VỊ TRÍ ĐỊA LÝ VÀ KHẢ NĂNG PHÁT TRIỂN VẬN TẢI TRÊN BIỂN CỦA VIỆT NAM

©2026 Tạp chí Khoa học Intracom
Số 1(1) tháng 4-2026
p-ISSN 3126-2708
https://intracomuni.edu.vn/

Geographical Location and the Development Potential of Maritime Transport in Vietnam

Nguyễn Thị Ngọc*

Ngày nhận bài: 08/01/2026, ngày gửi phản biện: 31/01/2026, ngày duyệt đăng: 10/3/2026

Tóm tắt

Vận tải biển đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế biển và thương mại quốc tế của các quốc gia có biển. Với đường bờ biển dài tiếp giáp Biển Đông, Việt Nam có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển vận tải biển và dịch vụ cảng biển. Bài viết sử dụng số liệu thống kê từ các cơ quan quản lý nhà nước và các báo cáo chuyên ngành nhằm phân tích thực trạng phát triển vận tải biển của Việt Nam trong những năm gần đây. Kết quả nghiên cứu cho thấy hoạt động thương mại qua tuyến hàng hải Biển Đông của Việt Nam tăng trưởng khá nhanh, kim ngạch xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển liên tục gia tăng và giữ vai trò quan trọng trong thương mại quốc tế. Hệ thống cảng biển ven bờ đã được hình thành dọc theo chiều dài đất nước và từng bước kết nối với nhiều tuyến vận tải quốc tế. Tuy nhiên, sự phát triển của vận tải biển vẫn còn đối mặt với một số hạn chế như quy hoạch khai thác cảng biển chưa đồng bộ, năng lực hạ tầng và logistics còn hạn chế, mức độ ứng dụng khoa học công nghệ chưa cao. Trên cơ sở đó, bài viết đề xuất một số hàm ý chính sách nhằm hoàn thiện quy hoạch cảng biển, phát triển hạ tầng hiện đại và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics hàng hải.

Từ khóa

Vị trí địa lý, vận tải biển, cảng biển, logistics hàng hải, kinh tế biển.

Abstract

Maritime transport plays a crucial role in the economic development of coastal countries and international trade. With a long coastline bordering the "East Sea"[1], Vietnam possesses significant advantages for the development of maritime transport and port services. This paper uses statistical data from government agencies and sectoral reports to analyze the current state of Vietnam's maritime transport development in recent years. The findings indicate that Vietnam's maritime trade through the East Sea shipping routes has grown rapidly, with the value of imports and exports transported by sea increasing steadily and playing a key role in international trade. A system of seaports has

* PGS.TS. Viện Nghiên cứu châu Âu và châu Mỹ/Trường Đại học Intracom; Email: ngocnguyenvass@ gmail.com; ORCID: https://orcid.org/0000-0002-7606-5340

[1] "East Sea" (internationally known as the South China Sea)

been gradually established along the country's coastline and increasingly connected to major international shipping routes. However, the development of maritime transport still faces several challenges, including the lack of synchronized port planning, limited infrastructure and logistics capacity, and a relatively low level of technological application. Based on these findings, the paper proposes several policy implications aimed at improving port planning, developing modern infrastructure, and enhancing the efficiency of maritime logistics operations.

Keywords

Geographical location, maritime transport, seaports, maritime logistics, Maritime economy.

1. Mở đầu

Trong lịch sử phát triển của kinh tế thế giới, vận tải biển luôn giữ vai trò then chốt trong việc kết nối các nền kinh tế, thúc đẩy thương mại quốc tế và lan tỏa tăng trưởng. Theo ước tính của Hội nghị Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD), khoảng 80% khối lượng và hơn 70% giá trị thương mại toàn cầu được vận chuyển bằng đường biển. Trong bối cảnh đó, các quốc gia có lợi thế về vị trí địa lý ven biển thường có điều kiện thuận lợi hơn để tham gia sâu vào mạng lưới thương mại toàn cầu.

Việt Nam là quốc gia ven biển điển hình ở khu vực Đông Nam Á, với hơn 3.260 km đường bờ biển, nằm tiếp giáp Biển Đông - một trong những không gian hàng hải nhộn nhịp và quan trọng nhất thế giới. Vị trí này không chỉ mang ý nghĩa kinh tế mà còn có giá trị chiến lược về chính trị, an ninh và hội nhập quốc tế. Thực tiễn cho thấy, vận tải biển đã và đang trở thành phương thức vận tải chủ lực của Việt Nam, đảm nhận phần lớn khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu.

Mặc dù có nhiều lợi thế tự nhiên và địa chính trị, ngành vận tải biển Việt Nam vẫn đối mặt với không ít thách thức. Những hạn chế về quy hoạch cảng biển, hạ tầng kết nối, trình độ công nghệ và năng lực quản lý đã làm giảm hiệu quả khai thác lợi thế địa lý.

2. Cơ sở lý thuyết và phương pháp nghiên cứu

2.1. Cơ sở lý thuyết

Nghiên cứu về vận tải biển trong mối quan hệ với vị trí địa lý được xây dựng trên nền tảng tiếp cận liên ngành, kết hợp giữa địa lý kinh tế, kinh tế biển và kinh tế vận tải. Trong đó, vị trí địa lý không chỉ được nhìn nhận như một yếu tố tự nhiên mang tính tĩnh, mà được xem là một dạng "tài nguyên vị trí" có thể chuyển hóa thành lợi thế phát triển nếu được khai thác hợp lý thông qua chính sách, đầu tư hạ tầng và hội nhập kinh tế quốc tế.

