

TRONG SỐ NÀY



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

Tổng Biên tập
Lê Công Minh

Phó Tổng Biên tập
Hồ Kim Lân

Trưởng phòng trị sự
Nguyễn Mạnh Hà

Thực hiện, trình bày
Minh Hoàng

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

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

Lưu hành nội bộ

Truyền thống là điểm tựa	4
Ngành than làm theo lời Bác	8
Đánh thức tiềm năng Cảng Cẩm Phả	10
Xu thế chính phủ kiến tạo phải thay đổi chức năng, phải cải cách bộ máy	12

Tin trong nước	18
Tin quốc tế	28

Vấn đề & Sự kiện	
- Cụm cảng Tân Cảng - Cái Mép chuyển mình trong vận hội mới	34
- Cảng Hải Phòng : Di dời cảng Hoàng Diệu ra Lạch Huyện...	36
- Xóa nợ, khoan nợ tiền thuế, tiền chậm nộp, tiền phạt sẽ thế nào?	38
- Cảng Chân Mây và doanh nghiệp "kêu cứu"	42
- Cảng Đà Nẵng khởi công mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2	46
- Cam Ranh, điểm nghỉ chân trên tuyến hàng hải qua biển Đông	50

Logistics	
- Ngành dịch vụ logistics VN bao giờ ra biển lớn?	54
- 6 năm đào tạo nhân lực cho ngành logistics VN	56
- Tìm vốn cho phát triển logistics đồng bằng sông Cửu Long	58

Diễn đàn	
- Hạ tầng giao thông đường thủy cho miền Tây Nam bộ	64
- Đào tạo thuyền trưởng, máy trưởng : học xong ...để đó	66
- Cuộc đua ngầm giữa các cảng biển miền Trung	68
- Quy hoạch chi tiết nhóm cảng phía Bắc	70
- Hỏi & Đáp	72

Văn hóa & Thể thao	
- Nhạc sĩ Miền Đức Thắng với ứng dụng âm nhạc trong chữa bệnh	82
- Tung bừng Hội thao APA XII - 2016	86

News	88
-------------	----





Since 1901

CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG ĐÀ NẴNG

“Kết nối vì sự thịnh vượng”



Đổi mới phát triển để xứng đáng là cảng biển lớn nhất Miền Trung

Được thành lập từ năm 1901 với lịch sử 115 năm xây dựng và phát triển, Cảng Đà Nẵng đến nay đã và đang chứng tỏ vị trí vai trò quan trọng của mình trong việc phát triển kinh tế - xã hội của khu vực, cũng như khẳng định tầm vóc là cảng biển lớn nhất miền Trung Việt Nam hiện nay.

Nằm trong vịnh Đà Nẵng với diện tích 12km² cùng hệ thống giao thông thuận lợi, Cảng Đà Nẵng hiện là một khâu quan trọng trong chuỗi dịch vụ logistics của khu vực miền Trung Việt Nam. Cảng Đà Nẵng cũng được chọn là điểm cuối cùng của tuyến hành lang kinh tế Đông Tây, nối liền 4 nước Myanmar, Thailand, Lào và Việt Nam, là cửa ngõ chính ra Biển Đông cho toàn khu vực.

Với khát vọng trở thành cửa ngõ giao thương quốc tế hàng đầu của khu vực, trong những năm qua Cảng Đà Nẵng đã không ngừng nỗ lực đổi mới, phát triển công ty theo hướng hiện đại và chuyên nghiệp trong việc cung cấp các dịch vụ cảng biển hoàn hảo và kết nối các hoạt động trong chuỗi logistics. Hiện tại, Cảng Đà Nẵng bao gồm khu cảng chính



lợi ích thiết thực của khách hàng, đúng với mục tiêu **Kết nối vì sự thịnh vượng** mà Cảng Đà Nẵng đã đề ra.

là xí nghiệp cảng Tiên Sa và các công ty thành viên, sở hữu gần 1.200m cầu bến với khả năng tiếp nhận các tàu hàng tổng hợp lên đến 50.000 DWT, tàu container đến 2.500 Teus và tàu khách đến 75.000 GRT, cùng với các thiết bị xếp dỡ và kho bãi hiện đại, đảm bảo năng lực khai thác lên đến 8 triệu tấn/năm. Bên cạnh đó, với mục tiêu nâng cao năng lực khai thác tàu container và tàu có trọng tải lớn, Cảng Đà Nẵng cũng đã định hướng thực hiện các kế hoạch phát triển và mở rộng Cảng, với mục tiêu đến năm 2018 sẽ hoàn thiện các khu logistics, bãi trung chuyển và hoàn thành xong dự án cảng Tiên Sa giai đoạn 2 với mức đầu tư trên 1.000 tỷ đồng.

Hoạt động với nguyên tắc **Chính trực - Tận tâm - Sáng tạo và Tôn trọng cá nhân**, cùng với phương châm **Năng suất – Chất lượng – Hiệu quả**, Cảng Đà Nẵng đã nỗ lực không ngừng nhằm nâng cao sự thỏa mãn của khách hàng bằng cách cung cấp các dịch vụ ngày càng tốt hơn, thủ tục đơn giản và định hướng vào chính

7 tháng đầu năm 2016, Cảng Đà Nẵng đã đạt mức 4,1 triệu tấn hàng hóa thông qua, chiếm 58% kế hoạch dự kiến. Trong đó, hàng container đạt 177.108 Teus, đạt 60% sản lượng đề ra. Với việc các mặt hàng chủ lực qua Cảng đang tăng trưởng ở mức tốt, cộng với nỗ lực của các cán bộ công nhân viên, Cảng Đà Nẵng kỳ vọng sẽ đạt được kế hoạch sản lượng đã đề ra, với mục tiêu 7 triệu tấn và 300.000 TEUs hàng hóa trong năm 2016.



Dự án Mở rộng Cảng Tiên Sa giai đoạn 2 do Công ty Cổ phần Cảng Đà Nẵng làm chủ đầu tư được triển khai tại Xí nghiệp cảng Tiên Sa (P.Thọ Quang, Sơn Trà, Đà Nẵng), với diện tích lên đến gần 60.000m², nâng tổng diện tích Cảng lên gần 31 hecta. Dự án sẽ đáp ứng nhu cầu phục vụ tàu container và tàu trọng tải lớn lên đến 70.000 DWT, tàu khách tải trọng 100.000 GRT. Dự kiến, dự án có tổng mức đầu tư gần 1.000 tỷ đồng, thời gian thực hiện từ tháng 7/2016 đến tháng 6/2018.

Địa chỉ:

26 Bạch Đằng, Quận Hải Châu,
TP.Đà Nẵng, Việt Nam

Điện thoại: (84.511) 3822513 - 3822163 - 3823173
Fax: (84.511) 3822565 - 3889620

Email: cangdn@danangport.com
Website: www.danangport.com

“Kỷ luật và đồng tâm, chúng ta nhất định thắng!” là tiếng hô đánh thép của hơn ba vạn công nhân vùng đất mỏ Quảng Ninh vang lên trong ngày 12/11/1936, đòi quyền dân sinh dân chủ cho chính mình trong cuộc đấu tranh trực diện với bọn chủ người Pháp cách nay đã 80 năm. Kể từ đó **“Kỷ luật và Đồng tâm”** đã trở thành truyền thống của lớp lớp các thế hệ công nhân vùng Mỏ và là truyền thống ngành Than. Ngày nay, truyền thống đó vẫn vẹn nguyên giá trị, thể hiện qua những thành tích vượt bậc, những thử thách khắc nghiệt trong nền kinh tế thị trường mà công nhân, cán bộ ngành Than - Khoáng sản Việt Nam đã và đang nỗ lực vượt qua.



Kho vận và cảng.



TRUYỀN THỐNG LÀ ĐIỂM TỰA

NHỮNG DẤU MỐC LỊCH SỬ

Theo lịch sử, ngành khai thác than được ghi nhận, ra đời vào ngày 10.1.1840 Vua Minh Mạng cho phép mở mỏ khai thác than tại vùng núi Yên Lãng, xã Đông Triều nay thuộc xã Yên Thọ, huyện Đông Triều tỉnh Quảng Ninh.

Năm 1887 thực dân pháp chiếm hoàn toàn Việt Nam, chiếm nguồn tài nguyên than. Dưới sự lãnh đạo của Đảng, công nhân mỏ Quảng Ninh cùng với nhân dân lao động cả nước làm con bão táp cách mạng. Mở đầu là cuộc bãi công của công nhân mỏ Cẩm Phả, rồi đồng loạt nổi dậy ở khu

vực Hòn Gai, Mông Dương, Cửa ông và công nhân nhà máy điện... Với tinh thần cách mạng tiến công, thợ mỏ đã đưa ra được những yêu cầu phù hợp với đồng dao nguyện vọng của các tầng lớp nhân dân lao động. Cuộc tổng bãi công tháng 11/1936 của công nhân mỏ đã thành công rực rỡ và được ghi vào lịch sử cách mạng của giai cấp công nhân Việt Nam và trở thành một sự kiện lịch sử trọng đại của Đảng bộ và nhân dân các dân tộc Quảng Ninh.

Cách mạng tháng Tám thành công, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã ký các Sắc lệnh tìm kiếm mỏ, thành lập mỏ, khai



Cảnh công trường than lộ thiên.

thác mỏ, và kinh doanh ngành mỏ.

Chiến thắng lịch sử Điện Biên Phủ chấm dứt hoàn toàn ách đô hộ thực dân Pháp tại Việt Nam. Ngày 25/4/1955. Vùng mỏ được hoàn toàn giải phóng, vĩnh viễn thoát khỏi cảnh nô lệ, được làm chủ vùng đất thân yêu của mình.

Một trong những trang sử hào hùng trong sự nghiệp của những người thợ mỏ là những ngày tháng vừa sản xuất vừa chiến đấu chống lại cuộc chiến tranh leo thang của đế quốc Mỹ ra miền Bắc. Thợ mỏ với khẩu hiệu; “*Chắc tay búa, Vững tay súng*”. Khai trường, hầm lò là nơi sản xuất và cũng là mặt trận. Nhiều tấm gương lao động xuất sắc, chiến đấu dũng cảm giữ vững cho dòng than không ngừng tuôn chảy.

Đất nước thống nhất, người thợ mỏ phải đối diện với khó khăn thách thức mới, các nhiệm vụ đặt ra cấp thiết là nhanh chóng hàn gắn vết thương chiến tranh, khôi phục sản xuất đảm bảo sản lượng than cung cấp cho nền kinh tế quốc dân. Tuy nhiên khó khăn lớn của giai đoạn này là cơ chế tập trung quản lý, tư duy cũ, công nghệ lạc hậu, khiến việc khai thác than năng suất thấp.

Chủ trương đổi mới cơ chế sản xuất của Đảng như luồng gió mới thổi vào vùng than, nhiều cách làm mới như hình thức khoán quản đã thực sự khơi thông dòng chảy. Sản phẩm than đã có cơ hội xuất khẩu đi các nước, giá trị của hòn than được nâng lên.



Bác Hồ thăm mỏ than Đèo Nai tết Ất Tỵ 1965.

Ngày 10.10.1994, Thủ tướng Chính phủ đã ra Quyết định số 563/TTg về việc thành lập Tổng Công ty Than Việt Nam (TVN) trên cơ sở tổ chức lại các doanh nghiệp ngành Than thuộc Bộ Năng lượng, các đơn vị quân đội sản xuất than tại Quảng Ninh. Tổng Công ty chính thức đi vào hoạt động ngày 1/1/1995.

Ngày 08/8/2005, Thủ tướng Chính phủ ban hành quyết định 198/2005/QĐ-TTg và 199/2005/QĐ-TTg tổ chức lại Tổng Công ty TVN và các đơn vị thành viên thành Tập đoàn Than Việt Nam.

Ngày 26/12/2005, Thủ tướng Chính phủ ban hành Quyết định số 345/2005/QĐ-TTg thành lập Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam (TKV) trên cơ sở Tập đoàn Than Việt Nam và Tổng Công ty Khoáng sản Việt Nam thuộc Bộ Công nghiệp, tạo một thời cơ mới cho toàn ngành vươn lên hội nhập quốc tế, mở rộng đầu tư công nghệ hiện đại cho các lĩnh vực khoáng sản và các ngành nghề; cơ khí, xi măng và nhiệt điện... dựa trên nền sản xuất than với phương châm cùng phát triển với bạn hàng.

Trong 22 năm qua, ngành Than đã có bước tiến khá nhanh, vững chắc, đáp ứng nhu cầu về than trong nước. Tổng sản lượng than thương phẩm sản xuất trong 22 năm khoảng 595 triệu tấn, trong đó năm 2011 đạt cao nhất: 45 triệu tấn. TKV đã không ngừng áp dụng, nâng cao khoa học kỹ thuật, tăng nhanh năng suất lao động, đẩy mạnh cơ giới hóa hầm lò, nhất là các các mỏ hầm lò xuống sâu, ứng dụng khai thác bằng các thiết bị hiện đại.

Ghi nhận công lao đóng góp cán bộ, công nhân ngành than tháng 11/ 1996 Đảng và Nhà nước tặng thưởng Huân chương Sao Vàng. Ngày 6/1/2005 Chủ tịch nước đã ký quyết định phong tặng **Anh hùng lao động thời kỳ đổi mới** cho Tổng công ty Than Việt Nam và hàng chục danh hiệu anh hùng cho các tập thể và cá nhân trong toàn ngành.

Lịch sử 176 năm và 80 năm Truyền thống công nhân Mỏ - Truyền thống Ngành Than qua là tài sản quý giá để Ngành than tiếp tục sứ mệnh đồng hành cùng đất nước,

phần đầu xây dựng Tập đoàn trở thành tập đoàn kinh tế vững mạnh, giữ vai trò quan trọng, đảm bảo an ninh năng lượng quốc gia và là chỉ số cân đối lớn của nền kinh tế đất nước.

PHÁT HUY TRUYỀN THỐNG ĐỂ VƯỢT QUA KHÓ KHĂN NĂM 2016

Năm 2016 là một năm có nhiều khó khăn nhất đối với Tập đoàn. Đặc biệt phải kể đến là: Điều kiện khai thác ngành than ngày càng khó khăn, xuống sâu hơn, đi xa hơn trong lòng đất, cung độ vận chuyển, hệ số đất bóc ngày một tăng cao; giá cả năng lượng và các loại khoáng sản giảm mạnh ảnh hưởng đến kế hoạch sản xuất - tiêu thụ và cân đối tài chính của Tập đoàn. Thị trường than trong nước có sự cạnh tranh gay gắt dưới nhiều hình thức khác nhau; chính sách kinh tế vĩ mô của Nhà nước, nhất là các chính sách về thuế, phí liên tục tăng làm cho chi phí giá thành tăng, giảm sức cạnh tranh của Tập đoàn.

Trong bối cảnh vô cùng khó khăn đó, Tập đoàn đã đề ra mục tiêu điều hành kế hoạch năm 2016 của Tập đoàn là: *Tiếp tục ổn định sản xuất, nhập khẩu hợp lý đáp ứng tối đa nhu cầu than cho nền kinh tế, phát triển bền vững các ngành nghề than, khoáng sản, điện lực và các ngành công nghiệp, dịch vụ hỗ trợ phù hợp; hoàn thiện cơ cấu tổ chức, cơ chế quản lý phù hợp, tạo bước chuyển biến mạnh đổi mới công nghệ, tiết kiệm chi phí, nâng cao chất lượng, năng suất, sức cạnh tranh của sản phẩm đảm bảo tăng trưởng hợp lý, hiệu quả, bền vững. Cải thiện tiền lương, điều kiện làm việc và phúc lợi cho người lao động đặc biệt là đội ngũ thợ lò. Mục tiêu chung là “AN TOÀN - ĐỔI MỚI - HIỆU QUẢ - PHÁT TRIỂN”.*

Với tinh thần “Kỷ luật và Đồng tâm”, sự giúp đỡ của các cấp chính quyền từ Trung Ương đến địa phương, các bạn hàng của TKV cộng với các biện pháp chỉ đạo quyết liệt, sự phối hợp chung sức vượt qua khó khăn của của các đơn vị trong toàn Tập đoàn; đặc biệt là chỉ thị số: 21/CT-TTg ngày 26/8/2015 của Thủ tướng Chính phủ về tăng cường công tác quản lý nhà nước đối với hoạt động sản xuất kinh doanh than đã kịp thời giúp cho TKV thực hiện được cơ bản nhiệm vụ sản xuất kinh doanh và tiếp tục ổn định chuẩn bị than cho nền kinh tế đang tăng cao.

Các chỉ tiêu cơ bản đạt được trong 6 tháng đầu năm như sau:

Doanh thu toàn Tập đoàn ước đạt 48.247 tỷ đồng, đạt 44% kế hoạch năm, bằng 92% so với cùng kỳ 2015. Trong đó:

- + Doanh thu than đạt 24.385 tỷ đồng, đạt 43% KH năm, bằng 90% so với cùng kỳ (nguyên nhân là do than xuất khẩu giảm, sản lượng than tiêu thụ cho điện là chủ yếu, than chất lượng cao giảm).

- + Sản xuất, tiêu thụ khoáng sản: 3.242 tỷ đồng, đạt 38% kế hoạch năm, bằng 91% so với cùng kỳ (nguyên nhân do giá bán các sản phẩm giảm so với giá bán bình quân năm



Chuyên gia Nhật tại mỏ mới Khe Chàm 3, công suất 2,5 triệu tấn năm.



Khai thác than lò chợ.



Toàn cảnh than Cửa Ông.



Một góc thành phố Cẩm Phả hôm nay.

2015, như: đồng tấm giảm 13,3%, kẽm thời giảm 13,7%, tinh quặng sắt giảm 9,6%...).

+ Sản xuất, bán điện: 5.383 tỷ đồng, đạt 47% KH năm và bằng 87% so với cùng kỳ (do giá bán điện 2016 đã điều chỉnh giảm giá thành phần biến đổi, thực hiện 6 tháng năm 2015 chưa giảm).

+ Sản xuất cơ khí: 1.245 tỷ đồng, đạt 53% KH năm và bằng 107% so với cùng kỳ.

+ Sản xuất, cung ứng Vật liệu nổ công nghiệp: 2.375 tỷ đồng, đạt 54% KH năm và bằng 98% so với cùng kỳ.

+ Sản xuất kinh doanh khác 11.615 tỷ đạt 44% kế hoạch năm, bằng 98% so với cùng kỳ.

+ Thuế và các khoản nộp ngân sách NN đạt: 6.889 tỷ đồng bằng 51% kế hoạch năm và bằng 100% so với cùng kỳ 2015.

+ Lao động và thu nhập: Kết thúc 6 tháng số lao động toàn TKV theo danh sách là 115.006 người (giảm 1.329 người so với đầu năm), trong đó Công ty mẹ là 56.089 người, riêng khối than là 79.324 người. Tiền lương bình quân toàn TKV thực hiện 8,6 tr.đ/ng-tháng, bằng 95% so với kế hoạch và bằng 100% cùng kỳ, trong sản xuất than đạt 9,3 triệu đồng/người-tháng.

Tin rằng với sự quyết liệt trong chỉ đạo điều hành của lãnh đạo Tập đoàn, sự đồng tâm đoàn kết của thợ mỏ, với “điểm tựa” là truyền thống Kỷ luật và Đồng tâm, cùng sự hỗ trợ từ Chính phủ, tỉnh, TKV sẽ sớm vượt qua khó khăn, tiếp tục khẳng định vị thế là Tập đoàn kinh tế mạnh của Nhà nước và là một trong ba trụ cột đảm bảo an ninh năng lượng Quốc gia.■



Thợ mỏ quyết tâm sản xuất an toàn.



Phút tan ca.

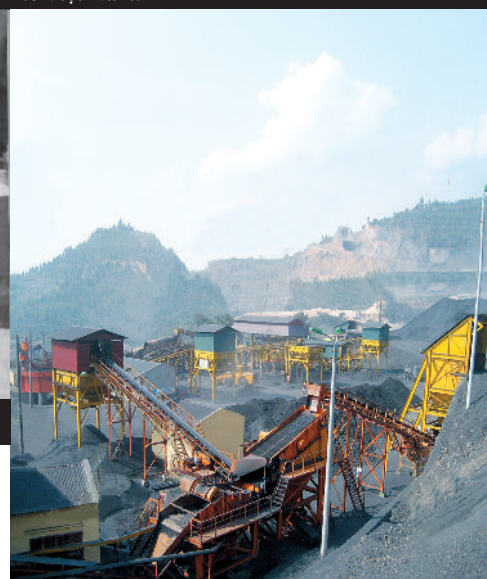
Suốt cuộc đời hoạt động cách mạng của Bác Hồ, ngay từ khi còn ở nước ngoài cũng như những năm mới về nước trực tiếp lãnh đạo cách mạng Việt Nam, Người đã luôn dành cho thợ mỏ Quảng Ninh - CNCB ngành Than sự quan tâm sâu sắc. Trong 9 lần về Quảng Ninh thì hầu hết Người đều dành thời gian thăm, nói chuyện, căn dặn đồng viên CNCB vùng than.



Vinh quang thợ mỏ Việt Nam.



Bác Hồ với đại biểu CNCB ngành Than tại Phủ Chủ tịch ngày 15-11-1968.



NGÀNH THAN

làm theo LỜI BÁC



Băng chuyển than.



Khu sàng tuyển than về đêm.

Ngày 15/11/1968 nhân dịp 32 năm ngày Miền Mỏ bắt khuất, một sự kiện lịch sử diễn ra tại Phủ Chủ tịch. Bác Hồ kính yêu đã gặp mặt nói chuyện thân mật với đoàn đại biểu CNCB ngành Than và tỉnh Quảng Ninh (xin lưu ý là đại biểu CNCB chứ không phải CBCN), vì thành phần đoàn đại biểu được gặp Bác lần này chủ yếu là công nhân trực tiếp sản xuất than được lựa chọn từ các cơ sở theo yêu cầu của Bác. Địa phương và ngành chỉ cử cán bộ đi cùng hướng dẫn đoàn và tiếp thu ý kiến của Bác cũng như các đồng chí lãnh đạo TW về thực hiện. Tiếp đại biểu CNCB ngành Than ngày ấy, Bác nói: *“Người ta thường gọi than là “vàng đen”. Nó rất cần thiết cho công nghiệp, nông nghiệp, thương nghiệp, vận tải, quốc phòng và đời sống nhân dân... Ngành sản xuất than cũng như quân đội đánh giặc. Toàn thể công nhân và cán bộ phải có nhiệt tình cách mạng và tinh thần yêu nước rất cao, ý chí quyết đánh quyết thắng rất vững, phải đoàn kết nhất trí, phải có đầy đủ ý thức làm chủ nước nhà, làm chủ xí nghiệp, vượt khó khăn, nhằm tạo một mục đích chung là sản xuất thật nhiều than cho Tổ quốc... Bác rất mong tất cả công nhân và cán bộ cố gắng hơn nữa, đẩy mạnh ngành Than trở thành một ngành gương mẫu cho các ngành kinh tế khác và tỉnh Quảng Ninh trở thành một tỉnh giàu đẹp...”*

Thực hiện lời căn dặn của Bác, từ bấy đến nay ngành Than - khoáng sản luôn nỗ lực phấn đấu và đã lập nhiều chiến công trong sản xuất và chiến đấu, góp phần to lớn

vào sự nghiệp giải phóng dân tộc, xây dựng và bảo vệ Tổ quốc. Đến nay, Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam đã trở thành một tập đoàn kinh tế mạnh, kinh doanh đa ngành trên nền cơ bản là sản xuất và kinh doanh than. Với những thành tích đặc biệt xuất sắc đó, Tập đoàn đã vinh dự được Đảng và Nhà nước tặng thưởng Huân chương Sao Vàng (năm 1996) và phong tặng danh hiệu Anh hùng Lao động thời kỳ đổi mới (năm 2005) và nhiều phần thưởng cao quý khác.

Các doanh nghiệp khai thác than thuộc Vinacomin không ngừng đầu tư công nghệ, máy móc hiện đại để mở rộng sản xuất, tăng sản lượng khai thác thực hiện lời Bác: *“Sản xuất thật nhiều than cho Tổ quốc”*. Sản lượng khai thác than không ngừng tăng, đến nay mỗi năm đạt khoảng 40 - 45 triệu tấn than sạch. Đời sống vật chất, tinh thần của công nhân không ngừng được nâng cao. Hiện ngành Than tiếp tục đầu tư và chuẩn bị đầu tư cải tạo, mở rộng nâng công suất, xây dựng các mỏ mới: Khe Chàm III, Cao Sơn, Nam Mẫu, Vàng Danh, Khe Chàm II - IV, Hà Lâm, Núi Béo... Trong thời gian tới, tập thể lãnh đạo, cán bộ, công nhân viên Vinacomin xác định các mục tiêu, nhiệm vụ chính là duy trì sản xuất ổn định, đẩy mạnh tiêu thụ sản phẩm; tiếp tục hoàn thiện cơ cấu tổ chức, mô hình quản trị phù hợp, tiết kiệm chi phí, nâng cao năng suất, chất lượng, đảm bảo phát triển bền vững tạo đà cho việc thực hiện thắng lợi lời dạy của Bác năm nào: *“Sản xuất thật nhiều than cho Tổ quốc”*. ■



Trồng cây bảo vệ môi trường tại Công ty Kho vận & Cảng Cẩm Phả.



Máy xúc EKG-10.



Ra quân đầu Xuân, trồng cây tại khu vực Kho cảng Km6

Đánh thức tiềm năng CẢNG CẨM PHẢ



Giám đốc Bùi Văn Tuấn nhận cờ thi đua năm 2015 của Tập đoàn Than Khoáng sản Việt Nam tặng Công ty Kho vận & Cảng Cẩm Phả.

Công ty Kho vận & Cảng Cẩm Phả - Vinacomin thuộc Tập đoàn Công nghiệp Than - Khoáng sản Việt Nam thành lập ngày 13/4/1990 trên cơ sở nhận chuyển giao Cảng Cẩm Phả từ Bộ Giao thông vận tải về ngành Than với nhiệm vụ sản xuất kinh doanh gồm: Tiếp nhận than thương phẩm các loại từ các Công ty sản xuất vùng Cẩm phả; Giao than thương phẩm cho các khách hàng theo kế hoạch và hợp đồng của Tập đoàn; Quản lý và khai thác Cảng Cẩm phả (bao gồm Cảng Cửa Ông và 2 bến chuyển tải Hòn Nét và ABay); Quản lý và khai thác các Cảng lẻ như: Cụm Cảng Km6; Cụm Cảng Cầu 20; Cụm Cảng Khe dầy, Cụm Cảng Hoá Chất Bắc Mông Dương; đồng thời tổ chức vận chuyển và bốc xếp than và các hàng hoá khác v.v.

Trong lịch sử phát triển, Cảng Cẩm Phả đã được xây dựng từ năm 1894 và đưa vào hoạt động năm 1924. Thiết kế tại thời điểm xây dựng cho tàu có trọng tải lớn nhất là 10.000 tấn DWT, cầu tàu dài 300m với tuyến luồng từ phao số O vào Cảng dài 26 hải lý. Để đáp ứng nhu cầu cung ứng than trong nước và xuất khẩu, từ năm 1990 đến nay, Cầu tàu Cảng đã được nâng cấp và đặc biệt một khu Cảng nổi tại vùng neo Hòn Nét được xây dựng đủ điều kiện cho tàu 65.000 DWT cập cầu lấy non tải và tiếp tục tiếp nhận đầy tải tại cảng nổi Hòn Nét.

Căn cứ vào kế hoạch phát triển kinh tế trong khu vực, với lợi thế là vùng nước sâu, luồng lạch ít sa bồi, vùng neo đậu chuyển tải phạm vi rộng, kín gió, Tập đoàn Than khoáng sản Việt Nam đã phê duyệt dự án cải tạo mở rộng Cảng Cẩm Phả bao gồm xây dựng thêm 250m cầu cảng, đào sâu vùng nước trước bến cho tàu 70.000 DWT cập Cảng. Dự án được hoàn thành vào cuối năm 2005 và tiếp tục thực hiện quy hoạch phát triển Cảng Cẩm Phả thành Cảng xuất nhập hàng hoá tổng hợp như hiện nay.

Theo Quy hoạch phát triển ngành Than đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, cảng Cẩm Phả có chức năng là cảng chuyên dùng có bến tổng hợp phục vụ bốc xếp hàng hóa tổng hợp đáp ứng cho khu công nghiệp Cẩm Phả và các khu vực lân cận, quy hoạch cho tàu có trọng tải 30.000 - 50.000



Toàn cảnh khu Hòn Nét trong công việc.



CÁC THÀNH TÍCH ĐÃ ĐẠT ĐƯỢC

1) Huân chương các loại:

- Huân chương Lao động hạng Ba cho Đảng bộ Công ty (2010)
- Huân chương Lao động hạng Nhất cho tập thể CBCNV Công ty (2005)
- Huân chương Lao động hạng Nhì cho tập thể CBCNV Công ty (2000)

2) Cờ thi đua các loại:

- Cờ thi đua của Thủ tướng Chính phủ cho tập thể CBCNV Công ty (2007)
- Cờ thi đua của khối Doanh nghiệp Trung ương cho Đảng ủy Công ty (2007)
- Cờ thi đua của UBND tỉnh Quảng Ninh cho tập thể CBCNV Công ty (2007)
- Cờ thi đua của Bộ Công Thương cho tập thể CBCNV Công ty (2007, 2012, 2013, 2014, 2015)
- Cờ thi đua của Tập đoàn TKV cho tập thể CBCNV Công ty (2007)

3) Các phần thưởng khác:

- Bằng khen của Thủ tướng Chính phủ cho tập thể CBCNV Công ty
- Bằng khen của UBND tỉnh Quảng Ninh cho tập thể CBCNV Công ty
- Bằng khen của Tập đoàn TKV cho tập thể CBCNV Công ty
- Doanh nghiệp giỏi của UBND tỉnh Quảng Ninh cho tập thể CBCNV Công ty
- Giải thưởng Chất lượng Việt Nam (1999, 2000, 2001, 2002)
- Được công nhận là "Cảng biển đảm bảo an ninh tàu biển và Cảng biển" theo bộ Luật ISPS.
- Công đoàn, Đoàn thanh niên Công ty đều được đoàn thể các cấp tặng thưởng Cờ thi đua và bằng khen.

DWT tại khu vực Hòn Con Ong. Theo đó, công ty được Tập đoàn giao làm chủ đầu tư cải tạo phát triển cơ sở hạ tầng về kho, cảng như Dự án cải tạo Cụm cảng Km6 - Cẩm Phả công suất 5 triệu tấn/năm cho tàu 2.000 DWT ra vào cảng; Dự án cải tạo Cụm cảng Hóa chất - Mông Dương công suất 1,5 triệu tấn/năm và Dự án bến tổng hợp cảng Cẩm Phả công suất 2-3 triệu tấn/năm cho tàu đến 50.000 DWT ra vào cảng, đây là dự án chiến lược lâu dài nhằm thực hiện định hướng quy hoạch phát triển vùng và khu vực của Tập đoàn.

Hiện nay, Công ty tiếp tục đầu tư có hiệu quả những hạng mục công trình phục vụ cho sản xuất và định hướng về phát triển quy hoạch cảng trong tương lai. Bên cạnh việc đẩy mạnh các hoạt động dịch vụ hàng hải, khai thác có hiệu quả thế mạnh của kinh tế cảng biển. Công ty tiếp tục duy trì việc kiểm tra định kỳ, quản lý và bảo dưỡng hệ thống báo hiệu đúng tiêu chuẩn, bảo đảm an toàn hàng hải Việt Nam, tự kiểm tra, bảo dưỡng thường xuyên các tàu, nâng cao ý thức giữ gìn bảo vệ phương tiện của thủy thủ.

Trong điều hành sản xuất, Công ty xây dựng kế hoạch nâng cao năng lực điều hành tiêu thụ than; giảm thời gian chờ đợi của tàu đến cảng nhận than, đảm bảo số lượng và chất lượng than giao cho khách hàng, giảm tỷ lệ hao hụt do giao nhận, vận tải, bốc xếp... Cùng với đó, Công ty triển khai thực hiện nghiêm ngặt quy trình điều hành tiêu thụ than của Tập đoàn, thực hiện tốt các hợp đồng dịch vụ vận tải, bốc xếp, cầu nối, mua than, hợp đồng giám định số lượng, chất lượng đảm bảo chính xác, nhanh chóng và kịp thời... Công ty cũng đẩy mạnh công tác tìm kiếm thị trường, mở rộng dịch vụ để khai thác tốt năng lực thiết bị hiện có như các tàu lai dắt, hai cầu Hòn Nét, các đoàn sà lan vận tải thủy nhằm tạo thêm việc làm và nâng cao thu nhập cho người lao động...

PV (viết theo tài liệu do cảng Cẩm Phả cung cấp)

BAN LÃNH ĐẠO

Giám đốc điều hành: Ông Bùi Văn Tuấn - *chỉ đạo chung.*

Các Phó Giám đốc:

1. Ông Nguyễn Bá Bốn - Phó Giám đốc Sản xuất / ATBHLĐ.
2. Ông Nguyễn Văn Chàng - Phó Giám đốc ĐTXD/ Môi trường.
3. Ông Phạm Văn Hoan - Phó Giám đốc Kinh tế.
4. Ông Trần Văn Quảng - Phó GD điều hành sản xuất tiêu thụ than.
5. Ông Trịnh Quốc Trung - Phó Giám đốc Vận tải mô.
6. Bà Nguyễn Thị Tuyền - Trưởng phòng Kế toán.

Số phòng, ban, đơn vị trực thuộc: 22, trong đó :

- Phòng, ban: 12,
- Đơn vị sản xuất trực thuộc: 10 (có 03 kho, cảng).

KẾT QUẢ THỰC HIỆN NHIỆM VỤ SXKD NĂM 2015

1) Thực hiện các chỉ tiêu sản lượng:

- Than tiêu thụ: 25.469.000 tấn = 110,94% KH năm.
- Than nhập khẩu: 416.000 tấn = 83,2% KH năm.
- Vận tải xà lan: 1.839.000 tấn = 108,5% KH năm.
- Bốc xếp đạt: 873.000 tấn = 118,6% KH năm.
- Vận tải ô tô: 29.366.000 T/km = 102,2% KH năm.
- Bố trí, sắp xếp cho 1.218 lượt tàu và 2.685 đoàn sà lan và phương tiện thủy ra, vào nhận than tại cảng an toàn.

2) Thực hiện các chỉ tiêu giá trị:

- Doanh thu bán than đạt 37.371 tỷ đồng = 106% KH.
- Doanh thu sản xuất khác: 155 tỷ đồng = 111% KH
- Lợi nhuận sản xuất kinh doanh tổng số: 1.405 tỷ đồng = 220% KH.
- Tiết kiệm chi phí: 10.505 triệu đồng.

CÁC CHỈ TIÊU CHỦ YẾU NĂM 2016

- Tiêu thụ than: 24.570.000 tấn, trong đó :
* Xuất khẩu: 770.000 tấn, * Nội địa: 23.800.000 tấn.
- Tổng doanh thu: 36.130 tỷ đồng, trong đó :
Doanh thu tiêu thụ than: 35.992 tỷ đồng,
Doanh thu khác: 138 tỷ đồng.
- Chênh lệch doanh thu trừ chi phí dự kiến: 311 tỷ đồng.
- Tiết kiệm tiết giảm chi phí biến đổi: 45 tỷ
- Thu nhập bình quân CBCNV: 7.368.000 đồng/người/tháng.

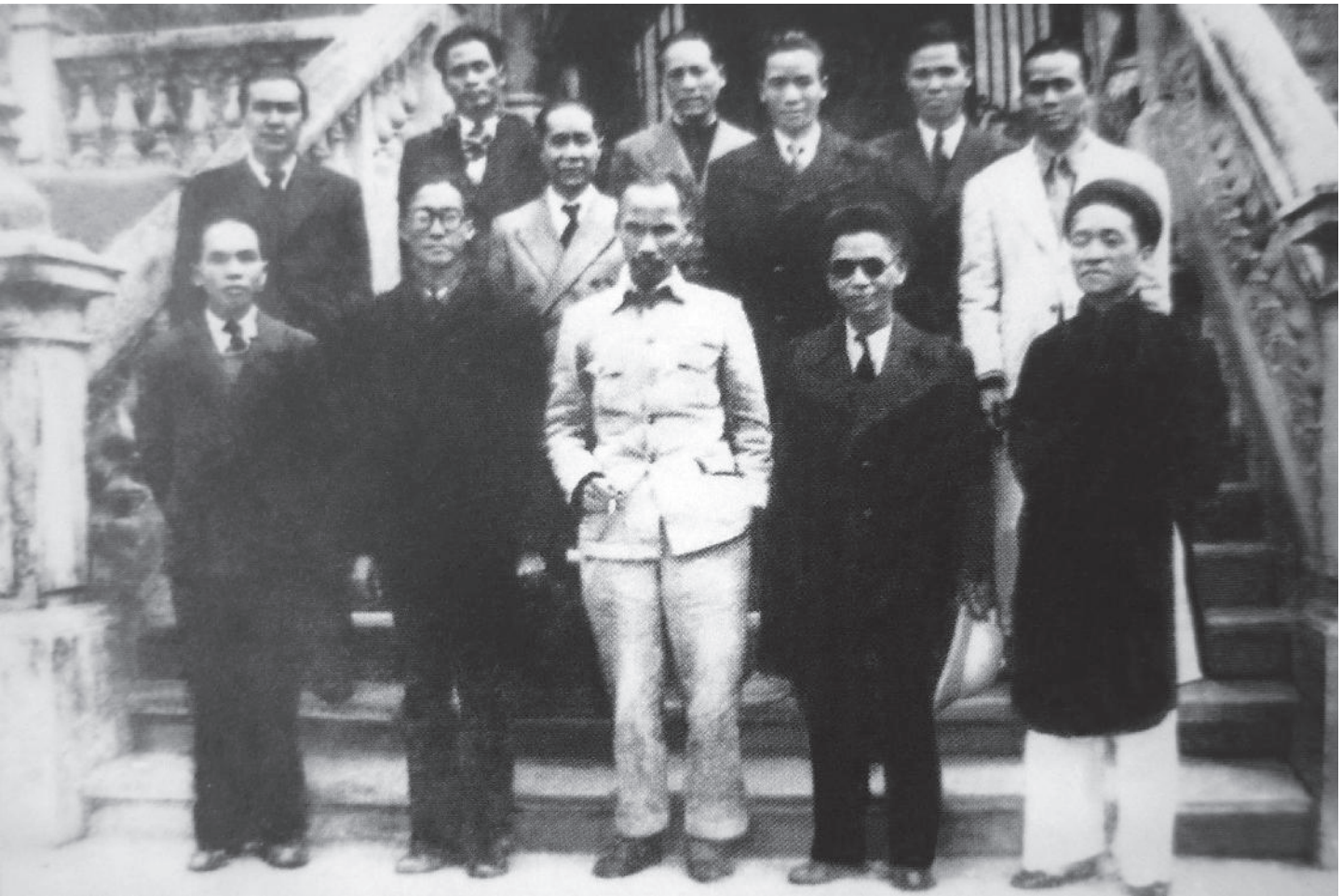
Xu thế chính phủ kiến tạo phải thay đổi chức năng, phải cải cách bộ máy

DIỆP VĂN SƠN

Nhiều quốc gia người ta tính rằng, cứ 10 đến 15 năm muốn hay không muốn, nền công vụ phải có những thay đổi. Thay đổi là một đòi hỏi khách quan. Thay đổi thường xuất phát từ kỳ vọng của công chúng và do những biến động về kinh tế - chính trị, vì thế nếu giữ mối quan hệ chặt chẽ thường xuyên với công chúng, Chính phủ sẽ nhận thấy những dấu hiệu để dự báo những đòi hỏi của công chúng cần những thay đổi. Người lãnh đạo công vụ tốt phải chấp nhận và biết đương đầu với những thách thức của sự thay đổi. Để đương đầu với sự thay đổi có hiệu quả, trước hết phải dự báo được sự thay đổi. Theo dự báo có 6 xu hướng thay đổi trong tương lai tác động đến sự điều hành của các chính phủ đối với nền công vụ. Muốn thực hiện xu thế Chính phủ kiến tạo, để điều hành tốt nền công vụ có nhiều thay đổi, chính phủ phải thay đổi chức năng. Việc chuyển biến chức năng của chính phủ và việc cải cách bộ máy chính phủ là hai mặt không thể tách rời nhau.

