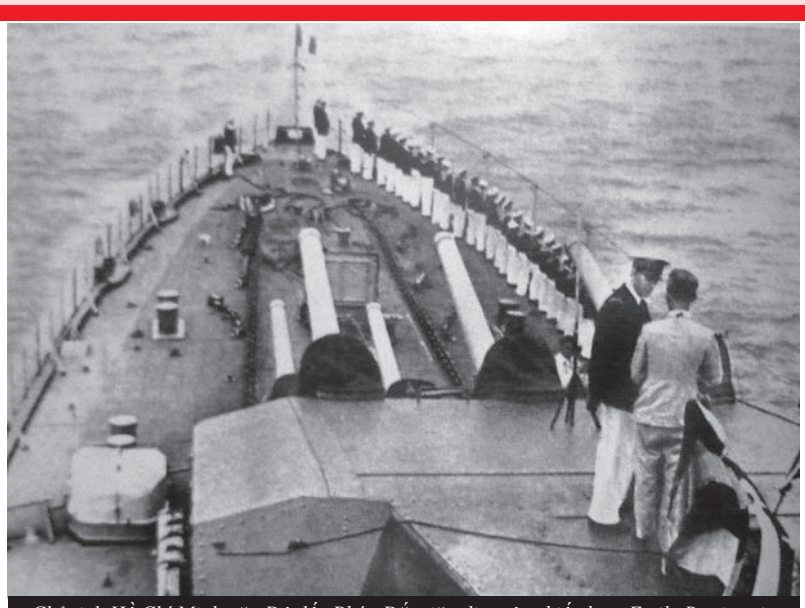
TRONG SỐ NÀY



Chủ tịch Hồ Chí Minh gặp Đô đốc Pháp Đắcgiăngliơ trên chiến hạm Emile Bertin tại Vịnh Hạ Long, tháng 3/1946.

Tổ chức chính phủ Việt Nam DCCH mô hình bộ máy CP hiện đại 2

Tin trong nước 6

Tin quốc tế 12

Vấn đề & Sự kiện

- BT Đinh La Thăng tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp vận tải 24
- Vì sao Cảng Đà Nẵng từ chối vốn ODA 26
- "Núi rác" ở cảng 31
- Một cổ, hai tròng... 34

Logistics

- Cảng Đà Nẵng sẽ là trung tâm logistics của Miền Trung Việt Nam 39
- Thị trường logistics Hà Nội mới bước vào ...khởi động 42
- Logistics đường sắt cánh tay nối dài của các cảng biển 46
- Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên cả nước 48

Diễn đàn

- Singapore gia tăng đầu tư hệ thống cảng biển 54
- Doanh nghiệp đầu tư cảng cạn cần biết 56
- Nhiều khoản thu phí "chưa minh bạch" 60
- Nhân tố Hoa Kỳ trong tiến trình hội nhập QT của Việt Nam 62
- Hỏi & Đáp 66

Văn hóa & Thể thao

- Vĩnh Linh: Một thời & mãi mãi 72

News 74

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: 08.3826 3092
Email: vpa@saigonport.com.vn
shippingtimes@yahoo.com
Web: www.vpa.org.vn
shippingtimes.com.vn

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

Lưu hành nội bộ

Thành viên Chính phủ lâm thời nước Việt Nam dân chủ cộng hòa (28/8/1945) sau buổi họp Chính phủ đầu tiên.

Trong di sản của Tư tưởng Hồ Chí Minh, tư tưởng tổ chức một Nhà nước Pháp quyền kiểu mới, đặc biệt là tư tưởng tổ chức một Chính phủ theo mô hình Chính phủ hiện đại là một di sản cần được nghiên cứu một cách nghiêm túc để rút ra những bài học bổ ích cho việc xây dựng một Chính phủ phù hợp với xu thế cải cách hành chính.

Có lẽ trong quá trình bôn ba tìm đường cứu nước, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã tiếp xúc, chiêm nghiệm nhiều mô hình Chính phủ của các nước phương tây. Người đã chắt lọc, tiếp thu mặt tích cực hợp lý của việc tổ chức các Chính phủ này để sau này khi cách mạng thành công giành độc lập Người đứng ra thiết kế bộ máy Chính phủ hợp lý, một Chính phủ hiện đại.

Khi thời cơ Tổng khởi nghĩa giành chính quyền đã chín muồi, **Ủy ban khởi nghĩa** được thành lập (13/8/1945) và hạ lệnh Tổng khởi nghĩa. Ngày 16/8/1945, **Đại hội đại biểu quốc dân** khai mạc ở Tân Trào, có khoảng 60 đại biểu đại diện cho các đảng phái yêu nước, các đoàn thể cứu quốc, các dân tộc, các tôn giáo...

Đại hội quốc dân Tân trào mang tầm vóc lịch sử như một Quốc hội của nước Việt Nam mới quyết định Tổng khởi nghĩa, cử ra Ủy ban dân tộc giải phóng Việt Nam để chỉ đạo cuộc Tổng khởi nghĩa trong toàn quốc là "một tiến bộ rất to trong lịch sử tranh đấu giải phóng của dân tộc ta ngót một thế kỷ nay". Đây là một sáng tạo độc đáo của Hồ Chí Minh, của Đảng và Tổng bộ Việt Minh trong việc phát huy trí tuệ và lực lượng của dân tộc trong sự việc giành độc lập tự do.

Ủy ban dân tộc giải phóng Việt Nam có tính chất như Chính phủ lâm thời của nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa do Hồ Chí Minh làm Chủ tịch, phó Chủ tịch là Trần Huy và 13 ủy viên, một Chính phủ rất gọn.

Cuộc Tổng khởi nghĩa đã diễn ra nhanh chóng trong

TỔ CHỨC CHÍNH PHỦ VIỆT NAM DÂN CHỦ CỘNG HÒA

mô hình một bộ máy chính phủ hiện đại

DIỆP VĂN SƠN

Chủ tịch Hồ Chí Minh

toàn quốc, tiêu biểu là Hà Nội (19/8), Huế (23/8), Sài Gòn (25/8). Chính quyền cách mạng đã được thành lập khắp trong toàn quốc. Trước thắng lợi của cách mạng, Bảo Đại phải chính thức tuyên bố thoái vị để Chính phủ dân chủ cộng hòa điều khiển quốc dân và được làm dân tự do của một nước độc lập.

Ngày 25/8/1945, Chủ tịch Ủy ban dân tộc giải phóng đã về đến Hà Nội. Theo đề nghị của Hồ Chủ Tịch, Ủy ban dân tộc tự cải tổ thành Chính phủ lâm thời nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa.

Ngày 28/8/1945, Chính phủ ra Tuyên cáo và công bố danh sách Chính phủ.

Tuyên cáo nêu rõ: "*Chính phủ lâm thời nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa thật là một Chính phủ quốc gia thống nhất giữ trọng trách là chỉ đạo cho toàn thể, đợi ngày triệu tập được Quốc hội để cử ra một Chính phủ Cộng hòa chính thức*".

Chính phủ lâm thời gồm 15 thành viên, 13 Bộ và 2 Bộ trưởng không giữ bộ nào.

Ngày 2/9/1945, tại vườn hoa Ba Đình hàng chục vạn đồng bào nội ngoại thành Hà Nội và các địa phương lân cận đã về dự lễ Độc lập. Chính phủ lâm thời ra mắt quốc

dân. Chủ tịch Hồ Chí Minh thay mặt Chính phủ lâm thời long trọng đọc **Tuyên ngôn độc lập**, tuyên bố trước quốc dân đồng bào và thế giới: **Nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa** đã ra đời. Các quyền dân tộc cơ bản của Việt Nam được khẳng định trong tuyên ngôn độc lập do Chủ tịch Hồ Chí Minh thay mặt Chính phủ lâm thời công bố trước quốc dân đồng bào và thế giới (2/9/1945) có ý nghĩa như một nền tảng pháp lý quan trọng của nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa.

Buổi lễ kết thúc bằng lời thề Độc lập của hàng chục vạn quần chúng.

Lịch sử Việt Nam đã bước sang một trang mới. Thắng lợi của cách mạng tháng Tám 1945 và sự ra đời của nước Việt Nam Dân chủ Cộng hòa đánh dấu một bước nhảy vọt trong tiến trình lịch sử tiến hóa của dân tộc. Một kỷ nguyên lịch sử mới đã được mở ra - *Kỷ nguyên độc lập tự do!*

Ngày 6/1/1946, cuộc Tổng tuyển cử bầu Quốc hội, sau đấy ngày 2/3/1946, Quốc hội đã họp kỳ họp thứ nhất. Chủ tịch Hồ Chí Minh đã đọc báo cáo của Chính phủ lâm thời trước Quốc hội. Quốc hội đã bầu Hồ Chí Minh làm Chủ tịch Chính phủ và giao cho Chủ tịch thành lập Chính phủ mới.

Hồ Chủ Tịch đã đệ trình trước Quốc hội cơ cấu và các thành viên của Chính phủ liên hiệp kháng chiến. Gồm Chủ tịch, phó Chủ tịch và 10 Bộ trưởng. Đây là Chính phủ hợp hiến đầu tiên. 10 Bộ gồm có: Bộ Ngoại giao, Bộ Nội vụ, Bộ Kinh tế, Bộ Tài chính, Bộ Quốc phòng, Bộ Xã hội - Y tế - Cứu tế và Lao động, Bộ Giáo dục, Bộ Tư pháp, Bộ Giao thông công chính, Bộ Canh nông.

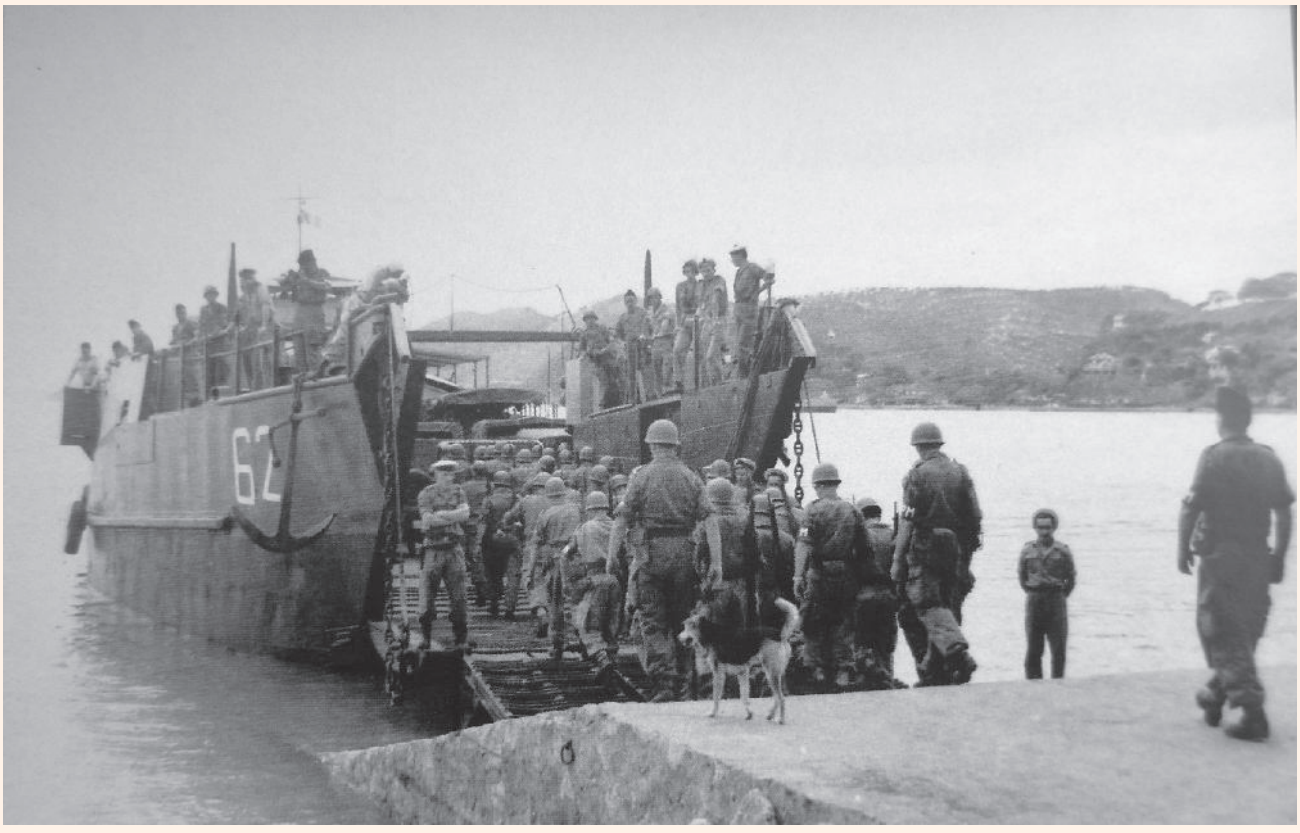
Xét về mặt hình thức có thể nhận thấy mô hình Chính phủ 13 và 10 Bộ rất gần với Chính phủ của các quốc gia phát triển ngày nay mà trong tư tưởng chỉ đạo chúng ta đang hướng tới giảm Bộ, giảm Cơ quan thuộc Chính phủ, tổ chức Bộ liên ngành đa lĩnh vực. Trước kia trong nền kinh tế kế hoạch tập trung, hễ có ngành sản xuất nào thì có Bộ đó. Thí dụ: Bộ Cơ khí luyện kim, Bộ Điện than, Bộ Mỏ địa chất, Bộ Công nghiệp nặng, Bộ Công nghiệp nhẹ, Bộ Nông nghiệp và Công nghiệp thực phẩm... Khi chuyển sang nền kinh tế thị trường định hướng Xã hội chủ nghĩa tách quản lý hành chính Nhà nước ra khỏi hoạt động sản xuất kinh doanh đòi hỏi phải tổ chức *Bộ liên ngành đa lĩnh vực*. Thí dụ ta đã nhập 3 Bộ Thủy lợi, Lâm nghiệp, Nông nghiệp và công nghiệp thực phẩm, Tổng cục cao su Việt Nam thành Bộ Nông nghiệp phát triển nông thôn. Nhập Bộ Điện than, cơ khí luyện kim, công nghiệp nặng, công nghiệp nhẹ, Tổng cục hóa chất thành Bộ Công nghiệp - Hiện nay các Bộ này hoạt động bình thường, có hiệu quả.

Trên thế giới ngày nay chúng ta thấy nhiều Chính phủ của các nước phát triển tổ chức không quá 15 Bộ.

Đối với chính quyền địa phương do Chính phủ quản lý, ngay từ những ngày đầu mới giành được độc lập, dù bận trăm công nghìn việc, lo chống "*giặc đói, giặc dốt và giặc ngoại xâm*", Hồ Chủ Tịch nhanh chóng ban hành Sắc lệnh số 63 ngày 22/11/1945 về "*Tổ chức chính quyền nhân dân ở các địa phương*" và ngay sau đó ngày 21/12/1945 lại ban hành tiếp Sắc lệnh số 77 về "*Tổ chức chính quyền nhân dân ở các thị xã và thành phố*". Rõ ràng là dù Chính phủ lâm thời còn rất non trẻ, nhưng dưới sự lãnh đạo và điều hành trực tiếp của Chủ tịch Hồ Chí Minh cũng đã phân biệt rõ sự khác nhau của việc tổ chức quản lý địa bàn nông thôn so với địa bàn đô thị. Ở địa bàn nông thôn, do xác định cấp huyện là cấp trung gian giữa Tỉnh và xã cho nên không thiết kế Hội đồng nhân dân huyện, chỉ có Ủy ban hành chính huyện.

Trên địa bàn đô thị, Sắc lệnh số 77 ngày 21/12/1945 của Chính phủ lâm thời do Chủ tịch Hồ Chí Minh lãnh đạo chỉ thiết kế "*ở mỗi thành phố đặt 3 thứ cơ quan: Hội đồng nhân dân thành phố, Ủy ban Hành chính thành phố và Ủy ban Hành chính khu phố*" (Điều 3). Như vậy là ở thành phố theo Sắc lệnh 77 có 2 cấp và Hội đồng nhân dân chỉ có ở cấp thành phố. Phải chăng đây là tư tưởng Hồ Chí Minh trong việc xây dựng

Chủ tịch Hồ Chí Minh tiếp tướng Lơc léc, Tổng chỉ huy quân Pháp tại Đông Dương.



Quân viễn chinh Pháp rút khỏi miền Bắc Việt Nam.

chính quyền nhân dân: lấy hiệu quả làm mục tiêu, gọn, nhẹ theo đúng khoa học về tổ chức và đỡ tốn tiền của dân, có hiệu lực để phục vụ tốt cho dân. Mô hình tổ chức đô thị 2 cấp chính quyền theo Sắc lệnh 77 giống như tổ chức quản lý đô thị của các thành phố như Paris, Tokyo...

Sở dĩ có sự phân biệt này là do xuất phát từ những đặc điểm khác nhau khá rõ nét giữa địa bàn đô thị và nông thôn.

Nhận thấy con người trong bộ máy chính quyền các cấp giữ vai trò quyết định hữu lực, hiệu quả hoạt động của chính quyền, ngay từ những năm kháng chiến gian khổ ở chiến khu Việt Bắc, Hồ Chủ tịch đã ban hành Sắc lệnh 76 ngày 20/5/1950 *Quy chế công chức Việt Nam*. Quy chế công chức ra đời đã bước đầu luật hóa của hoạt động của công chức. Không chỉ bằng kêu gọi, giáo dục về chính trị tư tưởng mà đòi hỏi trong một Nhà nước Pháp quyền mọi hoạt động của công chức phải trong khuôn khổ pháp luật. Công chức chỉ được làm những gì mà pháp luật cho phép. Ngay việc tuyển chọn bổ nhiệm công chức vào ngạch từ 1950 theo quy chế đã tổ chức hình thức thi tuyển. Một điều đáng nói là sau gần 50 năm (1998) chúng ta mới ban hành Pháp lệnh Cán bộ công chức và phục hồi việc thi để tuyển công chức. Thật là một sự chậm trễ cần phải suy ngẫm và rút kinh nghiệm.

Học tập Tư tưởng Hồ Chí Minh trong lĩnh vực xây dựng Nhà nước pháp quyền, tổ chức hoạt động của Chính phủ không nên nói những vấn đề lý luận chung chung mà phải nghiên cứu những việc Bác đã làm, những mô hình Bác tự tay thiết kế chúng ta mới mong rút ra những bài học bổ ích trong việc xây dựng chính quyền hoạt động hiệu lực, hiệu quả. Một chính quyền thực sự của dân, do dân và vì dân trên thực tế chứ không phải chỉ trên khẩu hiệu và nằm trong khát vọng.■

Tài liệu tham khảo:

- Hồ Chí Minh Toàn tập, trang 553-554.
- Việt Nam Dân quốc công báo, số 1 ngày 2/9/1945.
- Báo Cứu quốc 5/9/1945.

BAN CHẤP HÀNH HIỆP HỘI CẢNG BIỂN VIỆT NAM KHÓA 7, NHIỆM KỲ 2011-2015 HỌP TRÙ BỊ CHO ĐẠI HỘI 8

Ngày 24/07/2015 tại văn phòng cảng Sài Gòn, Ban Chấp hành Hiệp hội Cảng biển Việt Nam khóa 7, nhiệm kỳ 2011 – 2015 đã họp phiên trù bị cho Đại hội 8. Các nội dung theo chương trình nghị sự, gồm:

- Kế hoạch tổ chức Đại hội lần thứ 8 tại Cần Thơ do cảng Cần Thơ đăng cai.
- Hội thao Hiệp hội Cảng biển ASEAN năm 2016 ("Hội thao APA 2016").
- Triển khai thực hiện các quy định theo và Điều lệ mới.
- Kế hoạch nhân sự và bầu cử Ban Chấp hành khóa 8, Ban Kiểm tra tại Đại hội.

Phiên họp đã nghe báo cáo, thảo luận và thống nhất các nội dung nghị sự gồm 4 phần. Xin lược trích 3 phần liên quan trực tiếp đến Đại hội 8 sắp tới như sau:

Đại hội lần thứ 8 do cảng Cần Thơ đăng cai:

1) Thống nhất thời gian và địa điểm tổ chức Đại hội lần thứ 8 Hiệp hội Cảng biển Việt Nam do cảng Cần Thơ đăng cai vào ngày 14-16/10/2015 tại khách sạn Mường Thanh - Cần Thơ (và vài khách sạn phụ khác).

2) Thống nhất chương trình Đại hội và các sinh hoạt bên lề gồm chương trình thi đấu thể thao các bộ môn dự kiến (vào ngày 14/10) để tuyển chọn VĐV đại diện cho VPA tham dự Hội thao APA 2016, chương trình tham quan, chiêu đãi, triển lãm của các đơn vị tài trợ.

3) Hỗ trợ 02 căn nhà tình nghĩa cho địa phương với tổng mức hỗ trợ 110 triệu đồng.

4) Thống nhất các thành phần và tiêu chuẩn khách mời, đại biểu theo thông lệ.

5) Về nội dung Đại hội, ngoài các báo cáo theo thông lệ, BCH còn có báo cáo kiểm điểm, đánh giá hoạt động của BCH khóa 7 trong nhiệm kỳ 5 năm qua (2011-2015) và dự kiến phương hướng, trọng tâm công tác của Hiệp hội trong nhiệm kỳ 5 năm tới (2016-2020). BCH yêu cầu các đơn vị thành viên, đặc biệt là các cảng lớn, có những ý kiến, tham luận, kiến nghị mang tính chiến lược và chuyên sâu hơn. Ngoài ra, đại biểu tham dự, kể cả đại biểu không chính thức, được yêu cầu tham dự đầy đủ các phiên họp theo chương trình

6) Đánh giá cao cảng đăng cai Cần Thơ đã chuẩn bị chu đáo cho việc tiến hành Đại hội, kể cả việc vận động được chính quyền địa phương tạo điều kiện tốt nhất cho tổ chức Đại hội.

7) Thống nhất phương án phối kết hợp giữa BTC cảng Cần Thơ và Ban Thư ký VPA để triển khai tổ chức Đại hội.

8) BTC cảng Cần Thơ sẽ có phương án đưa đón đại biểu bằng xe tại hai địa điểm sân bay Cần Thơ và TP Hồ Chí Minh.

9) Ngoài chương trình tham quan chính thức, BTC sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho đại biểu đăng ký tham quan các địa điểm khác, kể cả Phú Quốc, với chi phí tự túc theo yêu cầu.

10) Về kinh phí tổ chức Đại hội theo quy mô dự kiến, để đảm bảo cân đối thu chi, BCH yêu cầu Ban Thư ký tăng cường vận động tài trợ từ bên ngoài, đồng thời kêu gọi các cảng thành viên có điều kiện hỗ trợ thêm cho Hiệp hội.

11) Ban Thư ký sẽ thông báo triệu tập Đại hội với đầy đủ thông tin hướng dẫn.

Hội thao Hiệp hội Cảng biển ASEAN 2016 (Hội thao APA 2016)

1) BCH đánh giá cao các cảng thành viên đã đóng góp kinh phí tổ chức Hội thao APA 2016 theo nghị quyết Hội nghị thường niên của Hiệp hội năm 2014 tại Nghệ An và vai trò của cảng Sài Gòn, Tân cảng Sài Gòn trong việc phân công đảm nhận trách nhiệm chính thay cho các cảng thành viên, phối kết hợp có hiệu quả trong thời gian qua để tiến hành chuẩn bị và thực hiện các công việc cần thiết để tổ chức triển khai tổ chức Hội thao APA 2016; đặc biệt đã tổ chức thành công phiên họp Ủy ban Kỹ thuật Hội thao APA tại TP Hồ Chí Minh, qua đó thống nhất được với các nước thành viên APA các nội dung Hội thao theo yêu cầu và điều kiện của phía Việt Nam.

2) Các thành viên APA đã thống nhất các nội dung chính của Hội thao APA 2016 như sau:

- Thời gian và địa điểm: Ngày 09-14/5/2016 tại TP Hồ Chí Minh
- Các bộ môn thi đấu gồm: golf, futsal, cầu lông, chạy việt dã, bóng bàn, quần vợt với các nội dung thi đấu theo thông lệ của APA (phân theo nam, nữ, đơn, đôi, dưới 45 tuổi, lão tướng). Số lượng VĐV và viên chức, người tháp tùng tham gia Hội thao APA 2016 theo đăng ký sơ bộ của các nước ASEAN vào khoảng 600 người.

3) Về việc tuyển chọn VĐV đại diện cho Hiệp hội tham dự Hội thao APA 2016, BCH kêu gọi các cảng thành viên tích cực xem xét đề cử và hỗ trợ kinh phí cho các VĐV của đơn vị mình tham gia các đợt thi đấu tuyển chọn dự kiến dưới đây và đề nghị các cảng đầu mối của từng khu vực tích cực hỗ trợ cho cảng Sài Gòn và Tân cảng Sài Gòn thực hiện tốt nhất yêu cầu tuyển chọn này.

- Thi đấu thể thao bên lề Đại hội 8 tại Cần Thơ vào ngày 14/10/2015 với các bộ mộn: chạy việt dã (5/10 km), bóng bàn, cầu lông, quần vợt theo các nội dung thi đấu của Hội thao APA nêu trên.
- Thi đấu tuyển chọn VĐV bộ môn golf, fulsal tại TP Hồ Chí Minh (trước ngày Đại hội tại Cần Thơ do cảng Sài Gòn và Tân cảng đăng cai. Thời gian, địa điểm và chi tiết cụ thể sẽ thông báo sau.

4) Về việc đóng góp kinh phí tổ chức Hội thao đã thống nhất (2 lần mức hội phí trong 2 năm 2014 & 2015) , BCH yêu cầu các cảng còn lại hoàn tất sớm yêu cầu đóng góp

hỗ trợ này và yêu cầu Ban Thư ký tăng cường nhiều biện pháp bổ sung như kêu gọi tài trợ, có biện pháp tiết kiệm kinh phí vv… để đảm bảo cân đối thu chi tổ chức Hội thao APA 2016.

5) Hiệp hội sẽ có thông tin, báo cáo về diễn biến tình hình chuẩn bị, triển khai kế hoạch đăng cai Hội thao APA 2016 trong thời gian tới.

Kế hoạch nhân sự và bầu cử BCH khoá 8, Ban Kiểm tra tại Đại hội

1) Nhân sự BCH khoá 8: BCH đã nghe ý kiến phát biểu và thông báo bằng văn bản của một số thành viên BCH liên quan đến nhân sự tham gia BCH khoá 8. BCH đã thảo luận, thống nhất để đưa ra Đại hội 8 tại Cần Thơ xem xét, quyết định thay đổi số lượng và thành phần nhân sự BCH khoá 8 như sau:

- BCH khoá 8 có 17 thành viên, tăng thêm 2 thành viên cho phù hợp cơ cấu, trọng tâm vùng miền và số lượng hội viên, đã tăng từ 42 hội viên (2004) lên 67 hội viên (2015).

- Danh sách BCH khoá 8 được BCH khoá 7 thống nhất đề cử gồm 17 thành viên, trong đó có 13 thành viên BCH khoá 7, 1 thành viên là đại diện pháp nhân mới của cảng Đà Nẵng (theo đề nghị của thành viên BCH đại diện cảng Đà Nẵng), 1 thành viên là đại diện pháp nhân mới của cảng Sài Gòn (theo đề nghị của thành viên BCH đại diện cảng Sài Gòn, 1 thành viên đại diện cảng Cam Ranh thay cho cảng Nha Trang (theo đề nghị của thành viên BCH đại diện cảng Nha Trang); và 1 thành viên đại diện cảng An Giang (thêm thành viên BCH cho khu vực miền Tây theo đề nghị của thành viên BCH đại diện cảng Cần Thơ).

- Theo quy định của Điều lệ, đại diện hội viên tham gia BCH phải là đại diện pháp nhân (TGĐ/GĐ) của đơn vị hội viên chính thức, hoặc hội viên cá nhân chính thức, và căn cứ vào yêu cầu cụ thể, BCH có ý kiến thống nhất đối với 3 trường hợp nhân sự được giới thiệu tham gia BCH khoá 8, cụ thể như sau:

+ Thành viên BCH hiện tại đại diện Tân cảng Sài Gòn phải được duy trì. Trường hợp cần thiết do bận công tác, thành viên BCH đại diện Tân Cảng Sài Gòn có thể uỷ quyền cho một người khác thuộc đơn vị mình tham dự các phiên họp và/hoặc chịu trách nhiệm giải quyết công việc thay cho mình với tư cách là thành viên BCH Hiệp hội và/hoặc cương vị cao hơn được bầu chọn.

+ Đối với 2 thành viên BCH là Chủ tịch và Tổng thư ký Hiệp hội đương nhiệm không còn là đại diện pháp nhân của đơn vị hội viên chính thức nhưng có tâm huyết và điều kiện đóng góp cho Hiệp hội, BCH thống nhất duy trì và công nhận tư cách hội viên cá nhân chính thức của Hiệp hội theo quy định của Điều lệ cho hai thành viên này và đưa vào danh sách giới thiệu tham gia BCH khoá 8.

2) Nhân sự Ban Kiểm tra: BCH nghe ý kiến phát biểu và thảo luận về số lượng, nhân sự đề cử tham gia Ban Kiểm tra và đã thống nhất để đưa ra Đại hội như sau:

- Ban Kiểm tra gồm 3 thành viên là đại diện đơn vị hội viên chính thức đại diện cho 3 miền Bắc, Trung, Nam, trong đó, Trưởng ban Kiểm tra là thành viên BCH theo quy định của Điều lệ.

- Danh sách ứng viên Ban Kiểm tra sẽ được các cảng hội viên đại diện 3 khu vực nêu trên đề cử.

3) Thể thức bầu cử BCH, Ban Kiểm tra khoá 8 nhiệm kỳ 2016-2020 của Hiệp hội sẽ do Đại hội lần thứ 8 tại Cần Thơ xem xét, quyết định.

* Các nội dung theo chương trình nghị sự gồm 4 phần; ở đây chúng tôi trích giới thiệu 3 phần 1, 2, 4 là những phần liên quan trực tiếp đến Đại hội 8 sắp tới (BBT)

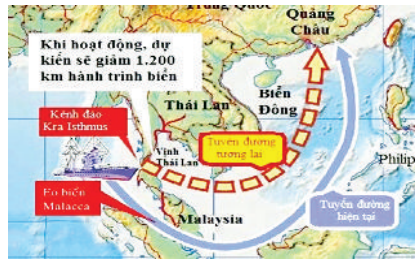
Ban Chấp hành Hiệp hội Cảng biển Việt Nam khóa 7, nhiệm kỳ 2011 -2015.

CHÍNH PHỦ CHẤP THUẬN XÂY CẢNG BIỂN 2,5 TỶ USD TẠI CÀ MAU

Thủ tướng Nguyễn Tấn Dũng vừa có ý kiến chỉ đạo về chủ trương đầu tư dự án xây dựng cảng biển Hòn Khoai (Cà Mau) trên cơ sở đề xuất của bộ Kế hoạch & Đầu tư cùng tỉnh Cà Mau. Theo đó, Thủ tướng giao UBND tỉnh Cà Mau thực hiện các thủ tục liên quan đến chuẩn bị thực hiện dự án nói trên. Bộ Kế hoạch & Đầu tư hướng dẫn địa phương thực hiện việc thẩm định, phê duyệt đề xuất dự án và triển khai các bước tiếp theo quy định tại Nghị định số 15/2015 về đầu tư theo hình thức đối tác công - tư (PPP).

Theo UBND tỉnh Cà Mau, cảng Hòn Khoai được quy hoạch là cảng tổng hợp quốc gia, có thể đón các tàu biển có dung tích, tải trọng lớn nhất thế giới hiện nay. Trước đó, UBND tỉnh Cà Mau đã có tờ trình đề nghị Thủ tướng xem xét, chấp thuận chủ trương đầu tư và chỉ định nhà đầu tư dự án triển khai trên là Công ty TNHH Xây dựng - Thương mại - Du lịch Công Lý. Theo đề xuất, cảng sẽ được xây dựng trên đảo Hòn Khoai, cách bờ biển khoảng 17 km, cách khu kinh tế Năm Căn 42 km. Nhà đầu tư sẽ xây dựng một bến cảng có đê chắn sóng, bao gồm một khu tạo bãi để xây dựng các bến cho tàu 250.000 DWT; bến chuyển tiếp có thể đáp ứng cỡ tàu từ 5.000 DWT đến 100.000 DWT; khu bến cho tàu lai dắt, tàu tuần tra và dịch vụ; xây dựng một tuyến cầu dẫn nối đảo Hòn Sao vào đất liền… Tổng vốn đầu tư dự án cảng Hòn Khoai khoảng 2,5 tỷ USD, trong đó 15% vốn doanh nghiệp, 85% vốn vay từ US - Eximbank, thời gian thực hiện từ 2016 - 2020.

Theo UBND tỉnh Cà Mau, việc sớm triển khai và hoàn thành dự án cảng biển tổng hợp Hòn Khoai có ý nghĩa đặc biệt quan trọng gắn với việc đầu tư khu kinh tế Năm Căn, góp phần đảm bảo an ninh, quốc phòng. Thời gian qua, có nhiều luồng thông tin về việc Thái Lan đang xúc tiến dự án kênh đào Kra Isthmus, được mệnh danh là "kênh đào Panama châu Á" tại miền nam Thái Lan. Nếu được xây dựng, kênh đào Kra Isthmus sẽ cho phép tàu từ Ấn Độ Dương tiến vào vịnh Thái Lan và ra Thái Bình Dương mà không phải đi qua eo biển Malacca, rút ngắn đáng kể hải trình, đồng thời, cảng Hòn Khoai nằm ngay trên tuyến đường biển mới.



Tuyến đường biển dự kiến qua kênh đào Kra Isthmus (Thái Lan), nếu công trình này được xây dựng. Khu vực dự kiến xây cảng Hòn Khoai, Cà Mau nằm trên tuyến đường biển tương lai.

M.Thuận

ĐẦU TƯ VÀO CẢNG BIỂN VIỆT NAM

Công ty Freight Link Capital (Singapore) vừa đề nghị bộ GTVT cho phép đầu tư 2 cầu cảng liền bờ tại vị trí bến số 5 và số 6 tại khu vực cảng Vũng Áng, Kỳ Anh, tỉnh Hà Tĩnh theo hình thức 100% vốn đầu tư nước ngoài với thời gian thuê đất là 50 năm. Hai bến cảng này có chiều dài cầu cảng khu bến 500 m, trên diện tích 20 ha, có thể đón được tàu trọng tải 50.000 DWT được xây dựng nhằm phục vụ bốc xếp hàng hóa tổng hợp, container cho Liên hợp thép Formosa và trong khu vực. Tổng mức đầu tư công trình có công suất thông qua 5 triệu DWT/năm này là 2.200 tỷ đồng, tương đương 114 triệu USD do Freight Links Capital tự thu xếp.

Nhà đầu tư Singapore cho biết là chủ trương đầu tư vào Dự án đã được Ban quản lý Khu kinh tế Hà Tĩnh chấp thuận. Freight Links Capital là công ty đầu tư chứng khoán được thành lập tại Singapore với công ty mẹ là Hong Kong Marine Power. Hong Kong Marines Power được thành lập năm 1998 với phương hướng đầu tư bao gồm cảng biển, vận tải hàng hải, tài nguyên khoáng sản, logistics tổng hợp và bất động sản. Khu vực đầu tư tập trung tại Trung Quốc và các nước Đông Nam Á. Hong Kong Marines Power hiện chiếm 90% cổ phần Công ty Citic Logistics. Công ty được thành lập năm 1997, vốn thành lập là 16,3 triệu USD là doanh nghiệp dẫn đầu tại Trung Quốc về lĩnh vực cung ứng phục vụ Logistics tổng hợp. Doanh nghiệp này chủ yếu tập trung quản lý dự án logistics, cung ứng vận tải hàng hải, tiếp vận cho nhà máy gang thép, vận tải trong ngành công nghiệp hóa chất và trang thiết bị công trình.

Xuống hàng ở cảng Vũng Áng.

Theo ông Li Weimin, Chủ tịch Freight Links Capital, trong quá trình xây dựng khu Liên hợp gang thép Formosa rất cần có bến để bốc xếp hàng hóa, máy móc, thiết bị nhưng hiện tải cảng Vũng Áng chỉ có 2 bến chủ yếu phục vụ thông qua hàng hóa từ Lào. Trong tương lai, khi các nhà máy đi vào vận hành, các bến cảng Sơn Dương vẫn không đáp ứng đủ nhu cầu nên vẫn cần sự hỗ trợ từ cảng Vũng Áng. "Ngoài lượng hàng từ Formosa, mong muốn của chúng tôi là thu hút thêm hàng hóa từ nhiều nguồn khác nhau, kể cả hàng hóa từ Lào", ông Li Weimin cho biết.

A.Minh

THÊM 5 TRIỆU USD ĐỔ VÀO CẢNG CHÂN MÂY

Tập đoàn tàu biển Royal Caribbean International (RCI) đầu tư thêm 5 triệu USD nâng cấp cảng Chân Mây và sắp tới là cảng Nha Trang.

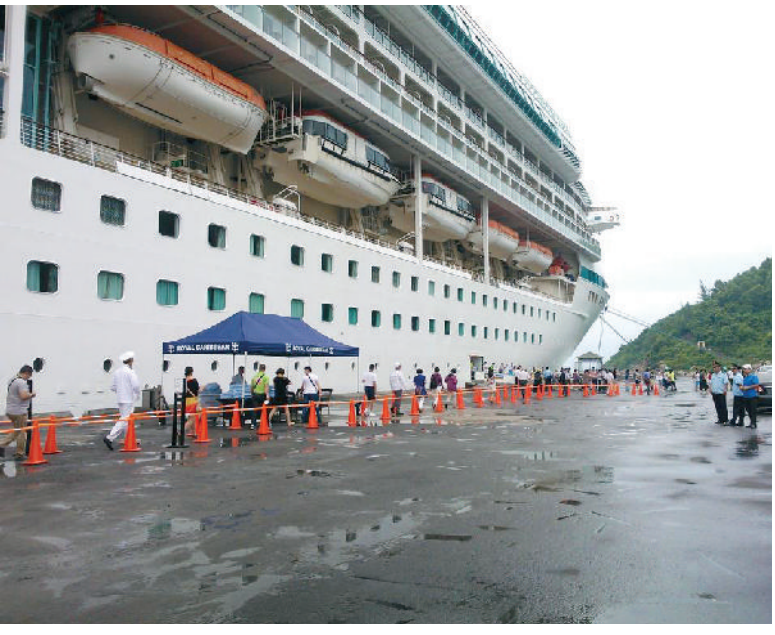
Chia sẻ với báo chí về cơ hội đón khách tàu biển, ông John Tercek, phó chủ tịch Tập đoàn RCI, phân tích: Vào giữa tháng 6-2015, tàu du lịch Quantum of the Seas, lớn thứ nhì thế giới, cập cảng Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu), thuyền trưởng tàu cho biết đã có hơn 2.000 khách mua tour du lịch tham quan trong ngày. Điều này khẳng định Việt Nam là một điểm đến hấp dẫn với du khách tàu biển, khiến chúng tôi quyết định ký thỏa thuận đầu tư 5 triệu USD nâng cấp cơ sở hạ tầng cảng Chân Mây (Thừa Thiên - Huế) nhằm chuẩn bị cho kế hoạch đón các tàu lớn của RCI.

Tôi hy vọng đây sẽ là cảng đầu tiên trong số các cảng biển có tiềm năng sẽ được tập đoàn quan tâm đầu tư nâng cấp để có thể đủ điều kiện phục vụ các tàu du lịch lớn đến Việt Nam ngày càng nhiều.

