

PHẦN MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài nghiên cứu

Dịch vụ logistics theo định nghĩa của Luật Thương mại Việt Nam năm 2005 khẳng định tại Mục 4, Điều 233 về dịch vụ logistics. Nhằm thực hiện Nghị quyết đại hội Đảng lần thứ XI đã đưa ra chiến lược phát triển kinh tế - xã hội 2011-2020 đã được ban hành; Quyết định 2190/2009/QĐ-TTg của Thủ Tướng Chính phủ ban hành ngày 24/12/2009 phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030 và Nghị quyết số 32/NQ-TW ngày 05 tháng 8 năm 2003 của Bộ chính trị về xây dựng và phát triển Thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hoá, hiện đại hoá đất nước

Xuất phát từ những kinh nghiệm quốc tế được đúc kết, từ thực tiễn công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, tuy đã đạt được những thành tựu nhất định, song còn bộc lộ một số hạn chế cần được nghiên cứu bổ sung, hoàn thiện để đạt được kết quả như mong muốn vì vậy tác giả lựa chọn nghiên cứu đề tài **“Quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng”**.

2. Mục tiêu nghiên cứu của luận án

Làm rõ cơ sở lý luận và kinh nghiệm quốc tế về QLNN đối với dịch vụ logistics tại cảng biển; Phân tích, đánh giá thực trạng QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng; Tổng hợp định hướng và mục tiêu về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Đưa ra các giải pháp và đóng góp một số ý kiến về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu của luận án

Là QLNN đối với dịch vụ logistics tại hệ thống cảng biển trên địa bàn thành phố Hải Phòng (trong luận án này hệ thống cảng biển trên địa bàn thành phố Hải Phòng được gọi tắt là cảng Hải Phòng). Giới hạn trong QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Thời gian nghiên cứu thực trạng trong khoảng 2000 - 2011. Có bổ sung dữ liệu đến năm 2013, định hướng phát triển đến năm 2020

4. Phương pháp nghiên cứu của luận án

Các phương pháp nghiên cứu chủ yếu được sử dụng trong luận án

- Phương pháp phân tích, so sánh, tổng hợp. Luận án vận dụng phương pháp luận duy vật biện chứng và duy vật lịch sử, kết hợp việc khảo sát, lựa chọn, so sánh, đối chiếu, phân tích, đánh giá, xử lý khoa học và dự báo tình huống.

- Phương pháp thống kê kinh tế, kết hợp nghiên cứu định lượng với nghiên cứu định tính; Tập hợp các nghiên cứu khoa học nhằm lý thuyết hóa về lý luận quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics cảng biển. Tập hợp một số biện pháp QLNN đối với dịch vụ logistics hiệu quả ở một số cảng biển trên thế giới, rút ra kinh nghiệm về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

- Phương pháp thu thập số liệu thứ cấp: Thu thập những tài liệu, báo cáo của các cơ quan quản lý để sử dụng phân tích, đánh giá về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

- Phương pháp điều tra, phỏng vấn doanh nghiệp.

5. Những đóng góp của luận án

(i) Luận án khái quát hóa quá trình phát triển logistics trên thế giới và Việt Nam; một số vấn đề lý luận chung về logistics nói chung và logistics cảng biển nói riêng

(ii) Bổ sung, hoàn thiện thêm cơ sở lý luận, luận cứ khoa học về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển; hệ thống hóa, làm rõ hơn các kinh nghiệm quốc tế và Việt Nam, vận dụng sáng tạo, phù hợp vào QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

(iii) Luận án đánh giá tổng quát thực trạng và tiềm năng của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Phân tích thực trạng về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng; chỉ ra những tồn tại trong hoạt động; nguyên nhân của những bất cập, đặc biệt là những vướng mắc cần tháo gỡ trong cơ chế quản lý hiện nay.

(iv) Đề ra giải pháp và đề xuất được một số kiến nghị nhằm đổi mới công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

6. Kết cấu nội dung của luận án

Luận án được kết cấu thành 3 chương:

Chương 1: Cơ sở lý luận và kinh nghiệm quốc tế về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

Chương 2: Thực trạng về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Chương 3: Phương hướng và giải pháp đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VÀ KINH NGHIỆM QUỐC TẾ VỀ QLNN ĐỐI VỚI DỊCH VỤ LOGISTICS CẢNG BIỂN

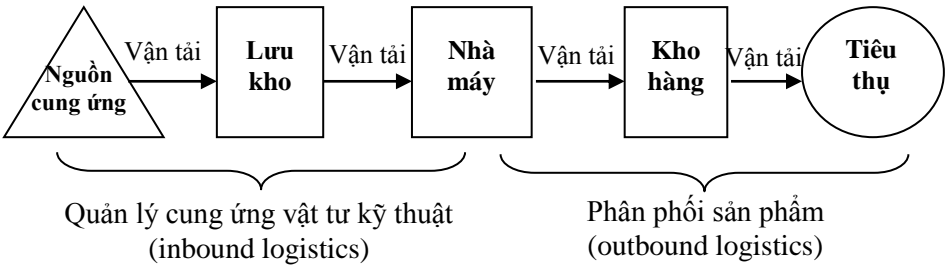
1.1 Cơ sở lý luận về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

1.1.1 Khái niệm và mô hình dịch vụ logistics cảng biển.

a. Khái niệm về dịch vụ logistics cảng biển

Theo Hội đồng quản trị logistics của Mỹ (Council of Logistics Management-CLM) thì “logistics là quy trình chuỗi cung ứng có nhiệm vụ lập kế hoạch, tổ chức thực hiện và kiểm soát quá trình lưu chuyển, dự trữ hàng hoá, dịch vụ và những thông tin liên quan từ điểm xuất phát đầu tiên đến nơi tiêu thụ cuối cùng sao cho hiệu quả và phù hợp với yêu cầu của khách hàng”. Ngoài ra còn có các khái niệm tương tự như theo Ủy ban Quản lý logistics Mỹ; theo quan niệm của Liên hợp quốc; theo quan điểm 7 đúng (seven rights); Của PGS.TS Đoàn Thị Hồng Vân định nghĩa trong tài liệu “Logistics - Những vấn đề cơ bản” (NXB Thống kê năm 2003); Theo tạp chí Giao nhận kho vận, tác giả Nguyễn Thâm; Khái niệm về dịch vụ logistics của Tổ chức Thương mại thế giới (WTO) Như vậy có thể hình dung chuỗi logistics từ sản xuất đến tiêu dùng bằng sơ đồ 1.1:

Sơ đồ 1.1. Chuỗi logistics từ sản xuất đến tiêu dùng



Nguồn: <http://www.vlr.vn/vn/> (Cổng thông tin logistics Việt Nam)

Tại kỳ họp thứ 7 - Khoá XI - Quốc hội nước Cộng hoà XHCN Việt Nam ngày 14/6/2005 đã thông qua Luật Thương mại khái niệm về dịch vụ logistics tại điều 233 - Mục 4 - Chương VI quy định “*Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức thực hiện một hoặc nhiều công việc bao gồm: Nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói, bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá theo thoả thuận với khách hàng để hưởng thù lao. Dịch vụ logistics được phiên âm tiếng Việt là lô-gi-стик*”.

Trong luận án này, nghiên cứu sinh sử dụng khái niệm dịch vụ logistics trong Luật Thương mại nêu trên để làm cơ sở nghiên cứu.

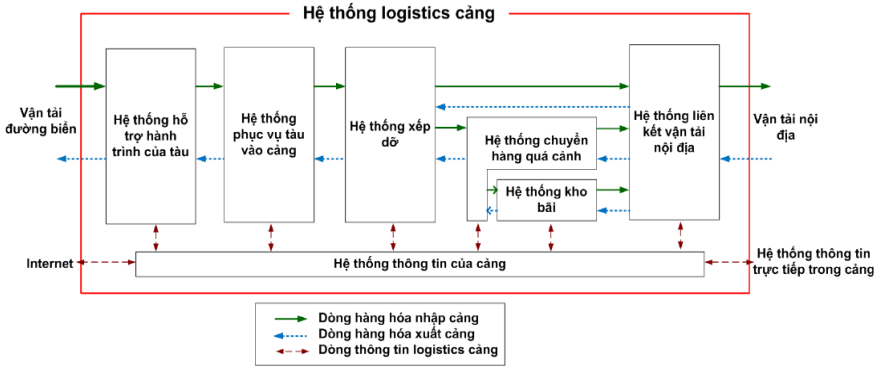
Cảng là đầu mối quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics do vậy có vai

trò quyết định trong việc nâng cao hiệu quả của cả quy trình dịch vụ logistics, từ đó thuật ngữ “dịch vụ logistics cảng” được đưa vào nghiên cứu. Mục tiêu của dịch vụ logistics cảng là tập trung xây dựng các hệ thống dịch vụ cảng nhằm tối ưu hóa quy trình dịch vụ logistics, nâng cao tính tương thích của cảng trong chuỗi dịch vụ logistics. Nếu một cảng thành công trong việc phát triển các dịch vụ logistics, cảng đó chắc chắn có được ưu thế cạnh tranh so với các cảng đối thủ khác.

