TRONG SỐ NÀY

Thư chúc mừng năm mới của Chủ tịch Hiệp hội Cảng biển VN 2

Cách mạng công nghiệp 4.0, cơ hội hơn là thách thức 4

Tin trong nước 10

Tin quốc tế 22

Vấn đề & Sự kiện

- Cảng Đà Nẵng khẳng định vị trí cửa ngõ Biển Đông 28
- Cảng biển Đông Nam bộ vẫn chờ ... Xuân! 30
- Thị trường bán lẻ Việt Nam năm 2018: Cạnh tranh sẽ khốc liệt hơn 32
- Châu Á Thái Bình dương: Lá cờ đầu trong xu thế hội nhập 36

Logistics

- Logistics: Thị trường "bỏ ngõ" của nông sản Việt Nam 43
- Logistics cho phát triển nông nghiệp 44

Diễn đàn

- Kiến nghị sửa đổi quy định về kiểm dịch để thúc đẩy môi trường xuất khẩu thủy sản Việt Nam 48
- Dự báo kinh tế thế giới trước xu hướng thắt chặt chính sách tiền tệ 54
- Hỏi & Đáp 58

Văn hóa & Thể thao

- Năm Tuất - tản mạn về Chó 68
- Khi các Tổng thống Mỹ lẩy Kiều 72
- Trang thơ Đỗ Minh Dương 75

News 78

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

Tổng Biên tập
Lê Công Minh

Phó Tổng Biên tập
Hồ Kim Lân

Thư ký Tòa soạn
Lương Nguyệt Thu

Thực hiện, trình bày
Minh Hoàng

Tòa soạn
Lầu 6, Số 3 Nguyễn Tất Thành, Q.4, TP.HCM
Tel: 028.730 13478 - 730 88090 - Fax: 08.394 02898
Email: vpa@saigonport.com.vn
shippingtimes@yahoo.com
Web: www.vpa.org.vn

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

Lưu hành nội bộ

Chúc Mừng Năm Mới
HAPPY NEW YEAR
2018
Tết

Hiệp hội Cảng biển Việt Nam đã có hơn 23 năm hoạt động có hiệu quả trong sự quan tâm hỗ trợ của các cấp các ngành có liên quan và sự đóng góp tích cực của các cảng hội viên, của nhiều đơn vị và cá nhân bên ngoài.

Với vai trò và trách nhiệm ngày càng quan trọng của khối cảng biển Việt Nam trong giai đoạn mới, mong muốn của Ban Chấp hành Hiệp hội cùng toàn thể hội viên là thể hiện được vai trò tiên phong hơn nữa, góp phần tích cực nhất của mình cho sự phát triển nhanh và bền vững ngành hàng hải nói chung và khối cảng biển nói riêng, đồng thời tham gia giải quyết những vấn đề chung trong nước và quốc tế có liên quan đến khối cảng.

Đón Xuân Mậu Tuất 2018, tiếp nối những thắng lợi đã đạt được trong năm 2017 vừa qua, tôi xin trân trọng gửi đến toàn thể quý lãnh đạo, CBCNV các cảng thành viên, quý cơ quan doanh nghiệp hoạt động kinh doanh trong ngành hàng hải và quý độc giả Tạp chí Thương mại Hàng hải (Shipping Times) cùng toàn thể gia đình lời chúc tốt đẹp nhất.

Tôi cũng xin chân thành cảm ơn lãnh đạo các cơ quan thẩm quyền trung ương và địa phương, các doanh nghiệp ngành hàng hải, các cá nhân thân hữu gần xa trong năm qua đã quan tâm hỗ trợ, tạo điều kiện thuận lợi cho Hiệp hội Cảng biển Việt Nam nói chung của Tạp chí Shipping Times nói riêng hoạt động có hiệu quả và phát triển, góp phần tích cực hoàn thành kế hoạch phát triển, kinh doanh chung của ngành và tăng cường quan hệ kết nối, hợp tác cùng có lợi và bền vững hơn, hướng đến những mục tiêu phát triển và đóng góp cao hơn trong tương lai.

Rất mong tiếp tục nhận được sự quan tâm hỗ trợ của quý vị trong thời gian tới.

Kính chúc năm mới nhiều Sức khỏe - Hạnh phúc - An khang và Thịnh vượng.

TM. BAN CHẤP HÀNH
HIỆP HỘI CẢNG BIỂN VIỆT NAM
Chủ tịch,

LÊ CÔNG MINH

CÁCH MẠNG CÔNG NGHIỆP 4.0
cơ hội hơn là thách thức...

DIỆP VĂN SƠN

Trong không khí mùa Xuân rộn ràng, hệ thống truyền thông rộ lên về những thông tin xung quanh cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 (CMCN 4.0), trùng hợp với việc Tp.HCM đang lấy ý kiến góp ý cho "Đề án xây dựng thành phố thông minh". Thế là cuộc CMCN 4.0 không còn là chuyện xa vời, chuyện của ai đó, của nước nào đó mà đã bắt đầu chạm ngõ nước ta rồi. Nó đến cùng với một câu hát reo vui "em ơi mùa xuân đến rồi đó". Đứng trước thực trạng cuộc CMCN 4.0 chạm ngõ, nhiều ý kiến nói đây là một thách thức.Tuy nhiên nếu nhìn theo một tâm thức khác phải xem đây là một cơ hội cho VN. Để tồn tại, VN phải chủ động chuyển mạnh mẽ hướng đến những ngành công nghiệp công nghệ cao, nâng cao hiệu quả, năng lực sản xuất, khả năng cạnh tranh và năng suất của các ngành công nghiệp truyền thống thông qua việc đầu tư phát triển khoa học công nghệ, đổi mới và ứng dụng công nghệ tiên tiến, nâng cao trình độ, kỹ năng của người lao động. Đây chính là cơ hội hiếm có Việt nam phải chủ động nắm bắt để phát triển

Cuộc CMCN 4.0 tác động đến tất cả các lĩnh vực kinh tế - xã hội, từ công nghiệp, nông nghiệp, tài chính, ngân hàng, lao động, việc làm, giao thông vận tải, dệt may, du lịch, y tế, giáo dục đào tạo… đến doanh nghiệp và các địa phương.

Đây là một trong những bước đi hữu ích và nhanh nhất để thu hẹp khoảng cách kiến thức về các nút thắt mà các ngành và doanh nghiệp của Việt Nam tạo điều kiện cơ hội để nâng cao năng suất và khả năng cạnh tranh.

Nền kinh tế số (hay còn gọi là nền kinh tế internet hoặc kinh tế mới của CMCN 4.0) là một nền kinh tế dựa trên các công nghệ kỹ thuật số. Những năm qua, tiến bộ công nghệ đã tác động vào các ngành kinh doanh cũng như mọi khía cạnh của cuộc sống. Điều này khiến kinh tế số ngày càng đóng một vai trò quan trọng hơn trong tổng thể nền kinh tế tại mỗi quốc gia, trong đó có Việt Nam.

Một điểm đáng chú ý là hiện những di sản của cuộc cách mạng công nghiệp lần thứ 2 và thứ 3 của nước ta không nhiều, do đó Việt Nam có thể dễ dàng tiếp cận với những tiến bộ mới nhất trong cách mạng công nghiệp lần thứ 4.

Cách mạng công nghiệp 4.0: Cơ hội chưa từng có cho Việt Nam, nó đưa đến sự thay đổi về bản chất không tuân theo quy luật thông thường, dự đoán sẽ chuyển hóa toàn bộ thế giới thực của chúng ta sang thế giới số. Qua đó thay đổi một cách toàn diện cách tiếp cập của con người ở tất cả các lĩnh vực: Kinh tế, văn hóa và xã hội… Cuộc cách mạng này sẽ tác động đến Việt Nam, đặc biệt là trong lĩnh vực kinh tế. Đây sẽ là cơ hội để kinh tế Việt Nam bứt phá thay vì bị bỏ lại so với phần còn lại của thế giới như lâu nay.

Cũng như các nước trên thế giới, Việt Nam có rất nhiều các bộ phận, lĩnh vực đi tiên phong hiện đang hoạt động trong không gian của cách mạng công nghiệp 4.0 như: Viễn thông, hệ thống mạng, camera tự động… Thậm chí một số doanh nghiệp cũng đang áp

dụng công nghệ in 3D, hay như mới đây nhất công ty FPT cho biết chuẩn bị ra mắt xe ô tô tự hành…

Nhớ lại khi bắt đầu CMCN 3.0 nhiều nước châu Á sau thời gian không lâu nhanh chóng hóa rồng làm nên nhưng câu chuyện thần kỳ như Đài Loan, Hàn Quốc, Singapore… khi các điều kiện hạ tầng kỷ thuật ban đầu rất khiêm tốn, không như VN đứng trước CMCN 4.0.

Về đời sống thực tiễn, cách mạng công nghiệp 4.0 được dự đoán sẽ mang lại những lợi ích rất lớn. Tuy nhiên với những quốc gia có nền kinh tế dựa vào khai thác tài nguyên, lao động giá rẻ như Việt Nam, tác động của cuộc cách mạng này trong giai đoạn đầu có thể sẽ là rất tiêu cực, vì vậy không nên nản chí, hãy giữ vững niềm tin.

Trái ngược với những thách thức có thể thấy, ảnh hưởng của cách mạng công nghiệp 4.0, trong khía cạnh tiêu dùng là rất tích cực khi Việt Nam có thể tiếp cận được thông tin, tiếp cận được tri thức, tiếp cận được các dịch vụ tiên tiến… Đây được xem là một cơ hội cho nền kinh tế nước ta có một hệ năng lực mới để phát triển.Một thí dụ có thể thấy phản ánh xu hướng nầy là, thay vì yêu cầu cấm Taxi công nghệ Uber hay Grab hoạt động, cấm biểu ngữ bôi bấn taxi công nghệ, một việc làm trái pháp luật, thì ngoài việc ứng dụng phần mềm gọi ô tô, Tập đoàn Mai Linh đã đưa loại hình "xe ôm công nghệ" - Mai Linh.Bike - vào hoạt động .

Một ví dụ có thể thấy ALIBABA lúc đầu được truyền cảm hứng từ AMAZON,dựa vào mô thức của AMAZON rồi Trung Quốc hóa đến nay đã vượt mặt AMAZON!

Tóm lại có thể nói rằng, cách mạng công nghiệp lần thứ 4 sẽ làm thay đổi hệ thống của cả một cấu trúc. Trong đó, những cái cũ không sớm thì muộn sẽ bị thay thế. Những cái cũ không kịp thay đổi, hậu quả sẽ càng nặng nề, nghiêm trọng.

Tuy nhiên cách mạng công nghiệp lần thứ 4, với sự thay đổi về bản chất không tuân theo quy luật logic tuyến tính thông thường giúp Việt Nam có thể nhảy thẳng vào cuộc cách mạng lần này. Rồi đây sẽ có nhiều đô thị thông minh, công nghiệp 4.0, thương mại 4.0, nông nghiệp 4.0, giao thông 4.0, logictics 4.0, cảng biển 4.0… nở rộ như hoa mùa xuân đua sắc trong mùa Xuân của đất nước.

Nhảy thẳng ở đây không đồng nghĩa với việc "mượn đầu heo nấu cháo" mà chúng ta cần phải chuẩn bị đầy đủ những năng lực để có thể tận dụng các cơ hội mà cuộc cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 mang lại.

Cùng với học hỏi, chúng ta cần phải biết "tranh thủ"của thế giới bằng việc liên kết, hợp tác với những doanh nghiệp, các trung tâm nghiên cứu hàng đầu thế giới.

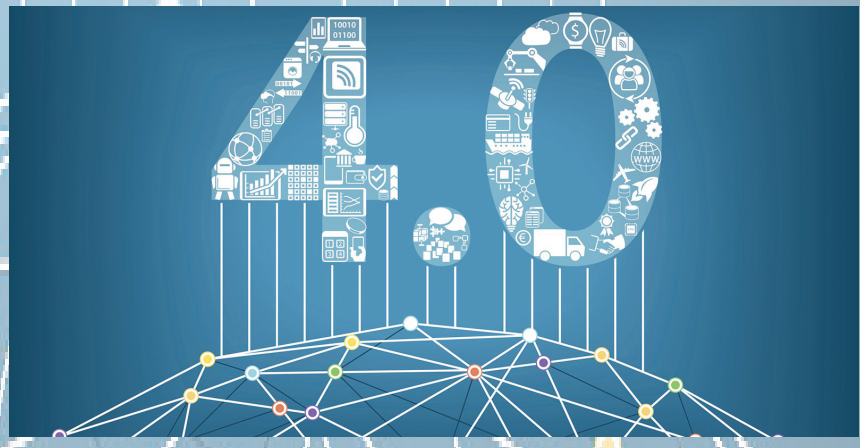
Còn với làn sóng startup các chuyên gia cho rằng khởi nghiệp trong công nghiệp cách mạng 4.0 đang được các startup Việt Nam tuy nắm bắt nhanh nhưng nếu không có sự đầu tư, tìm hiểu theo chiều sâu và sự chuẩn bị kỹ thì làn sóng này cũng sẽ chỉ dừng lại ở phong trào bề nổi.

Theo các chuyên gia, trong cuộc cách mạng 4.0, Việt Nam có lợi thế ở cơ sở hạ tầng viễn thông, phát triển về công nghệ thông tin. So với 3 cuộc cách mạng trước, lần này, chúng ta không bị bỏ quá xa. Tuy vậy, hệ sinh thái kinh doanh - khởi nghiệp Việt Nam bị chi phối bởi suy nghĩ phải "dẫn đầu - đi tắt đón đầu". Chúng ta đang quên đi rằng vấn đề không phải nằm ở "đi trước - đi sau" mà là "đi bao lâu và bao xa". Việc nắm bắt công nghệ như thế nào, tận dụng được bao nhiêu để phát triển thị trường mới là điều quan trọng. Mỗi người cũng cần trang bị nhiều kiến thức, kỹ năng, am hiểu thị trường, nâng cao tính kỷ luật và tinh thần làm việc. Việc cạnh tranh giữa các startup, công ty nước ngoài tại Việt Nam sẽ tạo thêm lực đẩy, mang về những công nghệ mới và mở ra các thị trường ngách cho startup trong nước khai thác.

Cách mạng công nghiệp lần thứ 4 có thể mang lại cho kinh tế Việt Nam một cơ hội hiếm để bứt phá. Tuy nhiên để tận dụng được cơ hội này, chúng ta cần phải có một tầm nhìn tốt, một cách tiếp cận tốt hơn so với những gì đã làm với những cuộc cách mạng công nghiệp trước đây.

Cuối cùng và cũng là quan trọng nhất, Nhà nước cần phải có cách tiếp cận mới để giúp nền kinh tế có thể thích ứng một cách tốt hơn với cách mạng công nghiệp 4.0. Đó là giảm thiểu một cách triệt để tư duy bao cấp, hỗ trợ tối đa cho doanh nghiệp, trong một chừng mực khác là hướng dẫn sự phát triển cho doanh nghiệp.Cần phải có một đội ngũ doanh nhân mới, có kỷ năng kiến thức, tầm nhìn mới và trên hết có tinh thần doanh nghiệp mạnh mẻ.

Nhân loại đang đứng trước một cuộc cách mạng công nghiệp mới, có thể thay đổi hoàn toàn cách chúng ta sống, làm việc và quan hệ với nhau. Quy mô, phạm vi và sự phức tạp của lần chuyển đổi này không giống như bất kỳ điều gì mà loài người đã từng trải qua.■



SINCE 1901

CẢNG ĐÀ NẴNG

Kết nối vì sự thịnh vượng

CẢNG BIỂN SỐ 1 MIỀN TRUNG

Địa chỉ: 26 Bạch Đằng, Q. Hải Châu, TP. Đà Nẵng, Việt Nam
Tel: 0236. 3822513 - 3822163 - 3823173 / **Fax:** 0236. 3822565 - 3889620
Email: cangdn@danangport.com - kinhdoanh@danangport.com

www.danangport.com

CÔNG TY CP DỊCH VỤ DẦU KHÍ QUẢNG NGÃI PTSC

CẢNG PTSC DUNG QUẤT

Địa chỉ : Xã Bình Thuận, Huyện Bình Sơn, Tỉnh Quảng Ngãi
Điện thoại : +84.255.3610440 - Fax : +84.255.3610470
Email : dungquatport@ptsc.com.vn - Website : dungquatport.com.vn

Thành công của bạn là ưu tiên hàng đầu của chúng tôi

SẢN PHẨM, DỊCH VỤ:

- Bốc xếp, vận chuyển hàng hóa thông thường và hàng siêu trường siêu trọng.
- Cho thuê phương tiện thiết bị, kho bãi.
- Dịch vụ tàu lai dắt và tàu chuyên ngành dầu khí.
- Dịch vụ trực an ninh, trực ứng cứu sự cố tràn dầu.
- Bảo dưỡng sửa chữa các công trình hàng hải.
- Đại lý tàu biển.
- Đại lý hải quan.
- Cung cấp nhiên liệu, nước ngọt, nhân lực.