Theo cách tiếp cận địa kinh tế, vị trí của một quốc gia trên các tuyến giao thương quốc tế có ý nghĩa quyết định đối với khả năng tham gia vào chuỗi giá trị toàn cầu. Các tuyến hàng hải quốc tế đóng vai trò là trục kết nối chủ yếu của nền kinh tế thế giới. Các quốc gia ven biển, đặc biệt là những quốc gia nằm trên hoặc gần các tuyến hàng hải quan trọng, thường có lợi thế trong việc phát triển vận tải biển, cảng biển và các dịch vụ logistics liên quan.

Từ góc độ lý thuyết lợi thế so sánh, vận tải biển được xem là lĩnh vực mà các quốc gia ven biển có điều kiện tự nhiên thuận lợi có thể chuyên môn hóa nhằm giảm chi phí vận

chuyển và nâng cao hiệu quả lưu thông hàng hóa. Tuy nhiên, trong bối cảnh cạnh tranh khu vực và toàn cầu ngày càng gay gắt, lợi thế tự nhiên là chưa đủ để tạo ra vị thế bền vững mà còn phụ thuộc vào chất lượng cơ sở hạ tầng cảng biển, trình độ công nghệ, năng lực quản lý và mức độ liên kết với các ngành kinh tế khác.

Mặc dù Việt Nam có lợi thế rõ rệt về vị trí địa lý ven Biển Đông, song việc chuyển hóa lợi thế đó thành hiệu quả kinh tế và năng lực cạnh tranh thực tế của ngành vận tải biển phụ thuộc lớn vào chất lượng quy hoạch, đầu tư và quản trị.

Theo lý thuyết phát triển kinh tế biển, vận tải biển được coi là một trong những trụ cột quan trọng, có vai trò kết nối các hoạt động kinh tế trên biển và ven biển với thị trường trong nước và quốc tế. Vận tải biển không tồn tại độc lập mà gắn chặt với hệ thống cảng biển, logistics, công nghiệp ven biển và phát triển đô thị ven biển. Sự phát triển của vận tải biển vì thế có tác động lan tỏa mạnh mẽ đến cơ cấu kinh tế vùng và quốc gia.

2.2. Phương pháp nghiên cứu

Dữ liệu nghiên cứu chủ yếu là dữ liệu thứ cấp, được thu thập từ các báo cáo thống kê chính thức của cơ quan quản lý nhà nước, các báo cáo chuyên đề về kinh tế biển, vận tải biển và cảng biển, cũng như các công trình nghiên cứu khoa học đã công bố liên quan đến chủ đề nghiên cứu.

Trên cơ sở dữ liệu thu thập được, bài viết sử dụng phương pháp phân tích - tổng hợp nhằm xây dựng khung lý thuyết và hệ thống hóa thực tiễn phát triển vận tải biển Việt Nam. Phương pháp thống kê mô tả được áp dụng để phản ánh xu hướng biến động của các chỉ tiêu chủ yếu như sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển, số lượng tuyến vận tải và quy mô đội tàu trong các giai đoạn khác nhau. Bên cạnh đó, phương pháp so sánh được sử dụng để đối chiếu vị thế vận tải biển của Việt Nam với một số quốc gia trong khu vực, qua đó làm rõ mức độ khai thác lợi thế vị trí địa lý. Ngoài ra, nghiên cứu vận dụng phương pháp phân tích logic - hệ thống, xem vận tải biển như một bộ phận cấu thành của hệ thống kinh tế biển, có mối liên hệ chặt chẽ với hạ tầng cảng biển, logistics và phát triển vùng ven biển.

3. Kết quả nghiên cứu và thảo luận

3.1. Vị trí địa lý - tiềm năng quan trọng cho vận tải biển Việt Nam

Với vị trí địa lý của mình, biển Việt Nam cung cấp nhiều lợi thế cho nước ta trong hoạt động kinh tế, chính trị với khu vực và thế giới. Biển Đông nói chung và Biển Đông của Việt Nam nói riêng được coi là con đường chiến lược về giao lưu và thương mại quốc tế giữa Ấn Độ Dương và Thái Bình Dương. Hàng hóa đi từ các cảng ven biển của Việt Nam thông qua eo biển Malacca để đi đến Ấn Độ Dương, Trung Đông, Châu Âu, Châu Phi; qua eo biển Bashi đi vào Thái Bình Dương đến các cảng của Nhật Bản, Nga, Nam Mỹ và Bắc Mỹ; qua các eo biển giữa Philippin, Indonesia, Singapore đến Australia... Hầu hết các nước trong khu vực Biển Đông nói riêng và châu Á - Thái Bình Dương đều có các hoạt động thương mại bằng đường hàng hải phát triển rất mạnh trên Biển Đông. Trong tổng số 10 tuyến đường biển lớn nhất trên thế giới hiện nay, có 5 tuyến đi qua Biển Đông hoặc có liên quan đến Biển Đông.

