TRONG SỐ NÀY

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 phép đăng ký xuất bản số:
534/GP-BTTTT cấp ngày 24/04/2009
In tại Công ty TNHH TM-DV SX Bao bì giấy
Tân Minh Thư

Lưu hành nội bộ

Tin trong nước 2

Tin quốc tế 6

Vấn đề & Sự kiện
- Sửa đổi bộ luật hàng hải dưới góc nhìn Quốc hội 14
- Tư nhân hóa cảng biển 20
- Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải: Lựa chọn của nhiều hãng tàu... 24

Logistics
- Nhiều khó khăn làm hạn chế tăng trưởng Logistics Việt Nam 28
- Nhiều dự án logistics đang chờ ... sân bay Long Thành 30
- Đà Nẵng hướng đến trung tâm logistics 32

Diễn đàn
- 155 Năm Cảng Sài Gòn 34
- Vì sao cần "cập nhật" Bộ luật hàng hải 2005 ? 38
- Về cơ chế chính quyền cảng... 40
- Hỏi & Đáp 44

Văn hóa & Thể thao
- Phóng viên điều tra : Đâu là điểm dừng ? 50
- Lưu luyến ngày chia tay... 52
- Thương hiệu Hoa tiêu Sài Gòn 56
- Chiều trên đất cảng 58
- Thương cảng Bãi Xàu với dấu ấn người Hoa 60
- Tản mạn chung quanh trái bóng Sea Games 63

News 66

HƠN 12 TRIỆU USD XÂY TRUNG TÂM KHO VẬN LOGISTICS

Tại Khu công nghiệp Nhơn Trạch 3 (huyện Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai), Công ty TNHH Sankyu Việt Nam (thuộc Tập đoàn Sankyu Nhật Bản) đã khai trương Trung tâm kho vận logistics với tổng số vốn hơn 12 triệu USD. Trung tâm kho vận có diện tích 20.000m^2 sẽ cung cấp dịch vụ quản lý kho bãi, kinh doanh dịch vụ cho thuê kho bãi. Đây là trung tâm thứ 2 của Sankyu tại Việt Nam (Trung tâm thứ nhất tại Hải Dương).

Theo tin từ Tập đoàn Sankyu, những năm qua Tập đoàn đã tiến hành khảo sát và nhận thấy thị trường kho vận ở Việt Nam cũng như khu vực Đông Nam Á rất tiềm năng. Bên cạnh đó, Đồng Nai có môi trường đầu tư ổn định nên Tập đoàn chọn địa phương này để triển khai dự án. Trung tâm đi vào hoạt động sẽ giải quyết việc làm cho nhiều lao động tại địa phương, góp phần phát triển ngành công nghiệp dịch vụ của Đồng Nai.

Theo Ban quản lý các khu công nghiệp tỉnh Đồng Nai, đến thời điểm này, Đồng Nai đã thu hút được 185 dự án đầu tư của doanh nghiệp Nhật Bản với tổng vốn đăng ký trên 3,4 tỷ USD; Nhật Bản đứng thứ 3/40 quốc gia, vùng lãnh thổ đầu tư vào Đồng Nai.

C.Phong

CẢNG TÂN CẢNG - HIỆP PHƯỚC ĐI VÀO HOẠT ĐỘNG

Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn đã khai trương cảng Tân Cảng-Hiệp Phước có khả năng tiếp nhận tàu 50.000 DWT đầy tải và 70.000 DWT hạ tải tại huyện Nhà Bè, TP.HCM.

Cảng Tân Cảng - Hiệp Phước có vị trí chiến lược là giao điểm giữa các khu công nghiệp phía Nam TP.HCM và các tỉnh ĐBSCL; một mặt giáp ngã ba sông Soài Rạp hướng ra Biển Đông, một mặt giáp sông Đồng Điền, cách cảng Cát Lái (quận 2) 19km đường thủy và 18km đường bộ, cách trung tâm TP.HCM 23km. Cảng Tân Cảng-Hiệp Phước có diện tích đầu tư 18,7ha. Tổng vốn đầu tư của cảng Tân Cảng-Hiệp Phước gần 1.500 tỷ đồng.

Cảng Tân Cảng-Hiệp Phước là điểm kết nối hàng hóa quan trọng của các nước vùng nội Á, đảm bảo phân khúc tải trọng 3-4 vạn tấn tại cảng Cát Lái, từ 5-7 vạn tấn tại cảng Hiệp Phước và trên 11 vạn tấn tại cảng Cái Mép (Vũng Tàu). Đặc biệt, khi sử dụng cảng Tân Cảng-Hiệp Phước, các hãng tàu sẽ tiết kiệm được chi phí hàng hải và thời gian so với luồng tàu sông Lòng Tàu. Về đường bộ, các khách hàng thuộc khu công nghiệp phía Nam TP.HCM và các tỉnh ĐBSCL có thể tới Cảng Tân Cảng-Hiệp Phước theo tuyến Võ Văn Kiệt, Nguyễn Văn Linh để kết nối với Quốc lộ 1A, cao tốc TP.HCM-Trung Lương và đường vành đai 3 (dự kiến hoàn thành trong năm 2017).

Cảng Tân Cảng-Hiệp Phước đảm nhiệm phân khúc tàu trọng tải 50.000 DWT đầy tải và 70.000 DWT hạ tải, cho phép hệ thống cảng Tân Cảng Sài Gòn có thể tiếp nhận được tất cả các kích cỡ tàu.

V.Sang

CẢNG VŨNG ÁNG: ĐẦU TƯ BẾN SỐ 3

Công ty cổ phần Cảng Vũng Áng Việt – Lào đã tổ chức cuộc họp về Dự án đầu tư xây dựng công trình bến số 3 - cảng Vũng Áng. Việc đầu tư xây dựng bến số 3 là hết sức cần thiết do lượng hàng thông qua cảng năm 2014 đã vượt xa công suất thiết kế, hai bến cảng hiện có đang đối mặt với sự quá tải. Theo dự báo, lượng hàng qua cảng Vũng Áng sẽ đạt mức 3,25 triệu tấn vào năm 2015 và 4,45 triệu tấn vào năm 2020.

Nhằm đáp ứng tốt nhu cầu thực tế và kết hợp hiệu quả các hạng mục đầu tư mới với những hạ tầng hiện có của cảng, bến số 3 nên được đầu tư xây dựng nối tiếp với bến số 1 và 2, với quy mô bến hàng tổng hợp cho tàu có trọng tải đến 45.000 DWT. Theo đó, dự án có tổng mức đầu tư trên 1.000 tỷ đồng, riêng kinh phí đầu tư giai đoạn khởi động (năm 2018) hơn 649 tỷ đồng, trong đó nguồn vốn tự có của doanh nghiệp chiếm 30%, vay các ngân hàng thương mại 70%. Đại diện các sở, ngành liên quan, các cổ đông đề nghị đơn vị tư vấn cần khảo sát và cập nhập số liệu số lượng hàng hóa thông qua cảng cụ thể sát với thực tế; tính toán và đánh giá đúng nhu cầu lượng hàng hóa sẽ cập cảng sau khi hoàn thành; nguồn vốn vay ngân hàng để đầu tư và đẩy nhanh tiến độ triển khai thực hiện...

H.Trung

CÁC CẢNG BIỂN THỰC HIỆN NGHIÊM VỀ TẢI TRỌNG BỐC DỠ

Theo ông Thái Văn Chung, Phó Chủ tịch kiêm Tổng Thư ký Hiệp hội vận tải hàng hóa TP.HCM, các cảng biển đã thực hiện nghiêm chỉnh việc kiểm tra, bốc dỡ hàng lên xe đúng tải trọng quy định. Tuy nhiên, khi ra khỏi cảng, cả chủ xe, người bốc dỡ và tài xế cố tình bốc thêm hàng, chở quá tải. Hành vi này chưa được xử lý nghiêm, nhất là đối với người bốc dỡ. Mức xử phạt cao nhất các đối tượng này hiện ở mức 4 triệu đồng.

"Trong một quy trình vận tải hàng hóa, giữa chủ xe, người bốc dỡ và tài xế đều được biết thông tin trong giấy vận tải (được ký cho từng chuyến đi); thế nhưng vì lợi nhuận, các đối tượng này đã làm ngơ, cố tình chất hàng quá tải. Hành vi này đã tạo nên sự cạnh tranh không lành mạnh, tác động xấu lên đời sống kinh tế, xã hội". Ông Thái Văn Chung cho biết thêm.

Liên quan đến vấn đề chở hàng quá tải, Hiệp hội vận tải hàng hóa TP.HCM vừa kiến nghị Ủy ban Các vấn đề xã hội của Quốc hội có ý kiến với Chính phủ, Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Công an và các địa phương trong việc thực hiện quyết liệt chủ trương kiểm soát tải trọng vận chuyển hàng hóa đúng quy định; tăng cường các biện pháp kiểm tra, kiểm soát, xử lý nghiêm minh các hành vi vi phạm, chấm

dứt tình trạng bao che, dung túng các hình thức bảo kê; làm rõ trách nhiệm lãnh đạo các ngành chức năng, chính quyền các cấp khi xảy ra các vụ việc vi phạm phạm trên lĩnh vực, địa bàn mình phụ trách.

Hiệp hội Vận tải hàng hóa TP.HCM cho rằng, hiện nay trên địa bàn thành phố có phương tiện ngang nhiên chở vượt quá tải trọng cho phép từ 100% - 200% nhưng vẫn không bị xử lý. Do còn có hiện tượng thông đồng giữa chủ doanh nghiệp vận tải và cơ quan có nhiệm vụ tuần tra, kiểm soát, xử lý nên một số phương tiện đã tự ý dán logo bảo kê gây phản cảm, thách thức công luận.

H.Bình

NẠO VÉT LUỒNG THỊ VẢI BẰNG VỐN XÃ HỘI HÓA

Cục Hàng hải Việt Nam vừa có cuộc họp về việc xin tham gia Dự án xã hội hóa nạo vét luồng hàng hải sông Thị Vải, đoạn từ Nhà máy thép Phú Mỹ đến cảng container quốc tế SP-PSA theo hình thức tận thu bù chi phí, không sử dụng ngân sách Nhà nước của Công ty TNHH MTV Đan Thành.

Theo đó, nhà đầu tư đã được Bộ GTVT chấp thuận đăng ký dự án xã hội hóa nạo vét luồng hàng hải từ sông Thị Vải, đoạn từ thượng lưu Vàm Bà Riêu Lớn đến sông Quán Chim theo hình thức tận thu sản phẩm bù chi phí, không sử dụng ngân sách Nhà nước (văn bản số 5493/BGTVT-HCHT). Sau khi nghe báo cáo của Công ty TNHH MTV Đan Thành, Cục Hàng hải Việt Nam cho rằng việc xã hội hóa nạo vét luồng vào cảng là công việc rất mới nên cần phải xây dựng cơ chế, chính sách để quản lý hiệu quả. Để thực hiện được mục tiêu này, yêu cầu nhà đầu tư phải thuê tư vấn giám sát độc lập để vừa quản lý vừa đảm bảo giám sát được hoạt động của tư vấn giám sát. Cảng vụ là đơn vị quản lý của Cục tại địa phương cần nghiên cứu kỹ và có trách nhiệm đề xuất những quy định cụ thể, những chủ trương ưu tiên để đảm bảo hiệu quả cho nhà đầu tư và đảm bảo lợi ích cho nhà nước.

Thời gian qua, Cục Hàng hải đã thực hiện việc xã hội

hóa đầu tư nạo vét kết hợp tận thu sản phẩm trên một số tuyến luồng như Lệ Môn, Sông Lam, Ba Ngòi, Thuận An, Cửa Gianh, Nhật Lệ, nhánh phụ đi Trà Vinh của sông Hậu phục vụ giao thông đường thủy tại khu vực, bước đầu có kết quả khả quan. Số tiền cần có để triển khai nạo vét đảm bảo chuẩn tắc thiết kế các tuyến luồng tàu biển mỗi năm khoảng 1.200 tỷ đồng. Kinh phí ngân sách dành cho nạo vét luồng hàng hải mỗi năm chỉ đáp ứng khoảng 30 - 40% nhu cầu.

N.Minh

HỘI NGHỊ THAM VẤN VỀ VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM - HOA KỲ

Nhân dịp kỷ niệm 20 năm bình thường hóa quan hệ ngoại giao giữa Việt Nam và Hoa Kỳ, nhận lời mời của cục Hàng hải Hoa Kỳ, đoàn công tác của Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam do Thứ trưởng Nguyễn Văn Công dẫn đầu đã cùng với đoàn công tác của cục Hàng hải Hoa Kỳ do ông Paul "Chip" Jaenichen – Cục trưởng cùng các cán bộ Bộ Ngoại giao Hoa Kỳ, ủy ban Hàng hải Liên bang Hoa Kỳ đã tham dự Hội nghị tham vấn lần thứ 3 thực hiện Hiệp định Vận tải biển giữa Việt Nam và Hoa Kỳ tại trụ sở Cục Hàng hải Hoa Kỳ vào ngày 08/6/2015.

Tại hội đàm, hai bên đã giới thiệu về các chính sách phát triển hàng hải của mỗi quốc gia. Hai bên cũng trao đổi về các chủ đề cùng quan tâm liên quan tới lĩnh vực hàng hải, bao gồm: vấn đề bảo vệ môi trường biển (sử dụng nhiên liệu khí ga hoá lỏng, quản lý nước ba-lát); mô hình quản lý cảng, quản lý cước và phụ cước để tránh tình trạng cạnh tranh không lành mạnh; chống cướp biển; thu hút đầu tư trong lĩnh vực hàng hải; hợp tác đào tạo, huấn luyện thuyền viên; gia hạn thời gian visa cho thuyền viên...

Hai bên cũng đã tiến hành rà soát các điều khoản của Hiệp định Vận tải biển Việt Nam – Hoa Kỳ và thống nhất các quy định của Hiệp định vẫn còn phù hợp, chưa cần bổ sung, sửa đổi. Hai bên ghi nhận và đánh giá cao những nỗ lực của các cơ quan có liên quan của Việt Nam và Hoa Kỳ trong việc triển khai Hiệp định Vận tải biển trong thời gian qua và thống nhất sẽ thúc đẩy hợp tác hơn nữa để tương xứng với tiềm năng của hai bên.

Kết thúc hội nghị, hai bên cam kết sẽ tiếp tục tăng cường các đối thoại, chia sẻ thông tin trong các lĩnh vực về hàng hải, cũng như triển khai các hợp tác cụ thể trong thời gian tới.

T.Vy

340 TỶ ĐẦU TƯ DỰ ÁN LOGISTICS TẠI HẬU GIANG

Hội đồng quản trị Công ty cổ phần Gemadept (mã GMD, sàn HOSE) vừa thông qua việc đầu tư Dự án xây dựng trung tâm logistics. Dự án nằm tại Khu công nghiệp sông Hậu, huyện Châu Thành, tỉnh Hậu Giang với quy mô xây dựng 15 ha. Tổng vốn đầu tư của dự án này là 669 tỷ đồng, trong đó Gemadept góp 51% vốn. Theo đó, số tiền Gemadept phải rót vào dự án này là khoảng hơn 340 tỷ đồng.

Theo Gemadept, dự án này nằm trong chiến lược phát triển mạng lưới logistics của Gemadept tại khu vực ĐBSCL. Hoạt động logistics là một trong 4 mảng kinh doanh chính của Gemadept. Trong đó, logistics và hoạt động khai thác cảng là 2 hoạt động kinh doanh cốt lõi của doanh nghiệp này. Ngoài ra, Gemadept còn có 2 lĩnh vực hoạt động nữa là trồng rừng và bất động sản. Riêng trong mảng logistics, Gemadept tham gia ở tất cả các khâu liên quan như trung tâm phân phối, cảng hàng hóa hàng không, vận tải biển, vận tải hàng dự án, vận tải đường bộ, đại lý giao nhận. Trong đó, dịch vụ kho vận và phân phối là hoạt động đã và đang được Gemadept Logistics tập trung đầu tư phát triển mạnh.

Công ty hiện đang khai thác hệ thống kho lớn hàng đầu Việt Nam với diện tích hơn 100.000m2 tại các trung tâm kinh tế lớn của cả nước như TP.HCM, Bình Dương, Hà Nội và Hải Phòng. Riêng về kho ngoại quan, Gemadept Logistics có 2 hệ thống kho chính tại hai huyện Dĩ An và An Thạnh, tỉnh Bình Dương với tổng diện tích gần 40.000m2. Trong khi đó, Cảng hàng hóa hàng không của Gemadept chính thức đi vào hoạt động từ ngày 5/10/2010 với tổng vốn đầu tư 50 triệu USD. Cảng hàng hóa hàng không này là liên doanh của Bộ Quốc phòng, Cụm cảng hàng không phía Nam, Công ty cổ phần Gemadept và một nhóm các nhà đầu tư tài chính.

C.Tín

CÔNG TY KHO VẬN & CẢNG CẨM PHẢ
VINACOMIN
VINACOMIN CAMPHA PORT & LOGISTICS COMPANY

(ISO : 9001 - 2000)

Đường Lý Thường Kiệt, P. Cửa Ông,
TX. Cẩm Phả, T. Quảng Ninh
ĐT: 84.203.3865 045 - **Fax:** 84.203.3865 320
Email: campha-port@vnn.vn
www.camphaport.com.vn

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH

- ❖ Chế biến, kinh doanh than.
- ❖ Quản lý khai thác Cảng Cẩm Phả và các Cảng lẻ khác thuộc Công ty.
- ❖ Dịch vụ du lịch, dịch vụ đời sống cho các tàu trong và ngoài nước đang hoạt động tại Cảng.
- ❖ Dịch vụ cứu hộ, lai dắt tàu ra vào Cảng, dịch vụ thông tin liên lạc trong nước và quốc tế.
- ❖ Dịch vụ xuất nhập khẩu qua Cảng Cẩm Phả.
- ❖ Dịch vụ cung ứng tàu biển.
- ❖ Dịch vụ kiểm đếm, giao nhận hàng hóa.
- ❖ Dịch vụ xuất nhập khẩu ủy thác và xuất nhập khẩu trực tiếp vật tư hàng hải.
- ❖ Dịch vụ bốc xếp và chuyển tải than.
- ❖ Dịch vụ vận tải thủy (đường sông, đường biển).

Huân chương Lao động hạng Nhất năm 2005
Huân chương Lao động hạng Nhì năm 2000
Giải vàng chất lượng Việt Nam năm 2001, 2010

Giải bạc chất lượng VN năm 1999, 2000, 2009
Được công nhận là Cảng đảm bảo An ninh Tàu biển và Cảng biển theo bộ Luật ISPS.

CÔNG TY CỔ PHẦN VẬN TẢI & DỊCH VỤ HÀNG HẢI CẢNG SÀI GÒN
SAIGON PORT MARITIME SERVICES & TRANSPORT JOINT STOCK Co.

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.

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

(Green Port)

ICTSI NỖ LỰC LÀM GIẢM LƯỢNG KHÍ THẢI Ở MANILA

Hoạt động khai thác của International Container Terminal Services (ICTSI) tại các bến cảng ở Manila tiếp tục tăng, các xe nâng tải công-ten-nơ (reach stacker) thế hệ mới đã được sử dụng trong khai thác để làm giảm khí thải gây ô nhiễm tại vùng vịnh này.

Được cung cấp bởi Kalmar, xe nâng tải công-ten-nơ Gloria có sức nâng 45 tấn và ba tính năng vận hành: ECO – tính năng sử dụng nhiên liệu, tính năng vận hành bình thường và tính năng vận hành tiết kiệm. Kalmar nói các tính năng này làm ít tiêu thụ năng lượng và mang lại hiệu quả sử dụng các xe nâng tải này trên thị trường hiện nay. Các reach stacker này cũng có tính năng ngưng hoặc khởi động tự động, được cho là để giảm lượng khí thải và hiệu suất tiết kiệm nhiên liệu lên tới 10%.

"Kalmar không chỉ cung cấp thiết bị có năng suất cao và đáng tin cậy; họ đánh giá cao sự năng động của các doanh nghiệp và kết quả là, có thể cung cấp các giải pháp tăng năng suất tuy nhiên giảm chi phí hoạt đông cho chúng tôi", ông Antonio Coronel, giám đốc phụ trách mua sắm của ICTSI, cho biết.

Là đơn vị đầu tiên sử dụng các thiết bị này ở châu Á, bốn reach stacker mới này được trang bị cho bến cảng Manila International Container Terminal (MICT) của ICTSI và tại các cảng công-ten-nơ mới Số 1 và Số 2 tại cảng Subic Bay Freeport.

Khối lượng đã tăng lên như là kết quả của lượng hàng công-ten-nơ ra vào đảo Luzon. Kế hoạch của ICTSI là nâng cao công suất thiết bị của các bến cảng ở Subic Bay để trở thành như là cảng cửa ngõ tương lai tại khu vực bắc và trung Luzon, chứ không phải chỉ là một bến cảng chuyển tải hàng hóa từ Manila.

MICT, đơn vị khai thác chủ lực của ICTSI và là cảng công-ten-nơ quốc tế lớn nhất của Philippines, có sản lượng hàng năm 4,2 triệu TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) - con số sản lượng này đang trên đà phát triển.

(Port Strategy)

SINGAPORE CÔNG BỐ SÁNG KIẾN KẾT NỐI LIÊN THÔNG

Cảng vụ Hàng hải Singapore (MPA) đã công bố một số sáng kiến mới được thiết kế để thúc đẩy sự liên kết các cảng của Singapore.

Được mệnh danh là "Cảng thông minh", các sáng kiến này là cài đặt các hệ thống tiếp cận băng thông rộng 4G trong vùng nước cảng biển Singapore cho cộng đồng hàng hải và cho các tàu thuyền hoạt động trong vùng nước cảng biển Singapore, miễn phí dịch vụ wi-fi tại các bến cảng thuộc MPA quản lý cho các thành viên ngoài cộng đồng, và dịch vụ ứng dụng mạng di động "Maritime@SG" cho phép khách hàng sử dụng cảng truy cập vào cổng thông tin mới nhất về hành trình tàu đến và đi, các thông báo hàng hải và cảng, các thông tin thủy triều, và các dịch vụ khác.

Tổng giám đốc của MPA, ông Andrew Tan, cho biết: "Ngành hàng hải đang trải qua những biến đổi đáng kể với các con tàu hiện đại hơn, ngay trong dịch vụ hậu cần logistic và các cảng mới hơn cũng đang được xây dựng.

"Chúng tôi hình dung một cảng được kết nối rộng hơn với internet tốc độ cao, sử dụng chuyên sâu trong phân tích dữ liệu và các giải pháp di động sáng tạo để nâng cao năng lực cạnh tranh tổng thể cảng của chúng tôi. Điều này sẽ có lợi cho tất cả khách hàng sử dụng tại các cảng của Singapore".

Phối hợp với Hiệp hội Hãng tàu Singapore, MPA cũng đã đưa ra đề xuất kêu gọi đến cộng đồng hàng hải và các nhà cung cấp giải pháp để phát triển các ứng dụng kinh doanh sáng tạo để tăng cường khai thác các dịch vụ hậu cần hàng hải logistic, thông tin liên lạc giữa phía tàu và phía bờ, và giám sát từ xa các hoạt động hàng hải từ bờ. Nguồn ngân quỹ 2 triệu đô-la Singapore đã được dành cho các dự án được phê duyệt theo sáng kiến này.

(Port Strategy)

PHÁT TRIỂN ĐẶC KHU KINH TẾ DAWEI

Nhật Bản bước vào hợp tác ba bên với Thái Lan và Myanmar để phát triển các đặc khu kinh tế Dawei (SEZ), theo nguồn tin chính thức từ Thái Lan.

Ba quốc gia đang dự kiến ký một thỏa thuận vào tháng Bảy này, Phó Thủ tướng ông Pridiyathorn Devakula tuyên bố qua hãng tin NNT của Thái Lan. Thủ tướng Thái Lan Prayut Chan chung-o-cha sẽ tham dự lễ ký kết chính thức này, ông Devakula cho biết thêm.

Hợp tác đầu tư này sẽ được thực hiện trong từng giai đoạn bắt đầu với việc xây dựng các công trình công cộng, cơ sở hạ tầng và các nối kết đường bộ đến Thái Lan trước khi chuyển sang các dự án lớn như các nhà máy điện và các cảng biển nhỏ, ông nói thêm.

Tuy nhiên, các ký kết hợp đồng cho các cảng lớn của hợp tác đầu tư này đã bị trì hoãn đến lần thứ ba trong năm nay.

"Chính quyền Myanmar đã hoãn ký kết hợp đồng với các công ty Italian-Thai Development Public Company Limited và Rojana Industrial Park Public Company Limited, mà trước đó đã được lên kế hoạch vào tháng Tư", theo NNT hãng tin chính thức Thái Lan.

NNT đã không cho biết nguồn thông tin của mình, nhưng thêm rằng chính phủ Myanmar đã dời ký hợp đồng đến ngày 01 tháng 6.

Dawei là một cảng lớn với một khu công nghiệp cạnh bên sẽ được xây dựng trên bờ biển phía nam của Myanmar và kết nối Thái Lan với tuyến đường bộ và đường sắt vẫn chưa được xây dựng.

(Port Strategy)

CÁC CHỦ HÀNG PHẢI ĐỐI MẶT VỚI "CƠN BÃO"

Cơ sở hạ tầng đường bộ - đường sắt thiếu và năng lực cảng sẽ tạo ra những "cơn bão" trong tương lai nếu cảng không thể theo kịp với nhu cầu - Diễn đàn các chủ hàng toàn cầu (GSF) đã cảnh báo.

Phát biểu tại Hội nghị Eurocoke ở Amsterdam, Chris Welsh, tổng thư ký của GSF, nói rằng gia tăng thương mại quốc tế sẽ đưa đến những thách thức chưa từng có cho các cảng trong các vấn đề hậu cần và chuyển vận hàng hóa qua đường bộ và đường sắt.

Trong bài thuyết trình của mình, ông Welsh nói với các nhà kinh doanh trong các ngành công nghiệp thép, than đá và than cốc rằng các dự án thương mại của Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế thế giới (OECD) có liên quan vận chuyển hàng hóa quốc tế sẽ tăng hệ số vào khoảng 4,3 lần vào năm 2050.

Ông cảnh báo về các tác động trong vận chuyển hàng hải và các nền kinh tế nếu không có đủ cơ sở hạ tầng đường bộ và đường sắt, hệ thống và công suất cảng đáp ứng.

Tăng trưởng trong tương lai, ông nói, sẽ được thúc đẩy bởi những thay đổi để sản xuất và tìm nguồn cung ứng và kết hợp vị trí địa lý trong thương mại. Sự thay đổi này được phản ánh trong thực tế là chín trong số mười cảng hàng đầu của thế giới nằm ở châu Á với Trung Quốc có đến bảy trong mười cảng hàng đầu này và một sự thay đổi liên tục trong hoạt động kinh tế của các nền kinh tế mới nổi.

Ông Welsh cho biết: "Khu vực bờ biển phía tây của Hoa Kỳ đã đưa ra một cái nhìn thoáng qua của một tình huống nhiều thách thức. Một số nhà phân tích kinh tế Mỹ đã nói rằng tình hình đã có một hiệu ứng trên GDP của Mỹ, với 12,5% GDP của Mỹ chảy qua hai cảng công-ten-nơ ở bờ biển phía tây, gây thiệt hại cho nền kinh tế Mỹ hàng tỷ đô la".

GSF đã kêu gọi ngành công nghiệp và các nhà quản lý cùng nhau làm việc để tránh bất kỳ cuộc khủng hoảng trong tương lai về tắc nghẽn cảng bằng cách đảm bảo kế hoạch tốt hơn và có đủ khả năng chuỗi cung ứng dự trữ.

CÔNG TY TNHH-MTV CẢNG SÀI GÒN

CẢNG TÂN THUẬN

TAN THUAN PORT

SAIGON PORT Since 1863

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: (84-28) 38723569 - 38728546 Fax: (84-28) 38728447 - 38728448
Email: cms@tanthuanport.vn; ops@tanthuanport.vn

Hotline: 0903758608

(Port Strategy)

CHẬM TRỄ GIẢM TẠI ROTTERDAM VÀ ANTWERP

Ùn tắc tại các cảng Rotterdam và Antwerp đang bắt đầu được giảm thiểu cho các tàu công-ten-nơ, bao gồm cả các con tàu cực lớn, theo bản tin mới nhất của nhà cung cấp giải pháp phần mềm CargoSmart.

Hiệu suất của các cảng trong ba tháng qua đã được phân tích bởi Trung tâm Giám sát Hành trình tàu Toàn cầu (GWMC) của CargoSmart về hành trình tàu đến trễ bình quân, thời gian tàu cập cảng bình quân, và hiệu suất làm hàng của tàu cực lớn so với bình quân chung của các tàu tại hai cảng.

Theo số liệu của CargoSmart, hành trình tàu đến trễ bình quân tại hai cảng đều khoảng 16 giờ từ giữa tháng Mười Hai và giữa tháng Giêng, tiếp theo là sự chậm trễ trung bình ngắn hơn 15,2 giờ ở Rotterdam và 12 giờ ở Antwerp từ giữa tháng Giêng và giữa tháng Hai năm 2015.

Trong tháng Ba, tàu đến trễ bình quân tại Antwerp vẫn ổn định ở mức khoảng 12 giờ, trong khi Rotterdam tiếp tục giảm đến còn 13 giờ. Từ giữa tháng Giêng đến giữa tháng Ba, cảng Rotterdam trải qua sự chậm trễ dài hơn so với cảng Antwerp.

Các dữ liệu của GWMC cho thấy thời gian cập bến tại Antwerp dài hơn tại Rotterdam, và thời gian trung bình cập bến tại các cảng đã có "xu hướng ngược lại". Qua thời gian ba tháng, CargoSmart nói thời gian cập tại Antwerp tăng trưởng nhẹ, có lúc ngắn hơn từ 26,2 giờ đến còn 25,3 giờ và sau đó tăng lên trong tháng Ba đến 25,8 giờ, trong khi Rotterdam tăng nhẹ lên 23,5 giờ và sau đó giảm xuống còn 22,7 giờ.

Ngoài ra, GWMC đã khảo sát hiệu suất của các tàu có sức tải hơn 10.000 TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet). Các phân tích cho thấy sự chậm trễ tàu bình quân của các tàu lớn được cải thiện đáng kể ở cả hai cảng, đặc biệt là tại Rotterdam từ 18,4 giờ đến còn 8,3 giờ. Đối với các tàu cực lớn, tỷ lệ phần trăm của sự chậm trễ tàu trên 24 giờ là cũng nhỏ hơn so với trung bình tổng thể các tàu ở cả hai cảng trong thời gian ba tháng.

CargoSmart cho biết thêm rằng hiệu suất trong tương lai của các tàu và cảng sẽ phụ thuộc vào "điều kiện thực tế" ảnh hưởng bởi thời tiết, sự chậm trễ tàu, và các yếu tố khác.

(Port Strategy)

BUSAN CÔNG BỐ KẾ HOẠCH MỞ RỘNG CẢNG

Chính phủ Hàn Quốc đã công bố kế hoạch phát triển thêm 15 bến mới tại cảng Busan Newport ở phía nam của đất nước để tăng công suất xếp dỡ công-ten-nơ tại đây lên khoảng 15,8 triệu TEU.

Cơ sở mới này sẽ là loại hình cảng công-ten-nơ kết hợp, cảng trung chuyển và cảng đa năng, và công trình sẽ được tiến hành theo từng giai đoạn dựa trên nhu cầu hàng hóa thực tế và dưới sự phối hợp của chính quyền trung ương.

Chủ tịch Chính quyền cảng Busan (BPA), ông Kim Li-tack cho biết: "Chúng tôi đang đi đúng hướng để đạt được con số sản lượng công-ten nơ 20 triệu TEU vào cuối năm nay và kế hoạch mở rộng thêm của chúng tôi sẽ xây dựng trên sự thành công này để củng cố vị trí của cảng Busan là một trong các cảng công-ten-nơ hàng đầu thế giới cũng như là cảng trung chuyển đứng đầu khu vực Đông Bắc Á".

Bên cạnh việc tạo ra 15 bến mới, BPA có kế hoạch để phát triển một cơ sở cung ứng nhiên liệu LNG vào năm 2018 và tiếp tục phát triển khu dịch vụ hậu cần logistics của mình.

Để tạo thuận lợi cho việc chuyển vận hàng hóa giữa các bến cảng cũ và mới (phạm vi khoảng 25km), BPA sẽ tiếp tục xây dựng một trung tâm vận chuyển liên cảng (ITT) để tối ưu hóa hoạt động của các công ty xe tải giữa hai cơ sở và để giảm chi phí chung. Đây là một chiến lược dài hạn, nhưng trong khi chờ đợi BPA sẽ xem xét hỗ trợ chi phí cho ITT.

BPA nói rằng thương mại công-ten-nơ với Đông Bắc Á dự kiến sẽ chiếm khoảng 40% của doanh nghiệp vào năm 2020 vì vậy cần phải tăng cường năng lực của mình cho phù hợp.

Việc mở rộng đã được bắt đầu tại cảng Busan Newport vào năm 1994 và ngày nay cảng hoạt động khai thác 22 bến với thêm 8 bến đang được xây dựng. Tổng sản lượng công-ten-nơ các cảng của BPA đạt 18,68 triệu TEU vào năm 2014 với cảng Busan Newport chiếm 64% là 11,93 triệu TEU.

(Green Port)

ROTTERDAM TRAO GIẢI THƯỞNG BỀN VỮNG

Một tàu chở dầu và sản phẩm dầu của Terntak đã được khen thưởng như tàu bền vững nhất cập bến cảng Rotterdam trong năm 2014.

Theo Chỉ số Tàu môi trường (ESI), tàu Ternvag đóng năm 2003 được trang bị công nghệ giảm xúc tác (SCR) để giảm lượng khí thải NOx theo yêu cầu của người thuê, công ty dầu khí Preem của Thụy Điển.

Terntank cũng đã đóng bốn tàu dầu vận hành bằng sản phẩm LNG, một trong số đó cũng đã được Preem thuê.

"Trong năm 2016 một trong những tàu này cũng sẽ được vận chuyển cho Preem. Vì vậy, chúng tôi muốn giành chiến thắng trong giải thưởng dành cho các tàu bền vững nhất của Rotterdam vào năm 2017", ông Tryggve Möller, giám đốc của Terntank nói.

"Chúng tôi thấy các giải thưởng như một sự chứng thực cho chính sách của chúng tôi sử dụng tàu sạch. Rotterdam là một cảng bền vững và là cảng lớn nhất ở châu Âu", ông nói thêm.

Chỉ số ESI như là một chứng chỉ được ban hành từ năm 2011 bởi Sáng kiến Khí hậu cảng Toàn cầu (WPCI). Rotterdam là một trong nhiều cảng lớn tham gia vào sáng kiến này. Antwerp, Los Angeles, New York, Sohar, Vancouver và Tokyo cũng tham gia trong số những cảng khác.