THIẾT BỊ CHÍNH

Loại/kiểu	*Số lượng*	*Công suất*
Cẩu bánh xích	4	90 - 150T
Cẩu bánh lốp	5	50 - 70T
Xe tải cẩu	4	5 - 10T
Xe nâng hàng	8	2,5 - 15T
Xe Sơ mi rơ moóc	20	40T
Tàu lai dắt	9	500 - 4.750HP
Hệ thống băng tải hàng rời	3	18.000T/ngày
Trạm cân điện tử	2	80T

BẾN SỐ 1:

Khả năng tiếp nhận tàu: 70.000 DWT
Chiều dài cầu cảng : 210 m + 71 m
Độ sâu trước bến : -11 m
Độ sâu luồng chính : -12 m
Kho bách hóa : 6.000 m^2
Bãi chứa hàng : 50.000 m^2

BẾN SỐ 2:

Khả năng tiếp nhận tàu : 3.000 DWT
Chiều dài cầu cảng : 90 m
Độ sâu trước bến : -4,2 m
Độ sâu luồng chính : -12 m
Kho bách hóa : 3.600 m^2
Bãi chứa hàng : 42.500 m^2

AMTECOL

THE MODERN LUBRICANT

DẦU NHỚT NHẬP KHẨU TỪ MỸ

CHUYỂN ĐỘNG ÊM ÁI - BẢO VỆ DÀI LÂU

Nhà nhập khẩu và phân phối độc quyền
sản phẩm **AMTECOL**

Công Ty Cổ Phần Thương Mại Dịch Vụ

NAM ĐÔNG DƯƠNG

77 Hoàng Văn Thái, Khu Phú Mỹ Hưng
Phường Tân Phú, Quận 7, TP.Hồ Chí Minh
ĐT: (28) 5412 2020 - 5416 5500 - Fax: (28) 5416 5503
Email: namdongduong@amtecol.com.vn

Chúc mừng 2018 năm mới

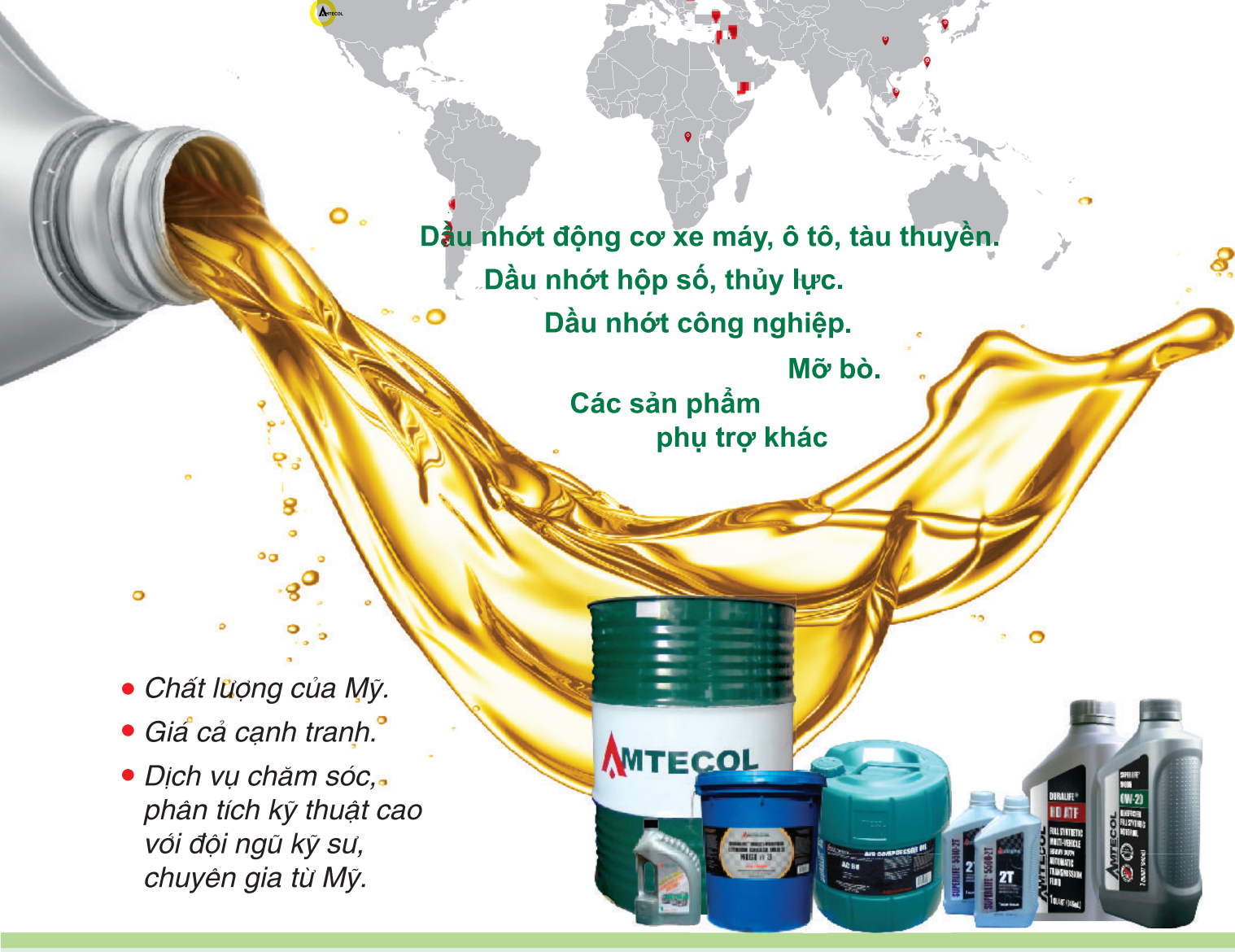
Dầu nhớt động cơ xe máy, ô tô, tàu thuyền.

Dầu nhớt hộp số, thủy lực.

Dầu nhớt công nghiệp.

Mỡ bò.

Các sản phẩm phụ trợ khác



- *Chất lượng của Mỹ.*
- *Giá cả cạnh tranh.*
- *Dịch vụ chăm sóc, phân tích kỹ thuật cao với đội ngũ kỹ sư, chuyên gia từ Mỹ.*

www.amtecol.com.vn
www.amtecol.com

CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG QUẢNG NINH

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH CHÍNH :

- Xếp dỡ hàng hóa.
- Giao nhận, bảo quản hàng hoá.
- Kinh doanh kho bãi và các dịch vụ hàng hải khác.
- Đại lý bán lẻ xăng dầu và vận chuyển hàng hoá đường bộ, đường thủy và đường sắt.
- Cơ khí, sửa chữa máy móc thiết bị.
- Cung cấp dịch vụ logistics.

Chúc Mừng Năm Mới 2018

Số 1 Đường Cái Lân, Phường Bãi Cháy,
TP. Hạ Long, Tỉnh Quảng Ninh
ĐT : 0203 3 845 307 - Fax: 0203 3 826 118
Website: quangninhport.com.vn
Email: qnp@quangninhport.com.vn

www.quangninhport.com.vn

HỘI NGHỊ THƯỜNG NIÊN HIỆP HỘI CẢNG BIỂN ĐÔNG NAM Á (APA) LẦN THỨ 43 TỔ CHỨC TẠI VŨNG TÀU VIỆT NAM

Trong các ngày từ 15 - 17/11 năm 2017, Hội nghị thường niên lần thứ 43 của Hiệp hội Cảng biển Đông Nam Á (APA) do Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA) đăng cai đã tổ chức tại Khách sạn Imperial, TP Vũng Tàu.

Tham dự hội nghị, phía APA - ngoài Ban Chủ tịch, Thư ký thường trực, hơn 60 đại biểu đại diện cho các thành viên Hiệp hội Cảng biển Đông Nam Á (APA) đến từ các quốc gia: Brunei, Campuchia, Indonesia, Malaysia, Myanmar, Philippines, Singapore, Thái Lan và Việt Nam. Phía khách mời có các ông Nguyễn Hồng Lĩnh- Ủy viên TW Đảng, Bí thư Tỉnh ủy tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Nguyễn Văn Công- Thứ trưởng bộ GTVT, Nguyễn Văn Trình - Chủ tịch UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, lãnh đạo cục Hàng hải Việt Nam; lãnh đạo các sở, ban, ngành tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu tham dự Lễ Khai mạc.

Đoàn Việt Nam do ông Trần Khánh Hoàng- Phó chủ tịch VPA, Phó TGĐ Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn làm Trưởng đoàn.

Hội nghị được nghe thông qua báo cáo tài chính năm 2017. Các đại biểu đã trao đổi và có ý kiến về công tác hoạt động thường niên của APA; Chương trình chiến lược, phát triển cảng bền vững trong khu vực Asean; Phát triển cảng xanh, Phát triển nguồn nhân lực, Xây dựng trung tâm nghiên cứu, Trao đổi thông tin về dự án phát triển cảng, Hoạt động thương mại hóa tại cảng, Đơn giản hóa các thủ tục hành chính tại cảng, Tình hình ứng dụng EDI/CNTT… an toàn trong khai thác cảng và đặc biệt là các giải pháp nhằm cải thiện nội dung cũng như việc cung cấp thông tin và truy cập trang Web của APA. Sáng ngày 16.11, các đại biểu đã đi thăm cảng nước sâu TCIT thuộc Tổng công ty TCSG và cảng CMIT. Các Đại biểu đã có nhiều câu hỏi trao đổi về tình hình hoạt động cũng như tiềm năng phát triển cảng tại khu vực này.

VPA với sự hỗ trợ của Tổng công ty TCSG, cảng Sài Gòn và cảng Đông Xuyên (Vũng Tàu) đã dành nhiều quan tâm cho các đoàn trong việc thu xếp tiếp đón, phục vụ trong suốt thời gian Hội nghị diễn ra. Hội nghị kết thúc thành công trong tinh thần hữu nghị và đoàn kết ASEAN vào chiều 16/ 11/ 2017. Các trưởng đoàn công tác của các nước thành viên tham dự Hội nghị đã phát biểu cám ơn nước chủ nhà và cùng trân trọng trao quà lưu niệm. Các nước đều có nhận xét là Ban tổ chức của nước chủ nhà Việt Nam đã tổ chức thành công Hội nghị thường niên APA lần thứ 43. Các nước trong khu vực đã tham gia tích cực các hoạt động của APA nhằm tạo uy tín cho nước mình và thông qua APA để nắm bắt thông tin về các hoạt động của các cảng trong khu vực, qua đó định hướng cho công tác chiến lược phát triển cảng tại các đơn vị mình, đặc biệt công tác ứng dụng hệ thống quản lý CNTT trong kết nối cảng với các doanh nghiệp Logistics và các cơ quan chức năng, chính quyền cảng, công tác phát triển cảng bền vững trong khu vực. Theo kế hoạch, Singapore sẽ là nước chủ nhà đăng cai Hội nghị thường niên Cảng biển Đông Nam Á lần thứ 44 năm 2018.

P.V

TỔNG CÔNG TY TÂN CẢNG SÀI GÒN HOÀN THÀNH KẾ HOẠCH SẢN XUẤT KINH DOANH NĂM 2017 TRƯỚC THỜI HẠN

Ngày 15.12.2017, Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn đã hoàn thành kế hoạch năm và đón TEU thứ 6.5 triệu thông qua hệ thống cảng của Tổng công ty trong năm 2017.

Cùng nhìn lại các thành tựu của Tổng công ty trong Năm 2017:

1. Kinh doanh khai thác cảng:

+ Ngày 26/11, cảng Cát Lái đón teu thứ 4 triệu thông qua trong năm.

+ Ngày 15/12, đón teu thứ 6,5 triệu thông qua hệ thống cảng của Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn trong năm 2017.

+ Năm 2017: sản lượng container thông qua hệ thống cảng Tân cảng đạt 6,8 triệu TEUs, tăng 13,6% so với năm 2016.

+ Nhà khai thác cảng container chuyên nghiệp, hiện đại và lớn nhất Việt Nam: 92,5% thị phần container xuất nhập khẩu khu vực TP Hồ Chí Minh, 70% thị phần khu vực Cái Mép- Thị Vải, gần 50% thị phần cả nước;

+ TOP 25 cảng container lớn và hiện đại nhất thế giới.

2. Kinh doanh dịch vụ logistics:

+ Tư duy kết nối hệ thống, phát huy tốt thế mạnh và gia tăng hiệu quả của các đơn vị thành viên.

+ Tiếp tục đứng đầu TOP 20 doanh nghiệp logistics hàng đầu Việt Nam.

3. Kinh doanh vận tải và dịch vụ biển:

+ Đón chuyến tàu hàng quốc tế đầu tiên cập cảng Tân cảng - Cái Cui.

+ Nâng đội tàu lên 05 chiếc, tổng sức chở 3.323 TEU/ lượt.

+ Giữ 25% thị phần tuyến Bắc-Nam.

+ Phát triển đa dạng, hiệu quả các dịch vụ kinh tế biển.

4. Hoàn thành Kế hoạch sản xuất kinh doanh trước 15 ngày.

5. Kết quả thi đua:

Thủ tướng Chính phủ tặng Cờ đơn vị dẫn đầu phong trào thi đua toàn quân 2017. Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam vinh danh: TCSG - DN Vì người lao động

Tiếp tục khẳng định uy tín, thương hiệu doanh nghiệp quốc phòng - an ninh tiêu biểu của Quân đội

E.Thư

LỄ CÔNG BỐ THÀNH LẬP ĐỘI NGHIỆP VỤ SỐ 2 THUỘC CHI CỤC HẢI QUAN NHƠN TRẠCH, CỤC HẢI QUAN ĐỒNG NAI

Được sự quan tâm ủng hộ của thủ trưởng đơn vị cùng các cơ quan chức năng bộ Quốc phòng và Quân chủng Hải quân; sự quan tâm hỗ trợ của lãnh đạo bộ Tài chính, Tổng cục Hải quan, cục Hải quan Đồng Nai, ngày 27/11/2017, bộ Tài chính ra quyết định số: 4032/QĐ – BTC v/v thành lập Đội nghiệp vụ số 2 thuộc Chi cục Hải quan Nhơn Trạch, cục Hải quan Đồng Nai và mở rộng thêm 15 ha khu đất tại ICD Tân cảng Nhơn Trạch.

Đây là một tín hiệu tốt lành cho Tân cảng Logistics trong dịp đầu năm 2018.

Năm 2017, công ty hoàn thành kế hoạch trước 15 ngày, tổng doanh thu 855 tỷ đồng, bằng 101,31 % năm 2016, vượt 6,03 % kế hoạch năm; lợi nhuận đạt 118 tỷ đồng, bằng 104,16 % năm 2016, vượt 7,21 % so với kế hoạch; thu nhập bình quân của CBCNV đạt 20 triệu đồng/người/tháng.

Năm 2018 Tân cảng Logistics định hướng phát triển toàn diện, ổn định; cam kết thực hiện tốt hơn nữa vai trò của mình. Công ty có cơ sở ICD Tân cảng – Nhơn Trạch với lợi thế về địa lý và khả năng kết nối giao thông đường thủy, là một mắt xích quan trọng trong chiến lược phát triển dịch vụ Logistics trong hệ thống khai thác cảng Cát Lái – Phú Hữu – Hiệp Phước – Nhơn Trạch – Cái Mép.

Giám đốc ICD Tân cảng Nhơn Trạch tặng hoa Đội nghiệp vụ số 2 Chi cục Hải quan Nhơn Trạch, Cục Hải quan Đồng Nai trong đêm Lễ ra mắt.

Việc mở rộng thêm 15 ha và thành lập Đội nghiệp vụ số 2 (thuộc Chi cục Hải quan Tân cảng Nhơn Trạch), là cột mốc quan trọng cho sự phát triển ổn định và lâu dài của Tân cảng Nhơn Trạch nói riêng, Tân cảng Logistics nói chung.

P.V

CẢNG HẢI PHÒNG ĐƯỢC VINH DANH TRONG BẢNG XẾP HẠNG "DOANH NGHIỆP VÌ NGƯỜI LAO ĐỘNG" 2017

Bảng xếp hạng "Doanh nghiệp vì người lao động" là sự kiện thường niên, do Tổng Liên đoàn Lao động Việt Nam phối hợp với Bộ Lao động Thương binh & Xã hội và Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam tổ chức. Chương trình nhằm biểu dương những doanh nghiệp nỗ lực không ngừng cải thiện môi trường làm việc, quan tâm chăm lo đời sống vật chất, tinh thần của công nhân, xây dựng môi trường văn hóa doanh nghiệp lành mạnh, quan hệ lao động hài hòa, ổn định và tiến bộ, hướng tới phát triển bền vững trong quá trình hội nhập và phát triển.

Sáng ngày 29/11/2017 tại cung Văn hóa lao động hữu nghị Việt Xô (Hà Nội), ông Phùng Xuân Hà, Chủ tịch Hội đồng quản trị CTCP cảng Hải Phòng đã vinh dự thay mặt cán bộ công cảng Hải Phòng đón nhận bằng vinh danh trong bảng xếp hạng "Doanh nghiệp vì Người lao động" 2017.

Năm 2017, Bảng xếp hạng được tổ chức lần thứ 4, vinh danh 74 doanh nghiệp xuất sắc nhất trong cả nước và cảng Hải Phòng được bình chọn để đón nhận danh hiệu này. Chương trình đã được phát sóng trực tiếp trên VTV1 Đài truyền hình Việt Nam.

Tin và ảnh: VPCT

CẢNG ĐÀ NẴNG HOÀN THÀNH VIỆC XÂY DỰNG 2 CẦU TÀU THUỘC DỰ ÁN TIÊN SA GIAI ĐOẠN II VÀO CUỐI NĂM 2017

Sau hơn 1 năm thi công (kể từ tháng 7/2016), dự án mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn II do cảng Đà Nẵng đầu tư không dựa vào nguồn vốn ODA đang dần hoàn thiện các hạng mục xây dựng cơ bản, góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh và hướng đến mục tiêu chiến lược xây dựng cảng Đà Nẵng trở thành Cảng container xanh hàng đầu miền Trung.

Sau hơn một năm ba tháng thi công, cảng Tiên Sa giai đoạn II đang trên đà hoàn thiện phần xây dựng cơ bản để đảm bảo mục tiêu thông cầu, đưa tàu vào khai thác trong cuối năm 2017.

Dự án có mức đầu tư vốn lên đến gần 1.000 tỷ đồng, bao gồm việc xây dựng 2 cầu tàu (310m và 210 m), trang bị 02 hệ thống cẩu QCC và hạ tầng kỹ thuật đi kèm; khi hoàn thành sẽ đáp ứng nhu cầu phục vụ tàu container 4.000 TEUS, tàu trọng tải lớn lên đến 70.000 DWT và tàu khách tải trọng 150.000 GRT,

Dự kiến, tháng tư năm 2018, cảng Đà Nẵng sẽ hoàn thành tất cả các hạng mục đầu tư tại bến mới, vượt trước chỉ tiêu đã đề ra 3 tháng.

Ngày 31/7/2016, CTCP cảng Đà Nẵng chính thức khởi công Dự án mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn 2.

Mọi công việc được gấp rút tiến hành để đón chuyến tàu đầu tiên cập tại cầu bến Tiên Sa giai đoạn II.

Giai đoạn II cảng Tiên Sa tháng 9 năm 2017.

HỆ THỐNG QUẢN LÝ HẢI QUAN TỰ ĐỘNG TẠI CẢNG BIỂN

Tổng cục Hải quan đang chuẩn bị tất cả các công việc liên quan để mở rộng Hệ thống ra toàn bộ hệ thống cảng biển cả nước. Trước hết là các cảng biển trọng điểm như khu vực cảng biển TP.HCM, dự kiến triển khai trong quý đầu năm nay.

