MỤC LỤC

MỞ ĐẦU

Chương 1. Tổng quan chung về hiện trạng phát triển ngành giao thông vận tải và thị trường vận tải

* 1. Tổng quan hiện trạng phát triển ngành GTVT từng chuyên ngành

1.2. Phân tích, đánh giá hiện trạng phát triển thị trường vận tải

1.3. Phân tích đánh giá về doanh nghiệp vận tải và mức độ cạnh tranh của thị trường vận tải

1.4. Đánh giá chung về thị trường vận tải

Chương 2. Xu hướng phát triển vận tải hàng hóa trên thế giới và Nhu cầu, định hướng phát triển vận tải hàng hóa của Việt Nam

2.1. Xu hướng và Kinh nghiệm phát triển vận tải hàng hóa một số nước

2.1. Nhu cầu, định hương phát triển vận tải hàng hóa trong nước.

Chương 3. Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức giai đoạn đến năm 2025 và 2030

3.1. Quan điểm và định hướng phát triển thị trường vận tải

3.2. Mục tiêu, nhiệm vụ phát triển thị trường vận tải cạnh tranh

3.3. Các giải pháp

1) Nhóm giải pháp hoàn thiện hệ thống VBQPPL liên quan đến vận tải

2) Nhóm giải pháp về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông

3) Nhóm giải pháp về tăng cường kết nối giữa các phương thức vận tải

4) Nhóm giải pháp về giảm chi phí vận tải

5) Nhóm giải pháp về nâng cao chất lượng vận tải

6) Nhóm giải pháp quản lý phát triển vận tải đa phương thức

**MỞ ĐẦU**

1. **Sự cần thiết lập đề án**

Với vai trò là cầu nối hỗ trợ hoạt động thương mại, vận tải hiện đại cần phải đáp ứng những yêu cầu ngày càng phức tạp hơn của thị trường vận tải nội địa và quốc tế. Vận tải ngày nay không chỉ đơn thuần là việc chuyển dịch hàng hóa mà còn phải thực hiện được sự kết nối quá trình vận chuyển thành một chuỗi vận tải không gián đoạn nhằm làm cho quá trình vận chuyển hàng hóa an toàn hơn, nhanh chóng hơn, mức độ tin cậy cao hơn và hiệu quả cao hơn. Vận tải đa phương thức (VTĐPT) đang trở thành một phương thức vận tải phổ biến vì có thể đáp ứng được những đòi hỏi nói trên của thị trường vận tải hàng hóa.

Việc xây dựng thị trường vận tải cạnh trạnh trong đó chú trọng phát triển VTĐPT theo đúng hướng với sự kết hợp của các phương thức vận tải sẽ đóng góp quan trọng vào hoạt động thương mại và sản xuất cũng như nền kinh tế quốc dân: Giảm chi phí logisticsc, từ đó giảm chi phí hàng hóa và sản xuất; Khuyến khích thương mại quốc tế phát triển và tăng trưởng kinh tế; Mở rộng mạng lưới vận tải và đạt được hiệu quả kinh tế cao do khi sử dụng các phương thức vận tải có khả năng chuyên chở khối lượng hàng hóa lớn; Tăng khả năng cạnh tranh về giá thành, chất lượng; Giúp các doanh nghiệp sản xuất và thương mại tiếp cận nhanh hơn với thị trường, đặc biệt là thị trường quốc tế thông qua mạng lưới vận tải kết nối; Tạo ra sự hợp tác giữa chính phủ và doanh nghiệp nhằm giảm thiểu những chứng từ không cần thiết.

Tuy nhiên hiện nay thị trường vận tải hiện nay còn tồn tại nhiều bất cập, thể hiện ở tình trạng đa phần doanh nghiệp vận tải nhỏ lẻ manh mún, tình trạng cạnh tranh thiếu lành mạnh khá phổ biến; chất lượng vận tải thấp do chưa nhiều nguyên nhân, trong đó có nguyên nhân từ việ thiếu khả năng tổ chức vận tải đa phương thức, tổ chức kết nối, liên doanh, liên kết giữa các doanh nghiệp….Từ đó dẫn đến việc doanh nghiệp vận tải hoạt động hiệu quả thấp, chi phí vận tải đối với nền kinh tế cao, giảm sức cạnh tranh của nền kinh tế.

Do đó, việc đưa đề án ***“Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức, kết nối giữa các hình thức vận tải khác nhau, chú trọng áp dụng công nghệ thông tin để giảm thiểu chi phí vận tải tạo thuận lợi cho lưu thông, phân phối hàng hóa và dịch vụ của doanh nghiệp”*** vào Chương trình xây dựng đề án của Bộ GTVT trình Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định 3580/QĐ-BGTVT ngày 25/12/2017 đã cho thấy sự cần thiết cũng như tầm quan trọng của việc xây dựng một thị trường vận tải cạnh trạnh theo hướng phát triển vận tải đa phương thức đến sự phát triển của nền kinh tế nói chung và của ngành GTVT nói riêng.

1. **Căn cứ pháp lý**

- Nghị quyết 98/NQ-CP ngày 03 tháng 10 năm 2017 của Chính phủ ban hành chương trình hành động của Chính phủ thực hiện Nghị quyết số 10-NQ/TW ngày 03 tháng 6 năm 2017 của Hội nghị Ban chấp hành Trung ương Đảng lần thứ 5 khóa XII về phát triển kinh tế tư nhân trở thành một động lực quan trọng của nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa.

- Quyết định số 3580/QĐ-BGTVT ngày 25/12/2017 về việc ban hành Chương trình xây dựng đề án của Bộ GTVT năm 2018.

1. **Mục tiêu nghiên cứu**

* Đánh giá hiện trạng phát triển ngành GTVT về hạ tầng, vận tải, cơ chế chính sách, chiến lược quy hoạch
* Đánh giá chất lượng dịch vụ vận tải hiện nay về thị phần, mức độ cạnh tranh, tính kết nối giữa các phương thức vận tải
* Đề xuất các giải pháp nhằm xây dựng thị trường vận tải đa phương thức có tính cạnh tranh và hiệu quả.

1. **Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

***- Đối tượng nghiên cứu:***Đề án tập trung vào nghiên cứu thị trường vận tải hàng hóa đa phương thức

***- Phạm vi nghiên cứu:*** toàn quốc

**CHƯƠNG 1.**

**TỔNG QUAN CHUNG VỀ HIỆN TRẠNG PHÁT TRIỂN NGÀNH GIAO THÔNG VẬN TẢI VÀ THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI**

* 1. **Tổng quan hiện trạng phát triển ngành GTVT**

**1.1.1. Tổng quan phát triển các chuyên ngành**

**a) Đường bộ**

Hệ thống đường bộ Việt Nam có tổng chiều dài 570.448 km trong đó quốc lộ 24.136 km, đường cao tốc 816 km, đường tỉnh 25.741 km, còn lại là đường giao thông nông thôn.

Trong những năm vừa qua, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ có những bước phát triển mạnh, theo hướng hiện đại, có trọng tâm, trọng điểm, nhiều tuyến đường cao tốc, cầu lớn đã và đang được nâng cấp xây dựng tập trung vào các công trình có tính kết nối, lan tỏa, tạo động lực phát triển kinh tế - xã hội; trong đó nhiều dự án được đầu tư theo hình thức BOT, giảm áp lực rất lớn cho nguồn vốn NSNN. Tuy nhiên đến nay nhiều tuyến quốc lộ vẫn chưa vào chuẩn cấp kỹ thuật quốc gia và khu vực, nhiều vị trí tiềm ẩn nguy cơ mất an toàn giao thông, năng lực kết nối mạng lưới và kết nối khu vực còn hạn chế.

Vận tải đường bộ hiện phải đảm nhận tỷ trọng lớn, không cân đối với các phương thức vận tải khác. Năm 2017 vận tải đường bộ vẫn chiếm tỷ trọng cao (vận tải hàng hóa chiếm 77,47% và vận tải hành khách chiếm 94,23%). Nguyên nhân một phần là do các phương thức vận tải khác hiện nay chưa đủ năng lực cạnh tranh với vận tải đường bộ khiến vận tải đường bộ tiếp tục phải đảm nhận một phần vai trò của các phương thức vận tải khác để đáp ứng nhu cầu vận tải. Điều này khiến cho đường bộ dù được tập trung đầu tư khoảng 80% tổng vốn đầu tư ngành GTVT nhưng vẫn chưa đáp ứng được yêu cầu đầu tư quá lớn.

Chất lượng dịch vụ đã được nâng cao nhưng chưa đồng đều, tỷ lệ các đơn vị vận tải đường bộ có quy mô vừa và nhỏ (sở hữu dưới 5 phương tiện) chiếm khoảng 80%, năng lực cạnh tranh yếu; tình trạng xe chạy rỗng một chiều vẫn phổ biến, hiệu quả kinh doanh chưa cao.

**b) Đường sắt**

Mạng lưới đường sắt quốc gia Việt Nam có 7 tuyến chính với tổng chiều dài gần 3.160 km, mật độ đạt 7,9 km/1000 km2, trong đó 2.532 km đường chính tuyến, bao gồm 3 loại khổ ray mà chủ yếu là khổ đường 1000 mm (chiếm 84%), còn lại là khổ đường 1435 mm (6%) và khổ đường lồng (9%).

Trong giai đoạn vừa qua, ngành đường sắt tuy đã triển khai xây dựng mới một số hạng mục hạ tầng như nâng cấp một số ga, nâng cấp một số tuyến để nâng cao an toàn, rút ngắn thời gian chạy tàu nhưng nhìn chung chưa có thay đổi đáng kể. Hạ tầng đường sắt Việt Nam còn lạc hậu. Tỷ lệ vốn đầu tư cho ngành đường sắt hàng năm chỉ chiếm khoảng 6-7% so với tổng vốn đầu tư toàn ngành. Sức kéo đầu máy với nhiều chủng loại, công suất khác nhau trong đó loại đầu máy có công suất thấp, cũ, lạc hậu vẫn còn nhiều (chiếm gần 60%). Việc đóng mới toa xe hàng chuyên dùng container, xe hàng có mui… chưa đáp ứng được khi có nhu cầu vận tải.

Tiêu chuẩn kỹ thuật tuyến đường thiếu đồng cấp, đồng bộ; thiếu phương tiện phù hợp; thiếu hệ thống kho bãi, thiết bị xếp dỡ tại các ga và đặc biệt thiếu kết nối với các phương thức vận tải khác khiến năng lực và thị phần vận tải hàng hoá đường sắt còn rất hạn chế, đặc biết là đối với vận tải container.

**c) Đường thuỷ nội địa**

Tổng chiều dài tuyến đường thuỷ nội địa toàn quốc được tổ chức quản lý, khai thác là hơn 17.232 km, hầu hết là khai thác tự nhiên. Về cảng có 306 cảng thủy nội địa (với 7.257 bến), trong đó trung ương quản lý 254 cảng (với 2.511 bến).

Từ năm 2002 đến nay, đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông đường thủy tập trung vào một số tuyến chính khu vực đồng bằng sông Cửu Long và khu vực đồng bằng Bắc Bộ. Tuy nhiên, nguồn vốn đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường thủy nội địa từ ngân sách nhà nước còn rất thấp, khoảng 1,3% so với tổng mức đầu tư của toàn ngành. Nhiều tuyến vận tải thủy vẫn không đồng cấp do chưa được đầu tư nạo vét, khơi thông các bãi cạn hoặc đầu tư nâng cấp, mở rộng luồng lạch chưa thỏa đáng, thiếu đồng bộ đã ảnh hưởng không nhỏ đến hoạt động vận tải. Một số tuyến bị ảnh hưởng bởi các công trình vượt sông (cầu Đuống, cầu Long Biên, cầu Măng Thít, cầu Trà Ôn, cầu Nàng Hai...). Ngoài ra, còn tồn tại một số điểm nghẽn, khan cạn cục bộ trên các sông.

*Về số lượng cảng, bến thủy nội địa:*

- Tính đến năm 2017, cả nước có 271 cảng, trong đó có 258 cảng hàng hóavà 11.256 bến thủy nội địa, bao gồm: bến bốc xếp hàng hóa: 8.730 bến, trong đó 6.488 bến đã được cấp giấy phép hoạt động, đạt 74,3%; 2.242 bến chưa có giấy phép hoạt động, chiếm 25, 7%; bến khách ngang sông: 2.526 bến, trong đó bến có phép là 2.058 đạt 81,5%; 468 bến chưa được cấp phép hoạt động, chiếm 18,5%.

- Hệ thống cảng thủy nội địa tuy phát triển nhanh nhưng chủ yếu là các cảng có quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động sản xuất kinh doanh của chính doanh nghiệp đó, các cảng đầu mối số lượng còn hạn chế, chưa phát huy được vai trò là cảng đầu mối, lượng hàng thông qua thấp nên chỉ đáp ứng được một phần nhu cầu. Do nhu cầu bốc xếp hàng hóa bằng đường thủy nội địa gia tăng nên số lượng các cảng quy mô nhỏ tăng. Cảng loại này có chất lượng đầu tư rất thấp, quy mô thường nhỏ, khả năng kết nối giao thông hạn chế, tổ chức khai thác thiếu chuyên nghiệp, thiết bị xếp, dỡ hàng hóa tại các cảng nhìn chung còn lạc hậu, bốc xếp thủ công còn nhiều, thiếu các trang thiết bị bốc xếp chuyên dụng (hàng hạt, lương thực, hàng container, hàng Một số hạn chế:

- Số lượng bến quá nhiều, quy mô nhỏ lẻ dàn trải nằm rải rác trên các tuyến sông, nhưng trên thực tế số lượng bến không hoạt động hoặc ít hoạt động chiểm tỷ lệ cao; số lượng bến chưa được cấp phép nhưng vẫn hoạt động còn chiếm tỷ lệ cao (bến hàng hoá 25%, bến khách ngang sông 18,5%), nên công tác quản lý nhà nước chuyên ngành tại các bến này gặp rất nhiều khó khăn; các cảng, bến thuỷ nội địa phần lớn kết nối rất kém với đường bộ: không thuận tiện, ngoài đê nên bị hạn chế tải trọng <13 tấn, đường giao thông kết nối phần lớn tận dụng đường giao thông nông thôn.

- Công tác quản lý nhà nước về cảng, bến thủy nội địa còn nhiều vướng mắc, bất cập, do hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về quản lý cảng, bến thủy nội địa còn chưa hoàn thiện, cụ thể là còn thiếu các quy định về tiêu chuẩn điều kiện khai thác cảng, bến thủy nội địa và tiêu chuẩn bến thủy nội địa để làm cơ sở quy hoạch và cấp phép hoạt động; quy định về trình tự, thủ tục hồ sơ cấp phép hoạt động bến chưa phù hợp với từng loại bến trên thực tiễn; chưa có quy định về cho thuê khai thác cảng, bến thủy nội địa; chưa có mô hình tổ chức quản lý tại các cảng, bến phù hợp tại các địa phương chưa có tổ chức cảng vụ, còn nhiều địa phương chưa có tổ chức cảng vụ (17/63 địa phương), mô hình cảng vụ tại các địa phương không đồng nhất; chưa có quy định cụ thể, rõ ràng cơ quan nào có trách nhiệm thực hiện quản lý nhà nước chuyên ngành tại các bến khai thác cát, các bến phục vụ thi công công trình trên sông.

- Trong thời gian qua, do ảnh hưởng của nền kinh tế đất nước nên một số cảng thủy nội địa đã được quy hoạch sẽ khó đạt được quy mô quy hoạch giai đoạn đến năm 2020. Hoạt động xếp dỡ hàng hoá và quản lý cảng, bến thuỷ nội địa vẫn còn nhiều bất cập, ngoài một số cảng thủy nội địa của các doanh nghiệp thuộc các cơ sở liên doanh, hoặc một số cảng chuyên dùng có dây chuyền thiết bị bốc xếp phù hợp, còn lại hầu hết các bến thuỷ nội địa vẫn sử dụng công nghệ thiết bị bốc xếp lạc hậu, hệ thống cầu bến thô sơ. Việc đầu tư, nâng cấp hoặc xây dựng các cảng, bến đón trả hành khách phục vụ hoạt động của tàu khách tốc độ cao hầu như chưa được chú ý. Do đó, khả năng thích ứng, hòa nhập với hoạt động vận tải trong khu vực là rất khó khăn, không có khả năng tiếp cận với phương thức vận tải đa phương thức phần nào ảnh hưởng chất lượng, thời gian quay vòng của đội tàu vận tải và giảm tính cạnh tranh của vận tải thủy nội địa.

Vận tải container ở phía Nam bằng đường thủy mới đảm nhận khoảng 30% lượng container với tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng 20%/năm. Vận tải container đường thủy nội địa ở phía Bắc chưa phát triển, thiếu các giải pháp đồng bộ để khuyến khích dịch chuyển lượng hàng vận chuyển bằng đường bộ xuống đường thủy từ cảng Hải Phòng, Quảng Ninh nổi bật là vấn đề tĩnh không cầu Đuống, thiếu cảng container đầu mối tại khu vực Hà Nội, thiếu bến đỗ cho phương tiện thủy nội địa tại khu vực cảng biển, luồng tuyến bị khan cạn thời gian dài trong năm...

Các doanh nghiệp vận tải thuỷ đa phần có quy mô nhỏ lẻ, còn quá ít doanh nghiệp có tiềm lực lớn về tài chính đã hạn chế đến sức cạnh tranh cũng như việc tham gia vào vận tải đa phương thức, nhìn chung chủ yếu vẫn tập trung vào những hàng hóa truyền thống là hàng rời khối lượng lớn, hàng giá trị thấp.

Vận tải ven biển sau 3 năm hoạt động đã đem lại bước đột phá lớn, đóng góp tích cực trong việc giảm tải cho đường bộ trên tuyến hành lang vận tải Bắc - Nam. Từ tháng 7/2014 đến 12/2017 cho thấy, các tuyến vận tải ven biển đã vận chuyển được 36,2 triệu tấn hàng hoá, giảm áp lực vận tải cho QL1 tương đương khoảng 1,2 triệu xe ô tô tải loại 30 tấn. Tuy nhiên, tuyến vận tải ven biển cũng đang phải đối diện với nhiều bất cập là thiếu tính kết nối dịch vụ vận tải để tạo thành trục lưu thông hàng hóa do mô hình của các doanh nghiệp vận tải còn nhỏ lẻ, thiếu hệ thống đồng bộ phục vụ các giao dịch vận tải dẫn đến tình trạng chạy rỗng còn phổ biến.

**d) Đường biển**

Hệ thống cảng biển Việt Nam hiện có 32 cảng biển tổng hợp (trong đó có 14 cảng biển loại I và IA, 18 cảng biển loại II), ngoài ra còn có 13 cảng dầu khí ngoài khơi, loại III. Tổng số bến cảng là 251 bến cảng/402 cầu cảng với 87.550 m dài cầu cảng, tổng công suất thiết kế khoảng 500-550 triệu tấn hàng/năm. Hệ thống cảng biển Việt Nam đã được đầu tư đồng bộ về cơ sở hạ tầng cầu bến, phao neo, trang thiết bị bốc dỡ hàng hóa, phát triển cơ bản hoàn chỉnh và đầy đủ chức năng, quy mô đáp ứng nhu cầu của hàng hóa.

Năm 2017, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển đạt mức tăng trưởng cao, đạt 519,3 triệu tấn, tăng 13% so với năm 2016. Các bến cảng được đầu tư xây dựng, cải tạo nâng cấp để tiếp nhận các tàu có trọng tải ngày càng lớn hơn. Hầu hết các cảng tổng hợp, đầu mối khu vực cho phép tiếp nhận tàu có trọng tải đến 30.000 - 50.000 DWT và lớn hơn. Các bến cảng cửa ngõ quốc tế là Cái Mép - Thị Vải tiếp nhận tàu 160.000 - 194.000DWT và Lạch Huyện tiếp nhận tàu 100.000DWT (dự kiến đưa vào khai thác trong năm 2018). Tuy nhiên, để giảm chi phí vận tải biển và chi phí logistics đối với hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam cần phải phát huy đúng vai trò và khai thác hiệu quả các cảng này.