Những con tàu mà tàu đó được ghi điểm tốt trong hệ thống chứng nhận sẽ được nhận một sự giảm trừ khoảng 5% cảng phí tại Rotterdam.

Trong năm qua, cảng đã chi ra 1,2 triệu eu-ro cho sáng kiến này. Rotterdam cũng đang tiếp tục quá trình chuyển đổi sử dụng nhiên liệu dầu sang LNG làm nhiên liệu cho vận chuyển hàng hải như là một phần của kế hoạch phát triển bền vững của cảng. Tàu vận hành bằng LNG đã nhận được gấp đôi tiền thưởng ESI kể từ năm 2015.

(IFW)

ĐƠN ĐẶT HÀNG TÀU ULCV THỂ HIỆN NGUY CƠ LỚN CHO CÁC HÃNG TÀU

Cước vận chuyển tàu biển Á-Âu đã một lần nữa suy yếu khiến các hãng tàu công bố các kế hoạch điều chỉnh giá cước mới. Nhưng phân tích của Drewry cho thấy rằng các nhà khai thác sẽ đấu tranh trong thời gian tới để cải thiện giá cước trên các tuyến thương mại do sự dư thừa của các con tàu công-ten-nơ cực lớn (ULCV).

Số liệu từ Shanghai Shipping Exchange cho thấy mức cước trung bình từ Thượng Hải đến châu Âu giảm xuống còn 658 USD cho mỗi TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) vào ngày 15 tháng 5, giảm từ mức 861 USD cho mỗi TEU một tuần trước đó.

Các hãng tàu đã công bố Chương trình Phục hồi Cước vận chuyển (RRP) mới trên hành trình đi về hướng tây từ Viễn Đông đến Bắc Âu, Địa Trung Hải và Biển Đen. OOCL, là một ví dụ, sẽ cố gắng để chạm đến mức 1.000 USD cho mỗi TEU từ các khách hàng sử dụng dịch vụ Á-Âu của hãng tàu từ 1 tháng 6.

Tuy nhiên, Drewry cho biết những nỗ lực để tăng giá cước sau nhiều tháng sụt giảm đã tiếp xúc với các nguy cơ hầu hết đối với các hãng tàu chính có đầu tư quá nhiều vào ULCV. Những con số mới nhất từ tạp chí Container Trade Statistics cho thấy rằng tổng hợp khối lượng công-ten-nơ từ châu Á đến châu Âu và Địa Trung Hải giảm lần đầu tiên trong hơn hai năm trong quý đầu, giảm 1% so với cùng kỳ năm 2014. Với số lượng tàu ngày càng tăng, các hãng tàu hiện đang đứng giữa ma quỷ và biển xanh sâu.

"Câu chuyện nhu cầu suy giảm đi đôi với số lượng lớn các tàu công-ten-nơ được đưa vào khai thác trên các tuyến Á-Âu", Drewry nói, "Đơn đặt hàng các con tàu phải mất nhiều năm để xây dựng luôn là một cái gì đó của một canh bạc với rủi ro tồn tại, bánh xe ru-lét đã hạ cánh trên nền đỏ khi tất cả các hãng tàu đã đặt các con tàu của họ trên nền đen."

Từ tháng 5 cho đến cuối năm 2015 vào khoảng 630.000 TEU công suất của các tàu mới có sức tải 10.000 TEU trở lên sẽ được giao, với mức độ tương tự cũng dự kiến trong năm 2016 và 2017 và các đơn hàng tính cho năm 2018 và 2019 đã được lấp đầy.

"Drewry giả định rằng tất cả các con tàu có sức tải 14,000 TEU trở lên - công suất tổng cộng 503.000 TEU cho phần còn lại của năm 2015 - sẽ đưa vào trên các tuyến thương mại Á-Âu, sẽ đặt ra một nguy cơ rất lớn cho các hãng tàu trong một thị trường chậm lại", Drewry nói, "Hơn nữa, đóng mới các con tàu 10.000 TEU sẽ làm cho khó khăn hơn đối với các tàu nhỏ hiện đang khai thác trên tuyến Á-Âu chuyển sang các tuyến thương mại khác".

Drewry kết luận rằng trong khi vội vã để đặt hàng các tàu công-ten-nơ lớn nhất có thể trả tiền trong thời gian dài, "Hiện tại canh bạc đã phản tác dụng và các hãng tàu đang phải đối mặt với dư thừa công suất tại châu Á- châu Âu, làm cho các hãng tàu rất khó để có được mức cước vận chuyển trở nên bền vững có lợi nhuận".

(Transport Weekly)

MSC, MAERSK, EVERGREEN, CMA CGM VỊ TRÍ ĐẦU TRONG BẢNG XẾP HẠNG

Hiện đã có sự thay đổi cơ bản trong bảng xếp hạng các công ty vận chuyển công-ten-nơ toàn cầu 2014-2015, trong đó tái sắp xếp hạng trong top 10, theo thống kê Datamyne được công bố bởi Tạp chí Giao thông Vận tải Mỹ.

Italian-Swiss Mediterranean Shipping Company (MSC) dành vị trí đầu bảng từ Maersk Line của Đan Mạch, đứng số 1 bảng xếp hạng toàn cầu ngành công nghiệp vận tải công-ten-nơ.

MSC, kể từ quý đầu tiên của năm 2014 với ba tháng đầu năm nay, đã tăng 13,61% về khối lượng công-ten-nơ lên đến 507.935 TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet), vì Maersk mất 9,15% với hiện giữ là 430.158 TEU.

Đứng thứ 3 là Evergreen của Đài Loan, thay thế vị trí CMA CGM của Pháp xuống vị trí số 4.

Evergreen so với cùng kỳ tăng 14,75% với 362.505 TEU. Thật kỳ lạ, CMA CGM thực sự tăng 17,97% về khối lượng 336.821 TEU, nhưng không đủ để vượt trên Evergreen ở vị trí số 3.

Hapag-Lloyd của Đức, mặc dù sáp nhập đầy biến động với CSAV của Chile, vẫn giữ vị trí số 5 với mức tăng 1,25% với số lượng nắm giữ 277.427 TEU.

Vị trí thứ 6 là Hanjin Shipping của Hàn Quốc, tăng 3,16% về khối lượng với 275.833 TEU, thay Cosco xuống vị trí số 7 tăng 20,25% với khối lượng 252.277 TEU.

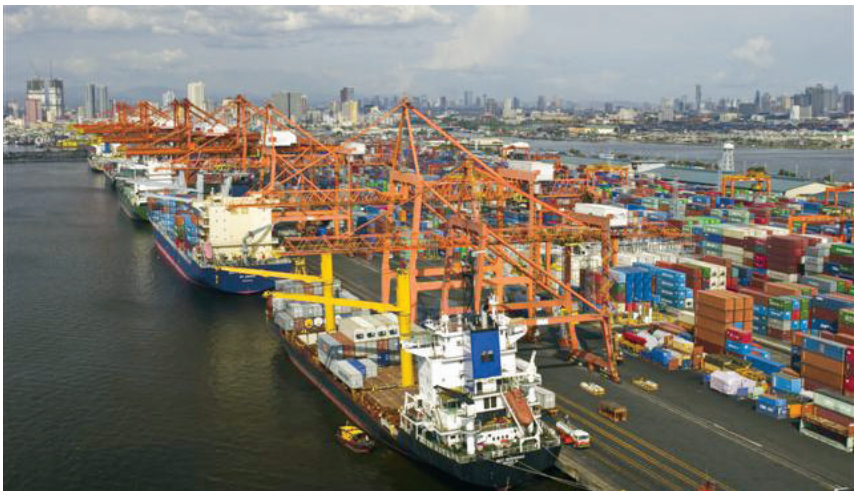
APL của Singapore đạt vị trí mới số 8, lên từ vị trí thứ 10, với mức tăng 21.84% đạt khối lượng lên đến 234.750 TEU.

"K" Line đứng vị trí mới số 9, thay MOL đã bị ra khỏi top 10. "K" Line tăng 16,93% về khối lượng đạt 202.636 TEU.

Đứng thứ 10 là Yang Ming của Đài Loan, tăng từ vị trí 14, với mức tăng 18,41% về khối lượng đạt 183.421 TEU.

(Transport Weekly)

ICTSI CHỌN NHÀ CUNG CẤP HỆ THỐNG 1STOP CỦA ÚC



Trong những nỗ lực để hạn chế ùn tắt xe tải chung quanh khu vực cảng và cân bằng lưu thông vận tải trên đường phố, International Container Terminal Services, Inc. (ICTSI) sẽ được thực hiện một Hệ thống Đăng ký Công-ten-nơ (CBS) cung cấp bởi một công ty của Úc để quản lý hành trình đến và đi của xe tải tại bến cảng Manila International Container Terminal (MICT) của mình.

Hệ thống này phải đảm bảo các tài xế xe tải lưu chuyển dễ dàng có thể đến và đi từ các cảng trong khi hạn chế các tác động thương mại đối với môi trường và cộng đồng xung quanh. Các công ty vận tải đường bộ sẽ có thể có được nhiều chuyến vận tải hơn trong một ngày từ số lượng xe vận tải của họ và các nhà nhập khẩu và xuất khẩu sẽ có sự minh bạch trong hành trình đến và đi đối với hàng hóa của họ.

Sáng kiến này cũng được kỳ vọng sẽ giúp thành phố Manila - nơi hỗ trợ các sáng kiến. Hỗ trợ của chính quyền địa phương là rất quan trọng đối với hiệu quả tối đa của hệ thống 1Stop CBS, vì khi thực hiện bất kỳ lệnh cấm xe tải sẽ hạn chế hoặc vô hiệu hóa những lợi ích của một hệ thống như vậy.

(Transport Weekly)

CÔNG-TEN-NƠ CẢNG MONTREAL TĂNG 8%

Cảng Montreal đã công bố sản lượng hàng công-ten-nơ trong quý đầu tăng 6% đạt số lượng 326.571 TEU (đơn vị tính cho môt công-ten-nơ 20 feet) với mức tăng tính chung theo trọng tấn là 8% đạt đến 6.150.728 tấn, theo Shipping Gazette.

Cảng cũng cho biết lợi nhuận năm qua là 14,5 triệu đô-la Canada, tăng so với năm trước, về tổng doanh thu là 94,1 triệu đô-la Canada, tăng 8%.

"Với sự phục hồi kinh tế toàn cầu chậm mà đặc biệt là năm 2014, chúng tôi có thể nói rằng kết quả của chúng tôi có được nhiều hơn sự mong đợi", Giám đốc điều hành Chính quyền cảng Montreal, bà Sylvie Vachon nói.

Trong năm 2014, sự gia tăng hàng công-ten-nơ thậm chí là rất quan trọng, bà nói, vì hàng công-ten-nơ hiện chiếm thị phần lớn nhất của lưu lượng hàng hóa thông qua cảng Montreal, với 41%.

Hàng rời khô đã đứng đầu trong tăng trưởng mạnh trong năm 2014, tăng 29% lên đến 8,6 triệu tấn, với hàng dạng hạt giữ số lượng cao nhất, tăng 55% phần so với năm trước, phản ánh vụ mùa bội thu của Canada. Hàng lỏng giảm 3% với 9,2 triệu tấn.

Tại các khu Viau và Maisonneuve, việc phát triển đã được hoàn thành với một không gian mới có thể chứa 200.000 TEU, tạo nên tính sẵn sàng để chào đón một bến cảng công-ten-nơ mới được vận hành khai thác bởi Termont Montreal.

(Asia Shipping & Maritime News)

THÁI LAN, TRUNG QUỐC KÝ THỎA THUẬN XÂY DỰNG KÊNH ĐÀO CHIẾN LƯỢC KRA MỚI

Thái Lan và Trung Quốc đã ký một biên bản ghi nhớ (MOU) tại Quảng Châu cuối tuần trước để cùng nhau xây dựng hành lang vận chuyển hàng hải qua Kra Isthmus ở miền nam Thái Lan, phần hẹp nhất của bán đảo Malay.

Tuyến đường thuỷ hoạch định, được đặt tên là Kênh đào Kra, tương tự như các tuyến đường thủy của Kênh đào Suez và Panama, sẽ cho phép các tàu không phải hành trình vòng qua eo biển Malacca mà trực tiếp vượt qua giữa Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương, rút ngắn hành trình vào khoảng 1.200 km.

Hành trình của tàu cũng sẽ được giảm từ 2 đến 5 ngày, và một tàu chở dầu tải trọng 100.000 tấn có thể tiết kiệm được vào khoảng 350.000 USD trong chi phí nhiên liệu trên một chuyến hành trình.

Kênh đào mới đầy triển vọng này sẽ dài 102 km, rộng 400 mét và sâu hơn 20 mét, có khả năng một hành lang hàng hải hai chiều rộng lớn hơn so với Kênh đào Suez và Panama hiện có. Các nhà quan sát nói rằng kích thước của kênh đào Kra sẽ có thể tiếp nhận bất kỳ loại tàu hiện nay có quy mô lớn, bao gồm cả các con tàu vận chuyển công-ten-nơ cực lớn (VLCC).

Kênh đào Kra, theo đó sẽ có một tác động đáng kể đối với thương mại hàng hải trong khu vực Đông Nam Á không phải qua eo biển Malacca và Singapore, sẽ phải mất 10 năm để phát triển với kinh phí vào khoảng 28 tỷ USD. Dự án có thể được rút ngắn đến còn bảy năm nhưng với chi phí cao hơn khoảng 36 tỷ USD nếu các công nghệ tiên tiến và đắt hơn được sử dụng trong xây dựng.

Dự án Kênh đào Kra sẽ được thực hiện bởi Công ty Đầu tư và Phát triển Hạ tầng Kra của Trung Quốc và Thái Lan.

Lợi ích của Thái Lan từ kênh đào Kra sẽ bao gồm việc thu lệ phí hàng hải, cước phí cảng, kích cầu đầu tư nước ngoài, cũng như một loạt các phát triển cơ sở hạ tầng xung quanh kênh đào.

Đối với Trung Quốc, dự án này như một phần của kế hoạch Vòng đai Kinh tế Con đường Tơ lụa Hàng hải Thế kỷ 21 của quốc gia, khi Bắc Kinh tin rằng Kênh đào Kra sẽ giúp giảm bớt chi phí nhập khẩu dầu từ châu Phi và Trung Đông. Kênh đào cũng sẽ mang lại an ninh thương mại và năng lượng lớn hơn cho Trung Quốc với Trung Đông và châu Âu.

Ngoài ra, dự án sẽ làm gia tăng các hoạt động tại các cảng chính của Trung Quốc ở Thượng Hải, Hồng Kông và Thẩm Quyến, vì giao thông hàng hải có thể bỏ qua các cảng của Singapore, nằm ở cực Nam của bán đảo Malay.

Cảng Singapore, vị trí chiến lược nằm dọc theo eo biển Malacca, đã được hưởng lợi từ tuyến hàng hải giao thông nhộn nhịp giữa vùng biển Andaman và vùng biển Nam Trung Quốc hay là Biển Đông. Eo biển Malacca là một trong những tuyến hàng hải quốc tế nhộn nhịp nhất thế giới với 40% giao dịch thương mại của thế giới đi qua.

(Cargonews Asia)

APL KHỞI ĐỘNG DỊCH VỤ NỘI Á MỚI

Hãng tàu công-ten-nơ APL cho biết họ sẽ thay thế dịch vụ hiện tại Singapore West Asia Express (SWX) trong thương mại nội Á với một dịch vụ hàng tuần mới có tên là Asia Sub-continent (AS1), bắt đầu từ cuối tháng 5.

Dịch vụ AS1, sử dụng sáu tàu, sẽ bắt đầu từ Qingdao ngày 23 tháng 5 với vòng xoay cảng gồm: Qingdao, Shanghai, Ningbo và Chiwan, Trung Quốc; Singapore; Port Kelang, Malaysia; Karachi, Pakistan; Colombo, Sri Lanka; Singapore; và trở lại Qingdao.

Hành trình cuối cùng của dịch vụ SWX sẽ được cung cấp bởi tàu APL Chicago, chuyến hành trình 107, đến Singapore vào ngày 26 tháng 5.

Dịch vụ mới kết nối các cảng của Trung Quốc là Qingdao, Shanghai, Ningbo và Chiwan, và từ Port Kelang trực tiếp đến Karachi, hãng tàu có trụ sở tại Singapore này cho biết qua một cố vấn thương mại. AS1 cũng sẽ có thời gian vận chuyển nhanh hơn từ Trung Quốc và Singapore đến Karachi, theo APL.

Dịch vụ này cũng cung cấp kết nối vùng bờ biển Đông và Nam Ấn Độ - Chennai, Tuticorin và Cochin -. Qua Colombo đến Qingdao, Shanghai, và Ningbo.

Colombo xếp dỡ 4,9 triệu TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) vào năm 2014, với hàng trung chuyển 3,2 triệu TEU, theo thống kê dữ liệu của tạp chí the Journal of Commerce.

(Transport Weekly)

VÒNG XOAY YANGTZE DÀI CỦA COSCO

Cosco đã bắt đầu một dịch vụ hàng tuần hai lần từ Nhạc Dương (Yueyang), một thành phố với 5,4 triệu dân, trên vùng thượng nguồn xa xôi của sông Dương Tử (Yangtze) ở tỉnh Hồ Nam (Hunan), đến Việt Nam và Thái Lan, theo báo cáo của Shipping Gazette.

Vòng xoay cảng là Nhạc Dương, Thượng Hải (Shanghai), Hồ Chí Minh, và Bangkok và trở lại Nhạc Dương.

Hai tàu có sức tải 200 TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) sẽ được triển khai từ Nhạc Dương đến Thượng Hải, nơi hàng hóa sẽ được xếp lên lại trên các tàu 800 TEU để hành trình đi đến Thành phố Hồ Chí Minh và Bangkok.

Khởi đầu, con tàu 150 TEU Cosco 01 bắt đầu hành trình của mình từ Nhạc Dương vào ngày 2 tháng 5 và hàng hóa được dự kiến sẽ đến Việt Nam vào ngày 21 tháng 5, dỡ hàng 50 TEU sản phẩm hóa chất, đến Thái Lan vào ngày 24 tháng 5 để dỡ 40 TEU sản phẩm hóa chất và giấy.

So với các dịch vụ trước đây, vòng xoay tàu của Cosco lần này sẽ tiết kiệm được thời gian một tuần từ Nhạc Dương đến Việt Nam và Thái Lan, thúc đẩy thương mại giữa Hồ Nam và các nước ASEAN.

"Nhờ vận hành theo phương thức 'Một vòng, Một tuyến", dịch vụ mới sẽ tập trung vào xuất khẩu cao su và các sản phẩm hóa chất, gạch men, giấy và sản xuất tại tỉnh Hồ Nam đến các nước ASEAN, và sẽ nhập khẩu gạo và thức ăn gia súc từ các quốc gia này", báo cáo cho biết.

(Port Strategy)

THỎA THUẬN LAO ĐỘNG BỜ TÂY HOA KỲ ĐƯỢC GIẢI QUYẾT KẾT THÚC

Liên đoàn Kho cảng và Lao động Quốc tế Hoa Kỳ (ILWU) đã phê duyệt thỏa thuận lao động của mình với các cảng bờ biển phía tây, với 82% số phiếu ủng hộ việc phê chuẩn này.

Thỏa thuận đánh dấu một bước ngoặt đối với các cảng bờ biển phía tây Hoa Kỳ, theo đó đã đấu tranh trong vòng 10 tháng qua là kết quả của lao động đình trệ đến gây ra tắc nghẽn lớn và tốn kém cho các cảng.

Chủ tịch Hội đồng Cao ủy cảng Long Beach,ông Doug Drummond, nói sự chấp thuận của thỏa thuận lao động mới là "tuyệt vời cho quản lý và lao động, và chứng minh rằng bằng cách làm việc cùng nhau, chúng ta có thể xây dựng quan hệ đối tác sẽ tiếp tục giúp đỡ để cải thiện nền kinh tế và cung cấp việc làm trên khắp Hoa Kỳ".

Trong một tuyên bố, ông Drummond nói thêm: "Thay mặt cho Cảng Long Beach và Hội đồng Cao ủy cảng, đây là một công việc được thực hiện tốt. Chúng ta đều đã qua nhiều năm với những nỗ lực mạnh mẽ và hiệu quả để giữ cho nền thương mại này tiến triển".

Ở nơi khác, Gene Seroka, giám đốc điều hành của cảng Los Angeles nói: "Sự phê chuẩn thỏa thuận lao động này cho phép chúng tôi hướng về phía trước giải quyết các cạnh tranh của chúng tôi trong 90 ngày qua, lao động và quản lý khắp khu vực San Pedro Bay đã có được những tiến bộ tuyệt vời loại bỏ sự tồn đọng của các tàu, nhận được các dịch vụ trở lại đúng tiến độ, và cải thiện lưu lượng vận chuyển hàng hóa trong và ngoài các bến cảng".

"Nhóm cảng của chúng tôi đang làm việc với các đối tác và các nhà cung ứng dịch vụ trên một loạt các sáng kiến để hiệu quả vận chuyển hàng hóa và các hoạt động tiếp theo ở San Pedro Bay. Thị trưởng Garcetti và tôi mong được làm việc với ILWU và các nhà khai thác cảng để làm cho mọi việc hiện thực", ông kết luận.

(Green Port)

INDONESIA KHAI THÁC CẢNG CÔNG-TEN-NƠ SẠCH

Nhà khai thác cảng biển nhà nước Indonesia, PT Pelabuhan Indonesia III (Pelindo III), đã đưa vào khai thác bến cảng sạch Lamong Bay của mình, đánh dấu mốc quan trọng trong chiến lược giao thông bền vững của đất nước.

Bến cảng công-ten-nơ này là một phần trong kế hoạch quốc gia để cải thiện sự lưu thông hàng hóa qua các tuyến đường thủy trong nước. Hệ thống xếp dỡ công-ten-nơ tự động của bến cảng được cung cấp bởi Konecranes bao gồm 20 cần cẩu tự động xếp chồng (ACS), trạm điều hành từ xa (ROS) và cơ sở hạ tầng bãi chứa công-ten-nơ liên hợp.

"Lamong Bay Terminal là bến cảng công-ten-nơ thế hệ kế tiếp. Nhờ vào độ tin cậy, năng suất, khả năng dự báo và an toàn được cung cấp bởi hệ thống xếp dỡ công-ten-nơ tự động Konecranes của chúng tôi, chúng tôi sẽ cung cấp cho các hãng tàu khách hàng của chúng tôi vận hành công-ten-nơ không bị gián đoạn", ông Prasetyadi, giám đốc của Pelindo III cho biết, "Đây sẽ là chìa khóa để xây dựng thành công kinh doanh tại Indonesia và Đông Nam Á".

Ngoài ra, bến cảng được trang bị với 10 cẩu giàn (STS) và 5 cẩu khung nâng tải (straddle carrier).

Pelindo III cho biết hệ thống xếp dỡ công-ten-nơ tự động của bến cảng Lamong Bay Terminal là "thế hệ kế tiếp" và kết quả là năng suất tốt hơn nhờ hỗ trợ từ ROS và hệ thống tương tác với người sử dụng (GUI).

Công nghệ Kiểm soát tải của Konecranes cũng được sử dụng, với một hệ thống máy quan sát tiên tiến để xác định chính xác các công-ten-nơ và dữ liệu. Như một công-ten-nơ di chuyển gần đến vị trí, dữ liệu về công-ten-nơ này được thể hiện trở nên chính xác hơn và các tác động ảnh hưởng như của bụi và sương mù, v.v. sẽ được ghi nhận tối thiểu. Hệ thống cảm biến hỗ trợ dịch chuyển và chất xếp công-ten-nơ từ một điểm này đến một điểm khác giúp qui trình xếp dỡ công-ten-nơ tự động chính xác hơn.

Lamong Bay được cho là cảng công-ten-nơ "sạch" đầu tiên trong nước, và sẽ tăng công suất hàng năm của cảng từ 1,5 triệu lên đến 3,5 triệu TEU. Khi hoạt động khai thác đầy đủ, tổng công suất sẽ là 5,5 triệu TEU.

CSG SAIGON PORT Since 1863

CÔNG TY TNHH – MTV CẢNG SAIGON

CẢNG TÂN THUẬN 2

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

www.csg.com

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

Tại khu vực biển Hòn Ngư, Nghệ An, cụm Trinh sát số 1, lực lượng Cảnh sát biển Việt Nam đã bắt giữ tàu Hải Long 68 đang vận chuyển khoảng 100.000 lít dầu diesel không rõ nguồn gốc.

SỬA ĐỔI BỘ LUẬT HÀNG HẢI *dưới góc nhìn* Quốc Hội

Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 1990 được ban hành vào những năm đầu của công cuộc đổi mới đất nước, nên chưa thể chế hoá một cách toàn diện các quy định của Hiến pháp năm 1992, về phát triển nền kinh tế thị trường định hướng Xã hội chủ nghĩa trong lĩnh vực hàng hải.

Mặt khác, kể từ sau khi Bộ luật Hàng hải Việt Nam ra đời, Nhà nước đã ban hành nhiều văn bản pháp luật quan trọng, như: Bộ luật Dân sự, Bộ luật Tố tụng dân sự, Bộ luật Lao động, Luật Thương mại, Luật Bảo hiểm... Vì vậy đến nay, nhiều quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam không còn phù hợp với quy định của các văn bản pháp luật nói trên, không đáp ứng được yêu cầu phát triển và đầu tư hoạt động hàng hải của nước ta trong giai đoạn mới.

Vừa qua, các đại biểu Quốc hội đã nêu ý kiến về dự án Bộ luật Hàng hải. Xin trích giới thiệu đến quý bạn đọc Shipping Times.

ĐỖ VINH – TUẤN NGUYỄN

Một góc cảng Hải Phòng.

Một số ý kiến khác cho rằng không nên giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển và chủ tàu đối với tàu biển vận chuyển hàng hoá, hành khách và hành lý giữa các cảng biển Việt Nam, vì trái với quy định của Bộ luật dân sự về trách nhiệm dân sự theo hợp đồng, xâm phạm đến quyền, lợi ích hợp pháp của hành khách, của chủ hàng.

Quyền vận tải nội địa

Điều 8 của dự thảo Bộ luật quy định: "Tàu biển Việt Nam được ưu tiên vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý giữa các cảng biển Việt Nam. Tàu biển nước ngoài được vận chuyển hàng hóa, hành khách và hành lý giữa các cảng biển Việt Nam trong các trường hợp do Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải quy định".

Nhiều ý kiến nhất trí với quy định ưu tiên cho tàu biển Việt Nam vận chuyển hàng hoá, hành khách và hành lý giữa các cảng biển Việt Nam nhằm bảo hộ đối với các doanh nghiệp vận tải hàng hải Việt Nam, nhất là khi các đội tàu biển của Việt Nam còn non trẻ, khả năng cạnh tranh còn hạn chế so với đội tàu biển các nước trong khu vực và trên thế giới. Nghiên cứu pháp luật hàng hải của một số nước và thông lệ quốc tế cũng thấy có những quy định tương tự.

Tuy nhiên, không ít ý kiến đề nghị cần quy định ngay trong Bộ luật này những trường hợp, điều kiện cụ thể cho phép tàu nước ngoài tham gia vận tải nội địa, hoặc giao cho Chính phủ quy định, còn Bộ trưởng bộ Giao thông Vận tải chỉ ra quyết định đối với từng trường hợp cụ thể.

Bên cạnh đó, một số đại biểu đề nghị cân nhắc kỹ quy định trên để tránh gây tâm lý về sự không bình đẳng giữa tàu biển Việt Nam và tàu biển nước ngoài trong vận chuyển hàng hoá, hành khách và hành lý giữa các cảng biển Việt Nam, không phù hợp với xu thế hội nhập kinh tế quốc tế và cũng không phù hợp với yêu cầu cạnh tranh lành mạnh trong nền kinh tế thị trường định hướng Xã hội chủ nghĩa. Mặt khác, quy định này làm hạn chế quyền lựa chọn thuê tàu, ảnh hưởng đến quyền lợi chính đáng của hành khách cũng như những người thuê vận chuyển hàng hoá giữa các cảng nội địa.

Tạm giữ tàu biển

Dự thảo Bộ luật bỏ quy định tại Điều 35 của Bộ luật hiện hành về thẩm quyền tạm giữ tàu biển của Giám đốc cảng vụ và quy định giao cho Tòa án thực hiện theo thủ tục bắt giữ tàu biển.

Nhiều ý kiến thành viên Ủy ban pháp luật của Quốc hội tán thành nội dung quy định trong dự thảo Bộ luật, vì cho rằng, việc giao cho Toà án thực hiện bắt giữ tàu biển là phù hợp với xu thế hội nhập kinh tế, mở cửa và hợp tác quốc tế, theo đó mọi hành vi bắt giữ tàu biển đều được thực hiện qua con đường tư pháp. Hơn nữa, khiếu nại quy định tại Điều 35 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam hiện hành và khiếu nại quy định tại Điều 34 dự thảo Bộ luật thực chất là những khiếu kiện dân sự giữa các bên, nên cách giải quyết tốt nhất các khiếu kiện này là thông qua thủ tục tố tụng dân sự tại Toà án, tránh việc giải quyết bằng quan hệ hành chính đối với các tranh chấp dân sự.

Tuy nhiên, cũng có ý kiến không nhất trí với nội dung sửa đổi về vấn đề này và đề nghị giữ nguyên quy định hiện hành, vì cho rằng việc bắt giữ tàu biển bằng con đường tư pháp khá phức tạp, phải mất một khoảng thời gian nhất định như đương sự phải nộp đơn yêu cầu đến Tòa án, nộp tiền bảo đảm, cam kết bồi thường khi yêu cầu sai... Quyết định của Tòa án về việc bắt giữ tàu biển phải được chuyển cho cơ quan thi hành án dân sự để thi hành.

Như vậy, trong trường hợp khẩn cấp sẽ không bảo đảm được tính kịp thời khi cần phải thực hiện việc bắt giữ tàu để thực hiện một nghĩa vụ nhất định của chủ tàu. Ý kiến này đề nghị trong dự thảo Bộ luật cần bổ sung quy định người đề nghị tạm giữ phải thỏa mãn các điều kiện về đơn yêu cầu, chứng cứ, tài liệu cần thiết chứng minh cho yêu cầu tạm giữ

và phải nộp tiền bảo đảm cho yêu cầu tạm giữ tàu biển… Sau khi hết bảy mươi hai giờ mà chủ tàu chưa hoàn thành việc thực hiện nghĩa vụ thì bên yêu cầu tạm giữ có quyền đề nghị Tòa án áp dụng thủ tục bắt giữ tàu biển. Trình tự, thủ tục bắt giữ tàu biển được áp dụng theo quy định về việc áp dụng các biện pháp khẩn cấp tạm thời trong Bộ luật tố tụng dân sự.

Tổ chức Hoa tiêu hàng hải: tư hay công ?

Nhiều ý kiến trong Ủy ban pháp luật tán thành với quy định tại Điều 162 của dự thảo Bộ luật về tổ chức Hoa tiêu hàng hải Việt Nam, vì cho rằng mục tiêu hàng đầu của Hoa tiêu hàng hải là bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường; hoạt động của Hoa tiêu là cung cấp dịch vụ công ích không vì lợi nhuận.

> Hiện nay, việc quản lý hệ thống cảng biển về chuyên ngành hàng hải là tương đối thống nhất, với đầu mối là bộ GTVT, nhưng việc quản lý về tổ chức, về chủ đầu tư, về quản lý, khai thác và về sở hữu lại rất khác nhau.

Do đó, không nên đa dạng hoá kinh doanh dịch vụ Hoa tiêu hàng hải, vì làm như vậy sẽ dẫn đến tình trạng các doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế chỉ lo bảo đảm lợi nhuận, xem nhẹ mục tiêu hoạt động công ích của Hoa tiêu hàng hải.

Hơn nữa, việc đa dạng hoá kinh doanh dịch vụ Hoa tiêu hàng hải dẫn đến tình trạng ở những khu vực kinh doanh dịch vụ Hoa tiêu có lợi nhuận cao thì có khả năng sẽ tập trung nhiều doanh nghiệp Hoa tiêu hoạt động, ngược lại ở những khu vực kinh doanh thu lợi nhuận thấp thì không có doanh nghiệp Hoa tiêu nào muốn đầu tư kinh doanh và như vậy sẽ ảnh hưởng không tốt tới mục tiêu công ích của hoạt động này.

Việc tập trung thống nhất quản lý Hoa tiêu vào một đầu mối do Nhà nước quản lý sẽ khắc phục được tình trạng nêu trên.

Tuy nhiên, một số thành viên Ủy ban pháp luật cho rằng trong điều kiện chuyển mạnh hoạt động hàng hải theo cơ chế thị trường mà vẫn tiếp tục duy trì hoạt động Hoa tiêu theo hình thức bao cấp, bù lỗ từ phía Nhà nước là không

Công nhân đang xếp dỡ hàng tại Xí nghiệp xếp dỡ Hoàng Diệu, cảng Hải Phòng, một doanh nghiệp cổ phần hóa.

phù hợp với nguyên tắc hạch toán kinh doanh.

Mặt khác, việc đa dạng hoá các tổ chức kinh tế tham gia kinh doanh dịch vụ Hoa tiêu hàng hải sẽ tránh được tình trạng độc quyền, giúp nâng cao chất lượng dịch vụ, hạ giá thành, giảm gánh nặng từ ngân sách Nhà nước; đồng thời cũng phù hợp với chủ trương xã hội hoá trong một số lĩnh vực của Nhà nước ta.

Giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển và chủ tàu

Tại các điều trong dự thảo Bộ luật về giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển đối với tàu biển Việt Nam vận chuyển hàng hóa (khoản 4 Điều 70); giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển đối với tàu biển Việt Nam vận chuyển hành khách và hành lý (khoản 6, điều 124) và giới hạn trách nhiệm dân sự đối với các khiếu nại hàng hải liên quan đến tàu biển Việt Nam (khoản 9, điều 210) đều giao cho Chính phủ quy định.

Nhiều ý kiến của đại biểu Quốc hội tán thành cần quy định về giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển và chủ tàu trong dự thảo Bộ luật để bảo vệ quyền lợi và tạo điều kiện cho đội tàu Việt Nam phát triển. Tuy nhiên, ý kiến này đề nghị quy định cụ thể ngay trong dự thảo Bộ luật về giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển và chủ tàu đối với tàu biển hoạt động giữa các cảng Việt Nam vận chuyển hàng hoá, hành khách và hành lý hoặc cần quy định các nguyên tắc với tỷ lệ khung mức giới hạn làm cơ sở để Chính phủ quy định cụ thể.

