TRONG SỐ NÀY

Đại hội lần thứ 8 Hiệp hội Cảng biển VN 10

Tin trong nước 14

Tin quốc tế 22

Vấn đề & Sự kiện

- Trang nghiêm lễ thượng cờ tàu ngầm 36
- Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải: Nếu có "chính quyền cảng" 38
- Cơ chế cho tàu cập cảng Phú Hữu 42
- Xử lý "hệ lụy" tăng lương tối thiểu: Thấp thỏm giá tăng 44
- Hải tặc trên Biển Đông 48

Logistics

- KCN đầm nhà Mạc, ưu tiên cho phát triển dịch vụ cảng biển 52
- Logistics tư nhân đầu tiên vào ngành đường sắt 54
- Thị trường logistics hướng tới thị trường nông thôn 57

Diễn đàn

- Doanh nghiệp ăn nên làm ra thì cảng mới mạnh được 62
- Thăm tàu bệnh viện USNS Mercy 66
- Bình yên chợ cảng biển Lý Sơn 68
- Công đoàn Cảng Đà Nẵng chăm lo tốt đời sống công nhân 70
- Nâng cao đạo đức trong hoạt động công vụ 72
- Hỏi & Đáp 74

Văn hóa & Thể thao

- Những nỗi niềm không chỉ của riêng anh 82
- Tha thứ 86
- Những cách giúp bạn vượt qua thời điểm khó khăn 88

News 90

Năng lực cảng biển 97

Cơ quan chủ quản
Hiệp hội Cảng biển Việt Nam
Lầu 6, số 3 Nguyễn Tất Thành, Q. 4, TP.HCM

Tổng Biên tập
Lê Công Minh

Phó Tổng Biên tập
Hồ Kim Lân

Trưởng phòng trị sự
Nguyễn Mạnh Hà

Thực hiện, trình bày
Minh Hoàng

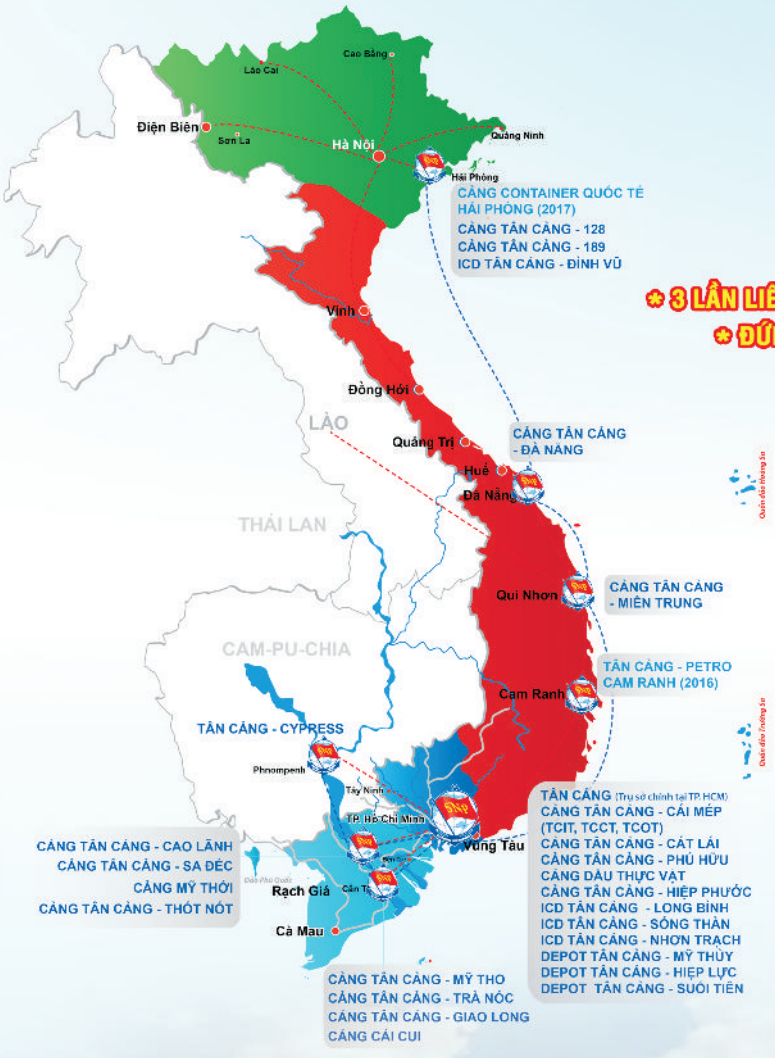
Tòa soạn
Lầu 6, Số 3 Nguyễn Tất Thành, Q.4, TP.HCM
Tel: 08.730 13478 - 730 88090 - Fax: 08.394 02898
Email: vpa@saigonport.com.vn
shippingtimes@yahoo.com
Web: www.vpa.org.vn
shippingtimes.com.vn

Giấy đăng ký xuất bản số: 534/GP-BTTTT cấp ngày 24/4/2009.
In tại Công ty TNHH TM-DV SX Bao bì giấy Tân Minh Thư

Lưu hành nội bộ

TỔNG CÔNG TY TÂN CẢNG SÀI GÒN

NHÀ KHAI THÁC CẢNG VÀ CUNG CẤP



VIET NAM VALUE

- 3 LẦN LIÊN TỤC ĐƯỢC VINH DANH "THƯƠNG HIỆU QUỐC GIA"
- ĐỨNG VỊ TRÍ SỐ 1 TRONG TOP 20 DOANH NGHIỆP LOGISTICS HÀNG ĐẦU VIỆT NAM

THỊ PHẦN XẾP DỠ CONTAINER XUẤT NHẬP KHẨU CẢ NƯỚC :

" ĐẾN VỚI TÂN CẢNG SÀI GÒN - ĐẾN

Trụ sở chính : 722 Điện Biên Phủ, Phường 22, Quận Bình Thạnh, Tp.Hồ Chí Minh

SAIGON NEWPORT CORPORATION

ANH HÙNG LAO ĐỘNG

DỊCH VỤ LOGISTICS HÀNG ĐẦU VIỆT NAM

* 3 TRỤ CỘT :

KINH DOANH DỊCH VỤ LOGISTICS

KINH DOANH KHAI THÁC CẢNG

KINH DOANH VẬN TẢI BIỂN NỘI ĐỊA

* 3 NỀN TẢNG :

- CHẤT LƯỢNG DỊCH VỤ HÀNG ĐẦU HƯỚNG TỚI KHÁCH HÀNG
- QUẢN TRỊ TIÊN TIẾN, NHÂN LỰC CHUYÊN NGHIỆP CHẤT LƯỢNG CAO
- KỶ LUẬT QUÂN ĐỘI, VĂN HÓA DOANH NGHIỆP, TRÁCH NHIỆM VỚI CỘNG ĐỒNG

VỚI CHẤT LƯỢNG DỊCH VỤ HÀNG ĐẦU ”

Điện thoại : 08 38 990 694 - Fax: 08 38 993 950
Website : www.saigonnewport.com.vn

Giám đốc : NGUYỄN VĂN THÀNH
H/P: 0903727614
E-mail: thanh.nguyen@portlogics.com.vn

PORT LOGICS
SOLUTIONS & SOFTWARE

CÔNG TY CỔ PHẦN GIẢI PHÁP CẢNG & HẬU CẦN

1. Thiết bị và giải pháp WLAN Outdoor
2. Thiết bị máy tính di động công nghiệp (VMC/HHC)
3. IP Camera công nghiệp

NHÀ CUNG CẤP TRỌN GÓI HỆ THỐNG THÔNG TIN QUẢN LÝ ĐIỀU HÀNH KHAI THÁC CẢNG TẠI VN

- Giá nội địa.
- Giải pháp theo thông lệ chuẩn mực quốc tế.
- Am tường, đáp ứng đặc thù Việt Nam.
- Công nghệ mới.
- Cung cấp trọn gói phần mềm, hạ tầng và thiết bị.

NHÀ CUNG CẤP DUY NHẤT GIẢI PHÁP PHẦN MỀM TÍCH HỢP DOANH NGHIỆP CẢNG THEO ĐỊNH HƯỚNG ERP:

- Khai thác kinh doanh.
- Tài chính – kế toán.
- Nhân sự - Tiền lương.
- Duy tu bảo dưỡng thiết bị.
- Mua sắm – cung ứng.
- Cổng thông tin và cung cấp dịch vụ điện tử.

One stop ICT solutions & services to Terminal operators
Một điểm đến giải pháp và dịch vụ CNTT cho các nhà khai thác cảng

Khách hàng tiêu biểu:

NDP NAM HAI DINH VU PORT
GLC GREEN LOGISTICS CENTRE
VNT Logistics The best logistic solutions
CHP
DINH VU PORT
SAIGON PORT
VGP
VICONSHIP
DANANG PORT
HAIAN PORT
ITC
Yusen Logistics
TRANSVINA

Sản phẩm tiêu biểu:

PL FS Finance System
PL TOS Terminal Operation System
PL COS Conventional Cargo Operation System
PL WMS Warehouse Management System
PL TMS Transportation Management System
PL PMS Preventive & Maintenance System
PL CFS Container Freight Station System
PL HRP Human Resoure & Payroll

Đối tác chính:

AXIS COMMUNICATIONS
ZEBRA

Trụ sở chính:
405/2A Trường Chinh, Phường 14,
Quận Tân Bình, TP. Hồ Chí Minh
Tel: (08) 6297 2022 - Fax: (08) 6297 2032
E-mail: welcome@portlogics.com.vn

Văn phòng quản lý dự án tại Hải Phòng:
209/1 Phương Lưu, P. Vạn Mỹ,
Quận Hải An, TP. Hải Phòng
Tel: (031) 326 2639 - Fax: (031) 326 2639
E-mail: support@portlogics.com.vn

CSG
SAIGON PORT
Since 1863

CÔNG TY TNHH-MTV CẢNG SÀI GÒN

CẢNG NHÀ RỒNG-KHÁNH HỘI

GIÁM ĐỐC : **LÊ QUANG NHẬT**

- Khai thác Cảng biển.
- Bốc dỡ, đóng gói, giao nhận, lưu kho bãi các loại hàng rời, hàng bao, bách hóa, sắt thép, thiết bị siêu trường siêu trọng, container và hàng trung chuyển.
- Kinh doanh kho bãi, cầu cảng, thiết bị chuyên dùng ngành hàng hải.
- Dịch vụ logistic, container trung chuyển, kho CFS, kho ngoại quan ...

CƠ SỞ HẠ TẦNG

12 CẦU CẢNG
Với tổng chiều dài 1.330m, độ sâu trước bến -10m, có khả năng tiếp nhận tàu 30.000 DWT.

THIẾT BỊ CHUYÊN DÙNG
Cần cẩu 80 - 100T
Xe nâng 45T
Cầu nổi
Thiết bị đóng gói ...

9 KHO BÃI
Với tổng diện tích 23.740 m^2 (áp lực nền kho 4 T/m^2) và 120.000 m^2 bãi chứa hàng (áp lực nền bãi 6 - 10 T/m^2).

157 Nguyễn Tất Thành, Quận 4, TP.HCM
Tel: 848-39404224 - Fax: 848-38259939

Since 1901

CÔNG TY CỔ PHẦN

Chủ tịch Hội đồng Quản trị: Ông Nguyễn Thu
- Email: nguyenthu@danangport.com

Tổng Giám đốc: Ông Nguyễn Hữu Sia
- Điện thoại: (84.511) 3822512
- Email: huusia@danangport.com

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH CHÍNH:

- Dịch vụ xếp dỡ, giao nhận hàng hóa, container
- Dịch vụ logistics
- Dịch vụ cho thuê kho bãi
- Dịch vụ cho thuê cầu cảng
- Dịch vụ tàu khách
- Dịch vụ hỗ trợ, lai dắt tàu trong và ngoài cảng
- Vận tải đường bộ và đường thuỷ
- Cung ứng xăng dầu
- Sửa chữa phương tiện vận tải
- Xây dựng công trình vừa và nhỏ
- Các dịch vụ hàng hải khác

Chào mừng

ĐẠI HỘI CẢNG BIỂN VIỆT NAM

lần thứ 8 - 2015

CẢNG ĐÀ NẴNG

"Kết nối vì sự thịnh vượng"

TRIẾT LÝ KINH DOANH & NHỮNG GIÁ TRỊ

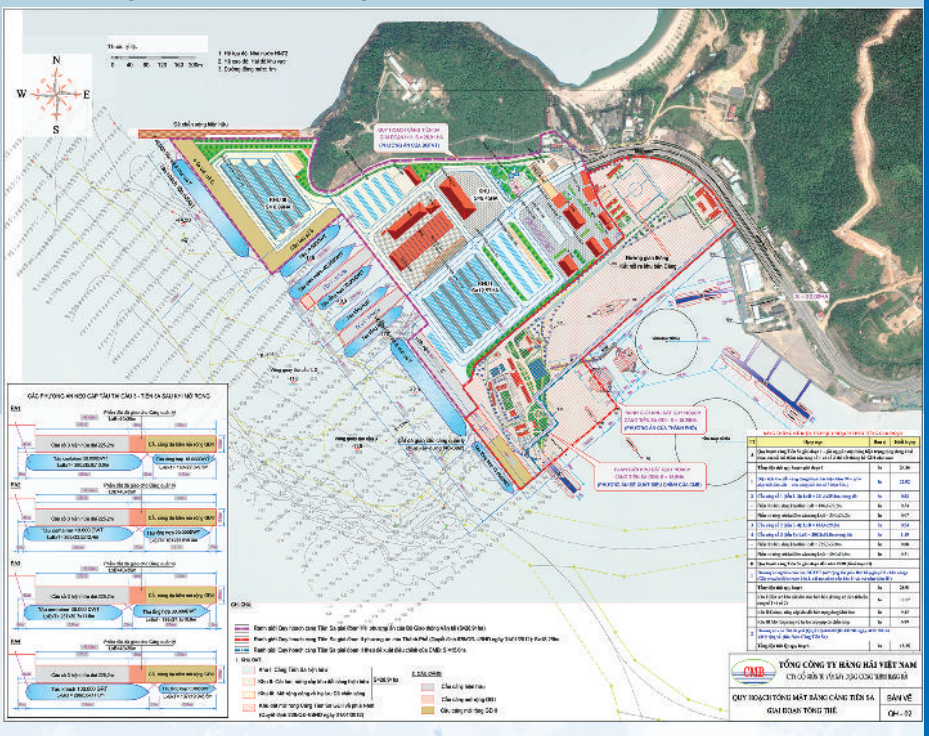
Con người là nền tảng của phát triển

. Chính trực
. Tận tâm
. Sáng tạo
. Tôn trọng cá nhân

VIỄN CẢNH

Chúng tôi phấn đấu không ngừng cho sự thông suốt, nhanh chóng, an toàn của các dòng vật chất, con người và văn hóa vì tin rằng điều đó sẽ tạo nên sự thịnh vượng.

QUY HOẠCH TỔNG THỂ MẶT BẰNG CẢNG TIÊN SA - CẢNG ĐÀ NẴNG



SỨ MỆNH

Khát vọng của chúng tôi là trở thành cửa ngõ giao thương quốc tế hàng đầu của khu vực bằng cách cung cấp các dịch vụ cảng biển hoàn hảo và kết nối các hoạt động trong chuỗi logistics. Bằng công nghệ hiện đại và sự tận tâm, chúng tôi đóng góp vào sự thịnh vượng của khách hàng và đối tác.

Cùng với nhau, chúng tôi xây dựng môi trường làm việc khích lệ sự sáng tạo, đảm bảo cơ hội phát triển bình đẳng cho mọi thành viên và tạo giá trị cho cổ đông. Chúng tôi tự hào vì những đóng góp của mình làm gia tăng vị thế của địa phương, sự phồn vinh của cộng đồng trên nguyên tắc bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.

Địa chỉ: 26 Bạch Đằng, Quận Hải Châu, Thành phố Đà Nẵng, Việt Nam
Điện thoại: (84.511) 3822513 – 3822163 – 3823173
Fax: (84.511) 3822565 – 3889620
Email: cangdn@danangport.com – **Website:** www.danangport.com

CHI NHÁNH TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG CẦN THƠ

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG CẦN THƠ:
2, KV Phú Thắng, P. Tân Phú
Q. Cái Răng, TP. Cần Thơ
ĐT: 0710.3841251 - 3841252
Fax: 0710.3841247 - 3917395

CN CÔNG TY CP CẢNG CẦN THƠ - CẢNG CÁI CUI
Địa chỉ: 2, KV Phú Thắng, P. Tân Phú
Q. Cái Răng, TP. Cần Thơ
ĐT: 0710.6516463 - **Fax:** 0710.3917394

CN CÔNG TY CP CẢNG CẦN THƠ - CẢNG HOÀNG DIỆU
Địa chỉ: 27 Lê Hồng Phong, P. Trà An,
Q. Bình Thủy, TP. Cần Thơ
ĐT: 0710.3842779 - **Fax:** 0710.3842642

www.canthoport.com.vn

Lĩnh vực kinh doanh:

- Xếp dỡ, giao nhận, vận chuyển các loại hàng hóa : hàng container, sắt thép, thiết bị, hàng siêu trường siêu trọng, hàng bao, hàng xá v.v...
- Dịch vụ lưu kho, bảo quản hàng hóa, đóng/rút ruột hàng container, cho thuê kho bãi.
- Dịch vụ hỗ trợ, lai dắt tàu biển ra vào các cảng khu vực sông Hậu.
- Dịch vụ vận tải thủy bộ tuyến Cần Thơ - TP.HCM. Cần Thơ đi các tỉnh ĐBSCL và chuyển tải hàng hóa đi Campuchia. Kinh doanh kho ngoại quan.
- Dịch vụ cung ứng tàu biển: cung cấp nước ngọt, nhiên liệu, thực phẩm, đồ rác.
- Tổ chức nạo vét lòng sông, lòng hồ theo hợp đồng.
- Xây dựng lắp đặt trang thiết bị và hoàn thiện các công trình chuyên ngành.

Since 1874
PORT OF HAI PHONG

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG HẢI PHÒNG

- ĐƠN VỊ ANH HÙNG LỰC LƯỢNG VŨ TRANG NHÂN DÂN
- ANH HÙNG LAO ĐỘNG
- HUÂN CHƯƠNG ĐỘC LẬP HẠNG NHẤT
- GIẢI THƯỞNG HỒ CHÍ MINH VỀ KHOA HỌC KỸ THUẬT

Chủ tịch Hội đồng quản trị: Ông **Phùng Xuân Hà**
Tổng Giám đốc điều hành: Ông **Nguyễn Hùng Việt**

Sẵn sàng đáp ứng yêu cầu dịch vụ của Quý khách với chất lượng cao nhất

www.haiphongport.com.vn

Là cảng biển quốc tế lớn nhất miền Bắc Việt Nam. Hệ thống cầu tàu, kho bãi, phương tiện thiết bị hiện đại, phù hợp với tất cả các chủng loại hàng hoá, Cảng Hải Phòng sẵn sàng đáp ứng mọi yêu cầu của khách hàng với ngành nghề kinh doanh chính:

- Bốc xếp hàng hoá; Vận tải hàng hóa bằng đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa;
- Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất thuộc chủ sở hữu, chủ sử dụng hoặc đi thuê; Cho thuê kho bãi, văn phòng;
- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ liên quan đến vận tải: môi giới thuê tàu biển, dịch vụ đại lý tàu biển, vận tải đường biển, dịch vụ giao nhận, kiểm đếm, nâng hạ hàng hóa, dịch vụ khai thuê hải quan;
- Dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa; Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa; sửa chữa phương tiện thiết bị, cơ sở hạ tầng, sửa chữa và vệ sinh container;
- Giáo dục nghề nghiệp; Hoạt động của bệnh viện, trạm xá; lai dắt và hỗ trợ tàu biển; Nhà hàng và các dịch vụ ăn uống phục vụ.
- Có đội tàu lai dắt hỗ trợ công suất từ 510 đến 3.200 CV, đội Sà lan chở hàng với hơn 5.000 tấn phương tiện.
- Trường Trung cấp nghề Kỹ thuật nghiệp vụ Cảng đào tạo các nghề phục vụ cho hoạt động dịch vụ Cảng biển.
- Có hệ thống đường sắt chạy khắp trong Cảng phục vụ đắc lực công tác xếp dỡ và vận chuyển hàng hoá bằng đường sắt.

8A Trần Phú, Phường Máy Tơ,
Quận Ngô Quyền, TP. Hải Phòng
ĐT: (84.225) 3551706
Fax: (84.225) 3552 049

CÁC CHI NHÁNH:
Cảng Hoàng Diệu
Cảng Chùa Vẽ
Cảng Tân Vũ
Cảng Bạch Đằng

CẢNG ĐÌNH VŨ

DINHVU PORT ISO 9001 ISO 1400

www.dinhvuport.com.vn

Năm 2015, lần thứ 2 liên tiếp Cảng Đình vũ được tạp chí Forbes xếp hạng trong Top 50 Doanh nghiệp niêm yết tốt nhất Việt nam, lần thứ 5 liên tiếp được VNR xếp hạng Top 500 Doanh nghiệp lớn tăng trưởng nhanh nhất Việt nam.

Hướng tới mục tiêu trở thành Cảng container chuyên nghiệp, hiện đại hàng đầu khu vực, Cảng Đình vũ quyết tâm đưa ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến vào quản lý và khai thác bằng việc đầu tư các trang thiết bị xếp dỡ container chuyên dụng thế hệ mới; Hệ thống quản lý khai thác container theo thời gian thực với hệ thống wifi toàn cảng, máy tính công nghiệp trang bị đến từng vị trí tác nghiệp; Hệ thống định vị GPS xác định vị trí container chính xác... Đồng thời, nâng cao chất lượng nguồn nhân lực để làm chủ kỹ thuật công nghệ, nắm bắt và thực thi phương thức quản lý hiện đại nhằm mang lại chất lượng dịch vụ chuyên nghiệp, thỏa mãn nhu cầu của khách hàng. Bằng những quyết sách hợp lý trong chiến lược kinh doanh và đầu tư cùng với sự nỗ lực của toàn thể CBCNV, Cảng Đình vũ luôn đạt được mức tăng trưởng vượt bậc. Sáu tháng đầu năm 2015, Cảng Đình vũ tiếp tục xuất sắc hoàn thành vượt mức kế hoạch, sản lượng đạt 315.238 đạt 54% kế hoạch năm, tăng 15% so với cùng kỳ năm 2014. Doanh thu đạt 323 tỷ đồng đạt 56% so với kế hoạch năm, tăng 21% so với cùng kỳ năm 2014. Tiếp tục đầu tư để nâng cao năng lực xếp dỡ gồm 04 RTG, 01 cần trục chân đế 45 tấn... Với chính sách : " ***Uy tín -Chất lượng- Tận tâm- Chuyên nghiệp "*** Cảng Đình vũ đã và đang trở thành thương hiệu Cảng biển uy tín đối với các chủ hàng, chủ tầu trong nước

CÔNG TY CỔ PHẦN ĐẦU TƯ VÀ PHÁT TRIỂN CẢNG ĐÌNH VŨ

DINHVU PORT DEVELOPMENT AND INVESTMENT JOINT STOCK COMPANY

Cảng Đình vũ, Phường Đông Hải 2, Quận Hải An, Hải phòng Điện thoại: 0313 769992, 3769955 Fax: 0313 769992, 3769946

ĐẠI HỘI LẦN THỨ 8 HIỆP HỘI CẢNG BIỂN VIỆT NAM

bước chuẩn bị cần thiết cho hội thao APA 2016

LTS: Từ ngày 14-16/10/2015, Hiệp hội cảng biển Việt Nam tổ chức Đại hội lần thứ 8 tại thành phố Cần Thơ, do cảng Cần Thơ đăng cai.

Phóng viên tạp chí Shipping Times đã có cuộc trao đổi với ông Lê Công Minh, Chủ tịch Hiệp hội cảng biển Việt Nam khóa 7 về một số vấn đề xoay quanh Đại hội 8 VPA và công tác chuẩn bị cho Hội thao Hiệp hội Cảng biển ASEAN năm 2016 (Hội thao APA 2016).

Xin được thông tin cùng bạn đọc.

Shipping Times

CẨM THÚY - NGÔ HOÀNG HOA *thực hiện*

PHÓNG VIÊN: ***- Trên cương vị Chủ tịch Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, xin ông cho biết những đánh giá khái quát về tình hình kinh tế nước ta hiện nay thông qua lượng hàng hóa được thông quan ở các cảng trong những năm gần đây ?***

LÊ CÔNG MINH: - Theo nhận định chung, kinh tế của Việt Nam giai đoạn 2013 – 2015 đã bắt đầu có dấu hiệu tăng trưởng khá hơn sau khủng hoảng nhờ những biện pháp quản lý vĩ mô linh hoạt của Nhà nước, nhưng cũng đang bị tác động, thách thức từ nhiều biến động mới về tình hình kinh tế, tài chính của quốc tế và khu vực.

Khối lượng hàng xuất/nhập qua các cảng VPA trong năm 2014 đạt

khoảng 201 triệu tấn (tăng 5% so với 2013), trong đó hàng container đạt khoảng 10 triệu TEU (tăng 12%) và trong 6 tháng đầu năm 2015 tiếp tục tăng hơn 19% so với cùng kỳ năm 2014.

…Tình trạng các hãng tàu biển nước ngoài áp đặt phí THT cộng thêm phí ách tắc tại cảng và nhiều phụ cước khác một cách thiếu minh bạch và ép gía dịch vụ cảng biển đã và đang tiếp tục làm xói tiềm năng phát triển của cảng biển và tính cạnh tranh của hàng XNK Việt Nam so với bên ngoài. Cơ chế và năng lực quản lý cạnh tranh quốc tế tại thị trường dịch vụ hàng hải Việt Nam hiện còn bị hụt hẫng trong xu thế và áp lực hội nhập ngày càng tăng.

- "Cơ chế và năng lực quản lý cạnh tranh quốc tế tại thị trường dịch vụ hàng hải Việt Nam hiện còn bị hụt hẫng …". Vậy đâu là những vấn đề chính của cảng biển Việt Nam hiện nay ?

- Một trong những vấn đề chính của cảng biển Việt Nam hiện nay là vẫn tiếp tục sự phát triển không đồng bộ giữa cảng biển với cơ sở hạ tầng luồng lạch, hành lang giao thông đường bộ kết nối với hậu phương và chuỗi dịch vụ logisitcs hỗ trợ đi kèm. Nhiều dự án cảng mới quy mô lớn đã được đầu tư và đưa vào khai thác nhưng chưa có kết nối liên thông làm tăng chi phí và rủi ro cho các nhà đầu tư. Quy hoạch phát triển cảng biển theo 6 nhóm cảng chưa có cơ chế phối kết hợp giữa những địa phương trong từng nhóm cảng để đảm bảo tính đồng bộ và hiệu quả cao nhất trong thực hiện quy hoạch.

- Vậy thưa ông, để khắc phục tình trạng trên, chúng ta đã có những nỗ lực gì ?

Trong thời gian qua đã có những nỗ lực liên tục của ngành GTVT để nâng cao và xây mới nhiều công trình giao thông cùng với nhiều giải pháp quản lý vận tải trên bộ, kể cả biện pháp kiểm tra tải trọng hàng hóa vận tải XNK qua các cảng biển đã cải thiện được điều kiện và môi trường kinh doanh vận tải.

Về quản lý thị trường, biện pháp bình ổn giá bằng một số mục giá sàn dịch vụ áp dụng cho các cảng container khu vực CMTV đã có tác động kìm hãm cạnh tranh giảm giá và được Thường vụ Quốc hội cho gia hạn đến tháng 6/2017.

Ngành Hải quan cũng đã có những cải tiến mạnh mẽ về thủ tục, tận dụng công nghệ thông tin để tạo điều kiện thuận lợi hơn cho việc khai báo trên mạng, kiểm hóa theo mẫu, kiểm tra sau thông quan, đưa vào áp dụng hệ thống thông tin hành chính liên ngành một cửa quốc gia. Nhiều cải tiến đang thúc đẩy ngoại thương nói chung và sản

lượng thông qua cảng nói riêng phát triển mạnh hơn.

Đối với khối cảng biển và đặc biệt là các doanh nghiệp quốc doanh, năm 2014 và 2015 đánh dấu bước thay đổi lớn bằng chủ trương và biện pháp quyết liệt của Nhà nước về cổ phần hóa và tái cơ cấu toàn diện các DNNN để tăng hiệu quả đầu tư và kinh doanh. Mức độ thành công bước đầu tuy còn hạn chế so với tiềm năng do còn một số bất cập và tồn tại từ cơ chế cũ nhưng cũng đã tạo điều kiện cơ bản nâng cao năng lực và hiệu quả tổ chức quản lý DNNN theo cơ chế thị trường.

Nhìn chung, đang cần có cơ chế và những giải pháp mang tính đột phá để đảm bảo tính đồng bộ, phối kết hợp liên ngành, liên vùng trong quy hoạch và thu hút đầu tư thực hiện quy hoạch phát triển cảng biển một cách có hiệu quả và bền vững, vừa bảo vệ lợi ích của nhà đầu tư nhưng vẫn đảm bảo được chủ quyền và chiến lược phát triển kinh tế biển của quốc gia.

Những nội dung nêu trên, Hiệp hội có một số giải pháp đề xuất cụ thể với các cơ quan hữu quan được trình bày trong văn bản kiến nghị chính thức của Hiệp hội.

- Những giải pháp ấy sẽ được Đại hội đề xuất, thảo luận ?

- Báo cáo của Ban Thư ký sẽ trình bày, sau đó Đại hội thảo luận, đề xuất, thông qua.

- Điều này nghe qua có vẻ đơn giản, nhưng theo thiển nghĩ của chúng tôi nó cực kỳ quan trọng cho những nhà hoạch định các chính sách vĩ mô của đất nước nếu họ biết lắng nghe. Ngoài ra, trong chương trình nghị sự của Đại hội 8 Hiệp hội cảng biển Việt Nam (VPA) lần này, còn nội dung nào đáng chú ý nữa, thưa ông ?

- Đại hội lần thứ 8 Hiệp hội cảng biển Việt Nam kỳ này được tổ chức tại thành phố Cần Thơ từ 14-16/10/2015. Có nhiều nội dung được triển khai, bàn thảo, từ những sinh hoạt bên lề: Thi đấu thể thao, tham quan, chiêu đãi, triển lãm của các đơn vị tài trợ; hỗ trợ 02 căn nhà tình nghĩa cho địa phương với tổng mức 110 triệu đồng. Đến một chương trình nghị sự dày đặc: Báo cáo của Ban Chấp hành khóa 7, Báo cáo của Ban Thư ký, Dự kiến nhân sự và bầu Ban Chấp hành khóa 8; các phát biểu, góp ý của các cảng thành viên… Một nội dung quan trọng, sẽ thú hút nhiều trí lực của các đại biểu tham dự đấy là nghe Báo cáo của Ban tổ chức Hội thao APA 2016. Như các anh chị đã biết, năm 2016 VPA lần đầu tiên đăng cai tổ chức Hội thao Hiệp hội Cảng biển Asean.

- Có phải vì thế mà Chương trình thi đấu các bộ môn thể thao dự kiến trong Đại hội lần này một phần là để tuyển chọn vận động viên (VĐV) tham dự Hội thao APA 2016 ?

- Vâng, đúng vậy. Việc tuyển chọn VĐV đại diện cho VPA tham dự Hội thao lần thứ 12 - APA 2016, Ban Chấp

hành kêu gọi các cảng thành viên tích cực xem xét đề cử và hỗ trợ kinh phí cho các VĐV của đơn vị mình tham gia các đợt thi đấu tuyển chọn dự kiến dưới đây:

+ Thi đấu thể thao bên lề Đại hội 8 tại Cần Thơ vào ngày 14/10/2015 với các bộ môn: chạy việt dã (5/10km), bóng bàn, cầu lông, quần vợt theo các nội dung thi đấu của Hội thao APA nêu trên.

+ Thi đấu tuyển chọn VĐV bộ môn golf và futsal tại TP.HCM ngày 5/10/2015 do cảng Sài Gòn và Tân cảng Sài Gòn đăng cai. Chi tiết cụ thể sẽ thông báo sau.

- Xin ông cho biết các bộ môn thi đấu, số lượng vận động viên và viên chức các nước ASEAN tham gia Hội thao APA 2016?

- Các bộ môn thi đấu gồm: golf, futsal, cầu lông, chạy việt dã, bóng bàn, quần vợt với các nội dung thi đấu theo thông lệ của APA (phân theo nam, nữ, đơn, đôi, dưới 45 tuổi/ lão tướng). Số lượng VĐV, quan chức , viên chức và người tháp tùng tham gia Hội thao APA 2016 theo đăng ký sơ bộ của các nước ASEAN vào khoảng 600 người.

- Tính đến thời điểm này, số lượng các bộ môn thi đấu và lực lượng tham dự của Việt Nam tại Hội thao APA 2016 là bao nhiêu. Thưa ông ?

- Theo số liệu thống kê từ Ban tổ chức và Ban kỹ thuật chuẩn bị cho hội thao APA lần thứ 12/ 2016 vào tháng 6/2015 vừa qua, tổng số vận động viên tham dự trong đoàn VN là 55, trong đó golf: 15 VĐV, futsal: 10 VĐV, cầu lông là: 10 VĐV, mini maraton: 10 VĐV và bóng bàn: 10 VĐV. Sẽ cập nhật thêm gần ngày Hội thao.

- Thưa ông, công tác chuẩn bị của Ban thư ký VPA cho Hội thao APA 2016 có gặp khó khăn gì không?

- Lần đầu tiên tổ chức một sự kiện mang tính quốc tế, kinh nghiệm không có, kinh phí eo hẹp, cơ sơ sở vật chất khó khăn. Để hoàn thành nhiệm vụ, Ban Chấp hành Hiệp hội Cảng biển Việt Nam đang tiếp tục vận động các thành viên Hiệp hội đóng góp kinh phí và vận động sự ủng hộ của UBND thành phố Hồ Chí Minh cùng các cơ quan ban ngành hữu quan như Sở Văn hóa Thể thao, Sở Ngoại vụ, Sở Du lịch thành phố… Để Hội thao thành công tốt đẹp. Đây cũng là dịp để quảng bá TP Hồ Chí Minh hội nhập, phát triển.

Với sự ủng hộ hết lòng của địa phương (TP Hồ Chí Minh), sự đóng góp nhiệt tình của các thành viên và sự chuẩn bị chu đáo, chi tiết của Ban Chấp hành, Ban Thư ký, chúng tôi tin tưởng Hội thao APA 2016 sẽ thành công tốt đẹp.

- Cảm ơn ông về những chia sẻ.

TP Hồ Chí Minh, tháng 10/2015

CLB THUYỀN TRƯỞNG VIỆT NAM TỔ CHỨC ĐẠI HỘI

Ban chấp hành mới ra mắt đại hội.

Ngày 6 tháng 9 năm 2015 tại Nhà hàng Biển Nhớ (cảng Sài Gòn), Câu lạc bộ Thuyền trưởng Việt Nam (VIETNAM MASTER MARINERS' CLUB – VMMC) đã tổ chức Họp mặt thân mật hàng năm để kỷ niệm 17 năm thành lập và Đại hội toàn thể hội viên, bầu Ban chấp hành khóa VI.

Kết quả, 15 người đã trúng cử Ban Chấp hành khóa VI, nhiệm kỳ 2015-2018.

Sau phần liên hoan thân mật, Ban chấp hành khóa mới đã họp để bầu Chủ tịch, các Phó Chủ tịch và phân công các Ban chuyên trách. Thuyền trưởng Tiếu Văn Kinh được bầu làm Chủ tịch Câu lạc bộ. Các phó chủ tịch có: T/T Nguyễn Văn Thư, T/T Nguyễn Mạnh Hà, T/T Lê Trí Thành.

Ban Chấp hành cũng đã phân công T/T Nguyễn Mạnh Hà làm Phó chủ tịch thường trực. T/T Lê Trí Thành: Phó chủ tịch phụ trách khối Thuyền trưởng của PTSC MARINE và VIETSOVPETRO tại Vũng Tàu.

P.V

XÂY CẢNG BIỂN QUỐC TẾ 5.850 TỶ ĐỒNG Ở NGHI SƠN

Tại khu Kinh tế Nghi Sơn (Thanh Hóa), CTCP Gang thép Nghi Sơn đã khởi công xây dựng Cảng tổng hợp Quốc tế gang thép Nghi Sơn với tổng mức đầu tư 5.850 tỷ đồng. Dự án cảng có quy mô 9 bến tổng hợp với chiều dài 2.250m, có khả năng tiếp nhận tàu có tải trọng đến 50.000 tấn, năng lực xếp dỡ khoảng 30 triệu tấn hàng hóa/năm, tổng mức đầu tư khoảng 5.850 tỷ đồng. Dự kiến 3 bến đầu tiên là các bến số 1, 2, 2A sẽ hoàn thành và đưa vào khai thác cuối năm 2016, tạo tiền đề để Công ty khởi công tiếp theo giai đoạn 1 của Khu liên hợp gang thép Nghi Sơn.

Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải chỉ đạo: Cảng biển Nghi Sơn là cảng đầu mối khu vực (loại 1) trong hệ thống cảng biển quốc gia. Cảng này cũng là nhân tố quan trọng để mở rộng giao thương, phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa khu vực Bắc Trung bộ, góp phần quan trọng vào quá trình phát triển kinh tế của tỉnh Thanh Hóa và các khu vực lân cận. Do vậy, cảng biển Nghi Sơn nói chung, dự án bến Cảng tổng hợp Quốc tế gang thép Nghi Sơn nói riêng đảm bảo kết nối liên hoàn giữa cảng biển với mạng lưới giao thông sau cảng, kết hợp chặt chẽ giữa phát triển cảng biển với quản lý bảo vệ môi trường…

Với tiềm lực vốn của chủ đầu tư và đối tác tài trợ vốn lớn là ngân hàng VietinBank, chủ đầu tư cam kết sẽ tập trung triển khai, để đến cuối năm 2016 sẽ có thể bắt đầu tư vào khai thác, vận hành. Ông Nguyễn Bảo Giang, Chủ tịch HĐQT kiêm Tổng Giám đốc CTCP Gang thép Nghi Sơn cho biết, đến tháng 10-2016 sẽ hoàn thành 3 bến cảng đầu tiên gồm bến cảng số 1, 2 và 2a; đến năm 2017 sẽ hoàn thành tiếp 2 bến cảng số 3 và số 4; năm 2018 sẽ hoàn thành cảng số 5; từ 2019 đến 2021 sẽ hoàn thành tất cả các bến cảng còn lại.

N.Thịnh

QUẢNG NINH CÔNG BỐ MỞ BẾN CẢNG KHÁCH QUỐC TẾ TUẦN CHÂU

Cảng tàu du lịch quốc tế Tuần Châu là cảng đường thủy nội địa được phép đón tàu quốc tế, trong đó có những du thuyền 5 sao. Bến cảng khách quốc tế Tuần Châu nằm ở phía Nam Đông Nam đảo Tuần Châu bao gồm 2 cầu cảng lớn để tiếp nhận tàu thuyền Việt Nam và nước ngoài ra, vào hoạt động đưa đón, trả hành khách, hành lý phục vụ du lịch biển trên Vịnh Hạ Long.

Tháng 6/2015, sau khi UBND tỉnh Quảng Ninh có văn bản đề nghị, bộ GTVT đã bổ sung cảng khách quốc tế Tuần Châu vào quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển phía Bắc thuộc cảng biển Quảng Ninh. Theo đó, cảng khách quốc tế Tuần Châu có khả năng tiếp nhận tàu thuyền Việt Nam và tàu thuyền nước ngoài đón trả khách du lịch. Tới đây, Quảng Ninh sẽ di chuyển toàn bộ tàu du lịch trên vịnh Hạ Long về hoạt động tại cảng Tuần Châu. Ngày 28/7, cục Hàng hải đã ra quyết định công bố mở bến cảng khách quốc tế Tuần Châu là cảng biển gồm 2 cầu cảng: cầu số 1 dài hơn 1.400m, cầu số 2 dài hơn 4400m. Đại diện các Vụ quản lý chuyên ngành bộ GTVT đều cho rằng phương án thuận lợi nhất là giữ nguyên cảng Tuần Châu là cảng đường thủy nội địa vì như thế sẽ không làm phát sinh thêm nhiều chi phí cho các doanh nghiệp kinh doanh tàu du lịch.

Với lợi thế di sản vịnh Hạ Long, mỗi năm đón 8 triệu lượt khách du lịch nhưng Quảng Ninh chưa đón được tàu khách quốc tế lớn vào mà phải chuyển tải. Trong khi lượng khách này có mức chi tiêu lớn sẽ đem lại nguồn cao. Do đó, tỉnh Quảng Ninh mong muốn nâng tầm cảng du lịch thành cảng biển quốc tế.

Ông Lê Quang Tùng, Phó chủ tịch UBND tỉnh Quảng Ninh, cho hay quan điểm của tỉnh là trước mắt vẫn giữ là cảng đường thủy nội địa được đón tàu du lịch. Nhưng trong tương lai, Quảng Ninh mong muốn nâng tầm Tuần Châu thành cảng biển quốc tế: "Vấn đề vướng mắc là có sự chồng lấn giữa vùng nước cảng biển và đường thủy nội địa. Chúng tôi sẽ kiến nghị bộ GTVT điều chỉnh quy định mang tính đặc thù về việc thu phí cho các tàu du lịch khi ra vào hai vùng nước. Như vậy sẽ tạo điều kiện cho cảng tàu Tuần Châu thành cảng biển quốc tế có danh tiếng, đón được các du thuyền quốc tế".

M.Trí

THÊM 2 DOANH NGHIỆP HÀNG HẢI GIA NHẬP SÀN UPCOM

Cuối quý 3-2015, sở Giao dịch chứng khoán Hà Nội (HNX) tiếp tục đón thêm 2 tân binh lên giao dịch trên thị trường UPCoM, đó là CTCP Vận tải và dịch vụ hàng hải (mã CK: TRS) và Công ty Vinalines Logistics – Việt Nam (mã CK: VLG).

HNX cho biết, CTCP Vận tải và dịch vụ hàng hải (TRS) hoạt động trong lĩnh vực hàng hải, được biết đến là một đối tác quan trọng về giao nhận hàng hoá xuất nhập khẩu, dịch vụ kho bãi và vận tải nội địa cho hầu hết các khu công nghiệp, khu chế xuất tại thị trường Việt Nam hiện nay. TRS chuyên về vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển, đồng thời công ty cũng khai thác trong lĩnh vực vận chuyển bằng đường hàng không, đường bộ, vận chuyển hàng hóa siêu trường, siêu trọng và cung cấp dịch vụ vận tải đa phương thức. Trong 2 năm 2013 và 2014, doanh thu của TRS đạt lần lượt 512,6 tỷ đồng và 468,2 tỷ đồng. Với việc chủ động kiểm soát các chi phí phát sinh đã góp phần vào sự tăng trưởng trong chỉ tiêu lợi nhuận năm 2014 với mức lợi nhuận sau thuế đạt 26,1 tỷ đồng, tăng 68,5% so với năm 2013. Năm 2015, TRS đặt kế hoạch ở mức thận trọng với 478 tỷ đồng doanh thu và 18 tỷ đồng lợi nhuận.

