Hội thảo Khoa học “Khai thác tiềm năng phát triển kinh tế biển tỉnh Trà Vinh, tạo động lực phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long”

THỰC TRẠNG VÀ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TẠI TỈNH TRÀ VINH

ASSESSING THE REALITIES AND PROPOSING SOLUTIONS FOR DEVELOPING LOGISTICS SERVICES IN TRA VINH PROVINCE

TS. Lê Thị Thu Diễm¹, ThS. Tô Ngọc Bình²

Tóm tắt: Cùng với sự gia tăng hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa, hoạt động logistics của Việt Nam đang trên đà phát triển. Tuy nhiên, số doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics tại khu vực Đồng bằng sông Cửu Long vẫn còn hạn chế. Trong khi đó, khu vực này đang có nhiều tiềm năng phát triển dịch vụ logistics, đặc biệt là tỉnh Trà Vinh. Bài viết này được thực hiện nhằm đánh giá thực trạng và đề xuất các giải pháp phát triển dịch vụ logistics tại tỉnh Trà Vinh. Kết quả nghiên cứu cho thấy ngành dịch vụ logistics tại tỉnh Trà Vinh nói chung chưa thực sự phát triển. Hầu hết các doanh nghiệp tại tỉnh Trà Vinh trong lĩnh vực này đều hoạt động trong các lĩnh vực vận tải đường bộ, đường thủy nội địa và dịch vụ hỗ trợ cho vận tải. Để thúc đẩy dịch vụ logistics của tỉnh Trà Vinh phát triển, bài viết đề xuất một số giải pháp về cơ chế, chính sách riêng cho ngành logistics, nguồn nhân lực logistics, hạ tầng logistics, nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp logistics.

Từ khóa: dịch vụ logistics, giải pháp phát triển dịch vụ logistics, tỉnh Trà Vinh

Abstract: Along with the increase in import and export activities, logistics activities in Vietnam are on the rise. However, the number of logistics businesses in the Mekong Delta region is still limited. Meanwhile, this area has great potential for growth in logistics services, especially in Tra Vinh Province. The main objective of this article is to assess the realities and propose solutions for developing logistics services in Tra Vinh Province. The research results show that logistics services in Tra Vinh Province are not really developed. Most logistics businesses in Tra Vinh are operating in the fields of road transport, inland waterways and transport support services. In order to promote the development of logistics services in Tra Vinh Province, the article proposes a number of solutions on specific mechanisms and policies for the logistics services, logistics human resources, logistics infrastructure, and competitiveness of enterprises.

Keywords: logistics services, solutions to develop logistics services, Tra Vinh Province

¹ Trường Đại học Trà Vinh

² Ủy ban nhân dân huyện Cầu Ngang, tỉnh Trà Vinh

1. GIỚI THIỆU

Cùng với sự gia tăng hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa, hoạt động logistics của Việt Nam hiện đang trên đà phát triển và được đánh giá là nơi có hiệu suất dịch vụ logistics (DVL) tốt hơn hẳn các thị trường có mức thu nhập tương đương [1]. Hiện nay, cả nước đã có trên 30.000 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, với số lượng lao động lên đến khoảng 650.000 người [2]. Trong khi đó, số doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics tại Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) còn rất ít, nên khu vực này đang có lợi thế phát triển DVL, đặc biệt là tỉnh Trà Vinh.

Các số liệu thống kê và quy hoạch vùng ĐBSCL được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt nêu rõ tỉnh Trà Vinh là một trong những địa phương thuộc vùng công nghiệp phía Tây Nam được xác định để phát triển, bố trí các ngành công nghiệp chế biến thủy sản, vật liệu xây dựng, cơ khí chế tạo, điện tử và công nghiệp phụ trợ. Đồng thời, tỉnh Trà Vinh là trung tâm về giao thông vận tải thủy, bộ của khu vực ĐBSCL và là cửa ngõ xuất nhập khẩu của vùng, thuận lợi trong vận chuyển, tập kết hàng hóa, nguyên liệu. Cùng với đó, tỉnh Trà Vinh còn có lợi thế về vị trí mặt giáp biển dài đến 42 km, địa hình thuận lợi cho việc xây dựng một cảng nước sâu quy mô lớn, một lợi thế quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế logistics không những của tỉnh Trà Vinh mà cả vùng ĐBSCL. Kênh đào Trà Vinh là cửa ngõ giao thương hàng hải quốc tế và đầu mối giao thông quan trọng của vùng ĐBSCL và duyên hải Nam Bộ; Trung tâm Điện lực Duyên Hải với công suất 4.400 MW là nguồn cấp điện ổn định cho sản xuất công nghiệp... Đây chính là lợi thế lớn để thu hút đầu tư đến tỉnh Trà Vinh. Hơn thế nữa, trong tương lai gần, khi Khu kinh tế Định An hoàn thành và đưa vào hoạt động, tỉnh Trà Vinh có cảng biển, khu phi thuế quan, kho vận logistics. Điều này không chỉ đáp ứng nhu cầu xây dựng các nhà máy sản xuất, chế biến hàng hóa mà còn phục vụ nhu cầu ăn ở, sinh hoạt, giao thương của doanh nghiệp, các chuyên gia, người lao động. Hơn thế, khu cảng biển Trà Vinh còn là khu cảng biển duy nhất hiện nay ở ĐBSCL đã tiếp nhận tàu có trọng tải 30.000 DWT đầy tải. Hệ thống đê chắn sóng đầu tiên không những ở ĐBSCL mà còn ở khu vực Nam Bộ, với tổng chiều dài đê chắn sóng 6,3 km (đê Bắc dài 3,9 km, đê Nam dài 2,4 km). Những điều kiện thiết yếu về cơ sở hạ tầng như vậy chính là nền tảng vững chắc, là động lực cho việc hình thành và phát triển một trung tâm logistics tại tỉnh Trà Vinh nói riêng và toàn vùng ĐBSCL nói chung; đặc biệt, ngành dịch vụ cảng biển (logistics hàng hải) được coi là ngành mũi nhọn, đi đầu khai thác hiệu quả tiềm năng, lợi thế mà tỉnh Trà Vinh có được trong thời gian tới. Việc đầu tư phát triển tốt cho DVL hàng hải sẽ góp phần giúp vùng ĐBSCL khắc phục được tình trạng thất thoát sau thu hoạch lên đến 20% của nhiều loại nông sản. Vậy nên, việc phát triển DVL hàng hải ở ĐBSCL thật sự là hướng chiến lược mới để phát triển dịch vụ chủ lực của cả vùng này.