Lâu nay mỗi cảng có cơ sở hạ tầng, công nghệ, quy trình quản lý, khai thác hàng vào, ra khác nhau. Đơn vị nào biết đơn vị đó mà không có sự liên thông trao đổi thông tin. Do vậy, để làm thủ tục lấy hàng, doanh nghiệp phải đi lại nhiều lần giữa cơ quan Hải quan và doanh nghiệp cảng, kho, bãi, còn công chức Hải quan phải đi đối chiếu sổ theo dõi, quản lý hàng hóa với từng doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi để xác định vị trí lưu giữ hàng hóa, gây khó khăn cho việc theo dõi, giám sát hàng tại khu vực cảng, kho, bãi... gây mất thời gian và tốn kém nguồn nhân lực.

Với quyết tâm thu về một mối và hiện đại hóa công tác quản lý dựa trên ứng dụng CNTT, Tổng cục Hải quan đã triển khai thí điểm Hệ thống Quản lý Hải quan tự động tại cảng biển từ ngày 15/8/2017 và chính thức đưa vào hoạt động từ ngày 01/12/2017 tại Cục Hải quan TP Hải Phòng. Hệ thống này được kết nối tự động với cơ chế một cửa quốc gia nên thuận lợi trong việc khai thác và sử dụng hiệu quả nguồn thông tin e-Manifest; Hệ thống VNACCS/VCIS, E-Custom (V5).

Kể từ khi triển khai thí điểm (15/8/2017) đến nay, theo tính toán của doanh nghiệp, thời gian làm thủ tục để đưa hàng ra/vào cảng trung bình khoảng 2 phút/ tờ khai. Việc liên thông thông tin giữa các bên hải quan, doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi, doanh nghiệp xuất nhập khẩu, logistics… cho phép cơ quan hải quan quản lý được toàn bộ diễn biến của hàng hoá xuất nhập khẩu. Doanh nghiệp xuất nhập khẩu hoàn toàn chủ động kế hoạch giao nhận hàng hoá tại cảng nhờ hệ thống trao đổi thông tin và xử lý dữ liệu 24/24 giờ, rút ngắn thủ tục giao nhận hàng hoá từ 5-7 lần so với trước đây.

Như vậy, với lượng tờ khai Hải quan Hải Phòng khoảng 1,3 triệu bộ/năm, tổng lượng thời gian tiết giảm được lên tới hơn 40.000 giờ. Nhưng điều quan trọng hơn là việc giải quyết thủ tục nhanh chóng giúp doanh nghiệp tăng hiệu quả trong sản xuất, kinh doanh, tạo uy tín và nâng cao sức cạnh tranh.Đặc biệt, hệ thống tại 50 doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi thường xuyên có hoạt động xuất nhập khẩu hàng hoá chứ không còn "phập phù" như trước đây.

M.Nguyên

HẢI PHÒNG GIẢM PHÍ HẠ TẦNG CẢNG BIỂN

Từ ngày 1/1/2018, phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng Hải Phòng (phí hạ tầng cảng biển) đối với hàng hóa nhập khẩu, hàng hóa xuất khẩu là hàng lỏng, hàng rời sẽ giảm từ 20.000 đồng/tấn xuống còn 16.000 đồng/tấn (giảm20%).

Tuy nhiên, đây chỉ là 1 trong 4 loại hàng hóa chịu phí được giảm mức phí dịch vụ hạ tầng cảng biển, 3 loại hàng còn lại vẫn giữ nguyên mức phí như trước gồm: (1) Hàng tạm nhập tái xuất, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan thu 2,2 triệu đồng/ container 20feet hàng khô và 4,4 triệu đồng/container 40feet hàng khô, 2,3 triệu đồng/container 20feet hàng lạnh và 4,8 triệu đồng/container 40feet hàng lạnh, 50.000 đồng/tấn hàng lỏng, hàng rời...

(2) Hàng quá cảnh, hàng chuyển khẩu thu 500.000 đồng/contaier 20feet và 1 triệu đồng/container 40feet, 50.000 đồng/tấn hàng đóng trong container.

(3) Hàng hóa nhập khẩu, xuất nhập thu 250.000 đồng/container 20feet và 500.000 đồng/container 40feet, 20.000 đồng/tấn hàng lỏng, hàng rời.

Được biết, sau gần 1 năm thu phí dịch vụ hạ tầng cảng biển, Hải Phòng đã thu được hơn 1.300 tỷ đồng.Theo ông Nguyễn Văn Tùng - Chủ tịch UBND thành phố Hải Phòng, tiền thu phí dịch vụ cảng biển sẽ bổ sung ngân sách tái đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông, duy tu, bảo dưỡng công trình hạ tầng kỹ thuật xã hội, công trình dịch vụ và tiện ích công cộng khu vực cửa khẩu cảng biển Hải Phòng.

T.Thành

RA MẮT HỆ THỐNG BOOKING LOGISTICS TRỰC TUYẾN ĐẦU TIÊN TẠI VIỆT NAM

Công ty iFreight đã ra mắt hệ thống Booking Logistics trực tuyến đầu tiên tại Việt Nam nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh thông qua việc tối ưu các hoạt động logistics. Theo đó, hệ thống ifreight.net bao gồm Website và Mobile app giúp doanh nghiệp (DN) có thể lựa chọn đơn vị vận chuyển với danh sách trên 40 hãng tàu để quyết định mức giá thấp nhất tại từng thời điểm, từ đó có thể booking trực tuyến thay vì thủ công như trước đây. Điều đặc biệt là DN có thể kiểm soát được hầu hết các tiến độ quan trọng của lộ trình logistics.

Cách thức này hoàn toàn khác biệt với phương thức giao dịch logistics truyền thống thường phải trải qua nhiều khâu trung gian và sử dụng các công cụ giao tiếp bộc lộ nhiều hạn chế như email, fax và đặc biệt là không kiểm soát được tiến độ.Với iFreight, DN có thể nhanh chóng tra cứu và so sánh giá cước một cách minh bạch giữa các hãng vận chuyển, lựa chọn được chi phí tốt nhất; dễ dàng book đơn hàng online chỉ trong vài phút. Ngoài ra, DN có thể quản lý các đơn hàng của mình bao gồm chứng từ, hàng hóa, container, hóa đơn trên cùng một hệ thống.

Bên cạnh đó, DN có thể tương tác trao đổi với khách hàng, đối tác và đội ngũ tư vấn iFreight trong cùng một hệ thống; cập nhật tiến trình lô hàng, xác định rõ tình trạng mỗi đơn hàng tại từng thời điểm và được tư vấn giải pháp mỗi khi gặp sự cố. Các hoạt động này có thể cập nhật ngay thông qua tin nhắn SMS.

Những thao tác này được thực hiện nhanh chóng, tiện lợi giúp DN kiểm soát rủi ro, giảm sự phân tán nguồn lực, tiết kiệm thời gian, chi phí, công sức, khắc phục những bất cập trong cách giao dịch truyền thống.Hệ thống còn giúp các DN xuất nhập khẩu đảm bảo tính an toàn, bảo mật, tiết kiệm đáng kể thời gian và chi phí cho hoạt động logistics, từ đó tăng cường năng lực cạnh tranh, chuẩn bị sẵn sàng cho công cuộc hội nhập toàn cầu hiện nay.

N.Thịnh

DOANH NGHIỆP "PHẢI BÁN THÁO XE VÌ ĐƯỜNG KẸT"

Chịu nhiều loại phí nhưng xe không thể chạy do đường kẹt, nhiều doanh nghiệp (DN) vận tải than thua lỗ, phải bán tháo phương tiện để trả nợ ngân hàng.

Ông Nguyễn Văn Chánh, Phó Chủ tịch Hiệp hội Vận tải hàng hóa TP.HCM, cho biết năm 2017, sản lượng hàng hóa thông qua các cảng biển, cảng sông tại TP.HCM đều tăng so với cùng kỳ năm trước. Tuy nhiên, ngành kinh doanh vận tải hàng hóa TP vẫn đang phải đối mặt với hàng loạt khó khăn, bị tác động bởi nhiều mặt, từ năng lực vận tải cho đến tình trạng cạnh tranh không lành mạnh cùng các quy định về thủ tục hành chính chưa phù hợp.

Tuy nhiên, năm 2017, số lượng phương tiện tăng cao nên DN làm ăn khó khăn hơn. Cụ thể, thống kê trên địa bàn TP trong năm nay cho thấy xe container tăng 27,8%, xe tải từ 3,5 tấn trở nên tăng 76%, trong khi sản lượng hàng hóa đường bộ chỉ tăng 7,5%.Vấn đề trên, theo ông Chánh, đã gây mất cân đối giữa nhu cầu và năng lực vận tải, tạo "khủng hoảng thừa". Thực trạng này đã khiến các DN vận tải phải cạnh tranh bằng nhiều hình thức như giảm 50% mức giá hoặc thấp hơn giá thành để duy trì hoạt động và giữ chân khách hàng. Nhiều DN cũng đối phó bằng việc chở hàng quá tải để duy trì hoạt động và cân đối kinh doanh.

Tuy nhiên, vấn đề mà nhiều DN bức xúc nhất là hiện nay là các trạm BOT trên địa bàn TP khá dày, trong khi DN vốn đã phải chịu phí bảo trì đường bộ mỗi năm, dẫn đến chi phí đầu vào của cũng tăng theo.

Nhiều DN cho biết ngoài việc phải đóng phí qua các trạm BOT, phí bảo trì đường bộ quy định mỗi năm một xe container phải đóng khoảng 17,2 triệu đồng. Trong khi đó, nhiều DN vận tải cho rằng tình trạng ùn tắc giao thông thường xuyên xảy ra ở các tuyến đường xung quanh cảng Cát Lái (quận 2), đường Nguyễn Văn Linh (quận 7)... đã làm mất thời gian, tăng chi phí vận tải... nên dù họ đã đóng các loại phí theo quy định nhưng đường kẹt khiến xe không thể lưu thông.

Ông Lâm Đại Vinh, Công ty TNHH Vận tải Lâm Vinh, cho rằng hiện DN cùng lúc phải đóng phí BOT và đóng phí bảo trì đường bộ là quá cao. Tuy nhiên, ông Vinh dẫn chứng với mức phí như vậy nhưng phương tiện của DN ông khi lưu thông qua vòng xoay Mỹ Thủy phải mất tới nửa ngày do ùn tắc, việc này không phù hợp.

"Xe không chạy được nhưng vẫn phải nổ máy nên không chỉ phát sinh chi phí về xăng dầu, ảnh hưởng sức khỏe tài xế mà còn làm ô nhiễm môi trường. Chưa kể, kẹt xe còn khiến DN giao hàng trễ hẹn, làm mất uy tín trong quá trình hoạt động" - ông Vinh nói.

G.Minh

TÂN CẢNG SÀI GÒN MUỐN LÀ CỔ ĐÔNG LỚN NHẤT CỤM CẢNG CÁI CUI

Thượng tá Phùng Ngọc Minh, Phó tổng giám đốc Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn (SNP) cho biết từ khi luồng sông Hậu đón được tàu trọng tải lớn, SNP đã đề xuất liên doanh với cảng Cái Cui thuộc Vinalines theo hình thức nắm giữ cổ phần chi phối, hoặc mua lại toàn bộ cổ phần của đơn vị này để đầu tư đưa cảng Cái Cui trở thành trung tâm logistics tầm cỡ, vì sự phát triển cả khu vực. Kế hoạch đầu tư Cảng Cái Cui cũng đã được Bộ Quốc phòng chấp thuận.

Ông Minh nói rằng SNP xác định khu vực đồng bằng sông Cửu Longlà một trong những địa bàn chiến lược, nên từ năm 2010, SNP đã đầu tư phát triển hệ thống 5 cảng container tại đồng bằng sông Cửu Long, bao gồm: Cảng Tân Cảng Sa Đéc, Cảng Tân Cảng Cao Lãnh (Đồng Tháp); Cảng Tân Cảng Thốt Nốt (Cần Thơ); Cảng Tân Cảng Cái Cui (Cần Thơ); Cảng Tân Cảng Giao Long (Bến Tre). Hiện SNP đang đầu tư xây dựng Cảng Hòn Chông (Kiên Giang). Ngoài ra, hợp tác lâu dài với 2 cảng là: Cảng Tân Cảng Trà Nóc (Cần Thơ), Cảng Tân Cảng Mỹ Thới (An Giang). Các cơ sở này đều trên vùng kinh tế trọng điểm đồng bằng sông Cửu Long, có hàng hóa xuất nhập khẩu, và nằm dọc tuyến sông Tiền, sông Hậu.

"Riêng cảng Tân cảng Cái Cui được nâng cấp thành cảng container hoàn chỉnh, là cảng đầu tiên của khu vực đồng bằng sông Cửu Long tiếp nhận tàu container từ tháng 10/2016 và tháng 1/2018 đón tàu container feeder quốc tế đi tuyến Singapore ngay sau khi luồng kênh Quan Chánh Bố cho tàu mớn nước -8m lưu thông. Tuy nhiên, hiện nay chúng tôi chỉ mới sở hữu diện tích khoảng 18 ha tại đây và đang có chiến lược mở rộng, nhưng chưa có đất bố trí. Nếu được quyền điều hành tại cụm cảng này thì chắc chắn chúng tôi sẽ đầu tư dự án Trung tâm logistics được quy hoạch tại đây và chúng tôi có đủ nguồn lực để thực hiện".Thượng tá Phùng Ngọc Minh, bày tỏ.

B.Hồng

NHÀ KHOA HỌC CHÂU Á CHIA SẺ Ý TƯỞNG PHÁT TRIỂN NGÀNH HÀNG HẢI

Hơn 70 nhà khoa học đến từ 20 trường ĐH hàng hải trong khu vực châu Á trao đổi các sáng kiến trong đào tạo nhân lực ngành hàng hải tại TP.HCM, trong khuôn khổ của Hội nghị thường niên lần thứ 16 Diễn đàn các trường ĐH hàng hải và nghề cá châu Á (AMFUF) do Trường ĐH Giao thông vận tải TP.HCM đăng cai tổ chức.

Với chủ đề "Vận tải và thủy sản bền vững và hiệu quả" AMFUF, các nhà khoa học sẽ cùng chia sẻ ý tưởng sáng tạo về hàng hải điện tử, giáo dục và đào tạo trong hàng hải, logistics trong cuộc cách mạng cảng biển, công nghệ hải dương vì sự phát triển bền vững…

Ông Lê Đình Thọ - thứ trưởng Bộ GTVT Việt Nam cho rằng hiện nay ngành hàng hải đang đối diện với nhiều khó khăn: thiếu hụt nguồn nhân lực, đảm bảo an toàn an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường…Để giải quyết các vấn đề này, ngoài sự thống nhất ở tầm vĩ mô, nhất thiết phải có sự kết nối chặt chẽ giữa doanh nghiệp và cơ sở đào tạo hàng hải trên toàn cầu trong đào tạo nguồn nhân lực hàng hải chất lượng cao. "Hội nghị thường niên AMFUF đã khẳng định được vai trò là nơi nắm bắt tâm huyết và trí tuệ của các trường thành viên và là nơi hình thành các ý tưởng xử lý những vấn đề chung trong hàng hải khu vực", ông Thọ nói.

AMFUF do Trường ĐH Hàng hải và hải dương Hàn Quốc khởi xướng và thành lập vào năm 2002 tại Busan, Hàn Quốc.

T.Huỳnh

CẦN THƠ SẼ LÀ HẠT NHÂN VỀ LOGISTICS

Hiện nay, TP Cần Thơ đang triển khai lập Đề án Quy hoạch trung tâm logistics vùng đồng bằng sông Cửu Long tại Cần Thơ, dự kiến sẽ phê duyệt vào quí I-2018. Thành phố cũng sẽ xúc tiến kêu gọi nhà đầu tư trong và ngoài nước tham gia thực hiện đầu tư trung tâm logistics với diện tích 242,2 ha.Phó Chủ tịch UBND TP Cần Thơ Đào Anh Dũng cho biết: Căn cứ theo Quyết định 1012 của Thủ tướng Chính phủ, các địa phương vùng Tây Nam bộ nên quy hoạch các trung tâm logistics vệ tinh ở các khu công nghiệp, cảng để kết nối với các trung tâm logistics của vùng, phục vụ quá trình lưu thông, phân phối hàng hóa trong vùng được thông suốt.

Về đào tạo nguồn nhân lực logistics, hiện tại khu vực đồng bằng sông Cửu Long có hơn 14 trường đại học nhưng chưa có trường đào tạo chuyên ngành về logistics. Thời gian tới, các trường đại học ở khu vực nên xem xét chương trình đào tạo cho ngành logistics, phục vụ phát triển ngành logistics tại khu vực đồng bằng sông Cửu Long.

H.Giang

CHÍN ĐỀ XUẤT CỦA BỘ TRƯỞNG NGUYỄN VĂN THỂ

Vì sao khu vực đồng bằng sông Cửu Long có mạng lưới đường thủy, đường biển rất tốt nhưng trong những năm qua hàng hóa được vận chuyển bằng đường thủy chỉ chiếm 30% so với đường bộ? Bộ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể đã đặt ra câu hỏi như thế. Ông đã đưa ra 9 đề xuất:

Thứ nhất là phát triển logistics theo hướng ưu tiên phát huy lợi thế đặc biệt là dựa vào đường thủy. Trên cơ sở đó đề xuất thể chế các cơ chế chính sách. Tuy nhiên, khi nguồn vốn hạn hẹp thì việc đầu tư phải lựa chọn phương án ít tốn kém nhất. Bộ trưởng Thể nêu ví dụ: "Nâng cầu hay phá dỡ cầu mà chỉ phục vụ cho vài chuyến tàu là không hiệu quả, vấn đề cốt yếu là làm sao để tận dụng sử dụng cái hiện có theo hướng đầu tư ít mà hiệu quả cao".

