TRONG SỐ NÀY

Từ QH Lập quốc kháng chiến đến QH Kiến quốc hội nhập 2
Gặp gỡ trước thềm Hội thao APA 2016 6

Tin trong nước 12
Tin quốc tế 20

Vấn đề & Sự kiện
- Phụ thu vận tải biển làm khổ doanh nghiệp 30
- Gian nan công tác quản lý vận tải đường thủy 34
- Ngành GTVT trước bài toán nguồn vốn vay kém ưu đãi của WB 38
- Ông chủ mới của cảng Đình Vũ và Quy Nhơn giàu đến mức nào? 42
- Cướp biển sẽ còn giảm mạnh trong năm nay vì ... giá dầu vẫn giảm 45

Logistics
- Logistics - xuất nhập khẩu: Cặp đôi hoàn hảo? 46
- Hải Phòng có thể thành trung tâm logistics của khu vực 48

Diễn đàn
- Cầu Bạch Đằng sẽ là mối nguy cho Greenport 50
- ĐH cổ đông Cảng Đoạn Xá 54
- Bộ Tài chính trả lời về điều chỉnh mức phí các trạm BOT 58
- Cộng đồng kinh tế ASEAN: Cơ hội và thách thức 62
- Cần giải đáp 9 câu hỏi về liên kết vùng 66
- Hỏi & Đáp 70

Văn hóa & Thể thao
- Một số hình ảnh về "Ngày hội gia đình" và tri ân khách hàng của Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn 74
- Vàng ròng của đất nước 76

News 78

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

Từ Quốc hội LẬP QUỐC KHÁNG CHIẾN đến Quốc hội KIẾN QUỐC HỘI NHẬP

DIỆP VĂN SƠN

Sau khi đọc Tuyên ngôn độc lập (2/9/1945), Chủ tịch Hồ Chí Minh họp Chính phủ Lâm thời (3/9/1945) nêu rõ những nhiệm vụ cấp bách của Nhà nước, gồm 6 điểm trong đó có việc "*đề nghị Chính phủ tổ chức càng sớm càng hay cuộc tổng tuyển cử với chế độ phổ thông đầu phiếu*" để có một Chính phủ của nhân dân, do dân thành lập, *Chính phủ hợp hiến*. Ý tưởng *tổng tuyển cử để bầu ra Quốc hội* theo chế độ phổ thông đầu phiếu, sau đấy Quốc hội sẽ xây dựng và *ban hành Hiến pháp*, tuân theo quy định của Hiến pháp để hình thành một *Nhà nước hợp hiến*. Ý tưởng nếu một *Nhà nước không có Hiến pháp* là *Nhà nước không dân chủ* đã được Người tiếp thu có chọn lọc tư tưởng về *Nhà nước dân chủ và pháp quyền* của các tư tưởng tiến bộ của thời đại. *Sự thành lập bộ máy Nhà nước do tổng tuyển cử bằng phổ thông đầu phiếu là sự kiện đầu tiên xuất hiện trong lịch sử Nhà nước của dân tộc ta*.

Chính sách bầu cử, ứng cử, vấn đề cốt tử của tính hợp hiến về hình thành bộ máy Nhà nước, tự do hay hạn chế, bình đẳng hay phân biệt, giả hay thật, áp đặt hay tự do lựa chọn là những chuẩn mực của việc xem xét một bộ máy chính quyền thật sự là của dân hay không do dân thành lập.

Trong bài viết về ý nghĩa tổng tuyển cử Chủ tịch Hồ Chí Minh nhấn mạnh: "*... Tổng tuyển cử là một dịp cho toàn thể quốc dân tự do lựa chọn những người có tài, có đức để gánh vác công việc nước nhà. Trong cuộc tổng tuyển cử, hễ là những người muốn lo việc nước thì đều có quyền ra ứng cử, hễ là công dân thì đều có quyền đi bầu cử... do tổng tuyển cử mà toàn dân bầu ra Quốc hội, Quốc hội sẽ cử Chính phủ. Chính phủ đó là của toàn dân*".

Ai muốn lo việc nước đều có quyền ra ứng cử, là một suy nghĩ tuyệt vời về một Nhà nước của dân.

Trong ngày tổng tuyển cử 6/1/1946, toàn dân đã đi bầu, mọi người tự do ứng cử và lựa chọn.

Với một đất nước còn ngổn ngang những khó khăn và rối ren, quân đội Pháp tấn công các tỉnh phía Nam, quân đội Tưởng Giới Thạch kéo vào các tỉnh miền Bắc, bọn phản động trong nước bám vào quân đội Tưởng Giới Thạch hoạt động ráo riết và chiếm được một số địa phương, giặc đói, giặc dốt hoành hành, Chủ tịch Hồ Chí Minh với các đồng chí của mình vẫn cho tiến hành một *giải pháp lý tưởng* rằng chỉ có trong hoà bình mới thực hiện được.

Với một Quốc hội được thành lập qua tổng tuyển cử, một *Nhà nước hợp pháp* ra đời, tư cách của nó, vị trí của nó trên thế giới, trong nước hoạt động có danh nghĩa, có hiệu lực và hiệu quả hơn một Chính phủ lâm thời.

Khi biết Người được đề cử ra ứng cử ở Thủ đô Hà Nội, nhân dân Thủ đô cử đoàn đại biểu đến thỉnh cầu Người khỏi ra làm ứng cử viên như các đại biểu khác mà Người là đại

Toàn thể Quốc hội Việt nam khóa 1 chụp ảnh với Hồ Chí Minh trước cửa chính nhà hát Lớn Hà Nội (Ảnh tư liệu).

biểu Quốc hội đương nhiên của nhân dân Thủ đô. Người đã cám ơn sự tín nhiệm của nhân dân nhưng khước từ sự "đặc cách" ngoại lệ dành cho Người, vì Người muốn nêu tấm gương mọi người đều bình đẳng trước pháp luật và Người cũng muốn mình là một lãnh tụ được suy tôn một cách hợp hiến. Đức khiêm tốn này càng thấy rõ khi nhận chức nguyên thủ quốc gia kiêm Chủ tịch Chính phủ do quốc hội tín nhiệm, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã trả lời các nhà báo: "*Tôi tuyệt nhiên không ham muốn công danh phú quí chút nào. Bây giờ phải gánh vác chức Chủ tịch là vì đồng bào uỷ thác thì tôi phải gắng làm, cũng như một người lính vâng lệnh quốc dân ra trước mặt trận…*".

Trong các chính sách, chủ trương của Người, Người luôn luôn đề cao dân chủ, tôn trọng quyền dân chủ của dân; đặc biệt là quyền dân chủ chính trị, thể hiện trong tổng tuyển cử bảo đảm một chế độ dân chủ, tự do thật sự với tinh thần đoàn kết rộng rãi toàn dân. Trong bài viết Ý nghĩa của Tổng tuyển cử, Người nhấn mạnh: "T*rong tổng tuyển cử, hễ là những người muốn lo việc nước thì đều có quyền ra ứng cử, hễ là công dân thì đều có quyền đi bầu cử - không chia gái trai, giàu nghèo, tôn giáo, nòi giống, giai cấp, đảng phái, hễ là công dân Việt Nam thì đều có hai quyền đó.*

Vì lẽ đó, cho nên tổng tuyển cử tức là tự do, bình đẳng, tức là dân chủ, đoàn kết".

Theo Báo Cứu quốc ra ngày 31/12/1945 thì, trong kỳ bầu Quốc hội Khóa I, ở Hà Đông có 14 đại biểu Quốc hội thì có 97 vị ra ứng cử; ở Nam Định có 15 đại biểu thì có 70 vị ra ứng cử; ở Hà Nội có 6 đại biểu thì có 74 vị ra ứng cử. Có lẽ Tổng tuyển cử năm 1946 (lần bầu cử Quốc hội đầu tiên) có số ứng viên cao nhất so với số đại biểu được bầu! Điều này xa lạ với những lần bầu cử sau nầy có đơn vị bầu cử bầu tròn (4 bầu 4) hay với số dư 1 hoặc 2 (4 bầu 3 hay 5 bầu 3)…

Để định hướng cho cử tri lựa chọn người nên bầu, trong lời phát biểu tại buổi ra mắt ứng viên, Người nói: "*Làm việc nước bây giờ là hy sinh, là phấn đấu, quên lợi riêng mà nghĩ lợi chung. Những ai muốn làm quan cách mạng thì nhất định không nên bầu. Ngày mai không ai ép, không ai mua, toàn dân sẽ thực hiện cái quyền dân chủ ấy*".

Điều đáng ngạc nhiên đối với chúng ta, hôm nay nhìn lại sử thành lập Quốc hội trên cơ sở tổng tuyển cử, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã để lại ý tưởng về một Quốc hội của toàn thể dân tộc Việt Nam. Khi hô hào quốc dân đi bỏ phiếu Chủ tịch Hồ Chí Minh nói dù ở trong Quốc hội hay ở ngoài Quốc hội ai cũng phải ra sức giúp nước "… *Người không trúng cử cũng không nên ngã lòng. Ở trong hay ở ngoài Quốc hội, mình cứ ra sức giúp ích cho nước nhà. Lần này không được cử, ta cứ làm cho quốc dân nhận rõ tài đức của ta, lần sau quốc dân nhất định cử ta*".

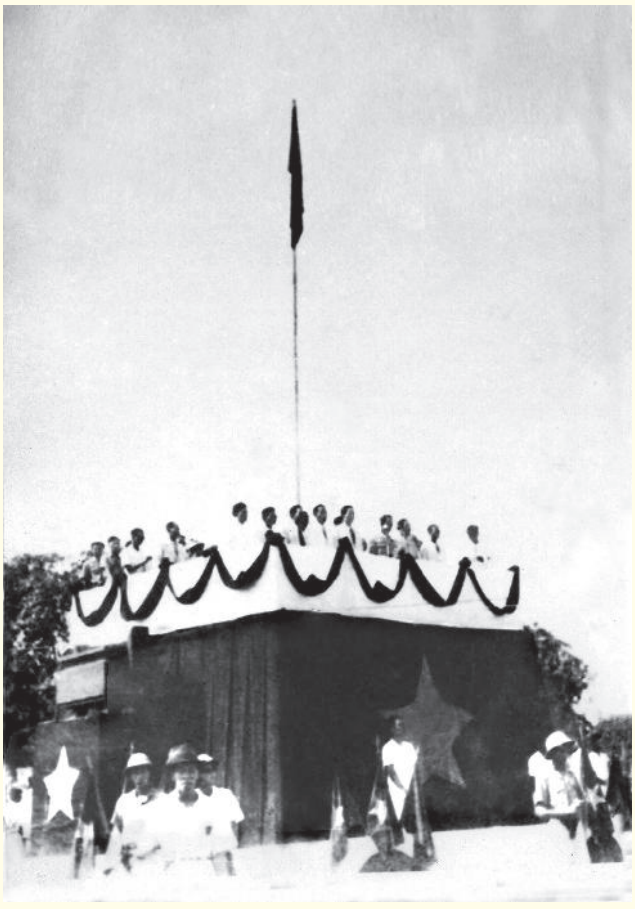
Có lẽ từ trước đến nay, chưa có lời hiệu triệu, Chỉ thị, hô hào mà lay động lòng người một cách sâu sắc, mãnh liệt như lời kêu gọi quốc dân đi bỏ phiếu cho ngày tổng tuyển cử đầu tiên trong lịch sử lập quốc của Chủ tịch Hồ Chí Minh:

Ngày mai mồng 6 tháng Giêng năm 1946.

Ngày mai, là một ngày sẽ đưa quốc dân ta lên con đường mới mẻ.

Ngày mai, là một ngày vui sướng của đồng bào ta, vì ngày mai là ngày Tổng tuyển cử, vì ngày mai là một ngày đầu tiên trong lịch sử Việt Nam mà nhân dân ta bắt đầu hưởng dụng quyền dân chủ của mình.

Ngày mai, tất cả các bạn cử tri, đều phải nhớ đi bầu cử. Ngày mai, mỗi người đều nên vui vẻ hưởng quyền lợi của một người dân độc lập, tự do.



Thấm thoát đã 70 năm trôi qua, nước ta đã bầu mười mười ba khoá Quốc hội kể từ lần tổng tuyển cử đầu tiên 01/6/1946. Giờ đây cả nước chúng ta đang chuẩn bị bầu cử Quốc hội Khoá XIV vào ngày 22/5/2016 đúng vào dịp trong những ngày kỷ niệm 126 năm ngày sinh của Chủ tịch Hồ Chí Minh vĩ đại (19/5/1890-19/5/2016). Không có gì trùng hợp và lý thú cho bằng trong những ngày này ôn lại tư tưởng Hồ Chí Minh về việc thành lập một *Nhà nước của dân do dân vì dân, một Nhà nước hợp hiến, dân chủ, thượng tôn pháp quyền*. Thấm nhuần bài học quý giá của tư tưởng Hồ Chí Minh về đại đoàn kết ,sự chân thành của Chủ tịch Hồ Chí Minh về hoà hợp dân tộc, tập trung lực lượng đoàn kết dân tộc để kháng chiến chống thực dân Pháp. Ngày nay chúng ta cũng hoàn toàn có thể làm được điều nầy nếu xác định giai đoạn hiện nay phải tập hợp mọi nguồn lực, mọi trí tuệ của tất cả người Việt Nam yêu nước để chung sức cùng nhau đưa đất nước thoát khỏi lạc hậu, đói nghèo, nhanh chóng trở thành một quốc gia tiên tiến, phát triển, đủ sức đủ lực bảo vệ cho được độc lập toàn vẹn lảnh thổ. Mong muốn nầy phải hiện hữu, thấm nhuần sâu sắc trong mọi cấp từ chính quyền cơ sở đến lãnh đạo cao nhất.

Quốc hội Việt Nam khóa I năm 1946 là Quốc hội lập quốc, Quốc hội kháng chiến đầu tiên của nước Việt Nam độc lập. Trong 333 đại biểu được bầu có:10 đại biểu nữ; 34 đại biểu dân tộc thiểu số; 43% là người không đảng phái. 36% là thuộc mặt trận Việt Minh; 14% là Đảng Dân chủ Việt Nam; 7% là Đảng Xã hội Việt Nam. Điều nầy cho thấy tư tưởng Hồ Chí Minh đã gạt bỏ mọi định kiến vì mục tiêu tối thượng là đoàn kết để tập trung sức mạnh bảo vệ độc lập dân tộc .

Những năm gần đây, qua 3 nhiệm kỳ số lượng ĐBQH là người ngoài Đảng giảm dần, cụ thể Khóa XI 68/498 chiếm 13,6%, Khóa XII 43/493 chiếm 8,7% và Khóa XIII 42/500 chiếm 8,4%, ấy là chưa kể có trường hợp nhiều ĐBQH ngoài Đảng đến giữa nhiệm kỳ được kết nạp vào Đảng.

QH có đến 500 ĐB phải có tỷ lệ ĐBQH là người ngoài Đảng thế nào cho tương xứng vì hiện nay có rất nhiều người ngoài Đảng nhưng họ thật sự là những người ưu tú. Đất nước chỉ có 4,5 triệu Đảng viên trên hơn 90 triệu dân, vậy tăng ĐBQH là người ngoài Đảng là hợp tình hợp lý.

Thật ra, muốn tăng cơ cấu ĐBQH ngoài Đảng ngoài

sự mong muốn thật sự chân thành cũng chưa đủ mà còn phải có một chiến lược. Những ĐB này có thể là doanh nghiệp (DN) tư nhân, trí thức và đủ điều kiện đảm nhận được nhiệm vụ ĐBQH và trên hết phải tổ chức hiệp thương thật sự dân chủ, công tâm vượt lên trên mọi định kiến giáo điều sơ cứng. Tuy nhiên, cần phải đảm bảo được tiêu chuẩn về chất lượng của ĐB nhằm nâng cao chất lượng QH nói chung.

Cũng còn nhiều băn khoăn trước tỉ lệ dành cho ĐB khối DN, đặc biệt là DN tư nhân quá ít trong khi những năm qua khối DN này có tỉ lệ đóng góp hằng năm vào nền kinh tế-xã hội của đất nước luôn chiếm tỉ lệ cao. Do đó theo lẽ công bằng phải có các ĐB khối DN tăng thêm số lượng ĐB ứng cử là DN tư nhân để tham gia đóng góp trí tuệ vào nghị trường QH.

Nhiệm kỳ QH khóa XIV là nhiệm kỳ hội nhập, đòi hỏi QH cần phải đổi mới. Muốn đổi mới phải có cách làm mới, tư duy mới và trên hết phải có những nhân tố mới để góp phần nâng cao chất lượng hoạt động của mình để quyết định những vấn đề quan trọng của đất nước cho chính xác chúng ta phải chọn cho được một Quốc hội đại diện cho khối đại đoàn kết dân tộc dưới sự lãnh đạo của Đảng, một Quốc hội trí tuệ để kiến quốc và hội nhập góp phần quyết định xây dựng một nước Việt Nam *dân giàu, nước mạnh, xã hội dân chủ, công bằng, văn minh*. Đủ sức bảo vệ độc lập chủ quyền toàn vẹn lãnh thổ.■

Tài liệu tham khảo:
- Hồ Chí Minh: Toàn tập, NXB. Chính trị quốc gia, Hà Nội - 2000, T.4, tr.133, 145, 147.

GẶP GỠ TRƯỚC THỀM HỘI THAO APA 2016

NGÔ XUÂN HỘI *thực hiện*

LTS: Từ 09 - 14/5/2016, Hội thao Hiệp hội Cảng biển Đông Nam Á lần thứ 12 (APA 2016) do Hiệp hội Cảng biển Việt Nam đăng cai sẽ diễn ra tại TP Hồ Chí Minh. Ngoài đội ngũ vận động viên nước chủ nhà, Hội thao quy tụ gần 419 quan chức, vận động viên ngành cảng biển các nước Thái Lan, Malaysia, Indonesia, Philiphin, Singapore và Campuchia.

Lần đầu tiên tổ chức một sự kiện mang tính quốc tế, VPA gặp không ít khó khăn. Tuy nhiên với quyết tâm hoàn thành nhiệm vụ, góp phần quảng bá hình ảnh đất nước con người Việt Nam ra thế giới. Được sự chấp thuận của các cơ quan trung ương và với sự chỉ đạo, hỗ trợ của UBND TP.HCM và các cơ quan liên quan, đặc biệt là Sở VH&TT TP.HCM và với vai trò đầu tàu của Cảng Sài gòn và Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn. Ban lãnh đạo Hiệp hội và các cảng thành viên đang phối hợp, chuẩn bị tổ chức, đảm bảo APA 2016 thành công tốt đẹp.

Phóng viên tạp chí Thương mại Hàng hải đã gặp gỡ phỏng vấn ông Hồ Kim Lân – Tổng Thư ký VPA về công tác chuẩn bị cho Hội thao APA lần thứ 12 sắp tới.

Sau đây là toàn bộ nội dung cuộc phỏng vấn.

Tổng Thư ký VPA Hồ Kim Lân

PHÓNG VIÊN: ***Xin ông giới thiệu cho bạn đọc Tạp chí Shipping Times biết đôi nét về Hội thao APA ?***

Ông HỒ KIM LÂN: APA là viết tắt tên tiếng Anh của Hiệp hội những người làm nghề cảng biển khu vực Đông Nam Á (Asian Ports Association). APA có 9 thành viên, đó là Hiệp hội Cảng biển của các nước Thái Lan, Malaysia, Indonesia, Philippines, Singapore, Bruney, Campuchia, Myanmar và Việt Nam. Bên cạnh hoạt động chính, hỗ trợ nhau trong mục tiêu phát triển bền vững hệ thống cảng biển và ICD khu vực Đông Nam Á, APA còn có nhiều hoạt động khác nhằm tạo sự hiểu biết, tin cậy, gắn bó các thành viên với nhau mà Hội thao là một. Đây là một sinh hoạt thường kỳ. Quy định ban đầu mỗi kỳ cách nhau 2 năm, sau tăng lên ba năm. Tuy nhiên, trên thực tế định kỳ trên đã không giữ được. Bởi năm 1994 chúng ta gia nhập APA, lúc đó Hội thao đã tổ chức được 6 kỳ. Nếu làm đúng quy định ba năm một lần thì năm 2016 Hiệp hội Cảng biển Việt Nam sẽ đăng cai Hội thao APA-14, nhưng bây giờ mới là Hội thao APA 12. Điều này kể cũng không có gì bất thường, bởi hoạt động Hiệp hội thì Tây hay Ta cũng vậy, khó khăn nhiều lắm… Dù vậy đã không đăng cai tổ chức thì thôi, đã đăng cai Hiệp hội nước nào cũng gắng làm cho tốt, bởi ở đây còn thể diện quốc gia.

- Điều đó cũng đúng với APA 2016 mà Hiệp hội Cảng biển Việt Nam đăng cai lần này. Phải vậy không, thưa ông ?

- Đúng vậy. Như anh biết: "*Hiệp hội Cảng biển Việt Nam là một tổ chức liên kết nghề nghiệp của các cảng biển, không phân biệt thành phần kinh tế, tự nguyện thành lập để cùng hợp tác, liên kết, hỗ trợ và giúp đỡ nhau trong công việc phát triển nghề nghiệp, nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh và bảo vệ quyền lợi kinh tế của các hội viên trong lĩnh vực quản lý, kinh doanh, khai thác cảng trên cơ sở đó hòa đồng, phối hợp và cộng tác với các hoạt động cùng loại của các đồng nghiệp trên thế giới*"(Điều 1, chương I, Điều lệ Hiệp hội Cảng biển Việt Nam). Nguồn thu tài chính của Hiệp hội, chủ yếu từ Hội phí đóng góp của hội viên. Vì thế, để tổ chức

thành công Hội thao thật không dễ. Lấy Hội thao APA 2016 chúng ta đăng cai lần này soi chiếu, anh sẽ thấy thôi. Hội thao diễn ra trong 6 ngày (từ 09 – 14/5/2016). Ngoài đoàn nước chủ nhà Việt Nam 100 người, các đoàn khác có: Indonesia 97 người, Malaysia 81 người, Thái Lan 105 người, Campuchia 11 người, Philippines 7 người. Tổng cộng 419 người. Nhiệm vụ của nước chủ nhà gồm có: đưa/đón khách, tổ chức họp, thi đấu, chiêu đãi. Dù kinh phí ăn ở trong thời gian Hội thao diễn ra do khách chịu, thì kinh phí tổ chức các buổi chiêu đãi, kinh phí thuê sân bãi cũng đã nhiều. Thêm nữa Hiệp hội phải lo nơi ăn chốn ở cho đoàn Vận động viên VPA. Vì thế, để hoàn thành nhiệm vụ Hiệp hội chẳng có cách nào hơn là phải nỗ lực động viên các cảng thành viên đóng góp và tìm kiếm sự hợp tác, ủng hộ của nhiều ban ngành thành phố Hồ Chí Minh là địa phương Hội thao tổ chức. Đến nay các công đoạn về cơ bản đã được chuẩn bị xong. Môn Việt dã ngắn sẽ được tổ chức thi đấu ở SVĐ Thống Nhất, các môn còn lại được tổ chức ở hai nơi, nhà thi đấu quận Tân Bình và nhà thi đấu Quân khu 7 (cũng ở quận Tân Bình). Các đoàn khách sẽ được bố trí ăn ở tại các khách sạn gần nơi thi đấu cho tiện việc đi lại. Công tác tổ chức khai mạc, bế mạc, các buổi chiêu đãi, nhân sự đón tiễn khách, phiên dịch v.v… đã được bố trí đâu vào đấy.

- Trong 11 kỳ Hội thao APA đã qua, Hiệp hội cảng biển Việt Nam tham gia 5 kỳ. Ông có thể cho biết thành tích chung của đoàn Việt Nam qua các kỳ đó ?

- Hội thao APA chia các môn thi đấu thành hai nhóm, nhóm bắt buộc và nhóm sở trường. Nhóm bắt buộc gồm hai môn bóng đá và golf . Khởi đầu APA chơi bóng đá ngoài trời, sân lớn. Sau thay bằng chơi sân nhỏ (Futsal). Còn golf thì có hai nội dung, Vip và Open (tự do). Đây là những môn anh buộc phải tham gia, nếu muốn được chấm điểm xếp hạng toàn đoàn. Không có đủ hai môn này, những môn khác thuộc nhóm hai dù thành tích cao vẫn không được tính. Chính vì quy định này mà trong 5 kỳ Hội thao, chưa có kỳ nào đoàn Vận động viên VPA được tham gia xếp hạng, vì không có vận động viên chơi golf. Mình chỉ chơi bóng đá và các môn thuộc nhóm sở trường là Quần vợt, Cầu lông, Việt dã, Bóng bàn.

Thành tích cao nhất chúng ta đạt được cho đến này là một lần giải nhất môn bóng đá ngoài trời, một giải nhì môn Việt dã, một giải ba môn quần vợt. Ba giải ấy đều do các vận động viên của cảng Sài Gòn lập. Vui nhất là môn bóng đá ngoài trời. Hồi ấy đội bóng đá Cảng Sài Gòn còn xôm tụ (4 lần vô địch Giải bóng đá vô địch quốc gia, 2 lần đoạt Cúp quốc gia Việt Nam), và chúng tôi đã bốc toàn bộ đội đi, nên được giải là chuyện

đương nhiên.

- Như vậy kể cả nhóm 1 và 2, Hội thao APA có tất cả 6 môn thi đấu ?

- Đúng vậy. Trước đây có thêm môn Cầu mây (theo đề xuất của Thái Lan), nhưng Cầu mây không phổ biến, ít đội hưởng ứng nên về sau phải bỏ. Gần đây Philippines đề xuất thêm môn Bowling, lý do thì tương tự. Như vậy là giống các Hội thao trước, Hội thao APA 2016 có 6 môn thi đấu ở cả hai nhóm. Mình tham gia đủ 6 môn.

- Vậy thưa ông, ở Hội thao APA-12 này mình có ý định cải thiện thứ hạng ?

- Xác định Hội thao APA là sân chơi phong trào, thứ hạng không quan trọng. Nhưng điều phải đến đã đến. Đất nước hội nhập toàn diện với khu vực và thế giới, môn golf không còn xa lạ với chúng ta, ngành Cảng biển Việt Nam đã xuất hiện nhiều tay golf cự phách, vì thế Hội thao kỳ này chúng ta sẽ chơi đủ các môn bắt buộc để tham gia xếp hạng toàn đoàn. Hạng cao thì không kỳ vọng. Bởi qua thực tế các kỳ hội thao, những nước đã mạnh ở hai môn bắt buộc như Thái Lan, Indonesia, Malaysia, thì những môn khác thuộc nhóm 2 là: Quần vợt, Cầu lông, Việt dã, Bóng bàn họ cũng mạnh luôn. Tuy nhiên cũng đừng thấp quá, sẽ cố gắng hạng 3 hoặc 4.

- Muốn có thành tích tốt phải có vận động viên tốt. Các vận động viên đã được VPA đầu tư như thế nào, có theo kiểu "nuôi gà chọi" ?

- *(Cười)* Gà chọi gì đâu. Hội thao APA là một sân chơi phong trào, vì thế vận động viên cũng lấy từ phong trào, lấy từ các cảng thành viên. Dĩ nhiên mình cũng có sự chuẩn bị nhất định, đấy là tại Hội nghị thường niên VPA năm 2014 tại Nghệ An và Đại hội lần thứ 8 Hiệp hội Cảng biển Việt Nam tổ chức tại Cần Thơ hồi tháng 10/2015, VPA đều tổ chức Hội thao. Dựa trên kết quả hai hội thao đó để tìm vận động viên. Dẫn chứng từ môn golf: Căn cứ kết quả thi đấu ngày 17/9/2014 tại sân golf Vinh và kết quả thi đấu ngày 5/10/2015 tại sân golf Long Thành, ban Kỹ thuật Hội thao APA 2016 đã chọn ra được 5 VĐV viên chức khối cảng biển: là các ông Nguyễn Hùng Việt - TGĐ cảng Hải Phòng; Nguyễn Ngọc Hồng - TGĐ cảng Đình Vũ; Nguyễn Thu - CTHĐQT cảng Đà Nẵng; Lê Doãn Long – TGĐ cảng Nghệ Tĩnh; Kong Wai Keong – TGĐ cảng VICT tham gia nội dung VIP có tính điểm. Đối với VĐV nội dung OPEN, tuyển chọn thêm cho đủ 5 VĐV + Dự phòng nếu cần. Cụ thể những ai, đã có danh sách cả rồi. Các bộ môn khác như Futsal, Việt dã, Quần vợt, Cầu lông cách làm cũng như vậy…

- Xin cám ơn ông về cuộc trao đổi này. Và dù thứ hạng không quan trọng, thì cũng xin chúc đoàn Vận động viên VPA đạt thứ hạng cao trong Hội thao APA 2016.

TP Hồ Chí Minh, tháng 4/2016

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:** 0710.3841642

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, đổ 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.

www.canthoport.com.vn

Since 1901

CÔNG TY CỔ PHẦN
CẢNG ĐÀ NẴNG

Kết nối vì sự thịnh vượng

GIÁ TRỊ CỐT LÕI

Con người là nền tảng của phát triển

- Chính trực
- Sáng tạo
- Tận tâm
- 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.

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.

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH

- Xếp dỡ, giao nhận hàng hóa.
- Lưu kho bãi.
- Dịch vụ cầu bến.
- Dịch vụ tàu khách.
- Dịch vụ tàu lai.
- Cung cấp nhiên liệu.
- Sửa chữa phương tiện vận tải.
- Xây dựng công trình vừa và nhỏ.
- Các dịch vụ hàng hải khác.

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

TCT TÂN CẢNG SÀI GÒN RA MẮT CẢNG TÂN CẢNG CÁI MÉP THỊ VẢI (TCTT)

Ngày 24/2/2016, Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn (TCT TCSG) đã tổ chức lễ ra mắt Công ty TNHH MTV Cảng Tân cảng - Cái Mép Thị Vải (tên viết tắt TCTT).

TCTT là cảng nước sâu nằm trong khu vực cảng Cái Mép – Thị Vải thuộc nhóm cảng biển số 5. Cảng nằm trên sông Cái Mép thuộc huyện Tân Thành, tỉnh BRVT, cách phao số 0 25,7km, với 600m cầu tàu, 48 ha kho bãi, 4 cẩu bờ, 15 cẩu bãi, 20 xe đầu kéo, độ sâu vùng nước trước bến là 15m. Cảng có khả năng tiếp nhận tàu đến 110.000 DWT, và năng lực thông qua 1 triệu Teu/năm.

TCTT nằm trong dự án xây dựng cảng quốc tế Cái Mép – Thị Vải, một trong những dự án phát triển cơ sở hạ tầng quan trọng nhất của Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản tại Việt Nam. Trong đó, gói thầu số 1 của dự án là xây dựng cảng container Cái Mép gồm 2 bến và hệ thống kho bãi, nhà xưởng đồng bộ. Dự án được khởi công ngày 14/10/2008, hoàn thành ngày 14/10/2012. Ngày 30/12/2013, TCT TCSG và Cục HHVN đã ký hợp đồng về việc cho TCT TCSG thuê khai thác kết cấu hạ tầng Bến cảng Container Quốc tế Cái Mép với thời hạn là 30 năm và được TCT TCSG khai thác với tên gọi là cảng ODA Tân Cảng Cái Mép.

Ngày 30/11/2015, Bộ trưởng BQP đã ra QĐ số 4551/QĐ-BQP về việc thành lập Cty TNHH MTV Cảng Tân cảng – Cái Mép Thị Vải (trên cơ sở cảng ODA Tân cảng Cái Mép), cảng có tên thương mại: Cảng Tân cảng – Cái Mép Thị Vải. Cảng TCTT chính thức hoạt động từ ngày 01/01/2016.

Cùng với các Cảng thuộc TCT TCSG tại cụm cảng CM-TV là TCCT và TCIT, cảng TCTT là một bộ phận tạo nên cụm cảng Tân Cảng - Cái Mép, một cụm cảng năng động luôn nỗ lực không ngừng nâng cao chất lượng dịch vụ, nâng cao hiệu quả khai thác cảng, đảm bảo vai trò là cầu nối cho hàng hóa xuất nhập khẩu giữa Việt Nam và thế giới, giữa khu vực BRVT với TPHCM và các tỉnh, thành phía Nam. Trong năm 2015, sản lượng container của cả cụm đạt gần 1,2 triệu TEU, chiếm hơn 70% thị phần sản lượng container của khu vực Cái Mép.

Theo kế hoạch, quý I/2017 Cảng TCTT sẽ đầu tư thêm 2 cẩu bờ để nâng cao năng lực sản xuất, đáp ứng được các nhu cầu khai thác của các hãng tàu, đặc biệt là trong bối cảnh Việt Nam kí kết các Hiệp định thương mại lớn trong thời gian vừa qua.

Đây là sự kiện đánh dấu sự ra đời của một công ty khai thác cảng biển nước sâu thuộc tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (BRVT) mang thương hiệu Tân Cảng Sài Gòn và cũng khẳng định chiến lược phát triển bền vững trụ cột khai thác cảng của TCT tại các khu vực kinh tế trọng điểm khắp cả nước.

TCTT

CHẤM DỨT 5 DỰ ÁN NẠO VÉT ĐƯỜNG THỦY

Cục Đường thủy Việt Nam vừa ra một loạt quyết định chấm dứt thực hiện 5 dự án nạo vét luồng đường thủy kết hợp tận thu sản phẩm: Dự án nạo vét duy tu luồng đường thủy quốc gia kết hợp tận thu sản phẩm khu vực Cửa Đại – Cù Lao Chàm, tỉnh Quảng Nam dài 3.000 m, từ phao số 0 ngược về thượng lưu sông Thu Bồn do CTCP Khai thác kinh doanh khoáng sản 55 Quảng Nam thực hiện.