Như vậy, trong bối cảnh khi mà sắp tới đây Khu kinh tế Định An đi vào hoạt động với nhiều hạng mục quan trọng như Trung tâm Điện lực Duyên Hải, Luồng cho tàu biển có trọng tải lớn vào sông Hậu, cảng Trà Cú – Trà Vinh, hạ tầng khu dân cư và dịch vụ thủy sản, Khu công nghiệp Ngũ Lạc, Khu đô thị thị xã Duyên Hải, Khu tái định cư Dân Thành 2 và nhiều hạng mục đầu tư khác sẽ đi vào triển khai, việc đánh giá tiềm năng thị trường DVL cũng như việc xây dựng chiến lược phát triển logistics, trong đó nhấn mạnh đến chiến lược phát triển dịch vụ cảng biển nước sâu, cấp thiết cần được nghiên cứu và chuẩn bị trong

giai đoạn này. Bài viết dưới đây sẽ tiến hành đánh giá thực trạng và đề xuất giải pháp góp phần phát triển dịch vụ logistics hàng hải tại tỉnh Trà Vinh trong tương lai.

2. THỰC TRẠNG PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRONG PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN TẠI TỈNH TRÀ VINH

2.1. Chính sách thu hút đầu tư phát triển dịch vụ logistics của tỉnh Trà Vinh

Ngành dịch vụ cảng biển được coi là một trong những ngành định hướng phát triển tương lai tại tỉnh Trà Vinh tới đây. Đến nay, ngoài chủ trương, chính sách, pháp luật quy định quốc gia và quốc tế đối với các hoạt động phát triển ngành, tỉnh Trà Vinh cũng đã có nhiều động thái chính sách nền tảng cơ bản để kiến thiết cho việc hình thành, thu hút và phát triển ngành dịch vụ cảng biển tại tỉnh Trà Vinh trong thời gian tới. Trong đó, đáng chú ý là một số chính sách:

- Xác định cảng Định An là cảng chính về lâu dài, Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh đã có văn bản số 1141/UBND-KTTH ngày 27/4/2010 xin đầu tư xây dựng cảng biển quốc tế tại đây để làm động lực phát triển Khu kinh tế Định An, kết hợp phát huy hiệu quả các công trình trọng điểm quốc gia trong khu vực gồm Trung tâm Nhiệt điện Duyên Hải, Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu, mở rộng các quốc lộ 53, 54, 60... Việc xây dựng và phát triển hệ thống cảng Định An còn đảm nhận làm đầu mối tiếp nhận than nhập khẩu cho trung tâm nhiệt điện trong vùng, các khu công nghiệp lân cận.

- Khu kinh tế Định An được lựa chọn là một trong tám nhóm khu kinh tế trọng điểm của cả nước, Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh cũng đã đưa ra đề xuất xây dựng khu vực Luồng tàu bên cảng nước sâu có khả năng tiếp nhận tàu tải trọng 160.000 tấn, để phát huy được hiệu quả luồng tàu, tạo điều kiện cho việc thúc đẩy phát triển kết nối logistics trong nội vùng ĐBSCL.

- Hơn thế, trong danh mục các dự án ưu tiên đầu tư trong giai đoạn tới, tỉnh Trà Vinh cũng đã đưa ra nhiều chính sách ưu đãi, hỗ trợ để thu hút nhà đầu tư. Không những thế, các chính sách ưu đãi hỗ trợ còn được xây dựng cụ thể, chi tiết phù hợp với đặc thù của từng ngành, từng hạng mục. Các hỗ trợ chủ yếu về đất đai như ưu đãi thuế, miễn tiền thuê đất, hỗ trợ bồi thường giải phóng mặt bằng, hỗ trợ kinh phí đầu tư hạ tầng kỹ thuật đối với các hạng mục đầu tư xây dựng khu công nghiệp tại thị trấn Cầu Quan, khu công nghiệp Cổ Chiên, khu đô thị-dịch vụ-công nghiệp trong Khu kinh tế Định An, khu kho ngoại quan... Đặc biệt, đối với khu kho ngoại quan, tỉnh đã đưa ra nhiều chính sách hỗ trợ cụ thể như hỗ trợ đầu tư, trong đó tập trung hỗ trợ bồi thường giải phóng mặt bằng và hỗ trợ kinh phí đầu tư hạ tầng kỹ thuật.

- Bên cạnh đó, tỉnh Trà Vinh luôn quan tâm cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh của tỉnh như ban hành Quyết định số 861/QĐ-UBND ngày 23/5/2011 về việc giao nhiệm vụ thực hiện các tiêu chí về cải thiện môi trường đầu tư và nâng cao chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) năm 2012 và những năm tiếp theo. Những năm qua, tình hình thực hiện và triển khai quyết định này của tỉnh thực hiện đã có nhiều chuyển biến, đặc biệt là chỉ số hỗ trợ doanh nghiệp. Đây là một trong hai chỉ số tăng điểm, tăng hạng so với năm 2017.