Thứ hai là phải đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính nhằm giảm bớt thời gian chờ thông quan cho doanh nghiệp; Thứ ba là các địa phương phải có các trung tâm logistics để trên cơ sở đó kết nối lại với nhau; Thứ tư, phải xây dựng hạ tầng và kho bãi cho vận tải thủy và đường biển; Thứ năm, khuyến khích thành lập vận tải thủy bằng việc hình thành tín dụng ưu đãi để có nhiều công ty, tập đoàn vận tải thủy quy mô lớn đủ sức cạnh tranh với doanh nghiệp FDI trên lĩnh vực này; Thứ sáu, nên hình thành doanh nghiệp đa phương thức để kết nối với nhau chứ chỉ một mảng vận chuyển thì khó phát huy;

Thứ bảy, đẩy mạnh phát triển nguồn nhân lực theo hướng giảm bớt học lý thuyết và đề nghị các Tổng công ty lớn như Tân Cảng phải tiên phong tiếp nhận các sinh viên Hàng hải thực tập; Thứ tám, nâng cao vai trò, trách nhiệm của Bộ ngành và sự phối hợp của các địa phương trong quy hoạch, đề xuất cơ chế chính sách phát triển logistics; Thứ chín, đề nghị các cơ quan truyền thông tăng cường tuyên truyền trên lĩnh vực này vì đây là vấn đề cả xã hội đang trông chờ nhằm giảm chi phí, tăng sức cạnh tranh cho hàng hóa xuất nhập khẩu của khu vực.

C.Trí

VINALINES HỢP TÁC VỚI RENT A PORT XÂY CẢNG HÀNG RỜI CHUYÊN DỤNG TẠI HẢI PHÒNG

Trong số 5 bến do Vinalines – Rent A Port xin đầu tư có 1 bến cảng chuyên dùng xuất nhập ngũ cốc có khả năng đón được tàu 100.000 DWT và 1 trung tâm logistics có quy mô khoảng 250 ha đối diện khu bến cảng ngũ cố để tối ưu hóa hoạt động bốc xếp, lưu kho và phân khối ngũ cốc cho cả khu vực phía Bắc.

Được biết, RentA Port đang nghiên cứu khả năng mua 10% vốn điều lệ của Vinalines khi Vinlines CPH. Hiện Rent A Port đã thuê công ty kiểm toán, tư vấn PwC phối hợp với Vinalines nghiên cứu, đánh giá tình hình tài chính, công tác định giá, tiến độ cổ phần hóa. Mặt khác, Rent-a-Port đã thành lập một tổ công tác bao gồm các chuyên gia nước ngoài về hàng hải, phối hợp với Vinalines trong việc khảo sát các cơ sở hạ tầng bến cảng, đội tàu và hệ thống logistics của Vinalines.

Rent A Port là công ty chuyên về đầu tư và quản lý cảng thuộc Tập đoàn Ackermans & van Haaren của Vương quốc Bỉ, được thành lập năm 1885 và là một trong những công ty đầu tư lớn nhất đã niêm yết trên sàn chứng khoán Bỉ (thuộc

BEL20 index). Rent A Port hoạt động chủ yếu trong lĩnh vực năng lượng sạch, đầu tư, khai thác cảng và khu công nghiệp ở nhiều quốc gia.Tại Việt Nam, với tổ hợp khu công nghiệp Deep-C (bao gồm sự hợp tác của Chính phủ Bỉ), Rent - A - Port đã đầu tư hơn 200 triệu USD, và hiện đang cam kết đầu tư thêm 250 triệu USD vào các dự án cảng và khu công nghiệp thuộc địa phận thành phố Hải Phòng và tỉnh Quảng Ninh.

A.Minh

KHỞI CÔNG DỰ ÁN KIỂM TRA HÀNG HÓA TẬP TRUNG CÁI MÉP - THỊ VẢI

Công trình có tổng diện tích 50.000m2 (đặt tại xã Tân Phước, huyện Tân Thành, tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu) có vốn đầu tư hơn 66 tỷ đồng, được bố trí từ nguồn của Tổng cục Hải quan. Các hạng mục chính của công trình gồm: Khu vực làm việc của bộ phận thông quan, khu vực soi container, trạm cân, khu vực kiểm tra thủ công, bãi tập kết phương tiện, hệ thống camera giám sát… bảo đảm tiêu chuẩn của một đơn vị hải quan cảng biển hiện đại. Công trình này dự kiến sẽ hoàn thành vào tháng 3-2019, khi đi vào hoạt động, địa điểm kiểm tra hàng hóa tập trung này sẽ đáp ứng nhu cầu thông quan hàng hóa của cả khu vực cảng Cái Mép-Thị Vải tới năm 2025.

Từ đầu năm 2018, Cục Hải quan tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu đã đưa vào khai thác kết nối áp dụng thí điểm Hệ thống quản lý, giám sát hải quan tự động tại Công ty TNHH MTV Dầu khí Hải Linh Vũng Tàu và Công ty TNHH cảng Quốc tế Cái Mép (CMIT).

Hệ thống quản lý, giám sát hải quan tự động là hệ thống công nghệ thông tin tập trung để đơn giản hóa và kết nối thủ tục hải quan với thủ tục của doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi, cảng biển, cảng hàng không và các bên liên quan. Theo đó, hệ thống sẽ tự động cập nhật thông tin đến doanh nghiệp về tình hình di chuyển, biến động và trình trạng ra vào của hàng hóa từ khi vào cảng đến khi ra khỏi cảng cũng như vận chuyển giữa các địa điểm. Việc triển khai giám sát tự động được kỳ vọng sẽ rút ngắn thời gian làm thủ tục hải quan cho doanh nghiệp cũng như tăng cường tính giám sát của hải quan, ngăn ngừa gian lận thương mại, phòng chống buôn lậu và đảm bảo an ninh quốc gia.

Q.Như

VIỆT NAM SẼ "BỘI THỰC" VỀ SÂN BAY, CẢNG BIỂN?

Bà Jung Euth Oh, chuyên gia giao thông cao cấp của Ngân hàng Thế giới (WB) cho rằng, nếu tất cả các dự án sân bay, cảng được phê duyệt, Việt Nam sẽ có hệ thống sân bay và cảng nước sâu nhiều nhất thế giới.

Khảo sát của WB chỉ ra rằng, 80% các sân bay Việt Nam hoạt động với công suất thấp hơn 5%, trong đó có đến 8% các sân bay làm ăn thua lỗ. Bên cạnh đó, Việt Nam cũng có các cụm cảng biển đầu tư nhiều nhưng công suất sử dụng dưới 2%.

Việt Nam sẽ có hệ thống cảng và hệ thống sân bay nhiều nhất thế giới so với quy mô của nền kinh tế, trong trường hợp bao gồm tất cả các dự án sân bay và cảng nước sâu được phê duyệt.Tuy nhiên, theo chuyên gia của WB, hiệu quả đầu tư trong lĩnh vực này không đạt yêu cầu, chưa kết nối tốt với hệ thống giao thông nội địa cũng như ngân sách cho duy tu bảo dưỡng còn thấp. Đặc biệt, quỹ bảo trì đường bộ chỉ đạt 50% yêu cầu cần thiết.

Báo cáo cũng cho biết chi tiêu giao thông của Việt Nam chiếm 23% chi tiêu của Chính phủ, chiếm 8% ngân sách và tổng nhu cầu đầu tư cho giao thông của Việt Nam là 8 tỷ USD mỗi năm.

N.Cao

DỊCH VỤ NỘP THUẾ HẢI QUAN ĐIỆN TỬ 24/7 CHO DOANH NGHIỆP

Ngân hàng Thương mại cổ phần Tiên Phong (TPBank) cung cấp miễn phí dịch vụ nộp thuế điện tử hải quan 24/7 cho các doanh nghiệp.

TPBank đã phối hợp với Tổng cục Hải quan triển khai cung cấp dịch vụ "Nộp thuế Hải quan điện tử 24/7" ngay tại Cổng thanh toán điện tử hải quan để hỗ trợ doanh nghiệp thực hiện các thủ tục nộp thuế, phí xuất nhập khẩu hàng hóa.Trước đây, khách hàng sẽ phải kê khai thuế ở hải quan, sau đó đi nộp thuế tại ngân hàng. Khi sử dụng dịch vụ này, khách hàng chỉ cần làm tất cả mọi việc tại cơ quan hải quan, giúp đơn giản hóa thủ tục, tập trung xử lý lỗi ở đầu hải quan, giảm thiểu lỗi phát sinh từ phía ngân hàng.

Để sử dụng dịch vụ này, doanh nghiệp và cá nhân chỉ phải đáp ứng điều kiện: có chữ ký số để lập giấy nộp tiền, duyệt chuyển tiền nộp thuế và ủy quyền cho TPBank trích nợ tài khoản cho dịch vụ nộp thuế điện tử, không phụ thuộc vào thời gian làm việc của ngân hàng hoặc các điểm thu của cơ quan hải quan.

T.Hương

CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG CẦN THƠ

2, KV Phú Thắng, P. Tân Phú, Q. Cái Răng, TP. Cần Thơ
ĐT: 0292.6516483 - **Fax:** 0292.3917395
Website: www.canthoport.com.vn

Lĩnh vực kinh doanh:

- Bốc xếp, bảo quản và giao nhận hàng hóa tại khu vực cảng biển; cảng sông;
- Kinh doanh kho bãi và lưu trữ hàng hóa;
- Vận tải thủy bộ trong nước và chuyển tải hàng hóa đi Campuchia;
- Xây dựng, lắp đặt trang thiết bị và hoàn thiện các công trình chuyên ngành;
- Dịch vụ hỗ trợ, lai dắt tàu biển;
- Dịch vụ nạo vét luồng hàng hải, đường thủy nội địa;
- Dịch vụ cung ứng tàu biển.

CN CÔNG TY CP CẢNG CẦN THƠ - CẢNG CÁI CUI
2, KV Phú Thắng, P. Tân Phú, Q. Cái Răng, TP. Cần Thơ
ĐT: 0292.6516463 - **Fax:** 0292.3917394

CN CÔNG TY CP CẢNG CẦN THƠ - CẢNG HOÀNG DIỆU
27 Lê Hồng Phong, P. Trà An, Q. Bình Thủy, TP. Cần Thơ
ĐT: 0292.3842779 - **Fax:** 0292.3841642

CN CÔNG TY CP CẢNG CẦN THƠ - TRUNG TÂM LOGISTICS CẦN THƠ (CPL)
2, KV Phú Thắng, P. Tân Phú, Q. Cái Răng, TP. Cần Thơ
ĐT: 0292.6516497 - **Fax:** 0292.3842802 - 0292.3841247

Chúc mừng Năm mới
2018

- 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

CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG HẢI PHÒNG

PORT OF HAI PHONG

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

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

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

Là cảng biển quốc tế lớn nhất miền Bắc Việt Nam. Hệ thống cầu tàu, kho bãi, phương tiện thiết bị hiện đại, phù hợp với tất cả các chủng loại hàng hoá, Cảng Hải Phòng sẵn sàng đáp ứng với chất lượng cao nhất mọi yêu cầu của khách hàng với các ngành nghề kinh doanh chính: Bốc xếp hàng hoá; Vận tải hàng hóa bằng đường sắt, đường bộ, đường thủy nội địa; Kinh doanh bất động sản, quyền sử dụng đất thuộc chủ sở hữu, chủ sử dụng hoặc đi thuê; Cho thuê kho bãi, văn phòng; Hoạt động dịch vụ hỗ trợ liên quan đến vận tải: môi giới thuê tàu biển, dịch vụ đại lý tàu biển, vận tải đường biển, dịch vụ giao nhận, kiểm đếm, nâng hạ hàng hóa, dịch vụ khai thuê hải quan; Dịch vụ xuất nhập khẩu hàng hóa; Dịch vụ kho bãi và lưu giữ hàng hóa; sửa chữa phương tiện thiết bị, cơ sở hạ tầng, sửa chữa và vệ sinh container; 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 tầu lai dắt hỗ trợ công suất từ 510 đến 3.200 CV, đội Sà lan chở hàng với hơn 5.000 tấn phương tiện. Cảng Hải Phòng có hệ thống đường sắt chạy khắp trong Cảng phục vụ đắc lực công tác xếp dỡ và vận chuyển hàng hoá bằng đường sắt.

Mã chứng khoán:
PHP

8A Trần Phú, P. Máy Tơ,
Q. Ngô Quyền, TP. Hải Phòng
ĐT: (84.225) 3551706
www.haiphongport.com.vn

CÔNG TY CỔ PHẦN
CẢNG NGHỆ TĨNH

10 Trường Thi, TP.Vinh, Tỉnh Nghệ An
ĐT: 238.3847145 - 3847143 - Fax: 238.3847142 - Email: portnt@vnn.vn **www.nghetinhport.com.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

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

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

Hệ thống kho bãi : Tổng diện tích mặt bằng 227.800 m^2. Trong đó, kho kín 19.000 m^2, có 6.000 m^2 kho CFS và 180.500 m^2 bãi chứa hàng bằng bêtông nhựa, thuận tiện cho khách hàng tiếp nhận hoặc ký gởi.

Có đội ngũ kỹ sư, thợ bậc cao lành nghề, có khả năng thực hiện mọi yêu cầu của khách hàng trong và ngoài nước.

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

CÁC DỊCH VỤ CHÍNH
MAIN SERVICES

- *Xếp dỡ, vận chuyển hàng hóa*
  Cargo handling and transporting
- *Cho thuê kho tàng, bến bãi*
  Warehousing
- *Dịch vụ lai dắt tàu biển*
  Towage service
- *Dịch vụ cung ứng tàu biển*
  Ship's chandler
- *Kinh doanh xăng dầu*
  Petroleum supply
- *Giao nhận, bảo quản hàng hóa*
  Freight forwarder
- *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*
  Cargo import/export
- *Các dịch vụ hàng hải khác*
  Other marine services

Chúc Mừng Năm Mới
Xuân Mậu Tuất 2018

Đồng hành cùng khách hàng trên nguyên tắc
AN TOÀN - NĂNG SUẤT - CẦU THỊ
với mục tiêu phát triển bền vững thương hiệu **CẢNG CHÂN MÂY**
Accompany with customers on the principle
SAFETY - EFFICIENCY - INNOVATION
with the sustainable development goal of trademark CHAN MAY PORT

TRỤ SỞ CHÍNH
Thôn Bình An, xã Lộc Vĩnh, huyện Phú Lộc, tỉnh Thừa Thiên Huế, Việt Nam
Tel: 84.234.3891841 - Fax: 84.234.3891838
Email: info@chanmayport.com.vn - Website: www.chanmayport.com.vn
VĂN PHÒNG ĐẠI DIỆN TẠI HUẾ
Tầng 3, 130 Nguyễn Huệ, Thành phố Huế
Tel: 84.234.3820449 - Fax: 84.234.3833577

HEAD OFFICE
Binh An Village, Loc Vinh Commune, Phu Loc District, Thua Thien Hue Province, Vietnam
Tel: 84.234.3891841 - Fax: 84.234.3891838
Email: info@chanmayport.com.vn - Website: www.chanmayport.com.vn
OFFICE IN HUE
Floor 3, 130 Nguyen Hue St., Hue City, Vietnam
Tel: 84.234.3820449 - Fax: 84.234.3833577

TRUNG QUỐC MỞ RỘNG LOGISTICS XUYÊN QUỐC GIA

Theo báo New York Times, hãng vận tải biển lớn nhất của Trung Quốc COSCO đã đầu tư nhiều tỉ USD mua các cảng biển ở Hi Lạp và nhiều quốc gia khác, nhưng khoản đầu tư mới nhất của họ tại Kazakhstan được cho là một tham vọng bành trướng khác, không chỉ là "cảng biển" của Trung Quốc.

Theo đó tập đoàn thuộc sở hữu nhà nước này đã sở hữu 49% cổ phần của một khu vực hoang vu, bằng giá với các đường ray xe lửa và nhà kho nằm rất sâu trong đất liền của Kazakhstan. Vùng đất hoang vu này nằm gần biên giới Trung Quốc và cũng gần Cực bất khả tiếp cận của đại lục Á - Âu, có nghĩa không có vùng đất nào ở châu Á và châu Âu xa biển hơn vùng này.

Thế nhưng tại đây, những chiếc cần cẩu khổng lồ của Trung Quốc sẽ bốc xếp các container hàng hóa lên những chuyến xe lửa thay vì lên các tàu, và cả Trung Quốc lẫn Kazakhstan đều đang tỏ ra phấn chấn trước tham vọng biến nơi này thành mặt trận mới của hoạt động thương mại toàn cầu.

Việc tạo ra một trung tâm vận tải hàng hóa, một "cảng khô" Khorgos Gateway ở Kazakhstan, tại một trong những nơi xa xôi nhất thế giới cho thấy tham vọng khôi phục lại lộ trình Con đường tơ lụa thời cổ xưa, và mở rộng thêm các lộ trình thương mại khác, kết nối giữa châu Á và châu Âu để mở đường cho hàng hóa Trung Quốc xâm nhập vào các thị trường nước ngoài.

PHÁP MUỐN TẠO MỘT "CON ĐƯỜNG THƯƠNG MẠI" TỪ CHÂU ÂU SANG TRUNG QUỐC

Pháp đang lập một dự án xây dựng một "con đường thương mại" từ châu Âu qua Nga sang Trung Quốc, nhằm bù đắp cho mối quan hệ kinh tế ngày càng thiếu cân bằng giữa Paris và Washington.

Thông tin trên đã được Bộ trưởng Kinh tế Pháp Bruno Le Maire công bố trong một cuộc trả lời phỏng vấn báo Wall Street, đăng trên số ra ngày đầu tiên của năm mới. Theo ông Le Maire, mục tiêu của Pháp là chuyển một thế giới bị các mối quan hệ xuyên Đại Tây Dương độc quyền chi phối thành một thế giới có sự cân bằng hơn.

Theo tờ báo, dự án thiết lập tuyến thương mại trên sẽ được Tổng thống Pháp Emmanuel Macron đề cập trong chuyến thăm Trung Quốc đầu tiên của ông vào tháng 1/2018 và tại Diễn đàn kinh tế quốc tế St. Petersburg vào tháng 5/2018.

"CUỘC CHIẾN" LOGISTICS Ở ĐÔNG NAM Á

Đông Nam Á đang "bùng nổ" về logistics khi các "ông lớn" ngành logistics thế giới như Amazon, Lazada, JD.com,... đồng loạt nhảy vào gặm nhấm "miếng bánh béo bở" này.