Căn cứ vào khái niệm theo luật thương mại ta có khái niệm dịch vụ logistics cảng biển là chuỗi các hoạt động bao gồm các hệ thống bốc xếp, vận chuyển, hỗ trợ hành trình tàu, phục vụ tàu vào cảng, lưu kho bãi và phục vụ hàng quá cảnh.

b. Mô hình dịch vụ logistics cảng biển

Hệ thống dịch vụ logistics cảng được chia thành 6 hệ thống thứ cấp



Hình 1.1. Các hệ thống thứ cấp trong hệ thống dịch vụ logistics cảng

Nguồn: Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải Số 17 – 4/2009

- *Hệ thống hỗ trợ hành trình tàu.* Nhiệm vụ là cung cấp lương thực thực phẩm và các dịch vụ hỗ trợ cho tàu.
- *Hệ thống phục vụ tàu vào cảng.* Vai trò chủ yếu là bảo đảm an toàn và thuận tiện cho tàu khi tàu cập cảng.
- *Hệ thống xếp dỡ.* Nhiệm vụ là hỗ trợ hoạt động xếp hàng và dỡ hàng của tàu tại cảng sao cho nhanh chóng và an toàn.
- *Hệ thống phục vụ hàng quá cảnh.* Công việc là bảo đảm liên kết giữa bên xếp dỡ và bên kho bãi (hoặc bên vận tải nội địa).
- *Hệ thống lưu kho bãi.* Nhiệm vụ là hỗ trợ cho quá trình lưu kho bãi
- *Hệ thống liên kết vận tải nội địa.* Vai trò là hỗ trợ cho liên kết giữa hệ

thông kho bãi với hệ thống vận tải nội địa.

1.1.2 QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

a. Hình thành khái niệm QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

QLNN đối với dịch vụ logistics là sự tác động có tổ chức và bằng pháp quyền của Nhà nước lên các hoạt động dịch vụ logistics trong nền kinh tế quốc dân nhằm sử dụng có hiệu quả nhất các nguồn lực kinh tế trong và ngoài nước, các cơ hội có thể có, để đạt được mục tiêu phát triển kinh tế của đất nước trong điều kiện hội nhập và mở rộng giao lưu quốc tế.

b. Chức năng của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển bao gồm 4 chức năng: *Thứ nhất*, định hướng cho sự phát triển dịch vụ logistics cảng biển nhằm đạt đến mục đích (mục tiêu) nhất định. *Thứ hai*, nhà nước tạo lập môi trường cho sự phát triển lĩnh vực dịch vụ logistics cảng là tập hợp tất cả các yếu tố, điều kiện tạo nên khung cảnh tồn tại và phát triển của lĩnh vực logistics cảng. *Thứ ba*, nhà nước sử dụng quyền năng chi phối của nhà nước lên các hành vi của các chủ thể kinh doanh trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng, ngăn chặn các tác động tiêu cực đến quá trình hoạt động của dịch vụ logistics cảng, ràng buộc chúng phải tuân thủ các quy định đã có sẵn, nhằm bảo đảm sự phát triển bình thường của hoạt động kinh tế cảng biển. *Thứ tư*, nhà nước xây dựng hệ thống chính sách pháp luật trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng đồng thời dựa vào nó để kiểm tra, giám sát việc thực hiện của dịch vụ này.

c. Nội dung của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

Nội dung của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển bao gồm: *Thứ nhất*, ban hành luật pháp, và hướng dẫn các cơ quan QLNN triển khai công tác QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển. *Thứ hai*, định hướng về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển qua xây dựng và triển khai thực hiện chiến lược, kế hoạch. *Thứ ba*, chỉ đạo thực hiện về QLNN đối với sự phát triển dịch vụ logistics cảng biển phù hợp tiến trình hội nhập quốc tế. *Thứ tư*, kiểm tra, thanh tra, giám sát. *Thứ năm*, cung cấp thông tin đáp ứng yêu cầu QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển. *Thứ sáu*, tổ chức công tác nghiên cứu khoa học và đào tạo nhân lực

d. Công cụ, phương pháp của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

- Công cụ của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển bao gồm: Pháp luật, kế hoạch và chính sách.

- *Phương pháp của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển bao gồm:*

Phương pháp hành chính, phương pháp kinh tế và phương pháp giáo dục.

e. Vai trò của QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

Thứ nhất, QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển là thể hiện rõ vai trò của nhà nước trong việc tạo môi trường và hành lang cho dịch vụ logistics cảng biển phát triển trong nền kinh tế thị trường theo định hướng XHCN.

Thứ hai, định hướng cho sự phát triển kinh tế xã hội đối với khu vực cảng biển, là công cụ liên kết các hoạt động trong chuỗi giá trị của toàn bộ hệ thống cảng biển bao gồm cung cấp, dịch vụ, lưu thông phân phối, mở rộng thị trường cho các hoạt động kinh tế của cảng.

Thứ ba, tạo điều kiện đẩy mạnh lưu thông hàng hóa, giảm chi phí trong kinh doanh quốc tế, đảm bảo dân chủ, công bằng xã hội.

Thứ tư, QLNN đối với dịch vụ logistics cảng nhằm trực tiếp điều hành các doanh nghiệp nhà nước sản xuất kinh doanh trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng, góp phần giảm thiểu chi phí trong quá trình xuất nhập khẩu, tăng cường sức cạnh tranh cho các doanh nghiệp nhà nước, làm đầu tàu thúc đẩy các doanh nghiệp khác cùng phát triển.

f. Các tiêu chí đánh giá về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

Bao gồm 5 tiêu chí: hiệu lực, hiệu quả, phù hợp, công bằng, bền vững

Các nhân tố tác động đến QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển bao gồm: Mức độ mở cửa của nền kinh tế trong hội nhập; Thể chế, chính sách và môi trường kinh doanh; Sự phát triển của kết cấu hạ tầng, công nghệ thông tin và truyền thông, nguồn nhân lực cho QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

1.2 Một số kinh nghiệm quốc tế về QLNN đối với dịch vụ logistics tại cảng biển.

1.2.1 Tình hình phát triển dịch vụ logistics trong khu vực

Theo kết quả khảo sát của tổ chức tư vấn quốc tế Frost Sullivan, thị phần dịch vụ logistics (3PL) của khu vực ASEAN chiếm khoảng 10% toàn bộ thị trường dịch vụ logistics Châu Á - Thái Bình Dương.

ASEAN được chia thành 3 nhóm nước xét theo chỉ số hiệu quả dịch vụ logistics (LPI) gồm: nhóm 1 có trình độ phát triển dịch vụ logistics cao nhất (Singapore); nhóm 2 có trình độ phát triển ở mức trung bình (Malaysia, Thái Lan, Indonesia, Việt Nam, Philippines); nhóm 3 có trình độ phát triển thấp nhất (Campuchia, Lào, Myanmar, Đông Timo).

Quản lý hiệu quả hệ thống dịch vụ logistics thể hiện ở chi phí dịch vụ

logistics thấp, giảm giá thành sản phẩm, nâng cao khả năng cạnh tranh.

Tỷ lệ chi phí dịch vụ logistics/GDP của Việt Nam hiện nay là trên 20%, cao gấp 3 lần so với của những nước có dịch vụ logistics phát triển nhất.