Cảng biển là trung tâm, đầu mối phát triển logistic nhưng lại thiếu tính kết nối giữa đường bộ, đường thuỷ nội địa, đường sắt, hàng không... dẫn đến tăng chi phí giá thành. Chất lượng dịch vụ cảng biển chưa cao, thủ tục hành chính còn rườm rà, chưa thực sự thuận lợi cho chủ tàu, chủ hàng.

**e) Hàng không**

Hiện có 21 cảng hàng không đang hoạt động, trong đó có 8 cảng hàng không quốc tế, 12 cảng hàng không nội địa.

Trong năm gần đây đây, thị trường vận tải hàng hóa bằng đường hàng không tại Việt Nam có những bước phát triển rõ rệt với tốc độ tăng trưởng bình quân 15,6%/năm trong giai đoạn 2011-2017. Tổng sản lượng hàng hóa khai thác qua các cảng hàng không Việt Nam năm 2017 đạt xấp xỉ 1,13 triệu tấn, tăng 25,9% so với năm 2016.

Mặc dù chỉ chiếm dưới 1% tổng khối lượng vận tải hàng xuất khẩu nhưng mang lại 25% trên tổng giá trị xuất khẩu do vận tải hàng không chuyên đảm nhận vận chuyển các mặt hàng giá trị cao. Các hãng hàng không của Việt Nam chủ yếu mở các đường bay tới các khu vực châu Á - Thái Bình Dương và châu Âu, chưa có đường bay trực tiếp đến khu vực Bắc Mỹ.

Tuy nhiên, vận tải hàng hóa qua đường hàng không cũng đang phải đối mặt với nhiều thách thức, hầu hết các sân bay tại Việt Nam vẫn chưa có khu vực xử lý hàng hóa riêng nên thời gian cũng như chi phí vận chuyển hàng đến sân bay rất cao, đặc biệt là Nội Bài và Tân Sơn Nhất thường xuyên xảy ra tình trạng quá tải, khu vực xử lý hàng hóa rất chật hẹp và không đủ để đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa.

Các hãng hàng không của Việt Nam hiện đang chủ yếu tập trung phát triển vận tải hành khách chứ chưa chú trọng vào vận tải hàng hóa. Thị phần của các hãng hàng không Việt Nam trong thời gian qua giảm mạnh từ 19-20% giai đoạn năm 2011-2013 xuống chỉ còn chỉ đạt 9,7% năm 2017 do cạnh tranh từ các hãng hàng không nước ngoài.

**1.1.2. Thực trạng kết nối các phương thức vận tải**

Kết nối giữa các phương thức vận tải là một vấn đề hạn chế lớn, một nguyên nhân dẫn đến chi phí vận tải còn cao của hệ thống giao thông vận tải nước ta. Kết nối giữa các phương thức vận tải được thể hiện rõ trên các hành lang vận tải chính, trọng tâm là vấn đề kết nối đường sắt, đường thuỷ nội địa với cảng biển, với các trung tâm đô thị, các trung tâm sản xuất-tiêu thụ hàng hoá chính của nước ta.

*Trên hành lang Bắc Nam:*

Vận tải đường sắt, đường biển đều kém cạnh tranh so với vận tải đường bộ ở các đầu mối kết nối 2 đầu và cả ở các chặng ngắn hơn trên hành lang. Các ga bốc xếp hàng hoá ở hai đầu Hà Nội (Yên Viên, Giáp Bát) và TP Hồ Chí Minh (Sóng Thần) đều có diện tích kho bãi nhỏ, dịch vụ logistics chưa đáp ứng yêu cầu. Các ga trung gian hầu như chưa có ga nào có thể tiếp nhận và xử lý container. Việc kết nối dịch vụ của đường sắt cũng còn nhiều hạn chế.

Vận tải biển cũng chỉ đảm nhận một phần khối lượng vận tải giữa miền Bắc và miền Nam, còn trên các chặng ngắn hơn do lượng hàng thấp, thời gian vận chuyển dài hơn nên khách hàng chủ yếu vẫn lựa chọn đường bộ.

*Trên hành lang Hải Phòng, Quảng Ninh - Hà Nội - Lào Cai:*

Đối với đường sắt, điểm nghẽn nằm ở khu vực cảng biển Hải Phòng khi đường sắt chưa được kết nối đến khu vực Đình Vũ là khu bến chính hiện nay và Quảng Ninh do chưa đầu tư đồng bộ tuyến Yên Viên- Phả Lại- Hạ Long - Cái Lân. Hiện nay đường sắt chỉ kết nối vào các bến cảng Vật Cách, Hoàng Diệu không phải là các bến tiếp nhận container chínhnhưng lại đang có chủ trương di dời nên khai thác thiếu sự ổn định. Đường sắt kết nối vào khu bến Lạch Huyện chưa có phương án xây dựng cụ thể.

Đường thuỷ nội địa chưa thể tổ chức vận tải container về khu vực Hà Nội do chưa có cảng đầu mối tại khu vực Hà Nội do sự chậm trễ xây dựng cảng Phù Đổng; trong khi vận tải lên Vĩnh Phúc, Phú Thọ bị cản trở do vấn đề tĩnh không cầu Đuống. Kết nối đường thuỷ với cảng biển cũng gặp khó khăn khi các bến cảng khu vực Đình Vũ thiếu khả năng tiếp nhận cùng lúc phương tiện tàu biển và phương tiện thuỷ nội địa vào làm hàng.

*Trên hành lang Cần Thơ - TP.Hồ Chí Minh - Vũng Tàu:*

Trọng tâm kết nối trên hành lang này là các cảng biển thuộc Nhóm 5. Cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải, dù được đầu tư hạ tầng hiện đại đáp ứng tiêu chuẩn quốc tế nhưng trong thời gian qua chưa khai thác hiệu quả vì liên quan rất nhiều đến giao thông kết nối. Cảng này cũng chưa chưa có trung tâm logistics, các trung tâm sang tải để phục vụ vận tải, thúc đẩy các dịch vụ hậu cảng.

Hạ tầng vận tải đường bộ mặc dù cũng đã được đầu tư nhưng còn chậm và chưa theo kịp tốc độ phát triển lưu lượng vận tải. Tình trạng tắc nghẽn phương tiện và hàng hóa trên các tuyến đường bộ đến cảng Cát Lái, khu vực cụm ICD Trường Thọ (Thủ Đức) vẫn diễn ra nghiêm trọng mặc dù nhiều giải pháp đang được triển khai; vận tải đường bộ đến cảng Cái Mép - Thị Vải vẫn còn nhiều hạn chế về năng lực tuyến kết nối. Tuyến đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải đến nay chỉ mới hoàn thành 90% giai đoạn 1, dự án cầu Phước An Thành còn đang trong giai đoạn triển khai nên chưa kể kết nối thuận lợi với nguồn hàng hoá ở Đồng Nai.

Về đường sắt: Tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu kết nối khu bến cảng Cái Mép - Thị Vải với vùng hậu phương đến nay cũng chưa có nguồn vốn để triển khai.

Hệ thống cảng cạn hiện đang trong giai đoạn quy hoạch chi tiết trên cơ sở quy hoạch tổng thể mới được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt. Tuy nhiên, kết nối đường thuỷ nội địa với các cảng biển khu vực TPHCM và Vũng Tàu khá tốt nhờ phát triển kết hợp giữa một số cảng thủy nội địa/ điểm thông quan nội địa (ICD) ở khu vực Đông Nam Bộ, nâng cấp các điều kiện tiếp nhận container tại một số cảng biển khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Theo số liệu từ các doanh nghiệp, 35% - 40% lượng hàng container đến các cảng biển chính ở khu vực TP.Hồ Chí Minh là bằng đường thủy nội địa, khoảng 90% hàng container được vận chuyển giữa khu vực TP.Hồ Chí Minh và các bến cảng khu vực Cái Mép- Thị Vải là bằng đường thủy từ các ICD. Tuy nhiên tình trạng luồng tuyến giao thông thủy nội địa từ ĐBSCL về Đông Nam Bộ lại không đồng cấp, nhất là về độ sâu; điểm nghẽn Kênh Chợ Gạo vẫn chưa đảm bảo về chiều rộng cho các phương tiện đi lại với số lượng ngày càng tăng, cần tiếp tục nâng cấp giai đoạn II; Số cảng, bến thủy nội địa tuy nhiều nhưng phần lớn trang thiết bị bốc xếp hàng hóa chưa được đầu tư hiện đại hóa, hoặc đã được hiện đại hóa nhưng chưa đồng bộ nên năng lực bốc dỡ hàng hóa thấp; nhiều bến cảng thiếu đường bộ kết nối, thiếu hệ thống kho, bãi.

*Trên các hàng lang kết nối với các nước trong khu vực*

Việt Nam hiện tham gia đầy đủ và tích cực trong kết nối hệ thống GTVT với các nước láng giềng Lào, Campuchia và Trung Quốc trong các khuôn khổ hợp tác đa phương (ASEAN, ASEAN - Trung Quốc, GMS, CLV, CLMV) và song phương ở tất cả các lĩnh vực đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và hàng không. Nội dung kết nối bao gồm cả kết cấu hạ tầng, vận tải và thể chế. Ngoài ra, Việt Nam cũng đã và đang phối hợp xây dựng các đề án kết nối hệ thống hạ tầng giao thông với các nước, trong đó đã thống nhất được kế hoạch kết nối với Lào. Các kế hoạch kết nối hệ thống giao thông vận tải của Việt Nam với các nước láng giềng cơ bản đã được lồng ghép vào nội dung chiến lược, quy hoạch phát triển của ngành.

Hiện nay, kết nối đường bộ với các nước ở các cửa khẩu quốc tế chính và đường thủy nội địa với Campuchia nhìn chung tương đối tốt tuy còn nhiều khác biệt về quy định pháp luật mỗi nước dẫn đến hoạt động vận tải chưa thực sự thuận lợi. Đối với đường sắt còn gặp khó khăn do thiếu vốn để xây dựng các đoạn tuyến còn thiếu thuộc đường sắt Singapore - Côn Minh trên lãnh thổ Việt Nam, Lào và Campuchia. Sự khác biệt về khổ đường sắt giữa Việt Nam và Trung Quốc đang là vấn đề không nhỏ đối với kết nối đường sắt giữa hai nước, đặc biệt là trên tuyến Hải Phòng - Hà Nội - Lào Cai kết nối với tuyến Côn Minh - Hà Khẩu của Trung Quốc.

**1.2. Phân tích, đánh giá hiện trạng phát triển thị trường vận tải**

**1.2.1. Phân tích đánh giá về ứng dụng công nghệ thông tin trong vận tải**

Theo khảo sát của VLA năm 2016, việc ứng dụng công nghệ thông tin - truyền thông (ICT) trong các hoạt động logistics của doanh nghiệp trong nước hiện còn ở mức rất khiêm tốn (chủ yếu tập trung ở lĩnh vực khai báo hải quan và GPS), cả về giải pháp, thiết bị sử dụng, nhân viên chuyên trách về ICT. Chưa có công ty nào ứng dụng các hệ thống tự động hóa cho kho hàng, trung tâm phân phối. Các doanh nghiệp 100% vốn của Việt Nam cần có sự đột phá trong áp dụng ICT nhằm nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng hiệu suất lao động và thậm chí thay đổi phương thức kinh doanh để có thể có khả năng cạnh tranh trong thời gian tới.

1. **Khai hải quan điện tử**

Từ tháng 04/2014, Hệ thống Thông quan tự động (hay thường gọi là Hải quan điện tử) Việt Nam (Viet Nam Automated Customs Clearance System - VNACCS) đã được đưa vào hoạt động chính thức với sự hỗ trợ của Nhật Bản. Với tính năng tự động hóa cao, hệ thống VNACCS đã dần thay thế cho hệ thống hải quan điện tử cũ. VNACCS cho phép kết nối với các cơ quan chức năng khác để thực hiện Cơ chế Một cửa (Single Window), qua đó người nhập khẩu có thể thực hiện các giấy phép xuất nhập khẩu, giấy chứng nhận an toàn vệ sinh thực phẩm, ...

Hiện nay VNACCS đã được thí điểm áp dụng tại cảng Hải Phòng (Đình Vũ) và các cảng TP Hồ Chí Minh, Bà Rịa Vũng Tàu

**b) Định vị toàn câu bằng vệ tinh (GPS)**

Công nghệ định vị toàn cầu qua vệ tinh (GPS)2 từ khi được phát triển cho ứng dụng dân dụng đã nhanh chóng được đón nhận. Một trong những ứng dụng hiệu quả nhất là trong lĩnh vực Quản lý phương tiện vận tải.

Cùng với dịch vụ truyền thông di động Gửi tin ngắn (SMS)3 , công nghệ Internet, GPS đã cho phép thiết kế các ứng dụng cơ bản sau:

- Định vị vị trí khi đi đường một cách chính xác nhưng đòi hỏi phải có mạng internet và ứng dụng bổ trợ như các ứng dụng bản đồ Google Map hoặc HERE MAPS để tìm đường đi một cách chính xác.

- Quản lý và điều hành xe do xác đinh được vị trí xe, hướng đi, quãng đường đích đến một cách chính xác; Xem lại lộ trình xe theo thời gian và vận tốc di chuyển; Báo cáo tổng số km đi được trên bản đồ; Cảnh báo khi xe vượt quá tốc độ, vượt ra khỏi vùng giới hạn; Theo dõi lộ trình của đoàn xe.

- Xác định vị trí xe chính xác ở từng góc đường (vị trí xe được thể hiện qua tín hiệu nhấp nháy trên bản đồ), xác định vận tốc và thời gian xe dừng hay đang chạy, biết được lộ trình hiện tại xe đang đi trong thời gian thực.

- Chống trộm cho ứng dụng thuê xe tự lái, v.v...

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải đã ban hành Thông tư 73/2014/TT-BGTT ngày 15/12/2014 ban hành quy chuẩn kỹ thuật quốc gia về thiết bị giám sát hành trình của xe ô tô và quy định lắp thiết bị giám sát hành trình bắt đầu từ ngày 1/1/2016 - còn được gọi là “hộp đen”. Các phương tiện sẽ phải lắp thiết bị giám sát hành trình phù hợp, đạt chuẩn Quy định mới nhất của Bộ Giao thông vận tải về yêu cầu kỹ thuật tối thiểu trên các loại xe ô tô thuộc đối tượng quy định. Lộ trình gắn hộp đen cho xe tải đối với mỗi loại xe có trọng tải khác nhau, thời hạn cuối cùng cho các loại phương tiện phải gắn hộp đen là ngày 1/7/2018.

Hộp đen phải bao gồm: Phần cứng như bộ vi xử lý, bộ phận ghi, lưu trữ, truyền phát dữ liệu, đồng hồ dùng để đo thời gian thực, bộ phận dữ liệu thông tin GPS, bộ phận lấy thông tin của lái xe, cổng kết nối, bộ phận thông báo tình trạng hoạt động của thiết bị...; Phần mềm dùng phân tích dữ liệu. Thiết bị giám sát hành trình phải có tính năng liên tục ghi. Nhận lưu giữ cùng với đó là truyền phát qua internet về server (máy chủ) của doanh nghiệp để lưu trữ. Theo quy định các thông tin về quá trình khai thác, sử dụng, vận hành của xe. Hộp đen cho xe tải cũng phải ghi lại thời gian làm việc của lái xe, tần suất và thời gian dừng, đỗ xe; thời gian, tốc độ, quãng đường chạy, tọa độ của xe mỗi phút một trong suốt hành trình chạy.

Hiện có 53 doanh nghiệp được công nhận cung cấp thiết bị giám sát hành trình đạt yêu cầu Quy chuẩn QCVN 31:2014/BGTVT.

**c) Truy xuất trực tuyến tình trạng hàng hóa (E-Tracking/Tracing)**

Đây là công nghệ đã phổ biến tại các nước phát triển. Nhà cung cấp dịch vụ cần phải có hệ thống thông tin đảm bảo cung cấp dịch vụ hỗ trợ khách hàng truy cập qua một giao diện trên internet để biết được tình trạng hàng hóa, bao gồm ít nhất một trong hai chức năng:

- Truy xuất tình trạng lô hàng đang vận chuyển trên đường qua số Vận đơn hoặc số Container - đối với người làm dịch vụ giao nhận vận tải quốc tế

- Truy xuất tình trạng hàng tồn kho - đối với nhà cung cấp dịch vụ kho bãi, tồn trữ, phân phối. Mặc dù yêu cầu là đơn giản và là điều kiện cần để tham gia cung cấp dịch vụ logistics cho khách hàng, tuy nhiên hầu hết các công ty giao nhận - logistics Việt Nam không đáp ứng được các điều kiện này.

Khảo sát trong các hội viên của VLA cho thấy 38% doanh nghiệp phản hồi có ứng dụng này. Do các doanh nghiệp tham gia khảo sát là đối tượng doanh nghiệp khá lớn nên có khả năng, còn lại trên thị trường rất nhiều doanh nghiệp nhỏ, ước tính tỷ lệ doanh nghiệp ứng dụng công nghệ thông tin để đáp ứng yêu cầu trên đây là khoảng 1,5%.

**d) Hệ thống quản lý vận tải (TMS)**

Hệ thống TMS cho dịch vụ logistics cần có khả năng quản lý cùng lúc các hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng nhiều phương thức khác nhau, qua nhiều biên giới khác nhau nhưng chỉ do một nhà điều hành thực hiện - Nhà điều hành Vận tải Đa phương thức (MTO) . TMS đảm trách các vai trò chính sau:

- Lựa chọn phương thức vận tải

- Hỗ trợ hoạt động gom hàng

- Hoạch định tuyến và lịch vận chuyển

- Xử lý yêu cầu trả hàng

- Hỗ trợ truy xuất tình trạng lô hàng

- Thanh toán cước phí.

Nó cũng phải liên kết được với các điểm nút dọc theo chuỗi cung ứng như kho, cảng để cập nhật tình trạng hàng hóa, kết nối tốt với các ERP và WMS.

Nhà cung cấp TMS chuyên nghiệp tại Việt Nam hiện rất hạn chế, đồng thời việc cài đặt hệ thống còn gặp rất nhiều khó khăn do khả năng liên kết đồng bộ dữ liệu với các hãng tàu, hãng hàng không, hải quản, cảng biển, cảng hàng không, và trong nội bộ các công ty logistics là quá phức tạp. Các công ty lớn tầm cỡ Thế giới thì đạt được khả năng này, đó thường là các nhà Tích hợp hệ thống như DHL, FedEX, UPS và các Công ty 3PL như DB Schenker, Expeditors, Panalpina, Kuehne + Nagel, Ceva Logistics, Logwin,… Trong nước có thể nói chưa có công ty nào đạt trình độ ứng dụng nêu trên, tuy nhiên họ thường ứng dụng các hệ thống quản lý vận tải nội địa, quản lý đội xe, sử dụng các công cụ quản lý dịch vụ Giao nhận truyền thống do các nhà cung cấp trong nước phát triển như Fast, Vĩ Doanh FMS, … tỷ lệ ứng dụng dưới 10%, đa số còn dùng Excell tự quản lý. Chưa có những hệ thống thích hợp cho các công ty nhỏ và vừa Việt Nam.

1. **Hệ thống quản lý cảng/bến thủy (TOS)**

TOS đại diện cho nhóm ứng dụng quản lý cảng. Ngoại trừ các ứng dụng tại cảng biển quốc tế vốn có hệ thống quản lý điều hành lớn, hiện đại và đa số đã được tự động hóa thì các cảng loại 2, loại 3, bến thủy nội địa, các ICD đều cần hệ thống TOS với các chức năng lập kế hoạch tiếp nhận tàu, kế hoạch bến bãi, điều phối xuất nhập, quản lý phương tiện và hàng hóa, quản lý chi phí-hóa đơn, dịch vụ khác hàng,…

Do đây là dịch vụ khá hẹp, số lượng cảng/bến không nhiều nên nhà cung cấp trong nước cũng rất hạn chế. Công ty có số lượng khách hàng khá nhiều (gần 20 khách hàng) là Port Logic đã có quá trình thành lập và phát triển 10 năm, tuy nhiên công nghệ sử dụng phát triển sản phẩm của công ty chưa được nâng cấp, các hệ thống khách hàng đang sử dụng có khả năng không thể tiếp tục duy trì trong những năm tới, nhu cầu đổi mới công nghệ là rất bức thiết.