Vẫn theo ông John Tercek thì Hải Phòng, TP.HCM đều không phù hợp cho những con tàu lớn của RCI nên "sau khi nâng cấp cảng Chân Mây chúng tôi sẽ làm tiếp cảng Nha Trang. Bản thân tôi chưa đến Phú Quốc nhưng các đồng nghiệp tôi khẳng định Phú Quốc là điểm đến tiềm năng mà chúng tôi rất quan tâm".

Ông John Tercek cho biết các tàu biển của RCI neo đậu ở Hong Kong rất gần Việt Nam, do đó có thể nối tuyến sang Đài Loan, Philippines, Singapore... tạo thành một sản phẩm mới liên tuyến cho khách.

N.Phúc



Tàu Legend of the Seas cập cảng Chân Mây (Thừa Thiên Huế) vào sáng ngày 6/7/2015

THU HÚT HÀNG HÓA QUA CẢNG BIỂN HIỆP PHƯỚC

Để tạo thuận lợi cho hàng hóa ra vào cảng Hiệp Phước (Nhà Bè TP.HCM), UBND TP.HCM vừa chỉ đạo các sở, ngành tăng cường phối hợp với các doanh nghiệp nâng cao hiệu quả khai thác cảng biển Hiệp Phước theo hướng gia tăng cả về sản lượng và giá trị hàng hóa. Theo đó, đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án đường cao tốc Bến Lức - Long Thành, kết nối thuận lợi các tỉnh miền Tây và miền Đông Nam bộ với khu cảng biển này; khai thác hiệu quả hệ thống hạ tầng giao thông đường bộ, đường thủy tại các khu đô thị phía Nam TP.HCM, gắn kết với các khu công nghiệp Tân Thuận, Long Hậu...

Trước mắt, Sở Giao thông Vận tải TP.HCM được giao đề xuất phương án đầu tư các dự án kết nối giao thông đến khu cảng biển Hiệp Phước gồm: Nút giao thông tại ngã tư Nguyễn Văn Linh - Nguyễn Hữu Thọ, mở rộng nút giao thông chân cầu Bà Chiêm, tiếp tục mở rộng mặt đường Nguyễn Hữu Thọ, hoàn chỉnh đường vành đai phía Đông TP.HCM và nâng tĩnh không cầu Rạch Dơi; báo cáo bộ Tài chính về chủ trương bàn giao công tác quản lý tuyến luồng hàng hải Soài Rạp để nạo vét bồi lắng giữa sông Vàm Cỏ Đông và sông Lòng Tàu (kể cả việc thu phí đảm bảo hàng hải và duy tu, bảo dưỡng); hướng dẫn Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn nghiên cứu, đề xuất phương án đầu tư xây dựng ICD tại khu vực xã Nhơn Đức, huyện Nhà Bè để tập kết và trung chuyển hàng hóa từ các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long đến cảng Hiệp Phước.

Ngoài ra, Công ty TNHH MTV Phát triển Công nghiệp Tân Thuận có trách nhiệm khẩn trương hoàn thiện phương án đầu tư xây dựng đường trục Bắc - Nam TP.HCM (giai đoạn 3). Đồng thời, phối hợp với Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn thống nhất phương án thành lập liên doanh đầu tư, khai thác khu công nghiệp, dịch vụ logistics giai đoạn 3 (khoảng 392ha) và khu bến cảng hạ lưu Hiệp Phước (khoảng 385ha); phát triển liên hoàn các dịch vụ duy tu, sửa chữa phương tiện tàu thuyền, các khu kho bãi hàng hóa, các khu vui chơi, giải trí, dịch vụ hậu cần kỹ thuật hàng hải, khu vực thương mại tự do… từng bước hình thành cụm thương mại - dịch vụ - sản xuất công nghiệp tại Khu đô thị cảng Hiệp Phước.

L.Thu

KIỂM HÓA 100% LÔ HÀNG PHẾ LIỆU NHẬP KHẨU

Để hạn chế vấn nạn đưa rác thải vào cảng biển Việt Nam, Tổng cục Hải quan ban hành văn bản 6037/TCHQ-GSQL ngày 1-7 hướng dẫn các đơn vị Hải quan địa phương thực hiện nghiệp vụ quản lý hải quan đối với hàng hóa XNK. Yêu cầu các đơn vị Hải quan địa phương thực hiện kiểm tra thực tế 100% các lô hàng phế liệu nhập khẩu (NK), việc kiểm tra thực tế hàng hóa được thực hiện tại hải quan cửa khẩu nhập; không được chuyển về nhà máy, cơ sở sản xuất để kiểm tra. Trong quá trình kiểm tra phế liệu NK phải trưng cầu giám định về các quy chuẩn, tiêu chuẩn kỹ thuật quốc gia về môi trường. Kết quả kiểm tra, giám định là cơ sở để giải quyết thủ tục hải quan.

Số liệu của Tổng cục Hải quan cho biết nhập khẩu rác thải nguy hại vào Việt Nam có từ nhiều năm qua. Trong số hàng tồn đọng kéo dài tại nhiều cảng, phần lớn hàng tồn tại các cửa khẩu cảng biển đều thuộc diện cấm, không đủ điều kiện nhập khẩu như: Hóa chất nguy hiểm, độc hại… Trong đó phải kể đến một số lô hàng như 11 container phân Ure, với tổng trọng lượng 505.000 tấn, được vận chuyển từ Trung Quốc về cảng Cát Lái từ tháng 11-2013 cho người nhận là một doanh nghiệp (DN) tại Cao Lãnh - Đồng Tháp, nhưng đến nay vẫn chưa có người làm thủ tục nhập khẩu. Trên 10 container hóa chất nhập khẩu về cảng từ năm 2013 cho 4 doanh nghiệp tại TP.HCM; 11 container, với tổng trọng lượng gần 110.000 tấn vitamin, có xuất xứ từ Trung Quốc gửi cho người nhận là một DN trên đường Cống Quỳnh, quận 1, TP.HCM, nhưng DN này cũng không đến làm thủ tục nhập khẩu hàng kể từ khi hàng cập cảng Cát Lái vào tháng 8-2013,…

Về phía khách hàng NK có những phản ứng trái chiều. Ông Nguyễn Văn Sưa, Phó Chủ tịch Hiệp hội Thép Việt Nam, cho biết nhiều DN thép trên cả nước vẫn phải sử dụng nguồn thép phế liệu nhập khẩu khá lớn bởi nguồn cung trong nước không đủ đáp ứng nhu cầu. Trong bối cảnh hoạt động của các DN gặp nhiều khó khăn, đặc biệt hầu hết DN còn phải sử dụng vốn vay ngân hàng với mức lãi suất khoảng 10%/năm thì quy định mới kiểm tra thực tế 100% lô hàng phế liệu nhập khẩu sẽ gây thêm những khó khăn nhất định cho DN, điển hình là gia tăng chi phí lưu cảng. Các DN nhập khẩu thép phế liệu về sản xuất chủ yếu là DN lớn, không chạy theo lối làm ăn chộp giật mà phải đảm bảo sự lâu dài, bền vững. Hàng chục năm qua sắt, thép phế liệu được nhập khẩu về, song số DN vi phạm các quy định, đặc biệt quy định liên quan tới vấn đề môi trường rất ít, không có lý nào vì "con sâu làm rầu nồi canh" mà gây khó khăn cho phần lớn các DN.

Chi cục Hải quan cửa khẩu cảng Sài Gòn khu vực 3 cho biết, đơn vị đã phối hợp với Đội Kiểm soát Hải quan - Cục Hải quan TP.HCM kiểm tra, phát hiện một lượng hàng nhập lậu được cất giấu trong phế liệu.

Ông Vũ Ngọc Bảo, Phó Chủ tịch kiêm Tổng thư ký Hiệp hội Giấy và Bột giấy Việt Nam, diễn giải: Trước ngày 1-7, việc kiểm hóa chỉ thực hiện theo xác suất và chỉ khi Hải quan nghi ngờ. Nay kiểm hóa 100% lô hàng, thời gian thông quan lô hàng nhập khẩu kéo dài và tăng chi phí không đáng có. Ngoài ra, trên cả nước, riêng về giấy loại nhập khẩu, Hải quan sẽ phải kiểm hóa trung bình 3.400 container/tháng, tức 680 container/ngày. Với số lượng lớn thế này, lực lượng Hải quan khó có thể thực hiện việc kiểm hóa 100% lô hàng nhập khẩu. Hiệp hội Giấy và Bột giấy Việt Nam đề nghị cơ quan Hải quan thực hiện việc kiểm hóa giấy loại nhập khẩu như trước.

M.Trí

DOANH NGHIỆP NGA SẼ ĐẦU TƯ VÀO NGÀNH LOGISTICS VN

Tại buổi làm việc mới đây giữa ông Đoàn Duy Khương - Phó Chủ tịch Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI), ông Boris Stupnitsky - Chủ tịch Phòng thương mại Primorye (LB Nga) cho biết, các doanh nghiệp tỉnh Primorye có thế mạnh trong lĩnh vực Logistics. Đây cũng là lĩnh vực mà các doanh nghiệp tỉnh Primorye mong muốn được hợp tác đầu tư với doanh nghiệp Việt Nam.

Ông Đoàn Duy Khương khẳng định, VCCI sẽ tạo mọi điều kiện tốt nhất để các nhà đầu tư Nga nói chung và Primorye nói riêng tới tìm hiểu thị trường và đầu tư vào Việt Nam. Ông Khương cho rằng, để tận dụng tốt nhất thế mạnh Logistics, cộng đồng doanh nghiệp hai nước có thể thành lập nhóm các doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực này do VCCI và Phòng Thương mại Primorye chủ trì để kết nối và tăng cường hợp tác trong lĩnh vực Logistics. Trong khuôn khổ buổi làm việc, ông Đoàn Duy Khương và ông Boris Stupnitsky đã ký thỏa thuận hợp tác giữa hai Phòng thương mại nhằm đẩy mạnh quan hệ hợp tác, trao đổi thông tin, thúc đẩy đầu tư, thương mại… giữa cộng đồng doanh nghiệp hai nước. Đây được xem là cơ sở pháp lý, tiền đề quan trọng giữa VCCI và Phòng Thương mại Primorye trong bối cảnh dự báo quan hệ thương mại và đầu tư giữa Việt Nam và Nga được đẩy mạnh trong thời gian tới khi FTA Việt Nam và Liên minh kinh tế Á – Âu được ký vào hạ tuần tháng 5/2015.

H.Hường

CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG LONG THÀNH

LONG THANH PORT
JOINT STOCK COMPANY

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH:

- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ khác liên quan đến vận tải.
- Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất thuộc chủ sở hữu, chủ sử dụng hoặc đi thuê.
- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy.
- Bốc xếp hàng hóa.
- Vận tải hàng hóa bằng đường bộ.
- Sửa chữa và bảo dưỡng phương tiện vận tải (trừ ô tô, mô tô, xe máy và xe có động cơ khác).
- Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa.
- Bảo dưỡng, sửa chữa ô tô và xe có động cơ khác.
- Bán buôn nhiên liệu rắn, lỏng, khí và các sản phẩm liên quan.

Cảng Gò Dầu A, Xã Phước Thái,
Huyện Long Thành, Tỉnh Đồng Nai
Điện thoại: 0613.54389
Fax: 0613.543896
Email: longthanhport@vnn.vn

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

SAIGON PORT MARITIME SERVICES & TRANSPORT JOINT STOCK Co.

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

samsetjsc.com

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

(Far East Cargo Line)

HỒNG KÔNG TIẾP NHẬN TÀU CỰC LỚN TỪ NĂM TỚI

Điều này đã được công bố bởi Bộ trưởng Giao thông vận tải của Hồng Kông, giáo sư Anthony Cheung Bing-Leung, tại lễ khai mạc Hội nghị Liên minh Nghiên cứu Cảng toàn cầu được tổ chức tại trường Đại học Bách khoa Hồng Kông.

Trong năm 2014 cảng công-ten-nơ của Hồng Kông đã xếp dỡ 22,2 triệu TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) với 350 chuyến tàu mỗi tuần đến 510 điểm đến trên toàn thế giới. Một phần năm của thương mại công-ten-nơ quốc tế của Trung Quốc đại lục được xếp dỡ bởi Hồng Kông.

"Để đảm bảo năng lực bổ sung cho sản lượng hàng hóa qua cảng, chính quyền đang xem xét các biện pháp nâng cao hơn nữa hiệu quả khai thác cảng qua việc xây dựng thêm nhiều bến sà lan và cải thiện việc sử dụng khu vực hậu phương cảng", ông Cheung nói.

Bộ trưởng chỉ ra rằng để tăng cường vai trò của Hồng Kông như là một trung tâm hậu cần thích hợp ở châu Á, chính quyền đang thực hiện các dự án cơ sở hạ tầng lớn để tăng cường kết nối cơ sở vật chất của thành phố với Trung Quốc và phần còn lại của thế giới.

Về hạ tầng, chính quyền đang thúc đẩy việc xây dựng các cầu nối Hồng Kông-Chu Hải-Ma Cao để mở rộng mạng lưới giao thông vận tải phần phía tây của khu vực Pearl River Delta.

Để nâng cao năng lực xử lý của sân bay, ông Cheung cho biết: "Chính quyền Cảng hàng không Hồng Kông đang thực hiện xây dựng hệ thống ba đường băng, với mục tiêu đưa vào khai thác vào năm 2023.

"Hệ thống ba đường băng trong tương lai sẽ nâng công suất thực tế tối đa của sân bay khoảng 60 phần trăm, để đón nhận khoảng 100 triệu hành khách và gần chín triệu tấn hàng hóa mỗi năm vào năm 2030", ông nói.

(IFW)

RCL BƯỚC VÀO LIÊN MINH TÀU LỚN

Regional Container Lines (RCL) đã hợp tác với ba công ty khác tham gia tuyến thương mại Đông Bắc Á-Trung Đông, nơi các con tàu lớn nhất sẽ được khai thác.

RCL, Emirates Shipping Line, Korea Marine Transport và Hanjin Shipping sẽ cùng nhau đưa vào 7 tàu có sức tải 6,500 TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) trên tuyến dịch vụ Ấn Độ-Trung Đông của RCL vừa được khai trương với hành trình vận chuyển 26 ngày.

"RCL sẽ sử dụng các tàu công-ten-nơ lớn nhất mà hãng tàu này đã từng sử dụng để triển khai trên tuyến thương mại mới này và đây cũng là một cột mốc mới cho RCL trong lịch sử của hãng tàu", chủ tịch RCL, ông Sumate Tanthuwanit cho biết trong một tuyên bố.

RCL, một hãng tàu biển Thái Lan tập trung vào vận tải chuyên tuyến, thường khai thác các con tàu từ 500 TEU đến 3.300 TEU.

Tuyến dịch vụ này sẽ ghé các cảng Busan, Shanghai, Ningbo, Chiwan ở Thâm Quyến, Singapore, Port Klang, Colombo, Kochi, Nhava Sheva và Mundra trước khi đến điểm cuối cùng Jebel Ali trên hành trình đi. Hành trình về, không ghé các cảng của Ấn Độ và các tàu sẽ ghé cảng Klang, Hồng Kông và Busan.

(American Shipper)

SẢN LƯỢNG VÀ LỢI NHUẬN CỦA ROTTERDAM TĂNG TỪ NĂM 2014

Tổng sản lượng của cảng Rotterdam đã tăng 6,8% đạt đến 236,2 triệu tấn trong nửa đầu năm 2015 so với cùng kỳ năm 2014, chủ yếu do tăng trong các mặt hàng sản phẩm dầu mỏ, dầu thô, công-ten-nơ và ô-tô vận tải, theo công bố từ Chính quyền cảng Rotterdam.

Lợi nhuận thuần sau thuế của cảng đạt 122,5 triệu eu-ro (133,2 triệu USD), doanh thu từ hoạt động khai thác đạt 338,9 triệu eu-ro, tăng 2,6% và 4,5% tương ứng.

Sản lượng hàng công-ten-nơ xuất nhập khẩu tăng 2,3% đạt đến 64,8 triệu tấn trong nửa đầu năm nay. Cảng đã xếp dỡ 6,2 triệu TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet), tăng 3,7% so với nửa đầu của năm 2014. Cảng cho biết gia tăng sản lượng công-ten-nơ do sự phục hồi của các nền kinh tế châu Âu và lưu lượng hàng trung chuyển tăng.

Về hàng tổng hợp, sản lượng đạt mức 13,4 triệu tấn, tăng 4,4%, trong đó đặt biệt là hàng ô-tô vận tải tăng 9,6% lên đến 10,7 triệu tấn, và hàng hóa thông thường khác giảm 12% với 2,7 triệu tấn.

Đối với ngành hàng rời khô, sản lượng ở mức 43,7 triệu tấn, giảm 4,9%; cụ thể bao gồm các mặt hàng quặng sắt và phế liệu giảm 3,3% với 16,9 triệu tấn; mặt hàng than giảm 2,2% với 15,6 triệu tấn; hàng nông sản giảm 18,4% với 4,7 triệu tấn; và các loại hàng khô khác giảm 3,6% với 6,4 triệu tấn.

Đối với ngành hàng lỏng, sản lượng đạt mức 114,3 triệu tấn trong nửa đầu năm nay, tăng 15,4%. Khối lượng hàng lỏng cụ thể bao gồm dầu thô tăng 8,3% đạt đến 51,7 triệu tấn; sản phẩm dầu mỏ tăng 29,7% đạt đến 46,3 triệu tấn; khí hóa lỏng (LNG) tăng 106,6% đạt đến 1,1 triệu tấn, và các sản phẩm chất lỏng khác tăng 0,6% đạt đến 15,1 triệu tấn.

(IFW)

ĐẾM NGƯỢC THỜI GIAN BẮT ĐẦU LUẬT CÂN TRỌNG THÙNG HÀNG

Hội đồng Hàng hải Thế giới (WSC) đã cảnh báo các chủ hàng và cộng đồng kinh doanh vận tải công-ten-nơ phải tuân thủ các quy định mới về cân trọng công-ten-nơ sẽ có hiệu lực trong thời gian một năm kể từ ngày này.

Trong một nỗ lực để cải thiện an toàn hàng hải, kể từ 01 tháng 7 năm 2016 các quy định quốc tế mới bắt đầu có hiệu lực sẽ yêu cầu mỗi công-ten-nơ đóng hàng xuất khẩu bằng đường biển phải có trọng lượng công-ten-nơ được xác minh rõ ràng như một điều kiện để xếp hàng lên tàu.

Các quy định này đã được ban hành bởi Tổ chức Hàng hải Quốc tế (IMO) trong tháng 11 năm 2014 với việc thông qua sửa đổi Công ước quốc tế về an toàn sinh mạng trên biển (SOLAS) như là luật pháp toàn cầu bắt buộc.

"Các quy định này xác lập yêu cầu đối với người gởi hàng công-ten-nơ, bất kể ai là người đóng hàng vào công-ten-nơ, cung cấp tổng trọng lượng được xác minh của công-ten-nơ cho bến cảng và hãng tàu đầy đủ trước khi xếp lên tàu để sử dụng cho việc chuẩn bị lập sơ đồ xếp hàng của tàu", theo một công bố của WSC.

"Trọng lượng của một công-ten-nơ được xác minh sẽ là một điều kiện cho việc xếp lên tàu một công-ten-nơ có hàng để xuất khẩu".

Các nhà khai thác cảng và tàu biển sẽ được yêu cầu chỉ sử dụng các con số trọng lượng công-ten-nơ đã được xác minh trên sơ đồ xếp hàng của tàu, và bị cấm xếp hàng lên tàu bất kỳ công-ten-nơ mà không được xác minh tải trọng.

"Hội đồng Hàng hải Thế giới và các hãng tàu thành viên đã triển khai hướng dẫn những gì thực hiện theo các tu chỉnh và sửa đổi của SOLAS đến các chủ hàng, các hãng tàu, và các nhà khai thác bến cảng", theo một công bố cho biết, "Tất cả các bên nên dành thời gian mười hai tháng tới để lên kế hoạch cho việc thực hiện hiệu quả các yêu cầu này vào tháng Bảy năm 2016".

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

BAN QUẢN LÝ
CẢNG BẾN ĐẦM

BQL CẢNG BẾN ĐẦM CÔN ĐẢO

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

Tàu Côn Đảo 09

Tàu Côn Đảo 10

LĨNH VỰC HOẠT ĐỘNG

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

Tiếp nhận tàu thuyền vào cảng làm hàng.

Trực tiếp quản lý, khai thác sử dụng cảng.

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

THÔNG QUA CẢNG

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

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

Tại Côn Đảo:
Đường quy hoạch Cảng Bến Đầm
ĐT: 064.3830018 - Fax: 064.3830018

(Container Management)

SINGAPORE KHAI TRƯƠNG BẾN CẢNG MỚI PASIR PANJANG

Thủ tướng Lee Hsien Loong của Singapore đã chính thức khai trương bổ sung bến cảng công-ten-nơ mới nhất của PSA Singapore Terminals (PSA) vào ngày 23 tháng 6.

3,5 tỷ đô-la Singapore (2,6 tỷ USD) cho giai đoạn 3 và 4 để phát triển bến cảng Pasir Panjang Terminal (PPT) với 15 bến, 6.000 mét chiều dài cầu cảng và mớn nước trước bến lên đến 18 mét, được thiết kế đặc biệt để phục vụ các tàu vận chuyển công-ten-nơ cực lớn thế hệ kế tiếp có sức tải lớn hơn so với 10.000 TEU mà các khách hàng của PSA đang triển khai.

Khi mở rộng được đưa vào hoạt động đầy đủ vào cuối năm 2017, Singapore sẽ có thể xếp dỡ tổng cộng 50 triệu TEU mỗi năm.

Cơ cấu phát triển của giai đoạn 3 và 4 là các sáng kiến xây dựng cảng mới nhất như một hệ thống cần cẩu sử dụng tại bãi cảng vận hành nguồn điện hoàn toàn tự động và không khí thải mà tập đoàn cho biết sẽ giúp nâng cao công suất cảng.

"Dự án này cũng phản ánh triết lý của chúng tôi ... luôn hướng về đường chân trời, nhận thức được các xu hướng, kế hoạch và đầu tư đi trước thời gian", ông Fock Siew Wah, tổng giám đốc của tập đoàn PSA International nói.

"Điều quan trọng là việc khai trương ngày hôm nay rơi vào cùng một ngày và tháng của con tàu công-ten-nơ Nikon lần đầu tiên đến Singapore vào năm 1972", vị tổng giám đốc này nói thêm.

Ngoài PPT, PSA đang làm việc chặt chẽ với chính phủ Singapore về sự phát triển trong tương lai của Cảng Tuas, mà sẽ kết hợp hệ thống tự động hóa nhiều sáng tạo, lập kế hoạch thông minh và hệ thống kiểm soát, và các giải pháp môi trường bền vững.

Với công suất thiết kế 65 triệu TEU, cảng công-ten-nơ công suất lớn Tuas sẽ đảm bảo rằng Singapore sẽ có sức cạnh tranh hơn và là một Trung tâm Hàng hải Quốc tế trong nhiều thập kỷ tới.

Singapore là cảng công-ten-nơ đứng thứ hai trên thế giới sau Thượng Hải của Trung Quốc, cảng đã dành vị trí này của Singapore từ năm 2010.

Trong năm 2014, sản lượng công-ten-nơ của Singapore tăng 4% lên mức cao kỷ lục gần 34 triệu TEU, nhưng tốc độ tăng trưởng đã giảm từ khoảng 10% trong năm 2010 theo số liệu từ Cơ quan Chính quyền cảng và Cảng vụ hàng hải Singapore (MPA).

(Container Management)

KÊNH ĐÀO SEINE-NORD EUROPE CHỜ ĐỢI LÂU ĐÃ ĐƯỢC TIẾN HÀNH

Cơ quan Cảng vụ Đường thủy Pháp đã chọn các công ty tư vấn và kỹ thuật Setec và Royal Haskoning DHV để cùng quản lý dự án 12 năm cho công trình xây dựng một kênh đào nối từ Pháp sang Bỉ. Một doanh nghiệp ở châu Âu, Via Donau của Áo, sẽ tham gia như một nhà tư vấn phụ trong dự án này với đội ngũ phụ quản lý và khai thác cơ sở hạ tầng vận tải đường sông.

Kênh đào mới Seine-Nord Europe sẽ kết nối vùng lưu vực của sông Seine gần Paris đến Scheldt, gần Lille, cho phép lưu thông các tuyến đường thuỷ nội địa của Bỉ và Hà Lan. Được thiết kế cho các con tàu có tải trọng lên đến 4.400 tấn, kênh đào mới này sẽ loại bỏ một số trở ngại lớn trên hệ thống đường thủy ở châu Âu và kết nối với sáu cảng biển để tạo nên một mô hình vận chuyển hàng hóa đến tận trung tâm của các khu đô thị lớn.

Kênh đào sẽ có chiều dài 107 km, rộng 54 m, độ sâu 4,5 m và bao gồm với 6 âu tàu, 3 cây cầu ngang qua kênh, cơ sở hạ tầng mới và 55 triệu mét khối đất xử lý cho xây dựng công trình. Công việc xây dựng được dự kiến bắt đầu vào tháng Sáu năm 2015 để hoàn thành vào năm 2015 và một giai đoạn chuẩn bị đưa vào khai thác trong năm 2025.

Dự án kênh đào Seine-Nord Europe được xác lập bởi EU trong năm 2014, là một trong năm dự án lớn của kế hoạch hình thành Hành lang Vận tải đa phương thức xuyên châu Âu (TEMMC), đánh dấu một sự cam kết cơ sở hạ tầng chưa từng có. Vốn đầu tư cho kênh đào là một phần của nguồn ngân quỹ hơn 20 tỷ eu-ro của EU cho ngân sách 2014-2020, so với 8 tỷ eu-ro trong giai đoạn 2007-2013.

(Container Management)

DỊCH VỤ TOA XE VẬN CHUYỂN CÔNG-TEN-NƠ TỪ CẢNG KRISHNAPATNAM ĐẾN BANGALORE

Dịch vụ toa xe vận chuyển hàng công-ten-nơ hành trình đầu tiên từ cảng Krishnapatnam đến Whitefield Depot (WFD) ICD ở Bangalore vào ngày 19 tháng 6 năm 2015 đánh dấu những gì mà cảng gọi là "một cột mốc mới trong dịch vụ cảng. Các toa xe xếp đầy các công-ten-nơ hàng nhập khẩu được vận chuyển đến các điểm cuối tại một số các công ty trong và xung quanh thành phố Bengaluru.

Một phát ngôn viên của cảng Krishnapatnam nói rằng các dịch vụ đường sắt hàng tuần phối hợp với công ty Concor cung cấp vận chuyển nhanh nhất đến / từ WFD ICD, "tạo ra một động lực thu hút các nhà nhập khẩu và xuất khẩu ở Bengaluru, Hosur và Chittoor và một số nơi khác".

Công suất vận chuyển tối đa 90 TEU mỗi chiều, dịch vụ toa xe làm giảm thời gian vận chuyển từ 24-36 giờ bằng đường bộ, mà chỉ với 18 giờ đã tiết kiệm cho khách hàng một khoảng tiền lên đến 150 USD trên mỗi công-ten-nơ.

Mặc dù chưa là một cảng chính, các nhà quản lý cảng Krishnapatnam tự hào tuyên bố rằng cảng cung cấp "cơ sở hạ tầng hiện đại và chất lượng cao như đã làm giảm tắc nghẽn cảng và nối kết vận chuyển đường sắt chuyên dụng và đường bộ, dịch vụ xếp dỡ các con tàu nhanh và sạch, cảng có mớn nước sâu nhất trong nội vi khu vực, thiết bị làm hàng hiện đại sẵn sàng phục vụ khách hàng 24/24 giờ, có tuyến đường sắt vào cảng, thời gian xoay vòng nhanh và biểu cước thấp hơn so với các cảng miền Nam Ấn Độ".

(American Shipper)

CÔNG-TEN-NƠ TĂNG 16% TẠI CẢNG SAVANNAH

Cảng Savannah lập kỷ lục sản lượng hàng công-ten-nơ tháng thứ ba liên tiếp vào tháng năm, đã xếp dỡ hơn 338.000 TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet), Chính quyền cảng Georgia (GPA) cho biết. Savannah đã được hưởng lợi chính từ sự ùn tắc cảng trên bờ biển phía Tây, mà đỉnh cao vào đầu năm nay khi tranh chấp lao động giữa công nhân và các nhà quản lý cảng tác động làm chậm trễ công việc xếp dỡ hàng hóa tại nơi này. Nhiều chủ hàng đã chuyển hàng hóa đến Savannah trên các tàu di chuyển qua kênh đào Suez và Panama.

Trong năm tháng đầu năm nay, Savannah đã xếp dỡ 1,58 triệu TEU (Đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet), đưa cảng vào tốc độ để vượt qua kỷ lục của năm ngoái là 3,35 triệu TEU.

GPA nói cảng cũng thiết lập kỷ lục về trọng tấn tại các cảng Savannah và Brunswick. Hai cảng này tháng trước đã xếp dỡ 2,9 triệu tấn hàng hóa, tăng 9,6% so với cùng kỳ năm trước.

Bến cảng East River Terminal ở Brunswick, điều hành khai thác bởi Logistec, là một đóng góp lớn về tăng trưởng sản lượng hàng rời. Bến cảng này đạt mức gia tăng 42,2% với 134.277 tấn được xếp dỡ.

Giám đốc cảng, ông Curtis, cho rằng sự tăng trưởng một phần là hàng nhiên liệu sinh học xuất khẩu tăng mạnh đến Bắc Âu. Hạt gỗ được sử dụng như một loại nhiên liệu tái tạo cũng là một mặt hàng chính tại nơi này.

Chính quyền cảng cũng cho biết tăng trưởng trong xuất khẩu bã đậu nành đã tăng khối lượng tại bến cảng Colonel's Island Terminal ở Brunswick vào khoảng 40,2% với 172.825 tấn.

Trong một tin khác, Chính quyền cảng Georgia vào ngày thứ hai vừa qua đã bầu lại ông James Walters cho nhiệm kỳ thứ hai làm Chủ tịch. Ông Walters cũng là tổng giám đốc một công ty dịch vụ tài chính riêng của mình.

Ngoài ra, ông James L. Allgood đã được tái bầu lại là Phó Chủ tịch và ông AJ Hopkins II cũng sẽ duy trì cương vị của mình là thư ký kiêm thủ quỹ, GPA cho biết trong một tuyên bố.

(Transport Weekly)

CMA CGM TĂNG CƯỚC VẬN CHUYỂN Á-ÂU

Hãng vận tải biển CMA CGM của Pháp sẽ tăng mức cước vận chuyển Á-Âu là 950 USD cho mỗi TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) kể từ 01 tháng 8.

Một phần của sự gia tăng này áp dụng từ tất cả các cảng ở Châu Á gồm Nhật Bản, các nước Đông Nam Á và Bangladesh đến tất cả các cảng ở Bắc Âu, bao gồm cả Anh quốc và khu vực từ Bồ Đào Nha sang Nga, theo Shipping Gazette.

Phần thứ hai được áp dụng từ tất cả các cảng ở Châu Á đến Địa Trung Hải, bao gồm cả phía tây Địa Trung Hải, phía đông Địa Trung Hải, vùng biển Adriatic, Biển Đen và Bắc Phi với một ngoại trừ là Syria, nơi mức tăng sẽ là 850 eu-ro (941,6 USD) mỗi TEU.

Giá cước trên các tuyến thương mại khác cũng đã gia tăng, từ Thượng Hải đến Australia và New Zealand tăng 50% lên đến 428 USD cho mỗi TEU.

(American Shipper)

MONTREAL BẮT ĐẦU XÂY DỰNG BẾN CẢNG MỚI

Việc xây dựng đã chính thức bắt đầu tại cảng Montreal để xây dựng bến cảng Viau Terminal. Bến cảng này sẽ trải qua hai giai đoạn xây dựng.

Giai đoạn đầu, dự kiến sẽ hoàn thành vào cuối năm 2016, sẽ tăng công suất xếp dỡ công-ten-nơ của cảng Montreal khoảng 350.000 TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet).

Giai đoạn thứ hai sẽ tăng sản lượng xếp dỡ công-ten-nơ thêm khoảng 250.000 TEUs, theo Logistec Corporation, công ty mẹ của Termont Montreal Inc., đơn vị khai thác bến cảng Viau Terminal cho biết.

Termont sẽ đầu tư khoảng 42 triệu USD vào trang thiết bị mới tại bến cảng này trong một khoảng thời gian hai năm. Các khoản đầu tư sẽ bao gồm hai cẩu giàn xếp dỡ tàu thế hệ hậu panama, năm cẩu giàn bánh lốp chất xếp hàng trong bãi cảng, sáu xe nâng tải công-ten-nơ, trạm ổ cắm điện công-ten-nơ lạnh, đầu kéo, rơ moóc, và các xe nâng hàng khác, theo Logistec Corporation. Viau Terminal cũng sẽ có tuyến đường ray kết nối trên cảng.

Termont cũng hoạt động khai thác bến cảng Maisonneuve Terminal tại cảng Montreal. Nhà khai thác bến cảng này đã ký một thỏa thuận với Mediterranean Shipping Co. (MSC) vào năm 2006 để xếp dỡ hầu hết các con tàu của hãng tàu tại bến cảng này.

"Việc mở rộng bến cảng Viau của Termont sẽ tiếp tục củng cố cam kết của MSC đối với Canada, và phục vụ các đối tác của chúng tôi trong kinh doanh trong nhiều năm tới", MSC cho biết trong một công bố.

(Transport Weekly)

LE HAVRE LÀ CẢNG BIỂN SẠCH NHẤT

Cảng Le Havre, trong đó bao gồm bến cảng Rouen và các cầu cảng dọc sông Seine ở Paris, đã công bố cảng được bầu bởi tạp chí Cargo News Asia của Hồng Kông là cảng biển sạch nhất. Cảng đã công bố thông tin tốt này đến cộng đồng báo chí vào ngày 03 tháng 7.

Vấn đề môi trường, theo chính quyền cảng, là trọng tâm trong chiến lược của cảng. Dung hoà phát triển kinh tế và bảo vệ môi trường là một vấn đề lớn đối với các cảng trên sông Seine, chính quyền cảng cho biết.

Có cái nhìn tiên tiến về quản lý các khu vực hoang sơ và các nguồn tài nguyên thiên nhiên và kiểm soát các tác động của hoạt động cảng đối với môi trường là một trọng tâm chính. Hỗ trợ cho các dự án bằng cách tích hợp các vấn đề môi trường và tham khảo ý kiến ngay từ giai đoạn thiết kế ban đầu.

Kế hoạch chiến lược môi trường của cảng bao gồm 253 hoạt động chia thành bốn lĩnh vực ưu tiên: Sự hợp nhất của các cảng trong môi trường sống tự nhiên, kiểm soát các tác động môi trường, hệ thống quản lý chất lượng và chứng nhận ISO 14 001.

Chính quyền cảng giảm được từ 2,5 lần lượng khí thải CO2 trên mỗi tấn hàng vận chuyển qua cảng so với vận chuyển đường bộ.

Trong công bố cũng cho biết bến cảng Rouen đang cải tạo tuyến luồng để tiếp nhận các con tàu với mớn nước 11,3 mét lúc triều thấp và 11,7 mét khi triều cao. Việc này đã được thực hiện bằng cách nạo vét 120 km tuyến kênh Honfleur từ Rouen với dự án trị giá 175 triệu eu-ro (196 triệu USD) đã được bắt đầu từ năm 2012, theo Shipping Gazette.

(Transport Weekly)

GIÁ THUÊ TÀU TĂNG TRỞ LẠI

Sự sụt giảm lớn về lượng tàu công-ten-nơ nằm không hoặc nhàn rỗi trong nửa đầu tháng Sáu đang có chiều hướng cho rằng giá thuê tàu sẽ tăng trở lại, theo Shipping Gazette.

Công suất các con tàu công-ten-nơ nằm không đã đạt mức thấp nhất trong năm năm vào ngày 15 tháng Sáu khi công suất giảm xuống còn 228.400 TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet), chiếm 1,2% của đội tàu công-ten-nơ toàn cầu, từ con số 334.000 TEU vào ngày 01 tháng 6, theo báo cáo của IHS Maritime 360.

Nhu cầu gia tăng đối với các con tàu thế hệ panama và hậu panama cho các tuyến dịch vụ giữa Châu Á – Bờ biển phía tây Hoa kỳ và các dịch vụ Châu Á – Trung Đông mới được cho là có khả năng đưa các tàu nhàn rỗi trở lại hoạt động. "Chúng tôi đã rất ngạc nhiên khi thấy một giảm mạnh như thế này khi thị trường thuê tàu lắng đọng hơn hai tuần qua", một nhà môi giới thuê tàu ở Hamburg cho biết.

Giá thuê tàu đã thấy tăng mạnh từ tháng Hai đến tháng Tư, nhưng các tàu công-ten-nơ có xu hướng giảm thấp hơn trong tháng Sáu vì chi phí khai thác cao hơn nhiều so với hầu hết các loại tàu. Tuy nhiên, các nhà môi giới thuê tàu nói thêm rằng tính đến thời điểm lượng tàu được thuê giảm, giá thuê có thể tăng trở lại vào trước hoặc sau tháng Bảy và tháng Tám.

(Transport Weekly)

BALTIMORE XẾP HẠNG SỐ 1 TẠI MỸ

Cảng Baltimore xếp hạng số một trong số các cảng của Mỹ về năng suất bến công-ten-nơ, đạt thành tích 84 lần di chuyển công-ten-nơ xếp dỡ tại một bến một giờ vượt hơn tất cả các cảng lớn của Mỹ.

Các con số năng suất cảng của tạp chí the Journal of Commerce (JOC) được sưu tập bởi các hãng tàu quốc tế không phải bởi các cảng hoặc các bến cảng, theo JOC.

Liên kết các bến cảng sở hữu nhà nước và tư nhân, cảng Baltimore đã có một năm 2014 đạt kỷ lục 29,5 triệu tấn hàng hóa quốc tế thông qua cảng, trị giá gần 53 tỷ USD.

"Được công nhận là cảng có năng suất cao nhất nước rõ ràng đặt chúng ta ở một vị trí rất tốt cho tăng trưởng tiếp tục thành công", ông Larry Hogan, thống đốc bang Maryland nói.

"Ngành công nghiệp vận tải biển quốc tế đã ghi nhận cảng này hiện được xem là cảng nhà đối với bốn hãng tàu vận tải công-ten-nơ lớn nhất thế giới: Maersk, MSC, CMA-CGM và Evergreen. Khi cảng Baltimore thành công, là Maryland thành công", ông nói. Các bảng xếp hạng năng suất cảng định hệ số các yếu tố như thời gian đến của tàu tại bến cảng, số lần di chuyển công-ten-nơ mỗi giờ tại bến đó và thời gian khởi hành của tàu từ bến cảng.

(Transport Weekly)

TRUNG QUỐC TRIỂN HẠN TRỢ CẤP CHO PHÁ DỠ TÀU ĐẾN NĂM 2017

Bắc Kinh đã kéo dài thêm hai năm chương trình hỗ trợ để khuyến khích các công ty vận chuyển phá dỡ tàu cũ trong một nỗ lực làm giảm công suất dư thừa gây nhiều bất lợi cho thị trường, theo Shipping Gazette.

Chương trình hỗ trợ này bắt đầu vào năm 2013 và sẽ kết thúc trong năm nay, trợ cấp cho các hãng tàu số tiền 241,67 USD trên mỗi tấn trọng tải để thay thế tàu cũ với tàu mới hơn.