Khối lượng hàng hóa đi qua Biển Đông hàng năm ước tính khoảng 5,3 nghìn tỉ đô la Mỹ, chiếm khoảng một phần ba lượng hàng hóa vận chuyển toàn cầu (Chhaya, 2025). Các nền kinh tế lớn trong khu vực như Trung Quốc, Đài Loan, Nhật Bản và Hàn Quốc đều nhận thấy được vai trò tối quan trọng của Biển Đông, thông qua eo biển Malacca, nối Biển Đông và rộng hơn là nối Thái Bình Dương với Ấn Độ Dương (CSIS, 2021).

Theo thống kê của Cơ quan năng lượng Mỹ, 1/3 lượng dầu thô và hơn 1/2 lượng khí hóa lỏng được chuyên chở qua Biển Đông. Lượng dầu lửa và khí hóa lỏng được vận chuyển qua vùng biển này lớn gấp 15 lần lượng chuyên chở qua kênh đào Panama ở Trung Mỹ. Hàng năm có khoảng 70% khối lượng dầu mỏ nhập khẩu và khoảng 45% khối lượng hàng hóa xuất khẩu của Nhật Bản được vận chuyển qua Biển Đông. Trung Quốc có 29/39 tuyến hàng hải và khoảng 60% lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, 70% lượng dầu mỏ nhập khẩu được vận chuyển bằng biển qua Biển Đông (Sỹ Tuấn, 2021).

Các quốc gia Đông Nam Á có lượng xuất khẩu hàng hóa qua Biển Đông là 55%, các quốc gia công nghiệp mới là 26%, Úc là 40%. Đối với Việt Nam, 100% hàng hóa xuất nhập khẩu đều phải đi qua Biển Đông. Nếu khủng hoảng xảy ra ở vùng biển này, các loại tàu biển phải chạy theo đường mới hoặc vòng qua Nam Australia thì cước phí vận tải thậm chí sẽ tăng gấp năm lần và không còn đủ sức cạnh tranh trên thị trường thế giới (Sỹ Tuấn, 2021).

Với vị trí địa chính trị rất quan trọng trong khu vực Biển Đông và thế giới với tuyến hàng hải quốc tế lớn từ Ấn Độ Dương sang Thái Bình Dương cắt qua. Các cảng biển lớn dọc theo bờ biển Việt Nam và các trung tâm kinh tế trọng điểm "hướng biển" giúp cho quá trình đô thị hóa nhanh, mạnh và tạo ra các cực phát triển quan trọng quyết định bình đồ phát triển kinh tế biển, ven biển của đất nước. Nhiều khu vực biển gần bờ nằm sâu trong những vùng kín gió là điều kiện thuận lợi để phát triển giao thông vận tải biển và mở rộng giao lưu với bên ngoài.

Theo quy mô, chức năng nhiệm vụ, hệ thống cảng biển Việt Nam được phân thành các nhóm: *Nhóm loại IA,* cảng trung chuyển và cửa ngõ quốc tế gồm 3 cảng (Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu) và cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong, tỉnh Khánh Hòa; *Nhóm loại I*, cảng tổng hợp quốc gia, gồm 12 cảng Quảng Ninh, Nghi Sơn (Thanh Hóa), Nghệ An, Hà Tĩnh, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Dung Quất (Quảng Ngãi), Quy Nhơn (Bình Định), Thành phố Hồ Chí Minh (TP.HCM), Đồng Nai, Cần Thơ; *Nhóm loại II*, cảng tổng hợp địa phương, gồm 19 cảng có phạm vi địa phương (tỉnh, thành phố); *Nhóm loại III, c*ảng chuyên dùng phục vụ trực tiếp cho các cơ sở công nghiệp tập trung, hàng qua cảng có tính đặc thù (dầu thô, sản phẩm dầu, than, quặng, xi măng, clinke, hành khách,…) và là một hạng mục trong tổng thể cơ sở công nghiệp.

Khu vực không gian biển rộng lớn từ ven bờ đến bên ngoài khơi, đặc biệt là khu vực ngoài khơi là nơi đặc biệt quan trọng để phát triển giao thông đường biển, các hoạt động khai thác thủy sản trên biển, khai thác dầu khí, khai thác khoáng sản trên thềm lục địa, đồng thời sẽ là nơi diễn ra các hoạt động hợp tác và hội nhập kinh tế biển sôi động giữa nước ta với thế giới. Khu vực biển ven bờ cung cấp không gian cho hoạt động các hoạt động phát triển kinh tế.

Như vậy, tài nguyên vị trí của Việt Nam đóng vai trò quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế, giao lưu quốc tế. Nó cung cấp cho nước ta điều kiện để phát triển cảng biển, phát triển du lịch, phát triển năng lượng gió, năng lượng mặt trời, năng lượng thủy triều... cũng đã và đang được phát hiện, khai thác, sử dụng phục vụ phát triển kinh tế biển và quốc kế, dân sinh (Bộ Tài nguyên và Môi trường, 2014, pp. 15-18).