Còn Công ty Vinalines Logistics – Việt Nam (VLG) đã có 8 năm hoạt động trong mảng dịch vụ logistics, xây dựng được mạng lưới hoạt động tại các thị trường lớn trong nước như Hà Nội, Hải Phòng, Hà Tĩnh, TP.HCM và tại các cửa ngõ thông thương như Lào Cai, Móng Cái, Lạng Sơn, Nội Bài. Theo Báo cáo tài chính năm 2014, doanh thu thuần của VLG đạt 2.262 tỷ đồng, lợi nhuận sau thuế đạt 10,4 tỷ đồng. Trong 2 năm 2015 và 2016, công ty đặt mục tiêu doanh thu lần lượt đạt 2.400 tỷ và 2.600 tỷ đồng (tăng 6-8% mỗi năm), tương ứng với lợi nhuận sau thuế 11,3 tỷ đồng và 12 tỷ đồng.

T.Vy

CÔNG NHẬN ĐẠI LÝ HẢI QUAN CHO 12 DOANH NGHIỆP ĐÀ NẴNG

Tổng cục Hải quan vừa ban hành các quyết định công nhận đủ điều kiện hoạt động đại lý thủ tục hải quan cho 7 doanh nghiệp và 5 chi nhánh doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn thành phố Đà Nẵng…

7 doanh nghiệp, gồm: Công ty TNHH Đại An Hưng, CTCP đại lý hải quan Trường Nam, CTCP Asiatrans Việt Nam, CTCP giao nhận kho vận ngoại thương Đà Nẵng, Công ty TNHH Một thành viên GVLINK, Công ty vận tải đa phương thức, Công ty vận tải và thuê tàu Đà Nẵng.

5 chi nhánh doanh nghiệp là: Chi nhánh Công ty TNHH Toàn Cầu Khải Minh, Chi nhánh Vinatrans Da Nang-CTCP giao nhận vận tải miền Trung, Chi nhánh CTCP đại lý hàng hải Việt Nam, Chi nhánh CTCP đại lý vận tải Safi, Chi nhánh Công ty TNHH Harbour Asia Logistics Đà Nẵng.

Các đơn vị nói trên có trách nhiệm hoạt động đúng quy định của Luật Hải quan và Thông tư số 12/2015/TT-BTC ngày 30/1/2015 của bộ Tài chính quy định chi tiết thủ tục cấp chứng chỉ nghiệp vụ hải quan; cấp và thu hồi mã số nhân viên đại lý làm thủ tục hải quan; trình tự, thủ tục công nhận và hoạt động của đại lý làm thủ tục hải quan.

Đại lý thủ tục hải quan hoạt động dựa trên hợp đồng ủy quyền với chủ hàng xuất nhập khẩu, và phải chịu trách nhiệm trong phạm vi được ủy quyền. Mặc dù đều là đơn vị cung cấp dịch vụ thông quan, nhưng giữa người khai thuê hải quan và đại lý hải quan có những khác nhau cơ bản: Đại lý thủ tục hải quan phải đứng tên trên tờ khai, với vai trò đại lý. Họ dùng chữ ký và dấu pháp nhân của mình để làm tờ khai. Trong khi đó, người khai thuê dùng giấy giới thiệu của chủ hàng để làm thủ tục hải quan. Họ không xuất hiện trên bất kỳ chứng từ nào của bộ hồ sơ khai quan. Với cơ quan hải quan, họ chính là người của chủ hàng.

Về tính trách nhiệm, đại lý ở mức độ cao hơn vì họ có dấu đứng trên tờ khai. Bản thân những doanh nghiệp này cũng sẽ được cơ quan hải quan đánh giá năng lực dựa trên những tờ khai mà họ đã hoàn thành. Đại lý hải quan phải có nhân viên được đào tạo (gọi là đại lý viên) và được Tổng cục hải quan công nhận.

H.Anh

RÀ SOÁT CÁC DỰ ÁN XÃ HỘI HÓA NẠO VÉT LUỒNG HÀNG HẢI

Thứ trưởng bộ GTVT Nguyễn Văn Công cùng cục Hàng hải Việt Nam (HHVN) đang tiến hành rà soát lại 39 dự án xã hội hóa nạo vét luồng hàng hải, khu neo đậu, tránh trú bão cho tàu biển; trong đó có 07 dự án đang triển khai thi công; 19 dự án đã phê duyệt hồ sơ; 13 dự án đã chấp thuận chủ trương đầu tư; 06 dự án đang hoàn thiện hồ sơ để xem xét điều chỉnh; 05 dự án cần phối hợp kiểm tra, giám sát.

Cục trưởng cục HHVN Nguyễn Xuân Sang cho biết, về chuẩn tắc luồng, nhiều dự án vượt quá chuẩn tắc luồng được công bố; có một số hồ sơ chưa thể hiện phần tính toán hiệu quả đầu tư dự án, nhà đầu tư chưa tính toán cụ thể khối lượng bồi thải, thậm chí có dự án vẫn chưa xin được vị trí đổ thải, dẫn đến ảnh hưởng tiến độ dự án và hoạt động của tàu thuyền tuyến luồng; tổ chức giám sát, mặc dù cục HHVN chỉ đạo các cảng vụ Hàng hải xây dựng kế hoạch và tổ chức thực hiện giám sát đảm bảo các nhà đầu tư triển khai thi công đúng vị trí, tiến độ, độ sâu luồng nhưng phương tiện, trang thiết bị, nguồn kinh phí trong hoạt động này không ghi rõ, hầu hết các cảng vụ đều không có thiết bị kiểm tra độ sâu, vị trí ngoại trừ một số vị trí có trang bị GPS và yêu cầu lắp đặt hệ thống AIS trên tàu, cục HHVN đã tiến hành rà soát và đề xuất khắc phục những vấn đề trên.

Thứ trưởng yêu cầu Cục trưởng cục HHVN chỉ đạo, rà soát lại tất cả dự án bao gồm các dự án đang triển khai, dự án đã ký hợp đồng, dự án đã có chủ trương và đang thẩm định; nêu rõ dự án duy tu nạo vét, có nguồn gốc từ dự án đầu tư có chuẩn tắc là bao nhiêu; dự án nào mới; rà soát nêu rõ dự án phù hợp quy hoạch được duyệt, đã có quy hoạch chưa và phù hợp với quy hoạch đó không hay chưa có trong quy hoạch cần phải bổ sung đúng quy định. Trên cơ sở đó, Thứ trưởng yêu cầu các cơ quan, đơn vị có đánh giá, kiến nghị các giải pháp xử lý đối với từng dự án, xem xét đề xuất thời gian cuối cùng phải hoàn thành; đôn đốc nhà đầu tư hoàn thành đúng tiến độ thực hiện, kiểm soát chặt chẽ, báo cáo bộ GTVT xem xét dừng hợp đồng trong trường hợp vi phạm.

N.Cao

CẢNG CHÙA VẼ KÊU CỨU

Do thời gian nắng nóng kéo dài, tiếp sau lại là mưa triền miên, nên các container đông lạnh tồn đọng tại cảng Chùa Vẽ – phố Phú Xá 3, phường Đông Hải 1 (quận Hải An, Hải Phòng) bị hư hỏng, chảy nước và bốc mùi hôi thối, ảnh hưởng nhiều đến việc kinh doanh, sinh hoạt của các doanh nghiệp và hộ dân sống gần đó.

Ông Vũ Nam Thắng, Giám đốc cảng Chùa Vẽ cho biết: "Hiện tại, khu vực cảng còn khoảng 80 container hàng đông lạnh, một số cũng đang trong tình trạng hàng hóa bị hư hỏng, bốc mùi hôi thối. Các container hàng đông lạnh vẫn đang được cắm điện chạy máy làm lạnh để bảo quản. Chúng tôi cũng đã tiến hành rắc vôi bột để khử mùi ở các container có nước chảy ra ngoài và bốc mùi. Đây là những container hàng đông lạnh tồn đọng tại cảng từ vài tháng đến cả năm nay chưa có chủ hàng nhận". Ông Thắng cho biết thêm: "Tiền điện một ngày cho một container hàng đông lạnh tại cảng là 1 triệu đồng, một tháng là 30 triệu đồng, 80 công hàng thì chi phí cảng phải chịu là rất lớn. Việc các container hàng đông lạnh bốc mùi, gây ô nhiễm, không những ảnh hưởng tới các hộ dân chung quanh mà còn ảnh hưởng tới cả các công nhân làm việc tại cảng. Chúng tôi mong muốn các chủ hàng có thể nhanh chóng giải phóng hàng tránh tình trạng người dân kiến nghị kéo dài, chúng tôi cũng có nhiều chính sách ưu đãi cho khách hàng như giảm phí kho bãi…"

Được biết, cảng Chùa Vẽ có nhiều văn bản tới các cơ quan chức năng đề nghị sớm có biện pháp giải quyết. Nhưng đến nay vấn đề vẫn chưa được giải quyết triệt để, vẫn chỉ dừng lại ở giải pháp tình thế.

H.Anh

BẾN CẢNG GÒ DẦU ĐÓN TÀU CÓ TẢI TRỌNG ĐẾN 30 NGÀN DWT

Theo thông tin từ CTCP cảng Đồng Nai, cuối tháng 9-2015, công ty đã khánh thành, đưa bến tàu 30 ngàn DWT (tổng tải trọng 30 ngàn tấn) tại cảng Gò Dầu (thuộc xã Phước Thái, huyện Long Thành) vào sử dụng. Với tổng mức đầu tư giai đoạn 1 của dự án là 187 tỷ đồng, công trình bến tàu 30 ngàn DWT có dạng bến nhô, gồm 1 cầu chính và 1 cầu dẫn. Cầu chính có chiều dài hơn 250m, chiều rộng 22m nối liền với bến 15 ngàn DWT đang sử dụng. Cầu dẫn có chiều dài 32m, chiều rộng 12m, tại vị trí tiếp giáp với cầu chính được mở rộng thành 18m. Cao trình đỉnh bến +6,2m, cao trình đáy bến -12,2m (hệ cao độ hải đồ) và 1 cầu bờ chạy trên ray có tầm với 36m, sức nâng 40T.

Khi đưa vào sử dụng, bến tàu 30 ngàn DWT sẽ tiếp nhận các loại tàu có trọng tải đến 30 ngàn DWT để xếp dỡ hàng hóa, hiện tại bến chỉ tiếp nhận được loại tàu 15 ngàn DWT.

Bến tàu 30.000DWT này thuộc dự án đầu tư giai đoạn 1 cảng Gò Dầu B. Công trình khởi công hồi tháng 9-2014. Với việc cảng Gò Dầu có bến tàu tiếp nhận được tàu 30.000 tấn thì hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa của các nhà máy alumin ở Lâm Đồng sẽ thuận lợi hơn - vì cảng Gò Dầu là cảng được chọn để phục vụ cho việc vận chuyển bauxite từ Tân Rai, Lâm Đồng về Đồng Nai để vận chuyển bằng tàu biển. Được biết, hiện cảng Đồng Nai đang sở hữu 9 cầu cảng, 2 bến xà lan và 2 nhà kho với tổng tổng diện tích đất là 47,85 ha. Theo quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 5 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, cảng Đồng Nai được quy hoạch là cảng tổng hợp quốc gia.

N.Minh

CẢNG CẠN TÂN CẢNG NHƠN TRẠCH CÔNG SUẤT 150.000 TEU/NĂM

Bộ GTVT vừa có văn bản chấp thuận đầu tư xây dựng cảng cạn Tân Cảng Nhơn Trạch tại xã Phú Thạch, huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai của Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn. Với mục tiêu, vai trò là địa điểm làm thủ tục thông quan cảng nội địa, cảng cạn Tân cảng Nhơn Trạch được đầu tư với quy mô quy hoạch trên khu đất rộng 11,1ha, chia thành 4 phân khu chức năng chính: khu bãi chứa container có hàng (3,54ha); khu bãi chứa container rỗng (1,32ha); khu kho hàng và bãi quanh kho (1,38ha) và khu văn phòng (0,2ha). Công suất của cảng cạn dự kiến đạt 150.000 TEU/năm.

Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn có trách nhiệm thực hiện đầu tư xây dựng, công bố cảng cạn đúng thời gian, chất lượng theo quy định. Quá trình thực hiện đầu tư xây dựng cảng cạn cần nghiên cứu, tiếp thu ý kiến tham gia của các cơ quan liên quan và chấp hành nghiêm sự chỉ đạo, hướng dẫn của cơ quan nhà nước có thẩm quyền. Thực hiện các trách nhiệm và quyền hạn của doanh nghiệp khai thác cảng cạn theo quy định tại Quyết định số 47/QĐ-TTg ngày 27/8/2014 của Thủ tướng Chính phủ, Thông tư số 26/2015/TT-BGTVT ngày 22/6/2015 của Bộ trưởng bộ GTVT và quy định của pháp luật có liên quan. Ngoài ra, chỉ được tổ chức khai thác cảng cạn khi đã hoàn thành đầy đủ thủ tục và công bố mở cảng cạn theo quy định; khai thác cảng cạn đúng mục đích, bảo đảm an toàn, an ninh, phòng chống cháy nổ, phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

Bộ GTVT giao cục Hàng hải Việt Nam tổ chức hướng dẫn, kiểm tra, giám sát trong quá trình chủ đầu tư thực hiện đầu tư xây dựng và công bố mở cảng cạn đúng quy định của pháp luật có liên quan.

M.Thuận

- Là một Cảng biển tổng hợp có khả năng tiếp nhận tàu trong và ngoài nước.
- Vị trí nằm trong Khu Công nghiệp Trà Nóc thuộc Thành phố Cần Thơ là đầu mối quan trọng giao lưu xuất nhập hàng hóa khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long.
- Cơ sở hạ tầng rộng 12,1 ha :
  + Với hệ thống kho 48.116m² chứa hàng kho.
  + Bãi chứa 16.000m² (trong đó có 10.000m² bãi chứa hàng container).
- Trang thiết bị : Cẩu các loại từ 30 tấn – 110 tấn phục vụ bốc xếp đa dạng các mặt hàng, năng suất bốc dỡ bình quân 1.500 – 2.000 tấn/ngày/tàu.
- Phương tiện vận chuyển : Xe tải, xe đầu kéo, xe nâng, xe ủi..., mặt khác còn có các sà lan vận chuyển đường sông từ 500 tấn – 1.000 tấn, phục vụ vận chuyển khép kín đến tận kho khách hàng.

CÔNG TY LƯƠNG THỰC SÔNG HẬU
CẢNG TRÀ NÓC
Cần Thơ

TRA NOC PORT

Lô 18 Khu CN Trà Nóc 1, P.Trà Nóc,
Q.Bình Thủy, TP. Cần Thơ
Tel: 071-841177-841328 - Fax: 071-841457
Email : sohafood@hcm.vnn.vn; cangtranoc@songhaufood.com.vn

CHÀO MỪNG
ĐẠI HỘI CẢNG BIỂN
VIỆT NAM Lần thứ 8-2015

NĂNG ĐỘNG
CHẤT LƯỢNG
THÀNH CÔNG

TỔNG CÔNG TY CÔNG NGHIỆP TÀU THỦY

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG CHÂN MÂY

CHAN MAY PORT

CÁC DỊCH VỤ CHÍNH

MAIN SERVICES

- Xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa.
  Cargo Handling.
- Cho thuê kho tàng, bến bãi.
  Warehousing.
- Dịch vụ lai dắt tàu biển.
  Tugboat Services.
- Dịch vụ cung ứng tàu biển.
  Ship's Chandlers.
- Kinhdoanh xăng dầu.
  Petroleum Supply.
- Giao nhận, bảo quản hàng hóa.
  Fuel services.
- Vận chuyển khách du lịch.
  Cruise ship services.
- Đại lý môi giới hàng hải.
  Shipping agent.
- Sửa chữa cơ khí.
  Mechanics repairs.
- Xuất nhập khẩu hàng hóa.
  Import/ Export Cargo.
- Cung cấp các dịch vụ hàng hải, xuất nhập khẩu
  Other marine services

Văn phòng tại Huế:
tầng 3- 130 Nguyễn Huệ, Thành phố Huế
ĐT: 84.54.3820449 -Fax: 84.54.3833577

Trụ sở chính:
Thôn Bình An, xã Lộc Vĩnh, huyện Phú Lộc
Tỉnh Thừa Thiên Huế
ĐT: 84.54.3891841- 84.54.3876096- 84.54.2477968
Fax: 84.54.3891838 - 84.54.3684474

Office in Hue
Address: 3 Floor - 130 Nguyen Hue St., Hue City, Viet Nam
Phone: 84.54.3820449/ Fax: 84.54.3833577

Chan May Port
Address: Loc Vinh Commune - Phu Loc District
Thua Thien Hue - Viet Nam
Phone: 84.54.3891841 - 84.54.3876096 - 84.54.2477968
Fax: 84.54.3891838 - 84.54.3684474

Email: info@chanmayport.com.vn
Website: www.chanmayport.com.vn

SAIGON PORT
Since 1863

Chi nhánh
CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG SÀI GÒN *tại* BÀ RỊA VŨNG TÀU

Địa chỉ :
Nhà máy thép Phú Mỹ,
Khu Công Nghiệp Phú Mỹ 1,
H. Tân Thành, T. Bà Rịa-Vũng Tàu

VP liên lạc:
Tầng 1, số 3 Nguyễn Tất Thành,
Quận 4, TP. Hồ Chí Minh
Tel : 08 62723173/ 064 3922683
Fax: 08 38267604/ 064 3922685
Email : phumy@saigonport.com.vn

www.csg.com.vn

Là Cảng biển tổng hợp nằm ở khu vực Bà Rịa Vũng Tàu; khu vực có tiềm năng phát triển cao. Cung cấp các sản phẩm - dịch vụ tiêu biểu sau:

1. Đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác cảng biển
2. Bốc dỡ hàng hóa tại cảng biển, Xếp dỡ, giao nhận, vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng, kinh doanh dịch vụ Logistics, Kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế, Kinh doanh vận tải hàng hóa bằng ôtô.
3. Kinh doanh kho bãi cảng; Dịch vụ giao nhận; bảo quản, đóng gói hàng hóa; Dịch vụ kiểm đếm hàng hóa; Dịch vụ khai thuê hải quan; Dịch vụ địa lý vận tải đường biển; Đại lý tàu biển; Môi giới hàng hải; Dịch vụ vệ sinh tàu biển, cung ứng tàu biển; Lai dắt tàu biển.

Đội ngũ công nhân lành nghề, năng suất cao, trang bị hiện đại, dịch vụ bốc xếp liên tục 24/24h. Mớn nước sâu có thể tiếp nhận những tàu có trọng tải lên đến 50.000 DWT.

(Port Strategy)

HÀN QUỐC VỚI MỤC TIÊU TRUNG CHUYỂN

Chính phủ Hàn Quốc và Chính quyền cảng Busan (BPA) đã tiết lộ kế hoạch phát triển cảng Busan thành một trung tâm trung chuyển toàn cầu để đáp ứng nhu cầu gia tăng và tận dụng các cơ hội trong tương lai.

Trong những năm gần đây hàng hóa trung chuyển tại Busan đã tăng trung bình 10% so với cùng năm, trong khi hàng hóa nội địa phương chỉ tăng 4,2%. Trong năm 2014, hàng hóa trung chuyển vượt qua hàng chuyển tải nội địa lần đầu tiên trong lịch sử của cảng với lượng hàng trung chuyển chiếm 50,5% với 9.430.000 TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) tăng từ con số 31,7% của năm 2000.

Như là một bước đầu, hoạt động xếp dỡ công-ten-nơ hiện đang thực hiện ở các bến cảng North Port và New Port sẽ được phối hợp. Điều này sẽ bao gồm việc xây dựng tám bến mới tại bến cảng New Port vào năm 2020 - một động thái nhằm gia tăng năng lực thêm 6.210.000 TEU. Theo đó, Cảng Busan với mục tiêu xếp dỡ 13 triệu TEU hàng trung chuyển vào năm 2020 tạo vị thế đứng thứ hai trên thế giới.

Ngoài ra, một nghiên cứu khả thi sẽ xem xét việc mở rộng hơn nữa bến cảng công-ten-nơ phía tây này tại cảng New Port, trong khi một bến cảng cho tàu chuyên tuyến ngắn dành cho các hãng tàu nội Á sẽ được hình thành để phục vụ cho mạng lưới tàu chuyên tuyến ngắn trong phạm vi cảng.

Nạo vét đạt độ sâu 17 mét dự kiến sẽ được hoàn thành trước thời hạn Tháng Ba năm 2017 nhằm đáp ứng nhu cầu của tàu công-ten-nơ ngày càng tăng. Đảo Todo, hiện đang nằm ở lối vào cảng, cũng sẽ được tháo bỏ vào năm 2019 và lối vào cảng sẽ được mở rộng vào cuối năm 2018.

Đối với việc xếp dỡ hàng hóa, các cần cẩu xếp dỡ hàng công-ten-nơ thế hệ mới sẽ được lắp đặt tại các bến cảng mới và các đầu kéo hiện tại sẽ được chuyển nguồn nhiên liệu sử dụng từ dầu sang nguồn điện - một động thái mong muốn là làm giảm lượng khí thải CO2 khoảng 42%.

Để chuyển tải có hiệu quả các công-ten-nơ trung chuyển, bến cảng đa năng hiện hữu nằm giữa các bến cảng công-ten-nơ phía bắc và phía nam này sẽ được thay thế với một khu vực chứa hàng và tuyến đầu kéo vận chuyển trong bãi, trong khi bến cảng đa năng này sẽ được di dời nơi khác. Ngoài ra, còn có thêm một cơ sở IT mới sẽ kiểm soát tất cả các dịch chuyển công-ten-nơ.

Bằng cách tích hợp tất cả hoạt động xếp dỡ công-ten-nơ tại cảng New Port, BPA nói sẽ mang lại cho cảng North Port các cơ hội để phát triển thành một cụm dịch vụ hàng hải mới có nhiều tính năng như bến du thuyền, bến tàu khách, và các phương tiện dịch vụ khác.

Để "thúc đẩy kinh tế phát triển và tạo điều kiện cho các cơ sở phương tiện mới", bốn nhà khai thác cảng hiện tại ở North Port sẽ hình thành một công ty liên doanh mới với với BPA dự phần là một cổ đông.

(Transport Weekly)

DỊCH VỤ TÀU RO-RO MỚI NHẤT ĐẾN TEESPORT

Ports PD thông báo một dịch vụ tàu Ro-Ro mới trực tiếp từ Nhật Bản đến cảng Teesport bởi hãng tàu K-Line.

Bắt đầu vào tháng Chín, tuyến vận chuyển mới này sẽ sử dụng các con tàu Ro-Ro có sức tải 7.500 ô-tô của K-Line để vận chuyển hàng hoá từ cảng Tokuyama-Kudamatsu, Nhật Bản đến cảng Teesport, trên bờ biển phía Đông Bắc nước Anh.

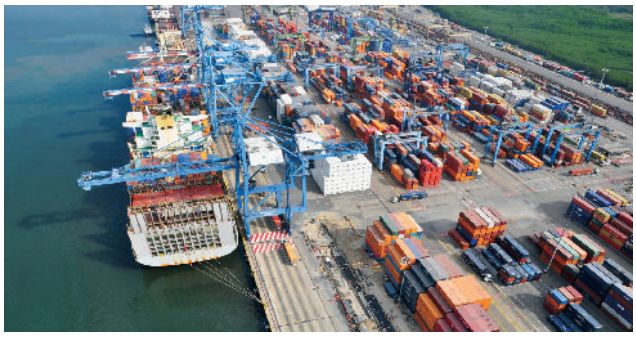
Các tàu này sẽ là những con tàu lớn nhất của tàu cùng loại trước đây đến cảng Teesport, có chiều dài chỉ dưới 200m và tải trọng 75.216 GWT sẽ cho phép các nhà xuất khẩu của loại hàng dự án kết nối trực tiếp từ Teesport với mạng lưới toàn cầu của K-Line.

Frans Calje, giám đốc điều hành của PD Ports, nói: "Chúng tôi rất vui mừng thông báo sự xuất hiện của dịch vụ mới này đến Teesport, là một trong những cảng lớn nhất và có mạng lưới kết nối tốt nhất tại Anh. Có thêm dịch vụ này càng củng cố vị thế của PD Ports như là vai trò hàng đầu về khai thác cảng ở Anh và nâng cao tính linh hoạt và khả năng thích ứng của chúng tôi trong một thị trường luôn thay đổi".

Một đại diện K-Line, cho biết: "Chúng tôi rất vui mừng thông báo dịch vụ mới này đến với Teesport. Cơ sở hạ tầng tuyệt vời của Cảng và rất gần với các thị trường phía Đông Bắc quan trọng đã tạo nên sự lựa chọn hoàn hảo cho doanh nghiệp của chúng tôi và chúng tôi đang rất mong đợi được làm việc với PD Ports trên dịch vụ này".

(Port Strategy)

BẾN CẢNG SỬ DỤNG NGUỒN ĐIỆN CỦA MEXICO



Conductix-Wampfler và SSA México (SSAM) đã hoàn thành một dự án điện khí hóa toàn diện tại bến cảng Manzanillo Mexico Terminal, cho thấy đây là bến cảng công-ten-nơ đầu tiên khu vực châu Mỹ hoạt động khai thác 100% với nguồn năng lượng điện.

SSAM đã bắt đầu quá trình chuyển đổi sang sử dụng nguồn điện trong tháng 9 năm 2012, hợp tác với Conductix-Wampfler để trang bị mới cho tám cẩu giàn chất xếp công-ten-nơ tại bãi (RTG) trở thành các cẩu RTG sử dụng năng lượng điện (e-RTG). Trong hai năm rưỡi tới, các nhà khai thác tiến hành công việc để chuyển đổi tổng cộng 32 RTG sang vận hành sử dụng nguồn điện và mua 4 e-RTG mới từ nhà sản xuất ZPMC của Trung Quốc, tất cả được trang bị với các cuộn cáp của Conductix-Wampfler.

Để hoàn thành dự án, SSAM cũng đã chuyển đổi bốn RTG hiệu Paceco trở thành cẩu giàn chất xếp công-ten-nơ vận hành trên ray (RMG) cho hoạt động khai thác bãi có đường ray vận chuyển đa phương. Các cẩu này được nguồn điện hóa vận hành sử dụng với hệ thống Hevi Bar II của Conductix-Wampfler.

"Việc chuyển đổi sang e-RTGs là một lợi ích rõ ràng không có vấn đề gì mà bạn có thể nhìn thấy", nhận xét ông Gabriel Juri của SSAM nhận xét, "Chúng tôi rất hài lòng với hiệu suất của các e-RTGS, đặc biệt là do tốc độ cao hơn và tăng năng suất từ việc không cần phải có để tiếp nhiên liệu hoặc tiến hành bảo trì động cơ đi-ê-xen".

Với sự hoàn thiện quá trình chuyển đổi, SSAM cho là sẽ tốt hơn với kế hoạch của mình để tăng tính hiệu quả và tiết kiệm chi phí trong khi vẫn đáp ứng mọi yêu cầu mới nhất về môi trường. Các e-RTG với công nghệ mới làm giảm đáng kể lượng khí thải và tăng cường hiệu suất, độ tin cậy và tính linh hoạt.

Các công nghệ mới làm giảm tiêu thụ nhiên liệu ước tính khoảng 95%. Ngoài ra, các e-RTG rõ ràng là đáng tin cậy hơn so với phiên bản động cơ đi-ê-xen với ít thời gian chết, giảm cả nhu cầu nhiên liệu và chi phí bảo trì này sẽ có nghĩa là một khoản tiết kiệm ròng đáng kể mỗi năm cho SSAM.

(Port Strategy)

APMT ĐẦU TƯ VÀO BẾN CẢNG THÙNG HÀNG LẠNH Ở Ý

APM Terminals đang mở rộng sự hiện diện của mình ở Italy với việc mua lại Vado Ligure Reefer Terminal, bến cảng khai thác hàng công-ten-nơ lạnh lớn nhất vùng Địa Trung Hải.

APMT mua lại bến cảng này như là một phần của kế hoạch tổng thể của cảng Vado để tạo ra chuỗi cung ứng mới cho thị trường miền Bắc Italy, miền Nam nước Pháp, Thụy Sĩ và Bavaria. Dự án cảng Vado của AMPT dự kiến được đưa vào khai thác trong tháng 1 năm 2018 với công suất hàng năm 800.000 TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) và có độ sâu 17m để phục vụ các tàu của thế hệ tương lai.

"Sự kết hợp của Vado Reefer Terminal với dự án mới của chúng tôi, cảng công-ten-nơ bán tự động trong tương lai của chúng tôi sẽ gia tăng các hoạt động dịch vụ hậu cần cho các doanh nghiệp và các hãng tàu ghé đến bờ biển Ligurian, phục vụ tất cả các khu vực Bắc Italy và xa hơn nữa", Carlo Merli, Giám đốc điều hành, của APMT Vado nói.

Việc mua lại này sẽ cho thấy bến cảng Reefer Terminal được nâng cấp và hoạt động như một đơn vị duy nhất, là một bến cảng công-ten-nơ nước sâu bán tự động mới tại đây. Tuy nhiên, bến cảng này sẽ tiếp tục hoạt động như một bến cảng chuyên dụng trong xếp dỡ và lưu kho các loại hàng trái cây và sản phẩm rau quả tươi.

Bờ biển Ligurian là điểm đầu vào chính cho hàng trái cây tươi đóng thùng pa-lét trữ lạnh đến khu vực Bắc Italy. Vado Reefer Terminal có bốn đường ray sẽ được nối kết với các tuyến đường sắt bên ngoài bến đang được xây dựng như một phần dự án bến Vado Container Terminal của của APM Terminals trực tiếp tới các điểm đến nội địa qua dịch vụ đường sắt vận chuyển đa phương thân thiện với môi trường.

"Chúng tôi đang xây dựng cảng tương lai của Ý với mạng lưới kết nối lý tưởng đến Turin và các khu sản xuất miền Bắc Italy cũng như các thị trường tiêu dùng. Quan trọng không kém, chúng tôi sẽ có hệ thống cảng biển tốt nhất và sản phẩm thị trường này có khả năng phục vụ các tàu công-ten-nơ, tàu hàng lạnh, tàu RoRo và tàu hàng rời", ông Merli nói thêm.

Reefer Terminal, bến cảng có độ sâu 14.5m và 465m chiều dài cầu cảng, xếp dỡ 600.000 thùng hàng pa-lét và 275.000 công-ten-nơ mỗi năm.

APMT cho biết là cơ sở Vado của mình sẽ là bến cảng duy nhất tại Ý có thể xếp dỡ hàng tàu công-ten-nơ siêu lớn (ULCS) có sức tải trên 18.000 TEU khi mở ra khai thác vào tháng Giêng năm 2018.

(Transport Weekly)

SCA CẠNH TRANH VỚI PANAMA CHO TUYẾN THƯƠNG MẠI BỜ BIỂN PHÍA ĐÔNG HOA KỲ-CHÂU Á

Chính quyền Kênh đào Suez (SCA) cho biết họ đã sẵn sàng để cạnh tranh với Panama cho tuyến thương mại bờ biển phía đông Hoa Kỳ - Châu Á và sẽ đưa ra chương trình khuyến mãi và giảm giá để có được dịch vụ này, theo báo cáo của IHS Maritime News.

Hiện tại, hai trong số ba dịch vụ bờ biển phía đông – Châu Á do Maersk khai thác sử dụng kênh đào Suez, một viên chức của Maersk nói.

"Chắc chắn là có sự cạnh tranh và chúng tôi cảm thấy chúng tôi cũng có được vị thế tốt cho hàng hóa vận chuyển đến bờ biển phía đông Hoa Kỳ. Phí sử dụng của chúng tôi rẻ hơn - ngay cả sau khi việc mở rộng kênh đào Panama được hoàn tất - chúng tôi vẫn có thể vận hành các tàu lớn hơn", giám đốc kế hoạch của SCA, ông Mahmod Rezk nói.

Dự án này hơn 8 tỷ USD, đã được công bố nhiều lần, cho phép giao thông hai chiều trên kênh đào và cung cấp năng lực gia tăng cho các tàu lớn hơn.

Trước khi mở rộng, chỉ có tám tàu với mớn nước 45-foot có thể neo đậu ở vùng hồ Great Bitter Lakes trong khi các đoàn tàu đến phải chuyển hướng đi khác.

Trước đây, Suez có thể vận hành các tàu có sức tải lên đến 19.000 TEU. Hiện chưa rõ có bao nhiêu tàu lớn hơn mà kênh đào có thể tiếp nhận vận hành. Kênh đào Panama có thể chỉ vận hành các tàu 5.000 TEU, nhưng sẽ vận hành các tàu 13.000 TEU trong năm tới.

Maersk, hãng vận tải công-ten-nơ lớn nhất thế giới, đã khuyến nghị chính phủ Ai Cập mở rộng kênh đào để cho phép kết nối vận chuyển tốt hơn tới Địa Trung Hải từ cảng Suez Canal Container Terminal, trong đó Maersk có 55% cổ phần. Việc xây dựng mở rộng kênh đào dự kiến sẽ được bắt đầu sớm.

"Điều này có vẻ phản trực giác về khoảng cách", nhà phân tích hàng đầu của Drewry, ông Neil Davidson nói.

"Tuy nhiên, điều này có nghĩa là bởi vì qua kênh đào Panama, các cảng biển khác phía bờ đông là cảng ghé trước khi đến New York, trong khi qua kênh đào Suez, New York là cảng ghé đầu tiên sau châu Á", ông nói.

Thượng Hải cách 10.600 hải lý từ New York qua kênh đào Panama và 12.400 qua kênh đào Suez. Theo Drewry, thời gian vận chuyển dựa trên lịch hành trình hiện nay là 30 ngày thông qua kênh đào Suez và 36 ngày qua Panama.

"Trong một số phương cách có sự phân chia tự nhiên trong kinh doanh", ông Rezk nói, "Các cảng của Hoa Kỳ ở phía bắc như Savannah có thể được phục vụ tốt hơn bởi kênh đào Suez trong khi các cảng phần nhiều ở phía nam có thể được phục vụ tốt hơn bằng cách qua kênh đào Panama".

Có 16 tuyến dịch vụ bờ đông Hoa Kỳ - Châu Á hàng tuần thông qua kênh đào Panama vận chuyển 73.000 TEU, theo Alphaliner. Các tuyến dịch vụ thông qua kênh đào Suez với 70.000 TEU.

Hiện tại có 25 chuyến hành trình hàng tuần trên các tuyến Châu Á - bờ biển phía đông Hoa Kỳ và kênh đào Panama chiếm 51% tổng công suất, tăng từ 44% trong tháng hai, Alphaliner ghi nhận trong một báo cáo.

"Đối với chúng tôi, quy mô lợi thế của Suez làm cho kênh đào này hấp dẫn hơn", giám đốc điều hành của Maersk, Soren Toft nói, "Tuy nhiên, một phần ba các dịch vụ bờ đông Hoa Kỳ – châu Á của chúng tôi là thông qua kênh đào Panama và chúng tôi sẽ tiếp tục đánh giá để lựa chọn cho sắp tới"

Các chi phí cho việc chậm trễ trung bình trong vận chuyển của một TEU từ Hồng Kông đến New York trên một con tàu 4.800 TEU qua kênh Suez là 1.285,50 USD, nhiều hơn 35 USD so với một chuyến hành trình tương tự thông qua kênh đào Panama, theo Chaim Shacham của CCS Maritime Services.

(American Shipper)

CẢNG CÔNG-TEN-NƠ SUEZ DỰ KIẾN LƯU LƯỢNG HÀNG HÓA TĂNG TỪ VIỆC MỞ RỘNG KÊNH

Cùng với sự mở cửa chính thức của phần mở rộng Kênh đào Suez, APM Terminals cho biết cảng Suez Canal Container Terminal (SCCT) ở cuối phía bắc của tuyến đường thủy gần Địa Trung Hải sẽ hoàn thành việc mở rộng "giai đoạn hai" trong năm tới, tăng gấp đôi công suất ban đầu của cảng lên 5,4 triệu TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet).

"Là một trong những thủy lộ quan trọng nhất thế giới, kênh đào Suez mở rộng sẽ đóng một vai trò lớn hơn như là một cửa ngõ của thương mại toàn cầu, và chúng tôi tự hào là một phần của tiến trình đang thực hiện cho khu cảng Port Said East, người dân Ai Cập, và ngành vận tải biển toàn cầu", giám đốc điều hành của APM Terminals, ông Jeff De Best, phát biểu tại buổi lễ chính thức mở rộng kênh đào Suez.

Nằm trong khu cảng Port Said East, SCCT sẽ là bến cảng xếp dỡ hàng công-ten-nơ lớn nhất ở Địa Trung Hải, theo APM Terminals. Hơn 800 triệu USD đã được đầu tư vào bến cảng cho các dự án mở rộng này.

SCCT được đưa vào khai thác trong năm 2004 và ban đầu đã có công suất 2,7 triệu TEU với thiết bị xếp dỡ hơn một chục cần cẩu.

Với dự án mở rộng đang trong tiến trình, bến cảng được phát triển đủ lớn để xếp dỡ 3.5 triệu TEU trong năm 2014, chủ yếu là hàng trung chuyển. Bốn cần cẩu bổ sung sẽ được lắp đặt vào mùa hè tới, tổng số sẽ là 24 cần cẩu, gấp đôi số lượng có từ năm 2004.

Các cần cẩu mới để xếp dỡ hàng tàu sẽ có tầm với 72 mét, và chiều cao 52 mét, có thể xếp dỡ các tàu lớn nhất thế giới hiện nay đang được đưa vào đội tàu thế giới.

(Transport Weekly)

CẢNG ĐƯỢC TRAO 3,4 TRIỆU USD CHO AN NINH

Cơ quan Quản lý Tình trạng khẩn cấp Liên bang (FEMA) đã trao cho Đội An ninh của Cảng Long Beach 3,4 triệu USD tài trợ cho các dự án đang được thực hiện để bảo vệ cảng.

Các khoản tài trợ để tăng cường các hệ thống an ninh cảng như các thiết bị bảo vệ con người và hệ thống giám sát an ninh, bao gồm các hệ thống quan sát, và cải thiện hệ thống an ninh cảng.

"Bảo vệ người lao động và cộng đồng, cũng như đảm bảo tính liên tục kinh doanh, là ưu tiên hàng đầu tại Cảng Long Beach", ông Lori Ann Guzmán, Chủ tịch Hội đồng Cao ủy Cảng Long Beach cho biết, "Khoản trợ cấp của FEMA sẽ giúp chúng tôi thực hiện các dự án bảo mật quan trọng và tăng cường khả năng của mình để làm việc với các đối tác an ninh của chúng tôi tại các cảng".

FEMA, là một bộ phận thuộc Bộ An ninh Nội địa Hoa Kỳ, cung cấp các khoản tài trợ cho các sáng kiến an ninh cảng, và nơi được nhận như Cảng Long Beach phải chịu ít nhất 25% chi phí của dự án.

Hoạt động thương mại qua Cảng Long Beach duy trì khoảng 1,4 triệu việc làm trên khắp Hoa Kỳ, tạo cho cảng một nguồn tài nguyên có giá trị kinh tế. Để bảo vệ tài nguyên đó, hoạt động an ninh tại cảng đã được tăng cường rất nhiều bởi 136 triệu USD từ các khoản tài trợ nhận được từ 11 tháng 9 năm 2001.

Các đối tác của Đội An ninh Cảng vụ Long Beach là các cơ quan thực thi pháp luật của địa phương, của bang và liên bang, các cơ quan an ninh và ứng phó khẩn cấp bao gồm cả cảnh sát Long Beach và các đơn vị cứu hỏa, FBI, Hải quan và Bảo vệ Biên giới, và Bảo vệ Bờ biển Hoa Kỳ.

(Port Strategy)

CẢNG NỘI ĐỊA MỚI ĐỂ PHỤC VỤ PHÍA NAM HOA KỲ

Một cảng nội địa mới đang được xây dựng bởi Chính quyền cảng Georgia (GPA) sẽ phục vụ như là một chuỗi nối kết trực tiếp từ cảng Savannah đến phía bắc Georgia, Alabama, Tennessee và một phần của Kentucky.

Georgia Ports Authority (GPA), Murray County, và CSX Transportation đã ký một biên bản ghi nhớ thành lập Appalachian Regional Port, cảng này sẽ chuyển vận hàng hóa một cách hiệu quả hơn tới cảng Garden City của GPA, cảng công-ten-nơ nhộn nhịp thứ hai trên bờ biển phía đông sau New York-New Jersey.

"Bến cảng nội địa mới này sẽ mở ra cánh cửa cho các cơ hội kinh tế và tạo việc làm cho phía tây bắc Georgia và khu vực", thống đốc Georgia, ông Nathan Deal nói, "Bằng cách cung cấp một liên kết trực tiếp đến cảng Savannah, Appalachian Regional Port sẽ tạo ra và mở rộng thị trường quốc tế cho các doanh nghiệp, và đẩy mạnh sự thành công kinh tế của miền Đông Nam Hoa Kỳ".

Điều hành bởi GPA, các cảng nội địa mới sẽ có mặt bằng 42 mẫu Anh ở quận Murray phía tây bắc Georgia, được trang bị đường ray trong cảng. Các quan chức cảng ước tính tuyến đường sắt CSX sẽ làm giảm lưu lượng xe tải qua lại Atlanta khoảng 40.000 chuyến hàng năm, tạo ra một lựa chọn đa phương mới để đến và đi từ cảng nước sâu Savannah. Mỗi công-ten-nơ vận chuyển bằng đường sắt vào cảng khu vực Appalachian được dự kiến để bù đắp cho 355 dặm vận chuyển xe tải trên các đường cao tốc ở Georgia và lần lượt giảm lượng khí thải các-bon.

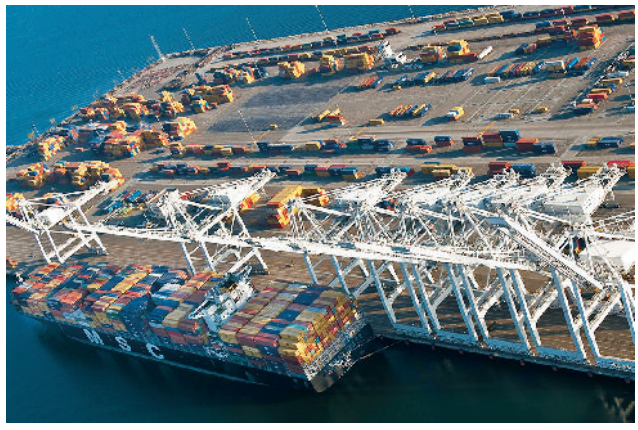
Cảng sẽ xếp dỡ hàng nhập khẩu, xuất khẩu và hàng hóa trong nước, sẽ mở ra với công suất hàng năm là 50.000 công-ten-nơ, sau đó một kế hoạch phát triển 10 năm sẽ tăng gấp đôi năng lực này.