Vì trách nhiệm dân sự có liên quan trực tiếp đến quyền và lợi ích hợp pháp của các bên tham gia quan hệ pháp luật hàng hải, nên cần bảo đảm tính chặt chẽ, minh bạch trong các quy định, phù hợp với xu thế hội nhập kinh tế quốc tế hiện nay, tạo tâm lý an tâm cho hành khách và các chủ hàng trong việc chọn tàu biển Việt Nam làm phương tiện vận chuyển.

Một số ý kiến khác cho rằng không nên giới hạn trách nhiệm của người vận chuyển và chủ tàu đối với tàu biển vận chuyển hàng hoá, hành khách và hành lý giữa các cảng biển Việt Nam, vì trái với quy định của Bộ luật dân sự về trách nhiệm dân sự theo hợp đồng, xâm phạm đến quyền, lợi ích hợp pháp của hành khách, của chủ hàng. Loại ý kiến này đề nghị nên giữ quy định hiện hành, tức là bỏ khoản 4 Điều 70, khoản 6 Điều 124 và khoản 9 Điều 210 của dự thảo Bộ luật.

Tàu biển Việt Nam

Theo Điều 10 của dự thảo Bộ luật thì "tàu biển Việt Nam là tàu biển đã được phép đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia của Việt Nam", "chỉ có tàu biển Việt Nam mới được mang cờ quốc tịch Việt Nam" và tại khoản 3, khoản 4 Điều 11 quy định những trường hợp tàu biển Việt Nam mang cờ quốc tịch nước ngoài và tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài được tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê cũng được đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam.

Ủy ban Pháp luật Quốc hội cho rằng, đây là một nội dung lớn, cần phải xem xét kỹ, nhất là vấn đề sở hữu tàu biển và đăng ký mang cờ quốc tịch tàu biển Việt Nam. Một số ý kiến trong Ủy ban Pháp luật tán thành với quy định trong dự thảo và cho rằng, với chính sách khuyến khích đầu tư nước ngoài tại Việt Nam như hiện nay, thì tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài cũng có thể được đăng ký tại Việt Nam và mang cờ quốc tịch Việt Nam.

Việc đăng ký sở hữu và đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam không phụ thuộc vào tỷ lệ quyền sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam đối với con tàu đó.

Theo Công ước quốc tế về luật biển năm 1982, thì mỗi quốc gia có quyền quy định những điều kiện cho phép tàu nước ngoài đăng ký và mang cờ quốc tịch tàu biển của nước mình, nhưng phải thể hiện mối quan hệ sở hữu giữa quốc gia với con tàu. Pháp luật của một số nước trên thế giới và khu vực đã lấy yếu tố về sở hữu đối với con tàu làm một trong những điều kiện đăng ký mang cờ quốc tịch tàu biển.

Tham khảo pháp luật của Trung Quốc về hàng hải, thì chỉ tàu biển có từ 51% trở lên thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Trung Quốc mới được coi là tàu biển Trung Quốc và mới được đăng ký mang cờ quốc tịch tàu biển Trung Quốc. Các trường hợp quy định như dự thảo Bộ luật của ta chưa đặt vấn đề về sở hữu khi đăng ký tàu biển.

Vì vậy, Ủy ban Pháp luật đề nghị cần tính đến yếu tố về sở hữu để quy định điều kiện đăng ký tàu biển và cho phép mang cờ quốc tịch tàu biển Việt Nam. Tuy nhiên cũng cần phải tính đến năng lực hiện tại và sự phát triển của ngành hàng hải Việt Nam và nhu cầu thu hút năng lực vận tải bên ngoài. Trên cơ sở đó mà quy định vấn đề sở hữu tàu biển và đăng ký quốc tịch tàu biển của cá nhân, tổ chức nước ngoài tại Việt Nam cho phù hợp.

Bảo đảm tài chính cho yêu cầu bắt giữ tàu biển

Điều 36 của dự thảo Bộ luật quy định: "Để thực hiện việc bắt giữ tàu, người yêu cầu bắt giữ tàu phải có bảo đảm tài chính theo hình thức và giá trị do Toà án quy định..."

Ủy ban Pháp luật cho rằng, việc bắt giữ tàu biển, về bản chất là việc áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời đã được quy định trong Bộ luật Tố tụng dân sự. Theo quy định của Bộ luật Tố tụng dân sự, thì Toà án căn cứ vào yêu cầu áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời của đương sự để ấn định mức tài sản bảo đảm nhưng phải tương đương với nghĩa vụ tài sản mà người có nghĩa vụ phải thực hiện để bảo vệ quyền, lợi ích hợp pháp của người yêu cầu và của người bị áp dụng biện pháp khẩn cấp tạm thời.

Do đó, đề nghị quy định cụ thể về nguyên tắc xác định mức giá trị tài sản bảo đảm ngay trong Bộ luật Hàng hải, chứ không nên giao cho Toà án quyết định như trong dự thảo Bộ luật. Đồng thời đề nghị quy định ngay trong Bộ luật

Chuyến tàu đầu tiên của hãng tàu KMTC cập cảng Nam Hải Đình Vũ để làm hàng với lượng hàng xuất nhập 573 conts.

này là Toà án có thẩm quyền ra lệnh bắt giữ tàu biển là Toà án cấp tỉnh, vì tàu biển là một loại tài sản có giá trị lớn.

Phân loại cảng biển

Một số ý kiến của các thành viên Ủy ban Pháp luật nhất trí với việc phân loại cảng biển như quy định tại Điều 54 của dự thảo Bộ luật theo ba tiêu chí, đó là theo chức năng, theo thẩm quyền quản lý, theo quy mô và tầm quan trọng.

Tuy nhiên, nhiều ý kiến khác cho rằng mục đích của việc phân loại cảng biển là không rõ ràng; trong khi đó những vấn đề quan trọng liên quan đến cơ chế đầu tư, quản lý và khai thác cho từng loại cảng biển thì dự thảo lại chưa quy định cụ thể. Hiện nay, việc quản lý hệ thống cảng biển về chuyên ngành hàng hải là tương đối thống nhất, với đầu mối là bộ GTVT, nhưng việc quản lý về tổ chức, về chủ đầu tư, về quản lý, khai thác và về sở hữu lại rất khác nhau.

Dự thảo Bộ luật cũng chưa quy định rõ mối quan hệ giữa bộ GTVT với các bộ quản lý các cảng biển chuyên dùng, với các địa phương có cảng biển, trong quản lý, khai thác cảng biển. Mặt khác, một số vấn đề khác như chế độ pháp lý, quyền và nghĩa vụ của các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ cảng hoạt động tại cảng biển và mối quan hệ giữa các doanh nghiệp này với cơ quan quản lý Nhà nước chuyên ngành tại cảng biển cũng chưa được làm rõ và quy định cụ thể.

Khiếu nại trong dự thảo Bộ luật hàng hải Việt Nam

Khiếu nại hàng hải được quy định ở nhiều phần khác nhau trong dự thảo Bộ luật, như khiếu nại hàng hải được hưởng quyền cầm giữ hàng hải (Điều 30), khiếu nại hàng hải (Điều 34), khiếu nại hàng hải áp dụng giới hạn trách nhiệm dân sự (Điều 208) và khiếu nại hàng hải không áp dụng giới hạn trách nhiệm dân sự (Điều 209).

Theo pháp luật hiện hành, thì khiếu nại được hiểu là việc công dân, cơ quan, tổ chức hoặc cán bộ, công chức theo thủ tục do luật quy định đề nghị cơ quan, tổ chức, cá nhân có thẩm quyền xem xét lại quyết định hành chính, hành vi hành chính hoặc quyết định kỷ luật cán bộ, công chức, quyết định, hành vi tố tụng khi có căn cứ cho rằng quyết định, hành vi đó là trái pháp luật, xâm phạm quyền, lợi ích hợp pháp của mình.

Ủy ban pháp luật nhận thấy khiếu nại hàng hải quy định trong Bộ luật này về bản chất là các khiếu kiện dân sự giữa các cá nhân, tổ chức có liên quan đến hoạt động hàng hải, nhưng không phải là các khiếu nại thông thường như đã đề cập ở trên, do đó, đề nghị để tránh hiểu nhầm, cần có quy định giải thích rõ thế nào là "khiếu nại hàng hải" trong dự thảo Bộ luật và quy định cụ thể về khiếu nại, tố cáo và giải quyết khiếu nại, tố cáo đối với các quyết định hành chính và hành vi hành chính của cơ quan Nhà nước có thẩm quyền về hàng hải và thủ tục giải quyết khiếu nại hàng hải.

Trách nhiệm của Hoa tiêu hàng hải

Điều 167 của dự thảo Bộ luật quy định trong trường hợp xảy ra tổn thất do lỗi dẫn tàu của Hoa tiêu hàng hải thì chủ tàu phải chịu trách nhiệm bồi thường các tổn thất đó, hoa tiêu hàng hải không phải chịu trách nhiệm về dân sự mà chỉ chịu trách nhiệm hành chính hoặc hình sự.

Nhiều ý kiến trong Ủy ban Pháp luật tán thành với quy định của dự thảo và cho rằng Hoa tiêu hàng hải là người cố vấn và giúp cho thuyền trưởng điều khiển tàu phù hợp với điều kiện hàng hải ở khu vực dẫn tàu. Hơn nữa, thuyền trưởng có quyền lựa chọn, đình chỉ hoạt động hoặc thay thế Hoa tiêu hàng hải, cho nên khi xảy ra tổn thất do lỗi dẫn tàu thì trách nhiệm phải thuộc về thuyền trưởng. Quy định

này của dự thảo Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi) cũng phù hợp với quy định tại Điều 627 của Bộ luật Dân sự về bồi thường thiệt hại do nguồn nguy hiểm cao độ gây ra là chủ sở hữu nguồn nguy hiểm cao độ (trong trường hợp này là chủ tàu) phải chịu trách nhiệm; đồng thời, cũng phù hợp với quy định về hoa tiêu của nhiều nước trên thế giới.

Ngoài ra, Hoa tiêu còn chịu sự quản lý của một tổ chức Hoa tiêu hàng hải, theo quy định của Bộ luật này không phải là một đơn vị kinh doanh dịch vụ Hoa tiêu, mà chỉ là đơn vị làm nhiệm vụ công ích bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường, do đó, không nên quy định trách nhiệm dân sự đối với Hoa tiêu.

Tuy nhiên, có ý kiến cho rằng mặc dù Hoa tiêu hàng hải hoạt động cung cấp dịch vụ công ích nhưng có thu phí Hoa tiêu, do đó, Hoa tiêu hàng hải vẫn phải chịu trách nhiệm dân sự trong trường hợp xảy ra tổn thất do lỗi dẫn tàu của Hoa tiêu. Quy định như vậy sẽ góp phần nâng cao trách nhiệm nghề nghiệp của Hoa tiêu.

Ban hành các văn bản hướng dẫn và giải thích từ ngữ

Trong dự thảo Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi) có nhiều nội dung giao Chính phủ hoặc giao cho Bộ trưởng bộ GTVT quy định. Ủy ban Pháp luật và nhiều đại biểu nhận thấy quy định như vậy rất chung, không phù hợp với xu thế chung là luật phải rõ ràng, cụ thể để thi hành được ngay, nhằm bảo đảm tính công khai, minh bạch; tránh tình trạng khi luật được ban hành còn phải chờ quá nhiều văn bản hướng dẫn mới thi hành được.

Vì vậy đề nghị cần nghiên cứu quy định cụ thể những trường hợp nhất thiết phải hướng dẫn và xác định rõ những vấn đề giao cho Chính phủ, những vấn đề giao cho Bộ trưởng bộ GTVT quy định. Như vậy sẽ tránh được tình trạng phải ban hành quá nhiều văn bản hướng dẫn làm cho Bộ luật chậm đi vào cuộc sống.

"*Ủy ban Pháp luật thấy rằng, Bộ luật Hàng hải Việt Nam là một Bộ luật có tính chuyên ngành cao, đã sử dụng nhiều thuật ngữ hàng hải. Do đó, để bảo đảm Bộ luật có tính khả thi cao, dễ hiểu và hiểu thống nhất khi áp dụng, Ủy ban Pháp luật đề nghị bổ sung một số điểm về giải thích từ ngữ như khiếu nại hàng hải, hành trình hàng hải, kháng nghị hàng hải, cao bản...*

Đồng thời, đề nghị cơ quan soạn thảo cân nhắc về cách sử dụng từ ngữ trong dự thảo, hạn chế việc dùng nhiều từ ngữ nước ngoài khi có thể dùng từ tiếng Việt" - Chủ nhiệm Ủy ban Pháp luật, ông Vũ Đức Khiển, phát biểu.■

Cảng Tổng hợp Nghi Sơn, Thanh Hóa tiếp nhận tàu biển Mega Grace mang quốc tịch Hàn Quốc, có chiều dài 199,93m; rộng 32,2m; cao 26,5m; mớn nước đầy tải 11m; trọng tải toàn phần 47.046 tấn.

TƯ NHÂN HÓA CẢNG BIỂN

Việc hàng loạt doanh nghiệp đang đầu tư ở nhiều lĩnh vực khác nhau đổ xô vào đầu tư cảng biển, cho thấy rõ sự hấp dẫn của lĩnh vực này. Những ông bà chủ dân doanh đã bỏ tiền ra đầu tư, nhất là đầu tư lớn vào lĩnh vực mới luôn hiểu phải tính toán rất cẩn trọng. Công nghệ về quản lý và khai thác cảng biển hiện nay không phải là cái gì bí mật, doanh nghiệp hoàn toàn có thể tiếp cận những công nghệ tiên tiến của thế giới. Doanh nghiệp tư nhân hoàn toàn có thể thuê người quản lý có thừa kinh nghiệm về cảng biển làm giám đốc cảng.

THẢO – TÚ – HẢI

Một ví dụ điển hình cho sự thành công của việc chuyển giao cảng cho tư nhân quản lý là cảng Hải An (Hải Phòng). Là một cảng tư nhân mới được cổ phần hóa, với công suất 250.000 TEUS/năm, cảng Hải An đang có nhiều lợi thế với vị trí chiến lược trên bán đảo Đình Vũ và mớn nước sâu có thể tiếp nhận tàu container lên đến 1.800 TEUS (~20.000DWT). Hiệu suất hoạt động của cảng luôn đạt gần như ở mức toàn dụng.

Thấp thoáng phía sau dự án...

Hai năm trước, cái tên Tân Hiệp Phát đã nối dài thêm danh sách những nhà đầu tư cảng biển. Công ty này khởi công xây dựng khu công nghiệp và cảng quốc tế mang tên "Dr. Thanh" tại Khu kinh tế mở Chu Lai (tỉnh Quảng Nam), được triển khai trong giai đoạn từ 2013 - 2018, trị giá tới 1,6 tỷ USD. Khi ấy, trong con mắt lạc quan của riêng ông Trần Quí Thanh, Tổng Giám đốc Tân Hiệp Phát thì : "đây là cách tạo ra lợi thế cạnh tranh về giá thành sản phẩm, chuỗi cung ứng và xuất nhập khẩu". Hơn nữa, dự án sẽ tạo ra cú hích để biến Quảng Nam trở thành trung tâm của ngành công nghiệp chế biến thực phẩm và đồ uống tại Việt Nam. Việc ông Thanh quảng bá mạnh mẽ cho dự án của mình cũng là chuyện bình thường, vì mỗi dự án đầu tư đều có mục đích chung là tìm kiếm lợi nhuận. Dự án cảng quốc tế

Cảng Sài Gòn

Cảng Hải Phòng và Green Hải Phòng

Dr. Thanh nằm trong kế hoạch mở rộng sản xuất của Tân Hiệp Phát, khi Công ty Number One Chu Lai (thuộc tập đoàn này) đã khởi công xây dựng Nhà máy sản xuất nước giải khát Number One Chu Lai tại Khu công nghiệp Bắc Chu Lai, tỉnh Quảng Nam, với vốn đầu tư lên đến 1.820 tỷ đồng.

Tuy nhiên, không đơn thuần chỉ là vấn đề đầu tư cảng biển nếu nhìn về phía hậu trường dự án. Tân Hiệp Phát sẽ được miễn tiền thuê đất sau khi đầu tư xong dự án, chưa kể còn được hưởng quyền sử dụng thương hiệu quế Trà My và cả thương hiệu sâm Ngọc Linh trong một thỏa thuận giữa doanh nghiệp này với UBND tỉnh Quảng Nam.

Câu chuyện tương tự đã xảy ra tại dự án Cảng biển quốc tế Cần Giuộc, tỉnh Long An, có diện tích 1.935 héc ta do Đồng Tâm Group và Vina Capital liên kết đầu tư, mỗi bên góp 50% vốn, sau đó Vina Capital rút lui. Theo ông Võ Quốc Thắng, Tổng Giám đốc Đồng Tâm Group, dự án Cảng quốc tế Cần Giuộc sẽ giúp xuất khẩu hàng hóa thẳng đến các thị trường lớn như Mỹ, châu Âu, giảm chi phí trung chuyển và đảm nhiệm bốc xếp hàng hóa cho nhóm cảng biển số 5 với công suất theo dự báo đến năm 2015 là 9,3 triệu tấn/năm. Nhưng lợi ích thấp thoáng phía sau dự án này nằm ở chỗ, nó là tấm giấy thông hành để các chủ đầu tư tiếp cận được với những dự án bất động sản béo bở khác.

Trong thực tế, nếu doanh nghiệp chỉ đầu tư vào mỗi lĩnh vực cảng biển sẽ rất khó để họ có thể thu hồi vốn và có lợi nhuận. Cảng biển phải phục vụ cho hệ thống cơ sở hạ tầng đi kèm theo nó. Đồng Tâm Group đã có định hướng rõ ràng là dự án cảng biển sẽ phục vụ cho việc phát triển các dự án bất động sản của họ, bao gồm Khu công nghiệp Long An, Trung tâm thương mại và Khu đô thị Cần Giuộc (Long An). Tóm lại, cảng biển vẫn chỉ là cánh cửa mở ra hàng loạt dự án kinh doanh BĐS mà thôi.

Một trường hợp khác, chỉ đơn thuần tìm kiếm lợi ích từ dự án đầu tư cảng biển, nhưng với gánh nặng chi phí quá lớn, Hoa Sen Group (HSG) đã phải từ bỏ sự hợp tác với Gemadept trong dự án xây dựng Cảng quốc tế Hoa Sen – Gemadept. Đây là dự án HSG góp 45% trong tổng giá trị đầu tư 63 triệu USD. Dự án nằm trong khu vực cảng Cái Mép – Thị Vải, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, thuộc nhóm cảng biển số 5 trong quy hoạch phát triển định hướng của Chính phủ đến năm 2020, có thể tiếp nhận tàu trọng tải 50.000 DWT. HSG đã giải ngân được 45,5 tỷ đồng và đang tìm kiếm đối tác chuyển nhượng phần vốn góp này. Lý do được HSG đưa ra là họ muốn thu hẹp các mảng đầu tư ngoài ngành để tập trung vốn vào lĩnh vực kinh doanh cốt lõi là tôn – thép – nhựa.

Tư nhân hóa cảng biển

Có thể nói, việc các doanh nghiệp dân doanh quan tâm và mong muốn kinh doanh cảng biển là dấu hiệu đáng mừng đối với quá trình cổ phần các cảng biển. Mặc dù vậy, theo cựu bộ trưởng Trương Đình Tuyển, tiến trình cổ phần hóa các cảng biển lớn vẫn còn rất nhiều việc phải làm, như định giá tài sản doanh nghiệp, quyết toán các dự án sử dụng vốn ODA, giải quyết lao động dôi dư... Đây là những việc khó khăn, phức tạp nhưng thời gian lại không còn nhiều, nhất là trong bối cảnh ngành hàng hải đang kỳ vọng, việc tái cơ cấu, cổ phần hóa, nâng cao hiệu quả hoạt động của khối cảng biển sẽ mang lại nguồn vốn, lợi nhuận để hỗ trợ phần nào cho ngành vận tải biển vượt qua giai đoạn khó khăn hiện nay do lượng hàng và cước phí vận chuyển bị giảm mạnh.

Ông Trương Đình Tuyển, nói: "Tôi nghĩ rằng, để việc chuyển nhượng cảng biển thành công thì khi lựa chọn nhà đầu tư, không chỉ là chuyện giá cả mà còn xem xét nhà đầu tư thật sự có năng lực về tài chính, quản lý để khai thác tốt dự án hay không? Nhà đầu tư vay nợ rất nhiều trả cho Nhà nước để nhận nhượng quyền, nhưng khi khai thác thì nguồn thu không đủ để trả nợ dẫn đến đổ vỡ tài chính. Tôi ví dụ như, ở lĩnh vực hàng không, việc nhượng quyền khai thác 33 sân bay ở Argentina vào năm 2000 thời hạn 30 năm cho tổ hợp Aéroportuertos Argentinas, với mức giá chuyển nhượng trả cho nhà nước hàng năm là 171 triệu USD. Sau đó tổ hợp này đã không có khả năng chi trả.

Điều quan trọng trong việc tư nhân hóa cảng biển là phải có khung pháp lý cụ thể và rõ ràng. Tiếp theo nữa cũng rất quan trọng, đó là phải tổ chức việc tư nhân hóa các cảng biển một cách công khai minh bạch, có sự cạnh tranh bình đẳng, tránh việc định giá không được khách quan và chính xác gây thiệt thòi cho Nhà nước, tránh việc chỉ định một đối tác nào đó thành người duy nhất được quyền mua cổ phần cảng biển".

Ông Trần Kim Chung, Phó Viện trưởng Viện nghiên cứu quản lý kinh tế Trung ương, chia sẻ: Nghị quyết Trung ương 4 khóa XI và Nghị định 15/2015/NĐ-CP ngày 14 tháng 2 năm 2015 về đầu tư theo hình thức đối tác công tư đã đề cập đến vấn đề này. Khoản 9 điều 3 và Tiết a khoản 1 điều 4 Nghị định 15 đã đề cập đến việc huy động nguồn vốn trong khu vực tư nhân vào đầu tư cơ sở hạ tầng. Bên cạnh đó, hình thức nhượng quyền khai thác và quản lý các công trình hạ tầng là một trong các hình thức của PPP.

Vì vậy, việc doanh nghiệp dân doanh tham gia vào quản lý và khai thác cảng biển là một bước tất yếu trong quá trình cổ phần hóa các doanh nghiệp Nhà nước lớn cũng như phù hợp với việc đưa PPP thành một trong những giải pháp để thu hút nguồn lực vào đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng, phù hợp với xu thế chung.

Kinh nghiệm trong hoạt động sản xuất kinh doanh là một trong những yếu tố rất quan trọng đối với sự thành công của quản lý và khai thác cảng biển nói riêng và khai thác các công trình hạ tầng mang tính hệ thống nói chung, yếu tố vốn lớn và dài hạn cũng là yếu tố quan trọng đồng hành. Để có kinh nghiệm, thời gian đã thực hành việc quản lý, năng lực đội ngũ cán bộ quản lý là những điều rất quan trọng. Việc có kinh nghiệm sẽ được tích lũy theo thời gian. Tuy nhiên, việc khai thác các công trình hạ tầng mang tính hệ thống là liên tục. Vì vậy, khi chuyển giao từ chủ thể đang vận hành sang chủ thể mới tiếp quản, thì đội ngũ cán bộ tiếp quản phải có năng lực và trình độ ít nhất là ngang bằng với chủ thể quản lý hiện hữu.

"Cũng cần lưu ý, kinh nghiệm của nhà đầu tư cảng biển, khác với kinh nghiệm của người trực tiếp cảng biển. Nhà đầu tư đôi khi không nhất thiết là nhà quản lý" - ông Trần Kim Chung, nhấn mạnh.

Đồng vốn tư nhân luôn khôn ngoan...

Nhớ lại, vào giữa tháng 5-2014, phiên IPO của Công ty TNHH một thành viên cảng Nha Trang đã không thu hút được giới đầu tư. Điều đáng lưu ý là khi đó thông tin về việc chuyển cảng Nha Trang thành cảng du lịch chưa xuất hiện. Thông tin công bố tại phiên đấu giá khi đó chỉ cho biết, tổng giá trị tài sản của cảng Nha Trang được Vinalines xác định (theo giá trị thực tế) là hơn 258,5 tỉ đồng (theo sổ sách kế toán là 176 tỉ đồng), trừ nợ phải trả khoảng 13,5 tỉ đồng, vốn điều lệ (mới) của Công ty cổ phần Cảng Nha Trang là 245 tỉ đồng.

Vinalines xác định mệnh giá một cổ phần là 10.000 đồng, nên Công ty cổ phần cảng Nha Trang có 24,5 triệu cổ phần. Theo phương án cổ phần hóa, cơ cấu vốn điều lệ của công ty này là Nhà nước 75%, bán ra bên ngoài 25% (trong đó công đoàn và cán bộ công nhân viên 2,33%), nên số cổ phần thật sự bán ra bên ngoài chỉ 22,67%, tương đương với 5.563.563 cổ phần (hơn 55,6 tỉ đồng). Tuy vậy, phiên đấu giá cũng chỉ bán được 1,87% trong số 22,67% cổ phần chào bán. Cán bộ công nhân viên và công đoàn của cảng Nha Trang cũng chỉ mua 2,07% số cổ phần ưu đãi. Cho nên, sau phiên đấu giá, Nhà nước vẫn nắm giữ 96,05% cổ phần của Công ty cổ phần cảng Nha Trang.

Khi chính thức chuyển cảng Nha Trang thành cảng du lịch thì mọi chuyện đã thay đổi chóng vánh. Với mỗi thông tin là cảng Nha Trang đang sử dụng hơn 100.000m^2 nhà đất kho bãi dọc bờ biển Nha Trang, đã thấy đủ sinh lãi to khi chuyển sang cảng du lịch. Diện tích đất này trước đây do Vinalines thuê lại của tỉnh Khánh Hòa (nên nhiều nhà đầu tư không quan tâm đến cổ phần của cảng Nha Trang) nhưng nay, khi chuyển thành cảng du lịch (không còn nhu cầu sử dụng kho bãi nữa), đồng thời cảng do tỉnh Khánh Hòa quản lý, nên nhà đầu tư Vingroup yên tâm khi "tỉnh thuê lại chính đất của mình"…

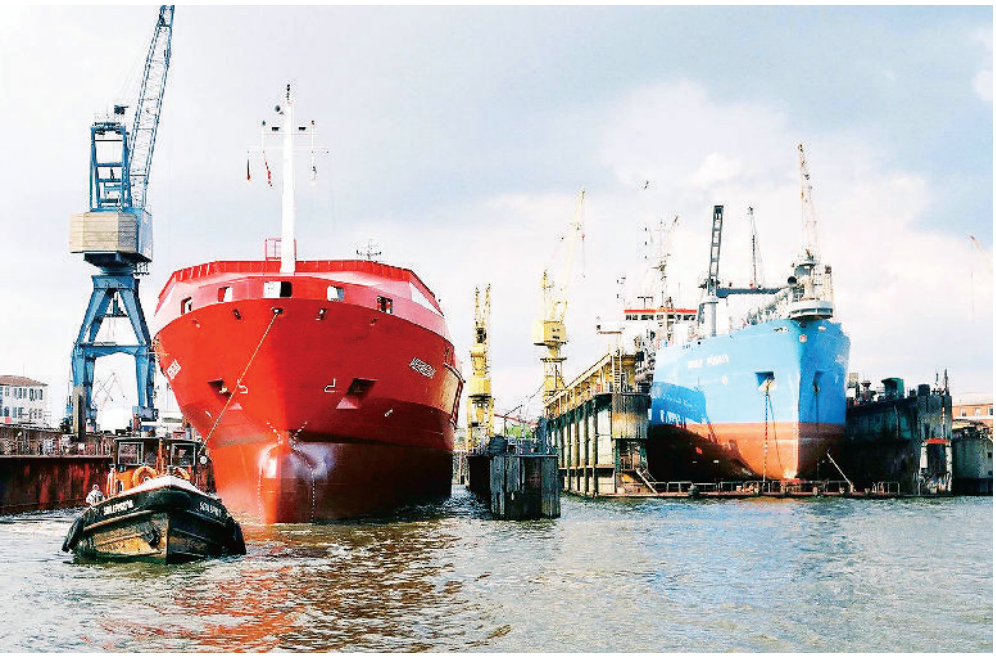
Cảng Quy Nhơn

Từ góc nhìn Hàn Quốc

Không chính phủ nào đủ tiền đầu tư tất cả hạng mục hạ tầng, mà nên thu hút vốn tư nhân và FDI đồng thời ban hành những chính sách, điều tiết, vận hành phù hợp. Theo Báo cáo (kỳ cuối) "Dự án Chia sẻ kinh nghiệm phát triển của Hàn Quốc", do Viện Chiến lược Phát triển, Bộ Kế hoạch và Đầu tư phối hợp với Viện Phát triển Hàn Quốc (KDI) công bố, tư nhân hóa hay quốc tế hóa vốn đầu tư sân bay, cảng biển được coi là giải pháp lớn nhất giải quyết những bất cập của hai lĩnh vực này.

Nhận xét về hệ thống cảng biển của Việt Nam, TS Beom-Hung Kim, nghiên cứu viên của Viện Hàng hải Hàn Quốc cho rằng, hạn chế lớn nhất là thiếu cơ sở vật chất kỹ thuật, trình độ khoa học công nghệ lạc hậu, thiếu tính kết nối với các hạ tầng giao thông và các trung tâm của

Cảng Nam Hải



Cảng Hamburg

hệ thống logistics… Ngoài ra, việc thiếu nghiêm trọng cảng nước sâu cho tàu containers lớn theo tiêu chuẩn quốc tế là một hạn chế căn bản của hệ thống cảng biển Việt Nam.

Cấp vốn xây dựng cảng cũng là một điểm yếu của hệ thống hiện tại. Thay vì có một chương trình đầu tư nhất quán, bền vững cho phát triển cảng với các ưu tiên rõ ràng, mỗi chủ thể tham gia tự xây dựng kế hoạch riêng để xin phê duyệt phân bổ vốn. "Hậu quả là, cảng nào có chủ đầu tư quan hệ rộng, có khả năng tiếp cận được các nguồn vốn sẽ được thực hiện trước, dù dự án chỉ có tầm quan trọng thứ yếu", TS Beom-Hung Kim nhận xét.

Đồng quan điểm, theo TS Chu Quang Thứ, nguyên Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam, quy hoạch hệ thống cảng biển đến năm 2020-2030 vẫn đang tự loại mình khỏi sân chơi quốc tế, khi tiếp tục thiếu các cảng nước sâu, đủ sức đón các tàu trọng tải lớn.

Để việc xây dựng cảng và hiện đại hóa việc vận hành cảng biển, TS. Beom-Hung Kim cho rằng, Chính phủ nên tích lũy số liệu thống kê về sử dụng cảng và xây dựng một hệ thống thông tin về vận hành cảng. Đối với hiệu quả và sự phù hợp của việc xây dựng cảng cần có độ tin cậy thông qua chuyên gia dự báo nhu cầu về cảng. Các cảng biển cần được xây dựng là một trung tâm kinh tế về logicstic bằng cách xây dựng mạng lưới liên kết giao thông vận tải, như hệ thống đường sắt, vận tải biển và đường bộ kết nối với các cảng và tổ hợp công nghiệp nội địa.

Việc sử dụng nguồn vốn tư nhân và FDI cũng được khuyến nghị trong việc phát triển cảng biển, thay vì sử dụng không hiệu quả nguồn lực của Chính phủ. Theo ông Beom-Hung Kim, dù là nước kinh tế phát triển bất kỳ chính phủ nào cũng không thể đủ tiền đầu tư cho tất cả các hạng mục hạ tầng, mà nên huy động vốn tư nhân và vốn FDI. Chính phủ Việt Nam cũng chỉ nên ban hành các điều khoản pháp luật và các quy định chính sách điều tiết vận hành phù hợp, dù là với cảng biển hay cảng hàng không. Cũng theo TS Beom-Hung Kim, cũng giống như sân bay, chỉ nên tập trung cho vài cảng trọng điểm, có cơ sở hạ tầng hiện đại, năng lực tiếp nhận tàu lớn, còn các cảng địa phương, chỉ nên đầu tư vừa phải theo năng lực kinh tế từng vùng.■

CỤM CẢNG CÁI MÉP – THỊ VẢI lựa chọn của nhiều hãng tàu đa quốc gia

3 hãng tàu vận tải container hàng đầu thế giới thuộc liên minh Ocean 3 là CMA-CGM (Pháp), China Shipping (Trung Quốc) và UASC (các Tiểu Vương quốc Ả Rập Thống nhất) lần đầu đưa tàu vào Việt Nam và cập cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) để thực hiện việc xếp dỡ hàng đi bờ Đông nước Mỹ. Thêm một lần nữa khẳng định, cụm cảng Cái Mép – Thị Vải là cảng trung chuyển quốc tế mà các hãng tàu lựa chọn.

NGUYỆT MINH – BÁ SƠN

Tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu sẽ đầu tư hoàn thiện hạ tầng giao thông

Ông Nguyễn Văn Trình, Chủ tịch UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (BR-VT) cho biết, tỉnh sẽ tăng cường hơn nữa công tác cải cách thủ tục hành chính liên quan đến thủ tục hải quan và kiểm dịch thực vật, nhằm rút ngắn tối đa thời gian cho doanh nghiệp, tàu thuyền làm thủ tục ra vào cảng biển ở đây. Ông Trình tỉnh đề nghị bộ GTVT tiếp tục kiến nghị Chính phủ hỗ trợ kinh phí cho tỉnh đầu tư hoàn thiện hạ tầng giao thông kết nối cảng biển; nhất là phải đẩy nhanh hơn nữa tiến độ di dời cảng biển từ TP.HCM xuống BRVT; phải phân luồng hàng hóa để không chỉ phát huy vai trò to lớn của hệ thống cảng Cái Mép – Thị Vải mà còn cho cả hệ thống nhóm cảng khu vực số 5; giảm thiểu tồn đọng hàng hóa, ách tắc giao thông tại các cảng thuộc khu vực TP.HCM.

Theo ông Vũ Ngọc Thảo, Giám đốc Sở GTVT tỉnh BR-VT, ngoài việc đầu tư xây dựng mới đường Phước Hòa - Cái Mép và 991B, trong giai đoạn 2016-2020, Sở GTVT tiếp tục tham mưu UBND tỉnh kiến nghị Chính phủ, Bộ GTVT triển khai đầu tư các tuyến giao thông kết nối ngoại vùng như đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải giai đoạn 2 và cầu Phước An, đường cao tốc, đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu. Đặc biệt trước nhất là tuyến cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu để kết nối đồng bộ với tuyến cao tốc TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây.

