thích: BT&SC = Bảo trì, sửa chữa.

**Hình 3.3 Những vấn đề ảnh hưởng đến chi phí hoạt động của các hãng vận tải biển tại Việt Nam**



Chú thích: ICD = Bãi côngtenơ nội địa.

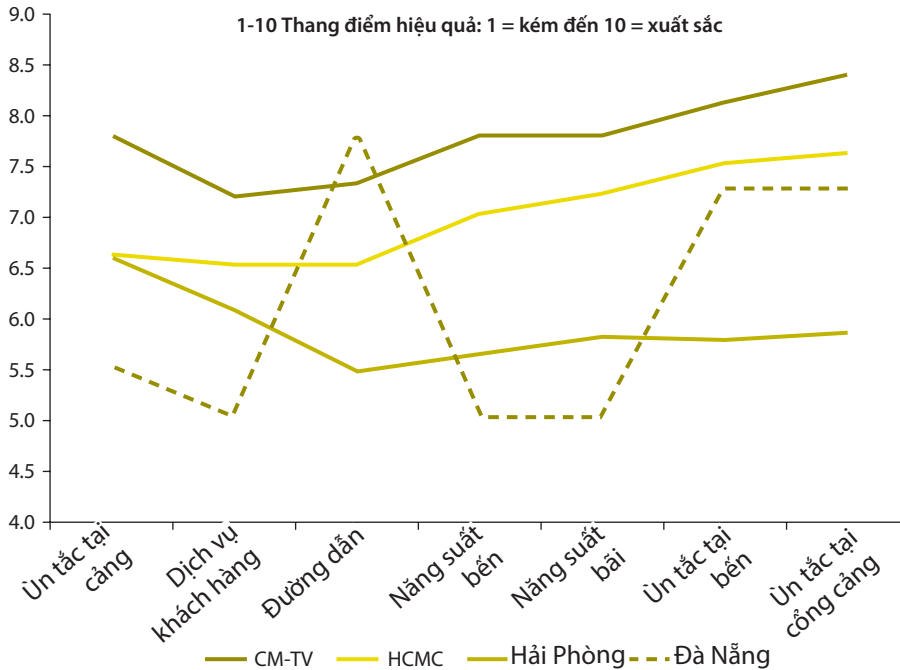
**Hình 3.4 Chất lượng nhân sự của các hãng vận tải biển theo bộ phận nghiệp vụ**

Chất lượng của lực lượng lao động trong nước của các hãng vận tải được đánh giá ở mức trên trung bình (xem Hình 3.4). Về mặt nghiệp vụ, một đối tượng phỏng vấn cho biết lực lượng nhân viên văn phòng của mình có năng lực và thường được sử dụng để thử nghiệm những quy trình mới trước khi áp dụng ở các cơ sở khác tại Châu Á. Một đối tượng khác cho biết đội ngũ cán bộ, nhân viên nghiệp vụ ở cấp quản lý trở xuống tuy đủ nhưng đội ngũ nhân viên kinh doanh chưa được định hướng tốt về mặt dịch vụ khách hàng. Mặc dù không thể hiện trong Hình 3.4 nhưng các hãng vận tải đều cho biết Việt Nam còn thiếu đội ngũ quản lý, giám đốc điều hành có kinh nghiệm về chuỗi cung ứng và lĩnh vực kho vận để đủ sức thay thế cho các nhân viên người nước ngoài.

Hình 3.5 cho biết đánh giá của các hãng vận tải về dịch vụ cảng tại TPHCM, Cái Mép-Thị Vải, Hải Phòng, Đà Nẵng. Các cảng khu vực Cái Mép-Thị Vải được xếp hạng cao nhất trên mọi chỉ tiêu đơn thuần do những cảng này có mức năng lực dư thừa lớn (hiện chỉ có 6 đội tàu ra vào thường xuyên những cảng này). Xếp hạng các cảng của TPHCM được thực hiện thông qua các cảng Cát Lái và VICT. Do lưu lượng côngtenơ trung chuyển qua 2 cảng này là đáng kể nên các cảng cũng có mức xếp hạng trên trung bình. Mặc dù các cảng của Hải Phòng có cùng điểm số đánh giá về mức độ ùn tắc tại cảng như các cảng của TPHCM nhưng chỉ số chung của những cảng này vẫn ở quãng trung bình. Mức xếp hạng của Đà Nẵng khá thất thường dù đây là một cảng côngtenơ có mức sử dụng thấp. Một CHTH cho biết đã ngừng sử dụng cảng Đà Nẵng được 18 tháng do chất lượng vận hành cảng kém cũng như không có đủ dịch vụ tàu gom.

Ngoài việc vận chuyển côngtenơ trực tiếp tới các cảng biển, hãng vận tải cũng kết hợp với các ICD để lưu kho bãi các côngtenơ rỗng và nhận côngtenơ đầy. Đối với các câu hỏi: (1) liệu những địa điểm, hoạt động hiện nay của các kho bãi ngoài bến đã đủ đáp ứng nhu cầu hoạt động của các hãng vận tải hay chưa và (2) liệu các ICD có làm tăng đáng kể chi phí hoạt động của các hãng vận tải hay không, câu trả lời của đối tượng khá đa dạng, trong đó có 2 hãng vận tải nhất trí với những

**Hình 3.5** Hiệu quả vận hành cảng theo phản ánh



**Bảng 3.5** Ưu nhược điểm của các ICD

Ưu điểm	Nhược điểm
Số lượng ICD hiện nay tại TPHCM cho phép mở rộng địa bàn tiếp nhận côngtenơ gần các khu vực sản xuất lớn	Tuy số lượng lớn các ICD xung quanh khu vực TPHCM làm tăng tính cạnh tranh nhưng hãng vận tải sẽ khó theo dõi lượng tồn trữ côngtenơ cả có và không có hàng tại nhiều ICD.
Phần lớn các CHTH đều muốn sử dụng các ICD ở xung quanh khu vực TPHCM vì có quan hệ với cán bộ TCHQ Việt Nam tại đây.	Các CHTH ưu tiên sử dụng một số ICD (chủ yếu vì lý do hải quan) nên các hãng vận tải phải điều hành hoạt động sao cho đáp ứng yêu cầu của khách hàng.
Những ICD ở gần các tuyến đường thủy nội địa thuận lợi hơn cho việc vận chuyển bằng xà lan tới các cảng biển so với vận chuyển bằng đường bộ chi phí cao.	Đường quốc lộ và các đường nối dẫn đến nhiều ICD thường được quy hoạch thiếu hợp lý, từ đó làm tăng tình trạng ùn tắc chung tại khu vực TPHCM.
ICD đặc biệt có lợi thế trong vận chuyển côngtenơ tới VICT, tránh phải trung chuyển qua TPHCM vào những giờ cấm xe tải lưu thông.	Cần hợp nhất 2-3 ICD tại khu vực TPHCM thành một ICD lớn có độ chuyên nghiệp, chất lượng cao hơn.

Chú thích: ICD = Bãi côngtenơ nội địa; TCHQ = Tổng cục Hải Quan

nhận định trên và 2 hãng không nhất trí. Tuy vậy, tất cả các đối tượng đều nhất trí rằng việc tìm cách hợp nhất các ICD gần như là không thể thực hiện được. Bảng 3.5 minh họa các ưu nhược điểm qua ý kiến thu thập được về số lượng ICD.

Ý kiến phản hồi đối với những nhận định trong Bảng 3.6 thể hiện những quan điểm chia rẽ giữa các hãng vận tải, trong đó có 3 hãng thuê ngoài dịch vụ vận tải đường bộ và một hãng có đội xe tải chuyên chở riêng. Đặc biệt, doanh nghiệp đã đầu tư hẳn đội xe tải riêng này có quan điểm tích cực hơn đáng kể về lĩnh vực vận tải đường bộ so với những hãng phải thuê bên thứ ba chuyên chở.



**Bảng 3.6** Ngành vận tải đường bộ: Cảm nhận của các hãng vận tải biển

	<i>Đồng ý</i>	<i>Không đồng ý</i>
Số doanh nghiệp vận tải hiện đã đủ để đáp ứng nhu cầu của hãng	1	2
Ngành vận tải đường bộ của Việt Nam có đặc trưng là số lượng các doanh nghiệp nhỏ, chưa đủ năng lực mở rộng hoạt động	3	1
Đa số các doanh nghiệp vận tải đường bộ đều đang sử dụng phương tiện xe tải cũ, mức ô nhiễm cao.	3	1
Các hãng xe tải thường đạt hiệu quả cao trong giảm thiểu tổn thất, hư hỏng hàng hóa/côngtenơ.	1	3

Các hãng vận tải biển cho biết ngành vận tải đường bộ của Việt Nam vẫn còn nhiều việc phải làm. Các hãng vận tải thường có quy mô nhỏ, lực lượng phương tiện cũ, lái xe có thái độ tiêu cực. Phần lớn các hãng vận tải này chưa đạt tiêu chuẩn quốc tế, chính vì thế mà một trong bốn hãng vận tải biển quốc tế được phỏng vấn trong báo cáo này đã phải đầu tư lập đội vận tải riêng nhằm duy trì chất lượng dịch vụ cao cho khách hàng. Đầu tư thêm cho phương tiện xe tải là việc mạo hiểm cho các hãng vận tải biển, vì thế mà các hãng thường phải đi thuê ngoài. Cũng như các hãng vận tải biển khác, hãng này nhận thấy các hãng xe được thuê còn có chất lượng chưa đồng đều trong đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế.

#### **Các vấn đề về quản lý chi phí**

Những hãng vận tải biển côngtenơ hoạt động ở Việt Nam cho biết đang gặp phải 4 vấn đề chính sau về quản lý chi phí:

1. Lĩnh vực vận tải đường bộ manh mún làm tăng chi phí hoạt động cho các hãng vận tải biển. Sự manh mún này buộc các hãng vận tải biển phải duy trì nhiều hợp đồng vận tải để bảo đảm hoạt động trong các giai đoạn cao điểm, do số lượng phương tiện xe tải mà một doanh nghiệp cam kết dành riêng cho hãng có hạn. Việc phải sử dụng nhiều hãng xe tải cũng có thể có liên quan đến việc những hãng này có quan hệ riêng với lực lượng cảnh sát tại một số tuyến đường. Điều này có thể dẫn đến việc phải sử dụng nhiều hãng vận tải trên các tuyến khác nhau. Nếu không hợp đồng như vậy thì sẽ dẫn đến nguy cơ xe bị chặn trễ do phải dừng kiểm tra đột xuất trên đường, thường để đưa bồi dưỡng.
2. Quy trình áp dụng cho các hãng vận tải biển quốc tế tại Việt Nam trong việc làm thủ tục tránh đánh thuế hai lần còn phức tạp, tốn kém.<sup>7</sup> Kể cả khi đã nộp hồ sơ, các hãng vận tải cũng không được miễn hoàn toàn một số loại thuế nội địa đánh trên hàng hóa. Các hãng vận tải không gặp phải vấn đề này ở những nước khác đã ký hiệp định tránh đánh thuế vận tải hai lần. Chi phí tăng thêm đối với mỗi hãng vận tải quốc tế ước tính là từ 50.000 đến 200.000 US\$ mỗi năm. Nhà nước cần đơn giản hóa thủ tục miễn thuế cho phù hợp với chuẩn mực quốc tế nhằm xóa bỏ tình trạng đánh thuế hai lần đối với hàng hóa vận chuyển.
3. Việt Nam xác định hàng vận chuyển bằng xà lan giữa TPHCM/Cái Mép-Thị Vải và Campuchia là hàng “quá cảnh” chứ không phải “trung chuyển”. Lý do là hoạt động này có liên quan đến cửa khẩu trên bộ giữa hai nước. Campuchia cho

phép nhập khẩu hàng máy móc, xe hơi cũ từ Mỹ và các nước khác, trong khi những hàng hóa này bị cấm nhập khẩu vào Việt Nam. Vì vậy không thể vận chuyển những mặt hàng bị hạn chế này vào Campuchia qua đường Việt Nam. Hiện cán cân thương mại giữa Việt Nam và Campuchia đang mất cân đối, trong đó hàng hóa xuất đi từ Campuchia nhiều hơn là nhập về. Nền kinh tế Việt Nam đang chịu tổn thất về kim ngạch do có quy định trên, trong khi nếu không có quy định này, các hãng vận tải có thể thu được nhiều lợi ích hơn từ hoạt động vận chuyển bằng xà lan trên tuyến này vì tận dụng được nguồn hàng hai chiều cân đối hơn.

4. Phạm vi bảo hiểm hàng hóa cho những đối tác vận tải tham gia vào các công đoạn vận tải côngtenơ nội địa còn hạn chế. Chẳng hạn, các hãng vận tải xà lan thường mua bảo hiểm hàng hóa với mức tối đa 50.000 US\$ một chuyến (xấp xỉ giá trị hàng hóa chứa trong một côngtenơ 20' bình thường ở Việt Nam). Như vậy, những xà lan vận chuyển 20-80 côngtenơ như vậy sẽ phát sinh vấn đề nguy cơ tổn thất cho hãng vận tải vì nếu có tổn thất thực sự thì những hãng này sẽ không thể bù đắp đủ tổn thất cho CHTH với số tiền mà hãng xà lan chịu trách nhiệm về tổn thất đền bù cho mình. Các hãng xe tải có mức bảo hiểm thấp cũng gặp phải vấn đề tương tự, dù mức độ rủi ro chỉ hạn chế ở sức chuyên chở của phương tiện (thường là một xe). Nguyên nhân sâu xa của những vấn đề này là ở chỗ chi phí mua bảo hiểm hàng hóa ở Việt Nam quá cao (bình quân 0,50 US\$ trên 1.000 \$), so với các nước khác trong khu vực (bình quân 0,125 US\$/1.000 \$).

### **Ảnh hưởng từ chuỗi cung ứng đến CHTH**

Do miền Bắc thu hút được nhiều hoạt động sản xuất hơn nên tình trạng ùn tắc tại cảng khu vực Hải Phòng đang ngày một trầm trọng hơn, từ đó dẫn đến việc các hãng sản xuất phải mất nhiều thời gian hơn để chuyển côngtenơ đến hãng vận tải biển. Theo đó, chi phí hàng tồn trữ của CHTH sẽ tăng, đặc biệt là những hàng hóa cần vận chuyển gấp. Hậu quả tương tự cũng sẽ diễn ra với tình trạng ùn tắc ngày càng tăng trên các tuyến quốc lộ của khu vực TPHCM kết nối giữa các cảng, ICD, khu vực sản xuất, trung tâm kho vận.

### **Ảnh hưởng đến luồng hàng sau này**

Môi trường hoạt động tại Việt Nam đối với các hãng vận tải biển về sau sẽ thay đổi (cả theo hướng tích cực lẫn tiêu cực) do 4 yếu tố tác động dự báo sau:

1. Quy định về vận tải nội địa có hiệu lực từ năm 2013, trong đó hạn chế các hãng vận tải nước ngoài vận chuyển côngtenơ có điểm đến quốc tế từ miền Bắc và miền Trung tới Cái Mép-Thị Vải trước khi chuyển lên tàu mẹ. Do đó, chi phí hoạt động của các hãng vận tải sẽ tăng vì buộc phải chi trả nhiều hơn cho việc thực hiện trung chuyển hàng hóa tại các trung tâm ở nước ngoài.
2. Những cơ sở hạ tầng mới đang được đầu tư tại khu vực TPHCM có khả năng tăng lưu lượng côngtenơ trong và ngoài khu vực này. Việc hoàn thành đường cao tốc TPHCM-Long Thành-Dầu Giây, đoạn TPHCM-Long Thành vào năm 2014<sup>8</sup> sẽ rút ngắn khoảng cách từ TPHCM tới QL51 và tiếp đến là khu vực Cái Mép-Thị Vải. Đoạn còn lại TPHCM-Long Thành-Dầu Giây nối với QL1 cũng đang được xây

- dựng. Khi sân bay mới Long Thành hoàn thành thì khu tam giác này sẽ là một địa bàn kho vận quan trọng, từ đó có thể xây dựng những trung tâm kho vận để tiếp cận thuận tiện hơn với các cảng và sân bay mới.
3. Một số ngành công nghiệp nhiều khả năng sẽ được di dời khỏi khu vực nội thành TPHCM đến khu vực Nhơn Trạch, Long Thành, gần Cái Mép-Thị Vải. Hiện đã có nhiều nhà máy sắt thép, kính, hóa chất tại Phú Mỹ, do đó các doanh nghiệp sản xuất có thể tận dụng nguồn nguyên liệu tại khu vực Phú Mỹ thay vì phụ thuộc vào nhập khẩu như hiện nay.
  4. Chính phủ đang xem xét thành lập một trung tâm than tại TPHCM vì các tàu lớn có thể cập cảng tại đây, dỡ hàng xuống xà lan để phân phối tiếp cho các nhà máy điện tại chỗ và ở khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Tầm quan trọng của kênh Chợ Gạo, điểm ùn tắc nghiêm trọng nhất trong mạng lưới đường thủy nội địa của Đồng bằng sông Cửu Long từ Cần Thơ đi TPHCM đang ngày càng tăng, trong đó có tình trạng ùn tắc do phương tiện phải chờ làm chậm tiến độ giao hàng. Chính phủ đang triển khai kế hoạch nâng cao công suất của kênh Chợ Gạo với sự hỗ trợ của Ngân hàng Thế giới.

### **Đơn vị dịch vụ kho vận**

#### ***Thông tin về đối tượng***

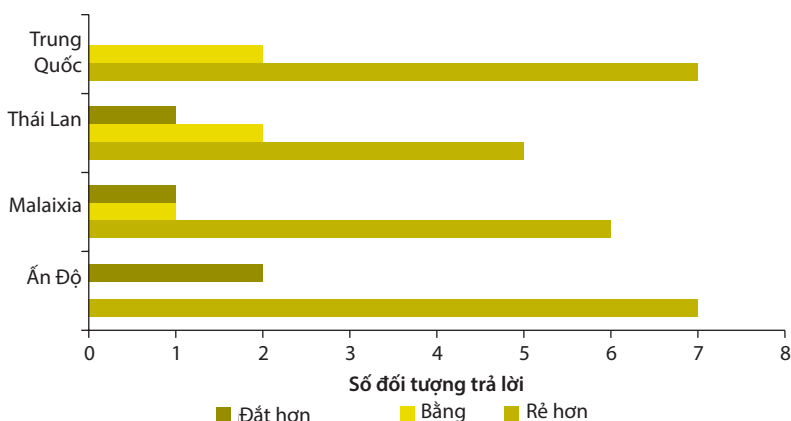
Nghiên cứu thực hiện trao đổi, phỏng vấn 10 ĐVDVKV. 9 đơn vị trong số này là những ĐVDVKV quốc tế lớn đang hoạt động tại Việt Nam cũng như trên thế giới và một doanh nghiệp trong nước. Hai trong số này là những hãng điều vận chuyên vận chuyển hàng hóa kích cỡ nhỏ. Tất cả các ĐVDVKV này đều hoạt động trên toàn quốc. 2 ĐVDVKV trực thuộc các hãng vận tải biển. Số còn lại là các đơn vị không trực thuộc. Những ĐVDVKV này thực hiện nhiều nghiệp vụ như vận chuyển đường biển, đường không, nhận ủy thác làm thủ tục hải quan, bảo quản, lưu kho giá trị gia tăng, vận tải đường bộ.

#### ***Những vấn đề về quản lý chi phí đối với các ĐVDVKV liên quan đến các thủ tục hải quan, cơ sở hạ tầng vận tải***

Theo các ĐVDVKV, chi phí hoạt động của những đơn vị này ở Việt Nam thường thấp hơn so với ở Trung Quốc, Ấn Độ, Malaixia, Thái Lan (xem Hình 3.6). Tuy nhiên, có tới 70% các đối tượng cho biết quy định hiện nay đã ảnh hưởng tiêu cực đến hoạt động của họ, đồng thời lạm phát hiện đang là một vấn đề thường trực đối với cả đơn vị và khách hàng.

#### ***Thủ tục hải quan, xuất nhập khẩu***

Hơn một nửa số đối tượng điều tra cho rằng các quy định về hải quan của Việt Nam ngặt nghèo, dẫn đến chi phí tuân thủ cao hơn các nước Châu Á khác (xem Bảng 3.7). Chỉ có một đối tượng tỏ ra quan ngại về sự thiếu nhất quán trong áp dụng quy định, mức phí hải quan cũng như sự rườm rà của các thủ tục TCHQ tại Việt Nam. Các đối tượng cũng cho rằng khó làm việc với TCHQ Việt Nam hơn các cơ quan hải quan tương đương ở nước Châu Á khác.

**Hình 3.6 So sánh chi phí hoạt động của Việt Nam với các nước Châu Á khác****Bảng 3.7 Ý kiến của các ĐVDVKV về thủ tục của TCHQ Việt Nam**

	Rất đồng ý	Đồng ý hầu hết	Không đồng ý	Rất không đồng ý
Các quyết định, chính sách và/hoặc chỉ dẫn của TCHQ còn áp đặt, thiếu nhất quán	6	3	1	
TCHQ còn quan liêu nhưng hoạt động nhất quán giữa các địa phương	1	6	2	1
Quy trình của TCHQ thống nhất với các nước Châu Á khác		3	6	1
Quy trình của TCHQ ưu việt hơn các nước Châu Á khác		2	5	3
Cán bộ TCHQ hợp tác tốt với doanh nghiệp để giải quyết vấn đề		5	3	2
Phí TCHQ công khai, áp dụng thống nhất		3	3	3

Chú thích: TCHQ = Tổng cục Hải quan.

Qua Bảng 3.7, có thể thấy rõ đa phần các ĐVDVKV đều cho rằng các quy định của TCHQ còn mang nặng tính chủ quan và thủ tục còn rườm rà, khó khăn hơn các nước Châu Á khác. Chỉ có một nửa số ĐVDVKV cho rằng cán bộ TCHQ tích cực hợp tác với doanh nghiệp khi phải giải quyết vấn đề. 2/3 cho rằng phí hải quan chưa công khai, áp dụng thống nhất.

Sau đây là những vấn đề được các ĐVDVKV thường xuyên đề cập đến trong các cuộc phỏng vấn:

- Do hải quan hiện đang trong quá trình hiện đại hóa và hệ thống hải quan điện tử chưa được áp dụng hoàn toàn nên các vướng mắc về thủ tục hải quan xuất nhập khẩu phát sinh từ quy trình thủ công vẫn tiếp tục gây chậm trễ trong thông quan, làm tăng thời gian, chi phí hành chính đối với các CHTH và ĐVDVKV cũng như tăng chi phí hàng tồn trữ cho CHTH.
- Quy định về thương mại quốc tế cần minh bạch hóa, rõ ràng, dễ hiểu hơn để doanh nghiệp dễ dàng áp dụng, tuân thủ. Cách hiểu luật còn chưa thống nhất giữa các cơ quan thuộc TCHQ trong nước, như về phân loại, định giá hàng hóa,

kiểm hóa, cấp phép, chứng nhận một số mặt hàng. Một số ĐVDVKV cho biết do thủ tục của TCHQ còn chưa rõ ràng, rườm rà nên doanh nghiệp phải bố trí nhiều nhân viên làm thủ tục hải quan ở Việt Nam hơn các nước Châu Á khác.

- Tham nhũng được cho là còn phổ biến ở mọi cấp trong TCHQ cũng như những ban ngành khác có liên quan đến thương mại quốc tế. Các ĐVDVKV cho rằng tình trạng nhân viên TCHQ đòi hỏi các khoản bồi dưỡng không có chứng từ, chưa rõ ràng khi xử lý những vấn đề như sai sót trong nội dung chứng từ (ghi sai trọng lượng hay mã số theo Cơ chế hải quan thống nhất) hoặc thiếu hồ sơ để thông quan kịp thời còn phổ biến. Do các khoản bồi dưỡng mà các ĐVDVKV thay mặt CHTH chi trả này được tính gộp vào phí dịch vụ chung nên các CHTH khó có thể theo dõi. Các ĐVDVKV và CHTH không chấp nhận trả bồi dưỡng tin chắc rằng mình gặp bất lợi cạnh tranh so với những đối tượng trả bồi dưỡng. Mọi ĐVDVKV được phỏng vấn đều cho rằng tình trạng tham nhũng trong ngành hải quan cần được xử lý, trong đó năng lực cạnh tranh là lĩnh vực cần cải thiện nhiều nhất, đặc biệt liên quan đến thủ tục nhập khẩu.
- Trình độ của những cán bộ nhà nước trực tiếp tham gia quá trình lưu thông hàng hóa được cho là còn yếu, đặc biệt ở những vùng nông thôn. Những vị trí công việc này thường được bố trí dựa trên quan hệ với người có địa vị hay nhờ đưa bồi dưỡng. Quản lý nguồn nhân lực của nhà nước còn chưa căn cứ trên hiệu quả. Từ đó cho thấy yêu cầu phải đào tạo, kiểm tra liên tục đối với nhân viên TCHQ.

Nếu giải quyết được những vấn đề hải quan cấp thiết này thì sẽ đẩy nhanh được tiến độ thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu, từ đó tác động trực tiếp, tích cực đến chi phí thông quan, giảm lượng hàng tồn trữ dự phòng dư thừa của CHTH trong chuỗi cung ứng, tạo sân chơi bình đẳng cho các CHTH và ĐVDVKV, đồng thời tạo điều kiện để các ĐVDVKV phục vụ khách hàng tốt hơn và với chi phí hạ. Có 3 ĐVDVKV cho rằng nếu tình hình được cải thiện thì doanh nghiệp sẽ cân nhắc mở rộng đầu tư ở Việt Nam.

Theo quan điểm của 2 đơn vị điều vận quốc tế được phỏng vấn trong báo cáo (những đơn vị chuyển phát nhanh trực tiếp, sử dụng phương tiện, hệ thống CNTT riêng), TCHQ Việt Nam đã có tiến bộ ở một số lĩnh vực, như:

- TCHQ đã có đơn vị riêng phụ trách lĩnh vực chuyển phát nhanh, trực thuộc Cục Hải quan TPHCM.
- Hàng hóa nhập khẩu giá trị dưới 50 \$ không phải chịu thuế; trong lĩnh vực này, Việt Nam tỏ ra thông thoáng hơn các nước Châu Á khác.
- Hàng vận chuyển đường không xuất khẩu được thông quan ngay tại khu công nghiệp, sau đó được đưa thẳng đến khu vực bốc xếp tại sân bay kèm phiếu khai hàng xuất khẩu. Tại một trung tâm xử lý hàng chuyển phát nhanh riêng gần khu vực xếp hàng lên máy bay, hàng hóa được kiểm tra an ninh (bằng thiết bị X quang) và cân trước khi xếp hàng.

Tuy nhiên, các đối tượng cho biết những hàng hóa nhập khẩu chuyển giao nhanh có giá trị cao thường phải mất 6-8 ngày để làm thủ tục (thậm chí có trường hợp kéo dài tới 4 tuần). Nguyên nhân chính là thủ tục hải quan đối với hàng nhập khẩu chuyển phát nhanh có giá trị trên 50 \$ phải làm thủ công, theo giải thích của cán bộ TCHQ.

Cũng như Trung Quốc, các ĐVDVKV cho rằng thủ tục hành chính của Việt Nam còn rườm rà. Trong khi đó, những nước như Ấn Độ, Indônêxia, Malaixia đều là những nước có quy định về nhập khẩu phức tạp hơn Việt Nam nhưng thời gian làm thủ tục vẫn nhanh chóng hơn. Việt Nam chưa cho phép xuất trình chứng từ trước vì chưa có chương trình “doanh nghiệp xuất khẩu uy tín”. Do vậy, quy trình thông quan chỉ có thể bắt đầu sau khi hàng đã đến kèm theo chứng từ gốc. Điều kiện cấp giấy phép nhập khẩu còn căn cứ trên loại mặt hàng chứ không phải giá trị.

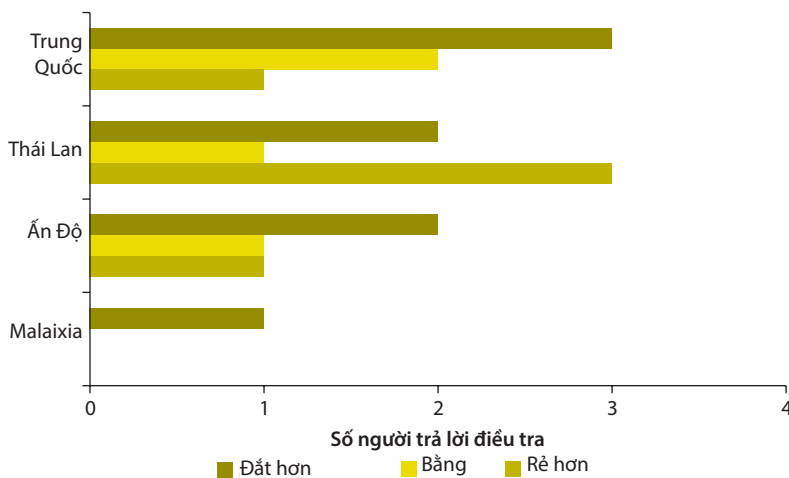
Theo một đơn vị chuyển phát nhanh, về thủ tục đối với hàng chuyển phát nhanh, Ấn Độ có quy định chặt chẽ nhất, tiếp đến là Indônêxia, Philipin, Thái Lan, Việt Nam, Trung Quốc, Malaixia, Nhật, Hàn Quốc, Đài Loan, Hồng Kông, Singapo.

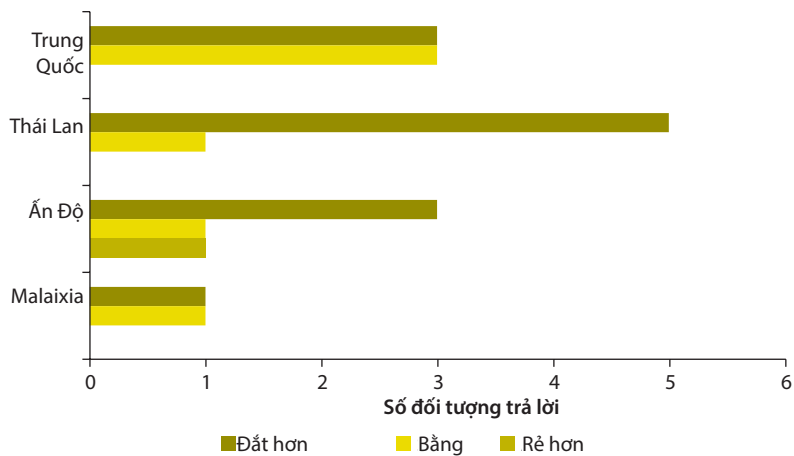
### Ngành vận tải đường bộ

Phần lớn các ĐVDVKV đều cho rằng chi phí vận tải đường bộ của Việt Nam cao hơn Trung Quốc, Ấn Độ, Malaixia, Thái Lan (Hình 3.7). Đồng thời, chất lượng vận tải đường bộ của Việt Nam cũng bị cho là thấp hơn so với Ấn Độ, Thái Lan, và chỉ tương đương với Trung Quốc, Malaixia (Hình 3.8). Từ đó có thể thấy vận tải đường bộ ở Việt Nam thường là một phương án ít hấp dẫn hơn so với hầu hết các nước cạnh tranh chính trong khu vực.

Các ĐVDVKV tỏ ra quan ngại về tình trạng manh mún, lạc hậu của ngành vận tải đường bộ (Bảng 3.8). Việt Nam chưa có hãng vận tải xuyên Việt nào, trong khi hầu hết các hãng vận tải còn có quy mô nhỏ và sử dụng phương tiện xe máy cũ, thiếu bảo dưỡng. Thái độ của lái xe nhìn chung còn chưa tốt. Để đáp ứng yêu cầu của

**Hình 3.7 Chi phí vận tải đường bộ của Việt Nam so với các nước Châu Á khác**



**Hình 3.8 Chất lượng vận tải đường bộ của Việt Nam so với các nước Châu Á khác****Bảng 3.8 Ý kiến của các ĐVDVKV về ngành vận tải đường bộ của Việt Nam**

	Rất đồng ý	Đồng ý hầu hết	Không đồng ý	Rất không đồng ý
Số doanh nghiệp vận tải hiện đã đủ để đáp ứng nhu cầu của hãng		2	5	2
Ngành vận tải đường bộ của Việt Nam đặc trưng bởi số lượng các doanh nghiệp nhỏ, chưa đủ năng lực mở rộng hoạt động	3	5	1	
Đa số các doanh nghiệp vận tải đường bộ đều đang sử dụng phương tiện xe tải cũ, mức ô nhiễm cao	5	2	2	
Theo dõi được hành trình của hàng hóa là một yêu cầu của doanh nghiệp và/hoặc khách hàng	3	6		
Phần lớn các hãng vận tải chưa có thiết bị GPS	3	6		
Các hãng xe tải thường đạt hiệu quả cao trong giảm thiểu tổn thất, hư hỏng hàng hóa/côngtenơ		4	4	1

khách hàng, một số ĐVDVKV đã phải đầu tư đội xe vận tải riêng. Nếu áp dụng được tiêu chuẩn quốc tế trong vận tải đường bộ thì sẽ có thể hợp nhất lĩnh vực vận tải này, tạo điều kiện để các doanh nghiệp quy mô lớn, chuyên nghiệp chào mời mức giá cạnh tranh hơn so với những doanh nghiệp vận tải kém chất lượng, đồng thời nâng cao chất lượng chung của ngành vận tải đường bộ của Việt Nam. Cần thắt chặt quy trình cấp bằng lái xe và đào tạo lái xe để góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động và an toàn giao thông.

Gần 80% các ĐVDVKV cho rằng ngành vận tải đường bộ chưa đủ năng lực để đáp ứng yêu cầu phục vụ khách hàng của doanh nghiệp (Bảng 3.8). Chỉ có một đơn vị cho biết các hãng vận tải còn có quy mô nhỏ, ít tiềm lực mở rộng quy mô hoạt động. Hai ĐVDVKV cho rằng phương tiện xe tải của Việt Nam đã cũ, ít được bảo dưỡng, từ đó dẫn đến tăng ô nhiễm môi trường. Các CHTH là khách hàng của ĐVDVKV đều muốn theo dõi được hành trình hàng hóa, trong khi không có nhiều doanh nghiệp có thiết bị định vị GPS trên phương tiện. Số ĐVDVKV cho rằng các

hãng vận tải chưa quan tâm đến việc giảm thiểu tổn thất, hư hỏng hàng hóa nhiều hơn so với những đơn vị có ý kiến khác.

### **Khu kho vận tập trung và địa điểm xử lý hàng hóa**

Các ĐVDVKV cho rằng ở Việt Nam khó có thể tìm được những địa điểm xử lý hàng hóa đủ chất lượng để đáp ứng yêu cầu của CHTH, nhất là ở miền Bắc. Dưới đây là một số vấn đề chính được nêu:

- Tuy các ĐVDVKV nhìn chung cho rằng điều kiện vật chất của các địa điểm xử lý hàng hóa tương đồng với các nước Châu Á khác nhưng hiện còn thiếu về số lượng và thường không được bố trí gần cảng, khu vực sản xuất (xem Bảng 3.9). Nếu phân bổ vị trí của các địa điểm xử lý hàng hóa (chú trọng hơn đến nhu cầu) hợp lý hơn thì sẽ góp phần nâng cao chất lượng lưu thông hàng hóa, giảm chi phí kho vận cho CHTH nhờ phối hợp tốt giữa các phương thức vận tải, dịch vụ kho vận.
- Việc đầu tư phát triển các khu kho vận tập trung thường chưa được nhà nước chú trọng, vì thế chưa có chiến lược thành lập các khu kho vận tập trung hiệu quả, có vị trí thuận lợi. Các địa điểm xử lý hàng hóa thường chỉ là những đơn vị đơn lẻ. Các cơ sở CFS có chất lượng tốt ở Việt Nam còn rất khan hiếm. Những cơ sở mới đầu tư tuy hiện đại nhưng những cơ sở cũ thường không đạt tiêu chuẩn. Khả năng đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế chung hiệu quả (như vấn đề phòng chống cháy nổ, hệ thống an ninh đa tầng, nguồn cấp điện ổn định, hệ thống quản lý kho hiệu quả) còn thấp.
- Do thủ tục cấp phép cơ sở CFS an toàn còn phức tạp, khó khăn nên đối tượng thường tìm cách có được giấy phép thông qua việc đưa thù lao hay quan hệ chứ không phải căn cứ trên các quy định rõ ràng

Các ĐVDVKV nêu ra nhiều ví dụ về những địa điểm mà họ cho là có tiềm năng, chưa được khai thác triệt để để đặt khu kho vận tập trung, như sau:

- Khu vực chưa đô thị hóa xung quanh TPHCM, khu vực Đồng Nai, Lâm Đồng, nút giao sau này giữa đường cao tốc đoạn Long Thành-Dầu Giây và QL51, Vũng Tàu.
- Khu vực Đồng bằng sông Cửu Long gần Cần Thơ
- Khu vực gần các cảng Đà Nẵng, Nha Trang
- Khu vực chưa đô thị hóa xung quanh Hà Nội, Bắc Ninh
- Những khu vực có đặc điểm chung là gần các đường quốc lộ dẫn đến cảng, gần 2 sân bay lớn.

**Bảng 3.9 Ý kiến của đối tượng nghiên cứu về vấn đề khu kho vận tập trung ở Việt Nam**

	Có	Không
Số lượng địa điểm hiện đã đủ chưa?	1	7
Sau này liệu sẽ có đủ số lượng địa điểm không?	3	3
Những địa điểm hiện có hay đã quy hoạch có được bố trí hợp lý, tiện lợi cho nhà máy, bến cảng hay chưa?	2	5
Những cơ sở hiện nay có đạt tiêu chuẩn tương đương như những nước Châu Á khác không?	5	2



Các khu kho vận tập trung và địa điểm xử lý hàng hóa phải được coi là những bộ phận không tách rời của các chuỗi cung ứng trực tiếp, vì thế phải được tích hợp vào mạng lưới cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải. Cũng giống như trường hợp cảng biển, cần nâng cấp các tuyến kết nối giữa các khu kho vận tập trung và các đường huyết mạch chính bằng những giải pháp như đường vượt hay hệ thống tín hiệu giao thông hẹn giờ để bảo đảm lưu thông xe cộ, giảm thiểu ùn tắc. Để tận dụng phương tiện đường sắt, các khu kho vận tập trung phải được bố trí gần các tuyến đường sắt đã quy hoạch và/hoặc có đường sắt để bốc xếp hàng hóa lên côngtenơ, toa xe ngay trong khu tập trung. Một điển hình tốt về mô hình khu kho vận đa phương tiện tập trung là Trung tâm kho vận đa phương tiện CenterPoint, Ellwood, Illinois (Mỹ) (xem Khung 3.1).

### **Cảng biển**

Đa số các ĐVDVKV được phỏng vấn thay mặt CHTH quản lý hoạt động giao nhận hàng hóa bằng xe tải giữa các nhà máy, địa điểm xử lý hàng hóa, bến cảng, sân bay bằng phương tiện riêng hay hợp đồng với các hãng vận tải. Như đã thấy trong Hình 3.9, các vấn đề lớn nhất về ùn tắc trên đường quốc lộ đối với các ĐVDVKV thường phát sinh tại các tuyến hành lang quốc lộ đi và đến các cửa ngõ, cũng như trên các tuyến đường nối với các cảng biển tại khu vực TPHCM và Hải Phòng. Do ở các cảng khu vực Cái Mép-Thị Vải vẫn chưa có nhiều xe vận tải lưu thông nên tình trạng ùn tắc giao thông ở khu vực này hiện mới ở mức độ vừa phải, cũng như ở miền Trung, tình hình thậm chí còn ít nghiêm trọng hơn. Các CHTH chỉ gặp đôi chút khó khăn với thời gian đóng cửa, ngừng làm thủ tục tại các cảng hay khi cần sử dụng côngtenơ.

### **Sân bay**

Như đã trình bày trong các Bảng 3.10 và 3.11, các ĐVDVKV nhận thấy 2 điểm vận tải hàng hóa đường không của Việt Nam là SBTSN và SBNB còn cần cải thiện nhiều. Hai sân bay này cần cải thiện cả trong việc giảm ùn tắc, chi phí hoạt động và nâng cao chất lượng dịch vụ. Các đơn vị đánh giá chất lượng dịch vụ tại hai sân bay này còn thấp so với các nước Châu Á khác.

Hai doanh nghiệp điều vận tại SBTSN là TCS và SCSC có mô hình sở hữu khác nhau. Các ĐVDVKV cho rằng cơ chế sở hữu nhà nước của TCS là một yếu tố cản trở việc hiện đại hóa nhà ga và hoạt động tại đây. Các đơn vị cũng đánh giá chất lượng dịch vụ của 3 điểm tiếp nhận hàng hóa của SCSC hiện đang hoạt động theo phương thức liên doanh cao hơn của TCS. Nhưng do không phải hãng vận tải nào cũng ký hợp đồng với SCSC như với TCS nên các ĐVDVKV vẫn phải tiếp tục hợp tác với TCS.

Do sản lượng hàng hóa công nghệ cao ở miền Bắc tăng nên nhiều ý kiến cho rằng SBNB quá nhỏ, năng lực hiện tại không đủ để đáp ứng trong một số thời điểm. Tình trạng này nhiều khả năng còn trở nên trầm trọng hơn trong trung hạn khi sản lượng hàng công nghệ cao tăng, cho thấy yêu cầu phải nâng cao năng lực xử lý hàng hóa của sân bay này.

Các ĐVDVKV liên tục cho rằng SBTSN và SBNB cần có nhiều dịch vụ cạnh tranh, cơ sở, trang thiết bị hiện đại hơn nữa. Nhiều đơn vị đề xuất cổ phần hóa hoạt động

### Khung 3.1 Trung tâm kho vận đa phương tiện CenterPoint, Ellwood, Illinois

CenterPoint Intermodal là một trung tâm kho vận tích hợp các phương tiện đường sắt, xe tải, trung chuyển, dịch vụ đa phương tiện với phân phối, kho bãi. Đi vào hoạt động từ năm 2002, trung tâm nằm cách Chicago 40 dặm về phía tây nam, gần giao lộ I-55 và I-80 (xem Bản đồ B3.1.1). Tất cả các cấp chính quyền, hơn 10 ban ngành nhà nước cùng doanh nghiệp đã tham gia lập quy hoạch cho cơ sở này để có được một kế hoạch đồng bộ, toàn diện. Trong 10 năm qua, CenterPoint đã đạt được mục tiêu đề ra là đem lại lợi ích cho cộng đồng và các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải nhờ hợp nhất được phần lớn các hoạt động vận tải hàng hóa đa phương tiện vào một địa điểm.

CenterPoint là một trong những dự án đầu tư tư nhân lớn nhất từng được thực hiện ở khu vực Bắc Mỹ. Trung tâm có diện tích gần 1.000 ha, với tổng vốn đầu tư 1 tỉ US\$. Trung tâm có một khu kho bãi đa phương tiện rộng 312 ha (Khu kho vận tập trung BNSF-Chicago), đủ diện tích để dành tới 12 triệu foot vuông (10.405.000 m<sup>2</sup>) bố trí các cơ sở công nghiệp, phân phối, đồng thời có đường nối lên xuống với các đường cao tốc liên tiểu bang đa làn đường lân cận. Khách hàng của CenterPoint bao gồm hãng đường sắt BNSF, chuỗi cửa hàng Wal-Mart, hãng kho vận DSC, Georgia Pacific, Potlatch, hãng kho vận Sanyo, doanh nghiệp kho hàng Partners, hãng vận tải California Cartage, Maersk.