Cảng mới này sẽ là một cơ sở thứ hai cùng loại của Georgia. Trong năm 2013, Thống đốc Deal, Cordele Intermodal Services và GPA đã ký một bản ghi nhớ cho Cảng nội địa Cordele, cảng này xếp dỡ các loại hàng bông sợi, đất sét, gỗ và các hàng nông nghiệp xuất khẩu khác cho các khách hàng tại Georgia, Alabama và Florida.

"Là một phần của sáng kiến 'Hệ thống Georgia' của chúng tôi, chúng tôi có ý định hợp tác với các cộng đồng và các đối tác giao thông vận tải cho sự phát triển khu vực trong tương lai", ông James Walters, Chủ tịch Hội đồng Chính quyền cảng Georgia, cho biết thêm, "Mục tiêu của chúng tôi là tạo ra hệ thống vận tải đa phương thức nội địa lớn nhất ở một phần ba khu vực phía đông của Mỹ, mở rộng hoạt động của chúng tôi với các lựa chọn thay thế vận chuyển kinh tế hơn cho các khách hàng mới và hiện có". Cảng dự kiến mở ra khai thác vào năm 2018.

(Transport Weekly)

SẢN LƯỢNG TĂNG TRONG THÁNG 7 PHẢN ÁNH NỖ LỰC CỦA LONG BEACH



Sản lượng hàng công-ten-nơ tăng qua cảng Long Beach vào tháng Bảy, với mức tăng 18,4% so với cùng kỳ năm 2014, tạo nên một kỷ lục trong lịch sử 104 năm của Cảng.

Trước đó, năm tốt nhất của Cảng là năm 2007, ngay trước thời gian suy thoái năm 2008. Hiện nay, sau một khởi đầu chậm chạp vào đầu năm 2015, mức tăng trong tháng Bảy đánh dấu lần thứ tư trong năm tháng qua là tổng lượng hàng hóa đã tăng cao hơn đáng kể.

Các bến cảng thuộc cảng này đã xếp dỡ 690.244 TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) vào tháng Bảy, tăng 18,4% so với tháng Bảy năm 2014. Nhập khẩu đạt đến 345.912 TEU, tăng 16,2% so với tháng Bảy năm ngoái, xuất khẩu cũng tăng 15,9% với con số ấn tượng 143.875 TEUs bất chấp đồng USD mạnh hơn, đã làm cho xuất khẩu của Mỹ tương đối đắt đỏ ở nước ngoài.

"Những kết quả đặc biệt này là tin tức tuyệt vời cho cảng Long Beach và nền kinh tế quốc gia", phó giám đốc điều hành cảng, ông Jon Slangerup nói, "Chúng tôi đã làm việc chặt chẽ với tất cả các bên liên quan để chuẩn bị cho mùa cao điểm của chúng tôi, đó là một khởi đầu tuyệt vời với các chuyến hàng cho mùa tựu trường và tháng xuất khẩu tốt nhất của chúng tôi trong một năm. Chúng tôi hoan nghênh các đối tác của chúng tôi với vai trò của họ trong những thành tựu ấn tượng này".

Qua bảy tháng đầu năm 2015, lượng hàng qua cảng Long Beach luôn tăng cao hơn, tổng sản lượng hàng hóa tăng 2,8% so với cùng kỳ năm ngoái, nhập khẩu tăng 1,4% phần trăm và xuất khẩu giảm 10,9%. Mùa hè thuận lợi cho Long Beach chuẩn bị cho cao điểm mùa thu truyền thống.

Với chương trình phát triển nguồn vốn 4 tỷ USD đang thực hiện trong thập kỷ này để hiện đại hóa và mở rộng các cơ sở phương tiện cảng, Cảng Long Beach tiếp tục đầu tư trong dài hạn, tăng trưởng bền vững với môi trường thân thiện.

(IFW)

COSCO VÀ CSCL SÁP NHẬP "CÓ Ý NGHĨA TÀI CHÍNH"

Hai hãng tàu biển khổng lồ thuộc sở hữu nhà nước Trung Quốc, là các doanh nghiệp vận tải công-ten-nơ lớn thứ sáu và thứ bảy của thế giới theo Alphaliner, có cổ phiếu niêm yết tại các đơn vị bị đình chỉ trong tuần trước khi thông báo rằng họ đã đàm phán với các quan chức chính phủ trong việc sáp nhập.

Sự kết hợp giữa Cosco-CSCL thực thể sẽ là hãng vận tải công-ten-nơ lớn thứ tư trên thế giới và tạo ra hiệu quả tài chính rất lớn - hai hãng đã chịu một khoản lỗ 911 triệu USD từ hoạt động khai thác công-ten-nơ trong vòng năm năm qua.

"Lý do cho vụ sáp nhập là hoàn toàn từ một quan điểm tài chính và các vấn đề là tại sao Trung Quốc đã duy trì các chiến lược hoạt động của hai hãng tàu này quá lâu", Drewry nói, "Điều này tạo nên cảm giác là hai hãng tàu quốc gia cạnh tranh quyết liệt lẫn nhau và chống lại các hãng tàu không thuộc Trung Quốc trong cùng một thị trường".

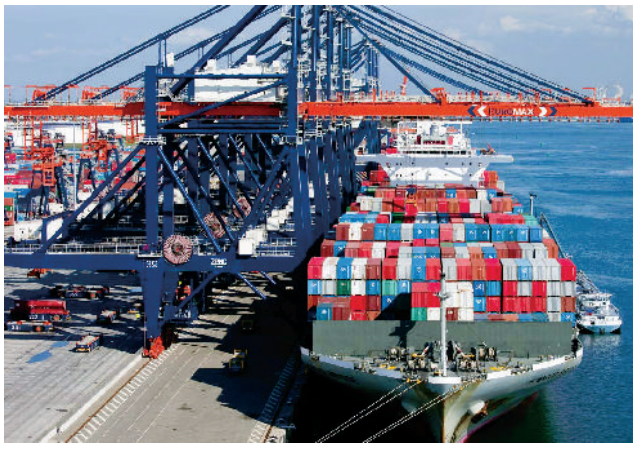
Nếu sáp nhập đã xảy ra, Drewry cũng hy vọng sẽ có một hiệu ứng domino trên cấu trúc liên minh hiện có của các ngành công nghiệp vận tải công-ten-nơ và có thể thấy các nước châu Á khác đi theo sự khởi đầu của Trung Quốc, với các hãng tàu của Nhật Bản và Đài Loan nhiều khả năng tìm kiếm sự hợp nhất các hãng tàu quốc gia của họ, chiến lược đó có thể làm giảm sự cạnh tranh trong ngành.

"Có một ám chỉ cho của hai chuẩn mực về câu chuyện này vì khi mà các quy luật cạnh tranh của Trung Quốc ngăn chặn việc hình thành của liên minh P3 giữa ba hãng tàu lớn nhất thế giới Maersk Line, MSC và CMA CGM vào năm 2014", Drewry cho biết thêm, "Có vẻ dường như là bây giờ Trung Quốc đồng tình về số lượng các hãng tàu thu nhỏ lại".

"Các liên minh hoạt động khai thác, được cho rằng vẫn duy trì cạnh tranh và giúp giảm chi phí, là đối tượng chỉ trích của một số nhà quản lý và một số chủ hàng. Một nguy cơ cạnh tranh nghiêm trọng hơn - giảm số lượng cạnh tranh của các hãng tàu - dường như được khuyến khích bởi các chính phủ".

(Transport Weekly)

ROTTERDAM GIÚP XÂY DỰNG CẢNG NƯỚC SÂU Ở INDONESIA



Chính quyền cảng Rotterdam có một thỏa thuận với Indonesia Port Corporation I (Pelindo I) ở Medan vùng bắc Sumatra cho sự phát triển của các cảng nước sâu mới tại Kuala Tanjung, theo Shipping Gazette.

Rotterdam sẽ thực hiện một nghiên cứu khả thi cho cảng mới cùng với Pelindo I từ đó thành lập một ban quản lý dự án để tiến hành dự án.

Ban quản lý dự án sẽ bao gồm một số nhân viên cảng Rotterdam. Tùy thuộc vào kết quả của nghiên cứu khả thi, Chính quyền cảng Rotterdam sẽ quyết định tham gia vào liên doanh với Pelindo I.

"Chúng tôi tin tưởng rằng Rotterdam và Pelindo I sẽ hình thành một đội ngũ mạnh mẽ để phục vụ đất nước và tạo nên một tương lai tốt hơn", Allard Castelein, Tổng giám đốc của Cảng Rotterdam nói.

Thị trưởng thành phố Rotterdam có mặt trong buổi ký kết thỏa thuận và cho biết ông hy vọng rằng cảng mới sẽ tạo ra nhiều việc làm mới ở Sumatra. "Đây là một cơ hội tốt để phát triển các hoạt động mới và thu hút các nhà đầu tư", ông nói.

Chính sách đối ngoại của Chính quyền cảng Rotterdam nhằm mục đích tạo cơ hội cho các công ty của Hà Lan ở nước ngoài. Tham gia trong phát triển cảng ở các nước được quan tâm đến cảng là một trong những cách thức để đạt được điều này.

Kuala Tanjung sẽ là một cảng được xây dựng mới gần thành phố Medan trên eo biển Malacca, một tuyến đường thương mại quan trọng. Jakarta đang củng cố ngành công nghiệp hàng hải với một chính sách nhà nước ưu tiên.

(Transport Weekly)

G6 ALLIANCE THÔNG BÁO LỊCH TRÌNH CẬP NHẬT DỊCH VỤ Á-ÂU

Các thành viên của Liên minh G6 đã công bố bổ sung bốn vòng hành trình cho dịch vụ Á-Âu của họ để đáp ứng với những thay đổi trong nhu cầu thị trường.

Vì Liên minh G6 tiếp tục xem xét lại các dịch vụ của mình, các hành trình tàu sau đây được lên kế hoạch cho các dịch vụ tiếp theo và theo thời gian:

- Dịch vụ Loop 6 trong tuần thứ 40 (hành trình theo hướng tây, dự kiến đến Kaohsiung ngày 01 Tháng Mười 2015). Kaohsiung sẽ được thêm vào như là một cảng ghé trên hành trình theo hướng tây, trong khi Jebel Ali sẽ được thêm vào trên chiều theo hướng đông của Loop 7. Colombo và Xiamen theo hướng tây là cảng ghé sẽ được thêm vào Loop 4.

- Dịch vụ Loop 7 trong tuần thứ 41 (hành trình theo hướng tây dự kiến đến Qingdao ngày 05 tháng 10 năm 2015). Qingdao sẽ được thêm vào Loop 4 trên chiều theo hướng tây trong tuần tương ứng, trong khi Gdansk, Gothenburg và Antwerp sẽ được đưa vào là cảng ghé của Loop 5 hành trình theo hướng

đông trong cùng khoảng thời gian.

- Dịch vụ Loop 4 trong tuần thứ 42 (hành trình theo hướng tây dự kiến đến Ningbo ngày 16 Tháng 10 năm 2015). Le Havre sẽ được đưa vào là cảng ghé của Loop 6 trong tuần tương ứng.

- Dịch vụ Loop 5 trong tuần thứ 43 (hành trình theo hướng tây dự kiến đến Kwangyang ngày 23 tháng 10 2015). Theo hướng tây, Kwangyang và Pusan sẽ được đưa vào là cảng ghé trên các vòng hành trình khác trong các thời gian tuần tương ứng.

Liên minh G6 tiếp tục cung cấp một loạt các dịch vụ giữa châu Á và châu Âu bao gồm tất cả các cảng chính với các chuyến hành trình hàng tuần, và để tạo thêm dịch vụ theo nhu cầu.

Các thành viên G6 Alliance là: APL, Hapag-Lloyd, Hyundai Merchant Marine, Mitsui OSK Lines, Nippon Yusen Kaisha và Orient Overseas Container Line.

(Baird Maritime)

SRI LANKA TÌM KIẾM ĐẦU TƯ NƯỚC NGOÀI CHO CẢNG

Chính phủ Sri Lanka đã kêu gọi các nhà đầu tư nước ngoài để khai thác hai bến cảng mới trong một nỗ lực để thúc đẩy ngành công nghiệp hàng hải của đất nước này phát triển.

Các đối tác liên doanh được mời để khai thác bến cảng East Container Terminal của khu cảng New Colombo South như là một liên doanh với một công ty vận tải biển hoặc một nhà khai thác cảng tư nhân, và khai thác một bến Ro-Ro ở miền nam Hambantota, nơi dịch vụ xếp dỡ và trung chuyển ô-tô đang tăng nhanh.

Một công bố của chính phủ cho biết là các tàu có thể dễ dàng hành trình đến các quốc gia Đông Phi và Tây Úc trực tiếp từ cảng Hambantota, nằm giữa Singapore và Dubai, đó là hai trung tâm chuyển tải ô-tô chính yếu gần Sri Lanka.

Cơ quan Chính quyền cảng trực thuộc nhà nước của Sri Lanka (SLPA) sẽ giữ quyền sở hữu 51% trong liên doanh, theo công bố cho biết.

Khu cảng Colombo South nằm ở phía tây của cảng hiện tại ở Colombo, bao gồm một diện tích khoảng 600 héc-ta. Khu cảng này có ba bến cảng, mỗi bến cảng trong số đó có chiều dài 1.200 mét với ba bến liền kề. Các bến cho các tàu thuyền nhỏ cuối bên đê chắn sóng dài 400 mét, tòa nhà mới cho hoa tiêu và thuyền viên lưu trú sẽ được xây dựng ở phía đầu của đê chắn sóng. Giai đoạn đầu của các bến cảng này đang gần hoàn thành.

(World Maritime News)

NICARAGUA GRAND CANAL ĐƯỢC CỘNG ĐỒNG CHẤP NHẬN

HKND Group của Trung Quốc nói rằng một cuộc khảo sát gần đây đã chỉ ra rằng 78% người dân Nicaragua ủng hộ dự án trị giá 50 tỷ USD để xây dựng tuyến vận chuyển đường thủy 172 dặm qua đất nước Trung Mỹ này, theo Bloomberg đưa tin.

Tập đoàn này cũng cho biết là việc mở ra tuyến đường thủy này cho khả năng thay đổi tuyến đường theo trước đây quy hoạch để tránh thị trấn nhỏ El Tulle, mà người dân nơi đây đang quyết liệt phản đối việc xây dựng kênh đào Nicaragua Grand Canal.

Tuyến đường mới sẽ đẩy Kênh đào xa khoảng 500 mét từ trung tâm của thị trấn, và sẽ tốn thêm 700 triệu USD, theo Tập đoàn cho biết.

Nicaragua Grand Canal là một tuyến đường thủy dài 172 dặm, rộng 230-520 mét và sâu 27,6 mét, rộng hơn, sâu hơn và dài hơn 51 dặm so với kênh đào Panama ở phía nam.

Dự án dự kiến sẽ được hoàn thành trong năm năm với kênh đào được đưa vào khai thác vào năm 2020. Theo HKDN Group, dự án kênh đào sẽ bao gồm 6 tiểu dự án: Kênh đào (bao gồm các âu tàu), 2 cảng, một khu vực thương mại tự do, các khu nghỉ dưỡng, một sân bay quốc tế và một số tuyến đường bộ. Ngoài ra, sẽ có xây dựng một nhà máy điện, nhà máy xi măng, nhà máy thép và các cơ sở phương tiện liên quan khác.

HKND Group đang tập trung vào dự án, và gần đây đã ký hợp đồng với công ty tư vấn quốc tế về địa chất và tài nguyên CSA Global của Úc để tiến hành một cuộc khảo sát địa chất của tuyến đường và phía bờ ven hồ Nicaragua.

Cuộc khảo sát bao gồm một khu vực 10km dọc theo tuyến kênh đào kết nối từ phía Đại Tây Dương đến Thái Bình Dương và chu vi 2km của hồ Nicaragua, với kế hoạch bắt đầu vào Tháng Chín năm 2015 và hoàn thành vào Tháng Ba 2016.

"Khảo sát này là một bước tiến quan trọng trong quá trình phát triển xây dựng và hỗ trợ lập kế hoạch trước cho công trình, thiết kế và kỹ thuật cho tuyến kênh đào và cơ sở hạ tầng", cố vấn cao cấp của HKND Group, ông John Murray nói.

(Transport Weekly)

HỒNG KÔNG GIẢM 9,5%, SINGAPORE GIẢM 7,8%

Số liệu từ Cục Hàng hải Hồng Kông cho thấy cảng này đã xếp dỡ 1,7 triệu TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) trong tháng Bảy, cho thấy sự sụt giảm so với thời gian cùng kỳ là 9,5% từ 1,93 triệu TEU trong tháng Bảy năm ngoái, theo Shipping Gazette.

Cơ quan Hàng hải và Cảng vụ Singapore (MPA) báo cáo giảm 13,2% sản lượng khai thác công-ten-nơ trong tháng Bảy, đã xếp dỡ 2,6 triệu TEU so với 2.9 triệu TEU trong tháng Bảy năm ngoái.

Shanghai (Thượng Hải), cảng nhộn nhịp nhất thế giới, tăng 1,7% so với cùng kỳ năm trước với sản lượng công-ten-nơ trong tháng Bảy đạt đến 3,12 triệu TEU, theo dữ liệu từ Cảng Quốc tế Thượng Hải (SIPG).

Sản lượng của tháng trước đó cũng đã tăng 1,3% so với 3.08 triệu TEU trong tháng Sáu. Trong bảy tháng đầu năm 2015, cảng Thượng Hải công bố tổng sản lượng thông qua là 21,14 triệu TEU, tăng 4% so với 20,33 triệu của cùng kỳ năm trước.

(Container Management)

HY LẠP TIẾN NHANH TƯ NHÂN HÓA CẢNG BIỂN

Sau khi thống nhất các điều khoản mới với các chủ nợ quốc tế của mình, Hy Lạp đã ký kết biên bản ghi nhớ (MOU) quy định ràng buộc ngày đấu thầu cho việc tư nhân hóa các cảng Piraeus và Thessaloniki phải được công bố vào tháng Mười, theo Reuters.

Ký kết Biên bản ghi nhớ là một điều kiện tiên quyết cho Hy Lạp để được xem xét cho một chương trình cứu trợ tài chính mới lần thứ ba khoảng 85 triệu eu-ro (85 triệu USD).

Điều này có nghĩa rằng chính phủ đã đồng ý 'tiến nhanh' việc bán tài sản nhà nước, trong đó bao gồm hai cảng lớn nhất nước, cũng như các sân bay và cơ sở vận hành lưới điện; tiền thu được từ việc mua bán này được dự kiến sẽ đạt 6,4 tỷ eu-ro (6,4 tỷ USD) vào năm 2017.

Trong tháng Năm, chính phủ Hy Lạp mời Tập đoàn Cosco của Trung Quốc, APM Terminals và International

Container Terminal Services (ICTSI) có trụ sở ở Philippines để đưa ra hồ sơ dự thầu đối với 51% cổ phần tại cảng Piraeus. Gói thầu này được dự kiến trong tháng Chín.

Có một lựa chọn cho các công ty thắng thầu để tăng cổ phần lên đến 67% nếu đầu tư 300 triệu eu-ro (300 triệu USD) vào cảng trong khoảng thời gian năm năm.

Chính phủ trước đó, đứng đầu bởi ông Antonis Samaras, đã chọn vào danh sách ngắn là năm công ty, bao gồm Cosco, cho 67% cổ phần tại cảng Piraeus, nhưng việc mua bán này đã bị hủy bỏ bởi các chính phủ cánh tả mới được bầu đứng đầu bởi Syriza's Alexis Tsipras.

(IFW)

TĂNG TRƯỞNG HAI CON SỐ TRONG VẬN TẢI XUYÊN THÁI BÌNH DƯƠNG

Các số liệu mới nhất được công bố bởi Container Trade Statistics (CTS) về thương mại châu Á-Bắc Mỹ cho thấy lượng hàng công-ten-nơ trong tháng Sáu đã tăng 10,5% so với năm ngoái từ 1,3 triệu TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) lên đến 1,5m TEU.

Tuy nhiên tăng trưởng đã bị phân mảnh với các cảng trên bờ biển vịnh và bờ biển phía đông Hoa Kỳ theo báo cáo mức tăng trưởng 11,5% với lưu lượng từ 520.156 TEU lên đến 579.979 TEU, các cảng Canada có mức tăng 4,1% đạt đến 140.232 TEU, và các cảng bờ tây tăng 3,4% đạt 567.967 TEU trong thương mại từ châu Á.

Mặc dù mức tăng trưởng thấp hơn về tỷ trọng so với các cảng đối thủ của họ trên bờ biển Đại Tây Dương, các cảng bờ Thái Bình Dương tiếp tục giành lại thị phần của thương mại xuyên Thái Bình Dương đã mất như là kết quả của sự tranh chấp lao động bên bờ biển phía tây Hoa Kỳ.

Với niềm tin là các nguồn hàng dần dần trở về bờ Tây nước Mỹ, sự phân chia của giao thông đông tây có nguồn từ châu Á hiện đang trải đều rộng rãi có thể được coi là bình thường, hoặc tương tự với thời gian này năm ngoái0 khi tình hình trên bờ biển phía Tây nước Mỹ vượt khỏi tầm kiểm soát.

Trong tháng Sáu, thị phần thương mại xuyên Thái Bình Dương được xếp dỡ bởi các cảng phía bờ Thái Bình Dương được ghi nhận là 54,7%, trong khi trong cùng tháng của năm 2014 ở mức 55,4%. Trong tháng Hai, ở thời điểm cao của sự tranh chấp lao động trên bờ biển phía Tây nước Mỹ, tỷ lệ này đã giảm xuống mức thấp 44,9%.

Các cảng trên bờ biển vịnh Hoa Kỳ cho thấy thị phần của họ trong thương mại châu Á-Bắc Mỹ cũng giảm còn 39,8% trong tháng Sáu, giảm 0,1% so với tháng trước đó. Vào tháng Sáu năm 2014, các cảng trên bờ biển Đại Tây Dương xếp dỡ 39,4% lượng hàng thương mại đến từ châu Á.

Khối lượng hàng hóa từ đầu năm đến nay trên các tuyến thương mại châu Á-Bắc Mỹ vẫn đang cao hơn so với năm 2014, và hiện nay có mức tăng 8,1% từ con số 7,4 triệu TEU lên đến 8 triêu TEU.

Cuối cùng, các chỉ số tăng trưởng của CTS tăng từ 96 lên đến 98 điểm trong tháng Sáu, trên cơ sở qua từng tháng, mặc dù với mức tăng cước chung theo công bố của hãng tàu thành viên của Hiệp định Bình ổn xuyên Thái Bình Dương (TSA) đã bị hũy bỏ vào đầu tháng.

Chỉ số trung bình tại thời điểm giữa năm 2015 hiện đang đứng ở 100,3 điểm, tăng 6,2% so với trung bình 94,5 điểm trong khoảng thời gian sáu tháng đầu năm ngoái.

CÔNG TY LIÊN DOANH BÔNG SEN

LOTUS JOINT VENTURE COMPANY

- Tiếp nhận tàu biển, xếp dỡ hàng hóa, container
- Vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu
- Giao nhận Quốc tế
- Kho bãi hàng hóa các loại
- Kho bãi Ngoại quan

- International port, Stevedoring service
- Shipping
- Freight forwarding
- Storage and warehouse, CFS service
- Bonded warehouse

CẢNG LOTUS

Địa chỉ: 1A Nguyễn Văn Quỳ, Phường Phú Thuận, Quận 7, TPHCM- Việt Nam
Điện thoại: 84.8.38730148/38730147/38730146 Fax: 84.8.38730145
Email: lotusportvn@hcm.vnn.vn Website: www.lotusport.com

CÔNG TY TNHH-MTV CẢNG SÀI GÒN

CẢNG TÂN THUẬN

TAN THUAN PORT

18B Lưu Trọng Lư, P.Tân Thuận Đông, Quận 7, TP.HCM
Tel: (84-28) 38723569 - 38728546 Fax: (84-28) 38728447 - 38728448
Email: cms@tanthuanport.vn; ops@tanthuanport.vn

Hotline: 0903758608

Hướng đến sự hoàn hảo để phục vụ khách hàng

To the perfectibility for
serving the customers

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH CHÍNH

- Xếp dỡ hàng hóa các loại.
- Giao nhận hàng hóa.
- Kinh doanh kho bãi.
- Dịch vụ đóng gói.
- Dịch vụ logistics container Bắc Nam.
- Dịch vụ kho ngoại quan, thủ tục hải quan.

MAIN SERVICES

- Handling all kinds of cargo.
- Deliverting cargo.
- Warehouse storing.
- Bagging service.
- Container logistics service throughout Vietnam.
- Bonded warehouse and customs clearance.

CÔNG TY CỔ PHẦN XẾP DỠ & DỊCH VỤ CẢNG SÀI GÒN

5 năm xây dựng và phát triển

Công ty cổ phần Xếp dỡ & Dịch vụ cảng Sài Gòn (SASTECO) thành lập ngày 01/10/2010 theo Giấp chứng nhận đăng ký doanh nghiệp số 0310346174 do sở Kế hoạch và Đầu tư TP. Hồ Chí Minh cấp ngày 30/9/2010. Vốn điều lệ của Công ty hiện nay: 40.500.000.000 đồng.

Tiền thân của Công ty là Xí nghiệp Xếp dỡ và Dịch vụ cảng Sài Gòn - một đơn vị hạch toán trực thuộc Công ty TNHH một thành viên cảng Sài Gòn, được thành lập ngày 01/8/2008, trên cơ sở sáp nhập các bộ phận bốc xếp, giao nhận, cơ giới và một phần các bộ phận chuyên môn từ các công ty xếp dỡ cũ của cảng Sài Gòn. Trong tiến trình cổ phần hóa doanh nghiệp Nhà nước, ngày 30/06/2010 Xí nghiệp được chuyển đổi thành CTCP theo Quyết định số 403/QĐ-HĐQT của Hội đồng quản trị Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Và ngày 01/10/2010, sau khi có Giấp chứng nhận đăng ký doanh nghiệp do Sở Kế hoạch và Đầu tư TP. Hồ Chí Minh cấp, đơn vị đã chính thức đi vào hoạt động theo mô hình mới.

Vẫn những ngành nghề kinh doanh truyền thống từ thời Xí nghiệp: Bốc xếp hàng hóa - Kho bãi và lưu giữ hàng hóa - Kinh doanh bất động sản - Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải biển - Dịch vụ logistics - Dịch vụ đóng gói - Đại lý, môi giới, đấu giá - Sửa chữa máy móc thiết bị - Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện vận tải - Vận tải hàng hóa bằng đường bộ - Hoàn thiện công trình xây dựng - Vệ sinh nhà cửa và các công trình khác, dịch vụ vệ sinh tàu biển - Bán buôn nhiên liệu rắn, lỏng, khí - Bán và cho thuê thiết bị… được bổ sung thêm các ngành nghề khác theo Giấy phép đăng ký kinh doanh thay đổi lần 3 của Công ty. SASTECO được ưu tiên hoạt động và chịu trách nhiệm xếp dỡ, giao nhận, đóng gói hàng hóa tại các cảng và các tuyến phao trực thuộc cảng Sài Gòn. Trên cơ sở những kinh nghiệm tích lũy được từ thời tiền thân, Công ty đã nhanh chóng triển khai mở rộng thị phần ra các cảng và bến phao khác ở khu vực TP. HCM như cảng Bến Nghé, cảng Phú Hữu, cảng Tân Thuận Đông, cảng Rau quả… Khu vực Đồng bằng sông Cửu Long. Khu vực Cái Mép – Thị Vải, Phú Mỹ, Bà Rịa - Vũng Tàu (SSIT, SP-PSA, ODA Thị Vải, PTSC Phú Mỹ...). Không ngừng phát triển dịch vụ, kinh doanh, năm 2015 địa bàn hoạt động của SASTECO mở rộng ra tận Hà Tĩnh (Cung cấp công nhân kéo máy để huấn luyện và làm hàng tại cảng cho cảng Sơn Dương), Trà Vinh (Cung cấp dịch vụ thu gom, hốt quét than cho nhà máy điện Duyên hải 1) và cung cấp dịch vụ vận hành và bảo trì phân phối cho Trạm Phân phối Xi măng Nghi Sơn tại Hiệp Phước, Nhà Bè, TP.HCM.

Hội đồng Quản trị Công ty SASTECO trong lễ kỷ niệm 5 năm ngày thành lập (01/10/2010-01/10/2015)

Trụ sở chính của Công ty ở 18 Trương Đình Hợi, quận 4, TP Hồ Chí Minh. Để thuận tiện cho việc kinh doanh và nắm bắt thị trường ở những địa bàn xa, ban lãnh đạo Công ty đã mạnh dạn sử dụng những cánh tay nối dài của đơn vị bằng cách thành lập Văn phòng đại diện và liên doanh liên kết với các đơn vị bạn để thành lập các CTCP:

- Năm 2012: Góp vốn thành lập CTCP Logistics Tân Thuận Phong, hoạt động kinh doanh dịch vụ bốc xếp, đóng gói, logistics. Vốn điều lệ 05 tỷ đồng (Công ty chiếm 40%).
- Năm 2013: Thành lập Văn phòng đại diện Công ty Cổ phần Xếp dỡ và Dịch vụ cảng Sài Gòn tại Bà Rịa - Vũng Tàu.
- Năm 2015: Góp vốn thành lập CTCP Dịch vụ hàng hải Tân Hưng Phúc, hoạt động kinh doanh dịch vụ hàng hải, logistics. Vốn điều lệ 01 tỷ đồng (Công ty chiếm 30%).

Qua 05 năm xây dựng phát triển (01/10/2010 – 91/10/2015), SASTECO đã đạt được những tiến bộ trong công tác sản xuất, nâng cao năng suất lao động, cải thiện thu nhập và chăm lo tốt cho đời sống vật chất và tinh thần cho CBCNV. Nhờ thực hiện tinh giảm lao động, từ 1.218 người (01/10/2010) xuống còn 637 người (01/9/2015) và hợp lý hóa sản xuất, các chỉ tiêu kinh tế, kỹ thuật của Công ty được cải thiện qua từng năm một, thể hiện qua các con số sau:

Sản lượng xếp dỡ:
+ Năm 2011: 8,013 triệu tấn (116 tỷ đồng)
+ Năm 2012: 8,739 triệu tấn (116 tỷ đồng)
+ Năm 2013: 9,224 triệu tấn (106 tỷ đồng)
+ Năm 2014: 9,987 triệu tấn (177 tỷ đồng)
+ 8 tháng năm 2015: 6,730 triệu tấn (89 tỷ đồng)

- Thu nhập của người lao động:
+ Quý 4/2010 - 2011: 4,240 triệu đồng/người/tháng
+ Năm 2012: 5,243 triệu đồng/người/tháng
+ Năm 2013: 6,001 triệu đồng/người/tháng
+ Năm 2014: 6,233 triệu đồng/người/tháng
+ 8 tháng đầu năm 2015: 6,479 triệu đồng/người/tháng.

So với giá cả thị trường hiện tại, mức thu nhập ấy chưa thể nói là nhiều. Đấy là điều khiến lãnh đạo Công ty trăn trở.

Để công việc sản xuất kinh doanh có hiệu quả, thu nhập của người lao động đáp ứng được với sự biến động không ngừng của giá cả thị trường. Trong các năm tiếp theo, Công ty sẽ tiếp tục hoàn thiện cơ cấu tổ chức, nhân sự, khai thác tối ưu các trang thiết bị hiện có và đầu tư thêm các trang thiết bị phù hợp với lĩnh vực bốc xếp – đóng gói - giao nhận hàng hóa, dịch vụ hàng hải, dịch vụ Logistics và các dịch vụ khác theo đúng ngành nghề kinh doanh của công ty, phù hợp với quy hoạch phát triển lâu dài của cảng Sài Gòn, tham gia xếp dỡ tàu tại các cảng khác.

Tập trung đầu tư phát triển dịch vụ Forwarder, khai thuê hải quan và dịch vụ Logistics trọn gói.

Tăng cường công tác tiếp thị, mở rộng hợp tác với các cảng khác ngoài khu vực cảng TP. Hồ Chí Minh, đặc biệt là khu vực Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu để tăng thêm khả năng cạnh tranh, đáp ứng và làm thỏa mãn nhu cầu ngày càng cao của khách hàng với giá thành dịch vụ hợp lý, đảm bảo chất lượng dịch vụ cung cấp cho khách hàng tốt nhất, thu hút được nhiều khách hàng mới, mở rộng thị phần bằng uy tín, chất lượng dịch vụ hàng hải tại các cảng biển ***để phát triển Công ty và xây dựng thương hiệu SASTECO ngày càng vững mạnh***.

< Tặng hoa các cán bộ lãnh đạo Cảng đã có nhiều gắn bó với Công ty

1B Trương Đình Hợi, P.18, Q. 4, TP.HCM - ĐT: (84.28) 3941 5387 - Fax: (84.28) 3941 5392 - Email: stevedore_sgport@vnn.vn
www.sasteco.vn

- Quản lý, khai thác cảng biển.
- Bốc dỡ hàng hóa tại cảng biển.
- Kinh doanh kho bãi cảng.
- Kinh doanh dịch vụ logistics.
- Kinh doanh vận tải đa phương thức quốc tế.
- Dịch vụ giao nhận, kiểm đếm, bảo quản, đóng gói hàng hóa.
- Xếp dỡ, giao nhận, vận chuyển hàng siêu trường siêu trọng.
- Quản lý, khai thác, cho thuê cầu cảng, kho bãi chứa hàng, thiết bị xếp dỡ và các thiết bị chuyên dùng ngành hàng hải.
- Các ngành nghề kinh doanh khác theo phân cấp của cảng biển.

SAIGON PORT
Since 1863

CÔNG TY TNHH - MTV CẢNG SAIGON
CẢNG TÂN THUẬN 2

242 Bùi Văn Ba,
P. Tân Thuận Đông, Quận 7,
TP.Hồ Chí Minh
Tel : 848.38722291 - 38721920
Fax: 848.38729566 - 38721921

AN GIANG PORT

CÔNG TY CỔ PHẦN
CẢNG AN GIANG
ANGIANG PORT JOINT STOCK COMPANY

- Xếp dỡ và giao nhận hàng hóa, đóng gói hàng rời, trung chuyển container, khai thác dịch vụ kho, bãi container.
- Dịch vụ logistic; dịch vụ cung ứng tàu biển, sửa chữa và bảo dưỡng các phương tiện vận tải thủy; Đại lý hải quan.
- Dịch vụ xếp dỡ container xuất nhập khẩu dưới dạng ICD.
- Mặt hàng chính nhập khẩu: Gỗ, phân bón, clinker, nhựa đường, thạch cao.
- Mặt hàng chính xuất khẩu : Lương thực, thủy sản đông lạnh.
- Mặt hàng nội địa chính : Lương thực, than, đá, sắt, thép, bêtông đúc sẵn, nguyên liệu thức ăn gia súc.

Quốc lộ 91, tổ 15, khóm Đông Thịnh B,
Phường Mỹ Thạnh, TP. Long Xuyên,
tỉnh An Giang
Điện thoại : 0763. 831447 - 831535
Fax : 0763. 831129
Email : cangangiang@angiangport.com.vn
Website: www.angiangport.com.vn

Đơn vị trực thuộc:

Xí nghiệp Cảng Bình Long
Xã Bình Long, huyện Châu Phú,
tỉnh An Giang.
Email: cangbinhlong@yahoo.com
Điện thoại : 0763. 684311
Fax : 0763. 686599

Xí nghiệp Cảng Mỹ Thới
Quốc lộ 91, tổ 15,
khóm Đông Thịnh B,
P. Mỹ Thạnh, Tp Long Xuyên,
tỉnh An Giang
Email: cangmythoi@gmail.com
Điện thoại : 0763. 831665
Fax : 0763. 831128

Cán bộ, chiến sỹ hải quân hô vang chào đón hai tàu ngầm mới chính thức vào biên chế lữ đoàn tàu ngầm 189.

Trang nghiêm lễ thượng cờ tàu ngầm

Sáng 1/8/2015, tại Quân cảng Cam Ranh (Khánh Hòa), Quân chủng Hải quân tổ chức Lễ thượng cờ hai tàu ngầm 184 Hải Phòng và 185-Khánh Hòa.

TƯỜNG VÂN

Chuẩn đô đốc Phạm Hoài Nam trao quốc kỳ và cờ Hải quân cho thuyền trưởng các tàu.

Tham dự buổi lễ, ngoài các cán bộ chiến sĩ Lữ đoàn tàu ngầm 189 Hải quân, có các đồng chí chuẩn đô đốc Phạm Hoài Nam, Uỷ viên dự khuyết Ban chấp hành Trung ương Đảng, Tư lệnh Hải quân; Chuẩn đô đốc Đinh Gia Thật, Bí thư Đảng ủy, chính ủy Hải quân. Cùng các đồng chí lãnh đạo hai tỉnh Hải Phòng và Khánh Hòa.

Giao nhiệm vụ cho hai kíp tàu, chuẩn đô đốc Phạm Hoài Nam nhấn mạnh: Đây là trách nhiệm cao cả mà Đảng, Nhà nước, nhân dân, quân đội và quân chủng đặt lên vai các cán bộ, thủy thủ hai con tàu nói riêng và tập thể Lữ đoàn 189 Hải quân nói chung.

Tư lệnh cũng khẳng định sự kiện tiếp nhận và chính thức đưa hai tàu ngầm Kilo 636 số hiệu 184-Hải Phòng và 185-Khánh Hòa vào biên chế của Lữ đoàn 189 Hải quân là sự tiếp nối những thành công có ý nghĩa hết sức quan trọng.

Đây là sự kiện đánh dấu bước ngoặt phát triển hiện đại của Quân chủng Hải quân nói riêng, Quân đội nhân dân Việt Nam nói chung. ■

Nhân dịp này, Đảng Ủy, Hội đồng nhân dân, Ủy ban nhân dân tỉnh Khánh Hòa và thành phố Hải Phòng đã trao tặng cho tập thể, cán bộ, chiến sỹ của mỗi tàu 700 triệu đồng, trao tặng Lữ đoàn 189 Hải quân 600 triệu đồng.

LTS: Trên thế giới hiện nay có 2 khái niệm về Cơ quan quản lý cảng - Port Management Body (PMB) và Chính quyền cảng - Port Authority (PA). Về mặt pháp lý, PA ở quốc gia nào thì được định nghĩa riêng trong bộ luật của quốc gia đó, vì thế mà cơ cấu, chức năng, quyền hạn và trách nhiệm của cơ quan này cũng khác nhau theo từng quốc gia. Trên thế giới, hầu hết các cảng được điều hành bởi các cơ quan nhà nước với tên gọi phổ biến là Port Authority.

PA không thay thế chính quyền địa phương, mà ngược lại trong PA có nhân sự của chính quyền địa phương. PA chỉ điều phối hoạt động kinh doanh cảng và các hoạt động liên quan. Mô hình PA nhằm thống nhất quản lý các cảng trong khu vực, tránh tình trạng phát triển manh mún, tự phát, không đồng bộ vấn đề mà lâu nay chính quyền theo ngành của chúng ta làm không tốt.

Bài viết này cũng có cách hiểu về "Chính quyền cảng - PA" như vậy.

Shipping Times

Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải: *nếu như có* "Chính quyền cảng"...

ĐỖ VINH – NGUYỄN TUẤN

Quy hoạch lại luồng tuyến tàu biển Cái Mép – Thị Vải

Theo báo cáo của cục Hàng hải, kết quả của suốt 30 năm nghiên cứu phát triển hệ thống cảng, luồng tàu với chiều dài 49km trên sông Cái Mép-Thị Vải cho thấy đây là con sông hội đủ nhiều điều kiện thuận lợi cho phát triển cảng biển và luồng hàng hải. Do đó, cục Hàng hải Việt Nam đã có đề xuất bộ GTVT đầu tư dự án nghiên cứu tổng thể tuyến luồng tàu biển Cái Mép - Thị Vải bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước và các nguồn vốn hợp pháp khác. Dự án có mục tiêu nghiên cứu tổng thể, toàn diện tuyến luồng Cái Mép – Thị Vải (từ phao số 0 đến khu cảng Gò Dầu) làm cơ sở phát triển hệ thống cảng Cái Mép – Thị Vải theo quy hoạch và đề xuất các giải pháp khai thác an toàn, gắn liền với nâng cao hiệu quả quả khai thác cảng.

Cảng CMIT dọc bờ sông Thị Vải.

Dự kiến, nếu được phê duyệt, các cơ quan chức năng sẽ nâng cấp, cải tạo tuyến luồng để tiếp nhận tàu trọng tải trên 100.000 DWT ra vào thường xuyên các bến cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải; tàu trọng tải 60.000 DWT ra vào các bến cảng khu vực Mỹ Xuân – Phước An và tàu trọng tải 30.000 DWT ra vào các bến cảng khu vực Gò Dầu. Theo đề xuất của cục Hàng hải Việt Nam, đoạn luồng từ phao số 0 đến cảng CMIT sẽ được thực hiện trước năm 2018 để luồng đạt chiều rộng 350m, cao độ đáy nạo vét đạt -15,5m, có khả năng tiếp nhận cỡ tàu lớn từ 80.000 DWT – 160.000 DWT đầy tải ra vào 24/24h trên tuyến biển xa. Tổng kinh phí để

Cảng TCIT.

cải tạo luồng hàng hải quan trọng nhất để dẫn vào nhóm cảng biển số 5 thuộc địa giới các huyện Tân Thành (tỉnh Bà rịa – Vũng Tàu) ; Long Thành, Phước An (tỉnh Đồng Nai) và Cần Giờ (TP.HCM) này ước tính lên tới 6.378 tỷ đồng.

Trước đây, trong Dự án nghiên cứu phát triển cảng phía Nam Việt Nam của cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA), tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải đoạn từ phao số 0 vào đến bến cảng tổng hợp Thị Vải (vốn ODA) đã được nghiên cứu nâng cấp. Trong giai đoạn lập thiết kế chi tiết cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải, tuyến luồng được nghiên cứu thiết kế cho cỡ tàu lớn nhất là 75 nghìn DWT đầy tải và tàu 80 nghìn DWT giảm tải. Lượng hàng thông qua luồng được dự báo cho các giai đoạn 2010-2020 là 16,8 triệu tấn/năm và 26,8 triệu tấn/năm. Tuy nhiên, trên thực tế, sản lượng hàng hóa qua cảng và quá cảnh năm 2010 của nhóm cảng biển số 5 (bao gồm tất cả các cảng của miền Đông Nam bộ) đã đạt 124,4 triệu tấn, cao hơn nhiều lần dự báo của JICA năm 2010 và vượt cả số dự báo năm 2020. Bên cạnh đó, một số yếu tố khác như các đoạn cong có bán kính cong khá nhỏ trên luồng hoặc tuyến bến của Tân cảng Cái Mép được xây dựng lấn ra phía luồng cũng tiềm ẩn nguy cơ lớn đối với an toàn hàng hải trên luồng.