3.2. Thực trạng phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam

Hệ thống cảng biển của Việt Nam trong nhiều năm qua đã không ngừng mở rộng và phát triển, thể hiện khá tốt vai trò là đầu mối phục vụ xuất - nhập khẩu hàng hóa, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội của đất nước. Sau hơn 20 năm thực hiện quy hoạch cảng biển, kể từ Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12/10/1999 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010, đến nay, Việt Nam đã hình thành được một hệ thống cảng biển hoàn chỉnh từ Bắc vào Nam. Tính đến tháng 3 năm 2025, theo quyết định số 318/QĐ-BXD về danh mục cảng biển Việt Nam, cả nước có 306 bến cảng, trong đó Hải Phòng là địa phương tập trung nhiều bến cảng nhất (50 bến cảng), tiếp đến là tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (47 bến cảng) và TP. HCM xếp vị trí thứ ba (39 bến cảng).

Hệ thống cảng biển được quy hoạch một cách đồng bộ, gắn liền với các trung tâm, vùng kinh tế lớn của cả nước và tạo thành mạng lưới trên toàn quốc. Các cảng biển tổng hợp trọng điểm đã được đầu tư, nâng cấp trở thành đầu mối thực hiện hoạt động xuất - nhập khẩu hàng hóa và tạo động lực phát triển toàn khu vực như: cảng biển Quảng Ninh, Hải Phòng gắn với vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc; cảng biển Thừa Thiên - Huế, Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn gắn với vùng kinh tế trọng điểm miền Trung; cảng biển TP. HCM , Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai gắn với vùng kinh tế trọng điểm khu vực phía Nam; cảng biển Cần Thơ, An Giang gắn với vùng kinh tế trọng điểm Đồng bằng sông Cửu Long. Một số cảng biển đã và đang được đầu tư với quy mô hiện đại mang tầm vóc quốc tế như Cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT) - Bà Rịa - Vũng Tàu và Cảng container Quốc tế Tân Cảng (HICT) - Hải Phòng được xếp vào những cảng container nước sâu đón được tàu siêu trường, siêu trọng trên hải trình thế giới.

Hệ thống cảng biển Việt Nam được nâng cao về năng lực và chất lượng dịch vụ. Các bến cảng được quan tâm, cải tạo, nâng cấp để tiếp nhận các tàu có trọng tải ngày càng lớn hơn. Hầu hết các cảng tổng hợp được đầu tư mới và cải tạo nâng cấp cho phép tiếp nhận tàu có trọng tải đến 30.000 - 50.000 DWT và lớn hơn phù hợp với xu thế phát triển của đội tàu biển thế giới. Nhiều bến cảng đầu tư mới với quy mô hiện đại cho phép tiếp nhận tàu trọng tải lớn đến hàng trăm nghìn tấn như Cái Mép - Thị Vải (tiếp nhận tàu 160.000 - 194.000 DWT), bến cảng Lạch Huyện (tiếp nhận trên 100.000 DWT) (Trần Tuấn Sơn, 2021). Điều này dần khẳng định được năng lực cảng biển Việt Nam trong chuỗi vận tải toàn cầu. Do đó sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển ngày càng lớn (Bảng 1).

Bảng 1: Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển giai đoạn 2015 - 2025

Đơn vị tính: nghìn tấn

Năm	Tổng	Chia ra			
		Hàng xuất khẩu	Hàng nhập khẩu	Hàng nội địa	Hàng quá cảnh bốc dỡ
2015	427.816	109.952	121.966	139.568	56.330
2016	459.833	111.535	143.937	160.902	43.459
2017	441.998	123.988	149.218	168.313	479
2018	530.145	142.793	174.189	212.323	840
2019	664.611	159.864	204.712	298.081	1.954
2020	692.292	177.385	225.688	287.753	1.464
2021	703.035	184.474	213.941	302.894	1.726
2022	724.079	177.383	205.422	339.533	1.741
2023	761.519	180.624	225.236	352.892	2.767
2024	864.402	203.556	268.534	387.591	4.721
2025 (5 tháng đầu năm)	464.014	89.555	119.063	253.596	1.800

Nguồn: Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam, 2023

Bảng 1 cho thấy, giai đoạn 2015 - 2024, tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam tăng mạnh và liên tục, từ 427,8 triệu tấn năm 2015 lên 864,4 triệu tấn năm 2024, tức tăng hơn gấp đôi (xấp xỉ 102%) sau 9 năm. Điều này phản ánh rõ vai trò ngày càng quan trọng của hệ thống cảng biển trong nền kinh tế và hoạt động thương mại của Việt Nam. Mặc dù năm 2020 chịu tác động tiêu cực của đại dịch COVID-19, khối lượng hàng hóa qua cảng vẫn không suy giảm, thậm chí tiếp tục tăng so với năm 2019, cho thấy tính ổn định và khả năng chống chịu cao của vận tải biển so với các phương thức vận tải khác.