Chương trình này đã giúp cho Cosco, một tập đoàn do nhà nước sở hữu, tạo được lợi nhuận cao hơn trong năm 2014 thay sự mất mát mà có thể đã được ghi nhận nếu đã không được các khoản trợ cấp.

"Các ngành công nghiệp đóng tàu và vận tải biển đang phải đối mặt với một cuộc suy thoái rất khó khăn, sự triển hạn của chương trình phản ánh nhu cầu của họ", Zhang Shogun, phó chủ tịch Hiệp hội các chủ tàu Trung Quốc cho biết.

Việc triển hạn trợ cấp đã được công bố trong một tuyên bố chung của Bộ Giao thông vận tải, Bộ Tài chính và Ủy ban Cải cách và Phát triển Quốc gia (NDRC).

CHI NHÁNH TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM

CÔNG TY CỔ PHẦN
CẢNG CẦN THƠ

LĨNH VỰC KINH DOANH

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

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG CẦN THƠ
Địa chỉ: Số 2, KV Phú Thắng, P. Tân Phú Q. Cái Răng, TP. Cần Thơ
ĐT: 07103 841 251 - 07103 841 252
Fax: 07103 841 247 - 07103 917 395

CN CÔNG TY CP CẢNG CẦN THƠ - CẢNG CÁI CUI
Địa chỉ: Số 2, KV Phú Thắng, P. Tân Phú Q. Cái Răng, TP. Cần Thơ
ĐT: 07106 51 64 63 - **Fax:** 07103 917 394

CN CÔNG TY CP CẢNG CẦN THƠ - CẢNG HOÀNG DIỆU
Địa chỉ: Số 27 Lê Hồng Phong, P. Trà An, Q. Bình Thủy, TP. Cần Thơ
ĐT: 07103 842 779 - **Fax:** 07103 841 642

www.canthoport.com.vn

(Green Port)

PHÁT TRIỂN BẾN CẢNG SẠCH XANH

Cảng Los Angeles (POLA) sẽ bắt đầu xây dựng một dự án hai năm để cải thiện bến cảng công-ten-nơ hiện do Yusen Terminals LLC khai thác, cho phép bến cảng này tiếp nhận các con tàu sạch và đạt hiệu quả hơn.

Một hợp đồng trị giá 44,6 triệu USD để nâng cấp cầu cảng và khu vực hậu phương tại các bến 212-224 đã được trao cho công ty Manson Construction Co. bởi Hội đồng cảng Los Angeles

Gene Seroka, giám đốc điều hành cảng, cho biết: "Dự án bao gồm các cải tiến chiến lược để tạo cho Yusen là một bến cảng hiện đại và tăng khả năng cạnh tranh của chúng tôi. Ngoài việc sử dụng tốt nhất cơ sở hạ tầng cảng, kết hợp các yếu tố sạch xanh và tiếp tục thực hiện các cam kết của chúng tôi về các tiêu chuẩn môi trường cao nhất".

Những cải tiến sẽ cho phép Yusen tiếp nhận và xếp dỡ cùng lúc ba tàu công-ten-nơ có sức tải lên đến 13.000, 11.000 và 6.500 TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) tương ứng, đảm bảo lưu lượng hàng hóa trong thời kỳ đỉnh cao và bảo đảm chống lại sự tắc nghẽn cảng.

Công trình sẽ bao gồm làm sâu vùng nước trước bến, trang bị thêm bốn cẩu giàn xếp dỡ tàu, nâng cấp 14 cần cẩu thế hệ hậu panama hiện sử dụng và các trang thiết bị khác. Ngoài ra, bốn trạm biến điện (AMP) mới sẽ đặt tại các bến 217-220 để cung cấp nguồn điện nối kết từ bờ cho tàu.

Công năng đường ray trên bến của bến cảng Yusen cũng sẽ được tăng lên 25% bằng cách thêm một đoạn đường ray dài 2900 feet để chuyển tải nhiều hơn các công-ten-nơ trong một thời gian ngắn khi các tàu lớn cập bến cảng.

Dự án kết hợp 25 biện pháp để giảm thiểu tác động môi trường trong thời gian thi công và tiếp tục khai thác cảng. Bao gồm việc sử dụng các thiết bị xây dựng sạch, thực hiện biện pháp giảm tiếng ồn và tái chế vật liệu xây dựng để sử dụng cho công trình hoặc cho các dự án xây dựng khác.

Đây là một phần của hơn 800 triệu USD vốn của kế hoạch cảng nhằm tăng hiệu quả khai thác cầu bến, lưu thông vận chuyển đường sắt qua cổng cảng ở tất cả các bến của cảng biển Los Angeles trong vòng năm năm tới.

(Transport Weekly)

KAOHSIUNG TÌM NHÀ THẦU QUỐC TẾ CHO CÁC BẾN CÔNG-TEN-NƠ

Hồ sơ dự thầu dự kiến sẽ được phát hành vào tháng tới cho việc thầu khai thác các bến làm hàng tàu công-ten-nơ cực lớn được xây dựng mới tại cảng Kaohsiung của Đài Loan, theo Shipping Gazette.

Cơ sở hạ tầng cảng đang được xây dựng với hai bến và ½ bến trong giai đoạn đầu của dự án sẽ được đưa vào hoạt động trong tháng Sáu năm 2018.

"Chúng tôi đã đàm phán với một số hãng tàu quốc tế như Liên minh G6 và 2M, và các nhà khai thác cảng quốc tế như PSA và DP World", trưởng cảng vụ, ông Ang Pai Feng nói. Kaohsiung hy vọng sẽ thu hút các nhà đầu tư quốc tế đến với cảng, theo báo cáo của Seatrade Maritime News.

Tổng cộng có năm bến nước sâu - với tổng chiều dài 2.415 mét và mớn nước trước bến 18 mét - được xây dựng theo dự án Container Terminal No.7, phần còn lại của hai bến và ½ bến sẽ được xây dựng trong giai đoạn hai, với tổng vốn đầu tư là 1,05 tỷ USD.

Khi hoàn tất vào giữa năm 2019, cảng Kaohsiung sẽ tăng công suất khoảng 4,5 triệu TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) và có khả năng tiếp nhận các tàu công-ten-nơ cực lớn có sức tải lên đến 22.000 TEU.

Hiện nay, Kaohsiung có sáu trung tâm công-ten-nơ được khai thác bởi Lien Hai, Wan Hai, OOCL, Hon Ming, APL, Hyundai, Evergreen, Hanjin Shipping, Kao Ming, và Taiwan International Ports Corp (TIPC), trong bốn khu vực cảng vụ hàng hải Kaohsiung, Keelung, Taichung và Hualien.

Cảng Kaohsiung được dự báo sản lượng công-ten-nơ sẽ tăng 2,9% trong năm nay lên đến 10,9 triệu TEU so với 10.6 triệu TEU xếp dỡ trong năm 2014, theo ông Ang.

(IFW)

GIA TĂNG THÙNG HÀNG NHẬP KHẨU VÀO MỸ

Giảm ùn tắc tại các cảng Bờ Tây và niềm tin tiêu dùng tăng cao được dự kiến cho thấy là lượng hàng nhập khẩu thông qua các cảng công-ten-nơ lớn của Mỹ tăng trong tháng này, theo báo cáo mới nhất của Global Port Tracker.

Khối lượng công-ten-nơ nhập khẩu được dự báo tăng 7,3% so với cùng kỳ năm trước vào tháng Bảy khi các nhà bán lẻ chuẩn bị cho năm học mới, theo dự báo của Liên đoàn Bán lẻ Quốc gia Mỹ (NRF) và Hackett Associates.

"Hiện nay các cảng Bờ Tây đã phục hồi hoạt động từ các tắc nghẽn gây ra bởi các tranh chấp hợp đồng lao động, Các nhà bán lẻ đang tập trung vào mùa tựu trường để đảm bảo rằng các bậc cha mẹ có thể tìm các nguồn cung cấp và quần áo trẻ em của họ cần cho mùa thu ", ông Jonathan Gold, Phó Chủ tịch phụ trách chuỗi cung ứng và quan hệ khách hàng của NRF nói.

"Các nhà bán lẻ đang tiếp tục làm việc với các đối tác kinh doanh của mình để giải quyết vấn đề ùn tắc liên tục tác động đến chuỗi cung ứng của họ. Một phần của giải pháp sẽ được Quốc hội thông qua một dự luật liên quan đến vận chuyển hàng hóa".

Các cảng theo báo cáo của Global Port Tracker đã xếp dỡ 1,61 triệu TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet) trong tháng Năm, tháng gần nhất có số lượng thực tế. Tổng lượng đã tăng 6,2% từ tháng Tư và 8,2% từ tháng Năm 2014.

Tháng Sáu ước tính đạt 1,56 triệu TEU, tăng 5,5% so với cùng kỳ năm 2014, trong khi tốc độ tăng trưởng so với cùng kỳ dự kiến là 5,5% vào tháng Tám và 2,4% vào tháng Chín.

Lượng hàng nhập khẩu nửa đầu năm 2015 ước tính đạt 8,8 triệu TEU, tăng 6,4% so với cùng kỳ năm trước.

Nhà sáng lập Hackett Associates, ông Ben Hackett nói rằng sự gia tăng nhập khẩu là phù hợp với việc cải thiện các chỉ số kinh tế.

"Chi tiêu dùng của Hoa Kỳ được ghi nhận gia tăng lớn nhất trong gần sáu năm vào tháng Năm, cho thấy mức độ tự tin về tương lai kinh tế đã tăng", Hackett nói. "Đây là một tin rất lạc quan".

Hiệp định Thương mại xuyên Thái Bình Dương (TPP) sẽ là một cơ hội lớn cho các nhà nhập khẩu và xuất khẩu trong 12 nước đối tác", ông nói với tạp chí Lloyd's List, "Đối với các nhà bán lẻ Mỹ, hiệp định sẽ dẫn đến tùy chọn nguồn cung ứng, mà còn cơ hội để mở hoạt động bán lẻ tại các nước tham gia".

(IFW)

MYANMAR 50 TỶ USD XÂY DỰNG CẢNG VÀ PHÁT TRIỂN LOGISTICS

Kế hoạch xây dựng một cảng mới và đặc khu kinh tế ở Myanmar đã được xúc tiến sau khi Thái Lan, Nhật Bản và Myanmar ký một hợp đồng trị giá 50 tỷ USD để hỗ trợ dự án Dawei vào ngày thứ Bảy.

Hiệp định ba bên cho thấy cảng Dawei cuối cùng sẽ được mở rộng để xếp dỡ được 250 triệu tấn hàng hóa mỗi năm với liên kết hỗ trợ bởi một đặc khu kinh tế rộng 200 km vuông.

Công bố thỏa thuận này, Thủ tướng Thái Lan Prayut Chan-o-cha tuyên bố Dawei có tiềm năng để trở thành một "trung tâm phân phối mới của thế giới".

Thủ tướng Nhật Bản Shinzo Abe cho biết ông đã tin chắc rằng khi ký kết biên bản ghi nhớ về Khu kinh tế đặc biệt Dawei sẽ "tạo ra một cơ hội để tăng cường quan hệ đối tác kinh tế giữa Nhật Bản và các nước ASEAN, và giữa Nhật Bản và Thái Lan".

Myanmar đang chứng minh sức thu hút đối với các nhà đầu tư do vị trí giao lộ giữa Ấn Độ, Trung Quốc và Đông Nam Á và là thành viên của khối kinh tế ASEAN được hưởng lợi từ một loạt các Hiệp định thương mại tự do (FTA), kể cả với Trung Quốc, và được gia nhập Cộng đồng Kinh tế ASEAN vào cuối năm sẽ được giảm thuế quan

thương mại trong khu vực.

Nối kết đường bộ của Dewei đến Thái Lan, Campuchia và Việt Nam và cảng biển nước sâu dễ dàng tiếp cận thị trường toàn cầu sẽ làm cho nơi này trở thành một địa điểm hấp dẫn cho các nhà sản xuất để tiếp cận thị trường khu vực sông Mekong, thuận lợi từ nguồn tài nguyên thiên nhiên phong phú của Myanmar và chi phí lao động thấp, và tránh được vận chuyển đường biển qua eo biển Malacca.

Giai đoạn đầu tiên của dự án sẽ được tiến hành trong năm tới bắt đầu với việc xây dựng tuyến đường 138 km từ Dawei đến tỉnh Kanchanaburi ở Thái Lan, cách khoảng 120 km về phía tây bắc của Bangkok.

(Transport Weekly)

MAERSK CUNG CẤP DỊCH VỤ TỪ BẮC Á ĐẾN BẮC FLORIDA QUA JACKSONVILLE

Jaxport đã công bố sự bổ sung của Maersk Line với một số các con tàu cho dịch vụ vận chuyển hàng công-ten-nơ thường xuyên thông qua Jacksonville.

Quyết định của Maersk Line đưa thêm một dịch vụ hàng tuần trong tháng Bảy có nghĩa rằng chín trong top 10 hãng vận tải công-ten-nơ hàng đầu của thế giới đều có hành trình ghé tại Jacksonville.

Dịch vụ TP10 của Maersk Line là một dịch vụ mới nối kết khu vực bờ biển phía đông Hoa Kỳ với miền bắc Trung Quốc và nam Hàn Quốc, theo báo cáo trên Tạp chí Giao thông Vận tải Mỹ.

Hãng tàu cung cấp các dịch vụ trực tiếp từ Jacksonville đến Dinging, Qingdao, Shanghai và Busan.

"Điều gì tốt hơn cách minh họa cho thấy vai trò ngày càng tăng của Jaxport trong thương mại quốc tế hơn để chào đón luồng công-ten-nơ vận chuyển lớn nhất thế giới", theo ông Roy Schweitzer, giám đốc kinh doanh của Jaxport.

Michael White, giám đốc khu vực của Maersk Line nói: "Thông qua quan hệ đối tác của chúng tôi, chúng tôi đánh dấu sự khởi đầu một dịch vụ TP10 mới với gia tăng thời gian vận chuyển giữa Bắc Á và miền bắc Florida và phía đông nam Hoa Kỳ".

(Transport Weekly)

NYK HỢP TÁC VỚI 5 HÃNG TÀU ĐỂ CUNG CẤP DỊCH VỤ VIỄN ĐÔNG-BỜ ĐÔNG NAM MỸ

Hãng vận tải biển khổng lồ NYK của Nhật Bản hợp tác cùng năm hãng tàu biển khác - CMA-CGM, Hamburg Sud, Hapag-Lloyd, China Shipping, và USAC - để bắt đầu triển khai dịch vụ mới vào Tháng Bảy nối kết Châu Á và bờ biển phía đông của Nam Mỹ trên hai tuyến hành trình.

NEX1 (New East Coast South America Express 1) và NEX2 (New East Coast South America Express 2) được triển khai với 23 tàu có sức tải từ 8.000 đến 10.000 TEU (đơn vị tính cho một công-ten-nơ 20 feet), theo Shipping Gazette.

Dịch vụ NEX1 được triển khai với 11 tàu có sức tải 8000-9.000 TEU bắt đầu hành trình đi về hướng tây vào ngày 14 tháng 7 với thời gian vòng hành trình 77 ngày sẽ ghé các cảng Shanghai, Ningbo, Shenzhen-Yantian, Hong Kong, Singapore, Port Kelang, Sepetiba, Santos, Itapoa, Navegantes, Paranagua, Santos, Port Kelang, Singapore, Hong Kong và trở lại Shanghai.

Dịch vụ NEX2 sẽ được triển khai với các tàu có sức tải 8.000 đến 10.000 TEU bắt đầu hành trình đi về hướng tây từ Busan với thời gian vòng hành trình 84 ngày, vòng xoay cảng là Busan, Qingdao, Shanghai, Ningbo, Shenzhen-Chiwan, Singapore, Port Kelang, Santos, Paranagua, Montevideo, Buenos Aires , Rio Grande, Itapoa, Santos, Port Kelang, Singapore và trở lại Busan.

(Container Management)

KÊNH ĐÀO NICARAGUA KHÔNG LÀ MỐI ĐE DỌA CHO PANAMA

Tổng thống Nicaragua, Daniel Ortega, nói rằng kênh đào mà công ty HKND của Trung Quốc dự định xây dựng vào năm 2020 sẽ không là một mối đe dọa cho Panama, mà là một sự bổ sung cho nhu cầu của thương mại hàng hải thế giới. "Chúng tôi đã nói với chủ tịch Panama rằng kênh đào Nicaragua không đe dọa đến Panama, mà đây là những nỗ lực bổ sung cho các tuyến vận tải khác theo yêu cầu phát triển của thương mại thế giới", ông Ortega cho biết sau khi tiếp ông Eddy Rodriguez, tân đại sứ của Panama.

Ngày 22 Tháng 12 năm 2014, công ty HK Nicaragua Development Investment (HKND) của Trung Quốc khánh thành công trình phụ trợ cho việc xây dựng một kênh đào dài 278 km sẽ đi qua hồ Nicaragua, nguồn nước ngọt lớn nhất ở Trung Mỹ.

Dự án mang tên Nicaragua này trị giá 50 tỷ USD, có mục tiêu chiếm lĩnh 5% thương mại hàng hải thế giới (giống như Panama) và trở thành một trung tâm logistics lớn trên toàn cầu. Ông Ortega nói rằng Nicaragua sẽ xây dựng kênh đào của mình sau nhiều nỗ lực thực hiện trong suốt lịch sử đất nước và một thế kỷ sau khi Panama mở tuyến kênh đào đầu tiên trong khu vực.

Quản lý kênh đào Panama, ông Jorge Quijano, năm trước đã nói với AFP rằng khu vực Trung Mỹ không đủ lớn cho hai kênh đào. Tuy nhiên, HKND lập luận rằng sự tăng trưởng trong thương mại giữa châu Á, Hoa Kỳ và khu vực Mỹ Latin, và xu hướng xây dựng các con tàu lớn hơn biện minh cho sự tồn tại của một kênh đào thứ hai trong khu vực. Theo Panorama, ông Ortega đã thừa nhận rằng các tác động môi trường và xã hội của kênh đào Nicaragua là cơ bản, mà không giải thích hoặc nói về những chỉ trích của các nhóm môi trường liên quan đến công trình, hoặc các cuộc biểu tình thực hiện bởi hàng ngàn nông dân bị đe dọa về đất đai bị mất.

Ông Ortega chỉ nói rằng các báo cáo tác động môi trường được chuẩn bị bởi Environmental Resources Management (ERM) một công ty tư vấn Anh mà HKND đã thuê từ ngày 31 tháng 5 năm 2015 để giải đáp những yêu cầu, đề xuất của Ramsar, một cơ quan của Liên Hợp Quốc thực hiện công trình cho việc bảo tồn các vùng đất ngập nước tại đây.

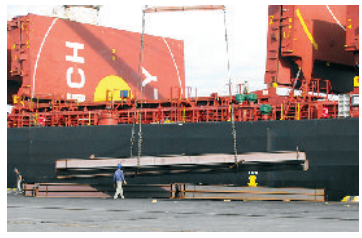
Nicaragua đã cấp nhượng quyền cho HKND, đơn vị có trụ sở tại Hồng Kông, vào tháng Sáu năm 2013, với thời hạn 50 năm có thể gia hạn thêm một thời gian tương tự.

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

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

www.sasteco.vn

Tổng Giám đốc
Nguyễn Quốc Hưng



- Bốc xếp hàng hóa tại cảng biển.
- Dịch vụ giao nhận, đóng gói, vận chuyển, lưu giữ hàng hóa.
- Kinh doanh bất động sản.
- Bán buôn, cho thuê, sửa chữa các loại máy móc, thiết bị, phương tiện vận tải chuyên dụng hàng hải.
- Dịch vụ đại lý, cung ứng tàu biển, dịch vụ logistics.
- Mua bán lương thực, thực phẩm.
- Và các dịch vụ khác.

Since 1863

CÔNG TY TNHH-MTV CẢNG SÀI GÒN

CẢNG NHÀ RỒNG-KHÁNH HỘI

GIÁM ĐỐC : **LÊ QUANG NHẬT**

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

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

CƠ SỞ HẠ TẦNG

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

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

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

www.csg.com.vn

CÔNG TY TNHH–MTV CẢNG SÀI GÒN

CẢNG HÀNH KHÁCH TÀU BIỂN

Quản lý khai thác cảng biển, bảo đảm tiếp nhận các loại tàu hàng thương mại, tàu khách du lịch, tàu quân sự trong và ngoài nước ra vào an toàn, thuận lợi.

Cung ứng dịch vụ tàu biển, kinh doanh dịch vụ du lịch lữ hành nội địa, quốc tế.

SAIGON PORT LIMITED COMPANY

PASSENGER CRUISE TERMINAL

Port operations and management, accommodating of local and foreign cargo ship and passenger cruise vessels berthing or unberthing safely and comfortably.

Providing a wide range martitime services to ocean vessels and travel services both domestic and international.

Số 5 Nguyễn Tất Thành, Quận 4, TP.HCM - Tel : (84.28) 39400701 - 38264970 - Fax: (84.28) 38253742

Bộ Trưởng ĐINH LA THĂNG

Tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp vận tải

Hàng loạt các tồn tại, bất cập trong lĩnh vực vận tải như luồng tuyến xe khách, sức khỏe lái xe, cấp giấy phép lái xe… đã được đích thân Bộ trưởng bộ GTVT Đinh La Thăng trả lời trực tiếp nhằm tháo gỡ khó khăn cho các doanh nghiệp với lý do hiệu quả của các đơn vị này chính là thước đo của quản lý Nhà nước và của ngành giao thông vận tải, không vì lý do quản không được mà cấm.

KHÁNH VÂN

Quản lý lái xe kiểu đối phó

Mở đầu Hội nghị đối thoại với các doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải vào đầu quý 3/2015, theo Bộ trưởng Đinh La Thăng, thời gian qua, Bộ GTVT đã chủ trì hàng loạt các hội nghị thuộc tất cả các lĩnh vực đường bộ, đường thủy, hàng không, đường sắt, hàng hải để gặp trực tiếp, lắng nghe và trao đổi ý kiến cùng doanh nghiệp về những mặt tích cực, tồn tại, bất cập để tháo gỡ khó khăn, tạo mọi điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp hoạt động.

Một trong những vấn đề làm "nóng" hội nghị lần này chính là quy hoạch luồng tuyến và khám sức khỏe lái xe đã được nhiều doanh nghiệp vận tải "than thở" và đối chất với lãnh đạo ngành giao thông vận tải để giải đáp những vướng mắc trong hoạt động kinh doanh vận tải.

Ông Nguyễn Quốc Mạnh, Giám đốc Công ty cổ phần vận tải Điện Biên, Chủ tịch Hiệp hội Vận tải ôtô Điện Biên cho rằng, hiện nay, có nhiều quy định

> Nhiều doanh nghiệp logistics than thở ngành giao thông đã "siết" chặt chở xe quá tải và hạ tầng giao thông vẫn còn ì ạch…

siết chặt công tác quản lý lái xe để đảm bảo an toàn giao thông. Tuy nhiên, một số vấn đề chưa phù hợp, nên trong thực tiễn vẫn còn nhiều doanh nghiệp vận tải tìm cách đối phó. Cụ thể, điều 11 Nghị định 86 quy định, đơn vị kinh doanh vận tải phải nộp bảo hiểm cho người lao động. Nhưng theo ông Mạnh, số đơn vị vận tải chấp hành quy định này lại chiếm tỷ lệ khá khiêm tốn. Thực tế, tại tỉnh Điện Biên có 8 doanh nghiệp vận tải nhưng bình quân chỉ có 5% doanh nghiệp nộp bảo hiểm cho lái xe.

Chủ tịch Hiệp hội vận tải ôtô Điện Biên cũng thừa nhận, cơ chế quản lý

về quy hoạch luồng tuyến, khám sức khỏe lái xe, cấp giấy phép lái xe giường nằm… vẫn đang là nút thắt gây khó khăn cho hoạt động của đơn vị vận tải. "*Hiện, thời hạn khám sức khỏe cho lái xe là sáu tháng nên chăng cần tăng tới một năm. Lái xe điều khiển xe khách giường nằm phải có ít nhất 3 năm kinh nghiệm nhưng chưa chắc đã lái xe ở đâu bao giờ. Chúng tôi đề nghị giảm xuống còn một năm kinh nghiệm và tập trung 'siết' chặt công tác đào tạo, sát hạch giấy phép lái xe, tích lũy số km an toàn... để các cơ quan Nhà nước kiểm tra, hậu kiểm, tránh tình trạng đối phó từ lái xe hay doanh nghiệp*" - ông Mạnh thẳng thắn.

Tại hội nghị, nhiều doanh nghiệp vận tải cũng chất vấn các lãnh đạo ngành giao thông về công tác "siết" chặt chở quá tải, xem xét chấn chỉnh lại cấp giấy phép kinh doanh thiết bị giám sát hành trình, cấp phù hiệu cho xe tăng cường giải tỏa khách…

Không vì lý do quản không được mà cấm

Theo đại diện các doanh nghiệp vận tải, các tuyến vận tải khách liên tỉnh khi được chấp thuận tuyến phải có ý kiến của các địa phương nên thủ tục thường lâu và rất phiền hà. Vì thế, nhiều chủ doanh nghiệp kiến nghị chỉ cần đăng ký một trong hai nơi đi và nơi đến.

Đồng tình quan điểm này, ông Nguyễn Văn Lập, Giám đốc bến xe Nước Ngầm cho rằng, quy hoạch luồng tuyến là mối quan tâm rất lớn của doanh nghiệp vận tải, trong đó có câu chuyện chấp thuận tuyến giữa hai Sở GTVT của nơi xe đi và đến. "*Quy hoạch luồng tuyến chính là xóa bỏ chấp thuận tuyến. Nếu bỏ được thì tháo gỡ cho các doanh nghiệp rất nhiều vướng mắc, giảm bớt chi phí, thủ tục*" - ông Lập khẳng định.

Giải đáp ngay vướng mắc của các doanh nghiệp, Bộ trưởng Đinh La Thăng "truy" các Sở GTVT địa phương có cần có ý kiến xác nhận chấp thuận tuyến của hai sở này không?

Trả lời câu hỏi này của Bộ trưởng, ông Nguyễn Hoàng Linh, Phó giám đốc Sở GTVT Hà Nội quả quyết cần có sự thống nhất giữa các sở, vì đây là đầu mối cuối cùng quản lý các luồng tuyến chạy theo đúng quy hoạch tuyến. "*Trên tuyến, biểu đồ vận tải sẽ có nhiều đơn vị vận tải tham gia. Trong trường hợp nhiều doanh nghiệp đăng ký chạy cùng luồng tuyến thì sẽ phá vỡ quy hoạch. Do đó, các sở chính là các trọng tài để can thiệp. So với trước đây, thủ tục cấp phép đã giảm đi rất nhiều. Đối với các tỉnh cần có sự phối hợp chặt chẽ*".

Phản bác lại, Bộ trưởng Đinh La Thăng bày tỏ quan điểm, quy hoạch luồng tuyền thì sẽ nắm bắt được luồng tuyến của phương tiện chạy qua địa bàn. Bộ trưởng Thăng "chốt" lại các kiến nghị của doanh nghiệp, Nhà nước phải có trách nhiệm công bố quy hoạch luồng tuyến để doanh nghiệp đăng ký hoạt động. Bộ GTVT sẽ nghiên cứu theo hướng bỏ việc doanh nghiệp phải đăng ký xin phép với hai sở giao thông vận tải nơi đi/đến. "*Sở giao thông vận tải phải có trách nhiệm thực hiện công tác hậu kiểm. Nếu không đảm bảo theo yêu cầu thì sẽ dừng kinh doanh...*", người đứng đầu ngành giao thông khẳng định.

Ngoài ra, với lái xe khách giường nằm, Bộ GTVT sẽ nghiên cứu theo hướng giảm thời gian 3 năm kinh nghiệm, siết chặt đào tạo đầu ra. Với khám sức khỏe lái xe, sẽ quy định thời hạn là một năm nhưng phải đảm bảo việc khám sức khỏe nghiêm túc.

Khẳng định, tháo gỡ khó khăn cho doanh nghiệp nhận được sự quan tâm và chỉ đạo hết sức quyết liệt của Chính phủ để thúc đẩy doanh nghiệp hoạt động kinh doanh đúng luật, đưa kinh tế-xã hội phát triển, Bộ trưởng Đinh La Thăng cho biết, Bộ GTVT xin tiếp thu và sẽ giải đáp các thắc mắc của doanh nghiệp bởi hiệu quả của doanh nghiệp cũng là hiệu quả của quản lý Nhà nước, của ngành GTVT, không vì lý do không quản được mà cấm.

Bộ trưởng yêu cầu các Thứ trưởng theo lĩnh vực phân công cùng các cơ quan của bộ giải quyết các vấn đề khó khăn liên quan đến các doanh nghiệp ngay trong tháng Bảy này. Những gì liên quan đến luật thì bộ sẽ tiếp thu trình Chính phủ, Quốc hội để sửa đổi, bổ sung luật. Bên cạnh đó, Bộ GTVT phối hợp Bộ Công an tăng cường tuần tra, kiểm soát kinh doanh vận tải; xe quá tải; đào tạo cấp giấy phép lái xe; giáo dục nâng cao tinh thần đạo đức của lực lượng thực thi công vụ không bao che dung túng, xử phạt nghiêm minh, đảm bảo công khai, minh bạch.

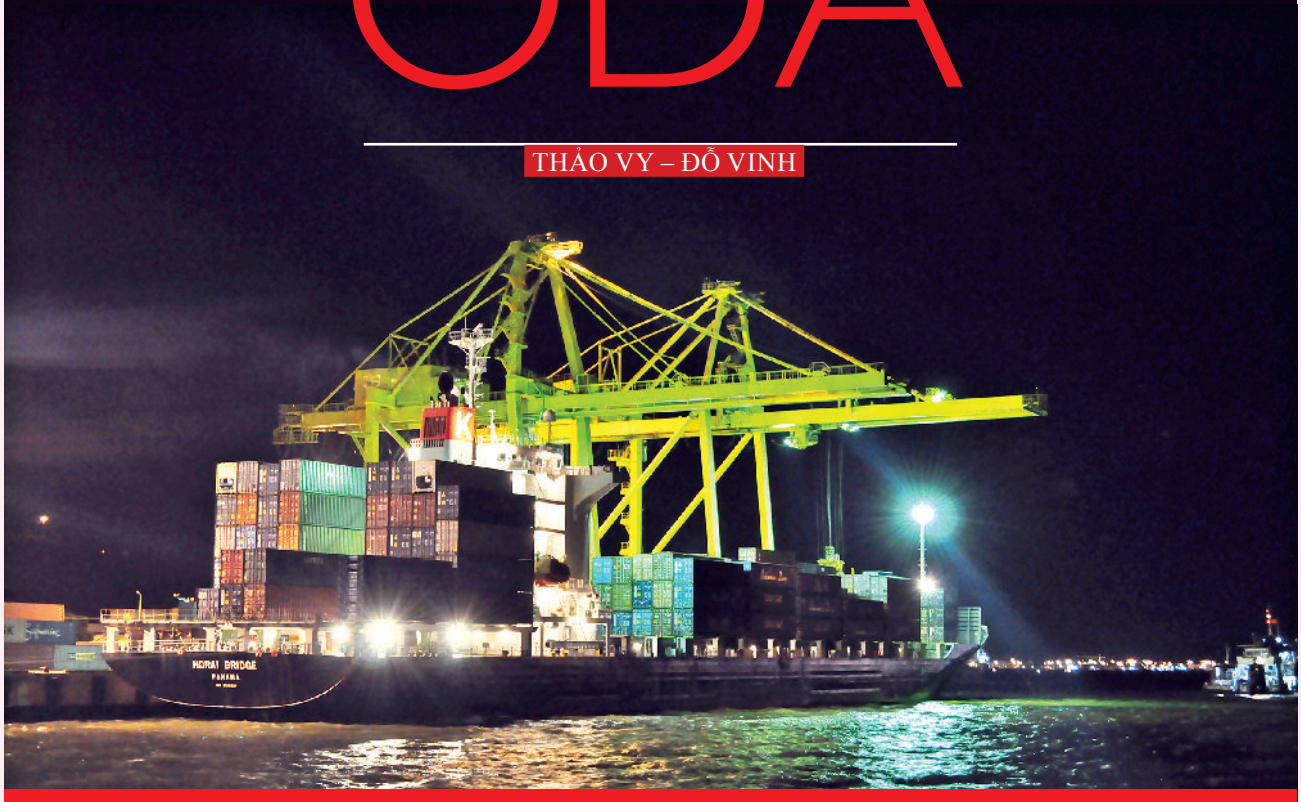
Cùng với đó, Bộ GTVT sẽ tiếp tục tăng cường đầu tư kết cấu hạ tầng trong tất cả các lĩnh vực, xã hội hóa đường thủy về cảng và luồng, thông thoáng thủ tục, hạ tầng đảm bảo cho đường thủy hàng hải và đường sắt...■

Câu chuyện lãnh đạo cảng Đà Nẵng từ chối vay vốn ODA cho dự án mở rộng giai đoạn 2 làm dấy lên nhiều tranh cãi. Nhiều người tiếc nuối vì doanh nghiệp đã bỏ lỡ cơ hội được tiếp cận vốn vay giá rẻ. Luồng ý kiến khác cho rằng, đó là quyết định dũng cảm của lãnh đạo cảng Đà Nẵng trong bối cảnh hiện nay, khi vốn vay ODA thường có những ràng buộc, điều kiện nhất định.

Phóng viên Shipping Times ghi nhận các ý kiến quanh vụ việc này.

VÌ SAO? CẢNG ĐÀ NẴNG TỪ CHỐI VỐN ODA

THẢO VY – ĐỖ VINH



Những năm qua Cảng Đà Nẵng đã có những bước đi khá vững vàng. Nếu như năm 2011 sản lượng hàng hóa thông qua Cảng đạt 3.868,545 tấn (trong đó hàng container 114.373 Teus), thì đến năm 2014 đã nâng lên 6.022.045 tấn (trong đó hàng container 227.367 Teus). Dự kiến năm 2015 sẽ đạt con số 6.500.000 tấn (trong đó hàng container 260.000 Teus). *Trong ảnh:* Đêm ở Cảng Đà Nẵng.

Con dao hai lưỡi

"Những quốc gia vay vốn ODA có thể sẽ sập bẫy và phụ thuộc hoàn toàn vào kinh tế nước ngoài. Theo tôi, đã tới lúc Việt Nam phải tính toán đến chuyện hạn chế vay vốn ODA.... Chúng ta chỉ vay để thực hiện những dự án tối cần thiết và có lợi ích lớn, đồng thời phải có cơ chế kiểm soát việc sử dụng vốn vay cho thực sự hiệu quả". GS Nguyễn Minh Thuyết, nguyên Phó Chủ nhiệm Ủy ban Văn hóa, Giáo dục, Thanh niên, Thiếu niên và Nhi đồng của Quốc hội, nhận định.

Theo ông Thuyết, có những chuyên gia kinh tế đã ví ODA là "Sát thủ kinh tế", hay là "Bẫy ODA". Vì thế chúng ta cần phải có sự chọn lọc, có lộ trình tiến tới hạn chế, thậm chí chấm dứt vay vốn ODA.

Thực tế, những nước cho vay ODA thường đưa ra những điều kiện dẫn đến việc chỉ định công ty của nước đó trúng thầu dự án, công trình. Tiền người ta bỏ ra tiếng là cho nước ngoài vay, nhưng thực chất là tạo công ăn việc làm, tạo thu nhập cho các công ty và người dân nước họ. Tất nhiên khi làm dự án, công trình, nước đi vay ODA cũng có nhiều cái lợi, như phát triển hạ tầng cơ sở và một số lĩnh vực kinh tế, nhưng nếu không quản lý được thì những cái lợi của việc dùng vốn ODA sẽ rơi rụng hết và nước đi vay ODA tự biến mình thành công trường để người ta thu lợi.

"*Tôi cho rằng, việc vừa qua lãnh đạo cảng Đà Nẵng từ chối vay vốn ODA để nâng cấp cảng biển là một quyết định dũng cảm. Nhân dịp này, các bộ ngành và địa phương trong cả nước cũng nên suy nghĩ xem vốn ODA có phải một món hời cần vay bằng được không và những trường hợp nào thì phải từ chối. Thực tế có nhiều nước người ta chỉ vay vốn ODA đến một mức độ phát triển nào đó thôi. Khi phát triển đến trên mức trung bình rồi, người ta sẽ hạn chế sử dụng nguồn vốn này*". Ông Thuyết nói.

> *"Việt Nam chỉ nên sử dụng vốn ODA khi cần thi công những công trình đòi hỏi công nghệ cao, yêu cầu sự tham gia của các nhà thầu Nhật Bản. Đó mới là cách sử dụng vốn ODA khôn ngoan nhất"*
>
> Trưởng đại diện Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) tại Việt Nam, ông Mutsuya Mori, khuyến nghị.

Cảng Đà Nẵng đã sử dụng vốn ODA khôn ngoan

Hiện nay, tại Việt Nam, JICA đang thực hiện hơn 150 dự án Hợp tác kỹ thuật và Hợp tác vốn vay. Việt Nam đang là quốc gia đứng đầu cả về số lượng và tổng kinh phí trong các quốc gia nhận viện trợ trên thế giới mà JICA đang hợp tác hỗ trợ. Con số dự kiến về vốn ODA năm 2015 không được phía JICA đưa ra. Tuy nhiên, đại diện JICA Việt Nam cho biết phía Nhật Bản vẫn cố gắng duy trì con số năm 2013 (cao hơn năm 2014) - là 165,6 tỷ Yên. Do sự sửa đổi của nghị định 38, các thủ tục cấp vốn ODA hiện vô cùng phức tạp – đại diện JICA nhấn mạnh. "*Nhanh hay chậm hoàn toàn phụ thuộc vào phía Việt Nam*" - ông Mori cho biết.

Mặc dù lãi suất thấp (thấp hơn nhiều so với trái phiếu Chính phủ), nhưng do thời gian triển khai rất dài, đồng thời thông qua các nhà thầu Nhật Bản, khoản vay ODA gần giống với các khoản vay thương mại hơn là các khoản vay ưu đãi. Nhận định về tình hình này, đại diện JICA Việt Nam cho rằng, phụ thuộc vào nguồn ODA là một "thất bại". "*Bao giờ Việt Nam mới trở thành quốc gia không cần ODA nữa, đó mới là điều chúng tôi mong mỏi*" - ông Mori cho biết.

Trên thực tế, với các công trình hạ tầng có sự tham gia của nhà thầu Nhật Bản thường có chất lượng tốt hơn, bền hơn so với nhà thầu của các quốc gia khác, ví dụ như Việt Nam và Trung Quốc. Tuy nhiên, vốn đầu tư của các nhà thầu Nhật Bản thường cao hơn từ 10 - 20% so với các nhà thầu khác, đó là điều không thể phủ nhận. Việc chuyển giao công nghệ, phát triển nhân lực là những thành quả không thể không kể đến. Người Việt Nam được đánh giá có khả năng tiếp thu công nghệ tốt, thể hiện qua các công trình, dự án đã hợp tác với đối tác Nhật Bản trong thời gian qua.

Ông Mutsuya Mori tham vấn: "*Việt Nam chỉ nên sử dụng vốn ODA khi cần thi công những công trình đòi hỏi công nghệ cao, yêu cầu sự tham gia của các nhà thầu Nhật Bản. Đó mới là cách sử dụng vốn ODA khôn ngoan nhất*".