"Việc sớm thực hiện nghiên cứu tổng thể để xem xét các biện pháp an toàn hàng hải, khai thác hiệu quả tiềm năng sẵn có của tuyến luồng là cấp thiết. Theo kế hoạch, nếu được bộ GTVT chấp thuận chủ trương, thời gian thực hiện dự án sẽ từ trước năm 2018 và những giai đoạn sau vào các năm 2020, 2025, 2030". Ông Đỗ Hồng Thái, Cục trưởng cục Hàng hải Việt Nam đánh giá.

Nước chưa chảy về chỗ trũng

Theo nội dung đề xuất dự án nghiên cứu tổng thể tuyến luồng tàu biển Cái Mép - Thị Vải, cho thấy năm 2014, kinh tế Việt Nam bắt đầu hồi phục, sản lượng container thông qua các cảng tăng trung bình 20% /năm và năm 2014 đã vượt con số 10 triệu TEU. Phân bổ sản lượng container giữa các vùng: miền Bắc chiếm khoảng 24%; miền Trung sản lượng rất ít, chưa tới 4%, Khu vực đồng bằng sông Cửu Long còn ít hơn, chưa tới 1%. Số còn lại khoảng 70% tập trung tại miền Nam (cụm cảng số 5), trong đó riêng tại khu vực TP.HCM đạt 5,3 triệu TEU; cụm cảng tại Cái Mép - Thị Vải khoảng hơn 1,1 triệu TEU.

Hiện tại cụm cảng Cái Mép - Thị Vải có bảy cảng container cỡ lớn gồm: SITV, SP-PSA, TCCT, TCIT, CMIT, TCOT và SSIT với tổng công suất thiết kế 6,8 triệu TEUs/năm. Theo sở GTVT Bà Rịa - Vũng Tàu, lượng container thông qua các cảng vừa kể có tăng từ 15-20% hằng năm, trong đó năm 2014 đạt 1,16 triệu TEUs, nhưng con số này mới chỉ đạt dưới 20% công suất thiết kế của những cảng trên.

Đại diện cảng quốc tế Tân cảng – Cái Mép (TCIT) cho biết, hiện TCIT duy trì đón 8-9 chuyến tàu/tuần và sau gần 3 năm đi vào hoạt động, đến năm 2013 đã bắt đầu có lãi khi đạt sản lượng khoảng 1 triệu TEUs. Có được điều đó là do TCIT được sự điều tiết của Tân cảng Sài Gòn san sẻ hàng hóa từ cảng Cát Lái. "Nếu cả cụm cảng số 5 bao gồm cảng tại TP.HCM và cảng tại Vũng Tàu nằm dưới sự chỉ huy của một "nhạc trưởng", có sự điều tiết hợp lý thì cụm cảng Cái Mép – Thị Vải có hàng, không lỗ, giảm được nạn kẹt xe, giảm chi phí logistics, khuyến khích sản xuất hàng hoá" - Tổng thư ký Hiệp hội đại lý và môi giới hàng hải Việt Nam, ông Nhữ Đình Thiện, phân tích trong một tham luận tại Hội thảo về các giải pháp nâng cao hiệu quả khai thác hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải và phát triển dịch vụ Logistics tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

Theo cảng quốc tế Cái Mép (CMIT), hiện cảng này có 3 tuyến tàu/tuần trực tiếp đi hai bờ nước Mỹ, và dự kiến có thể có thêm một tuyến tàu siêu lớn đi các cảng chính châu Âu trong năm nay. Còn tại các cảng của Tổng công ty Tân cảng có 13 tuyến tàu mẹ đi châu Âu, Mỹ và nội Á/tuần. Theo một doanh nghiệp làm dịch vụ tàu hàng, số tàu "mẹ" chở hàng

Cẩu của cảng CMIT hiện đạt 32 move/giờ.

đi thẳng sang Mỹ, châu Âu ở các cảng tại Cái Mép - Thị Vải chỉ chiếm 10-20% lượng hàng. Do đó, phần lớn hàng hóa sang đây vẫn phải trung chuyển... từ nước ngoài. Tức là dùng tàu chuyển từ các cảng gom hàng ở TP.HCM sang Singapore, Đài Loan, Hong Kong, Thượng Hải... bốc dỡ ra rồi xếp xuống tàu mẹ để đi tiếp.

Ông Nguyễn Xuân Kỳ, phó tổng giám đốc CMIT, cho hay hiện tại nguồn hàng hóa đi các thị trường xa như Mỹ và đặc biệt là châu Âu từ TP.HCM, Hải Phòng, Đà Nẵng chưa "chảy" ra Cái Mép để đi thẳng mà vẫn dựa vào tàu gom hàng đi đến các cảng trung chuyển nước ngoài.

Ông Michael Rasmussen, Tổng Giám đốc hãng tàu CMA CGM (Pháp) tại khu vực Đông Dương, cho biết: "Cơ sở vật chất của cụm cảng Cái Mép – Thị Vải rất tốt để làm cảng trung chuyển quốc tế. Tuy nhiên, các hãng tàu vẫn đang cân nhắc đưa tàu lớn vào vì hiệu quả kinh tế thấp, ít hàng trung chuyển nên chi phí đội lên 2 - 4 lần so với các cảng trong khu vực. Nếu cụm cảng Cái Mép – Thị Vải được điều tiết đủ hàng trung chuyển quốc tế thì chúng tôi liên tục đưa tàu mẹ về cụm cảng này".

Hàng năm GDP sẽ tăng được trên 2,25 tỷ USD

Ông Nhữ Đình Thiện cho rằng xét về mặt lợi ích kinh tế, muốn giảm chi phí logistics thì giá thành vận tải biển, vận tải nội vùng phải thấp, phải tìm cách đưa tàu lớn vào Việt Nam và phải dùng cảng nước sâu.

Hiện nay, hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam đi châu Âu, Hoa Kỳ, Nhật Bản và nhiều tuyến xa đều phải đi đường vòng. Hàng hóa xếp xuống tàu feeder, tàu nội Á tại cảng Cát Lái, các cảng feeder quanh nội ô TP.HCM và chở hàng tới các cảng trung chuyển tại Singapore, Hong Kong, Thượng Hải, Port Kelang, Kaosung rồi dỡ ra đưa lên cảng. Đợi khi tàu mẹ tới thì mới xếp xuống tàu một lần nữa rồi mới chở tới cảng đích. Toàn bộ quá trình này doanh nghiệp phải tốn thêm 200USD/container và 3 ngày tàu nếu so với việc trực tiếp xếp hàng lên tàu mẹ tại Việt Nam.

"Sự đi lòng vòng này gây tổn thất cho nền kinh tế. Nếu hàng hóa xuất nhập khẩu được xếp dỡ tại cảng nước sâu tại Việt Nam, không phải chuyển tải tại các cảng nước ngoài lân cận, với chi phí tiết kiệm bình quân 200 USD/container và cắt ngắn được 3 ngày hành trình, hàng năm GDP sẽ tăng được trên 2,25 tỷ USD. Chi phí này bao gồm: 250 triệu USD tiền cảng phí, phí xếp dỡ; 1 tỷ USD chi phí vận chuyển hàng hóa từ Việt Nam tới các cảng chuyển tải; 1 tỷ USD do cắt giảm cước phí vận chuyển của các nhà xuất nhập khẩu khi xếp hàng tại Cái Mép thay vì trung chuyển tại các nước trong khu vực" - ông Nhữ Đình Thiện tính toán.

Việc đi lòng vòng này thật ra có phần lỗi từ cơ chế. Tại Hội thảo các giải pháp nâng cao hiệu quả khai thác hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải và phát triển dịch vụ Logistics tỉnh

Bà Rịa - Vũng Tàu, các doanh nghiệp kinh doanh cảng cho biết đang gặp khó khăn khi thực hiện Điều 44 Nghị định 08/2015/NĐ-CP của Chính phủ. Theo đó, các hàng hóa trung chuyển quốc tế không được phép vận chuyển qua lại giữa các cảng biển quốc tế trong lãnh thổ Việt Nam để xuất khẩu, trừ trường hợp thực hiện theo điều ước quốc tế mà Việt Nam là thành viên hoặc quyết định của Thủ tướng Chính phủ.

Ông Đặng Thanh Sơn, Giám đốc Kinh doanh TCIT cho rằng, quy định trên đang tác động trực tiếp đến việc kinh doanh của các hãng tàu, gây khó khăn cho doanh nghiệp cảng, và ảnh hưởng lớn đến năng lực cạnh tranh của các cảng biển quốc tế Việt Nam trong việc thu hút hàng hóa trung chuyển quốc tế. Trong khi các cảng trung chuyển trong khu vực đều được áp dụng quy chế cảng tự do, thậm chí có hẳn bộ luật về cảng tự do quy định rất cụ thể, chi tiết cho từng phương án khai thác, trung chuyển hàng hóa thì ở Việt Nam, các quy định pháp lý Hải quan về quản lý hàng trung chuyển quốc tế hiện nay còn một số bất cập, chưa theo kịp với khu vực.

Hiện nay, các cảng ở khu vực Cái Mép - Thị Vải dư thừa công suất trong khi các cảng biển quốc tế khu vực TP.HCM lại đứng trước nguy cơ thường xuyên quá tải. Vì vậy, nhu cầu điều chuyển tàu qua lại giữa các cảng biển quốc tế trong cùng cụm cảng TP.HCM hoặc ra các cảng Cái Mép để giảm tải trong những thời điểm nhất định là rất cần thiết và cấp bách. Ngoài ra, việc cho phép vận chuyển hàng trung chuyển quốc tế giữa các cảng sẽ tạo ra sự linh hoạt trong kinh doanh, nhằm tận dụng triệt để, hiệu quả công suất của các cảng có công suất nhỏ. Giải pháp liên doanh, liên kết này sẽ tiết kiệm nguồn lực do tận dụng các mối liên kết và chia sẻ các hạ tầng sẵn có, giảm việc đầu tư dàn trải và do đó tăng hiệu quả kinh tế, giảm tải áp lực lên các cảng TP.HCM. Đồng thời, đáp ứng nhu cầu thực tế kinh doanh của các hãng tàu, giúp doanh nghiệp kinh doanh cảng của Việt Nam tận dụng cơ hội phát triển thị trường dịch vụ trung chuyển; tăng lượng hàng hóa trung chuyển thông qua các cảng biển có khu vực trung chuyển.

Bài học từ Thái Lan

Tình trạng cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải hiện nay giống như tình trạng đã từng xảy ra tại Thái Lan. Trong nhiều năm, vấn đề kẹt xe và phát triển cảng tại Bangkok đã không thực hiện được vì mật độ giao thông dày và cảng Bangkok không thể mở rộng phát triển thêm vì là cảng sông, hạn chế khả năng tiếp nhận tàu lớn.

Chính phủ Thái Lan đã quyết định di dời hệ thống cảng biển đến tỉnh Cholburi, cách Bangkok khoảng 130km về phía Đông Nam. Khi xây dựng xong, cảng mới Laemchabank cũng lâm vào tình trạng vắng vẻ, thiếu hàng và chính phủ Thái Lan đã áp dụng cách điều tiết để hàng hóa chuyển ra xếp dỡ tại cảng mới. Từ năm 1991 đến năm 1996, khối lượng hàng container qua cảng Bangkok đã giảm dần. Nhờ quyết định mạnh mẽ này, cảng Laemchabank đã là một trong những cảng có mức tăng trưởng (kinh doanh) cao nhất trên thế giới; được đánh giá là cảng container đứng đầu thế giới thuộc nhóm 20 cảng lớn nhất thế giới về sản lượng hàng container thông qua. Từ kinh nghiệm này có thể thấy, để giải quyết triệt để vấn đề cụm cảng Cái Mép - Thị Vải thì cần có một nhạc trưởng – như Chính quyền cảng, chẳng hạn.

Chính quyền cảng sẽ làm cầu nối tìm kiếm sự điều tiết phối hợp từ cấp Chính phủ tới địa phương để cân đối lượng hàng giữa cảng feeder tại TP.HCM và cảng nước sâu tại Cái Mép - Thị Vải. Chính quyền cảng cũng sẽ đẩy nhanh yêu cầu các cấp, ngành liên quan nhanh chóng hoàn thiện cơ sở hạ tầng kết nối giao thông; như khẩn trương xây dựng đường vành đai 3 và đường liên cảng nối liền từ Tân Vạn – Nhơn Trạch – Cái Mép, đường cao tốc Bến Lức – Long Thành và các quốc lộ khác tới KCN; tăng khả năng và công suất vận tải sà lan, đường thủy nội địa tới TP.HCM, đồng bằng sông Cửa Long, Campuchia. Đồng thời xúc tiến thiết lập các trung tâm logistics quanh cụm cảng, tạo thành chợ container với mặt bằng giá dịch vụ rẻ để thu hút hàng hóa về cụm cảng Cái Mép – Thị Vải… ■

Dàn cẩu bờ hiện đại của cảng TCIT.

Cơ chế cho tàu cập cảng Phú Hữu

UBND TP.HCM vừa có văn bản chỉ đạo chỉ đạo các đơn vị liên quan đẩy nhanh tiến độ, phấn đấu đưa cảng Tân cảng – Phú Hữu vào hoạt động từ tháng 1/2016.

NGUYỄN PHÚC

Hai bến cùng một cảng

Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn đã có văn bản gửi đến Tổng cục Hải quan đề xuất cơ chế công nhận cho tàu cập cảng Phú Hữu. Theo đó, Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn cho biết, Tân cảng Cát Lái là một trong 30 cảng container lớn nhất thế giới với quy mô 120 ha bãi, 1.400m cầu tàu. Tuy nhiên, hạ tầng này đang quá tải so với thực tế sử dụng dẫn tới tình trạng ùn tắc kéo dài ở nhiều thời điểm.

Để giải quyết hạn chế này, Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn đã phải mở rộng cảng sang phía Tân cảng Phú Hữu (Q.9, TP.HCM). Diện tích sau khi mở rộng sẽ lên tới 170 ha, với 1.952 m cầu tàu. Do vậy, Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn đề xuất Tổng cục Hải quan chấp thuận cơ chế, dù tàu đến bến Cát Lái hay bến Phú Hữu cũng đều được công nhận là đến "cảng Cát Lái" và đều nằm trong phạm vi quản lý của một chi cục Hải quan.

Hồi giữa năm nay, CTCP Tân cảng Phú Hữu (thuộc TCT Tân cảng Sài Gòn) đã ký kết hợp đồng thuê cơ sở hạ tầng với Công ty TNHH MTV Cảng Bến Nghé (thuộc Samco). Bước đầu, CTCP Tân cảng – Phú Hữu triển khai các dịch vụ đóng rút hàng hóa container, khai thác depot rỗng, hàng chuyển tải, hàng rời. Đồng thời quy hoạch và sửa chữa nâng cấp cơ sở hạ tầng, trang thiết bị đáp ứng khai thác tàu container từ 3-4 vạn tấn vào cuối năm 2015.

Chuẩn đô đốc, Phó Chủ tịch HĐTV, Tổng giám đốc TCT Tân cảng Sài Gòn (SNP) Nguyễn Đăng Nghiêm cho biết, cảng Phú Hữu sẽ là cánh tay nối dài của cảng Cát Lái. Để làm làm được điều này, SNP sẵn sàng bỏ ra 100 tỷ đồng để xây dựng con đường nối từ Tân cảng Phú Hữu đến Cát Lái (Nguyễn Thị Định) tạo sự cạnh tranh lành mạnh mang lợi ích cho thị trường kinh doanh cảng biển quốc gia, bình ổn thị trường, phát triển hệ thống cảng biển, và TPHCM được lợi từ sự hợp tác này.

Hỗ trợ tối đa về cơ chế

Nhằm nâng cao hiệu quả khai thác cảng Tân cảng – Phú Hữu, UBND TP.HCM đề nghị bộ GTVT cho phép xây bổ sung 220m cầu tàu mới và

Cảng Cát Lái thuộc Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn hiện đang quá tải.

nâng cấp 320m cầu tàu hiện hữu của cảng này để toàn bộ 540m cầu cảng đón được tàu container có tải trọng đến 40.000 DWT.

Bên cạnh đó, UBND TP.HCM cũng yêu cầu Khu Quản lý giao thông đô thị số 2 và các nhà thầu đẩy nhanh tiến độ thi công công trình cầu Rạch Chiếc 2 trên đường Vành đai phía đông, phấn đấu đưa vào sử dụng trong quý 4/2015. Đối với dự án xây dựng kho bãi container tại khu đất 19,12ha liền kề theo đề xuất của Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn, UBND thành phố giao quận 9 hỗ trợ công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng, ưu tiên chuyển nhượng giá trị quyền sử dụng đất cho Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn. Đồng thời UBND TPHCM cũng yêu cầu sở GTVT thành phố phối hợp với UBND quận 9 và CTCP Xi măng Hà Tiên 1 đẩy nhanh tiến độ thực hiện công tác giải phóng mặt bằng (đoạn 100m) phục vụ xây dựng công trình đường vào cảng Tân cảng – Phú Hữu (quận 9), tạo điều kiện thuận lợi cho các loại xe lưu thông ra vào cảng Tân cảng – Phú Hữu.

Các sở ngành liên quan cũng nhận được chỉ đạo của UBND TP.HCM về việc tiến hành rà soát quy hoạch tổng thể để hình thành một tổ hợp cảng liên hoàn, với hệ thống các công trình hạ tầng kỹ thuật được kết nối đồng bộ, thông suốt để nâng cao hơn nữa hiệu quả khai thác khu cảng biển phía Đông Tây thành phố có quy mô 200 ha, 2 km cầu cảng với năng lực xuất, nhập lên đến 120 – 150 triệu tấn hàng hóa từ năm 2018 – 2020.

Báo cáo của sở GTVT TP.HCM cho biết, từ đầu năm đến nay, tổng sản lượng container thông qua các cảng khu vực thành phố đạt 2,662 triệu container, trong đó cảng Cát Lái đạt 1,871 triệu container (chiếm 70,3% sản lượng toàn thành phố). Trung bình hàng ngày có từ 16.000 đến 17.000 lượt xe tải ra vào cảng Cát Lái, ngày cao điểm lên tới 19.000 lượt phương tiện ra vào cảng. Dự báo trong vài năm tới, sau khi nhà máy sản xuất thiết bị điện tử Samsung (tại Khu Công nghệ cao TP.HCM) đi vào hoạt động, nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hóa sẽ tăng lên đáng kể và tập trung phần lớn vào cảng Cát Lái. Tình hình trên cũng đặt ra quá tải đối với cảng Cát Lái, buộc phải tính đến khả năng kết nối với các cảng trong khu vực. Vì vậy, việc xây dựng và sớm đưa vào hoạt động cảng Tân cảng – Phú Hữu đã trở nên cấp thiết.■

Xử lý "hệ lụy" tăng lương tối thiểu: Thấp thỏm giá tăng

Phương án tăng lương tối thiểu vùng (áp dụng cho khu vực doanh nghiệp) đã được Hội đồng tiền lương quốc gia thông qua vào đầu tháng 9, với mức tăng 12,4%. Tuy nhiên cả phía công nhân và doanh nghiệp vẫn còn rất nhiều trăn trở.

XUÂN MINH – NGUYỄN CÚC

Mong giá cả ổn định

Các công nhân ở khu công nghiệp (KCN) khu vực Tân Tạo, Bình Tân (TP.HCM) cho biết đang canh cánh nỗi lo giá sẽ tăng theo lương tối thiểu. Chị Bùi Thu Hạnh, cho biết: "Mấy ngày nay, chủ nhà đã nói bóng nói gió là sẽ tăng tiền thuê nhà trọ. Đã vậy, lại có thông tin tiền điện có thể tăng, nên chủ nhà trọ sẽ nhân cơ hội này tăng (tiền điện chúng tôi đang phải trả là 4.000 đồng/số). Nếu giá dịch vụ mà tăng như vậy thì quy chung mức sống chúng tôi vẫn không được cải thiện là mấy".

Còn anh Phạm Văn Chiến, công nhân điện chia sẻ: "Kinh nghiệm 2 lần tăng lương tối thiểu trong 2 năm qua cho thấy tổng thu nhập không tăng lên là bao, bởi chủ doanh nghiệp khi tăng lương tối thiểu, sẽ tiết giảm các khoản khác. Cũng may cho chúng tôi giá dịch vụ quanh KCN không tăng là mấy, nên cuộc sống còn dễ thở. Chính vì vậy, ổn định giá cả dịch vụ là điều mà công nhân chúng tôi mong nhất lúc này".

Lương tăng, phí bảo hiểm cũng tăng theo. Điều này khiến đơn giá sản xuất phải điều chỉnh phù hợp. Do vậy giá đầu ra sản phẩm khó kềm giữ giá như hồi chưa tăng lương. Trong ảnh: Công nhân đang xếp dỡ hàng tại Xí nghiệp xếp dỡ Hoàng Diệu, cảng Hải Phòng.

Làm tại xưởng cơ khí của Công ty HONG IK Vina (Khu chế xuất Tân Thuận, quận 7, TP.HCM) đã được 4 năm, anh Lê Văn Lê (quê Nghệ An) cho biết: "Hai vợ chồng tôi cùng làm ở công ty này, tháng nào cũng đăng ký tăng ca mà thu nhập cũng chỉ khoảng 11 triệu đồng. Tiền thuê nhà, tiền gửi con, tiền ăn, chi phí sinh hoạt tằn tiện

Hoạt động tại cảng cá An Thủy, Ba Tri, Bến Tre.

lắm mới đủ. Con còn nhỏ mà không có tiền dự trữ, nên tháng nào cháu bị ốm là chúng tôi khổ sở vô cùng, kiểu gì tháng sau cũng phải bớt ăn, bớt tiêu bù lại". Theo anh Lê, hầu hết công nhân trong công ty anh đều theo dõi rất sát diễn biến của quá trình thương lượng và hơi thất vọng khi biết mức tăng không được như mong đợi.

Theo ông Nguyễn Đình Thắng, Phó Chủ tịch Công đoàn KCN- KCX Hà Nội, "Công nhân phải thuê trọ gặp nhiều áp lực do giá dịch vụ thường bị các chủ nhà trọ áp giá kinh doanh. Phòng trọ hơn 10 m2 giá 700.000 - 800.000 đồng/tháng, tiền nước giếng khoan 60.000 - 80.000 đồng/người/tháng, tiền điện áp giá kịch biên thường trên 4.000 đồng/số. Khó khăn nhất là những cặp vợ chồng có con nhỏ do các cơ sở trường học mầm non quanh khu công nghiệp thiếu, nên giá gửi trẻ 1,5 - 2 triệu đồng/trẻ/tháng, tùy từng độ tuổi".

Doanh nghiệp tìm giải pháp thích ứng

Về phía doanh nghiệp, việc tăng lương tối thiểu vùng ở mức 12,4% cũng tạo nhiều sức ép, nhất là với doanh nghiệp sử dụng nhiều lao động. Bà Nguyễn Thị Hồng Liên, Trưởng phòng Tài chính CTCP sản xuất - thương mại May Sài Gòn cho biết: "Với mức tăng lương tối thiểu 12,4%, doanh nghiệp sẽ gặp rất nhiều khó khăn. Trong đó, nặng nề nhất là chi phí đóng bảo hiểm xã hội cho người lao động tăng".

Theo bà Liên, giá nguyên liệu đầu vào ngành may mặc thời gian tới được dự báo sẽ tăng cũng khiến doanh nghiệp càng thêm khó khăn. "Trong 6 tháng đầu năm 2015, công ty đã phải bù thêm gần 12 tỷ đồng để đảm bảo

thu nhập cho công nhân. Dù chưa tổ chức một cuộc họp nào sau khi Hội đồng tiền lương chốt mức tăng 12,4%, nhưng chắc chắn công ty sẽ phải đưa ra những giải pháp giải quyết những vấn đề phát sinh để vừa đảm bảo đời sống của 4.500 lao động, vừa thúc đẩy hoạt động của doanh nghiệp", bà Liên cho biết.

Trước áp lực tăng lương, tăng chi phí trong năm 2016, CTCP Giấy Vĩnh Huê, TP.HCM đã bắt đầu phải tính đến các giải pháp để đảm bảo đời sống của hơn 300 công nhân trong công ty. Theo bà Nguyễn Thị Phương Lan, Trưởng phòng Tiếp thị và Xuất nhập khẩu, Công ty Vĩnh Huê, bên cạnh việc duy trì các hoạt động để tiết kiệm chi phí, công ty sẽ tiếp tục phát động các phong trào thi đua, kêu gọi công nhân tham gia các chương trình, cuộc thi sáng kiến hữu ích tìm ra những cách làm mới vừa tăng năng suất lao động, vừa hạn chế phế phẩm.

Còn theo ông Nguyễn Văn Bé, Chủ tịch Hiệp hội doanh nghiệp các KCN- KCX Thành phố Hồ Chí Minh, mức tăng lương tối thiểu 12,4% sẽ khiến doanh nghiệp chịu nhiều áp lực nhưng chăm lo, cải thiện đời sống người lao động là việc phải làm. Đời sống người lao động tốt hơn thì mới an tâm làm việc, cống hiến, khi đó doanh nghiệp mới phát triển được.

Đóng hàng xi măng ở Cảng container Quốc tế Cái Lân.

Tăng lương tối thiểu ai được lợi?

Doanh nhân Trần Thùy Trang, làm một so sánh: "Công ty tôi đóng trên địa bàn Hà Nội, có tổng cộng 83 nhân viên, thu nhập trung bình mỗi người khoảng 8 triệu một tháng, cao gấp đôi so với lương tối thiểu nhà nước quy định. Việc tăng lương tối thiểu tưởng như chẳng ảnh hưởng gì tới các nhân viên của tôi, thế nhưng thực tế không như vậy.

Cũng như nhiều doanh nghiệp khác, để giảm gánh nặng về lương và không bị lỗ, công ty chúng tôi lâu nay thỏa thuận đóng các khoản bảo hiểm xã hội, bảo hiểm y tế, bảo hiểm thất nghiệp dựa trên lương tối thiểu là 3,1 triệu đồng. Với phương án tăng lương tối thiểu 12,4% mà Hội đồng Tiền lương quốc gia đưa ra mới đây, nếu giữ nguyên lương của nhân viên, thì quỹ lương của công ty tôi phải tăng tương ứng để bù vào phần trích nộp bảo hiểm và kinh phí công đoàn. Người lao động thực tế cũng sẽ phải trích nộp thêm tiền lương để chi trả cho bảo hiểm mà không hề được nhận thêm đồng nào để trang trải cuộc sống. Nếu tôi muốn tăng lương cho cán bộ nhân viên theo đà điều chỉnh tăng của lương tối thiểu thì bài toán đặt ra cho Ban lãnh đạo là doanh thu cũng phải điều chỉnh tăng tương ứng hoặc cắt giảm nhân sự để bù vào quỹ tiền lương.

Tôi cứ suy nghĩ mãi về lời của một ông tỷ phú cho rằng, dạy con chỉ cần hai điều: tính chịu trách nhiệm với hành vi của mình và năng lực chịu trách nhiệm với hành vi đó. Soi chiếu vào lĩnh vực quản lý doanh nghiệp, tôi thấy rất thấm thía. Khi thuê một nhân viên, bạn phải có trách nhiệm trả lương cho họ, đồng thời bạn phải đủ khả năng để trả cho họ mức lương tương ứng với sức lao động mà họ bỏ ra. Nếu mức lương đó vượt quá năng lực tài chính của công ty tức là nhân sự đó không phù hợp với công ty bạn hoặc công ty bạn sẽ phá sản.

Trong cuộc họp đầu năm nay, lãnh đạo thành phố Hà Nội cho biết, năm 2015 phấn đấu đạt kế hoạch thu nhập trung bình của người dân khoảng 6 triệu đồng. Vừa rồi, trên mạng xã hội lan truyền bảng chi tiêu của cặp vợ chồng trẻ, trong đó tổng thu nhập của hai vợ chồng là 8,9 triệu đồng mỗi tháng nhưng họ vẫn không đủ tiêu. Trong khi đó, Hội đồng tiền lương quốc gia tính toán điều chỉnh từ 3,1 triệu lên 3,5 triệu đồng, như vậy việc tăng lương tối thiểu này thực sự có ý nghĩa gì?

Tôi nghĩ, việc tăng lương tối thiểu thực tế chỉ là tăng mức đóng các loại bảo hiểm và kinh phí công đoàn, tăng thêm gánh nặng cho doanh nghiệp mà người lao động thực tế không nhận thêm được đồng nào. Vậy thì lý do điều chỉnh lương tối thiểu là do nhiều

Vận chuyển, mua bán cá ngừ đại dương tại cảng cá phường 6, TP Tuy Hòa, Phú Yên.

Mua bán cá tại cảng cá Cửa Hội, phường Nghi Hải, thị xã Cửa Lò, Nghệ An.

người lao động không đủ sống là không hợp lý. Trong bối cảnh doanh nghiệp đang gặp rất nhiều khó khăn, để người lao động có thu nhập ổn định điều đầu tiên là phải duy trì được hoạt động sản xuất bình thường. Doanh nghiệp có ổn định thì người lao động mới ổn định, doanh nghiệp có phát triển thì người lao động mới có cơ hội tăng thu nhập.

Không nên đặt ra những quy định từ ngọn vì gốc rễ đã không bền vững thì chỉ một cơn gió nhẹ cũng dễ bị trốc rễ. Dưới góc độ là chủ doanh nghiệp, nếu năm tới tăng trưởng của công ty tôi không đạt 10% thì không những không có tiền tăng lương định kỳ cho nhân viên mà chúng tôi buộc phải cắt giảm nhân sự để duy trì hoạt động công ty". ■

Tàu thuyền tấp nập tại cảng cá Sa Kỳ chuẩn bị ra khơi đánh bắt hải sản.

Hải tặc trên Biển Đông

Nửa đầu tháng 9-2015, vùng biển Việt Nam giáp ranh với vùng biển Thái Lan đã xảy ra ít nhất bốn tàu đánh cá của Kiên Giang bị một canô có trang bị hỏa lực tiểu liên và trung liên nổ súng tấn công. Đáng chú ý là ghi nhận có một cướp biển nói tiếng Việt, tóc cắt "đầu đinh".

LÊ QUANG SANG

Xả súng để cướp tàu

Đại diện Cục Kiểm ngư thông tin: Vào khoảng 15g30 ngày 11-9-2015, có 3 cặp tàu KG (6 chiếc) của ngư dân Kiên Giang đang đánh bắt ở khu vực vùng biển có tọa độ 7,1 độ Vĩ Bắc, 103,14 độ Kinh Đông (cách giàn khoan DK1/10 khoảng 70 hải lý về phía Tây Nam), thì xuất hiện 1 xuồng composite sơn màu xám, không rõ số hiệu, dài khoảng 10m, rộng 3m, trước mũi xuồng có trang bị súng 12,7mm, trên xuồng có 5-6 người, mặc quần áo xanh, áo đen, đội mũ sọc ngang, cuốn quanh cổ, nhảy lên tàu KG 94005TS do ông Bùi Minh Tuấn làm thuyền trưởng và cướp bộ đàm. Lúc này, 5 tàu cá còn lại đang đánh gắt gần khu vực có ý định tiến đến giải thoát cho tàu cá của ông Bùi Minh Tuấn, nhưng nhóm người trên xuồng composite đã rượt đuổi, và dùng súng trên mũi xuồng bắn vào tàu cá KG 94811TS.

Tài công tàu đánh cá số hiệu KG-94811, ông Nguyễn Hùng Cường (41 tuổi), ngụ đường Trần Khánh Dư, phường An Hoà, TP Rạch Giá, là một trong 2 nạn nhân may mắn sống sót của vụ việc, kể: chiều ngày 11-9, trong lúc đang bủa cào trên vùng biển Việt Nam giáp ranh với vùng biển Thái Lan, thì cặp tàu số hiệu KG-94811 và KG-94812 (đây là loại tàu cào đôi đi thành cặp, trong đó có một chiếc "đực" và một chiếc cái) bất ngờ bị 1 ca nô cao tốc đuổi theo với ý định cướp tàu.

Khi cặp tàu đánh cá tăng tốc bỏ chạy thì những kẻ đi trên ca nô nổ súng bắn xối xả vào buồng lái khiến tài công tàu KG-94812 bị bắn vỡ đầu, chết tại chỗ. Những kẻ đi trên ca nô tiếp tục xả súng sang tàu KG-94811 khiến ông Cường bị thương gãy xương

đùi, mất rất nhiều máu. "Tụi nó trang bị tiểu liên và trung liên bắn liên thanh nát bấy, boong tàu đầy vỏ đạn" - ông Cường nói.

Ông Chao Văn Sáng (41 tuổi, ngụ xã Hòa Mỹ, huyện Phụng Hiệp, tỉnh Hậu Giang) nói ông là ngư dân đi trên con tàu KG-94812 có tài công bị bắn chết. Ông Sáng cho hay khoảng 15g ngày 11-9, trong lúc đang bủa cào trên biển (chưa rõ tọa độ) thì phát hiện có một tàu nhỏ sơn màu xám xuất hiện. Ban đầu mọi người tưởng là tàu của dân làm ăn nên không chú ý. Khi con tàu nhỏ tới gần, mọi người mới hốt hoảng nhận thấy đây là loại tàu cao tốc vũ trang mang cờ hiệu nước ngoài, lắp súng máy trước mũi, trên tàu có năm người mặc đồ rằn ri, một người mặc thường phục lăm lăm súng tiểu liên.

Khi cách tàu cá ông Sáng chừng 15m, tàu cao tốc bất thần nã đạn xối xả. Lúc này, tài công Ngô Văn Sinh chỉ kịp gọi mọi người tháo bình gas sau đuôi tàu rồi trốn xuống hầm, còn mình ở lại cầm lái. Hé cửa hầm nhìn ra bên ngoài, ông Sáng kinh hoàng nhìn thấy đạn tiểu liên, trung liên và cả mảnh đạn đại liên găm nát thân tàu. "Lỗ tai tui ù đi không còn nghe được gì, chỉ nhìn thấy đạn rơi như mưa xuống boong. Khoảng 15 phút sau, khi vừa rời hầm lên buồng lái tui tá hỏa nhìn cậu Sinh gục chết cạnh vô lăng, mặt bị bắn nát, một tay bị đứt gần lìa..." - ông Sáng bàng hoàng kể lại, và nói thêm rằng: "Ngoài chiếc ca nô chở 3 người tấn công tàu chúng tôi, còn có 1 ca nô khác cũng trang bị súng máy chở 5 - 6 người rượt theo xả súng vào các tàu cá khác".

Sau khi bắn chết tài công Ngô Văn Sinh, chiếc tàu cao tốc rời đi tiếp tục tấn công các tàu đánh cá gần đó. Trong đó có tàu do nạn nhân Nguyễn Hùng Cường cầm lái, khiến ông Cường bị bắn gãy nát xương đùi phải. Ông Sáng khẳng định với Công an huyện Châu Thành, tỉnh Kiên Giang rằng cách đây gần hai tháng, chính mình cũng từng bị chiếc tàu cao tốc nói trên bắn dọa xuống nước, sau đó khống chế kéo đi lòng vòng ngoài biển để đòi tiền chuộc tàu lên tới 3,2 tỉ đồng. "Trên tàu cao tốc có một người mặc thường phục nói tiếng Việt rất rành. Mấy lần trước họ chỉ bắn dọa đòi tiền chuộc, lần này không ngờ họ ra tay bắn thẳng vào buồng lái" - ông Sáng nói.

Theo nhận định ban đầu từ lực lượng chức năng, khả năng xuồng composite là một nhóm cướp có vũ trang, cướp tàu cá để đòi tiền chuộc. Tuy nhiên, đến nay vẫn chưa xác định được tàu cá này thuộc quốc gia nào. Lực lượng chức năng Việt Nam bao gồm Cảnh sát biển, Bộ đội biên phòng, lực lượng Công an, Kiểm ngư đã vào cuộc để điều tra.

> Kể từ ngày 20-10-2015, lực lượng tuần tra, kiểm soát trong khu vực biên giới biển được quyền sử dụng vũ khí khi truy đuổi phương tiện đường thủy nước ngoài vi phạm pháp luật Việt Nam trong nội thủy, lãnh hải Việt Nam hoặc người, phương tiện vi phạm pháp luật trong khu vực biên giới biển vào nội địa. Người chỉ huy lực lượng truy đuổi được huy động người, phương tiện của các cơ quan nhà nước, tổ chức và cá nhân đang hoạt động trong khu vực biên giới biển để tham gia truy đuổi. Trường hợp truy đuổi phương tiện đường thủy nước ngoài vi phạm hoặc có dấu hiệu vi phạm pháp luật Việt Nam, việc truy đuổi được tiếp tục ở ngoài ranh giới lãnh hải hay vùng tiếp giáp lãnh hải Việt Nam và phải được tiến hành liên tục, không ngắt quãng; việc truy đuổi chấm dứt khi phương tiện đường thủy nước ngoài bị truy đuổi đi vào lãnh hải của quốc gia, vùng lãnh thổ khác.
>
> *Đó là những nội dung đáng chú ý của Nghị định số 71/2015/NĐ-CP vừa được ban hành.*

Đội tàu 15 chiếc của xã Tam Hải, huyện Núi Thành, tỉnh Quảng Nam trở về từ vùng biển Hoàng Sa.

Chủ yếu cướp tàu đầu

Việc cướp tàu đánh bắt cá của Việt Nam trên vùng biển Việt Nam

giáp ranh với vùng biển Thái Lan, là những ghi nhận đầu tiên về trường hợp tàu ngư dân cho báo cáo các vụ hải tặc năm 2015 của cục Hàng hải Quốc tế (IMB).

Hồi đầu năm nay, tại thủ đô Kuala Lumpur của Malaysia diễn ra Hội thảo ASEAN về chống cướp biển và khủng bố trên biển, do Cơ quan thực thi pháp luật trên biển Malaysia tổ chức. Hội thảo thu hút sự tham gia của 64 đại biểu đến từ 10 nước thành viên ASEAN. Tài liệu tại hội thảo cho biết báo cáo do IMB công bố, trong năm 2014 đã xảy ra tổng cộng 245 vụ cướp biển và âm mưu cướp biển trên toàn thế giới, trong đó 183 vụ xảy ra tại các vùng biển của châu Á. Riêng Đông Nam Á phải chứng kiến 141 vụ tấn công trong năm 2014, tăng so với 126 vụ trong năm 2013, phần lớn tập trung ở vùng biển của Indonesia.

IMB đặc biệt nhấn mạnh rằng các cuộc tấn công vào các con tàu chở dầu loại nhỏ ngoài khơi bờ biển Đông Nam Á đã tăng mạnh trong năm 2014. Giám đốc IMB, ông Pottengal Mukundan cho biết: "Sự gia tăng số vụ cướp tàu trên phạm vi toàn cầu là do sự gia tăng các cuộc tấn công vào các tàu chở dầu chạy dọc theo bờ biển ở khu vực Đông Nam Á. Bọn hải tặc có vũ trang đã tấn công các tàu chở dầu nhỏ trong khu vực để cướp hàng hóa, trong đó nhiều băng cướp chủ trương cướp dầu khí để bán".

Đông Nam Á là nơi có các tuyến đường biển quan trọng, với khoảng một nửa lượng hàng hóa của thế giới và 1/3 nguồn cung dầu mỏ của thế giới đi qua. Mặc dù các quốc gia ven biển trong khu vực đã đạt được những bước tiến quan trọng trong nỗ lực tăng cường hợp tác nhằm trấn áp nạn cướp biển, số vụ cướp biển vẫn không ngừng tăng lên trong khu vực này. Tuy các vùng biển của châu Á đang trở thành các điểm nóng, các con số được ghi nhận trong năm 2014 cho thấy số vụ cướp biển trên toàn cầu đã giảm 44% so với đỉnh điểm vào năm 2011, khi hải tặc Somalia hoành hành dữ dội, và là mức thấp nhất kể từ năm 2007.

"Cách đây khoảng 2 tháng, khi tôi đang đánh bắt tại vùng biển trên, có 2 chiếc tàu của ngư dân VN cũng bị bắt, trong đó có 1 chiếc do cậu Sinh làm tài công. Sau đó chủ tàu phải chi số tiền chuộc là 3,2 tỉ đồng. Những người đòi tiền chuộc hôm đó cũng chính là người đã xả súng vào tàu hôm 11-9 khiến cậu Sinh chết. Tôi nhớ rất rõ kẻ nổ súng dáng người mập, tóc cắt ngắn nói tiếng Việt rất rành vì đó cũng là người yêu cầu chúng tôi điện thoại báo cho chủ tàu phải nộp 3,2 tỉ đồng mới thả tàu"

Ông Chao Văn Sáng kể.

Cuối quý 2-2015, Cảnh sát biển Việt Nam phối hợp lực lượng Bộ đội Biên phòng đảo Thổ Chu, huyện Phú Quốc, tỉnh Kiên Giang đã bắt giữ 8 nghi phạm cướp biển người nước ngoài. Qua đấu tranh khai thác, nhóm đối tượng thừa nhận là thủ phạm gây ra vụ cướp tàu Orkim Marmony chở 6.000 tấn xăng của Malaysia vào ngày 1-6 trên vùng biển Malaysia. 8 đối tượng được xác định là: Hendry A (39 tuổi), Ruslan (61 tuổi), Kurniawan (41 tuổi), Faoji (27 tuổi), Randi Andilya (19 tuổi), Anjas (27 tuổi), Jhon Danyel Despol (38 tuổi) và Abnet (28 tuổi), đều mang quốc tịch Indonesia, do Ruslan (sinh năm 1954, có hộ khẩu tại Anambas, Natuna, Indonesia) là chủ mưu cầm đầu.

Các đối tượng này đã khống chế tàu và ngày 17-6 bỏ trốn bằng xuồng cao tốc, đến ngày 19-6 bị các lực lượng chức năng của Việt Nam bắt giữ. Ngay sau khi bắt giữ 8 nghi phạm tại đảo Thổ Chu, biên đội tàu CSB 2002 và CSB 2004 thuộc Hải đội 401, Bộ tư lệnh Vùng Cảnh sát biển 4 đã áp giải 8 nghi phạm này cùng toàn bộ tang vật bao gồm 30 chiếc điện thoại di động, trang phục thủy thủ có nhãn hiệu ORKIM, 1 chiếc xuồng cao tốc… về cảng của Bộ tư lệnh Vùng Cảnh sát biển 4 tại Phú Quốc (Kiên Giang) để tiếp tục đấu tranh và phối hợp với Cảnh sát biển Malaysia, Trung tâm Chia sẻ thông tin chống cướp biển tại châu Á (Reecap) điều tra, xử lý.