1.2.2 Kinh nghiệm QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển tại Singapore

Singapore là nước đi đầu về quản lý và phát triển dịch vụ logistics trong khu vực Đông Nam Á và trên thế giới. Hiện nay, dịch vụ logistics của đóng góp khoảng 8% GDP Singapore. Điểm mạnh của QLNN đối với dịch vụ logistics là các cấp QLNN đã đầu tư xây dựng chuỗi cung ứng đáng tin cậy và hiệu quả cao kết hợp với chi phí rất cạnh tranh. Singapore đã đầu tư xây dựng một hệ thống cảng biển được đánh giá là cảng thu hút tàu thuyền qua lại nhiều nhất khu vực Châu Á, Singapore đã sớm ứng dụng công nghệ thông tin vào trong hầu hết các khâu của dịch vụ logistics cảng biển, đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics cảng bằng cách đề ra chính sách “một cửa” nhằm đơn giản hoá các thủ tục hành chính liên quan tới hoạt động xuất nhập khẩu, thông quan và trung chuyển. Nâng cao vai trò đặc biệt quan trọng của Hiệp hội dịch vụ logistics Singapore (SLA - Singapore Logistics Association)

1.2.3 Kinh nghiệm QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển của Trung Quốc

Trong Bảng xếp hạng hiệu quả hoạt động dịch vụ logistics (Logistics Performance Index-LPI) của Ngân hàng thế giới Trung Quốc đứng ở vị trí thứ 30, Hongkong đứng thứ 8 trong tổng số 150 quốc gia, vùng lãnh thổ về dịch vụ logistics. Thành công của Trung Quốc là dựa trên sự đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics cảng một cách đúng đắn, đồng bộ từ các cấp QLNN và sự quan tâm đầu tư hợp lý của doanh nghiệp đối với loại hình dịch vụ này. Chính phủ cho phép được thành lập công ty 100% vốn nước ngoài, tạo điều kiện cho công ty nước ngoài có thể thâm nhập sâu vào thị trường logistics cảng. Tập trung xây dựng và phát triển đồng bộ mạng lưới giao thông. Chú trọng xây dựng hệ thống kho bãi và phát triển hệ thống thông tin liên lạc, áp dụng các công nghệ tiên tiến của thế giới vào dịch vụ logistics cảng biển. Trung Quốc đầu tư rất nhiều cho việc xây dựng các trung tâm logistics quốc tế và cảng biển tại các vị trí chiến lược.

1.2.4 Kinh nghiệm QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển của Nhật Bản

Nhật Bản rất chú trọng đến việc đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển bằng việc sửa đổi những chính sách, đường lối phát triển dịch vụ logistics cảng với mục tiêu ủng hộ công cuộc cải tổ cơ cấu thị trường dịch vụ logistics và dịch vụ logistics cảng biển. Ưu tiên cho hệ thống phân phối hiệu quả, chính

xác nhằm nâng cao tính cạnh tranh quốc tế của dịch vụ logistics cảng biển, chú trọng vào 2 chiến lược phát triển cơ bản là tập trung hợp lý hóa dịch vụ logistics thành phố, vùng, ngành chính phủ trực tiếp chỉ đạo, dẫn dắt việc phát triển đối với dịch vụ logistics cảng biển.

1.2.5 Một số bài học kinh nghiệm về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

Qua việc nghiên cứu về QLNN đối với dịch vụ logistics ở một số nước trên thế giới có thể rút ra một số kinh nghiệm có thể tham khảo cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở nước ta và cảng biển Hải Phòng như sau:

Chính phủ nhận thức rõ vai trò của dịch vụ logistics cảng biển với sự phát triển của đất nước. Chính phủ đặt mục tiêu phát triển khu vực cảng trở thành trung tâm dịch vụ logistics tích hợp các kinh nghiệm từ các nước hàng đầu thế giới về năng lực vận tải hàng hải, đường bộ, xếp dỡ, lưu kho, thủ tục hành chính và liên kết mạng kết hợp với công nghệ thông tin vượt trội.

Xây dựng khuôn khổ pháp lý đồng bộ, thống nhất là điều kiện quan trọng cho việc QLNN đối với dịch vụ logistics cảng, cần có hệ thống pháp luật và chính sách hướng tới thu hút đầu tư nước ngoài vào phát triển dịch vụ logistics cảng. Thành lập Ủy ban quốc gia về dịch vụ logistics để gắn kết, thống nhất quản lý, tổ chức thực hiện những chương trình trọng điểm và phối hợp các ngành hiệu quả, trọng tâm hơn, tạo môi trường kinh doanh thuận lợi cho dịch vụ logistics cảng; Hình thành Quỹ Hàng hải hỗ trợ đào tạo nguồn nhân lực và phát triển kinh doanh cho các công ty dịch vụ logistics; Thành lập Hiệp hội dịch vụ logistics cảng với nhiệm vụ hỗ trợ và phát triển, đẩy mạnh chương trình đào tạo, huấn luyện nhằm phát triển đội ngũ lao động chuyên nghiệp trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng, coi đây là một trong những mục tiêu chính có ý nghĩa quan trọng trong chiến lược phát triển dịch vụ logistics cảng biển.

Khuyến khích các công ty trong nước liên doanh với các hãng nước ngoài để thiết lập hệ thống dịch vụ logistics toàn cầu, khuyến khích các công ty đa quốc gia, các nhà dịch vụ logistics quốc tế đặt trụ sở tại khu vực cảng cùng với việc đầu tư vào các công trình kết cấu hạ tầng cho dịch vụ logistics quan trọng, có quy mô lớn, hiện đại. Cho phép thành lập công ty dịch vụ logistics 100% vốn nước ngoài. Sử dụng hệ thống các công ty cung cấp dịch vụ logistics nhằm chuyên môn hóa giúp giảm được chi phí, nâng cao năng lực cạnh tranh, thu hút các công ty dịch vụ logistics và các nhà sản xuất, kinh doanh nước ngoài đầu tư vào kinh doanh tại khu vực cảng biển.

Hoàn thiện hệ thống đường xá, nâng cấp hệ thống giao thông vận tải đường sông, biển, giảm tắc nghẽn giao thông đường bộ và phát triển mạng lưới giao thông vận tải liên kết. Tập trung đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng cả đường biển, đường bộ, đường sông, đường sắt và đường không cũng như hạ tầng công nghệ thông tin nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

Đầu tư xây dựng hệ thống cảng container tạo điều kiện thu hút tàu thuyền qua lại trong khu vực. Đầu tư nhiều cho việc xây dựng các trung tâm dịch vụ logistics quốc tế ở cảng biển tại các vị trí chiến lược trên lãnh thổ.

Xây dựng hệ thống quản lý các phương tiện vận tải nhất là hệ thống ô tô chuyên chở container một cách có hiệu quả.

Tập trung vào việc lập quy hoạch sắp xếp kế hoạch phát triển các bãi kho vận hậu cần và các thiết bị trong ngành dịch vụ logistics cảng.

Ứng dụng công nghệ thông tin vào trong hầu hết các khâu của dịch vụ logistics cảng. phát triển kinh doanh dịch vụ logistics điện tử (E-Logistics). Ứng dụng mạng lưới cổng (Portnet) giúp ngành dịch vụ logistics cảng quản lý thông tin tốt hơn, đảm bảo thông tin thông suốt hơn từ các hãng tàu, các nhà vận tải đến các nhà giao nhận hàng hoá và các cơ quan chính phủ.

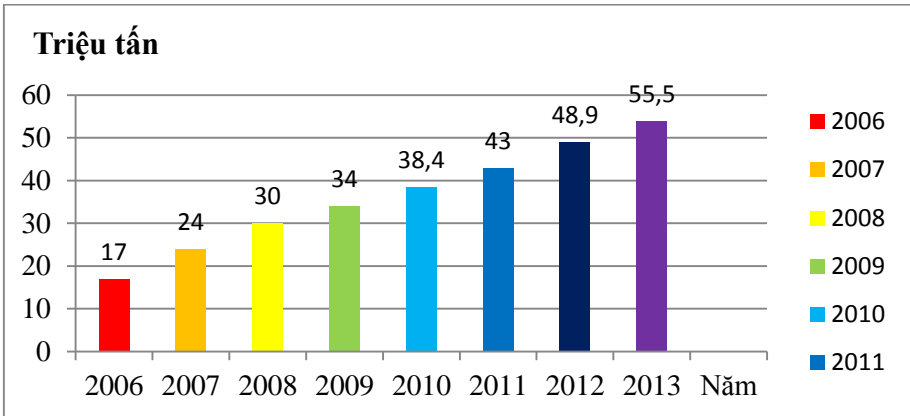
CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG QLNN ĐỐI VỚI DỊCH VỤ LOGISTICS Ở CẢNG HẢI PHÒNG

2.1 Đánh giá thực trạng và tiềm năng về dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

2.1.1 Quá trình hình thành và phát triển của cảng Hải Phòng

Vào những năm cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20, TP Hải Phòng đã được người Pháp xây dựng như một trung tâm thương mại, tài chính và đặc biệt nhất là cảng biển có tiếng tăm ở Thái Bình Dương.