Hiện nay, Bộ Giao thông vận tải đang có kế hoạch rà soát, cấp phép mới cho các cảng/bến thủy theo một quy trình hoàn thiện hơn. Trong tương lai, khi mà các cảng, bến thủy buộc phải được xem xét lại cả về địa điểm, mô hình kinh doanh, tổ chức quản lý, công cụ hệ thống,... thì nhu cầu này sẽ tăng cao vì sẽ có gần 1.000 bến cảng như vậy tại Việt Nam.

**f) Sàn giao dịch vận tải**

Là nơi trao đổi dịch vụ hàng hóa như một dịch vụ trực tuyến cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics 3PL, các nhà giao nhận vận tải và các công ty vận tải. Nó cho phép các công ty vận tải tìm kiếm trên cơ sở dữ liệu về nhu cầu vận chuyển cần được thực hiện và quảng cáo khả năng của họ.

Các nhà cung cấp dịch có thể quảng cáo các dịch vụ và cước phí vận chuyển của họ cũng như khả năng vận chuyển với dung lượng xe, không gian kho bãi sẵn có. Các hệ thống này cung cấp một nền tảng cho phép các hãng vận chuyển cung cấp thông tin giao thông vận tải cho các nhà khai thác như đại lý vận chuyển, giao nhận và các công ty logistics. Họ cho phép các nhà giao nhận vận tải hàng hóa một cách riêng tư hoặc công khai cho một số lượng lớn các khách hàng có nhu cầu. Các hệ thống trực tuyến thường hoạt động dựa trên thuê bao với một khoản phí nhỏ cho quảng cáo (đăng tải) và tìm kiếm (kèm dịch vụ tư vấn).

Hiện tại Việt Nam chưa có sàn logistics, chỉ có một số sàn giao dịch vận tải. Tính tới tháng 9/2017, người sử dụng dịch vụ có thể tìm thấy trên Internet 5 mục hàng đầu trong danh sách hiển thị kết quả tìm kiếm:

- VinaTrucking (www.trucking.vn): Sàn giao dịch vận tải do Công ty Cổ phần Sàn Giao Dịch Vận tải VinaTrucking (Thành phố Hồ Chí Minh) điều hành.

- Sàn vận chuyển (www.sanvanchuyen.vn): Sàn giao dịch Vận tải hàng hóa Việt Nam do Công ty Cổ phần Microzon điều hành.

- Sàn VTruck (www.vietnamtrucking.vn) do Công ty Cổ phần Vận Chuyển Việt Nam (Bình Dương) điều hành. Số liệu lịch sử cho thấy đã có 8.283 giao dịch thành công (khoảng 20 giao dịch/ngày vào những ngày thuận lợi).

- IZIFIX (www.izifix.com): Sàn giao dịch vận tải Đường bộ - Đường sông - Đường biển, do Công ty Cổ phần IZIFIX (Thành phố Hồ Chí Minh điều hành) trong đó khá nhiều tàu sông pha biển, tàu biển chạy tuyến ngắn đi các nước trong khu vực đăng tin trên sàn. Người tham gia được hướng dẫn áp dụng trên điện thoại thông minh.

- Sàn giao dịch vận tải HANEL (www.vantaitructuyen.vn): sàn khá vắng với chỉ 13 kết quả tìm xe và 9 kết quả tìm hàng, hiển thị từ năm 2016.

Các sàn giao dịch vận tải đi vào hoạt động từ cuối năm 2015, sàn giao dịch vận tải hàng hóa được kỳ vọng mang lại nhiều lợi ích cho chính doanh nghiệp và nền kinh tế. Mục tiêu của Sàn vận chuyển là “giúp chủ hàng tiết kiệm 30% cước phí vận chuyển và giúp nhà xe tăng thêm ít nhất 50% doanh thu, giảm tình trạng lãng phí của toàn xã hội do 60% xe chạy rỗng do thiếu hàng“. Có ý kiến còn nêu đây sẽ là một cuộc cách mạng trong dịch vụ vận tải,... Tuy nhiên, hiện nay nhìn chung các sàn hoạt động còn rất yếu, số thành viên tham gia và các giao dịch thành công vẫn rất ít. Lượng hàng hóa trên sàn giao dịch khan hiếm. Sản lượng vận chuyển qua các sàn chưa đạt 1% khối lượng vận chuyển của thị trường.

Hiện nay, việc ứng dụng CNTT vào hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp Việt Nam vẫn còn kém xa so với trình độ quốc tế. Chỉ xét về khía cạnh xây dựng website cũng có thể thấy phần lớn website của doanh nghiệp VN chỉ đơn thuần giới thiệu về mình, về dịch vụ của mình, thiếu hẳn các tiện ích và tương tác mà khách hàng rất cần như công cụ theo dõi đơn hàng, theo dõi lịch trình tàu, theo dõi chứng từ... Đây là những yếu tố được các chủ hàng đánh giá rất cao khi lựa chọn nhà cung cấp dịch vụ logistics cho mình.

Theo đánh giá của VIFFAS, trình độ công nghệ trong hoạt động logistics ở VN còn thấp. Việc liên lạc giữa công ty logistics với khách hàng, hải quan chủ yếu vẫn là thủ công, giấy tờ. Mặc dù những năm gần đây được ghi nhận có bước đột phá trong thực hiện khai hải quan điện tử, số lượng doanh nghiệp tham gia vẫn còn chiếm tỷ lệ thấp. Mặt khác, phương tiện vận tải còn lac hậu, cũ kỹ, trình độ cơ giới hóa trong bốc dỡ hàng hóa vẫn còn yếu kém, lao động thủ công vẫn phổ biến. Công tác lưu kho còn khá lạc hậu, chưa áp dụng phổ biến tin học trong quản trị kho như mã vạch, chương trình phần mềm quản trị kho.

Trong thực tế, hầu hết doanh nghiệp VN mới đóng vai trò như những nhà cung cấp dịch vụ vệ tinh cho các công ty logistics nước ngoài, như đảm nhận việc khai báo hải quan, cho thuê phương tiện vận tải, kho bãi... Chưa có doanh nghiệp nào đủ sức tổ chức, điều hành toàn bộ quy trình hoạt động logistics. Dịch vụ logistics theo hướng 3PL đã hiện diện và có nhiều tiềm năng phát triển tại VN. Do đó, nếu chỉ cung cấp các dịch vụ kho vận đơn giản, thuần túy… mà không tích hợp chúng thành quá trình, chuỗi dịch vụ, người cung ứng dịch vụ khó có thể thỏa mãn khách hàng về mặt giảm chi phí cũng như tính đáp ứng nhanh (quick responsiveness). Có thể nói, ở VN, một trong những nguyên nhân làm cho dịch vụ logistics của nhiều doanh nghiệp cung cấp thiếu tin cậy là do trình độ ứng dụng CNTT kém.

Hiện nay, có nhiều giải pháp đầu tư CNTT hiệu quả với chi phí thấp, các doanh nghiệp vừa và nhỏ cần nắm bắt cơ hội này để trang bị cho mình. Chẳng hạn, công ty Tân cảng Sài Gòn đã áp dụng hệ thống phần mềm quản lý container tại cảng Cát Lái làm giảm được nhiều thời gian chờ đợi, lấy hàng khỏi cảng, góp phần vào việc giải tỏa tắc nghẽn tại cảng này. Vấn đề còn lại là nhận thức được tầm quan trọng và bức thiết của vấn đề, quyết tâm nâng cao trình độ tiếp cận và sử dụng CNTT trong giới quản lý và nhân viên, đồng thời với việc vạch ra một lộ trình triển khai phù hợp với điều kiện của doanh nghiệp. Chỉ với CNTT, liên lạc hiện đại làm nền tảng cho dịch vụ logistics 3PL, các doanh nghiệp VN mới có thể cạnh tranh được với các công ty 3PL lớn trên thế giới đã có mặt tại VN.

**1.2.2. Phân tích, đánh giá chi phí vận tải**

Chi phí vận tải luôn chiếm tỉ lệ cao nhất trong tổng chi phí logistics. Cụ thể, với mặt hàng thủy sản xuất khẩu, chi phí vận tải chiếm 51%, lưu kho chiếm 20%, xếp dỡ 23%, đóng gói 5% và cảng phí 1%; mặt hàng may mặc xuất khẩu chi phí vận tải là 61%, lưu kho 9%, xếp dỡ 19%, đóng gói 9% và cảng phí 2%; gạo xuất khẩu chi phí vận tải chiếm 58%, lưu kho chiếm 10%, xếp dỡ 24%, đóng gói 7% và cảng phí chiếm 1%; cây ăn trái chi phí vận tải chiếm 61%, lưu kho 14%, xếp dỡ 20% , đóng gói 5% và cảng phí là 1%.

*a) Chi phí vận tải phân theo vận tải nội địa và vận tải quốc tế*

Đối với vận tải nội địa, sự chưa hợp lý nằm ở vai trò của vận tải đường bộ - một phương thức vận tải phù hợp với cự ly ngắn, khối lượng thấp và chi phí vận tải cao - lại đang đảm nhận vai trò chủ đạo với thị phần vận tải hàng hoá chiếm bình quân trên 73% giai đoạn 2012-2017. Trong khi đó về khối lượng vận chuyển hàng hóa đường sắt chỉ chiếm 0,39%, đường biển 22,12%, đường thủy nội địa 17,3% và hàng không 0,02%; về khối lượng luân chuyển, đường biển chiếm thị phần cao nhất từ 55% đến 60%, đường bộ khoảng từ 20% đến 24%, xa.

Bên cạnh sự hạn chế về năng lực của mỗi lĩnh vực, vấn đề kết nối giữa các phương thức vận tải cũng là một nguyên nhân khiến cho năng lực của cả hệ thống giao thông vận tải chưa được khai thác hiệu quả. Theo tính toán chi phí vận chuyển container loại 40 feet từ Hà Nội vào TP. Hồ Chí Minh vào khoảng 40 triệu VNĐ, cao gấp 9,7 lần so với vận chuyển bằng đường biển và hơn 2,5 lần so với vận chuyển bằng đường sắt.

Đối với vận tải quốc tế, sự hạn chế của hệ thống cảng biển và đội tàu biển Việt Nam cũng khiến cho một phần hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam chịu chi phí cao khi mà hiện tại tỷ lệ hàng hoá phải trung chuyển qua cảng biển nước ngoài vẫn ở mức cao. Việc tập trung hàng hóa lớn và các tuyến tàu trọng tải nhỏ dưới 4.000 TEU tại khu vực Thành phố Hồ Chí Minh dẫn đến tình trạng hàng hóa đi thị trường biển xa như châu Âu, châu Mỹ tiếp tục phải trung chuyển tại các cảng biển Singapore, Hong Kong (Trung Quốc) trong khi cảng biển khu vực Cái Mép - Thị Vải đã được đầu tư với quy mô hiện đại tiếp nhận các tàu mẹ đi tuyến biển xa thì không thu hút được hàng hóa trung chuyển ngay trong thị trường nội địa, khai thác chỉ đạt 30% tổng công suất.

*b) Chi phí vận tải phân theo của từng chuyên ngành*

Chi phí vân tải đường bộ hiện nay còn ở mức cao, chưa phù hợp với thực tiễn do sự canh tranh không lành mạnh giao dịch chủ yếu qua trung gian, chưa tối ưu hóa hoạt động kinh doanh của đơn vị vận tải. Về thành phần cấu thành chi phí vận tải, theo số liệu từ doanh nghiệp vận tải thì trong chi phí vận tải đường bộ, xăng dầu chiếm khoảng 30 - 35%, phí cầu đường (BOT) bình quân chiếm khoảng 10-15%. Tùy theo từng doanh nghiệp vận tải và khu vực vận tải, tỷ lệ chi phí trên có thay đổi. Chi phí BOT trên tuyến Bắc - Nam chiếm khoảng 15% tổng chi phí vận tải; tuyến TP.HCM - Vũng Tàu chiếm khoảng 20%; riêng tuyến Hải Phòng - Hà Nội chiếm gần 30% chi phí vận tải. Tuy các tuyến đường bộ có thu phí BOT còn tồn tại một số vấn đề chưa hợp lý nhưng để kết luận phí BOT là nguyên nhân gây tăng chi phí vận tải đường bộ cần có nghiên cứu, đánh giá tổng thể toàn diện hơn, xét tới các yếu tố lợi ích do BOT đem lại như chất lượng vận tải cao hơn (tốc độ vận chuyển), giảm chi phí khai thác phương tiện...

*Chi phí vận tải đường thuỷ nội địa:*  Về cơ bản, giá cước đơn vị của vận tải đường thuỷ nội địa thấp hơn vận tải đường sắt (với quãng đường dưới 500km) và thấp hơn nhiều so với vận tải đường bộ. Tuy nhiên, giá cước vận tải trọn gói từ cửa đến cửa lại có thể cao hơn cả vận tải đường bộ do chi phí kết nối hai đầu. Trên nhiều tuyến vận tải ở Đồng bằng sông Cửu Long, chi phí xếp dỡ chiếm tới 35%-40% tổng chi phí cho vận tải trọn gói. Thời gian vận tải bằng đường thủy nội địa cao hơn 5 lần và tính ổn định thấp hơn so đường bộ do phụ thuộc vào luồng lạch theo mùa và chịu ảnh hưởng bởi các chế độ thuỷ văn cũng khiến cho vận tải đường thủy nội địa không hấp dẫn đối với hàng hoá có yêu cầu chất lượng vận tải cao như vận tải container.

*Chi phí vận tải đường sắt:* Vai trò của đường sắt trong việc phát triển dịch vụ logistics rất lớn nhưng hiện tại, đường sắt lại chưa tham gia được sâu rộng vào dịch vụ logistics. Giá cước rẻ nhưng tổng giá thành vận tải cao, dịch vụ vận tải hạn chế không hấp dẫn chủ hàng đến với đường sắt. Cước vận tải trên ray thấp hơn nhiều so với đường bộ trên cùng cự ly vận chuyển nhưng cước vận tải từ cửa đến cửa lại tương đương, thậm chí cao hơn trên một số tuyến do chi phí hai đầu lớn, thời gian chạy tàu còn dài, nhất là tàu hàng, việc cấp toa còn khó khăn, giá cước chưa thực sự linh hoạt theo biến động của thị trường, còn nhiều đầu mối chưa rõ ràng khiến khách hàng khó khăn khi tiếp cận…

*Chi phí vận tải đường biển:* Hiện nay, cơ bản các quy định về phí, lệ phí cũng như giá dịch vụ tại cảng biển đều đã được ban hành bởi Bộ Tài chính và Bộ GTVT đã tạo ra sự công khai, minh bạch về phí, giá dịch vụ tại cảng biển, hài hoà lợi ích giữa các doanh nghiệp cung cấp và sử dụng dịch vụ, đồng thời đã hạn chế việc cạnh tranh không lành mạnh về giá.

Đối với vận tải biển nội địa trên tuyến Bắc Nam mức cước từ kho đến kho bằng 40-50% cước vận tải đường bộ nhưng lại có thời gian vận chuyển cao gấp 3 đến 5 lần, bị ảnh hưởng lớn bởi sự mất cân đối hàng hoá theo mùa và theo vùng miền nên cũng khó khăn. Cước vận tải biển quốc tế tại Việt Nam hiện nay còn cao do hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam vẫn phải trung chuyển qua các cảng biển nước ngoài nên phải gánh thêm nhiều khoản chi phí. Thói quen mua CIF bán FOB vẫn phổ biến khiến cho doanh nghiệp trong nước không có quyền đàm phán về giá cước vận tải biển, chủ động đàm phán lựa chọn người vận chuyển nên thường bị các chủ tàu ắp đặt thêm các phức phí, phụ phí bất hợp lý. Ngoài ra, cảng biển khu vực Thành phố Hồ Chí Minh tập trung lưu lượng hàng hóa container quá nhiều, đặc biệt là khu vực Cát Lái dẫn đến tình trạng ách tắc hàng hóa và ùn tắc giao thông nghiêm trọng, làm phát sinh thêm chi phí.

*Chi phí vận tải hàng không:* Chi phí vận chuyển hàng hoá qua đường hàng không của Việt Nam hiện nay cao bởi chưa có đường bay chuyên phục vụ vận chuyển hàng hoá từ Hà Nội, TP HCM.

*c) Những nguyên nhân chủ yếu khiến chi phí vận tải của Việt Nam còn cao:*

- Tổ chức vận tải chưa hợp lý, chưa phát huy được hết lợi thế của các phương thức vận tải, chưa phát triển được vận tải đa phương thức trên các hành lang.

- Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông còn nhiều hạn chế, chưa đáp ứng yêu cầu phát triển. Kết nối giữa các phương thức vận tải còn yếu.

- Năng lực của doanh nghiệp vận tải còn hạn chế.

Ngoài các nguyên nhân chủ yếu trên còn một số nguyên nhân khách quan khác như xuất phát điểm của nền kinh tế còn thấp, chi phí đầu tư phương tiện còn cao so với các nước...

**1.2.3. Phân tích đánh giá về doanh nghiệp vận tải và mức độ cạnh tranh của thị trường vận tải**

1. **Doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ**

Số lượng các doanh nghiệp vận tải hàng hóa ô tô theo niên giám thống kê năm 2016 có khoảng 12.300 doanh nghiệp, tốc độ tăng trưởng bình quân là 14%/năm. Cùng với sự gia tăng khối lượng vận tải hàng hóa đường bộ trong giai đoạn vừa qua, số lượng doanh nghiệp vận tải cũng không ngừng gia tăng.

Do đặc thù ngành vận tải đường bộ mang tính xã hội hóa cao, do đó đa số các doanh nghiệp vận tải có quy mô nhỏ, chủ yếu là các công ty gia đình, chỉ một số ít là công ty cổ phần. Kết quả thống kê cho thấy, tỷ lệ các đơn vị có quy mô vừa và nhỏ chiếm khoảng 80%, số lượng phương tiện của mỗi đơn vị không nhiều (dưới 5 xe), thậm chí nhiều đơn vị vận tải chỉ có 1 đến 2 xe ô tô.

Trong giai đoạn hiện nay các doanh nghiệp vận tải hàng hóa đường bộ cũng gặp rất nhiều khó khăn vướng mắc mà nguyên nhân do nội tại doanh nghiệp cũng như các quy định của nhà nước, cụ thể:

* 80% doanh nghiệp vận tải hàng hóa có quy mô nhỏ dẫn tới các đơn vị này không xây dựng được thương hiệu, hoạt động chủ yếu dựa vào một số lượng nhỏ khách hàng quen, thường có tính mùa vụ và bị động theo nhu cầu của nhóm khách hàng đó nên các đơn vị vận tải nhỏ thường không chủ động được phương án kinh doanh đẫn đến việc khai thác phương tiện vận tải không hiệu quả, làm giới hạn sự phát triển cũng như tính chuyên nghiệp của thị trường.

- Mặt khác, các đơn vị vận tải nhỏ thường không tổ chức được mạng lưới kinh doanh, không có kênh thông tin để giao tiếp với khách hàng nên: đối với vận tải hàng hóa thì không thực hiện được vận tải hai chiều dẫn đến lãng phí 1 chiều do xe ô tô phải chạy rỗng dẫn đến hiệu quả hoạt động không cao.

* Công tác quản lý, điều độ vận tải còn thủ công, đơn giản, khả năng chuyên môn của cán bộ quản lý, điều hành còn kém. Việc áp dụng thiết bị giám sát hành trình chưa được chú trọng nếu có chỉ mang tính hình thức để đối phó với các cơ quan quản lý.

- Kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường bộ còn nhiều bất cập, ảnh hưởng đến hoạt động vận tải đường bộ, đặc biệt là vận tải hàng siêu trường siêu trọng.