Theo Cục Đường thủy nội địa Việt Nam, lý do việc chấm dứt thực hiện các dự án này là do CTCP Khai thác kinh doanh khoáng sản 55 Quảng Nam không thể hoàn thành các thủ tục ký hợp đồng dự án với cục Đường thủy nội địa Việt Nam; đăng ký tận thu với địa phương; không có kế hoạch khả thi để hoàn thành dự án."Cục Đường thủy nội địa không chịu mọi trách nhiệm pháp lý nào nếu Công ty 55 Quảng Nam tiếp tục thực hiện dự án trên" – ông Trần Văn Thọ, Phó Cục trưởng cục Đường thủy nội địa Việt Nam khẳng định.

Được biết, với những lý do như trên, cơ quan quản lý nhà nước đã chấm dứt thực hiện với các dự án: Nạo vét luồng sông Lô đoạn (Km70+500 – Km77+500) của CTCP Phát triển đầu tư Thái Sơn; nạo vét nhánh Năng Gù – Thị Hòa (Km6+900 – Km10 +500) của Công ty TNHH MTV Thanh Toàn; nạo vét sông Văn Úc (Km2+500 – Km3) của Công ty TNHH MTV Xây dựng Đông Bắc bộ; nạo vét sông Thái Bình (Km82 – Km93) của Công ty TNHH Xuất nhập khẩu Gia Vũ.

Đối với những dự án đã hoàn thành thủ tục nhưng chưa triển khai thi công, bộ Giao thông Vận tải yêu cầu cục Đường thủy nội địa Việt Nam tiếp tục phối hợp với nhà đầu tư làm việc với chính quyền địa phương, các sở liên quan của tỉnh nơi thực hiện dự án để cung cấp thông tin về dự án cho người dân hiểu rõ, tạo sự đồng thuận và ủng hộ để sớm triển khai thi công dự án.

V.Hiền

BÁN Ụ NỔI 83M

Bộ GTVT vừa có văn bản trả lời chính thức với đề xuất bán ụ nổi 83M của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines). Theo đó, giao toàn quyền cho Hội đồng thành viên Vinalines được bán nguyên trạng ụ nổi 83M trên nguyên tắc công khai, minh bạch nhằm hạn chế thấp nhất thiệt hại.

Trước đó, trong đề xuất cuối tháng 2/2016, Vinalines muốn "bán đấu giá nguyên trạng ụ nổi 83M" với mức khởi điểm 34,8 tỷ đồng, trong khi giá trị sổ sách của ụ nổi là khoảng hơn 500 tỷ đồng (gồm 462,8 tỷ đồng giá trị tạm tính ụ nổi 83M bàn giao theo Quyết định số 688/QĐ-HHVN ngày 12/10/2010 và hơn 50 tỷ đồng chi phí neo đậu, tàu lai trực sự cố, bảo quản hàng tháng.... từ thời điểm bàn giao đến thời điểm 31/12/2015).

Lý giải về việc ụ nổi được bán giá "bèo" so với giá trị sổ sách, TTXVN dẫn lời ông Nguyễn Cảnh Tĩnh, quyền Tổng giám đốc Vinalines cho rằng, do giá trị sổ sách của ụ nổi 83M bao gồm giá trị đầu tư và chi phí vận chuyển, bảo hiểm, lãi vay, neo đậu, các loại thuế. Kể từ thời điểm nhận bàn giao (năm 2010), ụ nổi 83M chưa được đưa vào hoạt động sản xuất kinh doanh do chưa hoàn thành công tác sửa chữa để đủ điều kiện đăng ký khai thác, chưa thực hiện trích khấu hao.

Mặt khác, ụ nổi 83M tiếp tục phát sinh chi phí neo đậu, tàu lai trực sự cố, bảo quản hàng tháng… tổng chi phí từ 13/10/2010 đến 31/12/2015 là khoảng hơn 50 tỷ đồng, giá trị trên được hạch toán tăng giá trị sổ sách của ụ nổi 83M. Bên cạnh đó, do không được sửa chữa, bảo dưỡng nên kết cấu thép của ụ nổi xuống cấp rất nhanh do rỉ sét nhiều. Báo cáo thẩm định của Công ty AIC cho thấy, tại thời điểm thẩm định giá thì sắt thép ở mức thấp, đặc biệt là giá trị thép phế liệu lại càng thấp ảnh hưởng lớn đến giá trị hiện tại của ụ nổi 83M.

S.Phố

MỞ TUYẾN VẬN TẢI BIỂN IN-CHEON - HẢI PHÒNG

Cảng Green thuộc CTCP Tập đoàn Container Việt Nam (Viconship, Vinalines) vừa tổ chức lễ đón và tiếp nhận 1.100 TEU từ tàu Pegasus Tera của hãng vận tải Dongyoung shiping-DYS (Hàn Quốc). Đây là chiếc tàu đầu tiên của hãng đến với Hải Phòng từ cảng In-cheon và chính thức mở đầu cho vận hành tuyến vận tải đường biển In-cheon đến thẳng cảng Green (Hải Phòng).

Viconship cho biết, đã tăng cường tiếp thị, mở rộng thị trường và trở thành tổng đại lý tại Việt Nam cho DYS từ tháng 7/2013. "Chuyến tàu đầu tiên này của DYS đến cảng Green, Hải Phòng đã khởi đầu cho tuyến vận tải được chúng tôi nhận định là sẽ rất sôi động", ông Nguyễn Văn Tiến, Tổng giám đốc Viconship nói.

K.Vân

CẢNG SÀI GÒN IPO VÀO CUỐI THÁNG 6 NÀY

Ngày 30-6, Công ty TNHH một thành viên Cảng Sài Gòn sẽ chào bán cổ phần lần đầu ra công chúng (IPO) với giá khởi điểm 11.500 đồng/cổ phần. Đáng chú ý, dù chỉ có 16,5% cổ phần chào bán cho nhà đầu tư chiến lược nhưng đã có ba nhà đầu tư đăng ký mua với lượng đặt mua lên đến 102% vốn điều lệ. Trong đó, Tập đoàn Vingroup (VIC) đăng ký mua 80% và hai ngân hàng VPBank, Vietinbank mỗi ngân hàng đăng ký mua 11%. Chưa nói đến hoạt động kinh doanh chính của cảng Sài Gòn – một trong những cảng lớn nhất Việt Nam thì nhìn vào quỹ đất của công ty cũng hiểu được vì sao đợt IPO này có sức hấp dẫn đối với các nhà đầu tư.

Tại Hội nghị đại biểu người lao động được tổ chức hôm 25/3/2016, Cảng Sài Gòn đã điều chỉnh kế hoạch năm 2016 với sản lượng: 7.900.000 TTQ, doanh thu: 972 tỷ đồng, lãi: 60,5 tỷ đồng. Tại Hội nghị, nhiều giải pháp thực hiện kế hoạch SXKD năm 2016 đã được các đại biểu thảo luận, thông qua, trong đó tập trung vào một số nhiệm vụ trọng tâm sau: (1) Xây dựng, tổ chức triển khai phương án khai thác nhằm thay đổi cơ cấu mặt hàng cho các cảng Tân Thuận, Tân Thuận 2 đảm bảo nâng cao hiệu quả SXKD, thay thế nguồn doanh thu, lợi nhuận không còn khi di dời cảng Nhà Rồng - Khánh Hội. (2) Các đơn vị bị ảnh hưởng do di dời bàn giao mặt bằng theo tiến độ trong năm 2016 cần điều chỉnh phương án kinh doanh, khắc phục khó khăn để tổ chức sản xuất phù hợp với tiến độ bàn giao và hoàn thành chỉ tiêu Cảng giao. (3) Đẩy nhanh tiến độ thi công, thủ tục mở cảng Sài Gòn - Hiệp Phước để sớm đưa vào khai thác. Mở rộng diện tích đất xây dựng và lập dự án khai thác Khu dịch vụ hậu cần cảng Sài Gòn - Hiệp Phước. (4) Nghiên cứu, nắm bắt thị trường, tìm kiếm đối tác chiến lược, mở rộng loại hình dịch vụ mới, dịch vụ logistics trên cơ sở tận dụng cơ sở hạ tầng của Cảng. (5) Ổn định tư tưởng cho người lao động; tính toán chế độ, làm thủ tục với các cơ quan hữu quan nhằm đảm bảo chế độ tốt nhất cho người lao động nghỉ việc, người lao động tiếp tục đồng hành cùng cảng Sài Gòn ra cảng Hiệp Phước làm việc

P.Quỳnh

DOANH NGHIỆP CẢNG BIỂN THẬN TRỌNG VỚI KẾ HOẠCH KINH DOANH 2016

Với Hiệp định Thương mại tự do đã ký kết gồm: TPP, Việt Nam-EU, RCEP, Việt Nam- Hàn Quốc, AEC, Việt Nam- Á Âu, thị trường xuất nhập khẩu của Việt Nam đã được mở rộng đáng kể, hứa hẹn một năm nhộn nhịp của các cảng biển. Tuy nhiên có vẻ như các doanh nghiệp cảng biển đang lên một kế hoạch kinh doanh có phần thận trọng so với những dự đoán khả quan của ngành này trong năm 2016.

Cảng Đồng Nai (PDN) mới đây đã công bố nghị quyết đại hội cổ đông (ĐHĐCĐ) thường niên năm 2016. Theo đó, đại hội đã thông qua kế hoạch kinh doanh năm 2016 với đặt mục tiêu doanh thu 352 tỷ đồng, lãi trước thuế dự kiến đạt 55 tỷ đồng, cổ tức tỷ lệ 19%, cả 3 chỉ tiêu này đều chỉ tăng nhẹ so với thực hiện của 2015. Trước đó một doanh nghiệp khác là cảng Đình Vũ (DVP) cũng đã lên kế hoạch kinh doanh năm 2016 rất thận trọng với doanh thu 700 tỷ đồng và lợi nhuận trước thuế 310 tỷ đồng – xấp xỉ với con số năm trước. Hay cảng Đoạn Xá (DXP) thậm chí còn đặt mục tiêu kinh doanh giảm sút so với 2015, doanh thu đạt 220 tỷ đồng, giảm nhẹ so với thực hiện năm 2015, lợi nhuận trước thuế ước đạt 75 tỷ đồng, giảm gần 16% so với kết quả năm 2015.

Thậm chí Container Việt Nam (VSC) mặc dù đặt chỉ tiêu doanh thu đạt 1.015 tỷ đồng, tăng hơn 9% so với thực hiện năm trước. Tuy nhiên, lãi trước thuế mục tiêu chỉ đạt 262 tỷ đồng, giảm 32% so với kết quả năm 2015. Mức chi trả cổ tức dự kiến năm 2016 với tỷ lệ 20-30%.

M.Ngọc

CUNG CẤP THÔNG TIN HÀNG HẢI QUA FACEBOOK

Cục Hàng hải Việt Nam vừa công bố trang Facebook chính thức của Cục và phần mềm ứng dụng phổ biến thông tin hàng hải trên thiết bị thông tin di động. Trang Facebook có tên "Cục Hàng hải Việt Nam", địa chỉ truy cập: htpps://www.facebook.com/cuchanghaivietnam nhằm tuyên truyền, phổ biến các chính sách về hoạt động hàng hải và là cổng giao tiếp giữa cục Hàng hải Việt Nam với người dân, cộng đồng mạng.

Phần mềm ứng dụng phổ biến thông tin hàng hải trên thiết bị thông tin di động được xây dựng cũng nhằm mục đích phổ biến thông tin về hoạt động của ngành hàng hải đến các tổ chức, cá nhân được nhanh chóng và thuận tiện. Phần mềm được tải miễn phí trên Google Play hoặc AppStore với từ khóa "Cuc Hang hai Viet Nam".

Trước đó, Cục trưởng cục Hàng hải Việt Nam Nguyễn Xuân Sang đã yêu cầu 31 đơn vị trực thuộc Cục công khai đường dây nóng lên trang thông tin điện tử, nơi tiếp công dân và nơi giải quyết thủ tục hành chính của đơn vị; phân công người có trách nhiệm trực đường dây nóng 24/24h để tiếp nhận tất cả các thông tin phản ánh, kiến nghị của các tổ chức, cá nhân. Các cảng vụ hàng hải thông báo bằng văn bản số điện thoại đường dây nóng nói trên đến các doanh nghiệp hoạt động hàng hải tại khu vực quản lý và tổ chức, cá nhân khác có liên quan.

T.Mai

ỨNG DỤNG GIAO HÀNG NHANH CHO NGƯỜI ĐI XE MÁY

ShipS là ứng dụng trên smartphone giúp kết nối người muốn giao hàng và người chuyển hàng (shipper). Lấy ý tưởng mỗi người nhàn rỗi đều có thể là một người vận chuyển (shipper), dự án khởi nghiệp ShipS giúp kết nối nhanh chóng người muốn giao hàng và các shipper thông qua ứng dụng cài sẵn trên smartphone.

Theo đó, người muốn giao hàng có thể yêu cầu shipper gần nhất trên bản đồ thực hiện việc giao hàng thông qua ứng dụng ShipS Shop. Còn người vận chuyển sẽ sử dụng ứng dụng ShipS để tiến hành giao hàng đến địa chỉ cụ thể. Khi chủ hàng giao hàng của mình, người shipper sẽ ứng ngay 100% tiền hàng và thu lại tiền hàng kèm phí vận chuyển tại người nhận. Điều này giúp người bán hàng thu ngay được tiền hàng, ngoài ra người vận chuyển sẽ có trách nhiệm cao hơn khi giao món hàng đã được họ ứng tiền để vận chuyển.

Những người tham gia mạng lưới ShipS đều có thể tận dụng xe của mình để làm thêm, giao hàng ngay trên đường đi học, đi về quê, thậm chí cả đi chơi… Ông Nguyễn Tuấn Minh, người sáng lập kiêm CEO ShipS, cho biết khác với chở chỉ có 1 khách như taxi, mỗi cửa hàng bán lẻ thường có từ 5-10 đơn cùng lúc. Việc lấy cả 5-10 đơn hàng đi chuyển sẽ mang lại một nguồn thu nhập đáng kể cho các bạn đang là sinh viên. Hiện tại số lượng shipper tham gia ứng dụng đã lên đến gần 1.200 người.

Đ.Thiện

200 TỶ ĐỒNG XÂY CẢNG HIỆN ĐẠI Ở ĐẢO TIỀN TIÊU LÝ SƠN

Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Ngãi Trần Ngọc Căng cho biết, tỉnh đã phê duyệt đầu tư dự án cảng Bến Đình ở xã An Vĩnh, huyện đảo Lý Sơn.Dự án này được xây dựng trên diện tích gần 8 ha với các hạng mục bến cầu tàu cho phép neo đậu tàu có trọng tải lên đến 2.000 tấn. Bến cập tàu dài 240m, kè bảo vệ dài hơn 500m, hệ thống hạ tầng hiện đại gồm nhà điều hành, nhà ga hành khách, cấp điện, cấp nước, thông tin liên lạc, phòng cháy chữa cháy...

Tổng vốn đầu tư cảng biển này khoảng 200 tỷ đồng, dự kiến hoàn thành năm 2020. Theo ông Căng, việc đầu tư cảng Bến Đình nhằm hoàn thiện hệ thống cảng biển, cảng thủy nội địa góp phần tăng cường củng cố an ninh quốc phòng, giữ vững an ninh chủ quyền vùng biển phía đông của Tổ quốc. Cảng biển nơi đây sẽ trở thành khu trung tâm vận tải hàng hóa, đáp ứng nhu cầu đi lại thuận lợi cho người dân và khách du lịch.

Mới đây, Quảng Ngãi cũng quyết định mời chuyên gia Nhật Bản giúp quy hoạch huyện Lý Sơn theo hướng đô thị biển đảo sinh thái, đảm bảo an ninh quốc phòng và thích ứng với biến đổi khí hậu. Huyện đảo Lý Sơn được Chính phủ phê duyệt nằm trong quy hoạch mở rộng hơn 45.300 ha của khu kinh tế Dung Quất và được xác định là một trong 6 đảo tiền tiêu cả nước phải xây dựng mạnh về kinh tế, vững về quốc phòng. Năm 2015, Quảng Ngãi thu hút 650.000 lượt khách du lịch, trong đó có 47.000 lượt khách quốc tế, đạt tổng doanh thu 560 tỷ đồng, tăng 18% so với năm 2014. Trong đó, huyện đảo Lý Sơn được xem là "điểm đến" hấp dẫn nhất với khoảng 100.000 lượt du khách trong nước và quốc tế.

M.Hoàng

GEMADEPT LÃI TRƯỚC THUẾ 500 TỶ ĐỒNG

Báo cáo vừa công bố hồi cuối qúy 1/2016 cho biết kinh doanh quý cuối năm 2015 của cảng Gemadept (GMD) có doanh thu thuần của công ty đạt 925 tỷ đồng, tăng nhẹ 4% so với cùng kỳ năm trước. Tuy vậy, giá vốn hàng bán tăng nhanh hơn tốc độ tăng doanh thu đã kéo lãi gộp của Gemadept giảm 12% xuống 215 tỷ đồng. Trong kỳ, doanh thu tài chính công ty giảm 45% còn 12,2 tỷ đồng, chi phí bán hàng tăng 43% lên 13,4 tỷ đồng.

Tuy nhiên, chi phí tài chính đã được tiết giảm 62% xuống 32,7 tỷ đồng. Ngoài ra, lợi nhuận khác mang về cho Gemadept gần 10 tỷ đồng, trong khi cùng kỳ lỗ hơn 52 tỷ đồng do phải dự phòng tổn thất trong quá trình vận chuyển đã giúp công ty lãi ròng 105 tỷ đồng, tăng gần 6 lần so với quý 4/2014. Lũy kế năm 2015, Gemadept ghi nhận doanh thu 3.582 tỷ đồng, tăng 19% so với năm 2014. Lợi nhuận trước thuế đạt được là 500 tỷ đồng, giảm 29% so với năm trước.

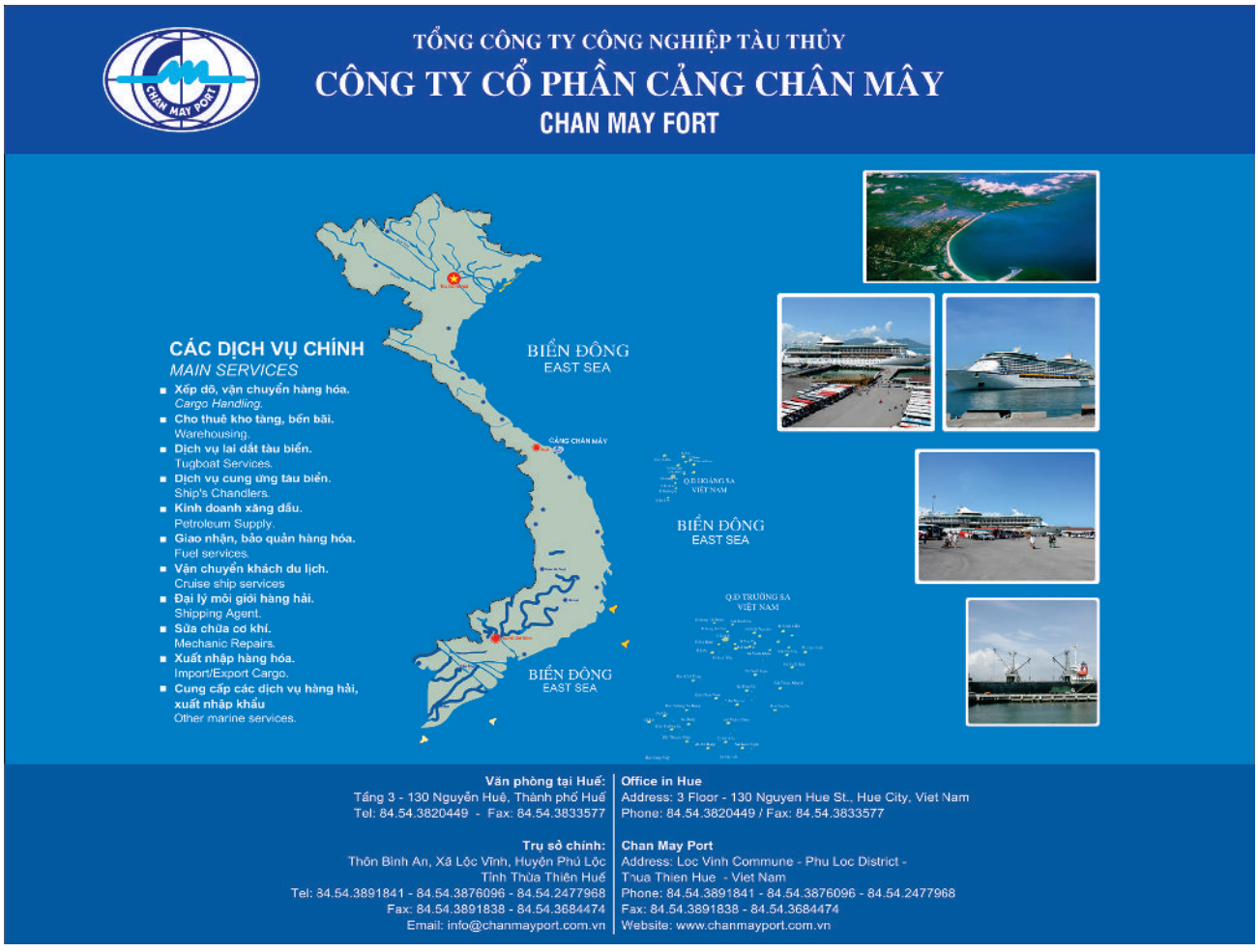
H.Anh

LƯỢNG HÀNG QUA CỤM CẢNG CÁI MÉP - THỊ VẢI TĂNG MẠNH

Sở GTVT tỉnh Bà Rịa -Vũng Tàu cho biết, tổng khối lượng hàng thông qua cụm cảng Cái Mép - Thị Vải trong quý I-2016 đạt khoảng 19,1 triệu tấn, tăng 27% so với quý I năm 2015. Trong đó, hàng trực tiếp qua cảng đạt 12,3 triệu tấn, tăng 18%; hàng quá cảnh đạt 6,8 triệu tấn, tăng 51%. Riêng hàng container trực tiếp qua cảng đạt 400.000 TEUs, tăng 15% so với quý I-2015.

Được biết, năm 2016, BR-VT phấn đấu sản lượng hàng hóa thông qua cảng đạt 69,5 triệu tấn và doanh thu dịch vụ cảng năm 2016 đạt 2.814 tỷ đồng. Để thực hiện mục tiêu trên, trong năm 2016, Sở GT-VT tiếp tục tham mưu UBND tỉnh phối hợp với bộ GTVT, Cục Hàng hải Việt Nam triển khai các giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động cảng biển trên cơ sở chương trình làm việc giữa UBND tỉnh và bộ GTVT; làm việc với các doanh nghiệp có dự án cảng biển đang xây dựng và chuẩn bị đầu tư để kịp thời tháo gỡ khó khăn, vướng mắc.

S.Huỳnh



CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG SÀI GÒN

CẢNG TÂN THUẬN

TAN THUAN PORT

ISO 9001

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.

18B Lưu Trọng Lư,
P.Tân Thuận Đông, Quận 7, TP.HCM

Tel: (84–8) 38723569 - 38728546

Fax: (84–8) 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

TUGSERCO
Since 1975

SAIGONPORT TUGSERCO

TUGBOAT SERVICE COMPANY

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 ...

Choose professional services - Choose TUGSERCO !

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

SAIGON PORT
Since 1863

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG SÀI GÒN

CẢNG NHÀ RỒNG-KHÁNH HỘI

- 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: (84-8) -39404224 - Fax: (84-8) -38259939

ANGIANG PORT
JOINT STOCK
COMPANY

CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG AN GIANG

- 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
ĐT : 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

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH:

- Kho bãi và lưu giữ hàng hóa.
- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy.
- Bảo dưỡng, sửa chữa ôtô và xe có động cơ khác.
- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải: dịch vụ đại lý tàu biển, dịch vụ vận tải đường biển, dịch vụ giao nhận hàng hóa nội địa, xuất khẩu, dịch vụ khai thuê hải quan...
- Bốc xếp hàng hóa cảng biển.
- Vận tải hàng hóa bằng đường bộ.
- Vận tải hàng hóa đường thủy nội địa.
- Vận tải hàng hóa đường sắt.
- Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương.
- Xây dựng công trình kỹ thuật dân dụng khác.
- Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất thuộc chủ sở hữu, chủ sử dụng hoặc đi thuê...

PDN DONG NAI PORT

CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG ĐỒNG NAI

DONG NAI PORT JOINT STOCK COMPANY

Đồng hành cùng bạn, vươn tới tương lai

Chi nhánh:

Cảng Long Bình Tân
Số 1B-D3 KP Bình Dương, P.Long Bình Tân,
TP. Biên Hòa, T. Đồng Nai
ĐT: 0616 607 145 - Fax: 0613 831 577
Hotline: 0911 296 006 - 0938 869 885

Cảng Gò Dầu
KCN Gò Dầu, xã Phước Thái,
huyện Long Thành, T. Đồng Nai
ĐT: 0613 541 599 - Fax: 0613 543 790
Hotline: 0911 268 811

1B-D3 KP Bình Dương, P.Long Bình Tân,
TP. Biên Hòa, T. Đồng Nai
ĐT: 0618 830 666 - 0613 832 225 - 0613 933 185 -
0613 834 192 - 93/94/95/96/97/98 - Fax: 0613 831 259
Email: info@dongnaiport.com.vn Website: www.dongnai-port.com

Nikkei

ANA HOLDINGS CỦA NHẬT BẢN ĐẦU TƯ 100 TRIỆU USD VÀO VIETNAM AIRLINES

ANA Holdings được biết đến với vai trò là sáng lập viên của hãng hàng không lớn nhất Nhật Bản - All Nippon Airways.

Hai bên đã đạt được thỏa thuận, theo đó, ANA Holdings sẽ mua 8,8% cổ phần của Vietnam Airlines với giá 13 tỷ Yên – tương đương 109 triệu USD – là cổ đông nước ngoài đầu tiên của Vietnam Airlines.

Thông cáo báo chí từ Vietnam Airlines sáng nay 12/1/2016 cũng đã khẳng định thông tin nói trên. Ông Phạm Viết Thanh – Chủ tịch HĐQT Vietnam Airlines cho biết Tổng công ty đánh giá cao ANA Holdings trong quyết định đầu tư dài hạn và tiến tới trở thành cổ đông chiến lược của Vietnam Airlines. Việc hợp tác với ANA Holdings sẽ giúp Vietnam Airlines tiếp thu được công nghệ quản lý mới, mở rộng thị trường, nâng cao chất lượng dịch vụ, tăng sức cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Theo kế hoạch, ANA sẽ cử đại diện tham gia HĐQT của Vietnam Airlines nhằm hỗ trợ Vietnam Airlines trong việc quản lý, tối ưu hóa hoạt động khai thác.

Sau biên bản ghi nhớ giữa hai bên, Vietnam Airlines sẽ báo cáo Bộ GTVT và Thủ tướng Chính phủ phê chuẩn kết

quả đàm phán. Sau khi được sự chấp thuận của Chính phủ Việt Nam, hai bên sẽ tiếp tục tiến hành ký bộ hợp đồng mua bán cổ phần, dự kiến diễn ra trong quý 1 năm nay.

Trước đó, Vietnam Airlines cho biết Tổng công ty sẽ chốt cổ đông chiến lược vào tháng 1/2016. Theo phương án cổ phần hóa, Vietnam Airlines dự định bán 20% cổ phần cho nhà đầu tư chiến lược, thu về khoảng 300 triệu USD.

THÊM HAI GIÀN KHOAN CỦA KEPPEL FELS ĐƯỢC BÀN GIAO CHO MEXICO

Keppel FELS, công ty con của tập đoàn vận tải biển ngoài khơi Keppel đã bàn giao hai giàn khoan cho công ty Mexico Grupo R.

Giàn khoan CANTARELLI và CANTARELL II thuộc loại giàn khoan tự nâng loại KFELS B, một thiết kế độc quyền của Keppel FELS được chuyển giao cho công ty dầu khí quốc gia của Mexico Pemex, chuyên hoạt động trong lĩnh vực dầu khí Cantarell ngoài khơi ở Mexico. Đây là hai trong năm giàn khoan mà Keppel FELS xây dựng cho Grupo R.

Giàn khoan CANTARELL.

Theo ông Wong Kok Seng, Giám đốc điều hành của Keppel FELS nói rằng "Mặc dù, giá dầu hiện nay thấp nhưng thị trường vẫn tiếp tục ưa chuộng những mẫu giàn khoan an toàn và hiệu quả với những chỉ tiêu chất lượng như loại giàn khoan tự nâng KFELS B". Có mười giàn khoan loại KFELS B đang hoạt động tại Mexico. Giàn khoan loại KFELS B có khả năng hoạt động dưới nước ở độ sâu lên đến 400 feet và khoan được tới độ sâu 30.000 feet. Loại này được trang bị với công suất răng và bánh răng cao, hệ thống tiên tiến, tự động hóa hoàn toàn và hệ thống định vị tự động Fixation, đầy đủ tiện nghi, có sức chứa tới 150 người.

Ngoài việc xây dựng giàn khoan mới cho Mexico, Keppel cũng đã sửa chữa và phục vụ tổng cộng 18 giàn khoan đã được triển khai ở Mexico.Tính đến 2016, Keppel FELS đã chuyển giao được ba giàn khoan.

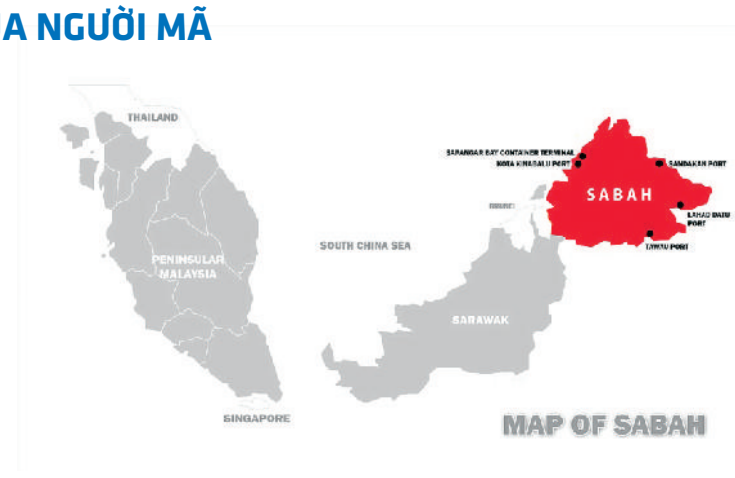
ĐIỆN TỪ ĐẠI DƯƠNG: MỘT THAM KHẢO CHO VIỆT NAM

Cục quản lí năng lượng đại dương của Mỹ (BOEM) vừa chấp thuận dự án nghiên cứu năng lượng gió ngoài khơi của bang Virginia(RAP). Kế hoạch này mở đường cho nghiên cứu năng lượng gió đầu tiên ở vùng biển liên bang. Năm ngoái, BOEM trao một hợp đồng thuê nghiên cứu cho Cục mỏ, Khoáng sản và năng lượng (DMME) ở ngoài khơi thềm lục địa của bang Virginia. Nghiên cứu này mở đường cho việc cài đặt và hoạt động của hai tuabin 6 MW và cáp ở bờ biển. Điện được tạo ra bởi những tua-bin có thể cung cấp năng lượng cho 3.000 hộ gia đình.

"Việc phê duyệt kế hoạch hoạt động nghiên cứu của Virginia đã đánh dấu một bước tiến quan trọng trong sứ mệnh của chúng tôi là tiểu bang đầu tiên lắp đặt các tuabin gió ngoài khơi ở vùng biển liên bang ra khỏi bờ biển Virginia", Thống đốc Terry McAuliffe nói:"Dự án nghiên cứu này là cửa ngõ để phát triển thương mại năng lượng gió ngoài khơi. Nó sẽ giúp đa dạng hóa nguồn năng lượng dồi dào của bang chúng tôi và hỗ trợ trong việc nỗ lực của chúng tôi để xây dựng một nền kinh tế Virginia mới".

Điện từ đại dương.

THAM VỌNG CỦA NGƯỜI MÃ



Các dự án mở rộng đầy tham vọng tại vịnh Sapangar, cảng Borneo là minh chứng hơn cả sự mong đợi ở phía đông Malaysia. Người dân Mã kỳ vọng điều đó có thể làm thay đổi cả khu vực Đông Nam Á. Tuy nhiên hiện tại thì nó vẫn còn ngổn ngang.

Cảng container vịnh Sapangar (SBCP) dự kiến sẽ gia tăng công suất lên 150%, mở rộng chiều dọc từ 500m tới lên 1.200 m, đưa tổng diện tích từ 15 lên 60 hecta. Theo các nhà khai thác cảng chính và nhà đầu tư Suria, tăng trưởng của SBCP đã có xu hướng tăng ở mức khoảng 5% đến 6% mỗi năm. Tuy nhiên để vươn nhanh hơn thì còn nhiều nan giải.