"Hầu hết các công ty dẫn đầu về logistics như Amazon, Lazada, JD.com,... đều nhận ra tiềm năng của khu vực Đông Nam Á", PGS. Albert Tan, Giám đốc Giáo dục tại Công ty Nghiên cứu kinh tế CEL Consulting Amazon, cho biết.Tuy nhiên, ông Albert Tan cho rằng, khu vực Đông Nam Á có hạ tầng kỹ thuật còn hạn chế, dân số rải rác,... Đó là lý do vì sao Amazon đang sử dụng Singapore làm "bàn đạp" mở rộng sự hiện diện của mình trong khu vực. Trong khi, JD.com-Cty thương mại điện tử lớn thứ hai của Trung Quốc, chọn Thái Lan làm "bước đệm". Và hiện nay là sự "bắt tay" giữa Alibaba và Lazada.

Mặc dù là một thị trường tiềm năng, nhưng logistics Việt Nam vẫn còn nhiều dư địa. Các doanh nghiệp logistics Việt Nam hiện nay chủ yếu làm đại lý hoặc nhà thầu phụ cho các nhà cung cấp dịch vụ logistics quốc tế. Hiện có trên 25 doanh nghiệp logistics đa quốc gia đang hoạt động tại Việt Nam nhưng chiếm tới 70-80% thị phần logistics của Việt Nam.Với sự thâm nhập sâu của Amazon và Lazada, các doanh nghiệp logistics Việt Nam sẽ bị đặt trước một cuộc cạnh tranh khốc liệt khi thương mại điện tử Việt Nam được dự báo sẽ ngày càng phát triển mạnh mẽ hơn nữa.

ALIBABA CAM KẾT DÀNH 15 TỶ USD MỞ RỘNG MẠNG LƯỚI LOGISTICS

Tập đoàn Thương mại điện tử Alibaba Trung Quốc (BABA.N) đã giành quyền kiểm soát Công ty Logistics Cainiao và cam kết dành 100 tỷ nhân dân tệ (15 tỷ USD) trong 5 năm để mở rộng mạng lưới logistics toàn cầu.

Alibaba sẽ đầu tư thêm 5,3 tỷ nhân dân tệ để tăng tỷ lệ sở hữu tại Cainiao Smart Logistics Network từ 47% lên 51%, qua đó cho phép tập đoàn này kiểm soát hoạt động của các chi nhánh đang thua lỗ của Cainiao. Hiện nay, Cainiao được định giá khoảng 20 tỷ USD.Thông báo này được đưa ra khi Alibaba đang nhanh chóng mở rộng mạng lưới thương mại điện tử và logistics ở nước ngoài để đa dạng hóa hoạt động của mình, bao gồm các kênh bán hàng mới tại các quốc gia Đông Nam Á.

"Đầu tư thêm vào dịch vụ logistics chứng tỏ cam kết của Alibaba trong việc xây dựng mạng lưới logistics hiệu quả nhất ở Trung Quốc và trên toàn thế giới", ông Daniel Zhang, Giám đốc điều hành của Alibaba cho biết.

Với việc mua thêm cổ phần tại Cainiao, Alibaba có quyền đề cử thêm 01 nhân sự của mình vào Hội đồng quản trị, nâng tổng số người của Alibaba trong Hội đồng quản trị của Cainiao lên 4 trong tổng số 7 ủy viên Hội đồng quản trị. Alibaba cho biết, khoản đầu tư dài hạn 15 tỷ USD sẽ được sử dụng để phát triển công nghệ dữ liệu và cải thiện việc lưu kho và phân phối sản phẩm.

TÀU CHỞ HÀNG LỚN NHẤT THẾ GIỚI BẮT ĐẦU HOẠT ĐỘNG NĂM 2018

Danh hiệu "tàu thủy" lớn nhất thế giới thuộc về cấu trúc nổi khổng lồ đựng khí đốt tự nhiên hóa lỏng (FLNG) của Shell. Trông như một con tàu nhưng đây thực ra là cơ sở đựng khí đốt tự nhiên hóa lỏng có tên Prelude của tập đoàn dầu khí Shell. Dài 488 m, Prelude là "tàu thủy" lớn nhất thế giới với boong dài hơn 4 sân bóng đá và bể chứa có thể lấp đầy 175 hồ bơi Olympic. Ngoài ra, chiều rộng tàu tương đương cánh của máy bay Boeing 747.

Cơ sở này sẽ bắt đầu khai thác và chế biến khí trên biển trong năm nay 2018. Khi hoạt động hết công suất, Prelude thu được ít nhất 5,3 triệu tấn dầu/năm - nhiều hơn nhu cầu hàng năm của Hong Kong. Trong khi đó, trọng lượng khi đầy tải của tàu là 600.000 tấn, bằng 6 lần tàu USS George Washington.

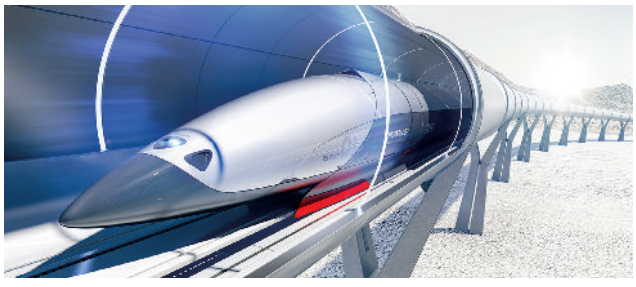
Shell không tiết lộ chi phí nhưng các chuyên gia ngành ước tính con tàu này có giá từ 10,8 tỷ USD đến 12,6 tỷ USD.

SAU MỸ, ỐNG SIÊU TỐC HYPERLOOP "THẦN THÁNH" SẼ CÓ Ở ẤN ĐỘ

Virgin Hyperloop One vừa thông báo về sự hiện diện của mình tại thị trường Ấn Độ. Đây là bổ sung mới nhất vào danh sách các quốc gia thể hiện sự quan tâm đến những đường ống siêu âm.Virgin Hyperloop One đã ký các thỏa thuận với chính quyền bang Maharashtra và Karnataka để nghiên cứu về tác động của những đường ống Hyperloop. Sự khả thi của nghiên cứu này có ý nghĩa quan trọng với các thành phố lớn của Ấn Độ như Mumbai, Bangalore, Pune và Nagpur.

Thỏa thuận này cho thấy sự kiên trì của Virgin Hyperloop One trong việc thuyết phục các chính phủ. Công ty này vừa tìm ra 10 địa điểm tốt nhất để xây dựng những đường ống của mình. Có khoảng 2.600 hồ sơ được đệ trình với những tuyến đường dài từ 320 - 1120km. Những địa điểm phù hợp nhất nằm ở những quốc gia như Mexico, Ấn Độ, Hoa Kỳ, Canada và Vương quốc Anh.

Hiện Virgin Hyperloop One chưa xác định chính xác chiều dài tuyến đường thử nghiệm tại Ấn Độ. Nếu được xây dựng, những đường ống như thế này sẽ giúp thời gian di chuyển từ Mumbai đến Pune chỉ còn 14 phút. Thông thường, người dân Ấn Độ sẽ phải mất 3 giờ lái xe để di chuyển giữa hai thành phố này. Sự xuất hiện của Hyperloop cũng sẽ cải thiện đáng kể khả năng vận chuyển hành khách và hàng hóa.



BẾN CẢNG CONTAINTER TỰ ĐỘNG HÓA LỚN NHẤT THẾ GIỚI TẠI TRUNG QUỐC

Bến cảng này - thuộc khu 4 cảng biển Dương Sơn, Thượng Hải, có diện tích 2,23 triệu m2 và chạy dài 2.350m dọc bờ biển với khả năng xử lý mỗi năm 4 triệu TEU - đơn vị đo của hàng hóa được container hóa tương đương với một container tiêu chuẩn.Toàn bộ thiết bị xử lý tự động tại đây đều được sản xuất tại Trung Quốc, bao gồm 26 cầu trục, 120 cần cẩu chạy trên ray và 130 phương tiện hướng dẫn tự động sẽ được đưa vào sử dụng.

Cảng biển nước sâu Dương Sơn là cảng biển đông đúc nhất thế giới, nằm ở vịnh Hàng Châu, phía nam Thượng Hải, Trung Quốc.Cảng Dương Sơn được bắt đầu xây dựng từ năm 2000. Khi hoàn tất xây dựng vào năm 2020, cảng này sẽ có bốn khu vực hoạt động với 30 bến có thể trung chuyển 15 triệu TEU container mỗi năm.

ÁCH TẮC CẢNG ĐẨY GIÁ THAN LÊN CAO NHẤT TỪ NĂM 2016

Nhu cầu ở Trung Quốc tăng cao và quá trình vận chuyển than từ Indonesia bị trì hoãn gây tình trạng ách tắc ở các cảng lớn. Giá than Australia giao ngay tăng gần 15% từ mức thấp nhất sau khi Trung Quốc nới lỏng quy định nhập khẩu than do nguồn cung khí gas hạn hẹp.

Chuyên gia phân tích ngành than tại công ty Everbright Futures, ông Zhang Xiaojin cho biết: "Nguyên nhân đằng sau việc nới lỏng quy định nhập khẩu than là nhằm đảm bảo nguồn cung do trữ lượng than của một số nhà máy nhiệt điện ở khu vực phía bắc đang ở mức tối thiểu".

Trước đó, nền kinh tế lớn thứ 2 thế giới thắt chặt nhập khẩu than bằng việc cấm các cảng nhỏ tiếp nhận các tàu từ nước ngoài và trì hoãn tiến trình cấp giấy chứng nhận chất lượng nhập khẩu bắt đầu từ ngày 1/7/2017. Chiến dịch này nhằm mục đích khuyến khích người dân và các nhà máy sử dụng khí gas tự nhiên thay cho than để bảo vệ môi trường. Nhiều thương lái cho biết số lượng lớn đơn đặt hàng từ Ấn Độ cũng góp phần đẩy giá than lên cao. "Ấn Độ sẽ mua than trong suốt quý I/2018, vì vậy chúng ta không nên hy vọng rằng tình trạng thiếu nguồn cung sẽ sớm kết thúc".

Nút thắt nhập khẩu ở Trung Quốc kèm theo việc xuất khẩu than ở Indonesia bị đình trệ càng khiến thị trường trở nên "trật trội" hơn."Mưa lớn khiến hoạt động bốc dỡ than tại Kalimantan (Indonesia) gặp nhiều khó khăn kéo theo các đơn đặt hàng chuyển hướng sang Australia khiến giá than nước này tăng mạnh", một thương lái cho biết.

Tình trạng tắc nghẽn các lô hàng than bắt đầu từ cuối năm 2017 và ngày càng trở nên trầm trọng. Theo Reuters, có khoảng 100 tàu đang chờ dỡ hàng tại Kalimantan, thậm chí, nhiều tàu phải chờ từ cuối tháng 10 năm ngoái.Ở Trung Quốc, con số này lên tới 400-500 tàu đang chờ bên ngoài Thượng Hải, Ninh Ba và Trực Lệ.

Các chuyên gia dự báo, tình trạng tắc nghẽn sẽ kéo dài đến Tết Âm Lịch Mậu Tuất. Shirley Zhang, chuyên gia phân tích về thị trường than châu Á nhận định "Tình trạng tắc nghẽn tại các cảng khiến giá than tăng cao. Chúng tôi cho rằng các yếu tố này sẽ tiếp tục hỗ trợ giá than cho đến thời điểm Tết Âm Lịch, đặc biệt là ở Trung Quốc và Ấn Độ. Tuy nhiên về dài hạn, giá có thể giảm xuống mức 69 USD/tấn do Trung Quốc có thể hạn chế nhập khẩu than trở lại".

LOGISTICS - ƯU TIÊN HỢP TÁC GIỮA AZERBAIJAN, CH SÉC

Trang điện tử Trang azernews.az nói rằng Logistics là một trong những lĩnh vực ưu tiên hợp tác giữa Azerbaijan và Cộng hòa Séc. Nguồn tin được dẫn từ thư ký về các vấn đề kinh tế và thương mại tại Đại sứ quán Séc tại Azerbaijan, ông Jan Jindrich: "Các công ty của chúng tôi quan tâm đến các cơ hội mà hành lang đường sắt Bắc-Nam có thể cung cấp. Đồng thời, chúng ta thấy có tiềm năng hợp tác trong khu kinh tế đặc biệt trong Alat của Azerbaijan".

Quan chức này nhấn mạnh rằng các dự án chung trong vùng này vẫn đang được xem xét. Jindrich nói: "Tôi tin tưởng rằng ngay khi chính phủ Azerbaijan phê duyệt các dự án, những nhà đầu tư Séc sẽ bắt đầu thực hiện kế hoạch của họ trong lãnh thổ này một cách nhanh chóng".

Trong 10 năm qua, các ngân hàng Séc, cả công và tư, đã đầu tư hơn 2 tỉ đô la vào nền kinh tế Azerbaijan, đưa Czech vào danh sách 10 nhà đầu tư hàng đầu trong nền kinh tế của Azerbaijan, ông Jindrich cho biết thêm.

NĂM NƯỚC ĐẠT THỎA THUẬN XÂY TUYẾN VẬN TẢI NỐI CHÂU Á VỚI CHÂU ÂU

Trang azernews.az đưa tin tại thủ đô Ashgabat của Turkmenistan, đại diện 5 quốc gia Afghanistan, Thổ Nhĩ Kỳ, Azerbaijan, Gruzia và Turkmenistan đã ký thỏa thuận xây dựng tuyến hành lang đường bộ và đường sắt nối Afghanistan với Thổ Nhĩ Kỳ và châu Âu. Thỏa thuận với tên gọi "Hành lang Lapis Lazuli" là kết quả của hơn 5 năm đàm phán giữa Afghanistan, Thổ Nhĩ Kỳ và 3 quốc gia thuộc Liên Xô cũ là Azerbaijan, Gruzia và Turkmenistan.

Thỏa thuận tập trung vào việc kết hợp các thủ tục hải quan và dỡ bỏ các rào cản hậu cần ảnh hưởng đến thương mại giữa các quốc gia. "Hành lang Lapis Lazuli" được đặt tên theo viên đá quý màu xanh thường thấy ở Afghanistan, có điểm đầu chạy từ các khu định cư Aqina ở Afghanistan và kết thúc tại cửa ngõ vào châu Âu ở Istanbul (Thổ Nhĩ Kỳ). Hàng hóa chuyên chở qua tuyến này đều phải đi qua biển Caspi sau khi đi qua Turkmenistan và kết nối với hệ thống đường bộ và đường sắt hiện tại ở Azerbaijan.

Phát biểu tại một hội nghị liên kết vùng tại thủ đô Turkmenistan, Thứ trưởng Ngoại giao Thổ Nhĩ Kỳ Ahmet Yildiz cho biết Ankara hoan nghênh tuyến đường thương mại trên, khẳng định "hành lang vận tải này cho phép kết nối giữa châu Á và châu Âu". Trước đó, Bộ trưởng Thương mại Turkmenistan Dovran Orazmyradov cũng cho biết thương mại giữa 2 quốc gia giàu nguồn tài nguyên khí đốt Turkmenistan và Afghanistan đã tăng 20% trong năm ngoái, đạt 513 triệu USD hàng năm.Một tuyến đường sắt nối liền 2 nước đã hoạt động trong một năm và là một phần của "Hành lang Lapis Lazuli" sẽ thúc đẩy hơn nữa con số này.

PORT® DONGXUYEN

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG ĐÔNG XUYÊN

Đường 12, KCN Đông Xuyên, Phường Rạch Dừa, Thành phố Vũng Tàu
Điện thoại: (254) 3613761 - Fax: (254) 3613861
Email: info@dongxuyenport.com.vn - Website: www.dongxuyenport.com
Hotline: 0966.840.088 (Điều độ Cảng) - 0901.630.999 (Phòng Kinh doanh)

Mã cảng: **VNDXC**
Mã địa điểm lưu kho hàng cho thông quan: 51BES06
Năng lực đón tàu: Tàu 10.000 DWT
Năng lực bốc xếp: 5.000 tấn/ngày
Chiều dài bến: 245m và 3 trụ neo
Chiều rộng bến: Bến liền bờ
Tải trọng mặt sàn: 12T/m^2
Cao độ mặt bến: +5,4 m
Cao độ trước bến: -9,4 m

Công ty Cổ phần Cảng Đông Xuyên chuyên cung ứng các dịch vụ cho ngành công nghiệp dầu khí (Oil & Gas) và các ngành công nghiệp khác tại khu vực tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu nói riêng, trên phạm vi cả nước nói chung:

- Dịch vụ Cảng và kho bãi;
- Dịch vụ hậu cần, xếp dỡ hàng hóa;
- Chế tạo, sản xuất, vận hành và bảo dưỡng thiết bị dầu khí;
- Dịch vụ thợ lặn dưới biển;
- Thi công lắp đặt, hiệu chuẩn và chạy thử hệ thống điện và điều khiển.