Xu hướng thứ nhất : Hoạt động của các cơ quan Chính phủ như một doanh nghiệp

Khi tách chức năng quản lý của Chính phủ ra khỏi chức năng cung cấp dịch vụ, Chính phủ chỉ còn nhiệm vụ chính là hoạch định chính sách, giám sát, khuyến khích cạnh tranh lành mạnh, khống chế sự bóc lột, điều tiết giải quyết công bằng xã hội. Chính phủ tiến tới đơn giản hóa thủ tục luật lệ, linh hoạt hơn trong việc thiết kế và cung cấp các chương trình phục vụ công chúng với chi phí thấp, tăng cường trách nhiệm. Chức năng cung cấp dịch vụ công chuyển giao cho các thành phần khác tham gia đặt dưới sự giám sát kiểm tra, định hướng của Chính phủ. Trong hoạt động của Chính phủ lấy tiêu chí hiệu suất và hiệu quả để đánh giá và làm đích để đạt đến. Chính phủ dùng ngân sách đứng ra mời



Thành viên Chính phủ lâm thời sau buổi họp Chính phủ đầu tiên (28-8-1945).

thầu cung cấp các dịch vụ. Thậm chí ở nhiều nước, Chính phủ thuê các nhà kỹ trị, các chuyên gia và các tổ chức làm công việc quản lý hành chính theo đường lối của những nhà chính trị (chính khách).

Xu hướng thứ hai : Nhất thể hóa theo chiều ngang

Xu hướng này chống lại xu hướng đang tồn tại hiện nay là hành động riêng rẽ của các Bộ ngành trong Chính phủ. Trong thực tế, có nhiều việc phải phối hợp nhiều cơ quan của Chính phủ. Hơn nữa, các công việc này ngày càng phức tạp, đụng chạm nhiều lĩnh vực rất khác nhau. Thí dụ việc bảo vệ môi trường, thực hiện chương trình Xóa đói giảm nghèo, giải quyết các căn bệnh của thế kỷ... Xuất phát từ xu hướng này, Chính phủ tổ chức lại thành các *Bộ liên ngành đa lĩnh vực*. Nhiều nước đã xuất hiện các *Bộ trưởng không Bộ*, không phải đề

thay thế các Bộ trưởng khác khi vắng mà các vị này có văn phòng, có phụ tá, được giao trách nhiệm xem xét các việc làm của các Bộ khác liên quan đến công việc mà họ phụ trách. Hoặc xuất hiện chức danh *Bộ trưởng điều phối* làm nhiệm vụ điều phối các chức năng thuộc nhiều Bộ để phục vụ cho một nhiệm vụ nào đó.

Xu hướng thứ ba : Xu hướng cải tiến các dịch vụ, hướng dịch vụ vào công dân

Cuộc sống càng cải thiện thì nhu cầu của công dân đòi hỏi phải được cung cấp những dịch vụ tốt nhất, vì thế Chính phủ phải luôn luôn cải tiến các dịch vụ và tạo điều kiện thuận lợi để các tổ chức cung cấp cạnh tranh về chất lượng dịch vụ theo chiều hướng có lợi cho khách hàng (công dân).

Muốn thực hiện được mục tiêu trên, Chính phủ và các tổ chức cung cấp dịch vụ, trong thời đại công nghệ



Hội đồng Chính phủ lãnh đạo toàn quốc kháng chiến – kiến quốc chụp ảnh lưu niệm sau một cuộc họp. Hàng thứ nhất, từ trái sang: Trần Công Tường, Trần Duy Hưng, Hoàng Tích Trĩ, Cù Huy Cận (người tiếp theo chưa rõ). Hàng thứ hai: Nghiêm Xuân Yêm, Bùi Công Trừng, Vũ Đình Tụng, Chủ tịch Hồ Chí Minh, Phan Kế Toại, Nguyễn Văn Tạo, Lê Văn Hiến. Hàng thứ ba: Hoàng Minh Giám, Trần Đăng Khoa, Trịnh Văn Bính, Nguyễn Văn Huyền, Tạ Quang Bửu, Phạm Văn Đồng, Đặng Việt Châu, Tôn Thất Tùng, Đặng Phúc Thông, Vũ Đình Hòe (người tiếp theo chưa rõ).

thông tin bùng nổ, phải tổ chức các kênh thông tin thông suốt với khách hàng (công dân) để chỉ đạo nhanh nhạy, để tiếp nhận những thông tin phản hồi giúp cho người phục vụ có cơ sở điều chỉnh thường xuyên để nâng cao chất lượng dịch vụ. Điều này xuất hiện khái niệm “*Chính phủ điện tử*”. Ngoài việc tổ chức hệ thống thông tin, Chính phủ phải ban hành các cơ chế về tài chính thích hợp hướng vào xu hướng ngày càng nâng cao chất lượng dịch vụ, tạo môi trường cạnh tranh lành mạnh trong việc cung cấp dịch vụ. Chính phủ phải thiết kế các kênh cung cấp dịch vụ theo quan điểm tạo thuận lợi cho người nhận dịch vụ thay vì giành thuận lợi cho các cơ quan của Chính phủ.

Xu hướng thứ tư : Xu hướng ủy quyền và phân quyền

Những nhu cầu của xã hội ngày càng đa dạng, phong phú và luôn thay đổi. Vì thế Chính phủ trung ương khó nắm bắt và thường không đáp ứng kịp thời những nhu cầu của người dân. Mặt khác trình độ của các cấp địa phương cơ sở ngày càng được nâng cao, linh động chủ động hơn và được công dân giám sát chặt chẽ. Cho nên, các cấp địa phương chính là cấp xử lý công việc và cung cấp dịch vụ hiệu quả và kịp thời nhất. Đứng ở góc độ tài chính công xem xét, khi ủy quyền và phân quyền sẽ giảm đáng kể chi phí. Không gì bằng làm cho người dân (người đóng thuế) được hưởng dịch vụ kịp thời, chất lượng cao với chi phí

thấp. Lúc ấy, chính quyền sẽ thật sự gần dân, gần bó với dân, vì dân.

Xu hướng thứ năm : phải luôn luôn thay đổi các quy định theo chiều hướng giải phóng mọi tiềm lực của xã hội

Các Quy định, Luật lệ dù thế nào đi nữa theo thời gian sẽ trở thành lạc hậu, kìm hãm sự phát triển. Thậm chí nhiều quy định có thể coi là chuẩn mực ở thời gian đầu, đến lúc nào đó theo thời gian trở thành vật cản, làm thui chột các sáng kiến. Điều này cũng dễ hiểu “*Vì cây đời mãi mãi xanh tươi*”. Xu hướng đơn giản hóa các quy định, chú trọng nhiều hơn vào kết quả, khuyến khích mọi thành phần luôn luôn cải tiến nhằm đóng góp năng lực nhiều hơn cho cộng đồng.

Xu hướng thứ sáu : Xu hướng quan hệ đối tác, hợp tác

Chính phủ của mỗi nước phải đương đầu với những vấn đề lớn lao, bao gồm y tế, an toàn, môi trường, công ăn việc làm và sự cạnh tranh ... những vấn đề này đang lôi cuốn các cơ quan chức năng tham gia và kể cả các thành phần khác cùng tham gia. Vì thế các kế hoạch hữu hiệu để giải quyết các vấn đề trọng đại đòi hỏi phải có sự đối tác và cộng tác tiến hành thường xuyên ở mọi phía mọi cấp độ (cấp độ quốc gia, cấp độ vùng, cấp độ khu vực ...). Các vấn đề trên không phải là vấn đề của riêng ai, cho nên hợp tác và xu thế đối tác là tất yếu nhằm để động viên mọi nguồn lực, phát huy hết mọi thế mạnh của từng khu vực, từng thành phần trong xã hội.

Các xu hướng này đang làm thay đổi nền công vụ. Nền công vụ đặt trước trách nhiệm lớn hơn, đáp ứng tốt hơn và rõ ràng hơn bắt đầu từ những quy định của Chính phủ. Có sự cộng tác nhiều hơn nữa các cấp trong Chính phủ, tiếp cận các chương trình theo phương pháp toàn diện hơn. Chính phủ thấy rằng, không thể và không nên đơn phương làm mọi việc. Không có sự độc quyền trong khu vực công mà có sự chia sẻ cởi mở hơn, chuyển hướng ưu tiên cho khách hàng (công dân), chuyển từ kiểm soát sang hợp tác. Một Chính phủ thành công là Chính phủ biết đương đầu với sự thay đổi, chấp nhận thay đổi và quản lý cho được sự thay đổi. Và trước hết đến lượt mình chính phủ phải thay đổi chức năng, muốn thay đổi chức năng không có con đường nào khác, chính phủ phải thay đổi bộ máy thay đổi tổ chức.

Khi xác định chức năng chính là cảm lái, đòi hỏi chính phủ phải tổ chức gọn nhẹ, linh hoạt vì không có lý gì bộ phận cảm lái nhiều hơn bộ phận bơi chèo. Tức là theo nguyên tắc chính phủ nhỏ xã hội lớn.

Thực trạng việc chuyển biến chức năng của chính phủ hiện nay đang đứng trước những thách thức, những khó khăn, bất cập sau:

Một là, hiện nay nước ta đang ở vào thời kỳ quá độ từ kinh tế kế hoạch sang kinh tế thị trường. Trong thời kỳ quá độ này, chính phủ có hai vai trò song song. Một mặt, trong thời kỳ đầu của kinh tế thị trường, chính phủ là người khởi động, thúc đẩy, tổ chức nền kinh tế thị trường. Mặt khác, chính phủ phải giải quyết những vấn đề do nền kinh tế kế hoạch để lại, phải gánh vác chức năng xã hội như vấn đề bảo trợ xã hội. Điều đó đang làm cho việc chuyển biến chức năng chính phủ trở nên khó khăn hơn.

Hai là, việc chuyển biến chức năng chính phủ là điều kiện quan trọng để cải cách thể chế kinh tế và phát triển kinh tế thị trường, đồng thời tiến trình cải cách thể chế kinh tế và mức độ phát triển của kinh tế thị trường lại quyết định việc chuyển biến chức năng chính phủ. Nếu không từng bước cải cách thể chế kinh tế, không có cơ sở nhất định của kinh tế thị trường thì việc chuyển biến chức năng chính phủ chỉ là nói suông. Quá trình đổi mới hơn mấy chục năm qua chứng tỏ, tốc độ cải cách những mặt quan trọng của thể chế kinh tế như vấn đề quyền sở hữu, cải cách doanh nghiệp thuộc sở hữu nhà nước có ảnh hưởng trực tiếp và quy định sự chuyển biến chức năng của chính phủ. Nhưng ở nước ta, tốc độ phát triển của kinh tế thị trường ở nhiều nơi còn rất thấp vì vậy nên những vấn đề tồn tại về sự chuyển biến chức năng chính phủ càng nhiều.

Ba là, việc chuyển biến chức năng của chính phủ và việc cải cách bộ máy chính phủ là hai mặt không tách rời nhau. Muốn cải cách bộ máy thì phải chuyển biến chức năng. Nếu chức năng không chuyển biến thì các bộ máy đã bị giải thể sẽ phải thành lập lại. Đồng thời, nếu chuyển biến chức năng thì phải cải cách bộ máy. Nhưng trong quá trình cải cách thể chế hành chính trước kia, thường có hiện tượng coi nhẹ mối quan hệ giữa hai mặt đó, chỉ chú ý cải cách bộ máy, ít chú ý chuyển biến chức năng, bởi vì việc cải cách bộ máy có quy định cụ thể về số lượng còn việc chuyển biến chức năng

không có và không thể có quy định về số lượng.

Bốn là, việc chuyển biến chức năng chính phủ có quan hệ mật thiết đến lợi ích của những người trong cơ quan chính phủ. Trong thời kỳ kinh tế kế hoạch, nhiều cơ quan chủ quản về kinh tế có quyền hành rất lớn đối với các doanh nghiệp thuộc sở hữu nhà nước. Họ sử dụng chức quyền của mình để can dự vào công việc kinh doanh của doanh nghiệp, thậm chí mưu cầu lợi ích cá nhân hoặc lợi ích của một nhóm người. Việc chuyển biến chức năng chính phủ ảnh hưởng đến lợi ích của họ nên họ không thích, thậm chí có những người dùng cách này, cách khác để ngăn trở việc cải cách chức năng của chính phủ.

Năm là, chính phủ là một bộ phận hợp thành quan trọng của bộ máy nhà nước. Việc quy định chức năng chính phủ phải phù hợp với thể chế chính trị. Tình hình cải cách thể chế lãnh đạo, chế độ nhân sự... cũng ảnh hưởng trực tiếp đến việc chuyển biến chức năng chính phủ. Nhưng cải cách là một quá trình lâu dài, tiến dần từng bước, không thể thực hiện xong trong một sớm một chiều. Thí dụ, việc dân chủ hoá, thể chế hoá đời sống chính trị của đất nước, việc quy định phân cấp của trung ương và địa phương đều cần được cải cách và những điều đó đều có ảnh hưởng rất lớn đến việc chuyển biến chức năng của chính phủ.

Sáu là, hoạt động quản lý chính phủ và hoạt động tự quản của các tổ chức xã hội có mối quan hệ nương tựa lẫn nhau. Do đó, việc chuyển biến chức năng của chính phủ phải tùy thuộc vào trình độ quản lý của các tổ chức xã hội. Số lượng, chất lượng hoạt động quản lý của chính phủ không hoàn toàn tùy thuộc vào ý chí của chính phủ mà trên một mức độ lớn, tùy thuộc ở chỗ xã hội dành cho chính phủ những không gian và điều kiện như thế nào, tùy thuộc ở trình độ và năng lực tự quản lý của xã hội. Hiện nay, trình độ tự quản lý của xã hội ở nước ta còn tương đối thấp, thể chế bảo hiểm xã hội chưa được kiện toàn, tổ chức và



Hồ Chủ tịch chủ trì cuộc họp của Hội đồng Chính phủ ở chiến khu Việt Bắc 1954.

cơ chế tự quản của xã hội chưa được hoàn thiện, năng lực tự quản lý của xã hội còn hạn chế, điều đó khiến cho chính phủ phải quản lý nhiều việc, ảnh hưởng đến việc chuyển biến chức năng của chính phủ.

Bài học từ lịch sử: Tổ chức chính phủ Việt Nam dân chủ cộng hoà – Một mô hình bộ máy chính phủ hiện đại

Trong di sản 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 bốn ba tìm đường cứu nước, Chủ tịch Hồ Chí Minh đã tiếp xúc, chiêm nghiệm nhiều mô hình chính phủ của nhiều nước. 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.

Sau khi Tổng khởi nghĩa toàn quốc thắng lợi (19-25/8/1945). Ngày 25/8/1945, Ủy ban Dân tộc giải phóng đã về 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 hoà.

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 hoà 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 hoà chính thức”.

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

Ngày 6/1/1946, cuộc Tổng tuyển cử bầu Quốc hội, sau đó 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 Việt Nam dân chủ cộng hoà 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



Hội đồng Chính phủ mở rộng (1955-1959) họp đánh giá những thành tựu khôi phục kinh tế, bước vào thời kỳ khôi phục kinh tế đất nước theo kế hoạch (1958).

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 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 và Phát triển nông thôn. Nhập Bộ Điện – Than, Cơ khí – Luyện kim, Công nghiệp nặng, Công nghiệp nhẹ, Tổng cục Hoá chất thành Bộ Công nghiệp. Mấy năm sau nhập thêm các bộ thuộc lĩnh vực thương mại Ngoại thương Nội thương thêm vào thành Bộ Công-Thương. Hiện nay các Bộ này hoạt động bình thường, có hiệu quả.

Trên thế giới ngày nay chúng ta



Chính phủ Việt Nam khóa 14, nhiệm kỳ 2016-2021 ra mắt Quốc hội.

thấy nhiều Chính phủ của các nước phát triển tổ chức không quá 15 bộ. 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 nắm bắt được các xu thế tiên tiến của thế giới.

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 chỉ 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 tổ chức lại chính phủ hoạt động hiệu lực, hiệu quả.■



Chủ tịch APA, Mr. Sandhy Wijaya phát biểu chào mừng khai mạc Hội thao APA XII - 2016

ĐÓN KHÁCH

Hội thao Hiệp hội Cảng biển Đông Nam Á lần thứ 12 (APA XII, 2016) do Hiệp hội Cảng biển Việt Nam đăng cai diễn ra tại TP Hồ Chí Minh từ 09 - 14/5/2016, trọn một tuần làm việc. Ngoài đoàn nước chủ nhà Việt Nam 100 người, các đoàn khác có: Indonesia 97 người, Malaysia 81 người, Thái Lan 105 người, Campuchia 11 người, Philippines 15 người. Tổng cộng 409 người. Để tiện cho việc ăn ở đi lại của khách trong những ngày Hội thao, các đoàn được bố trí ở khách sạn 5 sao Tân Sơn Nhất, số 202 Hoàng văn Thụ, phường 9, quận Phú Nhuận, sát nách Trung tâm Thể dục Thể thao Quốc phòng 2; nơi thi đấu các môn quần vợt, cầu lông, bóng bàn. Các môn còn lại thi đấu ở những địa điểm xa hơn: Mini Marathon diễn ra ở sân vận động Thống Nhất, 138 Đào Duy Từ, phường 6, quận 10; Môn Golf: Sân Golf Tân Sơn Nhất, số 6 Tân Sơn, phường 15, quận Tân Bình; bóng đá Futsal: Nhà thi đấu quận Tân Bình, 448 Hoàng Văn Thụ, phường 4, quận Tân Bình. Như vậy trong những ngày Hội thao chỉ có vận động viên tham dự thi đấu ba môn Mini Marathon, Golf và bóng đá Futsal phải đưa đón. Ba

TƯNG BỪNG HỘI THAO APA XII, 2016

môn có tính phổ cập cao là cầu lông, bóng bàn, quần vợt, vận động viên và các cổ động viên hoàn toàn được chủ động trong việc di chuyển.

Nhiệm vụ của nước chủ nhà gồm có: Đón, đưa khách, Tổ chức thi đấu, Tổ chức chiêu đãi. Đón, đưa khách, công việc quan trọng đầu tiên được Ban Tổ chức giao cho một đội ngũ 28 tình nguyện viên là sinh viên của các trường Đại học đồng trên địa bàn thành phố, như: Kinh tế, Kinh tế – Luật, Tài nguyên Môi trường, Tài chính – Marketing, Khoa học Tự nhiên, Khoa học Xã hội và Nhân văn, Sư phạm, Ngoại ngữ – Tin học, Ngoại thương, Sài Gòn, SaiGontech, Hoa Sen, Công nghiệp Thực phẩm. Trẻ, khỏe, nhiệt tình và giỏi tiếng Anh, các em đã chia thành nhiều nhóm. Nhóm phục vụ đoàn Malaysia – Singapore – Philippine: 13 người. Nhóm phục vụ đoàn Thailand: 4 người. Nhóm phục vụ đoàn Indonesia: 7 người. Nhóm phục vụ đoàn Việt Nam 3 người và phục vụ đoàn Campuchia 1 người, là em Nguyễn Minh Thành, sinh viên Đại học Khoa học Tự nhiên.

Căn cứ vào lịch trình đến và đi của các đoàn, với một tấm biển ghi bằng tiếng Anh: “Wellcome...”, suốt ngày 9 các em đã có mặt ở ga đến sân ga quốc tế Tân Sơn Nhất làm nhiệm vụ. Xông đất Hội thao sớm nhất là đoàn Thailand, 105 người. Máy bay chở đoàn đáp xuống đường băng lúc 9 giờ sáng ngày 09. Họ được các tình nguyện viên đón ra xe ô tô đã chờ sẵn. Sau khi đã kiểm đếm đủ số lượng người, xe lần lượt khởi hành về khách sạn cách sân bay chỉ vài ba ngã ba, ngã tư đèn đỏ. Các đoàn khác cũng trong một lịch trình định sẵn. Đến đầu giờ chiều ngày 9, việc đón khách hoàn tất.

Trong số 319 khách quốc tế tham dự Hội thao APA 2016, có không ít người đã đến Việt Nam, đến TP Hồ Chí Minh nhiều lần. Nhưng được đón tiếp trọng thị, họ vẫn rất vui. Anh Kitisak Pengsuwan, một vận động viên môn cầu lông đoàn Thailand đã

cảm động thốt lên “Very good, very good!”

LỄ KHAI MẠC VÀ THI ĐẤU:

Theo thông lệ của APA và quy định hướng dẫn của cơ quan chức năng của thành phố Hồ Chí Minh. Chương trình Hội thao, ngoài các nội dung thi đấu, còn bao gồm Chiêu đãi khai mạc, Lễ Tổng kết Hội thao và Chiêu đãi bế mạc.

18g30 ngày 09/5/2016, sau khi các đoàn đã ổn định nơi ăn ở, Lễ chiêu đãi khai mạc được tổ chức hoành tráng



Ông Mai Bá Hùng, Phó Giám đốc sở VH & TT TP Hồ Chí Minh đánh chiêng khai mạc

tại Nhà hàng khách sạn Tân Sơn Nhất với đầy đủ khách mời đại diện các cơ quan chức năng thành phố Hồ Chí Minh, một số cơ quan báo chí, đài phát thanh truyền hình, toàn thể thành viên các đoàn tham dự Hội thao. Nhà hàng của khách sạn với sức chứa cả ngàn người phút chốc trở nên chật cứng. Ánh đèn plat của phóng viên các báo đài và của các đoàn VĐV mang theo không ngừng chớp sáng. Nhiều người muốn tranh thủ có vài pô ảnh làm kỷ niệm, hoặc để khoe với người thân đang ở quê nhà. Tiếng nói cười, giọng



Chủ tịch VPA Lê Công Minh tặng quà lưu niệm Thứ trưởng bộ GTVT Nguyễn Văn Công & Phó Giám đốc sở VH & TT TP Hồ Chí Minh trong ngày khai mạc Hội thao

Việt, giọng Thái, giọng Mã, giọng Nam dương, giọng Cao Miên xen lẫn nhau. Khách mời và các đoàn được bố trí ngồi theo từng đơn vị, có biển chỉ dẫn. Sau lời chào mừng ấn tượng của ông Lê Công Minh - Chủ tịch Hiệp hội Cảng biển Việt Nam VPA, mọi người vui vẻ cộng ly, chúc nhau những lời tốt lành cho những cuộc thư hùng bắt đầu vào ngày mai.

Sáng ngày mai, 10/5/2016, tại Trung tâm Thể dục Thể thao Quốc phòng 2 Lễ Khai mạc Hội thao APA lần thứ 12 năm 2016 được cử hành trọng thể. Ông Sandhy Wijaya - Chủ tịch Hiệp hội Cảng biển Đông Nam Á - phát biểu chào mừng Hội thao APA 12, chào mừng Hiệp hội cảng biển Việt Nam, đơn vị đăng cai. Về phía quan chức trong ngành GTVT và địa phương, có các ông Nguyễn Văn Công - Thứ trưởng Bộ GTVT, ông Mai Bá Hùng - Phó Giám đốc Sở Văn hóa Thể thao TP Hồ Chí Minh... Tiếp đến là các đại diện các đoàn Vận động viên, đại diện Ban Trọng tài lên diễn đàn bày tỏ quyết tâm thực hiện một Hội

thao với tinh thần "Fair Play". Sau lời tuyên bố khai mạc Hội thao của ông Lê Công Minh - Chủ tịch Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, các đoàn Vận động viên hăm hở bước vào sân thi đấu ba môn Cầu lông (Badminton), Bóng bàn (Table Tennis), quần vợt (Tennis).

Môn thể thao nào thì cũng đòi hỏi người chơi phải thật nhanh mắt, nhanh tay. Và về mặt này, hẳn không có môn nào qua được môn bóng bàn. Bốn bàn bóng được đặt cạnh nhau trong một khu vực cuối sân nhà thi đấu, những đường bóng đan qua đan lại nhanh như sao xẹt. Các vận động viên mặt mày căng thẳng, trán vã mồ hôi giành nhau từng đường bóng một. Khu vực sân chơi cầu lông cũng sôi nổi không kém, đánh đơn, đánh đôi, những cú đập và những cú bỏ nhỏ của các kỳ phùng địch thủ khiến người xem thót tim. Các cổ động viên người ngồi trên những hàng ghế dài trên các khán đài, người xuống trực tiếp đứng quanh sân không ngớt "Ồ! Àà..." gọi tên, cổ vũ cho gà nhà, khiến không khí nhà thi

đấu nhiều khi trở nên nóng rực. Phải thi đấu liên tục mấy ngày liền, xong trận chung kết Vận động viên Nguyễn Hoàng Hải (Việt Nam) phải nằm dài giữa sân do căng cơ, khiến người bạn đời của anh phải dày công xoa bóp, Hải mới có thể tập tễnh được.

Không được thi đấu trong nhà với một giàn máy lạnh tiêu chuẩn như hai người anh em bóng bàn và cầu lông. Các vận động viên môn Tennis phải thi đấu dưới trời nắng nóng, nhưng đã quen với màu trời nhiệt đới từ ngày nhập môn, nên nam cũng như nữ người nào cũng thi đấu hết mình, thắng thua là chuyện đương nhiên. Nếu mình thắng thì đối phương bại (và ngược lại). Trong lúc đó các cổ động viên với một chai nước I-on Life trong tay cứ chọn những nơi râm mát mà ngồi cổ vũ.

Cùng thời điểm các môn Bóng bàn, Cầu lông, Tennis khởi tranh. Ở sân vận động Thống Nhất, Nhà thi đấu quận Tân Bình... Mini Marathon và bóng đá Futsal khởi tranh. Cổ động viên của Minni Marathon chủ yếu là những người của các đội. Riêng bóng đá, dù đá trong nhà vẫn cuốn hút nhiều người đến xem và cổ vũ hơn hẳn. Không khí vẫn sôi nổi hơn hẳn. Trong lúc đó môn thể thao quý tộc có tên là Golf một mình một chợ, không cần công chúng, không cần người cổ vũ. Thắng và bại, hay và dở hầu như chỉ những người chơi và Ban Tổ chức biết.

Sau 4 ngày tranh tài, kết quả thi đấu kết quả chung cuộc của từng đoàn như sau (xem bảng).



Đoàn Chủ tịch Hội thao APA 12 – 2016

TOURNAMENT SUMMARY RESULTS				
	19	15	9	43
	9	3	8	20
	4	10	11	25
	1	5	3	9
	0	0	0	0
	0	0	0	0
	0	0	0	0

Nhìn vào bảng kết quả thi đấu, ta thấy mạnh nhất vẫn là đội Thailand, với 43 huy chương các loại, trong đó có 19 huy chương vàng. Đoàn Việt Nam đạt giải nhì với 9 HCV, vươn lên xếp hạng nhì toàn đoàn, đứng như mục tiêu đã đề ra. Với tổng số 25 huy chương (hơn Việt Nam 5 huy chương), Indonesia vẫn là một đoàn mạnh, nhưng do ít huy chương vàng (4 cái) và do mất lợi thế ở những cú vọt gây trên sân Golf (một trong hai môn chính để Ban Trọng tài cân đo đong đếm khi xếp hạng toàn đoàn), “Xứ sở vạn đảo” (Indonesia có 13.487 hòn đảo) đành phải chấp nhận đứng thứ ba trong bảng tranh tài. Nhưng trật tự trên ba năm tới sẽ thay đổi, ai cũng nghĩ vậy khi trong Lễ Tổng kết Hội thao và chiêu đãi bề mặc diễn ra đêm 13/5, với một lực lượng hùng hậu (97 người), mỗi người là một hoạt náo viên, đoàn “Xứ sở vạn đảo” đã quây tung bùng, làm dậy sóng Nhà hàng khách sạn Tân Sơn Nhất bằng những màn múa hát đậm đà bản sắc dân tộc, lời cuốn không chỉ đoàn mình, đoàn nước chủ nhà mà tất cả các đoàn vào những vòng diễu hành giữa những khoảng trống của các hàng bàn ghế trong nhà hàng, tạo nên một sự gắn kết kỳ lạ giữa các đoàn với nhau.

HẸN GẶP Ở INDONESIA 2019

Quả có vậy. Sau khi nhận bàn giao từ Hiệp hội Cảng biển Việt Nam - chủ nhà của Hội thao APA 12/2016. Với tư cách là nước chủ nhà của Hội thao APA 13/2019, đoàn Indonesia đã căng ngay tám băng rôn ghi dòng chữ “We’ll See You Again In Indonesia 13TH APA SPORTS MEET 2019” và “WE ARE THE CHAMPION!” Xếp hàng diễu hành từ trên bục cao hội trường xuống phía dưới, thể hiện tinh thần sẵn sàng tiếp nhận nhiệm vụ được giao. Nhưng đây là phần sau của Lễ bế mạc, khi cặp MC Bùi Văn Quý - Nguyễn Thị Lan hào hứng cổ vũ cho những màn biểu diễn văn nghệ ngẫu hứng của các thực khách.

Phần đầu, như mọi nghi lễ trang trọng khác, Lễ Tổng kết Hội thao diễn

ra trang trọng với Bài phát biểu súc tích của Chủ tịch Hiệp hội Cảng biển Việt Nam Lê Công Minh, tiếp đó là việc công bố và trao thưởng cho các đoàn Vận động viên. Hội trường nóng dần lên với màn trình diễn văn nghệ của nước chủ nhà Việt Nam, các ca sĩ, nhạc công trong ban nhạc Nhà hàng khách sạn Tân Sơn Nhất trình diễn những bài hát quen thuộc. Tiếp



Cặp đôi hoàn hảo.



Những mặt người như cờ đỏ mới may.

đó, Nghệ sĩ Nhân dân Trần Hiếu, người sở hữu một giọng nam trầm ít ỏi ở Việt Nam bước lên trình diễn những ca khúc đã làm nên tên tuổi của ông một thời như Con voi (Nhạc sĩ Nguyễn Xuân Khoát), Tôi là Lê Anh Nuôi, Anh quân bưu vui tính (Nhạc sĩ Đàm Thanh)... mặc dù đã 80 tuổi tròn, nhưng nhờ nội công thâm hậu. Giọng nam trầm của ông vẫn thu hút người nghe.

Sau nghệ sĩ Trần Hiếu, một “trời sao” xuất hiện. Sao của nước chủ nhà Việt Nam, sao của đệ nhất anh hào Thailand, sao của đảo quốc sư tử Singapore... Thôi thì đơn ca, song ca, tam ca, tốp ca đủ cả. Người hát tiếng Việt, người hát tiếng Anh, người hát bản ngữ của nước mình, giọng nữ trầm, giọng nam cao nam trung đan cài nâng đỡ nhau lên... Trong lúc trên sân khấu “các sao” mê mải hát, phía dưới các bàn tiệc thực khách “mê mải ăn, mê mải chuyện trò, mê mải cụng ly kết nối tình thân hữu”, nhưng vẫn có không ít người chuẩn bị để bước lên sân khấu thành... “sao”.

Không khí bình yên của những giai điệu mượt mà bỗng bị phá vỡ, khi đoàn Indonesia - nước chủ nhà của Hội thao APA 13/2019 huy động cả đoàn lên chiếm lĩnh sân khấu. Kịch bản này đã được họ tập dượt, chuẩn

bị kỹ lưỡng trước khi đi. Đầu tiên, một vận động viên lên biểu diễn võ pencak silat, sau đó một tốp võ sĩ lên làm nền cho anh này tiếp tục thi triển quyền cước. Nhanh, mạnh, chuẩn xác và đẹp, một vẻ đẹp cường tráng, màn biểu diễn võ thuật của các VĐV Xứ sở vạn đảo lập tức gây ấn tượng mạnh. Phía dưới, nhiều người vỗ tay hoan hô. Trong không khí tung bùng lễ hội, cứ tưởng đoàn Indonesia đã tung hết

mười thành công lực để giới thiệu mình, hóa ra đó chỉ là màn dạo đầu. Khi các VĐV nữ của họ trong những bộ trang phục truyền thống, tay cầm nến, tay cầm dao (tương trưng) bắt ngờ xuất hiện, hát múa, người xem hiểu mình đã bé cái nhảm. Nhìn sự say mê trên từng gương mặt các VĐV, diễn viên của Xứ sở vạn đảo, ai cũng cảm phục khi thấy họ đã cháy hết mình trong công việc. Trong lúc đó rất đông các VĐV của họ hào hứng nâng hai tấm băng rôn với dòng chữ We'll See You Again In Indonesia 13TH APA SPORTS MEET 2019 và

WE ARE THE CHAMPION! Thực hiện màn diễu hành giữa các dãy bàn ghế. “Đám càng đi càng dài/ Càng dài càng dài mãi...”. Đoàn diễu hành đi đến đâu, thực khách ở đó lập tức nhập cuộc làm thành những vòng tròn rồng rắn cuộn quanh Hội trường. Đến lúc ấy màn diễu hành không chỉ của riêng đoàn Indonesia nữa, mà trở thành sản phẩm chung của Hội thao APA 12, trở thành sản phẩm chung của cuộc gặp gỡ TP Hồ Chí Minh - Việt Nam 2016.

Mọi người hát múa tung bừng. Trong trùng trùng ngôn ngữ, chúng tôi vẫn nghe rất rõ giai điệu quen thuộc bài hát: Như có Bác Hồ trong ngày vui đại thắng của Nhạc sĩ Phạm Tuyên: “...Việt Nam Hồ Chí Minh. Việt Nam

Hồ Chí Minh/ Việt Nam Hồ Chí Minh/ Việt Nam Hồ Chí Minh...” Rồi: Rừng núi dang tay nối lại biển xa/ Ta đi vòng tay lớn mãi để nối son hà/ Mặt đất bao la, anh em ta về/ Gặp nhau mừng như bão cát quay cuồng trời rộng/ Bàn tay ta nắm nối tròn một vòng Việt Nam (Nối vòng tay lớn của Nhạc sĩ Trịnh Công Sơn).

Với mục đích nhằm tạo sự hiểu biết, tin cậy, gắn bó các thành viên với nhau, Hội thao APA 12 – 2016 do Hiệp hội Cảng biển Việt Nam đăng cai đã thành công tốt đẹp.

TP Hồ Chí Minh, tháng 5/2016
PV (lược thuật)



Ta là một, là riêng...

... là thứ nhất !



Mình về có nhớ ta chăng ? ...



... ta về ta nhớ hàm răng mình cười !



LỄ KÝ KẾT THỎA THUẬN HỢP TÁC GIỮA 3 CẢNG: HẢI PHÒNG, ĐÀ NẴNG VÀ SÀI GÒN

Vừa qua, tại trụ sở cảng Hải Phòng đã diễn ra lễ ký thỏa thuận hợp tác giữa cảng Hải Phòng, cảng Sài Gòn và cảng Đà Nẵng. Tham dự lễ ký kết, lãnh đạo Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam có các ông: Lê Anh Sơn - Chủ tịch Hội đồng Thành viên; Lê Phan Linh - Chủ tịch Công đoàn. Đại biểu 3 cảng có các ông, bà trong Hội đồng thành viên; Ban Tổng giám đốc; Bí thư Đảng ủy; Chủ tịch Công đoàn và Bí thư Đoàn thanh niên. Với quan hệ mật thiết gắn bó từ lâu giữa 3 Cảng, thỏa thuận hợp tác đã thống nhất những mục tiêu và hình thức cụ thể như sau:

1) Nhấn mạnh và xác định vị thế, vai trò của cảng Hải Phòng, cảng Đà Nẵng và cảng Sài Gòn trong hệ thống cảng biển Việt Nam cũng như trên thế giới và khu vực.

2) Chia sẻ, trao đổi thông tin và kinh nghiệm trong lĩnh vực quản lý và khai thác cảng, công tác quản lý và sử dụng trang thiết bị xếp dỡ, cơ sở hạ tầng, công nghệ thông tin và một số công tác khác liên quan đến hoạt động của cảng.

3) Trao đổi, hỗ trợ thuê, mượn thiết bị, công cụ xếp dỡ, nhân lực khi mỗi bên có nhu cầu căn cứ vào thực tế khai thác và phù hợp với khả năng của mỗi bên.

4) Tiến hành trao đổi những tin tức, dữ liệu, thông tin đại chúng về kinh doanh và thị trường trên cơ sở đảm bảo lợi ích các bên. Thúc đẩy quan hệ giữa các bên về thị trường như cùng tham dự các sự kiện xúc tiến quảng bá cảng, quảng cáo, kết nối internet...

5) Chia sẻ, trao đổi kinh nghiệm, hỗ trợ trong công tác đào tạo phát triển nguồn nhân lực, nâng cao trình độ, kỹ năng cho đối tượng quản lý và lực lượng trực tiếp khai thác tại hiện trường.

6) Cam kết giúp đỡ, tạo mọi điều kiện triển khai khi thực hiện, cũng như trao đổi thông tin, kinh nghiệm trong lĩnh vực đầu tư, mở rộng phát triển, nâng cao năng lực của mỗi cảng.

7) Các bên phối hợp trong các hoạt động tại Hiệp hội Cảng biển Việt Nam và tạo mọi điều kiện nhằm tăng cường mối quan hệ, hợp tác, trao đổi giữa các đơn vị thành viên, các tổ chức đoàn thể hiện đang hoạt động tại các đơn vị.

PV

CÔNG TY LG ELECTRONICS VIỆT NAM TRAO 20 SUẤT HỌC BỔNG CHO SINH VIÊN ĐẠI HỌC HÀNG HẢI



Liên kết giữa trường đại học và doanh nghiệp là xu hướng phổ biến trên thế giới và được đánh giá là giải pháp hiệu quả để nâng cao chất lượng đào tạo, nghiên cứu khoa học và chuyển giao công nghệ. Mỗi liên kết này mang lại nhiều thành công cho các trường đại học trong hoạt động xây dựng chương trình đào tạo, phát triển năng lực giảng viên, sinh viên; cung cấp những công cụ và tài nguyên phục vụ giảng dạy, học tập cho sinh viên. Ngược lại, doanh nghiệp cũng được hưởng lợi từ nguồn nhân lực chất lượng cao mà nhà trường đào tạo; được tiếp cận với nguồn chất xám của đội ngũ cán bộ khoa học, các giáo sư, tiến sĩ trong nhà trường phục vụ sự phát triển của doanh nghiệp.

Một trong những doanh nghiệp hàng đầu có nhiều chương trình liên kết với Đại học Hàng hải là Công ty LG Electronics Việt Nam Hải Phòng. Công ty tổ chức các đợt tuyển dụng các sinh viên tốt nghiệp đáp ứng nhu cầu mở rộng sản xuất của Công ty tại Khu công nghiệp Tràng Duệ Hải Phòng. Để thắt chặt thêm mối quan hệ với Nhà trường, tăng cường sự trợ giúp về học tập và định hướng nghề nghiệp cho sinh viên, Công ty vừa có quyết định cấp 20 suất học bổng, mỗi suất trị giá 3,5 triệu đồng cho sinh viên của Khoa Điện – Điện tử và Viện cơ khí.

Đoàn cán bộ của Công ty do ông Ko Tae Yeon – Giám đốc kinh doanh dẫn đầu đã đến Văn phòng Khoa Điện – Điện tử để phỏng vấn 25 sinh viên Khoa Điện – Điện tử và 5 sinh viên Viện Cơ khí. Sau buổi phỏng vấn, Công ty đã chọn ra 17 sinh viên Khoa Điện – Điện tử và 3 sinh viên Viện Cơ khí để trao 20 suất học bổng trên. Sau đó, Công ty LG Electronics Việt Nam Hải Phòng đã long trọng tổ chức Lễ trao học bổng tại Trụ sở Công ty ở Khu công nghiệp Tràng Duệ. Tới dự có TS. Phạm Xuân Dương – Phó Hiệu trưởng cùng lãnh đạo Phòng CTSV, Khoa Điện – Điện tử, Viện Cơ khí, Viện đào tạo quốc tế, các Phòng Ban liên quan và 20 bạn sinh viên ưu tú được lựa chọn. Tiếp đoàn có ông Ko Myung Eon – Tổng giám đốc, Ông Ko Tae Yeon – Giám đốc kinh doanh cùng các chuyên viên của Công ty.

Hàng năm vào cuối các kỳ học Công ty sẽ phỏng vấn lại và tiếp tục trao học bổng. Hàng quý sẽ tổ chức các lớp học, chương trình đến thăm nhà máy cho các bạn sinh viên đạt học bổng. Đây chính là những sinh viên nằm trong top đầu khi Công ty có nhu cầu tuyển dụng.

N.Minh

NGHIÊN CỨU KHOA HỌC SINH VIÊN GIA TĂNG CẢ VỀ SỐ LƯỢNG, CHẤT LƯỢNG VÀ CÓ TÍNH ỨNG DỤNG THỰC TIỄN CAO

Trường Đại học Hàng hải Việt Nam đã tổ chức nghiệm thu công trình nghiên cứu khoa học cấp Trường của sinh viên năm học 2015-2016.