Ông Lương Anh Tuấn, Phó Giám đốc Sở GTVT tỉnh BR-VT cho biết, cơ quan này đang khẩn trương hoàn chỉnh hồ sơ dự án, thiết kế kỹ thuật theo mặt bằng giá hiện tại và các quy định mới của bộ GTVT, đồng thời triển khai các công việc liên quan đến bồi thường giải phóng mặt bằng, rà phá bom mìn, lập báo cáo đánh giá tác động môi trường… để khởi công xây dựng đường Phước Hòa - Cái Mép và đường 991B (huyện Tân Thành) trong 6 tháng cuối năm 2015.

Theo ông Tuấn, hệ thống cảng biển Cái Mép - Thị Vải có ý nghĩa quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội của tỉnh BR-VT và là động lực phát triển của cả vùng kinh tế trọng điểm phía Nam cũng như khu vực Nam bộ, nhưng hạ tầng kỹ thuật phục vụ cho cảng và các dịch vụ sau cảng hiện tại trong khu vực vẫn chưa được đầu tư đúng mức để đáp ứng yêu cầu. Bởi trong khu vực hiện chỉ có hai tuyến đường hiện hữu nối các cảng với QL51 là đường 965 và tuyến đường thuộc KCN Phú Mỹ I.

"Vì vậy, trong năm nay sở GTVT sẽ tập trung đầu tư triển khai đường Phước Hòa - Cái Mép và 991B. Đây là 2 tuyến đường kết nối nội vùng quan trọng, kết nối nhiều khu vực kinh tế của tỉnh với mạng lưới giao thông kết nối ngoại vùng là quốc lộ 51 và đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu. Khi hoàn thành, các tuyến đường này sẽ là trục giao thông

vận tải quan trọng thúc đẩy tiến độ đầu tư và phục vụ vận chuyển hàng hóa của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, trung tâm dịch vụ logistics, các khu công nghiệp của tỉnh, nhất là ở khu vực huyện Tân Thành". Ông Tuấn cho biết.

Nhằm tiết kiệm chi phí đầu tư và bảo đảm các yếu tố kỹ thuật công trình, UBND tỉnh đã có đề nghị cho phép đầu tư giai đoạn 1 dự án đường Phước Hòa - Cái Mép dài 2,2km từ nút giao quốc lộ 51 đến chân cầu Mỏ Nhát, quy mô hoàn chỉnh theo đúng thiết kế với chiều rộng 35m, tổng mức đầu tư giai đoạn 1 tính toán theo mặt bằng giá hiện tại khoảng 300 tỷ đồng, kế hoạch năm 2015 đã bố trí 50 tỷ đồng, còn lại 250 tỷ đồng sẽ bố trí trong 2 năm 2016, 2017.

Đối với dự án đường 991B, UBND tỉnh cũng đề nghị cho phép triển khai thực hiện hoàn chỉnh dự án đường theo quy mô đã được phê duyệt (dự án đã được Trung ương bảo đảm về nguồn vốn và cân đối vốn). Để có điều kiện khởi công công trình theo các quy định hiện hành, ngay sau khi dự án được Trung ương giao kế hoạch vốn 2015, UBND tỉnh đề nghị Thường trực Tỉnh ủy, Thường trực HĐND tỉnh cho phép thực hiện các công việc bồi thường giải phóng mặt bằng, rà phá bom mìn, đánh giá tác động môi trường, khảo sát lập thiết kế kỹ thuật, tạm ứng ngân sách tỉnh để thanh toán khối lượng thực hiện và sẽ thu hồi khi dự án được Trung ương bố trí vốn.

Ngoài 2 dự án đường giao thông trọng điểm trên, Ban quản lý dự án giao thông II (Sở GTVT tỉnh) cũng đã yêu cầu các đơn vị thi công khẩn trương hoàn thành 3 công trình gồm: Hạ tầng kỹ thuật khu tái định cư Long Sơn; sửa chữa lớn tỉnh lộ 44A; nâng cấp đường ấp Bắc (xã Hòa Long, TP Bà Rịa) đi thôn Quảng Phú (xã Đá Bạc, huyện Châu Đức). Ông Lê Văn Hòa, Giám đốc Ban quản lý dự án giao thông II (đơn vị được giao nhiệm vụ trực tiếp quản lý dự án) cho biết, đây là 3 công trình đăng ký chào mừng 70 năm thành lập ngành GTVT. "Hiện nay, khối lượng công việc đã đạt 90-95%. Các nhà thầu cam kết sẽ phấn đấu hoàn thành công trình vào cuối tháng 6, đầu tháng 7 này". Ông Hòa nói.

Thu hút nhiều khách hàng

Mới đây, tại hội đàm của bộ GTVT Việt Nam và bộ Giao thông công chánh Campuchia, về việc thực hiện Hiệp định vận tải thủy Việt Nam – Campuchia, với tuyến vận tải thủy Việt Nam - Campuchia qua cửa khẩu Thường Phước, Vĩnh Xương được hình thành. Đây vừa là tuyến đường thủy nội địa, vừa là tuyến quá cảnh nhằm trung chuyển hàng hóa từ các cảng biển khu vực phía Nam (cảng Sài Gòn, Cái Mép - Thị Vải) của Việt Nam qua Campuchia.

Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Công đánh giá, việc ký hiệp định vận tải thủy trước đây và vận tải biển thương mại song phương sắp tới sẽ giúp cho lượng hàng hóa qua lại giữa Campuchia - Việt Nam thuận tiện hơn, trong đó có thêm một lượng hàng trung chuyển quốc tế từ Campuchia sẽ về các cảng Việt Nam nói chung và cụm cảng Cái Mép - Thị Vải nói riêng để thực hiện trung chuyển quốc tế.

Ông Nguyễn Xuân Kỳ, Phó Tổng giám đốc cảng CMIT

cho biết, khoảng 5 tháng gần đây, cảng CMIT đã có những chuyển biến tương đối tốt. Cụ thể, sản lượng hàng tăng trưởng từ 15 – 18%. CMIT đã làm trung chuyển cho 2 tàu quốc tế cỡ lớn (khoảng 1.500 container/tàu) mà đáng lẽ họ có thể làm trung chuyển ở Singapore hay ở cảng khác. Thời gian làm thủ tục hải quan rất nhanh, chỉ trong vòng 2 giờ đồng hồ đã giải quyết xong, tạo thiện cảm và sự hài lòng với khách hàng.

Ngoài ra, các hãng tàu lớn chọn Cái Mép – Thị Vải bởi phần lớn nhờ ảnh hưởng lan truyền của những chính sách mà bộ GTVT đã tạo điều kiện và niềm tin cho các hãng tàu và các cảng. Bên cạnh đó, do hệ thống kết nối hạ tầng giao thông phát triển mạnh, kinh tế khởi sắc… Bắt đầu đã có những bước đi rất cụ thể và thiết thực, làm trung chuyển quốc tế là đúng với chức năng của cụm cảng Cái Mép – Thị Vải.

Thành công của dịch vụ vào Cái Mép của nhóm Ocean 3 chắc chắn sẽ dẫn đến việc thúc đẩy các nhóm công ty vận tải biển nước ngoài khác xúc tiến triển khai dịch vụ từ Cái Mép – Việt Nam đi các châu lục, cũng như chuyển hàng xuất từ các cảng khác như Cambodia, Thái Lan, Philippines, Malaysia đến Cái Mép - Việt Nam để lên tàu mẹ đi các nước trong và ngoài khu vực, tạo điều kiện để Cái Mép – Thị Vải thành cảng trung chuyển quốc tế - đại diện liên minh Ocean 3 phân tích.

Đại diện liên minh Ocean 3 cho biết, trước đây khi còn là các doanh nghiệp riêng lẻ các hãng tàu đã từng có tàu lấy hàng tại các cảng biển TP.HCM nhưng phải dừng lại do không đủ hàng. Gần đây, khi tham gia liên minh, Ocean 3 đã tái khởi động việc đưa tàu có trọng tải lớn nhất vào Cái Mép do nắm được chiến lược của bộ GTVT triển khai đề án "Nâng cao hiệu quả khai thác nhóm cảng biển số 5 và các bến cảng Cái Mép – Thị Vải". Với những chính sách mới năng động, Ocean 3 có niềm tin vào tương lai phát triển tốt đẹp của cụm cảng Cái Mép – Thị Vải, và vì thế liên minh quyết tâm mở lại tuyến vận chuyển trực tiếp vào Cái Mép.

Thành công của chuyến tàu đầu tiên từ châu Á đi bờ Đông nước Mỹ còn mở ra một triển vọng triển khai mở rộng tuyến dịch vụ đi bờ Tây nước Mỹ từ Cái Mép, cũng như các tuyến dịch vụ khác từ Cái Mép đi châu Âu và các tuyến khác. Đại diện Ocean 3 cho biết, trong tháng đầu tiên khởi động tuyến này, mỗi tuần sẽ có 1 chuyến tàu từ Cái Mép – Thị Vải đi bờ Đông nước Mỹ. Hiện tại, Ocean 3 đang nghiên cứu để đưa thêm những tuyến dịch vụ mới trực tiếp vào Cái Mép, nghiên cứu thí điểm đưa một lượng hàng từ các nước trong khu vực đến Cái Mép – Thị Vải để chuyển lên tàu mẹ (trung chuyển quốc tế).■

Nhiều khó khăn làm hạn chế tăng trưởng LOGISTICS VIỆT NAM

Logistics là phần quan trọng của chuỗi kinh doanh. Do nền kinh tế Việt Nam đang trên đà tăng trưởng, nhu cầu với dịch vụ logistics đã tăng theo cấp số nhân. Tuy còn nhiều khó khăn, Việt Nam đang cố gắng đáp ứng nhu cầu logistics của các doanh nghiệp. Đặc biệt, mức độ vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) cao vào lĩnh vực sản xuất Việt Nam là lực thúc đẩy mạnh mẽ dịch vụ logistics và vận tải quốc tế.

NGỌC MINH

Với đường bờ biển dài, Việt Nam chủ yếu phụ thuộc vào vận tải đường biển để xuất khẩu. Tuy nhiên, vận tải hàng không cũng đang tăng trưởng mạnh mẽ. Tất cả những lựa chọn về logistics này đều đang đối diện với những thách thức riêng, trong khi phải đấu tranh để hiện đại hóa và mở rộng nhanh để giải quyết kịp thời nhu cầu của khách hàng.

Vấn đề Logistics Việt Nam

Hiện tại có khoảng 300.000 doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics tại Việt Nam. Các doanh nghiệp này thuê mướn khoảng 1,5 triệu người, trong đó 40% nằm tại TP.HCM. Khi ngành Logistics Việt Nam đang có tốc độ tăng trưởng mạnh mẽ, ngành cũng gặp khó khăn trong việc thuê đủ lao động có chất lượng để giải quyết nhu cầu ngày càng cao đối với doanh nghiệp. Trên thực tế, theo một số ước tính, 60% nhu cầu logistics tại Việt Nam hiện chưa được đáp ứng – thể hiện cơ hội rõ nét cho các công ty nước ngoài tìm kiếm thị trường.

Một trong những vấn đề chủ yếu là thiết hụt các chương trình đào tạo nhân lực về logistics. Các trường Việt Nam đang khắc phục vấn đề này. Ví dụ, một số trường Đại học GTVT và Đại học Hàng hải đã mở nhiều cơ sở đào tạo logistics.

Để giải quyết lưu lượng vận tải ngày càng cao, TP.HCM đang xây dựng khu kinh tế đặc biệt (SEZ) đầu tiên, chú trọng hoạt động hàng hải. Bên cạnh đó, các dự án nạo vét sông Soài Rạp và một số sông khác sẽ tiếp tục giúp việc điều hướng nhanh chóng hơn và giúp các tàu lớn đi vào nội thủy.

Vận tải hàng không Việt Nam

Theo một Phó Tổng giám đốc Ủy ban Hàng không Dân dụng Việt Nam (VCAA), dịch vụ vận tải hàng không Việt Nam có tốc độ tăng trưởng cao thứ ba trên thế giới. Tuy nhiên, Việt Nam đang phải đấu tranh để thành lập chuỗi logistics toàn diện, triệt để tận dụng cơ hội này. Từ 2001, hơn 50 hãng hàng không từ 25 quốc gia và vùng lãnh thổ đã bắt đầu hoạt động tại Việt Nam. Các hãng hàng không cho thấy tốc độ tăng trưởng thường niên 15,3%.

Một phần trong các vấn đề về logistics của hàng không Việt Nam bắt nguồn từ sự thiếu mối liên kết giữa các lĩnh vực logistics khác nhau, cũng như nhu cầu về nâng cấp kĩ thuật và đào tạo người lao động tốt hơn.

Chính phủ Việt Nam kiên quyết tiến hành các giải pháp để giải quyết các vấn đề này càng sớm càng tốt. Tại triển lãm và hội nghị quốc tế cho logistics vận tải hàng không mới đây tại Việt Nam, chủ tịch Hiệp hội các hãng logistic vận tải hàng không Việt Nam khẳng định, việc phát triển chuỗi logistics là nhu cầu tất yếu và hội nghị hướng đến mục tiêu nghiên cứu về kinh nghiệm phát triển vận tải hàng không trên khắp thế giới và áp dụng tại Việt Nam.

Theo Tom Hoàng, giám đốc khu vực về Marketing Hàng hóa tại Boeing, thị trường hàng không hàng hóa Việt Nam sẽ tăng trưởng với tốc độ thường niên 11,5% trong 10 năm tới.■

Cảng Việt Nam

Nhiều hoạt động thương mại và sản xuất của Việt Nam hiện nằm tại phía Nam, khiến cho các cảng dọc sông Cửu Long và tại TP.HCM trở thành những địa điểm vận tải và logistics chủ yếu. Theo Alphaliner, một công ty phân tích vận chuyển hàng đầu. Danh sách 30 cảng container hàng đầu 2014 cho thấy, các cảng Việt Nam có tốc độ tăng trưởng mạnh mẽ hơn hết. Cảng Cái Mép, TP.HCM có lượng hàng qua tăng 16,7%. Cảng Hải Phòng có tốc độ tăng trưởng 14,3% khối lượng hàng hóa. Tốc độ tăng trưởng bình quân của các cảng khác trong là 5,3%.

Các cảng Việt Nam sẽ tiếp tục có tốc độ tăng trưởng mạnh mẽ trong năm 2015. Các trạm xếp hàng tại các cảng TP.HCM có sự gia tăng 12,6% về lượng trong quí đầu năm. Tuy nhiên, tốc độ tăng này cũng đã dẫn đến sự dồn ứ hàng hóa tại các trạm xếp hàng. Các chuyên gia phân tích kì vọng các cảng biển trong khu vực sẽ giải quyết được khoảng 200 triệu tấn hàng trong năm 2015, tăng đạt 305 triệu trước 2020, và đến mức kinh ngạc 650 triệu tấn trước 2030.

Sân bay Long Thành, sân bay Tân Sơn Nhất và cảng Cái Mép là ba cực trong hệ thống logistics của cả vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Sân bay Long Thành phục vụ trực tiếp việc biến Việt Nam thành trung tâm các hoạt động kinh tế quốc tế khu vực châu Á - Thái Bình Dương, tạo sự phát triển của hàng loạt các dịch vụ cao cấp, trình độ quốc tế như tài chính, ngân hàng, bảo hiểm, logistics, bảo dưỡng máy bay, công nghệ phụ trợ, nghiên cứu, tư vấn, đào tạo du lịch...

NHIỀU DỰ ÁN LOGISTICS ĐANG CHỜ ĐỢI... SÂN BAY LONG THÀNH

NGUYỄN ĐỊNH

Vốn đã rót...

Ông Park Hyun Bae, Chủ tịch Hiệp hội các nhà đầu tư Hàn Quốc tại Đồng Nai, chủ một doanh nghiệp dịch vụ logistics hoạt động hơn 10 năm tại Việt Nam, cho rằng khi Cảng hàng không quốc tế Long Thành được xây dựng sẽ tạo thuận lợi lớn trong thu hút đầu tư vốn nước ngoài cũng như dịch vụ và du lịch.

Theo ông, Việt Nam đang có những thay đổi mạnh về đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ và đường biển trong những năm qua, nhưng để tạo sự phát triển đồng bộ thì đầu tư cảng hàng không quốc tế là điều rất cần thiết. Ông Park Hyun Bae nhận định việc xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành sẽ mang đến những thuận lợi lớn cho hoạt động của công ty, nên ông rất mong dự án sớm triển khai.

Cũng là doanh nghiệp đặt nhiều kỳ vọng vào Cảng hàng không quốc tế Long Thành, mới đây Công ty Sankyu Logistics Việt Nam khai trương Trung tâm kho vận logistics tại Khu công nghiệp Nhơn Trạch 3. Ông Morikawa Akira, tổng quản lý trung tâm này cho biết công ty đã khảo sát nhiều nơi, nhưng thấy Nhơn Trạch là điểm đặt trung tâm kho vận hợp lý nhất. "Nơi đây thuận tiện về giao thông đường bộ, gần cảng biển và đặc biệt sắp tới gần cảng hàng không quốc tế Long Thành. Dịch vụ logistics cho xuất nhập

khẩu hàng hóa được vận chuyển phần lớn bằng đường biển, nhưng cũng vẫn có nhiều hàng hóa phải đi bằng đường hàng không nên chúng tôi phải chọn cự ly gần cảng hàng không quốc tế để đặt kho" - ông Morikawa Akira nói.

Là công ty con của Tập đoàn Sankyu Nhật Bản có gần 100 năm hoạt động trong lĩnh vực hậu cần, nên những tính toán đầu tư của doanh nghiệp này đầy tính chiến lược. Nhiều nhà đầu tư ngoại tìm đến các khu công nghiệp: Nhơn Trạch, Long Thành, Long Đức, An Phước cũng "nhắm" vào nơi gần Cảng hàng không quốc tế Long Thành. Tập đoàn Hyosung sau 2 năm chuẩn bị, mới đây đã mở rộng đầu tư lên đến 660 triệu USD (tương đương 14 ngàn tỷ đồng) tại Nhơn Trạch cũng nhắm đến khu vực gần Cảng hàng không Long Thành tương lai.

Tiếp tục tìm đến Long Thành

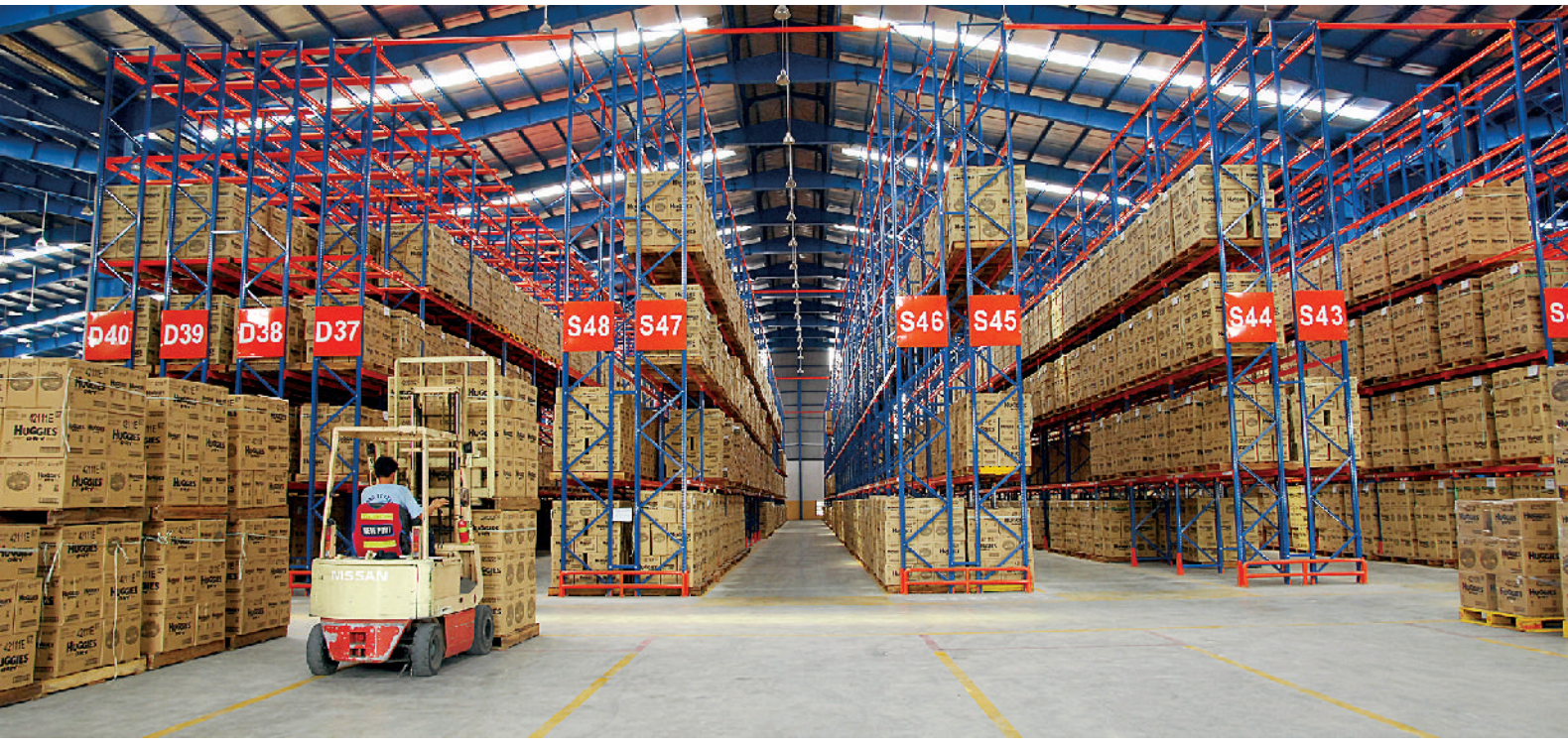
Trong khi dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành vẫn còn trên nghị trường Quốc hội, thì không ít nhà đầu tư, nhất là các doanh nghiệp FDI đã rục rịch chuẩn bị cho các dự án vào Đồng Nai để đón trước cơ hội...

Cuối tháng 5 vừa qua, Tổng lãnh sự Singapore tại TP.HCM - bà Leow Siu Lin đã đến thăm và làm việc với UBND tỉnh Đồng Nai, nội dung chính của buổi làm việc xoay quanh thông tin về Cảng hàng không quốc tế Long Thành. Theo bà Lin, các công ty khai thác dịch vụ logistics hàng không của Singapore rất có kinh nghiệm quản lý vận hành, muốn được hợp tác đầu tư vào Cảng hàng không quốc tế Long Thành. "Tôi nghĩ đây là một dự án rất tiềm năng, mang lại nhiều cơ hội phát triển cho Việt Nam nói chung và Đồng Nai nói riêng" - Tổng lãnh sự Singapore chia sẻ.

Cũng trong tháng 5, đoàn doanh nghiệp Các Tiểu Vương quốc Ả Rập Thống Nhất (UAE) đến tỉnh Đồng Nai tìm nhập khẩu một số mặt hàng, đã bày tỏ thiện chí mong muốn được đầu tư vào một số hạng mục của Cảng hàng không quốc tế Long Thành khi dự án được triển khai xây dựng. Sớm hơn, vào cuối năm 2014, doanh nghiệp của các quốc gia Nhật Bản, Mỹ, Pháp... thông qua lãnh sự quán cũng đã đặt vấn đề hợp tác đầu tư dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành. Theo đánh giá của giới chuyên môn thì xây dựng Cảng hàng không quốc tế Long Thành có rất nhiều các hạng mục cần thu hút đầu tư ngoài đường băng, nhà ga còn các khu dịch vụ, khu đô thị hay các dịch vụ vận hành logistics khác. Đây là một dự án lớn nên các nhà đầu tư ngoại đã sớm nhìn thấy cơ hội tốt để xem xét đầu tư.

Ông Sultan Ali Rashed Ahmad Lootah - Tổng giám đốc Quỹ đầu tư Vault Investment (UAE) chia sẻ: "Tôi cùng một số doanh nghiệp từ UAE đến Đồng Nai là để gặp gỡ trao đổi với các doanh nghiệp trong tỉnh nhằm tìm đối tác đầu tư lĩnh vực bất động sản, xây dựng tổ hợp văn phòng, nhà ở, khu mua sắm. Đồng thời, chúng tôi rất muốn được đầu tư một số hạng mục của dự án Cảng hàng không quốc tế Long Thành"...

Trong khi đó, Tập đoàn Hyosung, Hàn Quốc sau 2 năm chuẩn bị, mới đây đã mở rộng đầu tư lên đến 660 triệu USD (tương đương 14 ngàn tỷ đồng) tại Nhơn Trạch cũng nhắm đến khu vực gần Cảng hàng không Long Thành tương lai. Còn Amata Thái Lan đang tích cực làm việc với lãnh đạo tỉnh Đồng Nai về chiến lược "rót" trên 400 triệu USD vào tỉnh này để đầu tư xây dựng khu phức hợp cao cấp mang tên thành phố Long Thành.■



Ngáng cẩu container bán tự động mới được cảng đầu tư đưa vào sử dụng tháng 05/2015.

Để trở thành trung tâm Logistics, Đà Nẵng phải làm nhiều việc đồng bộ theo một lộ trình dài hơi từ quy hoạch diện tích đất đai, kho bãi, nguồn nhân lực, hạ tầng giao thông đến các chính sách ưu đãi đặc thù về giá thuê đất, thuế...

Nhìn lại thực tế hiện nay, Đà Nẵng cũng bước đầu tạo được các bước đệm quan trọng, trong đó nổi bật hơn cả là hệ thống hạ tầng. Cảng Đà Nẵng chỉ là một khâu trong chuỗi logistics nhưng lại là khâu rất quan trọng. Bởi lẽ sự phát triển về quy mô của cảng sẽ tạo sức bật cho cả ngành logistics phát triển theo.

Ông Nguyễn Hữu Sia, Tổng Giám đốc cảng Đà Nẵng cho biết, hiện tại đơn vị đã thành lập Công ty Logistics, xây dựng kho bãi 5ha tại Thọ Quang và đang tiến hành xây kho bãi 20ha tại Hòa Vang vào năm 2016. Bên cạnh đó, sự

Đà Nẵng hướng đến trung tâm logistics: TRÔNG VÀO CẢNG ĐÀ NẴNG

VÂN YẾN

Trong chiến lược phát triển kinh tế, Đà Nẵng nỗ lực hướng tới là trung tâm dịch vụ của khu vực, trong đó có ngành dịch vụ quan trọng logistics. Cảng Đà Nẵng là một khâu quan trọng trong tiến trình đưa Đà Nẵng thành trung tâm logistics, vì vậy định vị phát triển cảng Đà Nẵng có ý nghĩa quan trọng với Đà Nẵng.

phát triển hạ tầng, quy mô, năng lực khai thác của cảng Đà Nẵng trong thời gian qua cũng đóng góp quan trọng vào quá trình phát triển ngành dịch vụ Logistics của Đà Nẵng. Ông Sia nói, hàng chục năm nay cảng Đà Nẵng đã định vị hướng phát triển đặc thù, đó là tập trung vào hàng container và tàu khách.

Với sự định vị đó, quá trình đầu tư cũng phải hướng vào phục vụ hàng container, tàu khách. Từ năm 2010 trở lại đây sản lượng hàng container qua cảng luôn tăng trưởng cao, bình quân 26,35%/năm. Số lượng hãng tàu container mở tuyến đến cảng Đà Nẵng đang ngày càng tăng lên, hiện tại đã có hơn 40 hãng tàu và hãng container có tuyến đến cảng. Trong 5 tháng đầu năm 2015 trung bình mỗi tháng có 63 chuyến tàu container cập cảng Tiên Sa làm hàng và sản lượng hàng container đã tăng gần 15% so với cùng kỳ.

Tàu container Nicolai Maersk cập cảng làm hàng là động lực mạnh mẽ để cảng Đà Nẵng mở rộng đầu tư giai đoạn 2 Cảng Tiên Sa vào cuối năm 2015, với qui mô 2 bến có thể tiếp nhận tàu container trên 3.000 TEUs, tàu hàng tổng hợp 70.000 DWT và tàu khách 100.000 GRT...

Bên cạnh việc tập trung vào ngành hàng container đặc thù để tạo thế mạnh cạnh tranh với các cảng lân cận, cảng Đà Nẵng cũng đầu tư khá mạnh tay để xây dựng hạ tầng, phương tiện thiết bị bốc dỡ mới.

Đơn cử trong năm 2014, cảng Đà Nẵng đã đầu tư 130 tỷ đồng, năm 2015 là 60 tỷ đồng để nâng cấp cơ sở hạ tầng, phương tiện thiết bị chuyên dùng. Đặc biệt, từ cuối năm 2015, cảng Đà Nẵng sẽ xúc tiến đầu tư giai đoạn 2 của cảng Tiên Sa với tổng vốn 1.000 tỷ đồng (35% vốn tự có). Theo đó, sẽ xây cầu cảng đón hàng container năng lực 50 ngàn DWT và hàng tổng hợp 70 ngàn DWT, mực nước sâu 14m. Bên cạnh đó, cảng Đà Nẵng cũng đầu tư thêm một cầu cảng cho hàng container năng lực 20 ngàn DWT. Ông Sia cho biết, vào năm 2018 thì giai đoạn 2 cảng Tiên Sa sẽ hoàn thành, đưa vào sử dụng, hướng tới mục tiêu đón 10 triệu tấn hàng hóa qua cảng mỗi năm.

Năm 2014 cảng Đà Nẵng lần đầu tiên cán mốc 6 triệu tấn hàng/năm, trong đó đóng góp của ngành hàng container là chủ yếu. Năm nay, bối cảnh khó khăn hơn nhiều, đơn cử như việc đóng cửa cảng sông Hàn đã hụt mất sản lượng 1 triệu tấn/năm. Quy định cấm vượt tải cũng khiến tốc độ giải phóng hàng hóa qua cảng chậm hơn. Tuy vậy, theo ông Sia, kế hoạch 6,5 triệu tấn hàng hóa qua cảng trong năm nay vẫn có thể đạt được nhờ vào ngành hàng container. 5 tháng đầu năm 2015, sản lượng hàng container qua cảng tăng gần 15% so với cùng kỳ năm trước.

> Với phương châm "Năng suất – chất lượng – hiệu quả", khách hàng trong và ngoài nước ngày càng yên tâm tin tưởng khi đến với cảng Đà Nẵng.

Đáng lưu ý, giữa tháng 4 vừa qua, cảng Đà Nẵng đã đón tàu container Nicolai Maersk là tàu container lớn nhất từ trước đến nay cập cảng. Đây chính là cột mốc quan trọng, khẳng định năng lực vượt bậc của cảng trong công tác đầu tư, xây dựng cơ sở hạ tầng kỹ thuật nhằm hiện đại hóa công nghệ xếp dỡ và nâng cao năng lực cạnh tranh.

Với lịch trình ổn định 2 tuần/chuyến, tàu Nicolai Maersk là tàu container nằm trong kế hoạch nâng cấp đội tàu lớn của Maersk Line đến cảng Đà Nẵng, nhằm đón đầu khai thác lượng hàng xuất khẩu ngày càng tăng mạnh tại khu vực miền Trung, Tây Nguyên. Tàu container Nicolai Maersk cập cảng sẽ tạo tiền đề các tàu container thế hệ mới sức chở trên 2.200 TEUs và chiều dài trên 200m có đủ điều kiện để cập cảng Đà Nẵng làm hàng trong tương lai gần.

Với sự phát triển mạnh mẽ cùng chiến lược hợp lý, cảng Đà Nẵng đang đóng vai trò quan trọng, là nền tảng quyết định thúc đẩy tiến trình đưa Đà Nẵng sớm trở thành trung tâm logistics của khu vực.■

Thương cảng Sài Gòn cuối thế kỷ 19.

155 năm CẢNG SÀI GÒN

NGUYỄN HƯƠNG THU

Cảng Sài Gòn được thành lập ngày 22 tháng 2 năm 1860, thời thuộc Pháp, với tên gọi Thương cảng Sài Gòn. Ngày 25-7-1975, cảng chính thức mang tên Cảng Sài Gòn

Thương cảng chiến lược

Ngay sau khi thực dân Pháp đánh chiếm Sài Gòn, giới doanh nghiệp Pháp qua các phương tiện thông tin, báo chí đã kêu gọi chính phủ Pháp cần khẩn trương chinh phục nốt toàn bộ Đông Dương, mà việc trước mắt là thiết lập ngay một cảng thương mại ở Sài Gòn để nhanh chóng đưa vào hoạt động.

Theo tác giả Charles Lemire, cảng Sài Gòn bắt đầu hoạt động ngày 22-2-1860 để xuất nhập khẩu mọi loại hàng hóa. Tàu bè chỉ phải nộp một khoản thuế cố định 2frs/tôn-nô, bao gồm thuế hải đăng, thuế phù tiêu, thuế bến, thuế cảnh sát hải cảng, thuế bỏ neo. (Cochinchine francaise et Royaume du Cambodge - 1870). Ngay sau khi mở cảng, công ty của Adolphe Chalès và của Sensine (đều có cơ sở thương mại ở Bordeaux và Marseille) đã từng chở quân nhu, khí tài cho đạo quân viễn chinh Pháp sang xâm lược Việt Nam, đều muốn thiết lập ngay cơ sở thương mại của họ ở Sài Gòn. Công ty này còn dự kiến "thuê nhiều tàu từ Pháp sang Sài Gòn để mua gỗ "teck", thế nhưng sau đó họ lại đặt việc mua gạo và hạt tiêu lên hàng đầu".

Thực dân Pháp cũng đã sớm khẳng định những ưu việt của cảng Sài Gòn: "Cảng nằm ở vị trí rạch Tàu Hũ đổ ra sông Sài Gòn, rất thuận lợi cho tàu ghe bốc gạo từ Chợ Lớn chở đến. Thủy trình từ Vũng Tàu đến cảng chỉ mất khoảng 4-5 tiếng đồng hồ". Theo tác giả Madrolle (Indochine du Sud - 1921?), ngay từ cuối thế kỷ XIX, cảng Sài Gòn đã là điểm xuất phát của những tuyến đường biển quan trọng đi Ấn Độ, đi Pháp (qua Singapore), đi Trung Hoa, Nhật Bản (qua Hồng Kông), chưa kể tuyến ven biển ra Trung Kỳ và Bắc Kỳ (chủ yếu do hai hãng Messageries Maritimes và Chargeurs Réunis đảm trách).

Thương cảng Sài Gòn còn có thuận lợi là liên thông với giang cảng Chợ Lớn. Thực dân Pháp đã tận dụng điều này từ buổi đầu chiếm Sài Gòn và đến tháng 6-1922 thì chính thức sáp nhập giang cảng Chợ Lớn với thương cảng Sài Gòn, tạo thành một hệ thống đường thủy và cửa khẩu hoàn chỉnh, nhằm đẩy mạnh việc xuất khẩu gạo được quy tụ từ các tỉnh Nam Kỳ về Chợ Lớn.