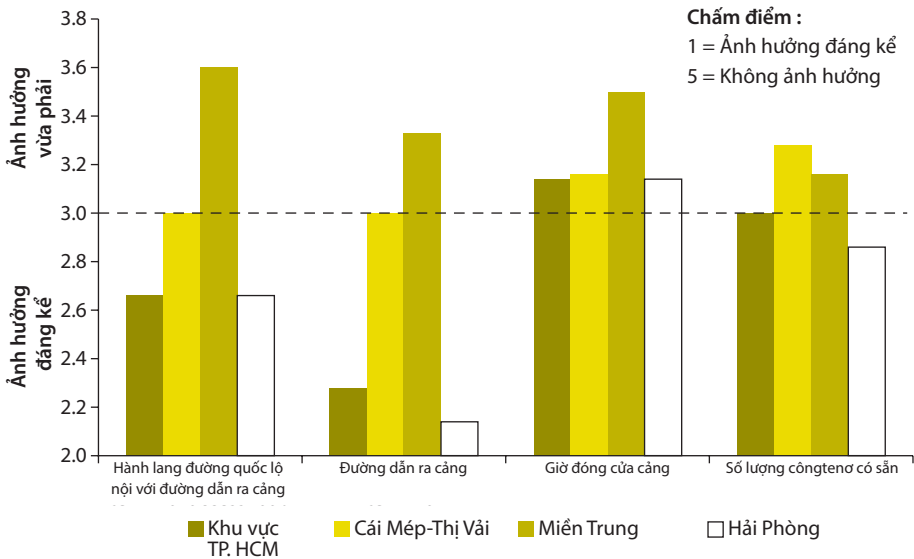
Mô hình này cho thấy các phương tiện đường sắt, đường bộ khiến khu kho vận tập trung trở nên hấp dẫn hơn đối với các CHTH nhờ áp dụng phương thức vận tải đa phương tiện. Đặc biệt, trung tâm có điều kiện giảm chi phí của chuỗi cung ứng nhờ có phương tiện chuyển tải đường sắt, kho bãi giá trị gia tăng, hệ thống phân phối chuyên dụng. Mô hình này cũng cho thấy hiệu quả của việc hợp tác giữa nhà nước và tư nhân trong nâng cao chất lượng dịch vụ kho vận.

**Bản đồ B3.1.1 Trung tâm kho vận đa phương tiện CenterPoint, Ellwood, Illinois**



Nguồn: Tác giả, Google

**Hình 3.9** Chỉ số bình quân về tác động thực tế của các yếu tố vận tải nội địa đối với hoạt động sản xuất, kinh doanh



**Bảng 3.10** Chất lượng của sân bay Tân Sơn Nhất

	Rất đồng ý	Đồng ý hầu hết	Đồng ý	Rất không đồng ý
Sân bay đáp ứng được yêu cầu dịch vụ của tôi			5	3
Khu vực hàng hóa của sân bay quá ùn tắc khiến tôi bị chậm trễ khi làm thủ tục thông quan hàng hóa và rời sân bay	2	1	3	1
Phí dịch vụ mặt đất còn cao; tôi muốn sân bay cải thiện về mặt đất	2	2	1	3
Cần phải có nhiều hơn một đơn vị dịch vụ mặt đất	4	1	3	
Đôi khi tôi bị hư hỏng hàng hóa do điều kiện bảo quản của sân bay	1	3	2	2
Tôi muốn lượng chuyển vận tải hàng hóa đi đến sân bay tăng	4	2	2	

**Bảng 3.11** Chất lượng của sân bay Nội Bài

	Rất đồng ý	Đồng ý hầu hết	Đồng ý	Rất không đồng ý
Sân bay đáp ứng được yêu cầu dịch vụ của tôi		1	3	3
Khu vực hàng hóa của sân bay quá ùn tắc khiến tôi bị chậm trễ khi làm thủ tục thông quan hàng hóa và rời sân bay	2	2	3	
Phí dịch vụ mặt đất còn cao; tôi muốn sân bay cải thiện về mặt đất	2	2	1	2
Cần phải có nhiều hơn một đơn vị dịch vụ mặt đất	4		2	1
Tôi muốn lượng chuyển vận tải hàng hóa đi đến sân bay tăng	5	1	1	

vận chuyển hàng hóa vì cho rằng doanh nghiệp tư nhân thường hoạt động hiệu quả hơn DNNN. Toàn bộ các đơn vị đều muốn được thuê chỗ tại cả hai sân bay để tập kết hàng hóa, giá hàng, những việc hiện đang do các hãng vận tải đường không thực hiện. Theo ý kiến của đơn vị, như vậy sẽ tạo điều kiện để họ kiểm soát hàng hóa tốt hơn, cũng như giảm được chi phí vận tải đường không cho cộng

đồng xuất khẩu. Một đơn vị tính toán rằng chi phí vận tải hàng không sẽ giảm 50% nếu có thể tập kết hàng tại sân bay.

Các ĐVDVKV nhìn chung đều cho rằng nhân viên ga hàng hóa sân bay cần nâng cao kỹ năng xử lý hàng hóa. Yêu cầu về sự tỉ mỉ liên tục được nhắc đến như một kỹ năng quan trọng trong vận chuyển hàng hóa bằng đường không, nhằm tránh hư hỏng, thiệt hại cho hàng hóa và giảm thời gian xử lý.

Một số đơn vị cho biết tại các trạm kiểm đếm, nơi nhân viên sân bay cân đo hàng hóa để tính cước phí cũng tồn tại tình trạng tham nhũng ở mức độ cao. Một đơn vị cho biết tình trạng nhân viên kiểm đếm của sân bay lập hai biên bản kiểm hàng – một chính thức, một không chính thức – còn phổ biến. Chẳng hạn, người này sẽ ghi giảm trọng lượng hàng tính cước 1.000 kg, sau đó yêu cầu bên vận chuyển chi cho 50% khoản phí tiết kiệm được nếu chấp nhận tham gia vào hành vi tham nhũng này. Giao dịch loại này chỉ được thực hiện bằng tiền mặt. Theo quan điểm của các ĐVDVKV, cần chấm dứt hành vi này để tránh gây bất lợi cho các doanh nghiệp vận tải hàng không làm ăn nghiêm túc.

Dù vậy, các đơn vị điều vận quốc tế vẫn cho rằng, xét về hiệu quả kinh doanh, quy trình xuất khẩu của Việt Nam có hiệu quả gần ngang bằng với các mô hình quốc tế tối ưu. Thời hạn ngừng nhận hàng là 4 giờ trước khi cất cánh đối với mọi loại hàng hóa trừ hàng nặng có thời gian ngừng nhận hàng 24 giờ. Điểm nhận hàng chuyển phát nhanh tại SBTSN nằm gần khu vực chất hàng lên máy bay nên thuận tiện cho việc lưu thông hàng hóa. Các sân bay cũng ưu tiên xử lý hàng hóa cho các đơn vị điều vận so với hàng hóa thông thường.

### **Ảnh hưởng từ chuỗi cung ứng đến các CHTH**

Mặc dù năng lực chính, theo định nghĩa là khả năng thích ứng với hoàn cảnh và tìm ra những giải pháp chi phí-hiệu quả để kết nối giữa các bên giao nhận hàng nhưng các ĐVDVKV ở Việt Nam vẫn thường xuyên gặp phải tình trạng tắc nghẽn trong hoạt động. Lý do là: (1) cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải yếu kém (thiếu khu kho vận tập trung, địa điểm xử lý hàng hóa chất lượng thấp, sân bay quy mô nhỏ), (2) khó khăn trong sắp xếp, giám sát dịch vụ vận tải đối với các đối tác của ĐVDVKV (hãng xe tải, MTO, cảng hàng không), (3) quy trình thủ công, thủ tục rườm rà, quy định thiếu rõ ràng, nhất quán của TCHQ và các ban ngành khác liên quan đến thương mại quốc tế, (4) đòi hỏi về các khoản bồi dưỡng để bảo đảm lưu thông hàng hóa kịp thời trong cơ chế. Ảnh hưởng tiêu cực chung của tình trạng này đối với các CHTH là đáng kể. Các CHTH phải chịu chi phí vận tải, kho vận cao hơn mức cần thiết cũng như thời gian vận chuyển kéo dài. Các CHTH thường phải duy trì lượng hàng dự phòng tồn trữ bổ sung, dư thừa trong chuỗi cung ứng để đề phòng rủi ro mất cơ hội kinh doanh, khách hàng không hài lòng. Các chủ hàng phải tốn nhiều thời gian giám sát hoạt động của các ĐVDVKV hơn.

### **Ảnh hưởng đến lưu thông hàng hóa sau này**

Có hai vấn đề hiện đang cản trở sự lưu thông hàng hóa và môi trường kinh doanh của Việt Nam đặc biệt được tất cả các đơn vị quan tâm:

1. Tất cả các ĐVDVKV được phỏng vấn đều bày tỏ mối quan ngại sâu sắc về tình trạng tham nhũng trong nhà nước trên toàn quốc, đặc biệt trong ngành hải quan, cũng như hậu quả của tham nhũng là hạ thấp năng lực cạnh tranh của Việt Nam trong tương lai. Các ĐVDVKV cho rằng nếu minh bạch hóa hoạt động và xóa bỏ tình trạng đòi hỏi tiền bồi dưỡng thì chi phí hoạt động liên quan đến thông quan sẽ giảm tới 20%.
2. Tuy chính phủ đã ban hành các nghị định hướng dẫn nhưng lãnh đạo tỉnh thành mới là người thực hiện, trong khi cách hiểu luật giữa các tỉnh còn thiếu thống nhất. Nhiều lãnh đạo tỉnh còn chưa hiểu rõ ý nghĩa pháp lý của nghị định, vốn khá mở và phụ thuộc vào cách hiểu của người đọc. Theo các ĐVDVKV, luật định còn chưa rõ ràng, hay thay đổi nên khó theo dõi quy định nào đang áp dụng tại một thời điểm nhất định. ĐVDVKV có nguy cơ cao về không tuân thủ.

CPVN cần xử lý ngay vấn đề tham nhũng cũng như tình trạng thực thi, áp dụng không đồng đều các luật định để bảo đảm năng lực cạnh tranh của Việt Nam trong tương quan với các nước khác.

Các CHTH thường ủy thác cho ĐVDVKV xử lý hàng hóa của mình ở nhiều quốc gia, khu vực. Bản chất công việc của ĐVDVKV là thực hiện dịch vụ ở những nước mà khách hàng chuyển hướng nguồn hàng hay nguồn tiêu thụ đến. Nói cách khác, ĐVDVKV sẽ đi theo khách hàng trên khắp thế giới. Vì Việt Nam đã chứng tỏ là điểm đến hấp dẫn cho các CHTH trong việc tìm nguồn, tiêu thụ hàng hóa nên những ĐVDVKV được khách hàng ủy thác phải có mặt tại Việt Nam để phục vụ những khách hàng đã có ở những nước khác. Các ĐVDVKV thường không thể lựa chọn việc tránh hay ngừng hoạt động tại một nước dù điều kiện khó khăn hay không có lợi nhuận; trái lại, họ phải duy trì, nâng cao năng lực để cung cấp dịch vụ kịp thời cho CHTH theo cơ chế đã có.

### **Thành lập cơ quan giám sát kho vận quốc gia**

Có đến 80% các đối tượng hoan nghênh ý tưởng thành lập cơ quan giám sát kho vận quốc gia, chịu trách nhiệm quản lý số liệu liên quan đến lưu thông hàng hóa theo mọi phương thức vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu, nội địa. Đây là điều trái với thực trạng hiện nay, khi các đơn vị phải lệ thuộc vào những nguồn được cho là thiếu độ tin cậy hay không đủ thông tin cập nhật. Tuy vậy, để hoạt động có ý nghĩa, hiệu quả, cơ quan giám sát này cần đóng vai trò cung cấp một nền tảng số liệu khách quan, thông tin về hiệu quả của lĩnh vực vận tải, kho vận, chi phí, cũng như một diễn đàn mở để chia sẻ thông tin về những mô hình tối ưu. Dưới đây là ý kiến của các ĐVDVKV:

- “Doanh nghiệp lấy số liệu từ một số đơn vị tư nhân, phòng thương mại, đại sứ quán, và sử dụng số liệu để đối chiếu với số liệu trên cổng thông tin của chính phủ và các nguồn chính thức khác. Thông tin của nhà nước thường dưới dạng số liệu gộp, nhiều thông tin còn thiếu, nên doanh nghiệp không thể sử dụng số liệu của chính phủ để ra quyết định đầu tư. Khi ra quyết định đầu tư, nhiều kế

hoạch của chính phủ còn khó thực hiện, trong khi thời hạn trong các quy hoạch tổng thể luôn thiếu chính xác.”

- “Vấn đề thực sự ở đây là cơ quan giám sát sẽ không thể thu thập được thông tin về mọi chi phí ẩn trong lĩnh vực kho vận (như phí bồi dưỡng, tham nhũng, tác động môi trường, năng suất thấp, nạn quan liêu v.v.) vì những số liệu này hoặc không có hoặc không thể quy đổi trực tiếp thành các chi phí kho vận định lượng/truyền thống.”

## Các CHTH nước ngoài

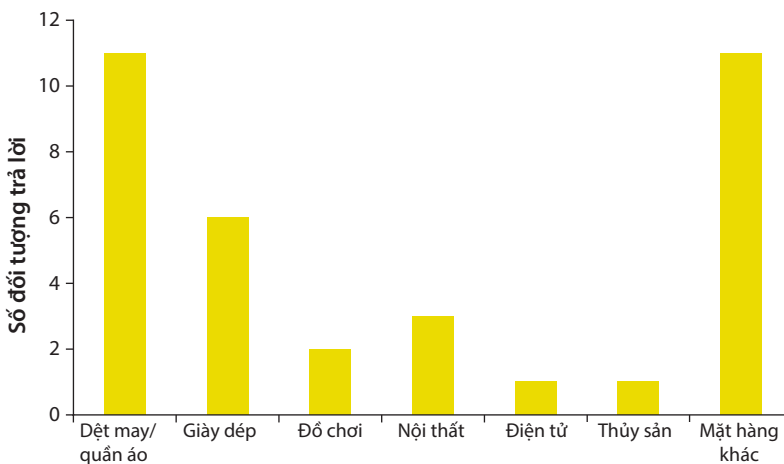
### Thông tin về đối tượng

Nghiên cứu thực hiện phỏng vấn trực tiếp 25 đối tượng là CHTH nước ngoài đang hoạt động tại Việt Nam. Khoảng một nửa số doanh nghiệp này (13) là các nhà xuất khẩu, có 3 doanh nghiệp nhập khẩu, số còn lại cả xuất và nhập khẩu. Đây là những doanh nghiệp có quy mô cả vừa, nhỏ và lớn. Những doanh nghiệp này nhập khẩu nguyên vật liệu, linh kiện, thành phẩm từ một loạt các nước xuất xứ và cũng xuất khẩu nguyên vật liệu, thành phẩm ra khắp thế giới. Bốn đơn vị đặt văn phòng tại khu vực Hà Nội, số còn lại đặt cơ sở xung quanh khu vực TPHCM. Các trung tâm sản xuất và/hoặc phân phối chủ yếu đặt tại miền Bắc và miền Nam, tuy một số cũng có hoạt động ở khu vực Đồng bằng sông Cửu Long và miền Trung.

Giá trị bình quân của một côngtenơ đầy loại 40' thường hay 40' cao theo các đơn vị là 96.563 US\$ một côngtenơ. Giá trị thực của mỗi côngtenơ dao động từ 10.000 đến 300.000 \$, qua đó cho thấy các đơn vị thực hiện xuất nhập khẩu các mặt hàng nguyên vật liệu, linh kiện, thành phẩm có giá trị từ thấp đến cao.

Hình 3.10 và 3.11 trình bày tóm tắt các loại hàng hóa xuất nhập khẩu của các CHTH trong nghiên cứu.

**Hình 3.10 Loại mặt hàng xuất khẩu của đơn vị**



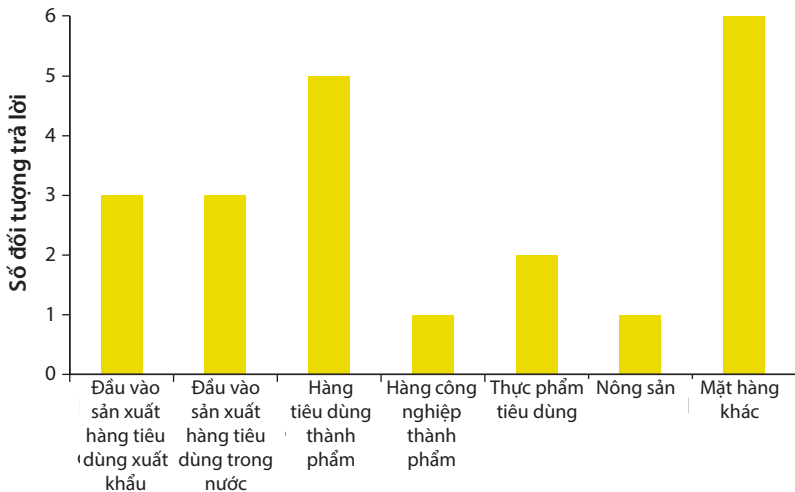
Cột “mặt hàng khác” bao gồm các mặt hàng ngành điện xuất khẩu sử dụng cho máy biến áp, hàng tiêu dùng thông thường, hàng sắt thép, phụ kiện thể thao, đồ uống, tã lót, mỹ phẩm, xi măng, vật liệu xây dựng.

Cột “mặt hàng khác” bao gồm nguyên vật liệu nhập khẩu dùng cho cấu kiện máy biến áp, ô tô, nguyên liệu da/dệt, máy móc, công cụ ngành khai thác/xây dựng, nguyên vật liệu chế biến đồ uống, dược phẩm.

Bảng 3.12 cho biết tổng kim ngạch xuất khẩu gộp hàng năm cho năm 2011 của tất cả các đơn vị.

Ý kiến của các đối tượng về mức hoạt động vận chuyển chênh lệch đáng kể. Số lượng côngtenơ xuất khẩu hàng năm theo vùng miền dao động từ dưới 10 TEU

**Hình 3.11 Loại mặt hàng nhập khẩu của đơn vị**



**Bảng 3.12 Tổng kim ngạch xuất khẩu hàng năm cho năm 2011 theo thông tin từ đối tượng**

Tổng lượng hàng hóa của tất cả các đối tượng	Các vùng miền trong nước		
	Miền Nam	Miền Trung	Miền Bắc
Hàng vận chuyển đường biển (TEU)	84,476	1,800	12,408
Hàng vận chuyển đường không (triệu kg)	15.2	0.6	1.1

Chú thích: TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

**Bảng 3.13 Tổng kim ngạch nhập khẩu hàng năm cho năm 2011 theo thông tin từ đối tượng**

Tổng lượng hàng hóa của tất cả các đối tượng	Các vùng miền trong nước		
	Miền Nam	Miền Trung	Miền Bắc
Hàng vận chuyển đường biển (TEU)	10,790	0	19,185
Hàng vận chuyển đường không (triệu kg)	0.4	0	0.3

Chú thích: TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

đến trên 33.000 TEU; khối lượng hàng hóa vận chuyển đường không dao động từ vài nghìn kg đến trên 2,6 triệu kg. Trong đó những đơn vị sử dụng dịch vụ vận chuyển đường không nhiều thường chủ yếu vận chuyển hàng thành phẩm giá trị cao hay nhanh hỏng.

Bảng 3.13 cho biết tổng kim ngạch nhập khẩu gộp hàng năm cho năm 2011 của tất cả các đơn vị.

Số lượng côngtenơ nhập khẩu hàng năm theo vùng miền dao động từ dưới 10 TEU đến trên 17.000 TEU; khối lượng hàng hóa vận chuyển đường không dao động từ vài nghìn kg đến trên 250.000 kg. Các CHTH được phỏng vấn ít nhập nguyên vật liệu, linh kiện hay thành phẩm qua đường hàng không.

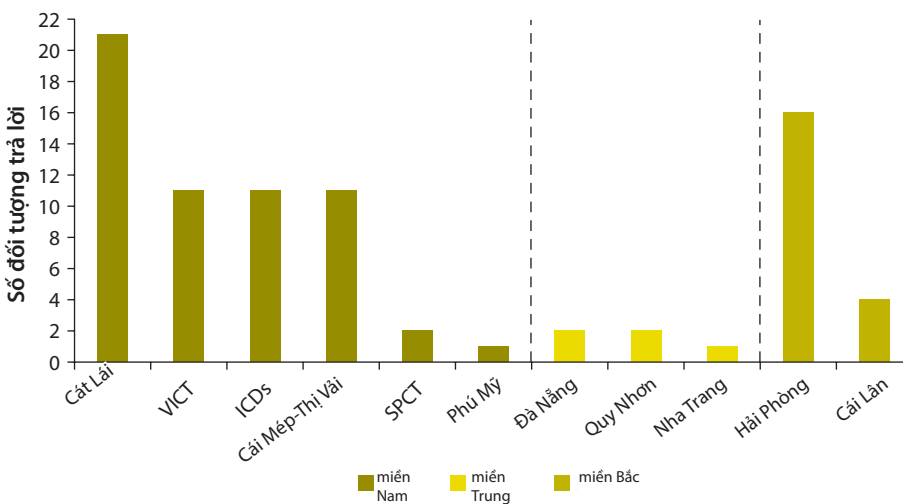
### Vận chuyển đường biển

Như trình bày trong Hình 3.12, các cảng biển Cát Lái, Hải Phòng, Cái Mép-Thị Vải là những cảng được các CHTH nước ngoài biết đến nhiều nhất và mức sử dụng các ICD cũng tương đối. Cát Lái là cảng duy nhất của Việt Nam tiếp nhận, xử lý hơn 1 triệu TEU mỗi năm. Đây là một cảng hoạt động hiệu quả nằm trong khu vực TPHCM, gần với các doanh nghiệp sản xuất lớn. Các CHTH tại Cát Lái có thuận lợi là sắp xếp được thời gian giao hàng sát hơn với thời gian tàu chạy, có mức phí vận chuyển thấp hơn, không chịu ảnh hưởng của quy định cấm xe côngtenơ đi và đến bến, cũng như được sử dụng các trạm hải quan quen thuộc. Cát Lái là cảng có số lượng tàu gom chở côngtenơ cập cảng lớn nhất.

### Ảnh hưởng từ chuỗi cung ứng liên quan đến vận tải đường biển

Ý kiến nhất trí chung giữa các CHTH nước ngoài là CPVN cần tập trung đầu tư, hiện đại hóa một số cảng chính, thay vì tất cả các cảng trên toàn quốc. Một số CHTH đề xuất áp dụng hệ thống tìm kiếm-theo dõi điện tử tại một số cảng biển chính, tạo

Hình 3.12 Những cảng biển được đơn vị sử dụng





điều kiện cho việc theo dõi tình trạng côngtenơ và mọi thông tin liên quan đến chuyến hàng (như thời gian xe tải vào ra), thay vì theo dõi thủ công. Chúng tôi sẽ trình bày thêm về những ý kiến khác của các CHTH theo vùng miền ở phần sau.

### **Các cảng biển miền Nam**

Phần lớn các CHTH vẫn tiếp tục sử dụng các cảng biển tại khu vực TPHCM cho dù những cảng này chỉ tiếp nhận được tàu gom. Ngoài một tuyến duy nhất tại Cái Mép, các tuyến tàu gom hiện nay từ các cảng của TPHCM liên kết với tàu mẹ tại các trung tâm trung chuyển của Singapo, Tanjung Pelepas, ĐKHC Hồng Kông (Trung Quốc) hay Cao Hùng đều có tổng thời gian hành trình tới điểm đến ngang nhau đối với các tuyến Châu Á-Châu Âu, Địa Trung hải, xuyên Thái bình dương. Tuy nhiên, một số CHTH, thường là những đơn vị có nhu cầu vận chuyển các mặt hàng tiêu dùng có thời gian bảo quản ngắn, giá trị cao, đã chuyển toàn bộ hay một phần lượng hàng cần vận chuyển sang các cảng của khu vực Cái Mép-Thị Vải để chất hàng trực tiếp lên tàu mẹ, từ đó giảm nguy cơ hàng hóa bị chậm trễ trong quá trình trung chuyển. Đối với một tuyến đi từ Cái Mép tới Los Angeles, California, thời gian hành trình thường nhanh hơn 3 ngày so với sử dụng tàu gom đi từ Cát Lái hay VICT.

Trong cả năm 2012, do gặp phải áp lực tài chính liên tục, hậu quả của cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu, tình trạng bất ổn kinh tế kéo dài ở Châu Âu mà các hãng vận tải biển đã phải giảm một nửa số chuyến cập cảng Cái Mép-Thị Vải. Hiện vẫn chưa rõ các hãng tàu sẽ bổ sung chuyến đến những cảng này vào lúc nào. Do vậy, một số CHTH nước ngoài cũng cho biết tình trạng thưa chuyến tàu gom hiện nay, và đây là dấu hiệu cho thấy những cảng này chưa được sử dụng hết tiềm năng. Các CHTH nhận thấy những nguồn vốn FDI và ngân sách nhà nước khan hiếm chưa được sử dụng hiệu quả. Một đối tượng cho biết: “Cảng Cái Mép-Thị Vải hiện chỉ hoạt động với 20% công suất và như vậy là sự lãng phí nguồn lực.” Một số đối tượng cũng quan ngại về việc nhà nước cấp phép hoạt động cho các đơn vị nước ngoài tại khu vực Cái Mép-Thị Vải vì như vậy sẽ dẫn đến tình trạng xuất hiện nhiều bến nhỏ, gây dư thừa năng lực. Quy mô nhỏ của mỗi bến được cho là một yếu tố cản trở hoạt động và làm tăng thời gian xoay vòng côngtenơ. Một đối tượng khác cho biết: “Những dự án mạng lưới đường xá quan trọng như QL51, dự kiến hoàn thành vào quý 2/2013 cần phải được gấp rút hoàn thành và bảo đảm chất lượng cao để hỗ trợ quá trình phát triển của các cảng nước sâu.”

### **Các cảng biển miền Bắc**

Các CHTH cho biết gặp phải một số trở ngại về vấn đề kết nối tại khu vực cảng Hải Phòng ở miền Bắc. Các ý kiến cho biết: (1) cần tăng cường nạo vét để tàu lớn ra vào bến, (2) các cơ sở bốc xếp côngtenơ hiện đã lạc hậu, (3) tất cả các dịch vụ côngtenơ hiện mới sử dụng tàu gom. (Một số đối tượng cho rằng sử dụng tàu gom sẽ chậm hơn cho tàu mẹ cập cảng trực tiếp, trong khi việc này vẫn chưa thực hiện được đối với toàn bộ các tuyến có tàu mẹ trực tiếp đi từ Cái Mép-Thị Vải). Tình trạng ùn tắc ở các tuyến đường xung quanh và nội cảng vẫn xuất hiện, làm tăng thời gian vận chuyển hàng hóa từ cảng tới các trung tâm phân phối, nhà máy thêm tới 3 ngày.

Theo lời một đối tượng: “Chất lượng quản lý của cảng Hải Phòng còn yếu. 80% các bến đều do DNNN vận hành và đều thiếu hiệu quả. Nhiều khi doanh nghiệp

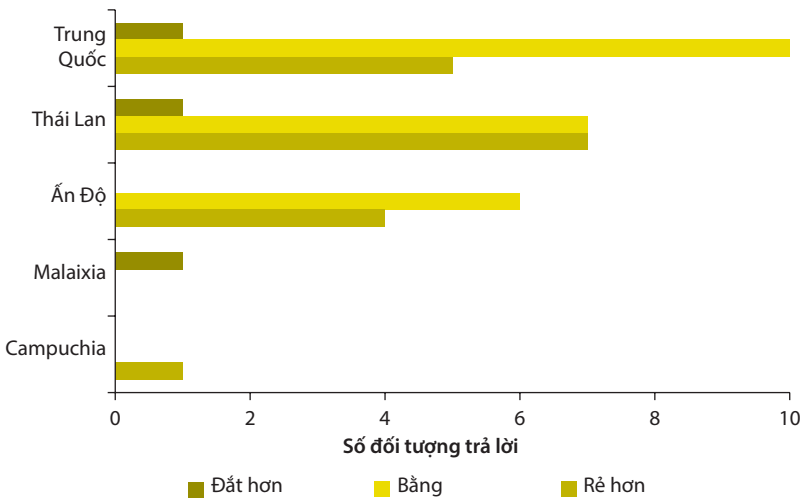
còn bị mất hàng ngay trong cảng do hệ thống quản lý kho bãi hoạt động không hiệu quả.”

**Vận tải đường bộ**

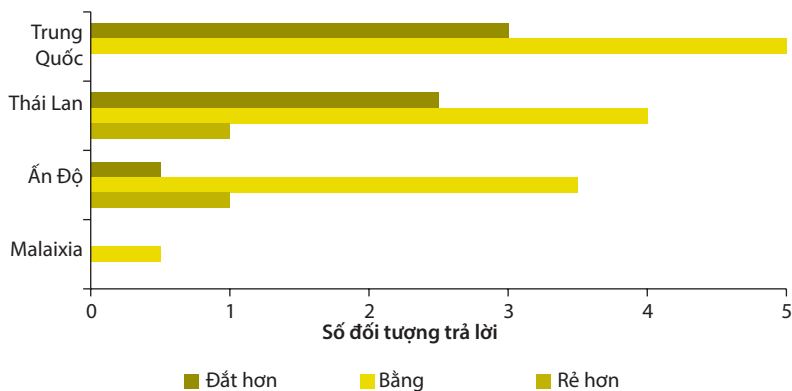
Khoảng một nửa các CHTH nước ngoài được phỏng vấn vẫn sử dụng các hãng vận tải biển và ĐVDVKV trong vận tải đường bộ. Chỉ một số nhỏ các CHTH cho phép nhà máy hợp đồng trực tiếp với các hãng xe tải.

Sự khác biệt lớn nhất là trong chi phí vận tải đường bộ giữa các ĐVDVKV (Hình 3.8), theo các hợp đồng ký trực tiếp với hãng vận tải thay mặt CHTH, cũng như quan điểm riêng của các CHTH về hoạt động vận tải đường bộ (Hình 3.13), dù ký hợp đồng trực tiếp hay không trực tiếp với các hãng vận tải đường bộ. Theo nghiên cứu sơ bộ của tác giả, tổng chi phí vận tải đường bộ tính trên mỗi km của Việt Nam cao hơn của Trung Quốc hay Ấn Độ. Những ĐVDVKV từng tham gia đàm phán cước vận tải đường bộ biết rõ điều này do có sự chênh lệch về giá nhiên

**Hình 3.13 Chi phí vận tải đường bộ của Việt Nam so với các nước Châu Á khác**



**Hình 3.14 Chất lượng vận tải đường bộ của Việt Nam so với các nước Châu Á khác**



**Bảng 3.14** Thực trạng lĩnh vực vận tải đường bộ

	Rất đồng ý	Đồng ý hầu hết	Không đồng ý	Rất không đồng ý
Có quá nhiều hãng vận tải đường bộ vận chuyển hàng côngtenơ xuất khẩu	2	15	4	
Có nhiều hãng vận tải có 10 đầu kéo, rơ-moóc, côngtenơ trở lên	4	7	8	2
Có nhiều hãng vận tải cung cấp xe có thùng để vận chuyển hàng tới các cơ sở CFS	1	14	6	
Phần lớn phương tiện đã cũ nát, gây ô nhiễm	9	10	2	2
Tôi muốn nhiều hãng vận tải sử dụng thiết bị GPS hơn	15	5	1	1
An toàn hàng hóa đang ngày càng trở thành một vấn đề ở Việt Nam	9	8	5	1
Chi phí bảo hiểm hàng hóa cao, mức bảo hiểm không hợp lý	5	8	5	

liệu, mức lạm phát, tiền bồi dưỡng, tình trạng ùn tắc v.v. Mặt khác, nhiều đối tượng được phỏng vấn cũng đánh giá về tổng chi phí vận tải đường bộ. Vì quãng đường vận chuyển ở Việt Nam thường ngắn hơn ở những nước như Trung Quốc nên tổng mức phí mỗi chuyến ở Việt Nam có thể thấp hơn đối với CHTH, nhưng nếu tính trên đơn vị km thì sẽ ngược lại.

Cả ĐVDVKV (Hình 3.8) và CHTH (Hình 3.14) nhìn chung đều thống nhất rằng chất lượng dịch vụ vận tải đường bộ của Việt Nam còn thấp so với các nước khác khi được yêu cầu cho ý kiến.

Các CHTH cho rằng ngành vận tải đường bộ còn manh mún, có quá nhiều hãng vận tải nhỏ hoạt động trên thị trường, trong khi đây là một yếu tố dẫn đến tình trạng chất lượng dịch vụ thấp (Bảng 3.14). Một đối tượng khẳng định: “Doanh nghiệp nhận thấy chỉ có 5-10 hãng vận tải có chất lượng.” Các đối tượng nhiều lần cho rằng việc hợp nhất các hãng vận tải đường bộ là một giải pháp tích cực cho ngành này.

Các đơn vị cũng nhận thấy những lợi ích trực tiếp của việc nhà nước ban hành các quy định chặt chẽ đối với các hãng vận tải và lái xe, cũng như thực thi nghiêm túc những quy định này bằng các chế tài xử phạt vi phạm. Hệ thống cấp bằng lái xe và yêu cầu đào tạo lái xe thường được đề cập đến trong các nội dung thảo luận về giải pháp củng cố ngành vận tải đường bộ. Một ý kiến cho biết: “Khi đó mức độ chuyên nghiệp sẽ được nâng cao.”

Một đối tượng cho biết chưa tìm được đối tác lâu dài, đáng tin cậy nào đáp ứng được các tiêu chuẩn dịch vụ của mình. “Các hãng xe tải thường không áp dụng các tiêu chuẩn quốc tế (hợp đồng, thực hiện cam kết ...). An toàn cũng là một vấn đề cần quan tâm. Đầu kéo thường cũ nát, gây ô nhiễm nặng.” Một đối tượng khác cho biết nhân viên của các hãng xe tải “lương thấp, thiếu tác phong trong công việc.” Một đối tượng nữa nhận xét: “Chưa có dây chuyền lạnh để vận chuyển các mặt hàng cần trữ đông bằng xe tải. Xe cộ xuống cấp, thiếu bảo dưỡng. Chỉ báo nhiệt độ không đáng tin cậy.”

Các đối tượng cho biết những đơn vị vận tải trực thuộc hay có hợp đồng với các hãng vận tải biển và ĐVDVKV, cũng như các hãng vận tải lớn nhất, chuyên nghiệp thường có đội xe chất lượng hơn, nhưng mức cước cũng cao hơn đến 40% so với những hãng xe trong nước với phương tiện cũ, gây ô nhiễm cao. Nói cách khác,

nếu CHTH muốn sử dụng dịch vụ đáng tin cậy, có chất lượng thì phải chấp nhận mức phí cao.

Chênh lệch cán cân thương mại giữa miền Bắc và miền Nam (hàng hóa ra miền Bắc nhiều hơn vào Nam) cũng góp phần đẩy cước vận tải lên cao. Xe cộ thường xuyên trong tình trạng quá tải (tỉ lệ quá tải bình quân ước tính là 20-30%). Tình trạng này khiến những CHTH không cho phép hãng vận tải của mình được chất quá tải rơi vào tình trạng mất lợi thế cạnh tranh trước những đơn vị không quan tâm đến vấn đề an toàn. Hàng hóa thường được xếp lỏng lẻo, không có giá đỡ, khiến hàng bị xô lệch, dẫn tới tai nạn, hư hỏng hàng. An toàn hàng hóa cũng được coi là một vấn đề ngày một nghiêm trọng.

Gần như toàn bộ các đối tượng đều nhắc đến vấn đề lái xe phải thực hiện luật 'bắt thành văn' trên đường để tránh bị phạt, từ đó làm tăng chi phí vận tải. Cảnh sát có thể phạt lái xe vì những lỗi như chạy quá tốc độ, đi sai làn đường, vi phạm khi chuyển hướng, xe chở quá tải, lốp xe mòn, không có giấy phép hợp lệ. Tùy từng vi phạm mà mức phạt thường dao động trong khoảng 25-100 US\$. Có 2 đơn vị cho biết ước tính các khoản lệ phí 'bắt thành văn' chiếm khoảng 50-60% giá trị số tiền phạt, tùy vào khả năng nài xin của lái xe.

Các đối tượng cũng nhận xét các hãng xe tải thường áp dụng một loạt các biện pháp để giảm thiểu chậm trễ. Chẳng hạn, những xe chất đầy hàng thường chủ động dừng tại trạm cảnh sát giao thông trên các tuyến chính trong mỗi chuyến hàng để chi tiền bồi dưỡng tại từng điểm (thường khoảng 7,50-12,5 \$) để tránh bị cảnh sát dừng giữa đường (khi chờ côngtenơ rỗng thì không cần). Một đối tượng cho biết những khoản chi phí này chiếm tới "50% tổng chi phí vận tải mà doanh nghiệp trả cho ĐVDVKV để vận chuyển hàng hóa từ Hà Nội ra Hải Phòng." Một đối tượng khác cho biết: "Một số hãng vận tải còn chi bù 10-25 \$ cho lái xe để trang trải tiền phạt cho từng chuyến hay khoảng thời gian nhất định. Tham những hiện đang là một vấn đề nhức nhối ở Việt Nam, làm tăng chi phí hoạt động cho doanh nghiệp."

### **Kết cấu hạ tầng đường xá**

Ùn tắc đường bộ là một mối quan ngại lớn đối với các CHTH nước ngoài (Hình 3.15). Đặc biệt, các đơn vị cũng cho rằng mức độ tình trạng ùn tắc đường xá của Việt Nam nghiêm trọng hơn của Trung Quốc, Malaixia, Thái Lan, những nước đã đầu tư vào cơ sở hạ tầng đường xá, nhưng tương tự hay ít nghiêm trọng hơn Ấn Độ, Indônêxia, là những nước có tiếng trong ngành về tình trạng ùn tắc giao thông. Ấn Độ và Indônêxia đã cam kết đầu tư vào cơ sở hạ tầng giao thông nên cũng có thể vượt lên trên Việt Nam nếu Việt Nam không có sự cải thiện.

### **Ảnh hưởng của tình trạng ùn tắc đường xá đến chuỗi cung ứng**

Các đối tượng có khá nhiều ý kiến về việc tình trạng ùn tắc giao thông làm giảm tốc độ vận tải, ảnh hưởng tiêu cực đến hoạt động của chuỗi cung ứng. Nhìn chung, các đối tượng nhất trí rằng tình trạng ùn tắc giao thông làm tăng chi phí, thời gian vận chuyển. Điều này ảnh hưởng đến kế hoạch, thời gian giao hàng, buộc nhà máy phải hoàn thành sớm quá trình sản xuất và gấp rút chuyển hàng ra cảng để kịp giờ tàu chạy. Nếu lỡ giờ tàu chạy thì CHTH sẽ phải đặt chuyến sau, khi đó cả công việc

hành chính lẫn chi phí sẽ tăng, cũng như thời gian giao hàng đến người nhận sẽ bị chậm. Sự thiếu chắc chắn trong giao hàng khiến các CHTH bị mất tín nhiệm đối với khách hàng. Hậu quả cũng sẽ tương tự khi nguyên vật liệu, linh kiện được nhập khẩu nhưng bị chậm trễ trên đường chuyển từ cảng hay sân bay về nhà máy. Do thường xuyên chậm trễ nên chi phí vận tải đường không cũng có thể sẽ tăng.

### **Đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh**

Một số đối tượng cho biết việc hạn chế xe rơ-moóc và xe côngtenơ lưu thông vào ban ngày ở TPHCM gây ra một phản ứng dây chuyền. Chẳng hạn, việc ra vào cảng Cát Lái vào ban đêm bị hạn chế do mật độ giao thông cao, cộng với những hạn chế của cơ sở hạ tầng đường xá.

Thời gian vận chuyển hàng tới một nhà máy của CHTH tại khu vực TPHCM từ Cái Mép là khoảng 4 giờ nếu xe chạy về đêm. Nếu chạy ban ngày thì sẽ mất 7-8 giờ mới đến được TPHCM.

Tình trạng đường xá và ùn tắc trên tuyến đường từ Cái Mép đến TPHCM là rất nặng nề, nhất là vào thời điểm cuối năm. Xe chậm 3 tiếng đồng hồ vào mùa cao điểm là chuyện bình thường. Thời gian hành trình thông thường từ cảng đến nhà máy là khoảng 4 giờ, nhưng vào mùa cao điểm sẽ lên đến trên 8 tiếng. Các hãng vận tải cũng tính cước cao hơn. ùn tắc thực sự đã ảnh hưởng đến hoạt động của doanh nghiệp vì phải cho lái xe đi hai chuyến, nhưng điều này nhiều khi không thực hiện được do lịch sản xuất. Mỗi chiều đường chỉ có một làn và không có đường dành riêng cho xe máy. Con đường này hiện đang được mở rộng thành 2 làn mỗi bên nhưng chưa rõ khi nào sẽ hoàn thành.

Ngoài tình trạng ùn tắc trên QL51, các CHTH còn gặp phải nạn ùn tắc trên các đường địa phương xung quanh TPHCM và trên Cầu Sài Gòn dẫn tới các cảng biển của TPHCM, nhất là trong giờ cao điểm lưu thông xe tải. Mật đường dẫn lên cầu Phú Mỹ một phần là đất, một phần rải nhựa chất lượng kém. Vào các ngày thứ 5 và thứ 6, cầu này có lưu lượng lớn xe tải lưu thông vì tàu bè lấy hàng tại Cát Lái, đồng thời tình trạng ùn tắc còn trở nên nặng nề hơn do xe tải phải di chuyển chậm do đường dẫn chất lượng kém. Cơ sở hạ tầng đường xá xung quanh SBTSN cũng bị cho là chưa đáp ứng đủ nhu cầu.

### **Các tuyến đường giữa Hà Nội và Hải Phòng**

Theo một đơn vị: "Đường như có sự thiếu nhất quán giữa việc nhà nước đang tìm cách khuyến khích sản xuất ở miền Bắc và lưu lượng hàng hóa có thể được vận chuyển hiệu quả dựa trên cơ sở hạ tầng hiện có." Một đơn vị khác cho biết: "Thời gian đi lại từ Hà Nội và Hải Phòng bình quân khi có ùn tắc là 4,5 tiếng so với 2 tiếng nếu không ùn tắc. Xe tải phải nán lại Hải Phòng một nửa ngày để nhận côngtenơ (đầy hoặc rỗng). Trên quốc lộ Hà Nội-Hải Phòng không có làn riêng cho xe máy, ô tô, xe tải, vì thế vừa nguy hiểm vừa làm chậm tốc độ của xe tải." Một đối tượng khác nhận xét: "Từ tháng 9/2011 đến tháng 1/2012, 100% số côngtenơ của doanh nghiệp tại Hải Phòng bị vận chuyển chậm do tắc đường."