Một phần là do địa lí. Phía Đông và phía Tây của Malaysia bị chia cắt bởi đất liền và đảo Borneo. Kể từ khi việc phát triển cảng được chú ý, vận chuyển hàng hóa ra đảo phải được trung chuyển qua cảng Klang. Vì vậy trong khi cảng Klang đã gom các chủ hàng lớn, thì phần phía Đông của xứ Mã lâu nay vẫn còn thưa vắng. Tuy nhiên liệu có nhiều nhà đầu tư chịu đổ vốn vào làm ăn với SBCP hay không còn lệ thuộc vào "tầm nhìn chính trị" của chính phủ Malaysia.

Ông Datuk Seri Panglima Wong Khen Thau, Liên bang công nghiệp của Sabah Industries (FSI) giải thích sự phát triển của vịnh Sapangar sẽ kéo theo sự đầu tư trực tiếp từ Đài Loan, Nhật Bản, Hàn Quốc, Hồng Kông và Trung Quốc. Ông cũng tin rằng chính phủ Malaysia cần phải nhận ra rằng Sabah có thể và nên thể hiện "một vai trò quan trọng như là một cửa ngõ trung tâm" của khu vực Đông Á. Do đó phát triển Đông Malaysia sẽ cần phải được tích cực theo đuổi một chương trình tăng tốc cho phép nước ngoài tham gia phát triển cơ sở "như một phần của việc đẩy mạnh thu hút các chủ vận tải nước ngoài với sự tự tin rằng các container có thể được bán ra có hiệu quả" - Ông Datuk Seri Panglima Wong Khen Thau nói.

CHÍNH TRỊ HÓA VIỆC ĐẦU TƯ BẾN CẢNG?

Những ông bà nghị sĩ ở địa phương có nên "nhúng tay" vào những quyết định của các cảng nằm trong khu vực của họ? Đó là một câu hỏi thú vị hiện đang được thảo luận tại New Zealand, nơi mà tất cả các cảng đều có đa số hoặc 100 % quyền sở hữu của hội đồng khu vực, thường là thông qua một công ty cổ phần.

Đại diện cho các hãng tàu New Zealand dự định gắn kết một chiến dịch chính trị trước cuộc bầu cử ở địa phương trong tháng mười tới đây, buộc các chính trị gia địa phương phải có trách nhiệm đối với các quyết sách liên quan tới các cảng, nơi họ đang có cử tri. Kể từ khi việc tư nhân hóa bến cảng vào cuối những năm 1980, hầu hết các cảng đã được xem là "con bò sữa" của chính quyền địa phương, với các khoản cổ tức hậu hĩnh sau nhiều năm. Sự minh bạch các khoản được cho là "lợi quả" này rất cần sự minh định của các chính trị gia.

VẬN TẢI PHÁP CHINH PHỤC KHÁCH HÀNG MIỀN VIỄN ĐÔNG

Công ty vận chuyển hàng hải Địa Trung Hải (MSC) cung cấp một loạt các dịch vụ vận tải biển giữa Pháp và các trung tâm thương mại lớn nhất thế giới. Hiện tại MSC Pháp có một đội ngũ hơn 500 nhân viên trên khắp các văn phòng của mình ở Paris, Bordeaux, Brest, Dunkerque, Lyon, Marseille, Montoir, Rouen và Le Havre.

Tại Le Havre từ năm 1993, MSC ưu tiên cho những hạm đội hiện đại của tàu container siêu lớn. MSC cho biết đó là một trong số ít các hãng cung cấp dịch vụ trực tiếp giữa Viễn Đông và Le Havre, với dịch vụ cung cấp quá cảnh từ Trung Quốc, Hàn Quốc và Malaysia đến Le Havre; cũng như kết nối với Indonesia, Thái Lan, Việt Nam và Nhật Bản. Tuyến vận tải có lộ trình: Đại Liên, Busan, Qingdao, Ningbo, Shanghai, Xiamen, Yantian, Tanjung Pelepas, Algeciras, Le Havre, Rotterdam, Bremerhaven, Felixtowe.

NHÌN VÀO ĐÂU ĐỂ ĐÁNH GIÁ?

Cách nhanh nhất để hiểu được tiềm năng phát triển của ngành công nghiệp cảng ở một quốc gia là nhìn vào khối lượng hàng hóa xuất nhập tại cảng tính trên bình quân dân số.

Cục thống kê của Cộng đồng châu Âu đã công bố các dữ liệu như sau: Hà Lan đã xử lý được 33 tấn mỗi năm theo bình quân đầu người; Bỉ khoảng 20 tấn, so với mức trung bình của EU là 7,3 tấn. Tuy nhiên Na Uy có tỉ lệ cao nhất - trên 40 tấn, do dòng nhập khẩu và xuất khẩu đáng kể của hàng lỏng và hàng khô. Đương nhiên một số quốc gia có tỉ lệ đầu người thấp hơn nhiều so với mức trung bình của EU. Trường hợp như ở Anbani, có tỉ lệ là 1,4 do đó thấp hơn bốn lần so với mức trung bình của EU. Đây là một sự đáng ngạc nhiên vì các cảng của Anbani, chủ yếu là Durres, cũng phục vụ cho nước Macxedoni và Kosovo. Vì thế có vẻ như tiềm năng phát triển đang nằm trong tầm tay cùng với nền kinh tế đang dần mở cửa.

THẤT BẠI LÀ MẸ THÀNH CÔNG

Hai chuyên gia hàng hải Peter de Langen và Jonas Mendes Constante nói rằng sau nhiều năm trải nghiệm từ các công ty, từ những kế hoạch chiến lược tư vấn, hai vị này đã phác thảo 5 sai lầm phổ biến mà chính quyền cảng thường gặp phải.

Đầu tiên, điều quan trọng là hãy nhớ rằng kế hoạch chiến lược là một tài liệu, không phải là một quá trình. Một kế hoạch chiến lược có thể tạo ra kết quả, nếu mục tiêu của nó được chia sẻ rộng rãi và được kết hợp bởi tất cả các phòng ban, chỉ số hoạt động và hành động được theo dõi và cập nhật định kỳ. Báo cáo cuối cùng cần phải dựa trên một quá trình và kết quả được coi là chìa khóa "chuyển giao".

Thứ hai, dành nhiều thời gian hơn cho việc phân tích thị trường và đối thủ cạnh tranh để đưa đến dự báo, nhưng điều quan trọng hơn - và phức tạp là liên quan đến các công ty có liên quan và các bên liên quan khác trong cụm cảng trong kế hoạch chiến lược.

Thứ ba, cơ sở hạ tầng không phải luôn luôn là yếu tố quan trọng nhất, và quản lý cảng cũng giống như cơ sở hạ tầng. Các yếu tố quan trọng khác cần để ý, chẳng hạn như bối cảnh hiện tại và các khía cạnh môi trường.

Thứ tư, cam kết từ cơ quan chính phủ cần phải được bảo đảm. Trong lĩnh vực cảng, các ban ngành chính phủ tác động sâu sắc đến triển vọng phát triển. Cảng vụ cần phải giải quyết vấn đề vướng mắc nằm ngoài phạm vi của họ; như quy trình biên giới đối với hành khách du lịch, thủ tục hải quan, nội quy lao động và giáo dục - nói chung là trách nhiệm khác của cơ quan chính phủ. Do đó, các bên liên quan cần phải được tham vấn kỹ trước khi họ ký các tài liệu liên quan này.

Cuối cùng, nhiều cảng làm theo cách nhìn vào các xu hướng mới và phát triển trong quá trình lập kế hoạch."Chúng tôi ủng hộ một cách tiếp cận lập kế hoạch tập trung vào việc đảm bảo lựa chọn phát triển. Không cần phải nói, trong một cách tiếp cận như vậy, đánh giá định kỳ của kế hoạch chiến lược được cho là cần thiết". Chia sẻ này đã được viết bởi Jonas Mendes Constante, một nhà tư vấn chiến lược cấp cao trong ValenciaPort Foundation và Peter de Langen, chủ sở hữu và tư vấn chính của cảng biển và logistics Tư vấn, SL và giáo sư bán thời gian tại Đại học Công nghệ Eindhoven.

CÚ ÁP PHE MỚI

Xưởng đóng tàu Lloyd Werft bắt tay với Đan Mạch RoRo trong dự án "Primula Seaways" kéo dài 31 ngày, bắt đầu từ 01 tháng 7 năm 2016.

Thu nhỏ và kéo dài tàu là lĩnh vực không có gì mới đối với xưởng đóng tàu nổi tiếng Lloyd Werft Bremerhaven. Công việc này luôn đem lại sự mới lạ, thú vị và hấp dẫn. Theo đó nhà thiết kế và công nhân của xưởng sẽ có cơ hội để họ thể hiện khả năng của mình cũng như thỏa sức sáng tạo. Công trình lần này là chiếc tàu "Primula Seaways" dài 199,8 mét, dung tải toàn phần 32.289 GT. Việc sửa chữa sẽ tiến hành từ ngày 1 tháng 7, trong vòng 31 ngày ở Bremerhaven. Nhiệm vụ lần này ngoài việc kèo dài

tàu thêm 30 mét phần giữa tàu, những người thợ của xưởng còn phải sửa chữa, khắc phục những thiệt hại mà "Primula Seaways" gặp phải trong một vụ va chạm ngoài khơi bờ biển nước Anh vào tháng 12 năm 2015.

Hầu như 200 mét của thân tàu sẽ cần phải được tách ra ở vị trí đài chỉ huy, thân tàu sẽ được cắt theo chiều dọc và chiều ngang khoảng 10 mét dưới đài. Bằng cách sử dụng phương pháp này, xưởng sửa chữa sẽ không mất nhiều thời gian cắt dốc tại điểm khó bên trong con tàu. Sau khi kho dự trữ và ống dẫn chất thải kết nối tất cả các con tàu bị cắt ra và đánh dấu, phần phía trước của "Primula Seaways" sẽ được rút khỏi vũng tàu đậu.

Phần giữa tàu mới dài 30 mét, nặng 1.300 tấn được chế tạo với đầy đủ phụ kiện, sơn tại công ty của Rönner STAHLBAU Bremerhaven ở Fischereihafen. Tàu kéo sẽ đẩy phần giữa tàu mới vào vị trí ở phía trước của phần đuôi tàu trong bến tàu tại Kaiser Hafen. Sau khi phần mũi của con tàu cũng đã được thay đổi vị trí trong vũng tàu, máy ép thủy lực sẽ được triển khai để kết nối tất cả các bộ phận với độ chính xác từng millimet. Xưởng sửa chữa có 12 ngày để cắt tàu và 19 ngày còn lại dành cho việc hàn, chắp mối và sửa chữa. Kéo dài tàu đồng nghĩa với việc tàu sẽ được gia tăng 25% công suất tải.

HỘI NGHỊ TỔ CHỨC CẢNG BIỂN CHÂU ÂU

Tổ chức cảng biển châu Âu (ESPO) đang mời các thành viên, các nhà hoạch định chính sách và các bên có liên quan của họ tham dự hội nghị thường niên lần thứ 13, được tổ chức dưới sự hợp tác với cảng Dublin. Kì hội nghị lần thứ 13 sẽ diễn ra vào ngày 2- 3/06/2016 tại thành phố Dublin, Vương quốc Anh.

Hội nghị ESPO 2016 sẽ nghiên cứu các phương pháp để cải thiện vận tải biển và các cảng biển từ các góc độ khác nhau: Làm sao loại bỏ được những rào cản còn lại trong vận tải biển? Làm sao thiết lập được chương trình nghị sự kỹ thuật số cho các cảng? Làm sao để các cảng hưởng lợi được từ các hợp đồng thương mại mới?

BIỂN ĐEN TỔ CHỨC HỘI NGHỊ VẬN TẢI CẢNG BIỂN

"5th Black Sea Ports & Shipping 2016" diễn ra trong 2 ngày 25 và 26 tháng 5/2016 tại Romania. Thành phần tham dự gồm các chủ điều hành cảng, các kĩ sư, các chuyên viên kĩ thuật cùng với các ông chủ hàng đầu của khu vực, chủ hàng, nhà nhập khẩu, xuất khẩu, các hãng tàu, các công ty giao nhận hàng hóa, các công ty dịch vụ hậu cần, cảng, các công ty điều hành, khai thác đường sắt, các nhà cung cấp thiết bị cảng và dịch vụ từ các nước trên toàn khu vực biển Đen.

HỘI NGHỊ LIÊN HIỆP CÁC NHÀ ĐẦU TƯ CẢNG QUỐC TẾ LẦN THỨ 10

Hội nghị liên hiệp các nhà đầu tư cảng quốc tế lần thứ 10 sẽ diễn ra tại thành phố Vancouver của nước Canada. Vancouver là nơi tổ chức hội nghị lần thứ 10 đồng thời cũng là nơi thành lập Hiệp hội từ 20 năm trước. Chủ đề về mở rộng cảng và những thách thức được đưa trình bày tại hội nghị. Mục đích của hội nghị là thu hút các nhà đầu tư cảng từ mọi cấp độ quang phổ ngành của công nghiệp.

Hội nghị khai mạc hôm 30/05/2016 và bế mạc 02/06/2016.

Imo

VẬN TẢI BIỂN: KHÔNG THỂ THIẾU ĐỐI VỚI THẾ GIỚI

IMO vừa đưa ra chủ đề của ngày Hàng hải thế giới năm 2016 đó là "Vận tải biển: không thể thiếu đối với thế giới". Chủ đề được chọn nhằm nhấn mạnh mối liên kết quan trọng giữa vận tải biển và xã hội toàn cầu, nâng cao nhận thức về vai trò cần thiết của IMO với tư cách là cơ quan đưa ra các quy định mang tính toàn cầu cho vận tải biển quốc tế. Tầm quan trọng của vận tải biển trong việc hỗ trợ và duy trì xã hội toàn cầu hiện nay khiến công việc của IMO mang một ý nghĩa quan trọng vượt ra khỏi phạm vi ngành công nghiệp riêng của mình.

Theo tổ chức Hội nghị của Liên hợp quốc về Thương mại và Phát triển (UNCTAD), khoảng 80% khối lượng thương mại toàn cầu và hơn 70% giá trị thương mại toàn cầu được chuyển bằng đường biển và thông qua các cảng trên toàn thế giới. Tỷ lệ này thậm chí còn cao hơn tại hầu hết các nước đang phát triển. Nếu không có vận tải biển, hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa trên quy mô cần thiết để duy trì thế giới hiện đại sẽ không thể thực hiện được. Thương mại bằng đường biển tiếp tục mở rộng, mang lại lợi ích cho người tiêu dùng trên toàn thế giới thông qua chi phí vận chuyển cạnh tranh.

Hiện có hơn 50.000 tàu buôn kinh doanh tuyến quốc tế, vận chuyển tất cả các loại hàng hóa. Các đội tàu thế giới được đăng ký tại hơn 150 quốc gia cùng hơn một triệu người đi biển với quốc tịch của hầu hết mọi quốc gia.Trong hơn 50 năm qua, IMO đã, đang và sẽ tiếp tục xây dựng và thông qua một khuôn khổ toàn diện các quy định toàn cầu bao gồm an toàn hàng hải, bảo vệ môi trường, các vấn đề pháp lý và các lĩnh vực khác. Trong khuôn khổ các quy định này, vận tải biển ngày càng trở nên an toàn hơn, hiệu quả hơn và thân thiện môi trường hơn.

Ngày Hàng hải Thế giới sẽ được tổ chức kỷ niệm tại trụ sở của IMO vào 29 tháng 9 năm 2016, nhưng các sự kiện và các hoạt động khác với chủ đề này sẽ được tổ chức trong suốt cả năm 2016. Sự kiện song hành Ngày Hàng hải Thế giới năm nay sẽ được tổ chức tại Thổ Nhĩ Kỳ vào tháng 11 năm 2016.

Lloyd's List

TÀU CONTAINER Ế ẨM

Đội tàu container nằm chờ việc đang tăng dần trong những tháng qua và có thể tiến nhanh đến mức cao nhất năm nay, khi mà vấn đề dư thừa trọng tải và nhu cầu vận tải yếu kém vẫn tiếp tục diễn ra.Theo số liệu mới nhất được Lloyd's List Intelligence công bố thì có 324 tàu ngừng hoạt động, chiếm 6,3% đội tàu, tương đương với 867.043 TEU, khoảng 4,4 % tổng sức chở đội tàu.

Số lượng tàu nằm chờ đang tăng đều đặn kể từ cuối tháng Một và hiện tại đang gần đến mức kỷ lục 6,6% đã từng diễn ra trong tuần đầu tiên năm 2016, mức cao chưa từng có kể từ năm 2014.Tuy nhiên đội tàu nhàn rỗi hiện nay có thể còn lớn hơn nếu không có sự gia tăng đáng kể lượng tàu container chuyển qua phá dỡ từ cuối năm ngoái đến nay.

Theo các nhà phân tích Alphaliner, với lượng tàu phá dỡ tăng trong các tháng qua, có gần 140.000 TEU tàu được chuyển qua phá dỡ từ tháng 12. Alphaliner dự tính cả năm 2016 tổng sức chở tàu phá dỡ sẽ tăng 400.000 TEU. Tuy nhiên, mức này vẫn thấp hơn so với 1,2 triệu TEU sức chở tàu được bàn giao trong năm. "Giữa lượng tàu phá dỡ và đóng mới được bàn giao, tổng nguồn cung tàu dự tính tăng 850.000 TEU, tỷ lệ tăng trưởng đội tàu cả năm khoảng 4,3%.".

Alphaliner cho biết thêm, với dự đoán thị trường yếu kém kéo dài và tăng trưởng sản lượng thông qua các cảng toàn cầu năm 2016 chỉ ở mức 1,8%, nhu cầu sử dụng tàu sẽ không đủ lớn để bù đắp được mức tăng trưởng đội tàu trong năm nay.

Financial Times

THƯƠNG MẠI HIỆN NAY TỒI TỆ HƠN CẢ THỜI KHỦNG HOẢNG

Giám đốc điều hành của Maersk – công ty vận tải biển lớn nhất thế giới – đã cảnh báo rằng các điều kiện thương mại toàn cầu hiện nay thậm chí còn tồi tệ hơn mức đỉnh điểm của cuộc khủng hoảng tài chính năm 2008. Trong cuộc phỏng vấn với báo Financial Times sau khi công bố kết quả kinh doanh thường niên, CEO Nils Andersen của Maersk cho rằng tình hình hiện nay còn tồi tệ hơn những gì đã xảy ra vào năm 2008.

Giá dầu hiện tại đang ở mức thấp nhất của giai đoạn khủng hoảng 2008-2009. Giá mặt hàng này đã ở mức thấp trong thời gian dài và vẫn chưa cho thấy dấu hiệu sẽ sớm phục hồi. Giá cước vận chuyển giảm đi và các điều kiện bên ngoài thậm chí còn tồi tệ hơn nhiều. Điều này đã được thể hiện qua kết quả kinh doanh của Maersk khi lợi nhuận năm 2015 của công ty này chỉ đạt 925 triệu USD, giảm 82% so với con số 5 tỷ USD của năm 2014.

Gã khổng lồ vận tải thất thu trong năm 2015 là do sự bốc hơi của số tài sản trị giá 2,5 tỷ USD liên quan đến giá dầu tại Anh, Brazil và một số thị trường khác. Con số thất thoát khổng lồ này nằm ngoài dự đoán của các nhà phân tích. Theo kết quả khảo sát của Bloomberg, lợi nhuận của Maersk có thể đạt tới mức 3,7 tỷ USD thay vì con số chưa đến 1 tỷ USD trên thực tế.

Trong bài phát biểu của mình, ông Andersen cho biết Maersk dự báo giá dầu sẽ tiếp tục duy trì ở mức thấp trong thời gian dài nữa và công ty đã giảm giá trị của các tài sản phụ thuộc vào giá hàng hóa này. Tình hình ngành công nghiệp vận chuyển toàn cầu đang khá ngổn ngang bởi sự biến động của giá các hàng hóa, sự điên rồ của các thị trường và sự giảm tốc của nền kinh tế Trung Quốc.

Ông Andersen không phải là người duy nhất thấy điều này. Vào tháng 1, trong cuộc phỏng vấn với báo The Telegraph , ông Jeremy Penn – Giám đốc điều hành của Baltic Shipping Exchange – cho rằng nền kinh tế đang ở giai đoạn khó khăn như những năm 70, 80, 90 của thế kỷ trước. Thay vì nghĩ đến tăng trưởng, trước tiên các doanh nghiệp cần tìm cách tồn tại trước.

Financial Times

CARGOTEC KALMAR CUNG CẤP NẠP ĐIỆN NHANH CHO TÀU CHẠY TUYẾN NGẮN

Kalmar, công ty con của Cargotec, vừa phát minh giải pháp nạp điện nhanh đầu tiên trong ngành cảng biển cho các hãng tàu chạy tuyến ngắn, xả thải tự do và có thể được áp dụng cho cả khai thác tự động và bằng tay. Công ty cho biết đang tiếp tục thử nghiệm giải pháp này, mang tên "FastCharge" (sạc nhanh), tại Trung tâm Công nghệ và Năng Lực Tampere ở Phần Lan, và có kế hoạch đưa giải pháp này ra thị trường trong năm 2016. Giải pháp FastCharge nhằm giúp các bến đáp ứng các yêu cầu về môi trường chặt chẽ hơn dựa vào công nghệ sạc tương tự như sử dụng trên xe buýt điện. Trạm sạc điện, với một hệ thống sạc trực tiếp từ máy truyền tải điện, nằm linh hoạt trên tuyến hoạt động của máy móc trong bến. Máy này có pin lithium-ion hiện đại, có thể được sử dụng để sạc nhanh. Việc nạp điện xảy ra trong chu trình máy nghỉ làm việc để chờ container. Thời gian sạc tiêu biểu là 30-180 giây với nguồn điện sạc tối đa 600 kW, có thể sạc đầy trong vài phút. Phó chủ tịch Horizontal Transportation Kalmar Tero Kokko cho biết: "Khách hàng đang yêu cầu cho khai thác nguồn điện một thời gian. Công nghệ này làm cho quá trình nạp điện suôn sẻ, vì không cần lấy máy ra khỏi quá trình hoạt động để đổi pin, cũng không cần đầu tư vào trạm đổi pin và pin dự phòng".

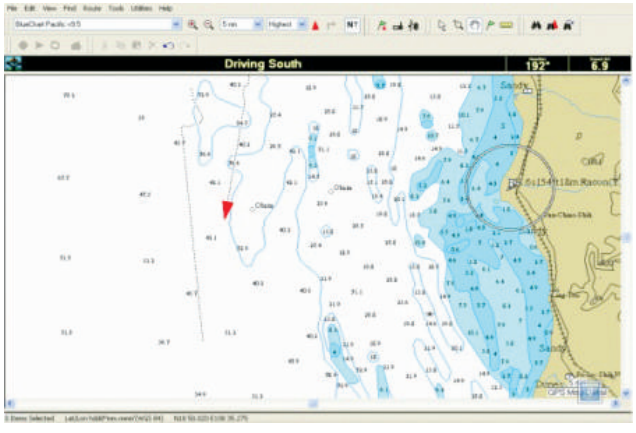
Fitch Ratings

FITCH RATINGS HẠ TRIỂN VỌNG VẬN TẢI BIỂN CONTAINER

Fitch Ratings đã hạ triển vọng của ngành vận tải biển trong năm 2016 xuống mức tiêu cực từ mức ổn định trong năm 2015, do tăng trưởng thương mại toàn cầu im lìm và suy thoái kinh tế tại các thị trường mới nổi như Trung Quốc. Fitch cho rằng, giá nhiên liệu cùng với chạy chậm bằng hơi nước, neo chờ, và hủy bỏ các chuyến đi, tất cả sẽ giúp mang lại lợi nhuận cho vận tải biển trong năm 2016, nhưng "những biện pháp này không đủ để có được sự hồi phục kéo dài", theo Ship & Bunker Vancouver. "Để đạt được trạng thái cân bằng bền vững rất cần kỷ luật công suất nghiêm ngặt cùng với cầu tăng". Năng lực vận tải biển dự kiến sẽ tăng 6% trong năm 2016, tăng nhanh hơn tốc độ tăng trưởng cầu 3-4,5%, có thể dẫn đến cước vận tải giảm và biến động. Fitch cho rằng, tăng trưởng kinh tế ở Trung Quốc chậm là nguy cơ đặc biệt với vận tải biển vì quốc gia này đại diện cho 2/3 nhập khẩu quặng sắt toàn cầu và 20% nhập khẩu than đá thế giới.

UKHO

HẦU HẾT CÁC TÀU ĐÃ CÓ HỆ THỐNG THÔNG TIN VÀ HIỂN THỊ HẢI ĐỒ ĐIỆN TỬ



Theo số liệu mới nhất của Văn phòng thủy văn Anh (UnitedKingdom Hydrographic Office - UKHO), hầu hết các tàu hoạt động tuyến quốc tế đều được trang bị hệ thống thông tin và hiển thị hải đồ điện tử (Electronic Chart Display and Information System - ECDIS). Với khoảng 41.500 tàu kinh doanh tuyến quốc tế trên toàn thế giới thì 24.300 tàu (tương đương với 58%) hiện đang sử dụng ENC (Electronic Navigational Chart) trên ECDIS là kết quả của việc áp dụng SOLAS (Công ước về An toàn sinh mạng con người trên biển của Liên hợp quốc) về vận chuyển hàng hóa.

Ngoài ra, nếu tính cả những tàu không chạy các tuyến quốc tế thì 45% các tàu phải tuân theo các quy định SOLAS đã sẵn sàng sử dụng ECDIS. Trên cơ sở tích cực sử dụng ECDIS, UKHO tin rằng ngành vận tải biển hoàn toàn tuân thủ thời gian biểu mà SOLAS đưa ra cho đội tàu thế giới vào cuối thập kỷ này.

INTTRA

LIÊN HỢP QUỐC BẮT BUỘC ÁP DỤNG XÁC NHẬN TẢI TRỌNG CONTAINER

Cuộc khảo sát khách hàng của công ty INTTRA (một công ty phân tích thị trường hàng hải) cho thấy sự lo ngại khi yêu cầu xác nhận tải trọng container theo quy định của SOLAS (Công ước về An toàn sinh mạng con người trên biển của Liên Hợp quốc) sẽ có có hiệu lực vào tháng 7 tới đây.

Chủ tịch INTTRA, ông Inna Kuznetsova cho biết: "Trừ khi các tiêu chuẩn và việc thực hành trên toàn cầu được thông qua, những yêu cầu này có thể tạo ra sự lúng túng và khó khăn khi thực hiện". Hầu hết 410 người được hỏi cho biết hết sức quan ngại về sự sẵn sàng của ngành vận tải biển khi thực hiện quy định xác nhận khối lượng container chứa hàng (verified gross mass - VGM) theo SOLAS. Theo quy định mới này, các container sẽ không được xếp hàng nếu chưa được kiểm chứng và xác nhận trọng lượng. Chỉ có 30% số người được hỏi dự kiến công ty hoặc khách hàng của họ đã sẵn sàng, 48% nghi ngờ và 10% nói không sẵn sàng. 2/3 số người được hỏi tương đương 66% cho biết họ dự kiến việc này sẽ khiến cho ngành vận tải biển có một khoảng thời gian bị chững để tìm cách thích nghi, chủ yếu là ở châu Á-Thái Bình Dương (42%), tiếp theo là châu Phi (22%). INTTRA đã đưa ra sáng kiến để thực hiện quá trình chuyển đổi trơn tru thông qua các phương tiện kỹ thuật số, quy tụ các hãng tàu, NVOCCs, công ty giao nhận, chủ hàng, khai thác cảng và chính quyền cảng, quản lý, khai thác đường sắt và xe tải. Hơn 100 người đã tham gia đăng ký nhóm thảo luận trực tuyến này

BAN QUẢN LÝ
CẢNG BẾN ĐẦM

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

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

Lĩnh vực hoạt động:
- Đưa đón hành khách du lịch trong nước và quốc tế, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.
- Tiếp nhận tàu thuyền vào cảng làm hàng.
- 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.
- Trực tiếp quản lý, khai thác sử dụng cảng.

Hành khách qua cảng:
54.483 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 v.v...

Các cảng trực thuộc:
- Cảng Bến Đầm, cảng Tàu khách tại Côn Đảo
- Cảng Côn Đảo tại Vũng Tàu

Ban Quản lý Cảng Bến Đầm 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.

Cảng Bến Đầm đã được công bố cho phép tàu trong và ngoài nước ra vào làm hàng theo quyết định số: 1947/2003/QĐ-BGTVT ngày 04/07/2003 của Bộ Giao thông - Vận tải.

CÔNG TY CỔ PHẦN
CẢNG CAM RANH

Số 29 Nguyễn Trọng Kỷ, P. Cam Linh, TP. Cam Ranh, T. Khánh Hòa
ĐT: 058.3854565 – 3854307 | 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.

NĂNG LỰC TIẾP NHẬN:
+ Tổng chiều dài 2 bến chính: 700m.
  - Bến số 1 cỡ tàu tiếp nhận đến: 30.000 DWT.
  - Bến số 2 cỡ tàu tiếp nhận đến: 50.000 DWT.
+ Tổng diện tích mặt bằng: 700.000 m^2.
  - Kho: 20.000 m^2.
  - Bãi: 50.000 m^2.

TRANG THIẾT BỊ:
+ Cẩu bờ: 10 – 100 tấn.
+ Cẩu cố định: 40 tấn.
+ Cẩu nổi: 90 tấn.

Sản lượng hàng qua cảng: 2 triệu tấn/năm.
Cảng hoạt động 24/24, 7 ngày/tuần.

Các mặt hàng chính qua cảng có sản lượng lớn như: dăm gỗ, đá xuất khẩu các loại, cát trắng rời, clinker, nông sản, xi măng, đường, thiết bị.

TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM

Vinalines

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.

CÔNG TY CỔ PHẦN
CẢNG NGHỆ TĨNH

www.nghetinhport.com.vn

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

Liên kết dịch vụ hàng hải - Cung ứng tàu biển

- 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 227.800 m^2. Trong đó, kho kín 19.000 m^2, có 6.000 m^2 kho CFS và 180.500 m^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.

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

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.

SAMSET

samsetjsc.com

Phụ thu vận tải biển làm khổ doanh nghiệp

Hiệp hội Dệt May Việt Nam đã có văn bản kiến nghị Cục Hàng hải Việt Nam, Vụ Vận tải (Bộ GTVT) và Cục Xuất Nhập khẩu (Bộ Công Thương) về việc các hãng tàu nước ngoài tiếp tục áp phí vô lý lên các doanh nghiệp xuất khẩu hàng hóa Việt Nam.

NGUYỆT MINH

Trong đó, phải kể đến phí mất cân bằng vỏ container (CIC). Theo ông Trương Văn Cẩm, Tổng Thư ký Hiệp hội Dệt May Việt Nam, phí CIC là một loại phụ phí cước biển mà các hãng tàu thu để bù đắp chi phí phát sinh từ việc điều chuyển một lượng lớn container rỗng từ nơi thừa đến nơi thiếu. Phụ phí này thường thu một mức nhất định cho một container và có thể chỉ áp dụng vào từng giai đoạn cho hàng đi từng chuyến.

Điều này có nghĩa, các hãng vận tải chỉ thu phụ phí này khi có sự phát sinh chi phí lớn trong việc chuyển vỏ container từ nơi này đến nơi khác. Tuy nhiên, theo phản ánh từ các doanh nghiệp, các hãng vận tải liên tục thu phụ phí này tại tất cả các thời điểm trong năm, mà đúng ra chỉ được áp dụng vào mùa cao điểm, khi hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam nhiều nhất.

Doanh nghiệp phản ứng mạnh

"Tại nhiều cuộc họp của bộ GTVT, cục Hàng hải Việt Nam, Hiệp hội các ngành hàng cùng cộng đồng doanh nghiệp đều đề nghị các hãng tàu nước ngoài xóa bỏ các phụ phí vô lý và tự phát, trong đó có phụ phí CIC. CIC được cho là phụ phí vô lý nhất và cần phải xóa bỏ", ông Trương Văn Cẩm nhấn mạnh.

Cũng theo Hiệp hội này, hiện các doanh nghiệp dệt may phải đối mặt với nhiều khó khăn và thách thức khi đơn hàng ngày càng thiếu hụt, mọi chi phí gia tăng, có sự cạnh tranh gay gắt từ các doanh nghiệp FDI. Trong khi đó, các hãng vận tải nước ngoài cứ áp dụng biểu phí và phụ phí ngày một tăng và áp dụng một cách vô lý, làm tăng thêm khó khăn cho doanh nghiệp. Theo ước tính, chi phí Logictics chiếm đến 60% tổng chi phí xuất nhập khẩu của doanh nghiệp.

Ông Phạm Hòa Bình, Tổng giám đốc CTCP Dệt công nghiệp Hà Nội phản ánh, do đặc thù nên hơn 90% nguyên liệu sản xuất của công ty là nhập khẩu từ nước ngoài và hơn 80% lượng sản phẩm vải không dệt của Công ty được xuất khẩu. Do vậy, các chi phí về dịch vụ Logictics (quá trình vận chuyển hàng hóa đầu vào - đầu ra từ điểm xuất phát tới nơi tiêu thụ) chiếm tỷ lệ rất lớn.