Chúng tôi cam kết cung cấp các dịch vụ hiệu quả, chuyên nghiệp và có tính cạnh tranh cao với phương châm:

"Sự hài lòng của khách hàng là mục tiêu của chúng tôi"

TẤT CẢ VÌ CHẤT LƯỢNG VÀ UY TÍN
ĐỂ TỒN TẠI VÀ PHÁT TRIỂN

ISO 9001:2000

CÔNG TY TNHH-MTV

CẢNG BẾN NGHÉ

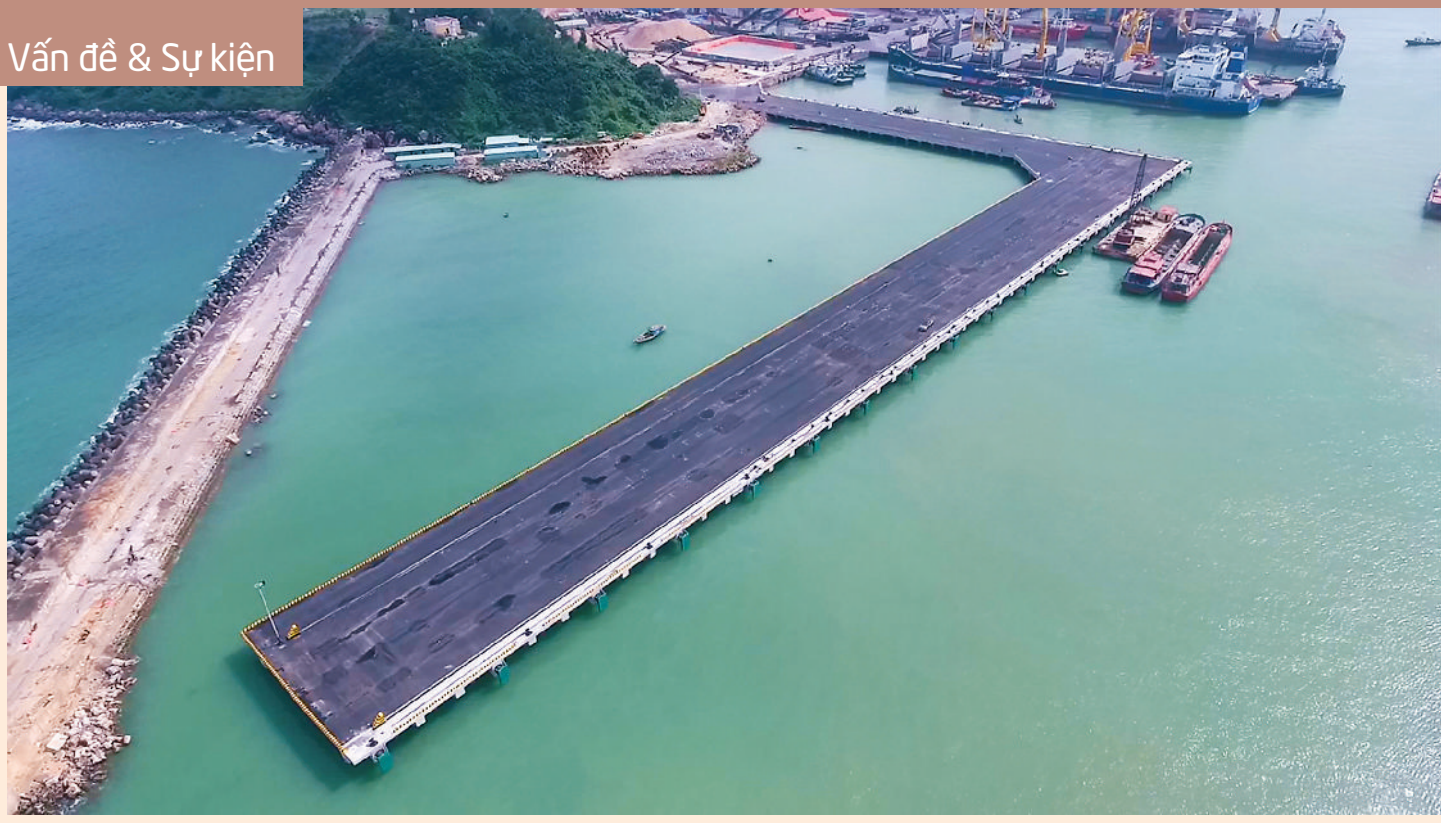
Cảng thành viên: **Cảng Tân Cảng Phú Hữu**

LĨNH VỰC KINH DOANH

- Kinh doanh bốc xếp, bảo quản và giao nhận hàng hóa tại khu vực cảng.
- Kinh doanh kho bãi chứa hàng trong và ngoài nước.
- Kinh doanh kho ngoại quan. Môi giới tiêu thụ hàng hóa gửi ở kho ngoại quan.
- Cho thuê cơ sở hạ tầng Cảng (phao neo, cầu cảng).
- Cho thuê phương tiện, thiết bị.
- Vận tải nội địa (đường thủy, đường bộ) và các dịch vụ khác liên quan đến vận tải.
- Dịch vụ Logistics.
- Dịch vụ đóng gói.
- Bảo dưỡng, sửa chữa hàng hóa.
- Xuất nhập khẩu các trang thiết bị, vật tư phục vụ cho hoạt động SXKD của Cảng và phục vụ kho ngoại quan.
- Dịch vụ cảng biển khác.

CERTIFIED QUALITY MANAGEMENT SYSTEM ISO 9001:2008 DNV

9 Đường Bến Nghé, P. Tân Thuận Đông, Q. 7, TP. HCM
ĐT : (84-28) 38723316 - 38723317 - Fax: (84-28) 38728383 - 38726499
Email: info@benngheport.com - Web: www.benngheport.com



Cảng Tiên Sa giai đoạn II đã hoàn thành hạng mục 2 cầu tàu mới.

Cảng Đà Nẵng đã được công nhận là 1 trong 500 "Doanh nghiệp phát triển nhanh và hiệu quả nhất Việt Nam" do VNR (Vietnam report) bầu chọn; được vinh danh ở danh sách "Top 100 Doanh nghiệp phát triển bền vững" (CSI) 2017 vừa được Hội đồng Doanh nghiệp vì sự phát triển bền vững Việt Nam (VBCSD) thuộc Phòng Thương mại và Công nghiệp Việt Nam (VCCI) bình chọn và công bố ngày 6/12/2017.

"Cảng Đà Nẵng chúng tôi luôn tri ân những người bạn đồng hành, nhất là các đối tác đã tin cậy, giao phó cho Cảng trọng trách vinh dự tham gia vào chuỗi cung ứng các dịch vụ cho đối tác". Lãnh đạo Cảng tâm niệm, chỉ có nỗ lực không ngừng, cầu tiến và đặt quyền lợi đối tác lên trên hết mới có được sự tín nhiệm của khách hàng. Đặc biệt là những khách hàng tàu container, tàu hàng tổng hợp, tàu khách, các nhà vận tải một năm qua đã chọn cảng Đà Nẵng là nhà cung ứng dịch vụ.

Một điểm sáng trong năm 2017 ở cảng Đà Nẵng là xây dựng văn hóa công ty, chúng tôi cụ thể bằng việc hình thành bộ quy tắc ứng xử COC, làm thay đổi thái độ của người lao động theo hướng tích cực, lấy khách hàng làm trọng tâm", ông Trần Lê Tuấn – Chủ tịch HĐQT Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng chia sẻ.

Lãnh đạo cảng Đà Nẵng cùng với lãnh đạo thành phố, lãnh đạo Vinalines đón tấn hàng đầu năm 2018.

Góc nhìn khác, ông Lê Quang Trung, Phó Tổng Giám đốc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam lưu ý: "Cảng Đà Nẵng đã trở thành điển hình phát triển của kinh tế cảng biển Việt Nam trong giai đoạn hội nhập. Thành công của Cảng là đã đi đúng hướng với hai mũi nhọn phát triển, khai thác cảng và dịch vụ logistics ngoài cảng. Để nâng cao sức cạnh tranh, Cảng hãy cần tự đẩy mạnh hơn nữa ứng dụng và áp dụng công nghệ thông tin vào mọi quy trình sản xuất, kinh doanh và quản lý, điều hành; bên cạnh đó, tập trung đào tạo, bồi dưỡng nâng cao chất lượng nguồn nhân lực".

Một báo cáo của Phòng Kinh doanh Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng cho biết bên cạnh định hướng của công ty đi về phía trước với các mục tiêu năng suất – an toàn - hiệu quả, góp phần tăng trưởng vượt bậc của Cảng Đà Nẵng còn nhờ đến sự hỗ trợ mạnh mẽ từ những khách hàng và nỗ lực không ngừng nghỉ của đội ngũ cán bộ, công nhân viên. Xuyên suốt năm 2017 cảng Đà Nẵng đã tập trung 2 trụ cột chính: khai thác cảng và dịch vụ logistics ngoài cảng. Công tác khai thác cảng chú trọng vào tàu

CẢNG ĐÀ NẴNG khẳng định vị trí cửa ngõ Biển Đông

Tính đến 31/12/2017, sản lượng hàng hóa qua cảng Đà Nẵng chính thức đạt mốc 8,028 triệu tấn, tăng 11% so với 2017. Như vậy, trong suốt 5 năm qua, sản lượng hàng hóa qua cảng Đà Nẵng duy trì đà tăng bình quân 12.5%/năm.

VÂN YẾN

container, tàu khách du lịch và tàu hàng trọng tải lớn. Trong khi đó, dịch vụ logistics bao gồm kinh doanh kho bãi, kho CFS, kho ngoại quan, trung tâm phân phối hàng hóa… Hướng đến các dịch vụ cung cấp hàng hóa door-to-door đến khách hàng theo đúng định hướng của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã đề ra.

Về mặt đầu tư, sau hơn 18 tháng thi công kể từ tháng 7/2016, đến nay, dự án mở rộng cảng Tiên Sa giai đoạn II do cảng Đà Nẵng đầu tư không dựa vào nguồn vốn ODA đã cơ bản hoàn thiện phần mục xây dựng 2 cầu tàu mới tại giai đoạn II Tiên Sa, gia tăng thêm 500m cầu tàu, nâng tổng chiều dài cầu bến lên đến 1.700m. Ngay ngày đầu năm mới 2018, cảng Đà Nẵng đã thông cầu kỹ thuật tại cầu tàu mới của giai đoạn II Tiên Sa bằng việc đón tàu du lịch MSC Lirica, quốc tịch Bahamas với trọng tải 65.591T và sức chứa gần 2.000 khách.

Ngoài ra, cảng cũng đã đầu tư thêm nhiều trang thiết bị cơ giới, hoàn thành việc đưa 2 cẩu đa năng Liebherr FCC vào sử dụng ở bến 2 và mua mới 2 cẩu RTG khánh thành vào ngày 1/1/2018. Tổng mức đầu tư lên đến gần 800 tỷ đồng. Công tác đầu tư hứa hẹn sẽ nâng cao năng suất và giảm thời gian làm hàng, đáp ứng nhu cầu của khách hàng.

"Cảng Đà Nẵng tiếp tục giữ vững vị thế là cảng số 1 ở khu vực miền Trung và là một trong những cảng biển lớn hiện đại nhất Việt Nam. Đồng thời cảng Đà Nẵng cũng góp phần phát triển du lịch của thành phố, thông qua việc đón 82 lượt tàu du lịch với gần 148.000 hành khách và thuyền viên trong năm 2017, tăng 17% về lượt tàu và gần 8% về hành khách cập cảng so với năm 2016" – ông Nguyễn Hữu Sia, Tổng giám đốc Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng nhấn mạnh.

Hiện tại, mỗi tuần cảng Đà Nẵng đón khoảng 24 tàu container cập cảng làm hàng. Các hãng container hàng đầu thế giới đều đã có mặt ở cảng Đà Nẵng như Wanhai, Maersk Lines, Evergreen, MSC, SITC hay Yangming...

Nhân dịp đầu năm mới, Công ty cổ phần Cảng Đà Nẵng cũng thông báo đã được nhận Giấy chứng nhận chào bán cổ phiếu do Ủy ban Chứng khoán Nhà nước cấp. Theo đó Cảng Đà Nẵng dự kiến phát hành 33 triệu cổ phiếu chào bán ra công chúng với giá 10.000 đồng/cổ phiếu, thu về 330 tỷ đồng. Hiện trên thị trường chứng khoán, cổ phiếu cảng Đà Nẵng (CDN) của công ty đang giao dịch quanh mức giá 21.400 đồng/cổ phiếu. Số tiền thu được nhằm mục đích bổ sung vốn cho "Dự án đầu tư xây dựng công trình nâng cấp, mở rộng cảng Tiên Sa, giai đoạn II". Hiện cảng Đà Nẵng có vốn điều lệ 660 tỷ đồng tương ứng 66 triệu cổ phiếu đăng ký niêm yết. Phát hành thành công, cảng Đà Nẵng sẽ tăng vốn điều lệ gấp rưỡi, lên 990 tỷ đồng.■

Tàu du lịch MSC Lirica cập cầu tàu mới tại giai đoạn II Tiên Sa.

Cảng biển Đông Nam Bộ vẫn chờ... Xuân!

ICD Tân Cảng – Nhơn Trạch.

Đang có mong đợi là Mậu Tuất này, các dự án về cảng ở Đồng Nai sẽ tăng tốc, bắt kịp nhịp sống kinh tế.

XUÂN HOÀNG

Với khá nhiều sông lớn và nhánh sông, tỉnh Đồng Nai được bộ Giao thông Vận tải (GTVT) quy hoạch 44 cảng trên 4 hệ thống sông lớn: sông Đồng Nai và Nhà Bè, mỗi sông có 9 cảng; sông Lòng Tàu: 18 cảng; sông Thị Vải: 5 cảng... Trong đó, số lượng cảng đã được đầu tư đi vào hoạt động mới có 21 cảng, chưa đến một nửa so với tổng số cảng quy hoạch và chủ yếu là cảng nhỏ.

Khởi động xong rồi để đó

Theo bản đồ quy hoạch, TP.Biên Hòa và 2 huyện Long Thành, Nhơn Trạch sở hữu hệ thống sông, phát triển cảng rất thuận lợi. Cả 3 địa phương này đều là nơi tập trung các ngành công nghiệp hoạt động nhộn nhịp nhất của tỉnh, rất cần đến cảng để vận chuyển hàng hóa. Thế nhưng đến nay việc phát triển lại khá ì ạch, đầu tư còn manh mún. Có những dự án được UBND tỉnh chấp thuận chủ trương thỏa thuận địa điểm từ năm 2002, đến nay đã 15 năm vẫn chưa triển khai xây dựng. Đơn cử là cảng xăng dầu COMECO có diện tích 20 hécta tại 2 xã Phú Đông và Phước Khánh (huyện Nhơn Trạch) của Công ty cổ phần vật tư xăng dầu.

Nhiều vùng quy hoạch cảng được giới thiệu, phê duyệt, bàn giao nhưng các nhà đầu tư không chịu triển khai như cam kết hoặc thực hiện với tốc độ rất chậm. Thậm chí, theo UBND tỉnh Đồng Nai, nhiều nhà đầu tư không thực hiện đúng quy định của chính quyền địa phương trong báo cáo tiến độ triển khai dự án. Nhiều dự án khởi động từ lâu nhưng vẫn "giẫm chân tại chỗ".

UBND tỉnh Đồng Nai cho biết bất cập một phần là do các nhà đầu tư khó khăn về vốn, không đủ năng lực nên triển khai chậm. Mặt khác, quy mô nhỏ lẻ, manh mún, thiếu đồng bộ cũng khiến hệ thống khó liên kết, cản trở năng lực bốc xếp, vận chuyển hàng hóa, thúc đẩy gắn kết tương hỗ. Bên cạnh đó là việc quản lý, đốc thúc vận hành xây dựng tại hệ thống cảng cũng chưa có sự phối hợp hoặc có nhưng chưa chặt chẽ.

Điển hình, ở vùng hạ nguồn sông Đồng Nai (thuộc 2 huyện Long Thành, Nhơn Trạch) đã có nhiều cảng lớn nhưng vẫn còn rất nhiều tiềm năng. Cụ thể, đây là nơi có rất nhiều khu công nghiệp với diện tích trên 3.000 ha, là thị trường lớn cho các cảng, thế nhưng trong thời gian dài vẫn không có chủ đầu tư nào mặn mà với việc đầu tư cảng. Có dự án khởi động xong cả chục năm rồi để đó.

Chưa nói đến tính hiệu quả của quá trình vận hành tại các cảng đã hoạt động, chỉ với phần lớn các điểm được quy hoạch đã cho thấy tiềm năng không được khai thác đúng mức, hiện đang bỏ phí.

"Thật sự rất sốt ruột, các điểm quy hoạch thì phát triển ì ạch, khởi động xong rồi để đó. Đối với các cảng thì cần phải có cảng lớn, quy hoạch bài bản nhưng ở đây, chúng ta chỉ phát triển một cách manh mún và thiếu đồng bộ, trong đó có vấn đề logistics (hệ thống dịch vụ vận hành dây chuyền đồng bộ) cũng như hệ thống giao thông nhưng đến hiện tại có thể nói là chưa làm được" - một lãnh đạo UBND tỉnh Đồng Nai thừa nhận.

Không chỉ đầu tư chậm mà quy mô cảng hiện tại cũng rất nhỏ, số cảng có quy mô 40 hécta trở lên chỉ đếm trên đầu ngón tay, trong khi có nhiều cảng chỉ vài hécta. Đại diện Chi hội Logictics Đồng Nai (thuộc Hội Doanh nhân trẻ Đồng Nai) cho rằng xây dựng cảng cần có diện tích lớn và được quy hoạch bài bản. Nếu không, chỉ một thời gian

Một góc cảng Đồng Nai đang hoạt động xếp dỡ hàng container.

Cảng Long Thành.

sau khi lượng hàng hóa tăng lên, hoạt động sẽ bị rối và không hiệu quả.

Ông Huỳnh Thanh Bình, Giám đốc Sở Tài chính, cho biết đã có những nhà đầu tư nước ngoài đến tìm đất để xây dựng cảng với diện tích 100 hécta trở lên nhưng không có. Đây là những doanh nghiệp chuyên về đầu tư cảng, có kinh nghiệm và tiềm lực. "Đồng Nai có thế mạnh là công nghiệp, song tôi thấy việc đầu tư cảng cho xuất nhập khẩu chưa được chú trọng, trong khi lại có quá nhiều cảng nhỏ. Điều này sẽ gây khó khăn cho công tác quản lý, đảm bảo an toàn khi lượng tàu sau này đông cũng như không khai thác được tiềm năng sẵn có" - ông Bình trăn trở.

Chỉnh đốn tình trạng manh mún

Theo quy hoạch từ bộ GTVT, cảng ở Đồng Nai là hệ thống cảng tổng hợp quốc gia, là đầu mối khu vực và năng lực thông quan của các bến cảng ở Đồng Nai theo kế hoạch từ năm 2020 đạt từ 20 - 21 triệu tấn/năm, năm 2030 đạt từ 51- 58 triệu tấn/năm. Tuy nhiên, rất khó, vì hiện tổng sản lượng thông quan chỉ đạt khoảng 11 triệu tấn/năm.

Để khắc phục tình trạng trì trệ trong sự phát triển của hệ thống cảng biển, UBND tỉnh Đồng Nai đã họp với các sở, ngành và 2 huyện Long Thành, Nhơn Trạch về công tác rà soát lại toàn bộ hệ thống cảng. Theo đó, việc cần làm ngay là rà soát lại các quy hoạch cảng và năng lực của các chủ đầu tư chậm triển khai dự án cảng trên địa bàn. Lãnh đạo tỉnh Đồng Nai yêu cầu xem lại các doanh nghiệp đầu tư cảng, nhiều doanh nghiệp trong đó không có chuyên môn và kinh nghiệm nhưng vẫn lao vào đầu tư cảng dẫn đến trong thời gian dài, các dự án không khả thi.