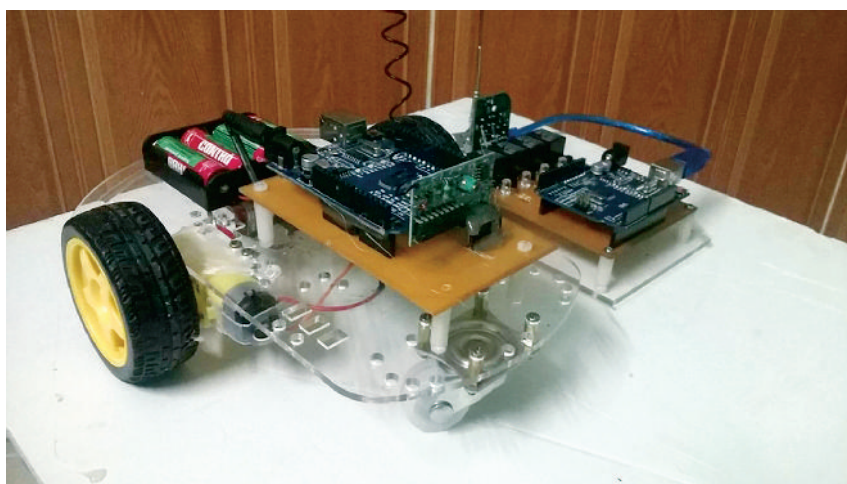
Đây là những đề tài có chất lượng cao cả về hàm lượng khoa học cũng như khả năng ứng dụng thực tiễn. Buổi nghiệm thu đề tài Nghiên cứu khoa học của sinh viên là một hoạt động thường niên có ý nghĩa, và luôn nhận được sự quan tâm, chỉ đạo sát sao của Đảng ủy, Ban Giám hiệu Nhà trường, sự ủng hộ của các nhà khoa học, các giảng viên và sự tham gia của đông đảo sinh viên trong toàn Trường. Tại buổi nghiệm thu, mỗi nhóm có 30 phút để trình bày khái quát và phân biện trước Hội đồng (HĐNT) về đề tài nghiên cứu của nhóm mình. Phần tranh luận diễn ra sôi nổi, hào hứng với sự trao đổi thẳng thắn giữa các tác giả với Hội đồng nhằm làm rõ hơn nội dung nghiên cứu của các đề tài.

Theo báo cáo của HĐNT có những đề tài như: “Nghiên cứu xây dựng mô hình tàu thủy tự động vớt rác trên sông, hồ, bãi biển” đã tham dự Cuộc thi sáng tạo với Galileo (VMIG) và được xếp 13/50 với tổng mức đầu tư kinh tế để thực hiện đề tài

là trên 30 triệu, ngoài ra đề tài: “Ứng dụng internet of things xây dựng hệ thống nhà thông minh” khi thiết kế và xây dựng thành công hệ thống mô phỏng nhà thông minh điều khiển qua internet. Hệ thống tích hợp phần cứng và phần mềm mô phỏng cho phép chạy trên các máy tính cá nhân (dùng hệ điều hành Windows) hay các thiết bị cầm tay (sử dụng hệ điều hành Android)....

Trong quá trình thực hiện đề tài các sinh viên chủ động tìm hiểu, nghiên cứu, phân tích, sử dụng phần mềm để có được những kết quả nghiên cứu tốt nhất góp phần tích cực cho việc đổi mới phương pháp giảng dạy và học tập sử dụng công nghệ hiện đại, nâng cao chất lượng đào tạo kỹ sư, cử nhân, sỹ quan hàng hải tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

M. Nguyễn



Nhóm thực hiện chế tạo thành công mô hình Điều khiển xe mô hình bằng giọng nói thông qua phần mềm LabVIEW và Board Arduino.

LOGISTICS BÌNH DƯƠNG VƯƠN 7 BÃI ĐÁ NGẦM DƯỚI LÒNG SÔNG ĐỒNG NAI

Mới đây, UBND tỉnh Bình Dương đã kiến nghị với Đoàn công tác của Bộ GTVT sớm tháo gỡ vướng mắc; qua đó triển khai ngay việc thanh thải các bãi đá ngầm dưới lòng sông Đồng Nai (đoạn cầu Gành, Đồng Nai đến thị xã Tân Uyên, Bình Dương) để giải phóng luồng lạch cho tàu công suất lớn vận chuyển hàng hóa ra vào các cảng sông ở thượng nguồn sông Đồng Nai. Theo Cục Đường thủy nội địa, Bộ GTVT, hiện nay dưới lòng sông Đồng Nai từ khu vực cầu Ghềnh kéo dài đến địa bàn tỉnh Bình Dương có 7 bãi đá ngầm. Dự kiến chi phí để thanh thải các bãi đá này lên đến 200 tỷ đồng. Trước mắt, theo kiến nghị của tỉnh Bình Dương, bộ GTVT sẽ cho thanh thải một số bãi đá ngay khu vực đoạn cầu Ghềnh.

Trong khi đó, Phó Chủ tịch UBND tỉnh Bình Dương

Trần Thanh Liêm cho biết mặc dù tỉnh không có lợi thế về sân bay, cảng biển nhưng đổi lại có nhiều cảng sông tại phía bờ sông Đồng Nai và sông Sài Gòn rất thuận lợi cho vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy. Hiện nay, dọc hai con sông này đã thành lập các cảng để tập kết hàng hóa và vận chuyển logistics bằng đường thủy sẽ rút ngắn thời gian, giảm chi phí; đồng thời giảm tải cho hệ thống giao thông đường bộ đang quá tải, gây kẹt xe thường xuyên. Mặc dù vậy, theo ông Liêm, do vướng mắc về độ tĩnh của các cầu (cầu Bình Lợi) và bãi đá ngầm khiến nhiều cảng sông chưa thể vận hành đúng với thiết kế, nhất là các cảng phục vụ logistics đã hạn chế năng lực hoạt động vì các tàu chở hàng công suất lớn chưa thể ra vào các cảng sông này.

C. Tường

KHAI TRƯƠNG TUYỂN VẬN TẢI CONTAINER HÀNG HẢI QUỐC TẾ HÀN QUỐC - CHU LAI

Vừa qua, tại xã Tam Hiệp, huyện Núi Thành, tỉnh Quảng Nam, CTCP ô tô Chu Lai-Trường Hải (Thaco) đã khai trương tuyến vận tải container hàng hải quốc tế Hàn Quốc-Chu Lai (Núi Thành) và khởi công mở rộng cảng Chu Lai-Trường Hải, Quảng Nam. Chuyến tàu đầu tiên trong tuyến vận tải hàng hải quốc tế Hàn Quốc-Chu Lai đã cập cảng Chu Lai-Trường Hải (Quảng Nam) có trọng tải lên đến 20.000 tấn. Đây là lần đầu tiên, cảng trực tiếp đón tàu quốc tế có trọng tải lớn mà không cần thông qua các cảng trung chuyển tại Đà Nẵng hay TP.HCM. Từ đây, mở ra cơ hội cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước mở rộng sản xuất, vận chuyển trực tiếp từ Hàn Quốc về Quảng Nam và ngược lại bằng đường biển. Góp phần hạ giá thành sản phẩm, nâng

cao sức cạnh tranh của các nhà đầu tư trong khu vực.

Đến nay, cảng Chu Lai-Trường Hải có khả năng tiếp nhận tàu lớn, có lượng hàng hóa ổn định; trong đó, bãi container rộng 44.000m², kho ngoại quan rộng 70.000m²... góp phần hình thành chuỗi logistics trọn gói bao gồm vận tải biển, cảnh biển, vận tải đường bộ và kho bãi. Sản lượng hàng hóa thông qua cảng năm 2015 đạt 950.000 tấn và dự kiến năm 2016 đạt 1.350.000 tấn.

Phát biểu tại buổi lễ, ông Đinh Văn Thu, Chủ tịch UBND tỉnh Quảng Nam cho biết, việc khai trương tuyến vận tải container hàng hải quốc tế Hàn Quốc-Chu Lai và khởi công mở rộng cảng Chu Lai-Trường Hải (Quảng Nam) chính thức đánh dấu hình thành tuyến hàng hải quốc tế kết nối trực tiếp từ Hàn Quốc đến Quảng Nam. Qua đó, góp phần thu hút đầu tư và thúc đẩy phát triển kinh tế cho Quảng Nam nói riêng và khu vực miền Trung nói chung. Lãnh đạo tỉnh Quảng Nam cam kết tạo mọi điều kiện thuận lợi để nhà đầu tư yên tâm đẩy mạnh sản xuất, kinh doanh.

Dịp này, Công ty cổ phần ô tô Chu Lai-Trường Hải đã chính thức khởi công việc mở rộng cảng Chu Lai-Trường Hải. Theo đó, công trình cảng Chu Lai-Trường Hải được mở rộng 170m về phía thượng lưu, nâng tổng chiều dài cầu cảng lên đến 500m, với số vốn đầu tư 200 tỷ đồng. Dự kiến, công trình sẽ hoàn thành và đi vào hoạt động trong tháng 2/2017. Công ty Thaco cũng đã có kế hoạch nạo vét luồng, đáp ứng tàu trọng tải 30.000 tấn vào năm 2018.

Ông Nguyễn Xuân Sang, Cục trưởng cục Hàng hải Việt Nam cho biết, thực hiện Nghị quyết 09 về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, phấn đấu đến năm 2020 đưa Việt Nam trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển, bảo đảm vững chắc chủ quyền thiêng liêng của tổ quốc. "Chúng tôi cam kết hỗ trợ tối đa trong việc phát triển hàng hải trên địa bàn Quảng Nam, trên cơ sở đảm bảo sự phát triển hợp lý giữa các cảng biển trong toàn hệ thống".

N.Son



Tàu container này của Hãng SITC, thông qua Công ty Vision (Hàn Quốc), mang theo linh kiện ô tô đã trở thành "khách hàng" đầu tiên, hiện thực hóa khát vọng vận chuyển hàng hóa trực tiếp từ Hàn Quốc về Chu Lai, đồng thời kết nối tuyến hàng hải quốc tế cho cả khu vực miền Trung.

XÂY DỰNG KHU CẢNG CONTAINER SỐ 2 TẠI KHU KINH TẾ NGHI SƠN

UBND tỉnh Thanh Hóa vừa có quyết định chấp thuận chủ trương đồng ý đầu tư Dự án Khu cảng container số 2 và Khu phát triển logistic thuộc Cảng Nghi Sơn.

Dự án có địa điểm tại Khu cảng container số 2 và

Khu phát triển logistic (Lô K9B) thuộc cảng Nghi Sơn (KKT Nghi Sơn), quy mô 4 bến container có chiều dài 1.000 m và khu hậu cần cảng (thuộc khu phát triển logistic); công suất thiết kế 6 triệu tấn/năm có thể tiếp nhận tàu container có tải

trọng từ 50.000 DWT, tàu thủy đội, xà lan có tải trọng 3.000 DWT... Tổng mức đầu tư dự án 2.500 tỷ đồng. Trong đó, vốn tự có của chủ đầu tư chiếm 30%, còn lại là nguồn vốn huy động hợp pháp khác. Tổng diện tích dự án này là 110 ha, trong

đó khu hậu cần chiếm 30 ha dự kiến được khởi công xây dựng trong tháng 1/2018, hoàn thành bến số 1, số 2 và 16 ha hậu cần trong tháng 12/2019. Hoàn tất dự án trong tháng 12/2020.

S.Chức

VIỆT NAM CẦN NHANH CHÓNG KẾT NỐI HẠ TẦNG ĐÔNG - TÂY BẰNG HỆ THỐNG CẢNG BIỂN



Tàu container cập cảng Thị Vải - Cái Mép.

“Nếu Trung Quốc định hình một mạng lưới cơ sở hạ tầng từ Vân Nam qua Lào, Campuchia rồi xuống Thái Lan, Malaysia, Singapore thì mạng lưới cơ sở hạ tầng mà Việt Nam đang đầu tư theo trục Bắc – Nam có thể sẽ mất đi ưu thế hiện thời khi không có kết nối theo hướng Đông – Tây. Bên cạnh đó, các khoản đầu tư lớn của Trung Quốc vào cảng biển của Campuchia và Thái Lan có thể làm các cảng biển quan trọng của Việt Nam mất đi lợi thế trong tương lai”. Viện trưởng Viện Nghiên cứu Kinh tế và Chính sách (VEPR) Nguyễn Đức Thành đã nhấn mạnh đến khả năng Việt Nam có thể mắc “bẫy cơ sở hạ tầng” trước sáng kiến đầy tham vọng “Một vành đai, một con đường” (OBOR) của Trung Quốc về việc cải thiện và tạo nên những tuyến đường kinh doanh, liên kết và cơ hội kinh doanh mới với Trung Quốc, bao trùm hơn 60 quốc gia trên khắp châu Á, châu Âu, châu Phi và Trung Đông.

Theo ông Thành, sáng kiến “Một vành đai, một con đường” có nhiều mục tiêu, bao gồm cả kinh tế và quân sự. Theo đó, Trung Quốc đã sử dụng

các cơ chế huy động vốn đa phương như Ngân hàng đầu tư cơ sở hạ tầng châu Á (AIIB), Quỹ Con đường tơ lụa (SRF) và các cơ chế song phương để triển khai sáng kiến này kể từ năm 2013 đến nay và các cơ chế tài chính đa phương được huy động cho OBOR đã được định hình trong năm 2014. Trên thực tế, kể từ khi sáng kiến trên được công bố, Trung Quốc đã tăng cường đầu tư vào hàng loạt dự án cơ sở hạ tầng trên toàn thế giới, trong đó có khu vực Đông Nam Á với trọng tâm là việc xây dựng hàng lang kinh tế Trung Quốc – Bán đảo Đông Dương (các tuyến đường cao tốc ASEAN và đường sắt Singapore – Côn Minh chạy từ châu thổ sông Châu Giang đến Singapore, thông qua tỉnh Quảng Tây, Vân Nam (Trung Quốc) và các nước Đông Dương. Ngoài ra, những dự án cảng ven biển bán đảo Đông Dương nằm dọc hoặc nằm cuối mạng lưới giao thông trên, như cảng Sihanoukville, Kuantan, Kyaukpyu, Sittwe.

Về tác động đối với Việt Nam, nghiên cứu cho rằng, kể cả khi không tham gia vào OBOR, không kết nối

với hệ thống cơ sở hạ tầng tại khu vực Đông Nam Á, Việt Nam vẫn có thể tự mình rơi vào “bẫy cơ sở hạ tầng”. Cụ thể, khi một khu vực có hệ thống cơ sở hạ tầng được đầu tư và hình thành sẽ có ưu thế về kết nối với các khu vực khác. Ngược lại quốc gia hoặc khu vực nào không có sự đầu tư thỏa đáng sẽ dần mất ưu thế. Bởi vậy, sự xuất hiện của đòn bẩy cơ sở hạ tầng sẽ làm gia tăng chi phí cơ hội của quốc gia và về lâu dài có thể đẩy sự phát triển của một quốc gia khác ra “vùng ven” nếu quốc gia đó không có hệ thống cơ sở hạ tầng phát triển hoặc không kết nối được với hệ thống của cả khu vực.

Về hàm ý chính sách, ông Thành đề xuất việc phát triển các hành lang giao thông, trên cơ sở xây dựng các hành lang kinh tế. Theo đó, Việt Nam nên tận dụng hệ thống cảng và ưu thế đường biển, kết nối giao thông đường thủy giữa các nước ASEAN tại lưu vực sông Mekong đồng thời phát triển kết nối cơ sở hạ tầng Đông – Tây với ASEAN, ưu tiên trục giao thông Thái Lan – Campuchia – Tây Ninh – Sài Gòn – Vũng Tàu để phát huy lợi thế cảng Cái Mép – Thị Vải...

D.Khuong

"CHÚNG TÔI SẴN SÀNG ĐÁP ỨNG MỌI NHU CẦU CỦA QUÝ KHÁCH HÀNG TRONG VÀ NGOÀI NƯỚC VỚI MỤC TIÊU CHẤT LƯỢNG TỐT, GIÁ THÀNH HỢP LÝ"



CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG AN GIANG

ANGIANG PORT JOINT STOCK COMPANY



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

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

Đơn vị trực thuộc:

Xí nghiệp Cảng Bình Long
Xã Bình Long, huyện Châu Phú,
tỉnh An Giang.
Email: cangbinhlong@yahoo.com
Điện thoại : 0763. 684331
Fax : 0763. 686559

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



CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG NHA TRANG

CẢNG NHA TRANG LÀ MỘT THƯƠNG CẢNG QUỐC TẾ VỚI CHỨC NĂNG NHIỆM VỤ SAU:

- Xếp dỡ hàng hóa thông qua cảng.
- Giao nhận, bảo quản, lưu giữ hàng hóa.
- Lai dắt, hỗ trợ tàu ra vào các cảng trong khu vực.
- Đón tàu khách, hành khách trong nước và quốc tế.
- Kinh doanh kho bãi. Vận chuyển hàng hóa bằng đường bộ.
- Cung ứng các dịch vụ phục vụ chủ tàu và khách qua cảng.
- Cung ứng điện nước, sửa chữa cơ khí.
- Các dịch vụ khác liên quan ...

NHA TRANG PORT IS A INTERNATIONAL COMMERCIAL PORT WITH SCOPE OF BUSINESS:

- Cargo handling and storage.
- Supplying tugboats.
- Welcome to domestic and international passenger ship.
- Supplying rentable services with storage and equipment.
- Supplying electric and water.
- Repair amphibious means of transport.
- Marine, ship chandler service and others.



05 Trần Phú, Vĩnh Nguyên, Tp. Nha Trang
Điện thoại: (84-58) 3590839 - Fax: (84-58) 3590017

E-mail: cangnhatrang@nhatrangport.com.vn
www.nhatrangport.com.vn



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

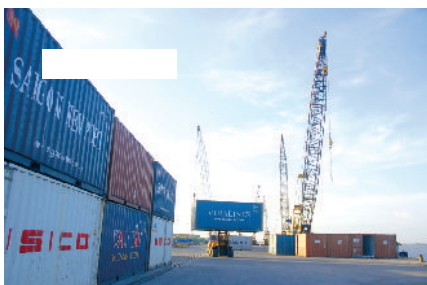
SAIGON PORT MARITIME SERVICES & TRANSPORT JOINT STOCK Co.

Xếp dỡ hàng hóa cảng biển, cảng sông.
Dịch vụ kinh doanh kho bãi.
Giao nhận hàng hóa.
Quản lý và khai thác cảng.

Dịch vụ logistic container Bắc - Nam.
Vận tải hàng hóa đường bộ.
Dịch vụ đại lý vận tải đường biển.
Dịch vụ đại lý thủ tục hải quan.

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



CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG CẦN THƠ

www.canthoport.com.vn

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG CẦN THƠ:

2, KV Phú Thắng, P. Tân Phú
Q. Cái Răng, TP. Cần Thơ
ĐT: 0710.3841251 - 3841252
Fax: 0710.3841247 - 3917395

CN CÔNG TY CP CẢNG CẦN THƠ - CẢNG CÁI CUI

Địa chỉ: 2, KV Phú Thắng, P. Tân Phú
Q. Cái Răng, TP. Cần Thơ
ĐT: 0710.6516463 - Fax: 0710.3917394

CN CÔNG TY CP CẢNG CẦN THƠ - CẢNG HOÀNG DIỆU

Địa chỉ: 27 Lê Hồng Phong, P. Trà An,
Q. Bình Thủy, TP. Cần Thơ
ĐT: 0710.3842779 - Fax: 0710.3841642

Lĩnh vực kinh doanh:

- Xếp dỡ, giao nhận, vận chuyển các loại hàng hóa : hàng container, sắt thép, thiết bị, hàng siêu trường siêu trọng, hàng bao, hàng xá v.v...
- Dịch vụ lưu kho, bảo quản hàng hóa, đóng/rút ruột hàng container, cho thuê kho bãi.
- Dịch vụ hỗ trợ, lai dắt tàu biển ra vào các cảng khu vực sông Hậu.
- Dịch vụ vận tải thủy bộ tuyến Cần Thơ - TP.HCM. Cần Thơ đi các tỉnh ĐBSCL và chuyển tải hàng hóa đi Campuchia. Kinh doanh kho ngoại quan.
- Dịch vụ cung ứng tàu biển: cung cấp nước ngọt, nhiên liệu, thực phẩm, 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.

NGÀY HÀNG HẢI THẾ GIỚI 2017: KẾT NỐI NHỮNG CON TÀU CẢNG BIỂN VÀ CON NGƯỜI

“Kết nối những con tàu, cảng biển và con người” đã được chọn làm tiêu đề của ngày hàng hải thế giới năm 2017 dựa trên đề xuất của Tổng thư ký Tổ chức Hàng hải quốc tế (IMO) Kitack Lim tại Hội đồng IMO.

Trong bài diễn văn tại phiên họp lần thứ 116 của hội đồng IMO tổ chức tại trụ sở IMO Luân Đôn – Vương quốc Anh, ông Lim cho rằng tiêu đề nêu trên tạo cơ hội và việc làm cho các nước đã phát triển và đang phát triển; Vận tải biển, lĩnh vực khai thác cảng biển công cộng và tư nhân với tầm nhìn việc nhận diện, phát triển các giải pháp tốt nhất, xây dựng những cầu nối với nhau có thể tạo nên sự khác biệt liên quan đến những lĩnh vực đó.

Mục tiêu then chốt bao gồm nâng cao khả năng hợp tác giữa các cảng biển và tàu biển, và phát triển đối tác tin cậy giữa hai ngành; tăng cường các tiêu chuẩn toàn cầu và thiết lập quy phạm đảm bảo an toàn, an ninh và hiệu quả của cảng biển và chính quyền quốc gia ven biển và quốc gia có cảng; thông qua việc nhận diện và xây dựng các tài liệu hướng dẫn và huấn luyện các kinh nghiệm hay.

“Mục đích của việc xây dựng chủ đề của ngày hàng hải thế giới năm 2016: “Vận tải biển không thể thiếu đối với Thế giới”, nhằm tập trung giúp đỡ các quốc gia thành viên phát triển và thực hiện chiến lược hàng hải thông qua đầu tư liên kết vùng, cách tiếp cận đa chiều đề cập đến toàn bộ các vấn đề, bao gồm việc tạo thuận lợi cho vận tải biển, tăng tính hiệu quả và an toàn hàng hải, bảo vệ môi trường biển, an ninh hàng hải” ông Lim nói.

CHÂU PHI E DÈ DỰ ÁN ĐẦU TƯ CẢNG CỦA TRUNG QUỐC



Nhiều quốc gia châu Phi đang rất e dè những dự án về cảng biển mà Trung Quốc đã đầu tư tại châu Phi. Chủ tịch Tập Cận Bình đã thông báo dành tới 60 tỷ USD để tài trợ nhiều dự án cảng và cơ sở hạ tầng mới ở các nước châu Phi. Các khoản tiền này được đánh đổi bằng chuyện Trung Quốc sẽ được quyền khai thác các tài nguyên khoáng sản ở châu Phi. Ngoài ra trước sức ép của công luận ở Biển Đông về sự ngang ngược của Bắc Kinh, cũng khiến châu Phi lo sợ Trung Quốc sẽ dùng các cảng biển tại châu Phi để không chế nền kinh tế của những quốc gia này.

THAM VỌNG CỦA CẢNG BUSAN

Bốn nhà khai thác cảng: Hutchison, Gamman, Singamman và Sinsundae - đã ký một biên bản ghi nhớ để cho phép tích hợp thiết bị chuyên dùng cho việc xếp dỡ container từ bãi lên tàu, hoặc ngược lại trong quá trình vận hành tại cảng Busan, với tổng cộng 45 bến được hoạch định.

Busan Port Authority (BPA) có một mục tiêu vững chắc để phát triển Busan thành một trung tâm toàn cầu và cảng trung chuyển lớn nhất ở châu Á. BPA đang tìm cách đa dạng hóa danh mục đầu tư và mở rộng mạng lưới hậu cần của nó. Jinsun Shin - người đứng đầu văn phòng đại diện Euro của BPA,

nói rằng: “Hơn 97% hàng hóa xử lý tại cảng Busan là container. Trong năm 2016, mặc dù thị trường vận chuyển đã trong tình trạng suy thoái, chúng tôi nhắm mục tiêu để xử lý 20 triệu TEU. Tuy nhiên, khi thương mại toàn cầu hoạt động chậm chạp và các cảng chính trên thế giới đã chứng kiến sự tăng trưởng âm trong năm nay, tôi tin rằng nó sẽ là khá khó khăn cho Busan để đáp ứng các mục tiêu”.

Sản lượng khai thác container ở Busan đã tăng từ 14.19m TEU trong năm 2010 và 19.46m TEU trong năm 2015. Trong đó, giao thông địa phương trong nước đã tăng từ 7,8 m

TEU đến 9.36m TEU. Đáng chú ý là Wilhelmsen Ships Service (WSS) đã bố trí trung tâm phân phối Đông Bắc Á mới tại Busan để củng cố vị thế của mình trên thị trường khu vực.

Tổng giám đốc WSS - Woon-Sik Choi cho biết vị trí chiến lược của Hàn Quốc hoàn hảo để cung ứng cho các vị trí quan trọng của Trung Quốc và Nhật Bản, đặc biệt là trong lĩnh vực đóng tàu. Ông Choi nói rằng chuỗi cung ứng ngày càng hoàn hảo hơn và sức chứa của các kho rất lớn, cung cấp một cơ hội kinh doanh logistics hấp dẫn đang dần tạo cho Busan như một trung tâm phân phối của cả khu vực.

TÀU ĐÁNH CÁ MỚI CỦA WARTSILA GIÚP SỬ DỤNG NHIÊN LIỆU MỘT CÁCH HIỆU QUẢ HƠN

Wärtsilä Ship Design đã giới thiệu một thiết kế tàu đánh cá tối ưu hóa mới sẽ giảm mức tiêu thụ nhiên liệu và đặc biệt là nâng cao hiệu quả tàu tổng thể so với các thiết kế hiện nay. Hệ thống động cơ đẩy được dựa trên động cơ Wärtsilä 31 - động cơ diesel 4 đã được công nhận bởi Guinness World Records là hiệu quả nhất thế giới.

Thiết kế này cũng kết hợp công nghệ pin hybrid Wärtsilä, trong đó cung cấp một sự cải thiện hiệu quả năng lượng đáng kể so với các hệ thống thông thường bằng cách chạy các động cơ với tải tối ưu. Thiết kế của tàu dài 82 mét. Công suất của máy là 80T/24h. Tàu đánh cá Wärtsilä VS 6215 ST vừa có mặt ở hội nghị Nor-Fishing 2016 và triển lãm được tổ chức tại Trondheim, Na Uy hồi trung tuần tháng 8/2016.



GM RA MẮT DỊCH VỤ EURAF 6

Hãng vận chuyển khổng lồ của Pháp CMA CGM vừa thông báo sự ra mắt của dịch vụ EURAF. Bắt đầu từ ngày 30 tháng 8, có 2.460 TEU của CMA CGM Milan Trader được triển khai trên các tuyến châu Âu -Tây Phi. Dịch vụ trực tiếp từ Italy và Tây Ban Nha đến Senegal, Bờ Biển Ngà, Nigeria và Ghana với thời gian quá cảnh được cải thiện lên đến sáu ngày. Ngoài ra sẽ có độ bao phủ cảng Takoradi trên có tần số 21- ngày. Các dịch vụ EURAF 6 đi qua các cảng La Spezia, Genoa, Tarragona, Castellon, Valencia, Algeciras, Tangiers, Dakar, Abidjan, Tin Can / Lagos, Tema, Takoradi, Abidjan và trở lại La Spezia.

KHU PHỨC HỢP CẢNG KYAUKPYU VÀ SÁNG KIẾN CÔN MINH

Cảng nước sâu Kyaukpyu nằm trên đảo Madaya, thuộc tỉnh Rakhine, Myanmar, dự kiến sẽ hoàn thành toàn bộ các hạng mục vào năm 2025, công suất xử lý hàng năm là 7 triệu TEU. Cảng có độ sâu 62 feet (khoảng 19m) với 4 cầu tàu và có khả năng tiếp nhận tàu kích cỡ siêu lớn, lên tới 300.000 tấn. Kyaukpyu có ý nghĩa rất quan trọng với Myanmar vì rất nhiều cảng của nước này nằm trên sông, khiến các tàu lớn không thể cập bến vì mực nước quá nông, phần lớn các cảng lân cận tại Bangladesh cũng chịu hạn chế tương tự. Do đó, độ sâu 19m sẽ tạo ra lợi thế cạnh tranh rất lớn so với các cảng trong khu vực và mở ra cơ hội để Kyaukpyu trở thành trung tâm xuất – nhập khẩu của cả nước.

Mới đây, dự án khu kinh tế đặc biệt (SEZ) Kyaukpyu trị giá 280 triệu USD cũng chính thức được công bố. Theo đó, 5 công ty Trung Quốc do Citic Group (một trong những tập đoàn lớn nhất Trung Quốc) đứng đầu và một công ty Thái Lan thắng thầu đảm nhận việc xây dựng. SEZ sẽ biến Kyaukpyu thành khu phức hợp cảng quan trọng của Myanmar, trung tâm cho các ngành công nghiệp may mặc và hóa dầu. Dự án cũng sẽ hoàn thành vào 2025, dự kiến

đóng góp tới 10 tỷ USD cho GDP hàng năm của Myanmar và 90% giám đốc dự án sẽ là công dân Myanmar. Khu cảng và SEZ sẽ có tổng diện tích 1.708 hecta.

Không chỉ đóng vai trò quan trọng đối với Myanmar, khu phức hợp Cảng Kyaukpyu và SEZ vốn nằm trong sáng kiến Côn Minh. Sáng kiến này nhằm kết nối Kyaukpyu với Côn Minh thông qua ba dự án kết nối hạ tầng, bao gồm một tuyến đường ray và hai đường ống dẫn dầu và khí tự nhiên chạy song song, dự kiến sẽ cung cấp cho Myanmar 2 triệu tấn dầu và 20% lượng khí tự nhiên thu được/năm và 1 tuyến đường sắt dài 1.215 km nối từ cảng Kyaukpyu đến thành phố Côn Minh (tỉnh Vân Nam, Trung Quốc). Cụ thể, việc xây dựng SEZ sau cảng nước sâu Kyaukpyu là nhờ việc xây dựng đường ống kép dẫn dầu và dẫn khí của China National Petroleum Corp (Tập đoàn Dầu khí quốc gia Trung Quốc – CNPC - công ty năng lượng lớn nhất Trung Quốc). Dự án này nhằm đến mục tiêu vận chuyển dầu và khí tự nhiên từ ngoài khơi mỏ Shwe vào đất liền và từ Kyaukpyu chuyển đến Trung Quốc. Tổng trị giá đầu tư là 2,54 tỷ USD.

IRAN NỔI LẠI HOẠT ĐỘNG HOÁN ĐỔI DẦU THÔ TỪ CÁC CẢNG BIỂN Ở VỊNH PERSIAN

Kênh truyền hình Press TV ngày 17/8 dẫn lời một quan chức phụ trách lĩnh vực năng lượng của Iran cho biết nước này sẽ khôi phục hoạt động hoán đổi dầu thô từ vùng biển Caspi qua các cảng biển ở Vịnh Persian vốn đã bị dừng vào năm 2010.

Theo Giám đốc điều hành Công ty cảng bốc dỡ dầu mỏ miền Bắc của Iran (NOTCI) Pirouz Mousavi, Iran sẽ hoán đổi ít nhất 100.000 thùng dầu mỗi ngày và con số này sẽ tăng lên trong tương lai. Ông Mousavi cho biết Nga và Kazakhstan đã bày tỏ sẵn sàng chuyển dầu thô của hai nước tới Iran tại các cảng bốc dỡ ở miền Bắc của quốc gia Tây Nam Á này và sẽ nhận lại số lượng tương đương ở miền Nam. Iran đang tiến hành đàm phán với các nước khác ở khu vực biển Caspi về dự án trên.

Các công ty dầu mỏ châu Âu hoạt động tại khu vực Trung Á hiện rất quan tâm tới cơ chế hoán đổi với Iran để bán dầu ra các thị trường thế giới. Theo các nguồn tin, các hợp đồng hoán đổi dầu thô giữa Iran với Nga, Kazakhstan, Turkmenistan và Azerbaijan đã bị ngừng vào năm 2010 sau khi Iran tăng phí điều hành.



(<http://www.dailymirror.lk/>)

SRI LANKA VÀ TRUNG QUỐC KÝ THỎA THUẬN VỀ XÂY DỰNG THÀNH PHỐ CẢNG

Sri Lanka và Trung Quốc ngày 12/8 đã ký một thỏa thuận ba bên nhằm xúc tiến dự án xây dựng thành phố cảng trị giá hàng tỷ USD ở thủ đô Colombo. Thỏa thuận trên được ký kết giữa cơ quan phát triển đô thị Sri Lanka, Bộ Đô thị và phát triển phía Tây và Công ty Cơ khí Cảng biển Trung Quốc. Với việc ký kết thỏa thuận, Dự án phát triển thành phố cảng Colombo được đổi tên thành Thành phố tài chính quốc tế Colombo và được chính phủ nước này kỳ vọng sẽ biến Sri Lanka thành một đầu mối tài chính quốc tế ở khu vực Ấn Độ Dương. Phát biểu tại buổi lễ ký kết, Bộ trưởng Đô thị và phát triển phía Tây Champika Ranawaka cho biết Thành phố Tài chính quốc tế Colombo sẽ là một trong những biểu tượng quyết định sự phát triển trong tương lai của Sri Lanka.

Dự án thành phố cảng trị giá 1,4 tỷ USD nói trên ban đầu được khởi công vào tháng 9/2014 nhưng sau đó đến tháng 3/2015 đã bị chính phủ của Tổng thống Maithripala Sirisena cho dừng lại vì những quan ngại về vấn đề môi trường. Giờ đây, dự án đã được tiếp tục.

(<http://www.jpost.com/>)

ISRAEL SẮP BỎ PHIẾU ĐỂ QUYẾT ĐỊNH VIỆC XÂY CẢNG BIỂN CHO GAZA

Nội các Israel sắp bỏ phiếu về việc thiết lập một hải cảng cho Gaza, được xây dựng trên một hòn đảo nhân tạo ở ngoài khơi dải đất này. Ý tưởng xây cảng biển theo đề xuất của Bộ trưởng Vận tải Israel Katz đã giành được sự ủng hộ của quân đội Israel do lo ngại trước viễn cảnh sự sụp đổ kinh tế ở Gaza sẽ dẫn đến một cuộc chiến tranh nữa. Bộ trưởng Katz giải thích rằng thế giới nhận thấy Israel có trách nhiệm đối với Gaza nên việc thiết lập cảng này sẽ giúp cải thiện đời sống người dân nơi đây cũng như vị thế ngoại giao quốc tế của Israel.

Theo ông Katz, điều này sẽ không thay đổi ý thức hệ của Hamas nhưng việc mở cửa thương mại Gaza ra thế giới chắc chắn sẽ giúp kiềm chế và làm suy yếu quyền kiểm soát của phong trào Palestine này. Ông cảnh báo tình hình hiện nay tại Gaza là không thể biện hộ được và Israel nên khởi động chương trình này để không phải trả giá. Bộ trưởng Katz cho biết công trình xây dựng hòn đảo nhân tạo rộng khoảng 8 km2 này dự kiến sẽ tiêu tốn tới 5 tỷ USD trong khoảng 5 năm. Cảng sẽ nối với Gaza bằng một cây cầu có chốt kiểm soát an ninh. Israel cũng sẽ có toàn quyền giám sát và kiểm tra mọi tàu thuyền cập cảng.



BAN QUẢN LÝ

CẢNG BẾN ĐẦM

Cảng Côn Đảo tại Vũng Tàu

1007/36 Đường 30/4, P.11, TP.Vũng Tàu

ĐT: (064) 3621713 - 3621187 - Fax: (064) 3621047

Email: bqlcbd-hcd@yahoo.com

Cảng Bến Đầm tại Côn Đảo

Đường quy hoạch Cảng Bến Đầm

ĐT: (064) 3830018 - Fax: (064) 3830018



Lĩnh vực hoạt động:

- Đưa đón hành khách du lịch trong nước và quốc tế, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.
- Tiếp nhận tàu thuyền vào cảng làm hàng.
- Tổ chức cung ứng các dịch vụ hậu cần thủy sản cho các phương tiện đánh bắt ra vào cảng và các hàng hóa khác.
- Trực tiếp quản lý, khai thác sử dụng cảng.

Hành khách qua cảng:

54.483 lượt hành khách/ năm

Hàng hóa thông qua cảng:

250.000 tấn/năm bao gồm nhiều chủng loại hàng hóa: Bách hóa, vật liệu xây dựng, thủy sản v.v...

Các cảng trực thuộc:

- Cảng Bến Đầm, cảng Tàu khách tại Côn Đảo
- Cảng Côn Đảo tại Vũng Tàu

Ban Quản lý Cảng Bến Đầm là đơn vị sự nghiệp có thu được thành lập theo quyết định số: 5041/QĐ.UB ngày 30/10/2000 của UBND Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

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



Công ty TNHH một thành viên đóng và sửa chữa tàu Hải Sơn có bề dày truyền thống trên 40 năm xây dựng và phát triển trong lĩnh vực bảo đảm kỹ thuật các loại tàu, phương tiện thủy, máy móc trang bị hàng hải;

Là một trong những cơ sở đóng và sửa chữa tàu lớn nhất khu vực Miền Trung đang sở hữu dock nổi 4.500 tấn và các trang thiết bị hiện đại;

Là thành viên sáng lập của Hiệp hội cảng biển Việt Nam (Cảng Hải Sơn với mã số cảng quốc tế: VN HSN);



CÔNG TY TNHH-MTV

ĐÓNG VÀ SỬA CHỮA TÀU

HẢI SƠN

96 Yết Kiêu, Phường Thọ Quang, Quận Sơn Trà, TP Đà Nẵng

Điện thoại: 0511.3831100 - Fax: 0511.3831520

Email: haisonx50@gmail.com - Website: www.haisonshipyard.com.vn

NĂNG LỰC

Tiếp nhận tàu có tải trọng đến 5.000 tấn để cải hoán, sửa chữa và xếp dỡ hàng hóa.

Đóng mới các loại tàu vỏ thép, vỏ gỗ, hợp kim nhôm, vật liệu phi kim loại.

Đại tu tất cả các loại động cơ trên dây chuyền hiện đại.

Gia công cơ khí và tu vắn, cung cấp dịch vụ kỹ thuật.

Cung cấp dịch vụ cho các đối tác có nhu cầu thuê bãi, kho chứa hàng hóa.





CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG ĐỒNG NAI

DONG NAI PORT JOINT STOCK COMPANY

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH:

- Kho bãi và lưu giữ hàng hóa.
- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy.
- Bốc xếp hàng hóa cảng biển.
- Vận tải hàng hóa bằng đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt.
- Vận tải hàng hóa ven biển và viễn dương.



Đồng hành cùng bạn, vươn tới tương lai

Trụ sở chính:

1B-D3 KP Bình Dương, P.Long Bình Tân,Tp. Biên Hòa, T. Đồng Nai
ĐT: 061 3832225 - 834192/93/94/95/96/97/98
Fax: 061 3831259
Email: info@dongnaiport.com.vn
Website: www.dongnai-port.com

Chi nhánh:

Cảng Long Bình Tân

Số 1B-D3 KP Bình Dương, P.Long Bình Tân,
TP. Biên Hòa, T. Đồng Nai
ĐT: 061 3831085 - Fax: 061 3831733/3831577
Hotline: 0911 296 006 - 0938 869 885

Cảng Gò Dầu

KCN Gò Dầu, xã Phước Thái,
huyện Long Thành, T. Đồng Nai
ĐT: 061 3841599 - Fax: 061 3543790
Hotline: 0911 268 811

NĂNG LỰC CẢNG

- Bến 1, 2 dài 100 m, Bến 3, 4 dài 115 m tiếp nhận tàu đến 2.000 DWT.
- Bến nghiêng dài 100m; Kho kín: 5.400 m²; Bãi chứa hàng: 39.600 m².
- Trang thiết bị : 05 cần trục sức nâng từ 20 đến 35 tấn, 02 xe nâng hàng 5 đến 7 tấn và 1 cần vi tính 80 tấn.
- Công suất hàng hoá thông qua năm 2014 : 400.000 tấn.
- Với tiêu chí phục vụ tốt nhất cho chủ hàng, chủ tàu đến cảng. Những năm gần đây và hiện tại Công ty đang ứng dụng tiến bộ khoa học kỹ thuật đầu tư máy móc thiết bị tốt vào công nghệ bốc xếp, bảo quản giao nhận hàng hoá tạo ra năng suất cao, chất lượng sản phẩm tốt, cải thiện điều kiện làm việc và thu nhập cho người lao động, giảm thời gian giải phóng phương tiện đến cảng nhận và trả hàng. Hiện tại Cảng Thanh Hoá là đơn vị có năng suất bốc xếp và thời gian giải phóng tàu đạt mức khá của nhóm cảng khu vực 2 (Bắc Miền Trung).



CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG THANH HÓA

cangthanhhoa.vn

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



Trụ sở Công ty:

3 Bạch Đằng, Phường Quảng Hưng,
TP. Thanh Hóa, Tỉnh Thanh Hóa
Tel: (037) 3910062
Fax: (037) 3910112
Email: thanhhoaportvn@gmail.com



CÔNG TY CỔ PHẦN XUẤT NHẬP KHẨU và DỊCH VỤ CẢNG SÀI GÒN

171 Nguyễn Tất Thành, P.18, Quận 4, Tp. Hồ Chí Minh
ĐT: (08).39404069 Fax: (08).39406952
Email: saigonportraseco@hcm.vnn.vn



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

SAIGONPORTRASECO



CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG NGHỆ TĨNH



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

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.

Liên kết dịch vụ hàng hải - Cung ứng tàu biển

www.nghetinhport.com.vn



Cảng có 8 cầu tàu, cùng một lúc có thể xếp dỡ 8 tàu làm hàng tại khu vực cảng. Có 1 cầu tàu chuyên dụng để xếp dỡ hàng container.

Phương tiện xếp dỡ có các loại cần cẩu, xe nâng từ 10 đến 130 tấn. Bảo đảm xếp dỡ hàng hóa siêu trường siêu trọng và hàng container.

Hệ thống kho bãi : Tổng diện tích mặt bằng 227.800 m². Trong đó, kho kín 19.000 m², có 6.000 m² kho CFS và 180.500 m² bãi chứa hàng bằng bê tông nhựa, thuận tiện cho khách hàng tiếp nhận hoặc ký gửi.

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.

Năm 2015 là năm bước ngoặt trong tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế ở Việt Nam, với 3 Hiệp định thương mại tự do (FTA) được kí kết là FTA Việt Nam – Hàn Quốc, FTA Việt Nam – Liên minh Á – Âu và FTA Việt Nam – EU cùng với việc kết thúc đàm phán Hiệp định Đối tác Xuyên Thái Bình Dương (TPP). Đứng trước những cơ hội mà các FTA mang

lại, Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn (TCSG), nhà khai thác cảng container lớn nhất Việt Nam đã có những sự đầu tư cần thiết vào cụm cảng Tân Cảng Cái Mép để đón đầu những cơ hội mà các FTA mang lại cũng như góp phần vào sự hội nhập chung của cộng đồng doanh nghiệp Việt Nam.

Cụm cảng Tân Cảng Cái Mép tại huyện Tân Thành, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu là cụm cảng container nước sâu

Cụm cảng TÂN CẢNG CÁI MÉP chuyển mình trong vận hội mới

đầu tiên của Việt Nam và được khai thác từ tháng 6/2009. Đến nay, cụm cảng Tân Cảng Cái Mép bao gồm 2 cảng container lớn và hiện đại là Cảng Quốc tế Tân Cảng Cái Mép (TCIT) và Cảng Tân Cảng Cái Mép – Thị Vải (TCTT), với tổng diện tích gần 110 ha, trên 1.700m cầu bến, được trang bị trên 50 phương tiện cầu bờ, cầu bãi hiện đại và hệ thống kho CFS để đảm bảo năng lực làm hàng tối ưu. Hiện nay cụm cảng Tân Cảng Cái Mép đang dẫn đầu khu vực cảng Cái Mép – Thị Vải (CM-TV) về số chuyến dịch vụ và sản lượng thông qua.

Các FTA sẽ thúc đẩy giao thương giữa các nước, và trong thời gian qua, TCSG đã tăng cường đầu tư vào cụm cảng Tân Cảng Cái Mép để gia tăng năng lực khai thác của cụm cảng, đón được tàu lớn hơn, giảm thời gian tàu làm hàng, giảm thời gian giao nhận trực tiếp, phát triển năng lực khai thác của cụm cảng ngang bằng với các cảng quốc tế trên thế giới để nâng

cao năng lực lưu thông hàng hóa cho chuỗi cung ứng tại Việt Nam. Trong đó, cảng TCTT đã đầu tư mua mới 3 cầu bờ có tầm với lên đến 65m để có thể tiếp nhận các tàu mẹ thế hệ mới trên thế giới đến làm hàng. Điều này cũng tiếp tục cụ thể hóa chủ trương lớn của Chính phủ trong việc đưa Cái Mép – Thị Vải trở thành cảng trung chuyển quốc tế lớn trong khu vực.

Cảng TCIT, là cảng đón nhiều chuyến dịch vụ quốc tế nhất trong toàn cụm cảng Cái Mép – Thị Vải (10 chuyến dịch vụ/tuần) đã ngày một nâng cao trong nghiệp vụ khai thác, đảm bảo chất lượng dịch vụ cung cấp cho các hãng tàu và các khách hàng XNK.. Trong năm 2016 cảng đã đón thêm 2 chuyến dịch vụ mới là 2 chuyến dịch vụ xuyên Thái Bình Dương, kết nối hàng hóa từ Việt Nam đến Bắc Mỹ. Trong 7 tháng đầu năm 2016, cảng TCIT đã đón 256 lượt tàu mẹ, tăng 11,79% so với cùng kỳ năm trước. Cảng TCTT hiện có 5 tuyến dịch vụ/tuần, sản



lượng trong 7 tháng đầu năm đạt xấp xỉ 107.000 TEU, tăng 160% so với cùng kỳ 2015. Đây là một mức tăng rất ấn tượng trong bối cảnh nhiều cảng tại Tân Cảng Cái Mép trong những năm qua vẫn hoạt động rất khó khăn.

Hiện nay năng suất làm hàng tại các cảng nằm trong cụm cảng Tân Cảng Cái Mép đạt trên 100 container/giờ/tàu, tương đương với mức năng

suất của các cảng container lớn trên thế giới, đây là minh chứng rõ nét cho năng lực của một nhà khai thác cảng Việt Nam trong hành trình hội nhập kinh tế thế giới.

Để tiếp tục nâng cao tính hấp dẫn cho cụm cảng Tân Cảng Cái Mép, trong thời gian qua TCSG đã có sự phối hợp chặt chẽ với các chính quyền địa phương và các cơ quan ban ngành để

thúc đẩy việc giao nhận hàng trực tiếp tại cụm cảng, trong đó điển hình là tổ chức các Hội thảo khách hàng khu vực Cái Mép. Trong lần gần nhất tổ chức vào tháng 6/2016, Hội thảo đã nhận được sự quan tâm của đông đảo khách hàng xuất nhập khẩu và các bên liên quan trong chuỗi vận tải. Sau hội thảo, với sự cam kết của các bên tham gia trong Hội thảo về việc hỗ trợ tối đa cho



Cảng TCIT đón tàu mẹ làm hàng XK đến các thị trường trọng điểm.

giao nhận hàng trực tiếp tại Cái Mép, nhiều khách hàng đã chuyển sang giao nhận trực tiếp tại Cái Mép và khá hài lòng về sự chuẩn bị của các bên, đặc biệt khâu thủ tục hải quan tại cụm cảng Tân Cảng Cái Mép được đánh giá là đã có những chuyển biến khá tích cực. Các cán bộ Hải Quan đã cùng đại diện của TCSG tới gặp trực tiếp khách hàng lớn tại các khu công nghiệp gần kề Cái Mép để nắm bắt các vướng mắc, khuyến khích khách hàng giao nhận trực tiếp tại cụm Cảng Cái Mép. Trong thời gian tới, các cảng thuộc cụm Tân Cảng Cái Mép sẽ tiếp tục xây dựng các chính sách ưu đãi về nâng hạ container hàng, container rỗng cũng như các chính sách lưu bãi để mang thêm nhiều

lợi ích đến cho các khách hàng sử dụng dịch vụ tại cụm cảng này. Bên cạnh đó, Tổng công ty TCSG cũng đang phát triển mạnh mẽ các cơ sở Logistics sau cảng để đóng vai trò phụ trợ cho Cái Mép. Trong đó, ICD Tân Cảng Nhơn Trạch đã chính thức đi vào hoạt động từ đầu Quý 1/2016 là địa điểm thông quan lý tưởng cho khách hàng KCN Nhơn Trạch- một trong những khu công nghiệp lớn nhất tại vùng kinh tế trọng điểm phía Nam. Tổng công ty TCSG cũng đang tích cực làm việc với Tổng cục Hải Quan và các bộ ngành liên quan để tháo gỡ các quy định liên quan đến hàng trung chuyển quốc tế nhằm tạo điều kiện tăng lượng hàng hóa trung chuyển từ các nước ASEAN

và nội Á qua cụm cảng nước sâu Cái Mép. Các tuyến dịch vụ ngày càng tăng cũng là yếu tố quan trọng để cụm Cảng Tân Cảng- Cái Mép thu hút thêm nhiều hàng hóa cả xuất nhập khẩu của Việt Nam cũng như hàng trung chuyển quốc tế.

Trong bối cảnh việc thực thi các FTA đang đi vào giai đoạn khẩn trương, thì sự chuẩn bị của TCSG cho cụm cảng Tân Cảng Cái Mép là một trong những điểm nhấn quan trọng trong chuỗi cung ứng hướng đến việc tạo thuận lợi cho khách hàng trong các hoạt động XNK, và cho thấy sự chuyển mình tích cực của một cụm cảng nước sâu để thích ứng với những cơ hội thị trường mới. ■

CẢNG HẢI PHÒNG

Di dời cảng Hoàng Diệu ra Lạch Huyện càng sớm càng tốt



Theo Bộ Giao thông - Vận tải (GTVT), Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện (Cảng Lạch Huyện) sẽ hoàn thành và đi vào hoạt động từ năm 2018. Đây là cảng biển lớn nhất miền Bắc với đầy đủ các dịch vụ của một cảng biển đẳng cấp quốc tế. Vấn đề khiến dư luận hết sức băn khoăn là số phận của Cảng Hoàng Diệu và hệ thống các cảng thuộc Cảng Hải Phòng sẽ di dời về đâu khi mà cầu Hoàng Văn Thụ, cầu Nguyễn Trãi và cầu Bạch Đằng được xây dựng, hạn chế ra vào của tàu bè...

TRẦN PHƯƠNG

Công ty TNHH MTV Cảng Hoàng Diệu thuộc Cảng Hải Phòng quản lý 11 cầu tàu với chiều dài 1.717m, có khả năng tiếp nhận cùng lúc 11 tàu 1 vạn tấn vào làm hàng, có thể đón tàu đến 5 vạn tấn giảm tải neo cập, làm hàng; diện tích kho bãi chứa hàng 180.000m² (7 kho tổng diện tích là 31.556m²). Cảng này có diện tích bãi 148.444m²; các công trình nhà cửa, vật kiến trúc; phương tiện, thiết bị gồm 19 đế Kiroop sức nâng từ 5-16T; 4 đế Sokol sức nâng 32T; 4 đế Tukul sức nâng 45T; 4 cần trục bánh lốp sức nâng từ 30-70T; 29 xe nâng hàng, sức nâng từ 4-42T; 19 xe xúc gạt; 32 xe ô tô vận chuyển và 4 tàu phục vụ chuyển tải...

Hiện nay, số lượng cán bộ, công nhân viên của Cảng Hoàng Diệu khoảng 1.650 người, ngoài ra còn có số lượng lao động thuê ngoài khoảng 400 người, tổng số trên 2.000 lao động. Hoàng Diệu là cảng duy nhất của Cảng Hải Phòng có hệ thống đường sắt quốc gia với chiều dài đường sắt khoảng 6km. Đây từng là nơi duy nhất tiếp nhận các thiết bị phục vụ cho các dự án lớn như thủy điện Sông Đà, Sơn La, Nhiệt điện Mông Dương, Thái Bình...

Lượng hàng hóa thông qua Cảng Hoàng Diệu khoảng 10 triệu tấn/năm. Tại khu vực Cảng biển Hải Phòng hiện nay chỉ có Cảng Hoàng Diệu có đủ năng lực khai thác lượng hàng ngoài container (hàng rời) trên, nhất là phục vụ tuyến vận tải từ Tây Bắc về Hải Phòng cũng như các tỉnh miền Bắc.

Dự án đầu tư xây dựng cầu Hoàng Văn Thụ vượt sông Cấm kết nối trung tâm đô thị cũ với Trung tâm chính trị - hành chính mới Bắc sông Cấm theo Nghị quyết số 32- NQ/TW của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; Nghị quyết số 04-NQ/TU ngày 3-1-2012 của Thành ủy về phát triển và quản lý đô thị đến năm 2025. Dự án đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư xây dựng tại Quyết định số 1131/QĐ-TTg ngày 24-6-2016, trong đó thời gian thực hiện dự án từ năm 2016 đến 2020. Cầu Hoàng Văn Thụ theo quy hoạch cắt ngang vị trí cầu 10 Cảng Hoàng Diệu với đường dẫn nằm toàn bộ trong phạm vi Cảng Hoàng Diệu từ cầu 9-11, tính không cầu là 25m. Khi cầu Hoàng Văn Thụ được khởi công xây dựng, khu vực cầu 9-11 Cảng Hoàng Diệu sẽ được thu hồi để xây dựng cầu.

Theo quy hoạch chung xây dựng thành phố Hải Phòng đến năm 2025 và tầm



nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1448/QĐ-TTg ngày 16-9-2009 thì khu vực Cảng Hoàng Diệu - Lê Thánh Tông thuộc khu dân cư đô thị hạn chế phát triển và từng bước sẽ phải di dời các nhà máy, xí nghiệp, kho tàng, cảng biển để dành đất xây dựng dịch vụ công cộng và bổ sung cây xanh. Đất phần cảng ven sông Cẩm sẽ di dời dành cho phát triển khu chức năng đô thị, ưu tiên công trình dịch vụ công cộng, cây xanh, văn phòng, thương mại.

UBND thành phố Hải Phòng đã có Quyết định số 2224/QĐ-UBND ngày 11-11-2013 về việc phê duyệt đồ án điều chỉnh quy hoạch chi tiết quận Ngô Quyền, trong đó đến năm 2025 di chuyển toàn bộ Cảng Hoàng Diệu - Cảng Hải Phòng về cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng.

Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng tất nhiên đồng thuận với các chủ trương nêu trên vì sự phát triển chung của thành phố. Đồng thời Cảng Hải Phòng cũng có nguyện vọng vươn ra biển và đã đề xuất địa điểm di dời Cảng Hoàng Diệu đến khu vực Lạch Huyện. Đề nghị này phù hợp với Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24-6-2014 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Cảng Hoàng Diệu di dời ra cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng sẽ có khả năng tiếp nhận được tàu trọng tải đến 100.000 DWT, tàu container đến 8.000 TEU neo cập và làm hàng.

Bộ Giao thông vận tải, UBND thành phố Hải Phòng, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã có nhiều văn bản chấp thuận chủ trương cho Cảng Hải Phòng đầu tư phát triển tại Lạch Huyện. Gần đây nhất, ngày 14-7-2015, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có văn bản số 1881/HHVN-KHĐT và ngày 15-7-2015, UBND thành phố Hải Phòng có văn bản số 3446/UBND-GT đề nghị Bộ Giao thông vận tải chấp thuận cho phép Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng triển khai công tác khảo sát, lập dự án đầu tư xây dựng 6 bến tàu tại Lạch Huyện để tạo cảng mới phục vụ thay thế, di dời Cảng Hoàng Diệu và phát triển Cảng Hải Phòng trong tương lai gần. Phức tạp văn bản trên, Bộ Giao thông vận tải có văn bản số 9880/BGTVT-KHĐT ngày 29-7-2015 với nội dung sẽ rà soát, xây dựng điều chỉnh quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2050 và sau khi mô hình Ban

Quản lý và khai thác cảng biển được triển khai.

Mới đây, tại cuộc làm việc với thành phố Hải Phòng vào ngày 15-6-2016, Thứ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Công khẳng định, Cảng Lạch Huyện sẽ là cảng biển lớn nhất khu vực miền Bắc, với đầy đủ dịch vụ cần thiết của cảng quốc tế trung chuyển. Hướng Bộ GTVT là xây dựng chính quyền cảng tại đây, hoạt động như một BQL khai thác và sẽ kiến nghị Chính phủ cho áp dụng mô hình BQL khai thác Cảng Lạch Huyện. BQL khai thác cảng biển được chủ động đầu tư xây dựng cầu, bến cảng quy mô phù hợp căn cứ vào chủng loại tàu tiếp nhận, loại hàng hóa xếp dỡ và theo kế hoạch bảo đảm sự cân đối giữa cung và cầu; tổ chức đấu thầu rộng rãi cho tư nhân (trong và ngoài nước) thuê khai thác các cầu, bến cảng trong một khoảng thời gian nhất định, thường từ 20 - 30 năm. BQL có thể được phép giao đất cho nhà đầu tư xây dựng cầu, bến cảng và kinh doanh khai thác cảng biển trong một số năm nhất định và có chia sẻ lợi nhuận cho BQL khai thác cảng, đầu tư khu hậu cần cảng cho tư nhân thuê với phương thức như đối với cầu, bến cảng hoặc cấp phép cho tư nhân thuê đất để tự đầu tư xây dựng và khai thác...

Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng đã có văn bản đề nghị UBND thành phố Hải Phòng báo cáo Chính phủ, Bộ Giao thông vận tải xem xét, chấp thuận cho Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng được tự đầu tư xây dựng 6 bến tàu tại khu vực Lạch Huyện để thay thế cho các bến tàu tại Cảng Hoàng Diệu khi thực hiện dự án cầu Hoàng Văn Thụ. Công việc xây dựng các bến tàu mới tại Cảng Lạch Huyện phải được thực hiện chậm nhất cùng với việc triển khai xây dựng cầu Hoàng Văn Thụ thì mới có thể đáp ứng việc di dời Cảng Hoàng Diệu. Được biết, Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng đã thu xếp đủ vốn để đầu tư 3 bến đầu tiên, còn các bến tiếp theo sẽ tiếp tục đầu tư theo yêu cầu phát triển và nhu cầu thị trường hàng hóa xuất nhập khẩu. ■

Xóa nợ, khoanh nợ tiền thuế, tiền chậm nộp,



Bộ Tài chính đang có đề xuất một số nội dung cụ thể liên quan đến việc xóa nợ, khoanh nợ tiền thuế, tiền chậm nộp, tiền phạt đối với người nộp thuế đã giải thể, phá sản hoặc bỏ kinh doanh.

CAO HUỲNH

Khi xác định giá trị DN để CPH, mà DN còn nợ đọng thuế, thì về nguyên tắc phải ghi giảm vốn nhà nước. Trong ảnh: thủ tục hành chính để hoàn thuế cũng rất gian khổ. (Ảnh: C.T.T)

tiền phạt sẽ như thế nào ?

Vì sao phải xóa nợ thuế?

Dự kiến, Bộ Tài chính sẽ (1) xóa nợ tiền thuế, tiền chậm nộp, tiền phạt đối với doanh nghiệp (DN), tổ chức thực tế đã giải thể, phá sản hoặc bỏ kinh doanh trước ngày 01/01/2014 và khoan nợ tiền thuế, tiền chậm nộp, tiền phạt đối với DN, tổ chức thực tế đã giải thể, phá sản hoặc bỏ kinh doanh trong giai đoạn từ 01/01/2014 đến 31/12/2015.

(2) Xóa nợ tiền thuế, tiền chậm nộp, tiền phạt của hộ, cá nhân kinh doanh đã bỏ kinh doanh trước ngày 01/01/2014 và khoan nợ tiền thuế, tiền chậm nộp, tiền phạt của hộ, cá nhân kinh doanh đã bỏ kinh doanh trong giai đoạn từ ngày 01/01/2014 đến ngày 31/12/2015.

Lý giải về thông tin về xóa nợ thuế, Tổng cục Thuế cho biết, việc đề xuất, lựa chọn các đối tượng để xóa nợ, khoan nợ thuế tháo gỡ khó khăn cho DN, cá nhân kinh doanh được căn cứ trên cơ sở tổng kết đánh giá tình hình thực hiện xử lý xóa nợ thuế trong thời gian qua và tình hình thực tiễn, cơ quan thuế đã rà soát kỹ lưỡng các đối tượng để đề xuất.

Cụ thể: Theo Điều 65 Luật quản lý thuế năm 2007, việc xóa nợ tiền thuế, tiền phạt được áp dụng đối với hai (02) trường hợp: DN bị tuyên bố phá sản đã thực hiện các khoản thanh toán theo quy định của pháp luật phá sản mà không còn tài sản để nộp tiền thuế, tiền phạt; Cá nhân được pháp luật coi là đã chết, mất tích, mất năng lực hành vi dân sự mà không có tài sản để nộp tiền thuế, tiền phạt còn nợ.

Bên cạnh đó, Khoản 3 Điều 2 Luật sửa đổi, bổ sung một số điều của Luật quản lý thuế số 21/2012/QH13 có hiệu lực từ 1/7/2013 thì việc xóa nợ thuế được áp dụng bổ sung đối với “các khoản nợ tiền thuế, tiền chậm nộp, tiền phạt của người nộp thuế không thuộc 02 trường hợp trên mà cơ quan quản lý thuế đã áp dụng tất cả các biện pháp cưỡng chế thi hành quyết định hành chính thuế và các khoản nợ tiền thuế, tiền chậm nộp, tiền phạt này đã quá mười năm, kể từ ngày hết thời hạn nộp thuế, nhưng không có khả năng thu hồi”.

Vẫn theo Tổng cục Thuế, thực tế thực hiện xử lý nợ thuế trong thời gian qua thì những quy định của pháp luật về xóa nợ thuế đối với 03 (ba) trường hợp nêu trên chưa bao quát được hết thực trạng kinh doanh, chưa xử lý được tồn tại về nợ thuế không thể thu hồi được nhất là trong giai đoạn kinh tế có nhiều biến động bất lợi từ ngày 31/12/2013 trở về trước.

Cụ thể, nhiều người nộp thuế cung ứng hàng hoá, dịch vụ được thanh toán bằng vốn ngân sách nhà nước (NSNN) hoặc có nguồn từ NSNN nhưng chưa được thanh toán, nên không có nguồn nộp kịp thời, nhưng vẫn bị tính tiền chậm nộp tiền thuế dẫn đến thiếu công bằng giữa DN và nhà nước, khi DN nợ thuế thì bị tính tiền chậm nộp, nhưng NSNN chậm thanh toán cho DN thì không bị tính lãi; Hoặc nhiều người nộp thuế kinh doanh thua lỗ, nhiều trường hợp lâm vào tình trạng mất khả năng thanh toán, phải ngừng hoạt động hoặc thậm chí giải thể, phá

sản nhưng không thực hiện theo đúng trình tự, thủ tục giải thể, phá sản. Số nợ thuế đã phát sinh từ trước thời điểm mất khả năng thanh toán, giải thể, phá sản (mặc dù cơ quan thuế đã áp dụng hết các biện pháp cưỡng chế theo quy định mà chưa thu được) bị tính tiền chậm nộp ở mức 0,05%/ngày (18,3%/năm) liên tục tăng thêm trong khi người nộp thuế đã không còn hoạt động sản xuất, kinh doanh, hoặc đã giải thể, phá sản.

Việc xóa nợ, khoan nợ thuế dựa trên nguyên tắc nào, có đảm bảo công bằng không?

Là câu hỏi được không ít người đặt ra trong thời gian qua. Thậm chí có ý kiến cho rằng việc xóa nợ, khoan nợ thuế chỉ hướng đến DN nhà nước (DNNN), không tác động gì cho DN, không đảm bảo công bằng.

Bộ Tài chính, Tổng cục Thuế cho rằng đề xuất xử lý xóa nợ, khoan nợ cho các doanh nghiệp để tháo gỡ khó khăn cho DN, hộ cá nhân kinh doanh, làm giảm nợ của nền kinh tế, giúp nền kinh tế trong sạch hơn, minh bạch hơn, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, việc xóa nợ, khoan nợ đã đảm bảo theo các nguyên tắc: Xóa nợ, khoan nợ tiền thuế, tiền chậm nộp, tiền phạt phải bảo đảm bình đẳng giữa các thành phần kinh tế, bảo đảm nguyên tắc không phân biệt đối xử phù hợp với thông lệ quốc tế và các cam kết quốc tế mà Việt Nam đã ký kết và tham gia. Theo đó đối tượng xóa nợ, khoan nợ gồm tất cả các DN thuộc mọi thành phần kinh tế DNNN, DN

có vốn đầu tư nước ngoài, DN ngoài quốc doanh, hộ cá nhân kinh doanh, chứ không chỉ mỗi DNNN.

Xóa nợ tiền chậm nộp đối với trường hợp do nguyên nhân bất khả kháng, hoặc do trở ngại khách quan không có tiền để nộp thuế. Đối với những trường hợp này để đảm bảo công bằng, điều kiện để được xóa thì người nộp thuế vẫn phải nộp đủ tiền thuế. Đối tượng ở đây là các DN cung ứng hàng hoá, dịch vụ được thanh toán bằng vốn NSNN hoặc có nguồn từ NSNN nhưng chưa được Nhà nước thanh toán kịp thời dẫn đến bị tính tiền chậm nộp.

Biện giải về đề xuất xóa nợ tiền thuế, tiền chậm nộp, tiền phạt và khoan nợ tiền thuế, tiền chậm nộp, tiền phạt đối với những trường hợp không còn khả năng thu do tổ chức kinh doanh thực tế đã giải thể, phá sản, cá nhân kinh doanh thực tế đã chết, mất tích, không còn đối tượng để thu, Tổng cục Thuế lập luận: Các DN thực tế đã giải thể, phá sản nhưng không làm đầy đủ trình tự, thủ tục giải thể, phá sản theo quy định của pháp luật, kinh doanh thua lỗ, không còn tài sản, mất khả năng thanh toán, đã không còn hoạt động sản xuất, kinh doanh, cơ quan thuế đã thực hiện các

biện pháp cưỡng chế, chính quyền địa phương cũng không xác minh được tài sản của người nộp thuế để thực hiện thu nợ; người nộp thuế bỏ kinh doanh và cơ quan thuế đã phối hợp với chính quyền địa phương cùng những cơ quan chức năng để xác minh thông tin, tìm đối tượng để thu và đã áp dụng các biện pháp cưỡng chế trong thời gian dài, nhưng không đạt kết quả.

Đối với nhiều hộ kinh doanh không có đăng ký kinh doanh thì UBND cấp xã, phường quản lý trực tiếp những hộ này. Hộ, cá nhân kinh doanh bỏ kinh doanh đều do kinh doanh thua lỗ, chỉ còn tài sản đủ để đáp ứng nhu cầu cơ bản trong sinh hoạt thông thường.

Để bảo đảm chặt chẽ việc xóa nợ, khoan nợ đối với các trường hợp giải thể, bỏ kinh doanh, Bộ Tài chính cũng đã đề nghị quy định chế tài trường hợp người sáng lập DN, người đại diện theo pháp luật của tổ chức tiếp tục đăng ký thành lập tổ chức kinh doanh khác, tối thiểu sau 02 năm kể từ thời điểm giải thể, phá sản mới cấp mã số kinh doanh cho những DN này.

Đề xuất xóa nợ 7.963 tỷ đồng

Theo đề xuất của Bộ Tài chính thì việc xóa nợ tiền thuế, tiền chậm nộp,

Những ghe đánh bắt cá không có khả năng trả nợ thuế cũng được xem xét xóa nợ/ khoan nợ. (Ảnh: NT)





DN, người dân còn khó khăn khi làm thủ tục hoàn thuế (Ảnh: Ngọc Thắng)

tiền phạt cho người nộp thuế là 7.963 tỷ đồng, chứ không phải là 15.000 tỷ đồng như một số thông tin phản ánh trên báo chí trong thời gian vừa qua.

Số tiền khoanh nợ cho những trường hợp thực tế đã giải thể, phá sản, bỏ kinh doanh theo đề xuất là 6.731 tỷ đồng, việc khoanh nợ là tạm thời không tính tiền chậm nộp để theo dõi do các đối tượng này gặp khó khăn chứ không phải là xóa nợ. Đối với các trường hợp chây ỳ, cố tình chiếm đoạt tiền thuế của nhà nước sẽ bị xử lý nghiêm theo đúng quy định của pháp luật.

Xóa nợ thuế để bớt “ảo” cho DN cổ phần hóa

Một bất cập đang tồn tại trong quá trình xác định giá trị DN để cổ phần hóa (CPH) là khoản nợ thuế kéo dài, khó có khả năng thanh toán của DNNN lẽ ra phải ghi giảm vốn nhà nước nếu định giá theo nguyên tắc thị trường, nhưng trên thực tế lại được khoanh lại. Nhiều ý kiến cho rằng,

điều này khiến giá trị DN bị “ảo” do được định giá cao hơn thực tế.

Ông Phạm Đình Thi, Vụ trưởng Vụ Chính sách thuế (Bộ Tài chính) minh họa vấn đề này như sau: Ví dụ, DN có vốn điều lệ 100 tỷ đồng, nhưng còn nợ tiền thuế 10 tỷ đồng, nếu xác định giá trị DN theo nguyên tắc thị trường thì vốn nhà nước còn 90 tỷ đồng. Tuy nhiên, trên thực tế, khoản nợ thuế vẫn khoanh lại, nên DN được xác định có giá trị là 100 tỷ đồng.

Thông tin này được thể hiện và công bố rõ ràng tại bản cáo bạch của các DN trước khi tiến hành chào bán cổ phần lần đầu ra công chúng (IPO). Đây là một trong những lý do khiến nhà đầu tư quan ngại về tính xác thực trong quá trình xác định giá trị DN, nên họ chệch giá đắt, không mặn mà tham gia mua cổ phiếu khi DN đưa ra IPO. Điều này ảnh hưởng đến nỗ lực thúc đẩy tiến trình CPH DNNN mà Chính phủ đang quyết liệt chỉ đạo. Hạn chế này thuộc trách nhiệm của Nhà nước, nên cần được khắc phục. ■

CẢNG CHÂN MÂY và DOANH NGHIỆP “kêu cứu”

Mới đây, CTCP cảng Chân Mây (cảng Chân Mây) và một số đơn vị, doanh nghiệp gửi đơn cầu cứu UBND tỉnh Thừa Thiên - Huế về việc hầm Phú Gia - Phước Tượng, một nơi đặt trạm thu phí một nẻo (đặt tại thị trấn Lăng Cô) mà dư luận hết sức bức xúc...

XUÂN HOÀI – TUẤN NGUYỄN

“Khó chịu” với trạm thu phí BOT Phước Tượng - Phú Gia!

Từ ngày 12/8, CTCP Phước Tượng-Phú Gia BOT bắt đầu thu phí dự án xây dựng hầm đường bộ Phước Tượng-Phú Gia, vị trí tại phía Bắc hầm Hải Vân, trên Quốc lộ 1A đoạn qua tỉnh Thừa Thiên-Huế.

Dự án có tổng vốn đầu tư 1.743 tỷ đồng, do CTCP BOT Phước Tượng-Phú Gia đầu tư theo hình thức BOT (xây dựng-kinh doanh-chuyển giao). Xe dưới 12 ghế ngồi, xe tải có tải trọng dưới 2 tấn và các loại xe buýt vận tải khách công cộng mức thu phí là 35.000 đồng/lượt/xe, mức thu cao nhất là 200.000 đồng/lượt/xe đối với xe tải có tải trọng từ 18 tấn trở lên và xe chở hàng bằng container 40 feet (khoảng hơn 12m).

Hầm Phước Tượng và Phú Gia cách hầm Hải Vân khoảng 3km về phía Bắc. Trong khi hầm Hải Vân

Cảng Chân Mây cùng nhiều doanh nghiệp khác đã làm đơn kiến nghị tập thể gửi lên tỉnh Thừa Thiên Huế và các cơ quan liên quan yêu cầu BOT Phước Tượng-Phú Gia di dời trạm thu phí đi nơi khác, đặt ở vị trí hợp lý hơn.



thu phí đối với xe dưới 12 ghế ngồi, xe tải có tải trọng dưới 2 tấn và các loại xe buýt vận tải khách công cộng chỉ có 20.000 đồng thì mức phí 35.000 đồng là quá cao. Mặt khác, trạm thu phí này đặt xa hầm đường bộ Phước Tượng - Phú Gia cả chục km, nhiều người ở thị trấn Lăng Cô đi Đà Nẵng, và ngược lại không đi qua hầm vẫn phải chịu vé gây bức xúc cho người tham gia giao thông.

Một số cơ sở làm dịch vụ du lịch vận chuyển khách từ Đà Nẵng ra Lăng Cô tham quan, nghỉ dưỡng, tắm biển dù không đi qua hầm đường bộ Phước Tượng - Phú Gia nhưng sẽ phải mua vé do trạm thu phí đặt ở phía Bắc hầm đường bộ Hải Vân.

Theo lý giải của CTCP BOT Phước Tượng - Phú Gia, do hiện nay Quốc lộ 1 qua Thừa Thiên-Huế đã có trạm thu phí đặt tại huyện Phú Bài, nên Bộ Giao thông Vận tải và tỉnh Thừa Thiên-Huế thống nhất đặt trạm thu phí hoàn vốn cho dự án hầm Phước Tượng - Phú Gia nằm ở phía Bắc hầm Hải Vân để đảm bảo các quy định về khoảng cách đặt giữa hai trạm thu phí tối thiểu 70 km.

“Mình dùng gì mình trả nấy, không dùng thì không phải trả”

Ông Nguyễn Hữu Thọ, Chủ tịch HĐQT TCTCP Cảng Chân Mây cho biết: “Cái trạm thu phí đặt cách xa cửa hầm

Phước Tượng - Phú Gia cả chục cây số, án ngữ trên con đường gần như độc đạo dẫn vào thị trấn Lăng Cô đã cho thấy ý đồ của họ rồi... Quan điểm của chúng tôi là mình dùng gì mình trả nấy, không dùng thì không phải trả. Trong khi chúng tôi không dùng, không đi qua hầm, nhưng BOT Phước Tượng - Phú Gia vẫn bắt chúng tôi và đối tác của cảng phải trả là chuyện rất phi lý. Nhiều người nói chúng tôi nên kiến nghị, xin cơ chế hỗ trợ đối với việc này và điều này càng vô lý. Bởi chúng tôi cùng là doanh nghiệp, chúng tôi bình đẳng với nhau.

Sao doanh nghiệp chúng tôi phải đi xin một doanh nghiệp khác trong khi họ làm bất hợp lý, chỉ chăm chăm lợi ích của họ. Hàng năm, chúng tôi đón khoảng 50-60.000 lượt khách đến cảng đi về phía Nam, nhất là khách nước ngoài đi bằng tàu biển đi vào Đà Nẵng, Hội An chiếm đến 70-90% lượng khách. Họ làm như vậy thì ai đến cảng Chân Mây nữa đây!”.

Theo ông Thọ, hoạt động chính của CTCP cảng Chân Mây là kinh doanh dịch vụ cảng, chi phí cảng rẻ thì khách hàng mới đến, còn chi phí đắt quá thì họ bỏ đi. “Anh thử nghĩ xem, phí xếp dỡ đối với thép chỉ 22.000-24.000 đồng/tấn, trong lúc đó phí qua trạm đã 18.000-20.000 đồng/tấn, gần bằng với phí xếp dỡ thì làm sao còn lời. Tăng giá thì làm sao cạnh tranh. Từ khi thông tin trạm này đi vào hoạt động, chúng tôi đã mất một loạt các hợp đồng với các đối tác phía Nam”- ông Nguyễn Hữu Thọ chua chát nói.



Việc lắp đặt trạm thu phí tại vị trí hiện tại không chỉ gây khó cho cảng Chân Mây trong khai thác dịch vụ hàng hóa qua cảng mà còn ảnh hưởng đến nhiều doanh nghiệp sử dụng dịch vụ cảng này đi về phía Nam.

Cảng Chân Mây là cảng tổng hợp quốc gia đầu mối khu vực (loại I) đáp ứng nhu cầu luân chuyển, giao thương hàng hóa trong khu vực, phục vụ phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Thừa Thiên - Huế nói riêng và khu vực Miền Trung nói chung. Lượng hàng thông qua Cảng năm 2015 đạt hơn 2 triệu tấn, đón gần 100.000 lượt du khách và thủy thủ.

Năm 2016 và 2017, lượng hàng thông qua cảng tiếp tục tăng trưởng, đặc biệt là các tàu khách quốc tế trọng tải trên 100.000GRT đăng ký đến cảng Chân Mây ngày càng nhiều với số lượng du khách lên đến 200.000 vào năm 2017.

“Theo tôi được biết, năm nay là năm doanh nghiệp của tỉnh Thừa Thiên Huế cùng hướng phát triển dịch vụ cảng biển. Nhưng cái trạm thu phí này đã kéo lùi chủ trương này lại phía sau khi coi lợi ích của một doanh nghiệp trên lợi ích của các doanh nghiệp khác và nhất là người dân tại thị trấn Lăng Cô” - Ông C, một doanh nhân giấu tên nói.

“Trước đó, trạm thu phí Phú Bài là một bài học nhân tiền khi dư luận lên tiếng. Họ đã sửa sai và phải sau 5 lần di chuyển đến nay mới ở yên tại vị trí đó thì tại sao trạm BOT Phú Gia-Phước Tượng với những vô lý như vậy vẫn ngang nhiên “tận thu” như chẳng có chuyện gì xảy ra! Họ làm như chuyện đã rồi là không được vì ngay từ đầu, khi họ bắt đầu xem xét đặt trạm là chúng tôi và người dân đã phản đối”, một chủ doanh nghiệp khác cho biết.

Trước sự việc, cảng Chân Mây cùng nhiều doanh nghiệp khác đã làm đơn kiến nghị tập thể gửi lên tỉnh Thừa Thiên Huế và các cơ quan liên quan yêu cầu BOT Phước Tượng-Phú Gia di dời trạm thu phí đi nơi khác, đặt ở vị trí hợp lý hơn.

Hầm một nơi, đặt trạm thu phí một nẻo

Người dân bức xúc là vì hầm làm một nơi, nhưng xây trạm thu phí đặt một nẻo. Có nghĩa, hai hầm Phú Gia, Phước Tượng nằm trên tuyến Quốc lộ 1A đi qua địa phận huyện Phú Lộc, cách thị trấn Lăng Cô khoảng 10km về phía bắc, nhưng nhà đầu tư được “ưu ái” đặt trạm thu phí gần... hầm Hải Vân.

Ông Nguyễn Thanh Hải (trú quận Liên Chiểu, Đà Nẵng) bức xúc: *“Gia đình chúng tôi thường xuyên đi qua thị trấn Lăng Cô chơi và ăn uống hải sản. Chúng tôi không đi ra tới hai hầm Phước Tượng, Phú Gia. Có nghĩa chúng tôi không sử dụng. Thế mà chúng tôi phải mua vé khi đi qua trạm thu phí Phước Tượng - Phú Gia ở phía Bắc hầm Hải Vân, mỗi lượt 35.000 đồng. Chúng tôi không sử dụng mà vẫn phải trả tiền một cách vô lý”*.

Anh Nguyễn Văn Hải (khởi phố An Cư Tân, thị trấn Lăng Cô) có chiếc xe 1,25 tấn chuyên chở hàng tạp hóa chạy tuyến Đà Nẵng và Lăng Cô. Một ngày anh Hải di chuyển qua lại giữa hai địa điểm này vài ba chuyến, với việc phải

chịu phí, một ngày mất vài trăm ngàn đồng, ảnh hưởng đến buôn bán của gia đình. *“Thu phí khi hai hầm nằm ở bên ngoài, không liên quan gì đến sự đi lại của chúng tôi là hết sức phi lý”*, anh Hải bức dọc nói.

Ông Lương Chí Sỹ, chủ doanh nghiệp tư nhân Thảo Kéo, đơn vị chuyên cung cấp thức ăn nuôi tôm cá trên địa bàn Lăng Cô và các vùng phụ cận cũng bày tỏ bức xúc. Mỗi ngày xe ông Sỹ đi vào Đà Nẵng chở hàng nhiều chuyến rồi về Lăng Cô mà không hề đi qua hai hầm đường bộ trên. *“Việc thu phí chi mà vô lý rứa khi chúng tôi không hề đi qua hầm. Cơ quan chức năng, Công ty Phước Tượng- Phú Gia BOT phải làm như thế nào cho hợp lý chứ?”*.

Anh Lê Trọng Lễ, lái xe taxi của hãng Taxi Thành Công cho rằng: *“Cánh lái xe chúng tôi phần lớn chờ tuyến Đà Nẵng- Lăng Cô và ngược lại. Thu phí gây khó xử, khách hàng nào không đưa tiền thì tài xế phải chịu. Mà tài xế taxi 2 ngày đi một chuyến, lời lãi được bao nhiêu, thu phí, cuộc sống vốn bấp bênh càng bấp bênh hơn”*.