Thị trường vận tải đường bộ vốn đã có sự cạnh tranh mạnh vì do số lượng chủ xe quá nhiều, đặc biệt là ở khu vực TP Hồ Chí Minh và TP Hải Phòng, nơi tập trung các bến cảng lớn nhất cả nước. Số DN vận tải tăng trưởng quá nhanh, dẫn đến cung vượt cầu, nguồn hàng bị chia sẻ, giá cước xuống thấp, nhiều doanh nghiệp hoạt động thua lỗ, lâm vào tình cảnh hoạt động cầm chừng, thậm chí phá sản.

Hiện nay trên địa bàn TP Hồ Chí Minh có trên 2.000 đơn vị vận tải hàng hóa với 17.738 xe công ten nơ, 22.289 xe tải trên 3,5 tấn; ngoài ra còn có các phương tiện của các tỉnh, thành phố khác đang hoạt động trên địa bàn Thành phố. Hải Phòng có số lượng xe đầu kéo container với hơn 20 nghìn xe.

Thời gian cao điểm của việc thực hiện kiểm soát tải trọng phương tiện, tình trạng xe chở quá tải giảm 91,5%, thay vào đó số lượng phương tiện vận tải hàng hoá tăng nhanh. Tuy nhiên thời điểm từ 2016 trở về đây vấn đề cạnh tranh trở lên hết sức nghiêm trọng do lượng xe tăng gấp hơn 2 lần so với trước năm 2014 nhưng việc thực hiện kiểm soát tải trọng xe đã không còn nghiêm ngặt như trước nữa. Tình trạng xe chở hàng quá tải diễn ra phức tạp trên các tuyến đường. Nhiều phương tiện chở hàng quá tải đi vào đường cấm, trốn vé cầu đường. Tình trạng trên đã gây ra sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các doanh nghiệp vận tải. Những doanh nghiệp chấp hành chở đủ tải trọng không thể cạnh tranh được về giá cước, không có hàng để chở.

Hiệp hội Vận tải hàng hóa TPHCM cũng xác nhận tình hình kinh doanh của các doanh nghiệp thành viên hiệp hội về việc thiếu nguồn hàng; giá cước giảm mạnh do cạnh tranh. Hiệp hội Vận tải hàng hóa Hải Phòng là địa phương hiện có gần nửa số xe hiện đang phải nằm bãi do thiếu chân hàng. Một số doanh nghiệp đã phải trả phù hiệu, tem đăng kiểm vận tải để dừng hoạt động.

1. **Doanh nghiệp vận tải đường sắt**

Tổng Công ty Đường sắt Việt Nam được thành lập theo Quyết định số [34/2003/QĐ-TTg](http://www.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=1&mode=detail&org_group_id=0&_piref135_27862_135_18217_18217.org_id=0&type_group_id=0&_piref135_27862_135_18217_18217.type_id=0&_piref135_27862_135_18217_18217.document_id=11619&p1=34/2003/Q%C4%90-TTG&p2=Quy%E1%BA%BFt%20%C4%91%E1%BB%8Bnh&p3=Doanh%20nghi%E1%BB%87p) ngày 4/3/2003 của Thủ tướng Chính phủ trên cơ sở tổ chức lại Liên hiệp Đường sắt Việt Nam, thực hiện nhiệm vụ sản xuất kinh doanh theo mô hình Tổng Công ty Nhà nước.

Hiện tại, tổng công ty đường Sắt hoạt động theo mô hình công ty mẹ - công ty con. Trong đó công ty TNHH một thành viên Tổng công ty Đường sắt Việt Nam là Công ty mẹ, được chuyển đổi từ công ty Nhà nước thành công ty TNHH một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu theo quyết định số 973/QĐ-TTg ngày 25/6/2010 của Thủ tướng Chính phủ.

TCT Đường sắt Việt Nam có chức năng trực tiếp sản xuất, kinh doanh và đầu tư tài chính vào các công ty con, công ty liên kết; Quản lý, chỉ đạo, chi phối các công ty con, công ty liên kết theo tỷ lệ chiếm giữ vốn điều lệ tại các công ty đó theo quy định của pháp luật và Điều lệ này.

- Các đơn vị nằm trong cơ cấu Công ty mẹ - Tổng công ty Đường sắt Việt Nam, gồm: Văn phòng và các ban chức năng; Trung tâm Điều hành Giao thông vận tải đường sắt, Công ty Sức kéo Đường sắt.

TCTy Đường sắt Việt Nam nắm giữ: 100% vốn điều lệ gồm 23 doanh nghiệp; từ trên 50% đến 65% vốn điều lệ gồm 2 doanh nghiệp nắm giữ ít hơn 50% vốn điều lệ gồm 22 doanh nghiệp; và các đơn vị sự nghiệp.

Hiện tại TCT ĐS Việt Nam đang gặp nhiều khó khăn trong hoạt động sản xuất kinh doanh do hạn chế về năng lực nội tại; áp lực cạnh tranh ngày càng tăng với các phương tiện khác, bão lũ nhiều ảnh hưởng nghiêm trọng đến hạ tầng. Trong khi đó, vốn cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt năm qua rất hạn hẹp, không có dự án mới triển khai vì vậy chưa có sự đột phá về chất lượng, năng lực kết cấu hạ tầng đường sắt, công việc của các công ty cổ phần xây lắp tiếp tục khó khăn.

Tuy vậy, sau những nỗ lực đổi mới, năm 2017 vận tải đường sắt đã có sự khởi sắc. Sản lượng, doanh thu toàn Tổng công ty bước đầu hồi phục đà tăng trưởng, chặn được đà sụt giảm thị phần vận tải đường sắt: Tổng doanh thu toàn tổng công ty đạt 8.030,8 tỷ đồng, bằng 109,1% cùng kỳ và bằng 100,9% kế hoạch. Lợi nhuận sau thuế dự kiến 154 tỷ đồng, vượt so với cùng kỳ và kế hoạch. Riêng Công ty mẹ, tổng doanh thu 2.552,1 tỷ đồng, đạt 103,1% chỉ tiêu do Bộ GTVT giao, bằng 104,6% cùng kỳ, lợi nhuận sau thuế 117,6 tỷ đồng, đạt 140% chỉ tiêu do Bộ GTVT giao, bằng 99% cùng kỳ. Khối công nghiệp tăng trưởng đột phá, sản lượng đạt 169,0% kế hoạch, bằng 256,1% so cùng  kỳ; doanh thu đạt 197,5% kế hoạch, bằng 512,5% cùng kỳ. Đã đóng mới, đưa vào vận dụng 6 ram tàu khách thế hệ mới, ứng dụng nhiều công nghệ hiện đại đáp ứng nhu cầu của thị trường, chất lượng đảm bảo.

Hiện nay, hoạt động của Tổng công ty ĐS Việt Nam còn nhiều bất cập như: Về mô hình hoạt động việc tồn tại song song hai công ty cổ phần vận tải đường sắt Sài Gòn và Hà Nội là không cần thiết, do hai doanh nghiệp này có cùng chức năng trong Tổng công ty, hiện tại cả hai công ty đang kinh doanh cả hàng hoá và hành khách trên nền đường sắt đơn. Thực tế này dẫn đến cạnh tranh không lành mạnh trong vận tải hành khách và hàng hoá giữa hai đơn vị. Bên cạnh đó, tại cùng 1 ga, 1 địa điểm kinh doanh, cả hai đơn vị đều bố trí lao động, thuê trụ sở, kho bãi…, nên đã làm tăng chi phí, phân tán nguồn lực, năng suất lao động thấp. Trong giai đoạn tới cần hợp nhất lại thành một công ty cổ phần vận tải đường sắt.

1. **Doanh nghiệp vận tải đường biển**

Năm 2015, đội tàu chở hàng của Việt Nam có 1.849 chiếc, chưa kể 38 chiếc mang quốc tịch nước ngoài nhưng thuộc sở hữu của các công ty Việt Nam, với tổng trọng tải 7,3 triệu DWT.

Đến năm 2017, Việt Nam chỉ còn 1.406 chiếc, đã bao gồm tàu của các doanh nghiệp Việt Nam nhưng mang quốc tịch nước ngoài. Số lượng tàu vận tải hàng hóa thực tế chỉ còn khoảng 1.000 chiếc bao gồm tàu vận chuyển hàng rời, container (32 chiếc), tàu dầu và hóa chất. Trong số đó, ước tính hiện tại chỉ còn khoảng 400 tàu hoạt động quốc tế, còn lại là vận tải nội địa.

Hầu hết đội tàu Việt Nam là đội tàu chở hàng bách hóa, hàng rời, không chuyên biệt cho loại hàng nào và do đó, khi có yêu cầu chở hàng đặc biệt, có giá trị cao thì đội tàu Việt Nam không đảm đương nổi. Số lượng tàu container cũng chỉ còn 32 chiếc chủ yếu chạy nội địa. Rất nhiều tàu trong đội hiện tại là những tàu được đầu tư theo kiểu lợi dụng thời cơ những năm 2007, 2008, lúc thị trường cước vận tải biển cao và nhộn nhịp. Do đó giá thành để đầu tư tàu cũng cao. Đến thời điểm này sau 10 năm kinh doanh, đội tàu trở nên cũ và hiệu quả kinh doanh xuống nhanh, chi phí tăng cao, bảo dưỡng tốn kém.

Hiện tại số lượng chủ tàu Việt Nam khoảng 600 chủ tàu. Trong số 33 chủ tàu lớn có đến 25 chủ tàu thuộc 4 tập đoàn kinh tế lớn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines), Tập đoàn Dầu khí Việt Nam (Petro-VietNam), Tập đoàn Xăng dầu Việt Nam (Petrolimex). Khoảng trên 500 chủ tàu là doanh nghiệp tư nhân đa phần chỉ có 01 hoặc 02 tàu, có năng lực tài chính, trình độ quản lý hạn chế.

Các doanh nghiệp vận tải biển hiện nay còn nhiều bất cập như: Cơ cấu đội tàu bất hợp lý, thiếu tàu chuyên dùng (container, khí hóa lỏng LPG), dư thừa dư thừa tàu có trọng tải nhỏ, tàu chở hàng tổng hợp trong khi lại thiếu các tàu có trọng tải lớn chạy tuyến quốc tế và các tàu chuyên dụng chở xi măng rời, hóa chất, khí hóa lỏng.

***Đối với thị trường vận tải quốc tế***

Với cơ cấu đội tàu như vậy nên đội tàu trong nước mới chỉ đảm nhận được khoảng 10-12% thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu, trong đó thị phần vận tải hàng khô tổng hợp chiếm 12%, hàng container chiếm 8%, hàng lỏng chiếm 8%. Thị trường xuất nhập khẩu của đội tàu Việt Nam chủ yếu là các nước Trung Quốc, Đông Nam Á, châu Á, một số tàu biển đã xuất đi các nước Đông Âu nhưng với số lượng rất ít. Một số chủ tàu của Việt Nam có tàu lớn như Công ty VTB Container Vinalines, Công ty Vận tải Biển Đông, Công ty CP Gemadept, Công ty CP Vận tải biển Việt Nam, đã có tàu đi các tuyến châu Âu, Bắc Mỹ nhưng chủ yếu là tàu hàng khô, tàu container chủ yếu là vận tải feeder gom hàng cho tàu mẹ trong khu vực Singapore, Hongkong, còn các thị trường lớn khác như châu Mỹ là do các hãng tàu nước ngoài đảm nhận.

Trong khi đó, thị trường vận tải biển Việt Nam có khoảng 40 hãng tàu nước ngoài đang hoạt động khai thác tại Việt Nam, trong đó có những thương hiệu nổi tiếng thế giới như: Hãng Maerk lines, hãng NYK line, hãng CMA CGM, MSC… Các hãng tàu chủ yếu vận tải xuất nhập khẩu, đảm nhận gần 90% thị phần XNK hàng hóa tại Việt Nam. Một số hãng tàu biển nước ngoài đã và đang bắt đầu liên minh, lên kết tạo thành tập đoàn lớn mạnh trong khai thác vận tải, như Liên minh CKYH gồm các hãng tàu K-Line, COSCO, Hanjin Shipping, Yang Ming Line, Liên minh P3 gồm các hãng tàu Maersk Lines, MSC lines và CMA CGM. Các hãng tàu biển thế giới với đội tàu trọng tải lớn hiện đại, tiềm lực tài chính hùng hậu, cùng với mạng lưới logistics kết hợp toàn cầu nên hãng tàu Việt Nam rất khó khăn trong việc cạnh tranh giành thị trường vận tải.

Nguyên nhân dẫn đến thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam thấp như vậy trước hết là do các yếu tố chủ quan như: cơ cấu đội tàu không phù hợp; tình trạng kỹ thuật còn yếu kém, tàu bị lưu giữ nhiều ở nước ngoài; việc tổ chức quản lý cung cấp dịch vụ của doanh nghiệp Việt Nam còn yếu, thiếu sự liên kết giữa các hàng tàu, chủ hàng, thương mại, bảo hiểm; nguồn tài chính khó khăn; nguồn nhân lực yếu và thiếu; tập quán mua CIF, bán FOB làm mất cơ hội thuê phương tiện. Ngoài ra, còn do một số nguyên nhân khách quan như: cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu; giá dầu, giá nhiên liệu không ổn định và liên tục tăng cao; cơ chế chính sách quản lý của nhà nước còn thiếu và chưa đồng bộ.

Về hiệu quả kinh doanh, do cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới làm ảnh hưởng đến sự phát triển vận tải biển trong nước và quốc tế, các doanh nghiệp vận tải biển phải chịu sự tác động nặng nề, nguồn hàng vận tải khan hiếm, giá cước giảm mạnh trong khi chi phí đầu vào, nhiên liệu, bảo dưỡng ngày càng tăng cao. Việc kinh doanh không hiệu quả, các doanh nghiệp vận tải biển của Việt Nam bị thua lỗ trầm trọng, hàng loạt các doanh nghiệp nhỏ ở địa phương bị phá sản, doanh nghiệp lớn thuộc nhà nước cũng lâm vào tình trạng thua lỗ, nợ nần trầm trọng.

***Đối với thị trường vận tải nội địa***

Từ ngày 01/4/2013, Bộ GTVT đã ngừng cấp phép cho tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài thuộc sở hữu nước ngoài vận tải nội địa, chỉ gia hạn cấp phép cho hãng tàu thực hiện việc gom hoặc phân phối hàng hóa xuất nhập khẩu cho tàu mẹ của hãng tại khu vực Cái Mép - Thị Vải. Sau thời gian thực hiện chính sách trên, thị phần vận tải container nội địa của đội tàu biển Việt Nam đã tăng nhanh chóng, năm 2010 chỉ đạt 58% thì đến năm 2013 đã đạt 80%, nếu tính cả 06 tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài thuộc sở hữu Việt Nam vận tải nội địa thì thị phần vận tải đã đạt 90-95%, hệ số sử dụng tàu đã tăng lên trung bình từ 80-90% so với 50-60% trước đây. Tính đến thời điểm hiện nay, đội tàu container của Việt Nam có 32 (06 tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài) thuộc sở hữu Việt Nam, hoàn toàn đủ năng lực vận tải container nội địa thay thế toàn bộ tàu mang cờ quốc tịch nước ngoài thuộc sở hữu nước ngoài được cấp phép vận tải nội địa trước đó.

1. **Doanh nghiệp vận tải đường thủy nội địa**

Vận tải thủy nội địa có tính xã hội hóa cao, nhiều thành phần tham gia khai thác, kinh doanh, mặc dù là ngành nghề kinh doanh có điều kiện, song điều kiện kinh doanh không phức tạp, vận tải thủy nội địa vận chuyển hàng hóa với khối lượng lớn, nhiều chủng loại, đặc biệt là hàng siêu trường, siêu trọng mà các hình thức vận tải khác không vận chuyển được.

Hoạt động vận tải thủy có đủ các thành phần kinh tế tham gia. Hiện tại trên cả nước có khoảng 1.337 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực VT thủy nội địa. Trong đó có 212 doanh nghiệp có vốn dưới 0,5 tỷ đồng, 234 DN có vốn từ 0,5-1 tỷ, 369 DN có vốn từ 1-5 tỷ, 171 DN có vốn từ 5-10 tỷ, 187 DNcó vốn từ 10 – 50 tỷ, 108 DN có vốn từ 50 – 200 tỷ, 33 DN có vốn từ 200 - 500 tỷ, và 23 DN có vốn từ 500 tỷ trở lên. DN, HTX vận tải thủy còn manh mún, tính cạnh tranh còn hạn chế, nguồn lực yếu, tỷ lệ các doanh nghiệp có quy mô dưới 50 lao động chiếm tỷ lệ cao. Trong tổng số DN VT thủy nội địa thì vận tải tư nhân, cá thể, hộ gia định chiếm tỷ lệ cao: trên 95%,còn lại 5% là DN nhà nước.

Thêm vào đó, hoạt động vận tải thủy nội địa đã được xã hội hóa, nhưng quy mô tổ chức điều hành còn manh mún, chưa tập trung do lực lượng phương tiện chủ yếu là tư nhân và hộ gia đình nắm giữ; phương tiện thủy chở container, thiết bị xếp dỡ container tại các cảng thủy nội địa có nguồn vốn lớn chưa được các doanh nghiệp quan tâm đầu tư. Khu vực phía Bắc không có cảng thủy nội địa xếp dỡ container do đó lượng hàng này chủ yếu là vận chuyển bằng đường bộ đến các khu công nghiệp và khu chế xuất. Người dân sống tại một số khu vực khó khăn chưa được đào tạo cơ bản kiến thức an toàn giao thông đường thủy, dẫn đến nguy cơ mất an toàn khi tham gia giao thông đường thủy.

Nhìn chung các DN vận tải ĐTNĐ rất đa dạng và dễ thích nghi với cơ chế thị trường, nhưng có quy mô sản xuất nhỏ, hoạt động tự phát, không theo quy hoạch định hướng chung, chưa có sự gắn kết với nhau trong sản xuất, thậm trí còn cạnh tranh thiếu lành mạnh, làm suy yếu lẫn nhau. Đặc biệt là thiếu những doanh nghiệp đầu đàn, có tiềm lực, có khả năng đi đầu trong việc đổi mới phương tiện, công nghệ, mở mang dịch vụ, mở rộng thị trường, tập hợp lực lượng để trở thành những tập đoàn mạnh, đưa vận tải thủy nội địa ngày càng phát triển. Gần đây, các doanh nghiệp logistics hàng đầu ngành đường biển đã tích cực tham gia thị trường vận tải thủy nội địa như Tân Cảng, Công ty CP Hàng hải Sài Gòn và Công ty CP Đại lý Liên hiệp vận chuyển (Gemadept) làm thay đổi đáng kể chất lượng dịch vụ vận tải, nhất là đối với vận tải container.

Cơ cấu đội tàu chưa hợp lý, chủ yếu là tàu hàng khô, tàu container rất ít. Theo số liệu thống kê của Cục Đăng kiểm Việt Nam, năm 2016 số lượng tàu hàng chiếm 75,07 % tổng số đội tàu sông Việt Nam, trong đó chủ yếu là tàu chở hàng khô chiếm 43,64%; còn lại 0,18% là tàu chở container, tàu chở dầu,… Số lượng tàu khách chỉ chiếm 15,75% tổng số đội tàu, còn lại là tàu khác chiếm 7,53% tổng

Tốc độ tăng trưởng bình quân về số lượng của đội tàu thủy nội địa giai đoạn 2010 - 2015 là 4,73%/năm, trong đó đội tàu chở hàng tăng 4,12%/năm về số lượng, 4,75%/năm về trọng tải;

Tàu chở hàng khô tăng 4,07 %/năm, tàu chở hàng container tăng 1,09%, tàu chở khí hóa lỏng tăng 14,87 %/năm, tàu chở dầu tăng 2,71% năm, tàu chở chất lỏng khác đặc biệt tăng rất nhanh với 27,87%/năm.Trọng tải bình quân tàu chở hàng 70,3 tấn/phương tiện. Phương tiện có sức chở từ 1~10 tấn/chiếc chiếm gần 88% về chiếc. Phương tiện lớn nhất, sà lan sông đến 1.200 tấn, tầu tự hành đến 800 tấn ở phía Bắc, 2.400 tấn ở phía Nam, tàu đẩy đến 400CV ở phía Bắc, 700CV ở phía Nam.