"Chỉ riêng nhu cầu cho xuất nhập khẩu hàng hóa của doanh nghiệp trong các khu công nghiệp Long Thành, Nhơn Trạch cũng đã là thị trường lớn cho các cảng. Tiềm năng lớn như vậy, nhưng trong suốt một thời gian dài vẫn không có đơn vị đầu tư cảng nào thực sự bứt phá, chưa kể những dự án khởi động rất nhiều năm mà vẫn trong tình trạng dẫm chân tại chỗ" - Phó Chủ tịch UBND tỉnh Trần Văn Vĩnh băn khoăn.

Lãnh đạo tỉnh Đồng Nai cũng lưu ý trong việc rà soát lại hệ thống cảng cần chú trọng quan tâm đến kết nối giao thông. Hệ thống giao thông đồng bộ là một trong những yếu tố giúp sự liên kết giữa các cảng đồng bộ và hiệu quả. Thêm vào đó, trong tương lai gần, huyện Nhơn Trạch sẽ trở thành đô thị loại 3, là điểm nối giữa TP Biên Hòa, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu và TP.HCM nên quy hoạch hệ thống cảng phải phù hợp, đặt trong tầm nhìn quy hoạch tương lai của đô thị này.

Việc xem xét, rà soát lại hệ thống cảng cũng nhằm chỉnh đốn lại tình trạng phát triển manh mún hiện nay. Trong đó, phải nhìn nhận được thế mạnh của Đồng Nai là phát triển công nghiệp, xuất nhập khẩu, nên cần có các cảng chuyên dùng cho container, bên cạnh đó là dịch vụ logistics phải được phát triển tốt.

"Phải xem xét ngay, loại bỏ những nhà đầu tư thiếu năng lực, dự án hết thời hiệu không triển khai được thì phải loại bỏ, thay thế. Phải rà soát, điều chỉnh phù hợp với nhu cầu thực tế của từng địa phương. Đồng thời phải có chiến lược, định hướng phát triển lâu dài" - ông Trần Văn Vĩnh, Phó Chủ tịch UBND tỉnh Đồng Nai, nhấn mạnh.

Trong các cuộc bàn thảo để rà soát lại hệ thống cảng, lãnh đạo tỉnh Đồng Nai cho biết tỉnh có chủ trương ưu tiên cho các doanh nghiệp trong việc đầu tư cảng xăng dầu để phục vụ sân bay Long Thành sắp xây dựng. Theo đó, trong quá trình rà soát các cảng phục vụ lưu trữ, vận chuyển xăng dầu, tỉnh sẽ làm việc với bộ GTVT và ngành hàng không để có kế hoạch thu hút các nhà đầu tư có kinh nghiệm, chuyên cung cấp xăng phục vụ cho máy bay ở sân bay quốc tế Long Thành.■

Thị trường bán lẻ ở Việt Nam năm 2018: Cạnh tranh sẽ khốc liệt hơn?

Cuộc cạnh tranh chiếm lĩnh thị phần trong miếng bánh bán lẻ quy mô tới 160 tỷ USD đang ngày càng quyết liệt. Nếu không có chiến lược và tầm nhìn dài hạn, các doanh nghiệp bán lẻ trong nước sẽ có thể mất đi lợi thế ngay trên sân nhà.

M.TRÍ – N.THỊNH – N.AN

Đó là cảnh báo của bà Đinh Thị Mỹ Loan, Chủ tịch Hiệp hội các nhà bán lẻ Việt Nam. Theo đó, ngành bán lẻ tại Việt Nam thường có mức tăng trưởng cao hơn tốc độ tăng trưởng bình quân của GDP cùng kỳ và mức tăng trưởng của một số ngành kinh tế khác. Tỷ lệ đóng góp của bán buôn và bán lẻ vào GDP với hơn 14%, kéo theo sự phát triển của hầu hết các ngành sản xuất trong nền kinh tế; đồng thời dịch vụ bán lẻ cũng là một trong top 6 các ngành nghề thu hút vốn đầu tư lớn nhất.

Số liệu của Tổng cục Thống kê cho thấy kênh bán lẻ hiện đại ở Việt Nam hiện chiếm khoảng 25% thị phần, thấp hơn nhiều so với các nước trong khu vực như Philippines là 33%, Thái Lan là 34%, Trung Quốc là 51%, Malaysia là 60% và Singapore lên đến 90%.

Tham vọng của các "ông lớn" Nhật Bản

Theo số liệu của Bộ Kế hoạch & Đầu tư, hiện Nhật Bản là nhà đầu tư đứng thứ 2/114 quốc gia và vùng lãnh thổ đầu tư vào Việt Nam với trên 3.400 dự án đầu tư trực tiếp nước ngoài còn hiệu lực, tổng vốn đăng ký gần 44 tỷ USD.

Các dự án của Nhật Bản được triển khai trên 19 ngành, lĩnh vực, tập trung chủ yếu vào các lĩnh vực Nhật Bản có thế mạnh và đang tăng cường tìm kiếm cơ hội đầu tư ra nước ngoài như: Công nghiệp chế biến, chế tạo (1.541 dự án, tổng vốn đầu tư 33,54 tỷ USD); kinh doanh bất động sản (53 dự án, tổng vốn đầu tư 1,91 tỷ USD); sản xuất, phân phối điện, khí, nước (15 dự án, tổng vốn đầu tư 1,28 tỷ USD)...

Cũng theo Bộ Kế hoạch & Đầu tư, số dự án đầu tư vào lĩnh vực bán lẻ, khách sạn, dịch vụ ăn uống của người Nhật đang tăng nhanh với hàng loạt hệ thống siêu thị, cửa hàng bán lẻ, nhà hàng ăn uống như Aeon Mall, Family mart, Ministop, Takashimaya, 7– Eleven và mới đây là trạm xăng 100% vốn nước ngoài của đại gia Nhật Bản Idemitsu Kosan… đang lên kế hoạch gia tăng sự hiện diện tại Việt Nam.

Nổi bật trong đó, "ông lớn" Aeon Mall đang cho thấy rõ tham vọng mở rộng mạnh mẽ hoạt động đầu tư tại Việt Nam. Aeon Mall đã thông báo sẽ mở thêm trung tâm thương mại Aeon mới tại Hà Đông (Hà Nội), quy mô 200 triệu USD dự kiến sẽ hoạt động vào năm 2019. Đây cũng là trung tâm thương mại thứ 5 của Aeon tại Việt Nam sau khi tập đoàn này thử nghiệm thành công mô hình trung tâm thương mại kết hợp mua sắm, vui chơi giải trí.

Đại gia Nhật đã "nhảy vào" thị trường bán lẻ xăng dầu Việt Nam

Cho đến thời điểm hiện tại, Aeon đã rót khoảng 600 triệu USD cho 5 trung tâm này. Tuy nhiên, so với mục tiêu đề ra, tập đoàn này mới chỉ đi được 1/4 chặng đường trong mục tiêu thành lập tổng số 20 trung tâm thương mại tại Việt Nam vào năm 2020.

Cùng với đó, Aeon cũng đẩy mạnh hợp tác, mua lại các hệ thống siêu thị có sẵn trong nước, với mục tiêu hướng đến là 100 điểm thương mại. Hiện Aeon đã sở hữu 49% cổ phần hệ thống siêu thị Citimart, đổi tên thành AEON Citimart và 30% cổ phần tại hệ thống siêu thị Fivimart.

Takashimaya, một ông lớn khác trong lĩnh vực bán lẻ Nhật cũng đã đầu tư khoảng 47 triệu USD vào Việt Nam từ năm 2012 bao gồm Trung tâm thương mại Saigon Centre và nhiều bất động sản khác.

Bên cạnh những ông lớn, nhiều doanh nghiệp nhỏ của Nhật Bản cũng quan tâm đến thị trường Việt Nam. Mới đây, Quỹ đầu tư ACA Investments thuộc Tập đoàn Sumitomo đã rót vốn để nắm 20% cổ phần tại Công ty Bibo Mart...

Ba xu hướng dẫn dắt sự thay đổi của thị trường bán lẻ

Bà Mai Võ, Trưởng bộ phận Dịch vụ bán lẻ Cushman & Wakefield Việt Nam nhận định, trong năm 2018 và 2019, các ngành dịch vụ ăn uống, thời trang và chăm sóc sức khoẻ sẽ là các ngành chủ chốt dẫn dắt sự phát triển của ngành bán lẻ. Sự chuyển dịch này cũng phù hợp với xu hướng nổi bật trong báo cáo thường niên "Main Streets Across the World - Những con phố chính trên toàn thế giới" vừa được Cushman & Wakefield công bố.

Báo cáo này nhận xét, các nhãn hàng cao cấp đã từng là tâm điểm trong các trung tâm thương mại, nhưng giờ đây, các nhà sở hữu và chủ đầu tư đang giảm sự phụ thuộc của họ vào các nhãn hàng này và thêm các tiện ích về dịch vụ ăn uống, chăm sóc sức khoẻ và trải nghiệm người dùng.

Bên cạnh đó, chi tiêu cho du lịch cũng dần chiếm phần lớn trong số các động lực tăng trưởng của ngành bán lẻ do chi tiêu mua sắm của du khách trong các trung tâm thương mại chiếm phần lớn doanh số bán hàng.

Bà Sigrid Zialcita, Giám đốc bộ phận Nghiên cứu khu vực Châu Á – Thái Bình Dương của Cushman & Wakefield nhận định, ngành du lịch Châu Á – Thái Bình dương không chỉ thúc đẩy doanh số bán lẻ mà còn định hình nên giải pháp bán lẻ cho khu vực. "Khách du lịch khao khát với các trải nghiệm mua sắm chớp nhoáng và phong phú, từ các địa điểm chiết trung ở Shibuya cho tới nền văn hoá nhạc Pop của Hàn Quốc của khu Myeongdong hay thậm chí là các khu chợ sĩ hỗn loạn ở Bangkok. Nói cách khác, cần phải tính cả sự ra đời của các địa điểm bán lẻ có thể khiến du khách dễ "quẹt thẻ tín dụng", bà Zialcita nói.

Còn ở Việt Nam, bà Mai Võ cho rằng, trong 10 năm

tới, tầng lớp cư dân mới có thu nhập cao sẽ xuất hiện và sẽ đóng vai trò dẫn dắt sự phát triển của ngành bán lẻ hàng hoá cao cấp như xe hơi, căn hộ cao cấp và biệt thự.

Tại các khu vực trung tâm, nhu cầu thuê nhà phố thương mại vẫn tiếp tục cao do sự cạnh tranh khốc liệt giữa các nhãn hàng. Kết quả là giá thuê mặt bằng ở các khu vực này bị đẩy lên cao. Các khu vực trung tâm ở TP.HCM và Hà Nội hầu hết đều có giá thuê mặt bằng cao gấp 2 lần các khu vực còn lại.

Theo Cushman & Wakefield, thị trường bán lẻ tại Việt Nam đang hoàn thiện và thêm nhiều diện tích cho thuê mới, cụ thể có thêm 400.000 m2 diện tích mới vào năm 2018 và đến năm 2020, tổng diện tích sàn bán lẻ dự kiến đạt 4 triệu m2. Song song với sự phát triển của sàn bán lẻ, Cushman & Wakefield nhận định, thương mại điện tử Việt Nam sẽ chứng kiến một sự tăng trưởng mạnh mẽ trong những năm tới, sau khi ngành công nghiệp tương đối mới này đạt được doanh thu ấn tượng gần 4 tỷ USD và được kỳ vọng đạt 10 tỷ USD vào năm 2020.

Theo đánh giá của Cushman & Wakefield, thương mại điện tử tiếp tục bành trướng nhờ vào các yếu tố thuận lợi về nhân khẩu học. Tuy nhiên, đây không hẳn là yếu tố dẫn tới sự sụt giảm về nhu cầu mua sắm ở các trung tâm thương mại, mà thương mại điện tử được tích hợp ngày càng nhiều với các mặt bằng bán lẻ hiện hữu.

"Trong khi mô hình bán lẻ truyền thống đã nhận thấy tầm quan trọng của việc xây dựng nền tảng bán lẻ kỹ thuật số, các đại gia về thương mại điện tử lại đang dấn thân vào các cửa hàng bán lẻ hiện hữu. Việc tìm ra công thức kết hợp chính xác giữa mô hình bán lẻ tất cả trong một và bán lẻ đa kênh là phần quan trọng nhất trong quá trình này", bà Zialcita nhận xét.

Tại TP. Hồ Chí Minh ngày càng có nhiều cửa hàng, siêu thị lớn nhỏ bán hàng tiêu dùng của Nhật Bản và Thái Lan.

Nhân viên tiếp thị chào hàng ở tiệm tạp hóa.

Bán lẻ đa kênh sẽ là tương lai của ngành Thương mại điện tử

"Sau nhiều năm lăn lộn với thương mại điện tử (TMĐT) thuần online, trải qua rất nhiều thất bại, đau thương, tôi mới nhận ra, bán lẻ đa kênh (OmniChannel) mới là tương lai của ngành TMĐT Việt Nam". Ông Lê Thiết Bảo, giám đốc OmniChannel của Nguyễn Kim chia sẻ.

"Việt Nam đang trải qua thời kỳ bùng nổ của bán lẻ. Công ty Thế giới Di động mở mấy ngàn cửa hàng, Vinmart và FPT Shop cũng mở mấy trăm cái. Nguyễn Kim cũng có mấy chục cái. Bây giờ, còn bùng nổ chuỗi cửa hàng kiểu 24 giờ. Online về bán lẻ sẽ là cái tiếp theo offline. Nó sẽ là tương lai tiếp theo của TMĐT". Ông Lê Thiết Bảo dự báo.

Theo đó, sau khi offline bán lẻ mở tràn lan và bão hòa, thị trường sẽ dần quen với cách mua sắm trực tiếp và gián tiếp (online) của các nhà đó. Lúc đó, khách hàng sẽ nảy ra một nhu cầu mới: Cách liên kết giữa các nhà vì mỗi nhà chỉ chuyên một món, như Nguyễn Kim chuyên về điện máy, Thế giới Di động chuyên về điện thoại, Vinmart chuyên về hàng tiêu dùng… Lúc đó, một câu hỏi mới sẽ nảy sinh là : Đâu là cầu nối của tất cả các nhà đó? Phải có một nền tảng nào đó, tập hợp lại tất cả những mặt hàng kể trên lại. Một cái như vậy sẽ là Amazon hay Lazada – thuần online.

Ông Lê Thiết Bảo cho rằng tiến trình phát triển của ngành bán lẻ sẽ đi theo từng bước một, và hành vi của người tiêu dùng cũng sẽ được cải tạo qua từng bước đó. Và như vậy tiếp theo sẽ là OmniChannel, khi các nhà bán lẻ sẽ đẩy mạnh các kênh bán hàng online của mình. Hiện tại, bán lẻ qua mạng chỉ chiếm 5%, trong tương lai sẽ tăng lên 10% đến 20%. Trừ Trung Quốc đi tắt, còn những thị trường lớn có ngành TMĐT phát triển lâu đời như Mỹ, châu Âu, họ

Chuyển dịch kênh bán lẻ hướng về thị trường nông thôn đang là sự lựa chọn của nhiều doanh nghiệp bán lẻ hiện nay.

đều đi theo đúng tiến trình này.

"Có thể, Việt Nam mình có hệ thống công nghệ xuất phát điểm mạnh hơn những anh kia, nhưng ngành TMĐT cũng phải có hệ thống bán lẻ tốt, để có thể hướng dẫn người tiêu dùng, chuyển từ thói quen mua hàng ở chợ, siêu thị lên mạng. Bước chuyển này không dễ, phải có lộ trình, đó là lý do vì sao tôi chuyển niềm tin sang OmniChannel". Ông Lê Thiết Bảo chia sẻ.

Làm gì để hội nhập thành công?

Với những kết quả khảo sát công bố ở trên, câu hỏi được đặt ra là làm thế nào để ngành bán lẻ Việt Nam tận dụng được những lợi thế sẵn có để hòa mình vào xu thế hội nhập, phát triển mạnh mẽ, nâng tầm và bắt kịp với sự phát triển của các quốc gia khác trong khu vực và trên thế giới?.

Người đứng đầu Hiệp hội các nhà bán lẻ Việt Nam cho biết trước đây chúng ta chỉ biết nhìn vào các nước phát triển mạnh trong khu vực như Singapore để ngưỡng mộ, trong khi không nhận ra rằng các quốc gia như Malaysia, Thái Lan, Myanmar và Phillipines đang tiến như vũ bão xét về thị trường bán lẻ.

"Ngành bán lẻ của Việt Nam chỉ đang cố gắng để đi nhanh nhanh một chút chứ thậm chí chưa khởi động để chạy", bà Đinh Thị Mỹ Loan – Hiệp hội các nhà bán lẻ Việt Nam, cựu tham tán thương mại của Việt Nam tại Úc, ví von.

Đề xuất phương án giải quyết bài toán này, bà Loan cho rằng không có một giải pháp nào phù hợp cho tất cả các doanh nghiệp và mọi loại hình bán lẻ; thay vào đó, từng doanh nghiệp phải có chiến lược, con đường đi của riêng mình.

Xét về tổng thể, ngành dịch vụ bán lẻ cần nhận thức được và tận dụng cơ hội hội nhập để phát triển và cạnh tranh. Bên cạnh đó, cần phải định vị ngành bán lẻ Việt Nam để sẵn sàng cạnh tranh, đòi hỏi một sự nỗ lực tổng thể để hướng tới tương lai.

Theo bà Loan, để hội nhập, cần có sự nỗ lực từ cả doanh nghiệp và Nhà nước. Các doanh nghiệp phải chủ động, tự tìm đường đi cho mình để phát triển theo hướng chủ động và chuyên nghiệp hơn trước sức ép cạnh tranh trong lĩnh vực bán lẻ ở Việt Nam ngày càng gia tăng. Đồng thời nhà nước cũng cần có những sự hỗ trợ theo tinh thần không vi phạm các quy định của WTO cũng như các cam kết quốc tế mà Việt Nam tham gia.