Dưới đây là một số tài liệu pháp lí quan trọng trong chiến lược phát triển ngành dịch vụ cảng biển tại tỉnh Trà Vinh:

- Quyết định số 339/QĐ-TTg ngày 11/03/2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt nhiệm vụ quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Định An, tỉnh Trà Vinh đến năm 2030;

- Quyết định số 27/2010/QĐ-TTg ngày 03/3/2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành quy chế hoạt động của Khu kinh tế Định An, tỉnh Trà Vinh;

- Biên bản cuộc họp lấy ý kiến đóng góp của hội đồng kiến trúc quy hoạch tỉnh Trà Vinh và các sở ngành liên quan cho đồ án quy hoạch chung xây dựng Khu kinh tế Định An, tỉnh Trà Vinh đến năm 2030, ngày 30/06/2010;

- Quyết định số 3744/QĐ-BGTVT ngày 30/11/2007 của Bộ Giao thông Vận tải về việc phê duyệt dự án đầu tư xây dựng công trình Luồng cho tàu biển trọng tải lớn vào sông Hậu;

- Quyết định số 129/QĐ-TTg ngày 03/03/2010 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết đường bộ ven biển Việt Nam;

- Quyết định số 1353/QĐ-TTg ngày 23/9/2008 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án “Quy hoạch phát triển các khu kinh tế ven biển của Việt Nam đến năm 2020”;

- Quyết định số 80/2008/QĐ-TTg ngày 13/6/2008 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Đề án hợp tác quốc tế về biển đến 2020;

- Quyết định số 26/2008/QĐ-TTg ngày 05/02/2008 của Thủ tướng Chính phủ về việc ban hành một số cơ chế, chính sách hỗ trợ phát triển kinh tế – xã hội đối với các tỉnh, thành phố vùng ĐBSCL đến năm 2010;

- Thông báo số 5984/BKH-CLPT ngày 20/8/2007 của Bộ Kế hoạch và Đầu tư về rà soát, điều chỉnh bổ sung quy hoạch tổng thể phát triển kinh tế – xã hội vùng ĐBSCL;

- Thông báo số 238/TB-VPCP ngày 15/11/2007 của Văn phòng Chính phủ về kết luận của Thủ tướng Chính phủ tại buổi làm việc với lãnh đạo tỉnh Trà Vinh;

- Nghị quyết Hội đồng nhân dân tỉnh Trà Vinh số 16/NQ-HĐND;

- Nghị quyết Hội nghị lần thứ Tư Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá X (số 09-NQ/TW ngày 9/02/2007) về chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020;

- Nghị quyết số 21-NQ/TW ngày 20/1/2003 của Bộ Chính trị về phương hướng, nhiệm vụ, giải pháp phát triển kinh tế – xã hội và đảm bảo an ninh, quốc phòng vùng ĐBSCL.

2.2. Thực trạng phát triển dịch vụ logistics tại tỉnh Trà Vinh

ĐBSCL có tổng chiều dài đường thủy hơn 15.000 km, gần 60 cảng thủy nội địa và gần 4.000 bến thủy nội địa. Việc khai thác tối đa hiệu quả lợi thế này sẽ giúp toàn vùng tăng trưởng vượt bậc về kinh tế. Với thế mạnh về sản phẩm nông sản, thủy sản, khu vực này không những cần những “trạm trung chuyển” cỡ lớn để tạo sức bật mà còn cần một

trung tâm logistics để tạo đà cho toàn vùng nhảy vọt trong thời gian tới. Do đó, nhu cầu của vùng là vô cùng lớn, tạo điều kiện tiền đề cho ngành logistics Trà Vinh phát triển.

Để giải quyết bài toán này, việc đầu tư phát triển hạ tầng giao thông cho khu vực là một trong những bước đi thiết yếu cần được chú trọng và có định hướng hợp lí. Thêm vào đó, với hệ thống sông ngòi và đường bờ biển dài, chạy dọc qua nhiều tỉnh trong khu vực, việc đầu tư cho đường thủy sẽ phát huy lợi thế địa hình của vùng. Và như vậy, trong thời gian qua, với tầm nhìn chiến lược, Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh đã có nhiều bước tiến lớn trong giải quyết vấn đề xây dựng cơ sở hạ tầng, đáp ứng nhu cầu lớn của vùng. Bằng chứng là các hạng mục đầu tư cảng, khu kinh tế, khu đô thị dịch vụ... đã và đang từng bước hoàn thiện (Bảng 1). Trong thời gian tới, để đón đầu làn sóng nhu cầu lớn từ khắp các địa phương của toàn vùng, việc đặt những viên gạch nền tảng vững chắc cho ngành dịch vụ cảng biển là một trong những nhu cầu cấp thiết để tỉnh Trà Vinh có thể tận dụng hiệu quả tiềm năng lớn từ thị trường trong khu vực. Bởi việc lưu thông hàng hóa bằng đường biển kết hợp đường thủy nội địa là một trong những hướng đi hiệu quả, giảm thiểu tối đa chi phí vận chuyển hàng hóa của toàn khu vực. Việc vận chuyển một tấn hàng từ ĐBSCL bằng đường thủy về các cảng ở Thành phố Hồ Chí Minh để xuất khẩu có chi phí rẻ hơn từ 10% – 60% so với vận tải bằng đường bộ. Cũng như việc vận chuyển một tấn hàng từ ĐBSCL bằng đường biển đi trực tiếp nước ngoài sẽ giảm tới 80% chi phí vận tải nếu phải trung chuyển qua cảng Cái Mép (tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu). Bên cạnh đó, tình trạng kẹt cảng, quá tải tại một số cảng trọng điểm ở miền Đông Nam Bộ diễn ra thường xuyên, chính điều này đã tạo điều kiện cho các hãng tàu lấy cơ tăng phí dịch vụ, việc giải phóng hàng chậm đã khiến doanh nghiệp tốn chi phí lưu kho bãi, thời gian chờ đợi.

Bảng 1: Thống kê các khu công nghiệp, kho tàng đến năm 2030 trên địa bàn tỉnh Trà Vinh

STT	Khu chức năng	Diện tích (ha)	Tỉ lệ (%)
	Tổng	3457,1	100
1	Khu công nghiệp Định An	654,7	16,9
2	Khu công nghiệp Đôn Xuân	981,1	28
3	Khu công nghiệp Ngũ Lạc	1125,9	37
4	Trung tâm Điện lực Duyên Hải	289,3	7,5
5	Khu dịch vụ công nghiệp	305,3	7,9
6	Khu dịch vụ kho ngoại quan (logistics)	100,8	2,6

(Nguồn: Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh)