Không giống như cướp biển Somali thường bắt cóc thủy thủ đoàn và đòi tiền chuộc, những tên hải tặc tại Đông Nam Á chỉ nhắm đến việc cướp các thùng hàng chở nhiên liệu. Bên cạnh đó, 80% các vụ cướp trên biển trước kia chỉ xoay quanh việc tấn công tàu mỏ neo, những kẻ tấn công chủ yếu lấy các trang thiết bị trên tàu và tài sản của thủy thủ đoàn. Tuy nhiên, những vụ tấn công gần đây có quy mô rộng hơn, phức tạp và tinh vi hơn khi nhằm vào tàu chở hàng có tải trọng lớn. ■

CẢNG QUỐC TẾ SÀI GÒN VIỆT NAM

Địa chỉ: Thị trấn Phú Mỹ, huyện Tân Thành, tỉnh BR-VT
Điện thoại: 84-64-3924888 - Fax: 84-64-3924850
Email: infor@sitv.com.vn
Website: www.sitv.com.vn

Cảng Quốc Tế Sài Gòn Việt Nam (SITV) là thành viên của Tập đoàn Hutchison Port Holdings (HPH), một nhà đầu tư, phát triển và khai thác cảng hàng đầu thế giới. Hiện nay, tập đoàn HPH đang điều hành khai thác một hệ thống cảng biển gồm 319 bến, thuộc 52 cảng trên 26 quốc gia ở Châu Á, Trung Đông, Châu Phi, Châu Âu, Châu Mỹ, Úc, Tân Tây Lan, Tân Ghi-nê, và các đảo lân cận trong vùng Nam Thái Bình Dương. Năm 2014, tổng sản lượng hàng thông qua hệ thống cảng của tập đoàn HPH là 82,9 triệu TEU.

Xuất khẩu tháp điện gió qua cảng SITV

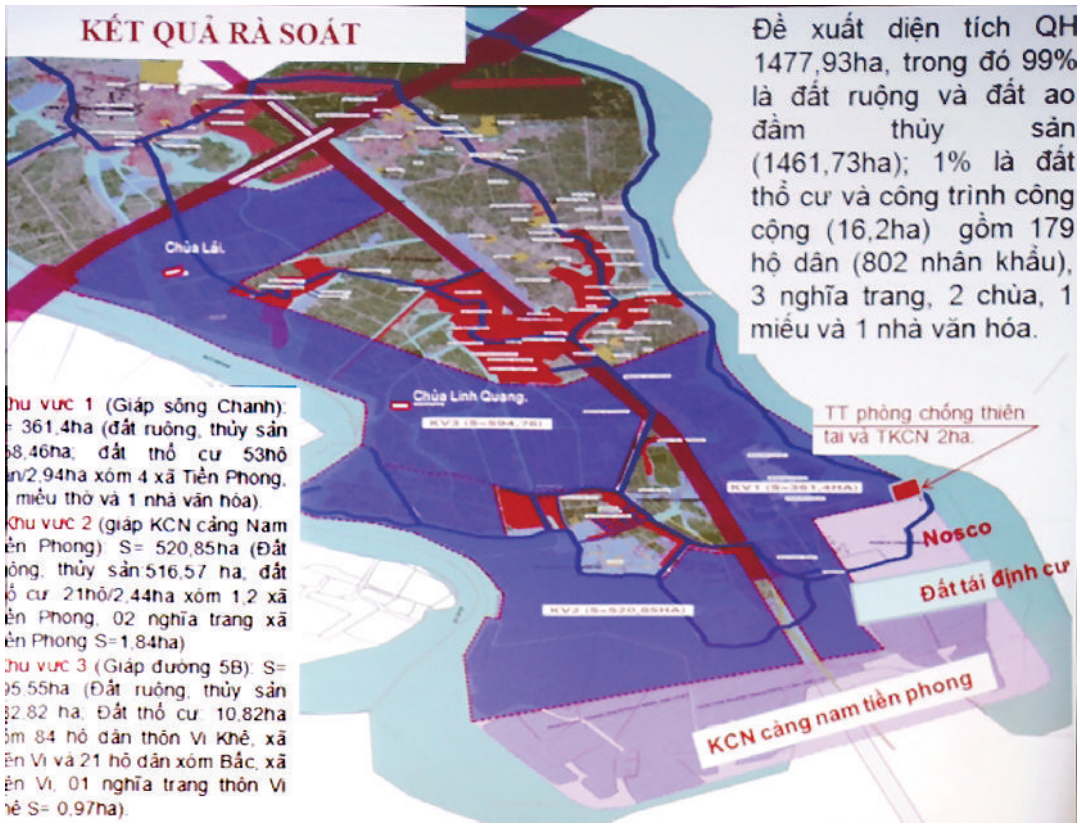
Chiều dài cầu bến	: 730m
Mớn nước trước cầu cảng	: -14m (CD)
Tổng diện tích mặt bằng	: 33,7 ha
Diện tích kho bãi	: 155.000 m2
Khả năng tiếp nhận tàu	: 80.000 DWT
Năng lực khai thác	: 1,1 triệu TEU/năm (~10 triệu MT)

Thiết bị chính:

Loại/kiểu	*Số lượng*	*Công suất*
Cầu giàn	6	50 MT
Cẩu khung bánh lốp	11	40 MT
Cầu bờ di động	1	80 MT
Xe nâng chụp container	2	45 MT
Xe nâng hàng	8	4,5 MT
Đầu kéo	15	40 MT

Khai thác hàng nông sản tại cảng SITV

Tàu hàng tổng hợp nhộn nhịp ra vào cảng SITV



Dự án đầu tư Tổ hợp khu công nghiệp và cảng biển tại Khu vực đầm nhà Mạc, thị xã Quảng Yên.

Khu công nghiệp đầm nhà Mạc, ưu tiên cho phát triển dịch vụ cảng biển

Tại các cuộc họp mới đây xoay quanh về hiện trạng đầu tư và định hướng quy hoạch Khu đầm nhà Mạc do UBND tỉnh Quảng Ninh tổ chức, lãnh đạo tỉnh Quảng Ninh đã nhấn mạnh: "Trong định hướng phát triển KCN đầm nhà Mạc, cần ưu tiên cho phát triển dịch vụ cảng biển".

NGUYỆT MINH

Khu Công nghiệp (KCN) – Dịch vụ đầm nhà Mạc (thị xã Quảng Yên) đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận bổ sung vào quy hoạch phát triển các KCN Việt Nam đến năm 2015 và định hướng đến năm 2020 với tổng diện tích quy hoạch là 3.710ha, trong đó diện tích KCN là 1.500ha.

Theo các đề xuất tại cuộc họp, quy hoạch chung xây dựng KCN - Dịch vụ đầm nhà Mạc sẽ theo định hướng là khu cảng và dịch vụ cảng biển với 4 khu chức năng chính: Khu bến cảng tổng hợp, chuyên dùng bố trí dọc sông Bạch Đằng, sông Chanh với diện tích khoảng 500 ha; Khu dịch vụ cảng, bố trí sau các khu bến cảng có diện tích 750 ha; Khu công nghiệp với diện tích khoảng 1.500 ha; khu dân cư mới phát triển.

Theo báo cáo tiến độ triển khai của chủ đầu tư, đến thời điểm hiện tại đã hoàn thành công tác khảo sát hiện trạng đề xuất ranh giới quy hoạch và được UBND tỉnh chấp thuận; xây dựng mốc khống chế tọa độ - cao độ và đo nối với mốc quốc gia; hoàn thành sơ đồ cơ cấu phân khu chức năng... Hiện nay đơn vị tư vấn đang tiếp tục thực hiện song song các bước: khảo sát địa hình, lập quy hoạch

chi tiết tỷ lệ 1/2000 và công tác khảo sát địa hình lập bình đồ tỷ lệ 1/2000 (Diện tích 1.500ha); khảo sát địa chất, lập dự án đầu tư xây dựng… Dự kiến cuối tháng 11 sẽ hoàn tất hồ sơ xin cấp giấy chứng nhận đầu tư.

Sau khi nghe ý kiến của chủ đầu tư và các đại biểu, Chủ tịch UBND tỉnh Nguyễn Đức Long khẳng định: Với vị trí lợi thế có tính chiến lược trong quy hoạch phát triển khu đầm nhà Mạc là khu vực cảng biển và dịch vụ cảng biển để kết nối đồng bộ khu vực cảng của Hải Phòng. Ông Nguyễn Đức Long, Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Ninh nhấn mạnh: "Việc ưu tiên này nhằm phát huy tối đa lợi thế về dịch vụ sau cảng và lợi thế về giao thông đường thủy". Ông Nguyễn Đức Long đã giao sở Xây dựng chủ trì phối hợp với các đơn vị liên quan lập nghiên cứu quy hoạch và lựa chọn đơn vị tư vấn có kinh nghiệm, năng lực.

Ngoài diện tích đã được Chính phủ phê duyệt là 3.710ha, ông Long yêu cầu cần nghiên cứu mở rộng KCN-Dịch vụ đầm nhà Mạc theo hướng Bắc; Khi nghiên cứu cần chú ý vấn đề giao thông kết nối để khai thác khu vực cảng biển. Sở Giao thông Vận tải cần tiến hành bổ sung ngay quy hoạch hệ thống cảng biển; ưu tiên tối đa diện tích sau cảng làm dịch vụ; triển khai ngay dự án đường giao thông kết nối từ Phong Hải (Quảng Yên) đến Lạch Huyện (Hải Phòng) dài 9km theo hình thức hợp tác công tư (PPP).

Theo lãnh đạo tỉnh Quảng Ninh, hiện nay TP Hải Phòng đang tập trung phát triển cảng biển tại khu vực cảng Lạch Huyện và cảng Đình Vũ, tuy nhiên quỹ đất tại khu vực này còn rất hạn chế. Khu vực đầm nhà Mạc có nhiều cơ hội để khai thác các lợi thế về giao thông đường thủy, dễ dàng kết nối với các khu cảng biển của Hải Phòng để phát triển hệ thống cảng và dịch vụ sau cảng. Do vậy, cần xem xét tổng thể lại quy hoạch khu vực đầm nhà Mạc trên cơ sở quy hoạch chi tiết nhóm cảng phía bắc đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được bộ GTVT phê duyệt. Xác định lại tính chất của khu vực đầm nhà Mạc với chức năng chính là khu dịch vụ cảng biển và cảng biển gắn với công nghiệp đô thị và các chức năng khác để triển khai thực hiện các bước tiếp theo đảm bảo các quy định hiện hành.

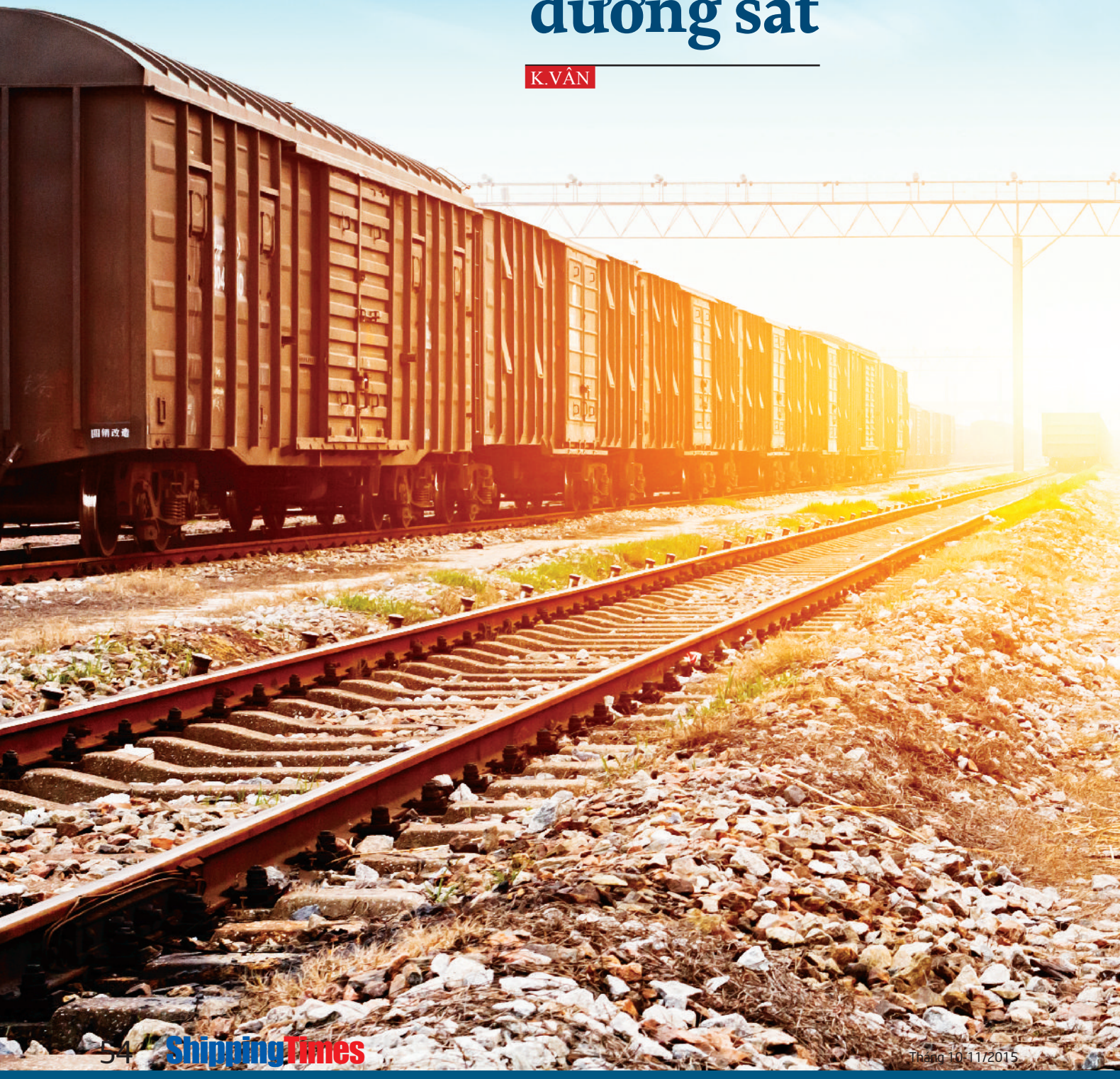
Ông Nguyễn Đức Long: "Trong định hướng phát triển KCN Đầm Nhà Mạc, cần ưu tiên cho phát triển dịch vụ cảng biển".

Ghi nhận sự tích cực của đơn vị tư vấn trong việc triển khai các nhiệm vụ quy hoạch trong thời gian vừa qua, Chủ tịch UBND tỉnh cũng chia sẻ với những khó khăn mà đơn vị tư vấn và nhà đầu tư gặp phải trong quá trình triển khai thực hiện vì chưa có quy hoạch tổng thể chung cho toàn khu vực này. Tuy nhiên, để Quy hoạch đảm bảo chất lượng và tiến độ theo đúng yêu cầu của tỉnh, ông Nguyễn Đức Long yêu cầu đơn vị tư vấn cần phải bám sát vào quy hoạch tổng thể chung cho cả khu vực (ngoài ranh giới khu đầm nhà Mạc) trên cơ sở tính toán các điểm kết nối trong vùng Kinh tế trọng điểm Bắc bộ và cảng biển Hải Phòng đảm bảo mục tiêu xây dựng thành khu cảng biển và dịch vụ cảng biển hiện đại có kết nối đồng bộ với Quy hoạch vùng tỉnh, ưu tiên tối đa cho phát triển cảng biển và dịch vụ cảng biển.

Riêng phát triển công nghiệp sẽ được ưu tiên cho các ngành gắn bó với các dịch vụ cảng biển, xuất nhập khẩu, phát huy được lợi thế cảng biển. Trong quá trình triển khai quy hoạch, cần hạn chế tối đa việc sử dụng diện tích đất canh tác lúa hai vụ nhằm đảm bảo đời sống của người dân trong khu vực cũng như đảm bảo an ninh lương thực quốc gia… ■

Logistics tư nhân đầu tiên vào ngành đường sắt

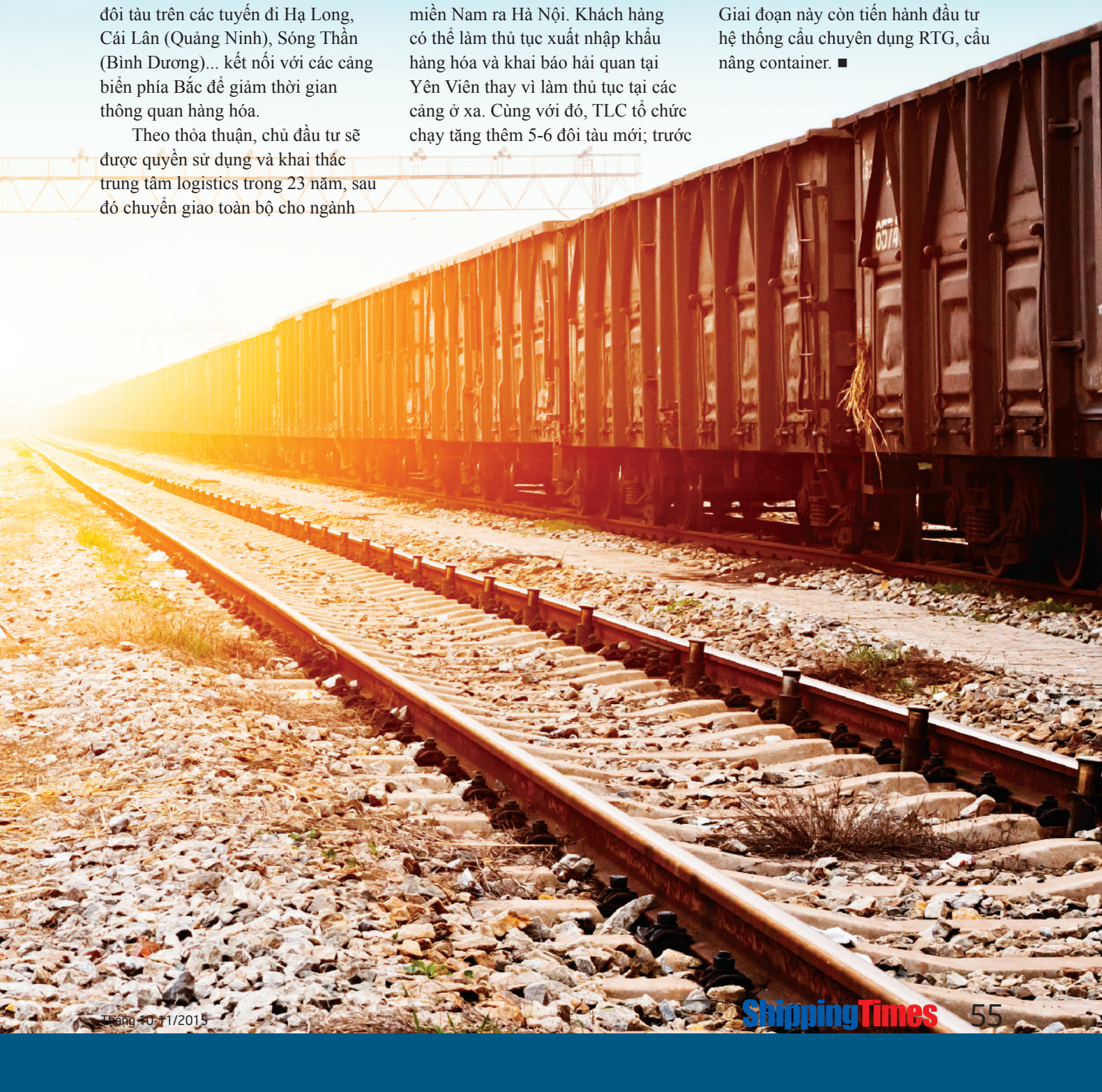
K.VÂN

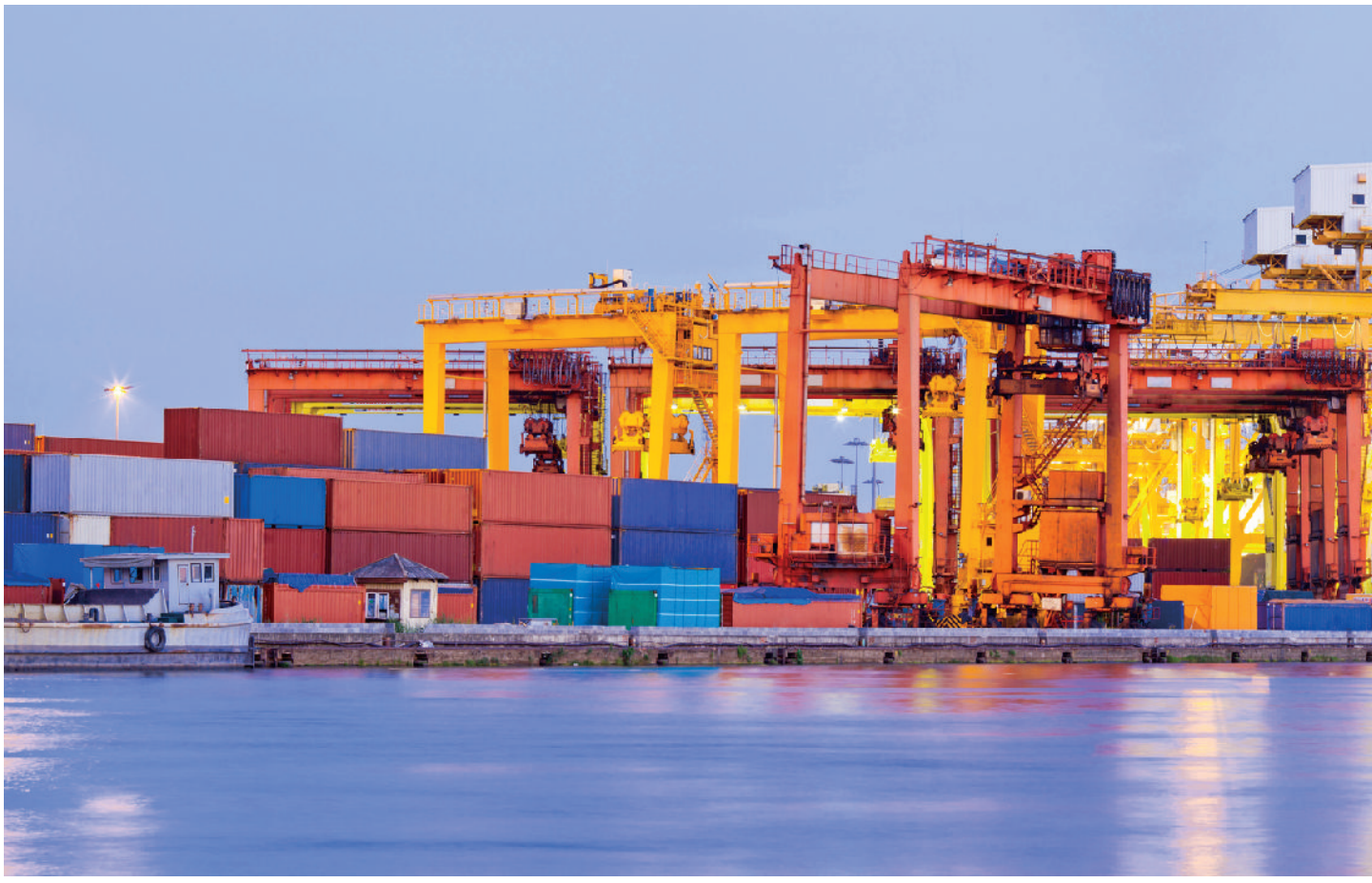


Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (VNR) đã hoàn tất hợp đồng với Công ty cổ phần Giao nhận và Vận chuyển Indo Trans (ITL) nhằm thực hiện dự án xã hội hóa đường sắt Trung tâm logistics ga Yên Viên. Theo thỏa thuận này, ITL sẽ đầu tư 90 tỷ đồng để cải tạo hơn 300m đường sắt khu vực ga, nâng cấp toàn bộ bãi hàng để đạt công suất xếp dỡ 1,8 triệu tấn hàng hóa một năm. Khi hoàn thành, Ga Yên Viên sẽ có thể khai thác 5-6 đôi tàu trên các tuyến đi Hạ Long, Cái Lân (Quảng Ninh), Sóng Thần (Bình Dương)... kết nối với các cảng biển phía Bắc để giảm thời gian thông quan hàng hóa.

Theo thỏa thuận, chủ đầu tư sẽ được quyền sử dụng và khai thác trung tâm logistics trong 23 năm, sau đó chuyển giao toàn bộ cho ngành đường sắt. Doanh nghiệp được thu phí nâng hạ container và các dịch vụ giá trị gia tăng để thu hồi vốn. Trong thời hạn khai thác, doanh nghiệp này được quyền thu phí nâng, hạ container và các dịch vụ giá trị gia tăng, nhằm thu hồi vốn đầu tư và có lợi nhuận.

Ông Trần Tuấn Anh, Chủ tịch TLC Việt Nam cho biết: Ga Yên Viên sẽ trở thành cánh tay nối dài của cảng Hải Phòng, cảng Cái Lân và nơi giao nhận hàng hóa từ nhiều khu vực khác, thậm chí hàng hóa từ miền Nam ra Hà Nội. Khách hàng có thể làm thủ tục xuất nhập khẩu hàng hóa và khai báo hải quan tại Yên Viên thay vì làm thủ tục tại các cảng ở xa. Cùng với đó, TLC tổ chức chạy tăng thêm 5-6 đôi tàu mới; trước hết, tuyến Yên Viên - Hải Phòng chạy thêm 2-3 đôi tàu/ngày; tuyến Yên Viên - Cái Lân chạy thêm một đôi tàu/ngày, tuyến Yên Viên - Sóng Thần chạy thêm hai đôi tàu/ngày. Dự án chia thành hai giai đoạn. Giai đoạn I: Từ tháng 10/2015 - 6/2016, xây dựng bãi hàng phía Nam ga Yên Viên với tổng mức đầu tư 90 tỷ đồng. Tổng diện tích sử dụng 18.984m2, trong đó xây dựng nhà điều hành (400m2), đầu tư mới nhánh đường sắt xếp dỡ H3 (280m), đầu tư mới hệ thống bãi hàng và đường nội bộ 18.500m2. Giai đoạn này còn tiến hành đầu tư hệ thống cẩu chuyên dụng RTG, cẩu nâng container. ■





Thống kê của sở Kế hoạch và Đầu tư TP.HCM cho thấy, trung bình mỗi tuần có một công ty giao nhận, logistics được cấp phép hoạt động hoặc bổ sung chức năng logistics. Sự phát triển ồ ạt về số lượng các công ty giao nhận, logistics trong thời gian qua là kết quả của việc dỡ bỏ rất nhiều rào cản trong thành lập và đăng ký doanh nghiệp. Giới chuyên gia dự báo, chỉ vài năm nữa, Việt Nam sẽ vượt cả Thái Lan (1.100 công ty), Singapore (800), Indonesia, Philippines (700-800) về số lượng công ty logistics đăng ký hoạt động trong nước.

ANH HOA

Sự bùng nổ của kênh bán hàng tiện lợi, thương mại điện tử, thị trường nông thôn và vùng sâu, vùng xa sẽ là những xu hướng kinh doanh chi phối đến sự phát triển của thị trường logistics Việt Nam trong thời gian tới.

Giao hàng hiệu quả cho các kênh bán hàng

Hiện Việt Nam có hơn 1.200 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics chủ yếu tập trung tại khu vực TP. HCM và Hà Nội. Theo Trung tâm Xúc tiến Thương mại và Đầu tư (Bộ Công Thương). Trong số đó, khoảng 900 doanh nghiệp là các đại lý vận tải, với 70% là các doanh nghiệp vừa và nhỏ. 25 doanh nghiệp logistics đa quốc gia đang hoạt động tại Việt Nam, chiếm giữ 70-80% thị phần của ngành. Các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics của Việt Nam chủ yếu làm đại lý, hoặc đảm nhận từng công đoạn như là nhà thầu phụ trong dây chuyền logistics cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics quốc tế.

Trong bối cảnh đó, ông Julien Brun, Tổng Giám đốc Công ty CEL Consulting, chuyên tư vấn và đào tạo trong lĩnh vực quản trị cung ứng ở Đông Nam Á, đã đưa ra những xu hướng kinh doanh chi phối đến thị trường logistics. Thứ nhất, trong 5 năm vừa qua, mô hình kinh doanh của hàng tiện lợi và thương mại điện tử đang dần xâm nhập vào thị trường Việt Nam. Một loạt các chuỗi cửa hàng tiện lợi đã và đang tiếp tục được mở ra tại các điểm dân cư đông đúc tại các thành phố lớn. Với hơn 90 triệu người, Việt Nam đang có khoảng 400 cửa hàng tiện lợi trong cả nước. Nếu so với

Thị trường logistics hướng tới thị trường nông thôn

Thái Lan, một nước láng giềng với 60 triệu dân và 10.000 cửa hàng tiện lợi, hay so với Nhật Bản 50.000 cửa hàng tiện lợi cho 130 triệu dân, thì có thể nhận định rằng xu hướng kinh doanh cửa hàng tiện lợi tại Việt Nam là điều tất yếu.

Theo báo cáo của Nielsen, trong năm 2014, số lượng người tiêu dùng mua hàng tại kênh chợ truyền thống giảm 5%, giảm 17% đối với của hàng tạp hóa truyền thống và 22% người tiêu dùng có thói quen mua hàng ở kênh bán hàng tiện lợi. Sự phát triển của kênh bán hàng tiện lợi yêu cầu hoạt động logistics có khả năng giao hàng nhỏ lẻ, thường xuyên và đúng hẹn cho phép loại bỏ tồn kho tại cửa hàng và tối ưu hóa diện tích bán hàng nhưng không để xảy ra trường hợp mất doanh số cho hết hàng. Ngoài việc tối ưu hóa năng lực giao nhận, việc đầu tư trang thiết bị và phát triển quy trình cho kho bãi dành riêng cho việc đáp ứng kênh bán hàng tiện lợi vẫn chưa được quan tâm thực hiện tại nhiều doanh nghiệp bán lẻ và logistics.

Thứ hai, song song với kênh bán hàng tiện lợi, mô hình thương mại điện tử cũng đang phát triển rất nhanh tại Việt Nam, hiện Việt Nam là nước đứng thứ 4 về tốc độ phát triển thương mại điện tử tại khu vực Châu Á Thái Bình Dương. Theo Cục Thương Mại Điện Tử và Công Nghệ Thông Tin, trong năm vừa qua, doanh số bán hàng của kênh thương mại điện tử đạt 2.97 tỷ USD, tương đương 2.12% tổng doanh thu bán lẻ. Đặc thù của kênh thương mại điện tử là khả năng bán hàng phủ rộng khắp từ thành thị đến nông thôn thông qua mạng internet.

Tuy nhiên, cũng chính vì độ phủ lớn mà gánh nặng về chi phí logistics cũng là một bài toán nhức nhối cho các doanh nghiệp thương mại điện tử. Tần suất giao hàng nhỏ lẻ lớn, độ phủ của dịch vụ rộng khắp các tỉnh thành là đặc điểm quan trọng của logistics phục vụ cho kênh thương mại điện tử. Phần lớn các giao dịch thương mại điện tử hiện nay vẫn là ở hình thức thanh toán khi nhận hàng (COD), và hiện nay các đại lý giao nhận cung cấp dịch vụ giao hàng và thu tiền COD cho kênh thương mại điện tử vẫn là những doanh nghiệp vừa và nhỏ. Một số các doanh nghiệp lớn cũng đang có ý định mở rộng qua lĩnh vực này như Vietnam Post, Viettel Post, và Kerry TTC.

Ngoài ra khả năng linh hoạt trong giao nhận cũng là một yếu tố quan trọng đối với khách hàng của kênh thương mại điện tử, ví dụ: thay đổi địa điểm giao hàng, giao hàng qua địa điểm tập kết trung gian, và quy trình trả hàng nhanh và tiện lợi.

Giao hàng hiệu quả đến nông thôn và vùng sâu vùng xa

Logistics đóng một vai trò quan trọng trong phân phối hàng hóa, đặt biệt là hàng tiêu dùng nhanh (FMCG). Đi cùng với vai trò quan trọng ấy là rất nhiều bài toán nan giải được đặt ra, đòi hỏi từ phía logistics những phương án giải quyết thực sự phù hợp. Việc vận chuyển và giao hàng ở nông thôn Việt Nam là một bài toán khó như thế.

Với đặc thù địa bàn rộng lớn, dân cư thưa thớt, hệ thống đường giao thông không thuận tiện, muốn mang được hàng đi sâu hơn, xa hơn với chi phí hợp lý nhất thì phải tập kết hàng ở đâu, tổ chức bán và giao hàng ra sao, dùng phương tiện gì để chuyên chở, tự làm hay thuê ngoài? Đó là hàng loạt các câu hỏi mà các doanh nghiệp là đại lý phân phối hàng thực phẩm, tiêu dùng ở nông thôn đang gặp phải. Doanh nghiệp nào có được câu trả lời đúng nhất, sớm nhất sẽ có được lợi thế cạnh tranh trong cuộc đua chiếm lĩnh thị trường ở nông thôn trong tương lai, nơi mà hơn 70% dân số Việt Nam đang sinh sống.

Nhân sự ngành logistics: Tuyển mới hay tự đào tạo?

Trong bối cảnh như diễn giải của ông Julien Brun, Tổng Giám Đốc Công ty CEL Consulting, thì vấn đề khác đang đặt ra là với cuộc chơi hội nhập trong lĩnh vực logistics ngày càng khó khăn, nhưng với nguồn nhân lực hiện có, các doanh nghiệp nhỏ và vừa đang không nỡ sa thải nhân viên từng gắn bó với công ty, nhưng nếu để lại, thì phải gánh thêm chi phí đào tạo.

Việc phát triển nóng của ngành logistics trở nên lo ngại hơn cho các

Logistics cho kênh bán hàng lẻ.

doanh nghiệp Việt Nam hiện nay. Xét về quy mô vẫn rất nhỏ bé, ngoại trừ vài chục doanh nghiệp quốc doanh và cổ phần, có nhân viên 300-400 người, số còn lại trung bình 20-70 nhân viên, trang thiết bị, phương tiện, cơ sở hạ tầng còn thấp kém, chủ yếu mua bán cước tàu biển, cước máy bay, đại lý khai quan và dịch vụ xe tải, một số có thực hiện dịch vụ kho vận nhưng không nhiều. Do phát triển nóng, nên nguồn nhân lực cung cấp cho thị trường logistics Việt Nam đang trở nên thiếu hụt trầm trọng. Hiện chưa có thống kê chính xác về nguồn nhân lực phục vụ. Nếu chỉ tính riêng các công ty thành viên Hiệp hội Logistics Việt Nam, tổng số nhân viên khoảng 5.000 người. Ngoài ra, ước tính có 4.000-5.000 người thực hiện dịch vụ giao nhận vận tải bán chuyên nghiệp hoặc chuyên nghiệp khác, nhưng chưa tham gia Hiệp hội.

Đối với các công ty logistics giao nhận có quy mô nhỏ và vừa, hoặc mới gia nhập thị trường, cũng có một đội ngũ cán bộ quản lý trẻ, có trình độ đại học, nhiều tham vọng nhưng kinh nghiệm kinh doanh quốc tế và tay nghề còn thấp.

Để nắm bắt cơ hội và vượt qua thách thức khi bước vào kinh doanh trong khu vực kinh tế chung ASEAN, nhiều công ty đã đi thuê một đơn vị tư vấn để thực hiện hoạt động tái cấu trúc, cải thiện chất lượng nhân sự. Trong quá trình đó, công ty tư vấn và doanh nghiệp thấy khoảng 40% trong tổng số cán bộ nhân viên của công ty không đủ khả năng đáp ứng nhu cầu công việc trong giai đoạn mới. Trong đó, sẽ có khoảng 20% nhân sự hết hạn hợp đồng lao động trong thời gian tới và công ty có quyền chấm dứt hợp đồng lao động. Trước tình hình đó, bên đối tác tư vấn gợi ý công ty không nên tiếp tục ký hợp đồng với những nhân sự này, mà thay vào đó tìm và tuyển mới thay thế nhân sự phù hợp hơn. Khi CEO đưa vấn đề này ra bàn bạc trước với các trưởng phòng thì bị phản đối.

Các trưởng phòng cho rằng, những nhân sự này làm việc rất ăn ý trong đội nhóm của họ. Mặc dù còn có nhiều hạn chế, nhưng lại là những người chăm chỉ, xông xáo và không ngại việc. Hơn nữa, họ là những người gắn bó, hiểu rõ văn hóa của doanh nghiệp, khách hàng, đối tác, có kinh nghiệm và kỹ năng giải quyết các vấn đề phát sinh trong quá trình làm việc với các bên. Công ty nên gia hạn hợp đồng với họ, thêm chi phí để đào tạo họ thêm.

Nhưng CEO lại không đồng tình, vì việc đào tạo sẽ mất rất nhiều thời gian và chưa chắc đã thành công. Hơn nữa, cùng một lúc cần đào tạo mỗi đội ngũ nhân sự đông đảo như vậy, công ty phải thêm gánh nặng chi phí. Trong khi đó, trên thị trường, có nhiều nhân sự có chi phí tương tự, nhưng chất lượng hơn tốt hơn… Và đây cũng chính là những vấn đề mà ngành logictics Việt Nam đang đi tìm câu giải đáp thuận tình, hợp lý nhất. ■

Công ty Cổ phần XUẤT NHẬP KHẨU & DỊCH VỤ CẢNG SÀI GÒN

CHUYÊN NGÀNH

Kinh doanh nhiên liệu và cung ứng xăng dầu tại các cảng.
Kinh doanh kho bãi và văn phòng cho thuê.
Kinh doanh và cho thuê thiết bị vận tải, xếp dỡ.
Cung ứng dịch vụ hàng hải tại cảng biển.
Xuất nhập khẩu và dịch vụ khai thuê Hải quan...

SAIGONPORTRASECO

171 Nguyễn Tất Thành, P. 18, Quận 4, TP. Hồ Chí Minh
ĐT: 28.39404069 - 39411171 - 39411172 - Fax: 28.39406952
Email: saigonportraseco@hcm.vnn.vn

CHÀO MỪNG ĐẠI HỘI CẢNG BIỂN VIỆT NAM LẦN THỨ 8-2015

SAIGON PORT
TUGSERCO
Since 1975

SAIGONPORT TUGSERCO

TUGBOAT SERVICE COMPANY

Choose professional services - Choose TUGSERCO !

We provide the following facilities & services:

Sea towing.
Heavy lifting with floating crane.
Seagoing tugboat.
Repair of marine craft.
Environmental monitoring program.
Harbour tug assistance.
Salvage ...

3 Truong Dinh Hoi St., Ward 18, Dist. 4, HCMC, Vietnam
Tel: (84-28) 3940 3258 - 3940 4934 - Fax: (84-28) 3940 4794
E-mail: tugserco@hcm.vnn.vn

BAN QUẢN LÝ

CẢNG BẾN ĐẦM

Địa chỉ
1007/36 Đường 30/4, P.11, TP.Vũng Tàu
ĐT: (064) 3621713 - 3621187
Fax: (064) 3621047
Email: bqlcbd-hcd@yahoo.com

Tại Côn Đảo
Đường quy hoạch Cảng Bến Đầm
ĐT: (064) 3830018
Fax: (064) 3830018

Đưa đón khách du lịch trong và ngoài nước, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Tiếp nhận tàu thuyền vào cảng làm hàng.

Trực tiếp quản lý, khai thác sử dụng cảng.

Tổ chức cung ứng các dịch vụ hậu cần thủy sản cho các phương tiện đánh bắt ra vào cảng và các hàng hóa khác.

Hành khách thông qua cảng 35.000 lượt hành khách/năm
Hàng hóa thông qua cảng 250.000 tấn/năm bao gồm nhiều chủng loại hàng hóa: Bách hóa, vật liệu xây dựng, thủy sản...

CÁC CẢNG TRỰC THUỘC Cảng Bến Đầm,
Cảng Côn Đảo tại Vũng Tàu
Cảng tàu khách tại Côn Đảo

Tàu Côn Đảo 09

Tàu Côn Đảo 10

Là đơn vị sự nghiệp có thu được thành lập theo quyết định số 5041/QĐ.UB ngày 30/10/2000 của UBND Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu. Quyết định cho phép tàu trong và ngoài nước ra vào làm hàng số 1947/2003/QĐ-BGTVT ngày 4/7/2003 của Bộ GTVT.

TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM

CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG NGHỆ TĨNH

10 Trường Thi, TP. Vinh, Tỉnh Nghệ An
ĐT: 038.3847145 - 3847143 - Fax: 038.3847142 - Email: portnt@vnn.vn

www.nghetinhport.com.vn

Liên kết dịch vụ hàng hải - Cung ứng tàu biển

Là cảng biển quốc tế của khu vực Bắc miền Trung, quản lý, kinh doanh, khai thác Cảng tại 3 khu vực : Bến Thủy, Cửa Lò và vùng chuyển tải Hòn Ngư.

- Cảng có 8 cầu tàu, cùng một lúc có thể xếp dỡ 8 tàu làm hàng tại Khu vực Cảng. Có 1 cầu tàu chuyên dụng để xếp dỡ hàng container.
- Phương tiện xếp dỡ có các loại cần cẩu, xe nâng từ 10 đến 130 tấn. Bảo đảm xếp dỡ hàng hóa siêu trường siêu trọng và hàng container.
- Hệ thống kho bãi: Tổng diện tích mặt bằng 227.800m^2. Trong đó kho kín 19.000m^2, có 6.000m^2 kho CFS và 180.500m^2 bãi chứa hàng bằng bêtông nhựa, thuận tiện cho khách hàng tiếp nhận hoặc ký gởi.
- Có đội ngũ kỹ sư, thợ bậc cao lành nghề, có khả năng thực hiện mọi yêu cầu của khách hàng trong và ngoài nước.

Doanh nghiệp ăn nên làm ra thì cảng mới mạnh được

"Có những nghịch lý là càng hội nhập thì quy mô doanh nghiệp Việt lại càng nhỏ đi, giá trị gia tăng của nông nghiệp lại thấp hơn. Chúng ta đã chưa phát huy hết cơ hội và cũng chưa vượt qua được thách thức từ hội nhập". Phó Chủ tịch Quốc hội Uông Chu Lưu đã nhận xét như vậy về báo cáo kết quả quá trình hội nhập kinh tế quốc tế từ khi Việt Nam là thành viên Tổ chức thương mại thế giới (WTO). Và một khi doanh nghiệp Việt èo uột thì cảng biển nước nhà khó thể mạnh lên được.

NGUYỄN HỒNG PHÚC

8 năm hội nhập: Nông nghiệp không thay đổi đáng kể

Thay mặt Chính phủ báo cáo bổ sung về kết quả quá trình hội nhập, Thứ trưởng bộ Công thương Trần Quốc Khánh cho biết sau 8 năm gia nhập WTO, một trong những thành công quan trọng nhất là hình thành hệ thống pháp luật tương đối đầy đủ, tương thích với quy định của WTO, tạo ra môi trường kinh doanh ngày càng minh bạch, dễ dự đoán hơn. Bước đầu đã tận dụng lợi thế do WTO mang lại để thúc đẩy xuất khẩu, thị trường lao động, thu hút nguồn vốn đầu tư.