Theo đại diện công ty này, toàn bộ các lô hàng của công ty qua các hãng tàu SITC, KMTC, HUYNDAI, EVERGEEN, HEUNG – A, DONGJIN, CONTINENTAL… đều phải nộp tiền phí CIC. Cụ thể mức phí như sau: 3.268.000 đồng/Cont 40ft

(hãng tàu SITC) và 3.684.357 đồng/cont 40ft (hãng tàu Intercontinental), 3.684.357 đồng/cont 40ft (hãng tàu DONGJIN), 3.428.080 đồng/cont 40ft (hãng tàu EVERGEEN)… "Chúng tôi nhận thấy không phải hãng tàu nào cũng xảy ra tình trạng mất cân đối vỏ, do vậy việc các hãng tàu thu phí CIC là hoàn toàn phi lý, tự phát", ông Phạm Hòa Bình nhìn nhận.

Tương tự, bà Phạm Kiều Oanh, Phó Tổng giám đốc Tổng công ty May Nhà Bè (TP Hồ Chí Minh), ngoài việc thu phí CIC một cách vô lý thì từ ngày 1-1-2016, phí nâng hạ container đã tăng 3-5% tại tất cả các bến bãi, cảng, cửa khẩu mà không có giải thích hay căn cứ rõ ràng. Phi lý hơn là cùng một hệ thống cảng biển nhưng mỗi đơn vị lại đưa ra một mức giá với sự chênh lệch trên 20%.

Chỉ ở Việt Nam là thu cả hai đầu

Ông Nguyễn Đình Việt – Cục phó cục Hàng hải Việt Nam cho biết phí CIC phần lớn các quốc gia đều thu, nhưng chỉ thu ở một đầu với mức thu từ 100 – 130 USD. Trong khi các hãng tàu ở Việt Nam lại thu cả hai đầu là điều hết sức vô lý, hơn nữa các doanh nghiệp Việt Nam chỉ làm gia công, mọi điều khoản hợp đồng đều do hãng tàu ký kết với chủ hàng là doanh nghiệp nước ngoài, các hãng tàu đã thu cước vận chuyển của chủ hàng, sao còn để lại khoản phí vô lý này cho doanh nghiệp Việt Nam ?

Theo tìm hiểu, hiện nay các doanh nghiệp dệt may đều làm hàng xuất nhập khẩu theo giá FOB, mua giá CIF. Nghĩa là không phải trả cước vận chuyển, nhưng phải trả phí, phụ phí. Vì điều này, các hãng vận tải sẽ giảm cước tối đa, thậm chí có hãng còn không thu cước. Tuy nhiên, các hãng tàu thường tăng mọi chi phí vào phí và phụ phí, thậm chí khoản tiền này còn tăng gấp 2-3 lần cước vận tải để bù vào phần giảm cước kia.

Và cuối cùng, "trăm dâu vẫn đổ đầu tằm", các doanh nghiệp Việt Nam đang phải oằn mình chịu những khoản phí vô lý. Vì vậy, các chuyên gia cho rằng, cần phải làm rõ và yêu cầu các chủ tàu minh bạch các loại phí và cách tính phí, giúp doanh nghiệp giảm thiểu những khó khăn trong sản xuất kinh doanh.

"Tại sao các hãng tàu nước ngoài

Phụ phí mất cân đối vỏ container, trong tiếng Anh là "Container Imbalance Charge" (CIC), hay "Equipment Imbalance Surcharge", có thể hiểu nôm na là phụ phí chuyển vỏ rỗng. Đây là một loại phụ phí cước biển mà các hãng tàu thu để bù đắp chi phí phát sinh từ việc điều chuyển (re-position) một lượng lớn container rỗng từ nơi thừa đến nơi thiếu. Những nơi thừa vỏ thường là các quốc gia thâm hụt thương mại lớn, lượng container hàng nhập vào lớn hơn lượng xuất khẩu dẫn tới một lượng lớn vỏ container tồn lại. Hãng tàu có riêng một bộ phận chuyên trách (gọi là Bộ phận quản lý thiết bị - Equipment Control) trong việc theo dõi, tính toán việc chuyển rỗng sao cho hợp lý nhất để giảm thiểu chi phí.

Tuy nhiên, khi sự mất cân đối trở nên nghiêm trọng, và chi phí chuyển rỗng lớn, hãng tàu tìm cách bù đắp chi phí này từ khách hàng. Đó là lý do ra đời của Phụ phí mất cân đối vỏ container, hay phụ phí điều vỏ rỗng (Container Imbalance Charge).

lại có thể tăng phí vô tội vạ mà không bị các cơ quan chức năng hay một luật lệ nào của Việt Nam "sờ gáy" là câu hỏi được các doanh nghiệp ngành dệt may đặt ra. Theo quan điểm riêng của tôi, có 2 nguyên nhân chính dẫn tới thực trạng này: Một là, thiếu sự quản lý, giám sát các hãng tàu, để họ tự tung tự tác. Hai là, các hãng tàu luôn đổ thừa cho các cảng của Việt Nam. Họ cho là chi phí tại cảng cao, thất thường nên buộc hãng tàu phải tăng giá", ông Phan Kim Toản – Chủ doanh nghiệp Tư nhân may Kim Toản, nói.

Ông Bùi Thiên Thu, Phó cục trưởng cục Hàng hải, cho biết Cục đã kiến nghị bộ GTVT hoàn thiện và trình Chính phủ ban hành Nghị định niêm yết giá, phụ thu giá cước vận chuyển bằng đường biển, giá dịch vụ cảng làm cơ sở pháp lý để có chế tài phù hợp nhằm hạn chế bất cập nêu trên. Đồng thời, bổ sung quy định giao bộ Tài chính hướng dẫn chi tiết thực hiện quy định liên quan đến chính sách, chế độ tài chính, thuế đối với các phụ thu giá cước vận chuyển bằng đường biển.

Theo số liệu thống kê của Tổng cục Hải quan Việt Nam, năm 2015, tổng kim ngạch xuất khẩu dệt may đạt hơn 27 tỷ USD. Năm 2015, tổng nhập khẩu nguyên phụ liệu dệt may, phục vụ cho sản xuất và xuất khẩu của ngành có tốc độ tăng tương ứng so với tốc độ tăng xuất khẩu đạt khoảng 16,66 tỷ USD. Như vậy tổng chi phí Logictics mà các doanh nghiệp Việt Nam phải chi trả cho các hãng tàu nước ngoài lên tới hàng chục tỷ USD/năm.

Trần tình của hãng tàu

Tại buổi làm việc với cục Hàng hải, đại diện nhiều hãng tàu đều cho rằng đây là khoản phí thường xuyên thu trong nhiều năm qua, không phải là loại phí mới phát sinh và được quyền thu theo thông lệ và đàm phán hợp đồng. Trước đó loại phí này nằm trong giá cước, nhưng một số nước đã yêu cầu các hãng tàu tách riêng loại phí này ra khỏi giá cước để tạo thuận lợi cho doanh nghiệp đàm phán khi thuê tàu.

Đại diện hãng tàu Dong Jin cho biết nếu khi đàm phán mà doanh nghiệp Việt Nam không làm rõ chi phí của doanh nghiệp đầu bên này chịu bao nhiêu, doanh nghiệp đầu bên kia chịu bao nhiêu thì hãng tàu có thể nâng lên, khiến doanh nghiệp đầu bên này có thể chịu lỗ, đây là kinh nghiệm.

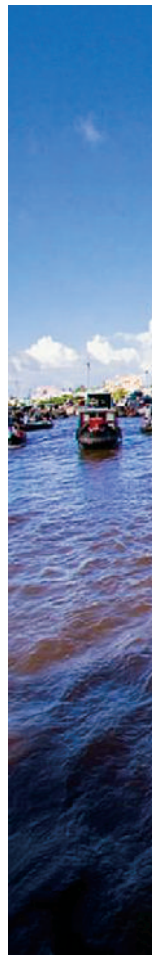
Ông Bùi Việt Anh, đại diện hãng Cosco, cho rằng các doanh nghiệp Việt Nam đã bị phía bên kia hoặc bên giao nhận đẩy phí cho mình. "*Hằng ngày tôi nhận rất nhiều email hỏi giá và hỏi xem có CIC không, tôi luôn báo giá vận chuyển và trả lời rằng không thu CIC của doanh nghiệp Việt Nam. Cho nên các doanh nghiệp mà bị bên giao nhận báo giá có cộng thêm phí nào khác thì cứ thông báo lại cho hãng tàu biết mà xử lý. Tôi tin rằng 90% doanh nghiệp Việt Nam đã bị doanh nghiệp Trung Quốc đẩy phí cho mình, vì doanh nghiệp Việt Nam thường là doanh nghiệp nhỏ, không chọn được hãng tàu nên 90% là bên Trung Quốc chỉ định tàu và quyết định phí*".■

Người nào mang lại ánh dương cho cuộc sống của người khác, ánh dương cũng sẽ không bao giờ rời khỏi người đó

(Barrie)

Đừng cố chạy khi chưa đứng vững Đừng xây lâu đài khi chưa có nền móng với những viên gạch đầu tiên

(I. Dewey)



Gian nan công tác quản lý vận tải đường thủy

NGUYỄN KIM

Thành phố Cần Thơ là trung tâm vùng Đồng bằng sông Cửu Long, có hệ thống sông ngòi chằng chịt. Giao thương hàng hóa bằng đường thủy nội địa (ĐTNĐ) giữ vai trò quan trọng đối với sự phát triển kinh tế - xã hội của các địa phương trong vùng.

Tuy nhiên, thực trạng bến bãi hoạt động không phép, trái phép; tình hình đăng đáy cá, nuôi trồng thủy sản lấn chiếm luồng ĐTNĐ, luồng hàng hải… ở đây diễn ra hết sức phức tạp, là nguyên nhân tiềm ẩn tai nạn giao thông đường thủy, ảnh hưởng không nhỏ đến công tác vận tải.

Luồng, tuyến chưa an toàn

Tình trạng người dân cất nhà không phép lấn chiếm lòng sông diễn ra rất phổ biến. Theo Thượng tá Đỗ Thành Long, Phó trưởng Công an quận Thốt Nốt, vàm Cái Sắn tiếp giáp với sông Hậu đi các tỉnh: An Giang, Đồng Tháp, Kiên Giang và TP Cần Thơ. Tuy nhiên, việc quản lý, giải tỏa các hộ dân cất nhà không phép lấn chiếm lòng sông gặp nhiều khó khăn do một bên bờ sông thuộc quận Thốt Nốt, TP Cần Thơ; còn bờ bên kia thuộc tỉnh An Giang quản lý.

Đáng nói là vàm sông Cái Sắn theo hướng đổ ra sông Hậu có đoạn cong rất nguy hiểm, làm hạn chế tầm quan sát của các phương tiện ngược chiều khi tránh vượt; nước thủy triều chảy rất mạnh, nhất là vào mùa mưa bão; mật độ phương tiện lưu thông đông, cộng thêm tình trạng lấn chiếm lòng sông, làm cho các phương tiện gặp nhiều nguy hiểm khi lưu thông qua đoạn cong này.

Hoạt động đò chèo, đò máy từ bờ Hưng Phú, quận Cái Răng sang bến Ninh Kiều (thuộc phường Tân An, quận Ninh Kiều) cũng rất đáng lo ngại cho sự an toàn của hành khách. Hằng ngày, tại khu vực Bến Ninh Kiều có hàng trăm phương tiện đò chèo, đò máy hoạt động theo dạng "3 không" (không bến bãi; phương tiện không đăng ký; người điều khiển phương tiện không có bằng cấp, chứng chỉ chuyên môn) diễn ra rất phức tạp.

Các phương tiện này không chỉ

Những hình ảnh này hấp dẫn trong mắt du khách, nhưng đảm bảo an toàn giao thông cho những bến thủy nội địa lại là bài toán quản lý nan giải.

lấn chiếm hành lang luồng ĐTNĐ từ 15m- 20m, gây mất mỹ quan tại khu vực bờ kè, mà còn gây nguy cơ cao về tai nạn giao thông đường thủy. Đáng lo ngại là nhiều du khách "Tây ba lô" thường chọn phương tiện đò chèo, đò máy để thuận tiện len lỏi vào các con kênh, rạch nhỏ tham quan, chụp ảnh, thưởng thức thú vui du lịch miền sông nước.

Đại tá Nguyễn Hữu Lập, Trưởng Phòng Cảnh sát đường thủy, Công an TP Cần Thơ, cho biết: "*Từ năm 2012, lãnh đạo thành phố và các ban ngành đã phối hợp tổ chức rất nhiều cuộc họp bàn giải pháp tháo gỡ các vướng mắc trong công tác quản lý, cấp phép, hoạt động vận chuyển hành khách bằng đò chèo, đò máy… Mục tiêu hướng đến phục vụ nhu cầu đi lại, đảm bảo an toàn, thuận tiện cho người dân, vừa đưa hoạt động quản lý bến bãi đi vào nề nếp, ngăn chặn tình trạng vi phạm*". Thế nhưng vì chưa có quan điểm thống nhất nên đến nay các ngành chức năng vẫn chưa giải quyết dứt điểm tình trạng này.

Không riêng các BTNĐ, bến khách ngang sông (BKNS) hoạt động không phép mà tình trạng đăng, đáy cá, nuôi thủy sản (các lồng, bè cá) trên sông cũng ảnh hưởng không nhỏ đến luồng, tuyến vận chuyển của các phương tiện thủy.

Ông Nguyễn Văn Thành (phường Thới Thuận, quận Thốt Nốt) bày tỏ bức xúc: "*Thời gian qua, người dân sống ven tuyến sông Hậu rất lo lắng việc các chủ nuôi thủy sản tự ý cơi nới các lồng, bè cá lấn chiếm lòng sông, gây cản trở giao thông, ảnh hưởng dòng chảy và ô nhiễm môi trường. Bà con nơi đây mong chính quyền địa phương quan tâm sắp xếp lại hoạt động này bằng cách quy hoạch lại vùng nuôi vào vị trí nhất định, nếu hộ nào vi phạm thì có hình thức xử phạt nghiêm theo qui định pháp luật, tránh tai nạn giao thông xảy ra*".

Lỗi hạ tầng

Tuy có nhiều lợi thế nhưng chưa được đầu tư đúng mức nên hoạt động giao thông ĐTNĐ của TP Cần Thơ chưa đạt hiệu quả như mong muốn. Tình trạng thời tiết, khí hậu, thủy triều, lũ lụt, mưa bão, khô hạn đã làm ảnh hưởng đến sự ổn định, mức độ an toàn giao thông (ATGT) của các luồng tuyến; chưa kể tình trạng lấn chiếm luồng lạch, hành lang ATGT ĐTNĐ để cất nhà, dựng đăng đáy cá, hoạt động bến bãi chưa được cấp phép; việc thăm dò, khai thác cát trên sông Hậu chưa đảm bảo qui hoạch, hệ thống phao tiêu, biển báo còn thiếu… làm cho tình hình trật tự ATGT ĐTNĐ càng thêm phức tạp.

Cụ thể, do chưa xây dựng Cảng khách du lịch Ninh Kiều nên vẫn tồn tại nơi đây bến khách ngang sông, hoạt động đò chèo (từ Bến Ninh Kiều sang bờ Xóm Chài – Hưng Phú, với khoảng 120 hộ) kinh doanh không phép, không đăng ký đăng kiểm, không bến bãi, nguy cơ tai nạn giao thông rất cao; tình hình mua bán lấn chiếm hành lang ATGT ở chợ nổi Cái Răng cũng là nỗi lo lắng của nhiều người. Theo thống kê của Cảng vụ ĐTNĐ khu vực IV, toàn thành phố có 400 BTNĐ được cấp phép và 58 BTNĐ hoạt động không phép, ở một số khu vực như: Sông Hậu, rạch Cần Thơ, kênh Thị đội Ô Môn, rạch Ô Môn, rạch Sỏi Hậu Giang…

Những BTNĐ này không đủ điều kiện mở bến, chưa được cơ quan chức năng cấp phép hoạt động nhưng vẫn tiếp nhận phương tiện ra, vào, xếp dỡ hàng hóa, gây mất trật tự ATGT, đồng thời gây nguy cơ về TNGT. Ngoài ra, dù kiến nghị nhiều năm nhưng đến nay địa phương vẫn chưa xây dựng được bến hạ tải để xử lý tình trạng phương tiện thủy chở quá tải trọng, không đảm bảo việc chấp hành pháp luật của người vi phạm trật tự ATGT ĐTNĐ….

Cần giải pháp kịp thời

Trước thực trạng trên, để giải quyết sự tồn tại của 58 BTNĐ hoạt động không phép trong thời gian dài trên địa bàn TP Cần Thơ, ông Cao Tấn Quân, Giám đốc Cảng vụ ĐTNĐ khu vực IV, đề xuất: Đối với BTNĐ có khả năng cấp giấy phép hoạt động, các ngành chức năng phải có biện pháp buộc chủ bến làm thủ tục mở bến theo quy định. Đối với bến chờ giải tỏa, di dời thì ngành chức năng cần cấp giấy phép tạm thời (có quy định thời gian cấp phép tạm), để dễ dàng quản lý.

Còn những bến nằm trong khu vực cấm, đe dọa tính mạng con người, gây mất trật tự ATGT, nguy cơ xảy ra tai nạn giao thông đường thủy (như các BTNĐ ở vàm Cái Sắn) thì cần phải mạnh dạn giải tỏa ngay. Tuy nhiên, muốn làm được vấn đề này thì các cơ quan chức năng TP Cần Thơ cần sự phối hợp đồng bộ và chặt chẽ hơn.

Xung quanh việc giải quyết tình trạng hoạt động đò dọc, đò máy trái phép tại phường Tân An (Ninh Kiều) và phường Hưng Phú (Cái Răng), UBND quận Ninh Kiều đã gởi văn bản đề nghị UBND TP Cần Thơ, Sở Tài chính thành phố xem xét, có chính sách hỗ trợ học nghề miễn phí; hỗ trợ một phần kinh phí hoặc cho vay vốn để các đối tượng nêu trên có điều kiện chuyển đổi nghề.

Còn đối với việc nuôi trồng thủy sản trên sông, ông Nguyễn Tấn Nhơn, Phó Chi Cục trưởng Chi Cục thủy sản TP Cần Thơ, cho biết: "*Chi cục đang rà soát, điều chỉnh và bổ sung quy hoạch tổng thể phát triển thủy sản TP Cần Thơ đến năm 2020 (theo quyết định của UBND TP Cần Thơ), sau đó, sẽ triển khai quy hoạch này đến các quận, huyện để lập quy hoạch chi tiết về việc nuôi trồng thủy sản ở từng địa phương, trong đó quy hoạch các khu*

neo, đậu các lồng, bè cá có điều kiện môi trường phù hợp với từng đối tượng nuôi và Chi cục phối hợp với Công ty Cổ phần Quản lý bảo trì ĐTNĐ số 12 tham mưu cho các quận, huyện lập khu neo, đậu các lồng, bè đảm bảo trật tự ATGT đường thủy".

Với mục tiêu gắn kết mạng lưới giao thông của thành phố với mạng lưới giao thông quốc gia, đảm bảo tính liên thông và chuyển tiếp liên tục giữa hệ thống giao thông trong và ngoài thành phố, phát huy thế mạnh cạnh tranh của các loại hình vận tải khối lượng lớn, thành phố Cần Thơ đã có qui hoạch nạo vét các tuyến đường

thủy quốc gia và một số tuyến quan trọng của thành phố để phục vụ cho việc xuất nhập khẩu hàng hóa trong nước và quốc tế, hình thành các tuyến vận tải khu vực. Theo qui hoạch điều chỉnh, để đầu tư hệ thống giao thông đường thủy và bến cảng nội địa, từ năm 2016-2030 thành phố cần kinh phí trên 1.005 tỉ đồng, trong đó, giai đoạn từ 2016-2020 cần 605 ti đồng.

Thành phố Cần Thơ được xác định là trung tâm, là đầu mối giao thông của khu vực miền Tây. Hy vọng với các giải pháp và sự đầu tư đúng mức, kịp thời của thành phố và Trung ương (đặc biệt là các BTNĐ không phép, tuyến sông do Trung ương quản lý), thời gian tới hoạt động giao thông ĐTNĐ của Cần Thơ sẽ ngày càng phát triển, xứng đáng với vai trò trung tâm vùng trong vận chuyển hàng hóa đường thủy, góp phần giảm áp lực vận chuyển tuyến đường bộ để kéo giảm TNGT của thành phố một cách căn cơ, bền vững.■

Ngành GTVT trước bài toán nguồn vốn vay "kém" ưu đãi của WB

Thứ trưởng phụ trách Bộ GTVT Nguyễn Hồng Trường đã có buổi làm việc với ông Achim Fock, Giám đốc Chương trình và danh mục đầu tư của Ngân hàng Thế giới (WB) về định hướng sử dụng nguồn vốn vay kém ưu đãi của WB.

MINH TRÍ – NGỌC THỊNH

Việt Nam không còn nghèo nữa

Ông Achim Fock cho biết, kể từ 1993 WB đã cung cấp vốn vay IDA (vốn từ Hiệp hội Phát triển Quốc tế thuộc nhóm WB) cho Việt Nam, phân bổ vốn tập trung vào các ngành giao thông, đô thị, nông nghiệp, năng lượng, giáo dục, y tế và cải cách chính sách. Theo ông Achim Fock, Việt Nam đã sử dụng rất hiệu quả nguồn vốn này, đặc biệt là ngành GTVT.

Nguồn vốn IDA chỉ dành cho các nước nghèo, kém phát triển. Tuy nhiên, giai đoạn 2011-2015 là thời kỳ Việt Nam có nhiều sự phát triển, bước vào nước có thu nhập trung bình, vượt qua những tiêu chí được vay IDA, vì vậy chính sách của WB cũng như nhiều nhà tài trợ khác đối với Việt Nam có sự thay đổi. WB đã, đang xem xét việc tốt nghiệp IDA cho Việt Nam và gần như chắc chắn Việt Nam sẽ tốt nghiệp IDA vào kỳ IDA 18 tới, tức là từ 1/7/2017. Tất nhiên, Việt Nam sẽ có một khoảng thời gian để chuyển đổi khi tốt nghiệp IDA. Việt Nam sẽ chuyển từ vay IDA của WB với mức lãi suất bằng 0% cộng với phí dịch vụ sang vay từ Ngân hàng Quốc tế về Tái thiết và Phát triển (IBRD) – một đơn vị trực thuộc WB.

Đường Mỹ Phước - Tân Vạn, kết nối tỉnh Bình Dương với Đồng Nai.

So với vay IDA, việc vay vốn IBRD (mục tiêu hoạt động của IBRD nhằm xóa đói và duy trì sự phát triển bền vững cho các nước đang phát triển có thu nhập đầu người tương đối cao thông qua các khoản vay, bảo lãnh và các dịch vụ nghiên cứu và tư vấn. Lãi suất của các khoản vay được tính theo LIBOR và được điều chỉnh 6 tháng một lần. Thời hạn vay từ 15- 20 năm, có 5 năm ân hạn), mức lãi suất có thể cao hơn nhưng Việt Nam sẽ được tạo điều kiện linh hoạt trong việc lựa chọn lãi suất và đồng tiền vay nợ, thời gian trả nợ cũng linh hoạt hơn, nhưng không phải là không có những thách thức dành cho Việt Nam.Chính vì vậy, WB mong muốn Bộ GTVT có những định hướng cụ thể trong việc sử dụng nguồn vốn vay kém ưu đãi IBRD.

Thứ trưởng Nguyễn Hồng Trường cho biết, Việt Nam, bộ GTVT đã có những chuẩn bị cho việc chuyển đổi vốn vay từ IDA sang IBRD. Thứ trưởng nhấn mạnh, Việt Nam, đặc biệt là ngành GTVT vẫn cần những nguồn vốn vay nước ngoài để triển khai các dự án giao thông. Tuy nhiên, Việt Nam cần hiểu rõ hơn về nguồn vốn IBRD, vì vậy Thứ trưởng đề nghị WB làm rõ hơn về cách tính lãi suất, cách thức vay nguồn vốn IBRD thông qua việc đào tạo, tập huấn cho các cán bộ của Việt Nam.

Thứ trưởng Nguyễn Hồng Trường nhấn mạnh vấn đề thủ tục vay vốn của WB thường phải 5 năm mới hoàn thành, như vậy không đáp ứng kịp thời việc triển khai các dự án. Bên cạnh đó, vốn vay từ WB hiện chỉ dành cho phát triển đường cao tốc, trong khi đó, nhiều dự án giao thông địa phương cũng cần được sử dụng nguồn vốn này.

Trước những phản ảnh, đề nghị của Thứ trưởng Nguyễn Hồng Trường, WB đã thống nhất sẽ đẩy nhanh quá trình triển khai thủ tục vay vốn của một số dự án. Đại diện WB cũng cho biết thêm, WB đã thành lập quỹ Đầu tư hạ tầng toàn cầu (GIF) nhằm huy động được nhiều nguồn để hỗ trợ các nước ngay từ những gia đoạn đầu triển khai các dự án giao thông và Việt Nam

là một trong những nước nằm trong danh sách ưu tiên của GIF.

Không thể trì hoãn "tốt nghiệp" vay vốn ưu đãi

Số liệu từ bộ Kế hoạch và Đầu tư cho thấy: WB là nhà tài trợ đa phương hàng đầu cho Việt Nam, kể từ 1993-2015, WB đã cung cấp 148 dự án với tổng số vốn cam kết lên tới 20,103 tỷ USD. Trong đó vốn vay IDA cam kết vào khoảng 17,32 tỷ USD. Phân bổ vốn tập trung vào các ngành giao thông, đô thị, nông nghiệp, năng lượng, giáo dục, y tế và cải cách chính sách.

Giai đoạn 2011-2015 là thời kỳ Việt Nam bước vào nước có thu nhập trung bình, vì vậy chính sách của WB cũng như nhiều nhà tài trợ khác đối với Việt Nam có sự thay đổi.Tại cuộc họp Hiệp hội Phát triển Quốc tế (IDA) - tổ chức trực thuộc nhóm WB tại Pháp vào năm 2013, WB đã xem xét việc tốt nghiệp IDA cho Việt Nam. Tuy nhiên, nhờ có sự vận động tích cực của Việt Nam, việc tốt nghiệp IDA của Việt Nam đã được lùi lại để xem xét tại kỳ họp giữa kỳ IDA17, tổ chức vào cuối năm vừa qua

"*Xét các điều kiện tốt nghiệp IDA và thực trạng phát triển của Việt Nam, gần như chắc chắn Việt Nam sẽ tốt nghiệp IDA vào kỳ IDA 18 tới, tức là từ 1-7-2017*" – theo tin từ Bộ Kế hoạch và Đầu tư. Dự kiến Việt Nam sẽ tốt nghiệp IDA sau khi kết thúc tài khóa 2017, khi đó chính sách của WB đối với các nước tốt nghiệp IDA như Việt Nam sẽ thay đổi. Báo cáo nghiên cứu những thay đổi về chính sách viện trợ cho Việt Nam do Bộ Kế hoạch và Đầu tư xây dựng cho biết: Việt Nam sẽ phải đẩy nhanh tốc độ trả nợ đối với hơn 90% các khoản vay hiện hành (tương đương 9,5 tỷ USD) và các khoản vay mới thuộc IDA 17. Việc trả nợ này sẽ thực hiện theo hai phương án. Ở phương án 1, Việt Nam sẽ phải đẩy nhanh gấp đôi tốc độ trả nợ, tức các khoản vay 25 năm sẽ phải trả trong khoảng 12-15 năm. Khi đó, Việt Nam

Nhiều công trình dự án trọng điểm quốc gia đã sử dụng vốn vốn vay ưu đãi hiệu quả.

Cầu Nhật Tân.

Đường cao tốc Hà Nội – Lào Cai.

sẽ được hưởng lãi suất có phần ưu đãi là 2%; Còn nếu chọn phương án 2 là giữ nguyên thời gian trả nợ, khi đó lãi suất áp dụng sẽ là lãi suất đang vay (khoảng 2%) cộng thêm 1,4-1,5%, tương đương điều kiện vay với lãi suất 3,4 -3,5% trong thời hạn 25 năm.

Theo ước tính của bộ Kế hoạch và Đầu tư, đến năm 2017, tổng số vốn vay ưu đãi phải áp dụng điều khoản trả nợ nhanh và thuộc phạm vi tính toán tác động khoảng 18-19 tỷ USD. Bao gồm tổng dư nợ IDA tính đến ngày 31-12-2014 khoảng 11 tỷ USD. Bên cạnh đó, các khoản vay IDA đã ký nhưng chưa giải ngân đến ngày 30-6-2015 khoảng 4,2 tỷ USD; 6 tháng cuối năm 2015 khoảng 300-500 triệu USD và dự báo các năm 2016-2017 khoảng 3-3,5 tỷ USD (cho đến khi tốt nghiệp IDA vào 1-7-2017).

Theo BỘ Kế hoạch và Đầu tư, nếu Việt Nam tốt nghiệp IDA từ tháng 7-2017, việc chấm dứt hoàn toàn nguồn vốn này sẽ là một cú "sốc" đối với các lĩnh vực, các đối tượng đang ưu tiên sử dụng nguồn vốn này trong giai đoạn trước đây: Giáo dục, y tế, công bằng xã hội, giảm nghèo đặc biệt cho đối tượng vùng sâu, vùng xa và phụ nữ.■

Trong công việc lớn, nên lợi dụng ngay cái cơ hội trước mắt hơn là chăm chăm làm cho cơ hội nảy sinh.

(La Rochefoucauld)

Ông chủ mới của cảng Đình Vũ và cảng Quy Nhơn giàu đến mức nào?

Đại gia khoáng sản Hợp Thành đang dần "bành trướng thế lực" ra ngoài phạm vi ngành khai khoáng khi liên tiếp có những thương vụ đầu tư "khủng" vào các lĩnh vực khác nhau, từ việc thâu tóm khách sạn Daewoo cho đến mới đây nhất là việc góp vốn với cảng Vinalines Đình Vũ.

KHÁNH VÂN

Đại gia triệu đô

Khách sạn Daewoo có địa chỉ tại số 360 Kim Mã, quận Ba Đình, Hà Nội. Ban đầu, 70% số vốn của khách sạn nổi tiếng bậc nhất Thủ đô thuộc sở hữu của tập đoàn Daewoo E&C Hàn Quốc, 30% còn lại là của Công ty TNHH MTV Hanel.Năm 2012, khi tập đoàn Daewoo E&C quyết định thoái vốn, Hanel đã được ưu tiên mua lại 70% cổ phần của đối tác và trở thành công ty mẹ nắm giữ 100% khách sạn Deawoo.

Giá trị thương vụ này được đồn đoán không dưới 70 triệu USD.Tuy nhiên, ngay sau khi mua lại thì toàn bộ số cổ phần này được chuyển nhượng cả cho CTCP Đầu tư và Khoáng sản Hợp Thành và CTCP Đầu tư Hợp Thành 1.Hanel vẫn giữ lại 30% "cổ phần gốc".

Theo nguồn tin riêng của PV, Hanel đã bán 70% cổ phần của mình cho phía Hợp Thành với giá 94 triệu USD, tương đương mức giá đã mua lại của phía Daewoo E&C, cộng thêm một khoản chênh lệch là 8 triệu USD, được thanh toán thành 2 lần, mỗi lần 4 triệu USD.Một thương vụ đầu tư ngoài ngành đáng chú ý khác của đại gia mỏ sắt Hợp Thành là việc góp 24,27% vốn điều lệ (tương đương 4,8539 triệu cổ phần) vào cảng Vinalines Đình Vũ.

Ông chủ mới của cảng Vinalines Đình Vũ

Công ty cổ phần Cảng Vinalines Đình Vũ có số vốn điều lệ 200 tỷ đồng được thành lập năm 2011, trên cơ sở tiếp nhận chuyển giao từ Vinashin để triển khai thực hiện "Dự án đầu tư xây dựng cảng tổng hợp" tại cụm công nghiệp Đình Vũ.Ngoài công ty mẹ là Vinalines (đang nắm giữ 51% vốn điều lệ) và khoáng sản Hợp Thành, hai cổ đông lớn khác của cảng Đình Vũ là bà Nguyễn Thị Thanh

Nga và CTCP Đầu tư thương mại Lộc Việt, mỗi bên sở hữu 10% vốn điều lệ; phần vốn còn lại thuộc sở hữu của các cổ đông nhỏ lẻ khác.

Theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ và bộ GTVT, Vinalines đang gấp rút hoàn thành việc thoái toàn bộ vốn tại cảng Đình Vũ.Tuy nhiên, cho đến thời điểm này, thông tin về nhà đầu tư được bộ GTVT lựa chọn để tiến hành đàm phán mua 51% vốn điều lệ tại CTCP cảng Vinalines Đình Vũ là rất ít ỏi.

Cảng Vinalines Đình Vũ nằm ở vị trí đắc địa về giao thông thuộc Khu công nghiệp Đình Vũ được đầu tư theo hai giai đoạn. Giai đoạn I sẽ xây dựng 2 bến cho tàu trọng tải 20.000 DWT cùng hệ thống kho chứa hàng, công nghệ làm hàng container với tổng số vốn khoảng 1.309 tỷ đồng. Nếu đầu tư đủ 3 bến, công suất của cảng đạt khoảng 5,5 triệu tấn/năm vào năm 2020, trong khi tổng nhu cầu vận chuyển hàng hóa tại nhóm cảng Đình Vũ lên tới 31 triệu tấn/năm.

Đại gia khoáng sản Hợp Thành cũng là ông chủ mới của cảng Quy Nhơn, khi đã mua lại toàn bộ cổ phần của Tổng công ty hàng hải Việt Nam tại CTCP cảng Quy Nhơn.