Tuy vậy, thực tế hiện nay trên địa bàn tỉnh Trà Vinh, ngành logistics nói chung cũng như ngành logistics trong phát triển kinh tế biển như các ngành dịch vụ cảng biển, hậu vận tải, kho bãi, kho tàng, dịch vụ ngoại quan... chưa thực sự phát triển. Có thể thấy, số lượng doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics là vô cùng ít so với các địa phương lân cận là tỉnh Sóc Trăng và thành phố Cần Thơ, chỉ chiếm khoảng 3% tổng số doanh nghiệp hoạt động trong ngành này của toàn vùng (Bảng 2). Hơn thế, hầu hết các doanh nghiệp này đều hoạt động trong các lĩnh vực vận tải đường bộ, đường thủy nội địa và dịch vụ hỗ trợ cho vận tải. Điều đáng nói là chưa có doanh nghiệp nào hoạt động trong lĩnh vực kho bãi, lưu giữ hàng hóa và đặc biệt là các doanh nghiệp vận tải ven biển và

viễn dương. Mặc dù đây là một trong những khó khăn lớn nhất hiện nay đối với ngành logistics Trà Vinh, tuy nhiên đây cũng là một lợi thế tiềm năng cho các doanh nghiệp logistics lớn tìm đến đầu tư để khai thác thị trường cũng như tiềm năng cực lớn ở tỉnh Trà Vinh. Với một thị trường mới như tỉnh Trà Vinh, đây sẽ là một trong những cú nhảy vọt của các doanh nghiệp khi đi đầu và chiếm lĩnh toàn bộ thị trường khu vực vùng ĐBSCL.

Thống kê các nghiên cứu quy hoạch [3], chiến lược và đánh giá tiềm năng logistics tỉnh Trà Vinh cho thấy, tại cảng biển tỉnh Trà Vinh, tổng nhu cầu hàng hóa thông qua vào khoảng 9,27 – 10,6 triệu tấn/năm và đến năm 2030 là khoảng 14,6 – 16,9 triệu tấn/năm (bao gồm than nhập cho Trung tâm Điện lực Duyên Hải). Trong đó, (1) Khu bến Trà Cú (trên sông Hậu) tiếp nhận tàu 10.000 – 20.000 tấn bao gồm dịch vụ hậu cảng, đầu tư thiết lập mới một bến phao chuyển tải cho tàu trọng tải 10.000 – 20.000 tấn. Năng lực thông qua năm 2020 khoảng 0,75 – 1,0 triệu tấn/năm, đến năm 2030 là khoảng 0,8 – 1,0 tấn/năm. (2) Khu bến mới Định An trong bể cảng tạo bởi đê ngăn sóng của Dự án nhiệt điện Duyên Hải và dự án luồng kênh Quan Chánh Bồ sẽ tiếp nhận tàu 30.000 – 50.000 tấn hoặc lớn hơn bao gồm cả trung tâm logistics sau cảng. Năng lực thông qua năm 2030 khoảng 3,6 – 5,4 triệu tấn/năm. Đây chính là cảng chính của tỉnh Trà Vinh về lâu dài và là cảng tổng hợp, container tiềm năng cho tàu trọng tải lớn làm hàng xuất nhập khẩu trực tiếp của ĐBSCL. Cùng với đó, đề án thành lập Khu công nghiệp – đô thị và dịch vụ tại tỉnh Trà Vinh (địa điểm xây dựng tại Khu kinh tế Định An) phấn đấu đưa tỉnh Trà Vinh trở thành trung tâm chế biến nguyên liệu nông, lâm, thủy sản thành sản phẩm, hàng hóa cuối cùng đáp ứng nhu cầu cho khu vực châu Á, châu Âu và Mỹ; có kho lưu trữ nguyên liệu và là nơi có khả năng tiêu thụ tất cả nguyên liệu nông, lâm, thủy sản của 13 tỉnh/thành ĐBSCL; có các nhà máy chế tạo thiết bị điện tử, viễn thông, công nghệ thông tin và thiết bị y tế gắn với phát triển công nghiệp và dịch vụ khác, đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế – xã hội của tỉnh và vùng ĐBSCL. Đây là những bước chuẩn bị của tỉnh Trà Vinh cho việc khai thác tối đa tiềm năng thị trường logistics từ khu vực này.

Bảng 2: Số lượng doanh nghiệp ngành logistics trên địa bàn tỉnh Trà Vinh và một số địa phương khác

Tỉnh/Thành phố/Khu vực	Trà Vinh	Cần Thơ	Sóc Trăng	ĐBSCL	Quảng Ninh
Số doanh nghiệp logistics	58	353	55	1731	733
Vận tải đường sắt	0	0	0	1	0
Vận tải bằng xe buýt	0	0	0	12	2
Vận tải đường bộ khác	30	212	43	980	428
Vận tải ven biển và viễn dương	0	1	1	37	68
Vận tải đường thủy nội địa	19	65	4	390	93
Kho bãi và lưu giữ hàng hóa	0	11	1	34	27
Hoạt động dịch vụ hỗ trợ cho vận tải	9	59	6	264	113
Bưu chính	0	1	0	3	0
Chuyển phát	0	4	0	10	2

(Nguồn: Dữ liệu điều tra doanh nghiệp 2018)

2.3. Thách thức trong phát triển dịch vụ logistics trên địa bàn tỉnh Trà Vinh

Dù tiềm năng phát triển DVL là rất lớn nhưng thực tế cho đến nay tỉnh Trà Vinh vẫn còn gặp rất nhiều khó khăn, thách thức trong phát triển ngành logistics nói chung, ngành logistics trong phát triển kinh tế biển nói riêng. Trong đó, có thể điểm ra những nhóm thách thức lớn như sau: (1) cơ chế, chính sách riêng cho ngành logistics trong kinh tế biển về cơ bản là chưa được hình thành rõ nét; (2) nguồn nhân lực logistics thiếu cả về lượng và chất; (3) hạ tầng logistics chưa đồng bộ; (4) doanh nghiệp logistics ít và yếu về chất. Cụ thể:

Về cơ chế, chính sách cho dịch vụ logistics trong phát triển kinh tế biển: Trong thời gian gần đây, tỉnh Trà Vinh mới bắt đầu thực hiện những bước đi nền tảng trong việc phát triển kinh tế biển. Tuy nhiên, ngành logistics trong kinh tế biển vẫn còn rất mới. Do đó, công tác quản lý, ban hành cơ chế chính sách đối với ngành logistics trong phát triển kinh tế biển hầu như vẫn chưa hình thành được hướng đi rõ nét. Hơn thế nữa, cơ chế, chính sách chung điều chỉnh hoạt động logistics của chính quyền trung ương vẫn còn nhiều bất cập. Luật Thương mại quy định hoạt động logistics là hành vi thương mại, công việc chính là cung cấp các dịch vụ phục vụ vận tải hàng hóa, tổ chức vận chuyển nhưng khi đảm nhận việc vận chuyển thì phải tuân theo pháp luật về vận chuyển. Việc cấp phép hoạt động cho các công ty tư nhân của chính quyền địa phương lại được thực hiện đại trà mà không xem xét khả năng tài chính, cơ sở vật chất của đơn vị xin phép hoạt động. Các quy định về dịch vụ phát chuyển nhanh hiện nay còn coi là dịch vụ bưu điện mà chưa được coi là một loại hình DVL và còn chịu sự điều tiết của các nghị định, thông tư về bưu chính viễn thông, đây là điều rất bất hợp lý. Do đó, đây là một trong những thách thức nổi bật đối với ngành logistics Trà Vinh trong phát triển kinh tế biển.

Nguồn nhân lực logistics thiếu cả về lượng và chất: Nguồn nhân lực là một trong những yếu tố quyết định đến sự thành công trong việc phát triển DVL. Tuy nhiên, trong những năm qua, số lao động làm việc trong khu vực ngành logistics nói chung tại tỉnh Trà Vinh là rất ít. Theo thống kê, cả tỉnh có chưa đến 900 lao động đang làm việc trong khu vực logistics, chiếm chưa tới 2% tổng lao động đang làm việc trong các doanh nghiệp trên địa bàn (Hình 3), dù tốc độ tăng nhân lực là khá đáng kể. Nguyên nhân là do tỉnh Trà Vinh có rất ít doanh nghiệp hoạt động trong ngành logistics nói chung và hầu như chưa có doanh nghiệp nào hoạt động trong ngành vận tải biển. Hơn thế nữa, tuy Trường Đại học Trà Vinh là trường đại học đa ngành và có nhiều thế mạnh trong đào tạo nguồn nhân lực nhưng công tác đào tạo nhân lực ngành logistics để cung cấp lao động cho các địa phương lân cận những năm qua hầu như chưa hình thành. Cùng với đó, tỉnh cũng chưa có trung tâm đào tạo chuyên ngành về DVL. Hiện nay, hầu hết các lao động trong ngành logistics nói chung, tại tỉnh Trà Vinh nói riêng, phần lớn đội ngũ quản lý và người lao động đều được đào tạo từ ngành khác, hoặc thông qua các lớp đào tạo nghiệp vụ ngắn hạn, hoặc do tích lũy kiến thức từ kinh nghiệm thực tiễn trong kinh doanh. Điều này dẫn đến chất lượng nhân lực ngành còn rất thấp, đặc biệt ở cấp độ quản lý, điều hành. Đây là một trong những thách thức lớn khi tỉnh Trà Vinh chuyển mình sang phát triển kinh tế biển. Có thể nói, việc phát triển logistics trong kinh tế biển là một trong những bước đột phá, nhưng lại dựa trên sự kết nối mạnh mẽ với tất cả các ngành logistics còn lại trên địa bàn tỉnh. Nếu bây giờ nhân lực ngành logistics không có khả năng đáp ứng được nhu cầu

Hội thảo Khoa học “Khai thác tiềm năng phát triển kinh tế biển tỉnh Trà Vinh,
tạo động lực phát triển bền vững Đồng bằng sông Cửu Long”

của ngành hiện hữu thì trong tương lai khả năng đáp ứng nhu cầu của các ngành dịch vụ kinh tế biển là vô cùng khó khăn.

Hình 1: Tỷ trọng lao động logistics và tốc độ tăng trong giai đoạn 2014 – 2017 trên địa bàn tỉnh Trà Vinh (Nguồn: Tổng cục Thống kê 2018)

Hình 2: Số lượng doanh nghiệp trong ngành vận tải kho bãi của các địa phương trong khu vực vùng ĐBSCL năm 2017 (Nguồn: Tổng cục Thống kê 2018)

Hình 3: Top 10 doanh nghiệp trong ngành logistics trên địa bàn tỉnh Trà Vinh năm 2018 theo quy mô vốn và quy mô lao động (Nguồn: Tổng cục Thống kê 2018)

Hạ tầng logistics chưa đồng bộ: Có thể thấy tỉnh Trà Vinh đã có nhiều bước chuẩn bị về hạ tầng logistics trong phát triển kinh tế biển. Tuy nhiên, nhìn một cách tổng thể, hạ tầng được chuẩn bị cho đến nay để phát triển kinh tế biển vẫn chưa thực sự đồng bộ. Việc kết nối giữa cảng biển với hệ thống giao thông thủy nội địa và đường bộ cũng như hệ thống dịch vụ sau cảng biển vẫn còn nhiều hạn chế, ví dụ Khu kinh tế Định An. Nếu hàng hóa đổ vào bến cảng thì bước tiếp theo chính là khâu vận chuyển bằng đường bộ và đường thủy nội địa để phân tán hàng hóa đi các địa phương khác. Tuy nhiên, hệ thống đường bộ hiện vẫn chưa đáp ứng nhu cầu.

Doanh nghiệp logistics nói chung và logistics trong kinh tế biển còn quá ít và yếu

Số lượng doanh nghiệp HDL trên toàn địa bàn tỉnh còn rất ít, chỉ với 58 doanh nghiệp (Bảng 2) và chủ yếu là các doanh nghiệp kinh doanh vận tải bằng đường bộ và đường thủy nội địa. Theo Tổng cục Thống kê (2018), tính đến năm 2017 (Hình 2), số doanh nghiệp vận tải kho bãi trên địa bàn tỉnh Trà Vinh chỉ có 48 doanh nghiệp (chiếm 2,7% toàn vùng) và so với các địa phương khác trong khu vực ĐBSCL là rất ít, chỉ nhiều hơn tỉnh Bạc Liêu và tỉnh Hậu Giang. Và hầu hết, các doanh nghiệp này đều là doanh nghiệp nhỏ cả về quy mô lao động và quy mô vốn (Hình 3)³.