Tiết kiệm được 30% vốn

"*Với kinh phí thuê tư vấn giám sát cùng nhiều loại phí khác mà các tổ chức cho vay ODA đưa ra, thông thường đã mất gần 30% "ăn" vào tổng vốn vay. Tất cả những hạng mục này, bên cho vay ODA sẽ tính vào một khoản gọi là "quản lý phí". Không vay vốn ODA cho dự án mở rộng cảng Đà Nẵng (cảng Tiên Sa) giai đoạn 2 mà doanh nghiệp tự huy động nguồn vốn đầu tư bằng cách đi vay và phát hành trái phiếu, tìm vốn trên thị trường chứng khoán...*" - Ông Nguyễn Hữu Sia, Tổng giám đốc Công ty CP Cảng Đà Nẵng, nói.

Ông Sia cho rằng cảng Đà Nẵng đã cổ phần hóa, vì thế không nên cứ dựa mãi vào vốn ODA mà nên tìm nguồn trên thị trường. Tự huy động vốn, tức là doanh nghiệp giành quyền tự quyết cho chính mình chứ không phụ thuộc vào rất nhiều điều kiện, ràng buộc từ phía tổ chức cho vay vốn ODA. Vay ODA phải phụ thuộc rất nhiều vào họ. Ví như họ chỉ định nhà thầu, nơi bán thiết bị… Ngoài ra, họ cũng tham gia vào dự án của mình ngay từ ban đầu như thiết kế, lên phương án…, vì thế sẽ mất rất nhiều thời gian. Trên

thực tế, vay vốn ODA không dễ gì làm ngay được, như dự án này sẽ phải mất mấy năm mới hoàn thành. Nếu doanh nghiệp tự huy động vốn, sẽ tự quyết tất cả, do đó thời gian hoàn thành chắc chắn sớm hơn. Quan trọng nhất, vay vốn ODA tức là phải chấp nhận các phương án của họ…

"*Mình làm cuốn chiếu thành hai giai đoạn. Giai đoạn 1 hơn 1.000 tỉ đồng. Cách làm của Việt Nam thì tất nhiên không bằng của Nhật được. Họ làm hoàn chỉnh một dự án sau khi nghiên cứu khả thi. Nhưng tôi lưu ý Nhật nghiên cứu khả thi cũng có khi trật chứ không phải trúng hết đâu. Chẳng hạn nghiên cứu khả thi Hành lang Kinh tế Đông – Tây 1 (EWEC 1, nối từ vùng Đông Bắc Thái Lan qua Lào, vào Việt Nam ở cửa khẩu Lao Bảo và ra biển Đông bằng cửa ngõ cảng Đà Nẵng) là trật. Nhật nói rất nhiều cái đúng, nhưng cái đó không đúng. Nếu bám theo EWEC1 để đưa sản lượng hàng hóa về cảng Đà Nẵng thì chắc chúng tôi chết chổng vó rồi! Vì vậy mình phải căn cứ theo văn hóa, lịch sử, con người của mình, thị trường và tầm nhìn của mình kết hợp với cái hiện đại của Nhật để đưa ra luận chứng kinh tế kỹ thuật phù hợp. Chẳng hạn mình xây cầu cảng khác với họ một chút nhưng vẫn đảm bảo công năng bằng 90% của họ, chủ yếu là container. Họ cũng container nhưng xây bãi từ lòng sông lên. Mình không có tiền nhiều nên lấy bãi Danalog làm bãi hậu cần. Có những cái chuyển biến nhanh nhẹn theo kiểu Việt Nam thì nó tiết kiệm hơn…*" - ông Nguyễn Hữu Sia diễn giải.

Dự kiến cuối năm 2017 sẽ hoàn tất giai đoạn 1. Khi đó sẽ nâng công suất của cảng lên rất nhiều. Năm nay cảng Đà Nẵng phấn đấu đạt 6,5 triệu tấn, trong đó hàng container đạt chừng 250.000 – 260.000TEUs, chiếm 60% tổng sản lượng. Đến năm 2020, hứa hẹn hàng container sẽ đạt 550.000 – 600.000TEUs, và đến năm 2025 đạt 800.000TEUs.

"*Chúng tôi không hẳn là công ty mạnh về tài chính nhưng là đơn vị lành mạnh, cộng với khả năng phát triển khi nhiều năm liền tăng trưởng cao, vì vậy lạc quan về khả năng tự huy động tài chính để dự án hoàn thành đúng tiến độ cam kết*", ông Sia nói.

Dũng cảm nhưng hợp lý

Một chuyên gia xây dựng hàng hải cho rằng từ chối ODA là một quyết định "dũng cảm nhưng hợp lý" của cảng Đà Nẵng. "*Xét về lãi vay, có thể ODA rẻ hơn vốn từ ngân hàng, nhưng đi kèm đó là các điều kiện như sử dụng thiết kế, tư vấn, giám sát của nước tài trợ vay. Do đó, tổng lại,*

Tàu khu trục USS John S. McCain và tàu hộ tống USNS Safeguard cùng thủy thủ đoàn Hạm đội 7 của Mỹ cập cảng Tiên Sa, trưa 7/4/2014.

Vận chuyển thiết bị từ Cảng Tiên Sa, Đà Nẵng đến Khu công nghiệp Dung Quất, Quảng Ngãi.

dự án có thể đắt hơn 1,5-1,8 lần so với khi doanh nghiệp được chủ động", vị này phân tích.

Ông Phan Hữu Thắng - nguyên Cục trưởng Cục Đầu tư nước ngoài (Bộ Kế hoạch & Đầu tư), cho biết bản chất của ODA là lãi suất thấp, vay dài hạn nhưng đi cùng với nó là những ràng buộc rất chặt chẽ. Nước đi vay không có quyền quyết định số phận gói tiền đó mà phải sử dụng theo đúng mục đích hoặc định hướng của bên cho vay. "*Có một nguyên tắc mà ai cũng biết, vốn ODA, luôn là một khoản vay mà chúng ta sẽ phải trả lại trong tương lai và kèm theo điều kiện cho vay là những điều khoản có lợi cho các nhà thầu đến từ nước cung cấp ODA. Riêng Nhật Bản là nước có quan hệ ODA với VN rất chặt chẽ từ những ngày đất nước mới mở cửa, cải cách. Khi sử dụng đồng vốn ODA vay của Nhật, nhìn chung, ta phải sử dụng các nhà thầu Nhật cho các công trình. Nếu có đấu thầu thì cũng chỉ là giữa các nhà thầu của Nhật*", ông Thắng nhấn mạnh.

Tuy nhiên, xung quanh việc cảng Đà Nẵng từ chối nguồn vốn ODA cho dự án của mình cũng còn lắm nỗi lo. Đó chính là việc khi từ chối nguồn vốn này thì doanh nghiệp có đủ tiềm lực để thực hiện dự án đến nơi đến chốn hay không khi tổng mức đầu tư cho dự án nâng cấp, mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2 lên tới hơn 1.000 tỷ đồng. Và khi kế hoạch không thực hiện được sẽ dẫn đến nhiều hệ lụy: nhà nước và doanh nghiệp bị thiệt hại về kinh tế; nhà tài trợ sẽ quay lưng. Điều này cũng là lo ngại chính của ông Huỳnh Đức Thơ – Chủ tịch UBND TP Đà Nẵng. Theo ông Thơ, việc từ chối nguồn vốn ODA của Nhật cho dự án này đã đã gây ảnh hưởng đến quan hệ giữa Đà Nẵng với JICA trong khi hiện Đà Nẵng đang cần JICA hỗ trợ một loạt dự án. "*Khi từ chối vốn ODA là cảng Đà Nẵng phải cam kết huy động được vốn để đảm bảo thực hiện dự án đúng tiến độ. Với tốc độ tăng 10-20%/năm như hiện nay, chỉ 5-6 năm nữa lượng hàng qua cảng Tiên Sa sẽ lên tới 10 triệu tấn/năm, nếu không thực hiện kịp giai đoạn 2 thì sẽ gây ách tắc, quá tải*", ông Thơ nói.

Ngoài ra, nếu sử dụng vốn ODA thì chủ đầu tư khó lòng can thiệp vào việc chọn nhà thầu cung cấp thiết bị, nhà thầu xây dựng... vì nước tài trợ vốn sẽ gần như chỉ định các nhà thầu của họ tham gia. Việc "đi đêm" với các nhà thầu nước ngoài trong trường hợp này rất khó, vì các nhà thầu nước ngoài lúc này ở "kèo trên". Trong khi đó, việc chọn thầu là mảnh đất màu mỡ cho những tiêu cực. Việc nhà thầu "đi đêm" với chủ đầu tư để được trúng thầu hoặc chỉ định thầu xảy ra ở rất nhiều dự án trong nước. Vì vậy cũng có

thể sẽ xảy ra trường hợp chủ đầu tư từ chối vay ODA để dễ bề "làm luật" với các nhà thầu trong nước. Cũng có thể chủ đầu tư nhận thức được việc vay vốn trong nước không hiệu quả bằng nhưng vì cái lợi riêng cho bản thân họ sẵn sàng từ chối vay ODA.

Tạm kết vấn đề bằng một nhận xét của chuyên gia:

> "Từ chối ODA không chỉ là một quyết định "dũng cảm nhưng hợp lý" mà còn là quyết định "sáng suốt". ODA thực chất là "tiền của Nhật lại về với Nhật""

Trong những năm qua, tại một số cảng biển, cửa khẩu của Việt Nam đã xảy ra tình trạng tồn đọng số lượng lớn hàng hóa, gây khó khăn cho hoạt động kinh doanh, vận chuyển hàng hóa, thiệt hại về kinh tế cho doanh nghiệp và ô nhiễm môi trường. Nguyên do hay được nhắc đến là một số cơ quan, doanh nghiệp lợi dụng quy định của pháp luật để đưa trái phép hàng hóa vào lãnh thổ Việt Nam; cơ chế xử lý hàng tồn đọng chưa đủ mạnh và chậm được hoàn thiện, việc thực hiện chưa thực sự quyết liệt.

Vì sao doanh nghiệp bỏ hàng?

Hàng tồn đọng ở khu vực cảng Hải Phòng không phải là câu chuyện mới. Nhưng vì sao cửa ngõ giao thương lớn nhất miền Bắc lại phải chịu gánh nặng này?

Lật lại câu chuyện này vào khoảng các năm 2010 và 2011, khi hoạt động kinh doanh tạm nhập tái xuất phát triển mạnh mẽ, với vị trí địa lý thuận lợi cảng Hải Phòng gần như là "cửa ngõ" vào duy nhất của hàng hóa tạm nhập để tái xuất đi Trung Quốc. Rất nhiều hàng hóa trong số này nằm trong Danh mục hàng hóa cấm XNK hoặc tạm dừng XNK, nhưng lại được kinh doanh tạm nhập tái xuất theo giấy phép của bộ Công Thương. Khi hàng hóa tạm nhập vào cảng Hải Phòng tăng đột biến, việc tái xuất hàng hóa cho chủ hàng Trung Quốc lại gặp nhiều khó khăn, dẫn đến tình trạng quá tải trầm trọng.

Trước thực trạng đó, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành Chỉ thị 23/CT-TTg ngày 7-9-2012 về tăng cường quản lý Nhà nước đối với hoạt động kinh doanh tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu và gửi kho ngoại quan. Để triển khai chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, các bộ, ngành đã ban hành nhiều chính sách và đẩy mạnh các biện pháp quản lý, điển hình là việc Bộ Công Thương ban hành Quyết định 5.737/QĐ-BCT ngày 28-9-2012, về việc công bố tạm thời các Danh

"Núi rác" ở cảng

Tại cảng Hải Phòng, trong số hơn 5.000 container hàng hóa tồn đọng thì có tới hơn 1.000 container bị "bỏ quên" từ năm 2006. Báo cáo của Công an TP Hải Phòng cho hay trong hoạt động tạm nhập - tái xuất, đối tượng xuất và nhận đều là người nước ngoài: "Nếu phát hiện hàng gian đã nằm trong tầm kiểm soát của lực lượng công an thì lập tức, người đứng tên nhận hàng trên vận đơn sẽ từ chối nhận với lý do không mua hoặc không đúng chủng loại cam kết… Trong khi đó, đối tượng xuất sẽ thông báo họ bị trục trặc kỹ thuật và đề nghị trả hàng về xuất xứ. Vì vậy, lực lượng chức năng rất khó xử lý"

(Trích báo cáo)

NGUYỄN HỮU TUẤN

mục hàng hóa kinh doanh tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu và gửi kho ngoại quan, trong đó có 2 Danh mục về hàng hóa cấm kinh doanh tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu (phụ lục số 1) và Danh mục hàng hóa tạm ngừng kinh doanh tạm nhập tái xuất, chuyển khẩu và gửi kho ngoại quan (phụ lục 2). Quyết định này có hiệu lực kể từ ngày ký. Trong khi đó, một lượng lớn hàng hóa nằm trong 2 danh mục theo thông lệ đã được doanh nghiệp đưa về cảng Hải Phòng từ trước và một lượng lớn khác đang trên tàu cập cảng.

Tuy nhiên, khi thực hiện Quyết định 5.737, các doanh nghiệp đã không thể thực hiện kinh doanh tạm nhập tái xuất và đưa số hàng trên ra khỏi cảng. Đây chính là nguyên nhân khiến cho cảng Hải Phòng tồn đọng hàng nghìn container hàng hóa.

Hiện nay hàng hóa tồn đọng chủ yếu vẫn thuộc loại hình xuất nhập khẩu như tạm nhập tái xuất, nhập máy móc thiết bị tạo tài sản cố định, nhập kinh doanh. Mặt hàng tồn đọng chủ yếu gồm cao su, lốp cao su đã qua sử dụng, quần áo đã qua sử dụng, phế liệu, thiết bị điện đã qua sử dụng, hàng điện tử đã qua sử dụng, thực phẩm đông lạnh…

Lý giải nguyên nhân tồn đọng hàng ngàn container kể trên, ông Nguyễn Nhật nguyên Cục trưởng Cục Hàng hải cho rằng, một lượng hàng lớn tại các cảng biển thuộc về hàng tạm nhập, tái xuất, chủ yếu người đứng tên nhận lô hàng là các tổ chức, cá nhân nước ngoài hoặc doanh nghiệp kinh doanh tạm nhập tại xuất. Hàng hóa về cảng Hải Phòng sau đó tái xuất đi Trung Quốc hoặc nước thứ 3. Do chính sách kiểm soát chặt chẽ hàng nhập khẩu qua biên giới của phía Trung Quốc nên việc tái xuất gặp khó khăn. "Qua kiểm tra, đánh giá, chi phí lưu container, phí lưu bãi phải trả cho đơn vị vận tải và kinh doanh kho bãi của nhiều lô hàng lớn hơn giá trị thực tế của lô hàng đó. Các lô hàng phế liệu cao su hoặc lốp cao su đã qua sử dụng chi phí bình quân trả phí lưu container, kho bãi khoảng 300 triệu đồng/

container trong khi giá trị hàng hóa chỉ khoảng 10-20 triệu đồng/container".

Đặc biệt, qua kiểm tra 1.426 container hàng hóa tại cảng Hải Phòng, cơ quan chức năng đã phát hiện và xử lý nhiều vi phạm về việc vận chuyển vào Việt Nam những mặt hàng không đủ tiêu chuẩn nhập khẩu, hàng hóa tạm nhập tái xuất phải không có giấy phép, hàng hóa thuộc danh mục cấm tạm nhập tái xuất, hoặc đã tạm dừng.

"Bốc thuốc" xử lý hàng tồn

Để sớm giải quyết cơ bản tình trạng hàng tồn đọng trong năm 2015, đồng thời có giải pháp hiệu quả hơn ngăn ngừa tình trạng này tái diễn, Phó Thủ tướng Hoàng Trung Hải đã có văn bản yêu cầu các cơ quan, đơn vị chức năng có liên quan theo thẩm quyền tiếp tục khẩn trương thực hiện xử lý những lô hàng đang tồn đọng tại cảng biển, cửa khẩu theo đúng quy định của Nghị định số 29/2014/NĐ-CP ngày 10/4/2014 của Chính phủ quy định về thẩm quyền, thủ tục xác lập quyền sở hữu Nhà nước về tài sản và quản lý, xử lý tài sản được xác lập quyền sở hữu Nhà nước; Thông tư số 203/2014/TT-BTC ngày 22/12/2014 của Bộ Tài chính hướng dẫn xử lý hàng hóa tồn đọng thuộc địa bàn hoạt động hải quan; Thông tư số 05/2014/TT-BCT ngày 27/1/2014 của Bộ Công Thương quy định về hoạt động tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập, chuyển khẩu hàng hóa và các quy định của pháp luật liên quan khác.

Về các doanh nghiệp tham gia thu mua lượng hàng hóa tồn đọng tại cảng biển, cửa khẩu, Phó Thủ tướng giao Bộ Tài chính quyết định theo đúng thẩm quyền (thực hiện theo cơ chế đấu giá). Đối với xử lý cao su, lốp ôtô đã qua sử dụng tồn đọng, Bộ Tài nguyên & Môi trường chịu trách nhiệm thẩm tra năng lực các doanh nghiệp, đơn vị có chức năng xử lý, tái chế cao su, lốp ôtô đã qua sử dụng, bảo đảm đáp ứng đủ điều kiện theo quy định của pháp luật về cơ sở vật chất, công nghệ, xử lý phải đáp ứng quy định về môi trường (khí thải, chất thải, nước thải…). Trên cơ sở đó, Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với Bộ Tài nguyên & Môi trường lựa chọn một số doanh nghiệp, đơn vị đủ năng lực và điều kiện để tham gia thu mua các lô hàng cao su, lốp ô tô cũ tồn đọng; đồng thời đơn giản hóa thủ tục để đẩy nhanh tiến độ xử lý.

Phó Thủ tướng yêu cầu Bộ Tài nguyên & Môi trường chủ trì, phối hợp cơ quan, địa phương liên quan tiến hành giám sát, kiểm tra chặt chẽ quá trình xử lý, tái chế, bảo đảm đáp ứng các quy định của pháp luật về môi trường. bộ Tài chính nghiên cứu, hướng dẫn cơ chế phù hợp để hỗ trợ kinh phí cho doanh nghiệp kinh doanh cảng giảm bớt thiệt hại do tình trạng hàng hóa tồn đọng lâu ngày xảy ra trước thời điểm có hiệu lực của Nghị định số 29/2014/NĐ-CP; trường hợp vượt thẩm quyền, báo cáo Thủ tướng Chính phủ.

Hình ảnh "rác container" ở một số cảng

Ông Nguyễn Nhật cho biết, Cục Hàng hải Việt Nam cũng đề xuất đối với các lô hàng hóa có người nhận ở Việt Nam nhưng không xuất trình được giấy phép do Bộ Công Thương cấp, sẽ phạt tiền và buộc đưa hàng hóa ra khỏi lãnh thổ Việt Nam. Trong trường hợp quá 30 ngày kể từ ngày nhận được Quyết định xử phạt vi phạm hành chính mà doanh nghiệp không thực hiện thì tịch thu hoặc tiêu hủy hàng hóa theo quy định.

Đại diện của Công ty CGM Việt Nam JSC (có trụ sở tại TP.HCM) cho biết, hãng tàu có những container tồn đọng tại cảng Hải Phòng đã hơn 8 năm. Công ty muốn lấy lại vỏ container, không cần quan tâm đến hàng bên trong.

Công ty CGM Việt Nam JSC không phải là trường hợp hãng tàu duy nhất bị tồn đọng container ở các cảng. Theo thống kê của ngành Hải quan, kết quả kiểm tra tại năm khu vực cảng biển, cửa khẩu là TP.HCM, Hải Phòng, Quảng Ninh, Đà Nẵng và Bà Ria - Vũng Tàu cho thấy tình trạng container tồn đọng, quá hạn làm thủ tục lên tới hàng ngàn. Các container này được các hãng tàu vận chuyển cho khách về các cảng biển Việt Nam. Tuy nhiên, các doanh nghiệp đã bỏ không lấy hàng khi bị cơ quan hải quan phát hiện là hàng cấm nhập khẩu.■

Một cổ, hai tròng...

Hiện nay một chuyến xe đầu kéo từ Quảng Bình đi Vinh (200km) đã tốn hết 1.640.0000đ (66.000đ/tấn); từ Quảng Bình đi Huế (160km) tốn hết 1.080.000đ (43.000đ/tấn). Doanh nghiệp tiết kiệm từng đồng giá thành mà lại cứ cho thu vô tôi vạ thế thì tỉnh nghèo Quảng Bình, Quảng Trị làm sao mà phát triển được.

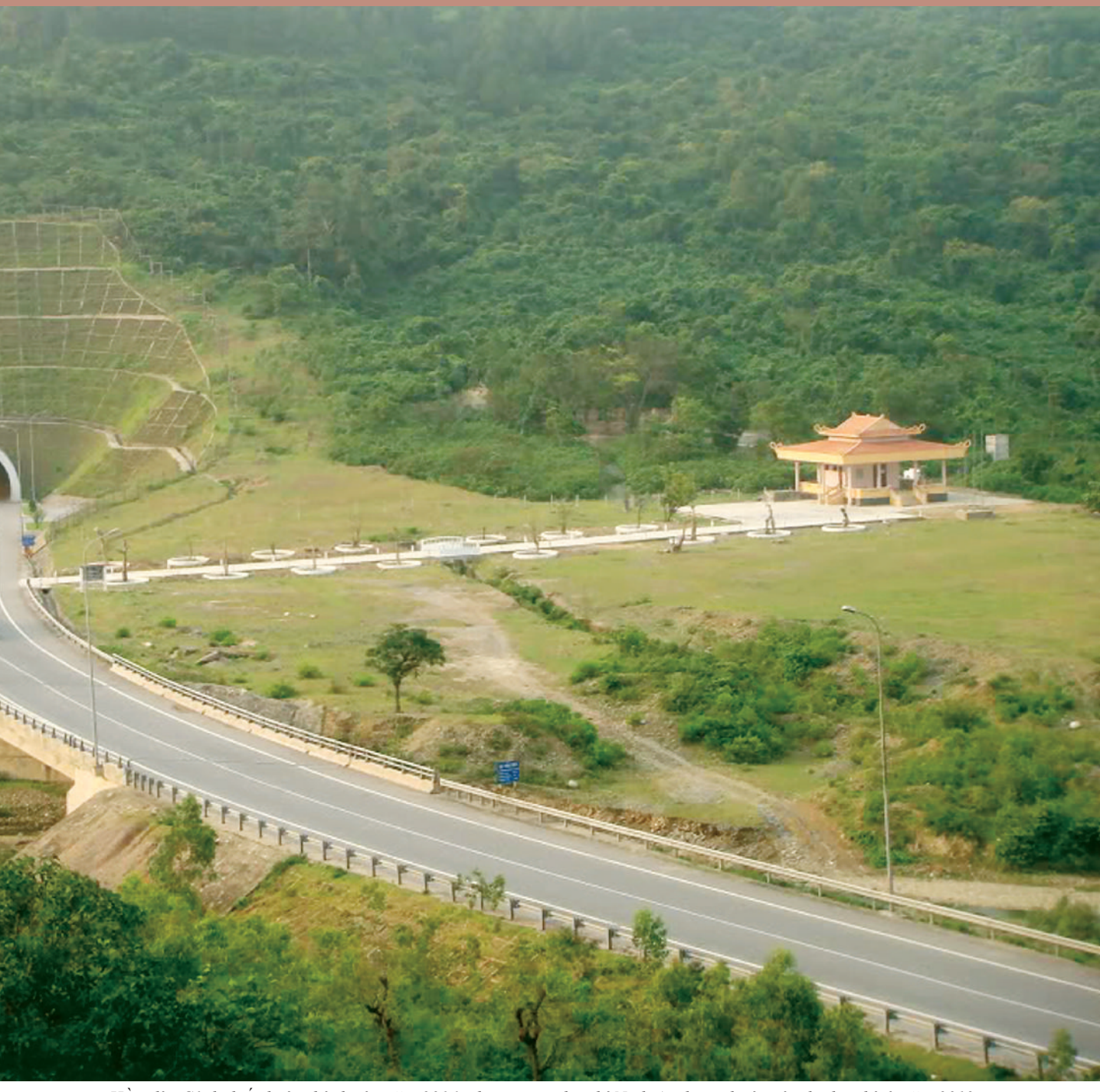
NGUYỄN TUẤN – MINH TRÍ – NGỌC THỊNH

Trả phí cho đoạn đường... không hề đi

UBND tỉnh Quảng Trị cho biết Bộ Tài chính vừa ban hành thông tư tăng mức thu phí đối với các phương tiện khi qua trạm thu phí đoạn quốc lộ 1, (QL1) từ thành phố Đông Hà đến thị xã Quảng Trị. Lý do tăng phí này là do thu gộp phí cho cả hai đoạn QL1 vừa nâng cấp - mở rộng xong: đoạn từ Đông Hà đến thị xã Quảng Trị và đoạn từ Đông Hà đến thị trấn Gio Linh.

Do thu gộp, nên mức phí mới tăng gần gấp đôi so với mức phí đang thu. Thời gian áp dụng mức phí mới là ngay sau khi đoạn QL1 Đông Hà - Gio Linh nghiệm thu xong (dự kiến sau ngày 30-8). Việc thu gộp phí của hai đoạn đường này sẽ gây ra bất hợp lý: các xe chỉ chạy trên một đoạn đường mà phải trả phí cho cả hai. Cụ thể, nếu xe chạy từ cửa khẩu Lao Bảo về Huế và các tỉnh phía Nam, chỉ đi qua đoạn QL1 Đông Hà - thị xã Quảng Trị mà không đi qua đoạn Đông Hà - Gio Linh vẫn phải trả phí cho cả hai đoạn đường này.

Cả hai đoạn QL1 vừa mới nâng cấp nói trên đều do Công ty cổ phần Tập đoàn Trường Thịnh đầu tư theo mô hình BOT. Ông Hoàng Gia Đại, giám đốc Công ty TNHH BOT Quảng Trị (đơn vị liên danh giữa Công ty cổ phần Tập đoàn Trường Thịnh và Binh đoàn 12), cho biết việc gộp chung phí của hai đoạn QL1 này là để bớt



Hầm đèo Cả dự kiến hoàn thành vào năm 2016, nhưng trạm thu phí Ninh An thuộc dự án này đã thu phí từ năm 2012.

chi phí xây thêm một trạm thu phí ở Gio Linh (để thu phí cho đoạn QL1 Đông Hà - Gio Linh). Theo ông: "*Nếu xây thêm một trạm thu phí ở thị trấn Gio Linh thì hai trạm thu phí chỉ cách nhau 20 cây số là quá ngắn. Cách thu gộp này sẽ gây thiệt thòi cho một số chủ phương tiện, nhưng không thể nào thỏa mãn yêu cầu chi tiết của từng trường hợp được*".

Về phía tỉnh Quảng Trị, ông Nguyễn Quân Chính - Phó chủ tịch UBND tỉnh khẳng định việc thu phí gộp như vậy là bất hợp lý và thiệt thòi cho nhiều người không sử dụng đường mà vẫn phải trả phí. Ông Chính cho rằng nhà đầu tư QL1 nên kéo dài thời gian thu phí, thay vì phải thu gộp phí tăng lên gấp đôi như thế.

Tiền chui vào "túi" nhà đầu tư

Quốc lộ 1A đoạn qua các tỉnh từ Nghệ An đến Quảng Trị dù chưa hoàn thành việc mở rộng, nhưng hiện đã có nhiều trạm thu phí mọc lên. Ở Nghệ An là trạm Hoàng Mai và trạm Bến Thủy 1, Bến Thủy 2 do Tổng Cty Xây dựng Công trình giao thông 4 (CIENCO 4) quản lý để thu hồi vốn dự án đường tránh Hà Tĩnh. Tháng 9-2013, trạm thu phí Hoàng Mai dừng hoạt động vì người dân đóng quỹ bảo trì đường bộ. Nhưng đến tháng 5-2015, Bộ GTVT lại cho phép liên doanh CIENCO 4 và Tổng Cty 319 được thu phí tại trạm Hoàng Mai… để hoàn vốn dự án BOT

Riêng tại 4 tỉnh, thành Đồng Nai, Bình Dương, Bình Phước và TPHCM có đến 32 trạm thu phí. Doanh nghiệp "khóc ròng", vì ra đường là đóng tiền. Giá cước vận tải gia tăng, gánh nặng này lại bổ đều xuống toàn xã hội.

Trạm thu phí cầu Đồng Nai vừa đưa vào sử dụng cũng là trạm có mức phí cao ngất ngưởng, khiến nhiều doanh nghiệp kêu trời.

mở rộng QL1A đoạn Nghi Sơn – Cầu Giát.

Về lý thuyết, người dân vẫn phải liên tục đóng phí, dù tiền thu được không nộp về ngân sách như trước mà chui vào "túi" nhà đầu tư, trong khi nhà đầu tư chỉ mở rộng thêm một phần con đường của quốc gia. Hình thức "chuyển hóa" về chủ thể thu phí tương tự này đang được áp dụng tại trạm Bàn Thạch (Phú Yên), Ninh An (Khánh Hòa), Nam Hải Vân (Đà Nẵng)… Nhà nước tránh được tiếng không thu phí chồng phí, nhưng thực chất người dân không tránh khỏi. Tại Hà Tĩnh còn có hai trạm thu phí khác là Cầu Rác (huyện Cẩm Xuyên) và Đèo Ngang (Kỳ Anh).

Tại Quảng Bình, hiện có 1 trạm trên QL1A ở huyện Quảng Ninh, thu phí hoàn vốn dự án BOT đường tránh qua TP. Đồng Hới từ năm 2010. Lẽ ra CTCP Tập đoàn Trường Thịnh – nhà đầu tư – chỉ được đặt trạm thu phí trên tuyến tránh, nhưng điều vô lý nhiều năm nay là Nhà nước cho phép trạm được đặt trên QL1A, thu gom cả những phương tiện không dùng sản phẩm của họ. Phương tiện đi QL1A đường cũ bị nộp phí oan, người dân gánh thêm chi phí.

Bình quân 1km 1 trạm thu phí

Mật độ trạm thu phí ở đoạn đường ĐT 16, từ ngã ba Tân Vạn (giáp ranh 3 tỉnh, thành Đồng Nai, Bình Dương và TP.HCM) về huyện Tân Uyên (Bình Dương) có thể nói là dày đặc nhất nước. Chỉ với hơn 5km đường, nhưng có tới 5 trạm thu phí, bình quân 1km/ trạm thu phí. Người điều khiển phương tiện vừa nộp phí tại trạm đầu tiên, do CTCP đầu tư - phát triển Cường Thuận Idico quản lý, thì khoảng 1km nữa đã gặp trạm thu phí thứ hai, cũng của Cường Thuận Idico.

Chưa hết, vừa qua vòng xoay cầu Hóa An để sang nhánh đường trước mặt, chỉ cách trạm thu phí bên kia vòng xoay khoảng 200m, lại thêm trạm thu phí thứ ba, cũng của Cường Thuận Idico. Chừng 1km tiếp theo, sang địa phận huyện Tân Uyên, tỉnh Bình Dương, lại mọc lên một trạm thu phí thứ tư, do CTCP lâm sản xuất nhập khẩu tổng hợp Bình Dương quản lý. Tiếp hơn 1km nữa, là trạm thu phí thứ 5, cũng của doanh nghiệp này.

Một tài xế nói: "*Tôi từng dở khóc dở mếu khi đi trên đoạn đường dày đặc trạm thu phí này. Từ Bà Rịa - Vũng Tàu về TP. Thủ Dầu Một, tôi đã phải nộp 10 lần tiền phí tại 5 trạm thu phí liền kề khác thường này, gồm 2 lượt đi-về, tổng cộng 150.000 đồng. Cộng thêm 6 lần nộp phí nữa tại 3 trạm thu phí cầu Đồng Nai và QL 51, tốn kém 250.000 đồng. Tốn tiền một phần, nhưng vô cùng bực bội vì lưu thông giật cục. Biết kêu ai thấu?*".

Thông tư số 70, do Bộ Tài chính ban hành ngày 7-9-2004 "Về hướng dẫn chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí cầu, đường bộ" đã quy định rõ khoảng cách giữa 2 trạm thu phí trên cùng tuyến đường, tối thiểu là 70km. Thế nhưng, ở các tỉnh vùng kinh tế trọng điểm phía Nam, quy định trên hoàn toàn không được tuân thủ. Ở Bình Phước, đoạn đường QL13 qua tỉnh này dài khoảng 32km, nhưng có tới 2 dự án đường BOT. Bất kỳ xe nào, sau khi vừa nộp phí tại trạm thu phí của dự án Tham Rớt - Bình Long, sang đường BOT của dự án An Lộc - Chiu Riêu, lại phải nộp phí.

Hay như đường ĐT 741 từ Thủ Dầu Một (Bình Dương) lên thị xã Đồng Xoài (Bình Phước) có độ dài khoảng 68km, nhưng mọc tới… ba trạm thu phí. Không chỉ bất cập về mật độ phân bổ trạm thu phí, những bất cập về giá phí, cách quản lý của

các trạm thu phí cũng… rối bời.

Chưa hết, cùng tuyến đường, nhưng giá phí thay đổi chóng mặt. Ví dụ trạm thu phí của Công ty Becamex ở Bình Dương thu 15.000 đồng/lượt, với chất lượng đường rất tốt. Song, qua địa bàn Bình Phước, chất lượng đường kém hơn, nhưng giá phí… 20.000 đồng/lượt. Tại trạm thu phí Tân Lập trên đường ĐT 741, giá phí trước đây chỉ 10.000 đồng/lượt, vì đường không tốt bằng đường của Becamex, thì giờ giá đã tăng lên 15.000 đồng/lượt...

Một xe tải trên 10 tấn chở hàng cho khách từ Dĩ An (Bình Dương) về huyện Long Thành (Đồng Nai), đoạn đường chỉ 30km, nhưng phải qua 4 TTP. Trạm Bình Thung (20.000 đồng/lượt), trạm Bình Thắng (15.000 đồng/lượt); đắt đỏ hơn là trạm cầu Đồng Nai (60.000 đồng/lượt) và cuối cùng là trạm Tam Phước - Đồng Nai (80.000 đồng/lượt). Tổng cộng 175.000đ tiền phí cho đoạn đường 30km và 350.000đ cho 2 lượt đi - về.

"*Cứ để con đường cũ tôi đi, bán hàng còn có lãi. Giờ chở hàng đi con đường đẹp, xuống đến nơi giá thành tăng gấp đôi thì tôi bán cho ai nữa? Nếu không trả phí đi đường đẹp, chúng tôi chỉ có một con đường khác để đi, đó là nghỉ kinh doanh*". Một chủ doanh nghiệp vận tải ở Tây Nguyên, chua chát nói.

Ma trận

Ông Trần Đức Thanh - Phó Vụ trưởng vụ Kinh tế, ban Chỉ đạo Tây Nguyên nói: "*Đoạn QL14 từ Gia Lai đến hết tỉnh Đắc Nông, vừa rồi có báo đưa tin 5 trạm thu phí là không đúng, chính xác là 6 trạm. Trong đó 150km qua tỉnh Đắc Nông có 3 trạm ở đầu, giữa và cuối tỉnh. Quá trình đầu tư BOT trên QL14 cũng có nhiều vấn đề. Về nguyên tắc phải đầu tư xong mới được thu phí, nhưng Tập đoàn Đức Long Gia Lai (chủ đầu tư dự án BOT QL14 đoạn qua tỉnh Đắc Nông) đòi thu phí ngay từ lúc khởi công, tất nhiên không ai cho phép*".

Cũng theo ông Thanh: "*Nói trên phạm vi hẹp là khi BOT làm trên quốc lộ, người dân buộc phải đi qua vì không có con đường nào khác. Tây Nguyên vốn không có đường biển, đường sắt như các vùng miền khác, bởi vậy người dân càng không thể lựa chọn phương thức khác để đi lại, vận chuyển hàng hóa. Mức thu phí cũng quá cao, có dự án được thu bằng 3, 5 lần mức cơ bản tại Thông tư 90/2004/TT-BTC của Bộ Tài chính*". Chính vì vậy, ban Chỉ đạo Tây Nguyên có văn bản kiến nghị Ủy ban Thường vụ Quốc hội, Thủ tướng Chính phủ xem xét, bố trí nguồn vốn để mua lại một số dự án BOT trên QL14. Ngay từ đầu, nhằm giảm bớt các dự án BOT trên quốc lộ này, UBND tỉnh Đắc Nông đã đề nghị Bộ GTVT bố trí vốn trái phiếu chính phủ nâng cấp đoạn Cư Jút - Đắc Mil. Nhưng sau đó, bộ vẫn giao cho liên danh Toàn Mỹ 14 - Băng Dương đầu tư theo hình thức BOT để dựng thêm trạm thu phí.

Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Hồng Trường đã trả lời báo chí rằng: "*Trước khi nghị định về quỹ bảo trì đường bộ có hiệu lực (trước 1-1-2013) có hai hệ thống trạm thu phí là trạm thu nộp ngân sách Nhà nước và trạm BOT. Trong giai đoạn này, trước yêu cầu bức thiết giải quyết ùn tắc giao thông, theo đề nghị của các địa phương, Bộ GTVT chấp thuận chủ trương đầu tư một số tuyến đường tránh, đồng thời nâng cấp đường bộ để xử lý điểm đen về giao thông theo hình thức BOT. Do lưu lượng xe ít, tính hấp dẫn của dự án BOT không cao nên Nhà nước đồng ý sử dụng một số trạm thu phí đang thu nộp ngân sách (nằm ngoài dự án BOT) để hoàn vốn cho các dự án.*

Đó là các trạm như trạm Nam Hải Vân (Đà Nẵng), Bắc Thăng Long - Nội Bài (Hà Nội), trạm thu phí quốc lộ 5, trạm thu phí Tào Xuyên (hiện đặt ở Bỉm Sơn, Thanh Hóa), trạm cầu Bến Thủy (Nghệ An)... Từ ngày Nghị định về quỹ bảo trì đường bộ có hiệu lực, bộ báo cáo Thủ tướng việc dừng, xóa các trạm thu phí cho ngân sách Nhà nước. Tuy nhiên, đối với các trạm BOT được chuyển từ các trạm ngân sách Nhà nước trước đây là do lịch sử để lại, không thể xóa, dừng ngay được. Lý do, nhà đầu tư đã thế chấp quyền thu phí tại ngân hàng để vay vốn xây dựng dự án. Nhà nước cũng không thể cân đối ngay được nguồn tiền đền bù, mua lại quyền thu phí để tiếp tục thực hiện các dự án BOT đang dở dang...

Sau khi có ý kiến tham gia của các Bộ Tài chính, Kế hoạch - đầu tư, Lao động, Thương binh và Xã hội, Thủ tướng cân nhắc kỹ mới có ý kiến chỉ đạo giữ nguyên các trạm thu phí BOT".■

Trạm thu phí của Công ty CP Tập đoàn Trường Thịnh tại tỉnh Quảng Trị.

CẢNG ĐÀ NẴNG

Trong kế hoạch dài hạn 2015-2020, cảng Đà Nẵng xác định mục tiêu nhiệm vụ tổng quát là xây dựng và phát triển cảng theo hướng hiện đại, với hai trụ cột chính: Đẩy mạnh dịch vụ khai thác cảng, bao gồm dịch vụ tàu container, tàu khách, tàu có trọng tải lớn; hình thành và phát triển dịch vụ logistics bao gồm dịch vụ kho bãi, đóng rút hàng, vận tải, khai báo hải quan...

Xây dựng môi trường làm việc văn minh, hiện đại, góp phần xây dựng thành phố Đà Nẵng trở thành trung tâm logistics của miền Trung.