CTCP cảng Quy Nhơn chính thức hoạt động theo mô hình CTCP từ tháng 10 năm 2013. Trong đó, Tổng công ty hàng hải Việt Nam và CTCP đầu tư và khoáng sản Hợp Thành là các cổ đông đồng sáng lập. Tổng công ty hàng hải Việt Nam nắm giữ hơn 75% vốn điều lệ, tương đương với 30.312.262 cổ phần cảng Quy Nhơn.Thực hiện ý kiến chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ và bộ GTVT về việc thoái vốn nhà nước tại CTCP cảng Quy Nhơn, Tổng công ty hàng hải Việt Nam đã thực hiện chuyển nhượng toàn bộ cổ phần thuộc sở hữu của Tổng công ty tại cảng Quy Nhơn cho cổ đông sáng lập còn lại là CTCP đầu tư và khoáng sản Hợp Thành.

Hợp Thành "khủng" cỡ nào?

Trong danh sách khối tài sản "khủng" của đại gia khoáng sản Hợp Thành, không chỉ có Daewoo cũng như

cảng Đình Vũ, cảng Quy Nhơn.

Thương vụ 94 triệu đô (tương đương hơn 2 nghìn tỷ đồng) mua lại 70% cổ phần của khách sạn Daewoo khiến nhiều người "choáng ngợp".Đây được coi là thương vụ có giá trị cao nhất của đại gia Hợp Thành, trong khá nhiều "tài sản" có giá trị hàng trăm tỷ đồng khác.Ngoài trở thành ông chủ mới của khách sạn Daewoo, CTCP khai thác khoáng sản Hợp Thành còn là chủ sở hữu của một loạt bất động sản, công ty khai thác khoáng sản...

Dưới đây là một số tài sản có giá trị của đại gia "khoáng sản" này:Tòa nhà văn phòng 69 Nguyễn Du, 9 tầng, trên diện tích đất gần 600 m2, với tổng mức đầu tư khoảng 290 tỷ đồng. Một dự án "khủng" khác của Hợp Thành là Dự án Đầu tư xây dựng Tổ hợp kinh doanh phát triển công nghệ tin học MITEC, nằm tại khu vực Cầu Giấy, trên diện tích 1,01 ha; tổng mức đầu tư khoảng 850 tỷ đồng.Ngoài ra, nhà máy chế biến quặng sắt Bình Định 400.000 tấn/năm tại Bình Định đang được triển khai với tổng mức đầu tư 686 tỷ đồng.Trong danh sách danh mục đầu tư của công ty còn có Nhà máy tuyển quặng sắt Vũ Quang, Hà Tĩnh với tổng mức đầu tư 181 tỷ đồng.

Theo giới thiệu trên website của công ty tại địa chỉ http://hopthanhjsc.vn/, doanh thu hàng năm của Hợp Thành Groups là trên 10 nghìn tỷ đồng, có 20 đơn vị thành viên và liên kết với hơn 3.000 cán bộ và công nhân đang làm việc.■

Nhóm cướp biển trên tàu Zafirah đã bị nhóm tàu cảnh sát biển 4034, 4031, 9001 của Vùng 3 - Cảnh sát biển Việt Nam do Thiếu tướng Nguyễn Quang Đạm chỉ huy đã dùng hỏa lực tấn công và bắt gọn.

Hải tặc bối rối với giá dầu chưa chịu tăng

Sau khi các cường quốc quyết định dỡ bỏ các lệnh trừng phạt nhằm vào chương trình hạt nhân của Iran dựa trên những bước tiến của nước này trong việc thực thi thỏa thuận đạt được hồi năm ngoái, Teheran đã lên kế hoạch tăng cường khai thác nguồn "vàng đen" này trong vài tháng tới nhằm bù lại những thiệt hại kinh tế thời gian bị cấm vận. Các nước xuất khẩu dầu mỏ lo ngại động thái của Iran sẽ càng làm cho nguồn cung dầu mỏ thế giới tiếp tục tăng cao và đẩy giá dầu chạm "đáy" mới.

Theo hãng tin Reuters, nhiều khả năng Iran sẽ được các cường quốc dầu mỏ khác dành cho một "thời hạn đặc biệt" trong việc "đóng băng" mức độ khai thác dầu thô. Tuy nhiên, "thời hạn đặc biệt" mà Iran chỉ phải áp dụng việc hạn chế sản lượng khai thác này này chưa được đề cập cụ thể.

Tất cả những thông tin nói trên đang khiến những tên cướp biển bối rối, vì sức hấp dẫn về tài chính của những thùng dầu thô không còn nữa, nên cướp biển giờ đây thậm chí còn... không muốn cướp. Trang Business Insider vừa đăng tải thông tin không biết vui hay buồn đối với các đại gia dầu khí: Việc vận chuyển dầu qua khu vực vịnh Guinea ở Tây Phi trở nên an toàn hơn bao giờ hết khi số vụ cướp biển tấn công giảm đi 1/3 so với năm 2015.

Khu vực vịnh Guinea được coi là tuyến giao thông quan trọng hàng đầu trên biển để kết nối Nigeria, "đại gia" dầu châu Phi với châu Âu và Bắc Mỹ. Khu vực này cũng nổi tiếng với nạn cướp biển hoành hành. Vào thời kỳ cao điểm, trung bình mỗi ngày có tới hàng trăm thùng dầu bị đánh cắp.

Cướp biển còn phải đọ súng cựu binh đặc nhiệm

Bên cạnh giá dầu tuột quá nhanh, thì còn có việc tàu thuyền đi qua khu vực mà cướp biển Somali kiểm soát đã trang bị các đội bảo vệ có vũ trang làm cho khả năng tấn công của cướp biển trở nên khó khăn hơn nhiều. Ngoài ra còn có lực lượng hải quân quốc tế tăng cường tuần tiễu chống cướp, tàu hàng được bảo vệ với rào thép gai, vòi rồng công suất lớn.

Hiện tại phí thuê bảo vệ tàu biển đã giảm đi nhanh chóng khi lĩnh vực này xuất hiện ngày càng nhiều các công ty an ninh hàng hải. Tình trạng "mật ít ruồi nhiều" khiến các công ty vận tải cười lớn, còn giới kinh doanh dịch vụ bảo vệ thì méo mặt.

"Tỷ lệ các đội bảo vệ được (chủ tàu hàng) thuê đang tiếp tục bị thu nhỏ tới mức đáy" - Vasilis Politis, giám đốc điều hành công ty bảo vệ có vũ trang Marine Security International của Hy Lạp cho biết.Theo Reuters, giá một đội bảo vệ tàu biển đã giảm từ trung bình 40.000 USD mỗi chuyến xuống 18.000 - 20.000 USD. Tuy nhiên công việc của họ không vì thế mà nhẹ nhàng hơn.

Một đội bảo vệ tàu thường gồm từ 3-4 người, chia nhiều ca để làm việc 24/24 giờ. Họ được vũ trang với súng bán tự động có khả năng bắn nhanh, giúp mang tới hỏa lực áp đảo trong tình huống có giao chiến. Ngoài ra họ còn dùng súng trường với tầm bắn tốt và độ chính xác cao.

Đối mặt với môi trường cạnh tranh mạnh, một số công ty đã chuyển từ việc tuyển dụng các cựu binh là đặc nhiệm Mỹ và Anh rất thiện chiến sang những người tới từ Ấn Độ, Philippines và Estonia. Lao động tới từ các quốc gia này có trình độ kém hơn so với cựu binh Anh, Mỹ, nhưng tiền thù lao chi cho họ cũng ít hơn.

"Nếu các công ty ngừng sử dụng bảo vệ có vũ trang và sự hiện diện của hải quân quốc tế biến mất, chúng ta sẽ không phải chờ lâu trước khi cướp biển có các đợt tấn công mới thành công" - Madis Madalik, quan chức công ty an ninh hàng hải ESC Global Security nhận xét.

Trong thời gian chờ đợi giá dầu tăng và điều dự báo của Madis Madalik thành sự thật thì cướp biển Somali hành nghề ở vùng vịnh Aden chuyển sang nghề "mặt rô" để kiếm cơm qua ngày.

Hải tặc "mặt rô"

Tờ Telegraph (Anh) đưa tin, cướp biển Somali bắt đầu chuyển sang làm "bảo kê" để các tàu cá nước ngoài đánh cắp hải sản trong vùng biển của Somali. Các giao dịch giữa cướp biển và tàu cá nước ngoài được thực hiện thông qua môi giới người Somali hoạt động tại các quốc gia vùng Vịnh. Những người này có liên kết với các quan chức tham nhũng của chính phủ để "cấp phép" cho tàu cá nước ngoài hoạt động tại các vùng biển của Somali. Khi không thể cấp phép hoặc số lượng tàu cá được cấp phép có hạn, những người môi giới sẽ "giới thiệu" họ với cướp biển.

Các công ty nước ngoài thường phải trả hàng trăm ngàn USD để có thể an toàn khai thác hải sản tại vùng biển

Ảnh chụp từ đoạn clip quay thật ghi lại cảnh các nhân viên an ninh riêng do tàu thương mại thuê đấu súng với cướp biển Somali.

Cướp biển sẽ còn giảm mạnh trong năm nay vì... giá dầu vẫn giảm

Theo một quan chức cấp cao thuộc bộ Dầu khí Iran, quốc gia Hồi giáo này sẽ không cắt giảm sản lượng khai thác dầu mỏ, mà thay vào đó sẽ tiếp tục tăng cường xuất khẩu dầu thô cho đến khi đạt ngưỡng tương đương trước khi bị áp đặt các lệnh trừng phạt quốc tế.

HỒNG PHÚC

Somali, nơi rất nhiều cá ngừ và tài nguyên biển có giá trị khác. Các quan chức ngành thủy sản Somali nói rằng, trong số khách hàng lớn nhất xin cấp phép khai thác thủy sản tại Somali là các công ty của Iran, ngoài ra còn có tàu cá của Hàn Quốc và Thái Lan.

Tuy nhiên cũng chưa lấy gì làm chắc khi giá dầu giảm mạnh thì hải tặc sẽ giải nghệ, vì cướp tàu hàng giờ đây sẽ toàn đụng lực lượng bảo vệ quá dữ dằn, đa phần xuất thân từ biệt kích Mỹ, Anh. Theo một điều tra của Tổ chức chống cướp biển châu Á (ReCAAP) hàng hóa được cướp biển ưa thích nhất vẫn là dầu.

Tướng Nguyễn Quang Đạm, tư lệnh Cảnh sát biển VN (bìa trái) - Ảnh: Vũ Liêm Nhâm

Hàng trăm vụ cướp như vậy đã xảy ra trong vài năm qua nhưng hầu hết không thể bắt được thủ phạm. Chúng sở hữu vũ khí, nhiều tàu tốc độ cao, cả tàu chờ dầu lớn với mục đích cướp dầu và bán trên thị trường chợ đen. Cho đến nay, các "khu chợ" như vậy chưa được xác định rõ ràng. Tuy nhiên, ReCAAP cho rằng, dầu có thể được bán ngay trên biển ngoài khơi các nước Singapore, Malaysia, Thái Lan và thậm chí cả Việt Nam. Giá dầu chỉ bằng khoảng 50% so với giá bán trên thị trường nên việc tiêu thụ rất dễ dàng.

Gần đây, Bộ đội biên phòng tỉnh Cà Mau cũng đã phát hiện và tạm giữ con tàu chở hơn 9.000 lít dầu diesel không có hóa đơn, chứng từ nguồn gốc. Số dầu này sau đó được khai nhận là mua tại cảng Vàng của Malaysia đưa về Việt Nam tiêu thụ.

Trong vụ tàu Sunrise hay các vụ trước đó của Việt Nam, các thuyền trưởng và thuyền viên nhiều người xác nhận những tên cướp biển đa phần có nhận diện giống người Indonesia và Malaysia. Hoạt động của những tên cướp này rất chuyên nghiệp và cách thức tiến hành rất giống nhau, như của cùng một băng đảng.■

Trung tâm logistics tại KCN Sông Hậu do CTCP Tập đoàn Thủy sản Minh Phú cùng góp vốn với Gemadept (GMD) xây dựng.

Logistics - Xuất nhập khẩu: cặp đôi hoàn hảo?

Những miếng bánh ngon được nhà nước thả, là cơ hội để các doanh nghiệp "kết đôi", qua đó thiết lập chuỗi giá trị cho doanh nghiệp mình. Đối với các doanh nghiệp XNK, hoạt động kho bãi, hậu cần là một mắt xích quan trọng hình thành nên chuỗi cung ứng.

THANH THỦY

Ông chủ ngồi hai ghế

Vào giữa năm 2015, CTCP cảng Đoạn Xá (mã DXP) đã trải qua cuộc thay máu cổ đông, khi cổ đông lớn nhà nước Vinalines hoàn tất thoái 51% vốn. Sắp tới đây, sau khi hai cổ đông cá nhân gồm ông Hoàng Văn Quang (Chủ tịch DXP) và ông Vũ Cảnh Toàn chuyển lại cổ phần cho công ty Tratimex P&L để tiện quản lý như đã được thông qua thì Tratimex P&L sẽ trở thành công ty mẹ, nắm 51,53% vốn của cảng Đoạn Xá.

Ông Hoàng Văn Quang ngoài việc ngồi ghế Chủ tịch HĐQT DXP hiện còn đang đảm nhận vị trí Tổng Giám đốc của Tratimex, một doanh nghiệp kinh doanh nhựa đường tại Hải Phòng. Tratimex P&L và Tratimex đều đặt trụ sở tại đường Ngô Quyền, phường Máy Chai, Tp. Hải Phòng. Đây cũng là khu vực gần với vị trí của cảng Đoạn Xá.

Trong khi Tratimex P&L mới được thành lập vào tháng 11/2015 thì Tratimex lại là một doanh nghiệp tư nhân được thành lập từ năm 2000. Hoạt động kinh doanh chính của Tratimex là nhập khẩu sản phẩm nhựa đường/ nhựa nóng/ nhựa Shell từ Singapore, Hàn Quốc… sau đó cung ứng nhựa đường cho nhiều công trình, dự án giao thông. Doanh số hàng năm lên tới hàng chục ngàn tỷ đồng, riêng lợi nhuận năm 2012 đạt gần 51.000 tỷ đồng.

Đầu tư nắm giữ tỷ lệ chi phối một doanh nghiệp cảng biển, Tratimex có lẽ không chỉ đơn thuần là việc lấn sân sang một lĩnh vực mới nhiều tiềm năng. Đây còn có thể là chiến lược thực hiện M & A ngành dọc bởi đối với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, hoạt động kho bãi, hậu cần là một mắt xích quan trọng hình thành nên chuỗi cung ứng.

Dưới sự điều hành của "người

mới", định hướng chiến lược của DXP được chỉ ra sẽ vẫn tiếp tục đẩy mạnh kinh doanh lõi hiện tại (hoạt động lưu kho bãi). Thêm vào đó, DXP còn lên kế hoạch tăng vốn để thực hiện M & A với các doanh nghiệp trong ngành khai thác và kinh doanh cảng biển, mở rộng hoạt động kinh doanh.

Nhiều tiền lệ

Xu hướng đầu tư vào mảng logistics của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu thực tế đã xuất hiện khá nhiều. Đơn cử như CTCP Xuất nhập khẩu Quảng Bình (mã QBS) hiện đang kinh doanh hai lĩnh vực chính là nhập khẩu & phân phối hóa chất và xuất khẩu phân bón.

Tuy nhiên, ngoài hoạt động XNK cốt lõi, QBS còn đầu tư mảng kinh doanh bổ trợ logistics. Hiện QBS đang sở hữu các kho ngoại quan tại Hải Phòng (1,5ha), Cao Bằng (2,5ha) và kho ngoại quan tại Lào Cai. Công ty này mới đây đã công bố kế hoạch táo bạo hơn trong hoạt động đầu tư vào hoạt động kho bãi. Dự kiến, QBS sẽ thực hiện một dự án cảng cạn (ICD) lớn ngay tại Khu công nghiệp Đình Vũ với diện tích 10ha (cảng cạn lớn nhất miền Bắc hiện nay nằm tại Hải Dương – 12ha).

Một thương vụ kết đôi "đình đám" khác phải kể tới là việc công ty con của doanh nghiệp lớn ngành tôm CTCP Tập đoàn Thủy sản Minh Phú cùng góp vốn với Gemadept (GMD) để triển khai Trung tâm logistics tại KCN Sông Hậu, huyện Châu Thành, tỉnh Hậu Giang với quy mô 15ha. Vốn đầu tư khoảng 670 tỷ đồng.

Minh Phú được biết tới là một trong các doanh nghiệp sản xuất và xuất khẩu tôm đứng đầu thế giới. Năm 2014, doanh thu của Minh Phú lên tới 700 triệu USD. Vì chủ yếu nguồn thu đến từ xuất khẩu nên khi các quốc gia xuất khẩu tôm khác đều phá giá mạnh đồng nội tệ, doanh nghiệp này gặp phen lao đao, lợi nhuận bị kéo tụt.

Kế hoạch đầu tư thành lập doanh nghiệp cảng cùng Gemadept được Minh Phú công bố vào tháng 1/2015. Đến cuối năm 2015, Minh Phú đã rót 98 tỷ đồng vào công ty liên kết Mekong Logistics này. Tới tháng 11/2015, Minh Phú bổ sung ngành nghề kinh doanh "Vận chuyển và cho thuê đầu kéo Container", qua đó tiếp tục có những bước sâu hơn trong lĩnh vực kho vận.

Miếng bánh ngon

Không chỉ riêng doanh nghiệp xuất nhập khẩu mới quan tâm tới lĩnh vực logistics để bổ trợ cho hoạt động kinh doanh chính. Ở chiều ngược lại, doanh nghiệp logistics cũng không bỏ qua miếng bánh ngon là các khách hàng của mình.

Công ty cổ phần Trasimex Saigon (mã TMS) vừa mới đây đã quyết định mua 30,328 triệu cổ phiếu, tương đương 35,02% vốn điều lệ của Công ty TNHH MTV Xuất Nhập khẩu và Đầu tư Chợ Lớn (Cholimex) ngay sau khi công ty thực hiện IPO. Tổng số tiền chi ra tối thiểu lên tới hơn 300 tỷ đồng. Nếu dự định nắm giữ hơn 35% vốn của TMS thành công, TMS sẽ phải nắm giữ khoản đầu tư này ít nhất 5 năm, theo ràng buộc với cổ đông chiến lược.

Cholimex là một trong những doanh nghiệp đầu tiên kinh doanh xuất nhập khẩu của Việt Nam. Hoạt động xuất nhập khẩu ước tính mang về 34.000 tỷ đồng trong năm 2015. Đây là nguồn thu lớn thứ hai cho công ty mẹ Cholimex, chỉ sau doanh thu từ hoạt động phân phối (hợp tác với doanh nghiệp sản xuất trong nước tiêu thụ sản phẩm thông qua hình thức lập nhà phân phối).

Cùng với đó, Cholimex thông qua công ty con Công ty TNHH MTV KCN Vĩnh Lộc đang sở hữu một loạt các dự án KCN và Khu dân cư – tái định cư tại huyện Bình Chánh, Tp.HCM. Lợi thế quỹ đất rộng lớn của Cholimex còn có thể giúp TMS mở thêm cảng ICD hay trung tâm phân phối tại các khu công nghiệp, đồng thời cũng là để khai thác hiệu quả diện tích đất rộng lớn của Cholimex.

Tiến độ cổ phần hóa các doanh nghiệp nhà nước đang được thúc đẩy, những miếng bánh ngon được nhà nước thả ra cũng là cơ hội để doanh nghiệp thực hiện M&A, "kết đôi", qua đó thiết lập, củng cố chuỗi giá trị cho doanh nghiệp mình. Những thương vụ bắt tay giữa các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và kho bãi – hậu cần xuất hiện không phải là điều quá bất ngờ bởi hai ngành kinh doanh vốn có quan hệ mật thiết và bổ trợ cho nhau.■

Lợi thế quỹ đất rộng lớn của Cholimex còn có thể giúp TMS mở thêm cảng ICD hay trung tâm phân phối tại các khu công nghiệp.

Công ty TNHH CBRE (Việt Nam) vừa có báo cáo chuyên đề "Hải Phòng – cửa ngõ kết nối Việt Nam với thế giới", trong đó đánh giá: Hải Phòng có nhiều tiềm năng phát triển hệ thống trung tâm logistics mang tầm cỡ quốc gia và khu vực trong tương lai.

Hải Phòng có thể thành trung tâm logistics của khu vực

LÊ QUANG

Hệ thống logistics Hải Phòng chưa hoạt động hết công suất

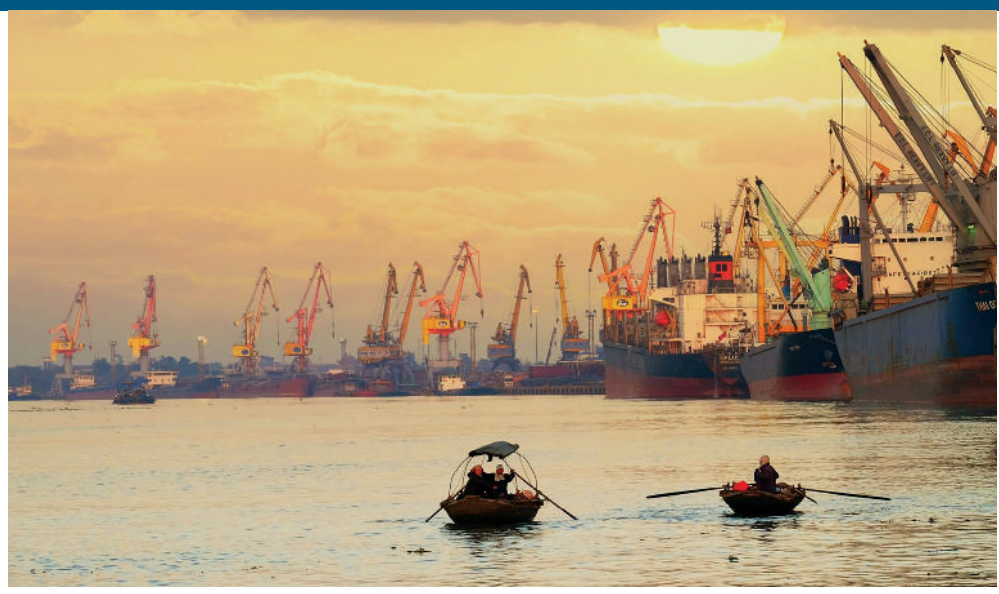
Bà Nguyễn Hoài An, Phó Giám đốc CBRE Việt Nam phân tích: Trải qua hơn 10 năm, GDP của Việt Nam có mức tăng trưởng bình quân hàng năm 13% (theo USD). Cùng với đó, giá trị thương mại xuất nhập khẩu cũng được ghi nhận mức tăng đáng kể. Nền kinh tế tăng trưởng tích cực đã tạo điều kiện cho sự phát triển của các cơ sở hạ tầng logistics và sự hình thành các hệ thống trung tâm logistics nhằm hỗ trợ cho các hoạt động thương mại quốc tế.

CBRE đánh giá hệ thống trung tâm logistics Việt Nam vẫn đang ở trong giai đoạn phát triển ban đầu so với mạng lưới logistics toàn cầu. Kể từ khi Việt Nam gia nhập WTO năm 2007, tổng sản lượng thương mại đã tăng gần gấp đôi (168%) tính đến năm vừa qua. Điều này đã góp phần thúc đẩy sự phát triển và cải thiện đáng kể trong hoạt động logistics.

TPHCM và Hải Phòng sở hữu hai cảng biển quan trọng nhất Việt Nam. Mặc dù khả năng trung chuyển của cảng tại Tp. Hồ Chí Minh hiện nay chỉ bằng 1/4 so với cảng tại Hồng Kông, bằng 1/6 so với cảng tại Singapore và hoạt động tại cảng Hải Phòng chỉ bằng 50% so với cảng tại TP. Hồ Chí Minh, nhưng mức độ tăng trưởng lưu lượng trung chuyển tại các cảng này vẫn được ghi nhận mức tăng hàng năm. Từ năm 2008 đến năm 2015, lưu lượng trung chuyển hàng hóa thường niên qua miền Nam Việt Nam đã tăng 105% với Tp. Hồ Chí Minh là đơn vị dẫn đầu. Trong khi đó, con số này tại miền Bắc Việt Nam với Hải Phòng là đơn vị đi đầu đã tăng 88%.

Đáng chú ý là, tại miền Bắc nước ta Hải Phòng đóng góp 98% vào lưu lượng trung chuyển hàng hóa toàn quốc. Với lợi thế về vị trí cách biển 100km, bà An cho rằng, Hải Phòng có nhiều tiềm năng phát triển hệ thống trung tâm logistics mang tầm cỡ quốc gia và khu vực trong tương lai. Tại thời điểm hiện nay, việc thiếu hụt cơ sở hạ tầng đồng bộ là nguyên nhân chính khiến cho hệ thống logistics Hải Phòng chưa hoạt động hết công suất.

Theo CBRE, chính quyền địa phương Tp. Hải Phòng đã và đang hoạt động rất tích cực để thu hút các nhà đầu tư, đồng thời cải thiện hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông của thành phố và mạng lưới giao thông kết nối tới các tỉnh, thành khác, đặc biệt là những nơi có hệ thống trung tâm logistics quốc gia như Hà Nội, Quảng Ninh. Những hành động này của chính quyền Tp. Hải Phòng góp phần cải thiện khả năng kết nối và nâng cao hoạt động kinh doanh giữa các thị trường liên quan, đồng thời cũng làm tăng niềm



tin của các nhà đầu tư đối với triển vọng của thị trường Việt Nam nói chung và thị trường miền Bắc Việt Nam và Hải Phòng nói riêng.

Cần hoàn thiện hạ tầng trọng điểm

Bà An cho rằng, mặc dù hiệp định TPP mở ra nhiều cơ hội lớn cho thương mại Việt Nam đối với các thị trường chiến lược như Mỹ, Nhật Bản… và thúc đẩy thương mại đa chiều giữa Việt Nam và các nước thành viên, nhưng cũng đồng thời mang lại cho Việt Nam, một nền kinh tế mới nổi, nhiều thách thức. Do vậy, Hải Phòng nên tận dụng những cơ hội này nhưng cũng cần giải quyết một số vấn đề liên quan tới nhà đầu tư nước ngoài vào thành phố.

Theo báo cáo của Ngân hàng thế giới năm 2014, những vấn đề còn tồn đọng của Việt Nam bao gồm thương mại xuyên biên giới, bảo hộ các nhà đầu tư, giấy phép xây dựng, thủ tục đăng ký tài sản và thực thi hợp đồng. Vì vậy, để trở thành một trung tâm logistics quốc gia trong tương lai gần và mang tầm khu vực dài hạn, các chuyên gia của CBRE khuyến nghị: Hải Phòng cần giải quyết các vấn đề liên quan đến thủ tục hành chính, tính minh bạch cũng như chú ý tới việc cải thiện chất lượng lao động khi dòng vốn đầu tư trực

tiếp nước ngoài vào Việt Nam cũng như thành phố ngày càng tăng lên và cơ sở hạ tầng ngày càng phát triển.

Tp. Hải Phòng có nền tảng và tiềm năng để trở thành một trung tâm logistics chính của Việt Nam và trong tương lai là điểm trung chuyển của mạng lưới logistics khu vực và toàn cầu. Với sự hoàn thiện của các dự án hạ tầng trọng điểm, Hải Phòng sẽ giải quyết được một vấn đề quan trọng liên quan đến các nhà đầu tư nước ngoài. Một khi vấn đề này được giải quyết, Hải Phòng được kì vọng sẽ trở thành một trung tâm logistics của khu vực, góp phần vào sự tăng tưởng của cả nước.■

Cầu Bạch Đằng sẽ là mối nguy cho Greenport

NGUYỆT MINH

Tại Đại hội cổ đông (ĐHCĐ) thường niên năm 2016 của Công ty cổ phần Container Việt Nam (VSC), cổ đông đã thông qua phương án mở room ngoại lên mức tối đa phù hợp với quy định của pháp luật về ngành nghề kinh doanh chủ yếu là khai thác cảng biển, logistics và kế hoạch kinh doanh giảm 32% so với thực hiện 2015.

Xây dựng Cảng Xanh VIP với tiến độ nhanh nhất có thể

Các tờ trình tại Đại hội được thông qua với tỷ lệ đồng ý là 87,4%, duy có tờ trình liên quan đến việc chuyển đổi các Công ty TNHH MTV, chi nhánh thành CTCP chỉ nhận được 57 % sự đồng ý của cổ đông tham dự và 43 % phản đối từ 6 cổ đông/nhóm cổ đông. Tuy nhiên, theo đại diện VSC, do tờ trình sửa đổi điều lệ đã được cổ đông thông qua ngay trước đó nên tờ trình với sự đồng ý của 57% cổ đông là đủ điều kiện để thông qua.

Trước câu hỏi của cổ đông về việc số chuyến tàu ra vào cảng Xanh - Greenport của VSC thấp hơn so với cảng Đình Vũ và cảng Nam Hải Đình Vũ, ông Nguyễn Văn Tiến - Tổng Giám đốc VSC cho biết, việc khởi công cầu Bạch Đằng nối Hải Phòng và Quảng Ninh khiến các tàu ngại đi vào các cảng phía trong (Greenport hay còn gọi là cảng Viconship nằm sâu trong khu vực sông Cấm sau cảng Hải An, cảng 128 và cảng Chùa Vẽ), thay vào đó sẽ tập trung vào các cảng bên ngoài như cảng Đình Vũ hay Nam Hải Đình Vũ. Cây cầu này đã chính thức khởi công vào đầu năm 2016 với tiến độ tại đầu cầu Quảng Ninh đang được triển khai rất nhanh, theo đó việc đạt được kết quả như năm 2015 đã là thành công rất lớn của VSC.

Dự kiến thời gian tới khi cầu Bạch Đằng xây dựng xong, Greenport sẽ không còn duy trì được vị thế như trước, đó cũng là lý do VSC phải vay vốn ngân hàng để tập trung xây dựng cảng Xanh VIP với tiến độ nhanh nhất có thể.

Hoạt động tại cảng Viconship.

Kế hoạch lãi 2016 không chắc đạt được dù đã giảm 32%

Đại diện từ SSI và một số cổ đông muốn VSC nâng chỉ tiêu doanh thu và lợi nhuận, tuy nhiên theo ông Nguyễn Việt Hòa - Chủ tịch HĐQT, mức lợi nhuận mà HĐQT dự tính sau khi cộng lại thậm chí còn không đạt 262 tỷ như đã đặt ra.

VSC Tp.HCM kế hoạch lãi cả năm 1,5 tỷ, giờ 3 tháng lỗ 700 triệu, các công ty khác cũng không hiệu quả trong 3 tháng qua. Khi lượng hàng vào cảng xuống thấp, việc cạnh tranh sẽ trở thành cuộc chiến về giá. "Hy vọng trời còn thương thì cuối năm bù lại, nếu không thì lợi nhuận cuối năm chỉ còn 255 tỷ đồng", ông Hòa ngậm ngùi chia sẻ.

Kế hoạch kinh doanh năm 2016 của VIP Greenport?

Cảng này khi thành lập đã vay 700 tỷ của Ngân hàng Ngoại thương (VCB), sau khi tăng vốn từ 450 tỷ lên 575 tỷ đồng đã tiếp tục vay thêm 700 tỷ nữa do cơ sở vật chất của cảng chủ yếu từ Nhật Bản và Đức, theo đó áp lực lãi vay phải trả hàng năm rất lớn. Hoạt động kinh doanh của cảng dự kiến năm 2016 sẽ lỗ 50 tỷ đồng do lãi vay cao.

Theo giai đoạn 2 của cảng Xanh VIP thì đến tháng 9/2016 mới hoạt động, do vậy phải đến quý 3 mới có khả năng đạt mức công suất tối đa. Do dự án xây dựng cảng Xanh VIP– giai đoạn 1 chỉ mới hoàn thành và đưa vào khai thác vào cuối tháng 11/2015 nên trong năm 2015 VSC vẫn phải thực hiện chuyển qua cảng bạn. Giá trị chuyển trong năm 2015 là 265.000 TEU.

Dự kiến Cảng Xanh VIP sẽ lỗ 3 năm đầu tiên, còn con số cụ thể sẽ được HĐQT công bố tại các kỳ ĐHĐCĐ thường niên năm tiếp theo.

VIP thoái vốn khỏi cảng Xanh VIP thì VSC có thực hiện mua hay không?

Cơ cấu sở hữu của cảng Xanh Vip (VIP Greenport) hiện do VSC sở hữu 50,80%, Vipco sở hữu hơn 26% và 1 đối tác khác là 20,28%. Điều lệ quy định, trong 3 năm nếu 1 trong các thành viên sáng lập thực hiện thoái vốn tại dự án cảng Xanh VIP (VIP

GREENPORT) thì sẽ do các đối tác sáng lập khác mua lại. Do vậy, nếu CTCP Vận Tải Xăng Dầu Vipco (VIP) – 1 trong các đối tác góp vốn thành lập cảng Xanh VIP thoái vốn thì chủ trương của HĐQT VSC sẽ thực hiện mua vào.

Về kết quả kinh doanh năm 2015, Công ty đạt doanh thu gần 928 tỷ đồng, vượt kế hoạch 16%. Lãi trước thuế cũng ghi nhận con số hơn 346 tỷ đồng, vượt chỉ tiêu đề ra hơn 41%. Với kết quả đạt được, VSC dự kiến mức chi trả cổ tức 30%, trong đó 10% cổ tức đã tạm ứng vào tháng 9/2015 và 20% (10% tiền mặt và 10% cp) dự kiến sẽ chi trả sau khi ĐHCĐ phê duyệt. Theo đó, VSC dự định sẽ phát hành hơn 4,1 triệu cp với tổng giá trị hơn 41,4 tỷ đồng, trong quý 2/2016.