Cảng Hải Phòng là một cụm cảng biển tổng hợp cấp quốc gia, cùng với Cảng Sài Gòn là 1 trong 2 hệ thống cảng biển lớn nhất Việt Nam, cảng Hải Phòng nằm trên tuyến đường giao thông trên biển, kết nối Singapore với Hồng Kông và các cảng của Đông Á, Đông Bắc Á. Ngày nay, cảng Hải Phòng trở thành một trong những thương cảng lớn nhất và hiện đại ở khu vực Đông Nam Á với kết quả thực hiện chỉ tiêu sản xuất kinh doanh của cảng Hải Phòng năm 1988 - thời kỳ đầu đổi mới, sản lượng hàng hoá thông qua cảng mới đạt 2,982 triệu tấn thì năm 2007 đã lên tới trên 24 triệu tấn, và năm 2013 đạt tổng sản lượng thông qua trên 55,5 triệu tấn.



Nguồn: Niên giám thống kê TP Hải Phòng tổng hợp qua các năm

Hình 2.2. Thống kê hàng hóa qua cảng Hải Phòng

Hướng tới mục tiêu trên 40 triệu tấn hàng từ năm 2010 trở đi, cảng Hải Phòng luôn hướng ra biển lớn bằng cuộc hành trình xây dựng cơ sở vật chất cho các giai đoạn phát triển của mình

Bảng 2.1. Khối lượng hàng hóa vận chuyển của cảng Hải Phòng

Đơn vị tính: 1000 tấn

	2007	2009	2010	2011	2013
Tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển	43.841	61.003	71.349	83.837,8	100.057,3
Tăng trưởng (%)	18,21	10,39	16,95	11,75	8,7
<i>Phân theo thành phần kinh tế</i>					
Nhà nước	12.206	14.950	15.878	16.621,3	13472,2
Ngoài nhà nước	30.482	45.131	54.719	66.253,3	85.643,1
Có vốn nước ngoài	1.153	922	752	964,2	942,1
<i>Phân theo ngành vận tải</i>					
Đường bộ	24.480	34.299	39.886	53.905,8	69557,5
Đường thủy	19.361	26.705	31.463	9.815,5	5289,3

Nguồn: Niên giám thống kê TP Hải Phòng các năm

2.1.2 Hệ thống hoạt động dịch vụ logistics ở cảng Hải phòng

Hạ tầng cơ sở của ngành dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng bao gồm hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, đường biển, đường sông, đường hàng không, kho bãi, truyền thông và thông tin. Cảng Hải Phòng có nhiều tuyến quốc lộ đi qua như: Quốc lộ 5A, Quốc lộ 10; Đường xuyên đảo Hải Phòng -

Cát Bà; Quốc lộ 37; Đang xây dựng Đường cao tốc Hải Phòng – Hà Nội. Cảng Hải Phòng có tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, xây dựng từ năm 1901. Hệ thống cảng biển là đầu mối giao thông quan trọng, cửa ngõ chính của cả miền Bắc, là một cụm cảng biển tổng hợp cấp quốc gia, được hội tụ bởi nhiều con sông lớn hình thành lên các cảng sông với đầy đủ hệ thống kho bãi và công trình phụ trợ.

Theo kết quả khảo sát, phỏng vấn các doanh nghiệp (thực hiện trong khuôn khổ của đề tài này) đã cho thấy những điểm yếu cơ bản của hệ thống cơ sở hạ tầng ở cảng Hải Phòng là: Hệ thống giao thông chưa phù hợp cho vận tải hàng hóa; Chưa đồng bộ cho vận tải đa phương thức; Hệ thống đường giao thông kết nối giữa cảng Hải Phòng với các tỉnh, thành khác còn nhiều bất cập; TP Hải Phòng chưa chú trọng quy hoạch mặt bằng cho phát triển dịch vụ logistics (trung tâm dịch vụ logistics, kho bãi...)

Cảng Hải Phòng đã được trang bị nhiều phương tiện và thiết bị để có thể đáp ứng nhu cầu của khách hàng. Nhưng năng lực xếp dỡ hàng của cảng Hải Phòng vẫn còn thấp so với các cảng lớn của một số nước trên thế giới. Sản lượng thông qua cảng gấp 5 lần cảng Đà Nẵng và 5/6 cảng Sài Gòn. Số lượng container khai thác được hơn 1,5 lần so với cảng Sài Gòn, 15 lần so với cảng Đà Nẵng. Số lượt tàu cập cảng đứng thứ 2 trên cả nước

Bên cạnh những tiềm năng, lợi thế về cơ sở hạ tầng, trang thiết bị và những kết quả đã đạt được từ hoạt động khai thác của cảng Hải Phòng, đứng trước yêu cầu của sự phát triển kinh tế ở khu vực miền Bắc và của TP Hải Phòng các hoạt động dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng vẫn còn tồn tại một số hạn chế chủ yếu như:

- Hạ tầng cơ sở của cảng yếu kém, trong đó hạ tầng giao thông nội cảng với bên ngoài còn trắc trở, đặc biệt là đối với các xe vận tải hàng siêu trường, siêu trọng. Đầu mối giao thông phục vụ xuất, nhập khẩu của thành phố chất lượng còn thấp và khả năng kết nối của các cảng đầu mối lớn tại 2 vùng kinh tế trọng điểm chưa cao. Cảng Hải Phòng chủ yếu sử dụng thiết bị bốc xếp thông thường, thô sơ hoặc cần cẩu tàu là chính nên năng suất xếp dỡ còn thấp. Cảng Hải Phòng chủ yếu là cảng tổng hợp và cảng chuyên dùng, bến container chiếm rất ít, trong khi đó xu thế vận chuyển hàng hóa bằng container ngày một tăng cao.
- Liên tục phải đối mặt với tình trạng hoạt động quá tải, và không chỉ các cảng biển, hệ thống giao thông thủy, bộ và đường sắt gắn liền với cảng cũng

phải chịu những áp lực nặng nề.

- Cảng Hải Phòng đã nổi tiếng về tình trạng sa bồi và gây ảnh hưởng nặng nề đến quá trình khai thác cảng. Đối mặt với một nghịch lý là việc đầu tư kinh phí nạo vét luồng ra vào cảng Hải Phòng vẫn chưa "lọt" được vào kế hoạch chi thường xuyên của ngành Giao thông vận tải. Việc nạo vét duy tu hàng năm có thể tiết kiệm nếu thực hiện được nạo vét thường xuyên, tập trung vào những điểm nông cục bộ.
- Các hệ thống cung cấp điện, nước, thông tin liên lạc và dịch vụ khác thường xuyên rơi vào tình trạng “có cảng ra đời hoạt động rồi mới thực hiện”.
- Bắt đầu bộ lộ một số mặt trái của cạnh tranh như giảm giá dưới giá thành, chọn hàng hoặc nâng giá không hợp lý...
- Hiện nay có tới trên 70% lượng hàng qua cảng Hải Phòng được vận chuyển bằng đường bộ. Đường sắt mới chỉ kết nối được với khu Cảng Chính và khu Chùa Vẽ, chưa nối với tất cả các cảng trong khu vực, đặc biệt là các khu vực đang phát triển cảng mạnh như Đình Vũ. Hệ thống các ga của đường sắt chưa thể tiếp nhận hàng khối lượng lớn và đặc biệt thiếu thiết bị cầu chuyên dùng, kho, bãi để phục vụ đa dạng các mặt hàng container. Về đường không: sân bay Cát Bi, là một trong những sân bay quốc tế lớn của Việt Nam nhưng chưa tham gia nhiều vào vận tải hàng hóa do chi phí cao. Vận tải đường sông tuy thuận tiện và có giá thành thấp, nhưng phụ thuộc nhiều vào thời tiết cần nghiên cứu phát triển dịch vụ này.
- Cước vận chuyển nội địa của các công ty giao nhận cũng khá cao, trung bình 2.800.000đ/cont.20’ khi vận chuyển nội trong thành phố. Vận chuyển container 20’ bằng đường bộ đi thành phố HCM 30.500.000đ/cont.
- Dịch vụ phân loại, đóng gói, bao bì hàng hóa hiện nay chưa được các công ty giao nhận vận tải chú ý do các doanh nghiệp đều tự đóng gói và ghi nhãn hiệu cho hàng hóa của mình. Dịch vụ kho bãi phát triển ICD, xét về quy mô phát triển ICD ở Hải Phòng các doanh nghiệp dịch vụ hàng hải đã khá nhanh nhậy trong lĩnh vực này. Về kho ngoại quan, các công ty chưa khai thác những ưu thế của nó. Dịch vụ khai thuê hải quan thực sự được xem là loại hình kinh doanh chính thức. Loại hình này cũng chưa thực sự phát triển vì các doanh nghiệp tự đứng ra làm thủ tục khai báo nhằm tiết kiệm chi phí. Ngoài ra còn có các dịch vụ hỗ trợ cho hoạt động XNK như kiểm dịch, kiểm định, mua hộ bảo hiểm hàng hóa...