Cơ cấu hàng hóa thông qua cảng biển cho thấy sự gia tăng mạnh ở cả hàng xuất khẩu, nhập khẩu và nội địa trong giai đoạn 2015 - 2024. Khối lượng hàng xuất khẩu tăng từ 109,9 triệu tấn lên 203,6 triệu tấn, trong khi hàng nhập khẩu tăng nhanh hơn, từ 122,0 triệu tấn lên 268,5 triệu tấn, phản ánh mức độ hội nhập ngày càng sâu của Việt Nam vào chuỗi cung ứng toàn cầu và nhu cầu lớn về nguyên liệu, tư liệu sản xuất cho công nghiệp hóa. Đáng chú ý, hàng nội địa chiếm tỷ trọng lớn nhất và tăng nhanh nhất, từ 139,6 triệu tấn lên 387,6 triệu tấn, cho thấy vai trò ngày càng quan trọng của vận tải biển nội địa và ven bờ trong kết nối các vùng kinh tế và giảm tải cho vận tải đường bộ. Ngược lại, hàng quá cảnh, bốc dỡ tuy có xu hướng tăng nhưng vẫn chiếm tỷ trọng rất nhỏ (4,7 triệu tấn năm 2024), cho thấy vai trò trung chuyển quốc tế của hệ thống cảng biển Việt Nam còn hạn chế và chưa tương xứng với tiềm năng.

3.3. Phát triển tuyến vận tải và đội tàu biển

Việt Nam đã thiết lập được 32 tuyến vận tải biển, trong đó 25 tuyến vận tải quốc tế và 7 tuyến vận tải nội địa, trong đó ngoài các tuyến châu Á, khu vực phía Bắc đã khai thác 2

tuyến đi Bắc Mỹ, phía Nam đã hình thành được 16 tuyến đi Bắc Mỹ và châu Âu. Nước ta đứng vị trí thứ 3 khu vực Đông Nam Á, chỉ sau Malaysia và Singapore trong khai thác tuyến vận tải trên biển (GSO, 2021). Tuyến vận tải qua biển Việt Nam được cho là có ưu thế lớn bởi vận tải được số lượng lớn hàng hóa, quãng đường vận tải dài, chi phí thấp. Trên thực tế, trên thế giới, 80% khối lượng hàng hóa trao đổi thương mại giữa các quốc gia là do vận tải biển đảm nhận và ở Việt Nam cũng tương tự như vậy (năm 2015 chiếm 81,8%; năm 2016 chiếm 80,1%; năm 2017 chiếm 83,3%; năm 2018 chiếm 80,1%; năm 2019 chiếm 80% và năm 2020 chiếm 78,7%) (GSO, 2021).

Năm 1995, Việt Nam thành lập đội tàu vận tải biển do Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) quản lý, gồm các đội tàu chuyên dụng như tàu hàng rời, tàu container, tàu dầu. Dần dần, đội tàu được mở rộng. Năm 2014, đội tàu vận tải biển Việt Nam xếp thứ 60/152 trên thế giới và thứ 4/11 trong ASEAN về trọng tải (tổng trọng tải đạt 7,52 triệu DWT). Năm 2018, đội tàu biển Việt Nam có 1.593 tàu, trong đó 1.128 tàu vận tải hàng hóa, với tổng dung tích khoảng 4,8 triệu GT và tổng trọng tải xấp xỉ 7,8 triệu DWT. Đến năm 2024, mặc dù số lượng tàu giảm nhẹ xuống còn khoảng 1.500 chiếc, tổng trọng tải lại tăng mạnh lên khoảng 13,7 triệu tấn, cho thấy xu hướng tái cơ cấu theo hướng giảm số lượng nhưng tăng quy mô và trọng tải tàu. Mặt khác, tuổi tàu bình quân của đội tàu vận tải biển chuyên dụng đạt 15,5 năm, trẻ hơn khoảng 5,4 năm so với mức trung bình của đội tàu thế giới, phản ánh nỗ lực trẻ hóa đội tàu, song mức chênh lệch này chưa đủ lớn để tạo ra lợi thế cạnh tranh rõ rệt trên các tuyến vận tải quốc tế dài và có yêu cầu kỹ thuật cao... (VIMC, 2024).

3.4. Những vấn đề đặt ra

Phát triển vận tải trên biển của Việt Nam đã thu được những thành tựu nhất định kể trên, song vẫn còn tồn tại một số bất cập:

Quy hoạch cảng biển với quy hoạch xây dựng của địa phương và các ngành khác chưa thực sự đồng bộ

Cảng biển quy hoạch, xây dựng không đồng bộ, đầu tư manh mún, dàn trải, dẫn đến lãng phí, gây thiệt hại tiền của và tài nguyên quốc gia. Chẳng hạn, cảng tàu khách Hòn Gai (Quảng Ninh) bị bỏ hoang do thi công dang dở và chỉ đón được tàu biển loại lớn, không thể đón được tàu nhỏ tham quan vịnh Hạ Long (Quốc Nam, 2022); cảng cá Tư Hiền (Phú Lộc, Thừa Thiên Huế) được xây dựng xong từ năm 2010 nhưng đến nay vẫn bỏ hoang không khai thác, dẫn đến hư hỏng, lãng phí nguồn lực (Tá Linh, 2020); một số cảng, nhà điều hành, nhà chờ tại Ngọc Vừng (Vân Đồn, Quảng Ninh) được xây dựng xong kể từ năm 2005, nhưng "đắp chiếu" từ đó đến nay (Nguyễn Hùng, 2020)….