Trên thực tế, từ những năm cuối thế kỷ XIX, thương cảng Sài Gòn và giang cảng Chợ Lớn đã quan hệ chặt chẽ trong hoạt động thương mại. Tại Sài Gòn, người ta phân biệt 6 cảng, căn cứ vào vị trí: 1) cảng ở rạch Tàu Hũ; 2) cảng ở đường Francis Garnier; 3) cảng ở đường Primauguet; 4) cảng Khánh Hội; 5) cảng Cầu Kho; 6) cảng Tam Hội. Các kho hàng và văn phòng của Hãng Vận tải đường biển đều tập trung ở khu vực chính của cảng, nơi hợp lưu rạch Tàu Hũ và sông Sài Gòn. Tại Chợ Lớn, giang cảng chạy dài trên 4.250m, có bể sửa tàu "Lanessan", đồng thời là cơ sở đóng ghe thuyền quan trọng.

Hoạt động của cảng Sài Gòn trong thập niên đầu Pháp thuộc

Kể từ khi mở cảng Sài Gòn (1860), nhằm tăng nhanh hiệu quả hoạt động xuất nhập khẩu - nhất là xuất cảng lúa gạo Nam Kỳ - thực dân Pháp đã dành những khoản đầu tư quan trọng vào việc cải tiến hệ thống thiết bị của cảng. Theo tác giả Arnold Hilda: năm 1870 cảng Sài Gòn đã được trang bị 3 tàu kéo chạy bằng hơi nước. Ngoài tàu "Shamrock" (một tàu nhỏ của nhà nước) có tàu "Wickoff" và tàu "Powerful", đều thuộc các hãng tư nhân (Promenades dans Saigon - Saigon, 1945). Từ ngoài khơi xa, các tàu buôn đã nhìn thấy ngọn hải đăng

Vũng Tàu rọi xa 28 hải lý (1 hải lý = 1.852m), nếu thời tiết tốt có thể rọi xa 33 hải lý. Hải đăng xây trên một ngọn đồi có độ cao 137m, cột hải đăng cao 8m. Còn có một hải đăng khác xây trên Hòn Bảy Cạnh (trong quần đảo Côn Lôn) cũng rọi xa 33 hải lý, ở độ cao 212m so với mặt biển, bắt đầu vận hành từ ngày 1-7-1887.

Hơn 100 năm trước, cảng Sài Gòn được mô tả như sau: tuy nằm sâu trong đất liền, cách xa biển 89km, nhưng suốt thủy trình từ cửa biển vào cảng chỉ có một chỗ hơi nông và đã được nạo vét. Qua khỏi những giồng cát ở Cần Giờ thì độ sâu của dòng sông thay đổi rất ít, không gây trở ngại cho tàu bè. Một luồng lạch rộng 140m được khai thông với độ sâu 7m (khi thủy triều xuống) được hoàn tất hồi tháng 7-1894; nhờ vậy các tàu có trọng tải lớn đều có thể cập cảng khi thủy triều xuống. Riêng tàu buồm thì phải đợi thủy triều lên hoặc phải nhờ tàu kéo chạy bằng hơi nước dắt vào cảng (Cochinchine, 1885).

Vào những năm cuối thế kỷ XIX, đầu thế kỷ XX, nhiều thiết bị mới được lắp đặt, một số công trình hạ tầng được xúc tiến, cảng Sài Gòn có nhiều đổi thay so với các thập niên trước đó: hoàn tất một bến cảng dài 1.100m ở hữu ngạn sông Sài Gòn, quãng giữa nhà máy Kien-Fat-Seng (?) và đồn lũy phía Nam. Cảng có thể đón nhận cùng một lúc 9 con tàu loại 120m. Một dãy nhà kho dài 1.000m chạy dọc cảng trên một mặt bằng 24.255m^2, cách bờ sông 15m. Một hệ thống đường ray (rail) ở phía trước và phía sau dãy nhà kho, phục vụ việc bốc xếp hàng hóa. Hệ thống này sẽ được nối với đường xe lửa Sài Gòn - Mỹ Tho. Một hệ thống phao neo ở tả ngạn (tương tự hệ thống này ở hữu ngạn) sắp hoàn tất với 20 trụ neo cố định, bắt đầu từ rạch Tàu Hũ. Các phao neo này cách tả ngạn 5m, cách bến cảng ở hữu ngạn 250m, tạo điều kiện cho luồng lạch chính vào cảng luôn được thông thoáng.

Ngoài ra, một cây cầu 3 nhịp bằng thép cũng sắp hoàn thành, nối dài từ đường Adran đến thương cảng. Cây cầu này cũng như các bến cảng, đều do công ty xây dựng Levallois Perret (tức Eiffel cũ) thi công.

Năm 1910, chính quyền thực dân đầu tư thêm 10.394.000 francs tiếp tục nâng cấp cảng Sài Gòn, gồm mấy hạng mục: bến cảng: 6.268.158 francs. Kho hàng: 1.425.355 francs. Đường ray: 1.342.687 francs. Phao neo: 472200 francs. Cầu quay: 440.280 francs. Giang cảng: 445.520 francs (Annuaire général de l'Indochine, 1910, đã dẫn).

Hai mươi năm sau - năm 1930, các thiết bị và hệ thống quản lý của cảng Sài Gòn được hoàn thiện thêm một bước dài. Bản Tường trình của Martini (Chủ tịch Hội đồng quản trị cảng Sài Gòn – sách đã dẫn) có đoạn: "Cảng Sài Gòn với các bến tàu, các cơ sở điều hành, bốc xếp, vận chuyển, lưu kho... chạy dài dọc bờ sông ngót 6km với các công trình chủ yếu: bến Khánh Hội dài 1.032m. 3 cầu tàu của Hãng vận tải đường biển dành riêng cho tàu bè của hãng. Những cầu tàu của Công ty Canton và Charner, dùng cho các tàu ghe chạy đường sông. Các phao neo: phía hữu ngạn có 5 phao neo. Tàu bè neo đậu song song với bờ sông, cách bờ 80m, có thể cất hàng cùng một lúc ở cả hai bờ sông; phía tả ngạn có 11 phao neo, có thể đón những tàu lớn nhất và cũng có thể bốc dỡ ở cả hai bờ sông. Như vậy, cảng Sài Gòn đủ sức tiếp nhận cùng một lúc 40 - 50 tàu có trọng tải lớn.

Hệ thống cần cẩu, kho hàng cũng được tăng cường và hiện đại hóa: cảng Sài Gòn có 2 cần cẩu cố định từ 6 đến 12 tấn, 1 cần cẩu 4 tấn di động bằng bánh xe (chạy bằng máy hơi nước), 6 cần cẩu (chạy bằng điện) loại 1,5 tấn, chạy trên đường ray và 1 cần cẩu nổi 50 tấn".

Cho đến năm 1930, cảng Sài Gòn đã xây dựng xong 9 kho hàng ở bến Khánh Hội với diện tích 30.000m^2 để tiếp nhận hàng nhập cảng. Riêng bộ phận hoa tiêu, cảng có một tàu kéo 100 sức ngựa (CV), 2 tàu kéo 300CV, 7 tàu kéo loại nhỏ 100CV và 3 xà-lúp chạy bằng hơi nước. Cảng còn được trang bị một máy tẩy uế đặt trên loại xà-lan đặc biệt với 2 máy bơm có công suất 900m^3. Hội đồng quản trị cũng đặt mua 114 xà-lan vỏ thép với tổng trọng tải 15.000 tấn và 5 tàu kéo cùng 5 xà-lúp nhằm bảo đảm vận chuyển lúa gạo nhanh chóng nhất từ các nhà máy xay ở Chợ Lớn đến các tàu chở hàng. Nhờ các thiết bị này, tình trạng tàu phải neo lại chờ hàng ở cảng đã được giảm thiểu. Cũng trong năm 1930, chính quyền thực dân dự tính đào sâu và mở

rộng cảng Sài Gòn, chủ yếu ở đoạn Nhà Bè, để nối Bến Nghé với cảng, đồng thời sẽ đào một con kênh nối rạch Ông Lớn với Rạch Dơi (dài khoảng 1km), nối Rạch Cát với Rạch Dơi, nối Rạch Dơi với Bến Nghé, dự trù kinh phí hơn 11 triệu francs (Aménagement des ports, éclairage et balisage des côtes de l'Indochine, T.III: Port de Saigon-Cholon - Hanoi, 1930).

Từ những năm 70 (cuối thế kỷ XIX), một hệ thống quản lý, điều hành và dịch vụ của cảng Sài Gòn đã khá hoàn chỉnh. Đến năm 1914, một nghị định mới xác nhận cảng Sài Gòn được hưởng quy chế "cảng tự quản" (port autonome) với một Hội đồng quản trị gồm 18 thành viên (trong đó có một số người Việt đại diện các công ty), đặt dưới quyền chỉ đạo của Phòng Thương mại Sài Gòn với một Tòa án Thương mại.

Về mặt tài chính, cảng có kho bạc, ngân hàng riêng với một chi cục chiết khấu của Thương cục Hồng Kông. Về thông tin liên lạc, cảng có một trạm điện tín, vừa phục vụ các cơ quan chính quyền vừa đáp ứng nhu cầu của các thương gia có quan hệ buôn bán với nội địa Nam Kỳ, nhất là các doanh nhân đến tìm môi giới thuê tàu chuyên chở hàng hóa. Các tàu nước ngoài muốn nhận dịch vụ chuyên chở chỉ cần báo trước ngày đến Vũng Tàu rồi neo tàu tại đó; khi đã có thông tin chắc chắn về lượng hàng hóa đã sẵn sàng để bốc lên tàu thì mới cần đưa tàu vào cảng Sài Gòn. Như vậy, doanh nhân vừa tiết kiệm tiền bạc và thời gian, vừa bảo đảm an ninh trong khâu bốc xếp và vận chuyển.

Ngoài ra, cảng Sài Gòn còn phát hành một tờ tuần san, cung cấp những thông tin thương mại của châu Âu, của vùng biển Đông và về giá các loại hàng hóa trên thị trường.

Trong khâu bốc xếp ở cảng, phải kể đến hàng ngàn phu khuân vác, bốc xếp, trong đó "có rất nhiều phụ nữ tham gia các hoạt động dịch vụ, buôn bán rất năng động, chẳng kém đàn ông" (Tableau de la Cochinchine - 19??).

Bên cạnh chức năng thương mại, cảng Sài Gòn còn là một quân cảng hạng nhất của thực dân Pháp ở Đông Dương về vị trí chiến lược cũng như về tổ chức, trang bị và đứng thứ 12 trong số các quân cảng của Pháp về mặt trọng tải (P. Boudet - L'Indochine dans le passé - Hanoi, 1941).

Nhận xét chung về cảng Sài Gòn, tác giả A. Agard cho rằng: "Được mở ra thông thương vào năm 1860, cảng Sài Gòn lúc đầu không có gì đáng gọi là một cảng. Trong ngót 80 năm, cảng Sài Gòn đã trở thành cảng lớn nhất Đông Dương và là hải cảng đứng thứ 7 của Pháp về mặt khối lượng lưu thông. Trong năm 1932, số tàu vào ra là 1.202 chiếc với trọng tải 5.115.000 tấn. Năm 1933, số tàu vào ra là 1.199 chiếc với trọng tải 5.341.000 tấn, chuyên chở 1.642.000 tấn. Năm 1934, số tàu vào ra là 1.251 chiếc với trọng tải 5.915.000 tấn, chuyên chở 2.239.986 tấn hàng hóa, tức 56% tổng trọng lượng chuyên chở của tất cả các cảng Đông Dương. (L'Union Indochinoise francaise ou Indochine Orientale - Hanoi, 1935).

Cảng Sài Gòn trước năm 1975.

Xuất, nhập khẩu

Từ cảng Sài Gòn, thực dân Pháp xuất khẩu gạo Nam Kỳ ra thị trường khu vực và châu Âu, châu Mỹ với số lượng mỗi năm một nhiều hơn. Ngược lại, các tàu của Pháp và của nhiều nước châu Âu đã nhập vào Sài Gòn nhiều loại hàng hóa. Chỉ trong ba tháng đầu năm 1877, các tàu buôn xuất phát từ Pháp đã nhập vào cảng Sài Gòn một số lượng hàng hóa với tổng trị giá 284.889$, bao gồm bạc nén, súng săn, nến, xi măng, thực phẩm châu Âu, dược phẩm, nước khoáng, bột ngũ cốc, đồ kim hoàn, đồng hồ, dầu ăn, giấy, quần áo, sắt thép, đồ sứ, nước hoa, ô dù, sơn màu, xà bông, đường, thuốc lá và xì gà, vải các loại, đồ thủy tinh, dụng cụ nhà bếp, các loại rượu (bia, rượu vang, rượu mạnh)...

Cũng thời gian này, các tàu xuất phát từ Singapore nhập vào cảng Sài Gòn một lượng hàng hóa gấp 3 trị giá hàng hóa nhập từ Pháp (885.083$), chủ yếu là kim loại quý, vải lụa, đồng, kẽm, sắt thanh, cau, thuốc phiện, ván gỗ, rượu Rhum... Nhưng lượng hàng hóa chiếm trị giá cao nhất lại xuất phát từ Trung Hoa (1.306.781$), nghĩa là gấp 4,5 lần hàng hóa nhập từ Pháp (gồm vàng lá, than đá, thực phẩm, dầu hỏa, đồ sứ, hàng vải lụa, trà...). Nếu tính thêm hàng hóa xuất phát từ các nước khác thì tổng trị giá hàng nhập cảng Sài Gòn trong ba tháng đầu năm 1877 lên tới 2.588.484$.

Thực tế trên đây buộc chính quyền Pháp ở chính quốc và ở thuộc

Bến Nhà Rồng năm 1908.

địa Nam Kỳ phải quy định một chế độ quan thuế ưu đãi đối với hàng hóa nhập từ Pháp vào cảng Sài Gòn. Một thông tri của bộ Thuộc địa Pháp năm 1896 quy định: "Nói chung, thuế hải quan của nước Pháp áp dụng đối với hàng hóa nhập khẩu vào Nam Kỳ cũng giống như vào các xứ khác thuộc Đông Dương, nhưng nay có một số điều chỉnh chủ yếu nhằm vào các hàng hóa của châu Á không có ở châu Âu. Riêng đối với hàng hóa của Pháp nhập vào Nam Kỳ, dù chở trên tàu của Pháp hay tàu của nước khác đều được miễn thuế hải quan. Ngược lại, đối với các hàng hóa từ Nam Kỳ chở sang Pháp, thì về nguyên tắc, nếu là thổ sản của thuộc địa thì đều được miễn thuế, ngoại trừ cà phê, tiêu, ớt, sa nhân, đậu khấu, quế, cassia (?), trà, vani, đinh hương thì phải chịu một nửa thuế so với thuế đánh vào cùng loại hàng nhập từ các nước khác" (Tư liệu: Trung tâm Lưu trữ Trung ương 2).

Những nghị định ưu đãi hàng hóa từ Pháp nhập vào cảng Sài Gòn tiếp tục được ban hành, điều chỉnh trong các năm 1910, 1913. Đến năm 1928, toàn quyền Đông Dương lại ban hành một nghị định mới (thay cho tất cả các nghị định cũ) quy định mức thuế rất nặng đánh vào hàng hóa các nước khác nhập cảng Sài Gòn, trước hết là đối với các tàu xuất phát từ Trung Quốc và Nhật Bản. Nhờ vậy, hàng hóa sản xuất từ Pháp tràn ngập thị trường Sài Gòn và Nam Kỳ, chiếm từ 37% đến 63%, với giá đắt gấp 2-3 lần so với hàng cùng loại nhập từ nước khác. Tình hình này dẫn đến sự phản ứng của giới thương gia.

Một cuộc tranh luận giữa Phòng Thương mại Sài Gòn với giới chức Pháp về việc đặt hàng rào quan thuế và giá biểu mới. Theo quan điểm của Phòng Thương mại Sài Gòn, biểu thuế quan mới làm suy thoái việc nhập cảng, do vậy tiền thuế nhập khẩu thu được cũng giảm theo. Nhưng giới chức Pháp muốn duy trì sự ưu đãi đối với hàng hóa của "chính quốc" nên vẫn bênh vực chính sách quan thuế mới của Toàn quyền Đông Dương. (Tham khảo: "La Chambre de Commerce de Sai-gon et les méthodes de travail du Gouvernement Général" đăng trên Bulletin Eéconomique de L'Indochine, 1932).

Một số công ty lớn có hoạt động ở cảng Sài Gòn

Công ty Vận tải đường biển (Compagnie des Messageries Maritimes), còn gọi là "Hãng Đầu Ngựa" do biểu tượng đặt ở trước tàu. Có mặt ở Việt Nam cùng với đạo quân viễn chinh Pháp. Từ 1872, chạy tuyến Sài Gòn - Hải Phòng. Từ 1882, chạy thêm tuyến Sài Gòn - Nam Định, Sài Gòn - Phnom Pênh bằng xà lúp. Sau đó chạy các tuyến Sài Gòn - Marseille, Sài Gòn - Yokohama, Sài Gòn - Vladivostock.

Công ty hợp đồng Vận tải đường biển (Service contractuel des Messageries Maritimes) giữa chính phủ Pháp và Công ty Vận tải đường biển, gồm 66 tàu, tổng trọng tải 840.000 tấn (tính đến năm 1921). Công ty Vận tải Hợp nhất (Compagnie des Chargeurs Réunis), chạy các tuyến Sài Gòn với Hải Phòng, Le Havre, Bordeaux, Marseille... Công ty Vận tải biển Đông Dương (Société Maritime Indochinoise), chạy các tuyến Sài Gòn - Bangkok, Sài Gòn - Singapore...

Chiếm ưu thế trong hoạt động thương mại ở cảng Sài Gòn - đặc biệt trong cuộc khai thác thuộc địa lần thứ hai - là các hãng Denis Frères d'Indochine, Société Marseillaise d'Outre-Mer. Eétablissements Boy Landry, Dumarest d'Indochine, Comptoirs généraux d'Indochine, Lucien Berthet et Cie... Đây là những hãng buôn nắm độc quyền điều hành mậu dịch với chính quốc. Một số các hãng này đã có mặt ở Sài Gòn từ những thập niên cuối thế kỷ XIX.

(Nguồn: Hội Khoa học Lịch sử TP.HCM)

Vì sao cần "cập nhật" BỘ LUẬT HÀNG HẢI 2005 ?

Bộ trưởng bộ GTVT Đinh La Thăng đã có Tờ trình Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi), trình Quốc hội. Dự thảo đã bổ sung nhiều quy định mới như chính sách xã hội hóa trong đầu tư xây dựng và khai thác kết cấu hạ tầng hàng hải; chính sách ưu tiên phát triển đội tàu vận tải biển thông qua chính sách ưu đãi về thuế, lãi suất...

NGUYỆT MINH – LÊ QUANG

Theo Bộ trưởng, Bộ luật Hàng hải Việt Nam đã phát huy hiệu lực, hiệu quả và góp phần đưa ngành Hàng hải phát triển, hội nhập với quốc tế. Tuy nhiên, sau thời gian thực hiện, cũng đã xuất hiện một số bất cập, tồn tại cần được xem xét sửa đổi, bổ sung.

Một vài dẫn chứng

Có một số chế định của Bộ luật 2005 quy định chưa rõ, cần quy định chi tiết hơn. Đơn cử, quy định về trục vớt tài sản chìm đắm (Chương XII).

Từ thực tiễn xử lý, trục vớt tài sản chìm đắm trong vùng nước thuộc phạm vi trách nhiệm của Cảng vụ hàng hải trong những năm qua đã nảy sinh nhiều vấn đề khó khăn, bất cập. Đặc biệt, khu vực luồng có mật độ tàu thuyền qua lại lớn, dẫn tới các nguy cơ gây mất an toàn hàng hải, ách tắc luồng hàng hải, ô nhiễm môi trường.

Đối với trường hợp tài sản chìm đắm trong luồng hàng hải gây ách tắc, ngưng trệ mọi hoạt động tàu thuyền qua lại trên luồng, chưa có quy định cụ thể, rõ ràng đảm bảo tính linh hoạt, chủ động trong việc xử lý tài sản chìm đắm một cách nhanh chóng để giải phóng luồng hàng hải. Đối với tài sản chìm đắm không gây cản trở, ách tắc giao thông nhưng gây nguy hiểm cho hoạt động hàng hải, gây ô nhiễm môi trường, hiện nay cơ chế giải quyết cũng gặp nhiều vấn đề khó khăn, bất cập, vướng mắc nhiều thủ tục hành chính liên quan như: tổ chức, đấu thầu, duyệt phương án, xử lý tình huống phát sinh trong đấu thầu…

Do nhiều nguyên nhân, nhất là về tài chính, việc trục vớt tàu thuyền chìm đắm thường kéo dài, ảnh hưởng lớn đến an toàn hàng hải. Những bất cập trong xử lý tài sản chìm đắm có nguồn gốc nước ngoài khi bị chìm đắm tại vùng biển Việt Nam và đối với tàu biển, phương tiện nước ngoài hoạt động tại vùng nước cảng biển bị tai nạn chìm đắm khi xử lý cần phải trục vớt và cắt ra từng phần để thanh thải giải phóng luồng; việc xác định trách nhiệm xử lý, trục vớt tài sản chìm đắm nhất là trong trong trường hợp tài sản chìm đắm là tàu thuyền đã được cầm cố hoặc có nguồn gốc cho thuê tài chính dẫn đến chậm trễ trong công tác xử lý, trục vớt tài sản chìm đắm.

Quyền của chủ hàng cũng là vấn đề cần phải sửa đổi cho phù hợp thực tế. Quy định về hợp đồng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển (Chương V) là chương dài nhất và phức tạp nhất trong Bộ luật. Tuy nhiên trong thực tế các bên có liên quan (kể cả thẩm phán, luật sư hay chủ hàng chủ tàu) tranh tụng tại tòa án hoặc trọng tài gặp rất nhiều khó khăn trong việc giải thích áp dụng các thuật ngữ này như: "Khả năng đi biển" của tàu, "mẫn cán", "lỗi trong việc điều khiển và quản trị tàu", "hành động cố ý hoặc quá cẩu thả", "sơ suất, sai lầm" của thuyền trưởng…

Qua đó cho thấy nhiều thuật ngữ được sử dụng nhưng không có giải thích khái niệm, gây khó khăn khi áp dụng.

Ngoài ra, có những chế định liên quan được điều chỉnh trong một số văn bản quy phạm pháp luật thuộc ngành, lĩnh vực khác chưa thống nhất với quy định của pháp luật hàng

hải (pháp luật hàng hải Việt Nam và các điều ước, thỏa thuận hàng hải quốc tế mà Việt Nam là thành viên).

Đặc biệt là các chế định liên quan đến đầu tư xây dựng và việc sử dụng đất đai phát triển cảng; thủ tục hành chính tại cảng biển (cả cảng dầu khí ngoài khơi); thanh tra, kiểm tra, giám sát hoạt động hàng hải; mua, bán, thế chấp và bán đấu giá tàu biển; trục vớt tài sản chìm đắm ở biển; lương, bảo hiểm, phụ cấp và các chế độ đặc thù khác đối với thuyền viên, hoa tiêu; điều kiện bảo đảm an toàn của cảng, tuyến đường thủy nội địa mà tàu biển được phép hoạt động; hoạt động thủy sản, khai thác tài nguyên, thi công công trình và các hoạt động của phương tiện thủy (tàu quân sự, phương tiện thủy nội địa, tàu cá ...) trong vùng nước cảng biển; hoạt động vận tải thủy từ bờ ra đảo và các hoạt động liên quan khác.

Do đặc thù về địa lý cũng như tập quán hoạt động và lịch sử quản lý cũng như các quy định của pháp luật, đặc biệt chưa có tiêu chí phân biệt rõ cảng biển và cảng thủy nội địa, hoạt động hàng hải và đường thủy nội địa có tính đan xen, dẫn đến công tác quản lý giữa hàng hải và đường thủy nội địa thời gian qua còn tồn tại một số vướng mắc, ít nhiều ảnh hưởng đến hoạt động và hiệu quả quản lý nhà nước chuyên ngành.

Thực trạng này phần nào làm ảnh hưởng đến hiệu lực, hiệu quả áp dụng đối với pháp luật hàng hải, nhất là khi chúng ta còn phải tuân thủ các điều ước, thỏa thuận hàng hải quốc tế mà Việt Nam là thành viên.

Các đề xuất

Theo Bộ trưởng Đinh La Thăng, để đảm bảo yêu cầu an toàn kỹ thuật, dự thảo Bộ Luật đã bổ sung quy định "Tàu biển đóng mới, hoán cải, phục hồi, sửa chữa, phá dỡ phải được thực hiện tại cơ sở có đủ điều kiện theo quy định". Thực tiễn việc đóng mới, hoán cải phục hồi, sửa chữa trong thời gian vừa qua có những bất cập. Một số cơ sở chưa đủ năng lực về nhân lực, con người, tài chính, kỹ thuật đóng tàu dẫn đến chất lượng các con tàu chưa đảm bảo. Do đó, cần có quy định về điều kiện đối với các cơ sở này để đảm bảo chất lượng an toàn kỹ thuật của sản phẩm.

Hoạt động phá dỡ tàu cũ vốn đã gây nhiều tranh cãi trong hàng thập kỷ qua xung quanh việc cho phép hay không cho phép. Tuy nhiên, dự thảo Bộ luật đã chính thức cho phép hoạt động này. Theo Ban soạn thảo, hoạt động phá dỡ tàu biển mang lại nguồn nguyên liệu đáng kể cho ngành công nghiệp thép và cơ khí. Đồng thời, hoạt động này cũng tạo việc làm cho lực lượng lao động lớn và có tỷ suất lợi nhuận cao, tăng được nguồn thu cho ngân sách Nhà nước. Tuy nhiên, vì đây là lĩnh vực có nhiều nguy cơ gây ô nhiễm môi trường nặng nề nên cần phải có nhiều quy định cụ thể điều kiện, tiêu chuẩn, quy chuẩn kỹ thuật để bảo đảm an toàn, phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

Theo Tờ trình của Bộ trưởng bộ GTVT, thực tế vừa qua tại một khu vực cảng biển có rất nhiều nhà đầu tư khai thác dẫn đến tình trạng dư thừa công suất như khu vực Cái Mép Thị Vải. Đồng thời, không có sự kết hợp khai thác sử dụng vùng nước cảng và vùng đất hậu cần sau cảng nên không khai thác được hết hiệu quả kinh tế của khu vực cảng biển.

Hơn nữa, nhiều doanh nghiệp đầu tư, khai thác cảng trong cùng một khu vực mạnh ai nấy làm, tìm mọi cách thu hút hàng hoá đến bến cảng của mình đã tạo ra một sự cạnh tranh thiếu lành mạnh, ảnh hưởng đến tình hình chung. Vì vậy, cần có một tổ chức để điều phối, quản lý chung khu vực cảng biển để khắc phục những tồn tại nói trên. Dự thảo Bộ luật đã có một điều quy định về Ban quản lý và khai thác cảng. Đây là tổ chức có chức năng đầu tư xây dựng và quản lý khai thác, kinh doanh kết cấu hạ tầng cảng biển, khu hậu cần sau cảng. Tổ chức này cũng được thực hiện một số chức năng quản lý Nhà nước trong phạm vi vùng đất, vùng nước được giao.

Không chỉ là sửa đổi, bổ sung luật...

Dự thảo Bộ luật được soạn thảo còn trên căn cứ đề án xã hội hóa hàng hải đã được bộ GTVT phê duyệt, giai đoạn 2015-2020, có 10 dự án luồng tuyến vận tải hàng hải, 19 dự án cảng biển và bến cảng, ba dự án hệ thống hàng hải điện tử, 9 công trình neo đậu, tránh trú bão cần huy động vốn để đầu tư. Trong số này, đã có 7 dự án được các nhà đầu tư đăng ký tham gia với tổng số vốn đăng ký lên tới gần 7 nghìn tỷ đồng. Trong giai đoạn 2015-2016 cũng có ba dự án đang được các nhà đầu tư đăng ký tham gia và chuẩn bị được triển khai.

Các dự án hạ tầng hàng hải hiện nay có tỷ trọng đầu tư từ nguồn vốn tư nhân lên đến 75 - 80%. Bộ trưởng cho rằng, nhu cầu vốn đầu tư vào hàng hải còn lớn hơn trước rất nhiều, trong khi vốn từ ngân sách tiếp tục rất hạn chế. Xã hội hóa đầu tư hạ tầng hàng hải tới đây còn phải làm tốt hơn nữa và phải được luật hóa để nhà đầu tư an tâm bỏ vốn. Bộ trưởng cho biết cần mạnh dạn thu hút tư nhân đầu tư toàn bộ các dự án cơ sở hạ tầng hàng hải. Cảng Lạch Huyện (Hải Phòng) sẽ là dự án hạ tầng cuối cùng mà Nhà nước đầu tư vào hàng hải. Từ nay, Nhà nước chỉ đầu tư những dự án không hấp dẫn được nhà đầu tư tư nhân và những dự án có tính chất đảm bảo quốc phòng, an ninh.

Về giải pháp thu hút vốn đầu tư vào hạ tầng hàng hải, theo Bộ trưởng Đinh La Thăng, trước hết cần thay đổi tư duy làm quản lý Nhà nước: "Trong bối cảnh nhu cầu vốn đầu tư rất lớn, quản lý Nhà nước không phải chỉ biết báo cáo lên trên là chỗ này, chỗ kia thiếu vốn mà phải tìm giải pháp, khơi thông dòng vốn đầu tư. Vai trò của quản lý Nhà nước là phải phân tích được vì sao tư nhân quyết định đầu tư, có những thuận lợi gì, đang còn vướng mắc gì, có thể tháo gỡ gì cho nhà đầu tư, từ đó có giải pháp tiếp tục huy động", Bộ trưởng khẳng định, phải thay đổi quản trị doanh nghiệp, để tư nhân được làm tất cả những gì luật pháp không cấm. Dứt khoát phải sửa đổi quy chế đầu tư, tạo thuận lợi cho nhà đầu tư. Trải thảm đỏ là trải thảm đỏ thật sự.■

Về CƠ CHẾ CHÍNH QUYỀN CẢNG *nhằm phát huy tiềm năng đột phá của cảng biển Việt Nam trong thực hiện chiến lược kinh tế biển*

Trích báo cáo, kiến nghị của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA) về Dự thảo sửa đổi, bổ sung một số điều của Bộ Luật hàng hải Việt Nam 2005

BAN BIÊN TẬP

Cảng biển, đặc biệt là đối với các nước có điều kiện thuận tiện của một quốc gia ven biển, đã và đang giữ vai trò then chốt trong chiến lược phát triển kinh tế và cạnh tranh quốc tế về thương mại hàng hải. Singapore, Hong Kong, Rotterdam và gần đây là Thượng Hải là những gương điển hình mà nhiều nước khác đang cố noi theo. Không dừng tại ở thành quả đó, Singapore, Hong Kong, Thượng Hải và nhiều tập đoàn khai thác cảng biển container khác đang phát triển thành mạng lưới cảng toàn cầu hướng đến những lợi ích to lớn và bền vững hơn. Riêng Singapore trong năm qua đã đạt được sản lượng container toàn cầu trên 65 triệu TEU, trong đó sản lượng thông qua của riêng Singapore chỉ chiếm khoảng phân nửa, gần 33 triệu TEU container thông qua, mà hầu hết là container trung chuyển của các nước khác. Cũng cần nói thêm là Singapore đang khẩn trương phát triển để tăng năng lực thông qua lên trên 65 triệu TEU/năm, gấp đôi nhu cầu hiện nay, và nạo vét luồng sâu hơn, trang bị hiện đại hơn nữa để có thể thu hút và khai thác có hiệu quả tàu container loại lớn nhất thế giới, loại tàu có sức chứa đến 22.000 TEU.

Đối với trường hợp của TQ, trong một thời gian ngắn Thượng Hải đã qua mặt Singapore và Hong Kong để trở thành cảng container lớn nhất thế giới. Song song với Thượng Hải, hàng loạt cảng biển khác cũng đã phát triển vượt bậc trong thời gian ngắn đã có hơn 6 cảng biển TQ được xếp hạng Top-10 của thế giới. Ngoài thế mạnh về tiềm năng thị trường, điều không thể phủ nhận là chính kết cấu hạ tầng giao thông và sức hút của những cảng biển cửa ngõ quốc gia ven biển là điều kiện tiên quyết và động lực chính cho tốc độ phát triển nhanh của TQ, trong đó có vai trò của chính quyền cảng "với cơ chế thuận lợi và nhìn xa trông rộng" của từng khu vực địa phương ven biển, theo chủ trương, chiến lược phát triển chung. Hiện nay, TQ đang công khai hóa chiến thuật đã triển khai trong nhiều năm qua, là tạo mạng lưới "đường tơ lụa trên biển" kết nối nhiều cảng biển dọc theo hành lang vận tải biển quốc tế để tăng lợi thế thương mại toàn cầu và những lợi ích khác. Từ đó có thể nói thêm, kết cấu hạ tầng phải đi trước để tạo hành lang, động lực cho phát triển; nhưng định hướng chiến lược và cơ chế chính sách, là kết cấu hạ tầng pháp lý còn phải đi trước xa hơn nữa. Cơ chế chính sách cần tạo động lực và sức mạnh tổng hợp và đồng bộ cho các nhóm cảng biển từng khu vực phát triển lên qui mô cạnh tranh quốc tế chứ không thể buông thả cho phát triển tự phát và cạnh tranh nội bộ về giá trước sức ép của hãng tàu nước ngoài như hiện nay.

Cơ chế cần cho cảng biển VN cũng như cho các nước điển hình nêu trên là tổ chức chính quyền cảng, chịu trách nhiệm toàn diện về quy hoạch và hiệu quả tổ chức thực hiện quy hoạch phát triển cảng biển hướng đến mục tiêu chiến

lược, qui mô quốc gia hoặc vùng miền, một cách đồng bộ, nhanh và bền vững, theo định hướng, chỉ đạo của trung ương và phù hợp nhất với nhu cầu và tiềm năng phát triển đặc thù của từng khu vực địa phương.

Những điều trên đây chúng ta hầu như ai cũng có thể nhận biết. Bản thân ngành hàng hải VN biết rõ hơn ai hết những cơ chế chính sách áp dụng, tạo điều kiện cho cảng biển tại các nước khác phát triển cạnh tranh quốc tế trong nhiều thập niên qua. Nhưng việc rút kinh nghiệm, xây dựng cơ chế phù hợp áp dụng cho VN, một nước có nhiều lợi thế và điều kiện ưu việt về hàng hải và đặc biệt là cảng biển, thì còn quá chậm. Hệ quả là phát triển cảng không đồng bộ, manh mún, cạnh tranh nội bộ nhỏ lẻ, không theo định hướng mục tiêu chiến lược, chịu sự chi phối nặng nề từ bên ngoài và đặc biệt là chưa có đầu mối chịu trách nhiệm xuyên suốt và toàn diện về hiệu quả tổ chức, thực hiện. Bên cạnh đó, ngành hàng hải vẫn còn tập trung nhiều cho vận tải biển, mặc dầu ai cũng biết, đối với lĩnh vực hàng hải trong đó có vận tải biển, cảng biển và dịch vụ hàng hải, để có giải pháp đột phá đóng góp cho việc thực hiện thành công chiến lược kinh tế biển trong tình hình hiện nay, chỉ có thể trông chờ vào cảng biển và thời gian không còn nhiều.