Chủ một khu du lịch nổi tiếng ở Lăng Cô cho biết, hầu hết khu du lịch, khách sạn, nhà nghỉ, dịch vụ ăn uống ở đây đón khách từ Đà Nẵng. Nguồn sống, kinh doanh dịch vụ du lịch đang bị ảnh hưởng rất lớn đến việc đặt trạm thu phí nói trên. Vị giám đốc doanh nghiệp này chia sẻ: *“Với doanh nghiệp chúng tôi, khách nghỉ dưỡng chủ yếu từ Đà Nẵng ra, từ việc các đơn vị lữ hành đến cá nhân, họ ra đây nghỉ ngơi, tắm biển, có người, tour lưu trú qua đêm rồi*



vào lại Đà Nẵng thế thì có liên quan gì đến việc đi qua hai hầm trên mà phải trả tiền phí?. Làm như thế, những tài xế, người dẫn tour họ á ngại không đưa khách ra nữa thì khác gì “chết” doanh nghiệp chúng tôi?”.

Bà Lương Thị Đức, chủ nhà hàng Sao Biển Bé Đen (thị trấn Lăng Cô) thẳng thắn: “Việc mọc trạm thu phí ở thị trấn Lăng Cô ngay sát hầm Hải Vân, chặn đầu thị trấn Lăng Cô là hết sức vô lý. Riêng cá nhân nhà hàng tôi ảnh hưởng không nói mà hầu như mọi mặt đời sống, kinh doanh ở Lăng Cô và cả Đà Nẵng ảnh hưởng là điều đương nhiên, bởi khoảng 80% hoạt động kinh doanh ở Lăng Cô giao dịch với Đà Nẵng. Từ buôn bán làm ăn, cung cấp hàng hóa đến du lịch, dịch vụ. Không chỉ tiền thu phí mà nó tác động đến tâm lý người dân, khách đến Lăng Cô. Làm gì có lợi cho dân thì nên làm. Cũng biết doanh nghiệp đã đầu tư thì phải thu lãi nhưng phải hợp lý trong địa điểm đặt trạm”.

Ông Lương Chí Sỹ đề xuất: Việc đặt trạm thu phí ở đầu thị trấn Lăng Cô (phía Đà Nẵng) thì những xe nào muốn vượt trạm họ đi qua đèo Hải Vân. Hoặc những xe cấm đi qua hầm Hải Vân họ cũng không hề mất phí khi đi qua hầm Phước Tượng- Phú Gia. Cũng ảnh hưởng đến nguồn lợi đơn vị thu phí. Thế đặt trạm thu phí ở vị trí hiện tại, khác gì thu phí cho hầm Hải Vân chứ không phải thu phí cho hầm

Phước Tượng và Phú Gia ?

“Theo tôi đặt trạm thu phí ngay tại đoạn đường qua hầm Phú Gia và đèo Phú Gia là hợp lý nhất. Vì con đường vòng phía cảng Chân Mây qua đèo Phú Gia là đường tỉnh lộ hiện chỉ cho xe ô tô con và xe mô tô, xe máy lưu thông, ô tô tải, ô tô khách và các loại xe ô tô trọng tải lớn. Các xe vượt trạm thì đã có CSGT và thanh tra Giao thông chốt chặt, xử lý. Việc đặt trạm ở đây thì không ảnh hưởng gì đến cuộc sống của người dân, doanh nghiệp, đến nền kinh tế của thị trấn Lăng Cô”.

Lăng Cô điều đứng

Ông Lê Văn Giảng, Chủ tịch UBND thị trấn Lăng Cô cũng bức xúc khi phía Công ty Phước Tượng- Phú Gia BOT xây dựng trạm thu phí trên địa bàn. Theo ông Giảng, không chỉ với những hộ dân có xe tại thị trấn Lăng Cô, hay Đà Nẵng hay qua lại với thị trấn Lăng Cô mà trạm thu phí còn ảnh hưởng rất lớn đến tình hình du lịch, kinh tế của thị trấn này. Đa phần khách du lịch đến thị trấn Lăng Cô ăn uống, nghỉ dưỡng là từ Đà Nẵng ra. Việc đặt trạm thu phí như hiện tại, tác động đến vấn đề tài chính của họ nên chắc chắn lượng khách sắp tới đây sẽ giảm hẳn, kéo theo tình hình kinh tế Lăng Cô bị ảnh hưởng theo.

Không chỉ người dân, chính quyền thị trấn Lăng Cô bức xúc mà còn có ý kiến cho rằng việc đặt trạm thu phí hầm Phước Tượng và Phú Gia gần hầm Hải Vân, gây ảnh hưởng cho công tác phòng cháy chữa cháy (PCCC) và cứu hộ cứu nạn. Theo tài liệu phóng viên có được, trước đó, vào ngày 31/7/2015, Thiếu tướng Nguyễn Mạnh Việt, Cục trưởng Cục Cảnh sát PCCC và Cứu hộ cứu nạn (Bộ Công an) đã có ý kiến: Công trình hầm đường bộ Hải Vân là công trình có tính chất, nguy cơ cháy, nổ phức tạp, do vậy, việc bảo đảm an toàn phòng cháy cho công trình và xử lý sự cố cháy nổ cần được quan tâm đặc biệt. Trong trường hợp xảy ra sự cố cháy, nổ cần phải huy động nhiều lực lượng, phương tiện để xử lý kịp thời có hiệu quả. Do đó, việc bố trí trạm thu phí tại khu vực trạm kiểm soát, điều hành PCCC hầm đường bộ Hải Vân cần lựa chọn vị trí phù hợp để không ảnh hưởng đến công tác chữa cháy và cứu nạn cứu hộ khi có sự cố xảy ra tại công trình.

Tuy nhiên, không hiểu vì sao cơ quan chức năng và Công ty Phước Tượng – Phú Gia BOT lại phớt lờ những ý kiến trên và những thiệt hại không thể tính được của người dân thị trấn Lăng Cô và cả sự an toàn đối với hầm Hải Vân?■

Một số xe vừa qua hầm Hải Vân gặp ngay trạm thu phí của hầm Phước Tượng- Phú Gia mặc dù không hề đi qua hầm Phước Tượng- Phú Gia.



CẢNG ĐÀ NẴNG

khởi công dự án mở rộng Cảng Tiên Sa *giai đoạn 2*

Dự án bao gồm mở rộng phần đất liền và mặt nước trên diện tích hơn 8,6ha. Có 3 cầu cảng mới sẽ được thi công, nâng cảng Tiên Sa lên 8 cầu cảng. Trong đó, 7 cầu cảng chuyên dùng cho hàng container, 1 cầu cảng chuyên phục vụ tàu du lịch có khả năng tiếp nhận 200 tàu du lịch với 200.000 du khách/năm.

Dự kiến khi hoàn thành sẽ nâng công suất bốc dỡ hàng hóa tại cảng Tiên Sa từ 6,5 triệu tấn/năm lên 12 triệu tấn/năm.

NGUYỄN PHƯỚC



Ông Nguyễn Hữu Sĩa.

Không vay ODA

Trong một báo cáo trình UBND thành phố Đà Nẵng – cảng Đà Nẵng tính toán nếu được tự thực hiện, dự án sẽ tốn chi phí gần 1.100 tỷ đồng. Trong khi đó, phương án đầu tư bằng vốn vay ODA Nhật Bản là hơn 2.160 tỷ. Nếu làm một phép tính đơn giản có thể thấy, chỉ riêng việc không thực hiện bằng khoản vay ODA, doanh nghiệp này đã tiết kiệm được hơn 800 tỷ đồng – một số tiền quá lớn.

Và để thực hiện dự án này, khi ấy trả lời với báo chí, người đứng đầu cảng Đà Nẵng cũng đã có phương án rất cụ thể: làm cuốn chiếu thành hai giai đoạn. Giai đoạn 1 hơn 1.000 tỉ đồng và với phương án này đã thu xếp được 30% là vốn tự có của đơn vị (khoảng 300 tỉ đồng). 30% nữa là vốn vay, còn lại hơn 30% là từ thị trường vốn bên ngoài để đến cuối năm 2017 sẽ hoàn tất giai đoạn 1. Khi đó sẽ nâng công suất của cảng lên rất nhiều.



Việc các loại tàu hàng và tàu du lịch cùng lúc cập cảng Tiên Sa đã gây nên tình trạng quá tải và mất an toàn cho du khách.

Đây là một quyết định dũng cảm. Dưới góc độ doanh nghiệp, phải cần nhìn nhận theo hướng tích cực rằng bản lĩnh và sự tự tin của các doanh nghiệp Việt Nam đang ngày càng lớn hơn, họ đã tự huy động được nguồn vốn, không lệ thuộc vào vốn viện trợ của nước ngoài. Điều này rất có ý nghĩa trong tình hình nợ công Việt Nam đã chạm “ngưỡng”.

Tuy vậy, chủ đầu tư thực hiện dự án cũng có không ít nỗi lo, đặc biệt là chất lượng công trình. Thực tế cho thấy, những dự án có sự tham gia của nhà thầu, tư vấn và máy móc thiết bị của nước ngoài, đặc biệt là Nhật Bản luôn được đảm bảo, mặc dù đôi khi một dự án hoàn thành chi phí có thể cao hơn 10 – 20% so với các nhà thầu khác thực hiện.

Cảng Đà Nẵng từ chối ODA để mở rộng giai đoạn 2 không phải là tiền lệ đầu tiên. Từ những năm 2006, Đà Nẵng cũng đã từ chối nguồn vốn ODA từ một nước châu Âu trong đầu tư xử lý rác thải. Phía cho vay này muốn đầu tư dây chuyền xử lý rác giá 6 triệu USD cho Đà Nẵng. Tuy nhiên, công nghệ lại lỗi thời.

“Đó là công nghệ của những năm 1970, khi những nước tiên tiến không dùng nữa. Nếu nhập sang mình vẫn rất “ngon” vào thời điểm đó, nhưng mấy năm sau sẽ lạc hậu. Ngoài ra, đánh giá chung là dự án sẽ không hiệu quả.

Nếu chúng tôi vẫn cứ cố chấp nhận vì thấy món lợi 6 triệu USD thì sau này sẽ rất dở dang. Ngoài ra, họ cũng muốn thành phố phải bỏ vốn đối ứng 30%. Số tiền này họ sẽ dùng làm chi phí khấu hao thiết bị”, một cán bộ kỹ thuật nói. Đà Nẵng lúc đó nguồn lực còn hạn chế, chỉ chấp nhận đối ứng 15% và phía cho vay đã rút lui.

Bài học từ Tân Cảng Sài Gòn

Ông Nguyễn Hữu Sĩa, Tổng giám đốc cảng Đà Nẵng, cho biết: “Dự án nâng cấp, mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2 lúc đầu chúng tôi dự kiến khoảng 1.070 tỷ đồng, nhưng qua xây dựng lại tổng dự toán và đấu thầu thì còn khoảng 900 tỷ đồng. Giảm hơn 100 tỷ đồng. Chúng tôi thực hiện dự án bằng nguồn tài chính của mình. Cụ thể, vốn tự có của cảng chiếm 36% (gần 400 tỷ đồng), dự kiến vay ngân hàng khoảng 300 tỷ đồng, số tiền còn lại thì vốn do Tổng công ty để lại để tái đầu tư và xin Tổng công ty phát hành cổ phiếu, trái phiếu và đã được Tổng công ty đồng ý”.

Vẫn theo ông Nguyễn Hữu Sĩa, về vấn đề kỹ thuật, hiện nay tại Việt Nam Tân cảng Sài Gòn đã đi trước và thực hiện quá tốt nên có thể nói không cần học Nhật Bản hay Châu Âu cho xa. “Chúng ta có thể qua Tân Cảng để học

và áp dụng, bởi công nghệ tại đây đã ngang ngửa – nếu không muốn nói là vượt trội so với khu vực. Do đó, về vấn đề công nghệ quản lý và trình độ khoa học, chúng tôi sẽ tiếp thu phần lớn từ Tân Cảng. Còn về kỹ thuật xây dựng và chất lượng công trình thì hiện nay công nghệ của Việt Nam đã đáp ứng được yêu cầu đề nên cũng không cần phải lo”. Ông Sia tự tin nói.

Trước đó, lo ngại việc dự án sẽ không được tiến hành làm ảnh hưởng đến kinh tế xã hội của TP, tại cuộc họp, ông Huỳnh Đức Thơ, Chủ tịch UBND TP Đà Nẵng nhấn mạnh: “Tính toán này là việc của các anh. Nhưng các anh đã từ chối ODA thì các anh phải bảo đảm đủ tiền để đầu tư. Chứ với tốc độ cảng tăng trưởng 10%-20% như hiện nay, khoảng 5-6 năm nữa là lên tới 10 triệu tấn/năm. Khi đó sẽ không có đường đầu mà chạy nữa”. Cũng theo ông Thơ, việc từ chối nguồn vốn vay ODA của Công ty cổ phần cảng Đà Nẵng đã gây mất lòng rất lớn và ảnh hưởng khá nghiêm trọng mối quan hệ giữa TP Đà Nẵng với JICA.

“Do đó, anh Sia phải có cam kết nếu không làm được cảng này mà để xảy ra bế tắc là anh phải hoàn toàn chịu trách nhiệm. Chẳng ai cho anh vay được 1.000 tỉ đồng để làm hết nếu cuối cùng anh bỏ lại đó là không được. Cho nên tôi lưu ý cảng phải có trách nhiệm với thành phố. Nếu không làm được thì thành phố cũng “chết” luôn” - ông Thơ nhấn mạnh.

Trước yêu cầu của lãnh đạo TP Đà Nẵng, ông Nguyễn Hữu Sia cam kết: “Bảo cáo anh Thơ là tôi cũng đứng cam để nói rằng cá nhân tôi theo đuổi dự án mà do thiếu vốn không làm được thì tôi xin từ chức”.

Căn cứ vào đâu để cảng Đà Nẵng đứng cam kết?

Dự án Mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2 do CTCP cảng Đà Nẵng làm chủ đầu tư được triển khai tại Xí nghiệp cảng Tiên Sa (phường Thọ Quang, Sơn Trà, Đà Nẵng), với diện tích lên đến gần 60.000 m², dự kiến khi hoàn thành sẽ kết hợp với hệ thống kho bãi có sẵn tại xí nghiệp và các công ty thành viên, nâng tổng diện tích cảng lên gần 31 hecta.

Dự án cũng bao gồm việc xây dựng 2 cầu tàu, gồm một cầu 310m và một cầu tàu 210m, trang bị 02 hệ thống cầu QCC và hạ tầng kỹ thuật đi kèm. Dự án sẽ đáp ứng nhu cầu phục vụ tàu container và tàu trọng tải lớn lên đến 70.000 DWT, tàu khách tải trọng 100.000 GRT. Dự kiến, dự án mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2 có tổng mức đầu tư gần 1.000 tỷ đồng, thời gian thực hiện từ tháng 7/2016 đến tháng 6/2018.

Theo thống kê, sản lượng khai thác hàng container từ 2011 đến nay tăng trưởng bình quân 20%/năm, riêng 6 tháng đầu năm 2016 đạt 146.000 TEUs, tăng hơn 19% so với cùng kỳ năm 2015. Riêng tháng 5 và 6/2016, sản lượng



Lễ khởi công.

container qua cảng Đà Nẵng liên tiếp tăng trưởng tốt, với mức cao nhất là 29.431 TEUs qua cảng vào tháng 6/2016, tăng hơn 20% so với cùng kỳ năm 2015.

Tổng sản lượng hàng hóa thông qua cảng Đà Nẵng những tháng đầu năm nay đạt gần 3,5 triệu tấn, tăng hơn 12% so với cùng kỳ. Tỷ lệ tăng trưởng nhanh của lượng hàng hóa khiến việc nâng cấp, mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2 là vô cùng cấp thiết, khi hiện tại đã tăng trưởng của sản lượng hàng hóa qua cảng đang có dấu hiệu chạm ngưỡng quá tải.

Theo ông Nguyễn Hữu Sia, việc đầu tư xây dựng Dự án giai đoạn 2 Tiên Sa còn thể hiện cam kết của cảng Đà Nẵng trong việc định hướng phát triển cảng theo hướng dịch vụ tàu container, tàu du lịch và tàu trọng tải lớn. Trong suốt thời gian qua, cảng Đà Nẵng đã liên tục đầu tư máy móc, phát triển nguồn nhân lực theo định hướng trên và thực tế đã thu được hiệu quả cao.

Dự án cũng nhận được sự ủng hộ và đồng thuận lớn từ Bộ GTVT, Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, UBND TP. Đà Nẵng, các đơn vị chức năng địa phương và trung ương. Đặc biệt, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đóng vai trò quan trọng trong việc hỗ trợ thực hiện dự án, thông qua các công tác định hướng, ưu đãi thị trường, cung cấp nguồn vốn, hỗ trợ công nghệ và nhân lực, tạo điều kiện thuận lợi để cảng Đà Nẵng triển khai Dự án.

Ông Nguyễn Hữu Sia cho biết Dự án Mở rộng Cảng Tiên Sa giai đoạn 2 được thực hiện dựa trên việc huy động nguồn vốn tự có (36% tổng mức đầu tư), vốn vay (31%) và vốn huy động (33%) nhằm hạn chế rủi ro và chủ động phương án tài chính so với nguồn vốn ODA. Trong quá trình huy động vốn, cảng Đà Nẵng đã nhận được cam kết và sự ủng hộ từ Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, các quỹ đầu tư và ngân hàng lớn trong việc đầu tư dự án. Với xu thế phát triển tăng trưởng bền vững của sản lượng hàng hóa, đặc biệt hàng container qua cảng Đà Nẵng hiện nay, phương án tài chính hoàn vốn dự án rất khả thi – dự kiến sau khoảng 10 năm khai thác.

Dự kiến khi hoàn thành và được đưa vào khai thác, Dự án cảng Tiên Sa giai đoạn 2 sẽ giúp nâng năng lực tiếp nhận hàng hóa qua cảng Tiên Sa lên 12 triệu tấn/năm, đảm bảo năng lực phục vụ các tàu có tải trọng lên đến 70.000 DWT. Dự án hoàn thành cũng đồng thời góp phần phát triển đồng bộ hệ thống logistics phục vụ cảng biển, tạo nền tảng để cảng Tiên Sa trở thành cảng container hiện đại trong khu vực và có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn.

Dự án cũng đảm bảo cho quy hoạch tổng thể phát triển giao thông Đà Nẵng đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, phù hợp với chiến lược phát triển kinh tế biển của Việt Nam nói chung và Đà Nẵng nói riêng. Dự án hoàn thành sẽ biến cảng Tiên Sa trở thành đầu mối giao thông quan trọng của TP.Đà Nẵng để có thể phát triển dịch vụ logistics phục vụ cho nhu cầu miền Trung và khu vực hành lang kinh tế Đông Tây.■

CHÚNG TA CÓ HAI TAI
MÀ CHỈ CÓ MỘT CÁI
LƯỚI ĐỂ CHÚNG TA
NGHE NHIỀU HƠN VÀ
NÓI ÍT HƠN.

(Charles Dickens)

CHÂN KHÔNG PHẢI LÀ MẮT,
MẮT KHÔNG PHẢI LÀ CHÂN;
NHƯNG CẢ HAI ĐỀU THUỘC
VỀ THÂN THỂ, NẾU MẮT BỊ
CÁI GÌ LÀM HẠI THÌ CHÂN
CŨNG BỊ HẠI.

(Saint Paul)

CUỘC SỐNG CÓ HAI QUY
LUẬT CƠ BẢN: THAY ĐỔI LÀ
ĐIỀU KHÔNG THỂ TRÁNH
ĐƯỢC VÀ MỌI NGƯỜI
THƯỜNG CHỐNG LẠI SỰ
THAY ĐỔI.

(Roger Von Oech)

CAM RANH, điểm nghỉ chân trên tuyến hàng hải qua biển Đông

TIỀN MINH

Kể từ ngày 15/8, Quy chế quản lý hoạt động của Cảng quốc tế Cam Ranh thuộc địa bàn tỉnh Khánh Hòa, do Thủ tướng Chính phủ ký quyết định ban hành, chính thức có hiệu lực.

Cùng với cơ sở hạ tầng được xây dựng hoàn thiện giai đoạn 1 và sự ra đời quy chế này, Cảng quốc tế Cam Ranh đã hội đủ điều kiện để trở thành địa điểm “nghỉ chân” lý tưởng, sử dụng các dịch vụ hậu cần tại đây đối với tàu thuyền trong nước và quốc tế, cả dân sự và quân sự, khi lưu thông trên tuyến hàng hải qua Biển Đông.

Cuối tháng 5 vừa qua, hai tàu Hải quân Ấn Độ là Ins Satpura và Ins Kirch cùng đoàn 660 sỹ quan, thủy thủ, do Chuẩn đô đốc Soonil V Bhokare - Tư lệnh Hạm đội miền Đông, Bộ Tư lệnh Hải quân Ấn Độ làm trưởng đoàn, đã cập Cảng quốc tế Cam Ranh, bắt đầu chuyến thăm hữu nghị chính thức kéo dài năm ngày tại Việt Nam, đồng thời bổ sung nguồn thực phẩm trên tàu sau chặng hải trình dài.

Sự nhộn nhịp ở cầu cảng trong buổi lễ đón đoàn bằng nhiều cờ, hoa và những nụ cười cởi mở, không làm giảm đi sự trịnh trọng trong nghi thức ngoại giao giữa Hải quân hai nước, trái lại cho thấy Cảng quốc tế Cam Ranh đã thật sự mở cửa đón tàu hải quân, tàu dân sự quốc tế đến đây khi có nhu cầu sử dụng các dịch vụ hàng hải, hoặc tổ chức các hoạt động giao lưu, vun đắp tình hữu nghị với Hải quân Việt Nam.

Phát biểu trên boong tàu INS SATPURA trong buổi họp báo ngắn với giới báo chí Việt Nam và quốc tế hồi cuối tháng Năm, Chuẩn đô đốc Soonil V Bhokare đánh giá cao vị trí chiến lược của vịnh Cam Ranh, đồng thời ghi nhận việc Cảng quốc tế Cam Ranh đi vào hoạt động sẽ đáp ứng tốt nhu cầu hậu cần; bảo dưỡng, sửa chữa tàu cho lực lượng Hải quân Ấn Độ nói riêng và hải quân các nước nói chung.

Cảng quốc tế Cam Ranh có vị trí chiến lược bao quát toàn bộ khu vực Biển Đông, là vị trí tiếp cận gần nhất các



Tàu Ins Kirch vào cập Cảng quốc tế Cam Ranh, Khánh Hòa.

tuyến hàng hải quốc tế. Với vị trí kín sóng, kín gió, vùng nước rộng, độ sâu ổn định trên 20m nước, khu vực ít chịu ảnh hưởng của giông bão, địa chất tốt..., nơi đây phù hợp cho việc xây dựng các cầu cảng tiếp nhận các tàu quân sự, dân sự cỡ lớn như tàu sân bay có tải trọng 110.000DWT, tàu khách có dung tích 100.000GRT và sửa chữa, đóng mới các công trình biển như giàn khoan đến 200m nước.

Thực hiện chủ trương của Đảng, Nhà nước và Chính phủ, một liên doanh hình thành từ Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn (SNP) và Tập đoàn dầu khí Việt Nam, cùng góp nguồn vốn đầu tư 2.000 tỷ đồng để thực hiện dự án Cảng quốc tế Cam Ranh. Mục tiêu của cảng này là trở thành điểm đón tiếp các loại tàu quân sự, tàu khách quốc tế có nhu cầu sử dụng các dịch vụ hàng hải; là điểm gặp gỡ, giao lưu, tăng cường quan hệ giữa Hải quân Việt Nam với các lực lượng hải quân quốc tế, góp phần nâng cao vị thế Việt Nam trên trường quốc tế và khu vực, đóng góp cho mục tiêu xây dựng khu vực Biển Đông hòa bình, ổn định.

Ngày 8/3, Cảng quốc tế Cam Ranh chính thức khai trương sau thời gian triển khai thi công hoàn thiện các công trình cơ sở hạ tầng của giai đoạn 1. Tham dự buổi lễ, nguyên Chủ tịch nước Trương Tấn Sang đã nhấn mạnh việc xây dựng Cảng quốc tế Cam Ranh là để phát triển đất nước trong bối cảnh hội nhập quốc tế sâu rộng, đồng thời thực hiện đường lối đối ngoại rộng mở, đa phương hóa, đa dạng hóa quan hệ.

Từ thời điểm đó, Cảng quốc tế Cam Ranh trở thành một trong các cảng lớn nhất của Việt Nam tính theo chiều dài bến cập tàu trên 2.140m, có thể tiếp nhận 18 tàu cùng lúc và 185 tàu mỗi năm. Là cảng đầu tiên tại Việt Nam thiết kế cho phép neo đậu tàu trong điều kiện gió bão đến cấp 8.

Cảng được chia làm 2 nhóm công trình dưới và trên bờ. Trong đó, nhóm công trình thủy công gồm hệ thống các cầu cảng được bố trí theo phương án bến nhô, cập tàu hai phía



Hai tàu hộ vệ của Nhật Bản cập Cảng quốc tế Cam Ranh trưa 12/4/2016.

để tăng cường năng lực đón tiếp tàu. Nhóm công trình trên bờ gồm khu nhà văn phòng điều hành và đón tiếp khách, cùng hệ thống các công trình dịch vụ hậu cần kỹ thuật, như: tổng kho phân phối hàng hóa; đường giao thông nội bộ; bãi tập kết hàng hóa; khu luyện tập và thi đấu thể thao... Trong tương lai, cảng này còn xây dựng Khu triển lãm hàng hải quốc tế.

Trong giai đoạn này, Cảng quốc tế Cam Ranh tập trung chủ yếu vào ba lĩnh vực hoạt động chủ yếu, bao gồm cung ứng dịch vụ hàng hải cho tàu quân sự, tàu du lịch; sửa chữa đầu bến cho các loại tàu và cung cấp dịch vụ du lịch cho thủy thủ đoàn, du khách.

Đại tá Uông Xuân Phúc Sơn - Giám đốc Công ty Trách nhiệm hữu hạn Tân cảng Petro Cam Ranh, cho biết từ khi đi vào hoạt động đến nay, cảng đã tổ chức đón chín tàu quân sự của các nước Singapore, Nhật, Pháp, Nga, Ấn Độ cập cảng thăm hữu nghị Việt Nam, hoặc sử dụng các dịch vụ hàng hải của cảng. Cảng quốc tế Cam Ranh đã cung cấp cho tàu bạn các dịch vụ như hoa tiêu, cung cấp nhiên liệu, lương thực, thực phẩm, nước ngọt; lên bờ tham quan du lịch cho thủy thủ đoàn, dịch vụ thể dục thể thao, ăn uống, giải trí... với tổng doanh thu đạt 2,9 tỷ đồng.



Ngày 2/5/2016, tàu đổ bộ tấn công cỡ lớn lớp Mistral Tonnerre của Pháp cập cảng Cam Ranh. Tàu có lượng giãn nước 21.500 tấn, dài 199,75m, rộng 32m, chiều cao tối đa 48m; mang theo 5 máy bay trực thăng, xuống cao tốc L-CAT và 2 xà lan chở hàng. Tàu có chức năng như là một bộ chỉ huy trên biển, có sân bay trực thăng, bệnh viện...



Trong tháng 9, Cảng quốc tế Cam Ranh sẽ đón tiếp tàu du lịch quốc tế Legend Of The Seas với hơn 2.000 du khách và thủy thủ đoàn, trong hành trình ghé thăm vịnh Cam Ranh, cũng như các địa điểm du lịch khác của tỉnh Khánh Hòa.

Cuối tháng 6/2016, Thủ tướng Chính phủ Nguyễn Xuân Phúc đã ký Quyết định số 25/2016/QĐ-TTg về việc ban hành Quy chế quản lý hoạt động của Cảng quốc tế Cam Ranh. Quy chế này quy định về cơ chế quản lý hoạt động của Cảng quốc tế Cam Ranh, bao gồm phạm vi giới hạn của Cảng quốc tế Cam Ranh; quản lý các hoạt động cung cấp dịch vụ; quản lý người và các loại phương tiện của Việt Nam, của nước ngoài vào, rời, hoạt động trong khu vực Cảng quốc tế Cam Ranh. Quy chế cũng quy định cụ thể thời gian cấp phép cho tàu quân sự nước ngoài đến cảng để bảo dưỡng, sửa chữa và sử dụng các dịch vụ hàng hải tại đây.

Việc mở cửa cho tàu thuyền trong nước, nước ngoài kể cả dân sự và quân sự vào Cảng quốc tế Cam Ranh sử dụng các dịch vụ hàng hải tại cảng, cho thấy chủ trương của Việt Nam trong nhiệm vụ phát triển kinh tế-xã hội. Tàu thuyền các nước đến Cảng quốc tế Cam Ranh trên tinh thần bình đẳng, tôn trọng chủ quyền và pháp luật của Việt Nam.

Việt Nam tiếp tục khẳng định sự đúng đắn trong phát triển hệ thống cảng biển để hội nhập cùng quốc tế, quyết tâm xây dựng khu vực vịnh Cam Ranh vững chắc về quốc phòng, mạnh lên về kinh tế. ■



18B Lưu Trọng Lu,
P. Tân Thuận Đông, Quận 7, Tp.HCM
Tel: (84-8) 38723569 - 38728546
Fax: (84-8) 38728447 - 38728448
Email: cms@tanthuanport.vn
ops@tanthuanport.vn

Hotline: 0903758608



CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG SÀI GÒN **CẢNG TÂN THUẬN** **TAN THUAN PORT**



NGÀNH NGHỀ KINH DOANH CHÍNH

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

MAIN SERVICES

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



Hướng đến sự hoàn hảo để phục vụ khách hàng

To the perfectibility for serving the customers



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

1B Trương Đình Hội,
P.18, Q. 4, TP.HCM
ĐT: (84. 8) 3941 5387
Fax: (84. 8) 3941 5392
Email: stevedore_sgport@vnn.vn
www.sasteco.vn

- Bốc xếp hàng hóa tại cảng biển.
- Dịch vụ giao nhận, đóng gói, vận chuyển, lưu giữ hàng hóa.
- Dịch vụ đại lý, cung ứng tàu biển, dịch vụ logistics.



- 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.
- Mua bán lương thực, thực phẩm.

và các dịch vụ khác.





SAIGONPORT TUGSERCO

TUGBOAT SERVICE COMPANY

We provide the following facilities & services:

- ❖ Sea towing.
- ❖ Heavy lifting with floating crane.
- ❖ Seagoing tugboat.
- ❖ Environmental monitoring program.
- ❖ Harbour tug assistance.
- ❖ Salvage...



Choose professional services - Choose TUGSERCO !

3 Trương Đình Hoi St., Ward 18, Dist. 4, HCMC, Vietnam
Tel: (84-8) 3940 4934 - 3940 2955 - Fax: (84-8) 3940 4794 - E-mail: tugserco@hcm.vnn.vn

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG VẬT CÁCH



CHỦ TỊCH HĐQT
Bà. NGUYỄN THỊ PHƯỢNG

GIÁM ĐỐC
Ông. TRẦN DUY PHÚC



NGÀNH NGHỀ KINH DOANH

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

Chào mừng
**HỘI NGHỊ CẢNG BIỂN
VIỆT NAM 2016**

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

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

Bước sang năm thứ 14 cổ phần hóa, thương hiệu Cảng Vật Cách đã để lại dấu ấn tốt và niềm tin đối với Chủ Hàng và Chủ Tàu trong cả nước.

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



Vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng.

Ngành dịch vụ **LOGISTICS VIỆT NAM** Bao giờ ra biển lớn ?

Mặc dù Việt Nam được đánh giá có điều kiện tự nhiên và địa lý rất thuận lợi để phát triển dịch vụ logistics (nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan, đóng gói bao bì...) nhưng ngành kinh doanh được coi là "hốt bạc" này vẫn chưa thực sự được tạo điều kiện để phát triển.

UYÊN HƯƠNG

Theo Bộ trưởng bộ Công Thương Trần Tuấn Anh, để kinh tế Việt Nam có giá trị cao hơn, trước tiên phải tạo thuận lợi cho hoạt động thương mại, giá trị cạnh tranh và ngành logistics hiệu quả. Đồng thời, cần phải có giá trị gia tăng cung ứng ra thế giới, tăng cường hội nhập trong lĩnh vực cảng biển.

Nghẽn dòng dịch chuyển

Thừa nhận những điểm yếu sau khi hội nhập của Việt Nam, Bộ trưởng Trần Tuấn Anh khẳng định mặc dù

logistics đang trở thành ngành dịch vụ quan trọng trong hoạt động thương mại quốc tế nhưng năng lực cạnh tranh thương mại trong logistic của Việt Nam còn yếu.

Điều này thể hiện ở chuỗi cung ứng hàng hóa chưa tạo giá trị gia tăng và hàm lượng công nghệ thấp. Hơn nữa, thủ tục, quy định về thương mại biên giới và đặc biệt là hạ tầng giao thông, dịch vụ logistics chưa được quan tâm.

Cũng theo Bộ trưởng Trần Tuấn Anh, các doanh nghiệp logistics và doanh nghiệp xuất nhập khẩu chưa tìm được tiếng nói chung, dẫn đến việc nhiều doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong nước phải chịu các loại phí cao làm giảm sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế. Vì vậy, thách thức đặt ra với Việt Nam là gia tăng thâm hụt thương mại, giá trị gia tăng và hàm lượng công nghệ thấp. Việc nâng cao các dịch vụ, cơ sở hạ tầng và thương mại sẽ



Vận chuyển hàng rời bằng sà lan.

đóng vai trò quan trọng thúc đẩy xuất khẩu các ngành mũi nhọn của Việt Nam.

Chia sẻ về chính sách pháp luật về logistics tại Việt Nam, ông Bùi Hồng Minh, Cục Xuất Nhập khẩu (Bộ Công Thương) bày tỏ, ở một số nước trên thế giới như Singapore, chi phí logistics chỉ chiếm từ 12-15%. Nhưng ở Việt Nam, con số này lên tới 20% tổng chi phí/đơn vị hàng hóa xuất khẩu.

Không chỉ vậy nguồn nhân lực cho dịch vụ logistics cũng thiếu, ảnh hưởng lớn đến khả năng cạnh tranh của

doanh nghiệp xuất khẩu. Sự thiếu đồng bộ của các phương thức vận chuyển, thường được gọi là hành lang đa phương thức, đang tạo ra sự tắc nghẽn dòng dịch chuyển logistics, làm tăng chi phí và hạn chế sự phát triển của ngành này toàn diện trên phạm vi cả nước. Điều này đang làm giảm khả năng cạnh tranh của dịch vụ, hàng hóa của các doanh nghiệp Việt Nam.

Từ những nguyên nhân này, ông Minh cho rằng Việt Nam cần cải cách thể chế ở tầm vĩ mô, tập trung tạo thuận lợi cho hoạt động thương mại và tạo cạnh tranh với các quốc gia khác. Hiện nay, Việt Nam vẫn chưa có chính sách tập trung tạo thuận lợi cho hoạt động thương mại, thị trường hàng hóa chưa đa dạng, đòi hỏi cần có cách thức mới để tạo cạnh tranh thương mại toàn cầu cho hàng hóa.

Ông Lê Phước Vũ, Chủ tịch Tập đoàn Hoa Sen, cho hay chi phí logistics tại Việt Nam hiện cao hơn 10% so với các nước là vấn đề rất nghiêm trọng. Khiếm khuyết chính hiện nay là việc vận hành hệ thống cảng của Việt Nam chưa hợp lý, có những cảng đang quá tải trong khi một số cảng chưa khai thác hết tiềm năng. Sự bất hợp lý đó đã khiến doanh nghiệp phải vận chuyển hàng hóa đến các khu vực cảng ở xa để xuất hàng, làm tăng chi phí vận chuyển, giảm sức cạnh tranh và gây kẹt xe nghiêm trọng. Cùng với đó, cơ sở hạ tầng chưa đồng bộ, tải trọng cầu và tải trọng đường không khớp với nhau, gây khó cho vận chuyển hàng hóa, nhất là tại tuyến đường ra vào cảng.

Đa số các doanh nghiệp Việt Nam đều ký hợp đồng nhập khẩu theo giá CIF và xuất khẩu theo giá FOB, nên hàng hóa xuất nhập khẩu đều do các hãng tàu nước ngoài vận chuyển. Trong khi các doanh nghiệp nước ngoài rất ít chọn các doanh nghiệp trong nước để vận chuyển và bảo hiểm hàng hóa. Do vậy, một khoản chi phí rất lớn cho vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đã được trao cho các doanh nghiệp nước ngoài (khoảng 17 tỷ USD/năm).

Nếu như ký hợp đồng mua theo điều kiện FOB thì doanh nghiệp sản xuất Việt Nam đã có thể đem nguồn thu hàng tỷ USD tiền vận tải về cho đất nước.

Không chỉ yếu về năng lực, ngành logistics Việt Nam còn yếu về hạ tầng, bà Nguyễn Thị Ngọc Bích (Maersk Việt Nam), cho biết ngành vận tải biển đang phải đối mặt với rất nhiều thách thức như tăng trưởng nhu cầu của thị trường trên toàn cầu có dấu hiệu chững lại, trong năm 2016 này dự kiến sẽ chỉ tăng từ 3-4%. Trong khi đó, nguồn cung lại không ngừng gia tăng, dẫn đến mất cân bằng cung cầu và tạo áp lực về giá cho vận tải biển.

Củng cố thị phần

Sau khi Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình Dương (TPP) có hiệu lực, kinh tế nói chung, xuất khẩu nói riêng của Việt Nam sẽ tăng trưởng mạnh. Điều này thúc đẩy nhu cầu lưu thông hàng hóa nội địa và quốc tế, gia tăng nhu cầu thuê ngoài quản lý chuỗi cung ứng, mở rộng thị trường khai thác cảng và cung cấp các dịch vụ logistics liên kết với



Dịch vụ vận chuyển đa phương thức các hàng dự án trong nước, từ vận chuyển đường bộ, đường sông và đường biển của TKGtrans.

doanh nghiệp thuê ngoài (dịch vụ 3PL)...

Rõ ràng, tiềm năng lĩnh vực logistics tại Việt Nam rất lớn. Trước thực tế này, Chính phủ chỉ đạo bộ Công Thương xây dựng Kế hoạch hành động “*Nâng cao năng lực cạnh tranh và phát triển dịch vụ logistics Việt Nam*”.

Bộ Công Thương đặt mục tiêu đưa Việt Nam vào nhóm 50 nước có dịch vụ logistics phát triển hàng đầu thế giới; rút ngắn thời gian lưu chuyển hàng hóa, giảm chi phí logistics về mức 19% trong tổng chi phí sản xuất (hiện tại 25%); phát triển dịch vụ logistics góp phần thúc đẩy thuận lợi hóa thương mại, cải cách hành chính, tái cấu trúc hoạt động sản xuất và thương mại của doanh nghiệp; hình thành doanh nghiệp logistics Việt Nam hiện đại, chuyên nghiệp, có sức cạnh tranh quốc tế; xây dựng trung tâm logistics tầm cỡ khu vực và quốc tế, nâng cao hiệu quả kết nối giữa Việt Nam với các nước...

Để hiện thực hóa mục tiêu đưa ra, bộ Công Thương đã đề ra năm nhóm giải pháp tập trung vào việc hoàn thiện khung pháp lý, hệ thống chính sách, nâng cao năng lực cơ sở hạ tầng, hoàn thiện quy hoạch chi tiết phát triển hạ tầng logistics. Đặc biệt, phát triển thị trường, xây dựng thương hiệu, tuyên truyền cho các chủ hàng sử dụng logistics theo hướng chuyên môn hóa, thay đổi tập quán xuất nhập khẩu mua CIF-bán FBO để tránh phụ thuộc vào đối tác nước ngoài.

Bộ trưởng bộ Công Thương Trần Tuấn Anh nhấn mạnh việc Việt Nam tham gia hàng loạt hiệp định Hiệp định Thương mại tự do thế hệ mới là cơ hội để phát triển xuất nhập khẩu và dịch vụ logistics. Muốn vậy, các doanh nghiệp logistics, doanh nghiệp vận tải biển phải liên kết, đứng cùng chiến tuyến với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, nỗ lực tư vấn, cung cấp giải pháp tối ưu, tin cậy, đảm bảo chuỗi cung ứng hiệu quả, nâng cao tính cạnh tranh hàng hóa, dịch vụ Việt Nam.