### Thảo luận chung về đường xá

Một đơn vị bán thành phẩm cho khách hàng ở miền Bắc và Tây Nguyên: “Chất lượng đường quốc lộ, đường xá nói chung còn thấp nên thường xuyên chậm trễ. Doanh nghiệp phải dự trù tăng tổng thời gian vận chuyển để bù trừ khả năng này nhưng không phải lúc nào cũng làm được vì khách hàng yêu cầu chuyển hàng sớm.”

Nhiều đơn vị cho biết chất lượng đường xá nói chung còn thấp, thường xuyên phải sửa chữa, gây chậm trễ lưu thông, và theo lời một đối tượng, đây là “sự lãng phí tiền bạc” trong bối cảnh nguồn kinh phí hạn hẹp dùng cho việc nâng cao năng lực của các tuyến đường cũng như duy trì chất lượng của những đường hiện có. Các đối tượng không biết chắc chất lượng xây dựng có bảo đảm, vật liệu có đủ sức chịu đựng sự hao mòn theo thời gian hay không, nhất là trong tình trạng xe tải thường xuyên chở quá tải hiện nay.

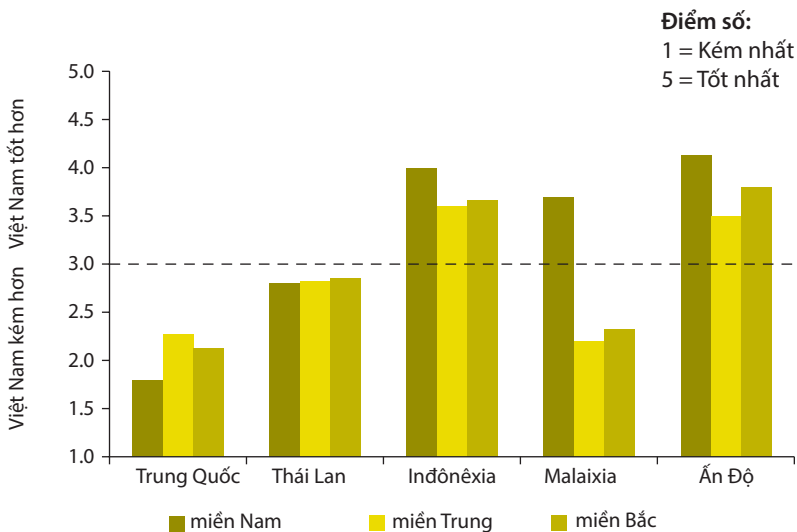
### Vận tải đường không

Như trình bày trong các Bảng 3.15 và 3.16, các CHTH nước ngoài nhìn chung cho rằng chất lượng của SBTSN và SBNB còn chưa đáp ứng được nhu cầu về vận tải đường không. Tuy vậy, 14 đối tượng cũng cho rằng cần có nhiều dịch vụ vận tải đường không hơn ở cả hai sân bay trên.

Cảng TCS bị cho là có quy mô nhỏ, quá chật chội, không đủ diện tích kho bãi. Xe tải phải xếp hàng chờ ở bên ngoài, gây ùn tắc. Các đối tượng nhìn chung nhất trí rằng chất lượng dịch vụ tại ga TCS còn chưa ổn định và SCSC có chất lượng dịch vụ tốt hơn TCS. Một đơn vị xuất khẩu hàng nông sản cho biết: “SBTSN chưa có kho lạnh nên doanh nghiệp phải bảo quản sản phẩm tại kho lạnh ở TPHCM trong thời gian chờ máy bay cất cánh.”

Diện tích kho bãi tại SBNB nhỏ, cơ sở hạ tầng cần nâng cấp để tăng công suất. Vào mùa cao điểm, một đơn vị cho biết: “[khó có thể] đưa hàng lên máy bay trong

**Hình 3.15** Mức độ ùn tắc đường xá của Việt Nam so với các nước khác trong khu vực

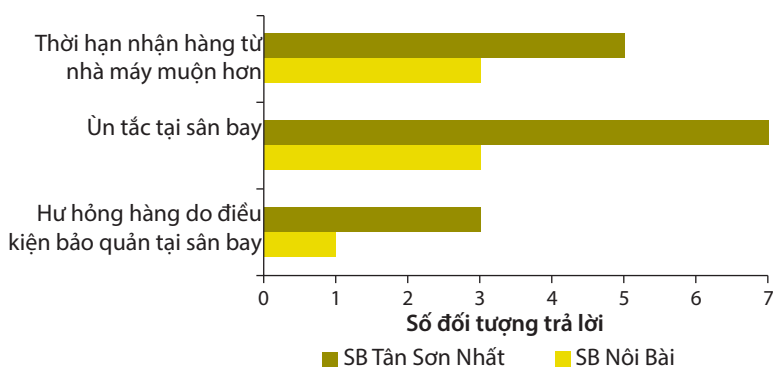


**Bảng 3.15 Chất lượng của sân bay Tân Sơn Nhất**

	Rất đồng ý	Đồng ý hầu hết	Không đồng ý	Rất không đồng ý
Sân bay đáp ứng được nhu cầu dịch vụ của tôi		18	1	
Giờ giấc quy định phù hợp với lịch sản xuất	1	12	4	
Tôi thường gặp phải trường hợp hàng bị hư hỏng do điều kiện bảo quản tại sân bay	3	5	8	2
Tôi muốn có nhiều chuyến tàu hàng đến sân bay hơn nữa	8	9	1	

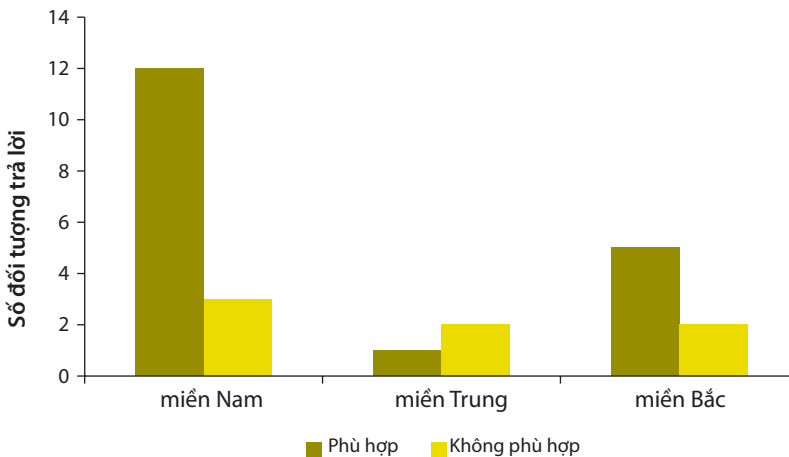
**Bảng 3.16 Chất lượng của sân bay Nội Bài**

	Rất đồng ý	Đồng ý hầu hết	Không đồng ý	Rất không đồng ý
Sân bay đáp ứng được nhu cầu dịch vụ của tôi		9	1	1
Giờ giấc quy định phù hợp với lịch sản xuất	1	5	2	
Tôi thường gặp phải trường hợp hàng bị hư hỏng do điều kiện bảo quản tại sân bay	1	5	2	
Tôi muốn có nhiều chuyến tàu hàng đến sân bay hơn nữa	4	6	1	

**Hình 3.16 Những yếu tố ảnh hưởng đến chi phí kho vận đường không**

khi không có nhiều phương án thay thế". Theo một đơn vị khác: "Khi khối lượng hàng vận chuyển tăng thì yêu cầu xử lý kịp thời hàng hóa vận tải đường không nói chung có thể gặp vấn đề." Một CHTH khác lý giải: "Cần nâng cấp trang thiết bị kiểm tra an ninh và cân đếm hàng hóa. Nếu TCHQ chậm thông quan thì doanh nghiệp sẽ phải chịu chi phí lưu kho cao. SBNB có thể tiếp nhận lượng hàng nhập tăng thêm 50% do một nhà kho lớn hơn dành cho hàng xuất khẩu đã được xây dựng. Hàng vận chuyển vào các ngày cuối tuần cần nhiều thời gian thông quan hơn."

Tình trạng ùn tắc tại SBTSN được cho là yếu tố quan trọng nhất ảnh hưởng tiêu cực đến chuỗi cung ứng sử dụng đường không (Hình 3.16). Một đơn vị cho biết: "Mức độ tin tưởng của doanh nghiệp vào sự an toàn ở cả hai sân bay đều thấp vì khi trời mưa ướt, việc hư hỏng hàng hóa thường xảy ra." Một đối tượng

**Hình 3.17 Số lượng cơ sở kho bãi**

khác cho biết phải trả mức cước vận tải đường không ở Việt Nam cao hơn các nước Châu Á khác.

### **Kho bãi bên thứ ba**

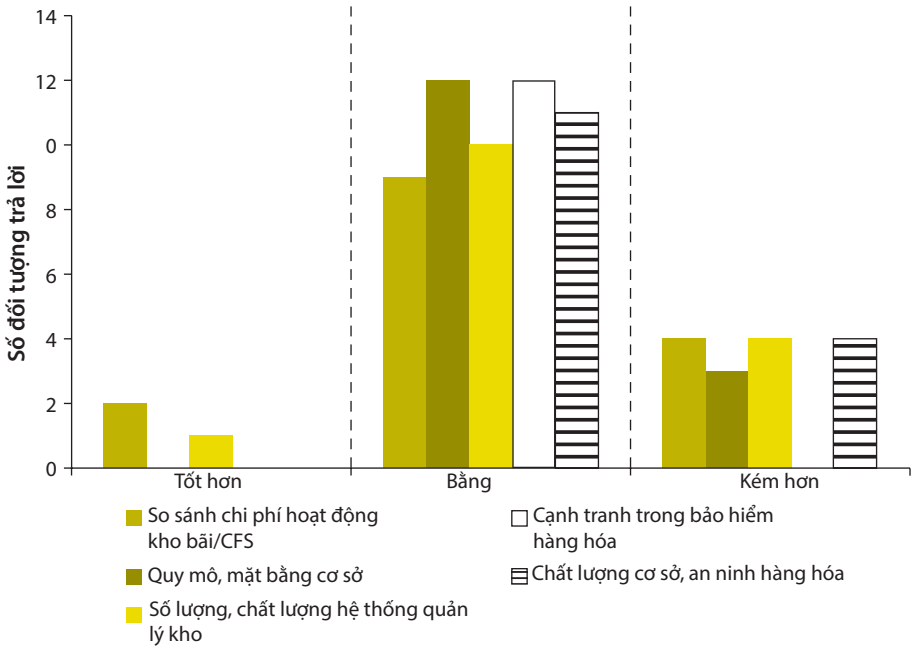
Những CHTH nước ngoài hoạt động ở miền Nam thường cho rằng điều kiện kho bãi tại đây đạt yêu cầu (xem Hình 3.17). Đây là điều dễ hiểu vì trong 10 năm qua, miền Nam có nhiều công trình kho bãi của bên thứ 3 được xây dựng hơn miền Bắc theo tốc độ tăng của hoạt động sản xuất và yêu cầu của các CHTH. Sáu CHTH sử dụng kho bãi tại miền Bắc, trong đó có 5 đơn vị cho rằng điều kiện kho bãi ở đây chưa đáp ứng yêu cầu. Chỉ có 2 đơn vị sử dụng kho bãi tại miền Trung, với những ý kiến khác nhau.

Chất lượng các cơ sở kho bãi, dịch vụ thường phụ thuộc vào loại hình đối tượng khách hàng. Một CHTH cho biết nhà kho mình sử dụng “có chất lượng tốt, tiêu chuẩn rất cao vì chuyên phân phối cho một doanh nghiệp hàng tiêu dùng cao cấp.” Tuy nhiên, nhiều cơ sở nhỏ, lạc hậu vẫn đang được sử dụng, nhất là miền Bắc và miền Trung. Một đơn vị nhận xét: “Doanh nghiệp sử dụng 3 cơ sở CFS tại Hà Nội để quản lý hàng xuất khẩu vì nếu một cơ sở thì không đủ đáp ứng.”

Một đối tượng khác cho biết: “Phần lớn các cơ sở xung quanh khu vực Hà Nội chưa có sàn bê tông toàn bộ (mà sử dụng gạch lót trên nền cát), tiện nghi thông thoáng hạn chế, làm ảnh hưởng đến chất lượng hàng hóa trong kho. Những cơ sở này cũng có chất lượng an ninh hàng hóa, cơ sở kém. Tuy đã có một số cơ sở hiện đại nhưng những chủ hàng nhỏ vẫn chưa thể sử dụng những cơ sở này trong ngắn hạn vì đã chứa đầy hàng của các CHTH lớn. Tình trạng các cơ sở ở miền Bắc hiện chỉ bằng miền Nam 10 năm trước.”

Đơn vị này tiếp tục cho biết: “Các CHTH ở miền Bắc có nguy cơ cao do [cơ sở] CFS kém hiện đại hơn miền Nam. Như vậy, các cơ sở kho bãi cần cải thiện nhiều để đạt tiêu chuẩn ngang với miền Nam. Cần đầu tư vào trang thiết bị để đẩy nhanh tốc độ bốc dỡ, kiểm hóa.” Một đối tượng khác đề xuất: “Cơ sở hạ tầng giao thông



**Hình 3.18 So sánh điều kiện kho bãi ở Việt Nam với các nước Châu Á khác**

Chú thích: CFS = Trạm côngtenơ.

và cơ sở CFS ở miền Bắc sẽ không đủ để đáp ứng nhu cầu sản xuất tăng do nhà nước khuyến khích đầu tư nhà máy ở các khu công nghiệp bảo thuế của miền Bắc.”

Việt Nam sẽ cần nhiều kho bãi hiện đại hơn khi nhu cầu sản xuất tăng. Phương án lý tưởng là thành lập các khu kho vận tập trung gần các cụm công nghiệp, khu vực sản xuất nông nghiệp như Đồng bằng sông Cửu Long, các trung tâm đô thị, bến cảng. Những cơ sở này cần có đường nối thuận tiện với đường quốc lộ.

Nâng cấp các quy trình kho bãi như áp dụng hệ thống quản lý kho bãi, tăng cường kiểm soát an ninh theo tiêu chuẩn quốc tế được cho là một giải pháp giảm chi phí đối với CHTH. Cần giảm thời gian bốc dỡ hàng từ côngtenơ xuống kho.

Một đối tượng nhận xét: “Nhà nước nên cho phép các ĐVDVKV tập kết hàng từ nhiều kho CFS vào một côngtenơ chứ không nên cấm như hiện nay. Cần có hướng dẫn, chính sách rõ ràng về tập kết hàng CFS trên toàn quốc. Như hiện nay, doanh nghiệp nhận thấy quy trình, cách làm của TCHQ ở mỗi tỉnh lại khác nhau.”

Cơ sở kho bãi, hoạt động kho bãi, chi phí đối với các CHTH nước ngoài thường tương đồng với những nước khác ở Châu Á, như trình bày trong Hình 3.18. Một đơn vị cho biết: “Tính chung, chi phí lưu kho, vận tải, xử lý hàng tại cảng, hải quan, hệ thống v.v. ở Việt Nam cao hơn nhiều nước Châu Á khác. Nhưng nếu tính riêng chi phí kho bãi và cơ sở thì chi phí sẽ ở mức bình quân hay thấp hơn.”

### Thủ tục TCHQ

Các CHTH nước ngoài có nhiều ý kiến về kinh nghiệm thực hiện thủ tục hải quan ở Việt Nam.<sup>9</sup>

**Bảng 3.17 Nhận xét về hải quan và quy trình xuất nhập khẩu**

	<i>Rất đồng ý</i>	<i>Đồng ý hầu hết</i>	<i>Không đồng ý</i>	<i>Rất không đồng ý</i>
Các quyết định, chính sách và/hoặc chỉ dẫn của hải quan mang tính áp đặt, thiếu nhất quán	6	7	6	1
Hải quan còn quan liêu nhưng hoạt động nhất quán giữa các địa phương	5	7	6	1
Thủ tục hải quan phù hợp với các nước Châu Á khác		9	9	1
Quy trình hải quan thuận tiện hơn các nước Châu Á khác		3	10	2
Nhân viên hải quan hợp tác tốt với doanh nghiệp trong giải quyết vấn đề	1	10	7	1
Phí hải quan công khai, thống nhất	1	11	2	4

Bảng 3.17 cho biết câu trả lời của các CHTH đối với 6 câu hỏi về nhiều vấn đề như chính sách, thủ tục hải quan, phương thức hoạt động, mức phí, quan hệ với cán bộ TCHQ, hàng hóa xuất nhập khẩu. Khoảng một nửa số đối tượng cho biết các quyết định, chính sách, chỉ dẫn của TCHQ còn mang tính áp đặt, thiếu nhất quán và 7 đối tượng không nhất trí với nhận định trên. Các đối tượng nhìn chung nhất trí rằng tình hình áp dụng luật định của TCHQ giữa các địa phương còn thiếu thống nhất. Số đối tượng cho rằng thủ tục của TCHQ Việt Nam rườm rà hơn các nước Châu Á khác gần bằng với số đối tượng cho rằng mức độ là ngang nhau. Khoảng một nửa số đối tượng cho rằng thủ tục hải quan của Việt Nam rườm rà hơn các nước Châu Á khác. Chỉ có 3 đối tượng cho rằng thủ tục của Việt Nam ưu việt hơn. Nhiều đối tượng cho biết có thể hợp tác hiệu quả với TCHQ hơn số có ý kiến ngược lại. 2/3 số đối tượng trả lời câu hỏi cho biết hiểu rõ các mức phí hải quan công khai và cho rằng các mức phí này được áp dụng thống nhất trên toàn quốc.

Đa số các CHTH làm việc với TCHQ thông qua hệ thống cổng thông tin của TCHQ, cho phép đơn vị nhận ủy thác: (1) điền hồ sơ TCHQ điện tử từ hệ thống nội bộ, (2) áp mã hồ sơ TCHQ. Đơn vị nhận ủy thác làm thủ tục hải quan in ra hồ sơ kèm theo mã số đã có và chuyển tới TCHQ để phê duyệt. Một ngoại lệ trong quy trình này là thông quan tại cửa khẩu trên đất liền do TCHQ ở đây chưa có hệ thống trực tuyến này. Lợi ích của cơ chế hải quan điện tử là ở chỗ các đơn vị nhận ủy thác thông quan có thể điền mọi mẫu hồ sơ điện tử chứ không cần điền bằng tay. Hạn chế của quy trình là ở chỗ một phần thủ tục, như nộp hồ sơ bản giấy, vẫn phải thực hiện thủ công, dẫn tới phát sinh công việc hành chính, tốn phí thời gian không cần thiết.

Một điểm nữa trong quá trình hiện đại hóa hải quan là yêu cầu chuyển đổi sang hệ thống tự động toàn bộ cho tất cả các đối tượng. Việc này dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2014 đối với những đơn vị nhận ủy thác làm thủ tục và CHTH đã đầu tư vào công nghệ để giao tiếp trực tuyến với TCHQ Việt Nam.

Hiện nay, theo quan điểm của các CHTH nước ngoài, lĩnh vực hải quan của Việt Nam chỉ ưu việt hơn của Campuchia và Indônêxia, nhưng kém cạnh tranh hơn các nước Châu Á khác. Theo một đối tượng, các chính sách hải quan cần được đơn giản hóa, áp dụng thống nhất. Nếu giảm được số lượng các giấy tờ chúng nhận, giấy

phép cần thiết thì sẽ giúp quy trình thông quan hoàn thiện hơn. Theo một đối tượng:

Tuy hải quan cam kết áp dụng quy định của Tổ chức Hải quan thế giới nhưng trên thực tế lại là một câu chuyện khác. Cách giải thích luật định của cán bộ hải quan thường khác nhau và tình trạng này phổ biến hơn ở miền Bắc so với khu vực TP HCM. Ý kiến khác nhau giữa các cơ quan thuộc TCHQ và thậm chí cả những cán bộ TCHQ trong cùng một cơ quan dẫn đến chậm trễ trong việc xin giấy phép, điền mẫu kê khai, đồng thời giữa những mặt hàng nhập khẩu làm từ cùng một nguyên liệu thường có sự không thống nhất.

Đa số những vướng mắc mà CHTH gặp phải với TCHQ đều nằm ở khâu nhập khẩu. Hầu hết các CHTH được phỏng vấn trong nghiên cứu đều là đơn vị sản xuất hàng xuất khẩu, phải lệ thuộc vào nguyên liệu, linh kiện nhập khẩu để sản xuất hàng xuất khẩu với tỉ lệ 50-75% nhu cầu đầu vào. Vì thế, theo ý kiến của hầu hết những đối tượng được phỏng vấn, sự thiếu nhất quán trong quá trình làm thủ tục nhập khẩu của TCHQ là một bất lợi đáng kể xét về khả năng cạnh tranh.

Theo các đối tượng, cũng như lời xác nhận của các ĐVDVKV, việc đưa tiền bồi dưỡng cho nhân viên TCHQ để tránh bị chậm hàng là một thực tế phổ biến khi làm thủ tục thông quan xuất nhập khẩu. Các CHTH cho biết việc thiết lập và duy trì mối quan hệ tốt với cán bộ TCHQ thường được các ĐVDVKV quốc tế coi là một chi phí cần thiết trong làm ăn. Các CHTH coi đây là một yếu tố làm tăng chi phí trong chuỗi cung ứng và chi phí kho vận. Khi được hỏi trong phỏng vấn, các CHTH thường không thể tính toán được chi phí bồi dưỡng đã chi ra vì đây là một chi phí ẩn, không có chứng từ. Tuy vậy, ý kiến chung của các ĐVDVKV và CHTH là chi phí bồi dưỡng cho cán bộ TCHQ, dù trả trực tiếp hay dưới hình thức giao lưu xã hội, nằm trong khoảng 5-50% phí ủy thác làm thủ tục, trong đó có 30% ở mức bình quân. Các trường hợp khác trong đó việc trả phí bồi dưỡng được cho là phổ biến gồm bồi dưỡng để xin giảm thuế, giải quyết tranh chấp trong quá trình áp mã và mức thuế, thu xếp nhập khẩu những mặt hàng hạn chế.

### ***Vướng mắc trong hoàn thiện quy trình thông quan xuất nhập khẩu***

Hàm lượng nhập khẩu cao thường thấy trong sản xuất hàng xuất khẩu của Việt Nam khiến năng lực cạnh tranh thương mại trong nước đặc biệt chịu ảnh hưởng từ sự chậm trễ trong thông quan hàng nhập khẩu. Nguyên liệu, linh kiện, phụ tùng nhập khẩu chiếm tới 50-70% đầu vào của các nhà máy sản xuất hàng xuất khẩu của Việt Nam. Dù vậy, hàng nhập khẩu thường bị lưu lại cảng từ 4 đến 5 ngày do những vướng mắc về thủ tục và cơ chế của TCHQ (TCHQ không làm việc vào ngày cuối tuần hay về đêm). Để đối phó với tình trạng này, những nhà sản xuất theo phương thức tinh gọn buộc phải duy trì thêm lượng hàng tồn trữ. Nhiều ĐVDVKV cho biết TCHQ ít khi thông báo trước số ngày hàng có nguy cơ bị chậm thông quan, từ đó càng làm tăng thêm mức độ phức tạp trong quản lý và làm tăng chi phí hoạt động cho doanh nghiệp.

Đối với những lô hàng nhập đơn lẻ, CHTH phải trình hợp đồng mua bán để xin giấy phép nhập khẩu khi hàng đến cảng hay sân bay Việt Nam, và quy trình này nhiều khi kéo dài đến 10 ngày. Đây cũng là tình trạng chung của các lô hàng xuất

đơn lẻ và toàn bộ các mặt hàng tiêu dùng giá trị cao. Tuy nhiên, đối với những doanh nghiệp xuất nhập khẩu đã biết, hợp đồng mua bán chỉ phải nộp kèm theo đơn xin giấy phép xuất nhập khẩu lần đầu. Những CHTH xuất nhập khẩu các mặt hàng độc hại có thể xin trước giấy phép xuất nhập khẩu, tuy nhiên, do quy định của nhà nước hay thay đổi nên vẫn dẫn đến chậm trễ khi những mặt hàng độc hại này thực sự đến cảng hay được xuất đi.

Một đơn vị sản xuất có nhà máy tại Malaixia cho biết: “Hàng không đủ côngtenơ ở Malaixia chỉ mất 3 ngày để thông quan so với 6 ngày ở Việt Nam. Còn hàng đủ côngtenơ ở Malayxia được thông quan trong 1 ngày so với 3-4 ngày ở Việt Nam.”

Những lô hàng vận chuyển đường không đến cảng phải được TCHQ cân trọng lượng để xác định trọng lượng chính thức của lô hàng. Do thường có sai lệch, cho dù không đáng kể, giữa trọng lượng chính thức và trọng lượng mà đơn vị nhận ủy thác làm thủ tục kê khai trên chứng từ nhập khẩu lập tại địa phương xuất xứ nên các đơn vị này buộc phải chờ TCHQ xác định lại trọng lượng trước khi lập, trình chứng từ thông quan. Điều này làm tăng chi phí lập chứng từ vì các đơn vị nhận ủy thác làm thủ tục không thể sử dụng đầy đủ những chứng từ điện tử do văn phòng tại địa phương sở tại cung cấp. Do vậy mà việc thông quan hàng hóa bị chậm.

### ***Hoàn thiện quy trình thương mại quốc tế của TCHQ***

Theo đề xuất của các CHTH và đơn vị sản xuất, cần thực hiện những giải pháp sau để cải thiện quy trình thông quan:

- Tăng cường tìm hiểu các yêu cầu hoạt động của CHTH và hợp tác chặt chẽ hơn với CHTH để hiểu rõ những yêu cầu, quy trình hoạt động này nhằm tránh các chi phí thuế khóa, chậm trễ không cần thiết;
- Tạo điều kiện cho hàng nhập khẩu thông quan nhanh chóng bằng cách triển khai đầy đủ quy trình trước thông quan, trong đó các đơn vị nhận ủy thác làm thủ tục hải quan có thể trình tờ khai trước khi hàng đến;
- Giảm thiểu tần suất kiểm hóa, đẩy nhanh tiến độ kiểm hóa;
- Chấp nhận bản tiếng Anh của tất cả các chứng từ hải quan;
- Giảm chi phí tập kết ban đầu cho CHTH bằng cách cho phép bốc dỡ côngtenơ tại nhiều hơn một nhà máy và ở những điểm làm thủ tục TCHQ khác nhau; trường hợp hàng xuất khẩu, thực hiện thông quan các côngtenơ xếp chung hàng tại cảng;
- Có chính sách nhất quán về phân loại, định giá hàng hóa, mức thuế; Cơ chế hiện nay còn quá nhiều thay đổi vì gần như mọi đối tượng đều cho biết cán bộ TCHQ thường xuyên đưa ra những lời giải thích khác nhau về những quy trình này.
- Ấn định mức thuế suất hải quan trong khuôn khổ WTO và những hiệp định thương mại đã ký như Hiệp định thương mại hàng hóa của Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN), Hiệp định khu vực thương mại tự do ASEAN-Trung Quốc, Hiệp định giữa Nhật Bản và CHXHCN Việt Nam về hợp tác kinh tế; TPP dự kiến sẽ được ký kết sau những hiệp định thương mại này.

- Hợp tác với doanh nghiệp xây dựng phương pháp tính toán trực tuyến mức tiêu hao nguyên vật liệu so với tiêu hao vật tư thành phẩm nhằm tránh đánh thuế những hàng nguyên vật liệu nhập khẩu chỉ sử dụng để sản xuất hàng xuất khẩu; bằng cách này sẽ giúp TCHQ dễ kiểm tra mức tiêu hao nguyên vật liệu nhập khẩu dùng trong thành phẩm hơn.
- Duy trì quy chế miễn trừ cho phép hàng xuất khẩu sản xuất bằng nguyên vật liệu nhập khẩu được miễn thuế trong vòng 275 ngày, cũng như tiếp tục gia hạn với điều kiện đơn vị sản xuất có chứng từ về số nguyên vật liệu thừa sử dụng cho những đơn hàng sau; khi giao dịch với một số khách hàng quốc tế, đơn vị sản xuất nhiều khi phải linh hoạt để được gia hạn mà không cần phải có chứng từ đơn hàng vì người mua đã cho biết nhu cầu về nguyên vật liệu cho tới tận mùa sau.
- Cam kết với các CHTH rằng TCHQ có thể bảo đảm lưu giữ hồ sơ điện tử của CHTH để thực hiện đối chiếu cuối năm giữa giá trị nguyên vật liệu nhập khẩu và giá trị thành phẩm xuất khẩu, vì đơn vị sản xuất sẽ phải chịu thuế xuất nhập khẩu nếu có bất kỳ sai khác nào;
- Tăng cường tập huấn nâng cao mức độ chuyên nghiệp của cán bộ TCHQ ở những địa phương nhỏ nhằm áp dụng các quy định về hải quan thống nhất hơn;
- Tăng số lượng và/hoặc nâng cao năng lực kiểm định tại 3 trung tâm kiểm hóa có chứng chỉ tại TPHCM để giảm chậm trễ; Các CHTH cần được cho phép có thời gian xoay vòng kịp thời, ổn định để quản lý hàng tồn trữ hay lên kế hoạch giao nhận hàng;
- Thực hiện kiểm hóa tại các điểm kiểm hàng ngoài Cát Lái bằng cách bổ sung một hay nhiều máy chiếu, vì đây là khu vực thường xuyên ùn tắc; Việc kiểm tra côngtenơ thường phải mất một ngày tùy vào lượng xe chờ và thời gian hàng đến cảng, vì TCHQ chỉ làm việc 8 tiếng một ngày, 5 ngày một tuần.
- Đẩy nhanh tiến độ xử lý giấy phép xuất khẩu, đặc biệt đối với hàng hóa cần trữ lạnh vì nếu chậm trễ kéo dài có thể làm hỏng hàng hóa, nhất là hàng vận chuyển đường không, do sân bay thiếu phương tiện trữ lạnh phù hợp;
- Tích cực, nhất quán hơn trong xử lý vật tư độc hại nhập khẩu, do các thủ tục xin giấy phép nhập khẩu trước khi hàng đến thường xuyên thay đổi tại thời điểm nhập khẩu; tình trạng này sẽ dẫn đến chậm trễ, tăng chi phí. Cần thông báo trước về những quy định mới áp dụng cho mọi mặt hàng và mọi cán bộ TCHQ phải áp dụng thống nhất mọi quy định; đây là yếu tố đặc biệt quan trọng đối với hàng hóa nội địa vì như vậy các CHTH có thể tính toán chi phí thuế nhập khẩu và lập chiến lược tiếp thị, tiêu thụ sản phẩm tại Việt Nam.

### **Đề xuất giải pháp của chính phủ để giảm chi phí kho vận**

Các đối tượng phòng vấn đề xuất nhiều gợi ý, giải pháp để giúp chính phủ hạ chi phí kho vận. Các đề xuất bao gồm quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải đa phương tiện; một số phương tiện vận tải; cơ sở kho bãi, khu kho vận tập trung;

hoàn thiện quy trình; minh bạch hóa, áp dụng thống nhất các luật định, đặc biệt liên quan đến khâu thông quan xuất nhập khẩu; tập huấn cho cán bộ nhà nước.

Sau đây là 6 ý tưởng, đề xuất tiêu biểu của các CHTH nước ngoài:

- “Doanh nghiệp quan ngại rằng chính phủ sẽ không chú trọng đúng mức đến những đề xuất của nghiên cứu này, cũng như nguy cơ tăng trưởng bị đình trệ. Nếu năng lực cạnh tranh của Việt Nam không tăng so với các nước khác, doanh nghiệp sẽ gặp khó khăn trong việc tiếp tục đầu tư vào Việt Nam.” Qua phỏng vấn, nhóm nghiên cứu nhận thấy doanh nghiệp đang cảm thấy thất vọng, biểu hiện ở những hoạt động thông qua các hiệp hội thương mại hay bằng cách khác để chính phủ lắng nghe ý kiến của họ, hay việc chính phủ thiếu giải pháp xử lý những vấn đề chung của doanh nghiệp để cải thiện môi trường kinh doanh của Việt Nam, nâng cao hiệu quả cho doanh nghiệp.
- “Các dự án cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải cần được triển khai ngay lúc này tại Việt Nam, nếu không những nước khác như Ấn Độ, Myanmar không sớm thì muộn cũng sẽ chiếm lĩnh vị thế trên thị trường hiện nay của Việt Nam. Việt Nam cần phải có hành động ngay để duy trì đà phát triển, vì những quốc gia khác trong khu vực không hề đứng yên một chỗ.”
- “Nhìn chung, cơ sở hạ tầng kho vận, giao thông vận tải đã được cải thiện so với mấy năm về trước; nhưng vẫn cần liên tục nâng cấp, mở rộng để đạt mức độ tương đương như những nước Châu Á khác như Trung Quốc, nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của Việt Nam cũng như thúc đẩy tăng trưởng kinh tế tích cực. Để tránh lãng phí và/hoặc giảm thiểu nguy cơ không đạt được những mục tiêu đề ra, trên quan điểm chiến lược, mọi dự án cảng, kho vận hay giao thông, vận tải đều phải được quy hoạch tổng thể, đồng bộ toàn hệ thống (cảng, hệ thống đường thủy nội địa, sân bay, đường quốc lộ, đường nối, kho bãi v.v.) thay vì việc chính phủ áp dụng mô hình từng bước.”
- “Chính phủ cần áp dụng một mô hình đa phương thức, coi cơ sở hạ tầng đường xá, bến cảng, đường thủy, ICD, kho bãi và các cấu phần cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải khác là một hệ thống chỉnh thể. Đến một lúc nào đó, thành tố giá nhân công của Việt Nam sẽ không còn đủ tính cạnh tranh nữa, và khi đó mọi chuyện sẽ phụ thuộc vào cơ sở hạ tầng giao thông và kho vận. Việt Nam vẫn dựa vào yếu tố giá nhân công rẻ để thu hút đầu tư nước ngoài và sản xuất.”
- “Việt Nam cần tiếp tục nâng cấp cơ sở hạ tầng đường xá, cảng, sân bay, khu kho vận tập trung để tăng cường lưu thông hàng hóa, vì chúng tôi là một doanh nghiệp theo hướng tinh giản. Theo tính toán của doanh nghiệp, những cải thiện này có thể giúp giảm chi phí vận tải, kho bãi được 10-15%.”
- “Các bộ ngành cần hợp tác chặt chẽ, thay vì hành động riêng lẻ, để xây dựng quy hoạch tổng thể về cơ sở hạ tầng giao thông vận tải hiệu quả hơn.”

### **Cơ quan giám sát kho vận quốc gia**

2/3 số đối tượng phỏng vấn cho rằng chính phủ nên thành lập cơ quan giám sát kho vận quốc gia để các CHTH, các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải, các nhà hoạch

định chính sách nhà nước có số liệu liên quan đến hàng hóa thực tế để xác định năng lực và khả năng cạnh tranh về chi phí của hệ thống giao thông, vận tải đa phương tiện. Chỉ có 7% số đối tượng cho rằng giải pháp này sẽ không có lợi cho họ và 26% không có ý kiến. Hiện nay, số liệu liên quan còn hạn chế và khó thu thập từ chính phủ, các ĐVDVKV, MTO và nguồn khác. Do vậy, các CHTH thường xuyên phải phỏng đoán khi lập chiến lược kinh doanh, do không có nhiều cách để lượng hóa hay chứng thực thông tin. Cần có một đơn vị bên thứ 3 trung gian đứng ra thu thập, kiểm tra, duy trì số liệu để bảo đảm tính khách quan, chính xác.

## Các CHTH trong nước

### *Thông tin về đối tượng*

Hai CHTH có hoạt động tại Việt Nam được phỏng vấn trong báo cáo là những đơn vị xuất khẩu hàng vật liệu xây dựng, ô tô, hàng tiêu dùng giá trị thấp, hàng điện tử tiêu dùng. Một trong hai CHTH này sản xuất sản phẩm tại Việt Nam để xuất khẩu lẫn phân phối trong nước tới các nhà bán buôn, bán lẻ. Cần biết rằng nhiều doanh nghiệp trong nước khác cũng được liên hệ phỏng vấn trong nghiên cứu nhưng không trả lời thư điện tử hay điện thoại.

Các địa phương của Việt Nam được CHTH sử dụng để tìm nguồn nguyên vật liệu gồm Hải Dương, Phú Thọ, Hòa Bình, Hải Phòng, Bắc Kạn. Trung Quốc, Italy, Tây Ban Nha cũng là các nước cung cấp nguồn hàng. Tuy các khách hàng chủ yếu có trụ sở tại những thành phố lớn của Việt Nam nhưng một CHTH trong nước cũng xuất hàng cho khách hàng ở Otxtrâyliia, Nhật, Panama, Đài Loan, Trung Quốc, Thái Lan.

### *Lĩnh vực vận tải đường bộ và hệ thống đường xá*

Dịch vụ vận tải đường bộ chủ yếu được các CHTH trong nước sử dụng và những đơn vị này thường sử dụng các hãng vận tải trong nước như một thành tố trong chuỗi cung ứng của mình. Trong trường hợp của những CHTH trong nước được phỏng vấn, những đơn vị này thường làm ăn với những doanh nghiệp vận tải sau, trong đó chỉ có một hãng (Yusen Logistics) không phải doanh nghiệp Việt Nam: Anh Kiệt, Diệp Hưng, Greenlines Logistics, Công ty Logitem Việt Nam, Công ty Vận tải Phú Sơn, Thống Nhất, Công ty Vận tải VEAM, Việt Anh, Yusen Logistics. .

Các CHTH trong nước có một số quan điểm khác nhau về lĩnh vực vận tải đường bộ so với các ĐVDVKV (Bảng 3.8) và CHTH nước ngoài (Bảng 3.14). Tuy cỡ mẫu CHTH trong nước nhỏ, và vì thế cần thận trọng khi xem xét những quan điểm này, nhưng trên thực tế, yêu cầu kinh doanh của các CHTH trong nước cũng khác với các đơn vị nước ngoài. Chẳng hạn, các CHTH trong nước chủ yếu sử dụng xe tải để vận chuyển thành phẩm tới điểm phân phối, cửa hàng, thay vì sử dụng tàu côngtenơ quốc tế đi và đến các cảng cửa ngõ lớn. Có thể nói điểm khác biệt chính nằm ở vấn đề quy mô bình quân của đội xe. Mặc dù chỉ có một ĐVDVKV nhất trí rằng các hãng xe tải thường thiếu năng lực mở rộng hoạt động, qua đó cũng cho thấy số lượng lớn những doanh nghiệp nhỏ, nhưng những CHTH trong nước được phỏng vấn trong nghiên cứu cũng chỉ sử dụng một số ít doanh nghiệp vận tải đường bộ tương đối lớn. Mặt khác, cả 3 loại hình đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải (ĐVDVKV, CHTH nước ngoài, CHTH trong nước) này cũng có sự nhất trí chung rằng

phần lớn các hãng vận tải chưa có năng lực theo dõi bằng thiết bị GPS, trong khi đây là một điểm mà mọi CHTH được phỏng vấn (cả trong và ngoài nước) đều cho là yêu cầu bắt buộc. Lý do có thể là cả 3 đối tượng trên đều coi an toàn hàng hóa là một vấn đề tiềm ẩn nhiều rủi ro. Hơn nữa, quan điểm của các CHTH trong nước rằng mua bảo hiểm hàng hóa là tốn kém cho thấy các hãng vận tải chưa mua bảo hiểm đầy đủ.

Những tuyến hành lang vận tải đường bộ chính của các CHTH trong nước này là Hà Nội-Hải Phòng, Hà Nội-TPHCM, Hà Nội-Đà Nẵng, Hà Nội-các tỉnh lân cận. Tình trạng ùn tắc ở miền Nam được coi là khá nghiêm trọng. Do TPHCM có quy định hạn chế xe tải lưu thông ban ngày nên một đơn vị cho biết việc vận chuyển hàng hóa thường tiến hành muộn, trong khi đơn vị kia cho biết phải hạn chế hoạt động, cho dù chất lượng môi trường không khí được cải thiện. Đường quốc lộ ở miền Trung cho phép xe tải lưu thông thông suốt. Nạn ùn tắc ở miền Bắc được đánh giá là có ít ảnh hưởng hay không gây ùn tắc tại đây.

Các CHTH trong nước cho biết để cải thiện hệ thống đường xá cần triển khai hai giải pháp chính. Thứ nhất, cần nâng cấp cơ sở hạ tầng trên những tuyến hành lang vận tải chính để nâng cao năng lực cho xe tải, từ đó tăng vận tốc vận chuyển hàng hóa. Đường bộ phải được coi là một mạng lưới phục vụ lưu thông, kết nối hàng hóa, dịch vụ. Thứ hai, luật giao thông phải được quy định nghiêm ngặt và thực thi thống nhất hơn. Mọi đối tượng tham gia giao thông, kể cả người đi xe máy, phải chấp hành nghiêm chỉnh luật giao thông. Như vậy mới nâng cao được mức độ an toàn, giảm ùn tắc do tai nạn.

### **Ảnh hưởng từ chuỗi cung ứng đến các CHTH trong nước**

Các đối tượng cho rằng chính phủ cần thực hiện những giải pháp sau để giảm chi phí kho vận:

- Chính phủ nên đầu tư vào hệ thống đường thủy nội địa tại các cảng biển quốc tế và các địa phương khác nhằm giảm ùn tắc, lưu thông trên đường bộ. Bằng cách này sẽ giảm được chi phí vận tải chung cho CHTH. Đối tượng này sử dụng các dịch vụ vận chuyển ven biển và nhiều khi gặp phải chậm trễ do nguồn điện không ổn định tại các cảng biển khi thời tiết xấu.
- Chính phủ cần nâng cấp cơ sở hạ tầng đường sắt và năng lực cung cấp dịch vụ để nâng cao lưu lượng vận chuyển bằng đường sắt. Một CHTH sử dụng đường sắt ở mức độ nhất định vì vận chuyển bằng đường sắt phù hợp với mặt hàng của đơn vị. Hiện đường sắt đã có lịch chuyển hàng ngày. Thời gian hành trình từ TPHCM ra Hà Nội là khoảng 7 ngày nếu đi bằng tàu màu xanh (màu quy ước) và 10 ngày nếu đi tàu đỏ (màu quy ước). Khả năng theo dõi hàng hóa của mạng lưới đường sắt còn thấp: không thông báo trước hàng đến; CHTH thường không quan tâm tàu nào chở hàng của mình.
- Hạn chế độ cao các cầu nằm dọc các tuyến hành lang vận tải chính cần được cân nhắc để bảo đảm phù hợp. Hạn chế chiều cao đối với những cầu thấp sẽ tạo điều kiện để cảnh sát thường xuyên chặn xe để phạt, sau đó chi phí sẽ được chuyển sang cho CHTH trong nước gánh chịu. Mặc dù phương tiện vận chuyển hàng có chiều cao 4,7 mét nhưng mức hạn chế chiều cao lại quy định là 4,5 mét.