Trái với lo ngại trước đây về khả năng cạnh tranh của nền kinh tế, nhiều ngành đã đứng vững khi mở cửa cạnh tranh và phát triển tốt trong bối cảnh hội nhập như ngành tài chính, viễn thông... Nhiều rào cản trong thương mại xuất nhập khẩu được bãi bỏ. Cơ cấu xuất nhập khẩu chuyển dịch tương đối tốt. Năm 2007, dầu thô chiếm 17,5% kim ngạch xuất khẩu, nhưng đến năm 2014 chỉ 4,8% kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam.

Góp ý để hoàn thiện báo cáo, Chủ nhiệm Ủy ban Tài chính ngân sách Phùng Quốc Hiển cho rằng đoàn giám sát nên làm rõ hơn các nội dung trong báo cáo như những tồn tại, hạn chế trong công tác xây dựng pháp luật, ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới xảy ra ngay khi Việt Nam bắt đầu gia nhập WTO. Đồng thời đánh giá cụ thể hơn về các kết quả tích cực như tăng trưởng thực chất hơn, chỉ số cạnh tranh được nâng lên, thu hút đầu tư mạnh hơn, cơ cấu kinh tế được chuyển dịch theo cơ cấu thị trường. Các rào cản kinh doanh giảm nhiều, năng suất, thu nhập của người lao động tăng... Ông Phùng Quốc Hiển cũng đề nghị phân tích nguyên nhân vì sao khi hội nhập các lợi thế lớn của Việt Nam như là vị trí địa lý, dân số trẻ và đặc biệt là nông nghiệp… chưa được phát huy. Theo báo cáo, trong 8 năm hội nhập, tốc độ tăng trưởng của

ngành thuỷ sản giảm gần một nửa so với giai đoạn trước, tốc độ phát triển của ngành nông nghiệp thay đổi không đáng kể.

Vẫn tiếp tục nhập siêu năm sau cao hơn năm trước

Từ sau khi gia nhập WTO, chỉ có 3 năm gần đây (2012-2014), Việt Nam có thặng dư cán cân thương mại, còn các năm trước đều thâm hụt lớn. So sánh mức bình quân năm thì thương mại giai đoạn 2007-2014 vẫn ở tình trạng nhập siêu (8,07 tỷ USD) cao hơn mức nhập siêu bình quân năm giai đoạn 2001-2006 (4,05 tỷ USD). Riêng năm 2008 nhập siêu hàng hóa là 18,02 tỷ USD. Kết quả giám sát cũng cho thấy, cán cân xuất, nhập khẩu dịch vụ, luôn ở tình trạng nhập siêu và có xu hướng tăng lên từ năm 2007 đến nay, trừ năm 2012 có sự chững lại. Nhập siêu dịch vụ năm 2014 là 3,53 tỷ USD, gấp tới 4,92 lần so với năm 2007.

Thách thức tiếp theo là quá trình hội nhập buộc các doanh nghiệp Việt Nam phải đối mặt với các rào cản kỹ thuật thương mại của các đối tác. Theo báo cáo của Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam, cho đến nay, hàng hóa xuất khẩu Việt Nam liên quan đến gần 80 vụ kiện chống bán phá giá, chống trợ cấp, tự vệ ở nhiều thị trường. Các vụ điều tra phòng vệ thương mại gây ra những thiệt hại đáng kể cho các doanh nghiệp xuất khẩu của Việt Nam. Đối với hàng xuất khẩu của Việt Nam, nguy cơ này còn cao hơn bởi Việt Nam hiện vẫn chưa được công nhận là nền kinh tế thị trường trong các cuộc điều tra chống bán phá giá, chống trợ cấp.

Đoàn giám sát đánh giá, sau khi gia nhập WTO, tỷ trọng đầu tư từ vốn Nhà nước giảm dần và tỷ trọng từ khu vực ngoài Nhà nước, khu vực có vốn đầu tư nước ngoài tăng dần. Cụ thể, khu vực có vốn đầu tư nước ngoài đóng góp 21,7% tổng đầu tư phát triển toàn xã hội năm 2014 (mức cao nhất sau khi Việt Nam gia nhập WTO là 30,9% năm 2008, thấp nhất là 21,6% năm 2012) cao hơn so với trước năm 2007 (năm 2005: 14,9%; năm 2006: 16,2%). Theo kết quả giám sát, giai đoạn 2007-2009 là giai đoạn bùng nổ đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI). Đóng góp của khu vực FDI trong GDP cũng tăng mạnh từ năm 2007 đến nay nhờ giá trị xuất khẩu của khu vực này tăng mạnh.

Dẫn số liệu từ báo cáo của Chính phủ, đoàn giám sát cho hay giá trị xuất khẩu của khu vực FDI trung bình giai đoạn 2007-2014 là 56,06 tỷ USD (chiếm 61% tổng giá trị xuất khẩu cả nước), trong khi trung bình giai đoạn 2001-2006 là 13,48 tỷ USD (chiếm 53,7% tổng giá trị xuất khẩu cả nước). Tuy nhiên, chất lượng của hoạt động đầu tư trực tiếp nước ngoài vẫn là vấn đề cần quan tâm, khi các doanh nghiệp FDI chủ yếu là gia công chế biến, tác động của FDI trong việc nâng cao trình độ công nghệ cho Việt Nam chưa rõ nét.

Lỗi hệ thống trong quản trị doanh nghiệp và quản trị quốc gia

Đánh giá cao chủ trương và kết quả hội nhập, nhưng Phó Chủ tịch Quốc hội Uông Chu Lưu cũng cho rằng, cần làm rõ những vấn đề tồn tại như liên kết giữa doanh nghiệp trong nước và nước ngoài chưa phát huy tác dụng, "mặc ai nấy chạy", chính sách ưu ái hơn cho doanh nghiệp đầu tư nước ngoài, doanh nghiệp trong nước chưa được quan tâm đúng mức….

"Có những nghịch lý mà chúng ta phải trả lời trong quá trình hội nhập là càng hội nhập thì quy mô doanh nghiệp Việt lại càng nhỏ đi, giá trị gia tăng của nông nghiệp lại thấp hơn. Chúng ta chưa phát huy hết cơ hội và cũng chưa vượt qua được thách thức từ hội nhập. Có thể thấy, thể chế, bộ máy và con người mà không đúng tầm, đúng nhịp thì ảnh hưởng lớn đến quá trình hội nhập", Phó Chủ tịch Quốc hội nói.

Còn theo Chủ tịch Hội đồng dân tộc Ksor Phước, chúng ta đang tăng trưởng theo chiều rộng, chưa theo chiều sâu, nên nay đã bộc lộ những điểm yếu của nền kinh tế. "Đây là lỗi hệ thống, trước hết ở tầm vĩ mô, trong đó có cơ chế điều hành, bộ máy, chất lượng nguồn nhân lực… Chất lượng nhân lực ở đây không chỉ là người lao động mà cả người quản trị, từ quản trị doanh nghiệp và đến quản trị quốc gia của chúng ta đều có vấn đề. Đây là câu chuyện vĩ mô và Quốc hội phải bàn xem phải sửa gì trong những lỗi hệ thống này", ông Ksor Phước nhấn mạnh.

Chủ tịch Quốc hội Nguyễn Sinh Hùng yêu cầu báo cáo phải phân tích sâu hơn về một số nội dung. Theo đó, trả lời được các câu hỏi như trong quá trình hội nhập nền kinh tế có tiến bộ

> "Có chuyên gia nêu lên nghịch lý là càng hội nhập thì doanh nghiệp Việt càng nhỏ đi. Người nông dân đã phải chủ thể của hội nhập chưa? Sau khi hội nhập, giá trị gia tăng của nông nghiệp thấp hơn thì tại sao? Rồi chuyên gia nói, nhiều cán bộ còn lơ mơ về chủ trương hội nhập nên chỉ đạo còn thiếu nhất quán, tôi nghe rất có lý"
>
> *Phó chủ tịch Quốc hội Uông Chu Lưu nhắc lại đánh giá của các chuyên gia tại Diễn đàn Kinh tế Mùa thu 2015, rằng chủ trương hội nhập là khâu đột phá quan trọng của Việt Nam.*

hay không, có thu hẹp khoảng cách với các nước hay khoảng cách đó lại xa hơn. Từ đó, đi sâu vào phân tích về chất lượng tăng trưởng, về nguyên nhân của những hạn chế trong nông nghiệp, doanh nghiệp nội địa… "Điều tôi lo lắng nhất là sự sẵn sàng để vào TPP. Đây là một cơ hội lớn, nhưng cũng là thách thức lớn, phải chuyển hoá thách thức thành cơ hội", Chủ tịch Quốc hội cho biết.

"Đại đoàn thuyền thúng" trên thị trường logistics

Trong 8 năm hội nhập WTO, doanh nghiệp Việt với quy mô nhỏ, vốn ít, nên tiếp tục thất thế rất nhiều trên thị trường logistics.

Số liệu được công bố trong một báo cáo của cục Hàng hải Việt Nam về logistics cho biết đa số các doanh nghiệp Việt Nam chỉ dừng lại ở việc làm đại lý cấp 2, cấp 3, thậm chí cấp 4 cho các đối tác nước ngoài có mạng lưới toàn cầu mà chưa tổ chức kết nối được các hoạt động vận tải đa phương thức. Không chỉ vậy, tuy có số lượng lớn, các công ty logistics Việt Nam mới đáp ứng được 25% nhu cầu nội địa và mới chỉ tập trung vào một vài ngành dịch vụ trong chuỗi giá trị dịch vụ có doanh số hàng tỷ USD. Các công ty logistics Việt Nam hiện cũng chỉ mới hoạt động trong phạm vi nội địa hoặc một vài nước trong khu vực, trong khi phạm vi hoạt động của các công ty nước ngoài như APL Logistics là gần 100 quốc gia, Maersk Logistics là 60 quốc gia... Đây là một trong những cản trở các doanh nghiệp Việt Nam cung cấp các dịch vụ trọn gói cho khách hàng trong bối cảnh các chủ hàng thường có xu hướng thuê ngoài từ rất nhiều quốc gia và lãnh thổ trên thế giới.

Mặt khác, do phần lớn các nhà xuất khẩu của Việt Nam xuất khẩu hàng theo điều kiện FOB, FCA, nên quyền định đoạt về vận tải đều do người mua chỉ định và dĩ nhiên người mua sẽ chỉ định một công ty nước họ để thực hiện điều này. Do đó, các công ty logistics của Việt Nam tiếp tục là người ngoài cuộc. Bất cập này không phải dễ dàng giải quyết vì phần lớn các nhà xuất khẩu của Việt Nam đều gia công hoặc xuất hàng cho những khách hàng lớn đã có những hợp đồng dài hạn với các công ty logistics toàn cầu.

Một điển hình là Nike, một công ty có rất nhiều hợp đồng làm ăn với các doanh nghiệp Việt Nam, nhưng riêng về khâu vận tải và logistics thì các doanh nghiệp Việt Nam không thể tham gia vào trong quá trình thương thảo.

Hiện nay, các doanh nghiệp nhập khẩu của Việt Nam đang chuyển dần sang hình thức mua FOB, tạo ra cơ hội cho các doanh nghiệp logisitics

Các mặt hàng nông sản chủ lực tiếp tục khẳng định vị trí quan trọng trong nền kinh tế nước ta, cũng như trên thị trường nông sản thế giới. Tuy nhiên, điều đáng buồn là dù sản lượng xuất khẩu tăng mạnh, nhưng giá trị sản phẩm thu về lại tăng không đáng kể.

Việt Nam khai thác. Tuy nhiên, một phần khá lớn trong thị trường này vẫn nằm trong tay các hãng logisitics nước ngoài do có nhiều doanh nghiệp nước ngoài đầu tư trực tiếp tại Việt Nam, mà họ cũng chính là người nhập khẩu hàng nhiều nhất. Mặt khác, phần lớn các doanh nghiệp Việt Nam vẫn còn chưa ý thức được việc đầu tư vào quản lý hiệu quả chuỗi cung ứng. Các doanh nghiệp Việt Nam hầu hết không có phòng quản lý logistics hoặc chuỗi cung ứng mà phòng này thường được hiểu là phòng kinh doanh xuất nhập khẩu. Điều này tạo ra rào cản đối với các doanh nghiệp logistics Việt Nam trong việc chào các dịch vụ logistics giá trị gia tăng.

Vẫn là những... lý do cũ

Các viện dẫn giải thích cho sự yếu kém của ngành logistics Việt Nam, tiếp tục là các "than vãn" mà ai cũng biết. Ví dụ như phần lớn cảng biển tại Việt Nam không được thiết kế cho việc bốc dỡ hàng cho tàu chuyên dùng, nhiều cảng nằm ngoài TP.HCM chỉ được thiết kế cho hàng rời, không có trang thiết bị xếp dỡ container chuyên dụng. Trong khi đó, các sân bay trong nước cũng thiếu các thiết bị phù hợp để bốc dỡ hàng hóa, thiếu sự đầu tư các kho bãi mới trong khu vực gần các sân bay, bến cảng. Hệ thống kho bãi hiện tại trên cả nước lại không phù hợp với hàng hóa bốc dỡ nhanh, trong đó có nhiều kho bãi đã được khai thác hơn 30 năm qua và không đáp ứng được các tiêu chuẩn quốc tế.

Một vấn đề khác là chi phí logistics của Việt Nam hiện cao hơn rất nhiều so với các nước phát triển như Mỹ và cao hơn các nước đang phát triển như Trung Quốc hay Thái Lan. Chính chi phí logistis cao này làm giảm hiệu quả những cố gắng của Việt Nam trong việc giới thiệu thị trường lao động giá rẻ và đẩy mạnh xuất khẩu.

Ngoài ra logistics hiện vẫn chưa được đào tạo chuyên sâu tại các trường đại học. Cục Hàng hải cho hay Việt Nam hiện có khoảng 6.000 nhân viên đang làm việc trong lĩnh vực logistics, tuy vậy những người có kinh nghiệm và hiểu biết về luật pháp quốc tế còn thiếu nhiều. Nguồn nhân lực chính cho ngành này đều được lấy từ các đại lý hãng tàu, các công ty giao nhận vận tải biển và sử dụng theo khả năng hiện có; trong khi đây là lĩnh vực đòi hỏi chuyên gia không những am hiểu hệ thống pháp luật, thông lệ của nước sở tại, mà còn phải am hiểu pháp luật quốc tế và có mối quan hệ rộng khắp trên thế giới. ■

Tàu Mercy được mệnh danh là "siêu tàu bệnh viện", được vận hành vào năm 1986. Tàu dài 272 m, rộng 32 m, mớn nước 10 m, tốc độ gần 18 hải lý/giờ.

Thăm tàu bệnh viện USNS Mercy

VÂN YẾN – KHÁNH NGỌC

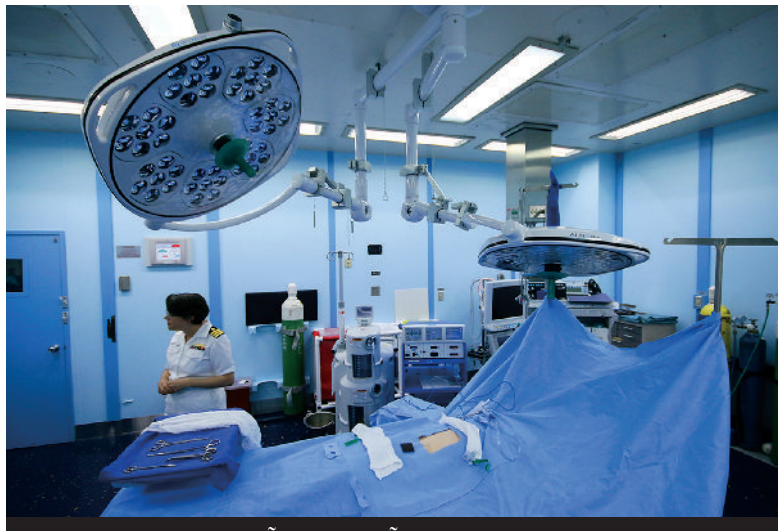
Vừa qua, tàu bệnh viện Mercy của Hải quân Mỹ, dài 272m, mang đầy đủ thiết bị y tế hiện đại có thể điều trị cho cùng lúc gần 1.000 bệnh nhân trong các tình huống động đất, núi lửa, sóng thần và tàu cao tốc USNS Millinocket (JHSV 3)... đã đến Đà Nẵng trong 10 ngày để thực hiện chương trình đối tác Thái Bình Dương 2015.

Đây là lần thứ 6 chương trình tới Việt Nam, nhằm trợ giúp nhân đạo và đối phó cứu trợ thảm họa đa phương lớn nhất diễn ra hàng năm tại khu vực Ấn Độ - Thái Bình Dương. Giới truyền thông Việt Nam đã được mời thăm tàu bệnh viện Mercy.

Phóng viên Shipping Times xin trích giới thiệu một số hình ảnh ở lần tham quan này.

Tàu bệnh viện USNS Mercy còn treo trang trọng ảnh tượng Chủ tịch Hồ Chí Minh là biểu tượng của Việt Nam.

Một nhân viên y tế giới thiệu về Ngân hàng máu sống được xây dựng suốt 10 năm qua trên tàu Mercy. Đây là nguồn máu dự trữ cần thiết và phát huy tác dụng trong nhiều trường hợp cấp cứu.



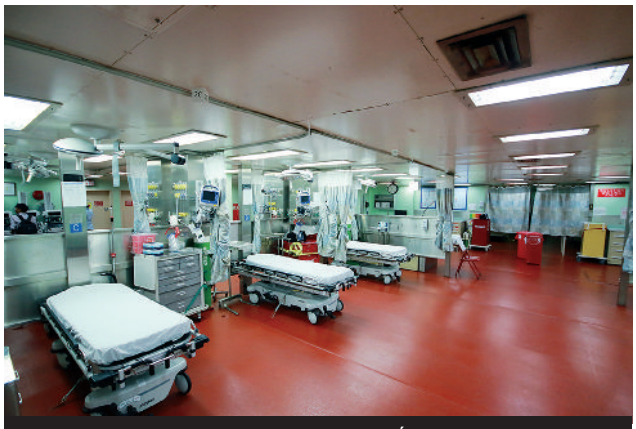
Có 30 bệnh nhân ở Đà Nẵng được phẫu thuật chỉnh hình với sự phối hợp của các bác sĩ hải quân Mỹ và Việt Nam.

Đến Đà Nẵng lần này, tàu Mercy cùng các bác sĩ tập trung vào các buổi hội thảo về y tế trong trường hợp ứng phó với các thảm họa như động đất, núi lửa, sóng thần... Ngoài ra, một buổi diễn tập với tình huống giả định 50 người thương vong đã được thực hiện. "Thông qua tình huống này, chúng tôi muốn cho các nhân viên phụ trách y tế của Việt Nam thấy chúng tôi thực hiện việc di tản số lượng thương vong lớn như thế nào", tư lệnh tàu Mercy, ông Walters nói.

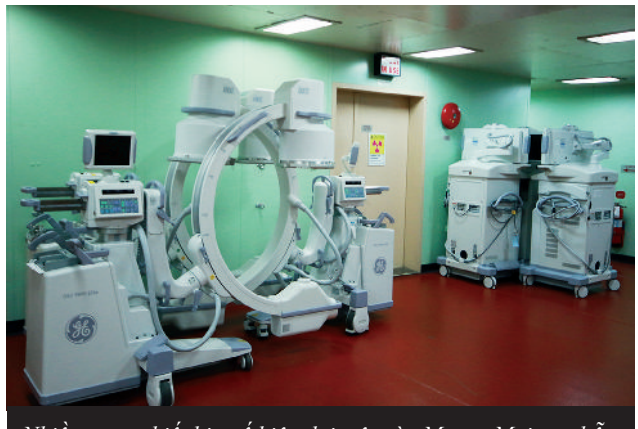
Đây là chiếc tàu bệnh viện thứ 19 trong lịch sử Hải quân Mỹ và chỉ còn 2 tàu đang hoạt động là T-AH-19 và T-AH-20. Tàu được trang bị hơn 10 xuồng cao tốc hiện đại phục vụ cho việc cứu trợ nhân đạo và hỗ trợ thiên tai trên biển.

Dọc hành lang các tầng của tàu bệnh viện này trưng bày hình ảnh về các hoạt động thường niên. Bức ảnh một chú chó được chăm sóc y tế khiến nhiều người xúc động.

Trên boong tàu còn có bãi đỗ cho trực thăng, sử dụng trong tình huống khẩn cấp.



Phía trong có một phòng rộng, là nơi tất cả bệnh nhân khi lên "bệnh viện di động này" được thăm khám, trước khi chuyển đến các phòng chức năng.



Nhiều trang thiết bị y tế hiện đại trên tàu Mercy. Mọi ca phẫu thuật về tim mạch, chỉnh hình, thần kinh... đều được đáp ứng nhờ công nghệ tiên tiến.

Tàu cập cảng buổi sáng sớm.

Người đi chợ không cần mang theo giỏ để đựng.

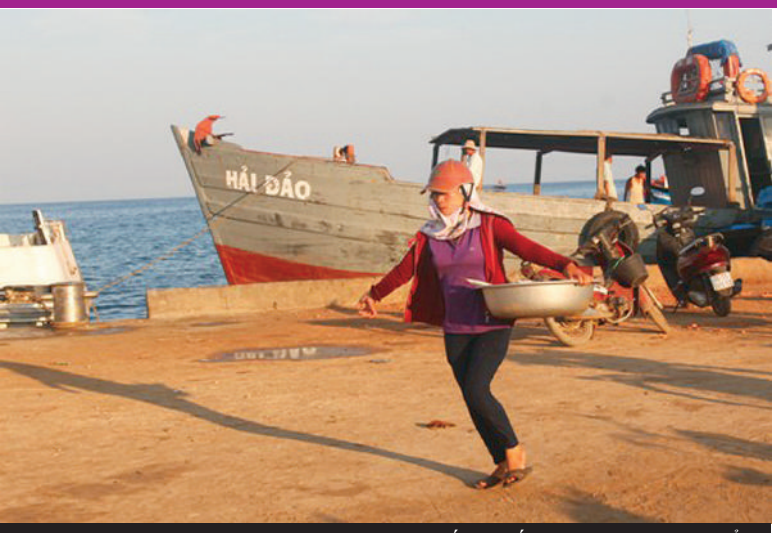
Bình yên chợ cảng biển Lý Sơn

THU TRANG

Ngay từ sáng sớm, khi mặt trời ló dạng, những người dân chài đã hối hả ra cảng biển Lý Sơn đón những chuyến tàu từ khơi xa đem cá về. Người khuân, kẻ vác, nhanh chóng chuyển những thùng cá đầy xuống tàu. Cảng biển cũng thành chợ, người mua kẻ bán tấp nập. Chứng kiến một buổi chợ như vậy mới thấm thía cuộc sống vất vả, nhọc nhằn mà cũng vô cùng bình yên nơi đây.

Khâu đóng gói rất nhanh. Vì nếu không kịp đóng lạnh, cá sẽ bị ươn và bán mất giá.

Nhanh chân mua được cá, người phụ nữ này nhanh chóng cho cá vào vớp lạnh để chuyển vào đất liền.



Người dân hối hả đến chợ cá trên cảng biển.

Cá còn tươi nguyên sau một đêm chài lưới.

Một số người dân mang cá ra bán lẻ.

Cá đầy khoang.

Từng thùng cá được chuyển từ tàu xuống đã nhanh chóng được mọi người thu mua.

Người mua kẻ bán tấp nập.

Công đoàn Cảng Đà Nẵng chăm lo tốt đời sống công nhân

Những năm qua, để từng bước thích nghi và hội nhập với tình hình mới, cảng Đà Nẵng đã liên tục chuyển đổi mô hình hoạt động theo chủ trương của Nhà nước. Từ một doanh nghiệp với 100% vốn Nhà nước, đến nay Cảng đã chuyển sang hoạt động theo mô hình Công ty cổ phần.

ĐOÀN VÂN YẾN

Tập trung tuyên truyền

Mỗi bước chuyển đổi mô hình hoạt động doanh nghiệp là một lần sắp xếp lại lao động để đáp ứng với yêu cầu sản xuất kinh doanh. Vì vậy, không tránh khỏi những tâm tư, vấn đề tư tưởng nảy sinh ở người lao động. Để giải quyết công tác tư tưởng trong quá trình chuyển đổi mô hình của công ty và đảm bảo công tác sản xuất của đơn vị không bị ảnh hưởng, Tổng giám đốc và Ban Thường vụ Công đoàn Công ty đã phối hợp triển khai nhiều hình thức tuyên truyền, giải thích để người lao động thấu hiểu các chủ trương chính sách của Nhà nước và giải quyết tốt các yêu cầu của người lao động nhằm đảm bảo sự hài hòa trong lợi ích của doanh nghiệp và người lao động.

Để công tác sản xuất kinh doanh của Công ty phát triển tốt và công việc làm, đời sống của người lao động được ổn định, việc xây dựng mối quan hệ lao động hài hòa, ổn định là mục tiêu mà lãnh đạo và Công đoàn Cảng Đà Nẵng luôn hướng tới nhằm giải quyết thỏa đáng mối quan hệ giữa quản lý, sử dụng lao động bảo đảm sự phát triển bền vững của doanh nghiệp. Người lao động mong muốn được quan tâm về đời sống vật chất, tinh thần, có việc làm và thu nhập ổn định, có cơ hội học tập; quan hệ lợi ích giữa các bên hài hòa, tin cậy lẫn nhau, thực hiện tốt nghĩa vụ và trách nhiệm của mình.

Lãnh đạo và Công đoàn cảng Đà Nẵng đã phối hợp triển khai tổ chức thực hiện đảm bảo nâng cao chất lượng việc xây dựng mối quan hệ lao động hài hòa, ổn định và tiến bộ trong doanh nghiệp bằng cách tuyên truyền, giáo dục nâng cao nhận thức chính trị, trình độ chuyên môn nghiệp vụ cho người lao động. Ban chấp hành Công đoàn Công ty đã tổ chức triển khai Nghị quyết 20-NQ/TW của Bộ Chính trị về "Tiếp tục xây dựng giai cấp công nhân Việt Nam thời kỳ đẩy mạnh công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước", triển khai tập huấn về kiến thức pháp luật cho cán bộ đoàn viên như Hiến pháp và Điều lệ Công đoàn Việt Nam sửa đổi. Sử dụng hợp lý các nguồn quỹ phúc lợi, khen thưởng… để chăm lo cho đời sống tinh thần của CBCNV như tổ chức giải Hội thao truyền thống của Cảng, tham gia các hội diễn và hội thao do Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam tổ chức với kinh phí hàng năm hàng trăm triệu đồng.

Bên cạnh đó, Công đoàn luôn phối hợp tốt với chuyên môn thực hiện các chế độ chính sách đúng quy định và chăm lo đời sống vật chất tinh thần cho CBCNV đảm bảo việc làm, thu nhập ổn định năm sau cao hơn năm trước. Thực hiện nâng lương, nâng bậc kịp thời cho CBCNV; tổ chức khám sức khỏe định kỳ, thực hiện đầy đủ các chế độ cho người lao động như: bảo hiểm y tế, bảo hiểm xã hội, bảo hiểm thân thể cho 100% CBCNV đúng quy định của Nhà nước; hàng năm tổ chức tham quan trong nước và nước ngoài cho cán bộ, đoàn viên, người lao động.

Chăm lo tốt cho người lao động

Công đoàn đã phối hợp chăm lo chu đáo đời sống vật chất và tinh thần cho CBCNV, tổ chức thăm và tặng quà các gia đình chính sách, phụng dưỡng 2 mẹ VNAH mức19.200.000 đồng/mẹ/năm, thăm cán bộ hưu trí với mức 300.000 - 1.000.000đ/xuất. Từ quỹ công đoàn và quỹ phúc lợi, Công đoàn Cảng cũng chỉ đạo các cấp công đoàn thực hiện tốt chế độ thăm hỏi, trợ cấp cho CBCNV có hoàn cảnh khó khăn với mức 500.000 -1.000.000đ/người. Duy trì việc tặng quà đoàn viên về nghỉ chế độ hưu trí 1.000.000đ/người. Quỹ Mái ấm công đoàn được đoàn viên hưởng ứng tích cực trong năm đã hỗ trợ kinh phí xây dựng nhà ở cho 3 trường hợp có hoàn cảnh khó khăn về nhà ở với số tiền là 35.000.000 đồng. Thực hiện cuộc vận động tổ chức quyên góp mỗi CBCNV 02 ngày lương ủng hộ Quỹ xã hội từ thiện do Bộ Giao thông vận tải phát động, cảng Đà Nẵng đã vận động CBCNV đóng góp 400 triệu đồng để giúp đỡ CNVCLĐ nghèo, các đối tượng chính sách trong Ngành giao thông vận tải có hoàn cảnh khó khăn ổn định cuộc sống.

Công đoàn công ty cũng đã quan tâm đến các hoạt động xã hội, tương thân, tương ái trong CNLĐ nhằm động viên giúp đỡ kịp thời những hoàn cảnh không may gặp khó khăn. Từ đầu năm 2014 đến nay đã đóng góp số tiền 695.250.000 đồng cho các hoạt động xã hội từ thiện do ngành, địa phương phát động; hỗ trợ xây dựng 03 nhà ở cho hộ nghèo, hộ chính sách nghèo với số tiền 130 triệu đồng. Bên cạnh đó, Công đoàn Công ty cũng đã phát động và kêu gọi CNVLĐ đóng góp 52.650.000 đồng để hỗ trợ ngư dân, lực lượng chấp pháp bảo vệ biển đảo và chương trình "Nghĩa tình Hoàng Sa-Trường Sa". Ngoài ra còn hỗ trợ các Quỹ khác: Quỹ Phụ nữ nghèo, Quỹ nạn nhân chất độc da cam, Quỹ bảo trợ trẻ em, chi hoạt động ngày tưởng niệm các nạn nhân tử vong vì TNGT do Bộ Giao thông vận tải phát động...

Lãnh đạo chuyên môn và Công đoàn Công ty luôn xác định xây dựng mối quan hệ lao động hài hòa trong Công ty là đôi bên cùng có lợi, nếu để xảy ra tranh chấp thì không chỉ ảnh hưởng đến công tác sản xuất kinh doanh của đơn vị mà còn ảnh hưởng đến uy tín của doanh nghiệp và làm xói mòn lòng tin của người lao động đối với công ty. Do vậy, việc xây dựng mối quan hệ lao động hài hòa là chìa khóa mở ra mọi thành công trong việc giải quyết các tranh chấp lao động trong doanh nghiệp. Thực tế cho thấy khi cùng đứng trên quan điểm đối thoại để hiểu biết lẫn nhau thì những thắc mắc, kiến nghị của người lao động được giải quyết tận gốc, không làm tích tụ bức xúc gây ra tình trạng mất đoàn kết nội bộ. Việc chăm lo tốt đời sống vật chất và tinh thần cho người lao động trong môi trường lao động động hài hòa, tạo động lực để họ gắn bó lâu dài với Công ty.

Để giữ mối quan hệ hài hòa, ổn định và bền vững, ngoài việc quan tâm của lãnh đạo Công ty trong thời gian tới, theo ông Đoàn Ngọc Hồng - Chủ tịch Công đoàn cảng Đà Nẵng, Công đoàn Công ty cần nâng cao vai trò của mình, bởi lẽ, chỉ khi Công đoàn thực sự là người đại diện của người lao động thì quan hệ lao động mới thật sự hài hòa, ổn định và tiến bộ cho quyền lợi cả đôi bên nhằm hạn chế những tranh chấp không đáng có. Với mục đích cuối cùng là để doanh nghiệp luôn phát triển, công việc làm luôn được đảm bảo và đời sống người lao động luôn được nâng cao.

Công tác sản xuất kinh doanh của cảng Đà Nẵng nhiều năm qua đã không ngừng phát triển, công việc làm và đời sống của CBCNV trong công ty luôn được đảm bảo ổn định là nhờ vào các chính sách kinh doanh phù hợp của lãnh đạo Cảng, bên cạnh đó còn có sự phối kết hợp giữa Tổng Giám đốc và Công đoàn công ty đã giải quyết kịp thời những yêu cầu của người lao động tạo được mối quan hệ hài hòa giữa công ty với người lao động nhằm mục đích phát triển cảng Đà Nẵng theo hướng ổn định lâu dài. ■

Cảng Tiên Sa, từ tháng 4 đến nay, đã đón nhiều tàu chiến nước ngoài cập cảng:

Hai tàu Hải quân Hoa Kỳ thế hệ mới gồm: tàu USS Fitzgerald (DDG 62) và tàu tác chiến ven biển USS Fort Worth thuộc Liên đội tàu Khu trục (DESRON) cùng sĩ quan, thuỷ thủ đoàn.

Hai tàu hải quân JS Kirisame và JS Asayuki thuộc lực lượng tự vệ biển Nhật Bản.

Tàu chống ngầm đô đốc Pantelev của Hải quân Liên bang Nga.

Nâng cao đạo đức trong hoạt động công vụ

DIỆP VĂN SƠN

Chuẩn mực đạo đức cao trong nền công vụ đã trở thành một vấn đề thiết yếu đối với các chính phủ của các nước. Cải cách quản lý trong khu vực công đòi hỏi giao trách nhiệm và uỷ quyền nhiều hơn cho các công chức, những áp lực ngân sách và các hình thức cung ứng dịch vụ công cộng mới thách thức các giá trị truyền thống trong nền công vụ. Toàn cầu hoá và sự phát triển mạnh mẽ các quan hệ kinh tế quốc tế, cả trong lĩnh vực thương mại và đầu tư, đòi hỏi cần có những tiêu chuẩn đạo đức cao được công nhận trong nền công vụ. Đề phòng tình trạng đạo đức kém cũng phức tạp như bản thân hiện tượng đạo đức kém và cần có một loạt các cơ chế kết hợp để đảm bảo thành công, trong đó cần có cả các hệ thống quản lý đạo đức phù hợp. Nỗi lo lắng ngày càng lớn về sự suy giảm lòng tin ở Chính phủ và nạn tham nhũng khiến cho Chính phủ phải xem xét lại các biện pháp tăng cường đạo đức cho từng công chức và văn hoá hành chính cho từng cơ quan.

Thứ nhất, tiêu chuẩn đạo đức cần được phản ánh trong một khuôn khổ pháp lý.

Cơ sở pháp lý là nền tảng để đưa ra những nguyên tắc và tiêu chuẩn áp đặt tối thiểu đối với hành vi của mọi công chức. Luật pháp và quy định có thể đưa ra những giá trị căn bản của nền công vụ và tạo ra một khuôn khổ hướng dẫn, kiểm tra, kỷ luật và truy tố.

Thứ hai, tiêu chuẩn đạo đức trong nền công vụ phải rõ ràng.

Công chức cần biết những nguyên tắc và tiêu chuẩn căn bản mà họ cần tuân thủ trong công việc và đâu là giới hạn của các hành vi có thể được chấp nhận. Cần có một tuyên bố chính xác, công khai những tiêu chuẩn và

nguyên tắc đạo đức trọng yếu, chi phối nền công vụ, ví dụ một đạo luật đạo đức, có thể đạt được điều này bằng cách tạo ra một sự hiểu biết chung trong Chính phủ và trong những phạm vi lớn hơn.

Thứ ba, công chức cần biết rõ quyền và nghĩa vụ của họ khi phát hiện những hành động sai lầm.

Công chức cần biết được quyền và nghĩa vụ của họ khi phát hiện ra hay nghi ngờ có những hành vi sai lầm trong nền công vụ. Điều đó đòi hỏi phải có những quy tắc và trình tự rõ ràng để các quan chức theo dõi và cần có một cơ cấu trách nhiệm chính thức. Công chức cũng cần được biết họ sẽ được bảo vệ ra sao trong trường hợp phát hiện ra những hành vi sai trái.

Thứ tư, quy trình ra quyết định phải rõ ràng và công khai.

Công chúng có quyền được biết các cơ quan nhà nước thi hành quyền lực và nguồn lực mà họ được uỷ thác như thế nào. Việc kiểm tra của công chúng phải được tạo điều kiện thông qua các quy trình dân chủ và công khai, được pháp luật bảo hộ và được tiếp cận với các nguồn thông tin công cộng. Tính rõ ràng cần được củng cố hơn bằng các biện pháp như các hệ thống thông báo công nhận vai trò chủ động và độc lập của thông tin đại chúng.

Thứ năm, cơ chế trách nhiệm đầy đủ cần được áp dụng trong nền công vụ.

Công chức phải chịu trách nhiệm về những hành động của họ trước cấp trên và rộng hơn là trước công chúng. Trách nhiệm vừa là sự phục tùng với những quy luật và nguyên tắc đạo đức, đồng thời phải đạt được kết quả. Cơ chế trách nhiệm có thể trong phạm vi nội bộ một cơ quan, cũng có thể trong phạm vi toàn Chính phủ, hoặc có thể trong xã hội dân sự. Cơ chế tăng cường trách nhiệm cần được thiết kế để kiểm soát hợp lý, đồng thời cho phép sự quản lý linh hoạt.

Thứ sáu: thủ tục và các biện pháp xử phạt thích hợp đối với việc vi phạm đạo đức.

Các cơ chế phát hiện và điều tra độc lập các hành vi sai trái như tham nhũng là một phần thiết yếu trong một nền tảng đạo đức. Cần có những thủ tục tin cậy và các nguồn lực cần thiết để giám sát, báo cáo và điều tra những vi phạm các quy định của nền công vụ, đồng thời phải có biện pháp kỷ luật hay xử lý hành chính ngăn chặn vi phạm đạo đức. Các nhà quản lý cần có sự nhìn nhận hợp lý trong việc sử dụng các cơ chế này khi họ hành động. Làm thế nào để người dân và các tổ chức có cơ sở pháp lý đủ mạnh kiện các cá nhân và cơ quan công quyền khi các cơ quan này đùn đẩy trách nhiệm, quay lưng lại nhau, hành nhau… gây thiệt hại cho họ.

Chỉ khi có Luật hoạt động công vụ và Luật này được thực hiện nghiêm thì khi ấy mới có cơ sở mong muốn nền hành chính trong sạch, hoạt động hiệu quả, hiệu lực. Nên nhớ rằng, công chức là người chủ yếu đề xuất thiết kế và xây dựng thể chế, thiết kế vận hành bộ máy hành chính. Chính vì thế hiệu lực hiệu quả của bộ máy hành chính bộ máy chính phủ phụ thuộc vào tâm và tầm của công chức. ■

Với sự hỗ trợ của lãnh đạo các ngành Thuế, Hải quan, Tòa án... tạp chí Shipping Times mong muốn được là cầu nối chuyển tải các thắc mắc của doanh nghiệp xuất nhập khẩu về thuế, hải quan, tranh chấp thương mại, sản xuất hàng hóa... đến cơ quan hữu trách. Những giải đáp từ cơ quan Thuế, Hải quan, Tòa án... được đăng tải trên Tạp chí, hy vọng sẽ phần nào giúp bạn đọc doanh nhân thêm cơ sở cho việc mở rộng đầu tư, quản lý điều hành doanh nghiệp.

BAN BẠN ĐỌC thực hiện

Hỏi & Đáp

ĐIỀU KIỆN ĐỂ ĐƯỢC CÔNG NHẬN DOANH NGHIỆP ƯU TIÊN TRONG THỦ TỤC HẢI QUAN?

Từ cuối quý 3-2015, "Quy trình thẩm định điều kiện công nhận doanh nghiệp ưu tiên, áp dụng chế độ ưu tiên, quản lý doanh nghiệp ưu tiên" được áp dụng theo Quyết định số 2659/QĐ-TCHQ của Tổng cục Hải Quan. Cụ thể gồm các bước như sau:

Tham vấn Doanh nghiệp (Điều 3)

1. Cục Kiểm tra sau thông quan - Tổng cục Hải quan, Chi cục Kiểm tra sau thông quan - Cục Hải quan hoặc là đầu mối tổ chức tham vấn theo đề nghị của các doanh nghiệp có văn bản mong muốn được công nhận là doanh nghiệp ưu tiên.

Kiểm tra hàng hóa tại Chi cục Hải quan KCN Bắc Thăng Long, Hà Nội.

2. Thời gian thực hiện tham vấn: Trước khi doanh nghiệp nộp hồ sơ đề nghị công nhận doanh nghiệp ưu tiên.

3. Nội dung tham vấn: Giải thích, hướng dẫn các quy định, chính sách pháp luật về doanh nghiệp ưu tiên; đánh giá khả năng đáp ứng các điều kiện về doanh nghiệp ưu tiên.

4. Hình thức tham vấn: Tham vấn theo hình thức trao đổi bằng văn bản, qua thư điện tử; Tham vấn theo hình thức làm việc với doanh nghiệp tại trụ sở cơ quan hải quan; Tham vấn theo hình thức làm việc với doanh nghiệp tại trụ sở doanh nghiệp.

Tiếp nhận hồ sơ đề nghị công nhận doanh nghiệp ưu tiên (Điều 4)

1. Cục Hải quan nơi doanh nghiệp có trụ sở chính tiếp nhận hồ sơ đề nghị công nhận doanh nghiệp ưu tiên của doanh nghiệp (bao gồm cả trường hợp doanh nghiệp là Chi nhánh hạch toán kế toán độc lập).

2. Cục Kiểm tra sau thông quan - Tổng cục Hải quan tiếp nhận hồ sơ đề nghị công nhận doanh nghiệp ưu tiên của dự án trọng điểm Quốc gia được Thủ tướng Chính phủ có ý kiến trước khi cấp phép đầu tư.

Thẩm định hồ sơ (Điều 5)

1. Thời gian thẩm định hồ sơ: tối đa 05 (năm) ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ đầy đủ đề nghị công nhận doanh nghiệp ưu tiên.

2. Nội dung thẩm định hồ sơ: 2.1. Kiểm tra tính đầy đủ của hồ sơ theo quy định tại Điều 18 Thông tư 72/2015/TT-BTC ngày 12/5/2015 của Bộ Tài chính; 2.2. Kiểm tra thông tin về doanh nghiệp: - Tên, địa chỉ trụ sở chính/ chi nhánh/ nhà máy, người đại diện theo pháp luật, đầu mối liên hệ thực hiện hồ sơ đề nghị công nhận doanh nghiệp ưu tiên, loại hình doanh nghiệp, lĩnh vực hoạt động sản xuất kinh doanh, hoạt động kinh doanh có điều kiện... - Đánh giá tình hình tài chính của doanh nghiệp (doanh thu, lợi nhuận sau thuế,...) từ báo cáo tài chính đã được kiểm toán bởi công ty kiểm toán đủ điều kiện. - Đánh giá tình hình xuất nhập khẩu trên cơ sở hồ sơ doanh nghiệp cung cấp: số liệu xuất khẩu, nhập khẩu, kim ngạch theo quy định tại khoản 4 Điều 10 Nghị định 08/2015/NĐ-CP ngày 21/1/2015 của Thủ tướng Chính phủ: mặt hàng xuất khẩu/nhập khẩu thường xuyên, mặt hàng phải kiểm tra chuyên ngành, loại hình xuất khẩu/ nhập khẩu, Chi cục Hải quan nơi doanh nghiệp đăng ký tờ khai, đại lý làm thủ tục hải quan, số thuế đã nộp ngân sách hàng năm...