Hệ thống cảng cạn mới được quy hoạch song chủ yếu ở khu vực phía Nam tuy nhiên vẫn hạn chế về vị trí, quy mô và khả năng kết nối với nguồn hàng, với hệ thống giao thông trong khu vực. Sau khi quy hoạch, các cảng cạn chậm được triển khai xây dựng, chưa đồng bộ về điều kiện hình thành… dẫn đến vai trò hỗ trợ cho cảng biển chưa thực sự đáp ứng yêu cầu. Tại miền Bắc và miền Trung, hệ thống cảng cạn được quy hoạch nhằm hỗ trợ hoạt động logistics và giảm tải cho các cảng biển lớn như Cảng Hải Phòng

hay Cảng Đà Nẵng, song quá trình phát triển vẫn còn nhiều hạn chế. Một số cảng cạn ICD Mỹ Đình (Hà Nội), ICD Tân Cảng Quế Võ (Bắc Ninh) hay ICD Kim Liên (Nghệ An), quy mô còn nhỏ, phân bố chưa thật sự hợp lý và khả năng kết nối với nguồn hàng cũng như hệ thống giao thông liên vùng còn chưa cao. Một số cảng cạn trong quy hoạch được triển khai chậm hoặc chưa hoàn thiện các điều kiện hạ tầng và dịch vụ logistics đi kèm, dẫn đến sự thiếu đồng bộ trong hệ thống như ICD Cổ Bi (Hà Nội), ICD Tiên Sơn, ICD Hải Dương.

Bên cạnh đó, sự phối hợp giữa các địa phương khi triển khai một số dự án về cảng biển chưa tốt. Việc quản lý nguồn vốn, vấn đề bảo vệ môi trường, phân luồng vận tải, công tác giải phóng mặt bằng, di dời là những những bất cập hiện hữu trong quá trình thực hiện quy hoạch.

Hạ tầng phục vụ phát triển vận tải biển còn hạn chế, lạc hậu

Bất cập lớn nhất của vận tải biển hiện nay là giao thông kết nối giữa hệ thống cảng biển với phương thức vận tải khác như đường bộ, đường sắt. Hạ tầng chưa đáp ứng kịp nhu cầu ngày càng cao của thị trường hàng hải ở trong khu vực cũng như trên thế giới. Do vậy xảy ra tình trạng thiếu hạ tầng kết nối gây ùn tắc ở cảng biển. Chẳng hạn, nhóm cảng biển Đông Nam Bộ, hàng năm đảm nhận khoảng 45% tổng khối lượng hàng hóa và trên 60% khối lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam. Tuy nhiên, hệ thống này luôn bị ách tắc ở cảng TP. HCM phần lớn là do hạ tầng giao thông. Bến cảng Cát Lái (TP. HCM), cảng có sản lượng hàng hóa lớn nhất nhưng nằm trong đô thị nên khả năng phát triển bị hạn chế, gây ra nhiều ảnh hưởng nghiêm trọng đến tổ chức giao thông khu vực. Cảng Cái Mép-Thị Vải được quy hoạch với công suất 7 triệu TEU/năm nhưng thực tế hiện chưa có kết nối đường sắt, kết nối đường bộ cũng chưa được hoàn thiện theo kế hoạch. Hệ thống cảng biển Việt Nam chỉ có cảng Hải Phòng được kết nối với đường sắt nhưng không khai thác hiệu quả do ga đường sắt không nằm ở khu vực khai thác chính; cảng Cái Lân đã đầu tư nhưng chưa thể khai thác do thiếu đồng bộ hạ tầng tuyến. Khu bến cảng Lạch Huyện là khu bến cửa ngõ quốc tế của miền Bắc nhưng cũng chưa có đường sắt kết nối, trong khi đường thủy nội địa cũng chưa phát huy hiệu quả. Do đó, hiệu quả trong vận chuyển hàng hóa tới cảng biển chưa được tối ưu hóa về thời gian, chi phí vận tải và dẫn đến sự phân bổ hàng hóa không đồng đều giữa các cảng.

Thiếu các cảng biển hiện đại có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn

Hệ thống cảng biển Việt Nam được quy hoạch thành 5 nhóm theo vùng lãnh thổ. Trong đó, nhóm cảng biển số 1 được xem là hiện đại nhất. Tuy nhiên, trên thực tế chỉ một số bến cảng lớn như Lạch Huyện, Đình Vũ và một số cảng khu vực sông Cấm được đầu tư trang thiết bị hiện đại, có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn. Phần lớn các cảng còn lại, kể cả trong nhóm 1, ít được nâng cấp nên chất lượng và hiệu suất khai thác không được cải thiện đáng kể. Ở các nhóm cảng khác, một số cảng mới được xây dựng có trang thiết bị tương đối hiện đại, song các cảng cũ hầu như chưa được đầu tư bổ sung, dẫn đến năng lực tiếp nhận tàu lớn và hiệu quả khai thác còn hạn chế (Hồ An, 2022).

Trang thiết bị bốc xếp hàng hoá phục vụ hoạt động của tàu, thuyền còn lạc hậu, năng suất thấp

Hầu hết các cảng biển của Việt Nam, trừ một số cảng hiện đại được đầu tư trang thiết bị máy móc và một số cảng mới được xây dựng, hầu hết các cảng biển còn lại hệ thống trang thiết bị bốc xếp hàng hóa, phục vụ hoạt động tàu, thuyền còn lạc hậu. Hiệu suất khai thác cầu bến các cảng container tại Việt Nam còn rất thấp so với thế giới. Chẳng hạn, Tân cảng Cát Lái có sản lượng phục vụ 3,62 Tr.Teu/năm nhưng sản lượng tính trên 1m dài chỉ là 0,00241 Tr.Teu/năm; cảng Chùa Vẽ có sản lượng phục vụ 0,56 Tr.Teu/năm nhưng sản lượng tính trên 1m dài chỉ là 0,000656 Tr.Teu/năm… Trong khi đó, tại các cảng ở nước ngoài như cảng Yangshan, Trung Quốc sản lượng tính trên 1m dài là 0,005 Tr.Teu/năm và cảng Singapore: 0,00171 Tr.Teu/năm (Phạm Thị Thu Hằng, 2022). Phần lớn các cảng container chỉ đạt mức trung bình và thấp, điều này cho thấy khả năng khai thác của nhóm cảng container chưa hiệu quả.