Các doanh nghiệp trong lĩnh vực DVL hoạt động ở quy mô vốn đăng kí nhỏ cũng như quy mô lao động còn hạn chế. Doanh nghiệp DVL có vốn điều lệ đăng kí dưới 10 tỉ đồng [2]. Quy mô doanh nghiệp hạn chế là một trong những rào cản cho doanh nghiệp khi cung cấp chuỗi DVL hiệu quả, cạnh tranh ngay cả trên thị trường nội địa, chứ chưa nói đến thị trường khu vực và thế giới.

2.4. Phân tích ma trận SWOT về dịch vụ logistics trong phát triển kinh tế biển trên địa bàn tỉnh Trà Vinh

Tuy tiềm năng thị trường là rất lớn nhưng tỉnh Trà Vinh còn gặp nhiều khó khăn và thách thức trong thời gian tới trong việc phát triển DVL theo hướng kinh tế biển. Bảng 3 trình bày vắn tắt những thuận lợi và khó khăn trong phát triển DVL trong kinh tế biển.

Bảng 3: Ma trận SWOT về ngành logistics trong kinh tế biển trên địa bàn tỉnh Trà Vinh

<i>Thuận lợi</i>	<i>Khó khăn</i>
Vị trí địa lí	Hạ tầng giao thông kết nối kém
Kinh tế tăng trưởng	Hạn chế về nhân lực logistics
Hạ tầng đồng bộ, hiện đại (giao thông vận tải, cảng biển, bến cảng, bến thủy nội địa)	Quy mô doanh nghiệp logistics nhỏ, DVL nghèo nàn
Chính sách của Trung ương và của tỉnh đối với logistics	Thiếu cơ quan quản lí chuyên biệt
	Công tác quảng bá còn hạn chế

³ Doanh nghiệp Công ty TNHH MTV TM-DV Tường Vy có quy mô vốn lớn nhất với tổng tài sản theo dữ liệu điều tra doanh nghiệp năm 2018 là 158,163 tỉ đồng với 47 lao động. Xét theo quy mô lao động, doanh nghiệp tư nhân Thanh Thủy với 255 lao động là doanh nghiệp có quy mô lao động logistics lớn nhất tỉnh Trà Vinh (quy mô vốn 88,155 tỉ đồng).

Cơ hội	Thách thức
Khai thác vị trí địa lí	Thiếu nguồn nhân lực
Kết nối giao thông	Hạ tầng logistics còn yếu kém
Trở thành trung tâm logistics của vùng ĐBSCL	Nâng cao năng lực cạnh tranh của
Là một trong những trung tâm cảng biển lớn của cả nước	doanh nghiệp kinh doanh DVL
	Mở rộng thị trường DVL

3. MỘT SỐ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN DỊCH VỤ LOGISTICS TRONG KINH TẾ BIỂN TẠI TỈNH TRÀ VINH

3.1. Định hướng chiến lược

+ Kinh tế biển và logistics trong kinh tế biển là động lực thúc đẩy phát triển kinh tế, xã hội, đặc biệt phát triển thương mại trong nước và xuất nhập khẩu, cung ứng và phân phối hàng hóa, dịch vụ đáp ứng và thỏa mãn nhu cầu tiêu dùng.

+ Đẩy mạnh và hiện thực hóa kỹ năng quản trị logistics, quản trị chuỗi cung ứng trong tất cả các cấp quản lí, các ngành, các doanh nghiệp có ý nghĩa thiết thực trong việc tái cơ cấu nền kinh tế hiện nay.

+ Giảm chi phí logistics trong cơ cấu GDP (hiện nay chi phí trung bình của cả nước là khoảng 25% GDP). Điều này có ý nghĩa quan trọng, góp phần thực hiện thắng lợi định hướng, mục tiêu kinh tế xã hội đã đề ra.

+ Logistics trong chiến lược phát triển hệ thống giao thông vận tải bền vững mà mục tiêu là vận tải đa phương thức với chất lượng cao là cơ hội cải tạo sản phẩm, dịch vụ, đáp ứng tiêu dùng trong nước, nâng lợi thế cạnh tranh quốc gia, hội nhập kinh tế quốc tế.

+ Phát triển logistics điện tử (e-logistics) cùng với thương mại điện tử và quản trị chuỗi cung ứng an toàn và thân thiện là xu hướng thời đại.

+ Phát triển logistics trong bối cảnh hội nhập quốc tế, gắn liền với sự phát triển trong liên kết vùng và đảm bảo ứng phó với biến đổi khí hậu.

3.2. Giải pháp thực hiện

Để đạt được mục tiêu phát triển thành công DVL tại tỉnh Trà Vinh trong tương lai, một số **giải pháp ưu tiên** trước mắt nên được xem xét thực hiện:

- Nghiên cứu xây dựng khung tiêu chí phát triển dịch vụ cảng biển nước sâu tại tỉnh Trà Vinh, từ đó đưa ra các giải pháp để phát triển dịch vụ cảng biển nước sâu dựa trên khung tiêu chí đã xây dựng, tiến đến lập lộ trình hành động để đạt được các tiêu chí đặt ra. Trong đó, các tiêu chí xây dựng phải được đặt trong bối cảnh hội nhập quốc tế và thích ứng với biến đổi khí hậu. Từ việc xây dựng một khung tiêu chí phát triển dịch vụ cảng biển nước sâu, tiến đến nghiên cứu các giải pháp kiểm định và giám sát hiệu quả cũng như đánh giá chất lượng tiến trình đạt được tiêu chí đã xây dựng.

- Tiến hành nghiên cứu về logistics trong phát triển kinh tế biển ở các địa phương khác cũng như tỉnh Trà Vinh, từ đó chỉ ra những điểm đặc thù về điều kiện tự nhiên, địa kinh tế – xã hội, phân tích những thuận lợi và khó khăn, thực trạng phát triển HDL ở mỗi địa phương, học hỏi kinh nghiệm và đề ra các giải pháp phát triển dịch vụ cảng biển nước sâu tại tỉnh Trà Vinh. Đặc biệt, việc chỉ ra những nhân tố ảnh hưởng đến sự phát triển của

dịch vụ cảng biển nước sâu và một trong những điểm mấu chốt để gỡ khó cho sự phát triển của mảng dịch vụ cảng biển này.