2.3. Kiểm tra việc đáp ứng các điều kiện công nhận doanh nghiệp ưu tiên của doanh nghiệp: 2.3.1. Điều kiện kim ngạch: kiểm tra trên số liệu kim ngạch của 2 năm liên tục, gần nhất tính đến thời điểm doanh nghiệp có văn bản đề nghị công nhận doanh nghiệp ưu tiên; 2.3.2. Điều kiện tuân thủ pháp luật: - Kiểm tra trên dữ liệu vi phạm của doanh nghiệp trong 2 năm liên tục, gần nhất tính đến thời điểm doanh nghiệp có văn bản đề nghị công nhận doanh nghiệp ưu tiên. - Đánh giá về tình hình chấp hành pháp luật hải quan, pháp luật thuế, xếp loại tuân thủ pháp luật, xếp hạng của doanh nghiệp. 2.3.3. Đánh giá về hệ thống kiểm soát nội bộ của doanh nghiệp, bao gồm cả phương thức, biện pháp, phương tiện, quy trình kiểm soát đảm bảo an ninh an toàn chuỗi cung ứng hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu.

2.4. Trường hợp doanh nghiệp không thường xuyên làm thủ tục hải quan tại địa bàn nơi doanh nghiệp có trụ sở chính, Cục Hải quan nơi tiếp nhận hồ sơ báo cáo, đề xuất Tổng cục Hải quan (Cục Kiểm tra sau thông quan) để giao đơn vị kiểm tra, thẩm định, quản lý nếu doanh nghiệp được công nhận là doanh nghiệp ưu tiên.

3. Xử lý kết quả thẩm định hồ sơ: 3.1. Trường hợp hồ sơ đề nghị công nhận doanh nghiệp ưu tiên chưa đầy đủ theo quy định tại Điều 18 Thông tư 72/2015/TT-BTC ngày 12/5/2015 của Bộ Tài chính, Cục Hải quan, Cục Kiểm tra sau thông quan có văn bản trả lời doanh nghiệp yêu cầu doanh nghiệp nộp bổ sung. 3.2. Trường hợp doanh nghiệp không đáp ứng điều kiện doanh nghiệp ưu tiên theo quy định tại Thông tư 72/2015/TT-BTC ngày 12/5/2015 của Bộ Tài chính, Cục Hải quan, Cục Kiểm tra sau thông quan có văn bản trả lời doanh nghiệp, nêu rõ điều kiện không đáp ứng, đồng thời báo cáo kết quả gửi về Tổng cục Hải quan (Cục Kiểm tra sau thông quan).

3.3. Trường hợp doanh nghiệp sơ bộ đáp ứng các điều kiện doanh nghiệp ưu tiên theo kết quả thẩm định hồ sơ,

Theo Luật Hải quan, thời hạn kiểm tra sau thông quan là 5 năm kể từ ngày đăng ký tờ khai hải quan. Trong ảnh: Kiểm tra mặt hàng phôi thép nhập khẩu, sau thông quan.

Cục Hải quan đồng thời xử lý các công việc sau: 3.3.1. Gửi văn bản xin ý kiến Cục Thuế tỉnh, thành phố (hoặc Chi cục Thuế) nơi quản lý doanh nghiệp để đánh giá, xác nhận việc tuân thủ pháp luật về thuế nội địa, việc thực hiện thủ tục thuế điện tử, thực hiện nghĩa vụ nộp các khoản thuế nội địa và việc hợp tác giữa doanh nghiệp và cơ quan quản lý thuế. 3.3.2. Trường hợp trong thời gian 24 tháng liên tục, gần nhất tính đến thời điểm nộp hồ sơ, doanh nghiệp đã được kiểm tra sau thông quan tại trụ sở doanh nghiệp để đánh giá việc tuân thủ pháp luật quy định tại khoản 3 Điều 78 Luật Hải quan, Cục Hải quan chấp nhận kết luận kiểm tra đó và tiến hành thẩm định thực tế theo hướng dẫn tại Điều 6 Quy trình này. 3.3.3. Trường hợp phải kiểm tra sau thông quan nhưng không có các vướng mắc về thẩm quyền ban hành quyết định, về địa bàn kiểm tra hoặc các vướng mắc khác, thì Cục trưởng Cục Hải quan ban hành quyết định kiểm tra sau thông quan và tiến hành thẩm định thực tế theo hướng dẫn tại Điều 6 Quy trình này.

3.3.4. Trường hợp phải kiểm tra sau thông quan nhưng có phát sinh các vướng mắc về thẩm quyền ban hành quyết định, về địa bàn kiểm tra hoặc các vướng mắc khác, xử lý như sau: - Trường hợp doanh nghiệp thuộc đối tượng quy định tại điểm a khoản 2 Điều 98 Nghị định 08/2015/NĐ-CP ngày 21/01/2015 của Thủ tướng Chính phủ hoặc thuộc kế hoạch kiểm tra theo phê duyệt của Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan đã giao cho Cục Hải quan khác, Cục Hải quan có văn bản báo cáo Tổng cục Hải quan (qua Cục Kiểm tra sau thông quan) để quyết định đơn vị kiểm tra.

- Trường hợp trong thời gian 24 tháng liên tục, gần nhất tính đến thời điểm nộp hồ sơ, doanh nghiệp đã được cơ quan hải quan thanh tra, căn cứ thời điểm thanh tra, kết luận thanh tra và các thông tin phân tích về doanh nghiệp, Cục Hải quan báo cáo Tổng cục Hải quan (Cục Kiểm tra sau thông quan) để xem xét quyết định việc kiểm tra sau thông quan để đánh giá tuân thủ pháp luật hải quan, pháp luật thuế hoặc xác minh thêm thông tin để đánh giá tuân thủ pháp luật.

- Trường hợp doanh nghiệp làm thủ tục hải quan tại nhiều địa bàn, doanh nghiệp có chi nhánh tại nhiều địa bàn hoặc các trường hợp đặc thù khác, Cục Hải quan báo cáo Tổng cục Hải quan (Cục Kiểm tra sau thông quan) để được hướng dẫn.

4. Cục Kiểm tra sau thông quan (Tổ Quản lý doanh nghiệp ưu tiên) thẩm định hồ sơ đề nghị công nhận doanh nghiệp ưu tiên của dự án nêu tại khoản 2 Điều 4 Quy trình này.

Thẩm định thực tế (Điều 6)

1. Trong thời gian 02 (hai) ngày làm việc kể từ ngày hết thời hạn thẩm định hồ sơ, Cục Hải quan có văn bản thông báo cho doanh nghiệp về kế hoạch, phạm vi, nội dung thẩm định thực tế tại trụ sở doanh nghiệp, gồm: thẩm định các điều kiện doanh nghiệp ưu tiên và kiểm tra sau thông quan đánh giá tuân thủ pháp luật hải quan, pháp luật thuế (nếu có).

2. Thời gian thẩm định thực tế: 2.1. Trường hợp không phải kiểm tra sau thông quan tại trụ sở doanh nghiệp để đánh giá tuân thủ pháp luật thì thời gian thẩm định thực tế không quá 03 (ba) ngày làm việc. 2.2. Trường hợp phải kiểm tra sau thông quan tại trụ sở doanh nghiệp để đánh giá tuân thủ pháp luật thì thời gian thực hiện thẩm định thực tế theo quy định tại khoản 2 Điều 80 Luật Hải quan.

3. Nội dung thẩm định thực tế: 3.1. Kiểm tra sau thông quan tại trụ sở doanh nghiệp để đánh giá tuân thủ pháp luật (nếu có) thực hiện theo quy định tại Điều 143 Thông tư 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015 của Bộ Tài chính; 3.2. Kiểm tra thực tế các điều kiện doanh nghiệp ưu tiên, đối chiếu với quy định tại Thông tư 72/2015/TT-BTC ngày 12/5/2015 của Bộ Tài chính để kết luận; 3.3. Kiểm tra, đánh giá bộ máy kiểm soát nội bộ, cơ chế kiểm soát tài chính, quy trình nghiệp vụ nội bộ (như quy trình mua, lưu kho, sản xuất, vận chuyển, giao nhận, bán hàng, lưu trữ sổ sách - chứng từ...); Quy trình, biện pháp, phương tiện đảm bảo an ninh an toàn chuỗi cung ứng hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu của doanh nghiệp theo hướng dẫn tại Phụ lục I ban hành kèm theo Quy trình này; 3.4. Đánh giá hạ tầng kỹ thuật ứng dụng công nghệ thông tin của doanh nghiệp để đáp ứng yêu cầu kết nối, trao đổi dữ liệu điện tử giữa doanh nghiệp và cơ quan hải quan, cơ quan thuế; 3.5. Kết quả thẩm định các điều kiện doanh nghiệp ưu tiên được cơ quan hải quan và doanh nghiệp ghi nhận bằng biên bản làm việc.

4. Xử lý kết quả thẩm định thực tế: 4.1. Trường hợp Cục Hải quan không thuộc địa bàn quản lý doanh nghiệp kiểm tra sau thông quan, ngay sau khi ban hành Kết luận kiểm tra sau thông quan, Cục Hải quan (Chi cục Kiểm tra sau thông quan) gửi Cục Hải quan nơi doanh nghiệp nộp hồ sơ và Cục Kiểm tra sau thông quan Kết luận kiểm tra sau thông quan để xử lý các bước tiếp theo; việc xử lý kết quả kiểm tra sau thông quan thực hiện theo quy định hiện hành. 4.2. Trường hợp doanh nghiệp không đáp ứng điều kiện doanh nghiệp ưu tiên theo quy định tại Thông tư 72/2015/TT-BTC ngày 12/5/2015 của Bộ Tài chính, Cục Hải quan có văn bản trả lời doanh nghiệp, nêu rõ điều kiện không đáp ứng, đồng thời báo cáo kết quả gửi về Tổng cục Hải quan (Cục Kiểm tra sau thông quan). 4.3. Trường hợp doanh nghiệp đáp ứng điều kiện doanh nghiệp ưu tiên theo quy định tại Thông tư 72/2015/TT-BTC ngày 12/5/2015 của Bộ Tài chính, trong thời gian 03 (ba) ngày làm việc kể từ ngày kết thúc thẩm định thực tế, Cục Hải quan nơi tiếp nhận hồ sơ lập Báo cáo thẩm định (bao gồm kết quả thẩm định hồ sơ và kết quả thẩm định thực tế) gửi Tổng cục Hải quan (Cục Kiểm tra sau thông quan).

Công chức Chi cục Hải quan cửa khẩu quốc tế Thanh Thủy kiểm tra hàng hóa xuất khẩu.

Xử lý Báo cáo thẩm định (Điều 7)

Ngay khi nhận được Báo cáo thẩm định từ Cục Hải quan, Cục Kiểm tra sau thông quan thực hiện các công việc sau: 1. Thu thập thông tin về doanh nghiệp trên cơ sở dữ liệu ngành và các nguồn thông tin khác (nếu có).

2. Kiểm tra Báo cáo thẩm định, Kết luận kiểm tra sau thông quan của Cục Hải quan. Trường hợp Báo cáo thẩm định có sự khác biệt với thông tin trên cơ sở dữ liệu ngành hoặc thông tin thu thập được và/hoặc Báo cáo thẩm định, Kết luận kiểm tra sau thông quan có nội dung, thông tin, yêu cầu nghiệp vụ cần làm rõ thì Cục Kiểm tra sau thông quan làm việc trực tiếp với Chi cục Kiểm tra sau thông quan - Cục Hải quan và/hoặc doanh nghiệp để yêu cầu giải trình, bổ sung, xác minh, làm rõ thông tin.

3. Trường hợp doanh nghiệp đáp ứng điều kiện doanh nghiệp ưu tiên, Cục Kiểm tra sau thông quan trình Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan xem xét ban hành Quyết định công nhận doanh nghiệp ưu tiên theo quy định tại Điều 8 Quy trình này. Trường hợp doanh nghiệp không đáp ứng điều kiện doanh nghiệp ưu tiên, Cục Kiểm tra sau thông quan trình Tổng cục Hải quan trả lời doanh nghiệp và nêu rõ lý do không đáp ứng.

Ban hành Quyết định (Điều 8)

1. Trong thời gian 05 ngày làm việc kể từ khi nhận được báo cáo hoặc kết thúc việc xác minh, làm rõ (nếu có), Cục Kiểm tra sau thông quan trình Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan xem xét, quyết định công nhận doanh nghiệp ưu tiên. Nội dung của Quyết định công nhận doanh nghiệp ưu tiên: ngoài các nội dung theo mẫu tại Thông tư 72/2015/TT-BTC ngày 12/5/2015 của Bộ Tài chính, ghi thêm nơi nhận là các cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền đã tham gia đánh giá, nhận xét doanh nghiệp để biết và phối hợp quản lý. 2. Tùy theo số lượng doanh nghiệp được Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan quyết

định công nhận doanh nghiệp ưu tiên, Cục Kiểm tra sau thông quan đề xuất Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan tổ chức trao Giấy chứng nhận cho doanh nghiệp.

Ưu tiên về kiểm tra hàng hóa (Điều 9)

Được miễn kiểm tra chứng từ liên quan thuộc hồ sơ hải quan, miễn kiểm tra thực tế hàng hóa trong quá trình thực hiện thủ tục hải quan, trừ trường hợp có dấu hiệu vi phạm pháp luật, hoặc kiểm tra ngẫu nhiên để đánh giá sự tuân thủ pháp luật.

1. Trường hợp kiểm tra theo dấu hiệu vi phạm, thực hiện như sau: 1.1. Thẩm quyền quyết định kiểm tra: Chi cục trưởng Chi cục Hải quan nơi doanh nghiệp đăng ký tờ khai hải quan hoặc Chi cục Hải quan cửa khẩu xuất, cửa khẩu nhập quyết định hình thức, mức độ kiểm tra. 1.2. Nguyên tắc kiểm tra theo quy định tại Điều 23 Thông tư 38/2015/TT- BTC ngày 25/3/2015 của Bộ Tài chính. 1.3. Kiểm tra hồ sơ: Công chức hải quan yêu cầu doanh nghiệp xuất trình các chứng từ thuộc hồ sơ hải quan để đối chiếu với các thông tin khai báo trên Hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan. 1.4. Kiểm tra thực tế hàng hóa: Thực hiện kiểm tra thực tế hàng hóa bằng máy soi. Trường hợp hàng hóa không thể thực hiện kiểm tra thực tế bằng máy soi thì công chức hải quan kiểm tra trực tiếp lô hàng xuất khẩu/ nhập khẩu. Chi cục trưởng Chi cục Hải quan quyết định tỷ lệ kiểm tra.

1.5. Xử lý kết quả kiểm tra: 1.5.1. Chi cục Hải quan cập nhật kết quả kiểm tra vào hệ thống cơ sở dữ liệu hải quan theo quy định. 1.5.2. Trong thời gian 4 giờ làm việc kể từ khi kết thúc kiểm tra, Chi cục Hải quan báo cáo nhanh qua fax/ điện thoại về Cục Kiểm tra sau thông quan. Báo cáo phải phân tích, làm rõ dấu hiệu/ nghi vấn trước khi kiểm tra, kết quả kiểm tra, xử lý kết quả kiểm tra, đề xuất (nếu có).

2. Trường hợp kiểm tra ngẫu nhiên, thực hiện như sau: 2.1. Việc kiểm tra ngẫu nhiên thực tế hàng hóa không áp dụng đối với các doanh nghiệp ưu tiên loại hình doanh nghiệp chế xuất. 2.2. Định kỳ, tháng 12 hàng năm, căn cứ kết quả kiểm tra ngẫu nhiên và kết quả theo dõi, quản lý kết quả phân loại doanh nghiệp, Cục Kiểm tra sau thông quan trình Tổng cục trưởng phê duyệt tỷ lệ kiểm tra ngẫu nhiên đối với từng doanh nghiệp trong năm tiếp theo. 2.3. Căn cứ phê duyệt của Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan về tỷ lệ kiểm tra ngẫu nhiên hàng năm đối với các doanh nghiệp ưu tiên, Ban Quản lý rủi ro cập nhập thông tin vào hệ thống theo quy định. 2.4. Thực hiện kiểm tra hồ sơ, kiểm tra thực tế hàng hóa, xử lý kết quả kiểm tra theo quy định tại điểm 1.3, điểm 1.4, điểm 1.5 khoản 1 Điều này. Thời gian kiểm tra ngẫu nhiên đối với 1 (một) lô hàng xuất khẩu/ nhập khẩu, bao gồm cả kiểm tra hồ sơ, kiểm tra thực tế hàng hóa, không quá 2 (hai) giờ. Tỷ lệ kiểm tra thực tế hàng hóa không quá 5% lượng hàng hóa của lô hàng xuất khẩu/ nhập khẩu.

Thông quan bằng tờ khai giấy chưa hoàn chỉnh (Điều 10)

Trường hợp đặc biệt, khi Hệ thống dữ liệu điện tử của cơ quan hải quan gặp sự cố hoặc tạm dừng hoạt động (được Tổng cục Hải quan thông báo chính thức trên hệ thống/ trang điện tử của Tổng cục Hải quan), doanh nghiệp sử dụng tờ khai chưa hoàn chỉnh bằng giấy để làm thủ tục thông quan hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu thì thực hiện như sau:

1. Thời gian từ khi tiếp nhận đến khi trả hồ sơ thông quan cho doanh nghiệp ưu tiên không quá 15 (mười lăm) phút/1 bộ hồ sơ (trừ trường hợp kiểm tra theo quy định tại Điều 9 Quy trình này).

2. Doanh nghiệp khai thông tin vào mẫu (02 bản) theo quy định tại khoản 2 Điều 6 Thông tư 72/2015/TT-BTC ngày 12/5/2015 của Bộ Tài chính và xuất trình tại Chi cục Hải quan nơi đăng ký tờ khai.

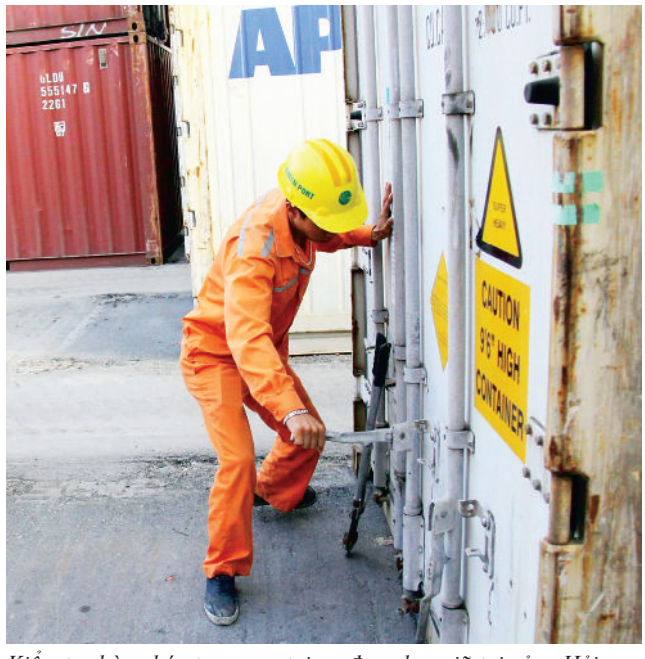
3. Chi cục Hải quan nơi đăng ký tờ khai cấp số tờ khai và đóng dấu Chi cục lên tờ khai, lưu 01 bản và giao cho doanh nghiệp 01 bản để làm thủ tục thông quan tại các cảng và nộp thuế (nếu có).

4. Trong thời hạn 30 (ba mươi) ngày kể từ ngày đăng ký tờ khai, người khai hải quan nộp hồ sơ hải quan hoàn chỉnh cho Chi cục Hải quan nơi doanh nghiệp mở tờ khai. Chi cục Hải quan nơi doanh nghiệp ưu tiên mở tờ khai hướng dẫn doanh nghiệp ưu tiên cập nhật dữ liệu tờ khai hải quan vào hệ thống thông quan điện tử.

5. Trường hợp phát sinh số thuế phải nộp lớn hơn số thuế đã nộp, doanh nghiệp có trách nhiệm nộp bổ sung số thuế chênh lệch và tiền chậm nộp theo quy định của pháp luật về thuế. Trường hợp phát sinh số thuế phải nộp nhỏ hơn số thuế đã nộp, doanh nghiệp làm thủ tục hoàn thuế theo quy định.

Ưu tiên thứ tự làm thủ tục hải quan (Điều 11)

1. Trường hợp doanh nghiệp gặp vướng mắc trong khâu thông quan, Chi cục trưởng Chi cục Hải quan có trách nhiệm trả lời doanh nghiệp bằng văn bản trong thời gian 8 (tám) giờ làm việc kể từ thời điểm phát sinh vướng mắc.



Kiểm tra hàng hóa trong container đang lưu giữ tại cảng Hải Phòng.

2. Cục Hải quan có trách nhiệm, phối hợp các tổ chức kinh doanh cảng, kho bãi trên địa bàn quản lý áp dụng các ưu tiên về xếp dỡ, thứ tự giao nhận đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu của doanh nghiệp ưu tiên.

Điều 12. Ưu tiên về thủ tục thuế

1. Trên cơ sở hồ sơ quyết toán tình hình sử dụng nguyên vật liệu, vật tư, máy móc, thiết bị nhập khẩu và hàng hóa xuất khẩu, hồ sơ hoàn thuế, hồ sơ không thu thuế của doanh nghiệp ưu tiên, Chi cục Hải quan thực hiện kiểm tra tính hợp lệ của hồ sơ theo quy định tại khoản 7 Điều 129 Thông tư 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015 của Bộ Tài chính, ra quyết định hoàn thuế, không thu thuế trong thời gian 1 (một) ngày làm việc kể từ thời điểm nhận được hồ sơ hợp lệ của doanh nghiệp;

2. Chi cục Hải quan nơi hoàn thuế, không thu thuế cập nhật các thông tin vào Hệ thống cơ sở dữ liệu quản lý thông tin hoàn, không thu thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu theo quy định tại Điều 131 Thông tư 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015 của Bộ Tài chính;

3. Theo nguyên tắc quản lý rủi ro, Cục Kiểm tra sau thông quan tổ chức thực hiện kiểm tra việc quyết toán, hoàn thuế, không thu thuế tại trụ sở doanh nghiệp ưu tiên theo quy định tại Điều 25 Thông tư 72/2015/TT-BTC ngày 12/5/2015 của Bộ Tài chính, số lần kiểm tra không quá 1 (một) lần trong 3 (ba) năm liên tục.

Thủ tục xuất nhập khẩu tại chỗ (Điều 13)

Tờ khai xuất khẩu, nhập khẩu tại chỗ của doanh nghiệp ưu tiên và đối tác của doanh nghiệp ưu tiên, Chi cục Hải quan không kiểm tra thực tế hàng hóa theo quy định tại Khoản 6 Điều 86 Thông tư 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015 của Bộ Tài chính.

Thủ tục đối với hàng hóa phải kiểm tra chuyên ngành (Điều 14)

Thủ tục hải quan đối với hàng hóa phải kiểm tra chuyên ngành thực hiện trên cơ sở doanh nghiệp tự chịu trách nhiệm trước pháp luật về nội dung khai báo, thủ tục kiểm tra chuyên ngành. Cơ quan hải quan áp dụng quản lý rủi ro để thực hiện kiểm tra sau.

Đánh giá lại (Điều 15)

Hải quan Bình Dương kiểm tra hàng hóa qua máy soi container.

Chậm nhất trong vòng 60 (sáu mươi) ngày đến thời hạn gia hạn chế độ ưu tiên, Cục Kiểm tra sau thông quan thực hiện rà soát thông tin, đánh giá lại doanh nghiệp. Nội dung công việc gồm:

1. Cục Kiểm tra sau thông quan có văn bản gửi Cục Thuế/Chi cục Thuế nơi doanh nghiệp có trụ sở chính đề nghị đánh giá về doanh nghiệp.

2. Trên cơ sở báo cáo đánh giá định kỳ của Cục Hải quan tỉnh, thành phố và các thông tin khác trong quá trình quản lý, theo dõi hoạt động xuất nhập khẩu của doanh nghiệp, nếu vẫn đáp ứng đủ điều kiện thì Cục Kiểm tra sau thông quan lập báo cáo đánh giá về doanh nghiệp trình Lãnh đạo Tổng cục Hải quan có văn bản thông báo tiếp tục áp dụng chế độ ưu tiên đối với doanh nghiệp.

3. Trường hợp, các doanh nghiệp đáp ứng các điều kiện theo quy định nhưng có những nội dung cần khuyến nghị nhằm kiểm soát tốt, đảm bảo duy trì tính tuân thủ thì thông báo cho doanh nghiệp các khuyến nghị cần cải thiện, thực hiện bằng văn bản. Cục Kiểm tra sau thông quan kiểm tra phối hợp, hướng dẫn doanh nghiệp tổ chức thực hiện.

Tạm đình chỉ áp dụng chế độ ưu tiên (Điều 16)

1. Nếu doanh nghiệp vi phạm các quy định tại Điều 21 Thông tư 72/2015/TT-BTC ngày 12/5/2015 của Bộ Tài chính, Cục Kiểm tra sau thông quan trình Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan ban hành Quyết định tạm đình chỉ áp dụng chế độ ưu tiên đối với doanh nghiệp. Thời gian tạm đình chỉ là 60 ngày.

2. Sau khi doanh nghiệp khắc phục sai phạm và vẫn đáp ứng điều kiện chế độ ưu tiên theo quy định tại Thông tư 72/2015/TT-BTC ngày 12/5/2015 của Bộ Tài chính, Cục Kiểm tra sau thông quan trình Tổng cục trưởng ban hành Quyết định hủy Quyết định tạm đình chỉ.

Đình chỉ áp dụng chế độ ưu tiên (Điều 17)

1. Doanh nghiệp bị đình chỉ áp dụng chế độ ưu tiên nếu thuộc một trong ba trường hợp sau: 1.1. Doanh nghiệp đề nghị dừng áp dụng chế độ ưu tiên; 1.2. Hết thời hạn tạm đình chỉ, doanh nghiệp không thực hiện các quy định tại Điều 45 Luật Hải quan; 1.3. Doanh nghiệp không còn đáp ứng một trong các điều kiện áp dụng chế độ doanh nghiệp ưu tiên.

Cục Kiểm tra sau thông quan căn cứ dữ liệu ngành, báo cáo của Cục Hải quan, Kết quả kiểm tra (nếu có) của Cục Kiểm tra sau thông quan, trình Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan quyết định trường hợp doanh nghiệp không còn đáp ứng các điều kiện về doanh nghiệp ưu tiên theo quy định tại Thông tư 72/2015/TT-BTC ngày 12/5/2015 của Bộ Tài chính.

2. Trường hợp doanh nghiệp gửi văn bản đề nghị dừng áp dụng chế độ ưu tiên, trong thời gian 02 ngày kể từ ngày nhận được văn bản của doanh nghiệp, Cục Kiểm tra sau thông quan trình Lãnh đạo Tổng cục Hải quan ký ban hành Quyết định đình chỉ áp dụng chế độ ưu tiên đối với doanh nghiệp. Trường hợp doanh nghiệp gửi văn bản đề nghị

Container được kiểm tra qua hệ thống soi chiếu phóng xạ tại cảng Tân Cảng - Cái Mép.

dừng áp dụng chế độ ưu tiên tại Cục Hải quan, Cục Hải quan báo cáo Tổng cục Hải quan (Cục Kiểm tra sau thông quan) để xử lý.

Hải quan giám sát như thế nào?

Theo quy trình thuộc Quyết định số 2659/QĐ-TCHQ của Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan:

1. Theo dõi quá trình vận chuyển hàng hóa từ doanh nghiệp đến cảng và từ cảng về doanh nghiệp: a) Lập hệ thống sổ hoặc các biện pháp theo dõi, ghi nhận hành trình vận chuyển hàng hóa đảm bảo hàng hóa được vận chuyển đúng thời gian, kế hoạch. b) Toàn bộ các chủ thể liên quan trong quá trình vận chuyển hàng hoá được đào tạo, hướng dẫn để đảm bảo an ninh của chuyến hàng. Các chủ thể có trách nhiệm báo cáo về bất cứ trường hợp có nghi vấn hoặc có dấu hiệu bất thường với cơ quan hải quan hoặc nhân viên thuộc bộ phận an ninh của doanh nghiệp để tiếp tục điều tra hoặc lưu thành báo cáo để cung cấp cho cơ quan hải quan khi cần thiết.

2. Kiểm tra an toàn container trước khi xếp hàng lên phương tiện vận tải. Doanh nghiệp ban hành nội quy, bảng hướng dẫn các bước kiểm tra an toàn container, cụ thể như sau: a) Kiểm tra, kiểm soát container trước khi sử dụng để đảm bảo: + Hàng hóa an toàn trong quá trình vận chuyển. + Bản lề, chốt khóa đảm bảo tránh nguy cơ bị mở ra, thay đổi hàng hóa bên trong mà chì vẫn được kẹp nguyên vẹn. + Kiểm soát để tránh tình trạng cố tình sửa chữa, làm vách giả, lợi dụng lỗ rỗng của khung container, lợi dụng các thanh chịu lực phía dưới gầm container để dấu hàng hóa nguy hiểm hoặc hàng quốc cấm. + Sử dụng chì tiêu chuẩn có giấy chứng nhận chì an toàn của tổ chức giám định. + Kiểm soát chì trước và sau sử dụng tránh việc sử dụng bất hợp pháp.

b) Kiểm tra các lốp xe chở container xem có đảm bảo an toàn trong vận chuyển hay không; c) Kiểm tra kẹp chì, bao gồm thủ tục phát hiện và báo cáo khi kẹp chì, phương tiện vận tải; d) Đảm bảo rằng chỉ có nhân viên được chỉ định mới được phép kiểm tra; đ) Kiểm tra các bản lề và chốt khóa container xem có đảm bảo an toàn hay không; e) Kiểm tra 7 điểm trên container: Vách trước (vách đối diện cửa container); vách trái; vách phải; mặt sàn chứa hàng; trần/ nóc; cửa bên trong/ cửa bên ngoài xem có sự hỏng hóc, bị thủng; g) Kiểm tra số container có đúng với hợp đồng vận chuyển do đối tác thông báo trước hay không; h) Thường xuyên kiểm tra, cập nhật các biện pháp an ninh của doanh nghiệp để đảm bảo rằng những người không có thẩm quyền không thể xâm nhập đến khu vực hàng hóa với mục đích không hợp pháp; i) Các nội dung kiểm tra nêu trên phải được lập thành bảng in sẵn và người kiểm tra tích đầy đủ các nội dung và lưu theo quy định.

3. Giám sát tại các vị trí quan trọng: a) Có hệ thống camera hoặc có quy trình giám sát tại các khu vực tường rào, cổng ra vào, kho bãi, khu vực sản xuất, khu vực hành chính; b) Có hệ thống đèn chiếu sáng bên trong và bên ngoài tại các khu vực: lối vào, lối ra, bốc xếp dỡ hàng, khu vực nhà kho, hàng rào bảo vệ và nơi để xe; c) Tại các cổng nơi phương tiện vận tải ra vào, phải có đội ngũ bảo vệ để giám sát, quản lý. Đảm bảo phương tiện vận tải dừng đỗ xe ở đúng nơi quy định và các xe ra, vào phải được đăng ký.

4. Phân quyền công nhân viên di chuyển, làm việc tại các khu vực phù hợp với nhiệm vụ: a) Doanh nghiệp có thủ tục kiểm tra, giám sát để đảm bảo rằng các nhân viên làm việc tại các khu vực đúng với nhiệm vụ được phân công; b) Tại các khu vực an ninh nhạy cảm (khu vực xếp dỡ hàng, nhà kho,...), chỉ có các nhân viên được phân công mới được phép ra vào.

5. Kiểm soát an ninh hệ thống công nghệ thông tin: a) Trường hợp doanh nghiệp ưu tiên là doanh nghiệp xuất khẩu, có quy trình để đảm bảo rằng tất cả các thông tin sử dụng để thông quan hàng hóa là hợp pháp, đầy đủ, chính xác, tránh trường hợp bị rò rỉ hoặc bị thay đổi; b) Có các chính sách, quy trình kiểm soát an ninh thông tin như tường lửa, mật khẩu, các phần mềm bảo mật, mã hóa...để đảm bảo hệ thống điện tử của doanh nghiệp không bị truy cập bất hợp pháp. Đảm bảo các thông tin nhạy cảm của doanh nghiệp được bảo mật, an toàn. Chỉ được cung cấp thông tin khi nó được dùng vào đúng mục đích; c) Có quy trình và khả năng khôi phục trong trường hợp mất dữ liệu.

6. An ninh nhân sự: a) Khi tuyển nhân sự cao cấp hoặc làm việc ở vị trí quan trọng (giám đốc, kế toán trưởng, trưởng phòng kinh doanh), nhân viên an ninh,… doanh nghiệp cần lưu ý về nhân thân người được tuyển để biết chắc chắn rằng trước đó họ có hay không bị buộc tội về những vấn đề liên quan đến an ninh, vi phạm pháp luật hải quan, pháp luật thuế hay vi phạm hình sự trong nước; b) Thực hiện kiểm tra định kỳ thông tin cơ bản về những, nhân viên làm việc trong các vị trí an ninh nhạy cảm; c) Có biện pháp nhận diện nhân viên và yêu cầu tất cả nhân viên đeo thẻ của công ty; d) Có biện pháp để ngăn chặn những nhân viên đã chấm dứt hợp đồng lao động truy cập vào hệ thống thông tin và cơ sở vật chất của Công ty.

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI & DỊCH VỤ HÀNG HẢI CẢNG SÀI GÒN

SAIGON PORT MARITIME SERVICES & TRANSPORT JOINT STOCK Co.

155 Nguyễn Tất Thành,
P.18, Quận 4, TP. Hồ Chí Minh
ĐT: 08.39404702 - 08.39410535
08.38723092
Fax: 08.39410245 - 08.38723093
Email: samsetjsc@samsetjsc.com

- Kho bãi và lưu giữ hàng hóa.
- Bốc xếp hàng hóa cảng biển, cảng sông.
- Dịch vụ đại lý vận tải đường biển.
- Hoạt động của đại lý làm thủ tục hải quan.
- Dịch vụ đại lý tàu biển.
- Vận tải hàng hóa bằng ôtô (trừ ôtô chuyên dụng).
- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường bộ.
- Vận tải hàng hóa bằng đường bộ.
- Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương.
- Kinh doanh dịch vụ logistics.
- Quản lý và khai thác Cảng.

samsetjsc.com

SAMSET

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG VẬT CÁCH

CHỦ TỊCH HĐQT
Bà.NGUYỄN THỊ PHƯỢNG

GIÁM ĐỐC:
Ông. TRẦN DUY PHÚC

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH

- Dịch vụ xếp dỡ hàng hóa cảng biển.
- Kinh doanh cho thuê kho, bến, bãi để chứa hàng.
- Dịch vụ đại lý vận tải và giao hàng thông qua Cảng.
- Vận tải hàng hóa đa phương thức.
- Kinh doanh vật tư, vật liệu xây dựng, xăng dầu, sửa chữa cơ khí.

Cảng Vật Cách là đầu mối giao thông thuận tiện cho các loại hình vận tải. Cảng có hệ thống đường sắt nối liền với hệ thống đường sắt quốc gia. Cảng nằm trên trục chính quốc lộ 5 và quốc lộ 10. Đồng thời nằm liền kề các khu công nghiệp như: Việt Hàn, Việt Nhật, Việt Úc..., là thị trường hàng hóa đầy tiềm năng.

Cảng có đội ngũ CBCNV lành nghề, năng suất, chất lượng bốc xếp hàng hóa được khách hàng tín nhiệm.

Bước sang năm thứ 13 cổ phần hóa, thương hiệu Cảng Vật Cách đã để lại dấu ấn tốt và niềm tin đối với Chủ Hàng và Chủ Tàu trong cả nước.

Km 9, Quốc lộ 5, Quán Toan,
Q. Hồng Bàng, TP. Hải Phòng, Việt Nam
ĐT: 84.225.3522555 / 3522599 / 3749058
Fax: 84.225.3522919
Email: vatcachport@vnn.vn

Trụ sở Công ty :
3 Bạch Đằng, Phường Quảng Hưng,
TP. Thanh Hóa, Tỉnh Thanh Hóa
Tel: (037) 3910062
Fax: (037) 3910112
Email: thanhhoaportvn@gmail.com
Web: cangthanhhoa.vn

CÔNG TY CỔ PHẦN
CẢNG THANH HÓA

- Bốc xếp hàng hoá
- Kinh doanh kho bãi
- Bảo quản & giao nhận hàng hoá
- Vận tải hàng hoá đường bộ
- Cung ứng nhiên liệu, lương thực, thực phẩm
- Kinh doanh cát & vật liệu xây dựng, chất đốt

NĂNG LỰC CẢNG

- Bến 1, 2 dài 100 m, Bến 3, 4 dài 115 m tiếp nhận tàu đến 2.000 DWT.
- Bến nghiêng dài 100m; Kho kín: 5.400 m^2; Bãi chứa hàng: 39.600 m^2.
- Trang thiết bị : 05 cần trục sức nâng từ 20 đến 35 tấn, 02 xe nâng hàng 5 đến 7 tấn và 1 cân vi tính 80 tấn.
- Công suất hàng hoá thông qua năm 2014 : 400.000 tấn.
- Với tiêu chí phục vụ tốt nhất cho chủ hàng, chủ tàu đến cảng. Những năm gần đây và hiện tại Công ty đang ứng dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật đầu tư máy móc thiết bị tốt vào công nghệ bốc xếp, bảo quản giao nhận hàng hoá tạo ra năng suất cao, chất lượng sản phẩm tốt, cải thiện điều kiện làm việc và thu nhập cho người lao động, giảm thời gian giải phóng phương tiện đến cảng nhận và trả hàng. Hiện tại Cảng Thanh Hoá là đơn vị có năng suất bốc xếp và thời gian giải phóng tàu đạt mức khá của nhóm cảng khu vực 2 (Bắc Miền Trung).

CÔNG TY CỔ PHẦN
CẢNG CAM RANH

29 Nguyễn Trọng Kỷ, Phường Cam Linh, TP. Cam Ranh, Tỉnh Khánh Hòa
Điện thoại: 058.3854307 – 3854565 - Fax: 058.3854536
Email: mail@camranhport.vn
Website: http://www.camranhport.vn

CÁC DỊCH VỤ:

+ Bốc xếp, kiểm đếm, ủy thác giao nhận hàng hóa.
+ Kinh doanh kho, bãi.
+ Vận chuyển hàng hóa đường bộ.
+ Hỗ trợ, lai dắt tàu biển.
+ Đại lý hàng hải, môi giới tàu biển, cung ứng tàu biển.
+ Các dịch vụ khác theo yêu cầu của khách hàng.

SERVICES:

+ Stevedoring, tallying, delivering and receiving cargo.
+ Warehouse storing.
+ Road transport.
+ Supporting and towage services.
+ Shipping agency, shipbrokering, ship's chandler.
+ And other maritime services.

WELCOME TO
CAM RANH PORT

Những nỗi niềm không chỉ của riêng anh

(Đọc "Sông nước quê mình" tập ký của Trần Đỗ Liêm, nxb Hội Nhà văn – 2007)

NGÔ XUÂN HỘI

Ngày Trần Đỗ Liêm vào miền Tây Nam bộ nhận công tác cũng là ngày anh nhập nghề Vận tải đường sông. Thấm thoắt ba mươi năm trôi qua. Từ một người rất mơ hồ về nghề, đến nay anh thuộc từng con nước lớn nước ròng, từng chỗ nông sâu trên các luồng lạch, từng điểm chia nước, mật độ tàu thuyền qua lại trên các sông, kênh cũng như tâm tính của những người làm nghề thờ "Bà Cậu" ở vùng đất Chín Rồng… Hiểu rồi yêu, yêu rồi hiểu, càng yêu càng hiểu sâu sắc hơn. Bây giờ, ngồi xâu chuỗi các sự kiện trong cuộc đời mình từ hồi trẻ vừa tốt nghiệp cấp II phổ thông đã chọn nghề rừng khi quyết định thi vào trường Trung cấp Nông Lâm, mộng không thành, đi Thanh niên xung phong chống Mỹ cứu nước và sau đó là hàng loạt các chọn lựa khác, chẳng có lúc nào anh chọn nghề hàng giang. Ấy thế mà cuối cùng sông

nước lại chọn anh để dạy nghề, hơn thế để ký thác những bí mật nơi địa phủ; anh như là truyền nhân của chín nhánh Cửu Long cuồn cuộn. Trần Đỗ Liêm kết luận, đã là Định mệnh thì không thể tránh (Sông nước quê mình – tr.19). Kết luận và vui vẻ, và thấy mình thật may mắn.

Nhưng tác giả không phải là người duy nhất trên sông có tâm trạng này, đồng mộng đồng sàng với anh ta gặp những Nguyễn Văn Nhựt, Hai Hùng, Năm B, những Nguyễn Thị Hồng… đều là thuyền trưởng giỏi cấp quốc gia. Là hơn một nghìn xã viên, người lao động của hợp tác xã Rạch Gầm, những người mà sông nước của chín nhánh Cửu Long đã cho họ nghề nghiệp làm nên một gia cảnh sung túc. Ở một số ít người - một sự nghiệp xứng đáng để lưu danh bảng vàng, bia đá. Lấy Nguyễn Thị Hồng làm ví dụ, chị Hồng trở thành thuyền trưởng do ba má chị không có con trai, mà nghiệp tổ tông thì cả nhà không muốn bỏ. Đàn ông con trai làm thuyền trưởng là chuyện bình thường, đàn bà con gái làm thuyền trưởng khó khăn hơn, ấy thế mà chị Hồng lại là một thuyền trưởng giỏi, được Chủ tịch nước tặng thưởng danh hiệu Anh hùng Lao động do hành động dũng cảm chỉ huy thủy thủ đoàn cứu người giữa biển khơi trong cơn giông bão. Vẻ đẹp nhân cách của chị đã khiến một chàng trai người Úc cảm phục, tìm đến làm quen, trở thành chồng của chị sau này.