4. Kết luận và gợi mở giải pháp

Trong những năm qua, Việt Nam đã đạt được nhiều thành tựu quan trọng trong phát triển vận tải biển. Hệ thống cảng biển từng bước được mở rộng và hoàn thiện, hình thành mạng lưới cảng trải dài từ Bắc vào Nam, gắn với các vùng kinh tế trọng điểm. Sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển tăng nhanh, các tuyến vận tải biển quốc tế được mở rộng, đội tàu biển từng bước được cơ cấu lại theo hướng hiện đại hơn. Những kết quả này đã góp phần quan trọng vào tăng trưởng kinh tế, thúc đẩy xuất nhập khẩu và nâng cao mức độ hội nhập của Việt Nam vào chuỗi thương mại toàn cầu.

Tuy nhiên, nghiên cứu cũng chỉ ra rằng sự phát triển của vận tải biển Việt Nam vẫn chưa tương xứng với tiềm năng và lợi thế địa lý sẵn có. Nhiều hạn chế mang tính cấu trúc còn tồn tại. Những hạn chế này làm giảm khả năng chuyển hóa lợi thế địa lý thành lợi thế cạnh tranh thực sự của ngành vận tải biển. Bên cạnh đó, trong bối cảnh Biển Đông vừa là không gian kinh tế vừa mang ý nghĩa chiến lược về an ninh, chủ quyền và môi trường, việc phát triển vận tải biển nếu chỉ chú trọng mở rộng quy mô mà thiếu định hướng bền vững có thể dẫn đến những hệ lụy lâu dài. Do đó, phát triển vận tải biển Việt Nam cần được đặt trong tổng thể chiến lược phát triển kinh tế biển bền vững, hài hòa giữa mục tiêu tăng trưởng kinh tế, bảo vệ môi trường biển, an ninh, quốc phòng và bảo đảm lợi ích quốc gia.

Trên cơ sở đó, nghiên cứu chỉ ra một số giải pháp để phát huy hiệu quả lợi thế vị trí địa lý và nâng cao năng lực cạnh tranh của vận tải biển Việt Nam gồm:

Thứ nhất, hoàn thiện công tác quy hoạch và tăng cường tính đồng bộ trong phát triển cảng biển. Quy hoạch hệ thống cảng biển cần được rà soát và điều chỉnh theo hướng gắn kết chặt chẽ với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng, an ninh, quy hoạch đô thị ven biển và quy hoạch giao thông quốc gia. Cần khắc phục tình trạng đầu tư dàn trải, manh mún, thiếu liên kết vùng, gây lãng phí nguồn lực và giảm hiệu quả khai thác. Việc xác định rõ vai trò, chức năng của từng nhóm cảng trong hệ thống cảng biển quốc gia sẽ góp phần phân bổ hợp lý nguồn hàng và nâng cao hiệu quả vận hành toàn hệ thống.

Thứ hai, đẩy mạnh đầu tư phát triển hạ tầng kết nối đa phương thức. Hạ tầng kết nối giữa cảng biển với đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa là yếu tố then chốt quyết định hiệu quả vận tải biển. Do đó, cần ưu tiên đầu tư các tuyến giao thông kết nối trực tiếp với các cảng biển lớn, đặc biệt là các cảng cửa ngõ quốc tế. Việc phát triển vận tải đa phương thức sẽ giúp giảm chi phí logistics, rút ngắn thời gian vận chuyển và nâng cao sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Thứ ba, phát triển các cảng biển hiện đại và nâng cao hiệu suất khai thác. Việt Nam cần tập trung xây dựng và phát triển một số cảng biển hiện đại có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn, từng bước hình thành các trung tâm trung chuyển hàng hải trong khu vực. Đồng thời, các cảng hiện hữu cần được đầu tư nâng cấp trang thiết bị bốc xếp, cải tiến quy trình khai thác nhằm nâng cao năng suất và hiệu quả sử dụng cầu bến. Việc nâng cao hiệu suất khai thác không chỉ giúp giảm chi phí mà còn góp phần tăng khả năng cạnh tranh của hệ thống cảng biển Việt Nam.

Thứ tư, đẩy mạnh ứng dụng khoa học - công nghệ và chuyển đổi số trong vận tải biển. Ứng dụng công nghệ thông tin, tự động hóa và chuyển đổi số trong quản lý và khai thác cảng biển là xu hướng tất yếu. Việt Nam cần thúc đẩy xây dựng cảng biển thông minh, áp dụng các hệ thống quản lý cảng, quản lý logistics và điều hành vận tải hiện đại nhằm tối ưu hóa thời gian và chi phí. Đây là giải pháp quan trọng để thu hẹp khoảng cách về trình độ công nghệ giữa cảng biển Việt Nam và các cảng tiên tiến trong khu vực.