Về cơ chế chính sách liên quan đến cảng biển, có thể nhận định thêm là:

1. Theo Bộ luật hàng hải hiện có, vai trò của cảng biển khá mờ nhạt và được thể chế hóa như là những đơn vị kinh doanh đơn thuần và lệ thuộc hoàn toàn vào thị trường cạnh tranh đang bị nước ngoài chi phối, thiếu cơ chế chiến lược tạo điều kiện cho cảng biển trở thành mũi nhọn phát triển mang tính đột phá của ngành hàng hải.

2. Quy hoạch phát triển cảng biển chủ yếu nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển trong nước và chưa đồng bộ hóa với các quy hoạch liên quan khác. Chưa có ai chịu trách nhiệm về hiệu quả tổ chức, thực hiện quy hoạch một cách đồng bộ cho từng khu vực cảng. Nhiều dự án thành phần (luồng lạch, giao thông kết nối) vẫn còn do trung ương và địa phương quản lý riêng lẻ và lệ thuộc vào nguồn kinh phí cấp phát riêng. Hệ quả là nhiều dự án về luồng lạch, giao thông kết nối cảng biển đang được bao cấp cho cảng biển vừa không đáp ứng được nhu cầu tiến độ vừa không đảm bảo được hiệu quả đầu tư. Những dự án này là thành phần cơ hữu của quy hoạch phát triển cảng biển đồng bộ của khu vực. Chính quyền cảng khu vực phải có cơ chế và được quyền ban hành giá phí phù hợp đảm bảo hiệu quả đầu tư chung, theo đó giá thành dịch vụ cảng biển phải có khoản đóng góp cho cả đầu tư hạ tầng giao thông, luồng lạch kết nối.

3. Thiếu cơ chế phối kết hợp giữa ngành và địa phương, giữa các địa phương với nhau trong cùng một khu vực kinh

tế trọng điểm để đảm bảo quy hoạch và thực hiện quy hoạch phát triển cảng biển nhanh và bền vững theo mục tiêu chiến lược. Một kinh nghiệm điển hình là quy hoạch di dời một số cảng biển trong nội đô TP.HCM theo nghị quyết của BCT đã không thể thực hiện được theo đúng tiến độ theo cơ chế hiện có.

4. Thị trường cạnh tranh tự phát có nhiều yếu tố lệch lạc và chịu tác động chi phối về giá, phí từ bên ngoài và cạnh tranh nội bộ về giá gây thiệt hại và hạn chế tiềm năng phát triển của cảng biển Việt Nam. Về qui mô phát triển, cảng biển VN đã đi sau các nước trong khu vực hàng chục năm mà giá dịch vụ cảng biển của VN cho đến nay vẫn còn bao cấp, thấp hơn nhiều so với các nước khác, khó thu hút thêm được đầu tư. Điều kiện tích lũy để phát triển lên qui mô cạnh tranh quốc tế hầu như không có. Trong khi đó, vai trò của Nhà nước trong quản lý giá và điều tiết thị trường chưa nhanh nhạy hướng đến mục tiêu chiến lược, chấp nhận tự phát, cạnh tranh nhỏ lẻ, thủ tục xin cho.

5. Thời cơ chiến lược về phát triển cảng nói riêng và chiến lược kinh tế biển nói chung đã xuất hiện từ khi có cảng container nước sâu tại khu vực Thị Vải - Cái Mép tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu ("BRVT") bắt đầu vào năm 2007. Tuy nhiên, những bất cập và tồn tại nêu trên đang có nguy cơ kìm hãm tốc độ phát triển, tác động tiêu cực đến tiềm năng thu hút đầu tư bổ sung và xóa dần vai trò của các doanh nghiệp cảng biển VN trong quản lý khai thác các cảng cửa ngõ quốc gia.

6. Vai trò của địa phương mang tính quyết định cho yêu cầu phát triển nhanh, đồng bộ và bền vững kết cấu hạ tầng cảng biển theo sát tiềm năng, nguồn lực, lợi ích, thời cơ và điều kiện đặc thù của thị trường; nhưng chưa được phát huy.

Tất cả những vấn đề và tồn tại nêu trên về cơ bản có thể khắc phục và giải quyết bằng cơ chế chính quyền cảng hoặc cơ quan thẩm quyền về cảng (port authority) theo mô hình và bước đi phù hợp. Tuy nhiên, do hạ tầng pháp lý đi sau, để cho thị trường phát triển tự phát trong thời gian dài cho nên những tồn tại, bất cập, diễn biến thực tế, tập quán đã hình thành sẽ gây khó khăn không nhỏ cho yêu cầu đổi mới. Trong điều kiện của VN, việc thể chế hóa và áp dụng cơ chế chính quyền cảng cần nhiều quyết tâm và thời gian. Tuy nhiên, có thể nói đây là quyết định mang tính bản lề cho chiến lược kinh tế biển của Việt Nam.

Cơ chế đặc thù cần có cho chính quyền cảng: phân định quyền và phạm vi, mức độ được tự quyết được thể thể hóa bằng luật và đưa vào quy chế chung của chính quyền cảng được các cấp thẩm quyền xét duyệt. Có thể bao gồm:

- Ban hành quy chế chính quyền cảng có giá trị pháp lý chung, kể cả với quốc tế.

- Sử dụng đất đai, vùng nước trong phạm vi dành riêng đã được thống nhất (vùng đất, vùng nước quy hoạch kể cả khu vực hành lang giao thông kết nối dành riêng cho phát triển dài hạn).

- Đề xuất và điều chỉnh, bổ sung quy hoạch.

- Quy định và điều chỉnh linh hoạt giá, phí các dịch vụ liên quan để thu hồi vốn đầu tư và có tích lũy để phát triển.

- Chế độ ưu đãi để thu hút đầu tư.

- Thay mặt cho các ban ngành trung ương, địa phương trong việc thực thi một số nhiệm vụ và thẩm quyền quản lý nhà nước khác trong phạm vi của chính quyền cảng (an ninh cảng biển, an toàn hàng hải, giao thông, bảo vệ môi trường, cạnh tranh, bình ổn thị trường, ban hành và điều chỉnh giá phí...).

- Phân định ranh giới thẩm quyền (Td giữa cảng biển với cảng sông, cảng cạn) và trường hợp phải phối kết hợp và theo những quy định cụ thể.

- Chế độ khác (tự chủ về tài chính, ưu đãi về thuế, chế độ báo cáo...).

Về đại thể, cơ chế này được xem như là một mảng quản lý chuyên trách được ghép chung và chịu sự chỉ đạo của các cơ quan quản lý hiện có của ngành và địa phương theo mức độ phân quyền phân nhiệm rõ ràng. Mục tiêu chính là có được một tổ chức chịu trách nhiệm về hiệu quả tổ chức thực hiện mục tiêu chiến lược xuyên suốt về mặt thời gian, toàn diện về mặt đồng bộ hóa các nhu cầu và nguồn lực phát triển trong phạm vi trách nhiệm và khu vực được giao.

Kiến nghị chính của Hiệp hội là cần có một Bộ Luật riêng cho cảng biển và luồng hàng hải tách biệt khỏi Bộ Luật Hàng hải hiện nay (đang được tập trung điều tiết lĩnh vực vận tải biển và thương mại hàng hải), ghép chung với Luật về Hoa tiêu, Lai dắt tàu biển, Cung ứng tàu biển và một số dịch vụ hàng hải khác tại cảng biển; trong đó có quy định chi tiết về cơ chế chính quyền cảng; cơ chế cảng mở, cơ chế thu hút hàng trung chuyển quốc tế; vai trò của các cơ quan quản lý chuyên ngành tại cảng biển như cảng vụ, hải quan, công an cửa khẩu, kiểm dịch, môi trường, an ninh cảng biển và quan hệ phối kết hợp với cảng biển. Bên cạnh đó, Bộ Luật về cảng biển có thể điều tiết luôn những nội dung đặc thù của doanh nghiệp cảng biển trong hoạt động kinh doanh như thêm chức năng phục vụ công ích, điều kiện kinh doanh v.v...

Đây có lẽ là kiến nghị quan trọng nhất mà Hiệp hội có thể đóng góp cho khối cảng biển Việt Nam trong suốt quá trình hoạt động của mình, mà nếu được Quốc Hội xem xét thuận lợi, có thể khắc phục những tồn tại, bất cập của nhiều thập kỷ quả, tạo điều kiện cho khối cảng biển Việt Nam phát huy được vai trò và tiềm năng vốn có, đóng góp phần tích cực nhất của mình trong việc thực hiện thành công mục tiêu chiến lược kinh tế biển của Đảng và kế hoạch phát triển kinh tế của Nhà nước trong thời kỳ mới.■

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

BAN BẠN ĐỌC thực hiện

CHẾ ĐỘ ƯU TIÊN TRONG VIỆC THỰC HIỆN THỦ TỤC HẢI QUAN

Từ ngày 01-07-2015, "Chế độ ưu tiên trong việc thực hiện thủ tục hải quan, kiểm tra, giám sát hải quan đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu của doanh nghiệp, đại lý, dự án được áp dụng chế độ ưu tiên; thủ tục thẩm định, công nhận, tạm đình chỉ, đình chỉ, chế độ quản lý đối với doanh nghiệp, đại lý và dự án được áp dụng chế độ ưu tiên" được thực hiện theo Thông tư số 72/2015/TT-BTC.

Điều kiện áp dụng chế độ ưu tiên, bao gồm tuân thủ pháp luật về hải quan, pháp luật về thuế; về kim ngạch xuất khẩu, nhập khẩu; về thanh toán hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu; về hệ thống kiểm soát nội bộ; về chấp hành tốt pháp luật về kế toán, kiểm toán Việt Nam.

Cụ thể, trong thời hạn hai năm liên tục, gần nhất tính đến thời điểm doanh nghiệp có văn bản đề nghị công nhận doanh nghiệp ưu tiên, doanh nghiệp không vi phạm các quy định của pháp luật về thuế, hải quan tới mức bị xử lý vi phạm về các hành vi sau:

1. Các hành vi trốn thuế, gian lận thuế; buôn lậu và vận chuyển trái phép hàng hóa qua biên giới.
2. Các hành vi vi phạm hành chính trong lĩnh vực hải quan có hình thức, mức xử phạt vượt thẩm quyền Chi cục trưởng Chi cục Hải quan và các chức danh tương đương.
3. Đối với đại lý làm thủ tục hải quan, số tờ khai hải quan đại lý làm thủ tục đứng tên bị xử lý vi phạm hành chính trong lĩnh vực hải quan, lĩnh vực thuế thuộc thẩm quyền

Từ ngày 01/07/2015, Thông tư liên tịch 64/2015/TTLT-BTC-BCT-BCA-BQP quy định chế độ hóa đơn, chứng từ đối với hàng hóa nhập khẩu lưu thông trên thị trường bắt đầu có hiệu lực. Theo đó, hàng hóa của cơ sở sản xuất, kinh doanh trực tiếp nhập khẩu khi bày bán tại các cửa hàng hoặc lưu kho thì phải có: Phiếu xuất kho kiêm vận chuyển nội bộ (trường hợp cửa hàng hạch toán phụ thuộc cùng địa bàn tỉnh, thành phố); Phiếu xuất kho kiêm vận chuyển nội bộ hoặc hóa đơn (trường hợp cửa hàng hạch toán độc lập hoặc không cùng địa bàn với trụ sở chính); Phiếu nhập kho (trường hợp hàng hóa lưu kho). Thông tư liên tịch này thay thế Thông tư liên tịch 60/2011/TTLT-BTC-BCT-BCA.

Bốc xếp hàng nhập khẩu tại cảng Chân Mây, Thừa Thiên Huế.

xử lý của Chi cục trưởng Chi cục Hải quan và chức danh tương đương không vượt quá tỷ lệ 0,5% tính trên tổng số tờ khai đã làm thủ tục hải quan.

4. Không nợ thuế quá hạn theo quy định.

Điều kiện về kim ngạch xuất khẩu, nhập khẩu:

1. Doanh nghiệp đạt kim ngạch xuất nhập khẩu từ 100 triệu USD/năm trở lên.
2. Doanh nghiệp đạt kim ngạch xuất khẩu hàng hóa sản xuất tại Việt Nam từ 40 triệu USD/năm trở lên.
3. Doanh nghiệp đạt kim ngạch xuất khẩu hàng hóa là nông sản, thủy sản sản xuất hoặc nuôi, trồng tại Việt Nam từ 30 triệu USD/năm trở lên.
4. Đại lý thủ tục hải quan: số tờ khai hải quan đã làm thủ tục hải quan đứng tên đại lý trong năm đạt từ 20.000 tờ khai/năm trở lên.

   Kim ngạch xuất khẩu, nhập khẩu quy định tại khoản 1, khoản 2, khoản 3, khoản 4 Điều này là kim ngạch bình quân của 02 (hai) năm liên tục, gần nhất tính đến ngày doanh nghiệp có văn bản đề nghị xem xét, không bao gồm kim ngạch xuất khẩu, nhập khẩu uỷ thác.
5. Không áp dụng điều kiện kim ngạch xuất khẩu, nhập khẩu đối với các doanh nghiệp được bộ Khoa học và Công nghệ cấp giấy chứng nhận là doanh nghiệp công nghệ cao theo quy định của luật Công nghệ cao.

Điều kiện về thủ tục hải quan điện tử, thủ tục thuế điện tử:

Thực hiện thủ tục hải quan điện tử, thủ tục thuế điện tử; có chương trình công nghệ thông tin quản lý hoạt động xuất khẩu, nhập khẩu của doanh nghiệp đảm bảo yêu cầu kiểm tra của cơ quan hải quan.

Điều kiện về thanh toán hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu:

Thực hiện thanh toán đối với các lô hàng xuất khẩu, nhập khẩu qua ngân hàng theo quy định của ngân hàng nhà nước. Doanh nghiệp có trách nhiệm thông báo cho cơ quan hải quan số tài khoản, danh sách các ngân hàng giao dịch.

Điều kiện về hệ thống kiểm soát nội bộ:

Doanh nghiệp đạt điều kiện về hệ thống kiểm soát nội bộ nếu doanh nghiệp đáp ứng các điều kiện sau:

1. Doanh nghiệp thực hiện và duy trì các quy trình quản lý, giám sát, kiểm soát vận hành thực tế toàn bộ hoạt động của doanh nghiệp.
2. Doanh nghiệp có các biện pháp, phương tiện, quy trình kiểm soát nội bộ đảm bảo an ninh an toàn dây chuyền cung ứng hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu như sau: a) Theo dõi quá trình vận chuyển hàng hóa từ doanh nghiệp

đến cảng và từ cảng về doanh nghiệp; b) Kiểm tra an toàn container trước khi xếp hàng lên phương tiện vận tải; c) Giám sát tại các vị trí quan trọng: Khu vực tường rào, cổng ra vào, kho bãi, khu vực sản xuất, khu vực hành chính; d) Phân quyền công nhân viên di chuyển, làm việc tại các khu vực phù hợp với nhiệm vụ; đ) Kiểm soát an ninh hệ thống công nghệ thông tin; e) An ninh nhân sự.

Điều kiện chấp hành tốt pháp luật về kế toán, kiểm toán:

1. Áp dụng các chuẩn mực kế toán theo quy định của Bộ Tài chính.
2. Báo cáo tài chính hàng năm phải được kiểm toán bởi công ty kiểm toán đủ điều kiện kinh doanh dịch vụ kiểm toán theo quy định của pháp luật về kiểm toán độc lập. Ý kiến kiểm toán về báo cáo tài chính nêu trong báo cáo kiểm toán phải là ý kiến chấp nhận toàn phần theo chuẩn mực kiểm toán Việt Nam.

Chế độ ưu tiên, cụ thể như sau:

+ Miễn kiểm tra chứng từ, miễn kiểm tra thực tế hàng hóa:

1. Miễn kiểm tra chứng từ liên quan thuộc hồ sơ hải quan, miễn kiểm tra thực tế hàng hóa trong quá trình thực hiện thủ tục hải quan, trừ trường hợp có dấu hiệu vi phạm pháp luật hoặc kiểm tra ngẫu nhiên để đánh giá sự tuân thủ pháp luật. Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan quyết định việc kiểm tra ngẫu nhiên quy định tại điều này.
2. Việc kiểm tra thực tế hàng hóa phải được thực hiện bằng máy soi. Đối với doanh nghiệp chế xuất, việc kiểm tra thực tế hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu được thực hiện khi có dấu hiệu vi phạm pháp luật hải quan. Đối với doanh nghiệp khác, tỷ lệ kiểm tra ngẫu nhiên không quá 0,5% trên tổng số tờ khai xuất khẩu, nhập khẩu của doanh nghiệp.

+ Thông quan bằng tờ khai chưa hoàn chỉnh

1. Được làm thủ tục hải quan bằng tờ khai hải quan chưa hoàn chỉnh trên hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan của cơ quan hải quan. Trong thời hạn 30 (ba mươi) ngày kể từ ngày đăng ký tờ khai, người khai hải quan cập nhật dữ liệu và các chứng từ có liên quan thuộc hồ sơ hải quan theo quy định tại Điều 24 luật Hải quan số 54/2014/QH13 vào hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải

Thủ tướng Chính phủ vừa phê duyệt danh mục Dự án Nâng cấp mạng lưới giao thông tiểu vùng Mekong mở rộng (GSM) phía Bắc lần 2 (QL 217) vay vốn Ngân hàng Phát triển châu Á (ADB). Dự án được thực hiện trong 3 năm (2015 – 2018) với tổng mức vốn là 78.358.000 USD. Mục tiêu cụ thể mà Dự án mang lại là nâng cao tốc độ, rút ngắn thời gian hành trình trên tuyến, tăng khả năng an toàn, giảm bớt ách tắc và tai nạn giao thông, giảm giá thành vận tải; mở rộng việc sử dụng đường bộ và dịch vụ vận tải; cải thiện hoạt động duy tu bảo dưỡng đường. Cụ thể, Dự án sẽ nâng cấp 44,675 km Quốc lộ 217 từ Km 59+800 - Km 104+475 (giao với QL15) để đạt tiêu chuẩn cấp III miền núi; hoàn thành cầu vượt đường sắt và Quốc lộ 1 A tại đầu tuyến có chiều dài cầu vượt 310 m và chiều dài đường kết nối hai đầu cầu 2,3km.

Trên quốc lộ 217.

quan của cơ quan hải quan.

2. Trường hợp hệ thống dữ liệu điện tử của cơ quan hải quan gặp sự cố hoặc tạm dừng hoạt động, doanh nghiệp được làm thủ tục hải quan bằng Tờ khai giấy (mẫu 01/DNUT ban hành kèm theo thông tư này), trong thời hạn 30 (ba mươi) ngày kể từ ngày đăng ký tờ khai, người khai hải quan nộp bộ hồ sơ hải quan hoàn chỉnh cho Chi cục Hải quan nơi doanh nghiệp mở tờ khai. Chi cục Hải quan nơi doanh nghiệp ưu tiên mở tờ khai hướng dẫn doanh nghiệp ưu tiên cập nhật dữ liệu tờ khai hải quan.

+ Ưu tiên thứ tự làm thủ tục hải quan:

1. Được cơ quan hải quan ưu tiên kiểm tra thực tế hàng hóa trước bằng máy soi đối với trường hợp kiểm tra ngẫu nhiên để đánh giá tuân thủ khai báo hải quan.
2. Trường hợp doanh nghiệp gặp vướng mắc trong khâu thông quan, Chi cục Hải quan có trách nhiệm trả lời doanh nghiệp bằng văn bản trong thời gian 8 (tám) giờ làm việc kể từ thời điểm phát sinh vướng mắc.
3. Được cơ quan hải quan ưu tiên kiểm tra trước, giám sát trước trong khâu giám sát hải quan.
4. Trường hợp doanh nghiệp có yêu cầu xem hàng hóa trước hoặc lấy mẫu thì được ưu tiên làm thủ tục xem hàng trước, lấy mẫu trước.
5. Được cơ quan kinh doanh cảng, kho bãi ưu tiên xếp dỡ, giao nhận hàng hóa trước.

+ Kiểm tra chuyên ngành:

1. Trường hợp hàng hóa phải kiểm tra chuyên ngành thì cơ quan hải quan chấp nhận khai báo của doanh nghiệp về việc hàng hóa đã đáp ứng quy định chuyên ngành để thông quan. Doanh nghiệp có trách nhiệm lưu trữ đầy đủ kết quả kiểm tra chuyên ngành của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền, xuất trình khi có yêu cầu kiểm tra của cơ quan hải quan.
2. Doanh nghiệp được đưa hàng hóa nhập khẩu về kho của doanh nghiệp để bảo quản trong khi chờ kết quả kiểm tra chuyên ngành.
3. Trường hợp cần lấy mẫu để kiểm tra thì được ưu tiên lấy mẫu hàng hóa trước.

+ Thủ tục thuế

1. Được hoàn thuế trước, kiểm tra sau. Hồ sơ đề nghị hoàn thuế, thủ tục hoàn thuế theo quy định tại Thông tư số 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015. Căn cứ trên kết quả tự tính toán của doanh nghiệp, cơ quan hải quan kiểm tra tính phù hợp về hồ sơ. Thời gian ra quyết định hoàn thuế không quá 01 (một) ngày làm việc kể từ ngày nhận được hồ sơ hợp lệ của doanh nghiệp.
2. Được nộp báo cáo quyết toán đối với hàng hóa nhập gia công, nhập sản xuất xuất khẩu trong thời gian 90 (chín mươi) ngày kể từ ngày kết thúc năm tài chính của doanh nghiệp. Căn cứ báo cáo quyết toán của doanh nghiệp, cơ quan hải quan nhập dữ liệu vào hệ thống xử lý dữ liệu điện tử hải quan theo quy định và thực hiện kiểm tra sau.
3. Được ưu tiên khi thực hiện các thủ tục về thuế đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu theo quy định của pháp luật về thuế.

+ Thủ tục xuất nhập khẩu tại chỗ

Đối với hàng hóa xuất khẩu, nhập khẩu tại chỗ; nguyên liệu, linh kiện, phụ tùng phục vụ sản xuất của doanh nghiệp mua từ kho ngoại quan được thực hiện nhập khẩu hàng hóa trước, khai hải quan sau. Thủ tục hải quan thực hiện như khoản 6 điều 86 thông tư 38/2015/TT-BTC ngày 25/3/2015.

+ Kiểm tra sau thông quan:

1. Được ưu tiên miễn kiểm tra sau thông quan tại trụ sở cơ quan hải quan trừ trường hợp có dấu hiệu vi phạm pháp luật.
2. Cơ quan hải quan kiểm tra sau thông quan tại trụ sở người khai hải quan không quá 1 lần trong 3 năm liên tục trên cơ sở quản lý rủi ro kể từ ngày được Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan công nhận là doanh nghiệp ưu tiên, trừ trường hợp có dấu hiệu vi phạm pháp luật hải quan.
3. Tổng cục trưởng Tổng cục Hải quan quyết định việc kiểm tra sau thông quan tại trụ sở người khai hải quan.

TỔNG HỢP ĐIỂM MỚI QUY TRÌNH QUẢN LÝ KHAI, NỘP VÀ KẾ TOÁN THUẾ 2015

Sau đây là các nội dung mới của Quy trình quản lý khai thuế, nộp thuế và kế toán thuế ban hành kèm theo Quyết định 879/QĐ-TCT của Tổng cục Thuế (thay thế cho Quyết định 1864/QĐ-TCT).

1. Sửa đổi, bổ sung nội dung quản lý nghĩa vụ kê khai đối với người nộp thuế (NNT) mới thành lập như sau:

"1.1.1. Đối với NNT được cấp MST (mã số thuế)/ MSDN (mã số doanh nghiệp) mới. Bộ phận kê khai và kế toán thuế (KK&KTT) căn cứ thông tin về NNT được cấp MST/MSDN mới trên hệ thống đăng ký thuế để thực hiện: Rà soát các thông tin liên quan đến nghĩa vụ khai thuế của NNT, bao gồm: sắc thuế phương pháp tính thuế, mẫu HSKT, kỳ tính thuế và ngày bắt đầu phải nộp HSKT của từng NNT để cập nhật Danh sách theo dõi NNT phải nộp hồ sơ khai thuế. Trường hợp chưa đủ thông tin để xác định chính xác các HSKT phải nộp của NNT: liên hệ với NNT qua điện thoại; nếu không liên hệ được với NNT qua điện thoại lập Thông báo về việc giải trình, bổ sung thông tin, tài liệu (theo mẫu 01/KTTT ban hành kèm theo Thông tư 156/2013/TT-BTC) gửi NNT; sau khi nhận được giải trình, bổ sung thông tin của NNT, Bộ phận KK & KTT xác định các HSKT phải nộp của NNT để cập nhật Danh sách theo dõi NNT phải nộp hồ sơ khai thuế.

Lưu ý một số thông tin rà soát liên quan đến nghĩa vụ khai thuế của NNT.

a) Về phương pháp tính thuế GTGT: Trường hợp NNT mới thành lập thuộc diện đăng ký tự nguyện áp dụng phương pháp khấu trừ thuế, Bộ phận đăng ký thuế căn cứ Thông báo về việc áp dụng phương pháp tính thuế GTGT (theo mẫu 06/GTGT ban hành kèm theo Thông tư 156/2013/TT-BTC) cập nhật phương pháp tính thuế GTGT theo đăng ký của NNT, đồng thời thông báo cho Bộ phận KK & KTT cập nhật thông tin vào Danh sách theo dõi NNT phải nộp hồ sơ khai thuế.

Trường hợp NNT gửi Thông báo về việc áp dụng phương pháp tính thuế GTGT, Bộ phận KK & KTT rà soát các quy định hiện hành, trong thời hạn 05 ngày làm việc kể từ ngày nhận được thông báo của NNT phải gửi Thông báo về việc chấp thuận hay không chấp thuận phương pháp tính thuế theo đề nghị của NNT (theo mẫu số 10a/QTr-KK của Quy trình này). Bộ phận KK & KTT thông báo cho bộ phận đăng ký thuế được biết để cập nhật thông tin đăng ký thuế của NNT, đồng thời cập nhật thông tin vào Danh sách theo dõi NNT phải nộp hồ sơ khai thuế.

b) Về kỳ kê khai thuế GTGT: NNT mới thành lập thuộc đối tượng khai thuế GTGT theo quý. Trường hợp NNT muốn chuyển sang khai thuế GTGT theo tháng thì gửi Thông báo chuyển đổi kỳ khai thuế GTGT từ Quý sang Tháng (theo mẫu 07/GTGT ban hành kèm theo Thông tư 151/2014/BTC-TCT) cho cơ quan thuế. Bộ phận KK & KTT thực hiện cập nhật thay đổi về kỳ kê khai của NNT vào Danh sách theo dõi NNT phải nộp hồ sơ khai thuế.

Quyết định 1864/QĐ-TCT không hướng dẫn cụ thể việc xác định phương pháp tính thuế GTGT và kỳ kê khai thuế GTGT đối với người nộp thuế mới thành lập.

2. Sửa đổi, bổ sung nội dung quản lý nghĩa vụ kê khai đối với người nộp thuế tạm ngừng kinh doanh có thời hạn như sau:

"1.1.5. Đối với NNT tạm ngừng kinh doanh có thời hạn. Bộ phận KK & KTT căn cứ thông báo tạm ngừng kinh doanh của NNT hoặc của cơ quan đăng ký kinh doanh đối với NNT thực hiện thủ tục đăng ký kinh doanh tại cơ quan đăng ký kinh doanh, cập nhật thời gian tạm ngừng kinh doanh vào Danh sách theo dõi NNT phải nộp hồ sơ khai thuế để tạm dừng việc theo dõi, đôn đốc NNT nộp hồ sơ khai thuế (HSKT), hết thời gian tạm ngừng kinh doanh, Bộ phận KK & KTT thực hiện khôi phục Danh sách theo dõi NNT phải nộp hồ sơ khai thuế để tiếp tục việc theo dõi, đôn đốc NNT nộp HSKT".

Quyết định 18641/QĐ-TCT không hướng dẫn xử lý nghĩa vụ kê khai đối với người nộp thuế tạm ngừng kinh doanh thực hiện thủ tục đăng ký kinh doanh tại cơ quan đăng ký kinh doanh.

3. Sửa đổi nội dung xử lý hồ sơ khai thuế điều chỉnh, bổ sung của người nộp thuế như sau:

"2. 4. 3. Xử lý hồ sơ thế điều chỉnh, bổ sung của NNT. (...) b) Xử lý hồ sơ khai thuế điều chỉnh, bổ sung của NNT.

Căn cứ thông tin về phạm vi, thời kỳ thanh tra, kiểm tra tại trụ sở NNT của cơ quan thuế và cơ quan có thẩm quyền có trên ứng dụng hoặc thông tin nhận được từ các bộ phận liên quan, Bộ phận KK & KTT thực hiện kiểm tra, phân loại và xử lý HSKT điều chỉnh bổ sung của NNT như sau: Đối với hồ sơ khai điều chỉnh, bổ sung mà cơ quan thuế, cơ quan có thẩm quyền đã công bố Quyết định thanh tra, kiểm tra thuế.

+ Trường hợp NNT khai điều chỉnh, bổ sung HSKT nhưng không liên quan đến thời kỳ, phạm vi thanh tra, hoặc có liên quan đến thời kỳ thanh tra, kiểm tra nhưng không thuộc phạm vi thanh tra, kiểm tra thì xử lý như đối với hồ sơ khai điều chỉnh, bổ sung mà cơ quan thuế, cơ quan có thẩm quyền chưa công bố Quyết định thanh tra, kiểm tra thuế.

+ Trường hợp NNT khai điều chỉnh, bổ sung HSKT có liên quan đến thời kỳ, phạm vi thanh tra, kiểm tra (trừ trường hợp hồ sơ khai điều chỉnh, bổ sung dẫn đến làm tăng số thuế phải nộp; giảm số thuế đã được hoàn, được khấu trừ hoặc nộp thừa) thì lập Thông báo không chấp nhận hồ sơ khai thuế điều chỉnh, bổ sung của NNT (Mẫu số 14/QTr-

KK), gửi NNT hoặc đại lý thuế trong thời hạn 03 ngày làm việc kể từ ngày cơ quan thuế nhận được hồ sơ khai điều chỉnh, bổ sung của NNT.

Trường hợp các hồ sơ khai điều chỉnh, bổ sung này đã được Bộ phận "một cửa " hoặc Bộ phận hành chính văn thư quét vào ứng dụng quản lý thuế, thì ngay sau khi lập Thông báo không chấp nhận hồ sơ khai thuế điều chỉnh, bổ sung của NNT, Bộ phận KK & KTT thực hiện hủy dữ liệu của tờ khai đã được nhập vào hệ thống ứng dụng quản lý thuế.

Quyết định 1864/QĐ-TCT hướng dẫn xử lý hồ sơ khai thuế điều chỉnh bổ sung chỉ căn cứ thời điểm công bố Quyết định thanh tra, kiểm tra; không căn cứ vào phạm vi, thời kỳ thanh tra, kiểm tra tại trụ sở người nộp thuế.

Hàng hóa tập kết ở cửa khẩu Móng Cái (2A) và Đông Hưng (2B)

Được sự đồng ý của Thủ tướng Chính phủ, Ủy ban Hợp tác Quản lý cửa khẩu phía Việt Nam đã thống nhất với cơ quan chức năng phía Trung Quốc để triển khai thực hiện kéo dài thời gian thông quan tại cặp cửa khẩu Móng Cái (Việt Nam) - Đông Hưng (Trung Quốc) bắt đầu từ ngày 1-7-2015. Việc kéo dài thời gian đóng, mở cửa khẩu Móng Cái - Đông Hưng nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu, xuất nhập cảnh, đáp ứng nhu cầu và tình hình thực tiễn thương mại giữa hai nước đang tăng lên trong những năm gần đây, đồng thời thúc đẩy mối quan hệ hợp tác cùng phát triển giữa Việt Nam và Trung Quốc. Cụ thể, thời gian xuất cảnh, nhập cảnh trong ngày thay đổi từ 7g đến 19g sẽ được kéo dài thành từ 7g20' (giờ Hà Nội). Thời gian xuất khẩu, nhập khẩu trong ngày được giữ nguyên từ 7 -19g (giờ Hà Nội).

90 năm Ngày Báo chí Cách mạng Việt Nam

PHÓNG VIÊN ĐIỀU TRA
Đâu là điểm dừng ?

TRƯỜNG KIÊN

Để có thể đi đến tận cùng của vụ việc nhằm bảo vệ sự thật, hoặc đưa ra ánh sáng công luận những cái xấu đi ngược lại lợi ích của cộng đồng, đôi lúc nhà báo phải đương đầu với nguy hiểm. Sự nguy hiểm ấy tiềm tàng ở nhiều dạng, nhiều cấp độ.

Nếu quyết tâm "dấn thân", nhà báo có nhiều cơ hội tỏa sáng trong nghề: sự thật lên tiếng, làm cho cái xấu phải… cúi đầu, lợi ích cộng đồng được bảo vệ. Nhưng, khi nhà báo bước qua vạch nguy hiểm cũng đồng nghĩa họ phải đối mặt với nguy hiểm, đôi khi phải trả bằng một cái giá rất đắt!

Những con số biết nói…

Theo thống kê của một tổ chức bảo vệ ký giả, Philippines là một trong những quốc gia nguy hiểm nhất đối với nhà báo. Ở nước này, hàng năm luôn có nhà báo bị sát hại. Trước cuộc bầu cử ở thống đốc ở Mindanao diễn ra vào tháng 5.2010, sáng ngày 23.11.2009, các nhà báo, người nhà cùng những người ủng hộ ứng cử viên Ismael Manguadadatu đi nộp đơn ứng cử, thì bị khoảng 100 tay súng chặn đoàn xe và bắt cóc. Các tay súng này được cho là người của dòng họ Ampatuan, đối thủ chính trị của ông Ismael Manguadadatu. Tổng cộng, có ít nhất khoảng 58 người bị giết, trong các nạn nhân xấu số, có 31 nhà báo.