Tương tự như Nguyễn Thị Hồng là Nguyễn Văn Nhựt, một thuyền trưởng giỏi cấp quốc gia. Quê Nhựt ở huyện Châu Thành tỉnh Tiền Giang, vùng đất được coi là miệng của chiếc chảo lớn đồng Tháp Mười. Cụ cố bốn đời của Nhựt làm ăn khá, đóng được chiếc ghe gỗ trọng tải tới hơn 100 gia lúa, chèo chống gương buồm đưa ghe rong ruổi lên Đồng Nai, Sông Bé; xuống Rạch Giá, Cà Mau; sang cả Cao Miên để buôn bán đồ sứ, đồ gốm, tủ thờ… Ông cố già,

truyền giao lại cho ông nội; ông nội già truyền tiếp cho ba anh là ông Nguyễn Văn Thử. Những năm bảy mươi của thế kỷ trước khi máy móc cơ giới Nhật Bản nhập vào miền Nam nhiều, ba anh bỏ chèo buồm lắp máy Yanmar, từ đó việc đi ghe của gia đình được nâng cấp. Lúc Nguyễn Văn Nhựt học xong tú tài, ông Thử tính cho con lên bờ học tiếp lấy cái bằng kỹ sư, bác sĩ. Nhưng tiếng sóng, tiếng gió, tiếng máy nổ của ghe tàu ngấm vào anh từ lúc còn nằm trong bụng mẹ đã níu kéo anh ở lại với nghề bất chấp ý định của cha. Người ta nói vui, tính chi li tuổi nghề của anh (và của nhiều giang dân vùng sông nước miền Tây Nam bộ) luôn nhiều hơn tuổi đời 9 tháng 10 ngày là vì vậy. Năm 2002 khi được Thủ tướng Chính phủ tặng bằng khen về thành tích cứu sống nhiều người bị chìm ghe trên sông Tiền trong đêm tối, anh tâm sự: "-Nghề sông nước cũng có sức thu hút, có niềm vui và tương lai rộng mở! Em còn trẻ mà sắp trở thành tỷ phú thì cũng có thể nói kinh doanh vận tải đường sông không phải là một ngành khó làm giàu…" (Người thuyền trưởng Nam bộ, tr.116).

Còn cha anh, ông Hai Thử sau khi xoa tay gác chèo đã lên cù lao Thới Sơn vui thú điền viên trong một ngôi nhà vườn rộng mênh mông trồng đủ loại cây trái. Điều này thật khác với nhiều vạn đò ở các xứ Trung, Bắc. Nghề vạn đò ở những xứ này thường không có tấc đất cắm dùi, quanh năm suốt tháng lênh đênh trên một chiếc thuyền, con cái thất học, sự thiếu thốn truyền từ đời này qua đời khác. Câu tục ngữ "Không ai giàu ba họ, không ai khó ba đời" của đồng bằng Bắc bộ vào đến miền Nam không còn linh nghiệm nữa. Nói như thế không có nghĩa nghề hàng giang ở Nam bộ chỉ toàn thuận buồm xuôi gió. Cũng đụng ghe vỡ thuyền, chết người, phá sản; cũng những cơn sóng gió cuộn xoáy bất ngờ sẵn sàng nhấn chìm nhiều giấc mộng giàu sang xuống mười tầng địa phủ. Ta gặp các tai ương này trong từng bài từng đoạn bút ký, nạn thiên tai và nhân tai (nhất là nhân tai) mà tác giả đề cập làm ta nhức nhối. Đây là lời ông Hai Th, một cao thủ trong nghề thờ Bà Cậu:

- Đường sông bây giờ nhiều trạm kiểm soát lắm, từ Cao Lãnh tới cảng Sài Gòn tới 6 trạm: Công an, Thuế vụ, Quản lý thị trường, Thanh tra giao thông… Trạm nào cũng phải làm luật cả, nếu không nộp phạt cũng vậy mà lại còn bị đì (Nỗi niềm sông nước tr.11).

Cách làm luật của các chủ ghe tàu thì có vô vàn, nhưng cách làm luật theo kiểu nộp vịt cho trạm X trên sông Chợ Gạo quả là độc nhất vô nhị. Ở trạm ấy mỗi lần tàu trình trạm, trạm không nhận tiền mà nhận vịt, một cặp vịt! Sông Chợ Gạo là huyết mạch từ đồng bằng sông Cửu Long đi thành phố Hồ Chí Minh, một ngày có cả ngàn chiếc ghe tàu qua lại. Cứ mỗi ghe tàu qua trạm mãi lộ cho trạm một cặp vịt, vịt của trạm để đâu cho hết ? Tôi băn khoăn lo thay cho những cán bộ của trạm phải tiếp xúc với cả biển vịt, rừng vịt một ngày lỡ bị nhiễm H5N1 thì lợi bất cập hại. Nhưng liền đó tôi thấy mình quả đã lo bò trắng răng khi ông Mười Nh. lý giải:

"- Nhận vịt nhưng lại không phải là vịt. Biết ghe tàu qua trạm phải trình trạm, nên chẳng hiểu từ đâu một số người ở gần đó đã nghĩ ngay ra dịch vụ bán vịt. Với chiếc xuồng chèo tay đậu sẵn, khi ghe tàu giảm tốc độ họ liền bơi xuồng cập mạn để đón thuyền trưởng lên trạm trình giấy. Ngoài việc thu tiền đưa rước, họ để sẵn trên xuồng vài đôi vịt, thuyền trưởng bỏ tiền ra mua đôi vịt đó xách lên nạp cho cán bộ trạm. Nhận vịt xong, trạm lập tức bán lại đôi vịt cho chủ xuồng lấy tiền. Cứ như thế một cặp vịt trong một ngày được quay vòng không biết bao nhiêu

lần, khiến có con kiệt sức mà chết…" (Nỗi niềm sông nước – tr.12,13).

Vì thế mới có chuyện ông Mười Nh. Một lần mua phải một cặp vịt đã bị quay vòng đến mức kêu không còn ra tiếng. Tiếp ông Mười Nh., không nghe tiếng vịt kêu, người cán bộ soát giấy của trạm nghĩ ông không biết điều liền lên giọng nạt ông như cha nạt con:

- Giấy tờ thế này mà đủ à ?

Mười Nh. Biết ý lấy chân đạp mạnh vào cánh một con vịt, con vịt đau quá lấy hết sức bình sinh kêu lên vài tiếng khào khào. Chỉ vài tiếng vậy thôi cũng đủ cho khổ chủ của nó thoát nạn, người cán bộ kiểm soát hiểu ra vấn đề, và thế là ông Mười Nh. được trả giấy, nhổ neo cho tàu chạy.

Con nhiều chuyện tức cười khác được tác giả đề cập trong sách, dù vậy bao trùm lên tất cả vẫn là một bút pháp ngợi ca đất nước con người Nam bộ hào sảng, giàu nghĩa nhân.

Viết bút ký, Trần Đỗ Liêm rất biết chọn lựa chi tiết, kiến thức đời sống nhập vào anh một cách tự nhiên, chẳng hạn: "Cấu tạo đò khách Nam bộ rất thuận tiện cho việc chất xếp và xếp được nhiều hoa vì sàn đò, mui đò phẳng, hai bên hông đò có cửa sổ vừa tiện cho việc thông gió lại có chỗ để gác thêm cây làm tầng xếp hoa. Mũi đò dài, phẳng có thể đậu vào bất cứ bến nào trên bờ sông và dễ đi lại, lên, xuống hoa. Chính vì vậy đò khách luôn đắt hàng trong những ngày giáp tết"(Chợ hoa tết Nam bộ - tr.6). Hoặc: "Cây cảnh là những cây tự nhiên có hình dáng đẹp, tự nó đã có thể trưng bày làm cảnh, còn cây kiểng là cây được trưng bày làm cảnh sau khi các nghệ nhân gia công chăm uốn, cắt ghép" (Chợ hoa tết Nam bộ - tr.8). Hoặc nữa: "…đường thốt nốt chỉ gói bằng lá thốt nốt mới không bị chảy nước" (Doanh nhân ơi! Hãy quay lưng và bước tới – tr.73)…

Quá nửa đời gắn bó máu thịt với những dòng sông Tiền, sông Hậu, Chợ Gạo, Hàm Luông, Cổ Chiên, Bảo Định… điều khiến tác giả trăn trở đấy là Nam bộ có trên 10.000 km giao thông đường thủy có thể chạy tàu vận tải. Khai thác thế nào báu vật thiên nhiên đó để thủy lợi không bao giờ là thủy hại, để những dòng sông phát huy tác dụng cao nhất ? Tác giả lần lượt trình bày những suy nghĩ, những kiến giải của mình qua các bút ký: Người thờ "Bà Cậu" ăn tết, Sẽ là đường phố trên sông, Ngọn giang đăng đường sông Nam bộ, Người thuyền trưởng Nam bộ, Cảnh báo trước mùa lũ, Sông nước quê mình… mỗi bài một vẻ làm nên bức tranh toàn cảnh về ngành Vận tải thủy Nam bộ. Một bức tranh với những gam màu sáng, đậm, những đường nét mạnh mẽ, dứt khoát. Bằng các bút ký của mình: "Anh nói lên tiếng nói của những người làm nghề sông nước. Anh đòi hỏi thay đổi những chính sách chưa hợp lý đối với nghề vận tải sông. Anh lên tiếng phản đối những nhiễu của các trạm kiểm soát ven sông. Anh đề nghị những giải pháp cải tạo, nạo vét, báo hiệu an toàn để vận tải sông phát triển ở đồng bằng sông Cửu Long (Bình Tâm – Nguyên Thứ trưởng bộ GTVT, nguyên Cục trưởng cục Đường sông Việt Nam).

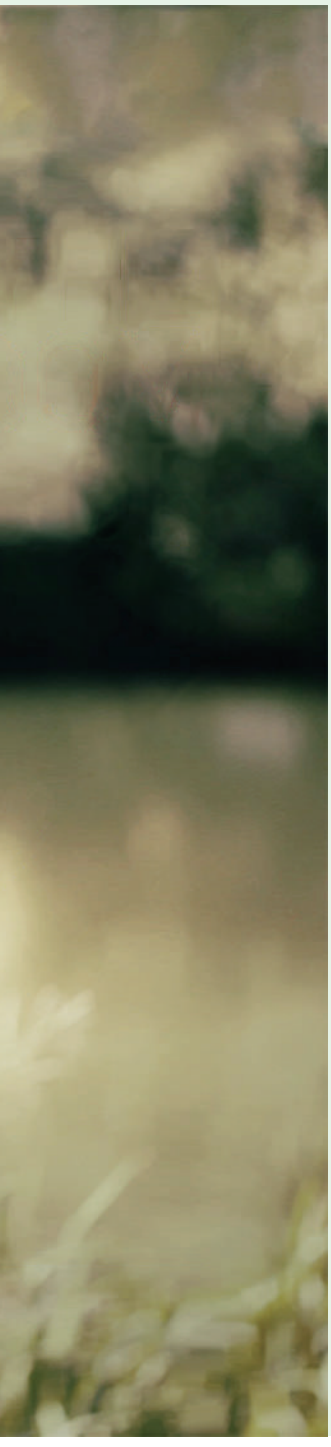
Đồng cảm với Thứ trưởng Bình Tâm, đọc bút ký Trần Đỗ Liêm, người đọc bị thuyết phục bởi lòng nhiệt tình say mê, sự hiểu biết sâu sắc của anh về sông nước, con người miền Tây.

Cũng trong đề tài sông nước, trước Sông nước quê mình Trần Đỗ Liêm đã in Con người và sông nước Cửu Long, Nỗi niềm sông nước những tập bút ký mà anh viết trong nhiều năm qua. Ba tập bút ký về một vùng đất là điều tương đối đặc biệt. Do đặc trưng của thể loại, viết ký đòi hỏi tác giả phải đi nhiều, trải rộng. Việc thâm canh lâu nay thường vẫn được nhìn nhận là phù hợp hơn với tiểu thuyết và truyện ngắn. Viết mãi bút ký trên một miền đất quen thuộc, một ngành nghề quen thuộc đòi hỏi tác giả phải có khả năng làm mới lại những gì đã cũ. Trần Đỗ Liêm đã làm được điều này, các bút ký của anh thường chỉ đề cập đến một đề tài như đã trình bày mà vẫn hấp dẫn, không bài nào giống bài nào, luôn cung cấp cho bạn đọc những thông tin mới lạ. Lý giải thế nào về điều này, phải chăng sự phong phú của đời sống đã làm nên sự phong phú, bề dày của một cây bút ?

Tiền Giang, xuân 2008

tha thứ

KHUẤT THỊ TRÂM ANH



Sống trong cuộc đời này chắc hẳn chúng ta ai cũng đã từng có lúc tự hỏi mình, có nên tha thứ cho lỗi lầm của một người nào đó hay không ? Tôi đặt vấn đề vậy vì "nhân vô thập toàn", đã là con người khó có ai hoàn hảo. Ai cũng có những lúc mắc sai lầm, xúc phạm đến người này người khác, hoặc bị người này người khác xúc phạm. Cái chính là khi điều thứ nhất (xúc phạm người khác) xảy ra, ta có nhận ra sai lầm và thực lòng mong muốn sửa chữa ?

Người ta hay nhìn thấy lỗi lầm của người khác, mà ít nhìn thấy cái sai của mình. Nhưng khi biết mình sai rồi, người dũng cảm thì nói lời xin lỗi, hoặc thấp hơn, lẳng lặng mà sửa lỗi lầm vậy. Đấy là khi bạn mắc sai lầm, còn trong trường hợp người khác làm bạn tổn thương thì sao ? Mà người làm bạn tổn thương thường lại chính là những người mà bạn yêu thương nhất, ví dụ anh chị em trong một gia đình, bạn bè đồng môn, đồng nghiệp, vì chỉ những người đó mới thường cùng bạn có chung nhiều quyền lợi và những nghĩa vụ phải gánh vác, mới hay ra đụng vào chạm. Ấy thế mà khi đã xúc phạm bạn rồi, lắm lúc họ ương ngạnh chẳng thèm nói một lời xin lỗi, thậm chí còn tỏ thái độ bất chấp, láo xược.

Bạn cứ bình tĩnh đi. Ngay lúc đó có thể họ chưa nhận ra lầm lỗi của mình, nhưng thời gian trôi qua họ sẽ tự cảm thấy lời nói hoặc hành động của họ là sai trái nghiêm trọng. Họ biết bạn đang đau lòng lắm và họ cũng day dứt, ân hận. Tuy vậy sự không xin lỗi của họ có thể vì tự ái, vì nỗi sợ bày tỏ sự yếu thế, vì e ngại không được tha thứ...

Cho nên để người xúc phạm bạn có cơ phục thiện, chẳng gì linh nghiệm bằng việc bạn phải rộng lòng tha thứ. Điều này rất khó, để làm được bạn phải học cách, phải không yêu cầu được biết "Tại sao ?" như một điều kiện tiên quyết, bởi điều đó không còn cần thiết nữa. Và bạn hãy đặt mình vào vị trí của "bên bị" mà nghĩ rằng, tận sâu trong tâm khảm họ cũng luôn cảm thấy áy náy, day dứt, khó khăn để chấp nhận hành động của chính mình. Bạn sẽ cảm thấy nhẹ nhàng hơn khi biện hộ cho họ. Sức mạnh của tha thứ bắt nguồn từ sự cảm thông mà, bạn phải hiểu và chấp nhận cuộc sống không phải lúc nào cũng diễn ra như ta mong đợi và tha thứ, bỏ qua lầm lỗi của nhau là để bản thân ta bình yên, thanh thản hơn.

Ta cảm thông bởi ai cũng đôi lần vô tình hay hữu ý làm tổn thương người khác, vì vậy chúng ta hãy nhìn lại và tha thứ cho nhau. Nó đồng nghĩa rằng, một lúc nào đó mình cũng cần ở ai đó sự tha thứ. ■

Những cách giúp bạn vượt qua thời điểm khó khăn

LIỄU NGUYỄN *dịch từ Timesofindia*

Cuộc sống không phải lúc nào cũng thuận buồm xuôi gió. Sẽ có những lúc bạn cảm thấy mệt mỏi, buồn chán, thất vọng. Dưới đây là những lời khuyên giúp bạn vượt qua những thời khắc khó khăn này:

Kiểm tra sức khỏe

Nếu bạn mệt mỏi mà không rõ lý do, hãy đi kiểm tra sức khỏe tổng quát. Một căn bệnh đơn giản nào đó như thiếu máu (do thiếu sắt) có thể khiến bạn khổ sở.

Rối loạn nội tiết có thể gây suy giảm ham muốn tình dục, trong khi trầm cảm - một căn bệnh có khả năng chữa, cũng sẽ góp phần khiến cuộc sống của bạn dường như không có lối thoát. Do vậy, nếu thấy bất cứ biểu hiện khác thường nào hãy đi kiểm tra sức khỏe.

Nhận sự giúp đỡ từ người khác

Nếu bạn tin rằng mình cần thay đổi, hãy hỏi ý kiến từ một người bạn tin cậy. Bạn có thật sự kém cỏi hay bạn chỉ mất tự tin? Có thể bạn từng bị ai đó chỉ trích? Đừng buồn vì có một số người lại thích vùi dập giấc mơ của người khác. Đừng để bất cứ ai dẫm đạp lên bạn.

Gặp gỡ mọi người

Bất cứ ai từng trải qua khó khăn, đổ vỡ sẽ biết đến giá trị của điều này. Khi một ai đó lo lắng gọi bạn dậy mỗi ngày hoặc dắt bạn ra khỏi nhà mỗi sáng để bạn cùng họ đi bộ, bạn sẽ nhận ra đó là những người yêu bạn. Họ sẽ giúp bạn vượt qua khó khăn.

Quan tâm tới người khác, gặp gỡ mọi người, từ bỏ thói quen xấu, quên đi cảm giác tự dằn vặt bản thân... sẽ giúp bạn sớm tìm được niềm vui sống.

Ra khỏi nhà

Đây là việc rất nên làm, nhất là khi bạn sống một mình. Đôi khi, với cuộc sống độc thân, sự cô đơn, buồn chán có thể là cơn ác mộng. Hãy ra khỏi nhà cho dù chỉ vài tiếng hoặc vài ngày. Đi xem phim với bạn bè, đi du lịch cùng gia đình hoặc đi dạo một mình. Bạn sẽ thấy ngạc nhiên về những gì mình cảm thấy khi hòa mình vào không khí trong lành.

Thích ứng với những thay đổi

Ở một số thời điểm, phần lớn chúng ta buộc phải thích ứng với những thay đổi. Đừng lãng phí thời gian tự hỏi vì sao điều đó xảy ra với bạn hoặc thậm chí tồi tệ hơn là tự dằn vặt bạn đã làm gì để gây nên chuyện. Cuộc sống rất muôn màu. Góa bụa, ly hôn, phá sản, vô gia cư... không phải là sự trừng phạt về những việc bạn đã làm. Vì vậy, không nên lãng phí năng lượng vào cảm giác tội lỗi. Hãy tự đứng lên và bắt đầu lại. Đừng quá kiêu ngạo mà hãy yêu cầu sự giúp đỡ từ xã hội, người thân, bạn bè…

Từ bỏ những thói quen xấu

Phần lớn chúng ta đều là những người "nghiện" mặc dù không nhận ra điều đó. Ở đây không nói về tình dục, ma túy hoặc đồ uống mà là những thói quen có thể kìm hãm chúng ta. Những thói quen thoạt nhìn có vẻ là tốt như quá chỉn chu với việc nhà hay chi li tính toán lại có thể trở thành một cái "thòng lọng" trong cuộc sống của bạn. Vì vậy, đừng ngại phá bỏ những thói quen này.

Quan tâm tới người khác

Phần lớn mọi điều trong cuộc sống đều "có đi có lại". Hãy đối xử với những người xung quanh theo cách bạn muốn người ta đối xử với bạn. Ví dụ, nếu bạn muốn bạn bè giúp bạn tìm một công việc phù hợp với chuyên môn của bạn, thỉnh thoảng hãy gặp gỡ họ. Khi bạn đang buồn chán, bạn có thể vùi đầu vào một trò chơi điện tử nào đó nhưng giúp đỡ người khác thực sự sẽ khiến bạn cảm thấy tốt hơn.

Ăn uống lành mạnh

Đồ ăn có ảnh hưởng tới tâm trạng. Điều này đã được chứng minh một cách khoa học. Những loại thực phẩm chứa caffeine, thực phẩm nhiều đường hay những món ăn nhiều chất béo, giàu carb là những thứ có thể khiến cuộc sống của bạn trở nên tồi tệ. Hãy ăn những loại thực phẩm tự nhiên, rau xanh và hoa quả nhiều màu sắc.

Đừng đánh mất hy vọng

Mỗi lần đặt dấu chấm hết nghĩa là bạn chấp nhận thất bại và thất bại khiến bạn mất tự tin. Đôi khi hãy thử đánh liều một phen. "Giá như" là từ bạn không nên nói. Ở một nơi nào đó, có một ai đó sẽ giúp bạn và nếu điều đó xảy ra, hãy cố gắng làm tốt.

VIETNAM TO CUT EXPORT PRICE FLOOR OF 25PC BROKEN RICE

Vietnam will lower the export price floor for 25 percent broken rice by 2.9 percent to $330 a tonne, an industry body said on Tuesday, in a move to boost falling rice exports.

The new floor on free-on-board basis will come into effect on Wednesday, replacing the previous floor of $340 per tonne in effect since early June, the Vietnam Food Association said in a statement seen by Reuters.

Rice shipments from Vietnam, the world's third-largest exporter after India and Thailand, were down 8.8 percent in the first seven months of this year to 3.3 million tonnes, data from the food association showed.

(Source: Business Recorder)

VIETNAM COFFEE: PREMIUMS WIDEN, FARMERS' SALES EXPECTED TO PICK UP

Vietnamese coffee exporters have been seeking to sell robusta beans to free up warehouse space ahead of the 2015/2016 season and some growers have also started unloading stocks as their hope of price gains have been dashed, traders said on Tuesday.

Vietnam, top global robusta producer, starts its new coffee crop year next month, with the harvest expected to peak from late November amid coffee prices that remain under pressure.

The November London robusta contract closed $19 or 1.19 percent down at $1,581 per tonne on Monday, within sight of a more than three-month low touched last week.

Robust futures, which have lost 17 percent so far this year, could hit $1,815 a tonne at the year end, based on traders' forecasts in a Reuters poll on July 24.

But the traders also said any further weakening in Brazil's real currency against the dollar could limit a recovery.

The real has lost nearly 20 percent against the dollar since July 24, hitting a 12-year low in late August - when arabica coffee on ICE Futures US also fell to its lowest levels in more than 1-1/2 years.

Robusta eased to 35,200-35,700 dong ($1.57-$1.59) per kg on Tuesday in Daklak, Vietnam's key growing province, from 35,300-36,000 dong late last week.

Domestic sales are expected to pick up in coming weeks given the lack of any sign of price support, traders said.

Many Vietnamese speculators and some wealthy farmers began stockpiling beans in late February when prices were at around 40,000 dong per kg, hoping prices would gain further.

But coffee prices in Vietnam, which closely track the robusta futures market in London, have been weakening since.

Growers and speculators "will be selling as the hope of price gains is over," a Vietnamese trader in Daklak said. Premiums for Vietnamese robusta beans grade 2, 5 percent black and broken widened to $60-$80 a tonne to the November contract, from $65-$70 last week, while bids were seen at around $30 a tonne.

"We could not sell much in the past month," said a Vietnamese exporter in Daklak. "With weak buying now, most exporters will retain beans for October, as fresh beans will only be available from November."

Vietnam could export around 90,000 tonnes in September, on par with shipments last month, traders have forecast.

(Source: Business Recorder)

WITH FARMS, FRUIT AND FEED, VIETNAM'S TYCOONS EXPLORE AGRIBUSINESS VENTURES

A steelmaker turning to pigs and animal feed, a property developer raising cows, a stockbroker milling rice and a real-estate-to-retail billionaire growing fruit and vegetables.

Three decades after Vietnam started moving away from a socialist-led farm economy towards manufacturing of big-brand textiles and electronics, some of its top firms are carving out opportunities in its $37 billion agriculture and seafood sector and looking to expand overseas, helped by free trade pacts.

"We'll have global food shortages by 2050. If we invest fundamentally and correctly, this market is infinite," said Nguyen Duy Hung, chairman of Vietnam's top brokerage, Saigon Securities Incorp, who has a side business he's expanding into rice, seafood and supermarket produce.

Vietnam is among the world's top exporters of rice, coffee, cashew nuts, seafood, pepper and rubber and it shipped $24.5 billion of farm and fisheries produce last year.

But the World Bank says the value of its agribusiness is just 1.2 times that of its primary agriculture, compared with 2.7 times in South Korea. And the country still relies on billions of dollars of foodstuff imports.

Hence the unlikely interest in food from industrial firms such as steelmaker Hoa Phat Group, which has converted its minerals unit to livestock and animal feed.

It has built a new feed plant with annual capacity of 300,000 tonnes, aiming for 1 million tonnes, and wants to be raising a million pigs a year by 2020.

"Although this new sector is extremely competitive, just as much as the steel industry, we firmly believe we will be successful," CEO Tran Tuan Duong told shareholders recently.

Vietnam's only billionaire, Pham Nhat Vuong of Vingroup , is piling into private schools, hospitals and shopping malls. But his latest move is a little off-piste - a $91 million investment in growing fruit and vegetables.

And on the home page of real estate firm Hoang Anh Gia Lai (HAGL), it's grazing cows rather than condominiums that meet the eye: it has just listed a cattle and rubber unit with a market value of $1.1 billion, bigger than the parent.

HAGL predicts nearly half the group's revenue this year will come from cows. It wants to tap milk demand that has grown 36 times over in the past quarter-century, satisfied in part by imports worth $1 billion a year.

It is also investing in cattle to meet growing demand for beef: imports from Australia have surged 52 times in the past two years to 181,000 cows in 2014.

HUNGER FOR FEED

That means potential in animal feed, too, currently supplied 42 percent by imports. It's a business sector worth $7 billion but dominated by foreign players such as Thai giant CP Group, whose Vietnamese unit has about a fifth of the market.

Vietnam is aggressively pursuing Free Trade Agreements, another factor attracting local tycoons to the farm sector, even if it means more competition at home from overseas players.

Agreements were reached recently with South Korea and the Russian-led Eurasian Economic Union and deals are edging closer with the European Union and the Trans-Pacific Partnership, which will cover 12 countries with a combined GDP of $28 trillion, among them Australia, Japan and the United States, Vietnam's top export destinations.

The government "hopes to accompany businesses during the industrialisation and modernisation of agriculture and the rural sector of our country", Deputy Prime Minister Hoang Trung Hai told a recent conference on private investment in agriculture.

It is also considering tax incentives for foreign operators in the sector if they develop human resources, infrastructure and larger fields to improve productivity, quality and technology.

Just 1 percent of Vietnam's registered firms are in the agricultural sector and nine-tenths of those are small and medium-sized enterprises.

"There are new opportunities for consolidating smallholder production, adding value and reaching new markets that smallholder farmers cannot realise individually," said Chris Jackson, a rural development specialist with the World Bank in Vietnam.

(Source: Reuters)

VIETNAM TEXTILE SECTOR REMAINS HOT DESTINATION FOR FDI

Vietnam's textile sector ranked second in attracting FDI with more than $1.12 billion out of the nation's total estimated $5.85 billion worth of pledged investment in the first seven months of 2015, according to the government's Foreign Investment Agency. The FDI was designated for manufacturing and processing projects in the textile industry.

Vietnamese media quoted the agency as saying that the figure accounts for more than 20 per cent of Vietnam's total foreign investment inflows between January to July this year.

Leading experts have stressed that foreign-invested transnational companies, particularly those related to yarn manufacturing, are rushing to shore up their supply chains in anticipation of free trade agreements in the offing.

The yarn forward rules of origin do not allow for Vietnam based textile, garment or footwear manufacturers to benefit from the reduced tariffs of the proposed Trans Pacific Partnership (TPP) unless all yarn is manufactured in Vietnam or any of the 11 other TPP nations.

Similar provisions are applicable to other free trade agreements. Experts say the complex rules of origin provisions are driving higher levels of inward FDI into the yarn industry in Vietnam.

Under the provisions of rules of origin, if a Vietnam based textile company imported yarn from China, it could not avail itself of reduced tariffs for product shipments to the US or any of the other TPP member nations.

Turkey has invested $660 million in a fibre producing plant in the southern province of Dong Nai, making it the largest project so far in this field.

The other two projects are a plant producing auxiliary products for textile in Binh Duong province and a fibre plant in Tay Ninh, worth $274 million and $160.8 million, respectively. Another $300 million project was listed by a British investor in Ho Chi Minh City.

Vietnam's free trade agreements with the US, Japan, South Korea and the EU are poised to increase opportunities and advantages for investors.

According to trade projections, garment exports to the EU are expected to rise by 50 per cent in the first year and around 20 per cent for the consecutive years once the Vietnam-EU free trade agreement comes into effect.

(Source: Fibre2Fashion)

INTERFLOUR BUYS VIETNAM MILL

A company owned by WA grain growers and Indonesian billionaire Anthony Salim is on the lookout for more acquisitions after adding to its network of flour mills in South-East Asia.

Interflour's latest purchase is a mill at Da Nang, a boom city on Vietnam's central coast that was the war-time home of US bases.

Grower-controlled CBH has a 50 per cent stake in Interflour, which now owns nine mills in rapidly growing markets.

Interflour is also building a new mill at Subic Bay in the Philippines, plans to build one in Thailand and wants to increase existing capacity in Malaysia.

Chief executive Greg Harvey said the Da Nang facility was relatively small with a production capacity of 220 tonnes a day, but an important part of plans to become one of the world's five biggest flour millers by 2018.

Mr Harvey said there was capacity to expand on the 3ha site close to port. Interflour will use barges to cart wheat to Da Nang from its port facilities at Cai Mep near Ho Chi Minh City, which include the biggest mill in Vietnam and a malt plant set to start production early in 2017.

Mr Harvey said the industry was consolidating in the region as smaller mills found it tough to complete against big operators.

"We see opportunities to grow where there is more value for us to buy them (smaller operators) rather than build new mills," he said. "In Vietnam, Indonesia and Malaysia margins in grain processing have reduced. The larger operators are still doing good business, but smaller operators are struggling.

"In the Philippines and Thailand, it is still cheaper for us to build capacity rather than try to buy existing players."

Interflour did not reveal the Da Nang purchase price. Industry rivals believe Foodinco may have sold the mill, established in 1999, for a bargain $US4 million.

Interflour purchased the 600t/day Golden Grand Flour Mill at Cilegon Port in West Java for $US19 million last November.

"We are on the lookout for more acquisitions in the region, especially at this time when our competitors are struggling," Mr Harvey said.

Interflour ranks about 15th on the list of the world's biggest flour millers. Its aim is to crash into the top five by boosting production to 10,000t/day.

(Source: The West Australian)

UP FOR GRABS

Alex Hughes examines the challenge of balancing technological features and robustness

In the ports industry, grabs, like every other piece of handling equipment, are undergoing almost constant change in a drive to squeeze every last ounce of productivity out of them.

However, deployed to handle some of the harshest materials currently moving through ports, the question remains whether grabs are actually suitable to incorporate much more technology, or perhaps have reached the end of their development.

Asier Susaeta, general manager of Basque-based manufacturer Credeblug, acknowledges the problem. "The main challenge in the grab business nowadays," he says, "is to achieve a good balance between technological features and the overall robustness of the grab." He explains that the current market is seeking an evolution in grab control, particular towards more autonomous grab motion and diagnostics. Environmental conditions and operational requirements make it necessary for these new systems to work perfectly irrespective of fatigue and onerous working conditions.

Mr Susaeta points out that, in the past few years, the market has been moving towards designing grabs for specific commodities while also reducing the overall weight of the grabs themselves. "In terms of port activity, specific developments have focused on dust control and also on increasing capacity. Furthermore, in the next few years, our industry will move towards providing more automation and increased safety features," he says.

Meeting demands

According to Sigvard Orts, second in command at Orts Grabs, the overall design of grabs is open to change, either to accommodate specific uses requested by customers, or to reflect a particularly niche use.

Improvements, he believes, are possible in the way that they are put together and in the materials used. "Nevertheless, irrespective of what improvements grab manufacturers can make to their products, the question remains: does the market want to pay for these 'features'?" he says.

For Sebastian Brandes, chief executive at manufacturer Peiner Smag, technology is definitely changing the way grabs are being designed and operated.

"As examples, I would, in particular, cite the use of new materials, such as high tensile steel. In addition, there is advanced crane design, which has helped improve performance, especially in respect of better filling of the grab," he says.

As to whether there are limits to the improvements that can be incorporated, he remains sceptical. As with any product, he says, grabs are undergoing continuous improvement. However, when asked what the incentive is to buy grabs now, when something better might just be around the corner, Mr Brandes says that there are always benefits to buying the latest products that enter the market, despite the fact that further improvements might render them comparatively out-of-date.

"If an operator buys a new grab now, they can immediately start enjoying benefits, but only if they buy products that optimise lifetime costs. In this context, durability and technology are the two key factors," he says.

Better returns

For his part, Mr Susaeta says that, compared to older grabs, the latest models – and particularly the smart systems

they come with – can generate a faster return on investment in terms of maintenance and operational costs. "Cycle time reduction, better capacity, lower electricity consumption and, particularly, cycle reliability make grab renewal a very interesting investment," he says.

Mr Orts notes that if a materials handling company needs a grab, it has to buy one to accommodate that need, irrespective of whether something better might be in the pipeline. "It doesn't make sense to always wait for the next improvement," he says. "The situation is very similar to that of computers or cars: they can often become 'redundant' within six weeks of purchase, having been replaced by a newer model that will do the job slightly better. But we still buy them to meet a specific need at a particular time."

Yet there are dangers in buying the latest equipment, he warns. "Not every technical improvement promoted as 'new' means it is actually new and really improves the operation of the grab. Not every promoted improvement makes a grab better."

In terms of retrofits, there are limitations on what is possible, says Mr Orts: "Sometimes, it is not possible to incorporate an improvement due to construction reasons, there being, for example, no space available to do so. However, if we are talking about improvements to hydraulic equipment, then, clearly, retrofitting this to older models is a distinct possibility," he says.

Modular focus

At Credeblug, the emphasis in recent years has focused on creating a more modular grab design, based around a standard structure and concept. The reasoning is that customers can easily modify their grabs without having to increase the number of spare parts they keep. "We have also refurbished some of our old grabs by replacing the electro-hydraulic unit with the new concept of variable flow motion, which minimises electricity usage and also the need to heat the oil," says Mr Susaeta, stressing that, in the process, savings can be made.

He also reveals that Credeblug is working on new systems that should be available soon. Based around Pulanfi technology, these additional features will allow grabs to work in deep water environments. The new range also includes improved vision and illumination capability, in addition to positioning sensors.

Mr Brandes says that retrofitting new technology very much depends on the level of standardisation of the product. "This type of flexibility also varies both by grab type and also by the type of crane with which the grab is operating," he adds. Peiner Smag is currently working on technological upgrades of its grabs.

There are concerns that the additional technology being incorporated into grabs could make them too sophisticated, leading to higher service and maintenance expenditure. However, Mr Brandes does not see this as a problem as long as the right technology is applied to meet the specific needs of each individual customer. "In fact, in our opinion, through the incorporation of better technology, the lifetime performance of grabs has definitely improved."

For his part, Mr Orts suggests that there is always a compromise to be struck between what an owner might want to achieve and what it is possible to do, especially in terms of maintenance. "At Orts, we therefore try to keep our grabs as technically simple, reliable and as maintenance friendly as possible," he says.

In finance terms, return on investment is claimed to be better on modern grabs, although it remains specific to each project. But the key to manufacturers remaining competitive is continual innovation in what is ultimately a very niche market.

(Source: Port Strategy)

CHANGING TIMES FOR GREEN PORTS

The port sector and shipping industry are not immune from the spotlight of media attention, focus for legislation and scrutiny by local communities, particularly when it comes to considerations of environmental management, writes Dr Christopher Wooldridge, academic associate, Cardiff University, UK.

"Then you better start swimmin' or you'll sink like a stone.

For the times they are a-changin'……..." Bob Dylan (1963)

Fifty years on from the release of the iconic song that challenged the attitude of governments to society and change, the options for reconciling the often conflicting expectations of stakeholders with decision-makers remains as topical and as controversial as ever.

Then and now

Back in the mid-1960s, environmental concerns focused on the impacts of wind, waves, tide and currents as they influenced the day-to-day operations of port activities and shipping operations. Environmental considerations were restricted to selected areas of preservation of landscape and wildlife. By the same token, environmental considerations by port authorities were largely restricted to the quay-side alone.

In Europe, benchmark events and projects such as the Environmental Challenge for Port Authorities (ECEPA, 1993), the European Sea Ports Organization's (ESPO) Environmental Code of Practice (1994), Eco-information (1997), EcoPorts (2002) and the ESPO Green Guide (2012) all contributed to the development and implementation of the sector's environmental policy of compliance through voluntary, self-regulation and the ambition of a 'level playing-field' in terms of enforcement. Similarly, the American Association of Port Authorities' (www.aapa-ports.org) Environmental Management Handbook (1998) provided guidance on the varying degrees of control that port authorities may have over operations at their facilities.

Nowadays, the definition and scope of environmental management itself has evolved from the act of pure conservation and protection of habitats, ecosystems and natural resources, to also include the objective of sustainable development measured in terms of economic costs, benefits and overall efficiencies.

The area over which functional control or influence by the port authority may reasonably be expected to be applied has expanded dramatically in order to take into account the management of impacts throughout the port area, significant zones of cities and increasingly, into the control of the impacts of the logistic chain itself.

Traditionally, the main driver for the implementation and operation of an effective port Environmental Management System (EMS) was that of compliance with legislation and regulation (and it may be argued that these provisions, of course, remain non-negotiable). Increasingly, however, considerations of cost and risk reduction and the overall goal of sustainability act as catalysts for enhanced environmental performance.

Today, EMS requires a far more comprehensive and integrated approach as environmental issues must be also be addressed in the context of safety, health, security and the plethora of stakeholder claims at a scale that varies from local to global. As a consequence, ports are under increasing pressure to demonstrate performance and a networked approach is being developed for the European sector (www.portopia.eu).

The global reach of EcoPorts

The port sector has an established track record of pro-active, collaborative programmes of activity that have delivered established environmental policies, tools and methodologies for the actual implementation of effective EMS. Within ESPO, EcoPorts is the network of ports sharing environmental experience and implementing best environmental practice through time and cost effective options.

The goal is to eliminate the environment as a competitive factor between ports and to avoid reinventing the wheel in terms of developing practicable solutions to environmental problems. A benefit of the phased approach to EMS using the EcoPorts approach is that it includes the voluntary option of certification to the sector's own international standard of EMS, the Port Environmental Review System (PERS) that is independently audited by Lloyd's Register.

Recognising that the port sector is the epitome of a global network, ports outside Europe are able to collaborate in the EcoPorts tools and certification process through Eco-Sustainable Logistic Chain (www.ecoslc.eu), where as well as training in the Ecoports tools and certification in the EMS standard, assistance in a systems approach for developing a harmonised approach to sustainable operations of ports and logistics through collaboration.

The first port outside Europe to achieve the PERS certification for its standard of EMS was the Port of Santa Marta in Colombia, where the objectives and targets of its publicly available environmental policy statement are witnessed by its achievement of ISO 14001 and PERS.

More recently, the Port of Kaohsiung in Taiwan was awarded PERS certification and the Port of Taichung and the Port of Keelung are currently in the process of certification. Kaohsiung's EcoPorts certification demonstrates a successful model of coordination between Government (Ministry of Transportation and Communication, MOTC), Port Management Authority (Taiwan International Ports Corporation, TIPC) and University (National Sun Yat-sen University, NSYSU).

Based on the green port policy in Taiwan, the Harbor and Marine Technology Center under MOTC initiated a four-year research project called Research of Taiwan Green Port Establishment in 2011. This funded research project was implemented by NSYSU. One of the main objectives of the project was to build-up a green port framework in Taiwan which conforms to international regulations. In 2013, NSYSU began to assist TIPC Kaohsiung branch in SDM evaluation and finished the PERS and achieved EcoPorts certification in October 2014.

Lu, Shiau-Yun, professor at NSYSU, says: "This certification demonstrates the efficiency of the green port execution, both in the aspects of policy making and implementation. As demonstrated elsewhere within the Ecoports network, the collaboration between industry and academia can be a particularly efficient partnership in the application of the tools and methodologies."

Diagram 1 illustrates the relationship between government, port management authority and university in delivering an efficient and powerful coordination model for green port policy in Taiwan.

Based on the EcoPorts' database, it is possible to identify the top ten environmental issues for the sector as reported by port authorities in their responses to the Self-Diagnosis Methodology (SDM). Currently, the list is:

1. Air quality
2. Port garbage/waste
3. Energy consumption
4. Noise
5. Ship waste
6. Local community
7. Dredging operations
8. Dust
9. Water quality
10. Port development (land)

Effective control of these issues requires the operation of a credible standard of EMS. However, the aspects and their associated challenges may change with time, so an EMS that is regularly reviewed will assist a port authority in managing its own liabilities and responsibilities.

Looking to the future

The port sector is poised to consider a new raft of issues under ever-changing circumstances in terms of the economic, political and natural climate. For example, the Sustainable Development Technical Committee of ESPO identifies topics such as the directive on the deployment of alternative fuels infrastructure, including LNG terminals, shore-side electricity supply, the Sulphur Directive, the Water Framework Directive, and differentiated port dues as requiring particular consideration, along with an up-dated version of the Green guide.

The whole debate as to the extent to which port authorities may reasonably be expected to bring influence to bear on the environmental performance of its tenants and operators (including shipping) is set to expand.

"Environmental issues are not only the concern of port authorities and shipping companies but must also involve all the stakeholders. Ports are keen to be seen as ambassadors of good practice", says Ellen Kaasik, Chair, Sustainable Development Technical Committee, ESPO.

Where it may reasonably be argued that the integration of port and shipping environmental management brings mutual advantage to the sector, industry and society as a whole, the question of who carries the cost of 'green shipping' is still a subject of debate.

"There are several key questions that will need to be answered related to the concept of reward beyond compliance, how costs are recovered and the components that are factored-in to such schemes," says Antonis Michail, senior advisor, ESPO.

The debate will continue as to who pays? The polluter, the tax-payer, or end-user?

At the same time, there are likely to be continued, substantial changes in ports in terms of ownership, scale, finance and organisation. "Management systems will need to adapt as the demand for environmental protection, prevention rather than cure and sustainable development continue to be made. The most pro-active ports will include environment and sustainability in their business plans where changes are again occurring reflecting private sector and commercial financing initiatives", says Herman Journée, director, EcoSLC.

The roles of ports are already being redefined and it can be expected that ports will widen their orientation and scope and thus require new strategies, policies and operational measures. Port authorities and sector organisations will increasingly need to set their environmental objectives within the realm of hinterland, regional, or even national and global considerations.

These will need to be mindful of the different approaches required as they endeavour to navigate their course through the challenging seas of legislation, the commercial imperative and society's expectations – "For the times they are a-changin".

(Source: Green Port)