## Lĩnh vực vận tải đường bộ

### Thông tin về đối tượng

4 hãng vận tải đường bộ hoạt động tại Việt Nam đồng ý tham gia phỏng vấn trong nghiên cứu. Những hãng này có quy mô từ dưới 10 đến 500 nhân viên, trong đó quy mô dưới 10 là phổ biến nhất với các công ty vận tải Việt Nam. Vì một trong những hãng vận tải có quy mô lớn, cho phép hãng này có đội xe hiện đại hơn nên thông tin thu thập được về độ tuổi bình quân của xe khá chênh lệch (56% đối với các kiểu xe sản xuất từ 2000 đến 2007, số còn lại gồm các kiểu sản xuất từ 1995 đến 2000). Nếu cỡ mẫu lớn hơn thì sẽ có nhiều xe thuộc nhóm tuổi 1995-2000 hơn. Ngoài xe đầu kéo<sup>10</sup> sử dụng để kéo côngtenơ, rơ-moóc, các hãng vận tải còn có xe tải thường chở hàng qua lại giữa nhà máy và các cơ sở CFS của ĐVDVKV. ¾ doanh nghiệp đi thuê hay có kho bãi riêng, diện tích bình quân 35.000 m<sup>2</sup>.

### Năng lực của lĩnh vực vận tải đường bộ

Các hãng vận tải đường bộ cho biết ùn tắc trên đường và tại cảng có ảnh hưởng về chi phí lớn nhất đến hoạt động của họ, tiếp đến là năng suất cảng và quy định của nhà nước (chủ yếu dưới dạng thuế). Ngoài ra, một hãng vận tải cũng cho biết phải chi cho cảnh sát 20-30% cước phí để được hoạt động, từ đó có thể thấy tiền bồi dưỡng cho cảnh sát là một thành phần đáng kể trong tổng mức phí của CHTH, ĐVDVKV.<sup>11</sup>

Điều dễ hiểu là tất cả 4 doanh nghiệp đều bày tỏ sự quan ngại về quyết định tăng mức phí cấp phép lưu thông phương tiện của nhà nước đối với xe tải lên thêm 70 \$ mỗi tháng, và việc lần đầu tiên áp dụng mức phí cấp phép lưu thông toa kéo 27,50 \$ mỗi tháng. Những mức phí mới này ban đầu được lên kế hoạch áp dụng từ tháng 6/2012 nhưng cuối cùng được áp dụng từ ngày 1/1/2013 và đang được triển khai dần từng địa phương một. BGTVT cho biết 70% tiền thu được từ tăng phí sẽ được dùng để đầu tư nâng cấp đường quốc lộ, số còn lại dùng để nâng cấp đường cấp tỉnh, địa phương. Để khắc phục ảnh hưởng tiêu cực của quy định thu phí này đối với các hãng vận tải, nhà nước đã đóng cửa các trạm thu phí tại tất cả các tuyến quốc lộ trừ các dự án Xây dựng-Kinh doanh-Chuyển giao (BOT).

Đối với một hãng vận tải, mức tăng phí lên tới hơn 350.000 \$ một năm. Điều này sẽ làm tăng chi phí vận chuyển côngtenơ bình quân km của Việt Nam lên 3-4%. Doanh nghiệp này cũng cho biết lý do chính khiến những loại phí này không được ủng hộ rộng rãi là vì không thay thế hoàn toàn cho các loại phí đường bộ mà các hãng vận tải hiện đã phải trả để bảo trì đường bộ.

Tuy nhiên, biện pháp này còn gây ra những bất lợi tiềm tàng khác. Dù vậy, một mặt, các loại phí này được thu trực tiếp căn cứ trên đăng ký phương tiện nhưng không phản ánh đầy đủ mức độ xuống cấp đường xá do xe tải gây ra, vì không phụ thuộc vào khối lượng, loại hình tham gia giao thông (như hạng xe hay khối lượng thực chở). Thông tin về việc làm thế nào để phân bổ hiệu quả số tiền thu từ những loại phí mới này giữa các loại phương tiện trong và ngoài lĩnh vực vận tải đường bộ (như có gồm xe buýt, xe khách hay không) cũng chưa rõ ràng.

Các hãng xe tải nhìn chung nhất trí rằng nguồn cung về năng lực vận tải trên thị trường hiện nay còn thiếu, nhưng cũng nhận xét rằng quá nhiều hãng xe đang

sử dụng phương tiện cũ, chưa có thiết bị GPS và các công cụ CNTT khác, cũng như còn thiếu đội ngũ lái xe chuyên nghiệp. Về vấn đề lạm phát có phải là một yếu tố chính làm tăng mức cước vận tải đường bộ đối với các khách hàng CHTH so với các nước khác hay không còn nhiều ý kiến trái chiều, nhưng khi được hỏi thêm, các đối tượng cho biết các loại thuế, phí đường bộ của nhà nước chính là những yếu tố quan trọng làm tăng mức cước vận tải.

Các hãng vận tải đường bộ này, cũng như các hãng vận tải biển, các ĐVDVKV, các CHTH nước ngoài, hầu như đều đồng ý với nhau khi cho rằng cần quản lý chặt chẽ hơn lĩnh vực vận tải đường bộ. Đặc biệt, đối tượng cho rằng luật không nên chỉ chú trọng vào mức cước mà cả trình độ của lái xe; năm sản xuất của toa kéo, đầu kéo; điều kiện đăng kiểm phương tiện, kể cả xe tải thường các kích cỡ, xe đầu kéo, toa kéo; kiểm định mức phát thải; giấy phép hợp lệ đối với mọi loại xe; giám sát trọng lượng xe, côngtenơ nhằm giảm tình trạng chờ quá tải, làm hỏng đường.

## Chú thích

1. Xem danh sách các ga, cảng được mới đóng góp ý kiến cho nghiên cứu tại Phụ lục C.
2. DWT (Tấn tải trọng) là chỉ số cho biết tàu chở được hay chở được một cách an toàn tải trọng tối đa bao nhiêu. Số này là tổng tải trọng hàng hóa, nhiên liệu, nước ngọt, nước giữ cân tàu, thực phẩm, hành khách, thủy thủ đoàn.
3. GT (Tổng tải trọng) là hàm số thể tích chung của tất cả các không gian khép kín trên tàu.
4. LOA (Tổng chiều dài) là chiều dài tối đa của thân tàu đo ngang hàng với mép nước.
5. Dự án đường liên cảng sẽ kết nối các cảng của khu vực Cái Mép với Thị Vải. Hiện này, phương tiện chuyên chở côngtenơ và phương tiện khác phải đi vòng khoảng 5 km giữa hai cụm cảng trên. Đường 965 nối từ QL51 sẽ kết nối với tuyến đường liên cảng này.
6. Thông tin này dựa trên nội dung phỏng vấn với một hãng vận tải biển trong nước (Vinalines, hãng tàu lớn nhất Việt Nam, với 6 tàu côngtenơ) và 4 hãng vận tải biển côngtenơ nước ngoài (theo Xếp hạng toàn cầu 2010: Maersk [Số 1 - 2,1 triệu TEU, 509 tàu], APL [Số 4 - 0,6 triệu TEU, 144 tàu], MOL [Số 11 - 0,4 triệu TEU, 100 tàu], NYK [Số 14 - 0,4 triệu TEU, 88 tàu]), kiến thức của chuyên gia trong ngành, ấn phẩm thương mại. 4 hãng tàu nước ngoài này chiếm khoảng 22% năng lực đội tàu côngtenơ nhiều khoang của thế giới.
7. Điều 8, Công ước về thuế của Tổ chức Hợp tác Phát triển Kinh tế (OECD) quy định: "Lợi nhuận từ hoạt động tàu bè, máy bay trong lưu thông quốc tế chỉ chịu thuế tại địa phương hợp đồng nơi doanh nghiệp đặt trụ sở". Việt Nam chưa phải là thành viên của OECD nhưng hiệp định tránh đánh thuế hai lần Việt Nam đã ký cũng có nội dung tương tự.
8. Ngân hàng Phát triển Á châu, Đề án 40198-02 (tháng 9/2008), Đề xuất cấp tín dụng cho CHXHCVN Việt Nam: Dự án xây dựng đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh-Long Thành-Dầu Giây.
9. Phụ lục E trình bày các biểu đồ chi tiết minh họa quy trình thông quan xuất nhập khẩu.
10. Xe đầu kéo là bộ phận tạo động năng của xe nối với toa kéo để vận chuyển côngtenơ.
11. Căn cứ trên mẫu đại diện gồm các hãng vận tải trên toàn quốc, Ngân hàng Thế giới (2011) tính toán rằng bình quân, các hãng vận tải liên tỉnh của Việt Nam sử dụng 8,4% tổng chi phí hoạt động để chi các khoản bồi dưỡng. Dù vẫn chiếm một tỉ lệ đáng kể trong chi phí hoạt động, chi phí này thấp hơn đáng kể so với mức chi bồi dưỡng theo

lời một hãng vận tải (trong 4 hãng được phỏng vấn) sẵn lòng cung cấp thông tin về nội dung nghiên cứu này. Tuy nhiên, 20-30% mức hiện tại sẽ phù hợp hơn với mức chi bồi dưỡng để thông quan theo lời của rất nhiều CHTH, ĐVDVKV tham gia phỏng vấn trong nghiên cứu. Để tìm hiểu sâu hơn về mức độ, bản chất của hành vi đưa tiền bồi dưỡng trong lĩnh vực vận tải đường bộ là một vấn đề cần nghiên cứu thêm.

### Tài liệu tham khảo

Ngân hàng Thế giới. 2011. *Vietnam Urbanization Review: Technical Assistance Report*. Hà Nội: Ngân hàng Thế giới.

## CHƯƠNG 4

# Rà soát vấn đề, Danh sách các giải pháp đề xuất

Cho đến thời điểm này, báo cáo đã trình bày: (1) thực trạng nền kinh tế và hệ thống kho vận của Việt Nam (Chương 2), (2) những thách thức, vận hội chính để giảm chi phí kho vận, theo cảm nhận và được xác định bởi những đơn vị chủ chốt tham gia lĩnh vực vận tải trên toàn quốc (Chương 3). Mục tiêu của chương này là lồng ghép những kết quả trên vào khung phân tích toàn diện để làm cơ sở hình thành những giải pháp đề xuất cho chính phủ Việt Nam. Mặc dù có thể thấy rõ Việt Nam đang đối mặt với nhiều thách thức, vận hội trong lĩnh vực kho vận, xuất hiện ở gần như toàn bộ các công đoạn của chuỗi cung ứng, nhưng để giải quyết những vấn đề này đòi hỏi phải xác định ưu tiên, trình tự hợp lý. Vì vậy, nội dung chương này sẽ tổng hợp, đánh giá các vấn đề dựa trên kết quả phân tích đa tiêu chí. Qua đó sẽ xác định được những vướng mắc cấp thiết, có ưu tiên cao nhất để xây dựng các giải pháp mục tiêu.

### Vướng mắc trong lĩnh vực vận tải, kho vận

Bảng 4.1 tóm tắt những vấn đề nổi cộm nhất xác định trong Chương 2 và Chương 3, bao gồm 23 vấn đề quan trọng nhất của lĩnh vực kho vận ở Việt Nam. Các vấn đề được chia thành 3 nhóm: cơ sở hạ tầng, hoạt động vận tải và chính sách, cụ thể như sau

- *Cơ sở hạ tầng*: Những vấn đề liên quan đến cơ sở vật chất cảng/cảng biển, đường thủy nội địa, đường quốc lộ, đường bộ, đường sắt.
- *Hoạt động vận tải*: Những vấn đề liên quan đến hoạt động vận tải tại SBTSN, SBNB, kho bãi của ĐVDVKV, hoạt động của doanh nghiệp vận tải đường bộ.
- *Chính sách*: Những vấn đề phát sinh từ quy định, luật pháp, thông tư của chính phủ, cũng như hình thức áp dụng, giải thích, thực thi những quy định, luật pháp, thông tư này của TCHQ Việt Nam, chính quyền địa phương và các quan chức chính phủ khác.

**Bảng 4.1 Những vướng mắc quan trọng nhất ảnh hưởng đến chi phí vận tải, kho vận ở Việt Nam**

TT	Vấn đề	Ảnh hưởng đến các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải
<i>Các vấn đề về cơ sở hạ tầng</i>		
I-1	<p>Quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải ở cấp trung ương và địa phương chưa áp dụng lối tiếp cận vĩ mô. Quy hoạch thường được lập riêng theo từng phương thức mà chưa theo hướng đa phương tiện, lồng ghép, đồng bộ. Mạng lưới giao thông, vận tải đa phương tiện chưa được coi là một chỉnh thể có vai trò quan trọng đối với các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải trong việc vận chuyển nguyên vật liệu, linh kiện, phụ kiện tới các địa điểm sản xuất, và thành phẩm tới điểm tiêu thụ. Chưa có nhận thức rõ ràng rằng hệ thống giao thông, vận tải đa phương tiện hiệu quả, tiết kiệm chính là một bộ phận không tách rời của quá trình thúc đẩy thương mại quốc tế, phát triển kinh tế.</p> <p>Các dự án cơ sở hạ tầng được triển khai theo hướng từng bước mà chưa chú ý đến tầm quan trọng của việc hình thành mối liên hệ thông suốt giữa các phương thức vận tải cũng như giải quyết các điểm nóng trên toàn tuyến hành lang vận tải chiến lược.</p> <p>Kinh phí không phải lúc nào cũng được phân bổ cho những dự án đem lại lợi ích cao nhất cho các CHTH và những đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải khác</p>	<p>Tăng chi phí, thời gian không cần thiết cho chuỗi cung ứng của CHTH.</p> <p>Năng lực cạnh tranh của Việt Nam so với các nước lân cận giảm.</p> <p>Những điểm tắc nghẽn trong mạng lưới tồn tại lâu hơn dự kiến. Chi phí bảo dưỡng chưa được xử lý phù hợp hay cân đối với chi đầu tư cơ bản.</p> <p>Lợi ích kinh tế tương đối thấp đem lại từ những nguồn ngân sách nhà nước vốn đã hạn hẹp được đầu tư vào các dự án cơ sở hạ tầng.</p>
I-2	<p>Quy hoạch tổng thể phát triển cảng biển Việt Nam 2010-2020 được Thủ tướng phê duyệt tháng 12/2009, khuyến khích đầu tư vào trung tâm trung chuyển khu vực Vân Phong ở miền Trung, bắt chước nhu cầu thấp. Sau những đình trệ tiến độ kéo dài, chính phủ cuối cùng đã chính thức tạm dừng dự án Vân Phong vào tháng 12/2012, mặc dù các hạng mục xây dựng đã ngừng từ tháng 8/2011 sau khi một nhà thầu Hàn Quốc thực hiện các hạng mục đóng cọc đầu tiên với phí tổn 146 tỉ đồng (7,3 triệu US\$).</p> <p>Việc dừng dự án được quyết định sau khi có kiến nghị của BGTVT, do Vinalines gặp một số khó khăn tài chính. Dù vậy, CPVN vẫn tiếp tục chủ trương tập trung phát triển cảng Vân Phong, trong đó BGTVT đã chỉ đạo Vinamarine và các ban ngành địa phương tỉnh Khánh Hòa lên kế hoạch kêu gọi đầu tư trong và ngoài nước để xây dựng cảng này.</p>	<p>Kinh phí xây dựng cơ sở hạ tầng cơ bản dự kiến sẽ được điều chuyển từ một số dự án quan trọng hơn, trong khi những dự án này có ích hơn trong việc đáp ứng nhu cầu tại các tuyến hành lang vận tải có lưu lượng cao hơn.</p>
I-3	<p>Quy hoạch tổng thể chưa đáp ứng yêu cầu cân đối cung cầu, trong đó khu vực TPHCM, tính cả cảng Cái Mép-Thị Vải, có mức cung dư thừa, và tình trạng này dự kiến sẽ kéo dài đến hết năm 2020 do tình trạng cấp phép cảng mới bừa bãi. Các dự án cảng mới vẫn tiếp tục được cấp phép tại khu vực Cát Lái, Hiệp Phước, bắt chước tình trạng cung vượt hiện nay và dự án đầu tư vào Cái Mép-Thị Vải đang tiếp tục triển khai.</p> <p>Do có quy mô bến bãi nhỏ nên các MTO đang gặp khó khăn trong thu hút đủ số lượng các hãng vận chuyển côngtenơ đường biển để có lái.</p>	<p>Chi phí hoạt động và lợi suất đầu tư của các MTO tại Cái Mép-Thị Vải chịu ảnh hưởng xấu.</p>
I-4	<p>Quy hoạch tổng thể hiện nay quy định các cảng tại khu vực Cái Mép-Thị Vải chỉ được đón tàu tải trọng 4.000-8.000 TEU (60.000-100.000 DWT), mặc dù tàu tải trọng 11.000-14.000 TEU (130.000-160.000 DWT) đã cập cảng thành công. Các hãng vận tải biển nước ngoài chưa được hưởng chính sách khuyến khích đầy đủ để bù trừ cho tình trạng lượng côngtenơ tương đối thấp ở Cái Mép-Thị Vải hiện nay (1.000-2.000 TEU mỗi chuyến), trong khi phí tải trọng, hoa tiêu chiếm tỉ lệ lớn trong chi phí hoạt động tính trên mỗi TEU, đồng thời doanh nghiệp cũng gặp khó khăn trong việc xin phép cho tàu lớn trên 80.000 DWT ra vào.</p>	<p>Quy định hạn chế tàu ra vào tại các cảng ở Cái Mép-Thị Vải làm tăng chi phí hoạt động của các hãng vận tải biển, từ đó làm tăng chi phí vận tải cho doanh nghiệp xuất nhập khẩu.</p>

**Bảng 4.1 Những vướng mắc quan trọng nhất ảnh hưởng đến chi phí vận tải, kho vận ở Việt Nam***tiếp theo*

<i>TT</i>	<i>Vấn đề</i>	<i>Ảnh hưởng đến các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải</i>
I-5	<p>Quá trình đầu tư, xây dựng hệ thống cảng ở những cảng cửa ngõ chủ chốt là TP HCM (gồm cả Cái Mép-Thị Vải) và Hải Phòng (gồm cảng Cái Lân) vẫn rất phân tán. Việt Nam tiếp tục ưu tiên phát triển cảng mới theo thiết kế bến tàu đã lạc hậu (chiều dài 200-300 mét, trong khi các tàu côngtenơ thế hệ mới dài 300-400 mét), cũng như những công trình cảng tương đối nhỏ so với tiêu chuẩn quốc tế.</p>	<p>Khó đạt hiệu quả kinh tế nhờ quy mô tại các cảng cửa ngõ do hàng hóa bị phân tán.</p> <p>Các hãng vận tải biển chọn cảng cho tàu vào theo nhu cầu hàng hóa.</p> <p>Kinh phí đầu tư vào những cảng, bến bãi nhỏ đem lại không nhiều lợi ích cho các CHTH.</p>
I-6	<p>Tiềm năng của Cái Mép-Thị Vải trở thành trung tâm trung chuyển cho các cảng khác của Việt Nam chưa được tận dụng. Từ năm 2013, các hãng vận tải nước ngoài sẽ không còn được tiếp tục chuyên chở côngtenơ rỗng và côngtenơ chở hàng quốc tế qua lại giữa các cảng của Việt Nam trên tàu nước ngoài do áp dụng quy định hạn chế về vận tải nội địa. Do không thể sử dụng các hãng vận tải của Việt Nam để cung cấp dịch vụ tàu gom ổn định, phù hợp giữa các cảng của Việt Nam nên những côngtenơ hàng quốc tế này sẽ phải được chuyển đến tập kết tại các cảng của nước ngoài.</p>	<p>Quy định hạn chế vận tải nội địa làm tăng chi phí hoạt động cho các hãng vận tải biển, mà hậu quả là tăng chi phí vận tải cho CHTH.</p>
I-7	<p>Quá trình xây dựng cảng Lạch Huyện tiếp tục gặp đình trệ và có thể không hoàn thành kịp tiến độ đưa cảng đi vào hoạt động từ năm 2016. Đến năm 2016, Hải Phòng có thể gặp phải vấn đề ùn tắc tại cảng do cầu vượt cung nối cảng Lạch Huyện không hoàn thành kịp tiến độ để ra.</p> <p>Ban quy hoạch cảng Lạch Huyện có thể lập lại sai lầm như với dự án Cái Mép-Thị Vải, khi các cảng tại Cái Lân và dự kiến là phía nam Đồ Sơn sẽ cạnh tranh lẫn nhau, dẫn tới phân tán hàng hóa và không thể tranh thủ được lợi ích dựa trên quy mô lớn trong hoạt động vận hành cảng biển.</p>	<p>Đình trệ sẽ dẫn đến thiếu hụt năng lực tàu, kéo dài thời gian chờ chờ trống cho tàu vào đối với CHTH.</p>
I-8	<p>Phần lớn các nút giao đường quốc lộ của Việt Nam tại các vòng tròn giao thông thường đặc biệt ùn tắc cao vào các ngày từ Thứ 2 đến Thứ 7. Hiện chưa có nhiều đường vượt, cầu vượt để xe cộ từ một hệ thống đường này hòa tuyến với hệ thống khác, giúp lưu thông liền mạch. TP HCM đã có kế hoạch xây dựng cầu vượt tại hai nút giao chính là ngã tư Hàng Xanh và ngã tư Thủ Đức nằm trên các xa lộ chính dẫn tới các khu công nghiệp Bình Thạnh, Đồng Nai, QL51 và cụm cảng Cái Mép-Thị Vải. Các đường thoát dẫn tới những khu vực bến chính như đường 965 tới Cái Mép-Thị Vải được điều khiển bằng tín hiệu giao thông chứ không có đường vượt để xe cộ lưu thông liên tục. Bên cạnh việc gây vấn đề ùn tắc, tình trạng mất an toàn giao thông trên đường quốc lộ đang là một vấn đề lớn.</p> <p>Đường quốc lộ chưa được thiết kế để chịu tải trọng xe lớn hiện nay như các xe chở côngtenơ cỡ lớn, dài 45 foot (~ 15 m) và/hoặc các xe chở côngtenơ cỡ nhỏ chở hàng nặng.</p>	<p>Vận tốc lưu thông hàng hóa và an toàn giao thông trên đường quốc lộ bị ảnh hưởng, dẫn đến tiêu tốn nhiên liệu, tăng ô nhiễm môi trường, tăng chi phí bảo hiểm trách nhiệm người và hàng hóa.</p> <p>Các CHTH phải dự trù thêm thời gian vận chuyển, từ đó làm tăng chi phí hàng tồn trữ.</p> <p>Hạn chế tải trọng, vận tốc tối đa trên xa lộ thấp, ùn tắc gộp lại làm tăng chi phí vận tải hàng hóa của Việt Nam so với các nước khác như Trung Quốc.</p>

*tiếp theo*

**Bảng 4.1 Những vướng mắc quan trọng nhất ảnh hưởng đến chi phí vận tải, kho vận ở Việt Nam**

<i>TT</i>	<i>Vấn đề</i>	<i>Ảnh hưởng đến các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải</i>
I-9	<p>Ý tưởng khu kho vận tập trung (khu vực tập hợp nhiều cơ sở phân phối hàng hóa, kho bãi của các ĐVDVKV) chưa phổ biến ở Việt Nam. Các cơ sở điều phối hàng hóa thường được bố trí biệt lập gần các nhà máy, cảng, sân bay. Việt Nam còn thiếu các khu kho vận tập trung dọc theo những tuyến quốc lộ chính dẫn tới cảng Hải Phòng và QL51 dẫn tới Cái Mép-Thị Vải.</p> <p>Tốt nhất là các khu kho vận tập trung nên được bố trí cạnh các tuyến đường thủy nội địa, đường quốc lộ chính, ga đường sắt để tận dụng các giải pháp vận chuyển đa phương tiện. Đường xa lộ dẫn tới các khu tập trung này sẽ cho phép vào ra nhanh chóng các xe lộ, tuyến đường chính gần khu tập trung. Cần quy hoạch đất đai dành cho các khu kho vận tập trung dọc theo những tuyến đường cao tốc mới để thu hút các nhà đầu tư vào dự án đường cao tốc. Những khu kho vận tập trung này sẽ được đầu tư bằng nguồn vốn FDI.</p>	<p>Doanh nghiệp xuất khẩu không được hưởng lợi ích gì từ việc quy định thời gian chuyển hàng muộn hơn do chưa có các khu kho vận tập trung dọc theo các tuyến quốc lộ chính.</p> <p>Do chưa có các khu kho vận tập trung có vị trí phù hợp nên sẽ làm tăng chi phí xử lý hàng hóa cho cả doanh nghiệp xuất khẩu và nhập khẩu.</p> <p>Quy trình vận chuyển thành phẩm hay nguyên vật liệu, cầu kiện xuất nhập cảnh vào Việt Nam chưa hoàn thiện.</p>
I-10	<p>Tuy đã có một số công trình hiện đại nhưng chất lượng của các nhà kho CFS và các cơ sở điều phối hàng hóa khác nhìn chung vẫn còn thấp so với các nước Châu Á khác như Trung Quốc, Ấn Độ, Malaixia, Thái Lan. Các cơ sở thường có quy mô nhỏ, năng lực hạn chế. Nhiều cơ sở chỉ có nền bằng đất nện, nhất là ở miền Bắc, không phù hợp để xử lý, bảo quản hàng hóa, nhất là những mặt hàng giá trị cao.</p> <p>Một số ĐVDVKV trong và ngoài nước có cơ sở kho bãi hiện đại và hệ thống quản lý kho nhưng chưa phổ biến ở Việt Nam.</p>	<p>Các ĐVDVKV gặp khó khăn khi đi tìm những cơ sở có chất lượng để bảo đảm hoạt động hiệu quả, chi phí thấp.</p> <p>Những cơ sở kho bãi hiện đại của các ĐVDVKV nước ngoài thường có chi phí quá cao đối với các CHTH Việt Nam.</p>
<i>Hoạt động vận tải</i>		
F-1	<p>SBTSN có hai đơn vị điều hành cảng hàng hóa là TCS (quản lý ga TCS1 và TCS2) và SCSC. TCS thuộc sở hữu một phần và nằm dưới sự điều hành của Vietnam Airlines, hãng hàng không quốc gia của Việt Nam. Vietnam Airlines thường gây áp lực khiến nhiều hãng hàng không phải sử dụng TCS, mặc dù nhiều CHTH và đơn vị giao nhận hàng không cho rằng dịch vụ của SCSC tốt hơn.</p>	<p>Hoạt động của TCS1 và TCS2 kém hiệu quả hơn SCSC.</p> <p>SCSC hoạt động dưới công suất.</p> <p>Mức cước phí vận chuyển hàng không đắt đỏ.</p>
F-2	<p>Các đơn vị giao nhận hàng không không thể tập kết hàng hóa tại SBTSN và SBNB; chỉ nhân viên dịch vụ mặt đất được tập kết hàng hóa trên giá đỡ hàng. Ở hầu hết các nước Châu Á khác, các đơn vị giao nhận hàng không đều được làm việc này.</p>	<p>Mức cước vận chuyển hàng không đối với CHTH sẽ hạ nếu các đơn vị giao nhận không bị hạn chế tập kết hàng hóa.</p>
F-3	<p>Lĩnh vực vận tải đường bộ còn manh mún, chỉ có hơn 10 doanh nghiệp lớn và khoảng 100 doanh nghiệp cỡ vừa hoạt động tại Việt Nam. Chưa có hãng xe tải xuyên Việt. Các CHTH, hãng vận tải biển, ĐVDVKV phải hợp đồng với nhiều hãng vận tải đường bộ mới đáp ứng đủ nhu cầu. Do đó, chi phí hoạt động của các hãng vận tải biển và ĐVDVKV tăng vì phải quản lý nhiều hợp đồng vận tải để bảo đảm hoạt động trong thời gian cao điểm vì mỗi hãng vận tải chỉ có thể cam kết số lượng xe hạn chế cho hãng vận tải biển hay ĐVDVKV.</p> <p>Mức cước xe tải khá thấp. Để có lợi nhuận, các hãng xe tải thường xuyên chở quá tải và tìm mọi cách tránh nộp phí đường bộ. Để giảm thiểu rủi ro bị cảnh sát địa phương chặn xe, một số hãng xe tải chấp nhận đưa bồi dưỡng cho cảnh sát để được "yên tâm" hoạt động trên một số tuyến.</p>	<p>Mặc dù các CHTH có lợi nhờ mức cước xe tải cạnh tranh nhưng những hành vi như chở quá tải sẽ gây hỏng đường.</p> <p>Lái xe được huấn luyện không đầy đủ dẫn tới tai nạn, từ đó làm tăng chi phí hoạt động của hãng vận tải, giảm an toàn giao thông, tăng chi phí kho vận của CHTH.</p> <p>Xe cộ thiếu bảo dưỡng làm tăng ô nhiễm.</p>

*tiếp theo*

**Bảng 4.1 Những vướng mắc quan trọng nhất ảnh hưởng đến chi phí vận tải, kho vận ở Việt Nam**

<i>TT</i>	<i>Vấn đề</i>	<i>Ảnh hưởng đến các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải</i>
F-4	<p>Do lĩnh vực vận tải đường bộ chủ yếu gồm những doanh nghiệp nhỏ nên khó đạt hiệu quả kinh tế nhờ quy mô. Hầu hết các hãng không đủ khả năng đầu tư, bảo dưỡng xe máy đầy đủ, do đó làm tăng ô nhiễm, thiếu an toàn xe cộ. Xe chờ quá tải là hiện tượng phổ biến.</p> <p>Những quy định áp dụng cho các doanh nghiệp vận tải đường bộ và lái xe như hạn chế số giờ làm việc liên tục của lái xe, sử dụng thiết bị GPS trên xe, tập huấn, phổ biến an toàn cho lái xe, trần tải trọng hàng hóa, chất lượng xe cộ, khấu hao thiết bị, tốc độ giới hạn chưa đủ nghiêm để thay đổi cung cách hoạt động trong lĩnh vực vận tải đường bộ.</p>	<p>Mặc dù các CHTH có lợi nhờ mức cước xe tải cạnh tranh nhưng những hành vi như chờ quá tải sẽ gây hỏng đường.</p> <p>Lái xe được huấn luyện không đầy đủ dẫn tới tai nạn, từ đó làm tăng chi phí hoạt động của hãng vận tải, giảm an toàn giao thông, tăng chi phí kho vận của CHTH.</p> <p>Xe cộ thiếu bảo dưỡng làm tăng ô nhiễm.</p>
<i>Các vấn đề về chính sách</i>		
P-1	<p>Các quy định của chính phủ, như quy định của TCHQ Việt Nam, thường thiếu rõ ràng, khó hiểu. Do luật định, thông tư thiếu rõ ràng nên dẫn đến rủi ro cho CHTH và ĐVDVKV trong việc ra quyết định kinh doanh. Các CHTH cũng gặp rủi ro về vi phạm những luật định trước đây chưa áp dụng.</p> <p>Nội dung triển khai nghị định ở cấp tỉnh thành, địa phương thiếu nhất quán. Cách hiểu luật giữa các địa phương, công chức, thời điểm thường khác nhau. Quy định được thực thi dựa trên những quan hệ tế nhị, thiếu rõ ràng.</p>	<p>Sự thiếu rõ ràng trong luật định và cách diễn giải, thực thi luật dẫn đến những chi phí phát sinh cho CHTH do phải đối phó với vấn đề vô tình không tuân thủ; chậm trễ trong thông quan hàng nhập khẩu khiến doanh nghiệp nhập khẩu phải duy trì lượng hàng tồn trữ dự phòng cao; doanh nghiệp xuất khẩu không kịp gửi hàng lên máy bay, tàu bè; chi phí hành chính cao hơn bình thường do phải theo dõi, đối phó với luật định của nhà nước..</p>
P-2	<p>Tình trạng quan liêu ở khắp các cấp chính quyền trung ương, địa phương, quá nhiều quy định về chứng nhận, chứng từ làm chậm tiến độ thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu.</p> <p>Nhiều ban ngành liên quan đến quá trình xuất nhập khẩu.</p> <p>Nhiều loại mặt hàng tiêu dùng phải có giấy phép nhập khẩu, nhất là những mặt hàng bị coi là hàng xa xỉ. Xin giấy phép nhập khẩu có thể mất 4-10 ngày, trong khi hàng hóa nằm chờ tại cảng, sân bay chờ được thông quan.</p>	<p>Số giấy phép cần thiết, thời gian xử lý thủ tục kéo dài sau khi có giấy phép làm đình trệ cả hệ thống; gây chậm trễ, phát sinh công việc, chi phí cho CHTH, cũng như làm tăng chi phí hàng tồn trữ.</p>
P-3	<p>Chính phủ coi hoạt động vận tải bằng xà lan giữa TPHCM hay Cái Mép và Campuchia là “quá cảnh” chứ không phải “trung chuyển” do đây là khu vực có biên giới trên bộ. Campuchia cho phép nhập khẩu hàng máy móc, ô tô đã qua sử dụng xuất xứ từ Mỹ, trong khi Việt Nam cấm nhập khẩu những mặt hàng này. Vì thế những mặt hàng bị hạn chế này không thể vận chuyển được vào Campuchia bằng xà lan qua đường Việt Nam. Đây là một quy định áp đặt do CPVN lo ngại về vấn đề buôn lậu, nhưng lại làm giảm lượng hàng hóa vận chuyển bằng xà lan (thường đi qua Cái Mép-Thị Vải). Hiện nay, những mặt hàng này đã đi qua đường Singapo và Sihanoukville và hoàn toàn bỏ qua Việt Nam.</p> <p>Cân cân thương mại hiện nay giữa Việt Nam và Campuchia đang chênh lệch, trong đó Campuchia xuất khẩu nhiều hơn nhập khẩu. Nhưng nếu xóa bỏ quy định trên thì có thể cân đối được cân cân thương mại, cũng như giúp các doanh nghiệp xà lan có thêm lợi nhuận.</p>	<p>Các doanh nghiệp vận tải bằng xà lan của Việt Nam và nền kinh tế Việt Nam mất đi nguồn thu tiềm tàng từ thị trường ô tô, máy móc đã qua sử dụng lớn của Campuchia do có quy định hạn chế qua lại biên giới trên bộ này.</p>



**Bảng 4.1 Những vướng mắc quan trọng nhất ảnh hưởng đến chi phí vận tải, kho vận ở Việt Nam**

<i>TT</i>	<i>Vấn đề</i>	<i>Ảnh hưởng đến các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải</i>
P-4	<p>Tham nhũng dưới nhiều hình thức là hiện tượng phổ biến ở mọi cấp. Tiến bồi dưỡng, theo phản ánh của các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải trong phỏng vấn, chiếm 5-50% tổng chi phí thông quan tại Việt Nam.</p> <p>Các doanh nghiệp cho rằng việc đưa bồi dưỡng, dù bị coi là bất hợp pháp tại Việt Nam, là cần thiết để bảo đảm hàng hóa được thông quan. Trong các hình thức bồi dưỡng có việc CHTH và các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải khác đưa các khoản bồi dưỡng nhỏ cho cán bộ nhà nước khi làm thủ tục để hoàn thành thủ tục kịp thời. Bồi dưỡng cũng có thể dưới dạng hối lộ trực tiếp, như trả tiền cho cán bộ TCHQ để bỏ qua những sai sót số liệu trên chứng từ (ghi trọng lượng sai, mã Thuế quan thống nhất sai) hay thiếu chứng từ. Do vậy mà cả hệ thống đang vận hành dựa trên những thông tin sai lệch, khuyết thiếu, dẫn đến thiếu hiệu quả.</p> <p>Các ĐVDVKV cho rằng phải duy trì quan hệ tốt thường xuyên để bảo đảm công việc thuận lợi tại các trạm xử lý hàng hóa, trong đó có việc chiếu chuộng nhân viên TCHQ, mời đi ăn, tặng quà ... TCHQ có chính sách xoay vòng nhân viên 6 tháng một lần giữa các cơ sở, do đó buộc các ĐVDVKV phải thiết lập lại mối quan hệ từ đầu.</p>	<p>Giao dịch công việc thiếu minh bạch, sân chơi không bình đẳng cho mọi đối tượng.</p> <p>Do có tình trạng đưa bồi dưỡng nên những đối tượng như CHTH không thể biết chắc phải mất bao nhiêu thời gian để thông quan hàng hóa, hay liệu có phải kiểm hóa không, mất bao lâu, tốn kém thế nào.</p> <p>Chi phí hàng tồn trữ cũng cao do phải tăng thời gian của chuỗi cung ứng. Các ĐVDVKV khó hoạt động hiệu quả cũng như cung cấp dịch vụ chất lượng cao cho khách hàng vì cán bộ nhà nước được cho là cố tình làm chậm tiến độ xử lý thủ tục nhằm vòi tiền bồi dưỡng.</p>
P-5	<p>Chính sách hải quan được áp dụng thiếu nhất quán, thống nhất. TCHQ tuy trên nguyên tắc phải áp dụng hướng dẫn của Tổ chức Hải quan Thế giới nhưng trên thực tế lại là chuyện khác. Cách giải thích quy định TCHQ giữa mỗi nhân viên TCHQ, địa phương một khác. Trong một số trường hợp, cán bộ TCHQ địa phương còn không biết về những cơ chế đặc thù dành cho một số đối tượng CHTH.</p>	<p>Do thiếu minh bạch trong quy định và giám sát thực hiện nên làm tăng sự thiếu ổn định (và theo đó là chi phí) của chuỗi cung ứng, dẫn tới tình trạng chi tiền bồi dưỡng không có chứng từ cho nhân viên hải quan.</p>
P-6	<p>Hải quan điện tử mới chỉ được triển khai một phần. Tuy theo quy định phải kê khai điện tử với TCHQ nhưng vẫn phải xuất trình chứng từ bản giấy để lấy chữ ký.</p> <p>TCHQ Việt Nam đang có kế hoạch đến năm 2014 triển khai cơ chế TCHQ một cửa, tự động hoàn toàn, tên gọi Hệ thống hợp nhất về Hàng hóa tự động và Cảng (VNACCS)/và Hệ thống Thông tin hải quan Việt Nam (VCIS), nhưng chưa rõ có bảo đảm tiến độ để ra hay không.</p>	<p>Mô hình hải quan lai tạp hiện nay dẫn đến những thủ tục hành chính không cần thiết cho CHTH và ĐVDVKV, làm tăng chi phí hoạt động, gây chậm thông quan, tạo kẽ hở cho hành vi đưa nhận tiền bồi dưỡng.</p>
P-7	<p>Các quy định về cấp phép doanh nghiệp thường thiếu rõ ràng, quy trình cấp phép quá ngặt nghèo. Chẳng hạn, để xin giấy phép hoạt động CFS là rất khó do chưa có luật quy định, ĐVDVKV không thể biết rõ phải theo quy định nào. Giấy phép thường được cấp dựa trên việc đưa bồi dưỡng và quan hệ chứ không theo quy định rõ ràng.</p>	<p>Chi phí hoạt động của ĐVDVKV tăng.</p>
P-8	<p>Trình độ của một số cán bộ nhà nước trực tiếp tham gia vào quá trình vận tải hàng hóa còn thấp. Những người này thường được bố trí làm việc do có quan hệ với người có chức quyền hay do đưa bồi dưỡng chứ không phải vì có đủ trình độ. Tình trạng này càng phổ biến hơn ở những khu vực nông thôn. Cơ cấu nhân sự của nhà nước chưa coi trọng năng lực.</p>	<p>Gây chậm trễ trong vận chuyển hàng hóa, làm tăng chi phí hoạt động cho các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải.</p> <p>Vấn đề phát sinh khi có hành vi đưa, đòi hỏi tiền bồi dưỡng.</p>

*tiếp theo*

**Bảng 4.1 Những vướng mắc quan trọng nhất ảnh hưởng đến chi phí vận tải, kho vận ở Việt Nam**

<i>TT</i>	<i>Vấn đề</i>	<i>Ảnh hưởng đến các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải</i>
P-9	Các CHTH, ĐVDVKV nước ngoài gặp khó khăn trong việc tuyển dụng được những cán bộ quản lý có kinh nghiệm về chuỗi cung ứng và lĩnh vực kho vận. Nhân viên người Việt có kinh nghiệm nếu tuyển dụng thường phải trả lương cao, khó giữ chân. Các ĐVDVKV nước ngoài cho rằng sử dụng nhân viên quản lý cấp cao nước ngoài có kinh nghiệm sẽ kinh tế hơn. CPVN mới đây quy định đơn xin cấp thị thực làm việc cho người nước ngoài phải kèm theo kế hoạch phát triển cho nhân viên Việt Nam để đảm nhiệm chức vụ của nhân viên ngoại quốc trong trường hợp nhân viên đó rời Việt Nam.	Gây chậm trễ trong vận chuyển hàng hóa, làm tăng chi phí hoạt động cho các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải. Vấn đề phát sinh khi có hành vi đua, đòi hỏi tiền bồi dưỡng.

*Chú thích:* CHTH = chủ hàng thụ hưởng; CFS = trạm côngtenơ; FDI = đầu tư trực tiếp nước ngoài; CPVN = chính phủ Việt Nam; TPHCM = TP. Hồ Chí Minh; ĐVDVKV = đơn vị dịch vụ kho vận; BGTVT = Bộ Giao thông Vận tải; MTO = đơn vị kinh doanh cảng biển; SBNB = sân bay Nội Bài; SCSC = Công ty Dịch vụ Hàng hóa Sài Gòn; TCS = ga hàng hóa SBTSN; TEU = côngtenơ 20' hay tương đương; TBTSN = sân bay Tân Sơn Nhất; TCHQ = Tổng cục Hải quan.

Lưu ý rằng những vấn đề trên được nêu không xếp theo thứ tự về mức độ quan trọng.

### Xây dựng ma trận đánh giá đa tiêu chí

Nghiên cứu lập ma trận đánh giá đa tiêu chí để xác định thứ tự ưu tiên cho những vấn đề nêu trong danh mục trên (Bảng 4.4). Ma trận này tính điểm cho từng vấn đề theo những biến ảnh hưởng chính nêu trong Bảng 4.2, cùng với chỉ số tiến độ cho biết việc triển khai có thể hoàn thành trong vòng 5 năm (ngắn hạn), 5-10 năm (trung hạn) hay trên 10 năm tới (dài hạn) hay không.

**Bảng 4.2 Các biến ảnh hưởng trong đánh giá đa tiêu chí**

<i>Ký hiệu</i>	<i>Nội dung biến ảnh hưởng chính</i>
GSC	Ảnh hưởng đến những chuỗi cung ứng của CHTH yêu cầu áp dụng tiêu chuẩn tinh gọn sản xuất, theo dõi được luồng luân chuyển hàng hóa, khả năng ứng phó cao.
FSI	Có ảnh hưởng về chi phí đối với CHTH và những đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải khác.
FFF	Ảnh hưởng đến các quyết định về luồng luân chuyển hàng hóa trong 5-10 năm tới của Việt Nam, dựa trên các dự báo về lưu lượng hàng côngtenơ của tác giả.
LAW	Ảnh hưởng đến tình hình tuân thủ luật pháp quốc tế về thương mại bình đẳng, chống tham nhũng theo tiêu chí của những hiệp định thương mại như Hiệp định Đối tác Xuyên Thái bình dương.
COR	Đòi hỏi phải đầu tư hay có chính sách về tuyển hành lang vận chuyển chiến lược.
ENV	Tạo điều kiện giảm mức phát thải cacbon ra môi trường của hoạt động vận chuyển hàng hóa.
SOL	Có giải pháp thỏa đáng, khả thi căn cứ trên dự báo về chi phí, thay đổi chính sách liên quan của nhà nước và/hoặc phản ứng của các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải.
<i>Thời hạn thực thi đầy đủ</i>	
ST	0-5 năm
MT	5-10 năm
LT	Hơn 10 năm

*Chú thích:* CHTH = chủ hàng thụ hưởng.