Kế hoạch năm 2016, VSC đặt chỉ tiêu

doanh thu đạt 1.015 tỷ đồng, tăng hơn 9% so với thực hiện năm trước. Tuy nhiên, lãi trước thuế chỉ 262 tỷ đồng, giảm 32% so với kết quả năm 2015. Mức chi trả cổ tức dự kiến năm 2016 với tỷ lệ 20-30%. Về phương án đầu tư, tổng giá trị đầu tư trong năm 2016 dự kiến là 363 tỷ đồng. Trong đó, VSC dự kiến sẽ hoàn thành dự án cảng Xanh VIP trước kế hoạch và tìm kiếm đất để đầu tư mới cho Công ty TNHH Bến Xanh và VSC H.C.M.■

Ở bất cứ cuộc hành trình nào, chúng ta cũng phải định được nơi mình đang đứng trước khi có kế hoạch lên đường.

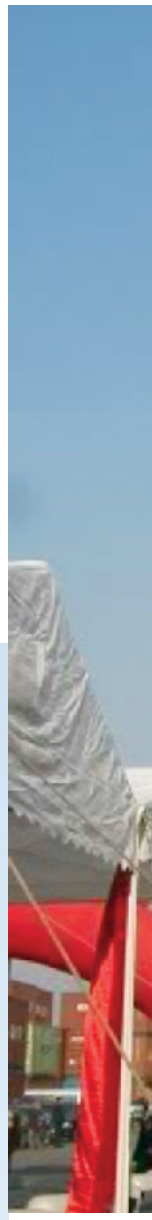
(K. Boevinh)

Đại hội cổ đông CẢNG ĐOẠN XÁ

Xin đẻ, nhưng đừng hỏi đẻ làm gì và tên thế nào!

Ông Hoàng Văn Quang – Chủ tịch Hội đồng quản trị (HĐQT) CTCP Cảng Đoạn Xá (mã: DXP) đã nói như vậy tại Đại hội cổ đông thường niên 2016. Ông nói: "Chưa đẻ con đã đặt tên thì rất khó trình bày. Xin cổ đông hãy để cho HĐQT "lựa chọn tên con" vì nhiều khi biết quá sớm sẽ không có lợi cho cổ đông. Để chúng tôi lựa chọn các Dự án có lợi cho cổ đông nhất rồi sẽ báo cáo bằng văn bản".

THẢO VY



Doanh nghiệp cảng này vốn "chân chất" làm ăn, vốn điều lệ chưa đến 80 tỷ đồng và chưa tăng vốn lần nào trong suốt 5 năm qua. Do đó, Đại hội cổ đông (ĐHCĐ) thường niên 2016 thu hút sự quan tâm bởi kế hoạch "bất ngờ, táo bạo" của DXP: tăng vốn lên gấp 7 lần và phát hành 500 tỷ đồng trái phiếu riêng lẻ.

Những hoạch định

Trong năm 2015 vừa qua, DXP đã đạt tổng doanh thu 228 tỷ đồng, vượt kế hoạch 43% và tăng 33% so với thực hiện năm trước. Lãi trước thuế đạt 89 tỷ đồng, gấp hơn 2 lần chỉ tiêu đề ra và tăng 78% so với kết quả năm 2014. Theo đó, Công ty dự tính trả cổ tức bằng CP với tỷ lệ 50%.

Năm 2016, DXP đặt mục tiêu doanh thu đạt 220 tỷ đồng, giảm nhẹ so với thực hiện năm 2015. Lợi nhuận trước thuế ước đạt 75 tỷ đồng, giảm gần 16% so với kết quả năm 2015. Đồng thời, dự tính trả cổ tức tỷ lệ 10%.Ngoài ra, Công ty lên kế hoạch chi đầu tư 40 tỷ đồng từ nguồn vốn lưu động nhằm xây dựng hệ thống quản lý chất lượng, nâng cấp kho bãi, đầu tư trạm biến áp...

Tại Đại hội, DXP trình cổ đông thông qua phương án phát hành hơn 47.2 triệu CP gồm hơn 3.9 triệu CP để trả cổ tức 2015 tỷ lệ 50%, phát hành 11.8 triệu CP thưởng cho cổ đông hiện hữu với tỷ lệ 2:3 và chào bán gần 31.5 triệu CP cho cổ đông hiện hữu tỷ lệ 1:4 để tăng vốn điều lệ. Giá bán là 10,000 đồng/CP, thấp hơn giá trị sổ sách và giá thị trường (giá trị sổ sách tại ngày 01/03/2016 là 34,869 đồng/CP và giá thị trường bình quân của 60 phiên là 51,995 đồng/CP). Đồng thời, Công ty cũng trình kế hoạch phát hành riêng lẻ trái phiếu không chuyển đổi có mệnh giá 1 tỷ đồng, nhằm huy động 500 tỷ đồng, mục tiêu nâng cao tiềm lực tài chính và thực hiện chiến lược mua lại và sát nhập. Trái phiếu phát hành sẽ bị hạn chế chuyển nhượng trong vòng 1 năm. Thời gian phát hành dự kiến trong năm 2016.

Tăng vốn để làm gì?

Chính vì đề xuất tăng vốn nhiều như vậy nên câu hỏi lớn nhất mà cổ đông dành cho Ban lãnh đạo cảng Đoạn Xá tại ĐHCĐ là "tăng vốn để làm gì?". Theo tờ trình, HĐQT của DXP cho hay, trong vòng 5 năm qua, công ty không đầu tư phát triển mở rộng quy mô mà chỉ đẩy mạnh khai thác tối đa năng lực hiện có.

Tuy nhiên, thực tế hoạt động 2015 cho thấy cảng Đoạn Xá có nhiều lần rơi vào trạng thái quá tải, phải từ chối đơn hàng của chủ tàu. Hơn nữa, do tình hình cạnh tranh giữa các cảng tàu trong khu vực ngày càng mạnh mẽ, việc mở rộng quy mô là yêu cầu tất yếu. Do đó, cảng Đoạn Xá sẽ tăng vốn để mở rộng quy mô hoạt động của cảng hiện tại và đầu tư phát triển cảng mới trong năm tới.Đáng chú ý, công ty cho biết mục đích huy động vốn trong đợt phát hành trái phiếu lần này là để thực hiện chiến lược đầu tư, mua lại, hợp nhất các doanh nghiệp hoạt động trong ngành khai thác và kinh doanh cảng biển.

Tuy nhiên, tại Đại hội, khi cổ đông yêu cầu một câu trả lời cụ thể hơn, ông Hoàng Văn Quang – Chủ tịch HĐQT mới của DXP nói khất: "Chưa đẻ con đã đặt tên thì rất khó trình bày. Xin cổ đông hãy để cho HĐQT "lựa chọn tên con" vì nhiều khi biết quá sớm sẽ không có lợi cho cổ đông. Để chúng tôi lựa chọn các Dự án có lợi cho cổ đông nhất rồi sẽ báo cáo bằng văn bản".

Cảng Đoạn Xá lãi 89 tỷ đồng cả năm, tăng 78% so với năm ngoái nhờ container lạnh.

Ảnh: N.Thịnh.

Lãnh đạo công ty quyết giữ bí mật đến cùng về kế hoạch sử dụng vốn, cho nên cổ đông không rõ việc "chưa đẻ con đã đặt tên" như ông Quang nói mang ý nghĩa như thế nào. Công ty chưa có dự án nhưng cứ huy động vốn trước?Kế hoạch nghe rất hấp dẫn là mua lại, hợp nhất các doanh nghiệp cảng biển cũng không được tiết lộ thêm điều gì.

Trước đó, ông Trần Việt Hùng – Tổng giám đốc công ty nói rằng, việc cải tạo cơ sở hạ tầng của cảng bao gồm một số thiết bị đến chu kỳ thay thế sửa chữa lớn và các phần hạ tầng xuống cấp. Tất cả sẽ hoàn tất trong quý 3-2016.

Có thể kỳ vọng vào bộ máy lãnh đạo mới?

Đây là ĐHCĐ đầu tiên của cảng Đoạn Xá sau khi công ty mẹ Vinalines thoái toàn bộ vốn. Ông Hoàng Văn Quang và Trần Việt Hùng là 2 cá nhân đã mua 3,8 triệu cổ phiếu DXP từ Vinalines và trở thành những lãnh đạo mới. Sau đó, toàn bộ cổ phần của ông Hùng đã được chuyển nhượng cho công ty Tratimex P&L.

Tới đây, số cổ phần của ông Hoàng Văn Quang và ông Vũ Cảnh Toàn cũng sẽ được chuyển cho Tratimex P&L để "tiện quản lý". Như vậy, Tratimex P&L sẽ nắm 51,53% vốn điều lệ của cảng Đoạn Xá.

Việc rút chân của cổ đông lớn Vinalines, sự thay đổi Ban lãnh đạo cũ, sự tham gia của những cá nhân mới là thay đổi rất lớn của doanh nghiệp cảng này. Vì vậy, cổ đông cũng đặt ra nhiều câu hỏi mong được biết cụ thể hơn về lý lịch các ứng viên HĐQT mới, về mối quan hệ với Công ty Tratimex P&L, song cũng như những câu hỏi khác, đều chưa được trả lời.

Theo lãnh đạo DXP, kết quả kinh doanh quý 1/2016 của DXP "không thấp hơn" quý 1/2015, tức doanh thu khoảng 48 tỷ đồng và lợi nhuận khoảng 12 tỷ đồng. Nhưng công ty đặt kế hoạch năm 2016 thấp hơn 2015 với doanh thu 220 tỷ đồng và lợi nhuận trước thuế 75 tỷ đồng.Vậy cổ đông có thể kỳ vọng vào một DXP lột xác không? Vị Chủ tịch HĐQT mới khẳng định không bao giờ làm điều gì vì lợi ích riêng, mà làm việc hết mình vì quyền lợi của cổ đông.

Được biết, CTCP Tratimex P&L mới thành lập từ tháng 11/2015 và tháng 12/2015 đã tiến hành mua cổ phiếu DXP từ ông Trần Việt Hùng – Tổng giám đốc của DXP, đồng thời là Tổng giám đốc của Tratimex P&L.Còn ông Huỳnh Văn Quang – Chủ tịch HĐQT của DXP cũng là Tổng giám đốc của CTCP thương mại và xuất nhập khẩu vật tư giao thông Tratimex. Tratimex đã hoạt động 10 năm trong lĩnh vực cung ứng nhựa đường.■

Bộ Tài chính trả lời về điều chỉnh mức phí các trạm BOT

Đối với các dự án thu phí cụ thể, ngoài việc tính toán đảm bảo hiệu quả tài chính hoàn vốn đầu tư, các Nhà tư vấn còn đánh giá tổng thể hiệu quả kinh tế - xã hội của từng dự án, sao cho lợi ích mang lại cho người sử dụng lớn hơn so với mức phí người sử dụng phải trả cho việc sử dụng đường bộ.

MINH PHÚC GHI

Gửi ý kiến đến kỳ họp thứ 10 Quốc hội khóa XIII, Đại biểu Nguyễn Thị Hồng Hà, Đoàn Đại biểu Quốc hội thành phố Hà Nội cho rằng, dư luận rất quan ngại về khả năng từ năm 2016, hàng loạt các trạm thu phí Dự án ODA rục rịch tăng mức giá thu phí 20% đến 30%, như các trạm: Cầu Rác (QL1, Hà Tĩnh); Bắc Hải Vân (QL1, Thừa Thiên Huế); Mỹ Lộc (Nam Định); các Trạm thu phí trên QL5; và từ năm 2017 trở đi, cứ 3 năm sẽ lại điều chỉnh tăng mức thu phí một lần với mức tăng 18% so với mức đang áp dụng.

Theo Đại biểu Nguyễn Thị Hồng Hà, nếu tỷ lệ tăng này mà áp dụng cho hết 19 Trạm thu phí trên hành trình từ TP. Hồ Chí Minh đến Hà Nội bằng đường bộ, cũng như tất cả 45 trạm thu phí đang thu và 51 trạm sẽ thu phí Dự án BOT đã ký, thì chi phí vận chuyển đường bộ và giá cả hàng hóa dịch vụ xã hội chắc chắn sẽ chịu áp lực tăng rất mạnh, khiến cho kỳ vọng kiểm soát lạm phát chung cả nước sẽ khó đạt được như yêu cầu mà Quốc hội và Chính phủ đặt ra.

Về vấn đề này, Bộ Tài chính trả lời như sau:

Kêu gọi vốn xã hội hóa

Kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ là bộ phận thiết yếu của kết cấu hạ tầng kinh tế-xã hội, cần phải được đầu tư phát triển trước một bước để tạo tiền đề, làm động lực phát triển, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá, hội nhập kinh tế quốc tế của đất nước.

Trong những năm qua, được sự quan tâm của Nhà nước, vốn đầu tư cho việc xây dựng mới, cải tạo, nâng cấp hệ thống đường bộ ngày càng tăng nên kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ đã được cải thiện đáng kể.

Tuy nhiên, kết cấu hạ tầng giao thông đường bộ nước ta vẫn còn chưa đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế. Trong điều kiện nguồn ngân sách Nhà nước có hạn, việc xã hội hóa đầu tư hay kêu gọi tư nhân đầu tư vào phát triển và kinh doanh kết cấu hạ tầng giao thông là chủ trương đã được xác định trong các văn kiện của Đảng. Nghị quyết Đại hội Đại biểu toàn quốc lần thứ XI Đảng Cộng sản Việt Nam, Nghị quyết số 13-NQ/TW ngày 16/1/2012 về xây dựng kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020, trong đó nêu: *"Thu hút mạnh các thành phần kinh tế, kể cả các nhà đầu tư nước ngoài tham gia đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng, bảo đảm lợi ích thoả đáng của nhà đầu tư. Mở rộng*

hình thức Nhà nước và nhân dân cùng làm. Sửa đổi, bổ sung các quy định về chính sách hỗ trợ tài chính, thuế, giá, phí, lệ phí, nhượng quyền... để tăng tính thương mại của dự án và sự đóng góp của người sử dụng. Hoàn thiện cơ chế, chính sách khuyến khích đầu tư theo các hình thức PPP, BT, BOT...”.

Thực hiện chủ trương của Đảng, Luật Giao thông đường bộ năm 2008, Chính phủ đã ban hành Nghị định số 108/2009/NĐ-CP về đầu tư theo hình thức hợp đồng Xây dựng - Kinh doanh - Chuyển giao (BOT), hợp đồng Xây dựng - Chuyển giao - Kinh doanh (BTO). Nghị định số 24/2011/NĐ-CP sửa đổi, bổ sung Nghị định số 108/2009/NĐ-CP và Nghị định số 15/2015/NĐ-CP (thay thế 2 Nghị định trên).Trong đó, có chính sách thu phí sử dụng đường bộ.

Với chủ trương, chính sách nêu trên, trong những năm qua đã thu hút hàng trăm doanh nghiệp tham gia đầu tư xây dựng hạ tầng đường bộ, với số vốn đầu tư lên đến hàng trăm ngàn tỷ đồng. Bằng các nguồn vốn đầu tư ngoài ngân sách Nhà nước, đã đưa vào sử dụng hàng nghìn km đường bộ, trong đó có khoảng 700 km đường cao tốc (như đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai, TP Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây...), các cầu quy mô lớn, như cầu cổ Chiên, cầu Rạch Miễu...

Do đó, năng lực và chất lượng của hạ tầng giao thông Việt Nam đã được cải thiện đáng kể. Theo báo cáo của Diễn đàn Kinh tế Thế giới (WEF) thực hiện hai năm một lần, năm 2014, năng lực và chất lượng của hạ tầng giao thông Việt Nam đứng ở vị trí 74, tăng 16 bậc so với năm 2012 và tăng 29 bậc so với năm 2010 (năm 2012, Việt Nam đứng vị trí thứ 90, năm 2010 - đứng vị trí thứ 103).

Điều chỉnh tăng mức thu phí đường bộ tùy theo từng dự án

Việc hoàn thành và đưa vào khai thác các dự án đã phát huy ngay hiệu quả, mang lại lợi ích trên nhiều phương diện: tạo ra động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội, góp phần đảm bảo an ninh - quốc phòng, hạn chế ô nhiễm môi trường, giảm ùn tắc, tai nạn giao thông và trực tiếp làm tăng năng lực cạnh tranh của nền kinh tế. Hình thức đầu tư BOT hiện là hình thức đầu tư phổ biến trên thế giới vì ngoài việc khắc phục sự thiếu hụt nguồn lực đầu tư công thì đây là hình thức đầu tư có sự giám sát chặt chẽ của nhiều bên (Nhà đầu tư, cơ quan Nhà nước, Ngân hàng và người sử dụng), không làm tăng nợ công trong điều kiện nợ công đang ở mức cao như hiện nay, huy động được nguồn vốn nhàn rỗi của người dân thông qua các tổ chức tín dụng, hạn chế tình trạng lãng phí, tham nhũng trong đầu tư xây dựng.

Quốc lộ 14 đoạn qua tỉnh Đắk Nông, lợi ích mang lại khoảng 104 tỷ đồng/năm, trong khi doanh thu từ thu phí sử dụng đường bộ khoảng 79 tỷ đồng/năm,...

Đây cũng là giải pháp góp phần thực hiện đề án tái cơ cấu các lĩnh vực vận tải, nhằm nâng cao năng suất, hạ giá thành vận tải, qua đó nâng cao tính cạnh tranh của nền kinh tế.

Đối với các dự án cụ thể, ngoài việc tính toán đảm bảo hiệu quả tài chính hoàn vốn đầu tư, các Nhà tư vấn còn đánh giá tổng thể hiệu quả kinh tế - xã hội của từng dự án. Các tuyến đường được đầu tư nâng cấp, xây dựng mới đã mang lại nhiều lợi ích do rút ngắn được thời gian vận chuyển hàng hóa và hành khách; tiết kiệm nhiên liệu; giảm chi phí sửa chữa, khấu hao phương tiện; lợi ích mang lại cho người sử dụng lớn hơn so với mức phí người sử dụng phải trả cho việc sử dụng đường bộ.

Theo tính toán của Bộ Giao thông vận tải, đối với đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai, cao tốc TP Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, ước tính giảm 50% thời gian đi lại, giảm khoảng 30% chi phí vận chuyển hàng hóa, hành khách; Quốc lộ 1 đoạn Hà Nội - Vinh giảm khoảng 30% thời gian đi lại, giảm khoảng 20% chi phí; đối với Quốc lộ 14 (đoạn từ Pleiku - cầu 110) tỉnh Gia Lai, lợi ích mang lại khoảng 244 tỷ đồng/năm, trong khi doanh thu từ thu phí sử dụng đường bộ khoảng 167 tỷ đồng/năm, lợi cho người sử dụng 77 tỷ đồng/năm; đối với Quốc lộ 14 đoạn qua tỉnh Đắk Nông, lợi ích mang lại khoảng 104 tỷ đồng/năm, trong khi doanh thu từ thu phí sử dụng đường bộ khoảng 79 tỷ đồng/năm,...

Trong đó, chưa kể đến các lợi ích mang lại không định lượng được bằng tiền như giảm thiểu tai nạn giao thông, ô nhiễm môi trường, rút ngắn thời gian đi lại (ví dụ, dự án cầu Cổ Chiên giúp rút ngắn 70 km từ Trà Vinh đi TP Hồ Chí Minh),...

Vẫn cần khuyến khích đầu tư

Đối với các dự án cụ thể, ngoài việc tính toán đảm bảo hiệu quả tài chính hoàn vốn đầu tư, còn phải tính toán các yếu tố khác liên quan, để đưa ra mức thu phí cụ thể của từng dự án, cũng như lộ trình điều chỉnh tăng mức thu phí; đảm bảo khuyến khích thu hút đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông đường bộ, đồng thời, không ảnh hưởng lớn đến hoạt động kinh doanh vận tải và thu nhập của người dân. Việc triển khai thực hiện các dự án BOT đều có ý kiến của các địa phương nơi dự án đi qua về chủ trương đầu tư và phương án thu phí hoàn vốn.

Tùy theo từng dự án, Bộ Giao thông vận tải và Nhà đầu tư đã tính toán và cam kết lộ trình điều chỉnh tăng mức thu phí 3 năm 1 lần; mức tăng 9%, 15%, 18% tùy dự án. Lộ trình điều chỉnh tăng mức phí căn cứ các yếu tố như: chi phí duy tu, bảo trì hàng năm, trung tu định kỳ 5 năm/1 lần, đại tu định kỳ 12 năm/1 lần; biến động chỉ số giá... Tuy nhiên, vẫn phải đảm bảo nguyên tắc lợi ích mang lại cho người sử dụng phải lớn hơn nhiều so với mức phí mà tổ chức, cá nhân tham gia đóng góp.

Đối với một số dự án đặc thù có lợi ích mang lại nhỏ hơn chi phí, Nhà nước đều hỗ trợ ngân sách để đầu tư một phần đảm bảo hài hoà lợi ích của Nhà nước, nhà đầu tư, người sử dụng. Do vậy, việc tác động đến chi phí lưu thông, lạm phát là gần như không có hoặc không đáng kể.

Về mức thu phí

Căn cứ mức thu phí tại Hợp đồng BOT và đề xuất của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính xây dựng và ban hành Thông tư quy định thu phí hoàn vốn dự án. Quá trình xây dựng Thông tư thu phí tuân thủ theo đúng quy định của Luật

Cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, ước tính giảm 50% thời gian đi lại, giảm khoảng 30% chi phí vận chuyển hàng hóa, hành khách.

Ban hành văn bản quy pháp pháp luật. Mức thu phí hoàn vốn các dự án được sự thống nhất của các địa phương nơi có đoạn đường đi qua.

Theo quy định pháp luật phí, lệ phí thì mức thu phí ngoài việc bảo đảm thu hồi vốn đầu tư còn tính đến khả năng đóng góp của người nộp và tình hình kinh tế - xã hội từng thời kỳ.

Vì vậy, tại Thông tư số 159/2013/TT-BTC ngày 14/11/2013 của Bộ Tài chính hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng đường bộ hoàn vốn đầu tư xây dựng đường bộ, quy định: *"Định kỳ 3 năm kể từ năm 2016 trở đi căn cứ tình hình thực tế, chỉ số giá cả và đề xuất của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính thực hiện điều chỉnh mức thu phí quy định tại Thông tư này bảo đảm nguyên tắc của pháp luật về phí, lệ phí"*.

Ngoài ra, tại các Thông tư thu phí quy định: Mức thu vé tháng = 30 lần vé lượt; mức thu vé quý bằng 3 lần mức thu vé tháng (chiết giảm 10%). Theo quy định này, trường hợp phương tiện qua trạm thu phí nhiều lần thì số phí phải nộp theo tháng sẽ thấp hơn nhiều so với số tiền phí phải nộp theo vé lượt.■

Cầu Cổ Chiên giúp rút ngắn 70 km từ Trà Vinh đi Thành phố Hồ Chí Minh.

Đường cao tốc Nội Bài - Lào Cai, ước tính giảm 50% thời gian đi lại, giảm khoảng 30% chi phí vận chuyển hàng hóa, hành khách.

Cộng đồng kinh tế ASEAN: Cơ hội và thách thức đối với Việt Nam

Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) đang trên đà hội nhập mạnh mẽ, hướng tới thành lập Cộng đồng chung vào năm 2015, trong đó việc thành lập cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC) là nội dung hội nhập quan trọng nhất. AEC ra đời sẽ là một bước ngoặt đánh dấu sự hội nhập khu vực một cách toàn diện của các nền kinh tế Đông Nam Á và sẽ đặt ra nhiều cơ hội và thách thức đối với kinh tế Việt Nam.

NGUYỄN QUỐC TRƯỜNG
NGUYỄN THẾ CƯỜNG
(Viện Chiến Lược Phát Triển)

Với mục tiêu phát triển ASEAN trở thành một khu vực ổn định, thịnh vượng, cạnh tranh với sự phát triển kinh tế công bằng, giảm đói nghèo và phân hóa kinh tế -xã hội, tại Hội nghị Bali diễn ra vào tháng 10 năm 2003, các nhà lãnh đạo ASEAN đưa ra tuyên bố về việc thành lập Cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC). AEC sẽ cùng với Cộng đồng an ninh - chính trị ASEAN (APSC) và Cộng đồng văn hóa - xã hội ASEAN (ASCC) là ba trụ cột tạo nên Cộng đồng ASEAN.

AEC tạo động lực phát triển

Trong ba trụ cột, AEC được coi là quan trọng nhất; sự phát triển của AEC sẽ là tiền đề thúc đẩy việc thực hiện hai trụ cột còn lại. Tại Hội nghị Cấp cao ASEAN lần thứ 14 ở Thái Lan, các Nhà Lãnh đạo ASEAN đã ký Tuyên bố Cha-am/Hua Hin về Lộ trình xây dựng Cộng đồng ASEAN (ASEAN Community Roadmap) và thông qua Kế hoạch Tổng thể xây dựng Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC Blueprint) đến năm 2015 (ISEAS, 2009). Kế hoạch nói trên đã quy định cụ thể các biện pháp nhằm thực hiện bốn trụ cột của AEC gồm: (1) Thị trường và cơ sở sản xuất thống nhất; (2) Một khu vực kinh tế cạnh tranh; (3) Một khu vực phát triển đồng đều và (4) Hội nhập với nền kinh tế toàn cầu. Nội dung chủ yếu của các trụ cột nêu trên như sau:

1. Thị trường và cơ sở sản xuất thống nhất: Ở trụ cột này, các nước ASEAN chú trọng tự do hóa ba lĩnh vực lớn là: *Thương mại hàng hoá - Thương mại dịch vụ - Đầu tư, tài chính và lao động*. Theo đó, trong thời gian tới, để tự do hóa thương mại hàng hóa, các thành viên ASEAN sẽ tham gialộ trình cắt giảm thuế trong CEPT-ATIGA; cải cách hải quan và các biện pháp tạo thuận lợi thương mại khác. Hướng tới tự do hóa thương mại dịch vụ, các nước ASEAN sẽ tiến hành đàm phán 11 gói cam kết cho đến năm 2015. Các lĩnh vực dịch vụ được ASEAN ưu tiên tự do hoá gồm: ASEAN điện tử (e-ASEAN), y tế, logistics, hàng không và du lịch. Cho đến nay, các nước ASEAN đã đạt được 8 gói cam kết về dịch vụ, 5 gói cam kết dịch vụ tài chính và 7 gói dịch vụ vận tải đường hàng không. Trong lĩnh vực tự do hóa đầu tư, tài chính và lao động, ASEAN chú trọng thúc đẩy đầu tư nội khối thông qua Hiệp định đầu tư toàn diện ASEAN (ACIA) với mục tiêu là tạo ra một cơ chế đầu tư tự do, mở cửa trong ASEAN được thực hiện thông qua từng bước tự do hóa đầu tư; tăng cường bảo vệ nhà đầu tư của

các nước thành viên và các khoản đầu tư của họ; cải thiện tính minh bạch và khả năng dự đoán của các quy tắc, quy định và thủ tục đầu tư; xúc tiến, hợp tác tạo ra môi trường đầu tư thuận lợi và thống nhất. Đối vớihội nhập tài chính tiền tệ, các nước trong khu vực chú trọng bốn lĩnh vực:(1) Phát triển thị trường vốn, (2) Tự do hóa dịch vụ tài chính, (3) Tự do hóa tài khoản vốn và (4) hợp táctiềntệ ASEAN. Để tạo điều kiện cho lao động lành nghề di chuyển trong khu vực, từ đó thúc đẩy hoạt động đầu tư và thương mại, các nước ASEAN đã ký kết cácThoả thuận công nhận lẫn nhau(MRAs - Mutual Recognition Agreement), theo đó cho phép chứng chỉ của lao động lành nghề được cấp bởi các cơ quan chức năng tương ứng tại một quốc gia sẽ được thừa nhận bởi các nước thành viên khác trong khu vực. Đến nay, ASEAN đã ký kết 7 MRAs đối với lao động trong các lĩnh vực sau: dịch vụ kỹ thuật, dịch vụ điều dưỡng, dịch vụ kiến trúc, thừa nhận lẫn nhau đối với chứng chỉ giám sát, người hành nghề y, người hành nghề nha khoa và kế toán...

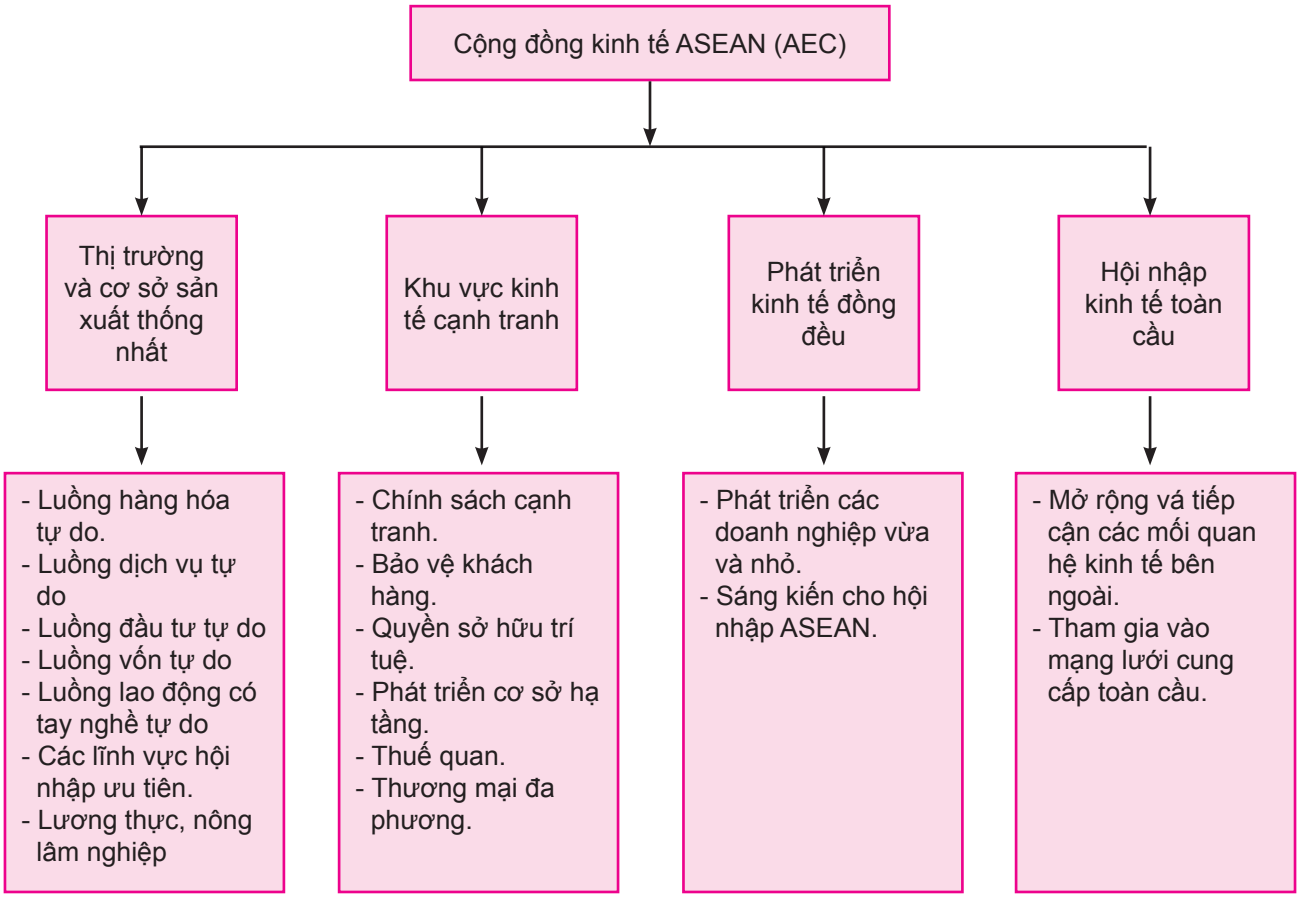
2. Một khu vực kinh tế cạnh tranh: Để đạt mục tiêu xây dựng một khu vực kinh tế cạnh tranh, AEC đang hướng vào 4 hoạt động chính gồm: chính sách cạnh tranh, bảo vệ người tiêu dùng, bảo vệ quyền sở hữu trí tuệ và phát triển cơ sở hạ tầng.

3. Một khu vực phát triển đồng đều: Để tạo lập một ASEAN phát triển đồng đều, ASEAN đã xem xét để xây dựng một chiến lược để phát triển doanh nghiệp nhỏ và vừa, thiết lập một khung chương trình chung cho các doanh nhân ASEAN và đưa ra Sáng kiến Hội nhập ASEAN (AIA).IAI giúp các nước Campuchia, Lào, Myanmar, Việt nam nâng cao năng lực thông qua việc cung cấp nguồn lực kỹ thuật và tài chính cho một loạt các dự án phát triển để hỗ trợ khu vực hội nhập như phát triển cơ sở hạ tầng, nguồn nhân lực và công nghệ thông tin.

4. Hội nhập vào nền kinh tế toàn cầu: Để thực hiện mục tiêu này, ASEAN nhất trí việc giữ vững vai trò "trung tâm" của toàn khối trong quan hệ đối ngoại; thúc đẩy đàm phán các FTA và Hiệp định đối tác kinh tế toàn diện; tham gia mạnh mẽ hơn vào chuỗi cung ứng toàn cầu.