Đây cũng chính là bước chuẩn bị quan trọng để củng cố và gia tăng thị phần vận tải biển, logistics đối với hàng hóa xuất nhập khẩu Việt Nam khi thực hiện các hiệp định thương mại tự do song phương, đa phương sắp tới cũng như mở rộng thị trường này theo cam kết của hội nhập quốc tế. ■





6 năm đào tạo nhân lực cho ngành logistics Việt Nam

NGUYỄN MINH

Ngày 17/3/2010, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam đã thành lập Trung tâm đào tạo Logistics để đáp ứng nhu cầu nhân lực của thị trường. Trước uy tín của Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, cũng như hoạt động có hiệu quả của Trung tâm đào tạo Logistics, chính phủ Nhật Bản đã đầu tư xây dựng dự án thành lập “*Trung tâm đào tạo Logistics tiểu vùng Mêkông tại Việt Nam*” do Nhật Bản đầu tư. Trụ sở dự án đặt tại đường Ngô Kim Tài, Quán Nam, phường Kênh Dương, quận Lê Chân, thành phố Hải Phòng. Ngày 24/4/2014, Trung tâm đổi tên thành *Trung tâm Đào tạo Logistics và Nghiên cứu Kinh tế*. Đầu năm 2015, Trung tâm đã tiếp nhận toàn bộ cơ sở vật chất từ dự án. Ngày 6/3/2015, Trung tâm đào tạo Logistics và Nghiên cứu Kinh tế đổi tên thành *Trung tâm Đào tạo Logistics tiểu vùng Mêkông – Nhật Bản tại Việt Nam*.

Những hình ảnh ở đây là chuyến thực tập mới nhất (trung tuần tháng 8/2016) của sinh viên ngành Logistics và Kinh tế của Trường đại học Hàng hải tại Trung tâm và các công ty, cảng trong địa bàn thành phố Hải Phòng, do Trung tâm Đào tạo Logistics Tiểu vùng Mêkông - Nhật Bản tại Việt Nam tổ chức. ■



TÌM **VỐN** LOGISTICS CHO PHÁT TRIỂN ĐỒNG BẰNG SÔNG CỬU LONG

Tại hội nghị chuyên đề về huy động nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và hệ thống logistics vùng đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) do Ban Chỉ đạo Tây Nam bộ tổ chức vừa diễn ra vào sáng ngày 22/8 tại TP. Cần Thơ, Viện chiến lược và phát triển giao thông vận tải (Bộ GTVT) đề xuất, trong giai đoạn 2016-2020 cả vùng ĐBSCL cần huy động hơn 91.000 tỷ đồng để phát triển lĩnh vực này.

NGUYỆT MINH – HẬU GIANG

Tham dự và chủ trì hội nghị có ông Vương Đình Huệ – Ủy viên Bộ Chính trị, Phó Thủ tướng Chính phủ, Trưởng Ban Chỉ đạo Tây Nam Bộ; đại diện lãnh đạo các bộ, ngành trung ương và 13 tỉnh, thành vùng Đồng bằng sông Cửu Long.

Vì sao vận tải thủy không phát triển?

5 năm gần đây, hạ tầng giao thông ở ĐBSCL có nhiều chuyển biến tích cực, nhiều công trình giao thông trọng yếu đã được đưa vào sử dụng, góp phần làm thay đổi bộ mặt toàn vùng. Cụ thể, ĐBSCL đã xây dựng hơn 4.700km quốc lộ, hơn 2.000km đường tỉnh và gần 73.000km đường giao thông nông thôn. Tuy nhiên, hiện nay vùng chỉ mới phát triển giao thông đường bộ, còn giao thông thủy nội địa và vận tải biển vẫn chưa được quan tâm.

Vì sao ĐBSCL có mật độ sông ngòi, kênh rạch chiếm gần 70% diện tích và cứ 1km² có 47km chiều dài kênh rạch nhưng vận tải thủy lại không phát triển?

Và với vận tải biển, 80% hàng hóa xuất khẩu của vùng phải thông qua TP.HCM hoặc Đông Nam bộ. Để giải quyết vấn đề này, ông Vũ Khánh Dương – Giám đốc Khu vực Tây Nam bộ, Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn đề xuất cần có



những cơ chế chính sách thông thoáng hơn, để kêu gọi các nhà đầu tư vào hệ thống giao thông vùng ĐBSCL. Ông Nguyễn Văn Thê, Bí thư tỉnh ủy Sóc Trăng (nguyên thứ trưởng Bộ GTVT) kiến nghị Chính phủ ưu tiên vốn để nâng cấp mở rộng 3 trục đường quan trọng là quốc lộ 60, Nam sông Hậu, quản lộ Phụng Hiệp; đề nghị Bộ GTVT nghiên cứu phát triển cảng nước sâu tại huyện Trần Đề của địa phương và cảng trung chuyển quy mô quốc tế tại Côn Đảo để phục vụ xuất khẩu hàng hóa cho cả vùng. Ông Lâm Văn Bì, Phó chủ tịch UBND tỉnh Cà Mau cũng đề nghị Bộ GTVT đưa dự án cảng nước sâu Hòn Khoai vào danh mục mời gọi đầu tư trong giai đoạn 2018-2020 vì dự án này có vị trí chiến lược và đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Cần cơ chế đặc thù để huy động các nguồn lực phát triển

Theo Phó Thủ tướng Vương Đình Huệ, mặc dù nhu cầu phát triển rất lớn nhưng do đặc điểm vùng Tây Nam bộ nền đất yếu, nhiều kênh rạch sông ngòi nên vốn đầu tư lớn, hiệu quả thấp, các nhà đầu tư BOT ngại vào. Chính lẽ đó mà các ngành, địa phương nặng đầu tư vào đường bộ (80-90% vốn) trong khi tiềm năng về đường thủy mới chỉ đạt 11% và đầu tư thiếu đồng bộ.

Ông Huệ nhìn nhận tổng vốn đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng ở ĐBSCL cũng còn thấp với 16% vốn BOT, trong khi TP.HCM là 66-67%. Những địa phương tại các tỉnh duyên hải miền Tây được đầu tư nhiều nguồn vốn BOT như Trà Vinh, Bến Tre, Sóc Trăng... lại là những địa phương còn nhiều khó khăn nên khó thu hồi vốn.

Tình trạng ùn ứ phương tiện trên cầu Rạch Miễu (hướng Tiền Giang đi Bến Tre) liên tục xảy ra trong thời gian qua. Phó Thủ tướng Vương Đình Huệ cho biết Dự án cầu Rạch Miễu 2 giá trị 3.700 tỷ đồng cũng đã đàm phán vay vốn Hàn Quốc.



Phó Thủ tướng Chính phủ nhận định: Việc xây dựng Kế hoạch huy động nguồn lực phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và hệ thống logistics vùng Tây Nam bộ giai đoạn 2016 – 2020 là hết sức cần thiết, nhằm cụ thể hóa chiến lược Quy hoạch xây dựng các dự án giao thông trọng điểm có tính kết nối toàn vùng. Hiện tại, nguồn lực đầu tư cho hạ tầng giao thông trong vùng đang mất cân đối: đường bộ 80-90%; đường không 1%, còn lại là đường thủy nội địa. Sau hội nghị này, các bộ, ngành trung ương sẽ trình Chính phủ kế hoạch, giải pháp phát triển hạ tầng giao thông và dịch vụ logistics toàn vùng vào kế hoạch đầu tư công trung hạn, giai đoạn 2016 – 2020.

Hơn 91.000 tỷ đồng để làm những gì?

Viện chiến lược và phát triển GTVT cho biết, hiện tại mạng lưới đường bộ đã cơ bản hình thành các trục dọc, ngang phù hợp với Chiến lược, Quy hoạch phát triển kinh tế xã hội của vùng. Cả vùng hiện có hơn 2.000km quốc lộ, tuy nhiên một số tuyến quốc lộ kết nối như: QL60, QL53, QL54, QL91, QL63, tuyến N1, N2... chất lượng đường còn thấp. Thời gian qua đầu tư cho đường thủy nội địa chiếm chỉ khoảng 1,7% trong cơ cấu nguồn vốn nên chưa phát huy được lợi thế vận tải đường thủy. Để phát triển, về đường bộ cần đầu tư 39 dự án với khoảng 73.000 tỷ đồng; đường biển 23 dự án với số vốn 18.000 tỷ đồng; đường thủy nội địa 12 dự án với kinh phí 11.000 tỷ đồng; đường không đầu tư 3 dự án: thay mới trạm radar thứ cấp sân bay Cà Mau, nâng cấp cảng hàng không Phú Quốc với số vốn 1.700 tỷ đồng. Về cơ cấu nguồn vốn có khoảng 31% vốn ngân sách đầu tư, phần còn lại vận động xã hội hóa và vốn ODA.

Ý kiến của Phó Thủ tướng về đề xuất này là một số dự án cần tập trung triển khai trong giai đoạn 2016-2020 như: Quản lý Phụng Hiệp đi qua các tỉnh Hậu Giang, Sóc Trăng, Bạc Liêu, Cà Mau, dự án nâng cấp hoàn thiện QL60 qua các tỉnh Bạc Liêu, Sóc Trăng, Trà Vinh kết nối với TP.HCM, sớm hoàn thiện cầu Đại Ngãi trên QL60 nhằm phát triển các tỉnh phía Đông (các tỉnh duyên hải của Vùng). Đồng thời, hoàn thành việc đầu tư nâng cấp các trục ngang gồm quốc lộ Nam sông Hậu, QL 91C, Quốc lộ 1 tuyến Cà Mau - Năm Căn, cầu Mỹ Thuận 2, tuyến nối thành phố Vị Thanh - Bạc Liêu, tuyến cao tốc Mỹ Thuận - Cần Thơ...

Phó Thủ tướng yêu cầu các bộ ngành và địa phương tiếp tục triển khai, rà soát và đề xuất điều chỉnh kịp thời Kế hoạch phát triển kết cấu hạ tầng giao thông và hệ thống logistics vùng Tây Nam bộ giai đoạn 2016 – 2020 cho phù hợp với đặc điểm phát triển kinh tế xã hội của vùng, chú trọng đến tính kết nối vùng...

Đối với cảng biển nước sâu của vùng- lối ra cho hàng hóa xuất khẩu, Phó Thủ tướng đề nghị các bộ, ngành cũng phải đặt ra phương án nghiên cứu một cảng nước sâu, trong đó có cảng Hòn Khoai (tiếp giáp biển Đông và biển Tây, cách đường hàng hải Quốc tế 12 hải lý, cách mũi Cà Mau 15km và cách đường Hồ Chí Minh 14km, có thể đáp ứng

tàu cho 250.000 tấn).

Theo ông Nguyễn Hữu Chí, Thứ trưởng Bộ Tài chính thì Chính phủ cần phải có một chính sách đặc thù trong việc huy động các nguồn lực. Hiện nay, nguồn vốn từ ngân sách đang gặp khó khăn, vốn vay ODA cũng có giới hạn, nếu kêu gọi xã hội hóa theo hình thức BOT thì rất khó thu hút được doanh nghiệp vào đầu tư vì chậm thu hồi vốn. Giải pháp phát triển cơ sở hạ tầng trong thời gian tới là các bộ, ngành và các địa phương cần rà soát lại từng dự án một, xem dự án nào thật sự cần kíp thì tập trung toàn bộ nguồn lực vào đầu tư, như dự án đường cao tốc Cần Thơ - Trung Lương chẳng hạn...

Theo ông Nguyễn Văn Thể, Bí thư Tỉnh ủy Sóc Trăng, có 2 dự án giao thông đường bộ 'bức xúc' nhất hiện nay là dự án đường cao tốc Trung Lương- Cần Thơ và cầu Đại Ngãi (tỉnh Sóc Trăng). Đây cũng là 2 quốc lộ (1 và 60) đóng vai trò hết sức quan trọng tạo điều kiện phát triển mạnh cho vùng, cần được ưu tiên đầu tư. Quốc lộ 1 với lưu lượng xe quá lớn, phải duy tu sửa chữa thường xuyên, không đáp ứng nổi. Ông Thể cũng kiến nghị Cục Hàng hải Việt Nam

Hoạt động xuất nhập khẩu hàng hóa qua cảng Cái Cui.





Bến cảng thị trấn Trần Đề.



cần nghiên cứu hình thành cảng biển lớn tại Sóc Trăng phục vụ cho các tỉnh Nam sông Hậu vì trong tương lai, cảng Cái Cui (Cần Thơ) sẽ không đáp ứng nổi lượng hàng hóa từ các tỉnh, đồng thời nên nghiên cứu làm cảng trung chuyển lớn tại Côn Đảo, vì nơi đây mặt bằng rộng, mặt biển khá phẳng lặng trung chuyển hàng hóa rất thuận lợi, đồng thời Côn Đảo cũng nằm trên tuyến hàng hải quốc tế đi các nước, phục vụ hàng hóa xuất khẩu cho cả khu vực các tỉnh miền Đông và Tây Nam bộ...

Theo Thứ trưởng Bộ Công thương Đỗ Thắng Hải, sắp tới Cần Thơ sẽ được chọn làm tiểu vùng kinh tế logistics vùng ĐBSCL, và dự kiến sẽ xây dựng Trung tâm logistics hạng II tại cảng Cái Cui nhằm phục vụ cho các tỉnh thành Cần Thơ, Trà Vinh, Hậu Giang, Kiên Giang, Cà Mau, Bạc Liêu, Sóc Trăng, An Giang.

Ông Hải thông báo, hiện nay đã có một số nhà đầu tư (tập đoàn Hyundai Hàn Quốc và đối tác là một doanh nghiệp tại TP.HCM...) đến tìm hiểu đầu tư. Nguồn kinh phí chủ yếu dựa vào xã hội hóa do địa phương và doanh nghiệp đầu tư. Trung tâm này kết hợp vai trò vừa tập kết hàng hóa của khu vực để lưu thông đến các địa phương khác trong nước vừa phục vụ mục tiêu xuất khẩu và quá cảnh hàng hóa sang Campuchia với các loại hàng hóa chủ lực là gạo, thủy sản, trái cây và trong tương lai sẽ tiếp tục phục vụ tập kết và vận chuyển các mặt hàng công nghiệp như dệt may, da giày, chế biến thực phẩm, điện tử... ■





Xuất nhập khẩu



Trung chuyển quốc tế



Trung chuyển nội địa



Logistics

CÔNG TY TNHH CẢNG QUỐC TẾ CÁI MÉP (CMIT)

Ấp Tân Lộc, xã Phước Hòa, huyện Tân Thành, Tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu

Tel: 84-64-3 938 222 (Ext.: 2002) - Email: commercial@cmi.com.vn - Website: www.cmit.com.vn

Safety for Life



MORE Profession
MIN. Costs
MUCH Satisfaction

DOMESTIC MULTIMODAL TRANSPORT "Door to Door"

Providing inland and coastal line transportation services (North - South) for ro-ro (cars, motorbikes) and containerized cargo.
Operating a fleet of more than 50 container trucks.

FORWARDING

Supplying international freight forwarder services for sea, air cargoes.
CFS and Deport services.

PORT OPERATION

Providing services of stevedoring, handling, tallying, packaging, quarantine, customs clearance; container yard, refrigerated storage, CFS.

VIETNAM HI-TECH TRANSPORTATION Co., Ltd

HEAD OFFICE

Unit 1502, Ocean Park Bldg., 1 Dao Duy Anh,
Dong Da Dist., Ha Noi
Tel: (84-4) 35770534 - Fax: (84-4) 35770543
Email: transvinahan@fpt.vn

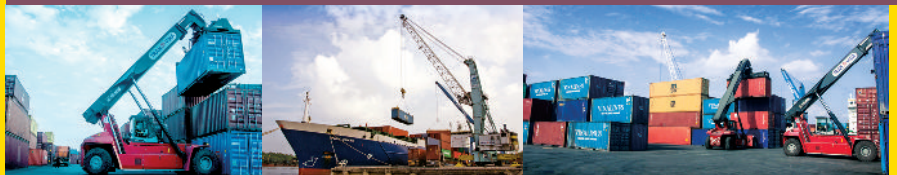
TRANSVINA PORT

280 Ngo Quyen St., Van My Ward,
Ngo Quyen Dist., Hai Phong
Tel: (84-31) 3741270 - Fax: (84-31) 3741272
Email: transvinaport@hnn.vnn.vn

HOCHIMINH BRANCH

89 Pasteur, Dist 1, Ho Chi Minh City
Tel: (84-8) 38250125 - Fax: (84-8) 38245942
Email: transvina-hcm@hcm.vnn.vn

Vietnam Hi-Tech Transportation Co., Ltd. (TRANSVINA), the Joint-Venture between Vietnam National Shipping Line (Vinalines) and Itochu Corporation was incorporated in June, 26th, 1997.





CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG CAM RANH

29 Nguyễn Trọng Kỳ, Phường Cam Linh, TP. Cam Ranh, Tỉnh Khánh Hòa

Điện thoại: 058.3854307 – 3854565 - Fax: 058.3854536

Email: mail@camranhport.vn

Website: <http://www.camranhport.vn>

CÁC DỊCH VỤ:

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

SERVICES:

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

WELCOME TO CAM RANH PORT



CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG HẢI PHÒNG

PORT OF HAI PHONG

ĐƠN VỊ ANH HÙNG LỰC LƯỢNG VŨ TRANG NHÂN DÂN - ANH HÙNG LAO ĐỘNG

HUÂN CHƯƠNG ĐỘC LẬP HẠNG NHẤT - GIẢI THƯỞNG HỒ CHÍ MINH VỀ KHOA HỌC KỸ THUẬT

Chủ tịch Hội đồng quản trị:
Ông **Phùng Xuân Hà**

Tổng Giám đốc điều hành:
Ông **Nguyễn Hùng Việt**



www.haiphongport.com.vn

Là cảng biển quốc tế lớn nhất miền Bắc Việt Nam. Hệ thống cầu tàu, kho bãi, phương tiện thiết bị hiện đại, phù hợp với tất cả các chủng loại hàng hóa, Cảng Hải Phòng sẵn sàng đáp ứng với chất lượng cao nhất mọi yêu cầu của khách hàng với các ngành nghề kinh doanh chính: Bốc xếp hàng hóa; Vận tải hàng hóa bằng đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa; Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất thuộc chủ sở hữu, chủ sử dụng hoặc đi thuê; Cho thuê kho bãi, văn phòng; Hoạt động dịch vụ hỗ trợ liên quan đến vận tải: môi giới thuê tàu biển, dịch vụ đại lý tàu biển, vận tải đường biển, dịch vụ giao nhận, kiểm đếm, nâng hạ hàng hóa, dịch vụ khai thuê hải quan; Dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa; Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa; sửa chữa phương tiện thiết bị, cơ sở hạ tầng, sửa chữa và vệ sinh container; Cảng Hải Phòng có công ty đào tạo các nghề phục vụ cho hoạt động dịch vụ Cảng biển; Có Trung tâm y tế khám bệnh, chữa bệnh cấp III thuộc Cảng Hải Phòng.

Có đội tàu lai dắt hỗ trợ công suất từ 510 đến 3.200 CV, đội Sà lan chờ hàng với hơn 5.000 tấn phương tiện. Cảng Hải Phòng có hệ thống đường sắt chạy khắp trong Cảng phục vụ đặc lực công tác xếp dỡ và vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt.

**8A Trần Phú, Phường Máy Tơ,
Quận Ngô Quyền, Tp. Hải Phòng
ĐT: (84.31) 3551706**

Mã chứng khoán: PHP



Cầu Trà Nóc trên địa bàn TP Cần Thơ nằm trong hợp phần A của Dự án WB5.

Hạ tầng giao thông đường thủy

KHÁNH NAM

Đáp ứng 80% nhu cầu vận chuyển hàng hóa miền đồng bằng

Vận tải đường thủy nội địa vùng đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) chiếm 70% cả nước. Sau 9 năm thực hiện dự án, Dự án WB5 đã góp phần cho vận tải hàng hóa đường thủy của các địa phương phát triển. Sự kết nối này giảm tải áp lực vận tải đường bộ, rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa đường thủy từ TP. Hồ Chí Minh với khu vực ĐBSCL. Đây là tiền đề để nghiên cứu vận tải đa phương thức (Logistics), góp phần giảm giá vận tải đường thủy cho các doanh nghiệp vùng ĐBSCL.

Hệ thống hạ tầng GTVT có vai trò quan trọng trong việc tăng cường và phát triển kinh tế - xã hội đất nước. Đặc biệt, ở ĐBSCL, đường thủy là phương thức vận tải chủ yếu, đáp ứng vận chuyển khoảng 70-80% khối lượng hàng hóa trong vùng. Do đó, đầu tư xây dựng, cải tạo hệ thống giao thông đường thủy được xem là cơ sở quan trọng để phát triển kinh tế - xã hội cho vùng ĐBSCL.

554.397 triệu USD cho đầu tư hạ tầng giao thông

Năm 2007, Ban Quản lý các Dự

án đường thủy, Bộ GTVT triển khai Dự án Phát triển cơ sở Hạ tầng giao thông ĐBSCL (Dự án WB5) trên địa bàn TP Hồ Chí Minh và 13 tỉnh, thành ĐBSCL.

Dự án có tổng mức đầu tư 554.397 triệu USD, gồm: vốn vay ưu đãi của IDA (Vốn từ Hiệp hội Phát triển quốc tế thuộc nhóm Ngân hàng Thế giới) 359,57 triệu USD; vốn viện trợ không hoàn lại của GOA (Chính phủ Úc) 45 triệu USD và vốn đối ứng từ ngân sách Nhà nước 149.827 triệu USD.

Cơ cấu Dự án gồm 4 hợp phần chính. Hợp phần A thực hiện nâng cấp 13,52km quốc lộ 53 và 40,85 km quốc lộ 54 đạt tiêu chuẩn đường cấp IV đồng bằng, xây dựng 4 cầu trên quốc lộ 54; nâng cấp 7km quốc lộ 91 đạt tiêu chuẩn đường cấp II đồng bằng tại TP. Cần Thơ và xây dựng 3 cầu (Cầu Trà Nóc, Sang Trắng 1 và 2), tổng mức đầu tư là 122.897 triệu USD.

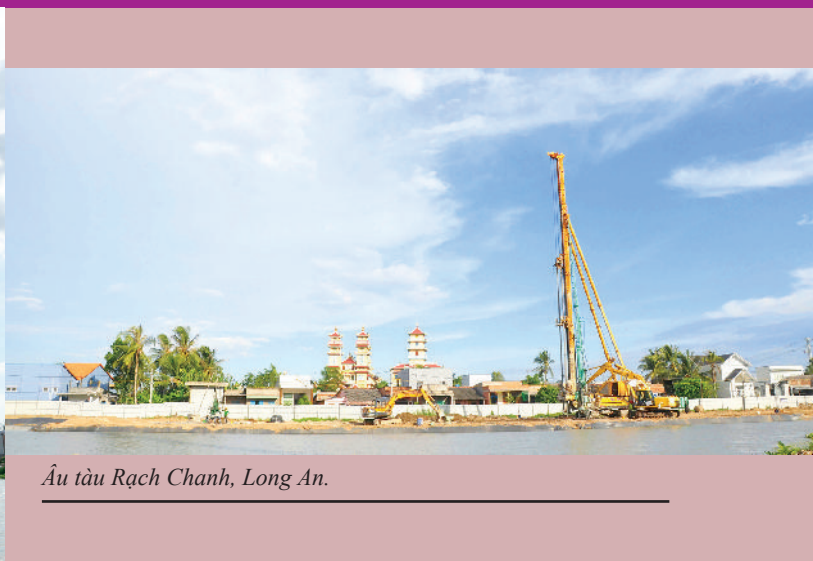
Hợp phần B cải tạo nâng cấp 253km hành lang đường thủy số 2 xuyên Đồng Tháp Mười – Tứ giác Long Xuyên đạt tiêu chuẩn đường cấp III đường thủy nội địa với tổng khối lượng nạo vét 10,3 triệu m³, xây dựng 20 cầu, xây dựng âu thuyền Rạch Chanh và lắp đặt hoàn chỉnh hệ thống phao tiêu báo hiệu đường thủy nội địa trên hành lang đường thủy số 2 và 3 với tổng mức đầu tư 271,28 triệu USD.

Hợp phần C thực hiện đầu tư nâng cấp các tuyến tỉnh lộ, nâng cấp các cầu trên địa bàn 13 tỉnh ĐBSCL với tổng mức đầu tư 153,22 triệu USD. Hợp phần D bao gồm các dịch vụ tư vấn và hỗ trợ kỹ thuật cho Bộ GTVT với mức đầu tư 7 triệu USD. Dự án WB5 hoàn thành năm 2016.

Nhìn lại chặng đường 9 năm

Theo Ban Quản lý Dự án WB5, trong quá trình triển khai dự án đã gặp nhiều khó khăn, vướng mắc. Điển hình, tiến độ giải phóng mặt bằng (GPMB), không đáp ứng theo tiến độ dự án; đặc biệt là tiến độ hợp phần B chịu ảnh hưởng rất lớn do vốn đối ứng từ ngân sách Nhà nước không đảm bảo theo yêu cầu. Chế độ chính sách GPMB thay đổi, đơn giá bồi thường trên địa bàn các địa phương dự án đi qua điều chỉnh hàng năm, các địa phương phải phê duyệt điều chỉnh phương án. Một số hạng mục công trình không hoàn thành theo mục tiêu ban đầu của dự án do thiếu quyết liệt trong công tác GPMB...

Trong công tác đấu thầu, do không thống nhất giữa quy định của nhà tài trợ và quy định trong nước dẫn đến việc đánh giá điều kiện hợp lệ ban đầu của hồ sơ dự thầu, bảo lãnh dự thầu... gặp nhiều khó khăn; nhiều nhà thầu tham gia dự thầu chưa có kinh nghiệm



Áu tàu Rạch Chanh, Long An.

cho miền Tây Nam bộ

dẫn đến hồ sơ dự thầu kéo dài. Nhiều chủ đầu tư tại các tỉnh, thành tham gia dự án chưa có kinh nghiệm tiếp nhận vốn vay Ngân hàng Thế giới, công tác lập nghiên cứu chưa sát với thực tế.

Chẳng hạn ở hợp phần A, tuyến quốc lộ 91 đoạn qua TP Cần Thơ phải điều chỉnh để phù hợp với quy hoạch nên chỉ thực hiện đoạn từ Km 7+000 – Km 14+000, riêng đoạn từ Km 14+000 – Km 50 +889 phải thực hiện tách thành tiểu dự án độc lập sử dụng vốn trong nước. Hợp phần B thiết kế cơ sở các cầu trên hành lang đường thủy số 2 thiếu các thông tin quan trọng về quy hoạch của địa phương, tình hình dân cư và điều kiện tự nhiên tại khu vực công trình, dẫn đến phải thay đổi vị trí, quy mô....

Tại hợp phần C, ngoài việc biến động giá vật tư, một số địa phương phải thực hiện bổ sung hạng mục để đảm bảo đầu tư đồng bộ và phát huy hiệu quả của dự án... Việc giao kế hoạch vốn trong năm 2015-2016 không đảm bảo theo tiến độ thực hiện dự án nên công tác giải ngân gặp nhiều khó khăn. Tình trạng tái lấn chiếm hành lang an toàn đặc biệt là hành lang an toàn đường thủy vẫn đang diễn ra, gây ảnh hưởng đến mục tiêu của dự án...

Dự án WB5 đã hoàn thành một khối lượng công việc rất lớn và đáp

ứng cơ bản mục tiêu của dự án: cải thiện đáng kể điều kiện giao thông thủy bộ kết nối vùng nghèo, vùng dân tộc thiểu số đến khu vực trung tâm, đồng thời khai thông tuyến thủy huyết mạch từ TP Hồ Chí Minh đến các tỉnh, thành ĐBSCL. Nguồn vốn tài trợ của Ngân hàng Thế giới và Chính phủ Úc được sử dụng đã góp phần phát triển kinh tế, cải thiện đời sống người dân khu vực triển khai dự án.

Ông Lê Huy Thăng, Tổng Giám đốc Ban Quản lý các dự án đường thủy (thuộc Bộ GTVT) cho rằng: Việc sớm hoàn thành Dự án WB5 đưa vào khai thác là yếu tố then chốt trong đảm bảo mục tiêu đề ra của dự án. Thời gian tới, dự án đường thủy đầu tư qua nhiều địa bàn tỉnh, thành phố cần thiết phải có cơ chế riêng trong công tác thực hiện, giám sát GPMB để đảm bảo tiến độ. Đồng thời, sau khi hoàn thành và đưa vào khai thác sử dụng các hạng mục công trình đã được đầu tư trong dự án, việc duy tu bảo trì công trình phải thực hiện thường xuyên để phát huy hiệu quả dự án.

Ông Vũ Đức Công, đại diện phát triển hạ tầng, Đại sứ quán Úc cho biết: “Chính phủ Úc cam kết sẽ tiếp tục đồng hành cùng Việt Nam trong phát triển hệ thống giao thông thủy nội địa. Qua đó, hy vọng các địa phương khai thác tối đa giá trị các dự án đã được

đầu tư. Chính phủ Úc sẵn sàng xem xét, có những gói hỗ trợ không hoàn lại để Việt Nam phát triển toàn diện hạ tầng giao thông”.

Vận tải đa phương thức cho miền Tây

Theo ông Nguyễn Nhật, Thứ trưởng Bộ Giao thông Vận tải, ĐBSCL còn khó khăn về cơ sở hạ tầng giao thông, do đó Chính phủ luôn quan tâm đến đầu tư, xây dựng, cải tạo hệ thống giao thông thủy cho vùng.

Ngoài Dự án WB5, vùng còn có các dự án như Nâng cấp hai tuyến đường thủy phía Nam và cảng Cần Thơ (sử dụng vốn vay Ngân hàng Thế giới). Quy hoạch cho vùng ĐBSCL về thể mạnh phát triển nông nghiệp và thủy sản, việc thực hiện tốt hạ tầng giao thông, đặc biệt giao thông thủy nội địa sẽ giảm được chi phí lớn trong chuyên chở hàng hóa, tăng khả năng cạnh tranh sản phẩm trên thị trường.

Việc đầu tư Dự án WB5 có ý nghĩa to lớn, góp phần cải thiện kết cấu hạ tầng giao thông thủy nội địa và đường bộ góp phần giảm chi phí vận tải tại khu vực, tăng cường năng lực lưu thông, vận tải hàng hóa và tạo thuận lợi cho việc đi lại của nhân dân trong vùng thông qua các tuyến đường thủy nội địa và vận tải đa phương thức. ■

Đào tạo thuyền trưởng, máy trưởng: học xong... để đó

MỸ HOA

Tích cực tham gia các khóa đào tạo thuyền trưởng, máy trưởng hạng 4, nhưng vì gặp khó khăn trong việc chuyển đổi nghề, hoặc nâng công suất tàu để vươn khơi xa, nên nhiều ngư dân ở tỉnh Quảng Ngãi không có cơ hội áp dụng kiến thức vào thực tế.



Hào hứng học...

Năm 2014, khi lớp đào tạo thuyền trưởng, máy trưởng mở tại địa phương, ngư dân Nguyễn Tiến, xã Đức Minh (Mộ Đức) hào hứng đăng ký tham gia. “Tham gia lớp học giúp tôi biết thêm nhiều thứ liên quan đến ngư trường đánh bắt, kỹ thuật sử dụng cũng như cách xử lý tàu thuyền khi gặp sự cố”, ông Tiến nhớ lại. Vì thế, dù khóa học kéo dài đến 10 ngày, nhưng ông Tiến vẫn gác lại công việc của mình để đến lớp.

Trong khi đó, ngư dân Nguyễn Vũ Long, thôn Phước Thiện, xã Bình Hải (Bình Sơn) cũng rất phấn khởi khi ghi danh vào lớp đào tạo thuyền trưởng, máy trưởng hạng 4, dù con tàu của ông chỉ có công suất 40CV. Với suy nghĩ, “có điều kiện thì mình học, lúc cần sẽ sử dụng” nên ông Long rất tích cực tham gia khóa đào tạo. Bởi, ngư dân Nguyễn Vũ Long luôn hy vọng sẽ có cơ hội sử dụng những kiến thức đã học bằng cách làm tài công cho tàu đánh bắt xa bờ, hoặc sớm nâng cấp công suất con tàu từ 40CV lên trên 400CV để vươn khơi xa.

Ngư dân vùng bãi ngang không có cơ hội thực hành những kiến thức thuyền trưởng, máy trưởng hạng 4 vào thực tế.

Thực tế, những lớp đào tạo thuyền trưởng, máy trưởng hạng 4 được các đơn vị như Hội Nghề cá, Nghiệp đoàn nghề cá, Chi cục Thủy sản tỉnh hay Sở Lao động, Thương binh và Xã hội tỉnh Quảng Ngãi phối hợp với các cơ sở đào tạo trong nước mở tại các địa phương trên địa bàn tỉnh đã nhận được sự hưởng ứng tích cực của ngư dân. Thông qua lớp học này, ngư dân không chỉ được trang bị kỹ thuật điều khiển và sử dụng tàu công suất lớn, mà còn tiếp cận nghiệp vụ khí tượng hải dương, tìm hiểu các ngư trường đánh bắt tiềm năng, những quy tắc xử lý cứu nạn, cứu hộ trên biển...

...rồi "gác" chứng chỉ

Giai đoạn 2008 - 2012, có gần 3.500 ngư dân tham gia các lớp đào tạo thuyền trưởng, máy trưởng hạng 4 do Hội Nghề cá, Nghiệp đoàn nghề cá, Chi cục Thủy sản tỉnh phối hợp tổ chức. Tuy nhiên, vì toàn bộ chi phí khóa học do học viên chi trả, nên chỉ những ngư dân đã hoặc đang nâng cấp, đóng mới tàu công suất trên 400CV mới đăng ký tham gia. Vì vậy, sau khi hoàn thành khóa học, ngư dân có cơ hội áp dụng những kiến thức đã học vào thực tế, góp phần rất lớn vào việc đảm bảo an toàn cũng như nâng cao hiệu quả khai thác thủy sản trên các vùng biển xa.

Tuy nhiên, từ năm 2013, thực hiện Đề án đào tạo nghề cho lao động nông thôn của tỉnh, các lớp đào tạo thuyền trưởng, máy trưởng hạng 4 được tổ chức miễn phí, nên những ngư dân vùng bãi ngang, đánh bắt thủy hải sản gần bờ cũng có cơ hội tham gia. Có điều, học xong phần lớn

"Tàu lớn, người ta cần tài công có nhiều kinh nghiệm, chứ chúng tôi mới học nghề 10 ngày, ai mà nhận. Còn nâng công suất tàu từ 40CV lên trên 400CV thì tôi không có điều kiện"

ngư dân Nguyễn Tiến nói.

những ngư dân này đã... cất chứng chỉ vô thời hạn! Bởi, khóa đào tạo trang bị kiến thức phục vụ cho việc khai thác, đánh bắt thủy hải sản xa bờ, mà họ thì quanh năm gần bó với vùng bãi ngang. *"Tàu lớn, người ta cần tài công có nhiều kinh nghiệm, chứ chúng tôi mới học nghề 10 ngày, ai mà nhận. Còn nâng công suất tàu từ 40CV lên trên 400CV thì tôi không có điều kiện"*, ông Tiến cho biết.

Trong khi ngư dân dần "quên" kiến thức đã học vì không có điều kiện áp dụng vào thực tế, thì các ngành liên quan cũng bỏ ngỏ việc đánh giá kết quả. Đây là một sự lãng phí rất lớn đối với ngân sách Nhà nước. Thực tế cho thấy, thời gian qua, chỉ có một bộ phận nhỏ ngư dân đánh bắt xa bờ hiệu quả mới thực việc nâng cấp, đóng mới tàu có công suất lớn. Với ngư dân đánh bắt thủy hải sản gần bờ, vì nguồn lực hạn chế, nên họ gặp rất nhiều khó khăn trong việc chuyển đổi nghề, hoặc đầu tư mua sắm phương tiện để sản xuất ở vùng biển xa. Vì thế, chuyện học thuyền trưởng, máy trưởng hạng 4 xong rồi... bỏ đó cũng không có gì khó hiểu đối với các ngư dân vùng bãi ngang trong tỉnh. ■





Cảng Sơn Trà,
Đà Nẵng.

CUỘC ĐUA NGẦM giữa các cảng biển Miền Trung

Với lợi thế có đường bờ biển dài, nhiều cửa sông, nhiều vịnh sâu kín gió, miền Trung đang là nơi tập trung số lượng cảng biển nhiều nhất nước. Trong cuộc đua thu hút đầu tư hiện nay, các địa phương xem cảng biển là một yếu tố rất quan trọng để có thể “kéo” nhà đầu tư về với mình.

NGỌC TÂN

Liên tục xin nâng cấp mở rộng

Miền Trung có khoảng 1.200 km đường biển và cứ bình quân 30 - 40 km đường biển lại có một cảng biển. Theo Quy hoạch Phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 của Chính phủ, miền Trung có 3 nhóm cảng biển (2, 3, 4), kéo dài từ Thanh Hóa đến Bình Thuận. Trong đó, Cảng cửa ngõ quốc tế và cảng trung chuyển quốc tế (loại IA) có 1 cảng, đó là cảng Vân Phong (tỉnh Khánh Hòa). Các cảng đầu mối khu vực loại I gồm các cảng Nghi Sơn, Nghệ An, Hà Tĩnh, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Dung Quất (tỉnh Quảng Ngãi), Quy Nhơn (tỉnh Bình Định).

Thống kê cho thấy, trong năm

2015, tổng lượng hàng hóa đi qua các cảng Hòn La, Chân Mây, Đà Nẵng đạt hơn 10 triệu tấn. Con số này trong năm 2016 được dự báo còn cao hơn nữa.

Trước đây, nhiều chuyên gia đã từng lo ngại rằng, việc các địa phương đua nhau xây dựng cảng biển sẽ dẫn đến tình trạng thừa cảng biển, không khai thác hết công suất. Tuy nhiên, trước việc ngành vận tải biển, logistics phát triển quá nhanh trong 2 năm trở lại đây, nhiều cảng biển tại miền Trung có lượng hàng qua cảng đã vượt công suất thiết kế. Thậm chí, nhiều nhà đầu tư nước ngoài bắt đầu phân nản khi lượng hàng hóa của họ được trung chuyển qua cảng và xuất đi mất nhiều thời gian hơn trước. Trước tình



Tàu vào nhận hàng ở cảng Hòn La.



Cảng Chân Mây không chỉ có tiềm năng làm thương mại mà cả du lịch, đón các tàu du lịch 5 sao trên thế giới.

trạng đó, các cảng Hòn La, Chân Mây, Tiên Sa, Quy Nhơn đã đồng loạt xin nâng cấp, mở rộng.

Theo ông Nguyễn Hữu Sia, Tổng giám đốc CTCP cảng Đà Nẵng, công suất thiết kế cảng Đà Nẵng là 6 triệu tấn/năm, nhưng sau một thời gian hoạt động, hiện nay, cảng đã bị quá tải. Để giải quyết tình hình, sắp tới, cảng Đà Nẵng sẽ được nâng cấp, mở rộng giai đoạn II. Trong giai đoạn II, cảng sẽ được mở rộng lên 86.674m², tiến hành xây dựng thêm 2 cầu tàu 520m, gồm một cầu tàu 310m và một cầu tàu 210m, chủ yếu phục vụ tàu container có trọng tải lớn. Tổng vốn đầu tư cho giai đoạn II là hơn 1.200 tỷ đồng.

Cách Cảng Đà Nẵng không xa, cảng Chân Mây (Thừa Thiên Huế) sau nhiều năm hoạt động, hiện lượng hàng và khách du lịch thông qua cảng đã vượt quá công suất của Bến số 1. Từ thực tế đó, tỉnh Thừa Thiên Huế đang tiếp tục xây dựng Bến số 3 nhằm đáp ứng tình hình cấp bách hiện nay. Dự án này có quy mô hơn 13 ha, trong đó diện tích bến bãi là hơn 10 ha và gần 3 ha khu nước trước bến. Chiều dài Bến số 3 là 270m, tổng mức đầu tư 846 tỷ đồng, dự kiến đến năm 2018 sẽ hoàn thành. Khi ấy Bến số 3 sẽ giải quyết tốt nhu cầu lưu thông hàng hóa và hành khách qua cảng.

Trong khi đó, cảng Hòn La (Quảng Bình) nằm trên Quốc lộ 1A, là một phần quan trọng trong Dự án xây dựng kho ngoại quan và hệ thống đường ống dẫn xăng dầu từ Hòn La đến tỉnh Khăm Muộn (Lào), với tổng vốn đầu tư 680 triệu USD. Sắp tới, cảng Hòn La sẽ được nâng cấp giai đoạn II (tổng vốn khoảng 1.200 tỷ đồng). Dự kiến trong

tương lai, Hòn La sẽ trở thành cảng biển tổng hợp, có khả năng đón các loại tàu công suất từ 30.000 đến 50.000 tấn.