Bảng 2.4. Giá cước dịch vụ của một số cty giao nhận ở cảng Hải Phòng

STT	Diễn giải	Đơn vị tính	Đơn giá (VNĐ)
1	Phí cấp lệnh	vận đơn	400.000,0
2	Phí xếp dỡ - nâng hàng /hạ vỏ (tại 1 cảng) Không hàng	Loại 20ft	200.000,0
		Loại 40ft	250.000,0
		Loại 20ft	300.000,0
		Loại 40ft	450.000,0
3	Vận chuyển ô tô từ kho chủ hàng ra cảng Hải Phòng	Loại 20ft	2.800.000,0
		Loại 40ft	3.500.000,0
4	Vận chuyển đường biển HP – HCM	Loại 20ft	4.900.000,0
		Loại 40ft	6.100.000,0
5	Vận chuyển ô tô từ HP – HCM	Loại 20ft	30.500.000,0
		Loại 40ft	35.000.000,0
6	Lưu kho bãi tính từ ngày t.6-t.10	Loại 20ft	100.000,0
		Loại 40ft	200.000,0
7	Lưu 1 ca xe	Ca xe 8 tiếng	1.200.000,0
8	Vệ sinh container	Loại 20ft	150.000,0
		Loại 40ft	300.000,0

Nguồn: Tổng hợp số liệu từ các công ty giao nhận tại cảng Hải Phòng năm 2011

Những nội dung phân tích trên đây đã chỉ ra một số vấn đề bất cập trong thực tiễn hoạt động của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, qua đó đã phản ánh nhu cầu đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng để đảm bảo sự phát triển đúng định hướng và hiệu quả đầu tư, phát huy hết tiềm năng và lợi thế của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng là rất cần thiết.

2.1.3 Tiềm năng phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Cảng Hải Phòng có tiềm năng lớn để phát triển thành trung tâm dịch vụ logistics cảng biển lớn bởi lẽ. *Thứ nhất*, cảng Hải Phòng có vị trí kinh tế quan trọng đối với Bắc Bộ, cả nước và khu vực. *Thứ hai*, cảng Hải Phòng có hệ thống hạ tầng truyền thông và công nghệ thông tin phát triển hơn so với nhiều cảng khác, được hỗ trợ một trong những trung tâm đào tạo, thu hút nguồn nhân lực chất lượng cao - điều kiện thuận lợi cho sự phát triển dịch vụ logistics cảng biển. *Thứ ba*, cảng Hải Phòng được hỗ trợ bởi nhiều khu công nghiệp và các doanh nghiệp sản xuất hàng hóa xuất nhập khẩu lớn, đặc biệt

là các cơ sở có vốn nước ngoài tạo nên nhu cầu lớn về dịch vụ logistics cảng biển

2.2 Đánh giá thực trạng về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

2.2.1 Các cơ quan QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển

Đưa ra sơ đồ QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển, phân tích các chức năng và các mối quan hệ tổ chức giữa các cơ quan QLNN.

2.2.2 Thực trạng về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Nghị quyết số 32/NQ-TW của Bộ Chính trị về việc xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước đã chỉ rõ: Hải Phòng là Thành phố cảng lâu đời, nằm ở vị trí trung tâm duyên hải Bắc Bộ, là chốn cho Thủ đô Hà Nội, là đầu mối giao thông quan trọng và cửa chính ra biển của các tỉnh phía Bắc, giao lưu thuận lợi với các địa phương trong nước và quốc tế; Tập trung xây dựng và phát triển để Hải Phòng thực sự trở thành một thành phố cảng, có nền sản xuất công nghiệp hiện đại; một cực tăng trưởng quan trọng của vùng kinh tế động lực Bắc Bộ; một trong những trung tâm công nghiệp, thương mại lớn của cả nước và trung tâm dịch vụ, du lịch, thủy sản, giáo dục, y tế, văn hóa, thể dục thể thao của vùng duyên hải Bắc Bộ.

Trong công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng còn có các văn bản quan trọng như: *Nghị quyết số 09/NQ-TW* của Ban Chấp hành Trung ương Đảng, khóa X “Về chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020”; *Quyết định 145/2004/QĐ-TTg* của Thủ tướng Chính Phủ về phương hướng chủ yếu phát triển kinh tế xã hội vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ đến năm 2010 và tầm nhìn đến 2020; *Quyết định số 271/2006/QĐ-TTg* của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt “Điều chỉnh, bổ sung Quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế- xã hội thành phố Hải Phòng đến năm 2020”; *Quyết định 2190/2009/QĐ-TTg* của Thủ Tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030; *Quyết định số 27/2007/QĐ-TTg* của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án phát triển thương mại trong nước đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020; *Quyết định 169/QĐ-TTg* của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án phát triển dịch vụ logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; *Nghị định số 140/2007/NĐ-CP* ngày 05/9/2007 của Chính phủ Quy định chi tiết Luật Thương mại về điều

kiện kinh doanh dịch vụ logistics và giới hạn trách nhiệm đối với thương nhân kinh doanh dịch vụ logistics; và Quyết định số 178/2002/QĐ-TTG của Thủ tướng Chính phủ về thực hiện thí điểm cải cách thủ tục hành chính tại các cảng biển thuộc khu vực các tỉnh, thành phố: Bà Rịa - Vũng Tàu, Quảng Ninh, Đà Nẵng và Hải Phòng. Ngoài ra còn có các văn bản của Bộ Công Thương, Bộ Giao thông Vận tải...

Từ các văn bản về quản lý có thể đánh giá chung về công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng như sau

Thứ nhất, về định hướng cho sự phát triển. Các cơ quan quản lý vĩ mô đã khẳng định sự quan tâm đặc biệt đến sự hoàn thiện và nâng cao vai trò QLNN đối với hoạt động logistics ở cảng Hải Phòng. Nhưng hiện doanh nghiệp kinh doanh ngành dịch vụ logistics còn gặp rất nhiều khó khăn trong hoạt động do hiện nay QLNN đối với dịch vụ này chưa có cơ quan chủ quản tập trung.

Thứ hai, việc tạo lập môi trường cho sự phát triển đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng đã có một môi trường thoáng cho sự phát triển. Song vẫn còn có những bất cập nhất định. Hạ tầng giao thông vận tải vẫn còn yếu kém, công nghệ thông tin chưa hỗ trợ hiệu quả làm cho chi phí dịch vụ logistics khá cao. Các doanh nghiệp dịch vụ logistics chưa được nhà nước ưu tiên quan tâm bằng các chính sách nên yếu về tài chính, nhân sự, tổ chức mạng lưới toàn cầu, hệ thống thông tin, tính liên kết... Luồng tàu hiện do Nhà nước quản lý nhưng chưa được kế hoạch hóa ngân sách cho công tác nạo vét duy tu. Chưa có sự đầu tư nâng cấp hệ thống đường sắt quốc gia kết nối cảng Hải Phòng với hệ thống trên cả nước. Đội tàu của các công ty còn lạc hậu và tuổi thọ trung bình già, đặc biệt là lượng tàu có trọng tải lớn, còn phụ thuộc quá nhiều vào đội tàu nước ngoài nên giá cước vận chuyển cao, không chủ động điều phối tàu theo tình hình thị trường. Cùng với nó là sự yếu kém, biến chất của đội ngũ lãnh đạo một số tập đoàn vận tải đường biển như VINASHIN, VINALINES làm cho năng lực cạnh tranh trong lĩnh vực logistics cảng biển càng giảm, cần có sự kiểm tra giám sát chặt chẽ của các cơ quan QLNN nhằm tạo môi trường kinh doanh ổn định trong ngành.