Một số chương trình được đề xuất để ưu tiên thực hiện gồm:

+ Phát triển khu công nghiệp logistics (logistics park) lấy Khu kinh tế Định An làm trung tâm, với quy mô, địa điểm phù hợp nhằm phục vụ nhu cầu trung chuyển hàng hóa cũng như phục vụ các khu công nghiệp sản xuất chế biến xuất khẩu và phục vụ vận tải container quốc tế thông qua cảng biển container quốc tế.

+ Xây dựng và phát triển một trung tâm phân phối (distribution center) tại Khu kinh tế Định An và kết nối xây dựng chuỗi các trung tâm phân phối tại các thành phố, đô thị lớn trên toàn khu vực ĐBSCL nhằm phục vụ thị trường bán lẻ, trung tâm logistics (logistics center) gần các khu công nghiệp sản xuất, chế biến xuất khẩu.

Cùng với đó là các nhóm giải pháp dài hạn, hướng đến phát triển bền vững dịch vụ cảng biển trong thời gian tới tại tỉnh Trà Vinh như sau:

Nhóm giải pháp nhằm thu hút và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics trong phát triển kinh tế biển:

Nguồn nhân lực là yếu tố tiên quyết, quan trọng bậc nhất để thực hiện phát triển các ngành, lĩnh vực trong nền kinh tế. Vì logistics là lĩnh vực có phạm vi rộng nên nó càng đòi hỏi nhân lực logistics trong phát triển kinh tế biển cần bảo đảm đáp ứng đủ về số lượng và chất lượng và ngày càng được nâng cao. Trong thời gian tới, tỉnh Trà Vinh cần đẩy mạnh công tác đào tạo nguồn nhân lực, thu hút nhân lực chất lượng cao cho lĩnh vực logistics. Cụ thể:

(1) Chú trọng đào tạo nguồn nhân lực tại chỗ, đặc biệt là nhân lực ở các vùng ven biển; tăng cường đào tạo nghiệp vụ, ngoại ngữ và kỹ năng phục vụ cho đội ngũ nhân viên, hướng dẫn viên du lịch đảm bảo tính chuyên nghiệp cao.

(2) Đào tạo nguồn nhân lực theo nhu cầu của doanh nghiệp, khuyến khích đào tạo nghề để chuyển dịch lao động từ lĩnh vực nông nghiệp sang dịch vụ. Kết hợp giữa đào tạo và đào tạo lại, đào tạo ở cơ sở giáo dục và đào tạo thực tiễn tại doanh nghiệp; tranh thủ sự hỗ trợ của các tổ chức quốc tế.

(3) Tập trung thu hút nhân lực chất lượng cao để nhanh chóng khắc phục yếu kém hiện nay trong các ngành dịch vụ của tỉnh. Ban hành chính sách khuyến khích, thu hút nhân tài làm việc cho các cơ quan quản lý nhà nước liên quan đến lĩnh vực đầu tư, xây dựng và vận tải.

(4) Nâng cao chất lượng nguồn nhân lực logistics, cần cập nhật những kiến thức luật pháp trong nước và quốc tế về vận tải đa phương thức, các hoạt động chính của logistics và kỹ năng vận hành DVL cho nguồn nhân lực hiện có.

(5) Chú trọng nâng cao những kỹ năng mềm cho đội ngũ nhân lực logistics về ngoại ngữ, tin học, giao tiếp ứng xử. Tăng cường công tác đào tạo, bồi dưỡng nghiệp vụ cho cán bộ.

Với những chiến lược trong nhóm giải pháp về nguồn nhân lực, trước mắt trong thời gian tới, tỉnh Trà Vinh cần tập trung đẩy mạnh một số chương trình nhân lực ưu tiên:

(1) Phối hợp, liên hệ với các trường đại học, cơ sở đào tạo, đặc biệt là Trường Đại học Trà Vinh và Trường Đại học Cần Thơ, để đặt hàng và xây dựng định hướng đào tạo nhân lực ngành logistics, đặc biệt tập trung vào chuyên ngành dịch vụ cảng biển và quản lý cảng biển; (2) Đưa ra chính sách hỗ trợ tài chính đối với những nhân lực logistics về làm việc tại tỉnh Trà Vinh..., tạo điều kiện an cư lạc nghiệp để thu hút nhân lực logistics chất lượng cao.

Nhóm giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cung cấp DVL:

Điểm mấu chốt trong chiến lược nâng cao năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp cung cấp DVL là chi phí vận tải. Do vậy, để thu hút được các doanh nghiệp logistics về tỉnh Trà Vinh, nỗ lực giảm chi phí vận tải là cấp thiết. Bên cạnh việc đẩy nhanh hoàn thiện cơ sở hạ tầng logistics, đặc biệt là các hạ tầng cảng biển, kho bãi, khu quan ngoại, giao thông thủy bộ, trong thời gian tới, Ủy ban nhân dân tỉnh Trà Vinh cần thực hiện một số giải pháp chính sách cụ thể:

(1) Tạo mối gắn kết giữa hiệp hội và thành viên, hỗ trợ tư vấn thiết thực và giúp đỡ doanh nghiệp nâng cao tính chuyên nghiệp, đạo đức trong cạnh tranh.

(2) Khuyến khích sự cộng tác giữa các thành viên trên cơ sở sử dụng lợi thế từng doanh nghiệp (cơ sở vật chất, trang thiết bị, hệ thống thông tin...) để thực hiện dịch vụ trọn gói (one stop shop), mở rộng tầm hoạt động của doanh nghiệp.

(3) Có chương trình đẩy mạnh quá trình liên kết, xúc tiến phát triển thị trường mua bán sáp nhập doanh nghiệp (M&A) trong các doanh nghiệp DVL.

(4) Hiệp hội cần làm tốt vai trò cầu nối với Nhà nước, quan hệ đối ngoại để hội nhập khu vực và quốc tế; đồng thời phải là nơi nghiên cứu phát triển (R&D), quản lý các chuẩn mực, tài liệu, mẫu biểu, thống kê, tiêu chí đánh giá... của ngành.