Chỉ tính từ năm 1992 cho đến nay, sau khoảng gần 20 năm đã có khoảng 850 nhà báo bị giết, nhiều nhất là vì lý do chính trị, chiến tranh, tham nhũng, nhân quyền và tội phạm. Năm 1994 là năm có nhiều nhà báo chết nhất so với trước đó: 66 nhà báo bị chết, hầu hết là trong cuộc xung đột ở Angiêri, Ruanda và Bosnia…

Tại Brazil, năm 2002, điều tra viên đồng thời là phóng viên nổi tiếng Tim Lopes, đã bị băng đảng ma túy bắt cóc, hành hạ và sát hại. Là một nhà báo "chìm", vào buổi tối trước khi bị sát hại, Tim tham dự một buổi tiệc và lén quay phim nơi đây. Băng nhóm tội phạm thấy ánh đèn lóe lên từ túi xách của phóng viên này nên Tim bị bắt ngay lúc đó. Băng đảng ma túy đã hành hạ Tim cho đến khi kiệt sức, chặt tay chân ông thành nhiều khúc rồi phóng hỏa. Tương tự, năm 2010, đã có 14 nhà báo bị giết ở Mexico từ các cuộc đụng độ giữa lực lượng chính phủ và các băng nhóm ma túy.

Một vài vụ việc được dẫn chứng, cũng như các con số thống kê trên đã cho thấy: để hoàn thành trách nhiệm của mình, nhà báo phải trả một cái giá quá đắt bằng chính mạng sống của mình!

Nhà báo – Lòng dũng cảm!

Từ "can đảm" thường gắn liền với nguy hiểm. Dễ nhận ra nhất là những phóng viên chiến trường. Để có thông tin thời sự, buộc họ phải rời khỏi văn phòng, hoặc những căn cứ an toàn nơi hậu phương. Họ phải có mặt ở những vùng chiến sự ác liệt, phải đối mặt với bom đạn và tất nhiên, sự sống và cái chết luôn là một lằn ranh rất nhỏ. Nếu họ may mắn sống sót, thì sau đó trên các trang báo luôn là những tin tức, hình ảnh, các con số… sống động nhất, thật nhất, cảm động nhất, cay nghiệt nhất của từng trận chiến. Và "cái giá phải trả" là: phóng viên chiến trường bị chết nhiều nhất.

Trong hai cuộc kháng chiến chống Pháp và chống Mỹ đã có gần 300 nhà báo, phóng viên Việt Nam hy sinh ở chiến trường để đưa tin, bài góp phần làm cho cộng đồng quốc tế có cái nhìn khách quan về sự khốc liệt của chiến

tranh mà nhân dân Việt Nam phải gánh chịu.

Một câu chuyện khác liên quan đến chiến tranh Việt Nam. Esper - tốt nghiệp Khoa Báo chí Trường Đại học Tây Virginia, trở thành một phóng viên thể thao, năm 1965 ông được AP tuyển dụng. Khi quân đội Mỹ tham chiến tại Việt Nam, Esper có mặt ở Sài Gòn. Sau khi trở lại New York nhiều tháng vào năm 1966, thay vì ở lại Mỹ, ông đã quyết định quay trở lại Việt Nam và bám trụ cho tới khi Sài Gòn được giải phóng.

Esperđã viết câu chuyện đáng nhớ nhất của mình vào ngày 30.4.1975, ngày miền Nam Việt Nam được giải phóng. Ông cùng 2 phóng viên AP khác từ chối di tản khi quân giải phóng tiến vào Sài Gòn. Tại đây, khi tiếp xúc với các các chiến sỹ quân giải phóng, ông đã ghi lại tất cả những điều tai nghe, mắt thấy – những câu chuyện, những suy nghĩ, tâm tư của những người chiến đấu cho độc lập, tự do… Tất cả đã được Esper đưa vào bài tường thuật đăng trên trang nhất của tờ New York Times số ra ngày hôm sau. Và đây chính là một trong những bài báo làm nên tên tuổi ông.

Năm 1993, ông là trưởng đại diện văn phòng của AP tại Hà Nội. Ông nghỉ hưu năm 2000, trở thành giáo sư về báo chí tại Đại học Tây Virginia, được sinh viên ở đây vô cùng yêu quý. Quyết định đến với nơi nguy hiểm nhất, bám trụ ở lại vào thời điểm nhạy cảm nhất và bằng ngòi bút trung thực của mình, Esper đã tạo tên tuổi của một nhà báo chiến trường.

Bước vào "vùng cấm" của luật pháp

Tạm thời gác lại sự quả cảm của nhà báo tác nghiệp trong chiến tranh, chúng ta bàn đến lòng dũng cảm của những người cầm bút trong những lĩnh vực, điều kiện tác nghiệp khác.

Đấu tranh chống các hành vi vi phạm pháp luật: ma túy, mại dâm, cướp của, giết người, tham nhũng, hối lộ… được xem là những "mặt trận" không kém phần gay go, ác liệt và vô cùng nguy hiểm đối với báo giới. Nếu các nhà báo không nhận thức được quy luật: những hành vi vi phạm pháp luật là "cái xấu" – và "cái xấu" bao giờ cũng gắn liền với "cái ác" thì có khi nhà báo phải nhận lãnh hậu quả. Khi biết cái xấu bị ai đó phát hiện, những kẻ trong cuộc liền dùng cái ác để đối phó.

Cái ác cũng thiên hình vạn trạng: có thể đó là "những viên đạn bọc đường": mua chuộc nhà báo, hối lộ các cơ quan có thẩm quyền để bao che… có thể là biện pháp "nặng tay" hơn, như đe dọa, hành hung, cài bẫy… để nhà báo sợ mà bỏ cuộc và không ít trường hợp là "cái xấu" đã sử dụng hành vi tàn bạo nhất - thủ tiêu nhà báo.

"Biết người biết ta, trăm trận trăm thắng" (Tôn Tử). Nếu nhà báo trong từng vụ việc mình đang điều tra để đưa lên mặt báo, mà không biết chắc, nắm chắc "người" là ai, mạnh yếu thế nào ?... rồi chỗ mạnh yếu của "ta" là gì ?… thì khó giành phần thắng. Thậm chí phải thúc thủ trước cái xấu, cái ác, hoặc rước họa vào thân. Thiếu kiến thức nền, kém hiểu biết luật pháp, tâm lý, khả năng tập hợp đồng minh hạn chế… là những nguyên nhân khiến cho nhiều cuộc điều tra của nhà báo thất bại.

Luật pháp và đạo lý không cấm nhà báo điều tra để chống tệ nạn mại dâm. Nhưng nếu phóng viên vào cuộc mà hành xử như một khách làng chơi (mua dâm) thì phóng viên đó đã vi phạm luật pháp. Nếu muốn phá một đường dây buôn bán ma túy, mà phóng viên thực hiện hành vi mua – bán chất gây nghiện bị cấm (dù với mục đích là để "qua mắt" các băng đảng) mà trước đó phóng viên không được sự đồng ý của cơ quan chủ quản (Ban Biên tập báo) và cơ quan luật pháp có thẩm quyền, thì đó là vi phạm luật pháp. Kể cả trong trường hợp, phóng viên được các cấp có thẩm quyền phân công thực hiện việc điều tra, thì cũng cần có văn bản chính thức, nói rõ thời gian, địa điểm và công việc được phép làm, nhằm tránh những rắc rối về sau.

Có thể, có người thắc mắc: Thế thì còn gì là bí mật ? Làm giấy tờ, xin phép… như vậy khác gì gián tiếp nói với đối tượng bị điều tra "Thưa ông, tôi ở bụi này" ? Bản lĩnh, tay nghề của nhà báo là chỗ đó – phải biết Ban Biên tập của mình là ai ? Có sẵn sàng ủng hộ việc mình làm ? Vì sao ? Cần chọn ai trong các cơ quan luật pháp có thẩm quyền để thông báo sự việc ? Văn bản "giao nhiệm vụ" phải được soạn thảo ra sao ? Những ai ký vào văn bản ấy ? v.v… Không thể khác được.

Nhà báo phải hiểu rằng: mình không bao giờ được "sống ngoài vòng pháp luật" – dù điều đó nhằm mục đích mang lại lợi ích cho cộng đồng.■

Đoàn tham quan "city tour" viếng chùa Ngọc Hoàng.

Lưu luyến ngày chia tay...

4 ngày (8-11/6) diễn ra Hội nghị Uỷ ban Kỹ thuật nhằm chuẩn bị cho Hội thao lần thứ 12 của Hiệp hội Cảng biển Đông Nam Á (APA) có vẻ như quá ngắn ngủi với các thành viên của 7 đoàn đến từ các nước trong khối ASEAN (Thái Lan, Singapore, Indonesia, Philippines, Campuchia, Malaysia và Việt Nam)...

THUÝ HUỲNH

Tháp tùng "sếp"

Lần đầu tiên có cơ hội được giao lưu với các đoàn đại biểu tham dự hội nghị do Ban thư ký Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA) tổ chức, tôi thật sự lo lắng và hồi hộp khi họ biết mình là "new comer" trong đoàn "liaison officer". Thế nhưng, thái độ cởi mở, thân thiện của gần 50 đại điểu tham dự hội nghị đã giúp tôi nhanh chóng giải tỏa căng thẳng. Ngay trong bữa tiệc "welcome dinner" diễn ra vào đêm đầu tiên họ đặt chân đến TP.HCM, hai thành viên nữ trong đoàn Thái Lan do tôi phụ trách đã hăng hái tham gia một bài hát cùng đoàn Indonesia.

Ấn tượng đọng lại nhiều nhất trong tôi là khi được đưa đoàn tham gia chuyến "city tour" do công ty Saigontourist tổ chức. Một thành viên trong đoàn Campuchia chia sẻ anh rất tiếc vì không tham dự chuyến tham quan như đã đăng ký ngay từ đầu vì đến giờ chót "sếp" bỗng trở bệnh đau cổ, và nhiệm vụ của anh chàng này là xoa bóp để trưởng đoàn có đủ sức khỏe tham gia tiệc chia tay vào buổi tối hôm đó. Có 2 thành viên ở độ tuổi trung niên trong đoàn Thái Lan tuy đã đến TP.HCM khá nhiều lần và hầu như đã quen thuộc với đường phố cũng như hầu hết các điểm tham quan trong chương trình "city tour" nhưng vẫn lấy lý do "tháp tùng sếp" để đăng ký tham dự đầy đủ tour theo đoàn.

Cô bé nhỏ tuổi nhất trong đoàn Thái Lan đã giúp tôi hiểu hơn về văn hóa và tác phong làm việc của người Thái. Cô luôn tất bật chuẩn bị mọi thứ, từ

Các đoàn đại biểu tham gia Lễ Khai mạc Hội nghị.

form đăng ký tham dự đến kế hoạch tham quan, mua sắm của các thành viên trong đoàn – những người có cấp bậc và độ tuổi cao hơn cô với thái độ lễ phép, ân cần và chu đáo, giúp mọi người luôn "tìm được tiếng nói chung" trong thời gian sớm nhất.

"Cao thủ" mặc cả

Hầu hết các đại biểu tham dự hội nghị lần này đều nhận định TP.HCM phát triển khá nhanh về cơ sở hạ tầng so với những lần họ đặt chân đến vào thời gian trước đó. Đặc biệt, họ rất thích mua sắm tại các chợ và khu thương mại ở đây. "Giá cả bình quân các mặt hàng ở TP.HCM rẻ hơn so với Thái Lan", ông Nipon Vannakosit - trưởng đoàn Thái Lan nhận xét.

Đoàn Indonesia dừng chân khá lâu tại khu hàng thủ công mỹ nghệ, đá quý trên đường Phùng Khắc Khoan, Q.1, và đã "tậu" về nhiều nhẫn đính đá quý rất đẹp. Ông Mochamad Iihamsyah, trưởng đoàn Indonesia cho biết đá quý ở "đất nước của những hòn đảo" mắc gần như gấp hai lần ở Việt Nam, và có lẽ ông sẽ chia sẻ cơ hội kinh doanh mặt hàng này với bạn bè, gia đình khi trở về nước.

Các trưởng đoàn đại biểu.

Danh hiệu "cao thủ mặc cả" có lẽ nên được tặng cho đoàn Malaysia, bởi thành viên của đoàn này có khả năng trả giá như người Việt, mua 2 món hàng chỉ với 1 USD trong khi giá người bán đưa ra là gấp đôi. Thế là tất cả các thành viên trong đoàn hào hứng mua rất nhiều đồ từ quần áo, giày dép và túi xách…, theo tiêu chí "mua hết tiền Việt Nam trước khi lên máy bay".

Bài hợp xướng "We are the world".

"We are the world"

Bài hát "We are the world" do anh Nguyễn Thanh Khiết – Phó trưởng phòng Hành Chính Tổng hợp, Cảng Sài Gòn trình bày đã thu hút hầu hết thành viên của các đoàn tham gia hát cùng và minh họa, trở thành một tiết mục "hợp xướng" khá sôi động trong tiệc "Farewell Dinner".

Ý nghĩa của bài hát như thầm gửi gắm lời cảm ơn đến sự nhiệt tình, thân ái của các đoàn đại biểu tham dự hội nghị lần này và lời chúc tốt đẹp nhất dành cho hội thao APA sẽ được tổ chức vào tháng 4/2016 tới.

Kết thúc một kỳ hội nghị ngắn ngủi nhưng thật sôi động, bổ ích và vô cùng thú vị khiến lòng tôi cứ mãi xốn xang, lưu luyến khi phải chia tay…■

Tác giả chụp hình lưu niệm với đoàn Thái Lan và đoàn Singapore.

THƯƠNG HIỆU HOA TIÊU SÀI GÒN

NGUYỄN CAO

Phương tiện dày đặc nên sông Sài Gòn được xem là đoạn hải trình khó nuốt nhất của giới thuyền trưởng.

MỘT CHÚT SỬ LIỆU

Trở ngược thời gian. Năm 1958, Đoàn Hoa tiêu sông Sài Gòn của người Việt Nam được hình thành. Đợt đầu tiên, các thuyền trưởng Lương Quang Thọ, Phan Hữu Hài, Nguyễn Văn Tốt, Phan Văn Dy, Đoàn Luyện, Huỳnh Văn Thử, Trần Công Vĩnh được tuyển chọn, huấn luyện để trở thành Hoa tiêu chính thức. Các Hoa tiêu người Pháp lần lượt về Pháp, ông Trưởng đoàn Pierre Oliver là người Hoa tiêu Pháp cuối cùng rời Việt Nam ngày 8 tháng 6 năm 1959. Từ đó Đoàn Hoa tiêu Sông Sài Gòn hoàn toàn do người Việt Nam quản lý, thuyền trưởng Đặng Văn Châu là vị Trưởng Đoàn đầu tiên và thuyền trưởng Lương Quang Thọ là Tổng Thư ký.

Từ năm 1960 đến năm 1963, có thêm một số Hoa tiêu nữa được tuyển chọn. Đó là các thuyền trưởng Lê Bích Hà, Nguyễn Văn Ba, Trần Đức Lưu, Đào Quan Ngãi, Tôn Thất Tuyên, Hồ Đắc Tâm, Tôn Thọ Khương.

Thời đó, để thi tuyển vào Đoàn Hoa tiêu sông Sài Gòn, ứng viên phải là một thuyền trưởng có bằng Viễn Duyên Thuyền trưởng đã từng chỉ huy các tàu buôn lâu năm, có thành tích tốt. Bởi thế đa số ứng viên đã vào ngành hàng hải từ 10 năm trở lên và tuổi đời từ 30 đến 40. Ứng viên phải qua sự khảo sát tỉ mỉ của một Hội đồng tuyển chọn gồm Đại diện của Đoàn Hoa tiêu, Đại diện của Nha Thương cảng và đại diện của Nha Thủy vận. Điểm của người Hoa tiêu Ủy nhiệm thường có hệ số cao hơn các đại diện khác. Chuyện nầy cũng rất dễ hiểu vì Đoàn đã chọn sẵn từ trước những người sẽ chung sống với Đoàn suốt cuộc đời hải nghiệp của họ.

Sau khi được tuyển chọn, các Hoa tiêu tập sự sẽ được các Hoa tiêu niên trưởng huấn luyện từ sáu tháng đến một năm, từ đặc tánh của các lòng lạch dưới sông, mỗi loại tàu, cách vận chuyển trong các bến cảng cho đến cách đi đứng giao thiệp với các thuyền trưởng và sĩ quan các tàu ngoại quốc.

Người Hoa tiêu dẫn đạo chỉ là một cố vấn kỹ thuật cho thuyền trưởng; về mặt pháp lý, thuyền trưởng là người duy nhất chịu trách nhiệm. Vì thế, thuyền trưởng có quyền lấy lại quyền chỉ huy con tàu bất cứ lúc nào. Thành ra nhiệm vụ của người Hoa tiêu rất tế nhị và cần sự ngoại giao khéo léo bên cạnh những kiến thức về kỹ thuật và chuyên môn.

Đến kỳ sát hạch mãn khoá, người Hoa tiêu tập sự phải thuộc lòng các đoạn sông Sài Gòn, nghĩa là họ có thể vẽ ra bất cứ khúc sông nào với tất cả mọi chi tiết cập cầu trước sự có mặt của các Đại diện Hội đồng Giám khảo. Sau khi được OK, chấm đậu kỳ thi thực hành, các Hoa tiêu từ đây sẽ dẫn tàu bè lên xuống sông một mình.

Được trở thành Hoa tiêu là niềm mơ ước của các sĩ quan hàng hải. Họ phải phấn đấu gian khổ leo từng bước từ thấp đến cao trên nấc thang nghề nghiệp. Vì thế, người Pháp mới xếp các Hoa tiêu vào thành phần "La crème de la Flotte" có nghĩa là những tinh hoa ưu tú, của giới hàng hải. Danh xưng đó có phần khoa trương và tâng bốc. Những Hoa tiêu của Đoàn Hoa tiêu sông Sài Gòn không nghĩ vậy, họ tự hào thấy mình may mắn có cơ hội sống, lảm việc trên con sông, cửa biển quê hương. Một cựu Hoa tiêu, đồng nghiệp cùng thời với Hoa tiêu Tôn Thọ Khương bộc bạch.

Sau 1975, Đoàn Hoa tiêu sông Sài Gòn được đổi tên là Công ty Hoa tiêu Khu vực I (Pilot Corporation of the First zone).

NGƯỜI HOA TIÊU ANH HÙNG

Người đó là ông Tôn Thọ Khương. Ông sinh năm 1925, quê quán tại xã Tân Trạch, huyện Cần Đước, tỉnh Long An, nhập nghề hàng hải từ khi còn rất trẻ. Sinh thời, làm việc

Các hoa tiêu phải thay phiên nhau trực 24/24 để dẫn đắt tàu ra vào cảng.

gì ông cũng luôn là một người tận tụy với công việc và hết lòng giúp đỡ đồng chí đồng đội. Trong suốt quá trình công tác ông đã có nhiều sáng kiến làm sống động thêm nền kinh tế vận tải biển Việt Nam.

SỰ KIỆN CHẤN ĐỘNG...

Trước năm 1975, ông là hoa tiêu của Đoàn Hoa tiêu sông Sài Gòn. Từ sau giải phóng đến năm 1991, ông giữ chức Trưởng Hoa tiêu cảng Sài Gòn. Đây là thời điểm ông có nhiều đóng góp, xây dựng với 815 sáng kiến có giá trị. Ngoài ra, còn đưa đón trên 550 tàu vận tải có trọng tải lớn.

Thời gian từ 1975 – 1982, ông cùng Hoa tiêu đoàn đã đưa tàu Sông Hương có sức chứa 10.000 tấn, tiếp đó là tàu Đồng Nai, từ Hải Phòng chở hàng trăm cán bộ và hàng hóa vào chi viện cho miền Nam; đưa tàu Liên Xô International có sức chứa 20.000 tấn, tiếp theo là loại tàu 30.000 tấn, chiều dài 200m cập cảng Sài Gòn an toàn, điều mà chế độ cũ trước đây chưa dám làm.

Bên cạnh, ông còn mở luồng đưa tàu vào cảng dầu khí làm lợi hàng trăm triệu đồng cho Nhà nước. Ông là người tiên phong mở luồng đưa tàu vào cảng Kongpong Xom (Campuchia) giúp nước bạn khôi phục kinh tế sau nạn diệt chủng, được thế giới biết đến và khâm phục. Chính những đóng góp này, Nhà nước đã phong tặng ông Huân chương Lao động hạng nhất, nhì, ba và phong tặng danh hiệu Anh hùng Lao động (1985).

Lúc nghỉ hưu, dù tuổi đã cao, ông vẫn siêng năng làm việc ở cảng Sài Gòn, với nhiệm vụ công tác hướng đạo và huấn luyện cho lớp hoa tiêu trẻ! Nhắc đến bác Hai (tên thân thương mà anh em hoa tiêu thường dùng để gọi ông), bất kỳ người hoa tiêu nào cũng có thể kể vanh vách những chiến công mà bác đã lập được trên tuyến sông Sài Gòn. Trong đó chiến công mang dấu ấn Tôn Thọ Khương chính là sự kiện cảng Sài Gòn đón con tàu hàng thương mại khổng lồ có chiều dài 221m, quốc tịch Liên Xô cũ vào cảng trao đổi hàng hóa. Đây được xem là con tàu quốc tế lớn nhất cập cảng Sài Gòn cách nay hơn 20 năm, mở đường cho sự phát triển cao hơn của ngành hoa tiêu cũng như của các cảng biển.

Sông Sài Gòn đoạn bến Nhà Rồng hẹp, chiều rộng 240m. Lòng sông chỉ rộng hơn con tàu 19m. Nhìn hải đồ, Vị thuyền trưởng tàu Liên Xô "đầu hàng" ngay. Theo ông, không thể nào dùng các tàu lai công suất nhỏ để đẩy con tàu có chiều cao như ngôi nhà cao tầng, rồi còn quay mũi tàu ở khúc sông quá hẹp. Ông quyết định Stop!

Đứng trước tình huống đó, Tôn Thọ Khương nghĩ, nếu tàu này không vào được cảng Sài Gòn, chắc chắn nó sẽ gây ra nhiều hệ lụy cho nền kinh tế nước nhà trước mắt và về sau. Ông liền lật hải đồ giải thích và đưa ra phương án, cũng là điều kiện với thuyền trưởng: Thả neo ở giữa sông để "khóa" không cho tàu trôi; "cắm" mũi vào bờ Thủ Thiêm, sau đó dùng tàu lai đẩy xoay lái. Thấy phương án của ông Khương khả thi, thuyền trưởng đồng ý, nhưng vẫn cử một tổ giám sát rất kỹ. Cuối cùng tàu quay được mũi và cập cảng an toàn, thuyền trưởng thở phào nhẹ nhõm. Sự kiện này được xem là có một không hai trong lịch sử ngành hoa tiêu thế giới. Một tạp chí hàng hải có uy tín của Liên Xô lúc bấy giờ đã viết bài "truyền" đi khắp giới hàng hải quốc tế. Từ đó về sau, tàu nước ngoài vào cập cảng Sài Gòn ngày càng đông. "Trước thời điểm đó tất cả các hoa tiêu kể cả người Pháp hay Mỹ chưa khi nào dám dẫn con tàu có chiều dài hơn 200m vào cảng Sài Gòn", Thuyền trưởng Quách Đình Hùng, một Hoa tiêu ngoại hạng, chia sẻ. Và khi đã xấp xỉ tuổi 80, Tôn Thọ Khương vẫn còn "đứng cạnh" người hoa tiêu học trò, dẫn dắt con tàu du lịch 5 sao Super Star Leo cập bến Nhà Rồng an toàn!

Hàng chục năm theo nghề, ông chưa bao giờ ngồi bên cạnh thuyền trưởng trong lúc thi hành nhiệm vụ. Theo luật, người hoa tiêu có quyền đi, đứng, ngồi, nhưng theo ông, đứng là cách tốt nhất; đối với các tàu nước ngoài, nếu thuyền trưởng mời ngồi chớ có vội vàng làm theo họ, mình chẳng bị khinh khi đâu, nhưng chắc sẽ không được coi trọng.■

Hoa tiêu đang làm nhiệm vụ.

CHIỀU TRÊN ĐẤT CẢNG

Cảng Kỳ Hà và sân bay Chu Lai được xem là hai công trình tiêu biểu cho hành trình hội nhập, mở rộng biên độ phát triển của dải đất Quảng Nam. Cùng với việc hình thành Khu kinh tế mở Chu Lai, cảng Kỳ Hà được xây dựng và đưa vào sử dụng năm 2002. Kỳ Hà hiện nay có thể đón tàu với trọng tải hàng vạn tấn ra vào cảng.

GHI CHÉP CỦA HỮU PHÚC

Ở vùng đất khó phân định đâu là ranh giới của sông, đâu là thẳm sâu của biển như xã Tam Quang (Núi Thành) trong thời khắc ngày tàn có bao nhiêu điều mới lạ như mỗi chuyến tàu đi lại về. Chiều hè, biển mênh mông, lòng người ngổn ngang trăn trở.

I

Tôi ngồi chặp lâu trên bến cảng Kỳ Hà, nhìn con tàu chở hàng lướt về phía sóng. Gió hạ rầm rào làm những hàng sào rớ dựng đứng như "cột mốc" cuối cùng của sông đổ ra biển rung lên. Ngổn ngang tàu lớn nhỏ neo đậu sát bờ như thường thấy ở bao làng chài ven biển.

Khi trời chập choạng tối, các ngư dân bản địa cùng với hàng chục chiếc ghe chèo, ghe gắn máy nổ nhỏ neo ra sông đánh bắt cá. Ánh điện từ bờ, thuyền phả xuống sông, thi thoảng dải ngân hà trên bầu trời vụt sáng lóng lánh mặt nước. Sông Trường Giang xưa nay đa dạng nguồn lợi cá tôm, nuôi sống hàng trăm ngư dân chuyên nghề thả rớ, lưới. Chính vì vậy, bất luận thời thế đổi thay, nghề khai thác biển xa bờ đang "lên ngôi", nhưng không ít ngư dân vẫn ăn đời ở kiếp với triền sông này.

Bốn mùa xuân - hạ - thu - đông như một, người dân vẫn giữ thói quen cắm sào thả rớ, hoặc thả lưới dập dìu để cải thiện đời sống. Hàng sào rớ như mặc định về quyền sử dụng thủy phận của ngư dân. Chỉ có nghề thả lưới là hoạt động tự do không bị giới hạn về khu vực mưu sinh, ngoại trừ nằm trong luồng lạch đường hàng hải. Nhiều ngư dân bảo, sông Trường Giang từ Cửa Lở về xã Tam Hiệp

Chiều Kỳ Hà

trước ngày chưa nạo vét cá tôm rất nhiều, có đêm bắt bán cả triệu đồng. Thế nhưng vài năm gần đây, khi cảng biển Chu Lai - Trường Hải đưa vào hoạt động, cá, tôm giảm hẳn, bất đắc dĩ có người bỏ nghề sông. Nguồn sống bị thu hẹp.

Thủy triều vùng bờ biển từ huyện Thăng Bình tăng dần đến Cửa Lở. Hiện tượng này buộc dòng Trường Giang phải chảy về Kỳ Hà đem theo sa bồi hàn cửa nên cảng luôn trong tình trạng cạn. Luồng lạch nước nông là cơ hội cá tôm sinh sôi nhiều.

Con người vốn dĩ thủy chung với mảnh đất nơi mình sinh ra, lớn lên và được truyền cái nghề ông bà để lại. Như anh Huỳnh Công (thôn An Hải Đông, xã Tam Quang) hơn 20 năm gắn bó với nghề câu cá ngừ đại dương, nhưng đến kỳ nghỉ đông, hễ trời yên gió lặng là anh đem rớ ra sông thả. Anh bảo, cả những cụ già sức không còn dẻo dai vẫn khó dứt ra với nghề. Họ gắn bó với sông ngoài vấn đề mưu sinh còn là niềm vui của tuổi xế chiều. Thanh niên của làng, hết mùa biển là ra sông đánh bắt, chấp nhận cảnh được chăng hay chớ chứ không chịu cảnh ngồi không, bó gối rung đùi. "Ở đâu không biết, chứ trên đất cảng này, anh thấy đó, thanh niên đâu có rượu chè, cờ bạc bê tha. Thời gian rảnh rỗi, gần như họ phụ giúp gia đình buôn bán, kinh doanh, còn lại ra sông thả rớ kiếm con tôm, con cá. Con tôm đất để chế biến bánh xèo anh ăn đây cũng do tôi đóng rớ mà có đấy" - anh Công vừa nói vừa nhắc chảo bánh xèo chín tới khỏi bếp củi đỏ hừng.

Từ cảng Kỳ Hà chạy xuống bến đò Tam Quang chưa đầy cây số, nhà cửa san sát chẳng thua gì phố. Nhà cũng là cửa hàng buôn bán, kinh doanh, nhiều nhất là bày bán các mặt hàng ngư cụ. Một đoạn đường có năm, sáu quán bánh xèo kề nhau đỏ bếp. Ông Nguyễn Hữu Định - cán bộ xã Tam Quang cho hay, hậu cần nghề biển phát triển rầm rộ hơn chục năm qua, cộng với sự hình thành của cảng biển và đóng chân của các cơ quan, doanh nghiệp nên làng chài dọc sông nhộn nhịp như phố. "Dân tôi quen gọi đây là "thị trấn ven sông", ông Định hóm hỉnh.

II

"Qua mỗi chuyến đi xa lại thấy yêu quê mình đất cảng. Mỗi góc phố, mỗi hàng cây, mỗi con tàu và nhà máy. Mà ta yêu quý, nghe đất nước đang gọi mình đi. Những cánh chim của đồng quê. Hỡi em yêu ta lại hẹn ngày về…".

Lời bài "Chiều trên bến cảng" mà anh cán bộ cảng Kỳ Hà hát cho tôi nghe da diết, át cả tiếng sóng rầm rập ngoài khơi xa. Bến cảng là nơi chứng kiến cuộc ra đi rồi trở về của những con tàu, con người vượt trùng dương. Vì thế mà lòng người ở lại cũng "mềm" trong mỗi lần xa cách, nhớ nhung.

Tôi nhẩm đếm ở bến cảng Kỳ Hà có 10 con tàu tham gia lai dắt, bốc dỡ, vận tải neo đậu, nhưng chỉ một chiếc với vài lao động đang bốc dỡ hàng hóa. Ông Võ Phước Long - Giám đốc Xí nghiệp Cảng Kỳ Hà chia sẻ: Hàng hóa vận chuyển qua cảng chủ yếu là dăm gỗ, xi măng, bột sắn đưa từ Quảng Ngãi ra. Trước đây, doanh nghiệp chuyên chở hàng cho các nhà máy sản xuất từ Khu công nghiệp Bắc Chu Lai, Khu công nghiệp Tam Hiệp. Khi cảng Chu Lai - Trường Hải, cảng Trường Thành của quân đội quản lý đưa vào vận hành đã thu hút lượng hàng hóa ở các đối tác lớn của công ty. Sản lượng hàng hóa qua cảng Kỳ Hà sụt giảm mạnh. Năm 2011 lượng hàng hóa qua cảng gần 700 nghìn tấn thì trong 2 năm 2012 - 2013 chỉ còn khoảng 445 nghìn tấn và đến năm nay chỉ còn hơn 200 nghìn tấn.

"Năm 2014, doanh nghiệp lỗ tiền tỷ. Năm 2015, chuyển sang cổ phần hóa, chắc chắn đơn vị sẽ cắt giảm người lao động để tinh gọn bộ máy. Thật lòng, nhiều người gắn bó công việc lâu năm, cắt giảm hợp đồng cũng phải đắn đo, mà làm ăn khó khăn cũng không thể duy trì người lao động ổn định được", ông Long chia sẻ.

Nhiều cảng biển hình thành đòi hỏi doanh nghiệp cạnh tranh cao nhưng rào cản không nhỏ cho cảng Kỳ Hà là nhiều khu công nghiệp trên địa bàn tỉnh mọc lên nhưng chưa hoạt động bao nhiêu nên sản lượng hàng không nhiều như dự báo. Giám đốc Xí nghiệp Cảng Kỳ Hà ngậm ngùi: "Kỳ vọng để rồi thất vọng. Trong bối cảnh khó khăn, ở đoạn "giữa đòn gánh" như Quảng Nam nhiều năm nay doanh nghiệp giẫm chân tại chỗ. Vừa qua, Tập đoàn Huyndai (Hàn Quốc) quyết định không đầu tư tại Núi Thành để lại cho cảng Kỳ Hà một khoản nợ khá lớn đang tìm cách khắc phục".

Mưa chiều rây rắc. Màn đêm buông xuống bến cảng thật nhanh.■

THƯƠNG CẢNG BÃI XÀU với dấu ấn người Hoa

Trong buổi đầu khai khẩn Nam Bộ, người Hoa đã có những đóng góp cùng với những cộng đồng cư dân Việt đến trước đó. Thống suất Nguyễn Hữu Cảnh là người điểm nhãn về mặt pháp lý việc khẳng định biên cương ở vùng đất phương Nam trong diễn trình lịch sử nước Việt.

MỸ THUẬN

Sự có mặt, khai phá của cư dân Việt là nhân tố quyết định, sự khai phá của cộng đồng người Hoa là nhân tố tích cực, cả hai đã góp phần tạo nên cơ sở: "dân khai mở trước, nhà nước quản lý sau" để Nguyễn Hữu Cảnh thực hiện thiết lập bộ máy hành chánh đầu tiên ở Nam Bộ trong chuyến kinh lược vào năm 1698.

Sách sử chép: Thống suất Nguyễn Hữu Cảnh (Kính) kinh lược phương Nam. Ông "lấy đất Nông Nại đặt làm phủ Gia Định, lấy xứ Đồng Nai làm huyện Phước Long, dựng nên dinh Trấn Biên, lấy xứ Sài Gòn làm huyện Tân Bình lập dinh Phiên Trấn. Mỗi dinh đều đặt chức Lưu thủ, Cai bạ, Ký lục…", đồng thời "lập ra xã thôn, phường ấp, phân định địa giới, ruộng đất, lập ra tô thuế, xây dựng đinh điền bạ tích. Con cháu người Hoa nếu ở Trấn Biên được quy lập thành xã Thanh Hà, còn ở Phiến Trấn thì lập xã Minh Hương rồi cho phép vào hộ tịch" (Trịnh Hoài Đức, Gia Định thành thông chí. Bản dịch của Lý Việt Dũng. NXB Tổng hợp Đồng Nai, 2005. tr 112).

Trong việc hình thành Nông Nại đại phố, Mỹ Tho đại phố, Hà Tiên, Bến Nghé - Sài Gòn và một số cảng sông, biển khác ở Nam Bộ nói chung và "Bãi Xàu" nói riêng từ thế kỷ XVII - XVIII, cộng đồng người Hoa vốn thông thạo buôn bán đã nhanh chóng biến các nơi mình định cư trở thành những trung tâm thương mại sầm uất, đặt nền móng cho sự phát triển nền kinh tế hàng hóa.