Vận tải thủy nội địa có ưu thế cạnh tranh trong vận chuyển hàng hóa liên tỉnh với chi phí vận tải thấp, tốc độ vận chuyển chậm, phù hợp với các loại hàng hóa có giá trị thấp, luồng hàng lớn có thể dự trữ trong kho, bãi và đặc biệt là hàng siêu trường, siêu trọng (máy móc thiết bị). Các loại hàng truyền thống phụ thuộc vào vận tải thủy nội địa gồm: Vật liệu xây dựng, than, xi măng, clinke, sắt thép, phân bón. Ngoài ra các mặt hàng khác như lương thực, sắt thép, gỗ, các sản phẩm chế tạo cũng vận chuyển một phần bằng đường sông.

Vận tải thủy cũng tham gia vận chuyển liên vận quốc tế hàng hóa và hành khách Việt Nam - Campuchia.

1. **Doanh nghiệp vận tải hàng không**

*Thị trường vận chuyển hàng hóa nội địa*

Tính đến thời điểm hiện tại, Việt Nam có 04 hãng hàng không kinh doanh vận chuyển hàng không là Vietnam Airlines, Jetstar Pacific Airlines, VietJet Air, VASCO khai thác 53 đường bay nội địa kết nối Hà Nội, Đà Nẵng, Thành phố Hồ Chí Minh theo hệ thống mạng đường bay trục-nan từ 3 trung tâm kết hợp phát triển mạng đường bay “điểm đến điểm” với các CHK địa phương.

Thị trường nội địa giai đoạn 2011-2017 tăng trưởng trung bình đạt 10%/năm. Năm 2017 tổng lượng hàng nội địa đạt xấp xỉ 230,5 nghìn tấn, tăng 14,6% so năm 2016. Cơ cấu hàng hoá trong những năm gần đây không có sự thay đổi với các mặt hàng chủ lực như thuỷ sản (tôm, cua, ba ba,...) , trái cây, nguyên vật liệu ngành dệt may, động vật sống (gà, vịt). Nhìn chung các thị trường chính trong thời gian qua đều có sự tăng trưởng, cụ thể đi/đến Hà Nội (39,3%), Thành phố Hồ Chí Minh (42,6%), Đà Nẵng (6%).

Vietnam Airlines là nhà vận chuyển chính trên thị trường nội địa với thị phần đạt 68,3%. Tiếp theo là VietJet chiếm 23,8% thị phần; Jetstar Pacific và VASCO chiếm 7,9% thị phần.

*Thị trường vận chuyển hàng hóa quốc tế*

Thị trường quốc tế có sự tham gia khai thác của 64 hãng hàng không nước ngoài từ 26 quốc gia/vùng lãnh thổ, trong đó có 24 hãng hàng không lớn trong khu vực cũng như trên thế giới khai thác các chuyến bay chuyên chờ hàng hóa như Singapore Airlines Cargo, Cargolux Airlines, Emirates Airlines, Etihad Airways, Federal Express, Lufthansa Cargo, Korean Air, Turkish Airlines... Các hãng hàng không nước ngoài và 3 hãng hàng không Việt Nam là Vietnam Airlines, VietJet Air và Jetstar Pacific Airlines đang khai thác hơn 140 đường bay quốc tế từ Hà Nội, Tp. Hồ Chí Minh, Đà Nẵng, Nha Trang, Hải Phòng và Phú Quốc.

Sản lượng vận chuyển hàng hóa quốc tế luôn tăng trưởng ở mức cao, giai đoạn 2011-2017 đạt 17,4%/năm. Năm 2017 đạt 905,3 nghìn tấn, tăng 29,2% so với năm 2016. Cơ cấu hàng đi/đến chủ yếu là linh kiện điện tử, may mặc, nông sản, thủy sản…Trong những năm gần đây, với việc Sam Sung đầu tư xây dựng các nhà máy sản xuất linh kiện điện tử tại các khu công nghiệp phía Bắc đã giúp CHKQT Nội Bài vượt qua CHKQT Tân Sơn Nhất trở thành Cảng hàng không có khối lượng hàng hóa đi/đến tốt nhất. Khối lượng hàng hóa đi/đến CHKQT Nội Bài chiếm 59% thị phần, CHKQT Tấn Sơn Nhất chiếm 40,3% thị phần hàng hóa quốc tế đi/đến Việt Nam.

Tình hình cạnh tranh trên thị trường hàng hóa diễn ra gay gắt, các hãng hàng không Việt Nam trong thời gian qua đã cố gắng mở rộng khai thác giành thị phần và ổn định ở mức 19-20% vào giai đoạn năm 2011-2013. Tuy nhiên, do các hãng hàng không nước ngoài tăng cường mở rộng hoạt động khai thác hàng hóa đi/đến Việt Nam nên thị phần vận chuyển của các hãng HKVN giảm mạnh xuống chỉ còn 12-13% vào giai đoạn năm 2014-2016 và năm 2017 thị phần vận chuyển chỉ đạt 9,7%.

Mặc dù chỉ chiếm dưới 1% tổng khối lượng vận tải hàng xuất khẩu nhưng mang lại 25% trên tổng giá trị xuất khẩu do vận tải hàng không chuyên đảm nhận vận chuyển các mặt hàng giá trị cao. Các hãng hàng không của Việt Nam chủ yếu mở các đường bay tới các khu vực châu Á - Thái Bình Dương và châu Âu, chưa có đường bay trực tiếp đến khu vực Bắc Mỹ.

Tuy nhiên, vận tải hàng hóa qua đường hàng không cũng đang phải đối mặt với nhiều thách thức, hầu hết các sân bay tại Việt Nam vẫn chưa có khu vực xử lý hàng hóa riêng nên thời gian cũng như chi phí vận chuyển hàng đến sân bay rất cao, đặc biệt là Nội Bài và Tân Sơn Nhất thường xuyên xảy ra tình trạng quá tải, khu vực xử lý hàng hóa rất chật hẹp và không đủ để đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa.

Các hãng hàng không của Việt Nam hiện đang chủ yếu tập trung phát triển vận tải hành khách chứ chưa chú trọng vào vận tải hàng hóa. Thị phần của các hãng hàng không Việt Nam trong thời gian qua giảm mạnh từ 19-20% giai đoạn năm 2011-2013 xuống chỉ còn chỉ đạt 9,7% năm 2017 do cạnh tranh từ các hãng hàng không nước ngoài.

**CHƯƠNG 2.**

**XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN VẬN TẢI HÀNG HÓA TRÊN THẾ GIỚI**

**VÀ NHU CẦU, ĐỊNH HƯỚNGPHÁT TRIỂN CỦA VIỆT NAM**

**2.1. Xu thế và Kinh nghiệm quốc tế về phát triển vận tải đa phương thức và logistics**

**2.1.1.Xu hướng phát triển vận tải đa phương thức**

Các loại hình vận tải Ngành dịch vụ vận tải đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế toàn cầu, do tất cả các loại hình kinh doanh phụ thuộc vào dịch vụ vận tải để tiếp cận nguyên liệu và phân phối hàng hóa. Công nghệ thông tin tiếp tục là nền tảng cho sự phát triển của ngành này. Các ưu tiên hàng đầu của các nhà cung cấp dịch vụ vận tải trong thời gian tới gồm: tăng cường tính an toàn, tin cậy trong quá trình thực hiện dịch vụ, chăm sóc khách hàng và tốc độ phân phối.

Theo báo cáo của MarketLine (2017), ngành vận tải toàn cầu ước tạo ra doanh thu khoảng 4 nghìn tỷ USD vào năm 2017, trong đó châu Mỹ chiếm hơn 42% thị phần. Hoạt động của ngành vận tải Bắc Mỹ tăng từ mức tăng trưởng 0% trong giai đoạn năm 2007-2011 lên 3% trong giai đoạn năm 2011- 2016, vượt mức 1,2 nghìn tỷ đô la vào năm 2016. Ngành vận tải Nam Mỹ tăng trưởng ở mức trên 8% giai đoạn năm 2011-2016, đạt 282 tỷ USD. Ngành vận tải châu Âu giảm 4% giai đoạn năm 2007- 2011 do suy thoái kinh tế toàn cầu và nhưng tăng 7% giai đoạn năm 2011- 2016. Sự phục hồi của thương mại thế giới đóng góp vai trò đặc biệt quan trọng đối với hoạt động vận tải nói riêng và logistics nói chung. Danh sách các tuyến thương mại đã tăng trưởng mạnh mẽ (hơn 5%) trong năm 2016 và trong thập kỷ qua bao gồm cả Việt Nam - Hoa Kỳ, đứng ở vị trí hàng đầu, tiếp theo là Uruguay - EU, Qatar - Hoa Kỳ, Thổ Nhĩ Kỳ - Hoa Kỳ, Các Tiểu vương quốc Ả-rập thống nhất - Hoa Kỳ, Algeria - EU, Nigeria - EU và Bangladesh - EU.

*Đường bộ*

Vận tải đường bộ và logistics đường bộ chiếm thị phần lớn nhất trong thị trường vận tải toàn cầu, chiếm hơn 74% về giá trị. MarketLine ước tính ngành vận tải hàng hóa đường bộ toàn cầu tăng 27% trong giai đoạn năm 2010-2015. Châu Mỹ chiếm 56% ngành vận tải đường bộ trên thế giới. Ngành vận tải đường bộ được đặc trưng bởi sự phân khúc và khả năng gia nhập thị trường dễ dàng hơn so với vận chuyển bằng các hình thức khác.

*Đường biển*

Thị trường vận tải biển hàng hải toàn cầu dự kiến sẽ vượt 730 triệu TEU vào năm 2017. Tăng tỷ trọng container trong vận tải hàng hải cho phép các công ty cắt giảm chi phí vận tải một cách đáng kể, qua đó thúc đẩy thương mại toàn cầu. Hoạt động của thị trường logistics hàng hải được thúc đẩy bởi sự gia tăng thương mại, đầu tư vào các cơ sở hạng tầng cầu, cảng, bến bãi, tăng tần suất vận tải hàng hải toàn cầu và mạng lưới vận tải. Ngành này cũng sẽ tăng trưởng do nhu cầu dầu mỏ và khí đốt tự nhiên đang tăng ở châu Á, thúc đẩy sự tăng trưởng trong việc vận tải hàng hóa lỏng và khí.

Trong vận tải đường biển, các tuyến đường lớn nhất hiện là các tuyến kết nối các cảng của Hoa Kỳ với các điểm đến ở Trung Quốc. Cước vận tải biển EU - Trung Quốc giảm 4,8%. Các tuyến khác gồm EU - Ma-rốc (tăng 25,9%) có tốc độ tăng trưởng cao nhất trong số 10 tuyến hàng hải, sau đó là Hoa Kỳ - Mexico (tăng 12,1%), EU - Ả-rập xê út (tăng 12,1%) và Hoa Kỳ - Braxin (11,7%). Trong số 25 tuyến phát triển nhanh nhất, sự tăng trưởng chủ yếu do lượng ngũ cốc trồng cao hơn, với một vài ngoại lệ nổi bật. Trong nhiều năm, tăng trưởng vận tải biển toàn cầu được thúc đẩy bởi hoạt động trên tuyến chính Đông - Tây xuyên Thái Bình Dương và tuyến thương mại Á - Âu, phần nào phản ánh động lực từ hoạt động thương mại của Hoa Kỳ. Tuy nhiên, các thống kê cho thấy vận tải hàng hóa container bằng đường biển nội khối và giữa các nước Nam - Nam vẫn chiếm tới 40%, trong khi tuyến Bắc - Nam chỉ đạt 13%.

*Đường hàng không*

Thị trường vận tải hàng hóa ngành hàng không toàn cầu chứng kiến sự suy giảm tăng trưởng trong giai đoạn năm 2013- 2016 so với giai đoạn năm 2007- 2011. Tuy nhiên, theo ước tính của Hiệp hội Vận tải Hàng không Quốc tế (IATA) năm 2017, doanh thu của ngành hàng không toàn cầu ước đạt khoảng 743 tỷ USD, mức cao nhất trong vòng 6 năm trở lại đây. Lợi nhuận của ngành sẽ đạt khoảng 31,7 tỷ USD.

Nếu tính riêng vận tải hàng hóa đường hàng không, thì doanh thu năm 2017 ước đạt khoảng 50 tỷ USD, vẫn thấp hơn so với mức trung bình 40 tỷ USD đã đạt được trong 5 năm đầu của thập niên này.

Các tuyến đường hàng không sôi động nhất nối từ EU hoặc Hoa Kỳ đến các thị trường mới nổi như Trung Quốc, Các Tiểu vương quốc Ả-rập Thống nhất, Ấn Độ, Mexico, Thổ Nhĩ Kỳ, Ả-rập Xê-út, Braxin và Nam Phi. Tuyến EU - Ấn Độ có khả năng tăng trưởng hai con số (10,5%), tiếp theo là EU - Mexico (7,6%). Đối với tất cả các tuyến khác trong nhóm 10, tăng trưởng dự kiến sẽ ở mức thấp hơn, ví dụ EU - Brazil giảm 6,7%, Hoa Kỳ - Braxin giảm 11,6%. Một số tuyến hàng không có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất gồm EU - Việt Nam (tăng 37,2%), EU - Pakistan (tăng 31,0%), EU - Colombia (tăng 18,7%), EU - Oman (tăng 14,4%) và EU - Ấn Độ (tăng 10,5%). Vận chuyển hàng hóa đường hàng không của EU đến các thị trường mới nổi giảm 1,8% trong năm 2016, trong khi của Hoa Kỳ đến những thị trường tương tự giảm khoảng 6,3%.

*Đường sắt*

Vận tải đường sắt thế giới tăng trưởng khoảng 8% trong giai đoạn năm 2011-2016 và đạt khoảng 390 tỷ USD vào năm 2017. Logistics ngành đường sắt dự báo tăng trưởng trung bình 3,58%/năm giai đoạn năm 2017-2021. Vận chuyển hàng hóa đường sắt có lợi thế cạnh tranh ở chỗ tiết kiệm 4,5 đến 6 lần nhiên liệu so với vận tải bằng xe tải và giảm lượng khí thải carbon. Ngoài ra các quốc gia cũng có động lực đầu tư cho vận tải đường sắt để giảm tắc nghẽn trong vận tải đường bộ, trung bình, một chuyến vận tải hàng hóa đường sắt có thể thay thế 45-50 xe tải hạng nặng trên đường.

Để khắc phục hạn chế lớn trong vận tải đường sắt về tính linh hoạt trong giao nhận hàng, các công ty logistics đang nỗ lực phát triển vận tải đa phương thức, kết hợp đường sắt với các phương thức vận tải khác.

*Vận tải đa phương thức*

Với vai trò là cầu nối hỗ trợ hoạt động thương mại, vận tải hiện đại cần phải đáp ứng những yêu cầu ngày càng phức tạp hơn của thị trường vận tải nội địa và quốc tế. Vận tải ngày nay không chỉ đơn thuần là việc chuyển dịch hàng hóa mà còn phải thực hiện được sự kết nối quá trình vận chuyển thành một chuỗi vận tải không gián đoạn nhằm làm cho quá trình vận chuyển hàng hóa an toàn hơn, nhanh chóng hơn, mức độ tin cậy cao hơn và đơn giản hơn. Vận tải đa phương thức (VTĐPT) đang trở thành một phương thức vận tải phổ biến bên cạnh các phương thức vận tải truyền thống (đường bộ, đường sắt, đường sông, hàng không và vận tải biển) vì có thể đáp ứng được những đòi hỏi nói trên của thị trường vận tải hàng hóa.

Vận tải hàng hóa vận tải đa phương thức được dự báo là phân khúc có tốc độ tăng trưởng cao nhất, gần 5% trong giai đoạn năm 2017-2021, nhờ các giải pháp hiệu quả về chi phí và khả năng vận chuyển các mặt hàng phức tạp. Nhu cầu vận tải đa phương thức đã thúc đẩy công ty logistics đầu tư các công nghệ liên ngành để có hiệu quả tốt hơn. Ví dụ, ngành Đường sắt quốc gia Canada đã thông báo đầu tư 250 triệu USD để phát triển trung tâm vận tải đa phương thức và hậu cần tại Milton, Ontario. Ngoài ra, CSX, một công ty vận tải ở Hoa Kỳ cung cấp các giải pháp logistics, đã phát triển các hệ thống theo dõi giúp các chủ hàng theo dõi các container đa phương thức từ nguồn đến đích.

**2.1.2. Xu hướng phát triển logistics**

*1) Xu hướng chung - Quy mô thị trường:*

Thị trường logistics toàn cầu dự báo tăng trưởng trung bình 6,54%/năm trong giai đoạn năm 2017-2020, và đạt 15,5 nghìn tỷ USD vào năm 2024, gần gấp đôi so với mức 8,2 nghìn tỷ USD vào năm 2016.

- Thương mại điện tử đang và sẽ là nhân tố dẫn dắt chính sự phát triển của logistics toàn cầu trong thời gian tới. Mặc dù hiện chỉ chiếm trên 5% doanh thu toàn thị trường nhưng với tốc độ tăng trưởng luôn cao hơn mức trung bình của toàn ngành logistics toàn cầu, dự kiến đến năm 2020, thương mại điện tử sẽ chiếm khoảng 7,2-7,5% tổng doanh thu logistics thế giới (Armstrong and Associates, 2017).

- Nhìn chung, lĩnh vực logistics toàn cầu sẽ chuyển dịch trọng tâm về thị trường đang phát triển tại châu Á cùng với sự chuyển dịch của các tập đoàn sản xuất và sự phát triển sôi động của các thị trường bán lẻ tại châu Á.

- Các thương vụ M&A sẽ đóng vai trò quan trọng ở giai đoạn đầu, phần nào giúp giảm sự phân mảnh thị trường, tuy nhiên, về lâu về dài, chính sự đầu tư vào công nghệ và con người mới là yếu tố quyết định đến sự phát triển bền vững của logistics toàn cầu.

Thực tế cho thấy, các hãng tàu biển hiện đang đối mặt với tình trạng dư thừa công suất, trong khi, giá xăng dầu tăng, doanh thu vận tải biển giảm, do đó nhiều DN lớn trong ngành đi theo hướng liên minh và hợp tác với nhau để giảm các cuộc chiến về giá. Các hãng vận tải đường bộ cũng có xu hướng mua lại và sáp nhập những nhà xe nhỏ lẻ để giảm độ phân mảnh của phân khúc này.

- Chuỗi cung ứng và logistics thân thiện với môi trường (green logistics) đang trở thành một xu hướng không thể thiếu trong bối cảnh thế giới phải đối mặt với tình trạng ô nhiễm môi trường ngày càng gia tăng và cạn kiệt tài nguyên dẫn đến tăng chi phí logistics và biến đổi khí hậu. Hưởng ứng xu hướng này, nhiều tập đoàn lớn trên thế giới đã tích cực phát triển chuỗi cung ứng và các giải pháp logistics thân thiện với môi trường. Ví dụ tập đoàn bán lẻ lớn nhất của Mỹ - WalMart yêu cầu các nhà cung cấp phải báo cáo việc sử dụng 10 hóa chất độc hại trong quá trình sản xuất, lưu kho, bảo quản-vận chuyển các sản phẩm của mình; Công ty máy tính HP đề nghị các nhà cung cấp giảm 20% khí thải các-bon liên quan đến hoạt động sản xuất và vận tải; Tập đoàn Fujitsu (Nhật Bản) áp dụng chính sách “thu mua xanh” trong toàn bộ chuỗi cung ứng của tập đoàn, bao gồm các đối tác kinh doanh.