NGUYỄN HỮU SIA
Tổng Giám Đốc cảng Đà Nẵng

Thiên thời, địa lợi

Cảng Đà Nẵng có vị trí địa lý tự nhiên rất thuận lợi, nằm trong vịnh Đà Nẵng nước sâu, được che chắn bởi núi Hải Vân phía Bắc, núi Sơn Trà phía Nam, lại có đê chắn sóng dài 450 mét… Do đó, việc khai thác cảng có thể diễn ra quanh năm. Về điều kiện giao thông, cảng Đà Nẵng gần đường hàng hải quốc tế đi qua biển Đông nên rất thuận lợi cho việc tiếp nhận hàng trung chuyển. Cảng có hệ thống giao thông đường bộ khá tốt nối liền thông suốt với ga hàng không, ga đường sắt; cách quốc lộ 1A khoảng 15 km và dễ dàng kết nối với các tuyến đường 14A, 14B, tuyến cao tốc Đà Nẵng – Dung Quất; đặc biệt cảng Đà Nẵng được xác định là cửa ngõ tuyến Hành lang kinh tế Đông Tây (EWEC).

Với vị trí địa lý và điều kiện giao thông thuận lợi, cảng Đà Nẵng dễ dàng kết nối các vùng kinh tế. Trong xu thế hội nhập ngày càng sâu, rộng với thế giới bên ngoài; cùng với kinh tế miền Trung trên đà phát triển. Cảng Đà Nẵng đề ra chiến lược phát triển trong giai đoạn (2015-2020) và tầm nhìn 2025, định hướng mục tiêu: Xây dựng, phát triển cảng Đà Nẵng trở thành một trong những thương hiệu cảng biển hàng đầu của Việt Nam, góp phần xây dựng thành phố Đà Nẵng trở thành trung tâm logistics của miền Trung như Quyết định số 2551/QĐ-UBND của UBND thành phố Đà Nẵng.

Trải qua hơn 20 năm đổi mới hoạt động cảng, nhất là trong 10 năm trở lại đây, cảng Đà Nẵng đã định vị sản phẩm dịch vụ, xác định được khách hàng mục tiêu đó là các hãng tàu container, tàu khách, tàu chuyên dùng hàng tổng hợp. Trong đó, dịch vụ tàu container được xem là dịch

sẽ là trung tâm logistics của Miền Trung Việt Nam

vụ cốt lõi. Chính nhờ định vị sản phẩm là dịch vụ tàu container, đã giúp cho việc định hướng công tác đầu tư công nghệ, công tác đào tạo nguồn nhân lực, việc tập trung vốn, công tác sales marketing… theo hướng phát triển hàng container.

Do đó, 5 năm qua sản lượng hàng hóa, doanh thu, đặc biệt là kết quả kinh doanh tăng trưởng khá tốt, đời sống, thu nhập người lao động tăng lên rõ rệt, nộp ngân sách năm sau cao hơn năm trước, vốn không những được bảo tồn mà còn tăng trưởng nhanh qua các năm.

KẾT QUẢ SẢN XUẤT KINH DOANH GIAI ĐOẠN 2011-2015

Chỉ tiêu	ĐVT	2011	2012	2013	2014	Dự kiến 2015	% tăng bình quân
1) Sản lượng TTQ	Tấn	3.868.545	4.423.388	5.010.238	6.022.045	6.500.000	13,85%
Trong đó container	Teus	114.373	144.555	167.447	227.367	260.000	22,79%
2) Doanh thu	Triệu Đồng	307.882	357.069	446.534	487.144	475.000	11,45%
Trong đó doanh thu chính	Triệu Đồng	298.943	331.237	388.245	452.083	450.000	10,77%
3) Vốn chủ sở hữu	Triệu Đồng	225.949	226.136	480.299	660.000	672.000	
4) Đầu tư	Triệu Đồng	45.462	16.469	155.601	127.214	40.900	
- Xây dựng cơ bản	Triệu Đồng	27.631	5.052	51.485	78.385	11.500	
- Phương tiện th/bị	Triệu Đồng	17.831	11.417	104.116	48.829	29.400	
5) Lãi trước thuế	Triệu Đồng	11.200	16.257	58.903	93.272	110.000	77,03%

Đánh giá hoạt động sản xuất kinh doanh qua 5 năm cho thấy cảng Đà Nẵng giữ tốc độ phát triển ổn định. Sản lượng tăng trưởng bình quân 13,85%, doanh thu tăng bình quân 11,45%/năm, lãi trước thuế tăng bình quân 77,03%/năm, vốn chủ sở hữu trong 5 năm tăng 3 lần, tổng mức đầu tư giai đoạn (2011-2015): 385.646 triệu đồng.

Năm 2015, cảng Đà Nẵng phát huy các nguồn lực và làm tốt công tác thị trường để đạt sản lượng hàng hóa thông qua 6.500.000 tấn, container 260.000 Teus, lợi nhuận 110 tỷ đồng. Qua hoạt động sản xuất kinh doanh 6 tháng 2015, các chỉ tiêu kế hoạch đã đạt 50%. Với tình hình sản xuất kinh doanh lạc quan như hiện nay, cảng Đà Nẵng sẽ hoàn thành tốt các chỉ tiêu kế hoạch được giao năm 2015. Đặc biệt là công tác chuẩn bị đầu tư giai đoạn 2 Tiên Sa đã và đang được xúc tiến khẩn trương. Tính đến nay, được sự chấp thuận của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Đại Hội đồng cổ đông ủy quyền cho HĐQT cảng Đà Nẵng phê duyệt dự án đầu tư giai đoạn 2 Tiên Sa, đây được xem là cột mốc quan trọng để dự án có thể khởi công vào quý 1 năm 2016.

Trong kế hoạch dài hạn 2015-2020 xác mục tiêu nhiệm vụ tổng quát: Xây dựng và phát triển cảng theo hướng hiện đại với hai trụ cột chính là đẩy mạnh dịch vụ khai thác cảng bao gồm dịch vụ tàu container, tàu khách, tàu có trọng tải lớn; hình thành và phát triển dịch vụ logistics bao gồm: dịch vụ kho bãi, đóng rút hàng, vận tải, khai báo hải quan… xây dựng môi trường làm việc văn minh, hiện đại, góp phần xây dựng thành phố Đà Nẵng trở thành trung tâm logistics của miền Trung.

Trên cơ sở phân tích đánh giá môi trường kinh doanh, nghiên cứu chính sách kinh tế vĩ mô, sự hội nhập của nền kinh tế và phân tích môi trường nội bộ, cảng Đà Nẵng đưa ra chỉ tiêu phấn đấu đến năm 2020: sản lượng hàng hóa thông qua 10 triệu tấn, trong đó hàng container đạt 450.000 Teus

Bốc dỡ hàng hóa ở cảng Đà Nẵng.

(hàng tổng hợp tăng trưởng bình quân 10%/năm, hàng container tăng 15%/năm). Về đầu tư và phát triển: giai đoạn 2015-2018, tiến hành đầu tư phần 1 giai đoạn 2, tổng mức đầu tư 1.070 tỷ đồng, đầu tư 20 ha kho bãi tại Hòa Nhơn, xúc tiến chuẩn bị đầu tư 16 ha kho bãi container tại khu vực Sơn Trà.

Để đạt được các mục tiêu giai đoạn 2015-2020, cảng Đà Nẵng có một số nhóm giải pháp sau:

1) Nhóm giải pháp về thị trường:

Tiếp tục thâm nhập thị trường truyền thống và phát triển thị trường mới. Xác định vùng hậu phương của cảng Đà Nẵng bao gồm các tỉnh Bắc và Trung Trung Bộ, Bắc Tây Nguyên và các tỉnh Nam Lào, Đông Bắc Thái Lan dọc theo hành lang kinh tế Đông Tây. Thường xuyên thực hiện nghiên cứu, khảo sát thị trường, thu thập thông tin để có dự báo sản lượng hàng hóa, nhu cầu vận tải trên vùng hậu phương cảng, qua đó để xây dựng các chính sách marketing phù hợp đáp ứng yêu cầu và mong muốn của khách hàng... Từ thông tin của khách hàng để có cơ sở tiếp tục đầu tư phát triển cảng, nâng cao năng lực cạnh tranh,

Công tác xây dựng thương hiệu, quảng bá, quảng cáo truyền thông cũng được chú trọng nhằm cung cấp thông tin về cảng đến khách hàng và giới hữu quan.

2) Nhóm giải pháp về đầu tư phát triển và nguồn vốn huy động:

Công tác đầu tư đổi mới công nghệ và phát triển cảng Đà Nẵng giai đoạn 2015-2020 theo hướng phát triển dịch vụ tàu container, tàu khách và tàu chuyên dùng có trọng tải lớn. Trong đó:

+ Trọng tâm vẫn là đầu tư Dự án giai đoạn 2 Tiên Sa (để phục vụ tàu container) bao gồm các hạng mục sau: Xây dựng bến 50.000 DWT dài 310 mét cho tàu container trọng tải đến 50.000 DWT, tàu tổng hợp đến 70.000 DWT, tàu khách 100.000 GT; Xây dựng bến 20.000 DWT dài 210 mét cho tàu container 20.000 DWT; Đầu tư 2 cầu QC đầu tàu, các thiết bị nâng hạ, và hạ tầng kỹ thuật khác; Tổng mức đầu tư phần 1 giai đoạn 2 cảng Tiên Sa là 1.070 tỷ đồng;

+ Đầu tư các kho bãi hậu cần của cảng tại khu vực Sơn Trà và kho bãi Hòa Nhơn. Dự kiến tổng mức đầu tư 50 tỷ đồng.

+ Đầu tư các thiết bị nâng hạ đầu bãi, cho hàng container (2 cẩu RTG), hàng tổng hợp, các công trình hạ tầng phụ trợ... Dự kiến các hạng mục khác

khoảng 300 tỷ đồng.

Về nguồn vốn huy động: Đối với giai đoạn 2 Tiên Sa, cảng Đà Nẵng từ chối vốn ODA của Nhật tài trợ, thay vào đó cảng có kế hoạch sử dụng vốn trong nước nước: 30% vốn tự có từ nội lực công ty, 35% vốn vay từ các tổ chức tín dụng và 35% từ thị trường vốn bên ngoài (dự kiến phát hành cổ phiếu, trái phiếu…). Đến nay, diễn biến việc thực hiện kế hoạch vốn là khả thi.

Về các hạng mục còn lại, cảng dự kiến sử dụng 50% vốn tự có và 50% vốn tín dụng bên ngoài.

3) Nhóm giải pháp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực và các chính sách đãi ngộ thu hút nhân tài:

Thực hiện công tác quản trị nguồn nhân lực theo hướng hiện đại, bắt đầu từ xây dựng chiến lược nguồn nhân lực, chú trọng đến kế hoạch nhân sự hàng năm, thực hiện công tác tuyển dụng, đào tạo, đánh giá nhân viên... một cách công khai, minh bạch nhằm thu nhận người phù hợp và giữ người giỏi cho công ty.

Thực hiện mô tả công việc và bố trí chức danh phù hợp với nguyện vọng và khả năng của từng người kèm theo chính sách đãi ngộ hợp lý để người lao động gắn bó với công ty, tạo điều kiện để công nhân viên phát huy sức sáng tạo, làm việc tận tâm, trách nhiệm hướng đến sản phẩm cuối cùng mà họ cống hiến, hướng đến khách hàng mà họ phục vụ.

4) Nhóm giải pháp về tăng cường công tác quản trị nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh:

Từ các mục tiêu tổng quát, dài hạn của chiến lược kinh doanh. Cảng cần thực hiện công tác quản trị chiến lược, tất cả các cấp từ lãnh đạo cảng, các phòng ban, đơn vị đến tổ đội sản xuất, nhân viên đều được cấp trên trực tiếp giao mục tiêu nhiệm vụ cụ thể. Các cấp quản trị chủ động thực hiện tiến trình PDCA (Hoạch định - Tổ chức thực hiện - Kiểm tra - Phản hồi). Trong đó chú trọng việc đánh giá, phản hồi của cấp trên trực tiếp với cấp dưới.

(*Plan*: lập kế hoạch, xác định mục tiêu, phạm vi, nguồn lực để thực hiện, thời gian và phương pháp đạt mục tiêu. *Do*: Đưa kế hoạch vào thực hiện. *Check*: Dựa theo kế hoạch để kiểm tra kết quả thực hiện. *Action*: Thông qua các kết quả thu được để đề ra những tác động điều chỉnh thích hợp nhằm bắt đầu lại chu trình với những thông tin đầu vào mới – chú thích của PV).

Về quản trị sản xuất được xem là khâu then chốt, cần chú trọng đổi mới công tác tổ chức sản xuất, công tác sửa chữa, bảo dưỡng thiết bị, tuyển chọn công nhân có tay nghề cao... khuyến khích người lao động làm việc tận tâm, trách nhiệm và áp dụng sáng kiến trong quản lý, trong sản xuất.

Về quản trị thị trường được xem là khâu quan trọng, cần được quản trị theo hướng chuyên nghiệp, cần nhân viên có chuyên môn giỏi, yêu công việc, gắn bó với công ty. Đào tạo đội ngũ nhân viên bán hàng có kỹ năng quan hệ khách hàng và giỏi trong đàm phán.

Công tác quản lý chi phí sản xuất, quản lý dòng tiền, quản trị nhân sự cũng phải được đổi mới, cải tiến theo hướng chuyên nghiệp và hiệu quả nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh thu hút khách hàng về với cảng.

5) Xây dựng văn hóa công ty:

Cảng Đà Nẵng cần có kế hoạch cụ thể, từng bước xây dựng văn hóa doanh nghiệp, bắt đầu xây dựng bằng công tác phổ biến kiến thức chung để mọi cán bộ công nhân viên nhận biết lợi ích của văn hóa doanh nghiệp. Sau nhận thức, tiếp đến là định hình văn hóa doanh nghiệp thông qua xây dựng: triết lý kinh doanh, giá trị cốt lõi; tầm nhìn, sứ mệnh, các chuẩn mực hành vi và các biểu tượng nhận dạng của cảng Đà Nẵng.

Tiếp theo là triển khai xây dựng: Ban hành các bộ quy tắc ứng xử, bổ sung sửa đổi các quy chế , quy định của công ty , tiến hành thay đổi những yếu tố hữu hình như: kiến trúc, màu sắc, nội thất văn phòng, nghi thức... sao cho phù hợp với văn hóa của mình. Cuối cùng là duy trì và cập nhật để văn hóa công ty luôn phát triển mà không bị lạc hậu, mai một. Các hoạt động văn hóa doanh nghiệp trong cảng lúc này sẽ phát huy tác dụng như là công cụ tích cực trong việc quản lý điều hành cảng. Văn hóa doanh nghiệp được xem là tài sản của cảng Đà Nẵng.■

Bãi chứa hàng container của cảng Đà Nẵng.

THỊ TRƯỜNG LOGISTICS HÀ NỘI mới bước vào… khởi động

Giá thành vận chuyển hàng hóa từ Hải Phòng về Hà Nội đang là gánh nặng đè lên hoạt động logistics

KHÁNH VÂN

Hà Nội nhìn từ nút giao Thụy Khê – Văn Cao.

Vẫn phải chờ "ông giao thông"

Ông Nguyễn Văn Thanh, Chủ tịch Hiệp hội Vận tải ô tô Việt Nam chia sẻ, hệ thống hạ tầng GTVT hiện tại rất yếu, bất cập, chưa thống nhất quản lý cầu và đường bộ. Trong khi đường bộ cho phép xe có trọng tải tối đa 46 tấn đi qua thì cầu chỉ cho phép từ 18 - 28 tấn. Cộng thêm hạn chế tốc độ, quá nhiều khu dân cư, trạm kiểm soát… khiến doanh nghiệp không thể làm ăn được, phải tăng chi phí. Chẳng hạn, tốc độ cho phép tại các tuyến đường bộ của nước ngoài là trên dưới 100km/giờ, tức gấp đôi Việt Nam. Vì vậy, vận tải đường bộ trong nước là yếu tố làm tiêu hao thời gian và giá trị vận chuyển.

Các phân tích cho thấy, Hà Nội có nhiều yếu tố thuận lợi để phát triển hoạt động logistics, kết cấu hạ tầng giao thông vận tải đường sắt, đường không… tương đối hoàn thiện. Tuy nhiên, bà Trần Thị Phương Lan, Phó Giám đốc sở Công Thương Hà Nội thừa nhận, hoạt động logistics trên địa bàn thành phố chưa được phát triển toàn diện, nguồn cung lớn nhưng doanh nghiệp của địa phương và doanh nghiệp trong nước không đáp ứng được…

Hạn chế những khó khăn này, thành phố có thể phát triển các đầu mối khác để giảm gánh nặng cho vận tải, như ga Yên Viên - một đầu mối vận tải đường sắt, các cảng sông… "*Riêng Hà Nội không thể làm được, bởi đây là quy hoạch chung ngành GTVT, hạ tầng, rất quan trọng. Nhưng nếu không cải thiện, không làm thì không thể phát triển được dịch vụ logistics*". Bà Nguyễn Thị Thu Hà, Phó Tổng Giám đốc Công ty TNHH Tiếp vận Thăng Long cho hay. Theo bà, để hỗ trợ tốt hơn nữa cho các doanh nghiệp logistics, vấn đề hạ tầng GTVT cần có kế hoạch dài hơi của toàn ngành. Nếu Hà Nội muốn phát triển thành trung tâm thì thành phố cũng phải cùng bộ GTVT phát triển các đầu mối, các điểm trung chuyển. Về hạ tầng pháp lý, thủ tục nên tham gia vào các diễn đàn mà các doanh nghiệp hiện nay đang quan tâm, tổ chức các diễn đàn khi có văn bản mới thì phải biết người ta đang muốn cái gì. Nếu có diễn đàn doanh nghiệp được chia sẻ, sau đó doanh nghiệp sẽ thấy điểm cần thay đổi ngay và các văn bản chính sách cũng cần phải thay đổi, giải quyết nhanh.

60% doanh nghiệp logistics là từ TP.HCM

Theo số liệu của sở Công thương Hà Nội, hầu hết các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics chỉ có quy mô nhỏ và vừa (vốn trung bình 18,6 tỷ đồng; nhân sự trung bình 58 người. Cá biệt có doanh nghiệp vốn là 500 triệu đồng, nhân sự 10 người). Một thực trạng khác, khoảng hơn 60% doanh nghiệp logistics ở Hà Nội là các chi nhánh của các doanh nghiệp logistics tại thành phố Hồ Chí Minh. Do đó về quy mô hoạt động và điều kiện vật chất đều hạn chế hơn so với hội sở. Điểm hạn chế nữa của các doanh nghiệp logistics Hà Nội là có đến 90% doanh nghiệp chưa ứng dụng các phần mềm công nghệ thông tin vào hoạt động của mình.

Theo đánh giá của bà Trần Thị Phương Lan, hiện vẫn có tình trạng phát triển không đồng đều giữa khối doanh nghiệp trong nước và doanh nghiệp nước ngoài trong ngành logistics. Cụ thể, các doanh nghiệp trong nước chiếm khoảng 20% số lượng các doanh nghiệp logistics trên địa bàn thủ đô với các thương hiệu: Công ty kho vận miền Nam (Sotrans), CTCP Vinafreight, CTCP Hàng hải Macs, CTCP Vosa… Tuy nhiên, điểm khác biệt giữa doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài ở chỗ, các doanh nghiệp này chỉ chiếm số lượng rất nhỏ 2% nhưng thị

phần cung cấp của họ lên tới 80%.

Các doanh nghiệp logistics nước ngoài có lượng vốn lớn, kỹ năng quản trị logistics cao, được hỗ trợ bởi hệ thống ứng dụng công nghệ thông tin hiện đại. Họ chủ yếu cung cấp các dịch vụ vận tải quốc tế và các dịch vụ giá trị gia tăng như tư vấn, cross-docking, theo dõi đơn hàng. Chính sự khác biệt lớn này đã tạo ra những rào cản khiến các logistics trong nước thu hẹp thị phần, sức cạnh tranh kém, hoạt động không hiệu quả…

Vừa chạy, vừa chờ

Doanh nghiệp logistics tại Hà Nội chủ yếu là các doanh nghiệp vừa và nhỏ, cho nên khả năng cung cấp dịch vụ logistics chưa được đầy đủ, mà chỉ làm từng phần như vận tải nội địa, khai báo hải quan, kho bãi… Gần như rất ít doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics trọn gói. Những hạn chế đó bao gồm luật pháp liên quan điều chỉnh logistics thường không dễ hiểu, gây trở ngại cho doanh nghiệp; chi phí "bôi trơn" trong công tác vận chuyển lớn…

Một doanh nghiệp logistics cho hay, hiện nay thủ tục hải quan đã được cải thiện, đã thông quan tự động nhưng còn rất nhiều những văn bản pháp luật trước đó của hải quan chưa thay đổi. Ví dụ như thông quan điện tử trên hệ thống đã thông, nhưng phần giám sát và các phương pháp quản lý ở các đầu mối chưa thay đổi cho nên tạo độ trễ…

Về cơ bản, hoạt động logistics hiện có 3 bộ phận: quản lý Nhà nước, doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics, và người quản lý dịch vụ logistics. Hiệp hội doanh nghiệp logistics Việt Nam cho rằng, muốn phát triển dịch vụ này phải nâng cao năng lực của các doanh nghiệp, cũng như hình thành giá hợp lý, chất lượng dịch vụ tốt... Muốn làm được như vậy thì các doanh nghiệp, cơ quan quản lý… phải có sự hợp tác, liên kết với nhau đặc biệt là về đào tạo và pháp lý; đồng thời thành phố Hà Nội nên khuyến khích hiệp hội chủ hàng phải thuê dịch vụ của doanh nghiệp trong nước...

Lắm mối, tối nằm không

Theo ông Nguyễn Tương, Trưởng Văn phòng đại diện Hiệp hội Doanh nghiệp logistics Việt Nam tại Hà Nội, để phát triển thành trung tâm dịch vụ logistics của cả nước, trước hết Hà Nội phải làm tốt vấn đề xây dựng chiến lược phát triển logistics của thành phố từ nay đến 2020 và định hướng đến 2030. Sau khi xây dựng đề án đó, phải xây dựng kế hoạch từng năm để phát triển.

Hà Nội cần phải cải tiến công tác quản lý, đặc biệt Sở Công Thương nên thành lập một bộ phận giúp lãnh đạo thành phố phát triển logistics, chính sách kết cấu hạ tầng, ưu tiên phát triển doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics. Bộ phận này do Sở Công Thương làm trưởng ban và các sở ban ngành khác làm thành viên, là cầu nối giữa chính quyền thành phố với các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics,

Vận chuyển thân cẩu 1200, trọng lượng 85 tấn từ cảng Hải Phòng về Hà Nội.

từ đấy xây dựng lên chương trình hành động và giải quyết khó khăn cho các doanh nghiệp logistics. Bên cạnh đó, Hà Nội phải tăng cường công tác đào tạo cán bộ, công tác đào tạo này không chỉ có những người làm dịch vụ logistics, mà trước hết cho những người quản lý có nhận thức đầy đủ về logistics.

Hiện có rất nhiều bộ luật: luật Đầu tư, luật Doanh nghiệp, luật Thương mại… Rất nhiều cơ quan: bộ Công thương, tổng cục Hải Quan, tổng Cục thuế… tham gia vào công việc trên. Do có quá nhiều đầu mối nên việc thống nhất quản lý, điều hành trên thực địa gặp không ít khó khăn. Đơn cử như việc con dấu của giám định viên. Thông thường một lô hàng hóa đều phải qua sự kiểm định của các cơ quan nhất định thì mới được cho thông quan. Tuy nhiên, trên thực tế không phải loại hàng hóa nào cũng dễ dàng để cơ quan giám định tiến hành nghiệp vụ kiểm tra giám sát. Và khi kiểm tra giám sát xong rồi thì kết quả đó lại phải được gửi về trụ sở. Điều này gây phát sinh nhiều chi phí về tài chính và thời gian cho doanh nghiệp. Nếu mỗi giám định viên khi "chấp pháp" được cấp một con dấu riêng để chủ động giám định và đóng dấu ngay tại bến bãi kho hàng, không cần phải chuyển kết quả về trụ sở cơ quan giám định như hiện nay thì sẽ tiết kiệm được chi phí và tăng năng suất hoạt động của các doanh nghiệp logistics lên rất nhiều.■

Đoạn đường Hà Nội – Hải Phòng, nút giao Đình Vũ.

Một chiếc xe container đã nằm "chết cứng" ngay giữa đường ray tàu hỏa, đoạn giao cắt với phố Đức Giang, Long Biên.

LOGISTICS ĐƯỜNG SẮT
cánh tay nối dài của các cảng biển

Vận chuyển container chỉ là một khâu trong quá trình vận chuyển, để vận chuyển được từ kho đến kho phải thêm tác nghiệp đầu cuối. Tổng giá cước vận chuyển đường sắt = giá xếp + giá vận chuyển ôtô đường ngắn + giá chuyển tải + giá cước đường sắt + giá chuyển tải + giá vận chuyển ôtô đường ngắn + giá dỡ.

TIẾN HIẾU

Nhiều nhà đầu tư muốn bỏ vốn phát triển vận tải đường sắt đều có chung nhận định rằng dịch vụ logistics đường sắt (vận tải, thông quan đến lưu thông hàng hóa) đang "ngủ quên" quá lâu, và cần sớm được "đánh thức" để phát huy tiềm năng vận tải đường sắt, đồng thời "chia lửa" với đường bộ, đường thủy...

Ngủ quên

Việc vận chuyển hàng hoá bằng container với đường sắt được đánh dấu bằng sự kiện năm 1999, Công ty Minzt của Newzeland liên doanh với Đường sắt Việt Nam tham gia vận chuyển container. Tuy nhiên, chưa làm được gì nhiều, 2 năm sau liên doanh này đã phải giải thể.

Thực tế tại các ga đường sắt hiện nay cho thấy, hệ thống kho bãi của hầu hết các ga đều chưa được quy hoạch, sắp xếp thiếu hợp lý, khâu bốc xếp thiếu chuyên nghiệp... Điều này khiến cho các doanh nghiệp mất nhiều thời gian vận hành, chi phí tốn kém, do vậy, không thu hút được những khách hàng có nguồn hàng ổn định. Điều này cũng làm hạn chế vai trò, vị trí địa lý của các nhà ga, nơi trung chuyển, kết nối vận tải với các tuyến đường sắt liên vận hay với các cảng biển lớn: Hải Phòng, Cái Lân...

Bên cạnh đó, do nguồn vốn hạn hẹp, nên Tổng công ty Đường sắt Việt Nam (VNR) không thể đầu tư xây dựng mới, nâng cấp sửa chữa cải tạo thường xuyên các nhà ga, kho bãi, dẫn đến tình trạng hàng hóa trung chuyển qua các ga ngày càng sụt giảm. Đơn cử như tại ga Yên Viên, đến nay VNR mới chỉ đầu tư cải tạo được khoảng 3.000/17.000 m2 bãi hàng container. Thực tế này cũng khiến hàng chục năm qua, hàng hoá trung chuyển qua ga chỉ đạt gần 1/3 công suất và lượng hàng trung chuyển có xu

hướng giảm từ 10 - 15% mỗi năm.

Các doanh nghiệp vận tải đường sắt thống kê: Tỷ lệ logistics đường sắt hiện rất nhỏ so với đường bộ, tốc độ tăng trưởng vận tải hàng hóa cũng rất thấp. Tính chung, dịch vụ logistics đường sắt chỉ đáp ứng khoảng 10% khối lượng vận chuyển hàng hóa, tập trung vào tuyến Bắc - Nam và Hải Phòng - Lào Cai. Chưa hết, nhiều chuyên gia đường sắt còn đặt câu hỏi: Tại sao trong thời đại công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước, với hệ thống giao thông đô thị hiện đại, nhưng tuyến đường sắt huyết mạch vẫn lưu thông với tốc độ "rùa" và công nghệ lạc hậu. Đã đến lúc, ngành đường sắt phải xã hội hóa đầu tư để xây dựng lại.

Ông Bùi Quang Liên, Giám đốc Công ty Logistics đường sắt (ITL) nhận định: Do "ngủ quên" một thời gian khá dài so với các loại hình vận chuyển khác, nên ngành đường sắt hiện nay cần rất nhiều vốn và công nghệ để hiện đại hóa các quy trình tác nghiệp. Theo mô hình chuỗi cung ứng logistics trên thế giới, đường sắt phải kết nối với các cảng biển nhằm đảm bảo sự lưu thông trong vận hành hàng hóa, container và chia sẻ gánh nặng cho đường bộ. Tuy nhiên, khâu kết nối và chia sẻ với đường bộ hiện lại đang yếu nhất.

Ga Yên Viên "mở hàng"

Trước thực tế trên, để "mở hàng" cho chủ trương xã hội hóa nguồn vốn đầu tư đường sắt, phát triển logistics đường sắt, nhằm giảm tải cho đường bộ và kết hợp hài hòa với các phương thức vận tải khác, nhà đầu tư ITL đã được Bộ GTVT phê duyệt thực hiện dự án đầu tư kinh doanh Trung tâm đường sắt logistics Yên Viên theo hình thức BOT. Đây được ví như tiếng gọi thức tỉnh sau nhiều năm "ngủ quên" của ngành đường sắt.

Theo dự án này, ngoài những dịch vụ đường sắt cơ bản, trung tâm logistics Yên Viên sẽ cung cấp những dịch vụ chuyên biệt, đáp ứng yêu cầu đa dạng khác nhau của các khách hàng như: Cung cấp dịch vụ vận tải đường sắt với các loại hàng nguyên container; quản lý kho hàng; vận tải, chuyển kho; dịch vụ quản lý chuỗi cung ứng... Từ đó, có thể giảm bớt sự phụ thuộc vào đường bộ, vì khi đưa vào sử dụng cũng sẽ giảm thời gian thao tác vận hành xếp dỡ hàng tại ga Yên Viên, đi kèm với việc giảm đáng kể thời gian giao nhận hàng đối với chủ hàng, cũng như kết nối hiệu quả với các phương tiện giao thông vận tải đường bộ, đường biển.

Ông Bùi Quang Liên cho biết: Dự án xây dựng Trung tâm logistics đường sắt sẽ được hoàn thành trong vòng 4 tháng, với tổng mức đầu tư khoảng 85 tỷ đồng, dự kiến vận hành trong quý II/2016. Sau khi hoàn thành, trung tâm sẽ có diện tích rộng 15.700 m2 chia làm ba khu vực văn phòng, xếp container rỗng và đường đi tác nghiệp xe hàng. Trung tâm hoạt động dịch vụ tổng hợp gồm: Vận chuyển đường sắt, đường bộ, kho bãi, hải quan... kết nối khép kín với các cảng Hải Phòng, Cái Lân, giảm chi phí logistics cho khu vực Hà Nội và các tỉnh lân cận và giảm tải cho QL5, QL18. Ngoài ra, dự án còn giúp tăng nhanh tốc độ quay vòng các đoàn tàu Bắc - Nam nhờ vào công nghệ quản lý và thiết bị xếp dỡ hiện đại.

Nhiều "ông lớn" sẵn sàng đầu tư

Mặc dù không ít "ông lớn" cả trong và nước ngoài đánh tiếng muốn được tham gia xã hội hóa (XHH) đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng đường sắt nhưng đến nay, tiến độ triển khai đề án huy động vốn XHH đầu tư hạ tầng đường sắt vẫn đang ì ạch. Sự chưa phân định rõ đầu mối quản lý khiến cho các nhà đầu tư và ngay cả các cơ quan chức năng ngành đường sắt cũng lúng túng.

Theo đề án "*Huy động vốn XHH để đầu tư kết cấu hạ tầng đường sắt*" được bộ chủ quản phê duyệt, có khoảng 17 dự án được đề xuất kêu gọi XHH. Trong đó, 12 dự án trên hệ thống đường sắt hiện có, còn lại là dự án đường sắt xây dựng mới. VNR đã mời một số nhà đầu tư như Tập đoàn Vingroup, Công ty cổ phần Thương mại dịch vụ khách sạn Bạch Đằng, Công ty cổ phần Giao nhận và vận chuyển Indo Tran Logistics (ITL), Công ty TNHH Express Trains ATH… cùng khảo sát, đề xuất quy mô công năng của từng công trình, đề xuất quyền khai thác công trình. Tập đoàn Vingroup đề nghị được đầu tư vào các tuyến đường sắt Hà Nội - Đà Nẵng, Sài Gòn - Đà Nẵng và đặc biệt rất mong muốn được đầu tư vào tuyến Hà Nội - Lào Cai. Nếu được cấp phép, doanh nghiệp sẽ nghiên cứu đầu tư những đoàn tàu tiêu chuẩn ngang với Singapore để thu hút khách du lịch.

Liên doanh Công ty cổ phần Vận tải và Thương mại đường sắt (Ratraco) và Công ty Logistics đường sắt (ITL) lại quan tâm việc đầu tư cải tạo và xây dựng kho bãi hàng tại ga Yên Viên. Trong khi đó, đại diện Tập đoàn Phát triển công cộng Ý - Thái (ITD) của Thái Lan đề xuất đầu tư xây dựng và khai thác tuyến đường sắt Hà Nội - Hải Phòng và Hạ Long - Móng Cái theo hình thức BOT. Đồng thời, đầu tư cảng cạn tại huyện Gia Lâm để tăng hiệu quả khai thác hai tuyến đường sắt trên.

Ông Vũ Tá Tùng - Tổng Giám đốc VNR thừa nhận, mặc dù nhận được nhiều đề xuất từ các nhà đầu tư, nhưng hiện nay VNR rất lúng túng. Về hình thức đầu tư, cả VNR và một số đối tác chưa xác định được đầu tư theo phương thức nào để vừa hiệu quả vừa đúng quy định của Nhà nước. Đại diện Cục Đường sắt Việt Nam cho rằng, việc xác định phương án thu hồi vốn đầu tư cũng còn nhiều vướng mắc. Các nhà đầu tư bằn khoăn sẽ được thu trực tiếp từ công trình hay thu qua giá vận chuyển ? Ngoài ra, Bộ GTVT cũng như VNR chưa công bố tiêu chuẩn hay đánh giá tình hình kỹ thuật thực tế của các tuyến đường sắt để làm cơ sở chuyển nhượng khai thác. Một số ý kiến cho rằng, chính việc chưa phân định rõ đầu mối quản lý, chưa quy định rõ các chủ thể quản lý, sở hữu tài sản kết cấu hạ tầng đường sắt đã ảnh hưởng lớn tới tiến độ và hiệu quả của chủ trương xã hội hóa.■

Quy hoạch phát triển hệ thống TRUNG TÂM LOGISTICS trên cả nước

Thủ tướng Chính phủ vừa ký ban hành Quyết định số 1012/QĐ-TTg, phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên địa bàn cả nước đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

MỸ THUẬN

Phát triển theo hình rẻ quạt

Theo định hướng, phát triển các trung tâm logistics hạng I cấp quốc gia và quốc tế, có vị trí và vai trò là trung tâm gốc tại các thành phố Hà Nội, Đà Nẵng và Đông Bắc Thành phố Hồ Chí Minh.

Từ các trung tâm gốc này, phát triển theo hình rẻ quạt là các trung tâm logistics hạng II cấp vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế; bám sát và hỗ trợ lưu thông hàng hóa từ sản xuất, nhập khẩu đến tiêu dùng, xuất khẩu của các vùng, tiểu vùng và trên các hành lang kinh tế; kết nối với hệ thống cảng biển, cảng cạn, cảng hàng không, ga đường sắt, mạng lưới giao thông đường bộ, các cửa khẩu quốc gia, cửa khẩu quốc tế và khu kinh tế cửa khẩu, các khu công nghiệp, khu sản xuất hàng hóa tập trung...

Hình thành và phát triển các trung tâm logistics chuyên dụng, trước mắt là các trung tâm logistics chuyên dụng hàng không gắn liền với các cảng hàng không, kết nối cùng với hệ thống các trung tâm logistics hạng I và hạng II để hỗ trợ, thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu hoặc trung chuyển hàng hóa qua các loại hình vận tải đa phương thức, phục vụ cho đầu vào và đầu ra của sản xuất công nghiệp tại các khu công nghiệp, trung tâm công nghệ cao, vùng sản xuất tập trung quy mô lớn.

Phấn đấu đến năm 2020, tốc độ tăng trưởng dịch vụ logistics đạt khoảng 24% - 25%/năm, tỷ trọng đóng góp vào GDP toàn nền kinh tế là 10%, tỷ lệ dịch vụ logistics thuê ngoài khoảng 40%, giảm thiểu chi phí logistics của toàn nền kinh tế so với GDP còn khoảng 20%. Đến năm 2030, các chỉ tiêu này lần lượt là 34% - 35%/năm, 15%, 65%/năm và 15% - 17%/năm.

Miền Bắc: 8 trung tâm

Hình thành và phát triển 07 Trung tâm logistics hạng I, hạng II và 01 Trung tâm logistics chuyên dụng gắn liền với cảng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

Theo đó ở Thủ đô Hà Nội và các tỉnh thuộc vùng Thủ đô: 01 Trung tâm hạng I (Bắc Hà Nội), 01 Trung tâm hạng II (Nam Hà Nội). Giai đoạn đến năm 2020 (giai đoạn I), Trung tâm Bắc Hà Nội có quy mô tối thiểu 20 ha, Trung tâm Nam Hà Nội có quy mô tối thiểu 15 ha. Giai đoạn đến năm 2030 (giai đoạn 2), Trung tâm Bắc Hà Nội có quy mô trên 50 ha, Trung tâm Nam Hà Nội có quy mô trên 30 ha; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hải Phòng, Hòn Gai, Cái Lân) và các cảng hàng không (trọng điểm là cảng hàng không quốc tế Nội Bài), các bến xe, nhà ga, các khu công nghiệp… phạm vi hoạt động chủ yếu là địa bàn Hà Nội và các địa phương thuộc vùng Thủ đô, các tỉnh lân cận phía Bắc và phía Nam Hà Nội. 01 Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại Cảng hàng không quốc tế Nội Bài

Kho hàng tại Hải Phòng của Công ty cổ phần giao nhận tiếp vận DVN.

Danh mục các dự án trung tâm logistics được ưu tiên đầu tư trong giai đoạn 2015-2020
(Ban hành kèm theo Quyết định số 1012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ)

STT	Tên dự án	Hạng	Diện tích mặt bằng
1	TT logistics Bắc Hà Nội	I	20 - 30 ha
2	TT logistics trên hành lang kinh tế ven biển Đông Bắc Bắc bộ	II	20 ha
3	TT logistics khu vực thành phố Đà Nẵng	I	30 - 40 ha
4	TT logistics trên hành lang kinh tế đường 19 và duyên hải Nam Trung bộ	II	20 ha
5	TT logistics tiểu vùng kinh tế các tỉnh Đông Bắc thành phố Hồ Chí Minh (thuộc vùng Đông Nam bộ)	I	60 - 70 ha
6	TT logistics tiểu vùng kinh tế trung tâm đồng bằng sông Cửu Long	II	30 ha
7	TT logistics hàng không thuộc vùng đồng bằng Sông Hồng (gắn với Cảng hàng không quốc tế Nội Bài)	Chuyên dụng	5 - 7 ha

hoặc có đường giao thông thuận tiện kết nối trực tiếp đến cảng hàng không và có khả năng kết nối với vận tải đa phương thức với quy mô tối thiểu 5 - 7 ha (giai đoạn I) và trên 7 ha (giai đoạn II).