Dưới thời nhà Nguyễn, do chính sách mở rộng giao lưu và khuyến khích tiếp nhận tàu buôn nước ngoài đến buôn bán làm ăn ở khu vực Sài Gòn - Chợ Lớn và ĐBSCL người Hoa có điều kiện phát huy khả năng hoạt động xuất nhập khẩu lúa gạo và vai trò môi giới của mình. Đặc biệt dưới thời Tả quân Lê Văn Duyệt, Chợ Lớn và nhiều thương cảng khác trong đó có Bãi Xàu đã trở thành một trong những trung tâm giao dịch sôi động và là thời kỳ làm ăn thịnh vượng của người Hoa. Vì thế, cho đến tận bây giờ, người Hoa ở khu vực Sài Gòn - Chợ Lớn và Nam Bộ vẫn xem họ Lê như một vị thần tài của họ.

Ở Sóc Trăng người Hoa hình thành tổ chức "Chành" thu mua lúa gạo; "Chành" - tương ứng như tổ chức doanh nghiệp tư nhân, hoặc cổ phần tư nhân

hiện nay. Nổi tiếng là các "Chành" của người Hoa vùng Bãi Xàu như "Chành" Quách Liên Kiều, Huỳnh Yến Chiến, Mã Phước…

Chành lúa gạo ở Sóc Trăng - Bãi Xàu phát triển trước và mạnh hơn các tỉnh khác trong khu vực, vì các Chành này có mối quan hệ tốt với ngân hàng và liên hệ tốt với Chành lớn - Vua lúa gạo Mã Hý và Lai Kim Dung. Về sau ngoài "Chành" lúa, gạo còn ra đời một loạt các loại "Chành" khác như: Chành trái cây, Chành rau củ, cá, tôm…

Sóc Trăng, vùng đất lành chim đậu, ngoài thương cảng Bãi Xàu chính còn phải kể đến "thương cảng Bãi Xàu 2" nó cũng rất tiêu biểu nằm trong khu vực các hệ thống thương cảng Bãi Xàu; đó chính là Chợ Nhu Gia - Thạnh Phú, Mỹ Xuyên nhờ con sông rất lớn và sâu thuận tiện cho tàu ghe hoạt động suốt ngày đêm, là con sông chính thông thuông với luồng lạch các xã trong huyện Mỹ Xuyên và liên thông với các huyện trong tỉnh và các tỉnh lân cận.

Hiện nay nếu như được Nhà nước đầu tư, có kế hoạch cụ thể, khai thác đúng tầm thì con sông Nhu Gia đầy tiềm năng này có thể mở ra triển vọng là "thương cảng Bãi Xàu mới" của tỉnh Sóc Trăng xưa và nay nói chung.

Ở thời điểm nào hình ảnh và vai trò, vị trí kinh tế của người Hoa Sóc Trăng cũng khá nổi bật. Từ vai trò môi giới, trung gian trong giao dịch hàng

hoá, đến làm chủ các hãng buôn, "Chành", người Hoa Sóc Trăng đã thể hiện khá thành công những đặc tình kinh doanh của mình. Đó là cách thức vận dụng các mối quan hệ họ hàng, sự tương đồng về văn hóa, ngôn ngữ để thiết lập một hệ thống kình doanh khép kín.

Họ đặc biệt tôn trọng và tận dụng chữ "tín" để giải quyết các hợp đồng nóng khi thời cơ đến. Khả năng tự huy động nguồn vốn có hiệu quả qua các hình thức tín dụng gia đình… là những yếu tố dẫn đến thành công của họ qua các thời kỳ lịch sử. Những yếu tố này sẽ được phát huy như thế nào trong quá trình tiếp tục khẳng định vai trò và vị trí của họ trong nền kinh tê đổi mới của Việt Nam cũng như trong xu thế hội nhập khu vực và quốc tế hiện nay.

Hơn ba thế kỷ quá nhiều đổi thay trong diễn trình lịch sử Nam Bộ, sự hình thành các trung tâm thương mại gắn với cộng đồng người Hoa là một yếu tố tích cực cho sự phát triển kinh tế hàng hóa của vùng đất này. Dấu tích của các trung tâm thương mại như Hà Tiên (Kiên Giang), Chợ Lớn - Sài Gòn (TP.HCM), Mỹ Tho đại phố (Tiền Giang) và Thương cảng Bãi Xàu (Sóc Trăng) còn lại không nhiều so với thời gian dâu bể. Điều đó cũng là lẽ thường trong sự phát triển không ngừng của xã hội.

Thế nhưng, với quá trình phát triển trong lịch sử, những trung tâm thương mại như Thương cảng Bãi Xàu này đã đặt những nền móng cơ sở cho sự phát triển kinh tế ở địa phương nói riêng, cho cả Nam Bộ nói chung không chỉ cho quá khứ mà còn giúp cho tương lai những định hướng phát triển mới hơn, tốt hơn.■

LTS: Năm 2003, Đội bóng cảng Sài Gòn rớt hạng. Ban lãnh đạo Cảng họp, quyết định biệt phái Lê Quang Nhật - Giám đốc cảng Tân Thuận sang làm Trưởng đoàn bóng đá đội cảng Sài Gòn (tức Giám đốc Câu lạc bộ bóng đá Thép Miền Nam – Cảng Sài Gòn sau này) với nhiệm vụ rõ ràng: Đưa đội trở lại V - league xong mới được trở về!
Vì sao có chuyện tróe ngoe, cử một ông kỹ sư Hàng hải (chuyên ngành Máy xếp dỡ) đi làm bóng đá, Saigon port thiếu người chăng ? Hay Đảng, Chính quyền cảng muốn thử thách Lê Quang Nhật ? Bao nhiêu câu hỏi được đặt ra. Nhưng chẳng phải thế này cũng chẳng phải thế kia. Quyết định cử Lê Quang Nhật, lãnh đạo cảng đã chọn mặt gửi vàng, tận dụng năng lực quản lý của anh thể hiện qua vai trò Giám đốc cảng Tân Thuận vào công tác quản lý đội bóng. Về mặt chuyên môn sân cỏ và tình yêu đối với nghiệp quần đùi áo số, trong hàng nghìn tín đồ quả túc cầu của cảng, có đốt đuốc đi tìm cũng không ra được một người thích hợp như anh. Và đúng vậy, Lê Quang Nhật đã không phụ lòng tin tập thể, một năm sau – mùa bóng 2004, câu lạc bộ (đăng ký thi đấu với tên gọi Thép Miền Nam - Cảng Sài Gòn) giành được ngôi vô địch cùng với suất thăng hạng, trở lại thi đấu tại V-League.
Đến hôm nay, phiên hiệu Đội bóng đá cảng Sài Gòn đã trở thành kỷ niệm. Đội bóng hơn một lần sang tên đổi chủ và Trưởng đoàn Lê Quang Nhật cũng đã trở lại nghiệp cảng biển của mình trên cương vị Giám đốc cảng Nhà Rồng Khánh Hội vừa trọn 10 năm, nhưng tình yêu đối với quả bóng tròn trong anh vẫn nguyên vẹn. Nhân Đại hội thể thao các nước Đông Nam Á lần thứ 28 đang diễn ra sôi nổi ở Singapore, phóng viên tạp chí Shipping Times đã gặp gỡ, phỏng vấn cựu Trưởng đoàn bóng đá cảng Sài Gòn, cựu Giám đốc câu lạc bộ bóng đá Thép miền Nam – Cảng Sài Gòn Lê Quang Nhật những câu chuyện chung quanh trái bóng tròn Sea Games 28. Bóng đá thuộc về nhân sinh, nên những câu chuyện này dù có tản mạn cũng là sự tản mạn của nhân sinh.
Xin giới thiệu cùng quý bạn đọc.

Shipping Times

Ông Lê Quang Nhật quyết định rời cương vị, sau khi đưa TMN-CSG trở lại V-League
Ảnh: KHÁ HÒA

Phóng viên: ***Chào anh! Xin được biết cảm nghĩ của anh về kết quả trận đấu giữa hai đội bóng Việt Nam – Malaysia hôm qua (tức trận đấu vòng bảng tối 02/6/2015)?***

Lê Quang Nhật: - Đây không phải lần đầu chúng ta thắng người Mã, nhưng thắng đậm như hôm qua thì mới lần đầu. Bóng đá là vậy. Người Mã đã từng vô địch Sea Games 2009, vô địch AFF cup 2010; còn chúng ta mới chỉ có một chiếc cúp AFF 2008, và hơn nửa thế kỷ chẳng biết đến màu vàng ở Sea Games. Vì thế mừng, nhưng cũng đừng ảo tưởng, còn nhiều việc phải làm lắm…

- Đằng sau kết quả tốt là những cầu thủ tốt. Anh nhận xét thế nào về Công Phượng ?

- So với lớp cha anh trước đây (Ba Đèn, Huỳnh Đức, Hồng Sơn…) Công Phượng toàn diện nhất. Thể hình tương đối, kỹ thuật tốt, chơi đều hai chân, cầm bóng, giữ bóng thoáng, có khả năng thiên phú lại được đào tạo bài bản từ nhỏ theo chuẩn châu Âu – điều mà các tài năng lớp trước không thể nào có được. Công Phượng sinh ngày 21/01/1995, năm nay tròn 20 tuổi. Tương lai, em sẽ là một tài năng lớn của bóng đá Việt Nam. Trận đấu đêm qua Phượng chơi bùng nổ, ghi hai bàn thắng và tạo ra tình huống cho hai bàn thắng khác, nhưng đấy mới chỉ khởi đầu, phải vài ba năm nữa tài năng của em mới vào độ chín, vì thế chúng ta còn sẽ tiếp tục được chứng kiến nhiều lần nữa sự chói sáng của em. Tôi tin vậy…

TẢN MẠN CHUNG QUANH TRÁI BÓNG SEA GAMES

- Đằng sau thành công của học trò là bóng dáng của người thầy. Anh đánh giá thế nào về HLV người Nhật Toshiya Miura của đội tuyển U 23 Việt Nam, về cái mà nhiều người gọi là "dấu ấn Miura".

- Đã gọi dấu ấn là phải rõ ràng, gọi tên ra được ngay. Như José Mourinho chẳng hạn, nói đến ông người ta hình dung ra liền một Chelsea mạnh mẽ, khát khao nhưng rất chắc chắn và ổn định trong lối đá phòng ngự phản công, với quan điển không thua. Hay FC Barcelona. Yêu cầu của các socis luôn đòi hỏi đội phải thắng với lối chơi hấp dẫn, nên nhắc tới Barcelona, người ta nhớ ngay ra những Lionel Messi, Neymar, Luis Albeto Suárez… những tiền đạo số một thế giới. Hai ông, một tập trung xây tường bao, một tập trung mài mũi nhọn, một thiên về hàng thủ, một thiên về hàng công, vì thế khi họ đá ta biết ngay

Theo quan niệm đó thì nói thực, dấu ấn Miura là gì tôi chưa thấy. Dưới sự chỉ huy của ông, trận này đội đá thế này, trận khác đội đá thế khác, thắng bại hay dở cũng thất thường, phụ thuộc chủ yếu vào sự cố gắng của các cầu thủ. Trận thua Thái Lan trong vòng loại World cup quá tệ. Trận thắng vừa rồi cũng có vấn đề, cầu thủ gì mà vào bóng cứ phi thẳng hai chân như ra đòn Vovinam, rồi phạm lỗi thường xuyên trước khu vực 16 m 50. Phải nhắc nhở họ chứ. Đánh giá HLV người ta căn cứ vào cách bố trí đội hình, cách đá. Đá sao cho chững chạc, tối kỵ ngẫu hứng, tự phát.

Nhưng Toshiya Miura cũng có nhiều ưu điểm, trước hết là sự khách quan. Cầu thủ nào đá hay ông chọn, đá dở ông loại. Sự khách quan này khiến các cầu thủ phải cố gắng hết mình. Lấy một HLV ngoại khác cũng rất được yêu mến ở Việt Nam là Henrique Manuel da Silva Calisto làm đối chứng ta thấy rõ điều này. Vốn là HLV của câu lạc bộ bóng đá Đồng Tâm Long An, khi được giao cầm quân đội tuyển quốc gia Việt Nam, bộ khung đội tuyển quốc gia Calisto chọn luôn lấy cầu thủ Đồng Tâm Long An làm

Trước giờ bóng lăn.

nòng cốt. Sự chọn lựa thiên vị ấy dễ làm nản lòng những cầu thủ các câu lạc bộ khác trong đội tuyển… Miura lại xoay tour nhiều, nhờ thế thể lực cầu thủ đều hơn. Ông cũng thử nghiệm nhiều đội hình, vị trí, cách làm này giúp giải tỏa áp lực cho cầu thủ, tức là trải đều áp lực ra.

- Anh dự đoán thế nào về thành tích của đội tuyển U 23 Việt Nam trong kỳ Sea Games lần này ?

- Theo tôi, chúng ta vẫn phải xếp sau người Thái thôi… Hy vọng, đây là sự lạm bàn.

- Không chỉ anh mà nhiều người khác cũng nghĩ vậy. Có phải do chúng ta thiếu tài năng.

- Tài năng là của trời cho, nhất là trong bóng đá. Đào tạo 1000 kỹ sư, tốt nghiệp hành nghề phải được 900 ông, còn đào tạo 1000 cầu thủ may ra một hai ông đá được. Chẳng thế mà Trung Quốc, Ấn Độ mỗi nước dân số trên dưới một tỷ người mà đá bóng có ra sao đâu; trong khi đó Nam Mỹ đội bóng nước nào cũng xứng đáng đứng vào hàng Anh cả đỏ thế giới. Tuy nhiên đấy là mơ xa, còn so sánh trong vùng trũng Đông Nam Á, tôi nghĩ tài năng bóng đá nước mình chẳng kém Thái Lan, vấn đề là cách làm. Từ khi chuyển sang bóng đá chuyên nghiệp, Liên đoàn bóng đá Việt Nam để cầu thủ ngoại tràn vào nhiều quá. Tôi là câu lạc bộ, tôi cần thành tích tốt, vì thế vị trí ngon tôi phải bố trí cầu thủ ngoại. Cách làm này vừa tốn tiền vừa giết chết nội binh (một đội bóng có 5 cầu thủ ngoại là mất đứt ½ kinh phí rồi).

Vì ít được cọ xát, thể hiện nên các tài năng bóng đá nội khi đá với người Tây thường bị khớp. Thử hình dung một cầu thủ nai tơ nhỏ con như Công Phượng, Huy Toàn, Văn Toàn mà thấy một ông Tây đen như trái núi lùi lũi ập vào thì khiếp ngay. Điều này giải thích vì sao Hoàng Anh Gia Lai dù có một dàn cầu thủ rất đều mà đá ở V - leages cứ lẹt đẹt.

Tiếp đến là tên gọi các câu lạc bộ. Trong bóng đá màu cờ sắc áo rất quan trọng, cứ để đội Nghệ An đá với đội Thanh Hóa, hoặc đội Đồng Tháp đá với đội Long An là khác ngay. Đằng này tên gọi của các đội lại cứ phải gắn với các nhà tài trợ, nào Visal Ninh Bình, nào T & T Hà Nội, nào Khatoco Khánh Hòa… Các doanh nghiệp khi ăn nên làm ra thì không sao, khi trục trặc họ buộc phải buông đội bóng thôi, vì thế tên đội bóng thay đổi xoành xoạch. Đang là Câu lạc bộ bóng đá cảng Sài Gòn từ năm 1975 đến năm 2001, cuối năm 2003 thành Thép miền Nam – Cảng Sài Gòn, đầu năm 2009 lại thành Câu lạc bộ bóng đá thành phố Hồ Chí Minh. Hoặc nữa, Thể công - một đội bóng đá lâu đời và giàu truyền thống nhất Việt Nam trước khi bộ Quốc phòng quyết định giải thể vào năm 2009 cũng nằm trong quy luật đào thải khắc nghiệt này. Sự lấy tên doanh nghiệp tài trợ làm tên đội bóng, sự thay đổi xoành xoạch phiên hiệu của đội bóng khiến người hâm mộ lẫn cầu thủ nguội lửa dần. Ở các nước có nền bóng đá phát triển không thế, các đội bóng nổi tiếng của họ đều có một bề dày lịch sử đáng kính nể, nhiều khi lên tới hàng trăm năm.

- Những điều anh nói thật chí lý, và đấy là những chuyện "vĩ mô". Bây giờ xin trở lại mảnh đất dưới chân mình. Là một Giám đốc mê bóng đá, bận việc sản xuất kinh doanh anh có thời gian để rèn luyện sức khỏe bằng cách xỏ giày ra sân ?

- Một anh bạn nhà văn của tôi kể thế này: "Ở trường Viết văn Gorky (Liên Xô cũ) trong chương trình học tập, người ta không bố trí thời gian viết. Khi có người hỏi vì

Vang bóng một thời.

sao ? Lãnh đạo nhà trường (cũng là những nhà văn) trả lời, đã là nhà văn tự anh sẽ tìm ra thời gian…". Câu trả lời thật chí lý. Công việc sản xuất kinh doanh bận thật, nhưng vì đam mê, hàng năm tới Ngày truyền thống công nhân cảng Sài Gòn tôi thường tổ chức cho anh em cựu cầu thủ đội Cảng Sài Gòn thi đấu giao hữu với anh em cựu cầu thủ Sài Gòn ở các đội Hải quan, Công an thành phố… Trong những cuộc đấu ấy tôi cũng xỏ giày ra sân, đá vị trí tiền đạo.

Khi còn trẻ tôi ra sân thường xuyên, máu lửa lắm. Bây giờ lớn tuổi thì đầu quân cho đội lão tướng thành phố, chơi phong trào thôi. Ngày kia, kỷ niệm 35 năm "Ngày truyền thống công nhân cảng Sài Gòn (5/6/1980 – 5/6/2015)", Đội lão tướng thành phố chúng tôi sẽ đá một trận giao hữu với đội Hải quan ở sân của Cảng. Anh có rỗi xin mời dự khán cho vui!

- Cám ơn anh, nhất định tôi sẽ tới. Chúc đội lão tướng thành phố các anh không thua đội Hải quan. Chúc Việt Nam đoạt huy chương vàng môn bóng đá Sea Games 28!

TP. Hồ Chí Minh, ngày 3/6/2015
NGÔ XUÂN HỘI *thực hiện*

Chủ tịch Liên đoàn Bóng đá Việt Nam Mai Liêm Trực chúc mừng Giám đốc CLB Bóng đá Thép miền Nam – Cảng Sài Gòn ngày đội lên hạng.

Giám đốc cảng Nhà Rồng – Khánh Hội Lê Quang Nhật hôm nay.

PHILIPPINES BUYS 150,000 TONNES RICE FROM VIETNAM, SET TO IMPORT MORE

The Philippines agreed to buy 150,000 tonnes of rice from Vietnam in a tender and could import additional volumes to avert a potential spike in prices of the staple if adverse weather threatens the local crop.

Demand from the Philippines, one of the world's biggest rice buyers, could support weak export prices in Asia. Thai 5 percent broken white rice fell to its lowest level in a year this week at $370 a tonne.

The Philippines' state grains procurement agency, the National Food Authority (NFA), already has government approval to buy another 250,000 tonnes if drought brought on by an El Nino weather phenomenon hurts its harvest and it has the option to import 100,000 tonnes not allocated in Friday's tender.

On top of that, it is ready to allow traders to bring in up to 805,000 tonnes more, with tariff, in the third quarter of this year.

"That is the next importation that we will open, to be formally announced possibly within this month," said Joseph Dela Cruz, NFA deputy administrator for marketing operations.

Vietnam won Friday's tender by cutting its offer to $410.12 per tonne to match the buyer's ceiling price for the 25 percent broken white rice variety.

The NFA rejected Vietnam's initial offer of $419.35 per tonne for the full volume sought of 250,000 tonnes and Thailand's offer of $419 per tonne for 100,000 tonnes.

Both countries were given the chance to revise their bids but Thailand deemed the Philippines' reference price too low and withdrew.

Vietnam, which early this year won a 300,000 tonne supply contract with the NFA, must deliver the 150,000 tonnes in July in time for the lean harvest season in the Philippines.

The NFA has imported 650,000 tonnes of rice so far this year after purchases last year totalling around 1.7 million tonnes, the biggest in four years.

With El Nino now affecting more than half of the country's 81 provinces, the government is beefing up rice stocks to avoid a repeat of last year's spike in retail prices following damage to supply chains by Super Typhoon Haiyan in late 2013.

Unlike last year, however, the cost of the staple food has been falling, with wholesale and retail prices down by 4.3 percent this year from a year before, with supply still adequate, government data showed.

(Source: The Financial Express)

EVERGREEN LAUNCHES VIETNAM-SINGAPORE-MALAYSIA FEEDER

The Taiwanese carrier Evergreen Line recently launched VSM, a new weekly service serving ports in Vietnam, Singapore and Malaysia. The move caters for an increasing demand for capacity.

The dedicated feeder loop will utilize two A type containerships, each with a 1,164 teu capacity. The first sailing departed Haiphong on 10 May, and headed for Ho Chi Minh City, Port Klang, Singapore and Tanjung Pelepas, before returning to Haiphong.

In addition to providing efficient transport services within its port coverage, the new regional offer also connects to Evergreen's global service network via the carrier's transshipment hubs in Singapore and Tanjung Pelepas.

Economic forecasts indicate strong trade growth in this region. According to IMF's world economic outlook report published in April 2015, the ASEAN economy looks set to grow by 5.2% in 2015 and by 5.3% in 2016, surpassing last year's performance of 4.6%.

On top of that, figures published by Vietnam's general statistics office show that the country's economic growth reached 6.03% in Q1/2015, the highest first quarter performance for the past five years. The positive indicators support the expectation of steady cargo growth in intra-Asian trades.

(Source: ITJ Logistics)

LOCAL SHARE OF VIETNAM IMPORTS SHRINKS

Taiwan's share of products imported by Vietnam has been shrinking as a result of slow progress in Taipei's bid to sign a free trade agreement (FTA) with the Southeast Asian country, economics officials in Taiwan said yesterday.

Mainland China and Hong Kong together accounted for 30.3 percent of all products Vietnam imported in 2014, the highest share among all exporters to the Southeast Asian country, according to Taiwan's Ministry of Economics Affairs (MOEA).

In second place was South Korea with 14.7 percent, followed by Japan's 8.7 percent and Taiwan's 7.4 percent.

Compared to 2010, the rankings did not change, but China and Hong Kong's share grew 5.4 percentage points, South Korea went up 3.1 percentage points while Japan and Taiwan saw decreases of 2.1 and 0.8 percentage points respectively, the MOEA said.

MOEA officials attributed the decreased Taiwan share to the slow progress in FTA talks between the two sides, compared to South Korea's faster pace in doing so with Vietnam.

The officials said a slow-down in Taiwan's investments in Vietnam has also affected the exports.

According to Vietnam government figures as cited by the MOEA, Taiwan was the top foreign investor in Vietnam between 1988 and 2006, with investments accumulating to US$8.26 billion for the period.

But starting 2007, South Korea has overtaken Taiwan to become the top foreign investor in Vietnam.

As of 2014, South Korea, Japan and Singapore were the top-three foreign investors in Vietnam, and Taiwan was only in fourth place.

But MOEA officials said the Vietnamese figures did not take into account investments from a third place. Taiwan would still be the top foreign investors in Vietnam if the investments it made through a third country were taken into consideration, the officials said.

In fact, Taiwan's exports to Vietnam have been growing despite decreased share, the officials said.

Driven by its long-term investments in the country, Taiwan's exports to Vietnam grew to US$11.08 billion in 2014 from US$6.25 billion in 2009.

During the same period, Taiwan's imports from Vietnam increased to US$2.31 billion from US$1.12 billion.

Taiwan's exports to Vietnam and imports from the country grew 17.6 percent and 4.5 percent respectively in 2014 on an annual basis, the officials said.

Taiwan's exports to Vietnam last year were mostly machinery and raw materials, with machinery equipment amounting to US$1.42 billion or 12.8 percent. Other major exports to Vietnam were computers, other electronic devices and components, textile products and petroleum.

Imports from Vietnam were mostly consumer, agricultural and fishery products, the MOEA officials said.

(Source: the China Post)

Regulation & Policy:

THE IMPORTANCE OF PLANNED MAINTENANCE

The purpose of maintenance is to maximize an asset's useful lifetime, minimize cost and improve safety

In this article Laurence Jones, director global risk assessment at TT Club, offers advice on how carefully considered and implemented planned maintenance of cargo handling equipment saves not just time and resources but also radically improves the safety record and reputation for clean, quality performance at terminals.

Asset management is of great importance to any business of which maintenance, or the maintaining and monitoring of assets, is an integral and important part.

The purpose of maintenance

The purpose of maintenance is to maximize an asset's useful lifetime and minimise cost. Decisions are regularly made about how to sustain assets – from servicing intervals and frequency to a responsibility hierarchy. While software tools can aid in the administration of a planned, efficient, cost-based, maintenance schedule, the fundamental issue is one of management attitude. If an asset is maintained more often than necessary, valuable time and resources are wasted.

It is also self-evident that well maintained machinery will be more efficient and less 'power hungry'. A greener environment will therefore result. Whether the saved power involves electricity or the more direct burning of fossil fuels, the energy consumed in operating the terminal will be reduced and emissions cut down.

Maintenance performed too infrequently will also lead to a loss, resulting in unplanned down-time. Additionally, the cost of unexpected failure and repair can be up to six times that of planned, preventive maintenance. Costs saved by delaying routine servicing are short-term savings that may, eventually, incur financial loss.

Maintenance should only be carried out within the strictures of a documented plan, when all the required resources are readily available and at a time that will cause least disruption to operations and customers. It may be performed by in-house employees or out-sourced to contractors. This decision is made based upon the degree of expertise and equipment which is required, as well as the funds and time available.

It is important that there is a well-organized asset management structure. Front-line supervision, engineering/ maintenance management, engineering support, training, participative teamwork and planning and maintenance data

management are all key aspects.

Key Performance Indicators (KPIs), which monitor how a site's assets are being maintained, include the safety of personnel and the environment, the performance of equipment and the cost of engineering. Retirement, the final phase of an asset's life cycle, can be the result of a need for newer models, changes to operational requirements, high maintenance costs or the risk of total failure. As regards fuel efficiency and emission control, naturally early investment in new machinery and technology will be, in the vast majority of cases, more beneficial than repairing older equipment. However, when funds are tight, there are still undeniable advantages to the environment in running handling equipment in a good state of repair.

Maintenance policy

In order to alleviate these issues and minimize risk and their insurance claims, every port and terminal operation should have a maintenance policy to maximize uptime and minimize cost. The following provides some guidance about developing such a policy. The principal aims of such a policy should be to:

1. Ensure a safe working environment for all terminal operations
2. Protect the company's investment in infrastructure and equipment by introducing a framework for regular preventative maintenance and routine inspections, thus maximizing their useful life
3. Provide a structured plan for cost-effective maintenance expenditure

Routine inspections of all equipment and infrastructure should be planned and carried out at regular intervals in order to check the general condition of all components, this should include general wear and tear, component failure and incidental damage. The interval between inspections, and the level of detail required, should be determined using component wear and tear predictions. Components should be prioritized based upon their operational and safety importance.

Regular maintenance, in line with the manufacturer's recommendations and operational best practice should be carried out upon all equipment and infrastructure in accordance with maintenance procedures.

A framework for inspections and routine maintenance should be prepared by the site maintenance department based upon manufacturers' recommendations. A Computerised Maintenance Management System (CMMS) would usually be used for the management and control of such maintenance activities.

Maintenance strategies

A maintenance strategy may be seen as the mission statement of the department and organisation. It must be supportive of, and be supported by, the business plan, must identify the needs and wants of customers, shareholders and other stakeholders, and should identify the best maintenance tactics for the application and equipment. Such a strategy should:

1. Maximise productivity
2. Phase out ineffective and inefficient equipment
3. Optimise expenditure against equipment availability and reliability

Maintenance tactics are the specific actions taken to minimise the consequences of unexpected equipment failure. There is a particular operational difficulty when deciding the appropriate maintenance tactic. How does one decide the most appropriate action taking into account cost, plant down-time and risk? There is a balance between insufficient maintenance, having to tolerate unexpected down-time, or doing too much, bearing unnecessary cost.

The task of maintenance is to minimise an asset's life cycle cost, maintain its fitness for purpose and provide availability and reliability so that operational requirements are fulfilled. Reactive or breakdown maintenance will, generally, increase down-time and result in higher overall cost.

Implementation of a preventive maintenance schedule always reduces the number of unexpected failures. A preventive approach means more equipment down-time for inspecting, servicing, repairing and testing, which leads to less equipment availability for operations. This may become difficult to manage and may also have a detrimental operational impact. There is a balance to be had between the cost of breakdown maintenance and the cost of preventive maintenance.

Budgetary constraints are often cited by operators as a reason for reduced maintenance standards or the absence of a planned, on-going maintenance programme. While the financial challenges for operators in certain markets and at particular times are understood, the contention remains that a lack of investment in proper maintenance will inevitably cost the operator more when the consequences materialise.

It is important not to lose sight of the fundamentals of maintenance practice. No matter how sophisticated the condition monitoring or the scheduled maintenance strategy, it is the responsibility of management to ensure that basic procedures are followed. It is dangerous to assume. Always verify that work has been completed as reported and that inspections generate the appropriate action.

TT Club has produced an advisory Handbook entitled The Importance of Maintenance - a handbook for non-engineer which can be obtained via the TT Club website (http://www.ttclub.com/publications/risk-management-handbooks/the-importance-of-maintenance).

(Source: Green Port)

Cargo handling:

A FINE PROJECT

Favourable location and direct infrastructure links can lead to a boom in project cargoes.

It's big, but not necessarily beautiful: project cargo is fast becoming a lucrative cargo stream if you have the equipment, location and infrastructure to support it.

New Orleans has been particularly successful in attracting project cargo in recent years. According to Gary P LaGrange, president and chief executive of the port authority, this is because the port is blessed with exceptional natural geographic advantages, the most notable being the Mississippi River. "Having the ability to discharge project cargo direct to barge, rail or truck has played an integral role in attracting project cargo to the port.

"Via the Mississippi River and its tributaries, we are connected to 14,500 miles of inland waterways, which means a project cargo piece can be discharged directly to a barge in New Orleans and then go all the way up to St Paul, Minnesota, and even into Canada via the Great Lakes and the St. Lawrence Seaway," says Mr LaGrange. If the receiver prefers rail, New Orleans also has access to all six Class I railways, providing connectivity to the entire country and Canada.

While the port does handle project cargo for the offshore and oilfield related industries, this recent increase in project cargo is more closely tied to the near-shoring movement and surge of investment in US manufacturing. Mr LaGrange states that, since 2012, over $80bn has been announced in capital infrastructure in Louisiana alone.

"Most of this investment is in the petrochemical industry and concentrated in the Baton Rouge and Lake Charles areas. This historic amount of investment in capital infrastructure translates into huge project cargo opportunities for Louisiana's ports," he says. And project cargo pieces continue to grow. In January, terminal operator Coastal Cargo handled the heaviest single piece of project cargo in the port's history: an absorption tower weighing 718 tons. A week later, they broke that record by handling a 780-ton ammonia converter.

Asked whether the recent dip in the global oil price has had a negative impact on project cargo consignments

at New Orleans, Mr. LaGrange says that the port has seen some projects put on hold. But as the port is not wholly dependent on oilfield industry-related cargoes, it has other streams it can turn to for project cargoes. "We handle wind towers and blades, plant equipment for the chemical industry and, last year, we re-located an entire methanol plant from Chile to Gesimar, in the US state of Louisiana," says Mr. LaGrange. At one time, New Orleans did benefit from a surge in wind energy related project cargo, but this slackened off once the wind energy tax credit ended in 2012. While projects are still going on in the US, the number of items has drastically decreased.

Emirate success

Zayed Port is another facility experiencing a glut in project cargo handling.

Located adjacent to the centre of Abu Dhabi city, it's convenient for the import/export of large bulky items and materials. Cargo can be either moved for short distances by road, or by barge if going further, which is particularly useful when serving the offshore oil and gas islands.

"A considerable amount of the project cargo Zayed Port handles is linked to the offshore industry. However, it is also down to the significant population and industrial growth in Abu Dhabi in recent decades," says Gary Lemke, executive vice president, Abu Dhabi Ports.

Over the last year, Zayed Port has handled project cargo bound for Etihad Rail, the project to build a railway network linking the six countries of the GCC; for Emirates Steel, the UAE's largest industrial conglomerate, which produces rebar, wire rod and heavy sections for export; items for the new wastewater treatment plant in Ruwais; and last year, Abu Dhabi Ports received its largest ever shipment: five super heavy lifts pieces for the Takreer Carbon Black Project, weighing a total of 29,492 tons.

The transition of all containerised cargo to Khalifa Port in 2012 and ro-ro cargo in 2015 has freed up considerable capacity in Zayed Port for more general, bulk and project cargo handling. Cargo volumes in 2014 rose 37.7% over the 2013 figures and it is expected that significant growth will continue.

Musaffah Port, which is a deep water facility located south of the main island of Abu Dhabi, close to the ICAD industrial zone, is another facility that attracts project cargo. Accessible by two channels, the 40km waterfront is lined by a number of private berths and terminals, serving a range of industries, including steel works, shipyards, rig construction, offshore construction as well as supply, dredging, shipping and construction companies.

Location counts

Location is certainly key to Zayed's growth. It's close to many large scale infrastructure projects, the offshore oil and gas islands, and it is a convenient transhipment location for items heading to other smaller ports for projects across the Emirate.

"Volume growth is down to its geographic location, its equipment handling capabilities and its commitment to excellent customer service," says Mr Lemke.

"Khalifa Port as the new gateway to Abu Dhabi has the capability to handle large volumes of project cargo in 2015 and as the port gets busier and demand increases, Abu Dhabi Ports expects significant growth moving forward," he adds.

Khalifa industrial zone (Kizad) is adjacent to Khalifa Port, and includes a dedicated route termed 'the modular path' which has been built, allowing the unrestricted and direct movement of ultra large structures, big plant and equipment directly between Khalifa Port and investors' sites.

The modular path is also integrated with Abu Dhabi's highway network to ease the movement of large loads and structures from the port or the industrial zone to the city and through the rest of the Emirate.

In terms of handling equipment, in March 2015, Abu Dhabi Ports took delivery of two new mobile cranes, which form part of a planned upgrade to all of the general cargo handling equipment in Khalifa, Zayed and Musaffah Ports.

Abu Dhabi Ports is also implementing a brand new terminal operating system, which will enhance general cargo operations at the emirate's ports, significantly improving processing times and the full range of customer service offerings.

Jade's Master Terminal TOS will provide real-time information about cargo flows at any time of the day and improve the utilisation of port facilities, while increasing the visibility and productivity with regards to operations, planning and reporting procedures.

(Source: Port Strategy)