Ngoài ra, các cảng Vân Phong, Quy Nhơn, Dung Quất (Quảng Ngãi), Kỳ Hà (Chu Lai, Quảng Nam) cũng đang được nâng cấp, mở rộng.

Tại Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị, Dự án cảng Mỹ Thủy (tổng vốn 13.000 tỷ đồng) cũng đang hoàn thiện các thủ tục đầu tư để sớm tiến hành khởi công xây dựng. Sau khi đi vào hoạt động, cảng Mỹ Thủy sẽ bao gồm khu cảng tổng hợp, khu dịch vụ hậu cần cảng, khu logistics, khu phục vụ nhà máy nhiệt điện, khu kho, cảng xăng dầu... Cảng có thể đón tàu trọng tải từ 50.000 DWT đến 100.000 DWT.

Cảng biển phải gắn với vùng kinh tế

Hiện nay, cuộc đua thu hút đầu tư giữa các địa phương tại miền Trung đang diễn ra rất gay gắt. Trong cuộc đua này, yếu tố cảng biển được các địa phương sử dụng như một “quần bài” chiến lược để quảng bá sức hấp dẫn. Một bài toán được đặt ra là làm sao để các cảng biển tại miền Trung có thể khai thác hiệu quả.

Theo TS. Bùi Quốc Nghĩa, Chủ nhiệm Đề án Khu kinh tế Đông Nam Quảng Trị, miền Trung vẫn còn cần có thêm cảng biển, bởi thực chất kinh tế miền Trung là kinh tế biển. Để phát triển kinh tế, cảng phải hình thành trước, làm bước đột phá, rồi theo đó sẽ là các khu công nghiệp, khu kinh tế, khu dân cư đô thị. TS. Bùi Quốc Nghĩa nhấn mạnh, để phát huy được hiệu quả, hiện nay, các cảng biển phải được phân loại theo chức năng, theo đẳng cấp, cảng nào là “đầu đàn”, cảng nào là chuyên dụng...

TS. Trương Đình Hiến, chuyên gia vật lý hải dương, tác giả của các công trình cảng biển nước sâu và Khu công nghiệp phức hợp Dung Quất - Chân Mây - Nhơn Hội cũng nhận định, nên xây dựng thêm cảng chuyên dùng và liên kết các cảng chuyên dùng để phát triển một thương cảng, như xây dựng thêm cảng Liên Chiểu, sau đó liên kết cảng Chân Mây, cảng Liên Chiểu với cảng Đà Nẵng thành cụm cảng để xây dựng thương cảng Đà Nẵng thật lớn, ngang tầm cảng Sài Gòn và cảng Hải Phòng. “Để xây dựng cụm cảng, chính quyền các địa phương cần đàm phán xây dựng một đề án mang tầm chiến lược lâu dài cho toàn vùng”, ông Hiến nhấn mạnh.

Ông Phạm Văn Năm, Trưởng ban Quản lý Khu kinh tế tỉnh Quảng Bình cho rằng, để phát huy hiệu quả cảng biển, trước hết, phải đầu tư đồng bộ hạ tầng tại các cảng biển; thứ hai, phải gắn với dịch vụ logistics; thứ ba, phải gắn cảng biển với các khu vực kinh tế liên vùng không chỉ trong phạm vi của tỉnh, liên tỉnh, mà còn là liên quốc gia.

“Khi muốn đầu tư xây cảng biển, phải xem xét vị trí đó gắn với các khu vực kinh tế nào, có hợp lý không, để làm sao khi người ta vận chuyển hàng hóa đến các khu vực kinh tế khác, họ bắt buộc phải chuyển hàng qua cảng. Như vậy, cảng mới có thể phát huy được hiệu quả”, ông Năm chia sẻ. ■



Cảng Cái Lân – Quảng Ninh.

QUY HOẠCH CHI TIẾT NHÓM CẢNG PHÍA BẮC

KHÁNH VÂN

Bộ Giao thông vận tải đã ban hành quyết định số 2367/QĐ-BGTVT phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển phía Bắc (Nhóm 1) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Theo đó, nhóm 1 có 4 cảng biển: cảng Hải Phòng, cảng Quảng Ninh, cảng Thái Bình và cảng Hải Thịnh - Nam Định được quy hoạch chi tiết như sau:

Cảng biển Hải Phòng là cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA) gồm các khu bến chính: khu bến trên sông Cấm; khu bến Đình Vũ; khu bến Lạch Huyện; các bến cảng Nam Đồ Sơn, Bạch Long Vĩ; các bến phao, khu neo chuyển tải. Lượng hàng thông qua dự kiến vào năm 2020 khoảng 109 đến 114 triệu tấn/năm; năm 2030 khoảng 178,5 đến 210 triệu tấn/năm. Nhu cầu thông qua lượng hành khách quốc tế đường biển đến năm 2020 là 25,8 ngàn lượt/năm; năm 2030 là 46,9 ngàn lượt/năm.



Tàu vận tải ra vào cảng
Quảng Ninh.

Cảng biển Quảng Ninh là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), gồm khu bến chính như sau: khu bến Cái Lân; bến cảng khách Hòn Gai; khu bến Cẩm Phả; khu bến Yên Hưng (sông Chanh, sông Bạch Đằng, đầm Nhà Mạc); khu bến Hải Hà; bến cảng Vạn Gia; bến cảng Mũi Chùa; bến cảng tổng hợp Vân Đồn (Đông Bắc đảo Cái Bàu); bến cảng Vạn Hoa; bến cảng huyện đảo Cô Tô; các

bến phao và khu neo đậu chuyển tải. Lượng hàng thông qua dự kiến vào năm 2020 khoảng 65,5 đến 75,5 triệu tấn/năm; năm 2030 khoảng 121 đến 142,5 triệu tấn/năm. Nhu cầu thông qua lượng hành khách quốc tế đường biển đến năm 2020 là 252,5 ngàn lượt/năm; năm 2030 từ 723,2 đến 823,2 ngàn lượt/năm.

Cảng biển Thái Bình là cảng tổng hợp địa phương (loại II), gồm khu bến Diêm Điền và khu bến Trà Lý. Lượng hàng thông qua dự kiến vào năm 2020 khoảng 2 triệu tấn/năm; năm 2030 khoảng 6,25 triệu tấn/năm.

Cảng biển Hải Thịnh - Nam Định là cảng tổng hợp địa phương (loại II), gồm khu bến Hải Thịnh và bến cảng chuyên dụng cho nhà máy nhiệt điện Nam Định. Năng lực hàng hóa thông qua dự kiến vào năm 2020 đạt khoảng 0,5 triệu tấn/năm; năm 2030 đạt khoảng 6,25 triệu tấn/năm.

Về quy hoạch di dời, với bến cảng dầu B12 thuộc cảng biển Quảng Ninh sẽ thực hiện di dời ra khu bến Yên Hưng trước năm 2020 (Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24-6-2014 của Thủ tướng Chính phủ). Còn bến cảng Hoàng Diêu thuộc cảng biển Hải Phòng, lộ trình di dời cần phù hợp với kế hoạch xây dựng cầu

Nguyễn Trãi và tiến độ xây dựng các bến cảng tại khu bến Lạch Huyện.

Bên cạnh đó, cũng phát triển hạ tầng giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa kết nối cảng biển như: ưu tiên xây dựng tuyến đường bộ ven biển; nâng cấp tuyến đường sắt Hà Nội - Lào Cai, tuyến Hà Nội - Hải Phòng hiện có; khai thác hiệu quả tuyến vận tải thủy nội địa kết nối với cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh...

Để đạt mục tiêu quy hoạch, ngành giao thông vận tải đã đề ra nhiều chính sách, cơ chế và giải pháp thực hiện như: đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng

cảng biển bằng các hình thức PPP (BOT, BTO...); tăng cường xúc tiến đầu tư, khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho mọi thành phần kinh tế trong và ngoài nước tham gia đầu tư phát triển cảng biển bằng các hình thức theo quy định; khuyến khích các nhà đầu tư thuộc khu kinh tế, khu công nghiệp tham gia đầu tư cơ sở hạ tầng cảng biển và cơ sở hạ tầng kết nối cảng.

Nguồn vốn ngân sách chỉ đầu tư cho các hạng mục cơ sở hạ tầng công cộng (luồng tàu, đèn chắn sóng...) của cảng biển, bến cảng quan trọng. Việc đầu tư bến cảng theo quy hoạch được thực hiện theo hình thức xã hội hóa.



Cảng biển Diêm Điền - Thái Bình.



Tàu UBC OLIMBUS có chiều dài 260m, chiều rộng 43m, mớn nước đầy tải 14,4m, với trọng tải 118.471 tấn, chở 88.000 tấn than nhập khẩu. Đây là tàu hàng rời lớn nhất từ trước đến nay vào cảng Cẩm Phả hôm 12-5-2016.

Lưu ý dành quỹ đất thích hợp phía sau cảng để xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa với chức năng đầu mối logistics.

Ngoài ra, các bến phao, điểm chuyển tải hàng hóa theo quy hoạch được quy hoạch, tổ chức quản lý quy hoạch và được khuyến khích đầu tư, khai thác ổn định, lâu dài, phù hợp quy hoạch chung của cảng như đối với cầu cảng, bến cảng...

Theo yêu cầu của nhiều bạn đọc là doanh nghiệp làm hàng xuất khẩu, Chuyên mục “Hỏi & Đáp” số này - Shipping Times xin được chia sẻ các tham vấn của luật sư quanh vụ việc Hội Mỹ nghệ và Chế biến gỗ TP HCM (HAWA), cùng 20 doanh nghiệp gỗ khác có liên quan đang tranh chấp hợp đồng thương mại với Công ty Global Home S.R.O (có trụ sở tại Cộng hòa Czech).



Ban Bạn đọc

HỎI & ĐÁP

NHIỀU KHUẤT TẬT

Công ty Global Home S.R.O được báo chí nhắc đến đi cùng với tên của cô ca sĩ Thu Minh, vợ của ông Otto De Jager - Tổng giám đốc Công ty Global Home S.R.O (phải sau khi vụ việc thừa kiện lùm xùm trên báo chí, đến thượng tuần tháng 8/2016, Global Home mới có thông báo là ông Otto De Jager đã rời chức tổng giám đốc từ tháng 3/2016).

Theo tìm hiểu của Ban Bạn đọc Shipping Times, trong số các công ty kinh doanh mặt hàng gỗ chuẩn bị “lên tiếng” việc công ty của chồng ca sĩ Thu Minh - Global Home từ chối thanh toán các khoản nợ, có một doanh nghiệp lớn cho biết ngay sau khi họ gửi đơn tố cáo đến Bộ Công an, Global Home đã “xuống nước” chấp nhận thanh toán và nhận lại toàn bộ số hàng tồn kho hiện nay trị giá gần 300.000 USD.

Theo đó, từ cuối năm 2015 đến nay, Chi nhánh công ty cổ phần VINAFOR Đà Nẵng - Xí nghiệp Chế biến Gỗ Vinafor Đà Nẵng (gọi tắt là Xí nghiệp gỗ) kiên trì gửi nhiều đơn tố cáo đến cơ quan công an nhằm nêu rõ hành vi lợi dụng tín nhiệm, thiếu trách nhiệm với đối tác, có hành vi lừa đảo gây thiệt hại cho doanh nghiệp.

Theo đơn tố cáo gửi Cục Cảnh sát điều tra về kinh tế chức vụ (PC46) của Xí nghiệp Gỗ, vào ngày 26/12/2013, công ty Vinafor đã ký hợp đồng sản xuất và cung cấp số 64 với công ty Global Home có trụ sở đặt tại Cộng Hoà Czech (bên mua hàng) do ông Otto De Jager - cùng quốc tịch làm đại diện pháp lý. Theo hợp đồng này thì Xí nghiệp Gỗ sản xuất và bán cho đối tác các loại giường, tủ, bàn ghế theo chủng loại, kiểu dáng, màu sắc do Global Home thiết kế và

chỉ định. Hàng hoá được giao theo giá FOB tại Đà Nẵng và đều được đóng dấu kiểm định chất lượng của Global Home. Từ 2013-2014 Xí nghiệp Gỗ đã sản xuất và giao hàng đầy đủ theo đúng hợp đồng và phía đối tác cũng đã thanh toán sòng phẳng cho từng lô hàng.

Tuy nhiên, trong quá trình sản xuất hàng, Global Home không đưa ra lịch xuất và số lượng đúng như từng đơn hàng đã ký kết. Điều này đã dẫn đến lượng hàng tồn tại Xí nghiệp Gỗ rất lớn, tổng giá trị từ 5/2013 đến nay trị giá là 203.237 USD. Bên cạnh đó là lô gỗ Tần Bì 200m3 được nhập về theo yêu cầu của Global Home trị giá 61.049USD.

Ông Nguyễn Đức Trung, Giám đốc Xí nghiệp Gỗ cho biết một số trường hợp chậm trễ trong giao hàng, vấn đề chất lượng trong một số đơn hàng (gọi tắt là PO) đầu tiên (PO 01 - PO 02) đã được hai bên bàn bạc giải quyết ôn hoà. Các PO khác công ty đã sản xuất đúng tiến độ, đảm bảo chất lượng, hàng được nhân viên kiểm tra chất lượng (QC) của Global Home xác nhận đóng dấu trên từng sản phẩm và đóng gói. Bắt đầu từ đây hai bên đã xảy ra tranh chấp! Theo đó, vào tháng 5/2015, sau nhiều lần yêu cầu từ nhà máy về việc xuất hàng tồn, công ty của Otto yêu cầu chuyển hàng vào kho ngoại quan tại TP.HCM.

Tuy nhiên, điều này không đúng với hợp đồng (giao hàng tại Đà Nẵng) nên Xí nghiệp Gỗ đề nghị đối tác phải chịu chi phí vận chuyển vào TP.HCM, nhưng bị từ chối. Từ đó trở đi, Xí nghiệp Gỗ liên tục gửi đề nghị ông Otto thanh toán cũng như xuất hàng tồn kho, nhưng Global Home từ chối với lý do ông Otto không có ở Việt Nam.

Đến tháng 7/2015, sau nhiều lần hẹn thanh toán tiền còn nợ, ông Otto đã gửi một email cho Xí nghiệp Gỗ và đưa ra nhiều lý do để đổ lỗi cho nhà máy chế biến và yêu cầu giảm giá 30% số hàng còn lại và chuyển hàng vào kho của Global Home tại TP.HCM. Đến tháng 8/2015, ông Otto tiếp tục yêu cầu giảm giá số hàng trên đến 50% mới chấp nhận nhận hàng. Tuy nhiên, Xí nghiệp Gỗ chỉ đồng thuận giảm giá 15% để hai bên còn hợp tác, nhưng ông Otto từ chối và đã đơn phương rút lại tiền đặt cọc thực hiện hợp đồng là 20.000 USD.

Theo phía công ty Vinafor Đà Nẵng, điều này trái với quy định của hợp đồng và cho thấy dấu hiệu thiếu trách nhiệm với đối tác của ông Otto. Đại diện công ty Vinafor Đà Nẵng lo lắng rằng do ông Otto là người nước ngoài thường đi lại làm ăn với nhiều đối tác tại nhiều tỉnh, thành của Việt Nam và nhiều quốc gia khác trong khu vực Đông Nam Á, ông có thể dễ dàng qua lại nhiều nước nên có “trốn tránh” khi có tranh chấp. Vậy là công ty quyết định gửi đơn tố cáo đến PC46 để có biện pháp ngăn chặn hành vi này.

Trong email gửi cho Xí nghiệp Gỗ ngày 18/7/2015, ông Otto cũng đã xác nhận một phần trong các lỗi từ phía Global Home là đội ngũ của ông kém năng lực trong kiểm tra chất lượng sản phẩm. Trong quá trình sản xuất, Global Home yêu cầu thay đổi kết cấu sản phẩm, màu sơn do Global Home đưa sai và yêu cầu Xí nghiệp Gỗ sửa lại tốn kém rất nhiều chi phí, thời gian, ảnh hưởng đến tiến độ giao hàng... Sau khi công ty gửi đơn tố cáo đến các cơ quan chức năng, những tháng đầu năm 2016 lập tức phía Global Home đã đồng ý ngồi lại cùng thương lượng.

“Sau nhiều lần trao đổi thư điện tử qua lại, chứ chúng tôi chưa hề được gặp gỡ đại diện nào của phía đối tác, họ đã đồng ý nhận lại toàn bộ số hàng trị giá trên. Để đạt được thỏa thuận này, chúng tôi chấp nhận giảm giá 15% theo yêu cầu của Global Home”, Đại diện công ty Vinafor Đà Nẵng, cho biết.

CÁC ĐỐI TÁC ĐỀU GẶP PHẢI “MẪU SỐ CHUNG” HÀNG KÉM CHẤT LƯỢNG

Cho đến thời điểm hiện tại, sau khi phía công ty Global Home tại Việt Nam đã có những phản hồi ban đầu, nhiều doanh nghiệp gỗ nhận xét rằng chưa biết bên nào đúng bên nào sai do cả hai phía đang “cố tình” chưa đưa ra hết những bằng chứng quyết định.

Một doanh nghiệp gỗ tại TP.HCM cũng cho biết nhiều khi ký kết hợp đồng với đối tác, đứng ở khía cạnh doanh nghiệp họ nghĩ mình sẽ tuân thủ đầy đủ các điều khoản hợp đồng là “phục vụ” tốt cho đối tác, nhưng họ không lường trước được những rủi ro trong quá trình làm ăn với đối tác. “Nhìn chung, một số thỏa thuận làm ăn giữa các doanh nghiệp gỗ ở Đồng Nai với công ty Global Home đều có một công thức chung, một khi xảy ra tranh chấp, phần thiệt thòi đầu tiên là doanh nghiệp”, vị này cho biết.

Đại diện công ty luật của Gia Hân cho rằng, phía đối tác

đã có dấu hiệu của sự gian dối ngay từ đầu. Doanh nghiệp cung cấp đã chịu thiệt ngay từ khi ký hợp đồng với những điều khoản bất cập. Hiện cả hai luật sư bảo vệ cho công ty Gia Hân đang củng cố toàn bộ bằng chứng để chuẩn bị “đối phó” và khởi kiện Global Home ra toà nhằm đòi lại quyền lợi cho doanh nghiệp.

Ông Nguyễn Hữu Ngọc - đại diện Gia Hân thừa nhận điều này khi cho biết, thị trường xuất khẩu gỗ rất cạnh tranh, để giành được một hợp đồng không hề đơn giản. Do vậy, ngay khi ký hợp đồng với Global Home, Gia Hân dựa trên uy tín là chính chứ chưa tham khảo luật sư về hợp đồng. Công ty này luôn luôn khẳng định nội dung cơ bản nhất trên bản hợp đồng kinh tế giữa hai bên là thỏa thuận giao hàng tại cảng ICD TP.HCM (FOB) sau khi đã được bộ phận kiểm định của Global Home đóng dấu đạt tiêu chuẩn chất lượng xuất khẩu.

Thông thường, trong hợp đồng, theo điều khoản FOB, việc chuyển giao quyền và nghĩa vụ được thực hiện ở mạn tàu, ở đây được hiểu chính là cổng của kho ngoại quan. Khi hàng đã vào kho ngoại quan không còn của Việt Nam nữa mà là hàng xuất đi. Nhà nhập khẩu chỉ chờ gom đủ hàng từ các nhà sản xuất cho vào container là mang về. Khi đó, hàng được coi là đã sang tay và khách hàng phải trả tiền. Tuy nhiên, trong hợp đồng ký 1 lần duy nhất giữa Gia Hân và Global Home năm 2012 thì điều khoản lại là: trả chậm trong vòng 30-37 ngày.

Sau khi xem xét hợp đồng, một luật sư cho biết, đây là hợp đồng 1 chiều, tức là các điều khoản đều theo hướng có lợi cho 1 bên. Điều khoản thanh toán sau 30 ngày là điểm yếu “chết người”. Đáng ra phải thanh toán luôn, hoặc phải có bảo lãnh, theo nguyên tắc buôn bán quốc tế. Cụ thể, phải có chứng thư bảo lãnh hoặc áp dụng hình thức thanh toán luôn là: “Tiền trao cháo múc”. Đây cũng là điều khoản mà công ty Xuất nhập khẩu gỗ Việt Mỹ, Trường Phát và một số doanh nghiệp thuộc Hiệp hội Gỗ TP.HCM (HAWA) đang vướng.

Theo như lời của các doanh nghiệp này, họ cũng thực hiện những thỏa thuận cung cấp sản phẩm từ gỗ thông qua thư điện tử, giao hàng sau đó chờ nhận tiền chuyển về từ Global Home. Tuy nhiên, sau khi giao hàng, “mẫu số chung” mà phía Global Home đưa ra để từ chối trả tiền là hàng không đảm bảo chất lượng!

Như đã nói ở phần trên, cũng từng gửi đơn tố cáo Global Home đến Bộ Công an vào cuối năm 2015, Vinafor Đà Nẵng cũng đã bị đối tác từ chối nhận số lượng thành phẩm theo đơn đặt hàng tồn kho trị giá gần 300.000 USD. Theo hợp đồng ký kết, sản phẩm sau khi được đóng gói sẽ giao hàng FOB cảng ở Đà Nẵng. Qua nhiều lần thương lượng, Global Home sẽ nhận lại hàng đã đặt trừ khi Vinafor Đà Nẵng giảm giá cho họ từ 30%, rồi đến 50%. Trong khi đó, Vinafor khẳng định chỉ giảm giá được 15% để xuất hàng và đòi lại số nợ trên từ Global Home.

Riêng đối với trường hợp của Gia Hân, hợp đồng cũng

chỉ có phiên bản tiếng Anh, ký một lần duy nhất sau đó mỗi đợt sản xuất từng lô hàng được thông báo qua thư điện tử. Nhà cung ứng sản xuất ở Việt Nam, người nhập hàng ở Cộng hoà Czech nhưng tranh chấp xảy ra được quy định được giải quyết tại Tòa trọng tài ở Hong Kong và vận dụng pháp luật của Anh quốc. Đây là một khó khăn rất lớn.

Tuy nhiên, câu chuyện thực thi phán quyết của trọng tài là một vấn đề. Nó còn phụ thuộc vào việc các bên ký tương trợ tư pháp hay chưa, rồi còn phải tuân theo nguyên tắc quy chế ngoại giao có đi có lại. Chẳng hạn, Hong Kong công nhận và thi hành bản án của Việt Nam vài lần rồi thì bây giờ khi phán quyết của Hồng Kông chuyển sang thi hành ở Việt Nam buộc phải thi hành. Nhưng bản án của Việt Nam chuyển sang Hồng Kông có đâu (!)

HỢP ĐỒNG NHIỀU LỖ HỔNG

“Trong trường hợp phải khởi kiện thì bản hợp đồng ký kết giữa Gia Hân và Global Home đã bộc lộ quá nhiều điểm bất lợi cho phía doanh nghiệp Việt Nam”, luật sư Nguyễn Văn Đức, Giám đốc Công ty Luật TNHH Kinh Luân Đức nhận xét. Một số điểm bất lợi được ông chỉ ra như sau:

Ở điều khoản giải quyết tranh chấp, hai bên sẽ nhờ đến trọng tài... Hồng Kông. Việc giải quyết tranh chấp tại một nước thứ 3 sẽ là một bất lợi lớn cho doanh nghiệp Việt Nam, do không hiểu biết gì về luật của nước sở tại nên khó biết được cơ chế của họ có thuận lợi cho ta hay không? Chi phí để khởi kiện cũng như theo đuổi vụ kiện hoàn toàn không nhỏ, chưa kể phải di chuyển rất bất tiện cả về thời gian cũng như khoảng cách địa lý.

Việc thuê một luật sư biện hộ bằng tiếng Anh lại là một khó khăn nữa khi mà 2 bên khó trao đổi qua lại để hiểu nhau, và đương nhiên lại thêm một khoản chi phí khá nặng. “Thông thường, khi ký hợp đồng với đối tác nước ngoài, doanh nghiệp trong nước cần làm thế nào để kéo cơ quan giải quyết tranh chấp về phía Việt Nam, sử dụng luật pháp Việt Nam”, ông Đức nói.

Cũng trong điều khoản giải quyết tranh chấp, do tâm lý ngại ngùng, sợ làm mất lòng đối tác mà các doanh nghiệp Việt Nam thường bỏ qua điều khoản này, nếu có cũng rất sơ sài. Tuy nhiên, điều khoản này đáng lẽ phải được thảo luận một cách thẳng thắn, cụ thể nhất để tránh những khúc mắc về sau.

Ông Đức cũng cho rằng các cơ quan chức năng như Bộ, Sở Công thương, Hiệp hội doanh nghiệp, Phòng Thương mại và Công nghiệp (VCCI) nên tổ chức phổ biến những kiến thức sơ đẳng này cho doanh nghiệp, nhằm tránh xảy ra những trường hợp tương tự: Doanh nghiệp vì muốn giành hợp đồng lớn mà bất chấp rủi ro có thể giáng xuống đầu mình bất cứ lúc nào.

Trong giao thương xuất nhập khẩu với Việt Nam thì nhiều doanh nghiệp nước ngoài cũng chọn việc giải quyết tranh chấp tại nước thứ ba. Thông thường, đó sẽ là Hồng Kông hoặc Singapore là những nước có nền pháp luật khá

tốt và hỗ trợ cho họ thuận lợi để giải quyết tranh chấp. Do đó, GlobalHome đã lựa chọn Hồng Kông làm nơi giải quyết tranh chấp tức là công ty này đã nắm lợi thế cho mình ngay từ đầu.

Luật sư Ngô Văn Hiệp – Trưởng văn phòng Luật sư Hiệp và Liên doanh, nói rằng trong trường hợp nhà sản xuất Việt Nam bán hàng cho doanh nghiệp nước ngoài có trụ sở tại Việt Nam, hai bên sẽ được phép cùng đồng ý thỏa thuận giải quyết khi có tranh chấp tại tòa án nước ngoài, là một nước thứ ba mà hai bên cùng lựa chọn và đồng ý trong hợp đồng thương mại. Ông Hiệp cho biết thông thường trong trường hợp như vậy thì hai bên sẽ giải quyết tranh chấp thông qua trọng tài quốc tế hơn là tòa án. “Cơ quan tài phán đó có thể là ở Việt Nam hoặc là cơ quan ở nước ngoài, là trọng tài hoặc tòa án. Trong trường hợp hai bên thỏa thuận là giải quyết tại nước ngoài. Tuy nhiên, nếu thỏa thuận ấy vô hiệu, tòa án Việt Nam sẽ tham gia giải quyết, còn nếu thỏa thuận có hiệu lực thì cứ thực hiện theo thỏa thuận” – LS. Hiệp nói.

Luật sư Trương Thanh Đức, Trọng tài viên Trung tâm Trọng tài Quốc tế Việt Nam (VIAC), Công ty Luật BASICO, cũng cho rằng trong trường hợp này chỉ khi thỏa thuận này bị vô hiệu, cơ quan chức năng tại Việt Nam mới có thẩm quyền giải quyết. Theo đó, luật sư Đức cho biết việc giải quyết tranh chấp bị vô hiệu khi mà thỏa thuận trái với quy định pháp luật của nước này, dẫn tới không xác định được cơ quan nào là cơ quan có thẩm quyền giải quyết. Tuy nhiên, về vấn đề này luật sư Đức cho rằng rất khó có thể xác định vì quy định ở nước ngoài khác với Việt Nam.

Tuy nhiên, với trường hợp phản ánh của một số doanh nghiệp gỗ tổ cáo chồng ca sỹ Thu Minh là lừa đảo, quyết nợ và họ cho rằng có bằng chứng rõ ràng, thì mặc dù có thỏa thuận giải quyết tranh chấp tại Hồng Kông, nhưng doanh nghiệp Việt Nam hoàn toàn có thể khởi kiện ông Otto ra cơ quan pháp luật của Việt Nam.

VIỆT NAM CẦN SỚM SỬA ĐỔI LUẬT THƯƠNG MẠI

Từ vụ việc nói trên, nhiều ý kiến cho rằng Việt Nam đã quá chậm chạp trong cập nhật Luật Thương mại phù hợp với những yêu cầu của nền kinh tế thị trường; đặc biệt là với WTO và sắp tới đây là TPP.

Ở đây, Shipping Times xin được trao đổi liên quan đến Công ước của Liên hợp quốc về hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế năm 1980 (CISG) (1), một nội dung đóng vai trò quan trọng trong quá trình thống nhất luật pháp quốc tế về hợp đồng mua bán hàng hoá.

Hiện nay, trên thế giới đã có 76 quốc gia tham gia Công ước (2), trong đó nhiều quốc gia là đối tác kinh tế, thương mại của Việt Nam như: Hoa Kỳ, Singapore, Pháp... Việc gia nhập CISG là đòi hỏi khá cấp thiết trong điều kiện Việt Nam ngày càng gia tăng các quan hệ thương mại quốc tế với các quốc gia khác trên thế giới.



Trong lĩnh vực xuất nhập khẩu gỗ, cạnh tranh gay gắt và việc giành được một hợp đồng lớn là không hề đơn giản. Do đó, khi đặt bút ký hợp đồng với Global Home cũng chỉ dựa trên uy tín là chính.

Trong ảnh: làm hàng xuất khẩu của các doanh nghiệp ngành chế biến gỗ.



Tuy nhiên, để gia nhập CISG thì pháp luật thương mại của Việt Nam cần được rà soát kỹ lưỡng để sửa đổi, bổ sung tương thích với các quy định của CISG, loại bỏ dần những điều khoản chưa phù hợp mà không thuộc trường hợp có thể bảo lưu theo quy định tại các điều 11, 12, 29 và 96 của CISG. Một trong các quy định cơ bản, bao trùm cần được ưu tiên xem xét là khái niệm pháp lý “mua bán hàng hoá quốc tế” và “hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế” theo pháp luật Việt Nam trên cơ sở tương thích với pháp luật quốc tế.

1. Khái niệm “mua bán hàng hoá quốc tế” theo pháp luật Việt Nam

Luật thương mại năm 2005 có một chương quy định về mua bán hàng hoá (Chương II), trong đó chỉ có bảy điều luật quy định riêng về mua bán hàng hoá quốc tế và không có điều luật nào xác định cụ thể, trực tiếp về khái niệm và phạm vi nội hàm của hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế.

Khoản 2 và khoản 8 Điều 3 Luật thương mại năm 2005 quy định: “Hàng hoá bao gồm tất cả các loại động sản, kể cả động sản hình thành trong tương lai; những vật gắn liền với đất đai”. “Mua bán hàng hoá là hoạt động thương mại, theo đó bên bán có nghĩa vụ giao hàng, chuyển quyền sở hữu hàng hoá cho bên mua và nhận thanh toán; bên mua có nghĩa vụ thanh toán cho bên bán, nhận hàng và quyền sở hữu hàng hoá theo thoả thuận”.

Quan hệ mua bán hàng hoá được xác lập và thực hiện thông qua hình thức pháp lý là hợp đồng mua bán hàng hoá.

Trước tiên, hợp đồng mua bán hàng hoá có bản chất chung của hợp đồng, là sự thoả thuận nhằm xác lập, thay đổi hoặc chấm dứt các quyền và nghĩa vụ trong quan hệ mua bán hàng hoá. (3) Mặc dù Luật thương mại năm 2005 không đưa ra định nghĩa về hợp đồng mua bán hàng hoá nhưng trên cơ sở Điều 428 Bộ luật dân sự năm 2005 quy định về hợp đồng mua bán tài sản và khoản 8 Điều 3 Luật thương mại năm 2005, chúng ta có thể vận dụng để rút ra khái niệm hợp đồng mua bán hàng hoá như sau: Hợp đồng mua bán hàng hoá là sự thoả thuận giữa các bên, theo đó bên bán có nghĩa vụ giao hàng hoá cho bên mua và nhận tiền, còn bên mua

có nghĩa vụ nhận hàng hoá và trả tiền cho bên bán. (4) Như vậy, hợp đồng mua bán hàng hoá trong thương mại là dạng cụ thể của hợp đồng mua bán tài sản trong pháp luật dân sự (hiểu theo nghĩa rộng).

Luật thương mại năm 2005 của Việt Nam cũng không quy định về khái niệm hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế hoặc yếu tố quốc tế, nước ngoài của hợp đồng mua bán hàng hoá mà chỉ quy định về mua bán hàng hoá quốc tế tại Điều 27 như sau:

“1. Mua bán hàng hoá quốc tế được thực hiện dưới các hình thức xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập và chuyển khẩu. Mua bán hàng hoá quốc tế phải được thực hiện trên cơ sở hợp đồng bằng văn bản hoặc bằng hình thức khác có giá trị pháp lý tương đương”.

Như vậy, khoản 1 Điều 27 Luật thương mại năm 2005 đã liệt kê các hình thức cụ thể của việc mua bán hàng hoá quốc tế, bao gồm 5 hình thức: Xuất khẩu; Nhập khẩu; Tạm nhập, tái xuất; Tạm xuất, tái nhập; Chuyển khẩu.

Từ đó có thể suy luận rằng hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế theo pháp luật Việt Nam là văn bản thỏa thuận của các cá nhân, tổ chức trong việc xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập, tái xuất, tạm xuất, tái nhập và chuyển khẩu hàng hoá. Hai hay nhiều bên tham gia giao dịch mua bán hàng hoá quốc tế – một loại giao dịch dân sự. (5), hoặc giao kết hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế – một loại hợp đồng dân sự. (6) theo pháp luật Việt Nam có thể là cá nhân, tổ chức Việt Nam hoặc cá nhân, tổ chức nước ngoài; có nơi cư trú hoặc trụ sở ở Việt Nam hoặc nước ngoài.

Nghĩa là, theo quy định của Luật thương mại năm 2005, hoạt động mua bán hàng hoá được coi là mua bán hàng hoá quốc tế không phụ thuộc vào nơi cư trú, trụ sở hay quốc tịch của các bên là Việt Nam hay nước ngoài. Luật thương mại năm 2005 lấy tiêu chí vận chuyển hàng hoá qua biên giới để xác định quan hệ mua bán hàng hoá là mua bán hàng hoá quốc tế.

Mặt khác, Điều 758 Bộ luật dân sự năm 2005 quy định: “Quan hệ dân sự có yếu tố nước ngoài là quan hệ dân sự có ít nhất một trong các bên tham gia là cơ quan, tổ chức, cá nhân nước ngoài, người Việt Nam định cư ở nước ngoài hoặc là các quan hệ dân sự giữa các bên tham gia là công dân, tổ chức Việt Nam nhưng căn cứ để xác lập, thay đổi, chấm dứt quan hệ đó theo pháp luật nước ngoài, phát sinh tại nước ngoài hoặc tài sản liên quan đến quan hệ đó ở nước ngoài”.

Như vậy, khái niệm “mua bán hàng hoá quốc tế” với tư cách là hoạt động thương mại hoặc quan hệ thương mại theo khoản 1 Điều 27 Luật thương mại năm 2005 có phạm vi hẹp hơn so với “mua bán hàng hoá có yếu tố nước ngoài” xuất phát từ khái niệm “quan hệ dân sự có yếu tố nước ngoài” theo Điều 758 Bộ luật dân sự năm 2005.

Căn cứ quy định về quan hệ dân sự có yếu tố nước ngoài tại Điều 758 Bộ luật dân sự năm 2005, chúng ta có thể xác định các dấu hiệu của quan hệ mua bán hàng hoá là

“có yếu tố nước ngoài” như sau: Ít nhất một trong các bên tham gia mua bán hàng hoá là cơ quan, tổ chức, cá nhân nước ngoài; Các bên tham gia là công dân, tổ chức Việt Nam nhưng căn cứ để xác lập, thay đổi, chấm dứt quan hệ mua bán hàng hoá theo pháp luật nước ngoài; Hàng hoá – đối tượng mua bán ở nước ngoài.

Trong khi đó, “mua bán hàng hoá quốc tế” theo Luật thương mại năm 2005 chỉ căn cứ vào tiêu chí duy nhất là hàng hoá được vận chuyển qua biên giới.

Về nguyên tắc, Bộ luật dân sự với tư cách là luật “gốc” sẽ có hiệu lực áp dụng đối với các hoạt động thương mại chưa được điều chỉnh bởi Luật thương mại. Theo khoản 3 Điều 4 Luật thương mại năm 2005, “Hoạt động thương mại không được quy định trong Luật thương mại và trong các luật khác thì áp dụng quy định của Bộ luật dân sự”.

Mặc dù vậy, hai thuật ngữ pháp lý “quốc tế” và “yếu tố nước ngoài” hiện nay vẫn đang tồn tại song song trong hệ thống pháp luật Việt Nam và có sự khác biệt về nội hàm. Hệ quả là khái niệm “mua bán hàng hoá quốc tế” của Luật thương mại năm 2005 (một trong những luật chuyên biệt) đã được xây dựng không thống nhất với nguyên tắc xác định “yếu tố nước ngoài” của Bộ luật dân sự năm 2005 (luật “gốc”).

2. Khái niệm “mua bán hàng hoá quốc tế” theo pháp luật Việt Nam chưa tương thích với CISG

Mặc dù CISG không quy định về khái niệm hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế nhưng Điều 1 của CISG đã gián tiếp xác định phạm vi của hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế như sau:

“1- Công ước này áp dụng cho các hợp đồng mua bán hàng hoá giữa các bên có trụ sở thương mại tại các quốc gia khác nhau. Khi các quốc gia này là các quốc gia thành viên của Công ước hoặc, khi theo các quy tắc tư pháp quốc tế thì luật được áp dụng là luật của nước thành viên Công ước này.

Sự kiện các bên có trụ sở thương mại tại các quốc gia khác nhau không tính đến nếu sự kiện này không xuất phát từ hợp đồng, từ các mối quan hệ đã hình thành hoặc vào thời điểm ký hợp đồng giữa các bên hoặc là từ việc trao đổi thông tin giữa các bên. Quốc tịch của các bên, quy chế dân sự hoặc thương mại của họ, tính chất dân sự hay thương mại của hợp đồng không được xét tới khi xác định phạm vi áp dụng của Công ước này”.

Như vậy, theo quy định tại Điều 1 của CISG thì yếu tố quốc tế của hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế được xác định bởi một yếu tố duy nhất là trụ sở thương mại của các bên phải đặt tại các quốc gia khác nhau mà không phụ thuộc vào địa điểm ký kết hợp đồng và cũng không xét đến việc hàng hoá có được dịch chuyển qua biên giới hay không. Qua đó chúng ta thấy rõ sự khác biệt giữa khái niệm mua bán hàng hoá quốc tế theo Luật thương mại năm 2005 và CISG.

Ngay cả khi Việt Nam chưa gia nhập CISG thì căn cứ Điều 1.1 (b) đã viện dẫn ở trên, CISG vẫn có hiệu lực áp dụng đối với các hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế có thương nhân Việt Nam tham gia trong trường hợp theo các quy tắc tư pháp quốc tế thì luật được áp dụng là luật của nước thành viên CISG ký hợp đồng mua bán hàng hoá với Việt Nam.⁽⁷⁾ Vì vậy, sự không thống nhất về nội hàm khái niệm hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế sẽ gây ra khó khăn và những cách hiểu khác nhau trong quá trình áp dụng các quy phạm pháp luật điều chỉnh vấn đề mua bán hàng hoá quốc tế có thương nhân Việt Nam tham gia.

Khái niệm hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế là căn cứ quan trọng để xác định những hợp đồng mua bán hàng hoá nào có thương nhân Việt Nam tham gia được áp dụng theo các quy định pháp luật về hợp đồng hàng hoá quốc tế nói chung và CISG nói riêng.

Trước đây, trong Luật thương mại năm 1997 (đã hết hiệu lực) có định nghĩa về “hợp đồng mua bán hàng hoá với thương nhân nước ngoài”. Thuật ngữ “hợp đồng mua bán hàng hoá với thương nhân nước ngoài” không phù hợp với CISG. Lẽ ra khi ban hành Luật thương mại năm 2005 thay thế Luật thương mại năm 1997 thì định nghĩa hợp đồng mua bán hàng hoá với thương nhân nước ngoài phải được thay thế bằng định nghĩa hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế, nhưng trong Luật thương mại năm 2005 lại không có định nghĩa này.

Khoản 1 Điều 27 Luật thương mại năm 2005 chỉ nêu ra các hình thức mua bán hàng hoá quốc tế và khoản 2 Điều 27 quy định “mua bán hàng hoá quốc tế phải được thực hiện trên cơ sở hợp đồng bằng văn bản hoặc bằng hình thức khác có giá trị pháp lý tương đương” mà không đề cập hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế. Từ đó buộc phải hiểu một cách “suy diễn” rằng hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế là văn bản hoặc hình thức tương đương văn bản ghi nhận nội dung thoả thuận giữa các bên về việc mua bán hàng hoá có yếu tố quốc tế.