Hành lang kinh tế ven biển Đông Nam Bắc bộ: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 10 ha đến năm 2020 và trên 30 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Hà Nam, Nam Định, Thái Bình, Ninh Bình và phía Đông Nam Hà Nội; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hải Phòng, Hòn Gai, Cái Lân), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp...

Hành lang kinh tế ven biển Đông Bắc Bắc bộ: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 20 ha đến năm 2020 và trên 40 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh và thành phố: Hưng Yên, Hải Dương, Hải Phòng, Quảng Ninh và phía Đông Bắc Hà Nội; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hải Phòng, Hòn Gai, Cái Lân), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc tỉnh Quảng Ninh).

Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 10 ha đến năm 2020 và trên 20 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Bắc Ninh, Bắc Giang, Lạng Sơn, Cao Bằng và Bắc Kạn; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hải Phòng, Hòn Gai, Cái Lân), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Lạng Sơn, Cao Bằng);

Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 20 ha đến năm 2020 và trên 30 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Vĩnh Phúc, Phú Thọ, Thái Nguyên, Yên Bái, Lào Cai, Tuyên Quang và Hà Giang; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hải Phòng, Hòn Gai, Cái Lân), cảng hàng không, nhà ga, bến xe các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Lào Cai, Hà Giang);

Hành lang kinh tế Tây Bắc Bắc bộ: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 10 ha đến năm 2020 và trên 20 ha đến

Kho hàng của Công ty cổ phần Thái Minh (TMC) ở TP.HCM.

Kho hàng tại Cảng Tân Cảng Cát Lái.

năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Phú Thọ, Hòa Bình, Sơn La, Điện Biên và Lai Châu; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hải Phòng, Hòn Gai, Cái Lân), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Sơn La, Điện Biên, Lai Châu).

7 trung tâm ở Miền Trung

Miền Trung - Tây Nguyên hình thành và phát triển 06 Trung tâm logistics hạng I, hạng II và 01 Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

Khu vực thành phố Đà Nẵng: 01 Trung tâm hạng I, giai đoạn đến năm 2020 có quy mô tối thiểu 30 ha, giai đoạn đến năm 2030 có quy mô trên 70 ha, phạm vi hoạt động chủ yếu gồm Đà Nẵng và các tỉnh lân cận; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Đà Nẵng, Kỳ Hà, Chân Mây), nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp... 01 Trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng hoặc có đường giao thông thuận tiện kết nối trực tiếp đến cảng hàng không với quy mô tối thiểu 3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8 ha (giai đoạn II).

Hành lang kinh tế đường 8, đường 12A và duyên hải Bắc Trung bộ: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 20 ha đến năm 2020 và trên 40 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh và Quảng Bình; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Nghi Sơn, Cửa Lò, Hòn La, Vũng Áng), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Thanh Hóa, Nghệ An, Hà Tĩnh, Quảng Bình).

Hành lang kinh tế đường 9: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 10 ha đến năm 2020 và trên 20 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Thừa Thiên - Huế, Quảng Trị, Quảng Bình và phía Bắc Đà Nẵng; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Hòn La, Chân Mây), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Thừa Thiên Huế, Quảng Trị, Quảng Bình).

Hành lang kinh tế đường 14B: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 10 ha đến năm 2020

Kho logistics miền Bắc của Tập đoàn Hợp nhất Việt Nam (HNC).

và trên 20 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Quảng Nam, Quảng Ngãi và phía Nam Đà Nẵng; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Đà Nẵng, Kỳ Hà, Chân Mây), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc tỉnh Quảng Nam).

Hành lang kinh tế đường 19 và duyên hải Nam Trung bộ: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 20 ha đến năm 2020 và trên 30 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Quảng Ngãi, Bình Định, Phú Yên, Khánh Hòa, Ninh Thuận và hướng lên các tỉnh Tây Nguyên; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (Quy Nhơn, Dung Quất, Ba Ngòi), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh vùng Tây Nguyên)....

Hành lang kinh tế Đông Trường Sơn: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 10 ha đến năm 2020 và trên 20 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông và hướng ra các tỉnh duyên hải; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (thuộc các tỉnh vùng duyên hải), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Kon Tum, Gia Lai, Đắk Lắk, Đắk Nông).

Miền Nam: 6 trung tâm

Hình thành và phát triển 05 trung tâm logistics hạng I, hạng II và 01 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại địa bàn các vùng, tiểu vùng và hành lang kinh tế.

Khu vực thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận: 02 Trung tâm hạng II (phía Bắc thành phố, phía Nam thành phố), quy mô mỗi Trung tâm giai đoạn đến năm 2020 tối thiểu là 40 ha và giai đoạn đến năm 2030 là trên 70 ha, phạm vi hoạt động chủ yếu gồm thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận phía Bắc, phía Nam thành phố; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (cụm cảng Sài Gòn, cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu), nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp.... 01 trung tâm logistics chuyên dụng hàng không tại Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất - Long Thành hoặc có đường giao thông thuận tiện kết nối trực tiếp đến cảng hàng không với quy mô tối thiểu 3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8 ha (giai đoạn II).

Tiểu vùng kinh tế các tỉnh Đông Bắc thành phố Hồ Chí Minh: 01 Trung tâm hạng I có quy mô tối thiểu 60 ha đến năm 2020 và trên 100 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa - Vũng Tàu, Bình Thuận, Bình Dương, Bình Phước, Tây Ninh, Đắk Nông và Lâm Đồng; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (cụm cảng Sài Gòn, cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu), nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Tây Ninh, Bình Phước, Đắk Nông).

Tiểu vùng kinh tế các tỉnh Tây Nam thành phố Hồ Chí Minh: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 20 ha đến năm 2020 và trên 50 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh Long An, Tiền Giang, Vĩnh Long, Đồng Tháp và Bến Tre; kết nối với các cảng cạn, cảng biển (cụm cảng Sài Gòn, cụm cảng Bà Rịa - Vũng Tàu, Mỹ Tho), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Long An, Đồng Tháp);

Tiểu vùng kinh tế trung tâm đồng bằng sông Cửu Long: 01 Trung tâm hạng II có quy mô tối thiểu 30 ha đến năm 2020 và trên 70 ha đến năm 2030; phạm vi hoạt động chủ yếu gồm các tỉnh và thành phố: Cần Thơ, Trà Vinh, Hậu Giang, Vĩnh Long, Kiên Giang, Cà Mau, Bạc Liêu, Sóc Trăng và An Giang; kết nối với các cảng cạn, cảng sông (Cần Thơ, Mỹ Thới), cảng hàng không, nhà ga, bến xe, các khu công nghiệp, các cửa khẩu (thuộc các tỉnh Kiên Giang, An Giang).■

Quy hoạch các Trung tâm Logistics trên toàn quốc đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

(Ban hành kèm theo Quyết định số 1012/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ)

TT	Tên dự án	Hạng	Diện tích mặt bằng
I- VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG HỒNG			
1	TT logistics Bắc Hà Nội	I	20 - 30 ha (giai đoạn I) và trên 50 ha (giai đoạn II)
2	TT logistics Nam Hà Nội	II	15 - 20 ha (giai đoạn I) và trên 30 ha (giai đoạn II)
3	TT logistics trên hành lang kinh tế ven biển Đông Nam Bắc bộ	II	10 ha (giai đoạn I) và 30 ha (giai đoạn II)
4	TT logistics trên hành lang kinh tế ven biển Đông Bắc Bắc bộ	II	20 ha (giai đoạn I) và 40 ha (giai đoạn II)
5	TT logistics chuyên dụng hàng không thuộc vùng đồng bằng Sông Hồng (gắn với Cảng hàng không quốc tế Nội Bài)	Chuyên dụng	5 - 7 ha (giai đoạn I) và trên 7 ha (giai đoạn II)
II- VÙNG TRUNG DU VÀ MIỀN NÚI PHÍA BẮC			
1	TT logistics trên hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn	II	10 ha (giai đoạn I) và 20 ha (giai đoạn II)
2	TT logistics trên hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai	II	20 ha (giai đoạn I) và 30 ha (giai đoạn II)
3	TT logistics trên hành lang kinh tế Tây Bắc Bắc bộ	II	10 ha (giai đoạn I) và 20 ha (giai đoạn II)
III- VÙNG BẮC TRUNG BỘ VÀ DUYÊN HẢI MIỀN TRUNG			
1	TT logistics khu vực thành phố Đà Nẵng	I	30 - 40 ha (giai đoạn I) và trên 70 ha (giai đoạn II)
2	TT logistics trên hành lang kinh tế đường 8, đường 12A và duyên hải Bắc Trung bộ	II	20 ha (giai đoạn I) và 40 ha (giai đoạn II)
3	TT logistics trên hành lang kinh tế đường 9	II	10 ha (giai đoạn I) và 20 ha (giai đoạn II)
4	TT logistics trên hành lang kinh tế đường 14B	II	10 ha (giai đoạn I) và 20 ha (giai đoạn II)
5	TT logistics trên hành lang kinh tế đường 19 và duyên hải Nam Trung bộ	II	20 ha (giai đoạn I) và 30 ha (giai đoạn II)
6	TT logistics chuyên dụng hàng không thuộc khu vực thành phố Đà Nẵng (gắn kết với Cảng hàng không quốc tế Đà Nẵng)	Chuyên dụng	3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8 ha (giai đoạn II)
IV- VÙNG TÂY NGUYÊN			
	TT logistics trên hành lang kinh tế Đông Trường Sơn	II	10 ha (giai đoạn I) và 20 ha (giai đoạn II)
V- VÙNG ĐÔNG NAM BỘ			
1	TT logistics khu vực thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận (phía Bắc thành phố)	II	40 - 50 ha (giai đoạn I) và 70 ha (giai đoạn II)
2	TT logistics khu vực thành phố Hồ Chí Minh và các tỉnh lân cận (phía Nam thành phố)	II	40 - 50 ha (giai đoạn I) và 70 ha (giai đoạn II)
3	TT logistics tiểu vùng kinh tế các tỉnh Đông Bắc thành phố Hồ Chí Minh	I	60 - 70 ha (giai đoạn I) và trên 100 ha (giai đoạn II)
4	TT logistics chuyên dụng hàng không thuộc khu vực thành phố Hồ Chí Minh (gắn với Cảng hàng không quốc tế Tân Sơn Nhất - Long Thành)	Chuyên dụng	3 - 4 ha (giai đoạn I) và 7 - 8 ha (giai đoạn II)
VI- VÙNG ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG			
1	TT logistics tiểu vùng kinh tế các tỉnh Tây Nam thành phố Hồ Chí Minh (thuộc vùng Đồng bằng sông Cửu Long)	II	20 ha (giai đoạn I) và trên 50 ha (giai đoạn II)
2	TT logistics thuộc tiểu vùng kinh tế trung tâm đồng bằng sông Cửu Long	II	30 ha (giai đoạn I) và 70 ha (giai đoạn II)

SINGAPORE gia tăng đầu tư hệ thống cảng biển

NGUYỄN HỒNG PHÚC

Vượt qua Hong Kong và Thượng Hải, lần thứ 27, Singapore được vinh danh là nơi có hệ thống cảng biển tốt nhất châu Á năm 2015. Cùng với cảng biển Rotterdam (Hà Lan), cảng Singapore đang là cảng biển lớn thứ hai trên thế giới hiện nay.

Giải thưởng về vận chuyển hàng hóa, logistics và chuỗi cung ứng năm 2015 do tờ báo hàng đầu về vận tải châu Á - Asia Cargo News tổ chức, dựa trên phiếu bầu của hơn 15.000 độc giả cũng như các doanh nghiệp trong lĩnh vực vận tải biển.

Cảng trung chuyển lớn nhất thế giới

Vừa qua, Singapore cũng đã đầu tư trên 2,6 tỷ USD (3,5 tỷ SGD) để đưa vào hoạt động giai đoạn 3 và 4 dự án nâng cấp cảng Pasir Panjang, nhằm tăng công suất tổng thể của hệ thống cảng Singapore lên tới 50 triệu container hàng hóa vào cuối năm 2017. Phát biểu tại buổi khánh thành giai đoạn 3 và 4, Thủ tướng Singapore Lý Hiển Long nhấn mạnh vai trò quan trọng của việc tăng cường năng lực cảng biển, giúp cho việc duy trì vị trí của đảo quốc Sư tử như là một trung tâm vận tải hàng đầu của khu vực và trên thế giới. Điều này cũng cho phép cảng biển Singapore tăng khả năng kết nối trực tiếp đến các cảng lớn khác ở châu Á, châu Âu và Mỹ.

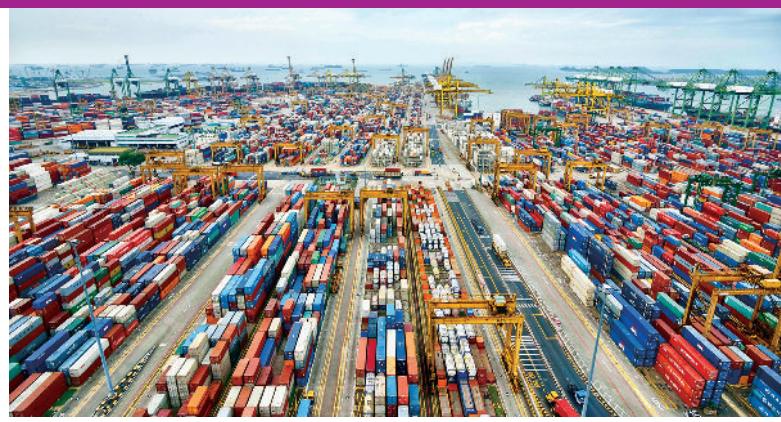
Thống kê cho thấy cảng của Singapore đạt công suất xử lý 33,9 triệu TEU hàng hóa trong năm ngoái, gần chạm ngưỡng công suất tối đa là 35 triệu TEU. Việc đầu tư xây thêm các cầu tàu cũng như bổ sung các trang thiết bị hiện đại để đón các tàu có trọng tải lớn sẽ góp phần tăng công suất xử lý hàng hóa tại bến cảng lên 50 triệu TEU mỗi năm. Đáng chú ý, đây là lần đầu tiên Singapore đưa vào sử dụng các công nghệ mới như hệ thống đường ray tự động, cần cẩu được điều khiển từ xa; bốc xếp container qua hệ thống máy tính nhằm tiết kiệm nhân lực và tăng năng suất.

Theo kế hoạch từ nay đến năm 2040, Singapore sẽ nâng công suất xử lý của hệ thống cảng biển lên 65 triệu TEU, gần gấp đôi lượng container thông qua trong năm 2014. Hiện tại, đảo quốc này là trung tâm trung chuyển lớn nhất thế giới, bao gồm các cảng đông đúc thứ hai trên thế giới sau Thượng Hải (Trung Quốc). Ngành hàng hải đang sử dụng 170.000 lao động, đóng góp 7% GDP và tiếp tục tạo ra công ăn việc làm cho người dân.

Ngoài ra, với việc sử dụng các tấm bê tông tái chế, Singapore đang gấp rút biến cảng Jurong thành bến cảng xanh đầu tiên trên thế giới vào năm 2016. Đây một phần trong kế hoạch tổng thể mà Singapore đang tiến hành nhằm biến hệ thống cảng biển của nước này thành những bến cảng xanh, góp phần đưa "Đảo quốc Sư tử" trở thành quốc gia đầu tiên sở hữu những bến cảng hiện đại và xanh, sạch nhất trên thế giới.

Jurong là một trong 6 cảng của hệ thống cảng Singapore, chuyên phục vụ bốc xếp container, sắt thép, xi măng và các mặt hàng rời khác. Với mực nước sâu tự nhiên đến -16m và ở một vị trí rất lý tưởng cho việc chuyển tải hàng hóa, cảng Jurong cũng như hệ thống cảng Singapore kết nối tới hơn 600 cảng của 123 quốc gia trên thế giới.

Cảng Pasir Panjang.



PSA điều hành 4 cảng container và là nhà điều hành hệ thống cảng container hiệu quả nhất thế giới.

Quản lý cảng của Singapore

Hiện nay hệ thống cảng Singapore chịu sự quản lý kinh doanh trực tiếp của 2 công ty cảng là Chính quyền cảng Singapore (PSA - Port of Singapore Authority) và Công ty cảng Jurong (Jurong Port Pte.).

Thứ nhất, PSA được thành lập từ năm 1964 dưới hình thức một Uỷ ban Pháp lý trực thuộc bộ Giao thông, là một cơ quan quản lý cảng dưới hình thức một tổ chức của chính quyền Trung Ương. Tháng 10/1997, PSA được cổ phần hoá do nhu cầu phát triển. PSA điều hành 4 cảng container và là nhà điều hành hệ thống cảng container hiệu quả nhất thế giới. PSA quản lý tổng diện tích kho bãi cảng 2 triệu m2, trực tiếp cung cấp các dịch vụ như lưu kho, phân phối, tiếp nhiên liệu, cung ứng tàu biển và các dịch vụ hỗ trợ khác. Từ giữa những năm 1980, số lượng container do PSA xử lý tăng khoảng 20% mỗi năm.

Những thành tựu trên của hệ thống cảng container Singapore dưới sự quản lý của PSA chính là nhờ hiệu quả hoạt động quản lý của họ. Theo mô hình vừa đầu tư vừa trực tiếp khai thác, PSA đã khai thác được tối đa hiệu suất hoạt động của hệ thống cảng.

Nhờ khả năng nhìn xa trông rộng, tính trước được xu thế phát triển để mạnh dạn đầu tư vào công nghệ hiện đại, thống nhất quản lý trong đầu tư và kinh doanh, PSA đã cung cấp được những dịch vụ chất lượng, uy tín hàng đầu thế giới, với mức giá có tính cạnh tranh rất cao. Ví dụ nhờ sớm ứng dụng công nghệ thông tin hiện đại, quản lý thống nhất theo chủ trương khu vực tự do thương mại - xu hướng hội nhập kinh tế của thế giới, thủ tục tàu ra vào cảng của Singapore được tiến hành nhanh chóng. Nhờ đó, cảng Singapore trở thành một cảng chuyển tải nhanh chóng và tiết kiệm.

Thứ hai, Công ty cảng Jurong (Jurong Port Pte) được thành lập tháng 1/2001. Trọng tâm hoạt động của cảng Jurong là cung cấp các dịch vụ cảng với hàng rời, phục vụ trên 7000 tàu mỗi năm; và phát triển cảng xi măng lớn nhất thế giới, có năng lực xử lý tối đa một lúc 4 triệu tấn hàng. Lợi dụng độ sâu cảng tới 16m, cảng Jurong cũng xây dựng đường lối phát triển một cảng nước sâu, nhưng thực hiện thu hút các hãng tàu và các nhà đầu tư từ các cảng khác trong khu vực chứ không tranh giành các khách hàng, các nhà đầu tư của PSA.

Nhìn chung, mô hình quản lý cảng Singapore hiện nay là mô hình chủ cảng. Nhà nước giao cho các cơ quan cảng quản lý, đầu tư và kinh doanh các dịch vụ cảng. Nhờ đó các cảng được đầu tư hợp lý, hiệu quả cao, hiệu suất khai thác tối đa. Các cơ quan cảng này được hoạt động theo hình thức cổ phần hoá, nhờ đó sẽ linh hoạt, tự do hơn trong việc mở lớn và phát triển các hoạt động kinh doanh và phạm vi kinh doanh của mình, có trách nhiệm hơn trong việc dùng khai thác tài nguyên đất và mặt nước của quốc gia. Đồng thời, Nhà nước vẫn đóng vai trò trụ cột tạo ra môi trường kinh doanh tự do cho các công ty này, phối hợp hoạt động của các công ty để không lấn sân nhau, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh trong nước, tăng sức cạnh tranh trên thị trường quốc tế.

Bài học Singapore

Ban đầu Singapore đã mạo hiểm với hàng triệu USD để thực hiện một cuộc cách mạng mạo hiểm về container, và họ đã chiến thắng. Thành công của Singapore là một cảng container được tạo nên trên cơ sở của lòng dũng cảm, một cuộc đánh cược chính xác cuối cùng của chính phủ, rằng container hóa sẽ đến một ngày thống trị thế giới thương mại - vào thời điểm mà còn chưa có vận tải container trên tuyến đường Viễn Đông. Tiên đoán của chính phủ về việc xây dựng một cảng container khi chưa có tàu container, và khi chưa có một hãng tàu quốc tế nào tuyên bố về tàu container của nó từ năm 1967 đã được mô tả là "một quyết định tầm xa của ngành hàng hải".

Singapore thúc đẩy quá trình bằng cách đầu tư vào cơ sở hạ tầng 77 triệu USD dù nhu cầu hiện chưa có gì chắc chắn, và chưa có cam kết nào cho hoạt động của cảng; và thậm chí còn tăng ngân sách cho xây dựng cảng lên 137 triệu USD để mở lớn thiết kế cầu cảng khi tàu container thế hệ 3 ra đời, độ dài 270m. Đó là một trong những tàu đầu tiên chở 2,200 TEU đi vào lịch sử vào ngày 23-6-1972 như là tàu container đầu tiên cập cảng mới trên tuyến đường từ châu Âu đến Bắc Á của một hãng tàu Hà Lan.

30 năm sau đã có rất nhiều thay đổi. Container hoá đã chứng tỏ thành công kinh ngạc của nó, thực sự là một cuộc cách mạng trong thương mại thế giới. Các tàu container năng lực trên 7000 TEU hiện nay chiếm phần lớn trên các tuyến.■

DOANH NGHIỆP ĐẦU TƯ CẢNG CẠN cần biết

NGUYỄN GIA ĐỊNH

ICD Mỹ Đình, số 17, đường Phạm Hùng, phường Mỹ Đình 2, quận Nam Từ Liêm, TP. Hà Nội.

Cảng cạn (ICD - Inland Container Depot) là một mắt xích quan trọng trong vận tải đa phương thức, là điểm tập kết hàng container xuất để chuyển ra cảng (được lưu giữ tại các bãi tập kết container chờ xếp lên tàu) và ngược lại nhận hàng container nhập từ cảng về để rút hàng lẻ giao cho các chủ hàng.

Sân sau của cảng biển

Cảng cạn được hình thành trên cơ sở nhu cầu phát triển kinh tế của vùng có khối lượng hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu bằng Container lớn (trên 50.000 TEU/năm) hoặc tại nơi có các cửa khẩu quốc tế có nhu cầu trung chuyển hàng hoá, các khu vực thường bị ùn tắc giao thông do phương tiện vận tải hàng hóa gây nên (trên 30.000 TEU/năm).

Vị trí của cảng cạn phải đảm bảo các điều kiện sau: Phải phù hợp với quy hoạch hệ thống cảng cạn đã được phê duyệt; gắn với các hành lang vận tải chính (trục giao thông quốc gia, quốc tế) kết nối tới cảng biển phục vụ phát triển kinh tế vùng; phải có ít nhất 2 phương thức vận tải để tạo điều kiện tổ chức vận tải đa phương thức hoặc kết nối trực tiếp với một phương thức vận tải có năng lực cao; đảm bảo đủ diện tích để bố trí nơi làm việc cho các cơ quan, tổ chức hữu quan và đảm bảo đủ quỹ đất để đáp ứng nhu cầu phát triển lâu dài; đảm bảo các yêu cầu về phòng, chống cháy, nổ, phòng ngừa ô nhiễm môi trường và các yêu cầu về quốc phòng, an ninh theo quy định của pháp luật.

Hiện tại, các ICD ở Việt Nam hầu hết là sân sau của các cảng hay các công ty giao nhận, vận chuyển, phát triển chủ yếu ở khu vực phía Nam, nhỏ lẻ ở phía Bắc… Các ICD miền Nam do khối lượng hàng hóa thông qua cảng khu vực này rất lớn, chiếm đến 80% lượng hàng hóa của cả nước và với lợi thế nối liền với cảng biển bằng hệ thống giao thông đường thủy lẫn đường bộ nên đã phát huy được vai trò vốn có của mình trong việc làm điểm trung chuyển hàng hóa giữa các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và cảng biển.

Lâu nay các ICD đóng vai trò to lớn trong việc giải phóng hàng nhanh, giảm áp lực đóng rút container hàng hóa tại cảng, dành không gian tối đa trong cảng cho việc tác nghiệp với tàu. Có thể nói các ICD thực chất là sự rộng mở của các cảng biển. Các hoạt động tại các ICD như xếp dỡ, phân phối, lưu kho, bãi… cũng tương tự các hoạt động tại các cảng biển. Tuy nhiên, đa số các ICD hiện nằm gần khu dân cư hoặc trong khu vực dân cư, điều này gây nên áp lực cho hệ thống giao thông đường bộ, làm tắc nghẽn giao thông.

Kể từ ngày 15-8-2015, việc quản lý đầu tư, xây dựng, công bố và khai thác cảng cạn được thực hiện theo quy định tại Thông tư số 26/2015/TT-BGTVT, do Bộ trưởng Đinh La Thăng ký ban hành.

Xin được trích giới thiệu:

Thủ tục đầu tư xây dựng cảng cạn (Điều 7)

1. Chủ đầu tư gửi Bộ Giao thông vận tải (GTVT) 01 bộ hồ sơ đề nghị đầu tư xây dựng cảng cạn theo quy định của khoản 1 Điều 15 Quy chế quản lý hoạt động của cảng cạn, trong đó đơn đề nghị chấp thuận đầu tư xây dựng cảng cạn theo mẫu ban hành kèm theo Thông tư này. Nếu hồ sơ chưa đầy đủ theo quy định, trong thời hạn 02 ngày, kể từ ngày nhận hồ sơ, Bộ GTVT phải có văn bản hướng dẫn chủ đầu tư bổ sung, hoàn thiện hồ sơ.

2. Trong thời hạn một (01) ngày làm việc, kể từ khi nhận đủ hồ sơ theo quy định, Bộ GTVT có văn bản lấy ý kiến các cục và tổng cục trực thuộc Bộ GTVT có liên quan, UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi đầu tư xây dựng cảng cạn và các cơ quan liên quan khác đối với hồ sơ đề nghị đầu tư xây dựng cảng cạn.

3. Trong thời hạn ba (03) ngày làm việc, kể từ ngày nhận được văn bản của Bộ GTVT, các cơ quan được lấy ý kiến quy định tại khoản 2 Điều này phải có văn bản tham gia ý kiến đối với hồ sơ đầu tư xây dựng cảng cạn của chủ đầu tư gửi Bộ GTVT.

4. Trong thời hạn bảy (07) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định tại khoản 1 Điều này, Bộ GTVT có văn bản chấp thuận đầu tư xây dựng cảng cạn, trường hợp không chấp thuận phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do.

Thủ tục công bố mở cảng cạn (Điều 8)

1. Chủ đầu tư gửi Bộ GTVT một (01) bộ hồ sơ đề nghị công bố mở cảng cạn theo quy định tại khoản 1 Điều 18 của Quy chế quản lý hoạt động của cảng cạn, trong đó đơn đề nghị công bố mở cảng cạn theo mẫu. Nếu hồ sơ chưa đầy đủ theo quy định, trong thời hạn 02 ngày, kể từ ngày nhận hồ sơ, Bộ GTVT phải có văn bản hướng dẫn chủ đầu tư bổ sung, hoàn thiện hồ sơ.

2. Trong thời hạn hai (02) ngày làm việc, kể từ khi nhận đủ hồ sơ theo quy định tại khoản 1 Điều này, Bộ GTVT có văn bản lấy ý kiến của các cục và tổng cục trực thuộc Bộ GTVT có liên quan, UBND tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương nơi đầu tư xây dựng cảng cạn và các cơ quan liên quan khác đối với hồ sơ đề nghị công bố mở cảng cạn.

Cảng cạn ICD, Lô F9, F10 KCN Đông Phố Mới, tỉnh Lào Cai.

3. Trong thời hạn bảy (07) ngày làm việc, kể từ ngày nhận được văn bản của Bộ GTVT, các cơ quan được lấy ý kiến quy định tại khoản 2 Điều này có văn bản tham gia ý kiến đối với hồ sơ đề nghị công bố mở cảng cạn của chủ đầu tư gửi Bộ GTVT.

4. Trong thời hạn mười lăm (15) ngày làm việc, kể từ ngày nhận đủ hồ sơ theo quy định, Bộ GTVT quyết định công bố mở cảng cạn, trường hợp không chấp thuận phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do.

Công bố mở cảng cạn đối với địa điểm đang thực hiện hoạt động thông quan hàng hóa xuất, nhập khẩu (Điều 9)

1. Chủ đầu tư địa điểm đang thực hiện hoạt động thông quan hàng hóa xuất, nhập khẩu nộp hồ sơ đề nghị công bố mở cảng cạn theo quy định tại khoản 1 Điều 8 của Thông tư này.

2. Trong thời hạn năm (05) ngày làm việc, kể từ khi nhận đủ hồ sơ theo quy định tại khoản 1 Điều này, Bộ GTVT chủ trì, phối hợp với Bộ Tài chính, Bộ Công Thương, Bộ Nông nghiệp và phát triển nông thôn, Bộ Y tế, Bộ Công an, Bộ Quốc phòng, UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi có địa điểm thông quan và các cơ quan liên quan khác tổ chức kiểm tra, đánh giá các điều kiện cụ thể để công bố mở cảng cạn của địa điểm thông quan.

3. Trong thời hạn ba (03) ngày làm việc, kể từ ngày kết thúc việc kiểm tra, đánh giá, Bộ GTVT quyết định công bố mở cảng cạn, trường hợp không chấp thuận phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do.

ICD Tân Cảng - Long Bình (g243, đường Bùi Văn Hòa, Khu phố 7, Long Bình, Biên Hòa, Đồng Nai) quy hoạch hệ thống gồm 22 nhà kho được xây dựng theo kiến trúc hiện đại, thích hợp lưu trữ đa dạng hàng hóa theo tiêu chuẩn quốc tế.

Quản lý khai thác cảng cạn (Điều 11)

1. Việc quản lý đầu tư, xây dựng, khai thác cảng cạn phải tuân theo quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn, quy định của pháp luật, có liên quan và các quy chuẩn kỹ thuật đã được cơ quan Nhà nước có thẩm quyền ban hành, công bố.

2. Tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư, xây dựng hoặc khai thác cảng cạn căn cứ quy định của pháp luật có liên quan và điều kiện đặc thù tại cảng cạn để xây dựng, ban hành nội quy cảng cạn với những nội dung chính sau đây: a) Biện pháp quản lý, kiểm tra, giám sát phương tiện vận tải đến và rời cảng cạn; b) Biện pháp quản lý, kiểm tra, giám sát hoạt động của con người và các phương tiện tại cảng cạn; c) Thực hiện thủ tục xuất, nhập hàng hóa tại cảng cạn theo quy định; d) Các dịch vụ gia tăng đối với hàng hóa tại cảng cạn; đ) Thông tin liên lạc tại cảng cạn; e) Đảm bảo trật tự, an toàn, an ninh tại cảng cạn; g) Đảm bảo vệ sinh, bảo vệ môi trường, phòng, chống cháy, nổ tại cảng cạn; h) Các nội dung, biện pháp cần thiết nhằm mục đích bảo đảm hiệu quả khai thác chung, chống buôn lậu, gian lận thương mại, trốn thuế trong hoạt động tại cảng cạn theo quy định của Quy chế quản lý hoạt động của cảng cạn; i) Phối hợp với cơ quan quản lý nhà nước tại cảng cạn.■

Nhiều khoản thu phí "chưa minh bạch"

Tổng số tiền thu trong hai năm 2013, 2014 bao gồm cước vận tải và các khoản phụ phí các công ty đại lý thu hộ cho hãng tàu là trên 77.115 tỷ đồng, trong đó riêng các loại phụ phí hơn 26.561 tỷ đồng (Phí dịch vụ xếp dỡ container: 13.197 tỷ đồng, 49,69%; phụ phí xăng dầu: 5.447 tỷ đồng 20,51%; phí chứng từ khoảng: 1.341 tỷ đồng, 5,05%)

THẢO VY – NGUYỄN CAO

Hàng tháng trả gần 200 tỷ đồng cho "phụ phí"

Lâu nay, đa số các doanh nghiệp xuất nhập khẩu (XNK) Việt Nam đều chủ yếu áp dụng hình thức mua giá CIF, không được trực tiếp đàm phán ký kết hợp đồng vận chuyển. Các hãng tàu nước ngoài thường lạm dụng biến động, lách luật để "vẽ" ra phí thu thêm, ngay cả khi hiện tượng biến động đã chấm dứt, thậm chí không hề xảy ra.

Theo báo cáo của Hiệp hội Da giày Việt Nam, trong một năm, các doanh nghiệp XNK da giày phải trả các loại phụ phí lên tới 110 triệu USD (gần 2.400 tỷ đồng). Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu thủy sản Việt Nam (VASEP) cũng cho biết, nếu so với cùng kỳ năm ngoái, cước phí vận tải ở thời điểm này đã tăng thêm tới 60%, mỗi tháng, các hãng tàu lại tăng thêm 5% giá cước so với tháng trước, có tháng tăng tới 20%. Nhiều hãng đồng loạt tăng các loại phụ phí như phí bốc xếp tại cảng, phí chứng từ… vô lý nhất là phí mất cân bằng container cũng tăng từ 60 USD/container lên 100 USD/container 40 feet.

Một loạt khoản phụ phí theo cước vận tải biển của các hãng tàu như phí dịch vụ xếp dỡ container, phí lưu bãi, phí mất cân bằng container… theo đánh giá của cơ quan chức năng là "chưa minh bạch" và cao hơn nhiều so với thực tế. Những đánh giá này vừa được bộ Tài chính đưa ra trong "Báo cáo kết quả kiểm tra phụ phí theo cước vận tải biển" gửi Thủ tướng Chính phủ. Đây là kết quả kiểm tra tại 20 công ty đại diện, đại lý độc quyền tại Việt Nam của các hãng tàu tham gia vận tải biển quốc tế trong thời gian kiểm tra hai năm 2013, 2014.

Có tới gần 70 loại phụ phí

Theo kết quả kiểm tra, tại Việt Nam, các hãng tàu thu của các doanh nghiệp gần 70 loại phụ phí các loại. Trung bình mỗi hãng thu khoảng 14, 15 loại phí, cá biệt có hãng thu tới 47 loại phí. Trong số những khoản phí trên, phụ phí xếp dỡ container là khoản chiếm tỷ trọng lớn, khoảng 49,69% tổng số. Tuy nhiên, đây cũng là khoản theo Bộ Tài chính, có sự chênh lệch lớn giữa các hãng tàu và dịch vụ xếp dỡ cảng biển thực tế tại Việt Nam. Cụ thể, mức phụ phí này các hãng tàu thu của doanh nghiệp Việt Nam trung bình từ 88-131,5 USD/container. Trong khi ấy, mức chi trả cho dịch vụ xếp dỡ hiện tại ở cảng biển Việt Nam chỉ khoảng 46,1 - 69,1 USD/container. Các loại phụ phí theo cước vận tải biển chiếm tỷ trọng lớn nhất là: Phí dịch vụ xếp dỡ container 13 nghìn tỷ đồng, chiếm 49,69%; Phụ phí xăng dầu EBS/BUC/FRC gần 5,5 nghìn tỷ đồng, chiếm 20,51%; Phí lưu bãi container gần 1,6 nghìn tỷ đồng chiếm 5,98%...

Bộ Tài chính nhấn mạnh, tại Việt Nam, phụ phí theo cước vận tải biển không thuộc danh mục Biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải do Nhà nước quy định. Các khoản phụ phí

theo cước vận tải biển cũng chưa thuộc danh mục mặt hàng bình ổn giá của luật Giá, nên việc thu các loại phụ phí này do các hãng tàu nước ngoài đặt ra mà chưa có sự kiểm soát thống nhất của cơ quan quản lý Nhà nước.

Theo số liệu xác minh, thời điểm tháng 5-2015, so sánh tình hình thu phụ phí xếp dỡ container hãng tàu thu tại một số quốc gia trên thế giới có thể thấy, mức thu phụ phí xếp dỡ của các hãng tàu tại Việt Nam không cao hơn các nước trong khu vực. Trừ hai nước Myanmar, Bengladesh không thu, Việt Nam chỉ thu cao hơn Thái Lan 5 USD đối với container 20 feet, 13 USD đối với container 40 feet.

Bộ Tài chính dẫn chứng: Mức thu phụ phí xếp dỡ của hãng tàu đối với Công ty giao vận (trung gian) hoặc trực tiếp thu của doanh nghiệp xuất nhập khẩu trung bình 131,5 USD/container 40 feet, 88 USD/container 20 feet. Trong khi đó, mức chi trả cho dịch vụ xếp dỡ cảng biển thực tế tại 6 cảng biển của Việt Nam (cảng Sài Gòn, Đà Nẵng, Hải Phòng, Đoạn Xá, Quảng Ninh, Tân cảng Sài Gòn) chỉ khoảng 69,1 USD/container 40 feet và 46,1 USD/container 20 feet.

"Đổ thừa" cho các cảng biển

Điều đáng nói, trong khi các hãng thu phí của doanh nghiệp Việt Nam từ 88 - 131,5 USD/container, nhưng chi phí của họ cho dịch vụ xếp dỡ tại các cảng biển Việt Nam lại khá thấp (từ 46,1 - 69,1 USD/container). Theo lý giải của các hãng, ngoài chi phí trực tiếp phải trả cho cảng biển, họ còn phải trả cho các cảng trung gian liên quan tới xếp dỡ container và chi phí khác trên cả hành trình. Tuy nhiên, văn bản do Thứ trưởng Bộ Tài chính Vũ Thị Mai ký đã khẳng định: việc thu phí xếp dỡ cao hơn so với thực tế phải trả cho cảng biển tại Việt Nam theo giải trình của các công ty là chưa có cơ sở. Mức thu lại quá cao so với thực tế phải trả ở cảng Việt Nam. Đối với các khoản phụ phí khác như phụ phí biến động giá nhiên liệu, phụ phí mất cân bằng container, phụ phí biến động tỷ giá, phụ phí bảo dưỡng và sửa chữa container, phụ phí vệ sinh…

"*Để nhận được hàng, các doanh nghiệp Việt Nam phải chấp nhận chi trả các khoản phụ phí theo mức thu mà hãng tàu hoặc công ty giao vận áp đặt mà không được quyền đàm phán, thỏa thuận*", Bộ Tài chính đánh giá. Ngoài ra, theo cơ quan chức năng, tại Việt Nam, phụ phí theo cước vận tải biển không thuộc danh mục "Biểu mức thu phí, lệ phí hàng hải". Các khoản phụ phí này cũng chưa thuộc danh mục hàng bình ổn giá của luật giá. Việc thu các khoản trên hiện vẫn do các hãng tàu nước ngoài đặt ra mà chưa có sự kiểm soát của cơ quan quản lý Nhà nước.