*2) Xu hướng logistics thời đại Cách mạng Công nghiệp 4.0*

Cách mạng Công nghiệp 4.0 với những bứt phá trong lĩnh vực trí tuệ nhân tạo tích hợp trí tuệ nhân tạo với mạng lưới kết nối Internet vạn vật (IoT) và các công cụ hiện đại hóa đang bắt đầu thay đổi toàn bộ viễn cảnh của dịch vụ kho bãi và phân phối hàng hóa trên toàn thế giới, với ước tính khoảng 5,5 triệu thiết bị mới được kết nối mỗi ngày.

Đối với lĩnh vực logistics, cuộc cách mạng này sẽ ngày càng mở rộng việc kết nối những thiết bị phi truyền thống như pallet, xe cần cẩu, thậm chí xe rơ-mooc chở hàng với mạng Internet.

Hiện tại, tất cả các công ty logistics quốc tế lớn dự kiến sẽ sử dụng công nghệ IoT. Trong vòng 3 năm tới, IoT sẽ trở nên phổ biến trong lĩnh vực logistics. Các công ty logistics trên thế giới đang nhanh chóng cải tiến công nghệ để bắt kịp xu hướng này và cải thiện tỷ suất lợi nhuận trong thời gian tới, thông qua việc trang bị các công cụ tự động, hiện đại như sau:

- Robot giúp tiết kiệm năng lượng, chi phí lao động phổ thông đáng kể. Các dự án robot mới sẽ sớm được giới thiệu vào các kho bãi hiện đại.

- Xe chuyển hàng tự động (Autonomated Guided Vehicles - AGV) có thể thực hiện đơn hàng, tự bổ sung hàng trong kho bãi và đáp ứng hiệu quả những nhu cầu cần thiết tại đây.

- Xe nâng thông minh có thể truyền tải thông tin từng hoạt động của xe cho người sử dụng để tối đa hóa độ an toàn và huấn luyện người sử dụng mới. Trang bị cảm biến cho phép xe tự phát hiện sắp va chạm vật thể, hoặc các hỏng hóc trong động cơ, quá tải và tự động lập báo cáo hư hỏng nếu cần thiết.

- Thiết bị theo dõi, định vị, dẫn đường và quan sát bằng các thiết bị sử dụng WiFi, Bluetooth. Ứng dụng Co-pilot trên Android của điện thoại di động được sử dụng trong hoạt động logistics quốc tế. Ứng dụng cung cấp định tuyến (mapping) và định hướng (direction routing), tạo điều kiện cho chuyển hướng thông qua việc theo dõi trực tuyến phương tiện vận tải. Ứng dụng có các thuật toán bổ sung giúp các lái xe.

- Ứng dụng quét mã vạch trực tuyến trong quản lý kho: Ví dụ phần mềm logistics Scandit là một trong những công cụ logistics trực tuyến hàng đầu trên điện thoại di động được sử dụng trong hoạt động logistics quốc tế và trong quản lý chuỗi cung ứng. Đây là một máy quét mã vạch tiên tiến có khả năng mở rộng việc quét mã vạch để quản lý kho một cách thông minh. Không giống các máy quét khác, máy quét trong Scandit không cần phải hoàn hảo trong việc xử lý dữ liệu vì hệ thống quét nghiêm ngặt này có thể tiếp cận mã vạch dễ dàng. Scandit cũng là nền tảng cho phép dễ dàng chia sẻ dữ liệu qua các mạng trực tuyến khác.

- Tối ưu hóa hàng tồn kho dựa trên điện toán đám mây. Công cụ có hệ thống hạn chế truy cập từ các địa điểm kho để giảm thiểu chi phí trong khi tối đa hóa sự sẵn có của các mặt hàng có lợi nhuận cao. Đây là một trong những công cụ logistics trực tuyến cần thiết có thể giúp các nhà quản lý dự báo, lập kế hoạch kiểm kê và ngân sách cho các nguồn lực sẵn có. Hầu hết các nhà cung cấp dịch vụ logistics ưa thích tích hợp việc sử dụng ứng dụng này để tự động hóa việc mua sắm và bổ sung các quy trình khác để nâng cao lợi nhuận. (Ví dụ: Phần mềm ứng dụng di động The Easy stock).

- Ứng dụng kiểm soát lao động hàng ngày trong logistics: Ứng dụng Web fleet của Android: Ứng dụng Web fleet của Android là một ứng dụng di động trong việc kiểm soát hoạt động hàng ngày của lực lượng lao động. Ứng dụng này có thể được truy cập thông qua trình duyệt web, các chuyên gia logistics có thể quản lý hoạt động kinh doanh trong thời gian thực từ điện thoại hoặc máy tính xách tay của họ ở bất kỳ nơi đâu, giúp theo dõi các hoạt động hàng ngày 24/24 giờ để đảm bảo độ tin cậy của lực lượng lao động và hiệu quả trong hoạt động kinh doanh.

- Tích hợp hợp đồng dịch vụ, quản lý đơn hàng, quan hệ khách hàng trong logistics trực tuyến: Ứng dụng kết hợp việc tích hợp các hợp đồng dịch vụ, quản lý đơn đặt hàng, tối ưu hóa lực lượng lao động và giám sát các khách hàng truyền thông xã hội. Ứng dụng xây dựng hoạt động tổ chức dịch vụ và quan hệ từ đầu đến cuối giữa bạn và khách hàng, giúp bạn phân tích chất lượng dịch vụ và phản ứng của khách hàng đối với các dịch vụ được cung cấp. Các phản hồi được chia sẻ qua các phương tiện truyền thông xã hội như Twitter của những người sử dụng dịch vụ, giúp bạn đo lường hiệu suất hoạt động của công ty mình và chỉ ra được những lĩnh vực cần cải thiện.

- Hệ thống Quản lý Giao thông dựa trên Web với ứng dụng di động đi kèm Cerasis Rater cho phép xử lý các lô hàng theo phương thức vận tải đường bộ như sau: Less Than Truckload (LTL), Small Packages, Parcel (bưu kiện nhỏ), Intermodal (liên phương thức), Full Truckload (FTL). Cerasis Rater loại bỏ quá trình booking thủ công, cung cấp nhiều lợi ích về tự động hóa và hiệu quả.

- Xử lý lô hàng 24/7 qua cổng thông tin dựa trên website.

**2.1.3. Kinh nghiệm phát triển ở một số nước**

**1) Mô hình ứng dụng CNTT trong phát triển logistics cảng biển ở Singapore và Hong kong**

Nghiên cứu sự phát triển của hệ thống cảng biển Singapore và HongKong, những nơi đã và đang thống trị trong danh sách những cảng biển container nhộn nhịp nhất thế giới trong vài thập kỷ qua, có thể nhận ra rằng: Họ đạt được sự thành công một phần lớn nhờ vào việc ưu tiên ứng dụng CNTT trong công tác quản lý và khai thác cảng biển từ rất sớm.

Khả năng tàu container xếp dỡ hàng nhanh hay chậm phụ thuộc rất nhiều vào công nghệ được các công ty quản lý (cảng vụ) và nhà khai thác cảng biển sử dụng. Singapore và HongKong đã dùng công nghệ để giúp chủ tàu hoạch định toàn bộ tiến trình, làm thế nào để xếp dỡ hàng, vận chuyển hàng đến hay đi khỏi bãi, thậm chí là xếp container như thế nào và làm sao cho tối ưu. Trong khi đó, các cảng vụ dựa vào công nghệ để giám sát sự an toàn của vùng biển và giải quyết giấy tờ để tàu có thể ra vào cảng nhanh chóng và dễ dàng.

Từ tháng 4.1999, cơ quan cảng biển Singapore (MPA) đã phát triển và đưa vào sử dụng hệ thống Marinet, cho phép cộng đồng vận tải biển khai báo trực tuyến cho MPA những nội dung theo quy định như thời gian đến và đi của tàu, hàng hóa có tính chất nguy hiểm… Quá trình xử lý và xác thực thông tin được tiến hành trên mạng và việc cho phép xác thực được thực hiện ngay trong lần giao dịch đầu tiên. Cơ quan hàng hải HongKong cũng triển khai một hệ thống tương tự gọi là hệ thống kinh doanh điện tử (EBS) từ tháng 12.2003.

CNTT còn được dùng để cải thiện việc giám sát tàu ở cảng. Các cảng biển ở Singapore và HongKong hiện đang sử dụng những hệ thống ra-đa và các hệ thống liên lạc tiên tiến khác để giám sát tàu. Cả hai công ty khai thác cảng lớn nhất là PSA Singapore Terminals và Hongkong International Terminals (HIT) đều ứng dụng những hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử để giấy tờ được nộp nhanh hơn. Ngoài ra, họ cũng dùng các hệ thống CNTT để hỗ trợ trong việc xếp dỡ, vận chuyển và lưu trữ hàng hóa.

**2) Singapore phát triển Smart Logistics**

Do tỷ lệ sử dụng internet của người dân Singapore hiện đã trên 86% nên thị trường này rất tiềm năng cho các kênh bán hàng trực tuyến và ngoại tuyến để phát triển hoạt động bán hàng đa kênh. Điều này đòi hỏi một thế hệ mới của các mạng lưới logistics cho phép một kênh tích hợp duy nhất của dòng sản phẩm.  
Là một phần trong kế hoạch Smart Nation của Singapore, sáng kiến ​​Smart Logistics đã vạch ra con đường cho sự phát triển của ngành logistics tiên tiến ở Singapore. Kế hoạch này nhằm khai thác một bộ công nghệ mới và phát triển để cho phép các chủ hàng và các nhà cung cấp dịch vụ logistics của bên thứ ba đạt được tầm nhìn rộng hơn trong chuỗi cung ứng của họ và chia sẻ tài nguyên để tạo ra các mạng logistics hiệu quả hơn.

Cùng với việc cải thiện kết quả kinh doanh của khách hàng, công nghệ Smart Logistics có thể giảm đáng kể chi phí cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics tại Singapore, với mức tiết kiệm hàng năm dự kiến ​​cho ngành logistics của Singapore đạt khoảng 56 triệu USD.

Sáng kiến ​​Smart Logistics tìm cách tận dụng các công nghệ mới trong kho vận hàng hóa toàn cầu để thúc đẩy các chuỗi cung ứng hiệu quả từ đầu đến cuối nhằm phục vụ nhu cầu tiêu dùng ngày càng tăng trong nhiều năm tới.  
Bước đầu tiên sẽ là giải quyết những hạn chế trong các mạng lưới phân phối hiện có thông qua việc sử dụng phân tích dữ liệu để tăng cường sự hợp tác giữa các công ty vận chuyển hàng hóa. Trao đổi dữ liệu mới sẽ chia sẻ thông tin về các tuyến giao hàng, loại hàng hóa và lịch giao hàng giữa các công ty, cơ quan chính phủ và nhà cung cấp dịch vụ logistics, với mục tiêu tối ưu hóa quy trình phân phối.  
Ví dụ, các công ty có thể chọn sử dụng mạng trao đổi dữ liệu để điều phối lịch giao hàng của họ đến các múi giờ đã chọn và chia sẻ các phương tiện giao hàng, tài xế và kho để cắt giảm chi phí và tăng hiệu quả.

Một vấn đề khác cần giải quyết là khả năng theo dõi thời gian thực để giám sát hàng hóa nhạy cảm trong quá trình vận chuyển, dẫn đến mất hàng tồn kho và sự chậm trễ thực hiện. Sáng kiến ​​Smart Logistics nhằm mục đích giải quyết vấn đề này bằng cách thiết lập các mạng cảm giác ở các sân bay và cảng biển sẽ sử dụng cảm biến nhận dạng tần số vô tuyến (RFID) để theo dõi tình trạng hàng hóa trong thời gian thực.

Điều này sẽ cung cấp cho chủ hàng và các nhà cung cấp dịch vụ logistics tăng cường sức mạnh theo dõi và truy tìm trên toàn bộ chuỗi cung ứng và cho phép họ theo dõi các điều kiện môi trường cho hàng hóa nhạy cảm trong quá trình vận chuyển.

Các công nghệ logistics thông minh sẽ có thể xác định các vấn đề chuỗi cung ứng và can thiệp trong thời gian thực gần để giải quyết sự chậm trễ thực hiện, ngăn chặn mất hàng tồn kho thông qua thiệt hại trong quá trình vận chuyển và loại bỏ nhu cầu giữ hàng tồn kho dư thừa trong chuỗi cung ứng. Các lô hàng được giám sát cũng được dự kiến ​​sẽ giảm chi phí bảo hiểm cho các công ty do rủi ro vận chuyển hàng hóa thấp hơn.

Loại bỏ lỗi của con người và giảm bớt sự tiêu hao nguồn nhân lực trong nhà kho là một lĩnh vực khác mà sáng kiến ​​Smart Logistics đang xem xét.  
Internet of Things (IoT) cũng sẽ đóng một vai trò trung tâm như thiết bị kho kết nối internet như pallet và xe nâng hàng giảm gánh nặng cho các bộ xử lý mặt đất để theo vị trí, điều kiện và trạng thái của hàng hóa nhập và xuất  
Logistics thông minh trong thực tế.

Trong khi các mạng cảm biến được trang bị RFID và trao đổi dữ liệu vẫn là các khái niệm đang được phát triển như là một phần của sáng kiến ​​Smart Logistics trên toàn quốc, các công ty quản lý chuỗi cung ứng lớn đang khai thác tiềm năng hậu cần thông minh.

Một ví dụ là Mobility Suite của CEVA Logistics - một ứng dụng điện thoại thông minh đa nền tảng đi kèm với các tính năng như các mốc thời gian thực, chữ ký điện tử, hiệu suất phân phối, tính khả dụng của trình điều khiển, trạng thái chuyến đi, khả năng hiển thị vị trí hiện tại, công văn động, bảng điều khiển di động và báo cáo, danh sách kiểm tra điện tử, biên nhận giao hàng và quản lý luồng công việc cũng như phát hiện và loại bỏ hàng hóa bị hỏng.

**3) Malaysia sử dụng thương mại điện tử để trở thành trung tâm logistics ASEAN**

Malaysia có thể nổi lên như một trung tâm logistics hàng đầu trong khu vực Đông Nam Á nhờ vào sự bùng nổ của thương mại điện tử toàn cầu và khu vực. Bộ trưởng Bộ Giao thông Malaysia Datuk Seri Liow Tiong Lai đã nhấn mạnh con đường định vị nước mình trên bản đồ logistics toàn cầu thông qua sức mạnh của thương mại điện tử và e-logistics.

Với tốc độ tăng trưởng thương mại điện tử nhanh, nền kinh tế số sẽ góp phần làm tăng khoảng 1,4% tổng sản phẩm quốc nội của Malaysia. Cơ sở hạ tầng logistics tốt sẽ tạo thuận lợi cho thương mại điện tử và thương mại truyền thống. Đến năm 2020, khu vực thương mại điện tử dự kiến sẽ tăng lên đến 114 tỷ RM. Điều này phù hợp với định hướng đưa Malaysia trở thành trung tâm logistics hàng đầu của ASEAN và cửa ngõ logistics từ thế giới vào châu Á.

Chính phủ Malaysia cam kết tiếp tục hỗ trợ sự phát triển của ngành logistics và mở thêm cánh cửa để thu hút các nhà cung cấp trong nước và quốc tế trong lĩnh vực này. Mặc dù đặt mục tiêu tăng trưởng lên cao để sớm phục hồi ngành logistics, nhưng Chính phủ Malaysia cũng nhận thức được sự cần thiết phải đảm bảo tính bền vững của ngành.

Đầu tư hiện tại của Malaysia vào cơ sở hạ tầng logistics chiếm gần 15 tỷ RM tập trung vào bốn tiểu ngành - đường sắt, đường bộ, hàng hải và hàng không. Malaysia đang khởi động các dự án cơ sở hạ tầng khổng lồ trong để nâng cao năng lực logistics lên mức trị giá hơn 100 tỷ RM. Các cơ sở hạ tầng đẳng cấp thế giới như Khu Thương mại Tự do Kỹ thuật số, KLIA Aeropolis, các cảng biển mới kết nối đường sắt chắc chắn sẽ là một chất xúc tác đáng kể cho ngành logistics của Malaysia trong thời gian tới.

**2.2. Định hướng phát triển vận tải hàng hóa trong nước**

**2.2.1.Định hướng chung**

*a) Giai đoạn đến năm* 2020

- Tập trung xây dựng, cơ bản hoàn thành thể chế, cơ chế chính sách, tăng cường vai trò quản lý nhà nước chuyên ngành, phân định rõ chức năng quản lý nhà nước và kinh doanh thương mại, tạo môi trường kinh doanh bình đẳng, công khai, minh bạch; Bảo đảm các điều kiện cần thiết để tái cơ cấu lực lượng vận tải, đẩy mạnh xã hội hoá, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia đầu tư kinh doanh vận tải; hoàn thành cổ phần hóa toàn bộ doanh nghiệp nhà nước trong lĩnh vực vận tải. Phát triển đội ngũ các doanh nghiệp vận tải có quy mô phong phú, mô hình quản trị doanh nghiệp tiên tiến, trình độ nhân lực và mức độ ứng dụng công nghệ trong quản trị doanh nghiệp cao; từng bước mở rộng đầu tư kinh doanh vận tải ra các nước trong khu vực và trên thế giới.

- Đáp ứng nhu cầu vận tải đa dạng của nền kinh tế với tốc độ tăng trưởng bình quân toàn ngành của vận tải hàng hóa là 9,1%/năm, vận tải hành khách là 10,7%/năm.

- Phát triển thị trường vận tải có cơ cấu hợp lý theo hướng giảm thị phần vận tải đường bộ, tăng thị phần vận tải đường sắt, đường biển, đường thủy nội địa và hàng không, đặc biệt trên các hành lang vận tải chính với một số chỉ tiêu cụ thể đến năm 2020 như sau:Thị phần vận tải hàng hóa (liên tỉnh): đường bộ chiếm khoảng 54,4%; đường sắt 4,3%; đường thủy nội địa 32,4%, đường biển 8,85% và hàng không 0,04%;

- Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hàng hóa, hành khách đạt mức tiên tiến trong khu vực với chi phí phù hợp, góp phần giảm chi phí logistics của Việt Nam xuống tương đương khoảng 15% GDP; tăng cường an toàn giao thông; kiểm soát, phòng ngừa, hạn chế gia tăng ô nhiễm môi trường trong hoạt động vận tải.

b) Định hướng đến năm 2025,2030

- Hoàn thiện thể chế, cơ chế chính sách về quản lý và phát triển vận tải, đảm bảo vai trò quản lý nhà nước chuyên ngành. Tiếp tục sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện văn bản quy phạm pháp luật đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội, phù hợp với điều kiện thực tế.

- Tiếp tục cải thiện thị phần vận tải theo hướng tăng thị phần vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, hàng không, giảm thị phần vận tải đường bộ.

- Tiếp tục nâng cao hoạt động vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics, giảm chi phí logistics của Việt Nam.Đẩy mạnh phát triển vận tải đa phương thức.

**Chương 3.**

**XÂY DỰNG THỊ TRƯỜNG VẬN TẢI CẠNH TRANH**

**GIAI ĐOẠN ĐẾN NĂM 2025 VÀ 2030**

**3.1. QUAN ĐIỂM VÀ MỤC TIÊU PHÁT TRIỂN**

**3.1.1.Quan điểm**

(a) Xây dựng thị trưởng vận tải theo hướng phát huy lợi thế của từng phương thức vận tải đồng thời tăng cường kết nối giữa các phương thức vận tải để phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics chất lượng cao;

(b) Tăng cường vai trò quản lý Nhà nước theo hướng tích cực tháo gỡ các khó khăn, rào cản, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh làm động lực khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia thị trường vận tải. Thực hiện phát triển thị trường vận tải gắn liền với đổi mới, hoàn thiện và nâng cao hiệu quả, hiệu lực thi hành của hệ thống văn bản quy phạm pháp luật và cơ chế chính sách quản lý phát triển vận tải. Phân định rõ phạm vi, vai trò, chức năng Nhà nước trong phát triển thị trường vận tải.