Tuy nhiên, yếu tố quốc tế đó cũng không được chỉ ra một cách rõ ràng trong khoản 1 Điều 27 Luật thương mại năm 2005. Trong Luật thương mại năm 2005 không có những quy định cụ thể về hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế như: khái niệm, phân loại, nội dung cơ bản, thủ tục giao kết, điều kiện có hiệu lực...

Việc xác định phạm vi của hoạt động mua bán hàng hoá quốc tế bằng cách liệt kê ra các hình thức của mua bán hàng hoá quốc tế tại khoản 1 Điều 27 Luật thương mại năm 2005 khiến cho khái niệm mua bán hàng hoá quốc tế trở nên bị hạn chế, hẹp lại so với quy định tại Điều 758 Bộ luật dân sự năm 2005 và không rõ ràng.

Khái niệm mua bán hàng hoá quốc tế hẹp ở chỗ nếu căn cứ theo khoản 1 Điều 27 Luật thương mại năm 2005 thì mua bán hàng hoá quốc tế bao gồm 5 hình thức: xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập – tái xuất, tạm xuất – tái nhập và chuyển khẩu. Nghĩa là theo Luật thương mại Việt Nam

thì yếu tố quốc tế của mua bán hàng hoá quốc tế chỉ nằm ở điều kiện vận chuyển hàng hoá qua biên giới, mà không xem xét đến trụ sở thương mại của các chủ thể tham gia quan hệ mua bán hàng hoá quốc tế. Điều này cũng chưa phù hợp với CISG, bởi lẽ CISG quy định phạm vi áp dụng dựa trên duy nhất một điều kiện là các bên có trụ sở thương mại ở các quốc gia khác nhau.

Khái niệm mua bán hàng hoá quốc tế không rõ ràng về mặt ngôn từ thể hiện ở chỗ: Khoản 1 Điều 27 Luật thương mại năm 2005 nêu ra các hình thức mua bán hàng hoá quốc tế như: “xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập, tái xuất, tạm nhập, tái nhập và chuyển khẩu”. Như vậy, tổng cộng có 7 hình thức mua bán hàng hoá quốc tế. Tuy nhiên, theo các điều khoản giải thích cụ thể (các điều 28, 29 và 30 Luật thương mại năm 2005) thì thực chất “tạm nhập, tái xuất” là “tạm nhập” đi kèm với “tái xuất” và “tạm xuất, tái nhập” là “tạm xuất” đi kèm với “tái nhập”. Kết quả là chỉ có 5 hình thức mua bán hàng hoá quốc tế: xuất khẩu, nhập khẩu, tạm nhập – tái xuất, tạm xuất – tái nhập và chuyển khẩu.

Lẽ ra hai dấu “,” trong khoản 1 Điều 27 phải thay bằng dấu “-” thì mới đảm bảo diễn đạt chính xác về các hình thức của mua bán hàng hoá quốc tế. Mặt khác, trên thực tế có nhiều hoạt động mua bán hàng hoá quốc tế mà thương nhân Việt Nam tham gia nhưng không cần có yếu tố xuất khẩu, nhập khẩu như khoản 1 Điều 27 Luật thương mại năm 2005 quy định.

Liên quan đến định nghĩa “chuyển khẩu”, Điều 30 Luật thương mại năm 2005 quy định: “Chuyển khẩu hàng hoá là việc mua hàng từ một nước, vùng lãnh thổ để bán sang một nước, vùng lãnh thổ ngoài lãnh thổ Việt Nam mà không làm thủ tục nhập khẩu vào Việt Nam và không làm thủ tục xuất khẩu ra khỏi Việt Nam”. Ở đây chúng ta hình dung có sự tham gia của ba bên thương nhân, trong đó có một thương nhân có trụ sở thương mại hoặc nơi cư trú ở Việt Nam đứng ra mua hàng hoá của thương nhân ở nước xuất khẩu bán cho thương nhân ở nước nhập khẩu.

Tuy nhiên, Điều 30 Luật thương mại năm 2005 lại không xác định rõ thương nhân có nơi cư trú hoặc trụ sở thương mại tại Việt Nam là người thực hiện việc mua hàng từ một nước hoặc vùng lãnh thổ để bán sang nước khác hoặc vùng lãnh thổ khác ngoài Việt Nam.

Nếu một thương nhân quốc tịch Việt Nam có trụ sở hoặc nơi cư trú ở chính tại nước xuất khẩu ngoài Việt Nam tiến hành mua hàng hoá của thương nhân khác cũng ở nước xuất khẩu và bán hàng hoá sang nước nhập khẩu ngoài Việt Nam thì liệu có được coi là “chuyển khẩu” trong khi quan hệ mua bán hàng hoá này không hề có liên quan đến quốc gia thứ ba là Việt Nam?

Vấn đề chuyển khẩu chỉ nên đặt ra khi thương nhân Việt Nam hoặc thương nhân nước ngoài có hiện diện thương mại tại Việt Nam đứng ra mua hàng hoá từ nước xuất khẩu để bán cho nước nhập khẩu ngoài Việt Nam. Quy định tại Luật thương mại năm 2005 đã không diễn đạt rõ điều này

dẫn đến cách hiểu là bất kỳ thương nhân nào thực hiện việc mua hàng hoá ngoài lãnh thổ Việt Nam mà không làm thủ tục nhập khẩu vào Việt Nam và không làm thủ tục xuất khẩu ra khỏi Việt Nam thì đều được coi là chuyển khẩu.

Hiện nay, Luật thương mại năm 2005 quy định hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế phải được thể hiện bằng văn bản hoặc bằng hình thức khác có giá trị pháp lý tương đương (điện báo, telex, fax, thông điệp dữ liệu).⁽⁸⁾

Trong khi Điều 11 của CISG quy định: “Hợp đồng mua bán không cần phải được ký kết hoặc xác nhận bằng văn bản, hay phải tuân thủ một yêu cầu nào khác về hình thức của hợp đồng. Hợp đồng có thể được chứng minh bằng mọi cách, kể cả những lời khai của nhân chứng”. Vì quốc gia thành viên của CISG có thể căn cứ Điều 12 và Điều 96 của CISG để tuyên bố bảo lưu quy định này nên điểm khác biệt

về hình thức hợp đồng mua bán hàng hoá giữa Luật thương mại năm 2005 và CISG sẽ không phải là trở ngại đối với Việt Nam khi gia nhập Công ước.

Tuy nhiên, vấn đề đặt ra là có nên bảo lưu quy định về hình thức hợp đồng mua bán hàng hoá khi mà hoạt động mua bán hàng hoá quốc tế diễn ra rất đa dạng và rất nhiều thoả thuận mua bán hàng hoá được thể hiện bằng hành vi cụ thể.

3. Một số kiến nghị

Luật sư Đỗ Minh Anh - Văn phòng luật sư Diệp Nguyễn và Cộng sự, đã đưa ra đề xuất như sau: Cần xây dựng, sửa đổi hệ thống khái niệm “mua bán hàng hoá”, “mua bán hàng hoá quốc tế” và “hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế” của Luật thương mại năm 2005 sao cho tương



Hình ảnh bốc hàng dầm gỗ lên tàu BLUE TOTUS xuất khẩu sang Nhật tại cảng Cần Thơ và cảng Cái Cui.

thích với các quy định của CISG và trên cơ sở định nghĩa “hợp đồng mua bán tài sản” và “quan hệ dân sự có yếu tố nước ngoài” của Bộ luật dân sự Việt Nam.

Yếu tố “quốc tế” của mua bán hàng hoá và hợp đồng mua bán hàng hoá cần được xác định căn cứ vào điều kiện trụ sở thương mại của các bên tham gia quan hệ mua bán hàng hoá ở các quốc gia khác nhau, thay vì căn cứ vào điều kiện dịch chuyển hàng hoá qua biên giới (xuất khẩu, nhập khẩu) như quy định tại khoản 1 Điều 27 Luật thương mại năm 2005 như hiện nay.

Mua bán hàng hoá quốc tế cần được định nghĩa như sau: “Mua bán hàng hoá quốc tế là mua bán hàng hoá được thực hiện giữa bên bán và bên mua có trụ sở thương mại ở các quốc gia khác nhau”.

Hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế cần được định nghĩa như sau: “Hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế là sự thoả thuận ý chí giữa các thương nhân có trụ sở thương mại đặt ở các quốc gia khác nhau, theo đó một bên gọi là bên bán có nghĩa vụ giao hàng và chuyển quyền sở hữu hàng hoá cho một bên khác gọi là bên mua và nhận thanh toán; bên mua có nghĩa vụ thanh toán cho bên bán, nhận hàng và quyền sở hữu hàng hoá theo thoả thuận”.

Một vấn đề liên quan trực tiếp đến khái niệm “hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế” là hình thức của hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế. Như đã phân tích ở phần trên, một quốc gia thành viên CISG có thể tuyên bố bảo lưu Điều 11 của Công ước này. Mặc dù vậy, Việt Nam nên chuẩn bị sửa đổi quy định về hình thức hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế sao cho phù hợp với CISG (mà không nhất thiết phải bảo lưu) đồng thời thống nhất với hình thức của các loại hợp đồng khác theo quy định pháp luật Việt Nam.

Cụ thể là: “Hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế được giao kết bằng lời nói, bằng văn bản, bằng các hình thức khác có giá trị pháp lý tương đương văn bản (điện báo, telex, fax, thông điệp dữ liệu) hoặc được xác lập bằng hành vi cụ thể”. Thuật ngữ “hành vi cụ thể” đã được sử dụng tại Điều 401 của Bộ luật dân sự năm “Hành vi cụ thể” được hiểu là những việc làm thực tế, xác thực, có thể nhận biết được bằng giác quan hay hình dung được dễ dàng, (9) thể hiện rõ ràng ý chí của một bên về sự thoả thuận với bên còn lại.

Ví dụ: Hành vi của một bên giao hàng hoá, nhận thanh toán và một bên nhận hàng hoá, thanh toán mà chưa có thoả thuận bằng văn bản về chất lượng hàng hoá, giá cả, phương thức thanh toán và các điều khoản, điều kiện khác. Nếu hình thức xác lập hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế “bằng hành vi cụ thể” được chấp nhận thì Luật thương mại năm 2005 cũng cần bổ sung thêm điều khoản giải thích thế nào là “hành vi cụ thể” trong mua bán hàng hoá quốc tế.

Ngoài ra, để đồng bộ với việc sửa đổi khái niệm “mua bán hàng hoá quốc tế” và “hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế” trong Luật thương mại năm 2005 thì một số quy định cụ thể có liên quan đến lĩnh vực này cũng cần được

sửa đổi, bổ sung như: giao kết hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế, các điều khoản cơ bản của hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế, trách nhiệm pháp lý do vi phạm hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế...

Mua bán hàng hoá quốc tế có nhiều điểm đặc thù nên ngoài những quy định pháp luật được áp dụng chung cho hợp đồng mua bán hàng hoá đã có trong Luật thương mại năm 2005, cần có nhóm các quy phạm riêng biệt để điều chỉnh loại hợp đồng này. Cũng có ý kiến cho rằng việc xây dựng, bổ sung các quy định nêu trên là không thực sự cần thiết vì đã được tồn tại trong CISG.

Tuy nhiên, với thực trạng các văn bản pháp luật của Việt Nam về lĩnh vực này còn thiếu, đặc biệt là Luật thương mại năm 2005 chưa chứa đựng những quy phạm pháp luật đủ để tạo ra khung pháp lý cho hoạt động mua bán hàng hoá quốc tế; do vậy việc nội luật hoá để gia nhập CISG là cần thiết.

Tóm lại, khái niệm mua bán hàng hoá quốc tế theo pháp luật Việt Nam chưa tương thích với phạm vi áp dụng của CISG sẽ dẫn đến sự thiếu thống nhất trong quá trình áp dụng pháp luật điều chỉnh hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế có thương nhân Việt Nam tham gia.

Để gia nhập các điều ước quốc tế có liên quan, Việt Nam cần sửa đổi, bổ sung, hoàn thiện một cách đồng bộ các quy phạm tư pháp quốc tế, đặc biệt là trong lĩnh vực thương mại quốc tế. Khái niệm mua bán hàng hoá quốc tế và hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế là một trong những vấn đề cơ bản nhất cần nghiên cứu hoàn thiện để làm cơ sở nội luật hoá các quy định của CISG, bổ sung vào hệ thống quy phạm pháp luật điều chỉnh lĩnh vực mua bán hàng hoá quốc tế của Việt Nam.

BBĐ

- (1) Công ước của Liên hợp quốc về hợp đồng mua bán hàng hoá quốc tế năm 1980 (1980 – United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods);
- (2) Tham khảo “Biểu đồ các nước tham gia Công ước Viên”, <http://trungtamwto.vn/vandedacbiet/cong-uoc-vien/cac-nuoc-tham-gia-cong-uoc-vien>;
- (3) Theo Điều 388 Bộ luật dân sự;
- (4) Xem: Luật thương mại năm 2005;
- (5) Giao dịch dân sự là hợp đồng hoặc hành vi pháp lý đơn phương làm phát sinh, thay đổi hoặc chấm dứt quyền, nghĩa vụ dân sự (Điều 121 Bộ luật dân sự năm 2005);
- (6) Hợp đồng dân sự là sự thoả thuận giữa các bên về việc xác lập, thay đổi hoặc chấm dứt quyền, nghĩa vụ dân sự (Điều 388 Bộ luật dân sự năm 2005);
- (7) Theo EP Legal và VCCI, Việt Nam tham gia Công ước Viên 1980 về mua bán hàng hoá quốc tế (CISG) Lợi ích và hạn chế, <http://www.eplegal.com.vn>;
- (8) Xem: Khoản 2 Điều 27 và khoản 15 Điều 3 của Luật thương mại năm 2005;
- (9) Xem: Từ điển tiếng Việt.

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG QUY NHƠN

ĐC: 02 Phan Chu Trinh – TP. Quy Nhơn – Tỉnh Bình Định
ĐT: 056.3892363 – 3892159 * Fax: 056.3891783
Website: quinhonport.com.vn * Email: quinhonport@dng.vnn.vn

KHAI THÁC CẢNG BIỂN

- ✦ Xếp dỡ, lưu kho, bảo quản hàng hóa
- ✦ Đóng gói hàng rời, hàng Container
- ✦ Trung chuyển Container
- ✦ Ủy thác giao nhận hàng hóa



HỆ THỐNG QUẢN LÝ CHẤT LƯỢNG (ISO 9001:2008)
GIẤY CHỨNG NHẬN PHÙ HỢP CỦA CẢNG BIỂN

KINH DOANH DỊCH VỤ HÀNG HẢI

- ✦ Lai dắt tàu biển
- ✦ Vận tải đa phương thức
- ✦ Đại lý kinh doanh xăng dầu
- ✦ Đại lý và môi giới tàu biển
- ✦ Cung ứng nước ngọt, lương thực, thực phẩm
- ✦ Gia công, sản xuất các sản phẩm cơ khí
- ✦ Sửa chữa Container, phương tiện vận tải thủy-bộ
- ✦ Kinh doanh xuất nhập khẩu

UỶ TÍN – CHẤT LƯỢNG – AN TOÀN – PHÁT TRIỂN !



Công ty cổ phần

THƯƠNG CẢNG VŨNG TÀU

Vung Tau Commercial Port Joint Stock Company

- Dịch vụ Đại lý tàu biển, cung cấp các dịch vụ về cảng, xếp dỡ hàng hóa, cho thuê kho, bãi.
- Dịch vụ kho vận, kho ngoại quan, dịch vụ khai thuế hải quan.
- Vận chuyển hàng hóa, container ...
- Dịch vụ cung ứng thiết bị và sửa chữa tàu biển.
- Kiểm tra, bảo trì, bảo dưỡng thiết bị ống các loại phục vụ dầu khí.
- Xây dựng công trình dân dụng và công nghiệp, lắp đặt trang thiết bị cho các công trình xây dựng, hoàn thiện công trình xây dựng.

*Sự hài lòng của quý khách
là thành công của chúng tôi*



Nhanh chóng - Chất lượng - An toàn - Hiệu quả - Giá cả hợp lý



973 Đường 30/4, P. 11, TP. Vũng Tàu,
Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu
Tel: 064.3848549 - 064.3848312
Fax: 064.3848193
Email: vungtauport@hcm.vnn.vn

vungtauport.com.vn



TỔNG CÔNG TY CÔNG NGHIỆP TÀU THỦY
CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG CHÂN MÂY
CHAN MAY FORT

CÁC DỊCH VỤ CHÍNH
MAIN SERVICES

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



BIỂN ĐÔNG
EAST SEA



BIỂN ĐÔNG
EAST SEA

QUÊ THƯƠNG SA
VIỆT NAM



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

Trụ sở chính:
Thôn Bình An, Xã Lộc Vĩnh, Huyện Phú Lộc
Tỉnh Thừa Thiên Huế
Tel: 84.54.3891841 - 84.54.3876096 - 84.54.2477968
Fax: 84.54.3891838 - 84.54.3684474
Email: info@chanmayport.com.vn

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

Chan May Port
Address: Loc Vinh Commune - Phu Loc District -
Thua Thien Hue - Viet Nam
Phone: 84.54.3891841 - 84.54.3876096 - 84.54.2477968
Fax: 84.54.3891838 - 84.54.3684474
Website: www.chanmayport.com.vn



Since 1863

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG SÀI GÒN
CẢNG TÂN THUẬN 2

242 Bùi Văn Ba, P. Tân Thuận Đông, Quận 7, TP.Hồ Chí Minh
Tel : (84-8).38722291 - 38721920 • Fax: (84-8).38729566 - 38721921

www.csg.com

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





Mẫu tin trên do bác sĩ Huỳnh Huy Khiêm dịch, in báo Tuổi trẻ số 167/2016 ra ngày 23/6/2016. Tôi chép lại nguyên văn.

Tác dụng của âm nhạc đối với sức khỏe trên thế giới xưa nay đã được nhiều người nói đến, chịu khó tìm tòi hẳn ta sẽ gặp nhiều ví dụ thuyết phục khác. Tôi tin vậy và chia sẻ niềm tin đó với Nhạc sĩ Miên Đức Thắng. Ông cười, lục trong tủ sách gia đình đưa tôi cuốn *Ứng dụng âm nhạc trong điều trị* của ông do Hội Dược sĩ bệnh viện ấn hành. Tôi giờ xem và ngạc nhiên, hóa ra vấn đề các nhà khoa học thuộc Đại học Bochum (Đức) nghiên cứu cũng là điều hơn chục năm nay Miên Đức Thắng theo

“Nghiên cứu mới từ các nhà khoa học thuộc Đại học Bochum (Đức) cho rằng nghe nhạc hòa tấu có thể giúp giảm huyết áp và nhịp tim.

Theo đó, 120 người tình nguyện tham gia thử nghiệm về ảnh hưởng của các dòng nhạc trên sức khỏe. Họ được phân ngẫu nhiên nghe nhạc hòa tấu, nhạc pop hoặc ngồi lặng yên không nghe gì trong 60 phút. Huyết áp, nhịp tim và nồng độ cortisol trong máu được đo trước và sau khi nghe. Kết quả cho thấy người nghe dòng nhạc hòa tấu cổ điển như Mozart hay Strauss giảm huyết áp và nhịp tim đáng kể so với hai nhóm còn lại.

Đồng thời nồng độ cortisol máu đều giảm ở người có nghe nhạc so với người không nghe. Đây là loại nội tiết giữ vai trò quan trọng giúp chuyển hóa các chất và đối phó với stress, nồng độ quá cao hoặc quá thấp đều không tốt”.

MIỀN ĐỨC THẮNG



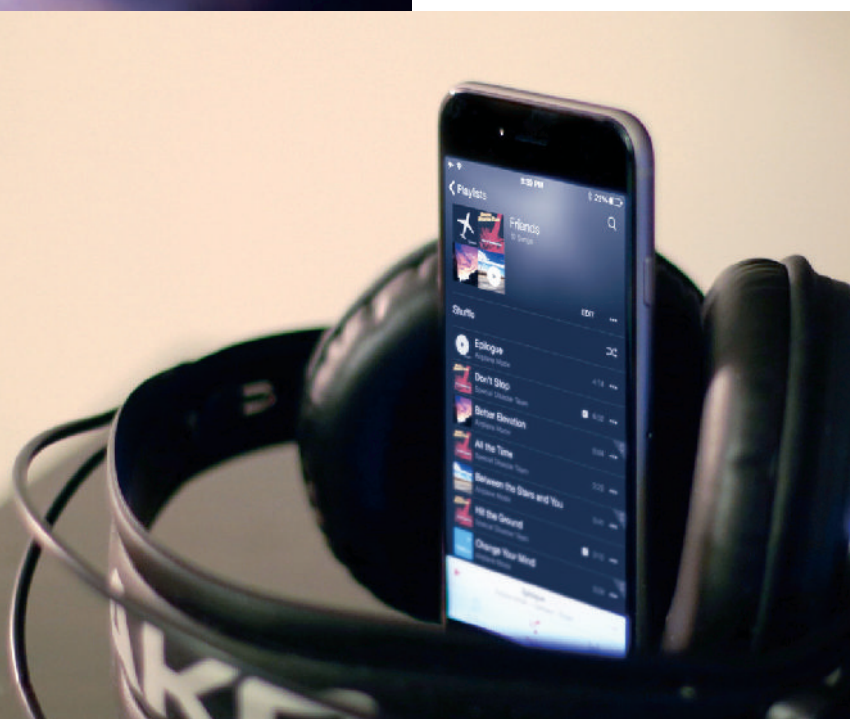
Nhạc sĩ

với ứng dụng âm nhạc trong điều trị bệnh

NGÔ XUÂN HỘI

đuổi. Ông bộc bạch: “Khi bắt tay vào nghiên cứu công trình, các nhà khoa học thường có phòng thí nghiệm với đầy đủ máy móc thiết bị hiện đại, có đội ngũ những người giúp việc và các cộng sự. Ví dụ, để có thể rút ra được kết luận: “...Nước có ý thức, có thể tiếp nhận, ghi nhớ và giao tiếp với môi trường giống như bất kỳ sinh vật nào khác...” Tiến sĩ, bác sĩ Masaru Emoto người Nhật cùng với nhóm làm việc của mình đã mất 4 năm rưỡi. Chụp khoảng 10.000 bức ảnh về tinh thể nước. Quan sát quá trình tinh thể hóa vài ngàn lần trong phòng lạnh. Còn mình chẳng có gì ngoài những cây đàn và một tấm lòng nghệ sĩ. Do đó để biết âm nhạc tác động như thế nào tới sức khỏe con người, mình phải đọc, phân tích rất kỹ, rất nhiều những công trình nghiên cứu của các nhà khoa học Đông, Tây, kim, cổ, kết hợp với những phát hiện, cảm nhận của bản thân trong quá trình hoạt động âm nhạc với tư cách là nhạc sĩ, ca sĩ và nhạc công...”. Theo ông, âm nhạc động đến lòng người, lòng dân, lòng nước. Âm nhạc động đến trời đất, đến cõi siêu nhiên. Âm nhạc phát sóng, sóng vật lý cơ năng, sóng lượng tử, nguyên tử. Sóng tràn đầy xung quanh chúng ta, hữu hình và siêu hình. Âm nhạc gắn liền với thời đại, môi trường sống của mỗi sinh vật. Nó cho thấy biểu hiện cảm xúc, cảm giác về hạnh phúc, khỏe mạnh hay bệnh tật. Cho thấy sự trao đổi, chuyển hóa năng lượng giữa các cá nhân và cộng đồng.

Nền âm nhạc Đông phương được xây dựng trên Ngũ cung (5 nốt) có tên là: Cung, Thương, Giốc, Trủy, Vũ (Hạ, Tỵ, Xang, Xê, Cống), tương ứng với ngũ hành trong vũ trụ theo quan niệm dịch lý Đông phương: Kim, Mộc, Thủy, Hỏa, Thổ và 5 cơ quan tương ứng của tiểu vũ trụ (con người) là Can, Tâm, Tì, Phế, Thận. Năm nguồn năng lượng - năm cơ quan của đại và tiểu vũ trụ hàng ngày chế tác, điều hòa, trao đổi năng lượng, giữ quân bình cho cơ thể, giúp con người tránh được bệnh tật.



Vì thế, để tăng cường sức khỏe cho con người và trị các chứng bệnh con người mắc phải, chúng ta có thể điều chỉnh các nốt nhạc, các bài nhạc cho tương ứng để điều chỉnh năng lượng và các cơ quan, làm quân bình cơ thể, tránh bệnh tật. Ví dụ khi chúng ta hát là đưa khí vào (đồn khí), lấy khí (nén khí). Khi ấy, các cơ quan khí đi qua có môi, miệng, lưỡi, vòm họng, khí quản làm rung cổ họng... giúp các cơ quan này tiết ra kích thích tố T3, T4. Quan trọng nhất là cơ hoành, kết nối những cơ quan khác. Khi cơ hoành hoạt động, nó làm ảnh hưởng đến những tim, phổi, dạ dày, khiến những cơ quan này hoạt động tốt hơn. Còn khi các nhạc công thổi kèn, thổi sáo... là họ đang vận khí từ đan điền, tức khí từ dưới bụng lên. Việc vận khí tác động tới các cơ quan nội tạng cũng theo một hình thức tương tự. Yoga của Ấn Độ xưa đã biết đến điều này qua hệ thống Chakras, tức là hệ thống luân xa, gồm 7 điểm xếp hàng dọc chạy từ gót chân lên đỉnh đầu. Ở Interval quãng Đô 2, tính từ gót chân thì có 5 quãng 8. Tính từ đốt xương cùng là Đô 3, cho đến đốt xương sống lưng 2 (L2) là nốt La. Nốt La người ta đo được là 440 Hertz. Trong âm nhạc, người ta sử dụng nốt này để làm âm La chuẩn cho các nhạc cụ khác phải theo (đó chính là Diapason), nốt này nằm ngay thất lưng (vùng thận). Rung động của nốt La có thể làm rung động thận, tạo ra hormon Adrenaline (kích thích tố) của nang thượng thận. Rõ ràng là các nốt của âm nhạc có tác động đến hệ thần kinh của con người.

Từ những nghiên cứu trên, đi vào ứng dụng âm nhạc trong điều trị bệnh, ông chia các nhạc phẩm của mình theo các liệu pháp. Có 4 liệu pháp tất cả:

1) Liệu pháp âm nhạc an thần: Là những ca khúc có tiết tấu êm ái, nhẹ nhàng, có thể làm dịu những căng thẳng và ru ngủ.

2) Liệu pháp âm nhạc giải uất: Là những bài hát khai thông được nỗi u uất trong tâm hồn của người bị bệnh

trầm cảm hoặc đang bị stress.

3) Liệu pháp bi thắng nộ: Là những bài hát buồn bã, da diết, bi ai để chế ngự giận dữ, cuồng nộ.

4) Liệu pháp âm nhạc sôi động: Là những ca khúc tươi vui, tích cực. Nhịp độ tần số cao, ca từ vui vẻ.

Mỗi liệu pháp, Miên Đức Thắng chọn ra 10 ca khúc. Như vậy, với ứng dụng âm nhạc trong điều trị bệnh, trong gia tài hàng trăm ca khúc đã sáng tác, có 40 ca khúc được ông đem ra thi triển trong các lớp tập huấn tại sở Y tế thành phố Hồ Chí Minh, trong các bệnh viện, trước người bệnh và bạn bè. Trong đó có nhiều ca khúc nổi tiếng làm nên tên tuổi Miên Đức Thắng, đã từng được cất lên trong các cuộc đấu tranh của sinh viên Sài Gòn chống chế độ Mỹ - Ngụy những năm sáu mươi của thế kỷ trước. Đó là những *Tôi, sông là bến đò, Đất nước cần trái tim ta, Mai kia lòng độ lượng...* Và đặc biệt *Hát từ đồng hoang*, một bài hát tiêu biểu của ông. Miên Đức Thắng sáng tác nhạc phẩm này năm 1966, khi chiến tranh đang diễn ra khốc liệt trên quê hương Việt Nam: “...*Đất hoang ta xói, đất khô ta cày. Đất mang hoa thắm, tương lai ta đầy/ Đất ta ta xói, đất ta ta bơi. Đất ta ta tới, đất ta ta ngời/ Đất cho ta sống, quê hương ta trông. Đất cho ta chết, quê hương ta về/ Rồi ngày mai đất ta vươn thom mùa lúa mới, rồi ngày mai đất ta hoa lên hồng môi cười, rồi ngày mai quê hương xanh lên màu sông núi, vì ngày mai dân ta quyết sống vì đất này*”. Với tính tích cực thể hiện trong ca từ, trong tiết tấu, giai điệu, bài hát nuôi dưỡng sự lạc quan về một ngày mai tươi sáng, đã trở thành liều thuốc nuôi dưỡng, vực dậy tinh thần tranh đấu của đồng bào học sinh sinh viên miền Nam một thời. *Hát từ đồng hoang* được Miên Đức Thắng xếp vào Liệu pháp âm nhạc sôi động.

Lại có những ca khúc có tiết tấu êm ái, nhẹ nhàng, có thể làm dịu căng thẳng và ru ngủ: “*Tôi sống thom lòng mẹ/ Tình đầy nguồn xa xôi/ Đi qua bờ thế kỷ/ Mệnh mang điệu ru hời/*



Sen chiều lên áo mới/ Nội thành hát à ơi/ Sông ơi, lòng có biết/ Tôi, sông là bến đò...” (Tôi, sông là bến đò)

Tôi đã nghe nhiều nhạc sĩ hát.

Họ là những người am hiểu kỹ thuật thanh nhạc, giàu cảm xúc nên nói chung hát hay, nhưng phần nhiều chỉ hay từng đoạn từng câu. Gặp những xen đôi hỏi cao độ, trường độ... nhiều người lực bất tòng tâm dẫn đến hụt hơi, khó hay trọn toàn bài như ông. Miên Đức Thắng, nhạc sĩ hát hay nhất trong các nhạc sĩ như bạn bè có người vinh danh, sở hữu một giọng nam trung (Baritone), không lên quá cao, không xuống quá thấp, với một âm vực vừa phải. Nhưng khi cần ngân rung, ông không ngại ngân rung, cần luyến láy ông không ngại luyến láy. Những khi ấy có cảm giác ông như một người đang lên dốc, bất ngờ gặp cảnh cây chắn ngang đường, người đó dừng lại bình tĩnh



gạt chương ngại vật sang một bên rồi tiếp tục đi. Cách hát của ông mộc mạc, bình dị. Hát bằng giọng thật, nghe tròn vành rõ chữ, rót các ca từ thẳng vào trái tim người nghe. Nghe ông hát, tôi bỗng hiểu vì sao tháng 10 năm 1969 chính quyền Sài Gòn lại kết án ông 5 năm khổ sai biệt xứ.

Sáng tác nhạc và thích tự mình trình bày nhạc phẩm, Miên Đức Thắng chơi thành thạo nhiều nhạc cụ: piano, keyboard, guitar, harmonica, mandolin... Nét đặc biệt của ông là gảy đàn bằng những ngón tay trái lão luyện. Ông còn say mê vẽ tranh, nặn tượng. Công chúng từng biết đến một Miên Đức Thắng tài hoa trong âm nhạc. Nay lại ngạc nhiên trước một Miên Đức Thắng đa dạng về đề tài và màu sắc trong hội họa. Hơn 100 bức tranh sơn dầu ông vẽ từ năm 2000 lại nay đã đem lại cho ông nhiều niềm vui. Bức tranh “Phố

Trăng”, giải thưởng Hội Mỹ thuật thành phố Hồ Chí Minh năm 2009. Tượng “Mẹ con” mà nhiều người say mê, đem lại cho ông cái mới và sự tươi mát trong suy nghĩ. Đến nay, ở cả ba lĩnh vực, từ hát đến vẽ tranh, nặn tượng, số tác phẩm ông sáng tác trong mỗi thể loại lên đến hàng trăm. Ông bảo: “*Mỗi lĩnh vực tôi có một niềm vui riêng. Hội họa cho tôi cái hạnh phúc của người bán tranh, âm nhạc cho tôi hạnh phúc được khơi nguồn từ người nghe, nặn gốm là sáng tạo tinh hoa từ đất...*”. Tất cả đều mang hồn quê, hoặc ông gửi hồn vào đó. Và trong ba niềm đam mê, ông lấy âm nhạc làm chủ đạo.

Sinh năm Giáp Thân 1944, đến Bình Thân 2016 Miên Đức Thắng tròn 72 tuổi. Những trải nghiệm cuộc đời khiến người nghệ sĩ trong ông thường xuyên trầm trồ, mà kỳ lạ từ đáy sâu tâm hồn ông vẫn giữ

tươi nguyên cảm xúc ngày bé, mỗi khi đêm về thấy trăng và mưa là xúc động mạnh, buồn không ngủ được, muốn hát lên một cái gì đó. Từ đó, hát với ông trở thành nhu cầu tự thân. Khi còn trẻ, ông *Hát cho đồng bào tôi nghe*. Về già, trong hoàn cảnh đất nước không còn chiến tranh nhưng không hẳn đã hòa bình, âm nhạc của ông lắng lại trong những xúc cảm đời thường với những lời ca bình dị. Ông mang vào âm nhạc của mình những dư vị mới, những phương pháp trị liệu của thiền, yoga, tâm lý, bệnh lý học... Với **Ứng dụng âm nhạc trong điều trị bệnh**, Miên Đức Thắng hy vọng tạo ra một hiệu ứng xã hội để có thể gây cảm hứng cho những ai yêu lời ca tiếng hát, để âm nhạc trở nên có ích hơn nữa cho cộng đồng. ■

Thành phố Hồ Chí Minh,
tháng 7-2016

Tưng bừng HỘI THAO APA

XIII 2016







CMA CGM AND PSA IN MAJOR JOINT-VENTURE

In a bid to win back the business lost to other Malaysian hubs such as Port Klang and Tanjung Pelepas, CMA CGM and PSA-Singapore are to form a joint-venture to lease and operate four container terminals in Singapore, according to JOC.com.

Alphaliner said: “The new CMA CGM-PSA joint-venture could prove to be a major coup for Singapore, as bringing CMA CGM and its new alliance partners back to PSA’s fold could finally reverse a long-term

structural decline”.

It was recently reported that CMA CGM’s acquisition of Neptune Orient Lines (NOL) had taken a new turn after the carrier had made a cash offer for all outstanding shares in NOL.

PSA’s most recent venture involves the decision to weigh containers at all of its terminals in a bid to assist in the smooth transition into the new rule, which is due to come into effect on July 1, 2016.

PSA International had also been

reported recently by PTI as being one of the four port operators to pre-qualify for the design, development, financing, and construction of the Corozal Container Terminal at Corozal Port in Panama.

The terminal operator recently opted into a joint-venture with Cosco in order to invest in new container berths in Singapore, which aim to serve the next generation of mega-ships.

Port Technology

*Cuộc đời chỉ mở đường khai lối cho kẻ
biết mình đang tiến bước về đâu.*

(Ralph Waldo Emerson)

2M TO EXPAND WITH FOURTH ALLIANCE PARTNER?

Zim Integrated Shipping Services could be in line to join Maersk and MSC's 2M alliance, together with Hyundai Merchant Marine (HMM), according to JOC.com.

An unnamed source said: "... although the carriers involved have not confirmed the potential inclusion of a fourth carrier."

PTI previously reported that HMM could be joining up with 2M in order to lower its debt levels and better

cope in a volatile market.

Maersk Line believe that the inclusion of HMM would effectively allow it to provide a stronger product in the trans-Pacific trade.

It is now a question of whether HMM is to join up with 2M or THE Alliance, following reports that THE Alliance back HMM's entry into its own vessel sharing agreement.

Maersk Line recently stated that it is open to the right opportunity for

an acquisition, since the history of strong leadership has been achieved by a combination of acquisitions and organic growth.

The most recent development in terms of mergers and acquisitions involves Hapag-Lloyd and United Arab Shipping Company, who have both recently announced an agreement to merge both companies.

Port Technology



HAPAG-UASC APPROVE MERGER DEAL

In a bid to deal with a saturated market, German carrier Hapag Lloyd has agreed on a deal to merge with United Arab Shipping Company (UASC), which would create a total estimated value of up to US\$8.9 billion for both companies, according to Reuters.

The deal will see Hapag-Lloyd take all the shares in UASC, following the approval of the deal by its supervisory board.

PTI previously reported that UASC shareholders had backed a potential deal at an Extraordinary General Meeting.

The idea to merge was first proposed for both lines to be more competitive in a saturated market caused by weak demand, low freight rates and overcapacity.

Hapag-Lloyd has since merged with a number of Asian carriers to form THE Alliance, which aims to

take on 2M and the OCEAN Alliance as a competitive shipping alliance.

The most recent development in terms of shipping alliances is with Maersk and MSC's 2M alliance, which could see Hyundai Merchant Marine (HMM) joining up with both carriers,

HMM is looking to join 2M in order to gain some stability in a market that remains volatile, which could also be impacted further by Britain's recent decision to leave the European Union.

Port Technology

CMA CGM COMPLETES NOL ACQUISITION

CMA CGM has been announced as crossing the 90% threshold of ownership in Neptune Orient Lines, which marks the beginning of full control in the company, according to qCaptain.

The company now owns more than 2.3 million shares in NOL.

PTI previously reported that CMA CGM owned 10.5% of NOL's shares and had made an all-cash offer to acquire all outstanding shares at US\$0.95 per share.

China is the most recent country to announce approval of the acquisition, with the EU announcing its approval shortly after.

Despite the deal, NOL recently saw a loss of \$105 million in Q1 2016, with CMA CGM reporting a slump of \$100 million in the same period.

CMA CGM believes that the acquisition of NOL will help to strengthen its position as a world-leading shipping company. It is currently the third-largest container

shipping company in the world, and operates a fleet with more than 2.3 million TEU of capacity.

Fact File: CMA CGM is a leading worldwide shipping group. Its 450 vessels call at more than 400 ports globally, across all 5 continents. In 2015, the company carried 13 million TEU. With a presence in 163 countries, through its 426 agencies, the group employs 22,000 people worldwide, including 2,400 at its headquarters in Marseille, France.

Port Technology





MALAYSIA IN \$2BN PORT EXPANSION

The Port of Tanjung Pelepas (PTP) will invest more than US\$2.1 billion to expand the port's capacity over the next five to 15 years.

Chairman Datuk Seri Che Khalib Mohamad Noh said the immediate plan was to embark on a comprehensive upgrade, as well as the refurbishment of quay cranes and rubber-tyred gantries.

It would also replace PTP's existing equipment to increase the handling capacity from the current 10.5 million TEU to 13.2 million TEU annually.

Datuk Seri Che Khalib Mohamad Noh said: "This will be followed by the development of Phase 3 which is expected to take place in 2018. Phase 3A and 3B, which consist of six new berths of three kilometres in length, will enable us to increase our handling capacity to 22.2 million TEU before 2030".

Che Khalib said the expansion would ensure that PTP remains competitive in the market and ultimately emerge as the most preferred transshipment port in Asia.

Presently, the country's biggest single port operator is operating with 14 berths measuring five kilometres of quay length.

This follows previous news that the Johor Port Authority was planning to expand the berth capabilities at the Port of Tanjung Pelepas in 2016.

Mohamed Khaled, Chief Minister of the Malaysian State of Johor, concluded by saying that PTP's latest expansion plan reflected the highest level of confidence by the port operator to position itself as the preferred port of choice in the region.

Port Technology

*Tôi chưa thấy
màu mè nào có
thể đương đầu
lâu dài với sự
thành thật.
(Antoine de Rivarol)*



CÔNG TY LIÊN DOANH BÔNG SEN

LOTUS JOINT VENTURE COMPANY

ISO 9001:2008

Chào mừng
HỘI NGHỊ CẢNG BIỂN
VIỆT NAM 2016



25 Năm
1991 - 2016
CẢNG LOTUS

DỊCH VỤ

Tiếp nhận tàu biển, xếp dỡ hàng hóa, container.
Vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu.
Giao nhận quốc tế.
Kho bãi hàng hóa các loại.
Kho bãi ngoại quan.



SERVICE

International port, stevedoring service.
Shipping.
Freight forwarding.
Storage and warehouses, CFS service.
Bonded warehouse.

1A Nguyễn Văn Quỳ, Phường Phú Thuận, Quận 7, TP.HCM
Điện thoại: (84.8) 38730148 / 38730147 / 38730146
Email: lotusportvn@hcm.vnn.vn
Website: www.lotusport.com