Qua xác minh của đoàn kiểm tra tại hai doanh nghiệp xuất nhập khẩu là Công ty may Việt Tiến và Công ty sản xuất giày Tỷ Hùng (từ tháng 6 đến tháng 12 - 2014), có thể thấy, mức thu phụ phí theo cước vận tải biển từ hãng tàu đến doanh nghiệp xuất nhập khẩu được đẩy lên rất cao do phải thông qua công ty giao vận. Cũng ví dụ với phí dịch

Bảng 1: Mức giá xếp dỡ container thông thường (hàng khô) tại một số Cảng Việt Nam:

Đơn vị tính: USD/container

Loại container	Trung bình	Cảng Sài Gòn (cầu tàu/bờ)	Cảng Đà Nẵng	Cảng Hải Phòng	Cảng Đoạn Xá	Cảng Quảng Ninh		Tân cảng Sài Gòn
						Cầu tàu	Cầu bờ	
40' có hàng	69,1	60	76	71	71	64	65	77
20' có hàng	46,1	40	50	48	48	41	45	51

Bảng 2: Mức giá xếp dỡ container thông thường (hàng khô) của 5 Hãng tàu năm 2014:

Đơn vị tính: USD/container

Loại container	Trung bình	Công ty Liên doanh Đại lý Vận tải Evergreen	Công ty TNHH "K" Line (Việt Nam)	Công ty TNHH Yang Ming (Việt Nam)	Công ty TNHH Wan Hai Việt Nam	Công ty TNHH China Shipping Việt Nam
40' có hàng	131,5	138	125	120	143	
20' có hàng	88	92	80	85	93	90

vụ xếp dỡ, đối với container 20 feet, các hãng tàu thu của công ty giao vận trung bình là 1.840.969 đồng/container còn công ty giao vận thu của doanh nghiệp 2.063.555 đồng/container, cao hơn 12,09%. Tương tự, đối với container 40 feet, những con số này tương đương là 2.812.289 đồng/container và 2.929.988 đồng/container, cao hơn 4,19%. Các loại phí khác như phí mất cân đối container; phí vệ sinh container... đều có mức thu cao hơn từ 4,19% đến 56,5%.

Về nguyên tắc, các công ty giao vận là công ty trung gian hưởng hoa hồng, không cung cấp các dịch vụ cảng biển, không liên quan đến các phụ phí hãng tàu thu của doanh nghiệp xuất nhập khẩu nhưng lại thu một khoản chênh lệch như trên là quá cao. Công ty giao vận chưa minh bạch rõ khoản chênh lệch nào là bù đắp khoản chi phí hợp lý mà công ty phải thực hiện, khoản chênh lệch nào thực hiện thu để tăng lợi nhuận của công ty.

Hãy theo thông lệ chung

Dẫn kinh nghiệm quốc tế, báo cáo của ngành tài chính cho hay, trên thế giới, một số nước như Mỹ, Trung Quốc, Nhật Bản đã có hệ thống quản lý Nhà nước với các khoản phụ phí theo cước vận tải biển. Tại Mỹ, các doanh nghiệp phải đăng ký danh mục các phụ phí thu với cơ quan Nhà nước, nếu thu bất hợp lý, không giải trình được thì sẽ không được áp dụng. Trung Quốc thì xây dựng sàn giao dịch cước vận tải biển, trong đó các loại phụ phí được công khai minh bạch trên sàn để các đơn vị có thể biết và so sánh trước khi quyết định.

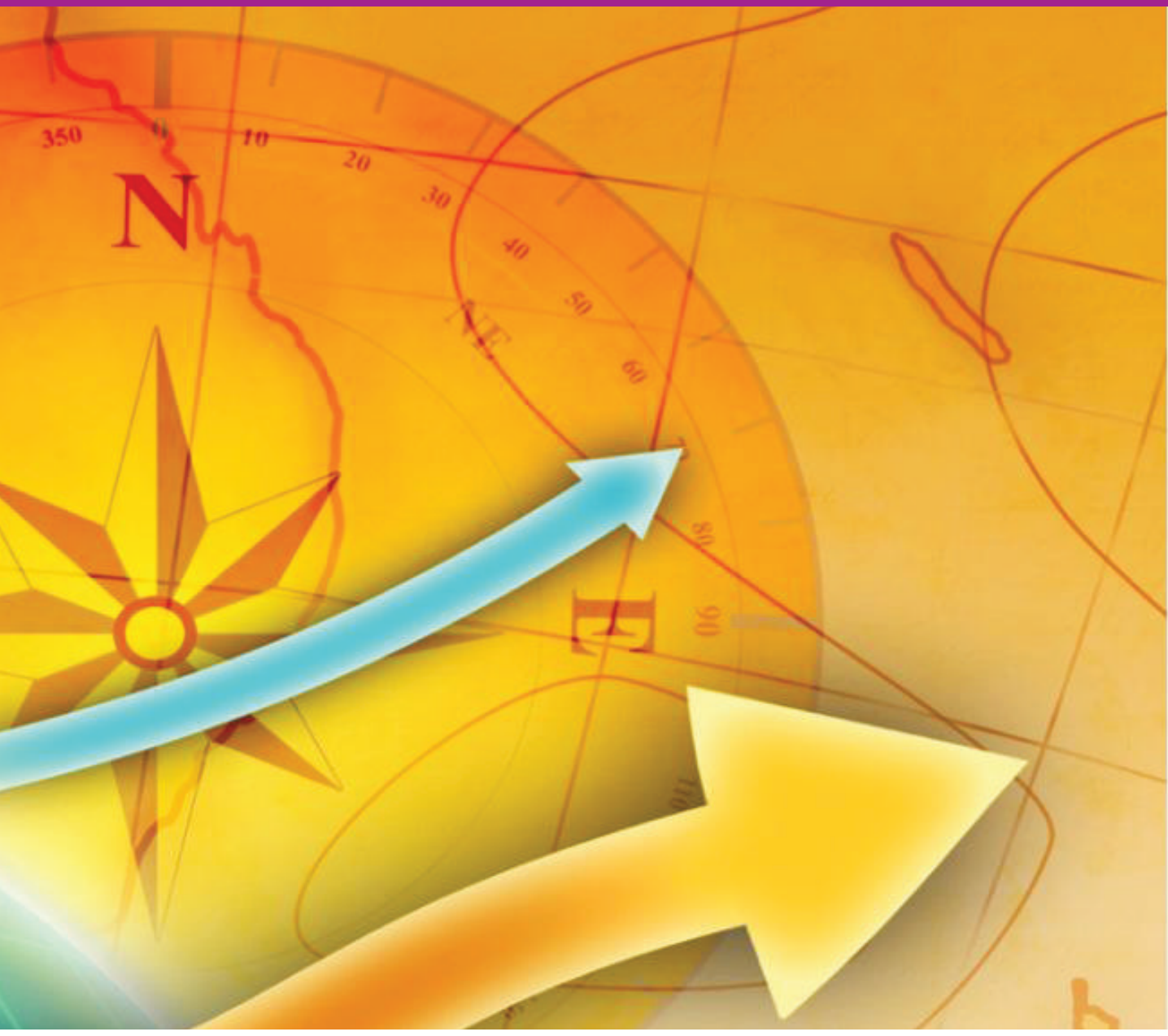
Qua đó, đại diện Bộ Tài chính kiến nghị các cơ quan chức năng ban hành có đề xuất ban hành quy định về danh mục, quy trình kê khai, đối tượng kê khai với cước vận tải biển và phụ cước vận tải biển vào luật Hàng hải Việt Nam. Điều này theo ngành tài chính nhằm công khai, minh bạch, giúp doanh nghiệp xuất nhập khẩu có đủ thông tin trong đàm phán với đối tác nước ngoài và đảm bảo quản lý của Nhà nước.

Ngoài ra, Bộ Tài chính cũng kiến nghị các bộ, hiệp hội tham khảo kinh nghiệm quốc tế để từng bước thay đổi phương thức xuất nhập khẩu khác để doanh nghiệp có quyền đàm phán về giá cước và mức thu phụ phí.■

Nhân tố Hoa Kỳ trong tiến trình hội nhập quốc tế của Việt Nam

Những hoạt động kinh tế, giao lưu thương mại giữa hai nước ngày một sôi động hơn. Trước thềm TPP có thể kết thúc đàm phán và ký kết vào năm nay, chúng ta hy vọng rằng đường bay thẳng cũng như đường biển nối liền giữa Việt Nam và Hoa Kỳ mà không cần phải qua một nước thứ ba nào khác. Tóm lại, giờ là lúc các quan hệ giữa hai nước nói chung, các hoạt động giao thương kinh tế và thương mại nói riêng đang bước vào một giai đoạn sống động và thực chất hơn bao giờ hết.

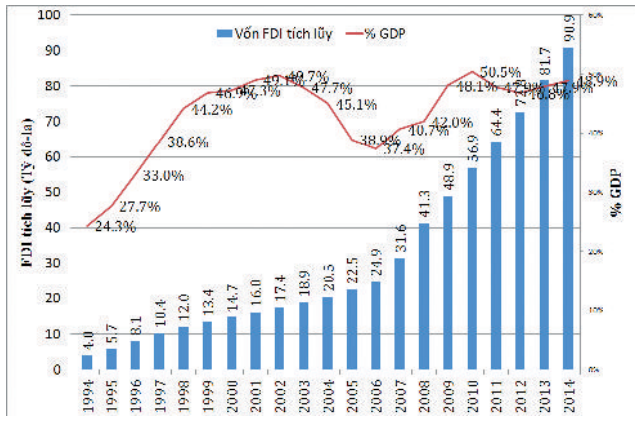
HUỲNH THẾ DU
Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright



Qua ba thập kỷ đổi mới và hơn hai thập kỷ hội nhập vào nền kinh tế thế giới, Việt Nam đã trải qua nhiều cột mốc đáng ghi nhớ. Trong đó, nhân tố Hoa Kỳ đóng vai trò hết sức quan trọng trong tiến trình này.

Chính sách đổi mới được khởi xướng từ Đại hội lần thứ VI của Đảng Cộng sản Việt Nam đã tạo tiền đề để Việt Nam từng bước hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế thế giới. Những cải cách về thể chế để mở rộng giao thương và kêu gọi đầu tư nước ngoài từ cuối thập niên 1980 có ý nghĩa hết sức quan trọng cho sự phát triển của đất nước. Trên thực tế, đây là quá trình chính thức và công khai hóa những hoạt động giao thương ở "phao số không" của đêm trước đổi mới. Giao thương của Việt Nam giai đoạn này chủ yếu là với các nước trong khu vực.

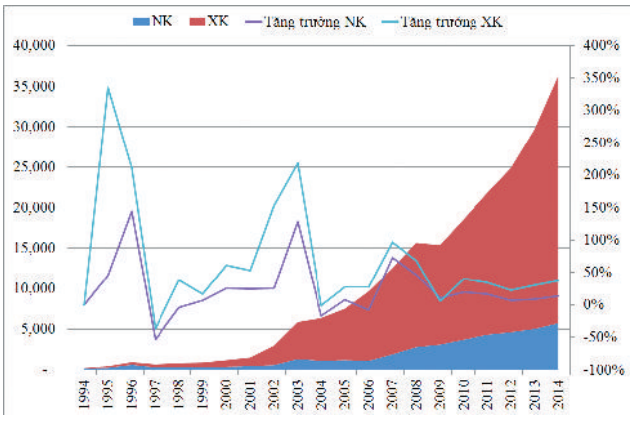
Bước tiến quan trọng tiếp theo trong quá trình mở cửa hội nhập là việc bình thường hoá các mối quan hệ với các tổ chức tài chính tiền tệ quốc tế (IMF, WB, ADB) năm 1993. Điều này đã giúp cho Việt Nam tiếp cận được với nguồn tín dụng của các định chế tài chính quốc tế; không chỉ có ý nghĩa về mặt tín dụng mà còn đảm bảo cho các tổ chức, quốc gia khác nối lại hay mở rộng quan hệ giao thương với Việt Nam.



Thu hút FDI của Việt Nam qua hai thập kỷ. Nguồn: EIU

Ngày 11/7/1995, Việt Nam và Hoa Kỳ đã quyết định bình thường hóa quan hệ. Sau đó hơn hai tuần, ngày 28/07/1995 Việt Nam đã gia nhập Cộng đồng các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN). Do Hoa Kỳ là nền kinh tế lớn, có ảnh hưởng nhất thế giới và giao thương quốc tế thường theo những luật chơi chung mà nước này có một vai trò rất quan trọng trong việc định hình các luật chơi, nên việc bình thường hóa quan hệ ngoại giao với Hoa Kỳ có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với Việt Nam. Các hoạt động giao thương cũng như thu hút vốn đầu tư nước ngoài ở Việt Nam được mở rộng và trở nên sôi động hơn bao giờ hết.

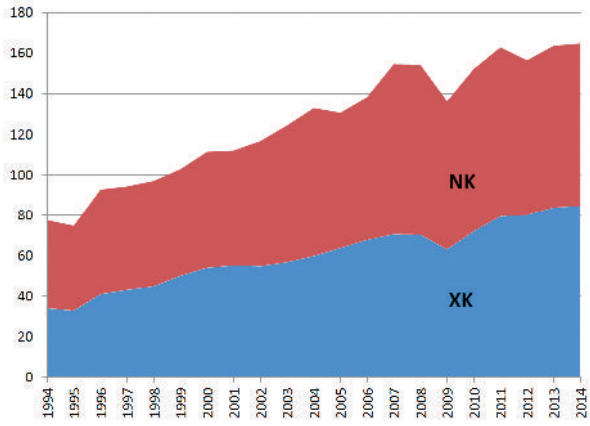
Trong giai đoạn này, các hoạt động thương mại giữa hai nước đã có những bước tiến đáng kể. Đặc biệt là việc các tên tuổi lớn về hàng tiêu dùng đã có mặt ở Việt Nam như Coca-Cola, Pepsi-Cola, Unilever... Sự có mặt của các doanh nghiệp này cùng với một số doanh nghiệp có tên tuổi trên thế giới đã tạo ra một không khí đầu tư hết sức sôi động ở Việt Nam. Kết quả thu hút đầu tư nước ngoài đã gia tăng rất nhanh. Từ tổng tích lũy vốn đầu tư nước ngoài 4 tỷ đô la năm 1994 (hay tương đương 1/4 GDP) đã tăng vọt lên 17,4 tỷ và đương đương với một nửa GDP của Việt Nam vào năm 2002. Cho dù bị ảnh hưởng của khủng khoảng tài chính trong khu vực năm 1997-1998, nhưng giai đoạn từ khi hai nước bình thường hóa quan hệ đến khi ký hiệp định thương mại song phương (1995-2001) là giai đoạn hoàng kim lần thứ nhất trong việc thu hút đầu tư nước ngoài và mở rộng giao thương của Việt Nam kể từ sau đổi mới 1986.



Giao thương thương mại giữa Việt Nam và Hoa Kỳ qua hai thập kỷ. Nguồn: Tổng hợp từ thống kê của EIU và Cơ quan Thương mại Hoa Kỳ

Tiến trình bình thường hóa quan hệ và mở rộng giao thương giữa Việt Nam và Hoa Kỳ tiếp tục được tăng cường và nâng cao cho đến điểm quyết định là việc ký kết Hiệp định thương mại song phương (BTA) năm 2001. Đây là một hiệp định rất toàn diện, vì nó không chỉ đối với hàng hóa, thuế quan mà gần như bao gồm tất cả các lĩnh vực quan trọng, nhất là các ngành dịch vụ và quyền sở hữu trí tuệ. Sau khi BTA có hiệu lực, những ngành sở trường của Việt Nam đã được phát huy, điển hình là việc xuất khẩu cá da trơn. Những trục trặc do vụ kiện bán phá giá xảy ra cho thấy sự phức tạp trong quan hệ thương mại quốc tế. Tuy nhiên, sau khi vào được thị trường Hoa Kỳ, ngành chế biến cá da trơn ngày càng phát triển và mở rộng thị trường qua nhiều nước và vùng lãnh thổ khác. Hình 2 cho thấy sự gia tăng vượt bậc về kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam vào Hoa Kỳ. Tổng kim ngạch xuất khẩu năm 2001 chỉ 1,053 tỷ đô la; sau 13 năm, con số này đã lên đến 30,6 tỷ đô-la. Tốc độ tăng trưởng 30% một năm đã đưa kim ngạch xuất khẩu của Việt Nam gấp 29 lần chỉ sau hơn một thập kỷ.

Cũng trong giai đoạn 2001-2014, hoạt động ngoại thương của Việt Nam cũng gặt hái được những thành công hết sức to lớn, với kim ngạch xuất khẩu tăng 18,1% năm và kim ngạch nhập khẩu 17,4%. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu đã tăng lên 8,4 lần và tương đương với 165% GDP để đưa Việt Nam trở thành một trong những quốc gia có độ mở thương mại hàng đầu thế giới.



Tổng kim ngạch xuất khẩu và nhập khẩu của Việt Nam so với GDP. Nguồn: EIU

BTA là điểm khởi đầu trong giai đoạn tăng trưởng cao sau sự chững lại của cuộc khủng hoảng tài chính trong khu vực vào năm 1997- 98. Các thế mạnh của Việt Nam được phát huy. Cùng với sự ra đời của Luật doanh nghiệp có hiệu lực một năm trước đó (2000) đã tạo ra một môi trường và không khí kinh doanh vô cùng sôi động. Các doanh nghiệp và người dân đã hết sức hồ hởi bỏ vốn làm ăn và tạo những điều kiện cũng như mô-men hết sức thuận lợi khi Việt Nam gia nhập tổ chức thương mại thế giới (WTO) năm 2007. Sự kiện này là một bước quan trọng trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế của Việt Nam. Trong tiến trình này, việc đàm phán song phương với các đối tác lớn có ý nghĩa quyết định. Hoa Kỳ là một đối tác như vậy (nếu không nói là đối tác có ý nghĩa quyết định). Việc kết thúc đàm phán và ngày 31/5/2006 Hoa Kỳ chính thức dỡ bỏ rào cản để Việt Nam có thể gia nhập WTO là một bước tiến lớn. Hội nghị APEC tại Hà Nội tháng 11 năm 2006 đã trở nên ý nghĩa và thực chất khi mà cùng thời điểm này, Tổ chức Thương mại Quốc tế đã chính thức ra thông báo Việt Nam sẽ trở thành thành viên của tổ chức thương mại lớn nhất hành tinh này sau 30

ngày kể từ ngày 7/11/2006.

Không may cho Việt Nam, ngay sau khi trở thành thành viên thứ 150 của WTO, cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu được cho là nghiêm trọng nhất kể từ cuộc đại khủng hoảng và suy thoái kinh tế 1929-1933. Nó như cơn bão càn quét và để lại những hậu quả hết sức tai hại cho nền kinh tế toàn cầu. Cú đánh bồi của những trục trặc của mô hình tăng trưởng đã làm cho kinh tế Việt Nam rơi vào giai đoạn bất ổn. May mắn cho Việt Nam là trong cỗ máy tăng trưởng, động cơ FDI gắn với ngoại thương vẫn hoạt động hết sức trơn tru như phân tích của Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright năm 2014. Điều này, trên thực tế là rất hữu ích cho nền kinh tế Việt Nam.

Trải qua ba thập kỷ đổi mới và hai thập kỷ bình thường hóa quan hệ với Hoa Kỳ. Nền kinh tế Việt Nam đã có những hội nhập quốc tế sâu rộng và mang đến những kết quả hết sức quan trọng. Chỉ tính riêng trao đổi thương mại giữa hai nước đã có tốc độ tăng trưởng lên đến 29%/năm trong suốt 20 năm qua, cao gấp gần 2 lần so với tốc độ tăng thương mại của cả nước. Một cách hình tượng, giao thương về thương mại giữa Việt Nam và Hoa Kỳ đã tăng 162 lần trong hai thập kỷ qua so với 21 lần của Việt Nam. Hoa Kỳ trở thành thị trường xuất khẩu lớn nhất thế giới của Việt Nam.

Nhân tố Hoa Kỳ có ý nghĩa đặc biệt quan trọng trong tiến trình này. Hiện tại, Hiệp định Hợp tác xuyên Thái Bình Dương (TPP) trong đó có Hoa Kỳ và Việt Nam là một bước mở cửa và hội nhập nữa đối với Việt Nam mà nhiều nghiên cứu đã chỉ ra Việt Nam thuộc những quốc gia được hưởng lợi nhiều nhất. Quan trọng hơn cả, TPP không chỉ đơn thuần về thương mại đầu tư mà nó còn được xem là một cơ sở để tạo ra sự ổn định và giao thương tự do giữa hai bờ Thái Bình Dương.

Tóm lại, ngay cả giai đoạn bế quan tỏa cảng, sợi dây kết nối giữa nền kinh tế Hoa Kỳ và nền kinh tế Việt Nam vẫn tiếp tục qua việc giao thương không chính thức đối với các nước trong khu vực và hàng hóa của những người Việt Nam ở nước ngoài chuyển về. Vừa là hình tượng cũng vừa là thực tế, quan hệ giao thương giữa Việt Nam và Hoa Kỳ trong bốn thập kỷ qua dường như đều phải qua một trung gian thứ ba nào đó (hình tượng lớn nhất hiện nay là các đường bay và đường biển kết nối giữa hai quốc gia).

Những hoạt động kinh tế, giao lưu thương mại giữa hai nước ngày một sôi động hơn. Trước thềm TPP có thể kết thúc đàm phán và ký kết vào năm nay, chúng ta hy vọng rằng đường bay thẳng giữa Việt Nam và Hoa Kỳ cũng như đường biển nối liền giữa Việt Nam và Hoa Kỳ mà không cần phải qua một nước thứ ba nào khác. Tóm lại, giờ là lúc các quan hệ giữa Việt Nam và Hoa Kỳ nói chung, các hoạt động giao thương kinh tế và thương mại nói riêng đang bước vào một giai đoạn sống động và thực chất hơn bao giờ hết.■

TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM

Vinalines

CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG NGHỆ TĨNH

10 Trường Thi, TP. Vinh, Tỉnh Nghệ An
ĐT: 038.3847143 - Fax: 038.3847142 - Email: portnt@vnn.vn

Liên kết dịch vụ hàng hải - Cung ứng tàu biển

- Cảng có 8 cầu tàu, cùng một lúc có thể xếp dỡ 8 tàu làm hàng tại Khu vực Cảng. Có 1 cầu tàu chuyên dụng để xếp dỡ hàng container.
- Phương tiện xếp dỡ có các loại cần cẩu, xe nâng từ 10 đến 130 tấn. Bảo đảm xếp dỡ hàng hóa siêu trường siêu trọng và hàng container.
- Hệ thống kho bãi: Tổng diện tích mặt bằng 227.800m². Trong đó kho kín 19.000m², có 6.000m² kho CFS và 180.500m² bãi chứa hàng bằng bêtông nhựa, thuận tiện cho khách hàng tiếp nhận hoặc ký gởi.
- Có đội ngũ kỹ sư, thợ bậc cao lành nghề, có khả năng thực hiện mọi yêu cầu của khách hàng trong và ngoài nước.

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

www.nghetinhport.com.vn

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

CÁC TRƯỜNG HỢP CHƯA ĐƯỢC XUẤT CẢNH, TẠM HOÃN XUẤT CẢNH

Bộ trưởng Bộ Tài chính vừa trình Thủ tướng Chính phủ đề xuất về việc chưa được xuất cảnh, tạm hoãn xuất cảnh đối với các trường hợp chưa hoàn thành nghĩa vụ nộp thuế.

Theo đề xuất, công dân Việt Nam chưa được xuất cảnh, người nước ngoài bị tạm hoãn xuất cảnh nếu chưa hoàn thành nghĩa vụ nộp thuế, bao gồm:

a) Người đại diện theo pháp luật của các tổ chức sản xuất kinh doanh hàng hoá, dịch vụ chưa hoàn thành nghĩa vụ nộp thuế, bao gồm: Chủ tịch Hội đồng thành viên, Giám đốc hoặc Tổng giám đốc (đối với công ty TNHH hai thành viên trở lên), Chủ tịch Hội đồng thành viên hoặc Chủ tịch công ty (đối với công ty TNHH một thành viên, doanh nghiệp nhà nước), Chủ tịch Hội đồng quản trị, Giám đốc hoặc Tổng giám đốc (đối với công ty cổ phần), Chủ tịch Hội đồng quản trị (đối với hợp tác xã, liên hiệp hợp tác xã), thành viên công ty hợp doanh, chủ doanh nghiệp tư nhân hoặc cá nhân được Điều lệ của pháp nhân hoặc quyết định thành lập pháp nhân quy định là người đại diện theo pháp luật của tổ chức chưa hoàn thành nghĩa vụ nộp thuế.

b) Người đại diện theo pháp luật của tổ chức tín dụng bảo lãnh thực hiện nghĩa vụ thuế cho người nộp thuế chưa hoàn thành nghĩa vụ nộp thuế.

c) Cá nhân khác chưa hoàn thành nghĩa vụ nộp thuế.

Tiền thuế bao gồm: các khoản thuế theo quy định của pháp luật về thuế; các khoản phí, lệ phí thuộc ngân sách nhà nước theo quy định của pháp luật về phí và lệ phí; các khoản thu

thuộc ngân sách nhà nước theo quy định của luật Đất đai do cơ quan thuế quản lý thu; các khoản thu khác thuộc ngân sách nhà nước, tiền chậm nộp, tiền phạt vi phạm hành chính trong lĩnh vực thuế (gọi chung là tiền thuế).

Tiêu chí xác định: (1). Tổ chức sản xuất kinh doanh còn nợ tiền thuế từ 1 tỷ đồng trở lên trong đó có khoản nợ trên 90 ngày. (2). Cá nhân còn nợ tiền thuế từ 50 triệu đồng trở lên trong đó có khoản nợ trên 90 ngày. (3). Không áp dụng quy định chưa được xuất cảnh, tạm hoãn xuất cảnh đối với trường hợp các tổ chức sản xuất kinh doanh, cá nhân còn nợ tiền thuế nếu có đặt tiền, đặt tài sản hoặc có biện pháp bảo đảm khác tại các tổ chức tín dụng và được tổ chức tín dụng bảo lãnh để thực hiện đầy đủ nghĩa vụ thuế với ngân sách nhà nước.

Thời hạn chưa được xuất cảnh, tạm hoãn xuất cảnh: (1). Công dân

Việt Nam chưa được xuất cảnh cho đến khi hoàn thành nghĩa vụ nộp thuế. (2). Thời hạn tạm hoãn xuất cảnh đối với người nước ngoài không quá 03 năm kể từ ngày ban hành văn bản tạm hoãn xuất cảnh và được gia hạn cho đến khi hoàn thành nghĩa vụ nộp thuế.

Thẩm quyền quyết định: Thủ trưởng cơ quan quản lý thuế có quyền quyết định các trường hợp chưa được xuất cảnh, tạm hoãn xuất cảnh; gia hạn, giải tỏa các quyết định chưa được xuất cảnh, tạm hoãn xuất cảnh và chịu trách nhiệm trước pháp luật về quyết định của mình.

QUY ĐỊNH MỚI VỀ NẠO VÉT LUỒNG HÀNG HẢI

Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải vừa ban hành Thông tư sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 25/2013/TT-BGTVT ngày 29 tháng 8 năm 2013 về trình tự, thủ tục thực hiện nạo vét luồng hàng hải, khu nước, vùng nước trong vùng nước cảng biển kết hợp tận thu sản phẩm, không sử dụng ngân sách nhà nước và quản lý nhà nước về hàng hải đối với hoạt động thăm dò, khai thác khoáng sản trong vùng nước cảng biển và luồng hàng hải (sau đây gọi tắt là Thông tư số 25/2013/TT-BGTVT). Hiệu lực thi hành từ 15-08-2015.

Sửa đổi, bổ sung một số điều của Thông tư số 25/2013/TT-BGTVT

1. Sửa đổi, bổ sung điểm b khoản 2 Điều 4 như sau:

b) Trình tự nhận và xử lý hồ sơ: - Cục Hàng hải Việt Nam tiếp nhận, kiểm tra hồ sơ: + Trường hợp hồ sơ nộp trực tiếp, nếu hồ sơ đầy đủ theo quy định thì cấp giấy biên nhận hồ sơ và hẹn ngày trả kết quả theo thời hạn quy định; nếu hồ sơ chưa đầy đủ theo quy định thì trả lại ngay và hướng dẫn nhà đầu tư hoàn thiện lại hồ sơ; + Trường hợp hồ sơ nhận qua hệ thống bưu chính, nếu hồ sơ không đầy đủ theo quy định, trong thời hạn 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được hồ sơ, có văn bản hướng dẫn nhà đầu tư hoàn thiện lại hồ sơ.

- Đối với dự án có trong danh mục dự án đã công bố: + Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được hồ sơ theo quy định, Cục Hàng hải Việt Nam phải thực hiện đánh giá năng lực của nhà đầu tư theo mẫu số 03 tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này, báo cáo Bộ Giao thông Vận tải. Trường hợp quá thời hạn nhưng Cục Hàng hải Việt Nam không có văn bản báo cáo, Bộ Giao thông Vận tải xem xét, giải quyết theo đề nghị của nhà đầu tư. + Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được văn bản của Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông Vận tải xem xét, chấp thuận nhà đầu tư đăng ký thực hiện dự án, trường hợp không chấp thuận phải nêu rõ lý do. + Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được văn bản của Bộ Giao thông Vận tải, Cục Hàng hải Việt Nam có văn bản trả lời nhà đầu tư về việc chấp thuận đăng ký thực hiện dự án.

- Đối với dự án chưa có trong danh mục dự án đã công bố: + Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được hồ sơ theo quy định, Cục Hàng hải Việt Nam xem xét sự cần thiết thực hiện dự án và đánh giá năng lực của nhà đầu tư theo mẫu số 03 tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này, báo cáo Bộ Giao thông Vận tải chấp thuận bổ sung vào danh mục dự án, chấp thuận đăng ký thực hiện dự án và điều chỉnh kế hoạch nạo vét sử dụng ngân sách Nhà nước hàng năm (nếu cần điều chỉnh). Trường hợp quá thời hạn nhưng cục Hàng hải Việt Nam không có văn bản báo cáo, Bộ Giao thông Vận tải xem xét, giải quyết theo đề nghị của

nhà đầu tư. + Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được văn bản của Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông Vận tải lấy ý kiến Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi có dự án đi qua. + Trong thời hạn 05 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được văn bản của Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương hoặc hết thời hạn nhưng không nhận được văn bản tham gia ý kiến, Bộ Giao thông Vận tải xem xét, quyết định bổ sung vào danh mục dự án khuyến khích thực hiện xã hội hóa nạo vét kết hợp tận thu sản phẩm, không sử dụng ngân sách nhà nước, chấp thuận đăng ký thực hiện dự án và điều chỉnh kế hoạch nạo vét sử dụng ngân sách nhà nước hàng năm (nếu cần điều chỉnh), trường hợp không chấp thuận phải có văn bản trả lời Cục Hàng hải Việt Nam và nêu rõ lý do. + Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được văn bản của Bộ Giao thông Vận tải, cục Hàng hải Việt Nam có văn bản trả lời nhà đầu tư.

2. Sửa đổi, bổ sung khoản 1, khoản 3 và khoản 4 Điều 5 như sau:

"1. Trong thời hạn 60 ngày, kể từ ngày nhận được văn bản trả lời của Cục Hàng hải Việt Nam về việc chấp thuận đăng ký thực hiện dự án của Bộ Giao thông Vận tải, nhà đầu tư gửi Cục Hàng hải Việt Nam 01 bộ hồ sơ đề xuất thực hiện dự án. Nhà đầu tư có thể tự thực hiện khảo sát, lập hồ sơ đề xuất thực hiện dự án nếu có đủ năng lực hành nghề tư vấn khảo sát, thiết kế hoặc lựa chọn tổ chức tư vấn đủ năng lực theo quy định của pháp luật."

"3. Trình tự nhận và xử lý hồ sơ: a) Cục Hàng hải Việt Nam tiếp nhận, kiểm tra hồ sơ đề xuất thực hiện dự án theo quy định tại khoản 2 Điều này và cấp giấy biên nhận hồ sơ, hẹn ngày trả kết quả (nếu nhận hồ sơ trực tiếp). Trường hợp hồ sơ chưa đầy đủ theo quy định tại khoản 2 Điều này, chậm nhất 02 ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ, Cục Hàng hải Việt Nam có văn bản hướng dẫn nhà đầu tư bổ sung đầy đủ hồ sơ đề xuất dự án, thời hạn bổ sung tối đa là 10 ngày, kể từ ngày nhận được văn bản yêu cầu của Cục Hàng hải Việt Nam. b) Trong thời hạn 05 ngày làm việc, kể từ ngày nhận hồ sơ đủ theo quy định, Cục Hàng hải Việt Nam phải thẩm định, đánh giá hồ sơ đề xuất thực hiện dự án báo cáo Bộ Giao thông vận tải xem xét, chấp thuận hoặc chấm dứt đăng ký thực hiện dự án."

"4. Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được hồ sơ theo quy định của cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông Vận tải có văn bản chấp thuận hồ sơ đề xuất thực hiện dự án của nhà đầu tư, trường hợp không chấp thuận phải trả lời bằng văn bản và nêu rõ lý do."

3. Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 1 Điều 6 như sau: "a) Trong thời hạn 10 ngày làm việc, kể từ ngày Bộ Giao thông Vận tải có văn bản chấp thuận hồ sơ đề xuất thực hiện dự án, Cục Hàng hải Việt Nam có văn bản chấp thuận thực hiện dự án. Trong thời hạn 15 ngày làm việc, kể từ ngày chấp thuận thực hiện dự án, Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức đàm phán nội dung Hợp đồng dự án với nhà đầu tư đã được lựa chọn.

4. Sửa đổi, bổ sung khoản 2 Điều 6 như sau: "2. Trong thời hạn 15 ngày làm việc, kể từ ngày hoàn thành việc đàm phán hợp đồng dự án với nhà đầu tư, Cục Hàng hải Việt Nam tổ chức ký kết hợp đồng và gửi 01 bản hợp đồng đã ký tới Bộ Giao thông Vận tải, 01 bản tới Ủy ban nhân dân tỉnh, thành phố trực thuộc trung ương nơi thực hiện dự án để phối hợp quản lý, giám sát."

5. Sửa đổi Điều 8 như sau: "Điều 8. Bảo đảm thực hiện hợp đồng dự án: 1. Biện pháp bảo đảm thực hiện hợp đồng dự án được áp dụng dưới hình thức bảo lãnh của ngân hàng hoặc biện pháp bảo đảm khác theo quy định của pháp luật. Tỷ lệ bảo đảm thực hiện hợp đồng dự án là 3% tổng mức đầu tư của dự án theo hợp đồng dự án đã ký kết. 2. Trong thời hạn 10 ngày làm việc, kể từ ngày ký kết hợp đồng dự án, nhà đầu tư phải nộp cho Cục Hàng hải Việt Nam văn bản thể hiện biện pháp bảo đảm thực hiện hợp đồng. Bảo đảm này có hiệu lực tính từ ngày hợp đồng có hiệu lực cho đến ngày các bên hoàn thành nghĩa vụ theo hợp đồng hoặc ngày chuyển sang thực hiện nghĩa vụ bảo hành đối với trường hợp

có quy định về bảo hành. Trường hợp cần gia hạn thời gian thực hiện hợp đồng, nhà đầu tư phải gia hạn thời gian có hiệu lực tương ứng của bảo đảm thực hiện hợp đồng.

Trường hợp liên danh thì phải thực hiện bảo đảm thực hiện hợp đồng theo một trong các cách sau đây: a) Từng thành viên trong liên danh sẽ thực hiện riêng bảo đảm thực hiện hợp đồng dự án tương ứng với khối lượng công việc thực hiện trong liên danh; b) Các thành viên trong liên danh thỏa thuận để một thành viên chịu trách nhiệm thực hiện bảo đảm thực hiện hợp đồng dự án cho cả liên danh.

6. Bảo đảm thực hiện hợp đồng dự án được coi là không hợp lệ khi thuộc một trong các trường hợp sau đây: a) Có giá trị thấp hơn quy định tại khoản 1 Điều này; b) Thời gian hiệu lực ngắn hơn thời gian có hiệu lực của hợp đồng dự án; c) Không đúng tên dự án; tên nhà đầu tư hoặc tên liên danh thực hiện dự án; d) Không phải là bản gốc hoặc không có chữ ký hợp lệ. Trong các trường hợp này, nếu nhà đầu tư không bổ sung, hoàn chỉnh được bảo đảm thực hiện dự án khi được yêu cầu thì hồ sơ đề xuất thực hiện dự án được xác định là không hợp lệ và bị loại.

7. Nhà đầu tư được chấp thuận chấm dứt Hợp đồng dự án không phải do lỗi của mình sẽ được hoàn trả bảo đảm thực hiện hợp đồng dự án trong thời hạn 15 ngày làm việc, kể từ ngày văn bản chấm dứt Hợp đồng dự án có hiệu lực, trừ trường hợp quy định tại khoản 5 Điều này.

8. Nhà đầu tư không được hoàn trả bảo đảm thực hiện hợp đồng trong trường hợp sau đây: a) Từ chối thực hiện hợp đồng khi hợp đồng đã có hiệu lực; b) Vi phạm thỏa thuận trong hợp đồng; c) Thực hiện hợp đồng chậm tiến độ do lỗi của mình nhưng từ chối gia hạn hiệu lực của bảo đảm thực hiện hợp đồng; d) Trường hợp nhà đầu tư là liên danh, một thành viên trong liên danh vi phạm hợp đồng thì tất cả các thành viên trong liên danh không được nhận lại bảo đảm thực hiện hợp đồng".

9. Sửa đổi điểm b khoản 1 Điều 9 như sau: "b) Chỉ đạo các cảng vụ hàng hải khu vực tổ chức phê duyệt phương án bảo đảm an toàn hàng hải và tổ chức kiểm tra, giám sát quá trình thực hiện dự án theo quy định tại Nghị định số 21/2012/NĐ-CP Thông tư số 10/2013/TT-BGTVT ngày 08 tháng 5 năm 2013 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải hướng dẫn thực hiện một số điều của Nghị định số 21/2012/NĐ-CP và quy định của pháp luật có liên quan."

10. Sửa đổi, bổ sung điểm a khoản 2 Điều 9 như sau: "a) Trước khi triển khai thi công: - Hoàn thành đầy đủ các thủ tục về bảo vệ môi trường, phòng cháy, chữa cháy, phòng ngừa và ứng phó sự cố tràn dầu và các thủ tục liên quan khác theo quy định của pháp luật; - Lập phương án bảo đảm an toàn hàng hải theo mẫu số 04 tại Phụ lục ban hành kèm theo Thông tư này gửi cảng vụ hàng hải khu vực phê duyệt theo quy định tại Điều 14 Nghị định số 21/2012/NĐ-CP Trong hồ sơ trình phê duyệt phương án bảo đảm an toàn hàng hải, nhà đầu tư nộp bản sao chụp văn bản chấp thuận đăng ký thực hiện dự án thay thế cho bản sao chụp quyết định đầu

Danh ngôn

Cha mẹ không thương: lỗi đạo làm người.
Không thương cha mẹ: lỗi đạo làm con. **(Mạnh Tử)**

Không hề có những sự tình thê thảm, chỉ có những sự tình được đón nhận một cách thê thảm mà thôi. **(Maeterlinck)**

Khi bạn không xử lý nổi vấn đề thì đành để vấn đề xử lý bạn. **(Peter)**

Không nên tin tưởng những kẻ thiếu chân thật cho dù họ có tài năng **(G. Washington)**

Gia sản của bạn nguy khốn khi nhà hàng xóm bị cháy **(Horace)**

Thất bại trong sự nghiệp tốt đẹp luôn luôn hơn thành công trong sự nghiệp độc ác **(Christie)**

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

Trong tình huống nguy cấp, sự liều lĩnh sẽ thay thế cho sự khôn ngoan **(P. Syrus)**

Điều chúng ta gọi là hạnh phúc là điều chúng ta không biết **(Anatole France)**

Hạnh phúc trước mắt sẽ tan vỡ nếu ta cứ mang ra so sánh với quá khứ **(Dour Horton)**

Thử thách lớn nhất của con người là lúc thành công rực rỡ **(G. Wells)**

Bạn muốn khỏe mạnh: Hãy chạy và đi bộ.
Bạn muốn thông minh: Hãy chạy và đi bộ.
Bạn muốn có hình dáng đẹp: Hãy chạy và đi bộ.
(Lời khắc trên một sườn núi Hy Lạp cổ, quê hương của phong trào thể thao Olympic)

tư xây dựng công trình. Trong thời hạn 03 ngày làm việc, kể từ ngày nhận được văn bản xin ý kiến của cảng vụ hàng hải, cơ quan, đơn vị được lấy ý kiến phải có văn bản trả lời. Trường hợp hết thời hạn nhưng không nhận được văn bản tham gia ý kiến của các cơ quan, cảng vụ hàng hải khu vực phải thực hiện phê duyệt phương án bảo đảm an toàn hàng hải theo thẩm quyền.