(c) Phát triển thị trường vận tải gắn liền với nâng cao năng lực hoạt động, hiệu quả sản xuất kinh doanh, sức cạnh tranh của doanh nghiệp theo cơ chế thị trường đảm bảo đáp ứng yêu cầu cầu phát triển nền kinh tế, tăng cường khả năng cạnh tranh và hợp tác quốc tế. Phát triển doanh nghiệp vận tải mũi nhọn, có năng lực cạnh tranh cao trong nước và quốc tế.

**3.1.2. Mục tiêu**

*Mục tiêu tổng quát*

Xây dựng thị trường vận tải cạnh tranh nhằm tạo môi trường vận tải cạnh tranh lành mạnh theo cơ chế thị trường, tăng cường kết nối giữa các phương thức vận tải đồng thời ứng dụng các công nghệ vận tải tiên tiến để tạo thuận lợi cho lưu thông hàng hóa, giảm chi phí logistics của nền kinh tế trong điều kiện hội nhập, nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia.

*Mục tiêu cụ thể*

(a) Sửa đổi bổ sung hệ thống văn bản quy phạm pháp luật về vận tải nhằm tạo môi trường pháp lý đầy đủ, có hiệu lực cao; Bãi bỏ các rào cản, các quy định, điều kiện, thủ tục kinh doanh không cần thiết, bất hợp lý, mở rộng khả năng tham gia thị trường, tạo động lực cho phát triển thị trường vận tải cạnh tranh lành mạnh, công bằng.

(b) Phát triển hợp lý các phương thức vận tải gắn với các nhiệm vụ tái cơ cấu vận tải nhằm phát huy thế mạnh của từng phương thức vận tải, tăng cường kết nối giữa các phương thức để đáp ứng kịp thời, đầy đủ nhu cầu vận tải hàng hóa của nền kinh tế; nâng cao chất lượng dịch vụ và giảm chi phí vận tải; bảo đảm trật tự an toàn giao thông; từng bước đưa Việt Nam trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa của khu vực.

(c) Phát triển kết cấu hạ tầng giao thông theo chiến lược, quy hoạch đã được phê duyệt tạo điều kiện phát triển và nâng cao năng lực vận tải; đẩy nhanh tốc độ xây dựng mới các công trình nhằm giải quyết tình trạng “thắt cổ chai” của vận tải, các công trình có vai trò tăng cường khả năng kết nối các phương thức vận tải như cảng cạn, trung tâm phân phối hàng hóa.

(d) Nâng cao năng lực hoạt động, hiệu quả sản xuất kinh doanh, sức cạnh tranh của các doanh nghiệp vận tải; hình thành các doanh nghiệp có quy mô lớn, đủ sức cạnh tranh quốc tế.

(đ) Áp dụng tiến bộ khoa học công nghệ nhằm nâng cao năng lực thông qua của hệ thống hạ tầng giao thông, tăng khả năng kết nối giữa các phương thức vận tải, giữa doanh nghiệp vận tải với nhau và với khách hàng; nâng cao năng lực và hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp để nâng chất lượng và giảm giá thành vận tải.

**3.2. CÁC NHOÁM GIẢI PHÁP CHỦ YẾU**

**1) Nhóm giải pháp hoàn thiện hệ thống VBQPPL liên quan đến vận tải**

- Tiếp tục hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật để tạo môi trường vận tải cạnh tranh lành mạnh; thu hút các thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải; đẩy mạnh cải cách hành chính, đặc biệt là thủ tục hành chính trong lĩnh vực vận tải.

- Xây dựng, điều chỉnh, bổ sung các cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển vận tải đa phương thức, vận tải hàng hoá khối lượng lớn trên các hành lang chính phù hợp với thực tiễn phát triển.

- Xây dựng cơ chế chính sách xã hội hóa đầu tư cơ sở hạ tầng phục vụ vận tải (cảng cạn, cảng biển, cảng thủy nội địa, trạm dừng nghỉ…).

- Tiếp tục rà soát, bổ sung hoàn thiện hệ thống pháp luật liên quan đến đầu tư xây dựng theo hình thức hợp tác công tư (PPP).

| **TT** | Nhiệm vụ | Thời gian thực hiện |
| --- | --- | --- |
| 1 | Nghiên cứu sửa đổi Luật Giao thông đường bộ | Theo chương trình của Chính Phủ |
| 2 | [Hoàn thành Nghị định sửa đổi, bổ sung một số điều Nghị định  số 86/2014/NĐ-CP quy định về kinh doanh và điều kiện kinh doanh vận tải bằng xe ô tô; Nghiên cứu ban hành các văn bản hướng dẫn thực hiện](http://thuvienphapluat.vn/phap-luat/tim-van-ban.aspx?keyword=86/2014/N%C4%90-CP&area=2&type=0&match=False&vc=True&lan=1) | 2018 |
| 3 | Tiếp tục hoàn thiện các văn bản hướng dẫn thi hành Luật Đường sắt năm 2017 | 2018 |
| 4 | Xây dựng Nghị định quy định về quản lý hoạt động của phương tiện thủy nội địa phục vụ hoạt động du lịch, thể thao, vui chơi giải trí trên đường thủy nội địa. | 2018 |
| 5 | Nghiên cứu sửa đổi Nghị định số 110/2014/NĐ-CP quy định điều kiện kinh doanh vận tải đường thủy nội địa | 2018 |
| 6 | Hoàn thiện hệ thống văn bản quy phạm pháp luật, cơ chế chính sách bao gồm cơ chế phối hợp hàng không - quân sự trong việc quản lý, phát triển loại hình kinh doanh hàng không chung | 2018 - 2020 |
| 7 | Xây dựng cơ chế chính sách khuyến khích xã hội hóa đầu tư trạm dừng nghỉ trên quốc lộ | 2018 |
| 8 | Xây dựng cơ chế chính sách hỗ trợ doanh nghiệp vận tải đầu tư phương tiện vận tải đường bộ chất lượng cao, thân thiện với môi trường. | 2018 |
| 9 | Nghiên cứu xây dựng cơ chế, chính sách ưu tiên cấp đất, mặt bằng tại các cảng hàng không cho hoạt động vận tải, bảo dưỡng tàu bay, logistics | 2018 |
| 10 | Nghiên cứu xây dựng chính sách phát triển vận tải hàng không | 2018 - 2020 |
| 11 | Nghiên cứu phát triển vận tải Ro-Ro trên hành lang vận tải biển Bắc Nam | 2018 - 2020 |
| 12 | Tăng cường công tác đàm phán, ký kết, gia nhập và thực hiện các điều ước quốc tế song phương, đa phương trong lĩnh vực GTVT | 2018 - 2020 |
| 13 | Rà soát, xây dựng kế hoạch sửa đổi các vãn bản quy phạm pháp luật phù hợp với các điều ước quốc tế, Hiệp định thương mại tự do Việt Nam đã và đang chuẩn bị gia nhập trong lĩnh vực GTVT | 2018 - 2020 |

**2) Nhóm giải pháp về phát triển kết cấu hạ tầng giao thông**

- Triển khai các dự án đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp kết cấu hạ tầng đường sắt quan trọng làm nền tảng cho tái cơ cấu vận tải đường sắt như: dự án nâng cấp hiện đại hóa tuyến đường sắt Bắc Nam; tiếp tục đầu tư để đưa vào khai thác tuyến đường sắt Yên Viên - Phả Lại - Hạ Long - Cái Lân; cải tạo nâng cấp tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng, Hà Nội - Thái Nguyên, Hà Nội- Lạng Sơn; cải tạo, nâng cấp hoặc xây dựng mới các ga đầu mối hàng hóa tại Hà Nội, Hải Phòng (đường sắt kết nối vào khu bến Lạch Huyện)…

- Nghiên cứu phương án đầu mối đường sắt khu vực Hải Phòng: Hiện nay đường sắt vào thành phố Hải Phòng và các Cảng Vật Cách, Hoàng Diệu, Chùa Vẽ rất khó khăn, chủ trương di rời hai cảng ra khỏi thành phố sẽ là đầu mối cụt với đường sắt không thể đi đến tận cầu cảng làm giảm lượng hàng thông qua, tăng tác nghiệp chi phí đường ngắn và xếp dỡ.

- Giai đoạn 2018-2020, cần tập trung ưu tiên đầu tư các công trình KCHT trọng điểm của đường thủy nội địa kết nối với KCHT của các phương thức vận tải khác (đường bộ, đường biển, đường sắt).

+ Tập trung đầu tư xây dựng tuyến cao tốc Bắc-Nam phía Đông; đầu tư hệ thống giao thông kết nối CHKQT Long Thành…

+ Nghiên cứu triển khai đầu tư xây dựng một số đoạn tuyến quan trọng thuộc đường sắt tốc độ cao trên trục Bắc – Nam.

+ Ưu tiên nâng cấp, cải tạo KCHT phục vụ vận tải container đường sông và các dịch vụ logistics tại khu vực Hải Phòng, Hà Nội, TP. Hồ Chí Minh và Cần Thơ. Xem xét chủ trương đầu tư, xây dựng, nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo (giai đoạn 2) bằng nguồn vốn ODA và xây dựng hệ thống quản lý hành trình giao thông tàu thuyền (VTMS).

+ Tập trung giải quyết dứt điểm các nút thắt, các điểm tắc nghẽn trên các tuyến đường thuỷ nội địa huyết mạch như: tĩnh không cầu Đuống, cải tạo tĩnh không cầu Măng Thít; đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án xây dựng cảng container đầu mối khu vực Hà Nội (cảng Phù Đổng) để phát triển vận tải container từ khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh về Hà Nội.

+ Đầu tư nâng cấp CHKQT Tân Sơn Nhất, nghiên cứu xây dựng cơ sở hạ tầng và tổ chức giao thông nhằm giảm thiểu tình trạng ùn tắc giao thông quanh khu vực sân bay; Hoàn thành và sớm trình Chính phủ và Quốc hội phê duyệt các dự án khả thi: xây dựng CHKQT Long Thành.

**3) Nhóm giải pháp về giảm chi phí vận tải**

- Tiếp tục triển khai các giải pháp nhằm thực hiện có hiệu quả công tác tái cơ cấu vận tải**;**

a) Đường bộ

- Hình thành và đưa vào vận tải các tuyến vận tải mẫu nhằm mục tiêu giảm thị phần vận tải đường bộ và giảm chi phí vận tải.

- Nghiên cứu các giải pháp và cơ chế nhằm thúc đẩy hoạt động của Sàn giao dịch vận tải hàng hóa, hạn chế xe chạy rỗng để tiết kiệm chi phí.

- Triển khai thực hiện theo kế hoạch, lộ trình để đến cuối năm 2018 thu phí không dừng tất cả các trạm trên QL1 và đường Hồ Chí Minh qua Tây Nguyên, đến cuối năm 2019 triển khai trên toàn bộ hệ thống quốc lộ nhằm đẩy nhanh việc áp dụng thu giá dịch vụ sử dụng đường bộ theo hình thức điện tử tự động không dừng, qua đó tạo sự công khai, minh bạch trong thu phí;

b) Đường sắt:

- Tổng công ty Đường sắt Việt Nam và các công ty vận tải đường sắt phải cơ cấu lại giá thành tiến tới giảm cước, có chính sách giá cước linh hoạt, trọn gói, ưu đãi hơn nhất là với những khách hàng truyền thống để nâng cao tính cạnh tranh với vận tải đường bộ.

- Tại các ga đầu mối vận chuyển hàng hóa kêu gọi các nhà đầu tư cùng hợp tác đầu tư nâng cấp kho, bãi hàng đủ tiêu chuẩn, đầu tư trang thiết bị xếp dỡ, phương tiện vận chuyển đường ngắn đế cung cấp dịch vụ dùng chung cho tất cả các doanh nghiệp vận tải và khách hàng.

c) Đường thuỷ nội địa

- Tiếp tục đẩy mạnh phát triển vận tải sông pha biển; đẩy mạnh phát triển vận tải container trên các tuyến sông pha biển thông qua việc nâng cấp, đầu tư trang thiết bị bốc xếp container tại các cảng thủy nội địa, phát triển phương tiện vận tải chuyên dụng;

- Nâng cấp, cải tạo, xây mới một số cảng chính quan trọng phục vụ phát triển kinh kế - xã hội tại các vùng kinh tế trọng điểm, các khu công nghiệp lớn, v.v... đồng thời từng bước nâng cấp, hiện đại hóa dây chuyền công nghệ, thiết bị bốc xếp để nâng cao năng lực hàng hóa thông qua cảng.

d) Đường biển

- Tập trung các nguồn lực và các giải pháp đồng bộ nhằm nâng cao hiệu quả khai thác và phát huy vai trò của các cảng cửa ngõ quốc tế Vũng Tàu (Cái Mép-Thị Vải) và Hải Phòng (Lạch Huyện) nhằm giảm chi phí vận tải biển, giảm chi phí logistics đối với hàng hoá xuất nhập khẩu.

+ Đối với cảng cửa ngõ quốc tế Vũng Tàu: triển khai đầu tư khu dịch vụ logistics Cái Mép Hạ; chú trọng đầu tư xây dựng hệ thống cảng cạn tại TP.HCM, Đồng Nai, Bình Dương gắn với đường thuỷ nội địa, nâng cấp các cảng thuỷ nội địa tại ĐBSCL đảm bảo điều kiện tiếp nhận container nhằm tạo điều kiện kết nối thuận lợi giữa cảng Cái Mép - Thị Vải và nguồn hàng hoá. Triển khai đầu tư tuyến đường bộ cao tốc Biên Hoà- Vũng Tàu

+ Đối với cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng: triển khai đầu tư khu dịch vụ logistics sau cảng Lạch Huyện; phát triển các cảng cạn, cảng container thuỷ nội địa theo các hành lang vận tải khu vực phía Bắc đưa hàng hoá đến cảng bằng đường thuỷ nội địa. Có phương án cụ thể về đầu tư xây dựng tuyến đường sắt kết nối với cảng Hải Phòng tại Lạch Huyện và Đình Vũ.

- Về các giải pháp giảm chi phí tại cảng biển:

+ Tiếp tục giám sát, kiểm tra và có biện pháp phù hợp để các hãng tàu nước ngoài không thu các phụ cước bất hợp lý gây tăng phí logistics.

+ Tiếp tục rà soát khung giá dịch vụ đối với từng khu vực, doanh nghiệp nhằm đưa ra khung giá sát nhất với thực tiễn hoạt động, đầu tư của các doanh nghiệp.

+ Phối hợp chặt chẽ giữa các cơ quan quản lý nhà nước chuyên ngành tại cảng biển như Hải quan; Kiểm dịch; Đăng kiểm; Kiểm định chất lượng…, để giảm thiểu thời gian thông quan cho doanh nghiệp, giảm thời gian chết của hàng hóa tại cảng biển và cảng cạn.

e) Hàng không

- Ưu tiên ng phát triển các kho hàng hóa, các bãi chứa container; phát triển hoàn chỉnh hệ thống kho vận tại các cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất đáp ứng nhu cầu của dây chuyền logistics.

**4) Nhóm giải pháp tăng cường kết nối các phương thức vận tải,**

- Đẩy mạnh phát triển hệ thống cảng cạn theo quy hoạch được duyệt làm đầu mối kết nối các phương thức vận tải kết hợp cung cấp các dịch vụ logistics. Ưu tiên đầu tư các cảng cạn kết nối với đường thủy nội địa ở khu vực phía Nam; các cảng cạn kết nối với đường thủy nội địa, đường sắt ở khu vực phía Bắc.

- Tăng cường kết nối dịch vụ vận tải đường sắt, đường thuỷ nội địa với các phương thức vận tải khác thông qua các giải pháp: xã hội hóa đầu tư mở rộng, nâng cấp hệ thống kho bãi, thiết bị xếp dỡ, đường giao thông tại các ga, cảng đầu mối; Xây dựng các phương án quy hoạch kết nối đường sắt vào các cảng biển đầu mối, đặc biệt giữa Thủ đô Hà Nội với cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh, cảng biển Vũng Tàu (khu Cái Mép - Thị Vải), cảng biển thành phố Hồ Chí Minh, bao gồm các tuyến đường sắt đầu tư mới để triển khai thực hiện đầu tư ngay khi có điều kiện.

- Xây dựng và nâng cao hiệu quả hoạt động của sàn giao dịch vận tải của cả 5 chuyên ngành vận tải để tạo điều kiện kết nối giữa đơn vị vận tải và chủ hàng, tăng tính minh bạch của thị trường vận tải, nâng cao hiệu quả khai thác.

- Đẩy mạnh phát triển vận tải sông pha biển thành phương thức vận tải có chất lượng dịch vụ tốt, thuận tiện, giá thành hợp lý để nâng cao tính cạnh tranh, đảm nhận thị phần vận tải ngày càng cao trong vận tải nội địa, chủ yếu trên hành lang Bắc - Nam. Tổ chức khai thác tốt tuyến vận tải sông pha biển từ Quảng Ninh, Hải Phòng kết nối các tỉnh, thành khác trên cả nước.

- Tổ chức vận tải hàng hóa khoa học, nâng cao tỷ lệ hàng hai chiều, tăng hiệu quả kinh doanh; lấy quản lý đảm bảo an toàn giao thông và tổ chức cung cấp thông tin hiệu quả cho các đơn vị vận tải hàng hóa làm nội dung cơ bản trong công tác quản lý vận tải hàng hóa.

- Chú trọng đầu tư phương tiện chở container trên đường sắt, đường thuỷ nội địa và đường biển; nâng cao năng lực xếp dỡ container tại các đầu mối tập kết hàng hoá, đặc biệt là các khu vực trọng điểm sản xuất nông, lâm, hải sản.

- Phát triển hoàn chỉnh hệ thống kho vận tại các cảng hàng không quốc tế Nội Bài, Tân Sơn Nhất đáp ứng nhu cầu của dây chuyền logistics.

**5) Nhóm giải pháp tăng cường vận tải qua biên giới, phát triển vận tải đa phương thức quốc tế**

- Tiếp tục thực hiện các hiệp định song phương và đa phương về hàng không, hàng hải, đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa, về tạo thuận lợi cho vận tải người và hàng hóa qua biên giới, vận tải liên quốc gia, vận tải đa phương thức trong khuôn khổ ASEAN. Thống nhất và sắp xếp các kế hoạch phát triển và kết nối ASEAN phù hợp với các sáng kiến, dự án và chương trình cấp độ quốc gia và tiểu vùng khác đang được thực hiện để góp phần giảm căng thẳng về nguồn lực, giảm chi phí, tiết kiệm thời gian và tăng khả năng điều phối.

- Tăng cường hợp tác tạo thuận lợi cho vận tải qua biên giới và vận tải liên quốc gia ASEAN, trước mắt tập trung phát triển vận tải giữa Việt Nam với các nước láng giềng Lào, Cam-pu-chia, Thái Lan, Mi-an-ma và Trung Quốc. Đẩy mạnh phát triển vận tải trên hành lang kinh tế Đông Tây và hành lang phía Nam. Tiếp tục tăng cường phối hợp với các nước láng giềng để mở các tuyến vận tải hành khách cố định, các tuyến du lịch qua biên giới.

- Tiếp tục sửa đổi, bổ sung các quy định về tạo thuận lợi vận tải và thương mại qua biên giới, thường xuyên phối hợp tổ chức kiểm tra việc tạo thuận lợi cho hàng hóa, người và phương tiện qua lại biên giới. Tổ chức lại hoạt động của các lực lượng chức năng, quy định thủ tục hành chính thống nhất tại cửa khẩu, đồng thời hỗ trợ khuyến khích doanh nghiệp đầu tư xây dựng các trung tâm trung chuyển hàng hóa, các kho thương mại chuyên ngành tại cửa khẩu biên giới.

- Tổ chức đàm phán để sửa đổi các quy định chưa hợp lý về phương tiện, người và hàng hóa qua biên giới, trong đó các quy định về số lượng xe được phép qua biên giới, địa điểm được phép vào sâu trong nội địa, khối lượng hàng hóa được chuyên chở... Tăng cường các thỏa thuận công nhận lẫn nhau về các điều kiện, quy định về kiểm tra hàng hóa, phương tiện và hành khách qua biên giới.

a) Đường bộ

Khuyến khích các doanh nghiệp đổi mới và hiện đại hóa các phương tiện vận tải đường bộ, đảm bảo tiện nghi, an toàn và bảo vệ môi trường; nâng cao tiêu chuẩn kỹ thuật đường bộ phù hợp với tiêu chuẩn đường bộ của các nước ASEAN để đảm bảo kết nối và hội nhập quốc tế.