Cần thay đổi phương thức đào tạo nguồn nhân lực phục vụ ngành đáp ứng được yêu cầu của ngành. Còn thiếu những người có kinh nghiệm cũng như trình độ chuyên môn cao trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng biển.

Thứ ba, việc điều tiết các hoạt động đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải

Phòng thông qua các văn bản ban hành. Nhà nước đã kịp thời và thường xuyên có sự điều chỉnh đối với hoạt động kinh tế nói chung và đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nói riêng, giúp cho dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phát triển theo định hướng, đồng thời xác định chiến lược đúng đắn cho sự phát triển của mình. Song các văn bản để triển khai thực hiện còn chậm, thiếu tính thời sự và còn gặp nhiều khó khăn trong việc thực hiện do thiếu tài chính, chưa có một đơn vị quản lý thống nhất... làm giảm sự liên kết trong hoạt động gây lãng phí, làm tăng chi phí, giảm hiệu quả của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Cuối cùng, Việc kiểm tra giám sát đã được quan tâm song vẫn chủ yếu dựa trên sự quản lý của thành phố Hải Phòng và Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng là tổ chức QLNN trực tiếp đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

2.2.3 Quản lý của thành phố Hải Phòng

HĐND và UBND thành phố Hải Phòng đã quan tâm và chỉ đạo các hoạt động logistics đối với các doanh nghiệp. Song vẫn còn nhiều bất cập như hệ thống giao thông chưa đồng bộ, việc quản lý đối với hệ thống giao thông còn chông chéo thiếu nhất quán. Việc khơi thông luồng lạch còn phụ thuộc hoàn toàn vào Bộ Giao thông vận tải cũng như Cục Hàng hải Việt Nam, chưa thống nhất và điều phối hàng hóa thông qua hệ thống vận tải bao gồm cảng biển, đường sông, đường sắt, đường bộ và đường hàng không mà hàng hóa chủ yếu hoàn toàn phụ thuộc vào các doanh nghiệp. Thành phố Hải Phòng cần tổ chức liên kết các doanh nghiệp dịch vụ logistics vào một đầu mối dẫn hình thành trung tâm điều phối dịch vụ logistics gắn kết với CVHHHP nhằm điều hành hoạt động dịch vụ logistics một cách hiệu quả nhất. Đẩy mạnh và tạo cơ chế thuận lợi cho các doanh nghiệp làm dịch vụ 3 PL để nâng cao năng lực cạnh tranh, giảm chi phí nâng cao hiệu quả kinh doanh.

2.2.4. Hoạt động của Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng

CVHHHP là cơ quan QLNN về hàng hải tại khu vực nhằm bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường trong khu vực quản lý, tạo môi trường hàng hải thuận lợi cho hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp đóng trên địa bàn thành phố Hải Phòng và các vùng lân cận.

CVHHHP phải đầu tư để hoàn thiện là vấn đề luồng tàu biển. Mỗi năm cần khoảng 200 tỷ đồng để nạo vét, duy tu. Đây là một khoản chi tương đối lớn. Nguồn thu từ hoạt động của cảng Hải Phòng là đủ để chi cho công tác

nạo vét duy tu luồng. Hiện nay nguồn kinh phí nạo vét luồng tàu do Nhà nước quản lý được sử dụng theo Thông tư số 119/2010/TT-BTC ngày 18/08/2010 của Bộ Tài chính. Theo đó việc đảm bảo chi đủ ngân sách cho công tác nạo vét duy tu để hoạt động của cảng biển được thông suốt đòi hỏi CVHHHP phải xây dựng kế hoạch và hệ thống các văn bản nhằm đưa công tác này vào hoạt động thường xuyên.

2.2.5 Đánh giá về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Ngoài những thuận, khó khăn và những thành tựu đã đạt được còn có những tồn tại ảnh hưởng đến hiệu quả của QLNN cần phải có sự thay đổi để đạt được thành quả tốt nhất được rút ra như sau:

Cơ chế QLNN hiện nay chưa đảm bảo tính hiệu lực, còn tạo ra sức ỳ lớn, chưa nhạy bén. Mô hình tổ chức còn công kênh, kém hiệu quả. Chi phí sản xuất còn lớn, hiệu quả đầu tư chưa cao. Chất lượng dịch vụ logistics cảng vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu về năng suất, chất lượng, hiệu quả; khả năng cạnh tranh của cảng còn thấp.

Qui hoạch tổng thể phát triển cảng biển Hải Phòng được ban hành nhưng qui hoạch chi tiết được ban hành chậm và điều chỉnh nhiều. Sự lệch pha về thời gian và quy hoạch này đã gây không ít khó khăn cho các nhà đầu tư, gây lãng phí vốn do phải điều chỉnh thiết kế ảnh hưởng lớn đến hiệu quả QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Cơ sở hạ tầng còn yếu kém, công nghệ thông tin chưa hỗ trợ hiệu quả nên chi phí dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng khá cao, làm giảm khả năng cạnh tranh dịch vụ hàng hóa của các doanh nghiệp.

Vấn đề QLNN đối với luồng tàu biển được giao cho CVHHHP xây dựng kế hoạch và hệ thống các văn bản nhưng vẫn chưa được thực hiện thường xuyên và còn nhiều bất cập, ảnh hưởng trực tiếp đến QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. CVHHHP chưa có nghiên cứu nhằm tận dụng thủy triều để đưa tàu cỡ lớn vào một số khu vực cảng có đủ điều kiện tiếp nhận tăng hiệu quả của công tác QLNN.

Chưa có sự thống nhất quản lý giữa CVHHHP với UBND thành phố Hải Phòng trong việc xây dựng hệ thống văn bản pháp luật điều hành luồng hàng hải, nhằm điều hành hoạt động của các phương tiện hoạt động trong luồng được thông suốt tăng hiệu quả hoạt động dịch vụ logistics cảng biển.

Về QLNN đối với cơ sở hạ tầng giao thông hiện nay vẫn chỉ tập trung đầu tư cho giao thông đường bộ. Hệ thống đường sắt quốc gia được kết nối

với cảng Hải Phòng đóng góp không lớn trong tổng lượng hàng đến và đi khỏi cảng. Không phát huy được tác dụng của vận chuyển khối lượng lớn. Cảng Hải Phòng kết nối với mạng lưới sông ngòi dày đặc hình thành mối liên kết với các tuyến đường thủy và các cảng sông với đầy đủ hệ thống kho bãi và công trình phụ trợ kết nối với các tỉnh, thành phố miền Bắc. Việc định hướng của QLNN đối với việc phát triển hệ thống đường thủy nhằm tăng hiệu quả cho dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng chưa được các cơ quan QLNN quan tâm, việc tập trung phát triển đối với loại hình vận tải này sẽ là một hướng đi đúng cần phải được nghiên cứu một cách khoa học.

QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng chưa có cơ quan chủ quản tập trung dẫn đến các doanh nghiệp dịch vụ logistics cảng biển gặp nhiều khó khăn trong hoạt động. Tuy số lượng doanh nghiệp đông nhưng còn manh mún, tràn lan, thiếu kinh nghiệm và tính chuyên nghiệp, chỉ cung cấp dịch vụ cơ bản, cạnh tranh về giá là chủ yếu, ít giá trị gia tăng nên chỉ gia công lại cho các công ty 3PL, 4PL nước ngoài, Các doanh nghiệp còn yếu về tài chính, nhân sự, tổ chức mạng lưới toàn cầu, hệ thống thông tin, tính liên kết. Đội tàu biển còn lạc hậu và tuổi thọ trung bình già, đặc biệt là lượng tàu có trọng tải lớn chưa đáp ứng nhu cầu ngày càng tăng của thị trường, còn phụ thuộc quá nhiều vào đội tàu nước ngoài nên giá cước vận chuyển cao, không chủ động điều phối tàu theo tình hình thị trường.

Sự kết hợp giữa nhà vận chuyển, công ty giao nhận và các công ty bảo hiểm chưa chặt chẽ nên dịch vụ cung cấp chưa đồng bộ làm giá thành cao, giảm năng lực cạnh tranh cần phải được các cấp quản lý có các tác động kịp thời.