Trước khi đánh giá các vấn đề chính, những vấn đề tương tự (như những vấn đề có cùng nguyên nhân sâu xa) được phân vào cùng nhóm, kết quả là có 14 nhóm chính (cột 2, Bảng 4.4). Với cơ chế chấm điểm 3 cấp – thấp, trung bình, cao (xem Bảng 4.3), thể hiện mức độ ảnh hưởng dự kiến của chi phí kho vận theo từng tiêu chí của Bảng 4.2, các nhóm được tính điểm ảnh hưởng có gia quyền (cột thứ 2 từ phải sang, Bảng 4.4). 5 nhóm có điểm số cao nhất (tò đậm) chính là những vấn đề chính mà nghiên cứu đề xuất chính phủ nên xử lý ở mức độ ưu tiên cao nhất nhằm đạt được: (1) tác động kinh tế, tài chính cao nhất về chi phí kho vận đối với các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải, (2) môi trường bền vững về năng lực cạnh tranh thương mại.

**Bảng 4.3 Cơ chế cho điểm**

<i>Ảnh hưởng dự kiến của chi phí kho vận</i>	<i>Điểm</i>	<i>Ký hiệu</i>	<i>Giải thích chi số</i>
Không ảnh hưởng hay ảnh hưởng thấp	1	○	Không ảnh hưởng hoặc chỉ có ảnh hưởng dương không đáng kể hoặc ảnh hưởng âm; hoặc ít khả năng sẽ được chính phủ áp dụng, ít nhất trong vòng 10 năm tới.
Ảnh hưởng vừa phải	3	◐	Có thể gây tác động dương đáng kể hay tác động âm đối với chi phí kho vận, quá trình quy hoạch cơ sở hạ tầng, thương mại bình đẳng và/hoặc môi trường, ít khả năng dẫn đến việc đánh giá lại các chiến lược, mô hình kinh doanh; hay nhiều khả năng sẽ được chính phủ áp dụng.
Ảnh hưởng lớn	5	●	Sẽ gây tác động dương đáng kể hay tác động âm đối với chi phí kho vận, quá trình quy hoạch cơ sở hạ tầng, thương mại bình đẳng và/hoặc môi trường, có khả năng dẫn đến việc đánh giá lại các chiến lược, mô hình kinh doanh; hay nhiều khả năng sẽ được chính phủ áp dụng.

*Chú thích:* GoV = Chính phủ Việt Nam

5 mục tiêu được xác định đối với những vấn đề cấp bách nhất. Bảng 4.5 cho biết những mục tiêu này sẽ tác động đến các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải như thế nào bằng cách sử dụng cơ chế chấm điểm tương tự như minh họa trong Bảng 4.4.

Đối với mỗi vấn đề ưu tiên/mục tiêu xuyên suốt đã chọn trong Bảng 4.5, mục 4.3 sẽ: (1) lý giải sự phù hợp (như tác động đối với các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải), (2) đề xuất giải pháp, cũng như chiến lược triển khai, nếu cần, (3) xác định các rào cản, trở ngại trong triển khai, (4) nêu khái quát thời gian biểu thích hợp cho triển khai, cũng như các cơ chế cấp vốn khả thi (đối với một số trường hợp).

**Bảng 4.4 Những vấn đề đáng kể: Điểm bình quân gia quyền**

TT	Nội dung	GSC	FSI	FFF	LAW	COR	ENV	SOL	Điểm số ảnh hưởng	Thời gian
	Trọng số =>	4	4	2	3	1	1	2		
P-5 P-6	Chính sách, thủ tục, thông lệ hải quan rườm rà, áp dụng thiếu nhất quán	●	●	●	●	○	○		77	ST
P-1/P-2 P-4	Thiếu nhất quán trong triển khai, giải thích, thực thi quy định của nhà nước; thiếu minh bạch; quan liêu; hành vi đưa/nhận tiền bồi dưỡng	●	●	◐	●	○	○	○	65	MT
I-1 I-7 I-8	Các dự án cơ sở hạ tầng: Quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải đa phương tiện thiếu lồng ghép Đầu tư, xây dựng cảng Lạch Huyện	●	●	○	○	○	◐	◐	67	LT
F-3/F-4	Lĩnh vực vận tải đường bộ mạnh mún, chất lượng dịch vụ thấp	●	●	●	○	●	●	●	61	MT
I-4/I-6	Cảng Cái Mép-Thị Vải chưa đủ quy mô để trở thành trung tâm trung chuyển	◐	●	●	○	●	◐	●	61	ST
I-9 I-10	Thiếu các khu kho vận tập trung có vị trí chiến lược, đồng bộ với hệ thống cảng, sân bay, đường quốc lộ, cơ sở sản xuất	◐	◐	◐	○	●	◐	●	51	MT
F-1/F-2	Cơ chế sở hữu, hoạt động ga hàng hóa thiếu hiệu quả tại SBTSN; đơn vị giao nhận hàng không không được tập kết hàng hóa	◐	◐	◐	◐	○	○	◐	47	ST
I-3	Mất cân đối cung cầu tại các cảng biển miền Nam	○	●	●	○	◐	○	○	43	LT
P-7	Thủ tục cấp phép kinh doanh rườm rà đối với cơ sở điều phối hàng hóa của ĐVDVKV	○	●	◐	◐	○	○	○	43	LT
P-8	Cán bộ nhà nước thiếu đào tạo, kỹ năng về lĩnh vực kho vận	◐	◐	◐	○	○	○	◐	41	LT
I-5	Các cảng biển ở miền Nam có quy mô nhỏ	○	●	◐	○	◐	○	○	39	MT
P-3	Chưa tận dụng dịch vụ vận tải bằng xà lan sang Campuchia	○	◐	◐	○	◐	○	◐	35	ST
P9	Thiếu nhân sự quản lý trong nước có trình độ, hiểu biết về lĩnh vực kho vận	○	◐	○	○	○	○	●	33	MT
I-2	Dự án xây dựng cảng biển Vân Phong	○	○	◐	○	○	○	○	21	LT

Chú thích: ĐVDVKV = đơn vị dịch vụ kho vận; SBTSN = sân bay Tân Sơn Nhất.

**Bảng 4.5 Các mục tiêu chính và mức tác động đến các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải**

Ký hiệu vấn đề chính	Mục tiêu xuyên suốt	Tác động đối với các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải				
		CHTH	ĐVDVKV	Hãng xe tải	Hãng vận tải biển	Doanh nghiệp XK
P5, P6	Hiện đại hóa ngành hải quan	◐	●	●	○	●
P1, P2, P4	Minh bạch hóa, áp dụng, giải thích, thực thi nhất quán quy chế, quy trình của nhà nước; giảm nạn quan liêu	○	●	●	◐	●
I1, I7, I8	Quy hoạch tuyến hành lang chiến lược	●	◐	◐	●	◐
F3, F4	Chuyên nghiệp hóa lĩnh vực vận tải đường bộ	○	●	●	◐	◐
I4, I6	Tăng cường cơ hội kinh doanh tại Cái Mép-Thị Vải	●	◐	○	●	◐

## Đánh giá mục tiêu, đề xuất nâng cao năng lực

### Hiện đại hóa ngành hải quan

#### Vì sao cần thực hiện giải pháp này

Thủ tục hành chính trong quá trình thông quan hiện nay rất tốn kém thời gian, chi phí cho các đơn vị nhận ủy thác làm thủ tục hải quan, theo đó chi phí lại được chuyển sang cho các CHTH gánh chịu. Quá trình thông quan chứa đựng đầy rẫy những kẽ hở cho hành vi nhận tiền bồi dưỡng của cán bộ, coi như một thủ tục để “được việc”, chủ yếu do mức độ tham gia của con người còn cao và những cách hiểu khác nhau về quy định hải quan. Đây cũng là một yếu tố đáng kể khiến thời gian xử lý thủ tục cho hàng hóa xuất nhập khẩu bị kéo dài, trong đó hàng nhập khẩu thường chịu ảnh hưởng nhiều nhất.

Hiện đại hóa ngành hải quan là một nội dung chính trong chương trình tự do hóa thương mại và hội nhập quốc tế của Việt Nam. Một trong những lợi ích của giải pháp này là tăng cường vai trò của Việt Nam trong hiệp định thương mại đa phương TPP, hiện đang trong giai đoạn đàm phán giữa các nước Ôttrâyliá, Brunei Darussalam, Canada, Chilê, Malaixia, Mêhicô, Niu Dilân, Pêru, Singapo, Hoa Kỳ và Việt Nam. Nếu đáp ứng yêu cầu này, Việt Nam sẽ đứng trước những cơ hội tăng trưởng to lớn về các mặt hàng xuất khẩu chủ lực như quần áo, hàng điện tử, nhờ mức thuế quan giữa các đối tác thương mại giảm. Chủ tịch nước và Thủ tướng đã khẳng định cam kết bảo đảm vị thế của Việt Nam trong hiệp định thương mại này.

Hiện đại hóa ngành hải quan cũng là một yêu cầu theo các cam kết của Việt Nam với AEC. Những cam kết này đòi hỏi phải đơn giản hóa, thống nhất thủ tục hải quan theo tiêu chuẩn quốc tế và các thông lệ tối ưu. AEC cũng yêu cầu việc áp mã tính giá hải quan phải hài hòa với mức giá xác định tại nguồn và thiết lập cơ chế hải quan điện tử ASEAN.<sup>1</sup>

Trong tất cả các buổi phỏng vấn với các CHTH, ĐVDVKV nhận ủy thác làm thủ tục hải quan và/hoặc vận tải hàng hóa quốc tế, triển vọng tiến tới hải quan điện tử vào năm 2014 được xem là một bước tiến lớn trong việc giảm chi phí hoạt động,

lưu kho. Đặc biệt, giải pháp này được đại đa số nhất trí coi như một cách để giảm những yếu tố nhiễu khi được gọi là điểm “căng thẳng hệ thống” hay những điểm tắc nghẽn trong chuỗi cung ứng, nguyên nhân của tỉ lệ lớn những sự chậm trễ, luồng tuyến thiếu ổn định (cả về chi phí và thời gian).

### **Giải pháp đề xuất**

Mục tiêu chính của hải quan Việt Nam là triển khai hệ thống hải quan tự động toàn phần vào năm 2014 theo kế hoạch. Nhờ đó mà giảm được đáng kể sự can thiệp của con người và thủ tục giấy tờ, tạo sự nhất quán, ổn định, minh bạch cho quá trình thông quan. Khi quá trình thông quan được hỗ trợ bởi việc trao đổi dữ liệu, chứng từ điện tử hoàn toàn, hàng hóa sẽ không những được thông quan một cách kịp thời mà mọi giao dịch với cán bộ hải quan (như áp mã tính thuế, cấp phép, các thủ tục hải quan khác) sẽ được thực hiện trước khi nguyên liệu đầu vào và hàng hóa thành phẩm của CHTH thực sự xuất nhập cảnh. Nhờ loại bỏ việc xử lý hồ sơ thủ công mà không cần in ấn, xử lý hồ sơ trên giấy. Cán bộ hải quan vẫn cần thỉnh thoảng thực hiện kiểm hóa để kiểm tra mức độ tuân thủ của CHTH đối chiếu với nội dung hồ sơ điện tử.

Liên quan đến môi trường không giấy tờ này, hải quan Việt Nam sẽ phải bảo đảm với CHTH rằng số liệu trong hồ sơ điện tử được xử lý an toàn. Sự hợp lý của giải pháp này xuất phát từ việc thực hiện quy trình đối chiếu cuối năm giữa giá trị nguyên vật liệu và giá trị hàng thành phẩm xuất khẩu. Do việc đối chiếu này sẽ xác định việc doanh nghiệp có tránh được phải nộp thuế phát sinh do sai lệch hồ sơ, chứng từ hay không nên việc hải quan bảo đảm sự chính xác của hồ sơ điện tử là một yếu tố quan trọng trong quá trình thông quan không dùng giấy tờ.

Áp dụng cơ chế thương mại điện tử về hải quan không những đẩy nhanh tiến độ thông quan mà còn giảm thiểu kê hở dẫn đến hành vi đưa, nhận tiền bồi dưỡng của cán bộ hải quan. Giải pháp này cũng tạo nền tảng vững chắc để chính thức xây dựng khái niệm “doanh nghiệp xuất khẩu uy tín” hay “tuyến đường xanh” đã được áp dụng thành công ở những nước, cộng đồng các quốc gia khác, đặc biệt là Mỹ và EU. Việc kiểm tra hồ sơ thủ công là cơ hội tạo thu nhập đáng kể cho ngành hải quan và cán bộ hải quan, nhưng cũng góp phần lớn gây chậm trễ lưu thông hàng hóa, nhất là hàng hóa nhập khẩu do mỗi côngtenơ đều bị kiểm tra dù một phần hay toàn bộ. Trong chương trình “doanh nghiệp xuất khẩu uy tín”, yêu cầu kiểm hóa sẽ giảm cả về số lượng và phạm vi. Phạm vi có thể xê dịch từ kiểm tra xác suất một số thùng hàng cho đến kiểm tra toàn bộ hàng hóa trong côngtenơ, trong đó cỡ mẫu được xác định bằng các phương pháp thống kê phổ biến (như tiêu chuẩn ngành).

Hải quan Việt Nam cũng phải áp dụng các tiêu chuẩn của Tổ chức Hải quan Thế giới trong phân loại, áp mã, kê khai, trao đổi số liệu điện tử (EDI) thông thường, như Giao thức truyền tệp tin (FTP). Nhờ vậy, các ĐVDVKV và CHTH sẽ không phải chỉnh sửa hệ thống nội bộ của mình để phục vụ việc trao đổi thông tin với hải quan.

### **Chiến lược đề xuất**

Giả sử hệ thống hải quan điện tử sẽ hoàn thành vào năm 2014 (theo kế hoạch) thì hệ thống này sẽ phải được triển khai từng bước trong ít nhất 12 tháng. Ngoài giao

diện điện tử, quy trình thông quan có thể được hoàn thiện thêm bằng cách thực hiện một số công việc sau:

- Triển khai chương trình “doanh nghiệp xuất khẩu uy tín” căn cứ trên mức độ tuân thủ sẽ được xác định về độ chính xác của chứng từ và quy trình giao hàng dựa trên một công thức trong đó tính đến những yếu tố như thời gian hoạt động của CHTH, địa điểm của khách hàng của CHTH (như Mỹ hay Liên minh Châu Âu – những nơi có quy định về an toàn hàng hóa nghiêm ngặt hơn), tần suất giao hàng, loại hàng hóa, khối lượng hàng giao. Mức tuân thủ cần đạt là trên 95% đến dưới 100%.
- Xây dựng hệ thống phân loại/áp mã trước khi hàng đến hiệu quả để tạo điều kiện cho CHTH được áp mã chính thức và nhận đúng mẫu tờ khai hải quan để thực hiện thủ tục kịp thời khi hàng đến.
- Chấp nhận những sai số nhỏ về trọng lượng hàng nhập khẩu đường không để tạo điều kiện cho đơn vị nhận ủy thác làm thủ tục hải quan để chuẩn bị hồ sơ trước khi hàng đến.
- Đơn giản hóa quy định về chứng từ liên quan đến đơn hàng, hợp đồng mua bán hàng hóa nhập khẩu để phù hợp với các nước ASEAN khác.
- Cho phép lái xe chỉ cần xuất trình vận đơn của hãng vận tải để làm thủ tục thay vì phải mang theo toàn bộ chứng từ.
- Bố trí trạm kiểm hóa, kiểm định hải quan có đầy đủ nhân sự, trang thiết bị, khu vực bảo quản hàng hóa (như kho lạnh cho hàng thực phẩm dễ thối hỏng), để đẩy nhanh tốc độ làm thủ tục kiểm hàng, bảo đảm chất lượng hàng.
- Cơ quan TCHQ, điểm kiểm hóa, trạm kiểm định xử lý hàng hóa vận chuyển qua lại giữa nhà máy và cảng biển 6 ngày mỗi tuần để phù hợp với lịch làm việc của cảng.
- Thông báo trước về bất kỳ quy định mới nào liên quan đến mọi loại hàng hóa; bảo đảm mọi cán bộ TCHQ thực hiện thống nhất khi hàng đến.
- Xây dựng quy trình tính toán điện tử để xác định hàm lượng nguyên vật liệu trong hàng hóa thành phẩm để tránh đánh thuế vượt đối với hàng nguyên vật liệu nhập khẩu sử dụng duy nhất cho mục đích sản xuất hàng xuất khẩu. Đồng thời giữ nguyên quy định miễn thuế tối thiểu 275 ngày như hiện nay cho hàng nhập khẩu để sản xuất thành phẩm xuất khẩu.
- Ấn định mức thuế, phí hải quan theo khuôn khổ của các hiệp định thương mại tự do đã ký.
- Nâng cao tính chuyên nghiệp của cán bộ TCHQ bằng cách tăng cường tập huấn (có thể coi đây là một nội dung hợp tác Nam-Nam), đánh giá năng lực, đặc biệt ở những địa phương nhỏ, nhằm khuyến khích áp dụng, giải thích thống nhất quy định hải quan.
- Thiết lập “đường dây nóng” công khai để các đối tượng liên hệ với hải quan Việt Nam, như để CHTH khai báo về những trường hợp cán bộ hải quan vận dụng quy định thiếu thống nhất.

### **Rào cản, trở ngại**

Lộ trình triển khai và tiêu chuẩn chất lượng đã được xây dựng với hệ thống “Tiêu chuẩn vàng” về hải quan điện tử được thiết lập và vận hành cho một CHTH nước ngoài lớn tại khu vực TPHCM. Tất cả các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải được phỏng vấn đều ủng hộ cơ chế không dùng giấy tờ này.

Nhân lực hải quan có lẽ đang là rào cản lớn nhất đối với việc triển khai toàn diện quy trình hải quan điện tử cho phép giảm thiểu sự can thiệp của con người, vì cơ chế này sẽ xác định lại vai trò của quy trình thông quan và nhiều khả năng sẽ làm mất đi một nguồn thu nhập không chính thức lớn. Một trở ngại nữa là nội dung của các quy định về hải quan mà ở thời điểm hiện tại thường xuyên được giải nghĩa một cách chủ quan. Nếu có thể cải thiện đáng kể cách thức áp dụng quy định (như bảo đảm việc áp dụng ổn định, nhất quán hơn) bằng cách giảm yêu cầu tiếp xúc trực tiếp giữa cán bộ hải quan và CHTH thì có thể giảm thiểu nguy cơ này thông qua hệ thống hải quan điện tử. Tuy vậy, một điều rõ ràng ở đây là dù áp dụng quy trình thông quan nào thì vẫn cần đơn giản hóa các quy định về hải quan. Có thể sử dụng những mô hình tốt từ các nước phát triển hay thu nhập trung bình trong khu vực làm chuẩn mực ban đầu.

### **Chỉ số thành công**

Đến cuối năm 2015, trường hợp lý tưởng là hệ thống hải quan điện tử sẽ sẵn sàng hoạt động để các đơn vị nhận ủy thác làm thủ tục hải quan xử lý kịp thời thủ tục xuất nhập khẩu cho hàng hóa tại bất kỳ điểm xuất nhập cảnh nào dù dưới nước hay trên bộ đối với hàng hóa vận tải bằng đường biển, xe tải, máy bay. Hệ thống mới sẽ được kiểm thử thực tế trước khi triển khai chính thức theo giai đoạn trong thời hạn một năm (2015) nhằm tránh gây vấn đề không cần thiết cho hoạt động thương mại.

### **Minh bạch hóa, hoàn thiện luật định của nhà nước và quy trình hoạt động Vi sao cần thực hiện giải pháp này**

Theo ý kiến của tất cả các CHTH, ĐVDVKV nước ngoài được phỏng vấn trong nghiên cứu, việc triển khai, diễn giải không thống nhất các luật định của nhà nước không chỉ trong lĩnh vực hải quan là một thực trạng phổ biến ở Việt Nam. Nguyên nhân chủ yếu là tình trạng quan liêu (thủ tục rườm rà), khung pháp lý nhiều kẽ hở khiến công chức nghiêm nhiên được quyền tự quyết, tình trạng thiếu minh bạch, trách nhiệm. Có thể xác định những nguyên nhân sâu xa sau: (1) yếu kém về năng lực thể chế, (2) sự phức tạp không cần thiết, thiếu đầy đủ và/hoặc nội dung không rõ ràng của các quy định, (3) chế độ tuyển dụng, lương bổng không hợp lý ở các cấp. Ngoài những ảnh hưởng trực tiếp đến môi trường kinh doanh và lợi nhuận của các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải, đây còn là mảnh đất màu mỡ để các đối tượng đòi hỏi/chủ động đưa tiền bồi dưỡng không có chứng từ (và vì lẽ đó là một nguyên nhân sâu xa).

CHTH và ĐVDVKV phải chịu những chi phí hành chính cao hơn mức cần thiết để theo dõi, đối phó với những quy định của nhà nước luôn thay đổi thường xuyên. Ngoài ra, tình trạng này còn làm tăng nguy cơ bị phạt do vi phạm không cố ý. Chẳng hạn, CHTH có nguy cơ vi phạm những quy định trước đó chưa được áp



**Bảng 4.6 Lãi suất phí của hàng tồn trữ bổ sung do chậm thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu**  
Triệu USD

Lãi suất phí của hàng tồn trữ bổ sung do chậm thông quan:	2012	2015	2020
Hàng nhập khẩu	46,6	58,4	86,7
Hàng xuất khẩu	49,5	62,7	95,1
<b>Tổng chi phí vốn của hàng hóa tồn trữ</b>	<b>96,1</b>	<b>121,1</b>	<b>181,8</b>

Nguồn: Tác giả; xem chi tiết tại Bảng A.3.

dụng. CHTH và ĐVDVKV phải tốn nhiều thời gian làm thủ tục một cách khó dự tính trước, không cần thiết để tìm cách thay đổi phương thức hoạt động nhằm đáp ứng yêu cầu của những quy định mới hay sửa đổi.

Sự quan liêu, thủ tục phức tạp làm kéo dài thời gian cần thiết để vận chuyển nguyên vật liệu đầu vào, hàng hóa thành phẩm vào và ra khỏi Việt Nam, cũng như khiến quy trình trở nên khó đoán định. Các quy định về thông quan rườm rà, nhiều khi phiền phức gây ra những nút thắt trong quy trình xuất nhập khẩu. Chỉ một lô hàng nhập khẩu cũng có thể phải làm việc với TCHQ Việt Nam, Bộ Y tế, Bộ Khoa học Công nghệ, Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn, Bộ Thông tin Truyền thông, mà tất cả những ban ngành này đều có vô số thủ tục. Vì lẽ TCHQ không có cơ chế đăng ký đơn vị nhập khẩu bằng mã số chính thức nên doanh nghiệp nhập khẩu phải trình bản photo hợp đồng mua hàng nhập khẩu cho từng vận đơn. Xin giấy phép nhập khẩu có thể mất đến 4-10 ngày, trong khi hàng hóa nằm tại cảng hay sân bay chờ thông quan. CHTH khó có thể biết chắc cần mất bao nhiêu thời gian để được thông quan, có cần kiểm hóa hay không, kiểm hóa mất bao lâu, chi phí bao nhiêu. Các ĐVDVKV cho biết những vấn đề này làm ảnh hưởng đến khả năng hoạt động hiệu quả, cung cấp dịch vụ chất lượng cao cho khách hàng của mình.<sup>2</sup>

Do phải bổ sung hàng tồn trữ dự phòng vào chuỗi cung ứng để dự trữ cho trường hợp bị chậm thông quan nên các CHTH bị phát sinh chi phí hàng tồn trữ cao hơn mức cần thiết (Bảng 4.6). Ở Việt Nam, thông quan hàng nhập khẩu lâu hơn 3 ngày<sup>3</sup> còn hàng xuất khẩu lâu hơn 2 ngày so với Malaixia.<sup>4</sup> Theo một tính toán sơ bộ, nếu năm 2012 thời gian thông quan của Việt Nam bằng với của Malaixia thì các doanh nghiệp sản xuất và CHTH có hàng hóa xuất nhập khẩu đóng công tơn phi nội địa có thể tiết kiệm được tới 96 triệu US\$ chi phí hàng tồn trữ. Nếu tính đến mức tăng trưởng dự báo về thương mại quốc tế thì số chi phí về hàng tồn trữ tiết kiệm được do rút ngắn thời gian thông quan có thể lên tới 182 triệu 4 vào năm 2020.

Một điểm tương đối thống nhất là các đối tượng nghiên cứu thuộc mọi loại hình đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải cho biết luôn có tình huống phát sinh nào đó khi có sự trao đổi tiền bồi dưỡng giữa CHTH/ĐVDVKV/tài xế xe tải và công chức (nhất là cán bộ TCHQ, cảnh sát). Phần lớn các CHTH nước ngoài không thể biết chính xác tỉ lệ của các khoản phí bồi dưỡng trên tổng chi phí kho vận là bao nhiêu vì những khoản này thường do các ĐVDVKV hay hãng xe tải chi trả và được tính vào mức phí làm thủ tục hải quan, điều vận hàng hóa, cước vận tải. Tuy vậy, một số đơn vị cũng tính được rằng những khoản phí bồi dưỡng mập mờ này làm giá dịch vụ tăng lên đến 50%. Tất cả các hãng vận tải biển, ĐVDVKV, hãng xe tải, CHTH có hợp đồng trực tiếp với các hãng xe tải và/hoặc đơn vị nhận ủy thác làm thủ tục

hải quan đều cho rằng những khoản phí bồi dưỡng không có chứng từ chi cho cán bộ TCHQ, cảnh sát chiếm từ 5 đến 50% mức phí làm thủ tục TCHQ ủy thác, kiểm hóa, vận tải.

Mức ước tính của các khoản bồi dưỡng chi cho cán bộ hải quan, cảnh sát là 78 \$/FEU đối với hàng nhập khẩu và 76,50 \$/FEU đối với hàng xuất khẩu (Bảng 4.7). Những khoản bồi dưỡng này được tính toán dựa trên giả định là 30% các khoản bồi dưỡng<sup>5</sup> đã được tính gộp vào phần mà các ĐVDVKV gọi là “mức giá thị trường hợp lý” của dịch vụ nhận ủy thác làm thủ tục hải quan và vận tải đường bộ. Xét về tỉ trọng trên tổng chi phí ban đầu<sup>6</sup> phí bồi dưỡng ước tính là khoảng 15,1% chi phí ban đầu của hàng nhập khẩu và 13,4% chi phí của hàng xuất khẩu đối với hàng hóa thông thường đóng trong côngtenơ 40’.

**Bảng 4.7 Chi phí ban đầu của hàng hóa xuất nhập khẩu đối với hàng hóa thông thường đóng côngtenơ 40’ (FEU)**

<i>Loại phí</i>	<i>Chi phí/FEU (đô la)</i>	<i>Phí bồi dưỡng<sup>a</sup></i>	<i>Tỉ lệ phí bồi dưỡng trên tổng chi phí ban đầu</i>
<b>Chi phí nhập khẩu</b>			
Phụ phí xếp dỡ tại cảng	35,0	-	-
Phí hàng hải liên quan	130,0	-	-
Phí quản lý ban đầu	70,0	-	-
Kê khai an ninh nước ngoài	20,0	-	-
Nhận ủy thác làm thủ tục, kiểm hóa hàng côngtenơ	-	-	-
Vận tải đường bộ từ cảng về nhà máy	75,0	22,5	-
Trucking from port to factory	185,0	55,5	-
<b>Tổng chi phí ban đầu</b>	<b>515,0</b>	<b>78,0</b>	<b>15,1%</b>
<b>Chi phí xuất khẩu</b>			
Vận đơn	35,0	-	-
Phụ phí xếp dỡ tại cảng	130,0	-	-
Phí hàng hải liên quan	15,0	-	-
Phí quản lý ban đầu	75,0	-	-
Kê khai an ninh nước ngoài	62,0	-	-
Nhận ủy thác làm thủ tục, kiểm hóa hàng côngtenơ	70,0	21,0	-
Vận tải đường bộ từ cảng về nhà máy	185,0	55,5	-
<b>Tổng chi phí ban đầu</b>	<b>572,0</b>	<b>76,5</b>	<b>13,4%</b>

*Nguồn:* Tác giả; xem chi tiết tại Bảng A.2.

*Chú thích:* n.a. = không áp dụng

a. Phí bồi dưỡng tính gộp trong chi phí nhận ủy thác làm thủ tục hải quan, kiểm hóa côngtenơ, cước vận tải đường bộ ban đầu (cột chi phí/FEU).

Để minh họa, giả sử toàn bộ các côngtenơ hàng nước ngoài xuất nhập khẩu đều phát sinh loại phí bồi dưỡng ước tính nêu trên thì số phí bồi dưỡng hàng năm liên quan đến việc thông quan các thủ tục hải quan và vận chuyển các công-ten-ơ trên đường năm 2012 sẽ là 261 triệu US\$ và năm 2020 là 493 triệu \$ (Bảng 4.8).

**Bảng 4.8 Ước tính chi phí tiền bồi dưỡng cho việc thông quan và vận chuyển những công-ten-nơ hàng xuất nhập khẩu***Triệu USD*

<i>Phí bồi dưỡng hàng năm chi dựa trên:</i>	<i>2012</i>	<i>2015</i>	<i>2020</i>
Tổng lượng hàng hóa ngoại nhập	134,6	168,7	250,3
Tổng lượng nước ngoài xuất khẩu	126,2	159,9	242,4
<b>Tổng mức phí bồi dưỡng</b>	<b>260,8</b>	<b>328,5</b>	<b>492,8</b>

*Nguồn: Tác giả; xem chi tiết tại Bảng A.5.***Giải pháp đề xuất**

Những giải pháp thúc đẩy việc áp dụng, diễn giải, thực thi thống nhất luật định, cũng như để hoàn thiện các quy trình hoạt động của nhà nước liên quan đến thương mại quốc tế nhìn chung đều khả thi trong ngắn hạn. Các giải pháp giảm thiểu tình trạng đưa nhận tiền bồi dưỡng về bản chất là giải pháp trung đến dài hạn, do phụ thuộc nhiều vào yếu tố hành vi của giải pháp và những lợi ích rõ ràng, khó lay chuyển của những đối tượng phản đối giải pháp này. Dưới đây là một số đề xuất:

- Chính phủ cần bảo đảm sự rõ ràng, minh bạch khi đề ra chính sách, ban hành các nghị định, luật định về thương mại quốc tế để xóa bỏ sự thiếu rõ ràng, mơ hồ, kẽ hở để cá nhân (nhất là một số trường hợp cá biệt) được nhiều quyền tự quyết. Cần xóa bỏ hay giảm thiểu tình trạng mỗi cán bộ nhà nước có một cách giải thích luật định khác nhau.
- Chính phủ cần thiết lập một cơ chế kiểm tra theo đó ban hành một số quy định quan trọng về thương mại quốc tế làm thí điểm. Bằng cách khảo sát các đối tượng CHTH, ĐVDVKV định kỳ 1-2 năm, chính phủ có thể đánh giá tình hình triển khai luật định của một số ban ngành, địa phương. Từ đó, những vướng mắc, vấn đề xác định được sẽ được xử lý, cũng như có thể áp dụng các giải pháp để bảo đảm áp dụng, diễn giải nhất quán các luật định trong quá trình lập pháp, hành pháp.
- Bằng cách học tập, áp dụng mô hình của các nước ASEAN khác, chính phủ và TCHQ cần hoàn thiện quy trình thông quan xuất nhập khẩu thông qua việc giảm bớt các quy định phiền phức, giảm số lượng giấy tờ, chứng nhận cần thiết.
- Cơ chế tuyển dụng, thăng thưởng, chế độ lương, phương thức điều chỉnh lương đối với cán bộ nhà nước cần chuyển sang mô hình coi trọng chất lượng.
- Chính phủ cần phát động chiến dịch tuyên truyền về tăng cường minh bạch trong chuỗi cung ứng, nêu rõ những giải pháp nhà nước đang áp dụng trong lĩnh vực này, tăng cường vai trò của cộng đồng CHTH, ĐVDVKV trong bối cảnh những đối tượng này nhiều khi cho rằng việc chi tiền bồi dưỡng đương nhiên là cần thiết.

**Các cơ chế huy động vốn có thể áp dụng**

Ban hành những thông tư, nghị định để hiểu hơn trong thời gian tới sẽ không khiến nhà nước phải mất nhiều thời gian hơn lượng thời gian dành cho công việc

hành chính hiện nay. Nhà nước sẽ có một số chi phí phát sinh do phải nghiên cứu luật định hiện hành về quy trình xuất nhập khẩu, cũng như xác định làm thế nào để hoàn thiện, minh bạch hóa quy trình. Kinh phí này phải do ngân sách chung trang trải.

Để bảo đảm áp dụng, diễn giải, thực thi nhất quán luật định, nhà nước cần dành thêm thời gian hành chính để đánh giá năng lực của từng cán bộ TCHQ ở mọi địa phương. Kinh phí để thực hiện đánh giá có thể huy động nhờ tăng mức lệ phí làm thủ tục của TCHQ, dù là một phần.

Nhà nước cần có một số biện pháp rà soát những quy định về thương mại quốc tế hiện hành của Việt Nam để tìm cách đơn giản hóa quy định, giảm thiểu số lượng hồ sơ, giấy tờ cần thiết trong xuất nhập khẩu. Nguồn kinh phí cho hoạt động này sẽ lấy từ ngân sách chung.

Để xóa bỏ nạn đưa nhận tiền bồi dưỡng đối với TCHQ, cảnh sát sẽ phân nào đòi hỏi phải tái cơ cấu chế độ tuyển dụng, lương bổng của những đối tượng này. Để có kinh phí nâng mức lương cho cán bộ TCHQ căn cứ trên trình độ, năng lực cần tăng mức lệ phí công khai trong làm thủ tục xuất nhập khẩu, kiểm hóa, kiểm định. Hy vọng mức lệ phí mới, cao hơn mức cũ sẽ vẫn thấp hơn mức giá dịch vụ nhận ủy thác làm thủ tục hải quan của ĐVDVKV đối với CHTH.

Kinh phí dành cho lực lượng cảnh sát cần lấy từ ngân sách chung, như trường hợp các nước phát triển. Chúng năng của cảnh sát là phục vụ người dân, vì thế người dân phải trả chi phí dịch vụ này.

### **Vai trò, trách nhiệm**

Trong thời gian tới, văn phòng Thủ tướng và Quốc hội cần chú trọng hơn đến việc ban hành những luật định rõ ràng về thương mại quốc tế; tìm cách làm rõ những luật định hiện hành; áp dụng quy trình thanh kiểm tra định kỳ cách thức áp dụng, giải thích, thực thi luật định của từng cán bộ TCHQ ở địa phương; cũng như xem xét giải pháp hoàn thiện, đơn giản hóa các quy định, thủ tục xuất nhập khẩu, giảm chi phí kho vận cho CHTH và ĐVDVKV

Cần ban hành luật để thay đổi chế độ tuyển dụng, lương bổng của cán bộ TCHQ, cảnh sát cho phù hợp với chương trình hải quan điện tử. Bộ Tài chính cần được giao trách nhiệm quản lý chương trình nguồn nhân lực mới.

### **Rào cản, trở ngại**

Để đơn giản hóa luật định, bảo đảm sự thống nhất giữa từng nhân viên TCHQ, hoàn thiện quy trình hải quan, Thủ tướng cần làm rõ với đội ngũ công chức và người dân về lợi ích của những giải pháp trên trong việc cải thiện môi trường kinh doanh cho các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải tại Việt Nam. Để thay đổi thái độ, hành vi cần thời gian, cũng như giải quyết vấn đề sức ì cơ chế sẽ gặp nhiều thách thức.

Như đã đề cập đến nhiều trong báo cáo (cũng như các nghiên cứu khác), tình trạng đưa nhận tiền bồi dưỡng là một hiện tượng phổ biến ở Việt Nam nên sẽ có nhiều cản trở đáng kể đối với việc thực hiện những giải pháp đề xuất trên. Văn phòng Thủ tướng phải huy động nỗ lực toàn diện để nâng cao nhận thức về yêu

câu cải tổ, thực hiện những thay đổi cần thiết về luật pháp và xã hội để xóa bỏ vấn nạn phí bồi dưỡng, nâng cao minh bạch.

Đề xuất triển khai hệ thống hải quan điện tử của TCHQ có thể là động lực chính khiến cơ chế tuyển dụng, đề bạt, lương thưởng của cán bộ TCHQ hướng nhiều hơn đến mô hình đề cao năng lực.

### **Chỉ số thành công**

Đến những năm 2015-2016, khi được khảo sát bởi chính phủ, các CHTH, ĐVDVKV sẽ cho biết Việt Nam có môi trường kinh doanh thuận lợi, tương đương với những nước Châu Á khác như Trung Quốc, Thái Lan.

Từ năm 2016, tình trạng đưa nhận phí bồi dưỡng sẽ giảm đáng kể, cùng với việc ban hành mức lệ phí thông quan xuất nhập khẩu chính thức tăng. Đến cuối năm 2019, các ĐVDVKV, CHTH sẽ không còn thường xuyên cho biết sự tồn tại của tình trạng đưa nhận bồi dưỡng cho cán bộ TCHQ, cảnh sát; cảnh sát sẽ thực thi nghiêm luật giao thông, áp dụng mức phạt rõ ràng, có chứng từ đầy đủ.

### **Quy hoạch tuyến hành lang vận tải chiến lược**

#### **Vì sao cần thực hiện giải pháp này**

Quy hoạch biệt lập theo từng phương thức, ít giải pháp khuyến khích phát triển cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải phục vụ lợi ích của lĩnh vực kho vận (đồng bộ) dẫn đến tình trạng thiếu đường xá, mất cân đối cung cầu nói chung. Do thiếu cơ sở hạ tầng bổ sung trên bộ nên làm giảm năng lực cạnh tranh quốc tế của các cảng Việt Nam. Tình trạng đầu tư, xây dựng quá nhiều công trình cảng ở miền Nam, trong khi mức sử dụng thấp, dẫn đến hiệu quả tài chính từ đầu tư thấp đối với các đơn vị kinh doanh bến bãi, từ đó ảnh hưởng đến sự ổn định của chuỗi cung ứng, làm tăng rủi ro không chỉ cho chính các đơn vị kinh doanh bến bãi mà cả CHTH.

Mặc dù các cảng ở miền Nam đang dư thừa công suất nhưng các cảng ở miền Bắc, như khu vực Hà Nội lại có nguy cơ bão hòa trong trung hạn. Nhu cầu ở các cảng miền Bắc dự kiến sẽ đạt 5,5 triệu TEU vào năm 2020, tăng từ khoảng 2,7 triệu TEU năm 2011. Các cảng hiện nay dự kiến sẽ đạt công suất tối đa (4,8 triệu TEU) vào năm 2018. Ngay cả khi cộng cả công suất bổ sung của hai cảng mới đã quy hoạch ở Đình Vũ, qua đó nâng tổng công suất lên 5,8 triệu TEU thì dự kiến các cảng này đến năm 2020 cũng sẽ hoạt động hết công suất.

Dự án đầu tư, xây dựng cảng nước sâu Lạch Huyện, Hải Phòng, dự kiến sẽ đem lại những lợi ích trước mắt, cho phép tàu tải trọng 2.000-8.000 TEU lần đầu tiên cập cảng miền Bắc. Chi phí đơn vị mỗi TEU của những tàu này thấp hơn đáng kể so với đội tàu gom hiện nay, nhờ đó sẽ tiết kiệm được tới 60% chi phí cho các hãng vận tải biển. Chi phí dự tính tiết kiệm được nhờ không phải sử dụng tàu gom và không mất chi phí trung chuyển đối với hàng hóa tại cảng Hải Phòng dự tính tăng 100-200 US\$/TEU, do đó mỗi năm các hãng vận tải biển sẽ tiết kiệm được tới 74 triệu US\$<sup>7</sup> vào năm 2020, trong đó các CHTH sẽ được hưởng lợi phần lớn từ số chi phí tiết kiệm được này.

Ở về đường bộ, các doanh nghiệp sản xuất và CHTH ở cả miền Nam lẫn miền Bắc sẽ tiếp tục phải chịu mức phí vận tải cao do tình trạng ùn tắc đáng kể trên các tuyến quốc lộ chính dẫn tới cảng cũng như đường nối từ quốc lộ tới các cảng biển.

**Bảng 4.9 Ảnh hưởng về chi phí của nạn ùn tắc trên đường cao tốc đối với chi phí vận tải đường bộ**

Triệu USD

	2012	2015	2020
<b>Miền Bắc</b>			
Cảng Hải Phòng và Lạch Huyện	75,4 \$	95,8 \$	144,9 \$
Cảng Cái Lân	4,3	5,4	8,0
Tổng mức chi phí vận tải tiết kiệm được: Miền Bắc	79,7	101,2	152,9
<b>Miền Nam</b>			
Các cảng tại TPHCM	70,9	84,5	113,0
Tỉ lệ vận chuyển bằng xà lan tới CM-TV	95%	90%	90%
Cảng Cái Mép-Thị Vải	1,3	4,1	8,2
Tổng mức chi phí vận tải tiết kiệm được: Miền Nam	72,3	88,5	121,2
<b>Tổng mức chi phí vận tải tiết kiệm được: toàn quốc</b>	<b>151,9</b>	<b>189,7</b>	<b>274,1</b>

*Nguồn:* Tác giả; xem chi tiết tại Bảng A.4.

Năm 2012, các CHTH phải chi trả khoảng 150 triệu US\$ chi phí vận tải đường bộ phụ trội, và đến năm 2020 sẽ là 270 triệu \$ do nạn ách tắc trên đường quốc lộ (xem Bảng 4.9).

### **Giải pháp đề xuất**

BGTVT nên áp dụng mô hình đồng bộ, đa phương thức trong quy hoạch, thực hiện đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng vận tải chiến lược. Mô hình này sẽ đưa các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải của cả nhà nước và tư nhân đến với nhau để: (1) cùng thống nhất quyết định về mức đầu tư phù hợp cho từng tuyến hành lang vận tải chiến lược, (2) nhất trí về tiến độ đầu tư, xây dựng, (3) rà soát lại các phương án đầu tư, (4) truyền đạt, thực hiện quy hoạch rõ ràng.

*Quy hoạch tuyến hành lang:* Quy trình hoạch định theo kiểu “ống khói” hiện nay của BGTVT cần được thay thế bằng quy hoạch tuyến hành lang chiến lược. Mô hình quy hoạch này sẽ tập hợp được nhân lực của các ban ngành chức năng từ đường quốc lộ, cảng, đường thủy, đường sắt, vận tải đường không đến thiết kế giao thông, vận tải đa phương tiện cũng như cơ chế quản lý đối với những tuyến hành lang đã chọn (VD: hành lang lưu lượng lớn). Mô hình cũng cần có sự tham gia của các đơn vị trong lĩnh vực vận tải như đơn vị điều vận cảng biển, hãng vận tải biển, ĐVDVKV, hãng xe tải, các CHTH lớn.