Thứ năm, phát triển vận tải biển gắn với mục tiêu phát triển bền vững. Phát triển vận tải biển cần đi đôi với bảo vệ môi trường biển và tuân thủ các chuẩn mực quốc tế về an toàn, an ninh hàng hải. Cần khuyến khích sử dụng công nghệ sạch, giảm phát thải trong hoạt động vận tải và khai thác cảng biển, đồng thời tăng cường quản lý, giám sát các tác động môi trường. Bên cạnh đó, phát triển vận tải biển phải gắn với bảo đảm chủ quyền quốc gia và lợi ích lâu dài của đất nước.

Như vậy, việc phát huy lợi thế vị trí địa lý trong phát triển vận tải biển Việt Nam đòi hỏi cách tiếp cận tổng thể, đồng bộ và dài hạn. Chỉ khi kết hợp hài hòa giữa quy hoạch hợp lý, đầu tư hạ tầng hiện đại, đổi mới công nghệ và quản trị hiệu quả, Việt Nam mới có thể khai thác tối đa tiềm năng vận tải biển, nâng cao vị thế trong khu vực và hướng tới phát triển bền vững kinh tế biển./.

Tài liệu tham khảo

Bộ Tài nguyên và Môi trường. (2014). *Chiến lược khai thác tài nguyên và bảo vệ môi trường biển đến năm 2020 tầm nhìn 2030*. Nhà xuất bản Văn hóa Thông tin.

Chhaya, S. (2025). The $5.3 Trillion Question: How South China Sea Tensions Are Rewriting Global Trade Rules. *Atlas Institute for International Affairs*. https://atlasinstitute.org/the-5-3-trillion-question-how-south-china-sea-tensions-are-rewriting-global-trade-rules/

CSIS. (2021). *How Much Trade Transits the South China Sea?* Center for Strategic and International Studies. https://chinapower.csis.org/maritime-forces-destabilizing-asia/

Cục Hàng hải và Đường thủy Việt Nam. (2023). *Khối lượng hàng hóa thông qua cảng biển*. Cục Hàng Hải và Đường Thủy Việt Nam. https://vimawa.gov.vn/vi/noi-dung/khoi-luong-hang-hoa-thong-qua-cang-bien-nam-2023

GSO. (2021). *Phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đáp ứng xu thế hội nhập quốc tế*. Tổng Cục Thống Kê. https://www.gso.gov.vn/du-lieu-va-so-lieu-thong-ke/2021/06/phat-trien-he-thong-cang-bien-viet-nam-dap-ung-xu-the-hoi-nhap-quoc-te/

Hồ An. (2022). Các nhóm cảng biển Việt Nam hiện đại cỡ nào? *Báo Điện Tử Giao Thông*. https://www.baogiaothong.vn/cac-nhom-cang-bien-viet-nam-hien-dai-co-nao-d563453.html

Nguyễn Hùng. (2020). Công trình chục tỉ bỏ hoang ở Vân Đồn: Không rõ ai quản lý. *Báo Điện Tử Lao Động*. https://laodong.vn/xa-hoi/cong-trinh-chuc-ti-bo-hoang-o-van-don-khong-ro-ai-quan-ly-847514.ldo

Phạm Thị Thu Hằng. (2022). Nghiên cứu hiệu suất khai thác cảng container Việt Nam thông qua một số chỉ tiêu đánh giá. *Tạp Chí Công Thương*. https://tapchicongthuong.vn/bai-viet/nghien-cuu-hieu-suat-khai-thac-cang-container-viet-nam-thong-qua-mot-so-chi-tieu-danh-gia-97790.htm

Quốc Nam. (2022). Cảng tàu khách 235 tỷ bỏ hoang giữa lòng thành phố Hạ Long. *Tại Chí Tri Thức Trực Tuyến*. https://zingnews.vn/cang-tau-khach-235-ty-bo-hoang-giua-long-thanh-pho-ha-long-post1357597.html

Sỹ Tuấn, D. T. (2021). *Biển Đông có vị trí trọng yếu ra sao?* Vietnamnet. https://vietnamnet.vn/vn/chu-quyen-hoang-sa-truong-sa/bien-dong-co-vi-tri-trong-yeu-ra-sao-420498.html

Tá Linh. (2020). Bỏ hoang cảng cá tiền tỉ. *Tạp Chí Thuỷ Sản Việt Nam*. https://thuysanvietnam.com.vn/bo-hoang-cang-ca-tien-ty/

Trần Tuấn Sơn. (2021). *Đẩy mạnh phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam trong giai đoạn hiện nay*. Tổng Cục Biển và Hải Đảo Việt Nam. http://vasi.gov.vn/pages/day-manh-phat-trien-he-thong-cang-bien-viet-nam-tr-870d.aspx

VIMC. (2024). *Đội tàu biển Việt Nam đứng thứ 22 thế giới: Tăng trưởng ấn tượng và hướng tới vận tải xanh*. Tổng Công Ty Hàng Hải Việt Nam. https://vimc.co/doi-tau-bien-viet-nam-dung-thu-22-the-gioi/