Nhóm giải pháp hoàn thiện quản lý nhà nước về logistics trong phát triển dịch vụ cảng biển:

Về thủ tục hành chính trong lĩnh vực hải quan: Đẩy mạnh hiệu quả việc triển khai hệ thống thông quan điện tử tập trung, cơ chế một cửa quốc gia; thực hiện chữ ký số cho 100% doanh nghiệp làm thủ tục hải quan trên địa bàn tỉnh; triển khai 100% dịch vụ công trực tuyến mức độ 3, 4; triển khai máy soi container tại các chi cục có hàng hóa container nhằm tạo điều kiện thuận lợi hơn cho việc khai báo hải quan và thông quan hàng hóa xuất nhập khẩu. Qua đó, đã tạo ra hành lang pháp lý đơn giản, hiệu quả và minh bạch, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp logistics hoạt động hiệu quả, tiết kiệm thời gian và tiền bạc, đồng thời góp phần thu hút được nguồn hàng hóa xuất nhập khẩu từ các địa phương khác. Học hỏi Hải quan Quảng Ninh về việc triển khai mở rộng 11 thủ tục hành chính cảng biển. Các thủ tục hải quan được triển khai về: tàu biển nhập cảnh, xuất cảnh, quá cảnh, thủ tục về tàu biển hoạt động tuyến nội địa và tàu biển đã nhập cảnh sau đó vào cảng biển khác của Việt Nam mà không chờ hàng nhập khẩu, hàng quá cảnh hoặc không có hành khách, thủ tục về thuyền viên mang quốc tịch nước ngoài, thủ tục về tàu biển hoạt động tuyến nội địa rời cảng biển và tàu biển đã nhập cảnh sau đó rời cảng biển khác của Việt Nam.

Về ứng dụng công nghệ thông tin: Là địa phương đi sau về phát triển DVL trong kinh tế biển, đặc biệt là dịch vụ cảng biển, việc ứng dụng CNTT vào các hoạt động trong logistics ngày càng được nâng lên, nhất là trong các hoạt động của lực lượng hải quan

tỉnh. Điều này sẽ thúc đẩy hiệu quả hoạt động nghiệp vụ của cơ quan hải quan, giảm thời gian thông quan, góp phần làm giảm chi phí lưu thông, chi phí xuất nhập khẩu, tăng năng lực cạnh tranh của ngành DVL tỉnh Trà Vinh.

Về các hoạt động quản lý, chính sách khác: Tiến hành xây dựng chính sách, chương trình hành động cụ thể về việc hỗ trợ doanh nghiệp logistics trong tiếp cận nguồn vốn, ứng dụng khoa học công nghệ, đầu tư xây dựng hạ tầng đã được triển khai và nhận được sự tham gia của các doanh nghiệp trong tỉnh. Thường xuyên tổ chức các hoạt động đối thoại của lãnh đạo tỉnh đối với doanh nghiệp nhằm giải quyết, tháo gỡ những khó khăn trong thực hiện các chủ trương, chính sách hướng tới phát triển, nâng cao hiệu quả của logistics trong phát triển kinh tế biển được thực hiện và đạt được nhiều kết quả tốt. Các chương trình xúc tiến về lao động việc làm trong lĩnh vực logistics, khu vực kinh tế biển, địa bàn vùng ven biển đã được tỉnh Trà Vinh triển khai và thu hút sự tham gia đông đảo doanh nghiệp, người lao động, góp phần giải quyết vấn đề lao động, việc làm và thu nhập của người lao động.

Nhóm giải pháp về đẩy mạnh hợp tác trong nước và quốc tế đối với logistics trong phát triển kinh tế biển ở tỉnh Trà Vinh:

Cùng với sự phát triển và hội nhập ngày càng sâu rộng của đất nước, tỉnh Trà Vinh cần mở rộng hợp tác với các địa phương không những trong vùng mà còn cả với các địa phương khác của cả nước và với quốc tế nhằm phát triển kinh tế – xã hội nói chung và thúc đẩy logistics nói riêng ngày càng phát triển có hiệu quả. Việc gia tăng kết nối với các địa phương trong cả nước, đặc biệt trước mắt là các địa phương trong khu vực DBSCL, sẽ tạo cơ hội cho các doanh nghiệp logistics Trà Vinh có sự gắn kết với các doanh nghiệp của các địa phương khác, mở rộng thị trường trong nước, phát huy lợi thế cạnh tranh, thực hiện tăng trưởng. Hơn thế, việc đẩy mạnh liên kết, hợp tác với các địa phương khác trong vùng đề lên phương án mở rộng mạng lưới giao thông, xây dựng hạ tầng giao thông phục vụ phát triển kinh tế biển.

Việc mở rộng quan hệ quốc tế trong lĩnh vực logistics sẽ giúp các doanh nghiệp logistics của tỉnh Trà Vinh tiếp cận các mô hình tổ chức và kinh doanh dịch vụ tiên tiến của các tập đoàn, doanh nghiệp logistics nước ngoài. Thị trường quốc tế sẽ được mở rộng, lượng hàng hóa vận chuyển sẽ tăng lên đối với doanh nghiệp logistics tỉnh Trà Vinh khi có sự hợp tác với các đối tác nước ngoài. Nhiều hoạt động quốc tế được tổ chức sẽ mang lại lợi ích thiết thực cho doanh nghiệp logistics tỉnh Trà Vinh như gặp gỡ trao đổi kinh nghiệm phát triển mô hình, ứng dụng và chuyển giao công nghệ, đào tạo nhân lực, hỗ trợ vốn.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] The World Bank, 2018. <https://data.worldbank.org>. [Online] Available at: <https://data.worldbank.org/indicator/SP.POP.TOTL?locations=JP> [Accessed 28 11 2019].
- [2] Tổng cục Thống kê, 2019. *Niên giám Thống kê 2018*. 1 ed. Hà Nội: Nhà Xuất bản Thống kê.
- [3] Bộ Giao thông Vận tải, 2016. *Quyết định số 3383/QĐ-BGTVT ngày 28 tháng 10 năm 2016 về phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long (Nhóm 6) giai đoạn đến 2020, định hướng đến năm 2030*.