Đặc biệt, liên quan đến kế hoạch 5 năm sắp tới, BGTVT cần xây dựng Quy hoạch Đầu tư tuyến hành lang đa phương tiện (MCIP) dựa trên đầu vào của quá trình quy hoạch triển khai trong đó phản ánh được yêu cầu của các lãnh đạo cấp trung ương thuộc nhiều lĩnh vực, lãnh đạo ngành vận tải địa phương, các đơn vị lớn trong lĩnh vực vận tải. Để bảo đảm quy hoạch được triển khai đồng bộ, nguồn lực phân bổ cho địa phương trong xây dựng cơ sở hạ tầng phải có cơ chế cấp vốn dựa trên cam

kết, gắn với việc thực hiện kịp thời những dự án cơ sở hạ tầng theo định hướng của MCIP nhưng các tuyến đường dẫn ra cảng trọng yếu. Như vậy sẽ bảo đảm xác định, đầu tư, hoàn thành những dự án phù hợp (như những dự án đem lại lợi ích lớn nhất cho các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải, trong khung thời gian đã định để đáp ứng kịp thời nhu cầu).

*Đầu tư, xây dựng cảng Lạch Huyện:* Hải Phòng hiện là cảng duy nhất trên thế giới có lưu lượng hàng năm trên 2,5 triệu TEU nhưng chỉ có độ sâu giới hạn dưới 9 mét. Miền Bắc cần một cảng nước sâu để đáp ứng dung lượng thị trường tăng trưởng trong thời gian tới cũng như xu hướng bắt kịp xu hướng sử dụng tàu côngtenơ cỡ lớn trên thế giới. Cần xác định ưu tiên cao nhất cho dự án cảng Lạch Huyện trong số tất cả các cảng ở miền Bắc. Đây sẽ là cảng duy nhất ở miền Bắc có khả năng tiếp nhận tàu tải trọng trên 4.000 TEU, tạo cho công trình vị thế đột phá trong khu vực cũng như phù hợp với chuẩn yêu cầu của các CHTH.<sup>8</sup> Khi cảng Lạch Huyện mở cửa vào năm 2016 theo kế hoạch, lưu lượng hàng hóa qua cảng sẽ đạt mức tối đa (khoảng 1 triệu TEU) trong vòng 4 năm. Khi đó sẽ cần tính đến việc lập quy hoạch sớm cho việc đầu tư vào Giai đoạn 2 để đáp ứng nhu cầu sau năm 2020.

Đầu tư vào Lạch Huyện sẽ bao gồm việc xây dựng đường quốc lộ Tân Vũ nối với tuyến cao tốc Hà Nội-Hải Phòng mới hiện đang xây dựng. Tổng kinh phí cho dự án này hiện được xác định là 1,6 tỉ US\$.

Cụm cảng mới Lạch Huyện sẽ đem lại lợi ích cho các hãng vận tải biển (cũng như các khách hàng CHTH) nhờ cho phép triển khai các tàu cỡ lớn với chi phí thuê khoang thấp. Dự án cũng sẽ cho phép tiết kiệm được khoảng 74 triệu US\$ mỗi năm nhờ không phải sử dụng tàu gom để trung chuyển côngtenơ tại các cảng nước ngoài. Ngoài ra, cảng Lạch Huyện sẽ đem lại cơ hội tăng trưởng kinh tế đáng kể cho miền Bắc. Đặc biệt, các CHTH sẽ có được một hệ thống vận tải hiệu quả, chi phí thấp từ các nhà máy xung quanh khu vực Hà Nội tới khách hàng đầu cuối trên thế giới.

### **Chiến lược đề xuất**

Trong khuôn khổ xây dựng Quy hoạch tổng thể 5 năm tới cho các cảng và cơ sở hạ tầng cảng trên bộ, BGTVT cần bắt đầu xây dựng MCIP cho từng tuyến trong số 6 tuyến hành lang vận tải chiến lược như trình bày ở Chương 3, trong đó về ngắn hạn cần chú trọng đến các tuyến TPHCM-Vũng Tàu, Hà Nội-Hải Phòng, Đồng bằng sông Cửu Long.

Đầu tư cho cảng Lạch Huyện cần tính đến vấn đề kinh phí, tiến tới hoàn thành việc xây dựng vào năm 2016 với những kinh nghiệm có được từ dự án đầu tư các cảng khu vực Cái Mép-Thị Vải. Đặc biệt, cần hết sức lưu ý để tránh lặp lại sai lầm cũ của dự án Cái Mép-Thị Vải đối với cảng Lạch Huyện (xem Chương 2).

Phần dưới sẽ trình bày về những khó khăn trong việc áp dụng mô hình mang tính chiến lược cao hơn trong quy hoạch các tuyến hành lang và tăng cường xây dựng năng lực cảng cho Lạch Huyện.

#### **• Quy hoạch tuyến hành lang**

- *Cơ chế đầu tư:* Để lập MCIP sẽ không cần kinh phí lớn của BGTVT vì mọi kinh phí phụ trội trong quá trình quy hoạch cơ sở hạ tầng hiện nay sẽ phát sinh từ

việc tổ chức các phiên họp bổ sung, các chuyến đi thực địa tới khu vực sản xuất, tiêu thụ lớn (Hà Nội, TPHCM, Đà Nẵng, Đồng bằng sông Cửu Long) để lấy ý kiến của các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải.

- *Vai trò, trách nhiệm*: BGTVT sẽ chủ trì tổ chức công tác lập MCIP với sự tham gia của các đại diện từ phía nhà nước, gồm Vinamarine, cơ quan quản lý đường thủy nội địa, đường quốc lộ, đường sắt, sân bay, Bộ Quy hoạch Đầu tư, Bộ Tài chính, đại diện các ban ngành địa phương của những đô thị lớn liên quan.
- *Rào cản, trở ngại*: Địa phương hiện được quyền quyết định phân bổ nguồn kinh phí nhà nước trong xây dựng công trình đường xá ngoài đường quốc lộ trên địa bàn đối với các đường dẫn ra cảng cũng như trong các vấn đề quy hoạch.
- *Chỉ số thành công*: Xây dựng Quy hoạch tổng thể 5 năm tới của BGTVT, với mô hình đồng bộ về đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải áp dụng các giải pháp đa phương tiện nhằm bảo đảm lưu thông thông suốt cho các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải đi/đến các cảng cửa ngõ quốc tế và những địa điểm quan trọng trong nước.

#### • **Cảng Lạch Huyện**

- *Cơ chế đầu tư*: Dự án cảng này hiện được đầu tư bằng cách kết hợp giữa viện trợ phát triển chính thức của Nhật (900 triệu \$) và hợp tác nhà nước-tư nhân (PPP)<sup>9</sup> giữa một DNNN và liên minh Nhật Bản (321 triệu \$). Về PPP là liên doanh giữa Vinalines và MOLNYKIT (một nhóm đứng đầu là Itochu Corporation, có sự tham gia của các hãng tàu biển MOL và NYK). Tuy nhiên, thỏa thuận này đang khá thiếu ổn định do Vinaline gặp nhiều khó khăn về tài chính.<sup>10</sup>
- *Vai trò, trách nhiệm*: Vinamarine là cơ quan chịu trách nhiệm về dự án quan trọng này (Thủ tướng Chính phủ đang thúc giục hoàn thành dự án đúng tiến độ để kịp khai trương vào năm 2016). Bộ Tài chính là cơ quan giám sát, bảo đảm giải ngân đầy đủ các nguồn kinh phí trong và ngoài nước.
- *Rào cản, trở ngại*: Cơ chế tài chính hiện nay, vốn chỉ xoay quanh một doanh nghiệp nhà nước duy nhất (Vinalines) hiện đang trong tình trạng quản lý yếu kém, gặp nhiều khó khăn về tài chính, khó có thể bảo đảm bền vững. Những trao đổi hiện nay về việc thay thế Vinalines trong liên minh có thể dẫn tới những sự đình trệ đáng kể trong triển khai, mà kết quả là các CHTH bị ảnh hưởng do tiếp tục phải đối mặt với những vấn đề về chất lượng các tuyến kết nối quốc tế tại khu vực có vị trí kinh tế trọng yếu là Hà Nội.
- *Các dự án nhiều giai đoạn, phụ trợ*: LCảng Lạch Huyện sẽ được đầu tư làm hai giai đoạn, trong đó giai đoạn 1 dự kiến sẽ hoàn thành vào năm 2016. Dự án cần tiến hành nạo vét các tuyến kênh dẫn và kênh cầu cảng để đạt độ sâu 14 mét.
- *Chỉ số thành công*: Giai đoạn 1 dự án Lạch Huyện sẽ đi vào hoạt động từ năm 2016, bao gồm toàn bộ các tuyến đường nối với QL5.



### **Phát triển ngành vận tải đường bộ chuyên nghiệp**

#### **Vì sao cần thực hiện giải pháp này**

Với chưa đầy 10 hãng xe tải lớn và khoảng 100 hãng vừa và nhỏ, lĩnh vực vận tải đường bộ đang rất mạnh mẽ. Cũng như các doanh nghiệp Trung Quốc,<sup>11</sup> phần lớn các hãng xe tải của Việt Nam đều sử dụng phương tiện đơn lẻ. Điều này làm giảm chất lượng dịch vụ do các hãng vận tải nhỏ thường xuyên gặp phải nguy cơ gặp vấn đề trong vận chuyển hàng hóa.

Trong bối cảnh quản lý lỏng lẻo hoạt động vận tải đường bộ và thực thi luật định thiếu thống nhất, các rào cản gia nhập trong lĩnh vực này còn thấp. Từ đó dẫn đến một cuộc chạy đua giảm giá để các doanh nghiệp yếu kém tiếp tục tồn tại. Nhưng do thu không phải lúc nào cũng đủ bù chi nên phần lớn các doanh nghiệp đều không đủ điều kiện để bảo dưỡng tốt trang thiết bị, dẫn tới mất an toàn phương tiện, tai nạn thường xuyên xảy ra, ùn tắc do xe bị hỏng giữa đường, ô nhiễm môi trường.

Dù lạm phát tạo thêm áp lực lên chi phí tiền lương trong khi giá nhiên liệu liên tục tăng nhưng việc phải cạnh tranh về giá cước vận tải đang là một nguyên nhân chính dẫn tới tình trạng chở quá tải. Hậu quả là đường xá ngày càng xuống cấp dù đã ở tình trạng xấu, tai nạn tăng do khoảng cách tạm dừng tối thiểu bị kéo dài. Trên thực tế, tình trạng xe cộ không được bảo dưỡng đầy đủ, chở quá tải phổ biến trên các tuyến quốc lộ của Việt Nam chính là một nguyên nhân sâu xa của tỉ lệ tai nạn đáng báo động lên tới 13 trường hợp tử vong do tai nạn giao thông trên 100.000 dân.<sup>12</sup> Vấn đề áp lực cạnh tranh về giá cũng buộc lái xe phải tìm cách tránh đi qua những tuyến đường thu phí tới mức tối đa, từ đó dẫn đến ách tắc trên các tuyến đường con, trong khi những tuyến này còn ít khả năng chịu tải hơn đối với những chuyến xe chở quá tải, cỡ lớn trên. Chưa có nhiều chính sách khuyến khích để các hãng xe tải lớn bổ sung vốn cơ bản bằng cách đầu tư trang thiết bị mới khi thu không đủ bù chi.

Bên cạnh ảnh hưởng đến hoạt động vận chuyển, tình trạng đua tiền bồi dưỡng cho cảnh sát càng làm tăng chi phí hoạt động, ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ. Do các hãng vận tải thường có thỏa thuận riêng với lực lượng cảnh sát trên một số tuyến đường (điển hình là đoạn từ Đồng Nai ra Vũng Tàu), nên các hãng vận tải biển và ĐVDVKV khác phải ký hợp đồng với nhiều hãng xe tải để vận chuyển hàng hóa cho các khách hàng CHTH nhằm giảm chậm trễ do bị cảnh sát chặn xét. Từ đó làm gia tăng mức độ phức tạp trong quản lý, đẩy chi phí tăng, không khuyến khích duy trì quan hệ lâu dài với các hãng xe tải trong khi đây là yếu tố quan trọng trong những thời điểm lưu lượng hàng hóa cao.

Tuy các CHTH nước ngoài có thể ra quyết định về vấn đề vận tải dựa trên yếu tố duy nhất là giá cả nhưng nhìn chung, mảng thị trường vận tải đường bộ chất lượng thấp này vẫn chủ yếu phục vụ cho các doanh nghiệp xuất khẩu trong nước. Phần lớn các CHTH nước ngoài lớn với khối lượng lớn hàng hóa giá trị cao, thời gian gấp (và/hoặc phải đáp ứng những nghĩa vụ tuân thủ về an ninh như C-TPAT) đều ưu tiên sử dụng những hãng vận tải lớn vì những hãng này có phương tiện tốt hơn và cho có điều kiện theo dõi được hàng hóa trên đường bằng thiết bị GPS. Các CHTH trong nước thường có yêu cầu thấp hơn và mức chất lượng dịch vụ mong muốn cũng thấp hơn, do vậy thường tìm đến những hãng xe tải giá rẻ.

Quy định bắt buộc và/hoặc tăng cường cưỡng chế vấn đề cấp bằng lái, bảo dưỡng xe máy đầy đủ là một giải pháp hiệu quả để khuyến khích quá trình hợp nhất trong lĩnh vực này, đồng thời cũng có thể giảm tai nạn, hỏng hóc xe cộ trên đường, giảm ùn tắc. Mặc dù để làm vậy gần như chắc chắn phải tính đến việc tăng mức lương cho lái xe, phân bổ chi phí nhiều hơn cho việc bảo dưỡng nhưng tỉ lệ sử dụng phương tiện tăng sẽ thừa đủ để bù đắp những chi phí phụ trội này (do ít gặp trục trặc trên đường hơn), cũng như khiến các CHTH, ĐVDVKV dễ chấp nhận mức cước phí cao hơn. Hiện nay do các hãng lớn đã áp dụng mô hình này nên số lượng các hãng xe tải có thể sẽ giảm (như các hãng nhỏ) và quy mô đội xe bình quân chung sẽ tăng.

Một lĩnh vực hoạt động cần cải thiện nữa là tỉ lệ chuyển lượt về không có hàng cao. Các hãng xe tải sẽ lợi hơn nếu bảo đảm được tỉ lệ cao chuyển về có hàng, từ đó tăng tỉ lệ sử dụng phương tiện, dàn đều chi phí hoạt động cố định. Như vậy sẽ không những tăng được mức lợi nhuận trong lĩnh vực vận tải đường bộ mà còn giảm ùn tắc vì sẽ cần ít xe tải hơn để vận chuyển cùng một lượng hàng.

Bước đầu xây dựng đội xe quốc gia sẽ góp phần giảm trực tiếp trong quá trình vận tải, tăng hiệu quả giảm thải cacbon cho các chuỗi cung ứng quốc tế và trong nước. Nếu chính phủ ban hành quy định chặt chẽ hơn về tiêu chuẩn xả thải động cơ (và theo đó là năm sản xuất) đối với các xe tải lưu thông trên đường quốc lộ (có thể cần trợ cấp) thì sẽ giảm được chi phí kinh tế cho lĩnh vực vận tải đường bộ. Về

#### **Khung 4.1 Chương trình Xe tải Sạch của các cảng Los Angeles và Long Beach<sup>13</sup>**

Năm 2008, ở khu vực Vịnh San Pedro, nam California, có 1.200 hãng xe vận tải hoạt động. Lái xe vận hành 16.000 xe tải chở côngtenơ đi đến cảng, trong đó có 5.000 tài xế làm việc bán thời gian, chủ yếu vào các ngày cuối tuần và chỉ đầu tư không đáng kể vào trang thiết bị trên những chiếc xe cũ kỹ đã khấu hao hết hoàn toàn. Nhằm giảm ô nhiễm môi trường, Chương trình Xe tải sạch của cảng quy định tất cả những xe không đáp ứng Tiêu chuẩn Phát thải Xe tải sạch của Liên bang năm 2007 trước ngày 1/1/2012 sẽ bị cấm ra vào cảng.

Tính đến cuối năm 2012 đã có 8.000-9.000 xe tải có đăng ký và 400 hãng xe vận tải tham gia cung cấp dịch vụ tại khu vực này. Hai cảng tài trợ 20.000 và 50.000 US\$ mỗi cảng cho các hãng xe để mua xe chạy bằng nhiên liệu điêzen mới hay khí tự nhiên hóa lỏng (LNG). Phòng Quản lý Chất lượng không khí môi trường Nam California viện trợ thêm tương ứng 50.000 và 100.000 \$ để mua xe chạy dầu điêzen mới và khí hóa lỏng. Những xe mới được tài trợ một phần theo những chương trình này phải đạt số lượng 350 chuyến ra vào cảng mỗi năm hoặc phải được sử dụng để vận chuyển côngtenơ tại khu vực nam California trong vòng 7 năm.

Chi phí mua xe năm 2007 hoặc xe chạy dầu điêzen loại mới là khoảng 150.000 \$ và xe chạy khí hóa lỏng là 200.000 \$. Chi phí phụ trội các CHTH phải gánh là 35-50 \$ mỗi chuyến côngtenơ, tùy vào khoảng cách hành trình. Để khuyến khích các CHTH ủng hộ việc tăng cước phí vận tải, dự án xây dựng cơ sở hạ tầng cảng mới được tạm dừng cho đến khi các hãng vận tải đáp ứng quy định mới. Các hãng vận tải cũng phải đạt đủ điểm an toàn năng lực lái xe, phương tiện phải đăng kiểm 2 lần một năm, đồng thời mọi lái xe đều phải thực hiện xét nghiệm ma túy bắt buộc.

mặt chi phí tài chính, các hãng xe tải sẽ được hưởng lợi nhờ giảm chi phí bảo dưỡng nhưng sẽ phải trả chi phí vốn cao hơn dưới dạng mua sắm phương tiện mới (hơn) (đã được hỗ trợ một phần nếu được). Ảnh hưởng đối với các CHTH nhiều khả năng sẽ ở chỗ mức cước vận tải tăng, do triển khai Chương trình Xe tải Sạch mới được các cảng Los Angeles và Long Beach, California công bố (xem Khung 4.1), nhưng sẽ được bù đắp một phần hay toàn bộ nhờ giảm chi phí hàng tồn trữ trong các chuỗi cung ứng do dịch vụ vận tải đường bộ ổn định hơn.

### **Giải pháp đề xuất**

Thắt chặt quy định về vận tải đường bộ, triển khai chương trình tăng cường thực thi luật mới. 2 giải pháp này sẽ chú trọng vào những yếu tố sau:

- Nâng cao trình độ lái xe
- Quy định mọi xe tải, toa kéo phải có giấy phép đầy đủ
- Quy định xe và toa kéo phải đăng kiểm 2 lần một năm
- Loại bỏ những côngtenơ, xe móc quá tải.

Chính phủ cũng cần: (1) đánh giá những giải pháp giảm số chuyến lượt về không có hàng (theo đó giảm số lượng xe cộ trên các tuyến nói chung), (2) hỗ trợ các doanh nghiệp vận tải có chất lượng lập kế hoạch mở rộng hoạt động (nếu điều kiện tài chính cho phép) nhằm giảm tình trạng manh mún trong lĩnh vực nói chung và nâng cao chất lượng dịch vụ, (3) khuyến khích phát triển mạnh lĩnh vực nhận ủy thác vận tải, (4) nâng cao tính bền vững môi trường của ngành vận tải đường bộ theo hướng tăng mức lợi nhuận từ hoạt động vận tải.

### **Chiến lược đề xuất**

Sau đây là những hoạt động cụ thể để triển khai các giải pháp trên:

- Thiết lập cơ chế kiểm tra thi sát hạch, kiểm tra thị lực lái xe nghiêm ngặt. Hoạt động này cần được triển khai tại các trung tâm sát hạch của nhà nước (có thể cấp phép cho tư nhân để tham gia điều hành thực sự hoạt động của những trung tâm này theo cơ chế PPP). Dù theo mô hình hoạt động nào thì cả lãnh đạo lẫn nhân viên cũng cần được tập huấn chuyên sâu để tránh trường hợp hối lộ cán bộ trong quá trình thi sát hạch.
- Thực hiện đăng kiểm phương tiện, toa kéo nửa năm một lần (đèn pha, đèn hậu, tình trạng talông lốp xe, hệ thống phanh xe, tình trạng động cơ, máy móc) và kiểm tra chúng từ bảo hiểm. Có thể cho phép tư nhân đảm nhận công tác đăng kiểm, kiểm tra trên theo chương trình hợp tác với nhà nước nhằm nâng cao hiệu quả.
- Kiểm tra trọng lượng côngtenơ tại cổng cảng bằng thiết bị soi điện tử.<sup>14</sup> Những thiết bị này có thể chụp ảnh biển kiểm soát xe, số côngtenơ tại cổng cảng để so khớp với số liệu của hãng xe. Nếu không có cân tại cổng cảng thì có thể tiến hành cân trọng lượng côngtenơ sau trong quy trình lập kế hoạch trước khi xếp

hàng lên tàu. Khi phát hiện được những côngtenơ quá tải trọng, số côngtenơ sẽ được truy nguyên về hãng xe, sau đó hệ thống sẽ tự động xuất phiếu phạt.

- Cần tăng cường kiểm soát phương tiện quá tải ở bên ngoài cảng nếu đã có và thiết lập trạm ở những nơi chưa có, với các trạm cân cố định có thiết bị cân khi xe di chuyển, tốt nhất được vận hành theo cơ chế PPP. Để tăng ảnh hưởng của mạng lưới các trạm cân, có thể thực hiện kiểm tra xác suất tại các điểm ít xe cộ lưu thông, sử dụng thiết bị cân di động. Dù trên đường quốc lộ hay tại cảng, mức phạt quá tải tính cho đối tượng vi phạm cũng cần tính đến chi phí sửa chữa đường xá hư hỏng do phương tiện quá tải gây ra.
- Tạo điều kiện để các hãng vận tải đường bộ tiếp cận vốn tín dụng chi phí thấp, thời hạn dài hơn, kể cả những hãng có đội xe hay chủ xe nhỏ lẻ, miễn là có kế hoạch kinh doanh tốt, đáp ứng được (hay có kế hoạch đáp ứng) các quy định mới, và/hoặc có kế hoạch mở rộng hoạt động thông qua xấp nhập hay nhờ năng lực tự có.
- Khuyến khích đầu tư theo mô hình liên doanh với các doanh nghiệp vận tải nước ngoài.
  - Một cách để giảm tỉ lệ chuyển về không có hàng là đánh giá tính khả thi của cơ chế trao đổi thông tin điện tử, trong đó các CHTH có thể đăng tải yêu cầu vận chuyển để các hãng xe (chủ yếu là các hãng tư nhân nhỏ lẻ trong trường hợp này) đăng ký nhận hợp đồng. Theo cơ chế này, các hãng xe đủ điều kiện có giá thấp nhất (căn cứ vào yêu cầu đã đăng của CHTH) sẽ được nhận hợp đồng. Trung Quốc đang thí điểm cơ chế này với tên gọi chương trình “Cảng lộ” (xem Khung 4.2).
- Để giảm số chuyển về không hàng đồng thời nâng cao hiệu quả cho ngành vận tải đường bộ, cần hỗ trợ phát triển lĩnh vực vận tải ủy thác. Có thể thực hiện giải pháp này thông qua hỗ trợ tiếp cận tín dụng, mở cửa đối với doanh nghiệp nước ngoài, tăng cường điều tiết (công khai, rõ ràng, bảo đảm tính cạnh tranh quốc tế) đối với lĩnh vực này.
- Xây dựng các tiêu chuẩn kiểm soát mức xả thải đối với xe tải nghiêm ngặt hơn, rà soát quy định hiện hành về nhập khẩu phương tiện mới và cũ đáp ứng tiêu chuẩn.
- Xây dựng, phổ biến các công cụ (như cổng thông tin tương tác, hội thảo ở những khu vực có nhiều hoạt động vận tải, phân phát tài liệu miễn phí, chương trình đào tạo đại học) nhằm nâng cao nhận thức cho cả hãng vận tải và doanh nghiệp xuất khẩu về những sự đánh đổi trong quản lý hoạt động kho vận (như chi phí vận tải và chi phí hàng tồn trữ), cải thiện hoạt động kinh doanh (trường hợp hãng xe là những giải pháp thiết thực để cải thiện mức tiêu hao nhiên liệu), phương pháp đánh giá, đo lường giá trị của hoạt động kho vận (như tiết kiệm

## Khung 4.2 Chương trình cảng lộ của Global Logistics Properties: Thử nghiệm của Trung Quốc

Trung Quốc đang xây dựng cơ chế trao đổi thông tin điện tử, trong đó lái xe có thể đăng ký nhận chuyển để giảm số chuyến không có hàng. Global Logistics Properties, một doanh nghiệp trị giá 566 triệu \$ và là một trong những hãng đầu tư cơ sở kho vận lớn nhất Trung Quốc và Nhật Bản, đang xây dựng một giải pháp mà theo hãng này sẽ nâng cao hiệu quả và giảm thiểu sự thất thường của ngành vận tải đường bộ Trung Quốc. Năm ngoái, công ty này hợp tác với chương trình Vận tải Cảng lộ của Trung Quốc xây dựng một mạng lưới trung tâm kho vận và các “cảng lộ” trên khắp Trung Quốc, dưới hình thức công ty liên doanh mang tên Công ty Vận tải Kho vận Triết Giang. Những cảng lộ này hiện đã là những trung tâm cho phép các nhà xe nhỏ lẻ đậu đỗ phương tiện, ăn uống, nghỉ ngơi, tìm nguồn hàng bằng hệ thống thông tin điện tử.

Tạo điều kiện cho lái xe giao tiếp với hệ thống phần mềm điện tử để đăng ký nhận hàng giúp tiết kiệm thời gian vì các nhà xe nhỏ có thể truy cập một trạm điều vận ảo. Tuy nhiên, những giai đoạn đầu triển khai mô hình “cảng lộ” cho thấy khó có thể thay đổi thói quen sử dụng các phương pháp truyền thống vốn đã ăn sâu bám rễ để tìm nguồn hàng, thay vì sử dụng hệ thống đăng ký nhận hàng điện tử, tự động, có sự hiện diện của con người.

Nguồn: Cassidy 2012..

chi phí, khả năng đáp ứng trong chuỗi cung ứng). Bằng cách này sẽ có thể nâng cao hiệu quả của lĩnh vực vận tải đường bộ ở cả hai phía cung cầu.

### **Các cơ chế huy động vốn có thể áp dụng**

Tăng cường áp dụng các tiêu chuẩn an toàn trong lĩnh vực vận tải đường bộ là một nội dung có thể áp dụng tiên phong mô hình PPP (như trong vận hành trung tâm sát hạch, trạm cân, bãi đăng kiểm) trong đầu tư và nâng cao hiệu quả. Nếu nhà nước tiếp tục điều tiết, triển khai hoạt động này thì việc quy định mọi lái xe phải thi sát hạch và kiểm tra thị lực sẽ đòi hỏi BGTVT phải tuyển dụng thêm nhân sự để xây dựng, tổ chức các đợt sát hạch. Để trả lương cho số nhân lực phải tuyển dụng thêm có thể sử dụng tiền thu phí thi sát hạch của lái xe để trang trải một phần. Đồng thời, cần thực hiện đăng kiểm phương tiện, toa kéo theo quy định của BGTVT trên toàn quốc, chi phí do doanh nghiệp trả.

Các cảng biển hiện thực hiện cân trọng lượng côngtenơ khi hàng đến. Để theo dõi thường xuyên thông tin cân nặng cần bổ sung nhân lực, trang thiết bị thông qua mô hình sở hữu tư nhân hoàn toàn hay nhà nước-tư nhân. Có thể triển khai từng bước cơ chế này, ban đầu thí điểm ở một số địa điểm. Như vậy có thể kiểm chứng hiệu quả kinh tế của giải pháp và xử lý những vấn đề phát sinh trong triển khai.

Về xây dựng tiêu chuẩn kiểm soát mức phát thải phương tiện chặt chẽ hơn, nếu nhà nước quy định hạn chế số lượng xe cũ nhập khẩu dựa trên năm sản xuất để ưu tiên nhập các loại xe mới hơn có tiêu chuẩn xả thải cao hơn thì cần xem xét trợ cấp cho mô hình này (như Chương trình Xe tải sạch của cảng Long Beach và cảng Los Angeles). Ví dụ, nếu nhà nước trợ cấp kinh phí mua 10.000 đầu kéo mới trên toàn

**Bảng 4.10 Chi phí của chương trình thay thế phương tiện xe tải giả định**

Chi phí cho mỗi xe đầu kéo mới	\$150.000				
Số xe tải cần thay thế	10.000				
Mức hỗ trợ của nhà nước cho mỗi đầu kéo	\$70.000				
Tỉ lệ thay thế mỗi năm	25%				
Mức đóng trước (20%)	\$30.000				
Số vốn vay trên một đầu kéo	\$50.000				
Chi phí vốn	10%				
Thời hạn vay (năm)	10				
Mức trả nợ hàng tháng trên mỗi đầu kéo	\$660,75				
	<i>Năm 1</i>	<i>Năm 2</i>	<i>Năm 3</i>	<i>Năm 4</i>	<i>Cộng</i>
Số đầu kéo cần thay thế	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000
Hãng xe tải đóng trước	\$75.000.000	\$75.000.000	\$75.000.000	\$75.000.000	\$300.000.000
Mức trả tiền vay mỗi năm	19.822.500	19.822.500	19.822.500	19.822.500	
Thời hạn 10 năm	198.225.000	198.225.000	198.225.000	198.225.000	792.900.000
<b>Tổng chi phí</b>					<b>1.092.900.000</b>

*Nguồn:* Tác giả; xem chi tiết tại Bảng A.6..

quốc với giá xe mới chạy điêzen sạch là 150.000 \$, mức hỗ trợ 70.000 \$ mỗi đầu kéo, thì nhà nước sẽ cần đầu tư 700 triệu \$ trong vòng 4 năm. Tổng chi phí của tất cả các hãng vận tải tham gia chương trình, giả sử các hãng trả trước 20% cộng thêm chi phí vốn theo lãi suất vay 10% trong 10 năm, sẽ là 1,1 tỉ US\$ (xem Bảng 4.10). Tỉ lệ hoàn vốn đầu tư của cơ chế này chủ yếu sẽ được xác định bởi chi phí nhiên liệu, bảo dưỡng tiết kiệm được đối với các hãng xe tải và tác động của việc giảm mức xả thải đối với sức khỏe, môi trường. Giảm chi phí y tế liên quan của xã hội nhờ giảm mức ô nhiễm của phương tiện là một yếu tố quan trọng cần cân nhắc để đầu tư vào chương trình xe tải sạch.<sup>15</sup>

Ý tưởng thiết lập hệ thống trao đổi thông tin điện tử để tăng cường hiệu suất vận tải cả hai chiều cần được nghiên cứu, xác định tính hiệu quả trong nội bộ cộng đồng các đơn vị vận tải. Nên tổ chức một chuyến tham quan học tập kinh nghiệm cho đại diện BGTVT và Hiệp hội Vận tải Việt Nam để thảo luận về mô hình “Cảng lộ” và các giải pháp nâng cao hiệu quả ngành khác.

### **Rào cản, trở ngại**

- Rào cản hàng vi là một cản trở hiện hữu, trong đó có vai trò tiêu cực của nạn đưa nhận phí bồi dưỡng trong một số quy trình cấp phép, đăng kiểm.
- Cần nhanh chóng cụ thể hóa bằng chứng về hiệu quả kinh tế của các hoạt động đầu tư mua xe đầu kéo mới (như các chương trình thí điểm) để tranh thủ sự ủng hộ rộng rãi của các doanh nghiệp vận tải và CHTH, vì chương trình này nhiều khả năng sẽ kéo theo chi phí, mức cước vận tải tăng.
- Theo kinh nghiệm của Trung Quốc trong những giai đoạn đầu triển khai mô hình “Cảng lộ” mới, việc thay đổi hành vi văn hóa sử dụng những phương pháp cũ trong việc tìm nguồn hàng để chuyển sang hệ thống đăng ký điện mở sẽ khó khăn.

### **Chỉ số thành công**

Đến cuối năm 2014, nhà nước sửa đổi các luật định về vận tải đường bộ, có kế hoạch thực thi triển khai vào năm 2015.

Đến cuối năm 2015, toàn bộ lái xe tải có bằng lái hợp lệ; xe tải, toa kéo phải đạt yêu cầu đăng kiểm bắt buộc.

Đến cuối năm 2016, thiết bị soi phương tiện được bố trí tại các cảng biển lớn khu vực TPHCM, Cái Mép-Thị Vải, Hải Phòng, kết nối với hệ thống phần mềm toàn quốc, cho phép đối chiếu trọng lượng côngtenơ với hãng vận tải đường bộ. Khi áp dụng cơ chế phạt nghiêm khác đối với những nhà xe có côngtenơ quá cân từ năm 2017, ít nhất đến cuối năm 2018 phải có một số bằng chứng cho thấy số lượng xe tải, côngtenơ quá tải đã giảm.

Đến cuối năm 2014, BGTVT có kết luận về sự phù hợp của mô hình “Cảng lộ” ở Việt Nam; nếu phù hợp thì cần bắt đầu triển khai tại một số điểm thử nghiệm. Thời gian thử nghiệm ở những điểm này tùy thuộc vào cơ chế tài chính áp dụng (ngân sách, PPP, viện trợ phát triển chính thức).

Tốt nhất là đồng thời với việc tăng cường thực thi các luật định về an toàn giao thông (như cấp phép, đăng kiểm), cần hiện đại hóa các chính sách tuyển dụng, lương thưởng đối với lực lượng cảnh sát cho phù hợp với chế độ dành cho cán bộ TCHQ. Phạt vi phạm giao thông phải căn cứ trên vi phạm thực sự theo quy định hiện hành, mức phạt phải công khai, áp dụng thống nhất. Có cơ chế kiểm tra để đánh giá tiến độ.

Đến năm 2020 hay trước 2020, tùy thuộc vào tính khả thi kinh tế, nhà nước triển khai thí điểm “Chương trình Xe tải sạch” áp dụng riêng cho xe chở côngtenơ tại một hay một số cảng. Sau đó có thể nhân rộng chương trình nếu khả thi.

### **Tăng cường cơ hội kinh doanh cho cụm cảng biển Cái Mép-Thị Vải Vi sao cần thực hiện giải pháp này**

Tính kinh tế của việc sử dụng cảng Cái Mép-Thị Vải đối với phần lớn các hãng vận tải côngtenơ quốc tế hiện ở mức thấp. Chẳng hạn, các hãng vận tải không có chế độ khuyến khích hợp lý đủ để bù trừ cho số lượng côngtenơ tương đối thấp tại khu vực Cái Mép-Thị Vải (hiện ở mức 1.000-2.000 TEU mỗi chuyến), phí tải trọng, hoa tiêu chiếm tỉ lệ cao trong chi phí hoạt động tính trên mỗi TEU, hãng vận tải gặp nhiều trở ngại trong việc xin phép đưa tàu lớn trên 80.000 DWT vào cảng. Cần tăng mức chiết khấu cho tàu tải trọng trên 90.000 GT (trên 8.000 TEU) vì hiện nay đây là loại tàu chủ yếu được sử dụng trên các tuyến Viễn Đông-Châu Âu. Những cơ chế khuyến khích bổ sung này cùng với việc loại bỏ những quy định hạn chế hiện nay đối với tàu tải trọng trên 80.000 DWT sẽ làm tăng số lượng tuyến đi thẳng từ Việt Nam tới Châu Âu từ một tuyến tính đến tháng 9/2012 lên 4-5 tuyến mỗi tuần. Chi phí thuê khoang thấp hơn trên tàu lớn sẽ có lợi cho CHTH nhờ được hưởng mức cước thấp hay ổn định hơn.<sup>16</sup>

Cần tiếp tục tăng cường quản lý lưu lượng hàng hóa tại Cái Mép-Thị Vải. Kể từ 1/1/2013, các hãng tàu nước ngoài hiện đang vận hành phương tiện tàu gom riêng chuyên chở côngtenơ nước ngoài từ các cảng trong nước đến Cái Mép-Thị Vải sẽ phải ngừng hoạt động này. Luật mới về vận tải nội địa sẽ hạn chế vận chuyển côngtenơ giữa các cảng trong nước và chỉ cho phép tàu mang cờ Việt Nam được

thực hiện loại vận chuyển này. Các hãng tàu nước ngoài dự kiến sẽ thực hiện trung chuyển đại đa số các côngtenơ nước ngoài tới một cảng ở nước ngoài, với chi phí ước tính 2,1-3,0 triệu US\$ mỗi năm<sup>17</sup> vì không thể sử dụng dịch vụ tàu gom vốn chưa ổn định của các hãng tàu Việt Nam.

Cần có chính sách khuyến khích có trọng điểm (và có thể là tạm thời) đối với một số hãng vận tải côngtenơ để nâng cao lượng hàng hóa tại Cái Mép-Thị Vải, qua đó không những đem lại lợi ích cho chính các hãng vận tải mà cả các MTO, CHTH. Chẳng hạn, nếu áp dụng tạm thời mức cước đẩy tải và/hoặc nhà nước giảm mức phí tải trọng, an ninh hàng hải, bến bãi tại Cái Mép-Thị Vải thì các hãng vận tải biển sẽ được lợi nhờ chi phí thuê khoang thấp hơn trên tàu lớn, tránh sử dụng tàu gom và chi phí trung chuyển cao tại các cảng nước ngoài. Chi phí tiết kiệm được này sẽ được cụ thể hóa đối với các CHTH dưới dạng mức cước vận tải biển hạ.<sup>18</sup>

### Chiến lược đề xuất

- Việc tiếp tục tăng công suất khu vực cảng Cái Mép-Thị Vải theo kế hoạch cần được đánh giá lại dựa trên các dự báo về nhu cầu mới. Chương trình đóng cửa hay di dời các cảng nội độ TP HCM cần được đánh giá lại bằng cách xem xét, xử lý cụ thể những vướng mắc thể chế đang làm giảm hiệu quả triển khai các kế hoạch dài hạn nhằm giảm tình trạng ùn tắc trong thành phố, đồng thời nâng cao khả năng lưu thông với quốc tế.
- Một giải pháp tình thế là mở rộng áp dụng biện pháp giảm cảng phí theo khối lượng cho các tàu cập cảng Cái Mép-Thị Vải, đặc biệt là tàu trên 80.000 GT.
- Luật định về vận tải nội địa cần được nới lỏng để cho phép tàu nước ngoài được vận chuyển côngtenơ quốc tế giữa Hải Phòng, Đà Nẵng, Nha Trang và Cái Mép-Thị Vải.
- Cần có chính sách khuyến khích để thu hút thêm lượng hàng trung chuyển quốc tế (từ Campuchia, Malaixia, Philipin, Thái Lan) tới Cái Mép-Thị Vải.

### Các cơ chế huy động vốn có thể áp dụng

Nguồn kinh phí phục vụ giải pháp giảm cảng phí bổ sung cho các hãng tàu biển cập cảng Cái Mép-Thị Vải có thể huy động từ ngân sách chung hay bằng cách cho phép hãng tàu tăng mức phụ phí xếp dỡ tại cảng (THC) đối với CHTH. Mức phí THC hiện tại đang là 114-151 \$, trong đó phần lớn các hãng áp dụng mức phí 130 \$. Bảng 4.11 liệt kê các mức phụ phí xếp dỡ tại cảng của các nước lân cận, qua đó có

**Bảng 4.11 Mức phụ phí xếp dỡ tại cảng của Việt Nam và các nước lân cận năm 2012**

Đơn vị: USD

Nước	Phụ phí xếp dỡ tại cảng
Trung Quốc	\$301 (đã gồm 6% VAT theo quy định mới)
Singapo	\$219
Thái Lan	\$156
Indônêxia	\$145
<b>Việt Nam</b>	<b>\$130</b>
Philipin	\$120
Campuchia	\$115

Nguồn: Tác giả.



thể thấy Việt Nam vẫn có thể nâng mức phí này mà vẫn bảo đảm khả năng cạnh tranh với hầu hết các nước Châu Á khác.

### **Rào cản, trở ngại**

Một rào cản nhiều khả năng sẽ phát sinh từ Vinalines và các hãng vận tải biển Việt Nam khác, do những đơn vị này không muốn các hãng tàu biển nước ngoài tiếp tục được vận chuyển côntenơ quốc tế từ các cảng trong nước đến Cái Mép-Thị Vải. Tuy nhiên, các hãng tàu nước ngoài cho biết sẽ trung chuyển những côngtenơ nay tại các cảng nước ngoài vì các hãng tàu Việt Nam không đủ sức cung cấp dịch vụ cần thiết để trung chuyển hàng hóa ngoài Cái Mép-Thị Vải.

Một rào cản nữa có thể phát sinh từ các MTO ở khu vực TPCHM đang trong diện đóng cửa hay di dời.

### **Chỉ số thành công**

Trong trước mắt, cần tiếp tục hỗ trợ giảm cảng phí đối với các hãng tàu biển cấp cảng Cái Mép-Thị Vải, cho đến khi có đủ khối lượng để bù trừ phí tải trọng, an ninh hàng hải, phí hoa tiêu. Ngoài ra, nhà nước cần tiếp tục cho phép các hãng tàu nước ngoài được vận chuyển côngtenơ quốc tế từ các cảng trong nước đến Cái Mép-Thị Vải.

Đến năm 2014, các hãng vận tải biển sẽ nhận thấy sức hấp dẫn và tính khả thi tài chính của việc sử dụng cảng Cái Mép-Thị Vải, kéo theo số tuyến hàng hải tăng để phục vụ các CHTH trong vòng 2 năm. Công suất của cảng Cái Mép-Thị Vải sẽ được tận dụng tốt hơn.

Đến năm 2015, số lượng cảng biển hoạt động tại khu vực TPHCM sẽ giảm, đưa cung cầu dần trở về trạng thái cân đối.

Đến năm 2016, cảng Cái Mép-Thị Vải sẽ thu hút thành công nhiều lượng hàng hóa cấp cảng hơn và trở thành một trung tâm trung chuyển khả thi.

### **Môi trường thể chế hỗ trợ hoạch định chính sách về lĩnh vực kho vận**

Để hoạch định chính sách về lĩnh vực kho vận hiệu quả hơn, Việt Nam cần áp dụng một mô hình lồng ghép, tương tự như tính chất lồng ghép (đa phương tiện) của các giải pháp liên quan đã đề xuất. Một điểm quan trọng trong hầu hết các đề xuất đã nêu trong Chương 4 là việc xây dựng, lập kế hoạch, phê duyệt, triển khai tốt nhất cần được thực hiện thông qua phối hợp đa lĩnh vực (trong nhiều trường hợp là đa ngành), có tham khảo ý kiến rộng rãi của các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải hoặc liên quan đến năng lực cạnh tranh, như CHTH, ĐVDVKV, hiệp hội thương mại, viện trường, cộng đồng tài trợ. Quy trình này cũng cần sử dụng thông tin từ những số liệu đáng tin cậy, thay vì một vài bằng chứng hay quan điểm hạn hẹp về xu hướng, yêu cầu thị trường.