Cho tới cuối năm 2013, ước tính AEC đã đạt tỷ lệ thực hiện là 79,7% các mục tiêu đặt ra với các trụ cột nêu trên. Điều đó cho thấy ASEAN còn nhiều việc phải làm để có thể thực hiện AEC vào năm 2015 theo đúng lịch trình đề ra.

Bốn trụ cột của Cộng đồng kinh tế ASEAN



Cộng đồng kinh tế ASEAN (AEC) được thành lập nhằm mục đích tạo dựng một thị trường và cơ sở sản xuất thống nhất cho các quốc gia thành viên ASEAN, thúc đẩy dòng chu chuyển tự do của hàng hóa, dịch vụ, đầu tư, lao động có tay nghề trong ASEAN. Mục tiêu của AEC là thúc đẩy phát triển kinh tế một cách công bằng, thiết lập khu vực kinh tế có năng lực cạnh tranh cao mà với năng lực cạnh tranh này, ASEAN có thể hội nhập đầy đủ vào nền kinh tế toàn cầu.

Năm 2003, các nhà lãnh đạo ASEAN đã hoạch định tầm nhìn ASEAN 2020 bao gồm ba trụ cột chính là Cộng đồng An ninh - Chính trị ASEAN (APSC), Cộng đồng Kinh tế ASEAN (AEC) và Cộng đồng Văn hóa - Xã hội ASEAN (ASCC). Năm 2007, một lần nữa các nhà lãnh đạo ASEAN nhấn mạnh lại cam kết này, đồng thời quyết định đẩy nhanh quá trình thành lập cộng đồng kinh tế ASEAN vào năm 2015.

(Nguồn: Trung tâm WTO)

Việt Nam trong tiến trình xây dựng AEC

Là thành viên tích cực của ASEAN, Việt Nam đã và đang nỗ lực chuẩn bị gia nhập AEC. Theo cam kết cắt giảm thuế của Việt Nam trong CEPT-ATIGA, Việt Nam sẽ cắt giảm thuế về 0% cho tất cả các mặt hàng trao đổi trong ASEAN (ngoại trừ các mặt hàng trong Danh mục loại trừ chung) với lộ trình cho hầu hết các dòng thuế là cho tới năm 2015 và 7% dòng thuế còn lại cho tới năm 2018. Hải quan điện tử là một nội dung quan trọng đang được thực hiện nhằm các mục tiêu trên. Việc thực hiện thủ tục hải quan điện tử ở Việt Nam về cơ bản đã đạt được các mục tiêu như rút ngắn thời gian thông quan, và giảm các yêu cầu về các giấy tờ kê khai. Việt Nam cũng đang xây dựng chương trình Một cửa quốc gia (Vietnam's National Single Window - VNSW) nhằm tạo thuận lợi tối đa cho thương mại.

Bên cạnh các nội dung trên, Việt Nam cũng đang nỗ lực đơn giản hoá hệ thống các giấy phép, giấy chứng nhận bao gồm giấy phép xuất khẩu, nhập khẩu, giấy chứng nhận xuất xứ (C/O), giấy chứng nhận vệ sinh kiểm dịch, giấy chứng nhận an toàn thực phẩm. Các nỗ lực này thể hiện qua hệ thống eCoSys (hệ thống xin cấp C/O qua mạng) cũng như việc cấp phép nhập khẩu tự động. Hướng tới tự do hóa dịch vụ, Việt Nam đã tiến hành sửa đổi một số Luật liên quan như Luật đầu tư, Luật Thương mại, Luật doanh nghiệp và ban hành nhiều Nghị định, văn bản hướng dẫn các Luật này.

Để thực hiện trụ cột 2 của AEC, Việt Nam đã sửa đổi và ban hành mới các chính sách để thực hiện các cam kết trong từng ngành cụ thể, điển hình là trong các ngành dịch vụ phân phối, ngân hàng, bảo hiểm, chứng khoán, viễn thông để phù hợp với các cam kết trong hiệp định khung ASEAN về dịch vụ(AFAS) cũng như GATS. Đối với các ngành ưu tiên gồm y tế, du lịch, logistics, e-ASEAN và hàng không, Việt Nam cũng đã tuân thủ nghiêm túc các cam kết và tích cực tham gia vào các hiệp định liên quan. Hiện tại, Việt Nam được đánh giá là một trong những nước có Luật cạnh tranh khá toàn diện áp dụng cho cả nền kinh tế và có các cơ quan giám sát thực hiện luật này cùng với Indonesia, Singapore và Thái Lan...

Cơ hội lớn, thách thức không nhỏ

Xây dựng Cộng đồng ASEAN là nhiệm vụ trọng tâm và xuyên suốt của Hiệp hội. Đối với Việt Nam, AEC đang mang lại cơ hội và cả những thách thức không nhỏ.

AEC sẽ là cơ hội quý báu để Việt Nam đẩy mạnh xuất khẩu, thu hút đầu tư nước ngoài, nhanh chóng bắt nhịp với xu thế và trình độ phát triển kinh tế của khu vực và thế giới.Theo Hiến chương ASEAN có hiệu lực từ 15/12/2008, AEC được thành lập vào cuối năm 2015 sẽ đánh dấu sự hội nhập toàn diện các nền kinh tế 10 nước Đông Nam Á, tạo ra thị trường chung của một khu vực có dân số 600 triệu người và GDP hàng năm khoảng 2.000 tỉ USD. Từ năm 2004 đến nay, ASEAN đã ký kết FTA với nhiều đối tác: Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Australia, New Zealand, Ấn Độ. Xu thế này phù hợp với xu thế đẩy mạnh cải cách, mở cửa của Việt Nam. Hiện nay, Việt Nam đang đàm phán các FTA với EU, Liên minh Hải quan (Nga, Belarus, Kazakhstan), ASEAN+6, Hàn Quốc, Khối Thương mại tự do châu Âu (Thụy Sỹ, Na Uy, Liechtenstein, Iceland) và Hiệp định đối tác xuyên Thái Bình Dương (TPP). AEC ra đời cùng với việc Việt Nam mở rộng các hiệp định tự do thương mại sẽ

Xếp hạng về thể chế của Việt Nam

(Nguồn: Diễn đàn Kinh tế Thế giới)

Chỉ tiêu	Xếp hạng trên 144 nước	Điểm số (1-7 là cao nhất)
Thể chế	92	3.5
Thể chế công	85	3.5
Luật về sở hữu	104	3.4
Chi phí ngoài pháp luật và đút lót cho xuất, nhập khẩu	109	3.2
Chi phí ngoài pháp luật và đút lót cho nộp thuế hàng năm	121	2.6
Chi phí ngoài pháp luật và đút lót để nhận được kết quả tư pháp thuận lợi	104	3.5
Hiệu quả của Chính phủ	117	2.9
Gánh nặng của Chính phủ	91	3.2
Gánh nặng của quy định của Chính phủ	101	3.1
Tính minh bạch của quá trình soạn thảo chính sách của Chính phủ	116	3.5

tạo động lực giúp các doanh nghiệp mở rộng giao thương, thu hút đầu tư, đẩy mạnh xuất khẩu, cắt giảm chi phí nhập khẩu, hạ giá thành sản phẩm, tiếp cận các thị trường rộng lớn hơn.

Tuy nhiên, bên cạnh những thuận lợi lớn, AEC ra đời, các doanh nghiệp Việt Nam cũng sẽ phải đối mặt với nhiều thách thức. Việc cạnh tranh về dịch vụ đầu tư của các nước ASEAN sẽ dẫn đến một số ngành, doanh nghiệp phải thu hẹp sản xuất, thậm chí rút khỏi thị trường. Trong bối cảnh Việt Nam hội nhập mạnh mẽ, các nước sẽ mở rộng thị trường xuất khẩu cho hàng hóa của Việt Nam nhưng đồng thời Việt Nam cũng phải mở cửa cho hàng hóa cạnh tranh của các nước. Những doanh nghiệp có lợi thế xuất khẩu sẽ ngày càng lớn mạnh hơn, trong khi doanh nghiệp có khả năng cạnh tranh yếu đối với hàng hóa nhập khẩu sẽ gặp thách thức nghiêm trọng. Hiện nay, đa số doanh nghiệp của Việt Nam là doanh nghiệp nhỏ, năng lực cạnh tranh hạn chế, bước vào "sân chơi" AEC, các doanh nghiệp Việt Nam đối mặt không ít khó khăn, thách thức.

Việc tham gia AEC cũng sẽ là cơ hội lớn để Việt Nam đẩy mạnh cải cách thể chế, hiện đại hóa nền kinh tế, nâng cao trình độ phát triển. Tuy nhiên, trong những năm tới, Việt Nam cũng đứng trước sức ép rất lớn về cải cách thể chế, tái cơ cấu kinh tế, nâng cao trình độ khoa học - công nghệ và năng lực cạnh tranh, trong bối cảnhASEAN nhảy vọt từ nấc Khu vực thương mại tự do ASEAN (AFTA) lên nấc thang Liên minh Kinh tế AEC. Hiện nay, trình độ phát triển của Việt Nam còn kém xa nhiều quốc gia trong ASEAN như: Singapore, Malaysia, Thái Lan...do vậy, sức ép cải cách đặt ra với Việt Nam là rất lớn. Xếp hạng năng lực cạnh tranh quốc gia của Việt Nam do Diễn đàn Kinh tế Thế giới (WEF) công bố cho năm 2014-2015 ở mức rất thấp và ít có cải thiện từ nhiều năm nay.Nền quản lý hành chính lạc hậu, nhiều thủ tục rườm rà gây ảnh hưởng tiêu cực nghiêm trọng đến năng lực cạnh tranh, chi phí về thời gian và tiền bạc của doanh nghiệp Việt Nam, đơn cử như việc các doanh nghiệp Việt Nam cần đến 872 giờ/năm để đóng thuế trong khi con số bình quân của dịch vụ đó ở các nước ASEAN-6 chỉ là 172 giờ/năm.Thực tế này cho thấy, cải cách thể chế, tái cơ cấu kinh tế, nâng cao trình độ khoa học-công nghệ và năng lực cạnh tranh đang là đòi hỏi cấp thiết đặt ra cho Việt Nam khi gia nhập AEC.

Đối với lĩnh vực lao động, việc làm, Việt Nam cũng đứng trước những cơ hội và thách thức lớn.Để thực hiện cam kết có tính mới và đột phá về "tự do dịch chuyển của lao động có chứng chỉ đào tạo", 10 nước ASEAN đã thống nhất công nhận giá trị tương đương của chứng chỉ đào tạo của mỗi nước thành viên đối với tám loại nghề nghiệp: bác sỹ, nha sỹ, hộ lý, kỹ sư, kiến trúc sư, kiểm toán viên, giám sát viên và nhân viên du lịch.

Về lý thuyết, khi gia nhập AEC, Việt Nam có thể đẩy mạnh xuất khẩu sang các nước trong khu vực. Việt Nam có lợi thế về nguồn lao động trẻ đông đảo, khéo tay, học nhanh và làm việc chăm chỉ, có thể cạnh tranh với các nước trong khu vực về lao động phổ thông. Tuy nhiên, lao động Việt Nam có nhược điểm là rất kém về kỷ luật lao động, kỹ năng sống và sẵn sàng chuyển việc nếu được hứa hẹn tiền lương cao hơn nơi đang làm. Trình độ chuyên môn và kỹ năng của lao động trong nước đa số chưa cao. Do vậy, lao động có tay nghề cao từ các nước ASEAN-6 phát triển hơn cũng có thể tràn vào Việt Nam và gây nhiều hệ lụy về xã hội. Thực tế này đòi hỏi Chính phủ, doanh nghiệp và người dân Việt Nam phải có sự thuần bị tốt để đối phó các thách thức về dịch chuyển lao động từ AEC.

Có thể nói AEC đang đến rất gần và đặt Việt Nam cũng như các nước Đông Nam Á khác trước những cơ hội, thách thức to lớn. Thực tế này đang đòi hỏi chính phủ, doanh nghiệp và người dân Việt Nam phải có sự quan tâm, chuẩn bị kỹ lưỡng để tận dụng cơ hội, vượt qua thách thức trong quá trình tham gia AEC. Trong đó, các yếu tố then chốt mà Việt Nam không thể bỏ qua là cải cách thể chế và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực. Đây cũng là hai trong ba "khâu đột phá" chiến lược để phát triển đất nước trong những thập kỷ tới mà văn kiện Đại hội XI của Đảng Cộng sản Việt Nam đã chỉ rõ.■

GS.TS. Vương Đình Huệ:

Cần giải đáp 9 câu hỏi về liên kết vùng

Ban Kinh tế Trung ương vừa phối hợp với Đại sứ quán CHLB Đức và Ban Điều phối miền Trung tổ chức Hội thảo quốc tế về Liên kết vùng trong quá trình tái cơ cấu kinh tế, chuyển đổi mô hình tăng trưởng của Việt Nam. Đây là một bước cụ thể hoá chủ trương, nghị quyết Đại hội Đảng lần thứ XII về phát triển kinh tế vùng, liên kết vùng.

Liên kết vùng cũng là vấn đề mà Ban Kinh tế TƯ tập trung nghiên cứu suốt 3 năm qua. BBT giới thiệu bài phát biểu của GS.TS. Vương Đình Huệ, Ủy viên Bộ Chính Trị, Trưởng ban Kinh tế Trung ương về nội dung quan trọng này.

NGUYỄN CAO *ghi*

Hiện nay nhiều vấn đề cấp bách cấp vùng nổi lên mà từng địa phương không thể giải quyết được một cách hiệu quả như: biến đổi khí hậu và xâm nhập mặn ở vùng Đồng bằng sông Cửu Long; khô hạn và quản lý nguồn nước ở Tây nguyên; quản lý rừng và sinh thái vùng miền núi phía Bắc...

Mới chỉ là copy thu nhỏ

Trong khi đó, mặc dù đã đạt được một số kết quả nhất định trong thực hiện chủ trương, cơ chế, chính sách phát triển kinh tế vùng, nhưng cũng còn nhiều hạn chế trong quá trình triển khai. Chúng ta chưa nhận thức đầy đủ phát triển kinh tế vùng như một quy luật tự thân của kinh tế thị trường theo không gian kinh tế; là phát triển mối quan hệ giữa không gian kinh tế với không gian tự nhiên, sinh thái, xã hội và không gian chính sách và thể chế để tạo ra lợi thế cạnh tranh động cho vùng, quốc gia, là cơ sở phát triển kinh tế - xã hội (KTXH) bền vững.

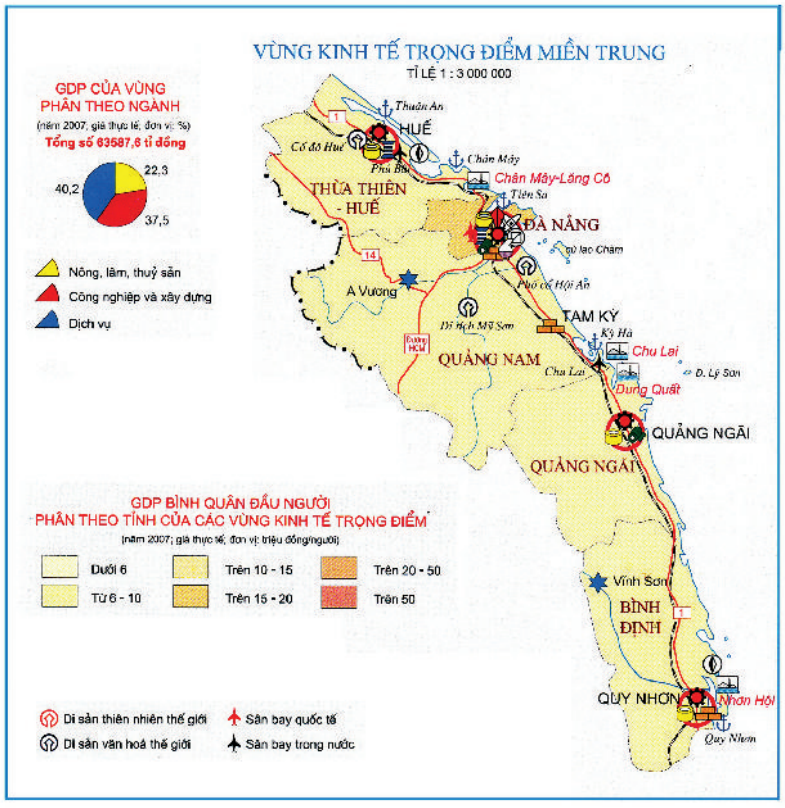
Cách phân vùng KTXH còn nhiều mặt hạn chế để phát huy lợi thế so sánh từng vùng. Quy hoạch tổng thể phát triển KTXH vùng và quy hoạch ngành theo vùng như hiện nay chưa thực sự là công cụ hữu hiệu trong định hướng, điều phối, phân bổ ngân sách, thu hút đầu tư, quản trị không gian KTXH, đặc biệt là thực hiện vai trò ràng buộc liên kết nội vùng.

Các vùng kinh tế trọng điểm chưa thực sự phát huy vai trò đầu tàu, có tác dụng lan tỏa, hiệu quả đầu tư chưa thực sự vượt trội; các vùng khó khăn phát triển thiếu bền vững, khoảng cách giữa các vùng chưa được thu hẹp; liên kết vùng còn rất yếu giữa các tỉnh/thành phố; thiếu các chuỗi giá trị liên kết kinh tế nội vùng và liên vùng.

Chưa quan tâm đến chức năng từng vùng gắn với điều kiện KTXH vùng và với tổng thể quốc gia, nên có xu thế tất cả các vùng đều vận động sự phát triển gần như theo cùng một hướng về cơ cấu kinh tế. Áp lực "đạt được mục tiêu quốc gia về công nghiệp hóa" bị chi phối khá mạnh trong định hướng phát triển KTXH không chỉ ở từng tỉnh mà còn ở cả các vùng. Chiến lược phát triển các tỉnh thành và các vùng đều copy chiến lược quốc gia và thu nhỏ lại, chứ chưa đậm tính đặc thù địa phương.

Thiếu thể chế quản trị, điều phối vùng hiệu quả, do đó thiếu cơ chế ra quyết định và cơ chế điều phối tập thể liên kết giữa các địa phương để thúc đẩy quá trình ra quyết định kinh tế vùng. Chất lượng quy hoạch phát triển KTXH vùng hiện còn hạn chế, tình trạng quá nhiều quy hoạch, ở cấp địa phương, nhiều quy hoạch không cần thiết đã gây ra lãng phí và phức tạp trong thực hiện.

Khi nhắc đến Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) thì hầu hết những ai quan tâm đến vùng đất này đều chung nhận định đây là vùng đất giàu tiềm năng về phát triển KTXH, nhưng trình độ phát triển KTXH vẫn chưa tương xứng với tiềm năng. Có nhiều nguyên nhân, trong đó có nguyên nhân quan trọng là chất lượng, hiệu quả của việc liên kết vùng. Và đây cũng là nguyên nhân chính dẫn đến những hạn chế, yếu kém trong việc khai thác tiềm năng phát triển du lịch của vùng ĐBSCL trong thời gian qua.



Vùng kinh tế trọng điểm miền Trung gồm 3 loại hình đô thị với hệ thống đô thị động lực, các đô thị gắn với các khu kinh tế tổng hợp và các đô thị gắn với các chức năng chuyên ngành, cụ thể như sau:

Hệ thống đô thị động lực: Chuỗi đô thị động lực chính Huế - Đà Nẵng - Chu Lai - Kỳ Hà - Dung Quất (Vạn Tường) - Quy Nhơn, trong đó thành phố Đà Nẵng là đô thị hạt nhân. Đây sẽ là chuỗi đô thị động lực cho vùng Kinh tế trọng điểm miền Trung và cho toàn vùng Duyên hải miền Trung.

Chấm dứt thời kỳ khép kín

Để các chủ trương, Nghị quyết của Đảng về kiên kết vùng được triển khai mạnh mẽ, thực chất hơn trong thời gian tới, trước hết, phải trả lời được 9 câu hỏi về liên kết vùng.

Một là, quá trình tái cơ cấu kinh tế và chuyển đổi mô hình tăng trưởng theo vùng có cần được xác định như: một bộ phận của tái cơ cấu kinh tế và chuyển đổi mô hình tăng trưởng quốc gia; là cách thức để tạo ra các mũi nhọn, các "cực tăng trưởng" đối với các ngành, lĩnh vực của nền kinh tế, để phát huy tối đa tiềm năng, lợi thế của vùng, địa phương; là biện pháp khắc phục cơ cấu kinh tế "khép kín" của địa phương và khai thác tối đa nguồn lực của xã hội?

Hai là, mô hình thể chế điều phối, quản trị vùng, cơ chế chính sách phát triển vùng ở Việt Nam, có nên tính đến sự phù hợp với: lịch sử và trình độ phát triển KTXH khác nhau, đảm bảo tính công bằng giữa các cộng đồng, tầng lớp dân cư, dân tộc và cơ hội phát triển, chia sẻ lợi ích trong quá trình phát triển giữa các vùng, giữa các tầng lớp xã hội?

Ba là, chúng ta có nên xác lập rõ ràng, cụ thể hơn chiến lược phát triển kinh tế vùng trong chiến lược phát triển quốc gia từ quy hoạch, chương trình phát triển, đầu tư, quản trị, dịch vụ công, phát triển công nghiệp, nông nghiệp và dịch vụ?

Bốn là, nghiên cứu tiếp thu các đề xuất nhiều nhà khoa học, chuyên gia thế nào về việc rà soát phân vùng hợp lý, khoa học và thực tiễn, phù hợp với giai đoạn mới phát triển đất nước các vùng KTXH và vùng kinh tế trọng điểm. Loại bỏ sự chồng lấn trong phân vùng, ban hành rõ thẩm quyền, quyền hạn trong phân vùng và quản trị vùng, hoàn thiện quy hoạch phát triển vùng trên cơ sở lợi thế so sánh của từng địa phương, khắc phục không gian kinh tế bị chia cắt bởi địa giới hành chính.

Trên cơ sở các quy hoạch và kế hoạch được phê duyệt, tập trung các nguồn lực của Nhà nước và các thành phần kinh tế để đầu tư, phát triển hạ tầng KTXH, đặc biệt là kết cấu hạ tầng giao thông, đô thị và nông nghiệp, xây dựng nông thôn mới; đồng thời cần tạo lập thể chế, cơ chế, chính sách để thu hút mạnh mẽ các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia hình thành và phát triển kinh tế vùng.

Năm là, chúng ta cần nghiên cứu, cân nhắc để tạo lập cơ chế chính sách thế nào cho thích hợp, thúc đẩy liên kết, tăng cường đầu tư theo vùng, phù hợp với chức năng kinh tế, xã hội, bảo tồn sinh thái, để tạo điều kiện phát triển nhanh hơn các khu vực còn nhiều khó khăn, đặc biệt là vùng biên giới, hải đảo, Tây Nam, Tây Nguyên, Tây Bắc và phía Tây các tỉnh miền Trung, vùng bãi ngang.

Sáu là, trên cơ sở Chiến lược phát triển KTXH đất nước trong giai đoạn tới, cần làm thế nào nhấn mạnh được sự cần thiết trong xây dựng và ban hành chiến lược phát triển KTXH cho từng vùng để làm cơ sở cho các địa phương xây dựng chiến lược phát triển KTXH của mình, thúc đẩy liên kết vùng, tránh hiện tượng các cấp chính quyền địa phương đều mong muốn "duy trì cơ cấu sản xuất khép kín" hay "phát triển kinh tế khép kín".

Với các vùng kinh tế trọng điểm, cần cân nhắc để ban hành chính sách cạnh tranh với các trung tâm kinh tế khu vực ASEAN, châu Á và trên thế giới; quy định rõ vùng này theo hướng kinh tế tri thức, phát triển các ngành công nghiệp có hàm lượng công nghệ cao, tạo giá trị gia tăng lớn, thúc đẩy sự năng động của các khu công nghiệp theo chiến lược tăng trưởng mới, như là địa bàn đột phá trong phát triển kinh tế; xây dựng quỹ, vườn ươm phát triển doanh nghiệp trong nước gắn với đầu tư sáng tạo công nghệ của các trung tâm nghiên cứu của doanh nghiệp; phát triển dịch vụ chất lượng cao và hiện đại kết nối và cạnh tranh quốc tế; tăng cường quan hệ hợp tác, trao đổi thương mại, nghiên cứu và phát triển ứng dụng quốc tế.

Đối với các vùng có điều kiện KTXH khó khăn, cần có chính sách nhằm hướng việc thu hút đầu tư vào các ngành khai thác lợi thế so sánh, phù hợp với điều kiện tự nhiên và xã hội; làm rõ chức năng bảo tồn sinh thái, giữ rừng, gìn giữ văn hóa, bảo đảm an ninh chính trị, để từ đó có những chính sách tích hợp tổng thể đặc thù cho vùng đảm bảo các chức năng trên thu bù từ các địa bàn kinh tế khác.

Bảy là, cần phân tích thế nào về sự cần thiết nghiên cứu xây dựng đa dạng các mô hình thể chế quản trị, điều phối vùng trên cơ sở lợi ích, các yếu tố liên kết, từ thực tiễn.Ở các vùng kinh tế thị trường phát triển, thì thể chế Nhà nước sẽ đóng vai trò ít hơn ở các vùng khó khăn.

Tám là, cần làm thế nào để rõ mối quan hệ giữa phát triển kinh tế vùng, liên kết vùng và quá trình phân cấp, để đề xuất hoàn thiện thể chế phân công, phân cấp giữa Trung ương và địa phương, vừa đảm bảo tập trung thống nhất của nền kinh tế, vừa phát huy tính chủ động, sáng tạo của địa phương. Đổi mới hệ thống chỉ tiêu phát triển KTXH của quốc gia và địa phương, chú trọng nghiên cứu bổ sung các chỉ tiêu về chất lượng tăng trưởng?

Chín là, Nếu cần thiết thành lập quỹ phát triển vùng để triển khai đồng bộ các dự án mang tính liên tỉnh, liên vùng, thì Quỹ cần được hình thành từ các nguồn nào, đóng góp từ ngân sách Trung ương, đóng góp từ ngân sách của các địa phương, đóng góp của các doanh nghiệp trên địa bàn, nguồn vay, tài trợ của các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước…?■

Với sự hỗ trợ của lãnh đạo 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

TIỀN CÔNG TÁC PHÍ, ĐIỆN THOẠI ĐƯỢC TRỪ KHI TÍNH THUẾ TNCN

Khoản thanh toán tiền công tác phí (tiền vé máy bay, tiền lưu trú, tiền taxi và tiền ăn của cá nhân đi công tác) được tính vào chi phí được trừ khi xác định thu nhập chịu thuế thu nhập doanh nghiệp (TNDN) là khoản thu nhập được trừ khi xác định thu nhập chịu thuế TNCN. Khoản chi tiền điện thoại cho cá nhân được tính vào chi phí được trừ khi xác định thu nhập chịu thuế TNDN là thu nhập được trừ khi xác định thu nhập chịu thuế TNCN nếu được ghi cụ thể điều kiện được hưởng và mức hưởng. Đó là nội dung vừa được Tổng cục Thuế ban hành tại Công văn 1166/TCT-TNCN.

Theo đó, tại tiết đ.4 Điểm 2 Điều 2 Thông tư số 111/2013/TT-BTC hướng dẫn về các Khoản thu nhập không tính vào thu nhập chịu thuế TNCN bao gồm: "đ.4) Phần khoán chi văn phòng phẩm, công tác phí, điện thoại, trang phục... cao hơn mức quy định hiện hành của Nhà nước. Mức khoán chi không tính vào thu nhập chịu thuế đối với một số trường hợp như sau:

đ.4.1) Đối với cán bộ, công chức và người làm việc trong các cơ quan hành chính sự nghiệp, Đảng, đoàn thể, Hội, Hiệp hội: mức khoán chi áp dụng theo văn bản hướng dẫn của bộ Tài chính.

đ.4.2) Đối với người lao động làm việc trong các tổ chức kinh doanh, các văn phòng đại diện: mức khoán chi áp dụng phù hợp với mức xác định thu nhập chịu thuế thu nhập doanh nghiệp theo các văn bản hướng dẫn thi hành Luật thuế TNDN.

đ.4.3) Đối với người lao động làm việc trong các tổ chức quốc tế, các văn phòng đại diện của tổ chức nước ngoài: mức khoán chi thực hiện theo quy định của Tổ chức quốc tế, văn phòng đại diện của tổ chức nước ngoài."

Tại tiết 2.9 Điểm 2 Điều 6 Thông tư số 78/2014/TT-BTC được sửa đổi bổ sung tại Điều 4 Thông tư số 96/2015/TT-BTC hướng dẫn về các Khoản chi không được tính vào chi phí của doanh nghiệp bao gồm:

"2.9. Chi phụ cấp tàu xe đi nghỉ phép không đúng theo quy định của Bộ Luật Lao động. Chi phụ cấp cho người lao động đi công tác, chi phí đi lại và tiền thuê chỗ ở cho người lao động đi công tác nếu có đầy đủ hóa đơn, chứng từ được tính vào chi phí được trừ khi xác định thu nhập chịu thuế. Trường hợp doanh nghiệp có khoán tiền đi lại, tiền ở, phụ cấp cho người lao động đi công tác và thực hiện đúng theo quy chế tài chính hoặc quy chế nội bộ của doanh nghiệp thì được tính vào chi phí được trừ Khoản chi khoán tiền đi lại, tiền ở, tiền phụ cấp...."

Tại tiết 2.6 Điểm 2 Điều 6 Thông tư số 78/2014/TT-BTC được sửa đổi bổ sung tại Điều 4 Thông tư số 96/2015/

TT-BTC hướng dẫn về các Khoản chi không được tính vào chi phí của doanh nghiệp bao gồm:"2.6. Chi tiền lương, tiền công, tiền thưởng cho người lao động thuộc một trong các trường hợp sau:

a) Chi tiền lương, tiền công và các Khoản phải trả khác cho người lao động doanh nghiệp đã hạch toán vào chi phí sản xuất kinh doanh trong kỳ nhưng thực tế không chi trả hoặc không có chứng từ thanh toán theo quy định của pháp luật.

b) Các Khoản tiền lương, tiền thưởng, chi mua bảo hiểm nhân thọ cho người lao động không được ghi cụ thể Điều kiện được hưởng và mức được hưởng tại một trong các hồ sơ sau: Hợp đồng lao động; Thỏa ước lao động tập thể; Quy chế tài chính của Công ty, Tổng công ty, Tập đoàn; Quy chế thưởng do Chủ tịch Hội đồng quản trị Tổng giám đốc, Giám đốc quy định theo quy chế tài chính của Công ty, Tổng công ty...."

Căn cứ các hướng dẫn nêu trên thì:

+ Về Khoản tiền công tác phí: Trường hợp các Khoản thanh toán tiền công tác phí như tiền vé máy bay, tiền lưu trú, tiền taxi và tiền ăn của các cá nhân đi công tác được tính vào chi phí được trừ khi xác định thu nhập chịu thuế thu nhập doanh nghiệp theo quy định của Luật thuế TNDNvà các văn bản hướng dẫn Luật thuế TNDN hiện hành thì các Khoản thanh toán tiền công tác phí này là Khoản thu nhập được trừ khi xác định thu nhập chịu thuế thu nhập cá nhân.

+ Về Khoản chi tiền điện thoại cho cá nhân: Trường hợp Khoản chi tiền điện thoại cho cá nhân nếu được ghi cụ thể Điều kiện được hưởng và mức được hưởng tại một trong các hồ sơ sau: Hợp đồng lao động; Thỏa ước lao động tập thể; Quy chế tài chính của Công ty, Tổng công ty, Tập đoàn; Quy chế thưởng do Chủ tịch Hội đồng quản trị, Tổng giám đốc, Giám đốc quy định theo quy chế tài chính của Công ty, Tổng công ty được tính vào chi phí được trừ khi xác định thu nhập chịu thuế TNDN thì Khoản chi tiền điện thoại cho cá nhân là thu nhập được trừ khi xác định thu nhập chịu thuế TNCN. Trường hợp đơn vị chi tiền điện thoại cho người lao động cao hơn mức khoán chi quy định thì phần chi cao hơn mức khoán chi quy định phải tính vào thu nhập chịu thuế TNCN.

HƯỚNG DẪN MỚI VỀ KHAI THUẾ GIÁ TRỊ GIA TĂNG

Tổng Cục Thuế vừa ban hành Công văn 1047/TCT-CS để giải thích về nội dung Thông tư 21/2016/TT-BTC.

1. Về đối tượng áp dụng của Thông tư:

Đối tượng áp dụng Thông tư số 21/2016/TT-BTC bao gồm:(i) Các tổ chức, cá nhân sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ thuộc Danh Mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển trên lãnh thổ Việt Nam;(ii) Cơ quan Thuế và các cơ quan, tổ chức, cá nhân có liên quan.

2. Về chính sách thuế

2.1. Khai thuế giá trị gia tăng

2.1.1. Khai thuế giá trị gia tăng

- Đối với người nộp thuế là tổ chức:

Người nộp thuế thực hiện khai thuế giá trị gia tăng (GTGT) theo quý đối với Doanh thu của sản phẩm công nghiệp hỗ trợ thuộc Danh Mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển (không phân biệt có doanh thu trên hay dưới 50 tỷ đồng/năm).