- Chưa đầu tư đúng mức vào cơ sở vật chất cho việc mở rộng và nâng cao chất lượng hoạt động giao nhận vận tải, xếp dỡ. Chưa hiện đại hóa qui trình phục vụ khách hàng, đặc biệt là chưa sử dụng tốt những thành tựu của khoa học công nghệ vào hoạt động kinh doanh. Trong tương lai không xa khi cảng quốc tế Lạch Huyện được hoàn thành sẽ là một thuận lợi nhưng cũng là một vấn đề lớn đối với QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Những nguyên nhân của tình hình trên.

Thứ nhất, mức độ mở cửa của nền kinh tế trong hội nhập. Trong điều kiện hội nhập kinh tế quốc tế, Nhà nước đã thực hiện chính sách mở cửa kinh tế, mở cửa cho dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phát triển, tạo ra khả năng cạnh tranh trên thị trường. Giúp cho khối lượng và trị giá hàng hóa xuất nhập

khẩu tăng lên, các yêu cầu về dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng ngày càng tăng, tạo cho lưu chuyển hàng hóa gia tăng cả về số lượng và chất lượng. Chính vì thế tác động đến công tác QLNN

Thứ hai, thể chế, chính sách và môi trường kinh doanh. Thể chế, chính sách tác động không nhỏ đến QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Thể chế, chính sách là những quy định pháp lý của các quốc gia nhằm điều chỉnh hoạt động đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Đây là yếu tố cấu thành môi trường kinh doanh và là điều kiện hết sức quan trọng cho sự phát triển của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Các chính sách của Nhà nước đối với dịch vụ logistics cảng biển là công cụ quản lý của Nhà nước đòi hỏi phải được quy định rõ ràng, minh bạch, dễ hiểu, dễ áp dụng nhằm tạo cho các doanh nghiệp tham gia vào hệ thống dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng được thuận lợi, bình đẳng. QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển đã và đang được quan tâm đầu tư hoàn chỉnh giúp cho hệ thống dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng có cơ sở để phát triển và hoàn thiện.

Thứ ba, sự phát triển của kết cấu hạ tầng, công nghệ thông tin và truyền thông. Kết cấu hạ tầng bao gồm hệ thống đường xá, bến bãi, sân bay, bến cảng, mạng trục viễn thông, hệ thống cấp điện, nước... phục vụ cho việc lưu chuyển hàng hóa. Kết cấu hạ tầng là điều kiện quan trọng cho sự phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, đặc biệt là cơ sở hạ tầng giao thông. Với vai trò như là cầu nối, hệ thống đường xá, bến bãi, hệ thống trục viễn thông... đã đóng góp hết sức quan trọng và có ảnh hưởng không nhỏ đến sự phát triển của dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Thứ tư, sự tác động của nguồn nhân lực cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Nguồn nhân lực QLNN đóng vai trò hết sức quan trọng cho sự phát triển của hệ thống dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế phạm vi hoạt động mang tính toàn cầu. Khi có hệ thống thông tin hiện đại kết hợp với nguồn nhân lực QLNN tốt thì sẽ nắm bắt được đòi hỏi của các doanh nghiệp, tham mưu kịp thời với các cấp quản lý để đưa ra hệ thống chính sách, pháp luật thuận lợi giúp doanh nghiệp phát triển, đạt hiệu quả kinh doanh cao.

Thứ năm, sự phát triển các loại hình dịch vụ logistics ngày càng đa dạng. Hiện nay các loại hình dịch vụ logistics cảng phát triển ngày càng đa dạng, cung cấp các dịch vụ đa dạng, trọn gói đã có tác dụng giảm thiểu các loại chi phí giấy tờ, chứng từ trong xuất nhập khẩu quốc tế nâng cao hiệu quả xuất

nhập khẩu quốc tế. Tác động không nhỏ đến QLNN

Thứ sáu, quy mô cảng biển và các doanh nghiệp kinh doanh trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng ngày càng lớn. Nếu QLNN đúng hướng chắc chắn cảng biển sẽ phát triển làm cho quy mô ngày càng tăng lên cả về số và chất lượng kéo theo hệ thống dịch vụ logistics và các doanh nghiệp ngày càng phát triển nó lại ảnh hưởng trực tiếp tới công tác QLNN.

CHƯƠNG 3. PHƯƠNG HƯỚNG VÀ GIẢI PHÁP ĐỔI MỚI QLNN ĐỐI VỚI DỊCH VỤ LOGISTICS Ở CẢNG HẢI PHÒNG

3.1 Phương hướng đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

3.1.1 Quan điểm đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phải phù hợp với tiềm năng, lợi thế của cảng Hải Phòng nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh, thúc đẩy và tăng cường chất lượng, hiệu quả phát triển kinh tế - xã hội trong điều kiện hội nhập quốc tế. Phát triển đồng bộ các dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng theo hướng hiện đại, đảm bảo hội nhập với khu vực và quốc tế. Huy động nguồn lực từ mọi thành phần kinh tế để phát triển dịch vụ logistics cảng. Tạo môi trường cạnh tranh bình đẳng, minh bạch. Xây dựng cảng Hải Phòng trở thành trung tâm dịch vụ logistics hiện đại. Các cấp cần đặc biệt quan tâm đến QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Đây là vấn đề then chốt thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa tại khu vực phía bắc mà cảng Hải Phòng là cửa ngõ chính yếu.

3.1.2 Mục tiêu và định hướng về QLNN cho phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

a. Mục tiêu về QLNN cho phát triển dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

Hoàn chỉnh hệ thống chính sách, pháp luật cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng nhằm phát huy tối đa tiềm năng, lợi thế, xây dựng cảng Hải Phòng trở thành một cảng biển mạnh và giàu từ biển, một trọng điểm thực hiện Chiến lược biển Việt Nam, một trung tâm dịch vụ logistics biển của khu vực kinh tế Vịnh Bắc Bộ và cả nước. Lấy sự phát triển dịch vụ logistics cảng biển là động lực, là “hạt nhân” tạo sự chuyển biến cơ bản và toàn diện để xây dựng thành phố Hải Phòng hiện đại, trở thành trung tâm mạnh về khoa học công nghệ biển, trung tâm chuyên giao công nghệ về kinh tế biển, đóng góp ngày càng lớn vào phát triển của khu vực phía Bắc và cả nước; từng bước trở thành một trung tâm công nghiệp, dịch vụ hàng hải và vận tải biển lớn của Việt Nam, trung tâm thương mại - tài chính của khu

vực Đông Nam Á; một cực tăng trưởng quan trọng của kinh tế Bắc Bộ

b. Định hướng phát triển

Các cấp quản lý coi dịch vụ logistics cảng biển là một trong những ngành dịch vụ chất lượng cao, mũi nhọn của cảng Hải Phòng góp phần quan trọng trong việc thúc đẩy nhiều ngành kinh tế khác phát triển theo. QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phải tạo hướng để hình thành mô hình dịch vụ logistics cảng biển điện tử (E-logistics), ứng dụng triệt để công nghệ thông tin, đặc biệt là hệ thống mạng internet. Đây là điều kiện tiên quyết cho việc nâng cao năng lực cạnh tranh của các doanh nghiệp. Các cấp bộ, ngành, thành phố tập trung các nguồn lực đầu tư nhằm tạo bước đột phá trong việc đổi mới QLNN, hình thành và phát triển trung tâm dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng có uy tín, đó cũng là định hướng của đề tài này để có giải pháp đúng hướng nhằm đổi mới về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

3.2 Các giải pháp và kiến nghị về đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

3.2.1 Các giải pháp đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng

a. Giải pháp thông tin, tuyên truyền, nâng cao nhận thức về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển.

- Trước hết phải là nhận thức của lãnh đạo TP Hải Phòng, để từ đó có chủ trương, chiến lược và quyết tâm. Làm cho các doanh nghiệp, các tổ chức nhận thức đúng nội dung, ưu, nhược điểm của việc đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Nhận thấy sự đóng góp của dịch vụ logistics cảng trong quá trình phát triển kinh tế, đồng thời thấy được tầm quan trọng của QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.
- Cần hình thành hệ thống tiêu chí thống kê dịch vụ logistics cảng. Hoàn chỉnh nội dung, danh mục cụ thể của các hoạt động thuộc lĩnh vực dịch vụ logistics cảng phù hợp với yêu cầu thực tế và khả năng QLNN của các cấp làm căn cứ quản lý, kiểm tra, giám sát.