Kinh nghiệm quốc tế cho thấy mô hình thể chế lồng ghép tạo điều kiện cho quá trình ra quyết định đa lĩnh vực về hoạt động kho vận, nếu không, các dự án sẽ tiếp tục được quản lý một cách đơn lẻ. Trong các mô hình này có sự hiện diện của các hội đồng, ủy ban kho vận gồm đại diện cao cấp của một loạt các cơ quan nhà nước như các cơ quan quản lý giao thông, vận tải, các bộ phận trách kế hoạch, công

thương, kinh tế, nông nghiệp, tài chính; cơ quan TCHQ; cảnh sát, hành pháp; các cơ quan quản lý nhà nước, chống tham nhũng; và đứng đầu là một lãnh đạo cấp cao nhất, như Chủ tịch nước hay Thủ tướng. Các hội đồng kho vận thường được thành lập ở cấp trung ương nhưng cũng có thể thành lập tại địa phương, với sự bổ sung của các cơ chế có vai trò khuyến khích, tạo điều kiện một cách đồng bộ để áp dụng các giải pháp hợp tác nhà nước-tư nhân trong tham gia, đóng góp ý kiến, phối hợp, như trong các diễn đàn về hoạt động kho vận. Ở khu vực Đông Á, những nước điển hình đã áp dụng mô hình thể chế chuyên trách dạng này có thể kể đến Ôttrâyliá (Hội đồng kho vận quốc gia, hội đồng vận tải, kho vận cấp tiểu bang, trung tâm vận tải kho vận, mạng lưới kho vận tích hợp), Nhật (Viện Hệ thống Kho vận quốc gia), Malaixia (Hội đồng kho vận quốc gia), Thái Lan (Ủy ban Kho vận quốc gia).<sup>19</sup> Các hội đồng, ủy ban kho vận đặc biệt hiệu quả trong: (1) điều tiết các ưu tiên đa ngành trong khuôn khổ kinh phí, kỹ thuật, pháp lý... hạn chế, chẳng hạn, có thể thực hiện một giải pháp nào đó bằng cách xây dựng Chiến lược kho vận quốc gia; (2) theo dõi mức độ kịp thời, chi phí-hiệu quả trong triển khai những ưu tiên trên; (3) đánh giá mức nâng cao hiệu quả toàn hệ thống bằng cách theo dõi những chỉ số hiệu quả chính; (4) cung cấp thông tin cho các chính sách công thông qua nghiên cứu thực chứng, tham vấn với các bên liên quan (cả nhà nước và tư nhân). Do một số hoạt động ở cuối danh mục trên đòi hỏi nhiều số liệu nên cần có một đơn vị thu thập số liệu để hỗ trợ các ban kho vận, chẳng hạn như hợp tác với một số viện trường, như cơ quan Giám sát Kho vận.

Tuy vậy, cần lưu ý rằng các cơ cấu thể chế đa bên không nhất thiết là “chìa khóa vạn năng” mà chỉ nên coi là một phương tiện cần thiết. Chẳng hạn, tuy mới đi vào hoạt động được một số năm nhưng Hội đồng kho vận Malaixia vẫn tiếp tục hướng tới việc thực hiện cam kết về điều phối chiến lược, chín sách, quy định trong toàn bộ lĩnh vực kho vận. Ở Việt Nam, cộng đồng tài trợ đã kêu gọi chính phủ thiết lập cơ chế, thể chế điều phối liên ngành để phục vụ quy trình hoạch định chính sách trong lĩnh vực kho vận ít nhất từ năm 2006,<sup>20</sup> nhưng chưa đạt nhiều kết quả. Từ đó có thể thấy mức độ phức tạp của việc thành lập những cơ chế như vậy trên thực tế.

Đề xuất cho Việt Nam là tiếp tục cần nhắc thành lập các cơ quan điều phối liên bộ, trong bộ như Ủy ban Kho vận quốc gia, cơ quan Giám sát Kho vận. Đồng thời, chính phủ cũng nên xây dựng, ban hành, giám sát triển khai Chiến lược Kho vận Quốc gia dài hạn. Việc này tốt nhất nên được thực hiện song hành với các đề xuất giải pháp ngắn hạn, trung hạn đã nêu trong báo cáo, cũng như những giải pháp đề xuất của các viện trường, khối tư nhân, cộng đồng tài trợ, các thành phần khác liên quan đến chuỗi cung ứng trong và ngoài nước.

## Chú thích

- 1 Kế hoạch Cộng đồng Kinh tế ASEAN, <http://www.aseansec.org/5187-10.pdf>.
- 2 Việc kiểm hóa dày đặc, kéo dài, chậm trễ trong thông quan hàng nhập khẩu có thể gây ra những vấn đề về tiến độ sản xuất, chậm ngày giao hàng cho khách hàng, giảm sự hài lòng của khách hàng, mất cơ hội làm ăn sau này. Chậm trễ trong thông quan hàng xuất khẩu có thể dẫn đến hư hỏng đối với hàng hóa dễ thối hỏng do mất nhiều thời gian

- kiểm tra hàng hóa và xin giấy phép xuất khẩu. Lô hàng xuất có thể bị lỡ chuyến tàu/máy bay và phải chờ đến chuyến sau.
- 3 Bao gồm không những thủ tục hải quan mà cả thông quan kỹ thuật (an ninh, pháp lý ...)
  - 4 Thông tin về thông quan được lấy từ một CHTH có hoạt động sản xuất tại Việt Nam và Malaixia. Số liệu nhìn chung phù hợp với kết quả của cơ sở dữ liệu Môi trường Kinh doanh 2013 của Ngân hàng Thế giới.
  - 5 Phí bồi dưỡng được biết chiếm 5-50%, trong đó 30% là mức trung vị theo các đối tượng.
  - 6 Chi phí ban đầu của hàng nhập khẩu gồm phí khai báo hải quan, lập lệnh giao hàng, phụ phí xếp dỡ tại cảng, phụ phí mất cân đối vỏ côngtenơ, phí kiểm tra côngtenơ của ĐVDVKV, phí vận tải đường bộ cho 100 km vận chuyển côngtenơ. Chi phí ban đầu đối với hàng xuất gồm phí vận đơn, phụ phí xếp dỡ tại cảng, phí khai báo hàng xuất, phí quản lý bãi côngtenơ, phí tờ khai an ninh (đối với Mỹ và Liên minh châu Âu), kiểm tra côngtenơ, bốc xếp bằng cần cẩu.
  - 7 Các hãng vận tải biển cho biết tiết kiệm được 100-200 \$ mỗi TEU do không phải trung chuyển côngtenơ (như ở Hồng Kông). Giả sử đến năm 2020, Lạch Huyện xử lý được 1,1 triệu TEU, trong đó 45% là hàng xuất khẩu thì tổng số tiền tiết kiệm được cho các hãng vận tải biển do sử dụng tàu mẹ sẽ là  $1,1 \text{ triệu} \times 45\% \times 150 \$ = 74 \text{ triệu} \$$ .
  - 8 Độ sâu giới hạn hiện nay ở cảng Cái Lân là không đủ để triển khai tàu tải trọng trên 4.000 TEU, hiện đang được sử dụng rộng rãi trên các tuyến vận tải.
  - 9 Xem trình bày vấn đề về PPP tại Việt Nam và những nội dung chính trong triển khai thành công dự án PPP tại Phụ lục F.
  - 10 Tính đến tháng 1/2013, BGTVT đã có ý kiến thay thế Vinalines bằng Công ty Tân Cảng Sài Gòn, một doanh nghiệp nhà nước khác và là đơn vị kinh doanh cảng lớn nhất nước để làm chủ đầu tư dự án Lạch Huyện.
  - 11 Cassidy (2012).
  - 12 Tham luận về an toàn giao thông (năm 2010), trang web: <http://www.unescap.org/ttdw/common/Meetings/TIS/EGM-Roadsafety-2011/Status/Countries/VietNam-2010-Status.pdf>.
  - 13 Dựa trên nghiên cứu của Cambridge Systematics đối với một số hãng xe tải tại nam California.
  - 14 Dựa trên Ban nghiên cứu tiền dự án, Cambridge Systematics; xem chi tiết tại Phụ lục B. Thông tin thêm tại <http://www.htsol.com/Files/TOCAAsia2003.pdf>.
  - 15 Việc tính toán lợi nhuận đầu tư vào chương trình xe tải sạch dạng này ở Việt Nam không nằm trong khuôn khổ của báo cáo này, nhưng được đề xuất là một nội dung chính cho các nghiên cứu sau này.
  - 16 Tính đến tháng 9/2012, do mức cước thấp mà các hãng tàu biển tuyến Châu Á-Châu Âu đã chịu lỗ trong hoạt động; việc sử dụng tàu cỡ lớn hiện nay sẽ chỉ giúp bù đắp những khoản lỗ này.
  - 17 Tính toán chi phí trung chuyển căn cứ trên khối lượng côngtenơ trung chuyển hàng tuần ước tính đối với 3 hãng vận tải biển lớn nhất là 600-850 TEU mỗi tuần, chi phí 68 \$ mỗi TEU.
  - 18 Tương tự chú thích số 16, trừ các mức cước tuyến Châu Á-Mỹ và đỡ tổn thất hơn cho các hãng tàu biển so với tuyến Châu Á-Châu Âu.
  - 19 Về nội dung chi tiết cơ cấu thể chế lĩnh vực kho vận của Ôtxtrâyli và mô hình thể chế trong quy trình hoạch định chính sách cho lĩnh vực kho vận, xem Ngân hàng Thế giới (2012c).

20 Đặc biệt là nghiên cứu của Meyrick và đồng nghiệp. (2006), báo cáo do Ngân hàng Thế giới tài trợ, kêu gọi thành lập Ủy ban Kho vận Liên bộ và Diễn đàn Kho vận Quốc gia. Một số hoạt động tiếp theo trong lĩnh vực này hiện đang được hỗ trợ bởi Dự án Đầu tư Hạ tầng giao thông vận tải Đồng bằng sông Cửu Long (2007 đến nay) do Ngân hàng Thế giới tài trợ.

### Tài liệu tham khảo

Cassidy, William B. 2012. "China Hits the Road." *Tạp chí Thương mại* 13 (34): 15–15.

Meyrick và đồng nghiệp. 2006, Transport Development and Strategy Institute (TDSI), and Carl Bro. 2006. *Vietnam: Multimodal Transport Regulatory Review*. Washington, DC: World Bank.

Ngân hàng Thế giới. 2012c. *How to Decrease Freight Logistics Costs in Brazil*. Loạt bài về giao thông, vận tải (TP-39). Washington, DC: Ngân hàng Thế giới.



## PHỤ LỤC A

# Các tính toán hỗ trợ báo cáo

**Bảng A.1 Dự báo số lượng côngteno xuất nhập khẩu**

Đơn vị: TEU

Tổng khối lượng	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Hải Phòng	1.611.500	1.708.190	1.810.681	1.919.322	2.034.482	2.156.551	2.285.944	2.423.100	2.568.486	2.722.595
Đình Vũ	907.124	1.015.989	1.137.896	1.274.444	1.427.377	1.598.662	1.790.502	2.005.362	2.246.006	2.515.526
Cái Lân	143.981	155.499	167.939	181.375	195.885	211.555	228.480	246.758	266.499	287.819
Cộng miền Bắc	2.664.616	2.881.690	3.118.529	3.377.155	3.659.759	3.968.784	4.306.943	4.677.238	5.083.010	5.527.960
Các cảng khu vực TPHCM	3.862.653	4.094.412	4.340.077	4.600.482	4.876.510	5.169.101	5.479.247	5.808.002	6.156.482	6.525.871
Cái Mép-Thị Vải	839.684	965.637	1.110.482	1.277.054	1.468.613	1.688.904	1.942.240	2.233.576	2.568.613	2.953.904
Cộng miền Nam	4.702.337	5.060.049	5.450.559	5.877.536	6.345.123	6.858.005	7.421.487	8.041.578	8.725.095	9.479.775
<b>Tổng</b>	<b>7.366.953</b>	<b>7.941.739</b>	<b>8.569.088</b>	<b>9.254.691</b>	<b>10.004.882</b>	<b>10.826.789</b>	<b>11.728.430</b>	<b>12.718.816</b>	<b>13.808.105</b>	<b>15.007.735</b>
Tỉ lệ tăng		7,8%	7,9%	8,0%	8,1%	8,2%	8,3%	8,4%	8,6%	8,7%
<b>Tổng khối lượng xuất khẩu/nhập khẩu</b>										
Nhập khẩu										
Miền Bắc	1.465.873	1.585.378	1.715.763	1.858.141	2.013.718	2.183.838	2.369.994	2.573.839	2.797.210	3.042.145
Miền Nam	2.305.827	2.474.405	2.657.632	2.857.067	3.074.465	3.311.803	3.571.312	3.855.511	4.167.251	4.509.756
Cộng	3.771.699	4.059.783	4.373.395	4.715.209	5.088.183	5.495.641	5.941.306	6.429.350	6.964.461	7.551.901
Xuất khẩu										
Miền Bắc	1.198.743	1.296.312	1.402.766	1.519.014	1.646.041	1.784.946	1.936.949	2.103.399	2.285.800	2.485.815
Miền Nam	2.396.510	2.585.644	2.792.927	3.020.469	3.270.658	3.546.202	3.850.175	4.186.067	4.557.844	4.970.019
Cộng	3.595.254	3.881.956	4.195.693	4.539.482	4.916.699	5.331.148	5.787.124	6.289.466	6.843.644	7.455.834

còn tiếp

**Bảng A.1 Dự báo số lượng côngtenơ xuất nhập khẩu**

Đơn vị: TEU

Riêng hàng hóa nước ngoài	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
<b>Khối lượng xuất nhập khẩu điều chỉnh theo số lượng vận chuyển trong nước</b>										
Nhập khẩu										
Miền Bắc	1.245.992	1.347.571	1.458.399	1.579.420	1.711.660	1.856.262	2.014.495	2.187.763	2.377.629	2.585.823
Miền Nam	1.959.953	2.103.244	2.258.987	2.428.507	2.613.296	2.815.033	3.035.615	3.277.185	3.542.163	3.833.292
Cộng	3.205.944	3.450.815	3.717.386	4.007.927	4.324.956	4.671.295	5.050.110	5.464.948	5.919.792	6.419.116
Xuất khẩu										
Miền Bắc	1.018.932	1.101.865	1.192.351	1.291.162	1.399.135	1.517.204	1.646.407	1.787.890	1.942.930	2.112.943
Miền Nam	2.037.034	2.197.797	2.373.988	2.567.398	2.780.059	3.014.272	3.272.649	3.558.157	3.874.167	4.224.516
Cộng	3.055.966	3.299.663	3.566.339	3.858.560	4.179.194	4.531.476	4.919.055	5.346.046	5.817.097	6.337.459
<b>Tổng</b>	<b>6.261.910</b>	<b>6.750.478</b>	<b>7.283.725</b>	<b>7.866.487</b>	<b>8.504.150</b>	<b>9.202.771</b>	<b>9.969.166</b>	<b>10.810.994</b>	<b>11.736.889</b>	<b>12.756.575</b>

còn tiếp



**Bảng A.1 Dự báo số lượng côngtenơ xuất nhập khẩu (tiếp)**

<i>Giả định toàn mạng lưới</i>		
	Tỉ lệ nhập khẩu <sup>a</sup>	Tỉ lệ hàng trong nước
Hải Phòng	55%	15%
Cái Lân	56	15
TPHCM	51	15
Cái Mép-Thị Vải	40	15

a. Dựa trên số liệu 2011 của Gemadept.

*Giả định chính đối với Cái Mép-Thị Vải*

	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Mức tăng lưu lượng cùng kỳ hàng năm	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%	15%
Số lượng côngtenơ (TEU)	1.110.482	1.277.054	1.468.613	1.688.904	1.942.240	2.233.576	2.568.613	2.953.904
Chuyên chở bằng xà lan (% trên tổng lưu lượng của cảng)	95%	90%	90%	90%	90%	90%	90%	90%
Vận chuyển côngtenơ bằng xe tải	55.524	127.705	146.861	168.890	194.224	223.358	256.861	295.390
Chi phí do ùn tắc đường bộ	\$1.536.213	\$3.533.289	\$4.063.285	\$4.672.775	\$5.373.693	\$6.179.746	\$7.106.710	\$8.172.714

Nguồn: Tác giả, dựa trên số liệu đầu vào của Hiệp hội Cảng Việt Nam, phỏng vấn các đơn vị kinh doanh cảng, hãng Dịch vụ Nghiên cứu Hàng hải.

Chú thích: TEU = côngtenơ 20' hay tương đương.

**Bảng A.2 So sánh chi phí hàng đến của Việt Nam, Trung Quốc, Ấn Độ**

Tổng chi phí tính bằng Đôla Mỹ

*So sánh chi phí xuất khẩu côngtenơ 40' xuất sang Los Angeles, California giữa Trung Quốc, Ấn Độ, Việt Nam năm 2012*

Loại phí	Xuất khẩu		Cơ sở tính giá
	sang Bắc Mỹ	Nhập khẩu từ Châu Á	
<b>Chi phí xuất khẩu côngtenơ 40' tại Diêm Điền, Trung Quốc</b>			
Kê khai tự động – Hải quan Mỹ (AMS)	35.00		
Kê khai an ninh quốc tế (ISF)	32.00		
Phí tập kết hàng	125.00	125.00	
Phí xử lý hồ sơ	56.00	56.00	
Phí xây dựng cảng	20.00	20.00	
Phí an ninh cảng	5.00	5.00	
Phụ phí xếp dỡ tại cảng (THC)	301.00	301.00	Thị giá (a)
Cộng	574.00	507.00	
			Ước tính mức giá năm 2012 (b)
Cước vận tải đường bộ ban đầu	200.00	200.00	
Tổng chi phí ban đầu	774.00	707.00	
Vận chuyển đường biển trong khoảng	1,850.00	300.00	Ước tính mức giá năm 2012 (c)
Tổng chi phí hàng đến chưa tính thuế	2.624.00	1.007.00	

**Bảng A.2 So sánh chi phí hàng đến của Việt Nam, Trung Quốc, Inđônêxia (tiếp theo)**

*còn tiếp*

Loại phí	XK sang Bắc		Cơ sở tính giá	
	Mỹ	Nhập khẩu từ Châu Á		
<b>Chi phí xuất khẩu côngtenơ 40<sup>m</sup> từ Jakarta, Inđônêxia</b>				
AMS	\$35,00			
ISF	32,00			
Phí tập kết hàng	145,00	\$145,00		
Phí xử lý hồ sơ	40,00	40,00		
Chứng thực hồ sơ	40,00	40,00		
Phụ phí xếp dỡ tại cảng (THC) - phí bốc xếp hàng bằng cần cầu (LO/LO)	25,00	25,00		
Phụ phí xếp dỡ tại cảng (THC)	145,00	145,00	Thị giá (a)	
Cộng	462,00	395,00		
			Ước tính mức giá năm 2012 (b)	
Cước vận tải đường bộ ban đầu	175,00	200,00		
Tổng chi phí ban đầu	637,00	595,00		
			Ước tính mức giá năm 2012 (c)	
Vận chuyển đường biển trong khoảng	2,100,00	700,00		
Tổng chi phí hàng đến chưa tính thuế	\$2.737,00	\$1.295,00		
<b>Chi phí xuất khẩu côngtenơ 40<sup>m</sup> của Việt Nam</b>				
AMS	\$30,00			
ISF	32,00			
Vận đơn	35,00			
Lệnh giao hàng		\$35,00		
Phụ phí mất cân đối vỏ côngtenơ (CIC)		70,00		
Kẹp chì	4,00			
Phí tập kết hàng	75,00			
Phí xử lý hồ sơ	70,00	20,00		
Hải quan, kiểm hóa		75,00		
Phí bốc xếp hàng bằng cần cầu (LO/LO)	11,00			
Phụ phí xếp dỡ tại cảng (THC)	130,00	130,00	Thị giá (a)	
Cộng	387,00	330,00		
			Ước tính mức giá năm 2012 (b)	
Cước vận tải đường bộ ban đầu	185,00	185,00		
Tổng chi phí ban đầu	572,00	515,00		
			Ước tính mức giá năm 2012 (c)	
Vận chuyển đường biển trong khoảng	1.960,00	500,00		
Tổng chi phí hàng đến chưa tính thuế	\$2.532,00	\$1.015,00		
<i>Xuất khẩu: Ước tính chi phí hàng đến trên mỗi FEU tại Los Angeles, California</i>				
Nước	Chi phí ban đầu	Cước hàng hải	Cộng	Trên/dưới chi phí hàng đến mỗi FEU của Việt Nam
Việt Nam	\$572,00	\$1.960,00	\$2.532,00	
Trung Quốc	\$774,00	\$1.850,00	\$2.624,00	\$92,00
Inđônêxia	\$637,00	\$2.100,00	\$2.737,00	\$205,00
Cơ sở tính giá mỗi côngtenơ 40 <sup>a</sup>				
Ký hiệu	Loại phí			
a	Mức giá thị trường:CHTH lớn có thể thương lượng được mức giá thấp			
b	Cước xe tải:dựa trên thông tin về mức cước thấp nhất năm 2012			

c Cước tàu biển:mức cước bình quân năm 2012 dành cho CHTH lớn

**Bảng A.2 So sánh chi phí hàng đến của Việt Nam, Trung Quốc, Indônêxia** (tiếp theo)

tiếp trang trước

Nhập khẩu: Ước tính chi phí hàng đến trên mỗi FEU tại gốc

Nước	Chi phí ban đầu	Cước hàng hải	Cộng	Trên/dưới chi phí hàng đến mỗi FEU của Việt Nam
Việt Nam	\$515,00	\$500,00	\$1.015,00	
Trung Quốc	\$707,00	\$300,00	\$1.007,00	(\$8,00)
Indônêxia	\$595,00	\$700,00	\$1.295,00	\$280,00

Nguồn: Tác giả.

a. FEU đến bãi là côngtenơ 40' chất hàng tại nhà máy, chờ bằng xe tải đến cảng biển.

**Bảng A.3 Chi phí hàng tồn trữ do chậm thông quan xuất nhập khẩu**

Tham số chính	Chú thích
<b>Phí quản lý hàng tồn trữ phụ trội do chậm thông quan hàng nhập khẩu</b>	
Giá trị côngtenơ hàng xuất bình quân (FEU)	\$90,000 Theo thông tin của doanh nghiệp xuất khẩu được phỏng vấn
Tỉ lệ giá trị hàng nhập trên giá trị hàng xuất	60% Theo thông tin của doanh nghiệp xuất khẩu được phỏng vấn
Giá trị côngtenơ hàng nhập bình quân (FEU)	\$54,000 = Giá trị bình quân FEU x 60%
Số ngày bình quân cần để thông quan hàng nhập khẩu phi nông sản hay thực phẩm	6 Theo thông tin của doanh nghiệp xuất khẩu được phỏng vấn
Thời gian thông quan thông thường (ngày)	3 Theo thông tin của doanh nghiệp xuất khẩu được phỏng vấn
Thời gian thông quan nhập khẩu phụ trội tại Việt Nam (ngày)	3 Theo thông tin của doanh nghiệp xuất khẩu được phỏng vấn
Tổng giá trị hàng nhập bị chậm thông quan	\$162.000 = Giá trị hàng nhập bình quân x thời gian thông quan phụ trội
Lãi suất bình quân tính cho hàng tồn trữ	6% Ước tính
Chi phí lưu giữ côngtenơ (a)	\$27,00
Tổng số côngtenơ nước ngoài nhập khẩu năm 2012 (b)	\$46.586.008
Tổng số côngtenơ nước ngoài nhập khẩu năm 2015 (c)	\$58.386.904
Tổng số côngtenơ nước ngoài nhập khẩu năm 2020 (d)	\$86.658.064

Nội dung tính toán lượng hàng hóa xuất nhập khẩu

Ký hiệu	Nội dung
A	Giá trị hàng nhập bị chậm thông quan (6%/360 ngày)
b, c, d	Số lượng FEU (đã cho) nhân với chi phí tồn trữ tính trên mỗi côngtenơ
<b>Phí quản lý hàng tồn trữ phụ trội do chậm thông quan hàng xuất khẩu</b>	
Số ngày bình quân cần để thông quan hàng xuất khẩu phi nông sản hay thực phẩm	\$90,000 Theo thông tin của doanh nghiệp xuất khẩu được phỏng vấn
Thời gian thông quan thông thường đối với hàng xuất (ngày)	3 Theo thông tin của doanh nghiệp xuất khẩu được phỏng vấn
Thời gian thông quan xuất khẩu phụ trội tại Việt Nam (ngày)	1 Theo thông tin của doanh nghiệp xuất khẩu được phỏng vấn
Tổng giá trị hàng nhập bị chậm thông quan	2 Theo thông tin của doanh nghiệp xuất khẩu được phỏng vấn
Tổng giá trị hàng nhập bị chậm thông quan	\$180.000 = Giá trị FEU bình quân x thời gian thông quan phụ trội
Lãi suất bình quân tính cho hàng tồn trữ	6% Ước tính

tiếp trang trước

**Bảng A.3 Chi phí hàng tồn trữ do chậm thông quan xuất nhập khẩu (tiếp theo)**

Chi phí lưu giữ côngtenơ (a)	\$30,00	Số lượng FEU
Tổng số côngtenơ nước ngoài nhập khẩu năm 2012 (b)	\$49.494.941	1.649.831
Tổng số côngtenơ nước ngoài nhập khẩu năm 2015 (c)	\$62.687.908	2.089.597
Tổng số côngtenơ nước ngoài nhập khẩu năm 2020 (d)	\$95.061.884	3.168.729

**Tổng chi phí tồn trữ hàng xuất nhập khẩu**

	Chi phí phụ trội	Tổng khối lượng
Tổng số côngtenơ nước ngoài nhập khẩu năm 2012	\$96.080.949	3.375.239
Tổng số côngtenơ nước ngoài nhập khẩu năm 2015	\$121.074.812	4.252.075
Tổng số côngtenơ nước ngoài nhập khẩu năm 2020	\$181.719.947	6.378.287

**Lãi suất phí của hàng tồn trữ bổ sung do chậm thông quan**

**Giá trị (triệu US\$)**

	2012	2015	2020
Nhập khẩu	\$46,6	\$58,4	\$86,7
Xuất khẩu	\$49,5	\$62,7	\$95,1
Tổng phí quản lý hàng tồn trữ	\$96,1	\$121,1	\$181,8

Nguồn: Tác giả.

Chú thích: FEU = côngtenơ 40' hay tương đương. Tổng giá trị quy rati tính bằng Đôla Mỹ

**Bảng A.4 Chi phí phát sinh do ùn tắc trong vận tải đường bộ**

Chi phí vận tải phụ trội phát sinh do ùn tắc		
Cước vận tải bình quân cho quãng đường dưới 55 km (a)	\$2.47/km	
Cước vận tải bình quân cho quãng đường trên 55 km (b)	\$2.17/km	Giá cước thực tế lấy từ hợp đồng vận tải ký với doanh nghiệp vận tải Việt Nam tính đến ngày 1/7/2012
% cước vận tải giảm nếu tính thời gian hành trình bình thường (c)	30%	
% chi phí nhiên liệu trên tổng mức cước (d)	30%	
Mức tiêu hao nhiên liệu dầu điêzen giảm nếu tính thời gian hành trình bình thường (e)	15%	
Số km bình quân chuyên chở mỗi chuyến côngtenơ tại khu vực TPHCM (f)	55 km	
Số km bình quân chuyên chở mỗi chuyến côngtenơ tại khu vực Hà Nội (g)	100 km	

**Cước phí tiết**

kiệm được nếu không có ùn tắc	Cước phí nếu có ùn tắc	Cước phí tiết kiệm (%)
-------------------------------	------------------------	------------------------

Mức chi phí tiết kiệm được tính trên mỗi chuyến côngtenơ tại khu vực TPHCM (a)	<b>\$34,64</b>	\$135,85	25,5%
Mức chi phí tiết kiệm được tính trên mỗi chuyến côngtenơ tại khu vực Hà Nội và Cái Mép-Thị Vải (b)	<b>\$55,34</b>	\$217,00	25,5%

Mức tiết kiệm 25,5%/km là con số ước tính khiếm tốn dựa trên phản ánh sau của một nhà xe được phỏng vấn trong nghiên cứu:

"Giảm ùn tắc sẽ làm tăng hiệu quả sử dụng phương tiện; tiết kiệm nhiên liệu nếu nâng vận tốc giới hạn, giảm thời gian chết; giảm số lần dừng xe, đi theo đúng tín hiệu giao thông tại nút giao hay sử dụng đường vượt; [và khả năng] cho phép xe tải trọng lớn hơn lưu thông. Ở Busan, Hàn Quốc, thời gian bốc xếp côngtenơ là 30 phút, trong khi ở Hải Phòng bình thường là 1 giờ, nhưng trong 50% các trường hợp, thời gian này thường lâu hơn. Khoảng cách từ Hà Nội đến Hải Phòng là 100 km, thời gian hành trình bình thường của xe tải là 4 giờ. Chẳng hạn, nếu chi phí vận hành một xe tải ở Việt Nam là 1,00 \$/km thì ở Trung Quốc, cùng một chiếc xe đó chỉ tốn 0,65 %/km."

**Bảng A.4 Chi phí phát sinh do ùn tắc trong vận tải đường bộ (tiếp)**

tiếp trang trước

	Chi phí tiết kiệm được hàng năm nhờ giảm ùn tắc (\$)			Calculation code	Lưu lượng côngtenơ dự tính (TEU)		
	2012	2015	2020		2012	2015	2020
<b>Miền Bắc</b>							
Cảng Hải Phòng và Lạch Huyện	\$75.371.222	\$95.780.984	\$144.925.713	(c)	2.724.179	3.461.859	5.238.121
Cảng Cái Lân	\$4.302.269	\$5.419.648	\$7.963.232	(d)	155.499	195.885	287.819
Tổng mức chi phí vận tải tiết kiệm được: Miền Bắc	\$79.673.491	\$101.200.632	\$152.888.945		2.879.678	3.657.744	5.525.940
<b>Miền Nam</b>							
Các cảng tại TPHCM	\$70.918.798	\$84.465.420	\$113.033.796	(e)	4.094.412	4.876.510	6.525.871
Tỉ lệ vận chuyển bằng xà lan tới CM-TV	95%	90%	90%				
Cảng Cái Mép-Thị Vải	\$1.335.838	\$4.063.285	\$8.172.714	(f)	965.637	1.468.613	2.953.904
Tổng mức chi phí vận tải tiết kiệm được: Miền Nam	\$72.254.637	\$88.528.705	\$121.206.510		5.060.049	6.345.123	9.479.775
Tổng chi phí vận tải đường bộ có tính đến ùn tắc: toàn quốc	\$151.928.128	\$189.729.337	\$274.095.455		7.939.727	10.002.867	15.005.715
<b>Cảng Cái Mép-Thị Vải: lưu lượng xe tải</b>							
Tổng lưu lượng côngtenơ (TEU)	965,637	1,468,613	2,953,904	(g)			
Tỉ lệ vận chuyển bằng xà lan tới CM-TV	95%	90%	90%				
Tổng số côngtenơ vận chuyển bằng xe tải (FEU)	24,141	73,431	147,695	(h)			
Số chuyến mỗi ngày	80	245	492	(i)			

*Nội dung tính toán*

Ký hiệu	Nội dung
a	Chi phí tiết kiệm được mỗi chuyến = ((A×(1-C)) ×D+(A×D×E))*F
b	Chi phí tiết kiệm được mỗi chuyến = ((B×(1-C)) ×D+(B×D×E)) ×G
c	= Tổng lượng côngtenơ qua cảng Hải Phòng và Lạch Huyện nhân với (b) × 0,5 (đổi TEU sang FEU)
d	= Tổng lượng côngtenơ qua cảng Cái Lân nhân với (b) × 0,5
e	= Tổng lượng côngtenơ qua khu vực TPHCM nhân với (a) × 0,5
f	= Tổng lượng côngtenơ qua cảng Cái Mép-Thị Vải × (1-% chờ bằng xà lan) × (b) × 0,5
g	= Tổng lượng côngtenơ qua cảng Cái Mép-Thị Vải tính bằng TEU
h	= Tổng lượng côngtenơ qua cảng Cái Mép-Thị Vải × (1-% chờ bằng xà lan) × 0,5 (đổi sang FEU)
i	= (h)/300 số ngày làm việc mỗi năm

**Bảng A.4 Chi phí phát sinh do ùn tắc trong vận tải đường bộ (tiếp)**

tiếp trang trước

	Giá trị (triệu \$)		
	2012	2015	2020
<b>Miền Bắc</b>			
Các cảng Hải Phòng và Lạch Huyện	\$75,4	\$95,8	\$144,9
Cảng Cái Lân	4,3	5,4	8,0
Tổng chi phí vận tải có tính đến ùn tắc: Miền Bắc	\$79,7	\$101,2	\$152,9
<b>Miền Nam</b>			
Các cảng khu vực TPHCM	\$70,9	\$84,5	\$113,0
Tỉ trọng vận chuyển bằng xà lan ra Cái Mép-Thị Vải	95%	90%	90%
Các cảng khu vực Cái Mép-Thị Vải	\$1,3	\$4,1	\$8,2
Tổng chi phí vận tải có tính đến ùn tắc: Miền Nam	\$72,3	\$88,5	\$121,2
<b>Tổng chi phí vận tải có tính đến ùn tắc: Cả nước</b>	<b>\$151,9</b>	<b>\$189,7</b>	<b>\$274,1</b>
<b>Miền Bắc</b>			
Các cảng Hải Phòng và Lạch Huyện	\$75,4	\$95,8	\$144,9
Cảng Cái Lân			8,0
Tổng chi phí vận tải đường bộ tiết kiệm được: Miền Bắc	4,3	5,4	8,0
<b>Miền Nam</b>	<b>\$79,7</b>	<b>\$101,2</b>	<b>\$152,9</b>
Các cảng khu vực TPHCM	\$70,9	\$84,5	\$113,0
Tỉ trọng vận chuyển bằng xà lan ra Cái Mép-Thị Vải	95%	90%	90%
Các cảng khu vực Cái Mép-Thị Vải	\$1,3	\$4,1	\$8,2
<b>Tổng chi phí vận tải đường bộ tiết kiệm được: Miền Nam</b>	<b>\$72,3</b>	<b>\$88,5</b>	<b>\$121,2</b>

Nguồn: Tác giả.

Chú thích: FEU = côngtenơ 40' hay tương đương; FEU = côngtenơ 20' hay tương đương. Tổng giá trị quy ra tiền bằng Đôla Mỹ.

**Bảng A.5 Phí bồi dưỡng dự toán**

Loại phí	Côngtenơ 40' dung tích 58 m <sup>3</sup>		
	1 FEU (\$)	Phí bồi dưỡng ước tính <sup>a</sup> (\$)	% phí bồi dưỡng trên tổng chi phí ban đầu
<b>Cảng biển: Nhập khẩu</b>			
Lệnh giao hàng (DO)	\$35,00		
Phụ phí xếp dỡ tại cảng (THC) đối với côngtenơ đầy (binh quân)	\$130,00		
Phí xử lý hồ sơ	\$20,00		
Phụ phí mất cân đối vỏ côngtenơ (CIC)	\$70,00		
<b>Tổng mức phí thương mại</b>	<b>\$255,00</b>		
Phí ủy thác thông quan binh quân (chưa có thuế)	\$50,00	\$15,00	
Phí kiểm hóa côngtenơ binh quân	\$25,00	\$7,50	
Cước vận chuyển bằng xe tải từ cảng đến nhà máy	\$185,00	\$55,50	
<b>Tổng cước phí ban đầu có "tiền trà thuốc"</b>	<b>\$260,00</b>	<b>\$78,00</b>	<b>15,1%</b>
<b>Tổng chi phí ban đầu</b>	<b>\$515,00</b>		

còn tiếp

**Bảng A.5 Phí bồi dưỡng dự toán (tiếp theo)**

Loại phí	Côngtenơ 40' dung tích 58 m <sup>3</sup>			Nội dung tính toán
	1 FEU (\$)	Phí bồi dưỡng ước tính <sup>a</sup>	% phí bồi dưỡng trên tổng chi phí ban đầu	
<b>Cảng biển: Xuất khẩu</b>				
Phí vận đơn	\$130,00			
Phụ phí xếp dỡ tại cảng (THC) đối với côngtenơ đầy (binh quân)	\$4,00			
Phí kẹp chì (FCL)	\$75,00			
Phí quản lý bến bãi	\$30,00			
Phí kê khai tự động – Hải quan Mỹ (AMS)	\$32,00			
Kê khai an ninh quốc tế (ISF)	\$11,00			
Bốc xếp bằng cần cẩu	\$317,00			
Tổng mức phí thương mại	<b>\$70,00</b>			
Chi phí ủy thác thông quan	70,00	\$21,00		
Phí kiểm hóa côngtenơ				
Cước vận chuyển bằng xe tải từ cảng đến nhà máy	\$185,00	\$55,50		
Tổng cước phí ban đầu có "tiền trả trước"	<b>\$255,00</b>	<b>\$76,50</b>	<b>13,4%</b>	
Tổng chi phí ban đầu	<b>\$572,00</b>			
	2012	2015	2020	
<b>Lưu lượng hàng nước ngoài hàng năm (FEU)</b>				
Lượng hàng nước ngoài nhập khẩu	1.725.408	2.162.478	3.209.558	
Lượng hàng nước ngoài xuất khẩu	1.649.831	2.089.597	3.168.729	
Tổng lượng hàng	3.375.239	4.252.075	6.378.287	
	Giá trị (triệu \$)			
	2012	2015	2020	
<b>Phí bồi dưỡng hàng năm căn cứ trên:</b>				
Tổng Lượng hàng nước ngoài nhập khẩu	134.6	168.7	250.3	Lượng hàng nước ngoài nhập khẩu hàng năm tương ứng nhân với số "tiền trả trước" bình quân của hàng nhập khẩu/xuất khẩu
Tổng Lượng hàng nước ngoài xuất khẩu	126.2	159.9	242.4	
Tổng chi phí bồi dưỡng	260.8	328.5	492.8	
<b>Phí bồi dưỡng hàng năm bao gồm thanh toán cho hải quan căn cứ trên:</b>				
Tổng Lượng hàng nước ngoài nhập khẩu	95.8	120.0	178.1	Lượng hàng nước ngoài nhập khẩu hàng năm tương ứng nhân với số "tiền trả trước" bình quân của hàng nhập khẩu/xuất khẩu
Tổng Lượng hàng nước ngoài xuất khẩu	91.6	116.0	175.9	
Tổng chi phí bồi dưỡng	187.3	236.0	353.9	

**Bảng A.5 Phí bồi dưỡng dự toán (tiếp theo)**

*Phí bồi dưỡng hàng năm bao gồm thanh toán cho hải quan căn cứ trên:*

Tổng Lượng hàng nước ngoài nhập khẩu	38,8	48,7	72,2	Phí bồi dưỡng hàng năm trừ cước vận tải mức thấp
Tổng Lượng hàng nước ngoài xuất khẩu	34,6	43,9	66,5	
Tổng chi phí bồi dưỡng	73,5	92,5	138,8	

*Nguồn:* Tác giả.

*Chú thích:* FEU = côngtenơ 40' hay tương đương. Tổng giá trị quy ra tiền bằng Đôla Mỹ.

**Bảng A.7 Chi phí đầu tư mua mới xe tải chạy dầu điêzen sạch**

Chi phí mỗi xe đầu kéo mới	\$150.000
Số lượng xe cần thay thế	10.000
Mức trợ cấp của nhà nước trên mỗi xe đầu kéo	\$70.000
Tỉ lệ thay thế mỗi năm	25%
Số ứng trước (20%)	\$30.000
Số vốn vay trên mỗi xe đầu kéo	\$50.000
Chi phí vốn vay	10%
Thời hạn vay (năm)	10
Số tiền vay hoàn trả hàng tháng	\$660,75

	Năm 1	Năm 2	Năm 3	Năm 4	Cộng
Số xe đầu kéo cần thay thế	2.500	2.500	2.500	2.500	10.000
Mức ứng trước của hãng xe	\$75.000.000	\$75.000.000	\$75.000.000	\$75.000.000	\$300.000.000
Thanh toán tiền vay mỗi năm	\$19.822.500	\$19.822.500	\$19.822.500	\$19.822.500	
Tổng thời gian 10 năm	\$198.225.000	\$198.225.000	\$198.225.000	\$198.225.000	\$792.900.000
Tổng chi phí của hãng vận tải đường bộ					\$1.092.900.000

**Nội dung tính toán**

Tiền ứng trước: 20% do hãng xe trả

Hoàn trả tiền vay: Căn cứ vào kết quả tính tỉ lệ  
thế chấp

*Nguồn:* Tác giả. Tổng giá trị quy ra tiền tính bằng Đôla Mỹ.





## Quy trình kiểm tra côngtenơ quá tải

### Mô hình thu nhỏ về hoạt động kiểm tra trọng lượng tự động và xác định mức phạt

Có thể xây dựng mô hình kiểm tra trọng lượng tự động và xác định mức phạt bằng cách áp dụng những công nghệ đã được sử dụng ở những nước như Hoa Kỳ. Có thể thực hiện quy trình kiểm tra chủ yếu bằng các thiết bị đặt bên đường:

- *Thiết bị đọc biển kiểm soát (LPR) gắn ở bên cạnh cổng:* Có thể sử dụng các thiết bị LPR thông dụng để quản lý trực tiếp thông tin định danh cho 5-7 địa phương (mẫu biển kiểm soát khác nhau), đồng thời với việc đọc mã số côngtenơ.
- *Sử dụng cân trọng lượng cố định để đo trọng lượng xe khi dừng hẳn:* Nếu không cân côngtenơ và xe tải tại cổng ra vào cảng thì có thể cân côngtenơ xuất khẩu trước khi xếp lên tàu. Trường hợp cân côngtenơ sau khi xe tải đã rời đi, hệ thống phần mềm có thể đối chiếu thông tin về côngtenơ quá tải với hãng xe dựa trên thông tin điện tử (số biển kiểm soát xe và số côngtenơ) ghi được tại cổng.
- *Sử dụng hệ thống quản lý trung tâm để tập hợp thông tin về trọng lượng* tại mỗi cổng, đối chiếu với số liệu đăng ký phương tiện quốc gia hay địa phương.

Sử dụng cân cố định để đo tổng trọng lượng thực của phương tiện, thiết bị LPR để xác định danh tính phương tiện và hệ thống trung tâm để xác định trọng lượng đăng ký cho phép kiểm tra vi phạm cũng như tập hợp các thông tin nhân khẩu học cho từng vi phạm.

Sau khi đã xây dựng quy trình kiểm tra sẽ cần thêm một bước bổ sung là thiết lập công đoạn xác định mức phạt tập trung. Tùy vào thỏa thuận giữa đơn vị vận tải với các cơ quan quản lý trung ương, địa phương về đăng ký phương tiện, cũng như các quy trình gia hạn đăng ký phương tiện, đóng thuế, có thể áp dụng nhiều phương án khác nhau. Ví dụ:

- Trực tiếp xuất biên lai phạt hằng vận tải theo định kỳ hàng tuần hay hàng tháng
- Gộp chung tiền phạt phải thu vào phí đăng ký phương tiện
- Gộp chung tiền phạt vào số thuế phải nộp

Chi phí ước tính của mô hình như sau:

- Phần kiểm tra
  - Chi phí trang bị máy LPR, cân cố định cho mỗi trạm sẽ dưới 500 US\$
  - Chi phí riêng cho hệ thống kiểm tra là 150.000-300.000 US\$, tùy thuộc vào phương thức giao tiếp cần thiết với hệ thống đăng ký trung ương hay địa phương.
- Phần thu tiền phạt quá tải: 350.000-500.000 US\$, tùy vào phương thức giao tiếp hệ thống cần thiết và quy trình quản lý chứng từ thu tiền phạt.