Phát triển phương tiện vận tải đường bộ theo hướng hiện đại, thân thiện môi trường; tăng cường quản lý, kiểm soát điều kiện an toàn kỹ thuật và bảo vệ môi trường của phương tiện cơ giới đường bộ khi tham gia giao thông.

b) Đường biển

Tăng cường năng lực cạnh tranh của đội tàu quốc gia: Tiếp tục duy trì vị thế chủ đạo trên thị trường vận tải biển nội địa; tăng năng lực và thị phần vận tải giữa Việt Nam với các quốc gia và vận tải quốc tế trong khu vực Đông Nam Á, Đông Bắc Á; từng bước mở rộng khai thác thị trường châu Âu, châu Mỹ, châu Phi, Nam Á; tham gia cung ứng dịch vụ trên các tuyến vận tải viễn dương và trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Ưu tiên phát triển năng lực vận tải đa phương thức trên các hành lang kết nối với các cảng biển trọng điểm; tập trung đẩy mạnh kết nối vận tải đa phương thức giữa các cảng biển khu vực Cái Mép - Thị Vải với thị trường Cam-pu-chia, các cảng khu vực Hải Phòng với Tây Nam Trung Quốc, các cảng khu vực miền Trung với Lào, Thái Lan và Mi-an-ma.

Nâng cao hệ thống hỗ trợ hàng hải và các biện pháp an ninh theo tiêu chuẩn quốc tế; tích cực ký kết/gia nhập các công ước quốc tế về hàng hải của Tổ chức hàng hải quốc tế (IMO) và các tổ chức khác.

c) Hàng không

Nâng cao năng lực của các hãng hàng không trong nước đủ sức cạnh tranh tham gia thị trường hàng không thống nhất ASEAN, tiến tới tham gia có hiệu quả vào các thị trường hàng không liên khối rộng lớn hơn như ASEAN - EU, ASEAN - Trung Quốc, ASEAN - Ấn Độ, ASEAN - Hàn Quốc... Tiếp tục tăng cường sự tham gia của các hãng hàng không tư nhân, hàng không giá rẻ.

Đẩy mạnh phát triển dịch vụ vận tải hàng hóa và phát triển đội tàu bay chở hàng riêng của các hãng hàng không Việt Nam, khuyến khích các nhà đầu tư phát triển cảng hàng không trung chuyển hàng hóa quốc tế tại Chu Lai.

Củng cố, tăng cường chất lượng cơ sở vật chất, trang thiết bị; kiểm tra rà soát quy trình vận hành; chấn chỉnh kỷ luật, nâng cao trách nhiệm trong công tác quản lý, điều hành bay bảo đảm tuyệt đối an ninh, an toàn cho hoạt động bay.

d) Đường thủy nội địa

Khuyến khích các doanh nghiệp đổi mới và hiện đại đội tàu vận tải đường thủy bao gồm tàu kéo, đẩy, tàu tự hành có công suất lớn, tàu chở công-ten-nơ và phương tiện thủy chở khách hiện đại tốc độ cao; nâng cao chất lượng dịch vụ hỗ trợ vận tải thủy trên luồng tuyến (phao tiêu, biển báo, thông báo luồng) cũng như tại các cảng, bến thủy (vùng nước neo đậu, thủ tục phương tiện ra, vào cảng, bến).

Tăng cường cơ sở vật chất, trang thiết bị bốc xếp và hệ thống kho bãi đáp ứng yêu cầu của vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics.

Tiếp tục sửa đổi, bổ sung các quy định tại Hiệp định Vận tải thủy Việt Nam - Cam-pu-chia theo hướng tăng tuyến quá cảnh đi qua sông Tiền, sông Hậu. Cải thiện thủ tục hành chính tại cửa khẩu để tạo điều kiện cho doanh nghiệp.

đ) Đường sắt

Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hành khách, hàng hóa tại các ga liên vận, tạo điều kiện thuận lợi cho dịch vụ vận tải hành khách, hàng hóa liên vận phát triển; đẩy mạnh du lịch bằng đường sắt, kết nối dịch vụ du lịch đường sắt với du lịch đường bộ, hàng không, hàng hải; hình thành các đoàn tầu du lịch có chất lượng dịch vụ cao; tăng cường phối hợp với các Bộ, ngành để tạo điều kiện thuận lợi về thủ tục hải quan, xuất nhập cảnh cho hành khách.

e) Vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics

Đẩy mạnh phát triển dịch vụ vận tải đa phương thức quốc tế và kết nối đa phương thức trong vận tải nội địa; nhanh chóng hoàn thành quy hoạch mạng lưới trung tâm phân phối nhiều cấp (trung tâm logistics, cảng cạn, kho, bãi hàng hóa) và các tuyến vận tải thu, gom hàng hóa trong các đô thị lớn và các vùng kinh tế trọng điểm.

Tạo điều kiện thuận lợi để khuyến khích thành lập một số doanh nghiệp vận tải đa phương thức có quy mô lớn, có khả năng thực hiện các chuỗi vận tải hoàn chỉnh đường bộ “đường sắt - đường biển hoặc đường bộ - đường thủy - đường biển, đường bộ - đường hàng không; tăng cường kết nối dịch vụ vận tải giữa các phương thức thông qua việc kết nối hoạt động phân phối dịch vụ; bảo đảm khả năng cung ứng chuỗi dịch vụ vận tải hàng hóa nội địa - quốc tế với giá thành hợp lý, chất lượng cao; đẩy mạnh đầu tư phát triển dịch vụ vận tải, hỗ trợ vận tải ở nước ngoài.

Đảm bảo chất lượng, giảm giá thành vận tải, sử dụng năng lượng tiết kiệm hiệu quả và thân thiện với môi trường, đẩy mạnh các loại hình vận tải đường sắt, đường thủy nội địa, đường biển và giao thông công cộng kết nối liên tỉnh, liên quốc gia để kịp thời đáp ứng đầy đủ nhu cầu vận tải hàng hóa, hành khách nội địa và khu vực.

Tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà đầu tư phát triển dịch vụ logistics quốc tế, cung cấp dịch vụ trọn gói ba bên, bốn bên, đẩy mạnh ứng dụng thương mại điện tử và mô hình quản trị chuỗi cung ứng hiện đại.

**6) Nhóm giải pháp khoa học công nghệ**

- Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý điều hành, khai thác vận tải, liên kết các phương thức vận tải, quản lý vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics. Xây dựng hệ thống cơ sở dữ liệu về hoạt động vận tải của các phương thức, thống kê số liệu vận tải; các phần mềm quản lý hoạt động vận tải, quản lý phương tiện, quản lý hoạt động của các Sàn Giao dịch vận tải..., đảm bảo đồng bộ thống nhất, kết nối giữa các cơ quan quản lý nhà nước với các đơn vị kinh doanh vận tải trong toàn quốc.

- Đổi mới phương tiện vận tải nhằm nâng cao hiệu quả khai thác, đảm bảo an toàn, tiết kiệm nhiên liệu và thân thiện với môi trường.

- Tiếp tục hoàn thiện hệ thống quy chuẩn, tiêu chuẩn, định mức kinh tế kỹ thuật chuyên ngành trong lĩnh vực vận tải.

*a) Đường bộ*

- Hoàn thiện hệ thống thông tin phục vụ công tác quản lý vận tải đường bộ, các đối tượng khách hàng. Đẩy mạnh ứng dụng công nghệ trong quản lý, khai thác hệ thống trung tâm điều hành vận tải, trạm dừng nghỉ, kiểm soát tải trọng xe, hệ thống giao thông thông minh, trung tâm đào tạo, sát hạch lái xe, triển khai đồng bộ thiết bị kiểm soát hành trình.

- Áp dụng công nghệ RFID để triển khai đồng bộ hệ thống thu phí không dừng trên toàn quốc trước năm 2020; sau năm 2020 sẽ thu phí tự động hoàn toàn tại tất cả trạm BOT. Nghiên cứu quy chuẩn, tiêu chuẩn vé điện tử được sử dụng chung trong hoạt động vận tải hành khách.

*b) Đường sắt*

- Ứng dụng khoa học - công nghệ trong tổ chức điều hành vận tải, tăng năng lực thông qua và an toàn trên các tuyến cho cả tàu khách và tàu hàng, đặc biệt là tuyến Hà Nội - TP Hồ Chí Minh; quản lý khai thác các tuyến đường sắt đô thị ở Hà Nội và TP Hồ Chí Minh.

- Hoàn thiện, mở rộng hệ thống bán vé điện tử và dịch vụ thông tin khách hàng trên tất cả các tuyến đường sắt.

- Nghiên cứu đổi mới công nghệ khai thác đầu máy, toa xe và trang thiết bị xếp dỡ, hiện đại hóa công tác tổ chức chạy tàu.

*c) Đường thủy nội địa*

- Nghiên cứu ứng dụng các công nghệ tiên tiến nhằm nâng cao tốc độ chạy tàu, nâng cao năng lực xếp dỡ; phát triển và nâng cao năng lực vận tải sông pha biển, vận tải container, vận tải hàng siêu trường, siêu trọng.

- Áp dụng công nghệ mới, vật liệu mới trong quản lý kết cấu hạ tầng giao thông Đường thủy nội địa. Triển khai lắp đặt hệ thống đo mực nước tự động, thay đổi phao báo hiệu bằng sắt sang phao báo hiệu bằng nhựa, bổ sung lộ trình thực hiện triển khai lắp đặt thiết bị giám sát hành trình (AIS) vả trang bị thiết bị VHF trên phương tiện thủy nội địa.

- Chuẩn hóa hệ thống quy trình, quy phạm, tiêu chuẩn, định mức nhằm giảm giá thành vận chuyển, xây dựng, khuyến khích sản xuất, lưu thông hàng hóa và nâng cao công tác quản lý nhà nước.

*d) Đường biển*

- Ứng dụng và từng bước làm chủ công nghệ tiên tiến trong khai thác cảng biển, vận tải biển và dịch vụ hàng hải như: tự động nhận dạng công-te-nơ, ứng dụng hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử hàng hải nhằm đáp ứng nhu cầu hội nhập quốc tế.

- Nghiên cứu, ứng dụng công nghệ tiên tiến trong khai thác luồng hàng hải, hiện đại hóa hệ thống báo hiệu hàng hải; hệ thống các đài thông tin duyên hải Việt Nam; phát triển các hệ thống thông tin hỗ trợ hàng hải, quản lý và theo dõi tàu thuyền hoạt động trên biển; hiện đại hóa hệ thống công nghệ thông tin ngành hàng hải.

- Nghiên cứu, ứng dụng công nghệ tiên tiến, thiết lập hệ thống các trạm quan trắc thủy hải văn tự động phục vụ bảo đảm an toàn hàng hải tại các khu vực có mật độ lớn tàu thuyền và chế độ thủy hải văn phức tạp.

*đ) Hàng không*

- Tiếp tục hiện đại hóa công nghệ trong các lĩnh vực hoạt động thương mại, kỹ thuật khai thác và quản lý như công nghệ tự động hóa, số hóa, công nghệ dẫn đường, giám sát và quản lý không lưu thông qua vệ tinh.

- Đẩy mạnh nghiên cứu ứng dụng khoa học - công nghệ, áp dụng công nghệ thông tin trong quá trình khai thác phương tiện, cơ sở hạ tầng và trang thiết bị cho các cảng hàng không; các khâu đặt chỗ, bán vé, làm thủ tục hàng không; làm chủ công nghệ quản lý, khai thác các tàu bay thế hệ mới; thực hiện tự do hóa vận tải hàng không theo lộ trình khu vực và toàn cầu.

**7) Nhóm giải pháp về hợp tác quốc tế**

Ưu tiên tiến hành đàm phán, ký kết, gia nhập và thực hiện các điều ước quốc tế mang lại hiệu quả và lợi ích thiết thực cho ngành GTVT.

Thúc đẩy hợp tác song phương trong lĩnh vực GTVT với các nước, vùng lãnh thổ nhằm tăng cường kết nối cũng như phục vụ mục tiêu phát triển ngành. Đẩy mạnh quan hệ hợp tác với các nước là đối tác truyền thống, đối tác quan trọng trong lĩnh vực GTVT như Nhật Bản, Hàn Quốc, Hoa Kỳ, Đức,... để tiếp tục kêu gọi nguồn vốn hỗ trợ phát triển kết cấu hạ tầng, tiếp nhận chuyển giao công nghệ tiên tiến trong quản lý, đầu tư và phát triển hệ thống GTVT.

Tích cực tham gia, đóng góp vào các diễn đàn GTVT đa phương, trong đó ưu tiên tham gia một cách chủ động, tích cực và có trách nhiệm vào các hoạt động hợp tác GTVT trong khuôn khổ ASEAN cũng như tham gia tích cực hơn vào các hoạt động tại các diễn đàn quốc tế chuyên ngành GTVT như Tổ chức Hàng không dân dụng quốc tế (ICAO), Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO), Tổ chức Đường sắt quốc tế (OSJD), Hiệp hội các Tổ chức đường bộ quốc tế.

Rà soát, cập nhật, bổ sung các quy định về thu hút đầu tư nước ngoài vào phát triển kết cấu hạ tầng GTVT nhằm tiếp tục tạo cơ chế, chính sách thuận lợi hơn nữa cho các nhà đầu tư.

Tích cực hướng dẫn và hỗ trợ các doanh nghiệp GTVT tham gia vào quá trình hội nhập quốc tế. Tiếp tục kiện toàn, phát triển nguồn nhân lực hội nhập quốc tế.

**8) Nhóm giải pháp nâng cao chất lượng đào tạo và phát triển nguồn nhân lực**

- Cập nhật, cải tiến nội dung chương trình đào tạo về vận tải, logistics, áp dụng phương pháp đào tạo tiên tiến, theo hướng đào tạo chuyên sâu về chuyên môn, tăng thời gian đào tạo thực hành.

- Mở rộng các hình thức đào tạo, đào tạo lại; xã hội hóa công tác đào tạo để nâng cao trình độ, năng lực cho đội ngũ cán bộ quản lý, công chức, viên chức và người lao động; tăng cường hợp tác quốc tế trong công tác đào tạo.

Nâng cao năng lực và trang thiết bị cho các cơ sở đào tạo, huấn luyện, đặc biệt là đào tạo phi công, kiểm soát viên không lưu, sĩ quan, thuyền viên hàng hải; tăng cường phối hợp và gắn kết giữa đơn vị sử dụng nguồn nhân lực với các cơ sở đào tạo, huấn luyện để đảm bảo nhân lực có kiến thức và kỹ năng sát với nhu cầu thực tế công việc và sử dụng hiệu quả nguồn nhân lực đã được đào tạo

**3.3.TỔ CHỨC THỰC HIỆN**

**1) Bộ Giao thông vận tải**

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành và địa phương triển khai thực hiện Đề án này; nghiên cứu, đề xuất cơ chế, chính sách huy động nguồn lực đảm bảo thực hiện Đề án có hiệu quả.

- Xây dựng Kế hoạch hành động, giao nhiệm vụ cụ thể cho các cơ quan, đơn vị trực thuộc và địa phương triển khai thực hiện;

- Kiểm tra, đôn đốc, giám sát việc thực hiện sau khi Đề án được phê duyệt.

- Chỉ đạo xây dựng, phê duyệt, kiểm tra, đôn đốc, giám sát việc thực hiện các đề án có liên quan.

- Tổng hợp, đánh giá tình hình thực hiện hàng năm, báo cáo Thủ tướng Chính phủ; đề xuất sửa đổi, bổ sung Đề án khi cần thiết.

**2) Bộ Xây dựng**

- Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Khoa học và công nghệ trong công tác sửa đổi, bổ sung, xây dựng các tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật liên quan đến tiêu chí đảm bảo điều kiện kết nối giữa các phương thức vận tải như: Hệ thống nhà ga đường sắt, hệ thống kho bãi hàng, cảng cạn...

- Phối hợp với các địa phương và Bộ Giao thông vận tải trong việc rà soát, di chuyển các kết cấu hạ tầng ra ngoài trung tâm đô thị như ga đường sắt, bến xe hàng, cảng biển.

**3) Bộ Kế hoạch và đầu tư**

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành, địa phương nghiên cứu, sửa đổi, bổ sung cơ chế, chính sách thu hút vốn đầu tư từ các thành phần kinh tế ngoài nhà nước cho đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng và hoạt động khai thác vận tải, đặc biệt là vận tải đa phương thức; nghiên cứu cơ chế, chính sách phát triển các hình thức đầu tư có sự tham gia của nhà nước và tư nhân (PPP/PPC).

**4) Bộ Tài chính**

- Tham mưu đảm bảo các chính sách tài chính cho việc thực hiện Đề án này.

- Chủ trì, phối hợp với các Bộ, ngành liên quan rà soát sửa đổi, bổ sung chính sách thuế, phí, hỗ trợ tài chính theo hướng tạo thuận lợi cho phát triển vận tải đa phương thứcvà dịch vụ logistics, đặc biệt là các quy định liên quan đến thu và quản lý, sử dụng phí sử dụng đường bộ.

**5) Bộ Khoa học và công nghệ**

- Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải tổ chức nghiên cứu, thử nghiệm các công nghệ mới sử dụng trong lĩnh vực vận tải; tiếp tục ban hành tiêu chuẩn về sử dụng năng lượng tiết kiệm, hiệu quả đối với phương tiện vận tải.

- Chủ trì và phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, các Bộ ngành có liên quan rà soát, điều chỉnh, bổ sung các cơ chế, chính sách có liên quan tới tăng cường năng lực nghiên cứu, ứng dụng, chuyển giao khoa học công nghệ và tiến bộ kỹ thuật, xã hội hóa nguồn lực cho phát triển khoa học, công nghệ, hỗ trợ ngành giao thông vận tải thực hiện Đề án này.

**6) Bộ Công thương**

- Chủ trì, phối hợp với Bộ Giao thông vận tải và các Bộ, ngành hoàn thiện khung pháp lý cho hoạt động dịch vụ Logistics.

- Phối hợp với Bộ Giao thông vận tải, Bộ Thông tin và Truyền thông trong việc hỗ trợ pháp lý về thương mại điện tử để hình thành các sàn giao dịch vận tải hàng hoá.

**7) Bộ Tài nguyên và môi trường**

- Phối hợp với Giao thông vận tải, các địa phương rà soát, đề xuất các chính sách liên quan đến đất đai, tài nguyên, bảo vệ môi trường theo hướng tạo thuận lợi cho hoạt động vận tải đa phương thức, hoạt động logistics.

**8) Bộ Thông tin và Truyền thông:**

- Phối hợp Bộ Giao thông vận tải, các địa phương chỉ đạo, hướng dẫn các cơ quan thông tấn, báo chí, phát thanh, truyền hình của Trung ương và các địa phương tuyên truyền chủ trương về thực hiện Đề án này.

**9) Các địa phương**

- Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương căn cứ Đề án này rà soát xây dựng kế hoạch triển khai.

- Nghiên cứu cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư kết cấu hạ tầng phù hợp với tiềm năng, lợi thế và nhu cầu của địa phương; các cơ chế, chính sách ưu tiên, hỗ trợ phát triển vận tải hàng hóa, vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics trên địa bàn.

- Chủ trì, phối hợp Bộ Xây dựng, Bộ Giao thông vận tải và các doanh nghiệp lập kế hoạch cụ thể và các giải pháp đồng bộ nhằm xây dựng, mở rộng, di dời một số kết cấu hạ tầng giao thông đầu mối như các cảng cạn, trung tâm phân phối hàng hóa, bến xe hàng, ga đường sắt quốc gia, bến cảng biển; ưu tiên bố trí quỹ đất phục vụ nhu cầu phát triển cảng cạn, trung tâm phân phối hàng hóa, bến xe hàng..., quỹ đất cho phát triển dịch vụ Logistics.