- Lựa chọn, ký kết hợp đồng với đơn vị tư vấn giám sát độc lập có năng lực để thực hiện giám sát quá trình thực hiện dự án phù hợp với quy định của pháp luật và hướng dẫn của Cục Hàng hải Việt Nam; - Trường hợp dự án có đổ bùn, đất nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng biển Việt Nam phải lắp đặt hệ thống giám sát nạo vét trên phương tiện vận chuyển đổ bùn đất nạo vét theo quy định của Thông tư số 28/2014/TT-BGTVT ngày 29 tháng 7 năm 2014 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải quy định về trình tự, thủ tục thực hiện nạo vét, duy tu các tuyến luồng hàng hải do Bộ Giao thông Vận tải quản lý, sử dụng từ nguồn vốn ngân sách Nhà nước và quy định của pháp luật có liên quan, bảo đảm việc giám sát đổ đất nạo vét chặt chẽ, nghiêm túc, đúng vị trí được chấp thuận."

11. Bổ sung Điều 11a sau Điều 11 như sau: "Điều 11a. Trách nhiệm của Ủy ban nhân dân các tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương: 1. Không quy hoạch thăm dò, khai thác cát, sỏi lòng sông thuộc diện tích các khu vực nạo vét, duy tu luồng hàng hải và khu nước, vùng nước trong vùng nước cảng biển đã được cấp có thẩm quyền phê duyệt. 2. Thực hiện thủ tục đăng ký khối lượng sản phẩm tận thu của các dự án nạo vét, duy tu luồng hàng hải và khu nước, vùng nước trong vùng nước cảng biển theo đề nghị của nhà đầu tư phù hợp với quy định của pháp luật. 3. Chỉ đạo các cơ quan trực thuộc phối hợp với Cục Hàng hải Việt Nam, cảng vụ hàng hải khu vực và các cơ quan liên quan thường xuyên kiểm tra hoạt động nạo vét, duy tu luồng hàng hải và khu nước, vùng nước trong vùng nước cảng biển; phối hợp xử lý các hành vi vi phạm trong quá trình thực hiện dự án và hoạt động khai thác cát trái phép theo quy định."

12. Sửa đổi, bổ sung điểm a và điểm b khoản 1 Điều 13 như sau: "a) Dừng xem xét, phê duyệt đề xuất thực hiện dự án trong các trường hợp sau đây: - Sau thời hạn 60 ngày, kể từ ngày nhận được văn bản trả lời của Cục Hàng hải Việt Nam về việc chấp thuận đăng ký thực hiện dự án mà nhà đầu tư không nộp hồ sơ đề xuất thực hiện dự án tới Cục Hàng hải Việt Nam; - Sau thời hạn 10 ngày, kể từ ngày nhận được văn bản yêu cầu của Cục Hàng hải Việt Nam mà nhà đầu tư không bổ sung hồ sơ đề xuất theo quy định.

b) Chấm dứt thực hiện dự án trong các trường hợp sau: - Sau 10 ngày làm việc, kể từ ngày Cục Hàng hải Việt Nam thông báo thời gian tổ chức ký kết hợp đồng dự án nhưng nhà đầu tư không tham gia ký kết hợp đồng dự án; - Sau 10 ngày làm việc, kể từ ngày ký kết hợp đồng dự án, nhà đầu tư không nộp cho Cục Hàng hải Việt Nam văn bản thể hiện biện pháp bảo đảm thực hiện hợp đồng; - Sau 08 tháng, kể từ ngày Bộ Giao thông Vận tải có văn bản chấp thuận nội dung hồ sơ đề xuất thực hiện dự án nhưng nhà đầu tư không thực hiện dự án hoặc chậm thực hiện dự án mà không có lý do chính đáng được Bộ Giao thông Vận tải chấp thuận".

Danh mục các dự án ưu tiên đầu tư đề án

"Kết hợp hài hòa các phương thức vận tải trên hành lang vận tải TP.HCM - Cần Thơ - Cà Mau"

(Ban hành kèm theo Quyết định số 2542/QĐ-BGTVT ngày 15/07/2015 của Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải)

TT	DỰ ÁN	QUY MÔ	Tổng TMĐT dự kiến (tỷ đồng)	Thời gian thực hiện	NGUỒN VỐN
I. Đường thủy nội địa					
1	Dự án nâng cấp tuyến kênh Chợ Gạo		1.400	2016 - 2020	BOT+ NSNN hỗ trợ
2	Dự án xây dựng trung tâm thu gom, phân phối hàng hóa kết hợp cảng hàng hóa đường thủy nội địa khu vực Cai Lậy, Cái Bè (Tiền Giang), Long Xuyên (An Giang).	1 -3ha	20	2016 - 2017	XHH
3	Dự án Cải tạo, nâng cấp luồng cửa Cổ Chiên (Bến Tre)	Tiếp nhận tàu 3.000 DWT	268	2016 - 2020	BOT + NSNN hỗ trợ
4	Dự án Phát triển hành lang ven biển và logistics khu vực phía Nam		6.562	2016 - 2020	NSNN + ODA

5	Nâng cấp, cải tạo cảng Long Bình (Tp. Hồ Chí Minh)	Tiếp nhận tàu 5.000 DWT	480	2016 - 2020	BOT + NSNN hỗ trợ
6	Nâng cấp, cải tạo cảng An Phước (Vĩnh Long)	Tiếp nhận tàu 2.000 DWT	150	2016 - 2020	BOT
7	Nâng cấp, cải tạo cảng Bình Long (An Giang)	Tiếp nhận tàu 1.000 DWT	100	2016 - 2020	BOT
8	QH các tuyến vận tải thực hiện chức năng gom hàng về các cảng chính địa phương đối với các hàng hóa chủ yếu như: lúa gạo, thủy sản, VLXD, trái cây.		3	2016 - 2020	NSNN
II. Đường biển					
9	Luồng sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bố (giai đoạn 2)	Tiếp nhận tàu 10.000 DWT và tàu 20.000 DWT giảm tải	3.200	2016 - 2020	PPP
10	Dự án Trung tâm logistics khu vực cảng Cần Thơ	Trung tâm logistics loại II		2016 - 2017	XHH
11	Dự án nâng cấp, cải tạo đường kết nối vào cảng Cần Thơ, cảng Mỹ Tho.	Cấp III ĐB, 4 làn xe		2016 - 2017	BOT
12	Đầu tư trang thiết bị xếp dỡ hàng tại cảng Mỹ Tho (Tiền Giang).	Xếp dỡ công-ten-nơ		2016 - 2017	BOT
13	Đầu tư nạo vét luồng cửa Định An - sông Hậu	Tiếp nhận tàu 5.000 - 10.000 DWT	680	2016 - 2020	PPP
14	Đầu tư nạo vét luồng cửa Bồ Đề (Cà Mau)	Tiếp nhận tàu 3.000 DWT	284	2016 - 2020	PPP
15	Đầu tư nạo vét luồng cửa Tiểu - sông Tiền	Tiếp nhận tàu 5.000 - 10.000 DWT	450	2016 - 2020	PPP
16	Đầu tư xây dựng khu bến Lấp Vò trên sông Hậu (Cảng Đồng Tháp)	Khu bến TH chính của cảng ĐP Đồng Tháp	500	2016 - 2020	BOT và các hình thức khác
17	Đầu tư xây dựng khu bến Minh Phú - cảng Hậu Giang	Khu bến TH, CD chính của cảng ĐP, phục vụ phát triểntỉnh Hậu Giang	510	2016 - 2020	BOT và các hình thức khác
18	Đầu tư xây dựng khu bến Trà Cú - cảng Trà Vinh	Khu bến TH, CD của cảng ĐP, phục vụ phát triển tỉnh Trà Vinh	350	2016 - 2020	BOT và các hình thức khác
19	Đầu tư xây dựng Bến trung chuyển than cho nhiệt điện khu vực đồng bằng sông Cửu Long		2.500	2016 - 2020	BOT và các hình thức khá

Sau Hiệp định Giơnevơ năm 1954 về Đông Dương, cầu Hiền Lương bắc qua sông Bến Hải trở thành giới tuyến tạm thời giữa hai miền Nam – Bắc.

Vĩnh Linh một thời & mãi mãi

Những bí ẩn ở giới tuyến Vĩnh Linh của Đào Trường San. Nhà xuất bản Hội Nhà văn – 2009; tái bản lần thứ nhất 2015.

NGÔ XUÂN HỘI

Những bí ẩn ở giới tuyến Vĩnh Linh dày 360 trang, chia làm hai phần. Phần thứ nhất : Giới tuyến Hiền Lương, gồm 48 câu chuyện nhỏ giới thiệu về mảnh đất giới tuyến. Phần thứ hai : Những chuyện vui ở giới tuyến, gồm 38 câu chuyện kể về con người Vĩnh Linh, về tính cách hồn nhiên, lạc quan, vui vẻ của họ dù có rơi vào nghịch cảnh. Sách có nhiều tài liệu mới, lần đầu được khai thác giúp cho bạn đọc có điều kiện hiểu thêm về mảnh đất nơi đầu sóng ngọn gió, nhưng cũng có một vài câu chuyện chúng ta đã được đọc, được nghe đâu đó, âu cũng là sự bình thường.

Bí ẩn là với bạn đọc nói chung, với người dân ở giới tuyến những câu chuyện trên chắc không bí ẩn, vì họ chính là tác giả. Tuy nhiên có câu chuyện các báo, đài đã đưa tin mà khi đọc xong tôi vẫn thấy lạ. Chuyện Đứa bé lạc mẹ thuộc trường hợp này. Chuyện dài 48 trang, in ở cuối sách kể một cách cảm động về số phận kỳ lạ của chú bé Nguyễn Phúc ở bờ Nam lạc mẹ năm 1967 lúc mới 6 tháng tuổi khi người mẹ ôm con vượt sông Bến Hải trốn sang bờ Bắc để tránh Mỹ Nguỵ tàn sát. Được người dân bờ Bắc cưu mang, Nguyễn Phúc sơ tán ra Hà Tĩnh trong chiến dịch K10 cùng với 30 người dân Vĩnh Linh khác. Đến Quảng Bình, 30 người đi cùng em bị bom Mỹ giết chết. Nguyễn Phúc về sống với cha mẹ nuôi ở Hà Tĩnh một mạch... 42 năm ! Năm 2009, khi đã trưởng thành với tên gọi Nguyễn Hoàn Hảo, có vợ con gia đình đàng hoàng Nguyễn Phúc bỗng tìm lại được cha mẹ đẻ của mình nhờ việc chat trên mạng Internet.

Sau ngày Tổ quốc thống nhất (30/4/1975), cầu được phục chế, trở thành một hiện vật bảo tàng dành cho khách tham quan.

Còn chuyện lạ, chuyện thú vị thì nhiều. Chẳng hạn câu chuyện này : Cách cầu Hiền Lương một quãng về phía thượng nguồn, sông Bến Hải chia làm hai, nhánh bên hữu gọi là Sa Lung. Sông Sa Lung nằm gọn trên đất Vĩnh Linh, từ khe Mó (Vĩnh Hà) chảy qua địa phận các xã Vĩnh Long, Vĩnh Lâm rồi đổ vào Bến Hải. Từ Bắc vào Nam nhất thiết phải qua sông Bến Hải. Ngày đất nước còn chia cắt, có lần một tên phản động từ miền Bắc trốn vào miền Nam, do không thông thuộc địa hình sau khi bơi qua Sa Lung hắn cứ đinh ninh là mình đã vượt qua sông tuyến Bến Hải, vì thế mặc xong quần áo hắn ung dung đứng ở bờ Nam hét vọng sang bờ Bắc: ((-Đả đảo chế độ Cộng sản !)). Lập tức hắn bị dân quân địa phương vây bắt, nộp công an (Sự nhầm lẫn của kẻ phản bội).

Hoặc câu chuyện này : Năm 1963, từ bờ Nam có một người đàn ông điên nhân lúc cảnh sát nguỵ canh giữ cầu

... và cầu Hiền Lương mới được bắc bên cạnh cầu Hiền Lương lịch sử.

"sơ ý" đã chạy một mạch sang bờ Bắc. Người điên vào trạm kiểm soát công an Hiền Lương của ta, suốt buổi làm việc hắn cứ nói lung tung khiến công an ta không sao lập được biên bản, đành phải bỏ ra ngoài, để hắn lại một mình. Lâu sau, một du khách bước vào. Tiếp chuyện ông khách du lịch, người điên cứ bổn cũ soạn lại khiến người khách bực mình, chửi:

-Nói chuyện với thằng ngu phí lời…

Người điên nổi xung:

- Có anh mới ngu, mới không phân biệt được bên này bên kia, hỏi tới hỏi lui dai như giẻ rách.

Người khách du lịch chỉ chờ có thế, lập tức đứng dậy lật mặt kẻ giả danh. Người điên hiện nguyên hình là một tên gián điệp đội lốt (Giả vờ điên).

Hoặc nữa, câu chuyện này: Mồng ba tết năm ấy một tên cảnh sát nguỵ đứng ở bờ Nam sông hướng sang bờ Bắc vạch quần đái, vừa đái hắn vừa hô to:

- Mưa sa đất Bắc.

Một cụ già vui tết ở bờ Bắc nhìn sang, thấy cạnh viên cảnh sát một con bò đang gặm cỏ, mới hỏi hắn:

- Này chú cảnh sát, con bò cạnh chú có đuôi không ?

- Bò nào mà chẳng có đuôi, ông già dở hơi.

- Vậy đuôi nó dùng để làm gì ?

- Để đuổi ruồi muỗi chứ để làm gì nữa. Ông hỏi sao ngu quá vậy.

Tên cảnh sát bực bội. Từ bờ Bắc, cụ già bình tĩnh đáp lời hắn :

- Chú nói mới đúng có một phần. Ngoài việc đuổi ruồi muỗi, cái đuôi còn được con bò dùng để che chắn cái cần che. Còn chú, chú là người mà không biết che chắn gì hết, chú thua cả con bò.

Tên tò, tên cảnh sát nguỵ đánh bài chuồn (Thua cả con bò)

Cứ như thế, 86 tiết nhỏ trong sách là 86 câu chuyện đắt giá mà tác giả đã dày công lưu giữ, sưu tầm, nghiên cứu tài liệu ; không ngại đi điền giã gặp gỡ các nhân chứng và cuối cùng là viết, là kể lại với bạn đọc những gì mình đã thu thập, chiêm nghiệm. Ngay cả khi anh khảo cứu về một vùng đất, một cột cờ thì bạn đọc cũng được cung cấp nhiều chi tiết quý. Này đây là đảo Cồn Cỏ: "Lúc mới ra chiếm đảo, ta chỉ có vỏn vẹn một trung đội ba mươi chiến sĩ. Năm 1965, ta tăng cường lên 80 chiến sĩ, tổ chức thành đại đội 32. Thời điểm đông nhất đảo cũng chỉ có 120 cán bộ chiến sĩ, hợp thành đủ các binh chủng, do đại uý Lê Đình Thước, tham mưu trưởng trung đoàn 270 chỉ huy. Vũ khí của ta chỉ có súng trường CKC, tiểu liên, trung liên, một tiểu đội hoá học, một tiểu đội thông tin, một trung đội pháo mặt biển với 4 súng cối, hai khẩu SKZ, một trung đội phòng không với 4 khẩu 12 ly 7, hai khẩu 14 ly 5 hai nòng, Như vậy so sánh lực lượng ta và địch quá chênh lệch nhau và sức nặng nghiêng về phía địch. Nhưng thực tế lúc đó do ta giữ bí mật tốt nên địch cũng chỉ đoán già đoán non, chúng không hề biết thực lực của ta trên đảo, không dám tập kích, không dám đổ bộ đánh úp Cồn Cỏ bằng đường không hay đường biển..." (Bí mật Cồn Cỏ). Không riêng gì Cồn Cỏ, còn nhiều mới lạ nữa về đất đai, con người Vĩnh Linh được thể hiện trong sách.

Đã quen mà vẫn lạ, vì sao ? Vì bản thân câu chuyện cảm động, đã đành! Theo tôi yếu tố làm nên sự lạ, sự bí ẩn sau những trang sách nằm ở chỗ khi kể, người kể đã thổi hồn cốt của mình vào từng con chữ, khiến chúng trở nên lung linh, huyền ảo. Phải tâm huyết lắm với quê hương xứ sở mới làm được điều này. Đào Trường San là người Vĩnh Linh, trọn vẹn tuổi thơ anh sống trong các địa đạo Vĩnh Mốc, Vĩnh Giang... Kể về giới tuyến chính là kể về bố mẹ bạn bè anh, là anh kể về mình, là cách anh trả nghĩa quê hương. Nơi trải qua cuộc chiến, bốc một nắm đất lên trong tay ta mảnh bom đạn nhiều hơn đất. Nơi tính theo đầu người, bình quân mỗi người dân phải hứng chịu hơn 7 tấn bom đạn. Nơi bất cứ người dân nào sống được đến ngày chiến thắng là người đó đã qua hơn mười lần chết hụt...

* * *

Lịch sử của đất nước ta ghi đậm dấu ấn lịch sử các dòng sông. Sông Hồng ở miền Bắc, sông Cửu Long ở miền Nam với những chiến công lẫy lừng trong quá trình dựng xây đất nước, mở mang bờ cõi. Sông Bạch Đằng, Ngô Quyền, Trần Hưng Đạo đánh quân Nam Hán, Nguyên Mông. Sông Cầu, Lý Thường Kiệt đánh quân Tống. Sông Rạch Gầm, Nguyễn Huệ đánh quân Xiêm. Sông Gianh, Trịnh Nguyễn phân tranh…

Trong tiến trình dằng dặc của lịch sử, sông Bến Hải - cầu Hiền Lương gắn liền với cuộc đấu tranh chống Mỹ và tay sai, thống nhất đất nước của nhân dân ta. Đã có nhiều tác phẩm văn học, nghệ thuật, báo chí viết về mảnh đất này. Bạn đọc nhiều thế hệ hẳn còn nhớ những Vĩ tuyến 17, ngày và đêm - phim truyện, của Đạo diễn Hải Ninh ; Ký sự miền đất lửa – ký, của Nguyễn Sinh và Vũ Kỳ Lân ; Cửa gió - tiểu thuyết, của Xuân Đức... Đến hôm nay, họ có thêm Những bí ẩn ở giới tuyến Vĩnh Linh của Đào Trường San, một cuốn sách bổ ích cho muôn đời con cháu.

TP.Hồ Chí Minh, 14-4-2015

VIETNAM NEEDS MAJOR TRANSPORT INVESTMENT IN NEXT FIVE YEARS

Vietnam needs over 1,000 trillion VND (US$45.84 billion) between now and 2020 for transport infrastructure, one of the three strategic breakthroughs on the way to becoming a modern industrialized nation, Deputy Transport Minister Nguyen Ngoc Dong told a seminar on Wednesday.

Vietnam News Agency (VNA) reported that of the sum, over 347 trillion VND (US$16.5 billion) will be sourced from non-State resources and 245 trillion VND (US$11.6 billion) from official development assistance, making up 34.3 per cent and 24.1 per cent of the total, respectively.

According to Nguyen, the transport sector has raised over 370.2 trillion VND (US$17.6 billion), more than 121.8 trillion VND (US$5.8 billion) of which was in the form of build-operate-transfer (BOT) and public-private partnership (PPP).

A number of facilities were put into use, including the Nhat Tan Bridge, Noi Bai - Lao Cai highway, Vinh Thinh Bridge and terminal T2 at Noi Bai international airport, among others.

Senior Transport Expert from the World Bank in Vietnam Paul Vellely shared Chile and Colombia's experience in devising PPP regulations, including ensuring the government's solvency and protecting private investors.

(Source: Bernama)

PHI GROUP SIGNS DEFINITIVE CONTRACT WITH VIETNAMESE COMPANY FOR 125 MILLION TONS OF SAND

PHI Group, Inc., a U.S. public company engaged in energy and natural resources, announced that the Company has signed a definitive contract with Vietnam-based KHM Joint Stock Company to supply up to 125 million metric tons of reclamation sand from Vietnam to Singapore and Asian markets over a period of five years.

According to the contract, the saline sand shall have been checked and tested to meet the specification requirements according to international industrial standards for usage in Singapore and other Asian government projects. Minimum monthly transaction volume will be 1.6 million MT and may increase by 30% as needed. Contract price is set at FOB mother vessels.

PHI Group is currently coordinating with logistical and other related partners to begin shipment as soon as practical.

Jalani Haniffa, PHI Group Vice President for Southeast Asia Operations, stated: "We are very pleased to have secured a stable long-term supply of reclamation sand to meet the growing needs of the Singapore and Asian markets."

Safe Harbor: This news release and the featured interview contain forward-looking statements that are subject to certain risks and uncertainties that may cause actual results to differ materially from those projected on the basis of such forward-looking statements. Such forward-looking statements are made based upon management's beliefs, as well as assumptions made by, and information currently available to, management pursuant to the "safe-harbor" provisions of the Private Securities Litigation Reform Act of 1995.

About PHI Group, Inc.

Targeting both conventional energy and renewables, PHI Group, Inc. invests in energy-related assets and natural resources, cooperates with international partners to develop independent power plant projects, and provides renewable energy solutions in conjunction with select industry partners. In addition, the company is engaged in trading activity involving coal, oil, precious metals, sand, granite and other industrial commodities. The Company also provides M&A advisory and consulting services through its wholly-owned subsidiary PHI Capital Holdings, Inc.

(Source: MarketWatch)

VIETNAM COFFEE: PRICES SHOW SMALL GAINS, SALES SLOW ON TEPID BUYING

Vietnam coffee prices have started to recover following gains in the global futures market, but high inventory has stalled buying interest, traders said on Tuesday. Trading in robustas from the new 2015/2016 crop has also begun, but at a slower pace, traders said.

Prices of robusta beans in Vietnam, the world's top producer of the bitter variety, rose to 36,200-37,200 dong ($1.62-$1.71) on Tuesday in Daklak, the country's largest growing province, from 36,100-36,800 dong last Tuesday, but sales have been stagnant. Robusta bean prices of 37,200 dong per kg are the highest since July 6, Reuters data showed.

"Selling has been absent in the past week," said a trader in Buon Ma Thuot, the capital of Daklak province, adding buying interest from roasters has been thin. Harvesting of the country's next crop is due to begin from late October and traders said crop surveys in September would provide a better estimate of the next crop's output.

The US Department of Agriculture has forecast Vietnam's next crop at 28.6 million 60-kg bags, up 1.4 percent from this year.

Vietnam's coffee crop year lasts between October and September.

September robusta futures on ICE closed up 0.9 percent at $1,738 a tonne on Monday, in line with gains by arabica futures, which were partly spurred by many out-of-the-money August calls that were exercised, an unusual move that lead to short-covering, traders said.

The September contract has recovered 1.6 percent from the month-low of $1,711 a tonne hit a week ago, nearing the key level of $1,800/tonne.

Traders said selling by Vietnamese speculators and some farmers could pick up if futures prices touch $1,800 a tonne.

Premiums of Vietnamese robusta grade 2, 5 percent black and broken widened to $40-$50 a tonne to the September contract, from premiums of $35-$50 a tonne last Tuesday.

Exporters have started offering 2015/2016 beans at par to London futures or premiums of $10-$20 a tonne, but the volumes sold were small, traders said.

"It could just be a test for the market, while stocks from the current crop are still high and we don't see any point in buying new crop beans," a Ho Chi Minh City-based trader said. Around 40 percent of the 2014/2015 harvest is still in the hands of speculators, businesses and some farmers, traders said.

(Source: Business Recorder)

THAILAND, VIETNAM EYE US$20 BILLION BILATERAL TRADE BY 2020

Thailand and Vietnam target to increase bilateral trade to US$20 billion by 2020.

Last year, bilateral trade amounted to US$10.451 billion with Thailand's import bills from Vietnam at US$3.269 billion and exports at US$7.182 billion, said deputy government spokesman Major Gen. Weerachon Sukhonthapatipak after a cabinet meeting here Tuesday.

For the first five months this year, trade between both countries stood at US$5.108 billion, with Thai imports from Vietnam at US$1.764 billion and exports at US$3.344 billion.

He said Vietnam is Thailand's 11th largest trading partner in the world and among the top four among ASEAN countries.

He said Thailand will host the second Joint Trade Committee of Thailand and Vietnam on July 20-22 in Bangkok, with officials from both countries holding meetings on issues such as security, politics, economy and culture.

Thailand and Vietnam will sign a Memorandum of Understanding and an agreement on labour issues.

(Source: Bernama)

Planning & Design:

LARGER THAN LIFE

The container shipping market is continuing to pass through a period of rapid change, which is almost entirely due to a ship size revolution that has been underway for some time.

This ongoing trend is the result of three strands. Firstly, a mismatch between supply and demand has been heightened by the introduction of much larger vessels and weaker than anticipated demand growth following from global economic conditions. This has resulted in severe and prolonged overcapacity.

Secondly, the Asia-Europe container trade cannot absorb all of the largest vessels that have been added to the market. This has led to a period of 'cascading' of large vessels on to other trades – usually ahead of underlying demand and port capabilities. And this trend of cascading is expected to continue.

Thirdly, the search to fill the largest vessels has seen increased use of transshipment, which is vital to the economics of utilizing the bigger ships.

This process of change is still underway, with the shares of the largest vessels set to increase further and serious evaluation is underway concerning the addition of even larger vessels, beyond the confirmed orders for 20,000 teu units.

Go large

The trend in favour of larger vessels is well established and has accelerated since 2004. The share of 12,000 teu+ vessels increased from 1% of the containership fleet at the beginning of 2008 to more than 12% at present, and is still increasing.

The very largest vessels are deployed on trades between East Asia and Europe, but the oversupply of these largest classes of ships has led to re-deployment of current tonnage on these trades to other global routes.

There is likely to be pressure to deploy further larger vessels on these trades, where water depth and other considerations permit such operations. Ports able to meet the requirements of these larger ships represent more competitive options and this will be a key factor in choice of facility.

Details of the orderbooks of the main container shipping lines highlight the number of lines that either have a fleet of ULCSs and/or are currently ordering new vessels of this magnitude. In some cases, there will be a substantial increase to what are already very large fleets, consisting of a high share of the biggest vessels. There are clearly some very noticeable orders being placed and this is only going to continue to exacerbate an existing issue for the container port and shipping industry.

It is worthwhile looking further at one of the key drivers for the big ship orders. The decrease in unit transport costs to be gained with increasing vessel size has been the major driving force in the strategies of containership operators as they all seek to gain improved operating returns.

Scale economies

However, the potential savings decline as vessel sizes increase. There are significant scale economies as ship sizes have increased and although additional gains can be made beyond this stage, very large increases in capacity have to be incorporated in order to make worthwhile further savings.

Comparing the operating cost per teu for a range of containership sizes reveals that there is a general decrease in the operating cost as the size of vessel increases, although it is imperative that the bigger ships are highly utilised to gain these operating economies of scale.

As a result of the increase in the size of vessels being deployed on all trades following the cascading of larger tonnage from the main arterial trades, it is inevitable that the number of ports that are capable of handling the larger size of vessel will decline – not all ports will have the necessary depth of water, length of quay or number and type of gantry cranes to be able to handle vessels of this size.

Add the issue of port concentration with the increased total costs of calling at ports with larger tonnage and the result is container shipping lines having to maximise the efficiencies of their deployed assets by reducing the time spent in port and by reducing the actual number of direct calls (and increasing transhipment). The implications for terminals in highly-competitive markets are clear.

Firstly, they will have to expand; terminal area, length of quay and depth of water are all crucial if ports are to be able to increase the size of vessels they can handle and handle quickly and efficiently. Secondly, they will need more yard space to be able to handle larger consignments.

Thirdly, they will need more gantry cranes and more efficient gantry cranes to be able to increase their productivity, thereby reducing the port stay time. Fourthly, they will need to train their crane drivers and other shore side staff in order to increase their productivity. And lastly, they will need to assure a stable labour climate to ensure a strike-free environment.

The pressure on ports and terminals to keep pace to handle these units will continue, albeit that the number of locations they will call will only be limited to key ports on the Asia-Europe trades. However, the significant port industry pressure will come from the cascading of vessels on to other routes as a result of this new larger tonnage entering Asia-Europe routes. It is a trend that will continue for the foreseeable future and those ports not investing to receive bigger vessels will see potential loss of market share.

Just how big can containerships get?

There are known conceptual assessments of bigger containerships of around 22,000 teu-24,000teu, which will potentially be up to 50m longer.

Current large containerships have breadth consistent with carriage of 22 or 23 stacks abreast on deck. The capacity then becomes a function of vessel length.

However, it is considered that the industry is nearing the upper limit of creating capacity increases through greater length alone. More boxes will be squeezed into the current breadth limit, but it is unlikely that vessel capacity will exceed 22,000 teu without increasing the breadth.

It is unlikely that very small values of L/B will predominate, so the lesser values of length in are unlikely to represent the upper limits which we will be seen on ship length. Equally, ship length comes at a price, so it unlikely that high L/B values will dominate.

So it seems that 450m length overall is a realistic upper limit for vessel length for the foreseeable future – so the design of berths for the very largest anticipated container ships should be predicated on a vessel length of 450m.

The development of 22,000 teu vessels will be by means of increasing length, with 430m-433m being the likely dimension. There are two options for 24,000 teu vessels – either further lengthening with a slightly deeper draft, or a shift to broader vessels on a length of up to 430m. This would entail an additional row of containers.

It is realistic to anticipate that 22,000 teu vessels with a length of around 430m+ and 23 rows wide will be deployed on the Asia-Europe trades. The shift to 24,000TEU+ vessels will be more complex and would involve significant infrastructure and container crane investments.

(Source: Port Strategy)

MEKONG DELTA TO NEED US$4 BILLION FOR KEY INFRA PROJECTS

The Ministry of Transport has estimated the Mekong Delta region would need around 87 trillion VND (nearly US$4 billion) in 2016-2020 to invest in important infrastructure projects to fuel economic growth, Vietnam News Agency (VNA) reported, citing the Saigon Times Daily.

The ministry said in its recent report that 64 trillion VND (US$2.93 trillion) of the total funding would go to road projects, 6.5 trillion VND (US$298 million) to waterway developments and 1.5 trillion VND (US$68.95 million) to aviation facilities.

Hefty funding is being sought for construction of My Thuan-Can Tho expressway, Dai Ngai bridge linking Tra Vinh and Soc Trang provinces, the second phase of a coastal road in the delta's southern part as well as upgrade and widening of national highways.

Regarding inland waterway projects, huge capital will be required to dredge the sections of Ho Chi Minh-Ca Mau, Ho Chi Minh-Kien Luong, Moc Hoa-Ha Tien, Rach Gia-Ca Mau and Quan Lo-Phung Hiep.

The ministry is raising money for building Tan Chau, Binh Long, Tac Cau and Ong Doc ports; upgrading Cai Cui into a national general port and constructing a major coal port for thermal power plants in the east and west of the region.

The ministry will upgrade Can Tho, Phu Quoc, Ca Mau and Rach Gia airports to enable them to handle more passengers in the coming years and fuel tourism sector growth in the region.

Deputy Minister of Transport Nguyen Van The said infrastructure development is a key driver for economic growth.

He told the Daily on the sidelines of a conference in Can Tho city last week that the ministry is finding investments for many infrastructure projects, particularly transport projects crucial to socio-economic development of the region.

The important transport projects include an expressway that runs in parallel with National Highway 1A in the region, the Ho Chi Minh highway section from Go Quao to Vinh Thuan, Cao Lanh and Vam Cong bridges, a highway linking bridges and roads in the east of the region and road N1.

The ministry has listed the transport projects as priorities in 2016-2020.

"Once completed, the major transport projects will better link localities in the Mekong Delta and between the region and other parts of the country. They are expected to help create economic breakthroughs in the region," Nguyen was quoted as saying.

Contractors are urgently dredging a waterway for larger vessels to make their way up the Hau River at the end of this year, according to the ministry.

The ministry said a number of major transport projects would be put into use next year, including the upgraded National Highway 91, the expanded National Highway 63 section in the centre of Ca Mau, the expanded National Highway 61B section from Vinh Tuong intersection to Long My town in Hau Giang, and the expanded National Highway 54 section in Dong Thap province.

The key transport projects in place in the region since 2010 consist of Can Tho, Ham Luong and Co Chien bridges, HCM City-Trung Luong Expressway and the expanded National Highway 1A section from My Thuan bridge to Can Tho city.

Some 40 trillion VND (US$1.84 billion) has been spent on these projects.

(Source: Bernama)

TAIWANESE TEXTILE FIRM TO INVEST $320MN IN VIETNAM

Far Eastern New Century Corporation (FENC), one of Taiwan's leading textile makers, will invest NT$ 10 billion (US$ 320 million) to expand its existing capacity in Vietnam.

In a statement issued following the company's 2015 Annual General Shareholders' Meeting, FENC said: "To exploit business opportunities presented by the Trans-Pacific Partnership (TPP), the company plans to increase its investments in Vietnam."

In addition to its existing capacity, to meet the TPP's yarn forward rule, FENC will build a vertically integrated production site for yarn, fabrics, dyeing and apparel in its phase one expansion. After expansion, Vietnam will become the third world class vertically integrated production site of FENC following the current sites in China and Taiwan.

FENC's consolidated revenues reached NT$ 235.5 billion (or US$7.8 billion) in 2014, despite the volatility of the global economy and plummeting oil prices upending the selling prices of FENC's petrochemical and polyester products.

(Source: Fibre2fashion)

Regulations:

SHIPPERS CALL FOR CUSTOMER-REGULATOR DIALOGUE ON ALLIANCES

The European Shippers' Council (ESC) has issued a series of recommendations to global competition regulators warning of the growing need for cross-border vigilance of the increasingly powerful container shipping alliances and proposing new dialogues and data exchanges between shippers, regulators and container lines.

In a new White Paper published last week to coincide with a meeting of representatives from the maritime regulatory authorities of the European Union, China, and the United States in Brussels to discuss antitrust and regulatory issues in maritime transport, the paper called on the participants in this global summit to jointly define the concept of "relevant market" used in competition analysis so that market shares are calculated uniformly.

The paper said shippers were "always looking for better services and improved competitiveness and are therefore fully supportive of the any move by ship operators which helps to improve both the (financial) sustainability and the performance of the operators. But this very recent and still growing concentration of the market has increased the risk that distortion of fair competition may happen in the future with its potential impacts on the market for all end consumers."

It said the present initiative by European Shippers Council was intended to lower the level of risk by setting some form of cooperation and/or communication between the various groups of players in that field. This initiative calls for four pillars, which are all necessary to achieve a common goal of a fair and competitive liners market": Coordination between customers; Reporting by shippers to main competition authorities; Communication between shippers and ship operators; Joint action plan between main competition authorities.

The paper observed that such alliances had also evolved from local or single trades to a global scale, meaning "it is no longer possible to consider liners market issues such as evolution of services and competition on a regional or national basis. Regulation authorities but also shippers and freight forwarders have to look at this new model from a world perspective," the ESC argued.

Arguing for regulators to involve customers in its analysis, the ESC proposed the consolidation of selected information about the market situation between representing groups of customers of ship operators, claiming it "will help get a better idea on what is happening on the field as all these groups have only a partial view". It continued: "Exchanging not only findings but interpretation will also help as it might prove very difficult to analyse the real impact of the newly born ship operator's cooperation as well as their real benefits for the whole supply chains and the end customer."

The paper proposed for shippers' associations and freight forwarders' associations to launch a collaboration at international level "to jointly collect and report some data such as perceived service quality from customers' view, reach of the network, contract quality, availability of cargo space, surcharges customer service quality, etc.".

It added: "As a matter of fact, the European Shippers' Council is currently monitoring several key data on the market (like the capacity, GRIs announced, port directly called, transit time, etc.). Such monitoring has started since 1 January 2014 and will be carried on for the years to come, with factsheets being published every quarter and a yearly dissemination of these materials being organized."

It said the data collection process could take the form of surveys and interviews of active shippers of all sizes, including SMEs, and related to different types of goods, proposing that the process could be orchestrated by Global Shippers' Alliance (GSA) and other stakeholders. "Then professional experts, consultants and academics, could be called to help analyse the data and identify emerging trends. Such surveys could be started by the end of 2015 and the first results made available by mid-2016."

On its proposed reporting by shippers to the main competition authorities, the ESC said: "Competition authorities, in order to protect customers' interests and to guarantee a fair market operation, need to get first-hand information from suppliers but also to cross check such information by receiving some of the data collected from customers. This will allow them to properly assess whether and how alliances are effectively contributing to an increased quality of services, to a sustainable container transport sector and improvement of the global logistics performance. Customers through their national, continental or global associations could provide such information to competition authorities through regular meetings and communication of facts-based analyses."

It also proposed a communication channel or process between shippers and ship operators. "The main objective of establishing some kind of communication between ship operators and their customers (shippers and freight forwarders) is to better identify the global expectations and constrains of each of these parties and avoid misinterpretation of apparent actions," the White Paper said.

"Better understanding of operational but also contractual needs (or willingness) would be very much profitable for both sides of the table. Creating frameworks for such exchanges or strengthening existing ones could be launched on a pilot base at European level first with a first

goal on defining a common set of KPIs to assess the quality of service and its evolution. Such a pilot communication channel could be tested by the end of 2015 and during the first half of 2016."

The paper suggested a threefold joint action plan between the three main competition authorities of the world – MOFCOM from China, FMC from US and DGCOMP from EU – who have started regular consultation meetings on that matter since 2014.

First, to commonly define the way the relevant "market" must be defined and considered when looking at potential anti-competitive behaviour, and particularly how to properly calculate the various players' market shares.

Second, establish a harmonized public file to be submitted by all carriers who want to collaborate between themselves (whatever their size). Such a file "could be requested to be submitted in all parts of the world included in the cooperation perimeter".

It said comments from industry and other stakeholders on these submissions should be allowed for consideration by competition authorities. If the cooperation is granted exemption from prior notification (thanks to regional regulation for example), this file should still be submitted anyhow even though cooperation could start before the end of the process of analysing by the concerned regulation authorities. FMC filing format could be used as a model for such a file.

Third, get the legal authorization by their governing bodies to exchange information (eventually commercially sensitive).

Following the meeting last week between representatives from the maritime regulatory authorities of the EU, China, and the US, the European Commission said the delegates had "confirmed their renewed intention to cooperate on these matters". It confirmed that the discussions focused on the global trend towards increased cooperation in the liner shipping market, as well as on regulatory and policy issues related to ports.

"With the continued growth in scope of carriers' cooperation, the authorities considered that monitoring of the sector warrants ever closer contact and better communication between competition and regulatory authorities. Delegates also discussed their respective enforcement activities and highlighted each authority's priority issues such as port congestion."

The summit concluded with the following joint statement by the European Commission, the Federal Maritime Commission and the Chinese Ministry of Transport: "Today's exchanges have been a valuable opportunity to foster cooperation between our three authorities. We have identified areas of common importance and we look forward to continuing our constructive dialogue."

(Source: JEW)