Trường hợp người nộp thuế vừa có doanh thu của sản phẩm công nghiệp hỗ trợ thuộc Danh Mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển và có doanh thu từ các hoạt động sản xuất kinh doanh khác thì người nộp thuế cũng thực hiện khai thuế GTGT theo quý. Trường hợp không thực hiện khai theo quý, người nộp thuế có thể lựa chọn khai thuế giá trị gia tăng theo tháng và thông báo với cơ quan thuế theo quy định của pháp luật về quản lý thuế.

Người nộp thuế là cá nhân có phát sinh doanh thu của sản phẩm công nghiệp hỗ trợ thuộc Danh Mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển thì thực hiện khai thuế theo năm và nộp thuế GTGT theo quý. Trường hợp cá nhân nộp thuế theo từng lần phát sinh có phát sinh doanh thu của sản phẩm công nghiệp hỗ trợ thuộc Danh Mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển thì thực hiện khai thuế, nộp thuế GTGT theo từng lần phát sinh hoặc có thể lựa chọn khai thuế, nộp thuế GTGT theo tháng.

2.1.2. Hồ sơ khai thuế

- Hồ sơ khai thuế đối với người nộp thuế là tổ chức thực hiện theo hướng dẫn tại Thông tư số 156/2013/TT-BTC ngày 6/11/2013, Thông tư số 26/2015/TT-BTC ngày 27/2/2015 của Bộ Tài chính.

- Hồ sơ khai thuế đối với người nộp thuế là cá nhân thực hiện theo hướng dẫn tại Thông tư số 92/2015/TT-BTC ngày 15/6/2015 của Bộ Tài chính.

2.2. Ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp

Ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp được áp dụng đối với thu nhập của doanh nghiệp từ thực hiện dự án sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ từ ngày 01 tháng 01 năm 2015 đáp ứng các Điều kiện quy định tại Luật số 71/2014/QH13 ngày 26 tháng 11 năm 2014 và các văn bản hướng dẫn thi hành, được cơ quan có thẩm quyền cấp Giấy xác nhận ưu đãi sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ (gọi tắt là Giấy xác nhận ưu đãi).

Trình tự, thủ tục xác nhận ưu đãi và hậu kiểm ưu đãi đối với dự án sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ thuộc Danh Mục sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển thực hiện theo quy định tại Thông tư số 55/2015/TT-BCT ngày 30/12/2015 của Bộ Công thương.

Giấy xác nhận ưu đãi sản xuất sản phẩm công nghiệp hỗ trợ ưu tiên phát triển là cơ sở để áp dụng ưu đãi thuế thu nhập doanh nghiệp. Về mức ưu đãi, thời Điểm bắt đầu áp dụng ưu đãi, việc chuyển tiếp ưu đãi thực hiện theo quy định của pháp luật về thuế thu nhập doanh nghiệp.

3. Về hiệu lực thi hành: Thông tư 21/2016/TT-BTC có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01/4/2016. Ưu đãi thuế TNDN quy định tại Thông tư áp dụng cho kỳ tính thuế TNDN từ năm 2015.

ĐIỂM ĐÁNG CHÚ Ý TRONG HOÀN THUẾ GIÁ TRỊ GIA TĂNG

Bộ Tài chính đã ban hành Công văn 3357/BTC-TCT về quản lý chi hoàn thuế giá trị gia tăng theo đúng quy định của pháp luật.

1. Về việc tiếp nhận, phân loại giải quyết hồ sơ hoàn thuế giá trị gia tăng

Cơ quan thuế tiếp nhận hồ sơ hoàn thuế, phân loại giải quyết hồ sơ hoàn thuế giá trị gia tăng theo đúng hướng dẫn tại Thông tư số 156/2013/TT-BTC ngày 06/11/2013 của Bộ Tài chính. Trường hợp, trong quá trình giải quyết hồ sơ hoàn thuế, phát hiện người nộp thuế có dấu hiệu vi phạm pháp luật thuế, pháp luật hải quan hoặc trường hợp nếu người nộp thuế không giải trình, bổ sung hồ sơ hoàn thuế hoặc có giải trình, bổ sung nhưng không chứng minh được số thuế đã khai là đúng, cơ quan thuế thay đổi việc áp dụng hình thức phân loại hồ sơ hoàn thuế của người nộp thuế đang thuộc diện hoàn thuế trước, kiểm tra sau sang thuộc diện hồ sơ kiểm tra trước hoàn thuế sau; việc phê duyệt thay đổi áp dụng hình thức phân loại phải được cập nhật vào hệ thống thông tin nghiệp vụ và phải được thông báo cho doanh nghiệp theo đúng quy định tại Điểm 2 Khoản 18 Điều 1 Luật 21/2012/QH13 ngày 20/11/2012 sửa đổi bổ sung Điều 60 của Luật Quản lý thuế số 78/2006/QH11 ngày 29/14/2006.

2. Cục trưởng Cục Thuế chịu trách nhiệm về Quyết định hoàn thuế và tổ chức thực hiện việc giải quyết hoàn thuế theo đúng trách nhiệm, thẩm quyền quy định Khoản 3 Điều 58 Thông tư số 156/2013/TT-BTC ngày 06/11/2013 của Bộ Tài chính và Quy trình hoàn thuế của Tổng cục Thuế; rà soát các trường hợp thường xuyên phát sinh hoàn thuế và phân cấp Cục Thuế trực tiếp quản lý thuế theo hướng dẫn tại Thông tư 127/2015/TT-BTC ngày 21/8/2015 của Bộ Tài chính hướng dẫn cấp mã số doanh nghiệp thành lập mới và phân công cơ quan thuế quản lý đối với doanh nghiệp. Đồng thời, để thực hiện quy định tại Khoản 3 Điều 23 Thông tư số 204/2015/TT-BTC ngày 21/12/2015 về quản lý rủi ro trong hoàn thuế GTGT, Bộ Tài chính hướng dẫn:

a) Cục Thuế phải thực hiện cập nhật đầy đủ tờ khai thuế, hồ sơ đề nghị hoàn thuế và các thông tin liên quan đến quá trình giải quyết hoàn thuế cho người nộp thuế (Phiếu đề xuất hoàn thuế, biên bản kiểm tra (đối với trường hợp kiểm tra trước hoàn thuế, văn bản thẩm định hồ sơ đề nghị hoàn thuế), dự thảo quyết định hoàn thuế vào Hệ thống quản lý thuế của ngành thuế (TMS, TTR), đồng thời, gửi Danh sách đề nghị phê duyệt Quyết định hoàn thuế GTGT theo mẫu Phụ lục 1 ban hành kèm công văn này về Tổng cục Thuế qua hệ thống thư điện tử (HoanthueTCT@gdt.gov.vn).

b) Kể từ thời Điểm nhận được Danh sách đề nghị phê duyệt Quyết định hoàn thuế GTGT của Cục Thuế, Tổng cục Thuế có trách nhiệm giám sát, kiểm tra hồ sơ giải quyết hoàn thuế trên Hệ thống quản lý thuế của ngành thuế (TMS, TTR) theo quy định tại Điểm a nêu trên. Trường hợp Cục Thuế đã thực hiện đầy đủ, đúng quy định, trong thời gian không quá 6 giờ làm việc, Tổng cục Thuế Thông báo kết quả giám sát hoàn thuế GTGT (hồ sơ đủ Điều kiện ban hành Quyết định hoàn thuế hoặc hồ sơ không đủ Điều kiện ban hành Quyết định hoàn thuế) theo mẫu Phụ lục 2 ban hành kèm công văn này, gửi Cục Thuế qua hệ thống thư điện tử. Căn cứ kết quả Thông báo của Tổng cục Thuế, Cục Thuế ban hành quyết định hoàn thuế và tự động cập nhật hệ thống cơ sở dữ liệu về người nộp thuế quyết định này.

c) Tổng cục Thuế kiểm tra, xác định xác định hồ sơ đủ Điều kiện ban hành Quyết định hoàn thuế nếu:

- Hồ sơ khai thuế GTGT, Văn bản đề nghị hoàn thuế GTGT của người nộp thuế được thực hiện đúng quy định của pháp luật về thuế GTGT và pháp luật về quản lý thuế,

đồng thời, được cập nhật đầy đủ vào Hệ thống quản lý thuế của ngành thuế (TMS);

- Phiếu đề xuất hoàn thuế, biên bản kiểm tra (đối với trường hợp kiểm tra trước hoàn thuế, văn bản thẩm định hồ sơ đề nghị hoàn thuế), dự thảo quyết định hoàn thuế được thực hiện đảm bảo đúng trình tự và đúng thẩm quyền quy định tại Luật quản lý thuế, các văn bản hướng dẫn thi hành Luật, văn bản hướng dẫn của Bộ Tài chính và theo quy trình hoàn thuế.

d) Thời gian giám sát, kiểm tra hồ sơ hoàn thuế của Tổng cục Thuế không tính trong thời gian giải quyết hồ sơ hoàn thuế của Cục Thuế.

3. Thực hiện kiểm tra, thanh tra sau hoàn thuế đối với hồ sơ thuộc diện hoàn thuế trước kiểm tra sau. Căn cứ kế hoạch thanh tra, kiểm tra của từng Cục Thuế, Tổng cục Thuế có trách nhiệm giao cụ thể chỉ tiêu kế hoạch thanh tra, kiểm tra sau hoàn thuế đối với hồ sơ thuộc diện hoàn thuế trước kiểm tra sau và đảm bảo theo đúng quy định tại Điều 23 Thông tư 204/2015/TT-BTC và theo đúng quy định của pháp luật.

4. Tiếp tục thực hiện nghiêm các quy định về công tác quản lý hoàn thuế GTGT theo quy định của pháp luật về quản lý thuế và theo hướng dẫn tại các công văn của bộ Tài chính: Công văn số 10492/BTC-TCT ngày 30/7/2015 của bộ Tài chính về việc tăng cường công tác quản lý hoàn thuế GTGT (trừ nội dung đã được sửa đổi tại Điểm 3 của công văn số 18832/BTC-TCT ngày 17/12/2015); Công văn số 11797/BTC-TCT ngày 22/8/2014 về việc hướng dẫn và bổ sung nội dung công văn số 1752/BTC-TCT; Công văn 12485/BTC-TCT ngày 18/9/2013 về việc tăng cường công tác quản lý thuế, hải quan liên quan đến hoàn thuế GTGT hàng hoá xuất khẩu qua biên giới đất liền; Công văn số 10024/BTC-TCT ngày 22/7/2014 về một số biện pháp tăng cường công tác quản lý thuế, hải quan đối với hàng hoá xuất khẩu qua biên giới đất liền; Công văn số 1752/BTC-TCT ngày 10/2/2014 về việc tăng cường quản lý thuế đối với các doanh nghiệp có rủi ro cao về thuế; Công văn số 875/BTC-TCT ngày 17/01/2014 về việc hướng dẫn hoàn thuế GTGT hàng hoá xuất khẩu qua cửa khẩu phụ, lối mở biên giới đất liền và các công văn của Bộ Tài chính về tăng cường quản lý hoàn thuế GTGT đã ban hành năm 2013 trở về trước.

5. Bãi bỏ quy định nêu tại các Điểm 1, 2, 4 và 5 của công văn số 18832/BTC-TCT ngày 17/12/2015 về việc hướng dẫn sửa đổi, bổ sung công văn số 10492/BTC-TCT và công văn số 13822/BTC-TCT của Bộ Tài chính; Bãi bỏ quy định nêu tại các Điểm 3 (khổ thứ hai), 4, 5, 6 của công văn số 13822/BTC-TCT ngày 02/10/2015 về việc quản lý đúng quy định pháp luật chi hoàn thuế GTGT.

Một số hình ảnh về "Ngày Hội Gia đình" và...

BÍCH HỒNG

Trong hai ngày 12, 13/3/2016, Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn tổ chức "Ngày Hội Gia đình". Đây là năm thứ 7 liên tiếp "Ngày Hội Gia đình" được đơn vị tổ chức. Ngày Hội năm nay diễn ra đúng vào dịp kỷ niệm 27 năm Ngày truyền thống của Tổng công ty (15/3/1989-15/3/2016), quy tụ hàng ngàn gia đình là CBCNV đang công tác trong các công ty thành viên về dự.

Từ lâu, "Ngày Hội gia đình" đã trở thành một sự kiện văn hóa nổi bật trong hoạt động của Tân cảng Sài Gòn. Trở thành nét đẹp truyền thống được tập thể Chiến sĩ, CBCNV-Lđ gìn giữ, bồi đắp, tạo nên nguồn sức mạnh tinh thần to lớn động viên mọi người hăng hái tham gia lao động sản xuất, kinh doanh.

... Tri ân khách hàng của Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn

Với chủ đề "Trao nhau nụ cười", tối 17/3/2016 Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn đã tổ chức tiệc Tri ân khách hàng. Dự tiệc là những khách hàng đã đồng hành cùng đơn vị trong mọi khó khăn và thuận lợi của công việc sản xuất kinh doanh trong nhiều tháng năm qua.

Đây không phải năm đầu tiên Tổng Công ty có nghĩa cử này. Lấy năm 2011, năm thứ nhất của thập kỷ thứ hai thế kỷ 21 làm mốc, chủ đề tri ân khách hàng được Tổng Giám đốc Nguyễn Đăng Nghiêm chọn là "Nghĩa nặng tình sâu" gắn với phương châm 4G: "Giúp đỡ khách hàng 24/24 - Giao dịch với khách hàng lịch sự, văn minh - Giao nhận hàng hóa nhanh chóng, thuận tiện - Giảm thiểu chi phí cho khách hàng" để thực hiện suốt năm. Với quan điểm khách hàng là bạn đồng hành, năm 2012 chương trình hội nghị khách hàng được Tân Cảng Sài Gòn tổ chức với chủ đề "Lời tri ân đầu xuân"; Năm 2013: "Giữ trọn niềm tin"; Năm 2014: "Nối vòng tay lớn"; Năm 2015: "Chung một niềm vui".

Năm 2016: "Trao nhau nụ cười", tiệc Tri ân khách hàng thực sự đã trở thành đêm gặp gỡ của tất cả những nụ cười của sự tin cậy, chia sẻ, hợp tác, phát triển và yêu thương!■

(Đọc "Một chuyến đi", ghi chép chiến trường của Mai Thế Chính, Nxb Quân đội nhân dân, 2015)

Nhà báo Mai Thế Chính (người thứ nhất, bên phải)trên chiến trường Quảng Tri 1972.

Vàng ròng của đất nước

NGÔ XUÂN HỘI

Những ai say mê truyện Tam quốc hẳn nhớ tích rừng mơ, kể Tào Tháo dẫn đoàn binh đi đánh Trương Tú, giữa đường hết nước uống, tướng sĩ khát cháy cổ. Tháo bèn lấy roi ngựa trỏ bừa về phía trước, nói lớn: "Phía trước có rừng mơ". Nghe mơ, nước dãi của quân sĩ úa đầy trong miệng, và đoàn quân lê bước đi về phía trước với hy vọng tràn trề, được giải khát.

Lê Đình Hiệp – C Trưởng C5, e219 bộ đội công binh ta trên chiến trường Quảng Trị năm 1970 không biết đã đọc Tam quốc chưa, nhưng cách anh động viên bộ đội xem ra láu cũng không kém gì Tào Tháo. Này nhé: *"Lính ta đi mệt, nhưng gặp thanh niên xung phong thì vui liền! Chỉ là mấy câu nói vẩn vơ, hoặc tếu nhị hoặc bỗ bã, những nụ cười thoáng qua, những hòn đất lén ném từ một bàn tay tinh nghịch nào đó, những tiếng hỏi "đồng hương đồng khói", thế cũng đủ tạm xua đi nỗi mệt nhọc của cả hai bên rồi. Lần chuyển quân từ đường 18 vào Mường Chương, đại đội của Hiệp đã trải qua "hoàn cảnh" đó. Hiệp cứ lựa đến chỗ có thanh niên xung phong làm việc mà cho anh em nghỉ mười phút. Lính ta khoái lắm, hết giờ nghỉ lại vừa đi vừa hỏi: -Trên kia còn nữa chú, thủ trưởng? -Ừ, còn, đi cố lên!..."* (trang 42-43). Thế là mọi người lại hăng hái bước tiếp.

Cách ứng xử của Hiệp được cuộc sống định danh là "Cái khó ló cái khôn" và những cái khôn như thế của lính trên chiến trường thì nhiều lắm, chẳng hạn: *"Xe chở hàng vào Hướng Hóa. Đến ba-ri-e trước Làng Vây, lái xe ngại bom đạn, định đổ hàng xuống. Công binh mình sợ không thuyết phục được, mới đánh lừa, bảo còn lâu mới đến Làng Vây, rồi lên ca-bin và húa sẽ chỉ đường. Để xe qua Làng Vây cũng không nói gì. Đến Hướng Hóa mới bảo dừng xe. Thế là hàng được đổ đúng nơi quy định."* (tr.70).

Hoặc nữa: *"Bom bi nổ chậm khi rơi xuống đất thì bật ra bốn sợi dây dài khoảng 10 mét, mảnh như sợi cước nhỏ nhất, màu xám, khi có ánh nắng chiếu vào thì loáng lên, người ta khó nhìn thấy. Vô ý chạm phải một trong bốn sợi dây đó, cũng đủ làm bom nổ. Khắc phục nó bằng cách châm lửa đốt dây. Một lần thấy bom, Sàn (Trợ lý chính trị Trung đoàn 7) bật lửa đốt dây rồi lần theo, thấy đúng quả bom bi, liền đặt vào đấy một lượng nhỏ bộc phá, cho tiêu nó"* (tr.98).

Hoặc nữa nữa, thế này…

Mai Thế Chính, tác giả của những ghi chép trên thuộc lớp đầu tiên của thanh niên Hà Nội lên đường chống Mỹ. Anh nhập ngũ ngày 10-10-1958, tròn 4 năm sau Giải phóng Thủ đô. Được biên chế vào binh chủng Công binh, trải qua nhiều lăn lộn thao trường và chiến trường, tháng 7-1966, từ một đơn vị sẵn sàng chiến đấu, Chính được điều về làm trợ lý tuyên huấn binh chủng, phụ trách Tờ tin, sau thành báo Công binh. Đọc anh, mới biết cuối tháng 1 đầu tháng 2-1968 ta nổ súng đánh Huội San, Làng Vây thì từ mấy tháng trước đó, công binh ta đã có mặt trên đất bạn Lào để mở đường về hướng Đông. Chuẩn bị cho chiến dịch Nam Lào 1971, chiến dịch Quảng Trị 1972 thì từ năm 1969, 1970, Trung đoàn Công binh 7 (Đơn vị hai lần Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân), Trung đoàn Công binh 83 (Đơn vị Anh hùng Lực lượng vũ trang nhân dân) đã đi mở đường B70, một con đường nghi binh chạy từ Hướng Hóa (vùng A Sầu, A Lưới), qua sông Đakrông xuống bao vây thị xã Đông Hà ở mạn Bắc. Tất cả những chuyển động đó của binh chủng Mai Thế Chính đều có mặt. *Một chuyến đi* mà anh nói ở đây là chuyến đi vào Quảng Trị năm 1970 với những đơn vị đang làm con đường nghi binh nói trên.

Cũng lạ là trong cuộc đời làm báo của mình, tác giả hẳn còn có nhiều chuyến đi khác, nhưng vì sao sau khi đã xoa tay gác kiếm, chỉ có chuyến đi này được anh in thành sách ? Tôi tò mò mở sách ra xem.

Ghi chép bắt đầu ngày 26/4/1970 ở Hà Tĩnh, kết thúc ngày 20/7/1970 ở Hà Nội, thời gian gần ba tháng. Mà những gì đoàn đi nếm trải, đảm bảo cho các anh tiêu một đời không hết. Cảnh máy bay, thám báo địch lùng sục, ném bom. Cảnh bộ đội hành

Ghi chép chiến trường.

quân, làm đường trong nắng, trong mưa, trong bom đạn, trong đói khát giày vò, chịu đựng sên vắt muỗi độc, sốt rét hàng năm trời vẫn lạc quan, bền chí. Cảnh đồng bào các dân tộc miền Tây Quảng Trị, đồng bào Lào dù gian khổ, đạn bom vẫn một lòng gắn bó với cách mạng dưới ngòi bút của Mai Thế Chính hiện lên kỹ lưỡng đến từng chi tiết. Xen giữa những chi tiết là những nhận xét đầy cảm xúc. Ví dụ: *"Người Vân Kiều đơn giản mà sâu sắc"* (tr.164), hay: *"Vào đây mới thấy rõ binh chủng Công binh đúng là vừa phải bảo đảm chiến đấu vừa chiến đấu."* (tr.112). Tuy nhiên, là ghi chép nên chủ yếu anh chỉ kể và tả. Kể thật nhiều và tả cũng thật hay. Từ những kể và tả của anh, những vùng đất (đã đành) mà những gương mặt người hiện lên thật ấn tượng: C viên xe máy Tân, 43 tuổi, quê Đức Thọ, Hà Tĩnh đi bộ đội từ 1947, 1962 chuyển ngành sang Ty Giao thông Nghệ An, năm 1965 trở lại bộ đội, hết ở C lại vào B... Trạm trưởng Sửa chữa Nguyễn Sơn Hải, 34 tuổi, quê Sài Gòn, từng đi khắp các đơn vị mới thành lập. Đã qua C, vào B. Lần chuẩn bị sang C cuối 1965, Hải phụ trách mấy đ/c thợ sửa chữa; cả tổ được nghỉ 5 ngày, tranh thủ về gia đình. Hải không biết đi đâu. Sau, tổ viên Tấn đề nghị Hải về nhà mình ở Lý Nhân, Nam Hà chơi. Về quê Tấn, Hải gặp một cô gái gọi Tấn bằng cậu. Năm ấy cô ta 19 tuổi. Hải thì đã 29. Hải để ý cô ta. Khi Tấn hỏi Hải có ưng không, Hải gật ngay. Tấn đứng ra mai mối. Thế là quen nhau. Một năm sau, 1966, Hải về Lý Nhân cưới cô ta. Bây giờ hai vợ chồng đã có con gái đầu lòng một tuổi...

Giao ban ở Trung đoàn bộ e7 Công binh.

Chiến sĩ thì như vậy, còn các thủ trưởng trung đoàn thì sao ? Tất cả được anh em quý mến! Hồi tháng 4, Phó Chính ủy Đỗ Giả đến c6. Anh chỉ báo qua cho đại đội biết, rồi cùng đ/c cảnh vệ về tổ của a phó Chương: *"Hôm nay mình không đi đâu cả, đến đây làm thí điểm với các cậu một ngày"* (tr.124).Nói rồi Phó Chính ủy quần đùi, áo lót kéo dây, để cậu cảnh vệ cầm bàn trang, Chương và một đ/c nữa thì cuốc đất. Một "sự kiện lịch sử" ở E này, và có lẽ cả trong binh chủng nữa. Năng suất mọi ngày chỉ 11-12 m^3 đất, hôm ấy mỗi người 13 m^3.

E phó Nguyễn Ngọc Bảo có bao thuốc lá cũng mời khắp, hết thì cùng hút thuốc lào; cũng mang theo một vắt cơm cùng ăn với anh em. Bất kỳ mở đường nào, bao giờ e phó Bảo cũng là người xông xáo, sâu sát đơn vị.

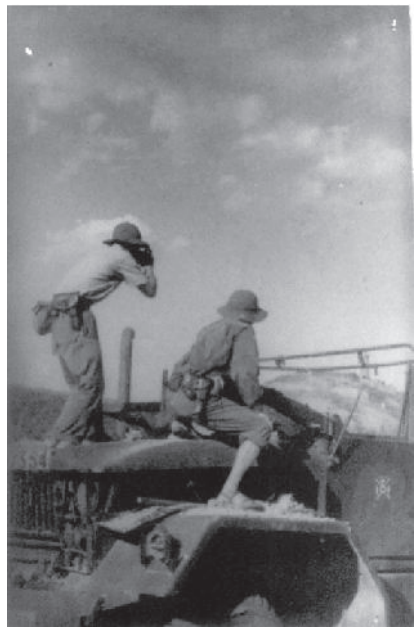
Tham mưu trưởng Trần Khê thì được khen là tỉ mỉ, cẩn thận, nghe nói còn giữ được hộp kim chỉ từ năm 1946 hồi mới đi bộ đội; lúc nào trong ba lô cũng có gạo dự trữ. Trong hội nghị, anh Khê hay lên hát chèo; có lần anh đứng cạnh máy húc, chắp tay sau lưng hát động viên anh em ngay tại mặt đường...

Càng đọc càng thấy cảm phục các anh các chị, một thế hệ vàng ròng của đất nước. Và khi trên dưới một lòng thì không có gì chúng ta không làm được. Mỹ, Ngụy dù đổ bao nhiêu bom đạn đánh phá, vẫn bất lực thấy đường của Cách mạng ngày một vươn dài. Con đường B70 sau đó đã làm tròn sứ mệnh mà lịch sử đặt ra cho nó...

Lý do để *Một chuyến đi* được in thành sách cũng thật hay. Tháng 4/2012, Mai Thế Chính (lúc này đã nghỉ hưu), tình cờ đọc được trên báo Văn nghệ Hội Nhà văn Việt Nam bức thư của Ngô Xuân Hòa, một cựu binh của e7 công binh gửi họa sĩ Thành Chương, cảm ơn họa sĩ về ký họa chân dung của mình mà họa sĩ đã vẽ từ 42 năm trước, in trên báo Văn nghệ số kỷ niệm 37 năm ngày giải phóng hoàn toàn miền Nam (Họa sĩ Thành Chương cũng là một thành viên trong đoàn đi năm 1970). Những dòng thư cảm ơn in trên báo của người cựu chiến binh đã thúc giục anh lục lại trong đống sổ sách lưu trữ cuốn sổ nhật ký, cho đánh máy, xuất bản.

Với chúng ta nói chung, nhật ký là để ghi nhớ sự kiện cuộc đời, làm tài liệu cho những công việc dài hơi về sau. Nhưng nếu người ghi ở giữa dòng thời cuộc, tâm tư tình cảm luôn gắn chặt với quốc gia đại sự, theo thời gian bản thân những ghi chép của họ đã là một giá trị mà không một loại hình văn nghệ nào có thể thay thế. Đấy chính là lý do vì sao các nhật ký của Nam Cao, của Dương Thị Xuân Quý, của Chu Cẩm Phong, của Đặng Thùy Trâm, của Nguyễn Văn Thạc... được nhiều người tìm đọc. Trên ý nghĩa ấy mà *Một chuyến đi* của Mai Thế Chính được nhà xuất bản Quân đội Nhân dân ấn hành, dẫu hơi muộn, nhưng xiết bao cần thiết.

TP Hồ Chí Minh, tháng 11/2015



Quảng Trị 1972.

TOP 10 ECONOMIC HIGHLIGHTS OF 2015

The Vietnamese economy in 2015 was dubbed by international organisations as one of the rare bright spots of the Asian economy. Following are the top 10 economic highlights that have had big impacts on investment and business activities in the country.

1- Record-low inflation

In 2015 inflation was 0.63 per cent, the lowest in the past 10 years.

This is the result of the government's policies to stabilise the macroeconomy, as well as the drop in the price of fuel. Low inflation was the basis for the decrease in deposit rates and lending rates, leading to a fall in financing costs for companies.

2- Impressive GDP growth

GDP growth in 2015 was 6.68 per cent, the highest in the past eight years. This result is due to the recovery of various industries and a climb in consumer confidence, due to controlled inflation.

3- FDI increased

Total registered foreign direct investment (FDI) was $23 billion. The disbursement amount was $14.5 billion, up 16 per cent on-year and double the amount of 2009. The high FDI demonstrated foreign investors' increased confidence in Vietnam.

However, state bodies should be more selective in licensing FDI projects. Higher quality projects should be their priority. The government should also create more policies to encourage the private sector to ensure sustainable growth.

4- Fall in oil prices

The price of crude oil fell significantly throughout 2015. In the last days of the year, the price stood at $35 per barrel, the lowest in seven years. The lower price caused a dent in revenue from crude oil exports, but has had a good effect on domestic production due to a drop in the cost of production.

5- Free trade agreements (FTAs) ratified

In 2015, Vietnam continued to integrate deeply into the regional and global economy. Eight years after joining the World Trade Organization, Vietnam has signed many FTAs with many countries and regions, such as South Korea, the European Union, and the Eurasian Economic Union. Vietnam also joined the ASEAN Economic Community (AEC) and completed negotiations for the Trans-Pacific Partnership.

The integration means that Vietnamese companies must raise their competitive capacity in order to take advantage of the new opportunities and stand firm in the domestic market.

6- Big economic reforms

Many laws were created or amended in 2015, such as the Law on Investment, the Law on Enterprises, the Law on Housing, and the Law on Real Estate Business.

These laws have contributed to the completion of a legal framework for the socialist-oriented market-based economy, facilitating the operation of companies. The laws are also appropriate for the economic integration of Vietnam with global markets.

These new laws, and the decrees guiding their implementation, demonstrate the government's commitment to bringing Vietnam closer to international norms, while taking into account Vietnam's particular characteristics.

7- Equitisation of state-owned entreprises (SOEs)

The government, ministries and local authorities have accelerated the equitisation of SOEs in 2015.

However, the process has not moved as fast as hoped. In 2015, 200 out of 289 SOEs were equitised. These equitised companies have yet to see a big improvement in governance and economic efficiency.

8- Interest rate, foreign exchange rate make positive movements

The restructuring of the commercial bank system saw positive results during the year. Vietnam's low inflation allowed a decline in deposit and lending interest rates, thus decreasing the cost of financing.

Moreover, as China devalued the yuan, Vietnam changed its exchange rate in order to encourage export industries and keep the value of the Vietnamese dong stable.

9- Recovery in the real estate market

The real estate market of Vietnam recovered well in 2015, as shown by the ascension in the sale price of many projects and the decrease in their inventory. However, some developers have used bank loans to develop projects of questionable demand, leading to an increased risk of bad debts for 2016.

10- Improved transport infrastructure

During 2015, operations began on many transport infrastructure projects, which are set to boost the economy in the near future.

Some of these projects include the Hanoi-Lao Cai expressway, the upgrade of National Road 1A, National Road 14, and the opening of the Nhat Tan bridge and the Hanoi-Noi Bai expressway at the beginning of the year.

The opening of the 105 kilometre Hanoi-Haiphong expressway in December marked a milestone in the process of upgrading Vietnam's transport infrastructure.

(Souce: VN Investment Review)

Đối thủ đáng gờm là kẻ chẳng bao giờ quấy rầy đến bạn, mà hắn chỉ chăm chăm làm cho doanh nghiệp của mình mạnh và tốt lên từng ngày.

(Henry Ford)

Khi bắt đầu công việc và khi gần đến mục đích là những lúc có nhiều nguy cơ thất bại nhất

(C. Bernard)

FOREIGN FIRMS HUNGRY FOR AGRI PROJECTS

A raft of new and expanded agricultural projects are expected to be implemented by foreign investors in 2016

Foreign investors' appetite for Vietnam's agricultural sector is growing, with a string of new or expanded projects scheduled to come on line soon.

Tran Thi Thu Ha, Deputy Chairwoman of the Binh Dinh People's Committee, said that final investment procedures were being completed for the expansion of Vietnam-Australia Group's $23 million project to build a hi-tech shrimp farming complex in the province during 2016-2017.

In late 2015, this group also began the construction of a $45.4 million complex to produce high-quality shrimp in the Mekong Delta province of Bac Lieu. This 315 hectare project, which will be the largest of its type in Vietnam, will employ 2,000 local workers once it becomes operational in 2017.

"A growing number of agricultural foreign-invested projects are expected to be implemented in 2016. They are ready for implementation now," said Deputy Minister of Agriculture and Rural Development Ha Cong Tuan.

For example, the Vietnam-Australia joint venture Austfeed Vietnam Corporation has been given an investment certificate to build a new $30 million feed mill in the Mekong Delta province of Dong Thap. With construction due to commence in the first quarter of 2016, the mill will have an annual capacity of 400,000 tonnes after starting operations in February 2017.

In another case, Spotlight Animal Feed Corporation, a joint venture between Vietnam's Spotlight and KSK Global, which is a major US financial investor, is expecting approval from the southern province of Ba Ria-Vung Tau for its new feed mill there. This project will have an annual capacity of 150,000 tonnes.

In early 2016, the corporation will also commence the construction of another mill in the northern province of Hai Duong. Currently the corporation is operating a feed mill in Dong Thap, and building another mill in the southern province of Dong Nai.

Additionally, the US' Cargill will open its 11th Vietnam-based feed mill in the central province of Nghe An in 2016. Recently, Cargill invested $7 million for the expansion of its existing animal feed mill in Dong Thap, while announcing that it would extend its investment in Vietnam by another $40 million, bringing its total investment in the country to $180 million. The firm's plan includes a new $30 million animal feed mill in the southern province of Binh Duong and a $10 million agreement with Saigon International Terminals Vietnam (SITV) for grain and oil seeds warehousing facilities in Phu My port in Ba Ria-Vung Tau. SITV is a member of Hutchison Port Holdings Limited – the world's leading port investor, developer, and operator.

Tuan said that in February 2016, the Ministry of Agriculture and Rural Development would send a draft of a new decree on incentives for foreign-invested agricultural projects to the Ministry of Justice for comment. After that the draft will be submitted to the government for approval within the first half of 2016.

Under the draft, incentives will be given to foreign investors in four sectors, including production and development of plant varieties and breeds, production of supporting materials, intensive processing of agro-forestry-aquatic products, and production of veterinary medicines and pesticides.

"These four sectors are not attractive to local enterprises, so we have to attract foreign investors to them," Tuan said.

By Thanh Dat (source: Vietnam Investement Review)