### Chú thích

1. Nội dung phụ lục này dựa trên nghiên cứu của hãng Cambridge Systematics và ý kiến tư vấn.

## PHỤ LỤC C

# Các đơn vị tham gia phỏng vấn

### Chủ hàng thụ hưởng trong ngoài nước: 27

ABB Ltd (công nghệ điện, tự động), Adidas Sourcing Ltd (giày dép, trang phục), Audi Vietnam (Automotive Asia Ltd), Columbia Sportswear (giày dép, trang phục), Esquel Garment Manufacturing (VN) Co., Ltd (quần áo), Global Silver Ltd Co. (hàng tiêu dùng), Công ty CP Bia Hà Nội-Vũng Tàu (đồ uống), HP (máy vi tính, điện tử), Công ty Hùng Vương (thủy sản), IKEA Trading Hong Kong Ltd (nội thất, đồ dùng gia đình), Intel Products Vietnam Ltd Co (bán dẫn), Kimberly-Clark Vietnam (tã lót), MAST Industries (quần áo), Metro Cash & Carry (hàng bách hóa tổng hợp), Minh Phú (thủy sản), Nestlé Vietnam Ltd (cà phê), Nike (giày dép, trang phục), Novartis Pharma Services AG (dược phẩm), Openasia Heavy Equipment (Tập đoàn CFAO) (thiết bị nặng), Penflex Viet Nam (ống kim loại dạng sóng), Tập đoàn Phú Thái (bán lẻ, phân phối), Target (hàng bách hóa tổng hợp), Cty CP Thạch Bàn (vật liệu xây dựng), Toyota Motor Vietnam Co Ltd (xe hơi), Unilever (sản phẩm gia dụng, mỹ phẩm), Tập đoàn Vissai (xi măng, vật liệu xây dựng), ZC International Ltd (phụ kiện sắt thép chính xác).

### Nhà máy: 4

Nike (giày dép, 2 nhà máy), Nike (trang phục, 2 nhà máy).

### Đơn vị dịch vụ kho vận: 11

APL Logistics, CEVA Freight (Thái Lan) Ltd, DHL Global Forwarding, DHL Express, Damco, Gemadept, Kuehne + Nagel, Schenker Vietnam Co Ltd, Trimax/OIA Global Logistics, Công ty CP UPS Việt Nam, một ĐVDVKV quốc tế đầu tiên.

### Hãng vận tải biển: 5

APL, Maersk, Mitsui OSK, NYK, Vinalines.

**Đơn vị kinh doanh cảng biển: 15**

Cảng Cái Mép-Thị Vải và Cát Lái: SITV, SP-PSA, TCIT, CMIT, SSIT, Tân cảng Sài Gòn, Gemadept, VICT, SPCT; cảng Cái Lân (2); cảng Hải Phòng (4).

**Hãng xe tải: 4**

Ban Mai, Công Thành, Dân Thịnh, MACs.

**Hội thương nghiệp: 4**

Phòng thương mại Mỹ (AMCHAM), Phòng thương mại Châu Âu (EUROCHAM), Hội Doanh nghiệp Mỹ-ASEAN, Viện nghiên cứu Năng lực Cạnh tranh Việt Nam.

**Ban ngành, doanh nghiệp nhà nước: 4**

Bộ Kế hoạch Đầu tư, Bộ Giao thông Vận tải, Vinamarine, Vinalines (doanh nghiệp nhà nước)

## Phương pháp tính chi phí phát sinh do ùn tắc đối với nền kinh tế Việt Nam

Bảng D.1 cho biết tỉ trọng của chi phí phát sinh do ùn tắc trong GDP đối với Jakarta, Sydney và một số thành phố lớn của Mỹ có lưu lượng hoạt động vận tải, kho vận đáng kể. Số liệu của Jakarta và Sydney cho biết tổng chi phí của tình trạng ùn tắc, bao gồm những chậm trễ gây ra cho hành khách, xe tải, cũng như chi phí vận hành phương tiện. Số liệu của các thành phố Mỹ không tính giá trị của hàng hóa trên xe và chậm trễ gây ra cho xe, trong khi đây là thành phần của chi phí ùn tắc chung phù hợp với nghiên cứu này. Số liệu chênh lệch từ 0,16 đến 0,47% GDP chi phí ùn tắc do xe vận tải bị chậm lưu thông. Đây có lẽ mới là ước tính chi phí ùn tắc khiêm tốn đối với các thành phố của Việt Nam, vì mạng lưới đường xá, cơ sở hạ tầng của Mỹ phát triển hơn. Về tổng chi phí ùn tắc từ số giờ chậm trễ hàng năm của xe khách, xe tải, lượng xăng dầu tiêu hao thêm, chi phí vận hành phương tiện, căng thẳng gây ra cho hành khách, số liệu của Mỹ dao động từ 0,76 đến 1,65% GDP.

Bảng dải hệ số ùn tắc trên dựa trên Bảng D.1, ta có thể sử dụng hệ số GDP cho một số thành phố và/hoặc vùng miền của Việt Nam. Từ đó tính được chi phí ùn tắc cho một số thành phố.

Đối với toàn quốc, ước tính khiêm tốn cho thấy chậm trễ lưu thông xe tải làm phát sinh khoảng 487 triệu US\$ chi phí phụ trội cho nền kinh tế Việt Nam mỗi năm, như trình bày trong Bảng D.2. Bảng D.3 cho biết tổng chi phí ùn tắc, ước tính là 1,7 tỉ \$, bao gồm các hệ số phụ như số giờ chậm trễ hàng năm đối với xe khách, xe tải, lượng nhiên liệu tiêu hao thêm, chi phí vận hành phương tiện, căng thẳng gây ra cho hành khách.

**Bảng D.1 Ước tính chi phí ùn tắc của một số thành phố mẫu**

<i>Khu vực đô thị</i>	<i>Thành phần chi phí</i>	<i>Chi phí (triệu \$)</i>	<i>Dân số</i>	<i>Chi phí/đầu người</i>	<i>% GDP<sup>d</sup></i>
Jakarta (2010) <sup>a</sup>	Giá trị hàng hóa vận tải, chậm trễ cho xe tải, 2010	2.254	13.124.000	172	0,31
Sydney (2005) <sup>b</sup>	Tổng chi phí ùn tắc, 2010	10.999	13.124.000	838	1,49
Khu vực Chicago (2010) <sup>c,d</sup>	Giá trị hàng hóa vận tải, chậm trễ cho xe tải, 2010	2.218	18.852.000	118	0,17
Khu vực Chicago (2010) <sup>c,d</sup>	Tổng chi phí ùn tắc, 2010	9.794	18.852.000	520	0,76
Los Angeles–Long Beach–Santa Ana (2010) <sup>c,d</sup>	Giá trị hàng hóa vận tải, chậm trễ cho xe tải, 2010	689	4.056.000	170	0,18
Los Angeles–Long Beach–Santa Ana (2010) <sup>c,d</sup>	Tổng chi phí ùn tắc, 2010	3.203	4.056.000	790	0,83
New York–Newark NY–NJ–CT (2010) <sup>c,d</sup>	Giá trị hàng hóa vận tải, chậm trễ cho xe tải, 2010	683	4.536.000	151	0,16
New York–Newark NY–NJ–CT (2010) <sup>c,d</sup>	Tổng chi phí ùn tắc, 2010	3.849	4.536.000	849	0,91
Houston, TX (2010) <sup>c,d</sup>	Giá trị hàng hóa vận tải, chậm trễ cho xe tải, 2010	467	3.237.000	144	0,20
Houston, TX (2010) <sup>c,d</sup>	Tổng chi phí ùn tắc, 2010	1.913	3.237.000	591	0,83
Washington, DC–VA–MD <sup>c,d</sup>	Giá trị hàng hóa vận tải, chậm trễ cho xe tải, 2010	683	4.536.000	151	0,16
Washington, DC–VA–MD <sup>c,d</sup>	Tổng chi phí ùn tắc, 2010	3.849	4.536.000	849	0,91
Seattle, WA <sup>c,d</sup>	Giá trị hàng hóa vận tải, chậm trễ cho xe tải, 2010	467	3.237.000	144	0,20
Seattle, WA <sup>c,d</sup>	Tổng chi phí ùn tắc, 2010	1.913	3.237.000	591	0,83

Nguồn: Tác giả tổng hợp từ một số nguồn sau:

a. Arditya (2011).

b. Cục Giao thông Vận tải Kinh tế Khu vực Ôt-x-trây-li-a (2005).

c. Schrank và đồng nghiệp(2011).

d. Cục Phân tích Kinh tế (2011).

Chú thích: VOC = Chi phí vận hành xe cộ

**Bảng D.2 Ước tính chi phí phát sinh do ùn tắc gây chậm trễ lưu thông xe tải tại các thành phố, vùng miền Việt Nam, 2010**

<i>Khu vực đô thị</i>	<i>Dân số</i>	<i>GDP (triệu VND)<sup>a</sup></i>	<i>GDP (triệu \$)</i>	<i>Hệ số % GDP</i>	<i>Chi phí ùn tắc (triệu \$)<sup>b</sup></i>	<i>Chi phí ùn tắc (% trên tổng số toàn quốc)</i>
<b>Toàn quốc</b>	<b>87.840.000</b>	<b>2.963.499.700</b>	<b>148.175</b>	<b>0,47</b>	<b>487</b>	<b>100,0</b>
Đồng bằng sông Hồng	19.999.300	474.576.709	24.814	Tính toán dựa trên	121	24,9
Trong đó:Hà Nội	6.699.600	159.933.872	8.362	quy mô vùng	97	19,9
Trung du, miền núi Bắc bộ	11.290.500	57.243.307	2.993	miền và GDP	8	1,6
Bắc trung bộ, Ven biển Trung bộ	19.046.500	185.165.779	9.682		19	4,0
Tây Nguyên	5.282.000	15.202.338	795		2	0,4
Đông nam bộ	14.890.800	1.049.645.827	54.882		268	55,1
Trong đó:TP. Hồ Chí Minh	7.521.100	398.546.234	20.839		215	44,1
Đồng bằng sông Cửu Long	17.330.900	199.080.039	10.409		68	14,0

a. Tổng cục Thống kê, ước tính của tác giả.

b. Chi phí ùn tắc được tính bằng cách sử dụng hệ số GDP của một số thành phố Mỹ tương đương áp dụng vào Việt Nam.Hệ số GDP áp dụng cho giá trị hàng vận tải và chậm lưu thông xe tải ở Mỹ dao động từ 0,16 đến 0,47% GDP.

**Bảng D.3 Ước tính tổng chi phí của tình trạng ùn tắc tại các thành phố, vùng miền Việt Nam, 2010**

<i>Khu vực đô thị</i>	<i>Dân số</i>	<i>GDP (triệu VND)<sup>a</sup></i>	<i>GDP (triệu \$)</i>	<i>Hệ số % GDP</i>	<i>Chi phí ùn tắc (triệu \$)<sup>b</sup></i>	<i>Chi phí ùn tắc (% trên tổng số toàn quốc)</i>
<b>Toàn quốc</b>	<b>87.840.000</b>	<b>2.963.499.700</b>	<b>148.175</b>	<b>1,65</b>	<b>1.709</b>	<b>100,0</b>
Đồng bằng sông Hồng	19.999.300	474.576.709	24.814	Tính toán dựa trên	426	24,9
Trong đó:Hà Nội	6.699.600	159.933.872	8.362	quy mô vùng	341	19,9
Trung du, miền núi Bắc bộ	11.290.500	57.243.307	2.993	miền và GDP	27	1,6
Bắc trung bộ, Ven biển Trung bộ	19.046.500	185.165.779	9.682		68	4,0
Tây Nguyên	5.282.000	15.202.338	795		7	0,4
Đông nam bộ	14.890.800	1.049.645.827	54.882		942	55,1
Trong đó:TP. Hồ Chí Minh	7.521.100	398.546.234	20.839		753	44,1
Đồng bằng sông Cửu Long	17.330.900	199.080.039	10.409		239	14,0

a. Tổng cục Thống kê, ước tính của tác giả.

b. Chi phí ùn tắc được tính bằng cách sử dụng hệ số GDP của một số thành phố Mỹ tương đương áp dụng vào Việt Nam.Hệ số GDP áp dụng cho giá trị hàng vận tải và chậm lưu thông xe tải cũng như các hệ số bổ sung như số giờ chậm lưu thông xe khách hàng, lượng xăng dầu tiêu hao thêm, chi phí vận hành phương tiện, căng thẳng gây ra cho hành khách hàng năm.Giá trị của các thành phố Mỹ dao động từ 0,76 đến 1,65% GDP.



### Tài liệu tham khảo

- Arditya, Andreas D. 2011. "Chi phí ùn tắc của Jakarta là 46.000 tỉ Rp." Bưu điện Jakarta. Trang web: <http://www.thejakartapost.com/news/2011/03/16/>
- Cục Giao thông Vận tải Kinh tế Khu vực Ôt-xtrây-li-a. 2005. *Ước tính xu hướng chi phí giao thông, ùn tắc giao thông đô thị của các đô thị Ôt-xtrây-li-a*. Tài liệu số 71. Canberra: Sở Giao thông, Dịch vụ Vùng miền.
- Cục Phân tích Kinh tế. 2011. *Thông cáo báo chí: GDP theo khu vực đô thị, tính trước cho năm 2011, sửa đổi cho các năm 2001-2010*. Trang web: [http://www.bea.gov/newsreleases/regional/gdp\\_metro/gdp\\_metro\\_newsrelease.htm](http://www.bea.gov/newsreleases/regional/gdp_metro/gdp_metro_newsrelease.htm).
- Schrank, David, Tim Lomax, Bill Eisele. 2011. *Báo cáo giao thông đô thị 2011*. College Station, Texas: Viện Giao thông Vận tải Texas.

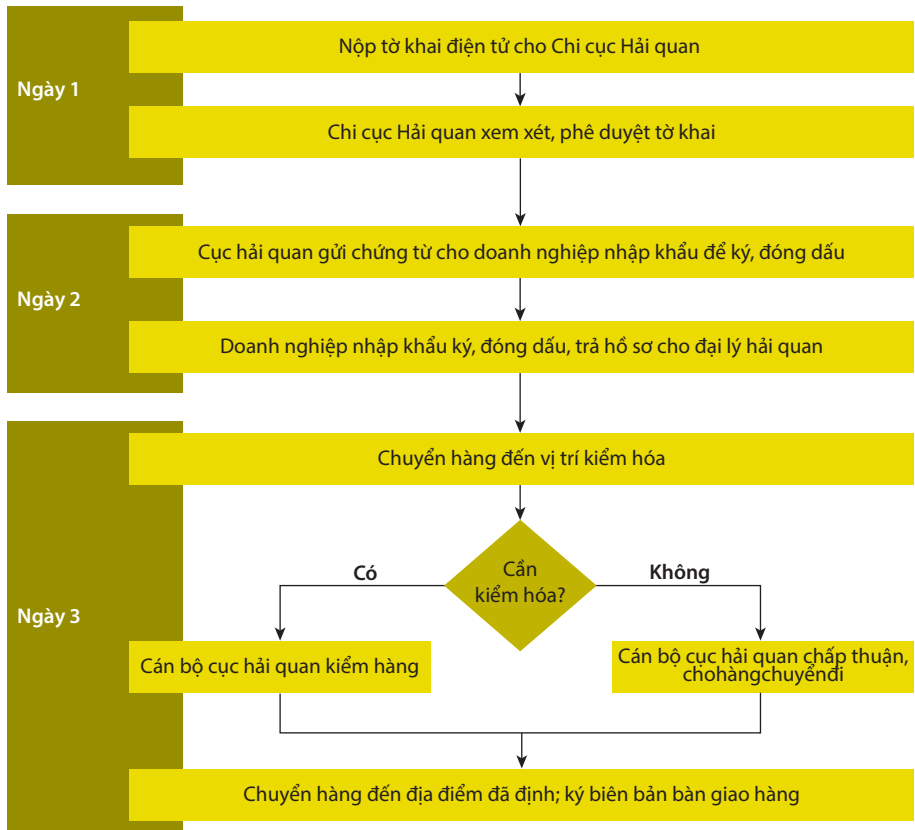
## Biểu đồ quy trình hải quan

Các Hình E.1 và E.2 minh họa quy trình thông quan xuất nhập khẩu của Việt Nam. Do hàng sản xuất để xuất khẩu thường có tỉ lệ cấu thành đáng kể từ hàng nhập khẩu nên cần nêu sơ qua một số nhận định chính về quy trình thông quan hàng nhập khẩu dựa trên tờ khai điện tử. Quản lý tốt quy trình này có vai trò quan trọng để chuỗi cung ứng xuất khẩu của Việt Nam hoạt động hiệu quả.

- Khai hải quan điện tử đối với các doanh nghiệp nhập khẩu lớn đã được áp dụng từ năm 2011.
- So với quy trình kê khai hải quan trước đây (thủ công), kê khai điện tử có một số lợi thế như rút ngắn thời gian kê khai, giảm số lượng giấy tờ.
- Doanh nghiệp nhập khẩu cần mở tài khoản trong hệ thống hải quan, có tên người sử dụng, mật khẩu.
- Đơn vị nhận ủy thác làm thủ tục hải quan có thể giúp doanh nghiệp nhập khẩu đăng ký lập tài khoản tại Chi cục Hải quan địa phương miễn phí.

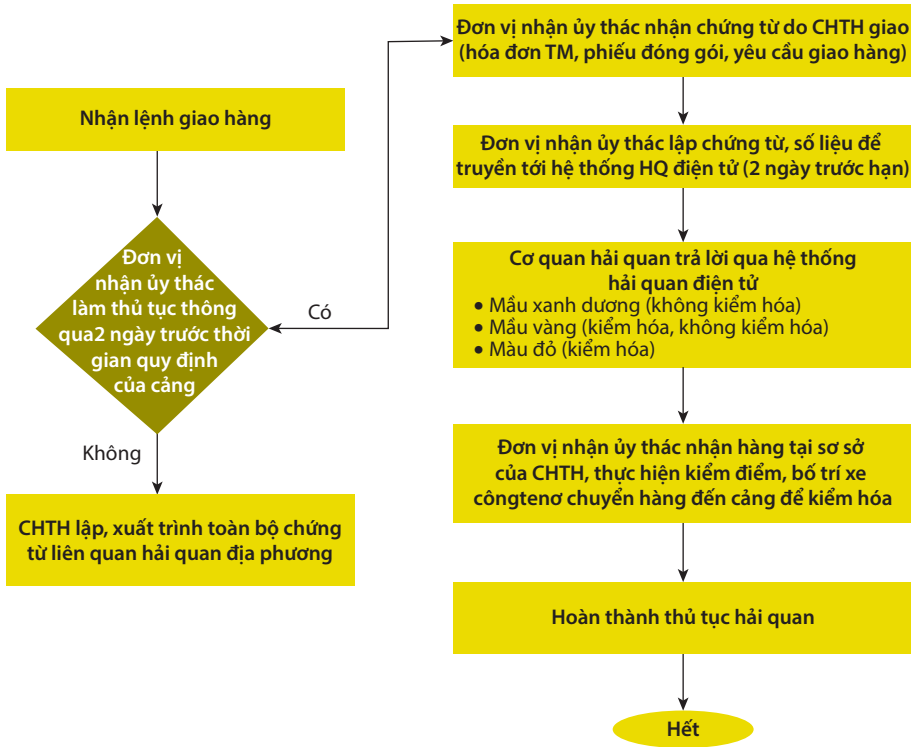
Hồ sơ, chứng từ thông thường trong thông quan hàng nhập khẩu gồm:

- Vận đơn hay vận đơn hàng không
- Hóa đơn thương mại bản gốc
- Phiếu đóng gói bản gốc
- Hợp đồng mua bán/đơn hàng bản sao
- Danh mục chính bản gốc được Chi cục Hải quan TCHQ địa phương chấp thuận cho miễn thuế
- Catalog/Bản quy cách kỹ thuật của sản phẩm
- Giấy phép nhập khẩu, giấy phép đầu tư hợp lệ, các giấy phép khác liên quan tùy vào loại hàng hóa, giao dịch.

**Hình E.1 Thông quan nhập khẩu: Lưu đồ quy trình kê khai điện tử**

Nguồn: Tác giả.

Hình E.2 Quy trình thông quan xuất khẩu



Nguồn:Tác giả.



## Các nội dung cần thiết để hợp tác công tư thành công

Các dự án cơ sở hạ tầng vận tải ở Việt Nam thường được đầu tư bằng ngân sách nhà nước, vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA: Official Development Assistance) hay thông qua phương thức hợp tác công tư (PPP) nơi thứ hai có thể huy động vốn tư nhân, (ví dụ, từ các doanh nghiệp trong và ngoài nước) có hoặc không một phần đồng tài trợ từ chính phủ. Toàn bộ các cảng mới ở Cái Mép-Thị Vải cũng như bến CICT mới cảng Cái Lân đều áp dụng mô hình PPP. Giai đoạn 1 cảng Lạch Huyện cũng theo phương thức PPP, có bổ sung vốn ODA của Nhật Bản.

Khi tuyến cao tốc mới TPHCM-Vũng Tàu được xây dựng, chính phủ Việt Nam có thể sẽ xem xét áp dụng mô hình PPP, trong đó nhà nước có thể trợ cấp (đôi khi đặc xem như là bù đắp tài chính) và tìm nhà đầu tư tư nhân để huy động số vốn còn lại. Một phương án khác là mô hình Xây dựng-Vận hành-Chuyển giao (BOT: Build-Operate-Transfer), tương tự như Sở Giao thông Vận tải bang Florida đã làm khi chỉ định một doanh nghiệp thiết kế, xây dựng, đầu tư, vận hành, bảo trì tuyến đường liên tiểu bang 595 (I-595) trong thời hạn 35 năm (xem Khung F.1).

Như Hội đồng Doanh nghiệp Mỹ-Châu Á và Viện nghiên cứu Năng lực cạnh tranh Việt Nam đã cho biết trong các cuộc phỏng vấn thực hiện cho báo cáo, Việt Nam chưa có tài liệu chính thức về cơ cấu, quản lý dự án PPP, cũng như đang gặp khó khăn trong việc thiết lập khung pháp lý, quy chế toàn diện cho những dự án này. Việt Nam cũng chưa có hệ sinh thái phù hợp với mô hình PPP như những giải pháp tài trợ thương mại dài hạn, các doanh nghiệp xây dựng, thiết kế tư nhân lớn, trình độ cao. Vì thế chưa khuyến khích được một số doanh nghiệp nước ngoài tham gia vào lĩnh vực PPP. Một ví dụ về quản lý yếu kém dự án PPP liên quan đến ngành vận tải là dự án đầu tư của các MTO nước ngoài tại một số cảng khu vực Cái Mép-Thị Vải. Chính phủ đã cam kết đóng cửa một số cảng tại khu vực TPHCM nhưng vẫn chưa thực hiện. Đây chính là một lý do khiến mức sử dụng cảng Cái Mép-Thị Vải tính đến cuối năm 2012 vẫn chỉ bằng một phần nhỏ tổng công suất của cảng. Như vậy, những dự án PPP này của các MTO trên đang hoạt động thua lỗ.

Khung F.2 sẽ tóm tắt ý kiến của Hội Doanh nghiệp Mỹ-ASEAN, Viện Năng lực cạnh tranh Việt Nam và một số đơn vị khác về giải pháp để Việt Nam nâng cao hiệu quả quản lý, cơ cấu các dự án PPP.

---

### **Khung F.1 Dự án PPP của Sở Giao thông Vận tải bang Florida đầu tư xây dựng đường I 595**

Sau khi xem xét một số phương án PPP, Sở Giao thông Vận tải Florida chọn giải pháp nâng cấp đường I-595 bằng cách chỉ định một nhà thầu thực hiện thiết kế, thi công, đầu tư, vận hành, bảo trì (DBFOM) tuyến quốc lộ này trong thời hạn 35 năm. Theo phương thức DBFOM, nhà nước vẫn sở hữu công trình nhưng nhà thầu được độc quyền vận hành công trình từ lúc khởi công cho đến hết thời hạn hợp đồng. Khi hết thời hạn, nhà thầu sẽ bàn giao công trình lại cho nhà nước theo quy định bàn giao nêu trong Hợp đồng đã ký. Mô hình này khuyến khích nâng cao chất lượng công trình ngay từ đầu, bảo đảm công trình được bảo trì tốt.

Nguồn: Tác giả; <http://www.dot.state.fl.us/financialplanning/finance/P3%20Summary.pdf>.

---

### **Khung F.2 Xây dựng thành công dự án hợp tác nhà nước-tư nhân**

Những nội dung thảo luận thực hiện trong nghiên cứu với Hội Doanh nghiệp Mỹ-ASEAN và Viện Năng lực cạnh tranh Việt Nam cho thấy những lo ngại của nhà đầu tư về khả năng môi trường kinh doanh của Việt Nam trong việc hỗ trợ số lượng lớn các dự án PPP trong lĩnh vực vận tải. Sau đây là những giải pháp chính phủ có thể thực hiện để cơ cấu thành công các dự án PPP:

1. Xây dựng Quy hoạch tổng thể cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải hợp lý: Chính phủ không được để các DNNN hay tư nhân gây ảnh hưởng để sửa đổi quy hoạch theo hướng có lợi cho những đối tượng này.
2. Chính phủ phải quản lý hiệu quả quy trình đấu thầu bảo đảm thực sự cạnh tranh và không được thiên vị trao dự án cho DNNN hay doanh nghiệp tư nhân ưu tiên, vì như vậy sẽ làm tăng chi phí cho dự án.
3. Chính phủ phải bổ nhiệm “đầu mối” có đủ quyền hạn, trách nhiệm ra quyết định, bảo đảm cấp phép kịp thời để hoàn thành dự án đúng hạn, không vượt ngân sách.
4. Do phí sử dụng công trình sẽ không thể tạo đủ nguồn thu cho doanh nghiệp trúng thầu dự án PPP để trang trải chi phí xây dựng, chẳng hạn như một tuyến đường quốc lộ, nên những diện tích đất gần tuyến đường giao cho nhà thầu để xây dựng các công trình phục vụ mục đích kho vận phải được sử dụng đúng mục đích.
5. Để giảm thiểu nguy cơ cho cả nhà nước và tư nhân tham gia dự án, chính phủ cần bảo đảm các quyền theo hợp đồng của các bên, tránh chịu ảnh hưởng của những quyết định chủ quan của các ban ngành trung ương và/hoặc địa phương, trái với chỉ thị của BGTVT và Bộ Kế hoạch Đầu tư. Tham nhũng là một vấn đề lớn đối với các doanh nghiệp nước ngoài.

*còn tiếp*

**Khung F.2 Xây dựng thành công dự án hợp tác nhà nước-tư nhân** (tiếp theo)

6. Chính phủ phải bảo đảm công khai nội dung đàm phán vay vốn để công chúng giám sát.
7. Chỉ trao thầu cho những nhà thầu có thành tích tốt trong quản lý những dự án quy mô lớn, hoàn thành đúng hạn, không vượt ngân sách. Đấu thầu cạnh tranh là yếu tố quan trọng để đạt mục tiêu này.

Sau đây là những điểm bổ sung và đề xuất cho các dự án PPP trong lĩnh vực vận tải ở Mỹ có thể cung cấp các bài học kinh nghiệm bổ ích cho Việt Nam:

1. Nếu đồng thời coi phí sử dụng công trình là nguồn thu và mô hình PPP là cơ chế thực hiện dự án thì quyền kiểm soát việc định mức phí sẽ chuyển từ nhà nước, trong đó trách nhiệm thuộc về những cán bộ dân bầu, sang doanh nghiệp tư nhân hoạt động theo hướng tối đa hóa lợi nhuận. Khi quyền ấn định mức phí sử dụng không còn thuộc về những giới chức chính trị thì giá trị tài sản của dự án sẽ tăng, vì nguồn thu sẽ đủ để công trình được bảo trì đầy đủ.
2. PPP không phải là một nguồn thu cho nhà nước mà thực chất, để bảo đảm tính khả thi tài chính thì phải có nguồn thu ổn định. Tuy vậy, có thể sử dụng cơ chế này để tận dụng các nguồn thu nhà nước hiện có, nâng cao tính ổn định của chi phí vòng đời dự án, tránh cho ngân sách chung rơi vào tình trạng thiếu hụt nguồn thu.
3. Phần lớn các dự án PPP ở Mỹ chưa được đầu tư hoàn toàn bởi tư nhân. Phần lớn các dự án PPP đều cần hỗ trợ tài chính của nhà nước dưới dạng góp vốn ban đầu hay hỗ trợ tín dụng để thu hút đầu tư tư nhân.
4. PPP không phải là liều thuốc bách bệnh cho vấn đề thiếu kinh phí đầu tư cho ngành giao thông, vận tải. PPP không phải là nguồn vốn miễn phí, vì thế mức phí của dự án phải bảo đảm lợi nhuận hợp lý, theo hướng thị trường.
5. PPP không phải là “cổ phần hóa”. Cho dù tư nhân đóng vai trò lớn hơn trong dự án PPP nhưng nhà nước vẫn nắm quyền sở hữu, chỉ đạo tư nhân được hay không được làm gì thông qua quy chế, hợp đồng.
6. Giải ngân hợp lý, trong đó phía đối tác nhà nước chấp nhận rủi ro về nhu cầu, là một cách các ban ngành nhà nước sử dụng trong cơ cấu hợp đồng PPP để thu hút những gói thầu cạnh tranh, từ đó giảm được chi phí đầu tư.

*Nguồn:* Tác giả, dựa trên phỏng vấn Hội Doanh nghiệp Mỹ-ASEAN và Viện Năng lực cạnh tranh của Việt Nam; Buxbaum, Ortiz (2009).

*Chú thích:* PPP = hợp tác nhà nước-tư nhân; DNNN = doanh nghiệp nhà nước.

---



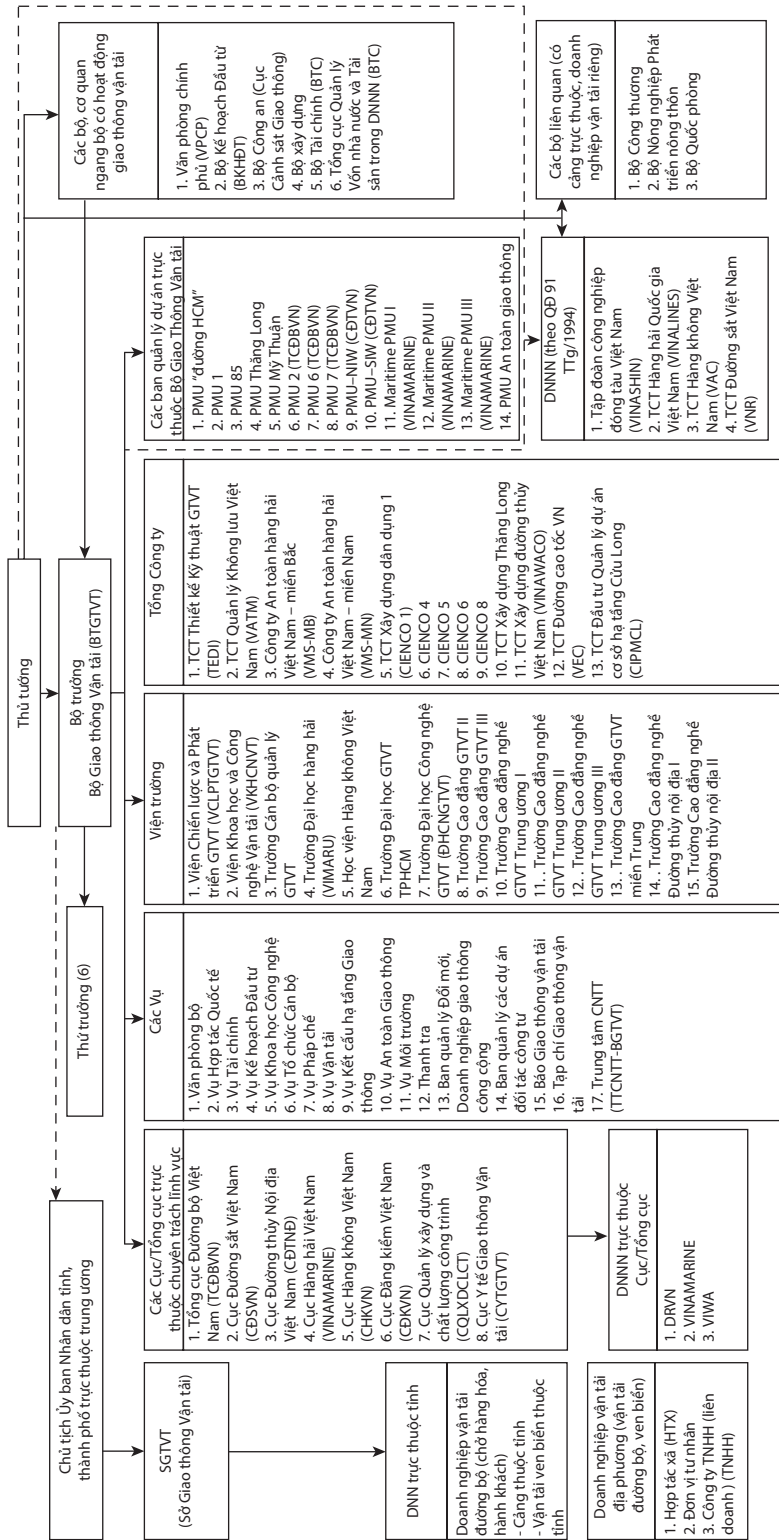
### Tài liệu tham khảo

Buxbaum, Jeffrey N. and Iris N. Ortiz, chuyên gia tư vấn. 2009. *Public Sector Decision-Making for Public-Private Partnerships*, Tổng hợp số 391, Chương trình Nghiên cứu Hợp tác đầu tư Đường quốc lộ. Washington, DC: Ban Nghiên cứu Giao thông Vận tải.

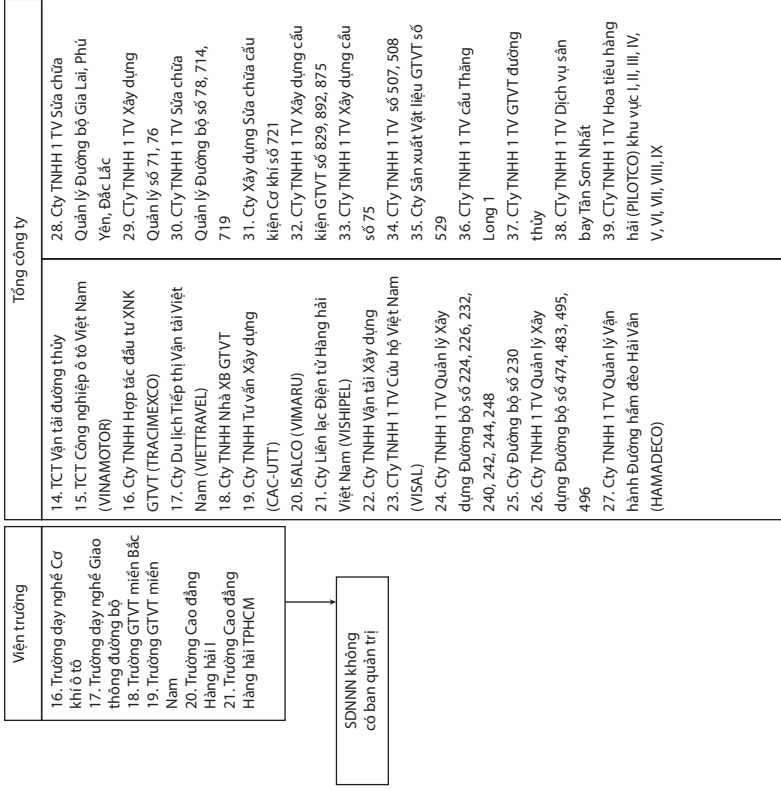
**PHỤ LỤC G**

**Cơ cấu tổ chức Bộ Giao thông  
Vận tải Việt Nam**

**Hình G.1 Sơ đồ tổ chức BGTVT: 2012**



**Hình G.1 Sơ đồ tổ chức BGTVT: 2012 (tiếp theo)**



Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải.



## Chú giải thuật ngữ

**CHTH:** Chủ hàng thụ hưởng; là đơn vị sở hữu sản phẩm; có thể là nhà sản xuất, hãng tàu/người bán hay người nhận/người mua.

**Hải quan Việt Nam/Hải quan:** Tổng cục Hải quan Việt Nam; cơ quan thuộc Bộ Tài chính, chính phủ Việt Nam, chịu trách nhiệm quản lý nhà nước về lĩnh vực hải quan. Các Cục Hải quan trực thuộc Tổng cục Hải quan Việt Nam là đơn vị quản lý thủ tục, thực hiện các quy định về hải quan ở cấp tỉnh.

**CFS:** Trạm côngtenơ; là cơ sở xử lý hàng hóa thuộc sở hữu hay đi thuê, được vận hành bởi nhà cung cấp dịch vụ kho vận bên thứ ba.

**CIC:** Phụ phí mất cân bằng vỏ côngtenơ, do các hãng vận tải biển tính cho hãng tàu hàng nhập khẩu do phải điều chuyển côngtenơ rỗng. Việt Nam thường có số lượng lớn côngtenơ 20' hàng nhập khẩu không thể tái sử dụng cho phần lớn các mặt hàng xuất khẩu, trong khi lại thiếu côngtenơ 40' dùng cho hàng xuất khẩu.

**C-TPAT:** Chương trình Hợp tác Hải quan-Thương mại chống Khủng bố, là một chương trình thuộc quản lý của cơ quan Hải quan, Bảo vệ Biên giới Hoa Kỳ, trong đó chứng thực các CHTH, hãng vận tải biển, các đơn vị tham gia lĩnh vực vận tải khác đã có biện pháp bảo đảm an toàn chuỗi cung ứng phòng chống các hành động khủng bố.

**BC:** Bãi côngtenơ; là nơi lưu giữ các côngtenơ rỗng hay có hàng hóa; thường được quản lý bởi hãng vận tải biển.

**EDI:** Nút giao số liệu điện tử; EDI chỉ việc truyền số liệu điện tử giữa các bên nhằm giảm thiểu, loại trừ các quy trình thủ công, giấy tờ.

**FEU:** Côngtenơ 40' hay tương đương; FEU là kích cỡ côngtenơ chuẩn sử dụng trong vận chuyển đường biển.

**FTP:** Giao thức truyền tệp tin; một giao thức mạng dùng để truyền tệp tin điện tử trên mạng internet.

**ICD:** Bãi côngtenơ nội địa; các hãng vận tải biển và hãng DVKV thiết lập các ICD gần cảng hay các địa điểm trong nội địa làm cơ sở nhận, trả côngtenơ rỗng hay có hàng hóa.

**JIT:** Tinh gọn sản xuất; thường được dùng trong ngành chế tạo; JIT chỉ việc sử dụng các quy trình có kiểm soát, hiệu quả theo các thời gian biểu chặt chẽ, trong đó đầu vào được chuyển đến nhà máy để tiến hành sản xuất nhằm giảm lượng tồn kho dự phòng dư thừa, giảm chi phí, thời gian trong chuỗi cung ứng.

**Chi phí hàng đến:** Gồm chi phí hàng hóa được vận chuyển, toàn bộ chi phí thủ tục xuất nhập khẩu, mọi chi phí vận tải liên quan để chuyển hàng từ điểm giao hàng FOB tới điểm đến đã định, có ghi trong vận đơn, và thuế xuất nhập khẩu tại quốc gia đến. Tuy nhiên, trong phạm vi báo cáo này, chi phí hàng đến không bao gồm chi phí quản lý hàng tồn trữ.

**DVDVKV:** Đơn vị dịch vụ kho vận; là bên thứ ba thực hiện công đoạn giao nhận hàng vận chuyển đường biển, đường không, kho bãi, phân phối, và/hoặc nhận ủy thác làm thủ tục hải quan cho CHTH.

**MCIP:** Quy hoạch đầu tư tuyến hành lang đa phương tiện; đây là quy hoạch cơ sở hạ tầng giao thông của một cơ quan nhà nước lập ra, trong đó tính đến một yếu tố là chuỗi cung ứng của chủ hàng thụ hưởng là chuỗi cung ứng đa phương tiện và sự liên quan giữa các phương thức vận tải phải hoàn thiện tới mức tối đa để bảo đảm hiệu quả, giảm chi phí cho chuỗi cung ứng.

**BGTVT:** Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam; là bộ chủ quản phụ trách công tác quy hoạch, phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải.

**ĐQL Số ...:** Đường quốc lộ của Việt Nam thuộc trách nhiệm quy hoạch, xây dựng, bảo trì của Bộ Giao thông Vận tải.

**PPP:** Hợp tác nhà nước-tư nhân; khi sử dụng trong các dự án cơ sở hạ tầng giao thông vận tải, PPP là một cơ chế đầu tư trong đó một hay nhiều đơn vị tư nhân hợp tác với một cơ quan nhà nước để xây dựng và/hoặc quản lý một dự án hay công trình cơ sở hạ tầng giao thông, như đường quốc lộ. Bên đối tác tư nhân thường thu hồi vốn đầu tư bằng cách thu phí sử dụng công trình trong một thời gian nhất định.

**DNNN:** Doanh nghiệp nhà nước; DNNN là một công ty được nhà nước thành lập nhằm sản xuất hàng hóa, cung cấp dịch vụ hay quản lý công trình kết cấu hạ tầng.

**TEU:** Côngtenơ 20' hay tương đương; TEU là kích cỡ côngtenơ chuẩn sử dụng trong vận chuyển đường biển.

**THC:** Phụ phí xếp dỡ tại cảng; THC là chi phí mà CHTH hay nhà máy trả cho đơn vị kinh doanh cảng biển để bốc, dỡ côngtenơ lên/xuống tàu.

**TPP:** Hiệp định Đối tác Xuyên Thái bình dương; TPP là một hiệp định thương mại đa phương hiện đang trong quá trình đàm phán. Các nước tham gia gồm Ôt-xtrây-li-a, Brunei Darussalam, Canada, Chilê, Malaixia, Mêhicô, Niu Dilân, Pêru, Singapo, Việt Nam, Hoa Kỳ.

**VPA:** Hiệp hội Cảng Việt Nam; VPA là một hiệp hội ngành vận tải gồm 40 cảng thành viên, đại diện cho hơn 80% tổng công suất cảng hàng năm của Việt Nam. Hiệp hội đang phấn đấu tạo nhiều cơ hội kinh doanh, hợp tác giữa các cảng thành viên và với cộng đồng vận tải biển.

**WTO:** Tổ chức Thương mại Thế giới; WTO là một tổ chức đa phương có vai trò định ra các lễ luật thương mại quốc tế giữa các nước. Tính đến tháng 8/2012, WTO đã có 157 quốc gia thành viên.