Tăng cường nhận thức về QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng trong tất cả các cấp, ngành, doanh nghiệp trên địa bàn có hiệu quả, Các cơ quan QLNN cần coi dịch vụ logistics cảng biển là một trong những dịch vụ chất lượng cao, chủ yếu cần được tập trung ưu tiên đầu tư phát triển ở cảng Hải Phòng, đưa việc đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng

Hải Phòng vào chương trình công tác của Bộ Giao thông Vận tải, Cục Hàng Hải Việt Nam, Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng và Thành ủy Hải Phòng.

b. Giải pháp về hoàn thiện hệ thống pháp luật và các cơ chế chính sách QLNN hỗ trợ phát triển đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Để đáp ứng đòi hỏi của thực tiễn. Cần hoàn thiện khung khuôn khổ pháp lý đối với dịch vụ logistics cảng theo hướng xây dựng hệ thống pháp luật chuyên biệt cho lĩnh vực này. Tăng cường năng lực và nâng cao vai trò QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Tiếp tục nâng cao chất lượng cải cách thủ tục hành chính cho dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, giảm thuế nhập khẩu, hỗ trợ tài chính cho các doanh nghiệp dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, cho phép nhập khẩu các phương tiện vận tải, bốc dỡ, bảo quản, lưu kho hàng hóa chuyên dùng để các doanh nghiệp có thể đầu tư bổ sung, nâng cấp, hiện đại hóa trang thiết bị, tăng cường năng lực dịch vụ logistics cảng và khả năng cạnh tranh trên thị trường, ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý cảng

c. Giải pháp đẩy mạnh ứng dụng khoa học công nghệ trong QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng theo hướng phát triển E-logistics.

Đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng phải hướng tới hình thành mô hình dịch vụ logistics điện tử (E-logistics). Xây dựng cơ sở dữ liệu công nghệ thông tin phục vụ cho cộng đồng dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Cần sớm tiêu chuẩn hoá dịch vụ logistics cảng biển.

d. Giải pháp đào tạo và phát triển nguồn nhân lực cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Tập trung hỗ trợ nghiên cứu dịch vụ logistics cảng biển và đào tạo để có nguồn nhân lực cho QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng có chất lượng. Cần thành lập bộ phận nghiên cứu dịch vụ logistics cảng biển của thành phố. Hiệp hội VIFFAS (nay là Hiệp hội Doanh nghiệp Dịch vụ Logistics Việt Nam - VLA) cần phát huy cao hơn vai trò của mình trong đào tạo và phát triển nguồn nhân lực dịch vụ logistics. Các doanh nghiệp, cần xây dựng kế hoạch, cử người, có chính sách đãi ngộ tốt cho việc nâng cao trình độ điều hành, quản lý dịch vụ logistics cảng.

e. Giải pháp liên kết và phát huy vai trò của các hiệp hội có liên quan tới dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Cần xúc tiến thành lập hiệp hội dịch vụ logistics của cảng Hải Phòng nằm trong hiệp hội dịch vụ logistics của thành phố. Thành lập một bộ phận

QLNN về dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng, có thể là thuộc Sở Kế hoạch và Đầu tư để liên kết với các tổ chức trong và ngoài nước.

f. Giải pháp tăng cường liên kết mạng và phát triển cảng Hải Phòng thành trung tâm dịch vụ logistics hàng đầu khu vực cảng biển phía Bắc và cả nước.

Tăng cường liên kết mạng giữa cảng Hải Phòng với các cảng trong khu vực phía Bắc và hệ thống cảng biển trên cả nước, đồng thời liên kết với các doanh nghiệp, các trung tâm kinh tế như Hà Nội, Quảng Ninh, Lào Cai và các tỉnh trong vùng đồng bằng Sông Hồng phát triển cảng Hải Phòng trở thành trung tâm dịch vụ logistics cảng biển.

3.2.2 Một số kiến nghị về đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

(i) Kiến nghị với Chính phủ

Trước hết cần đẩy mạnh các chính sách QLNN để tác động đến hiệu quả hoạt động dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Quy hoạch phát triển cảng Hải Phòng một cách hợp lý, không phát triển thêm các cảng dọc bờ sông Cấm. Quy hoạch các cảng cần đảm bảo đủ lớn về cả chiều dài cầu tàu và diện tích sử dụng để cảng đủ điều kiện đầu tư phát triển nâng cao năng lực cạnh tranh. Cần quan tâm đến tính đồng bộ giữa qui hoạch của cảng và hệ thống giao thông, hệ thống cấp điện, nước, hệ thống dịch vụ hậu cần, dịch vụ kho bãi, dịch vụ logistics, đặc biệt cần có chính sách thu hút các doanh nghiệp mạnh có năng lực hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ logistics cảng để đầu tư phát triển loại hình dịch vụ này khi các cảng lớn ra đời

(ii) Kiến nghị với UBND thành phố Hải Phòng

Đề nghị thành phố kiến nghị với chính phủ và các Bộ quan tâm thu xếp đủ vốn để nạo vét duy tu thường xuyên luồng tàu vào cảng đạt độ sâu thiết kế để hạn chế tàu phải chuyển tải.

(iii) Kiến nghị với Cảng vụ Hàng hải Hải Phòng

Cần tăng cường công tác tuyên truyền, phổ biến pháp luật hàng hải thường xuyên. Xây dựng chiến lược và kế hoạch cho việc nạo vét, khơi thông luồng lạch và các quy định phân làn, phân tuyến đảm bảo quản lý hiệu quả nhất đối với hệ thống giao thông đường biển và đường thủy nội địa nhằm chủ động trong công tác đảm bảo độ sâu thiết kế của luồng tàu, tăng cường sự gắn kết, linh hoạt, kết hợp giữa vận tải đường biển và vận tải đường thủy nội địa

KẾT LUẬN

Trong quá trình phát triển nền kinh tế của đất nước, QLNN luôn đóng vai trò quyết định đến sự thành bại về kinh tế của một quốc gia. Với tầm quan trọng của QLNN đối với dịch vụ dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng là một nhiệm vụ quyết định có ý nghĩa đối với chuỗi các hoạt động từ đầu vào đến đầu ra, nó đóng vai trò không nhỏ cho sự phát triển kinh tế của cảng Hải Phòng nằm trong tổng thể nền kinh tế của đất nước.

Luận án khái quát hóa quá trình QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển trên thế giới và Việt Nam; Đưa ra một số vấn đề lý luận chung về QLNN đối với dịch vụ logistics nói chung và đối với dịch vụ logistics cảng biển nói riêng. Bổ sung, hoàn thiện thêm cơ sở lý luận, đưa ra khái niệm về dịch vụ logistics cảng biển, luận cứ khoa học về quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics cảng biển; hệ thống hóa, làm rõ hơn các kinh nghiệm quốc tế và Việt Nam, tổng hợp thành cơ sở khoa học nhằm vận dụng sáng tạo, phù hợp vào quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Luận án đánh giá tổng quát thực trạng quản lý nhà nước đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng; chỉ ra những tồn tại trong hoạt động; nguyên nhân của những bất cập, đặc biệt là những vướng mắc cơ bản cần tháo gỡ trong cơ chế QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng hiện nay như: Chưa có cơ quan quản lý thống nhất đối với dịch vụ logistics cảng biển; Chưa có kế hoạch định kỳ trong việc nạo vét, duy tu luồng hàng hải; Chưa có quy định về phân luồng giao thông giải quyết sự chông lán giữa đường thủy nội địa và luồng ra vào cảng; Chưa phát triển đồng bộ các loại hình vận tải...đề ra giải pháp và đề xuất được một số kiến nghị nhằm đổi mới QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng.

Trong khuôn khổ của luận án này tác giả chỉ đưa ra được những vấn đề cơ bản nhất về cơ sở lý luận và thực tiễn về QLNN đối với dịch vụ logistics cảng biển. Phân tích thực tế hoạt động QLNN đối với dịch vụ logistics tại cảng Hải Phòng giúp đưa ra được những giải pháp, kiến nghị tới các cơ quan khác nhau nhằm giải quyết các tồn tại trong công tác QLNN đối với dịch vụ logistics ở cảng Hải Phòng. Với thời gian hạn chế, luận án không tránh khỏi những sai sót. Tác giả cũng rất mong nhận được sự đóng góp ý kiến của các nhà khoa học để đề tài có thể được hoàn thiện tốt nhất nhằm đưa việc nghiên cứu của tác giả đi vào thực tiễn góp phần phát triển kinh tế của thành phố Hải Phòng trong sự phát triển chung của nền kinh tế của cả nước.