Ngành dịch vụ bán lẻ Việt Nam có xuất phát điểm thấp, manh mún, bộc lộ nhiều điểm cố hữu về tài chính, nguồn nhân lực và quản trị, do đó bà Loan cho rằng cần phải thay đổi ngành bán lẻ, tìm ra chiến lược phát triển cho ngành dịch vụ bán lẻ hướng tới tiếp tục tăng trưởng và đảm bảo tính cạnh tranh.Trong đó, cần áp dụng công nghệ nhiều hơn nữa vào dịch vụ bán lẻ để đáp ứng được yêu cầu mua sắm nhanh, dễ dàng và theo xu hướng, cá nhân hóa trải nghiệm mua sắm cho khách hàng sẽ là yếu tố then chốt trong việc bán lẻ trong tương lai đồng thời gắn kết ngành dịch vụ bán lẻ với các lĩnh vực khác như du lịch và công nghiệp sáng tạo.■

Châu Á-Thái Bình dương: Lá cờ đầu trong xu thế hội nhập

Năm 2017 được xem là một năm đầy trắc trở của tiến trình tự do hóa thương mại với việc Tổng thống Mỹ Donald Trump lên nắm quyền, thúc đẩy chính sách "Nước Mỹ trước tiên," chủ trương tăng cường bảo hộ thương mại nhằm bảo vệ lợi ích kinh tế cũng như việc làm của người Mỹ.

ĐẶNG ÁNH

Ngay từ ngày đầu tiên nhậm chức, Tổng thống Trump đã hiện thực hóa chính sách này bằng tuyên bố rút khỏi Hiệp định Đối tác xuyên Thái Bình dương (TPP), đẩy một trong những thỏa thuận thương mại quan trọng từng được kỳ vọng là động lực thúc đẩy việc làm, tăng trưởng bền vững và tiến bộ tại khu vực châu Á - Thái Bình dương vào thế bấp bênh.

Trong bối cảnh chủ nghĩa bảo hộ gia tăng được coi là nguy cơ hàng đầu đối với sự tăng trưởng của khu vực châu Á - Thái Bình dương, lãnh đạo các nền kinh tế khu vực đã có một năm hoạt động tích cực nhằm thúc đẩy liên kết kinh tế và tự do hóa thương mại.

Sự hồi sinh của "Hiệp định thương mại vàng"

Có thể coi sự kiện 11 nước tham gia TPP (trừ Mỹ) ký kết văn kiện nền tảng về hợp tác, đổi tên TPP thành Hiệp định Đối tác toàn diện và tiến bộ xuyên Thái Bình dương (CPTPP), diễn ra bên lề Hội nghị cấp cao Diễn đàn Hợp tác kinh tế châu Á - Thái Bình dương (APEC) vừa qua tại Việt Nam, là điểm nhấn của quá trình thúc đẩy tự do hóa thương mại toàn cầu trong năm 2017.

CPTPP không những được xem là sự hồi sinh ngoạn mục của TPP, mà còn cho thấy quyết tâm của các nền kinh tế châu Á - Thái Bình dương trong việc đẩy mạnh hợp tác và hội nhập. Cái tên mới của thỏa thuận không chỉ phản ánh ý chí của 11 nước trong việc đẩy nhanh đàm phán, đảm bảo hiệp định có chất lượng và cân bằng lợi ích các bên, mà còn hướng tới sự phát triển tích cực, tiến bộ.

Với việc hầu như giữ nguyên nội dung TPP và duy trì đa số các cam kết liên quan đến hàng hóa, dịch vụ, thu mua và đầu tư, CPTPP được coi là bước tiếp nối của TPP theo hướng chất lượng và hiệu quả hơn, mang tính toàn diện trên tất cả các lĩnh vực chứ không chỉ là về mở cửa thị trường, thương mại kinh tế…

Bên cạnh đó, mặc dù nhỏ hơn về quy mô, sức mạnh kinh tế lẫn kim ngạch thương mại đa phương so với TPP do thiếu sự tham gia của Mỹ, song CPTPP được đánh giá là có tính khả thi cao vì các bên đã nhất trí tạm hoãn thực thi những nội dung còn gây tranh cãi hoặc có xung đột lợi ích.

Tổng cộng có 20 điều khoản của TPP được "đóng băng," tạm rút khỏi CPTPP, đa số đều do Mỹ đề xuất và phần lớn liên quan tới các vấn đề giải quyết tranh chấp đầu tư và sở hữu trí tuệ. Biện pháp này nhằm bảo đảm cân bằng lợi ích giữa các nước tham gia CPTPP, vốn có trình độ phát triển và quy mô thương mại không đồng đều, trong khi vẫn để ngỏ khả năng thu hút nền kinh tế số một thế giới tham gia lại thỏa thuận này.

Đối với Mỹ, việc để vuột mất cơ hội mở rộng sang thị trường tiềm năng và rộng lớn ở khu vực châu Á - Thái Bình dương với 500 triệu dân, trong khi lựa chọn đàm phán song phương FTA với từng quốc gia, chắc chắn sẽ khiến Washington mất nhiều nỗ lực hơn để có thể hoàn tất.

Tuy nhiên, cũng phải thừa nhận việc Mỹ rút khỏi TPP đã khiến tiến trình liên kết kinh tế - thương mại châu Á - Thái Bình dương bị chậm lại, và 11 nền kinh tế còn lại cũng không được tiếp cận thị trường Mỹ vốn đem lại nhiều lợi ích.

Mặc dù vậy, chính những "tiêu chuẩn vàng" của thỏa thuận TPP đã đưa 11 nền kinh tế đoàn kết với nhau hơn, đẩy mạnh quyết tâm hiện thực hóa thỏa thuận thương mại đầy hứa hẹn này. Mặc dù sẽ còn nhiều thách thức, song thỏa thuận CPTPP thể hiện nỗ lực của các nước châu Á - Thái Bình dương trong việc mở cửa thị trường, chống chủ nghĩa bảo hộ và thúc đẩy hội nhập kinh tế khu vực.

Quyết tâm thúc đẩy RCEP

Năm 2017 cũng chứng kiến bước tiến khả quan trong đàm phán Hiệp định đối tác kinh tế toàn diện khu vực (RCEP) - hiệp định thương mại tự do giữa Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á (ASEAN) với 6 đối tác (Trung Quốc, Nhật Bản, Hàn Quốc, Australia, New Zealand và Ấn Độ, còn được gọi là ASEAN + 6).

Mặc dù chưa thể hoàn tất đàm phán trong năm 2017, song lãnh đạo 16 nền kinh tế tham gia RCEP đã thể hiện quyết tâm lớn biến những cam kết chính trị thành hành động.

Cam kết của 10 nhà lãnh đạo ASEAN và 6 nước đối tác thương mại tại hội nghị cấp cao RCEP đầu tiên bên lề hội nghị cấp cao ASEAN diễn ra tại Manila (Philippines) vào tháng 11, theo đó thúc đẩy các cuộc thương lượng để kết thúc đàm phán Hiệp định này vào năm 2018, cho thấy các nước đều mong muốn tiến đến một thỏa thuận đối tác kinh tế hiện đại, toàn diện, chất lượng cao và mang lại lợi ích chung.

Nếu thành công, RCEP sẽ là một thành tựu của thương mại thế giới

Với mục tiêu tạo ra các mối liên kết kinh tế chặt chẽ hơn giữa bốn khu vực địa lý: Đông Bắc Á, châu Đại dương, Nam Á và Đông Nam Á, cũng như tăng cường các mối quan hệ kinh tế giữa cộng đồng bao gồm 48% dân số thế giới, tạo ra khu vực kinh tế chiếm gần 40% giá trị thương mại toàn cầu, 20% dòng đầu tư trực tiếp nước ngoài và 25% tổng sản phẩm hàng hóa toàn cầu, nếu thành công, RCEP sẽ là một thành tựu của thương mại thế giới.

Là thỏa thuận thương mại do ASEAN thúc đẩy, RCEP được kỳ vọng sẽ thu hút các công ty nước ngoài đến sản xuất tại ASEAN. Bằng cách thu hút Trung Quốc, Ấn Độ và Nhật Bản vào một khuôn khổ hợp tác, RCEP sẽ giúp đoàn kết và củng cố sức mạnh của ASEAN.

Nói cách khác, RCEP vừa giúp thúc đẩy tăng trưởng, vừa là cơ sở để thu hẹp khoảng cách phát triển giữa các nước thành viên. RCEP không chỉ đơn thuần là một hiệp định thương mại, mà còn là một thỏa thuận mở ra những tiềm năng mới, các quy tắc mới trong thương mại quốc tế, đồng thời mở ra một tương lai tươi sáng cho hợp tác, hội nhập của khu vực và thực sự hấp dẫn đối với các nền kinh tế châu Á - Thái Bình dương.

Cơ hội lớn cho FTAAP

Những bước tiến của CPTPP và RCEP trong năm 2017, hai thỏa thuận hướng đến một sự hội nhập sâu rộng hơn nữa giữa các nền kinh tế trong khu vực, đều đang tạo nền tảng thuận lợi để hiện thực hóa Khu vực thương mại tự do châu Á – Thái Bình Dương (FTAAP), ý tưởng xuất hiện lần đầu tiên vào năm 2004 và được đưa vào bản tuyên bố chung của Hội nghị cấp cao APEC năm 2006 tại Việt Nam.

Tại hội nghị APEC 2017 ở Đà Nẵng, Việt Nam tháng 11 năm ngoái, lãnh đạo các nền kinh tế thành viên APEC một lần nữa khẳng định cần khẩn trương thúc đẩy FTAAP.

FTAAP là được coi là một lựa chọn chiến lược, là kết quả tất yếu của tiến trình hội nhập kinh tế nhằm đem lại sự thịnh vượng lâu dài của khu vực

châu Á-Thái Bình Dương. Bao gồm 21 nền kinh tế thành viên, FTAAP sẽ trở thành khu vực thương mại tự do lớn nhất thế giới, chiếm 40% dân số toàn cầu và 60% thương mại thế giới. Đặc biệt, FTAAP sẽ là khu vực thương mại tự do duy nhất bao gồm cả 3 nền kinh tế lớn nhất thế giới là Mỹ, Trung Quốc và Nhật Bản.

Bên cạnh đó, trước thực tế ngày càng nhiều hiệp định thương mại được ký kết, tạo ra sự chồng chéo và bất tiện cho quá trình mậu dịch tự do thống nhất, FTAAP, nếu thành hiện thực, có thể giải quyết những vấn đề đó thông qua việc tích hợp hàng loạt hiệp định thương mại tự do được coi là ưu việt khác như CTTPP, RCEP…

FTAAP sẽ là khu vực thương mại tự do duy nhất bao gồm cả 3 nền kinh tế lớn nhất thế giới là Mỹ, Trung Quốc và Nhật Bản.

So với các khu vực thương mại tự do khác, FTAAP nhấn mạnh tính bao trùm, tìm kiếm sự hội nhập khu vực lớn hơn và có tiềm năng to lớn cho tăng trưởng kinh tế nhanh, phân phối của cải công bằng hơn. FTAAP hình thành sẽ đảm bảo một sự bình đẳng và đảm bảo rằng không một nền kinh tế nào bị bỏ lại phía sau. Bởi vậy, FTAAP ngày càng được xem là một mô hình lý tưởng để thúc đẩy thương mại toàn cầu và hội nhập khu vực.

Trong bối cảnh xu hướng gia tăng chủ nghĩa bảo hộ và chống toàn cầu hóa vẫn lan rộng, đe dọa sự tăng trưởng toàn cầu, nhu cầu về các liên kết thương mại sâu sắc hơn nhằm thúc đẩy thị trường tự do cũng gia tăng. RCEP, CPTPP hay FTAAP đang là những bước đi tích cực của châu Á - Thái Bình dương trong tiến trình thúc đẩy hội nhập kinh tế theo hướng cân bằng lợi ích của các bên, vì thịnh vượng chung ở khu vực.

Những sáng kiến thương mại tích cực đang được thúc đẩy ở khu vực châu Á -Thái Bình dương, với trung tâm là APEC - nơi khởi đầu của hơn một nửa hiệp định thương mại tự do trên thế giới – đã góp phần khẳng định vai trò hàng đầu của khu vực năng động này trong hội nhập và phát triển toàn cầu.■

DINH VU PORT

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

DỊCH VỤ:
- Khai thác cảng.
- Dịch vụ kho, bãi.
- Xếp, dỡ, đóng, rút hàng hóa.
- Giao nhận, bảo quản hàng hóa.
- Lưu giữ, bảo quản container lạnh.
- Dịch vụ kho CFS.
- Dịch vụ cân điện tử 100 tấn.
- Dịch vụ khai hải quan, vận chuyển hàng hóa.
- Dịch vụ hàng hải, logistics.

NĂNG LỰC:
- Năng lực xếp dỡ: 680.000 TEUS/năm.
- Tổng diện tích : 240.000 m^2.
- Tổng chiều dài cầu cảng : 425 m.
- Kho CFS: 3.600 m^2.
- Khả năng tiếp nhận tàu: 20.000 DWT & 50.000 DWT giảm tải.
- Hệ thống quản lý khai thác container theo thời gian thực.

Địa chỉ: Cảng Đình Vũ, P.Đông Hải 2, Q.Hải An, TP.Hải Phòng
Điện thoại: 84-225-3769992 - 3769955 - **Fax:** 84-225-3769677
Email: kinhdoanh@dinhvuport.com.vn - **Website:** www.dinhvuport.com.vn

GOLD STAR AWARD · Forbes 50 CÔNG TY NIÊM YẾT TỐT NHẤT · 50 TOP · Forbes Top Asia'200 · V1000 TOP 1000 ENTERPRISE OF TAX CONTRIBUTION · FAST500 VƯƠN TẦM CAO MỚI

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

SAMSET

Chúc mừng Năm mới 2018

- 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.

SAIGON PORT MARITIME SERVICES & TRANSPORT JOINT STOCK Co.

18B Lưu Trọng Lư, P.Tân Thuận Đông, Quận 7, TP. HCM
Tel: 028.38722215 - 38722210
Fax: 028.38722216
Email: samsetjsc@samsetjsc.com

samsetjsc.com

Chúc Mừng Năm Mới 2018

CHỦ TỊCH HĐQT
Bà. NGUYỄN THỊ PHƯỢNG

GIÁM ĐỐC
Ông. TRẦN DUY PHÚC

TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG VẬT CÁCH

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

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

Bước sang năm thứ 15 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
ĐT: 84.225.3522555
84.225.3522599
84.225.3749058
Fax: 84.225.3522919
Email: vatcachport@vnn.vn

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.

CSG SAIGON PORT® Since 1863

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG SÀI GÒN

CẢNG TÂN THUẬN
TAN THUAN PORT

Chúc Mừng Năm Mới 2018

Hướng đến sự hoàn hảo để phục vụ khách hàng

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.

ISO 9001

To the perfectibility for serving the customers

MAIN SERVICES

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

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

Hotline: 0903758608

Chi phí logistics đắt đỏ hàng đầu thế giới

Nông sản là một trong những lĩnh vực xuất khẩu quan trọng của Việt Nam, đóng góp tích cực vào kim ngạch xuất khẩu chung của cả nước. Giai đoạn 2011-2016, giá trị hàng nông sản Việt Nam xuất khẩu có tỷ lệ tăng bình quân 12,7%/năm. Nếu như năm 2011, Việt Nam có 19 thị trường xuất khẩu đạt hơn 1 tỉ USD thì đến năm 2016 đã lên hơn 30 thị trường.

Theo thống kê của Bộ Nông nghiệp & Phát triển nông thôn, tính giữa quý 4/2017, giá trị xuất khẩu nông sản đã đạt 33,14 tỉ USD, tăng tới 13,8% so với cùng kỳ năm 2016. Trong năm 2017, xuất khẩu nông lâm thủy sản của Việt Nam có thể đạt 36 tỉ USD, với 10 nhóm ngành hàng xuất khẩu đạt trên 1 tỉ USD. Đây là những con số kỷ lục và đáng mừng đối với ngành nông sản Việt Nam. Những mặt hàng nông sản được coi là thế mạnh và xuất khẩu chủ lực của Việt Nam là thủy sản, gạo, cà phê, hàng rau quả, hạt điều, chè, cao su, hạt tiêu…, trong đó rau củ quả đang không ngừng tăng trưởng về giá trị xuất khẩu.

Tuy có nhiều tiềm năng như vậy nhưng xuất khẩu nông sản, đặc biệt là rau củ quả, vẫn còn đối mặt với nhiều trở ngại. Một trong những nguyên nhân khiến các mặt hàng nông sản Việt Nam kém cạnh tranh so với các nước xuất phát từ "huyệt tử" logistics. Theo các số liệu thống kê, Việt Nam là một trong những nước có chi phí logistics cao nhất thế giới và chính điều này khiến nông sản Việt mất đi nhiều cơ hội xâm nhập vào thị trường nhiều nước.

Đến nay dù đã đạt được những tiến bộ đáng kể về cải thiện cơ sở hạ tầng và dịch vụ logistics nhưng Việt Nam vẫn còn nhiều việc phải làm để nâng cao hiệu quả logistics. Bằng chứng là theo xếp hạng của Ngân hàng Thế giới (WB) năm 2016, Việt Nam đứng thứ 64/160 nước (năm 2014 xếp hạng 48) về mức độ phát triển logistics và đứng thứ 4 trong ASEAN sau Singapore, Malaysia, Thái Lan. Có 4 điểm khiến chỉ số năng lực logistics (LPI) Việt Nam bị tụt hạng, đó là năng lực logistics, kết cấu hạ tầng, ứng dụng công nghệ và kiểm tra chuyên ngành với hàng hóa xuất nhập khẩu.

Một khảo sát của WB cũng cho thấy chi phí logistics chiếm rất lớn trong giá thành của nhiều ngành hàng tại Việt Nam. Đơn cử với ngành thủy sản chi phí này chiếm hơn 12%, đồ gỗ chiếm 23%, rau quả 29,5% và ngành gạo chiếm đến gần 30% trong giá thành. Mức chi phí logistics tại Việt Nam cao hơn Thái Lan 6%, Malaysia 12%, còn so với Singapore thì cao hơn tới ba lần. Chi phí logistics quá cao đã gián tiếp làm giảm sức cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên thị trường quốc tế. Đáng chú ý, trong chi phí logistics thì chi phí vận tải chiếm quá lớn, lên tới gần 60%.

Giải bài toán logistics như thế nào?

Tiến sĩ Bùi Quốc Nghĩa, Viện trưởng Viện Logistics Việt Nam, cho biết hiện có khoảng hơn 3.000 doanh nghiệp tại Việt Nam đăng ký kinh doanh dịch vụ logistics với khoảng 300.000 doanh nghiệp khách hàng sử dụng dịch vụ. Tuy nhiên, tất cả đều là các doanh nghiệp logistics vừa và nhỏ, và chỉ đủ lực tham gia cung ứng một phần trong chuỗi logistics.

Các doanh nghiệp này không những không liên kết với nhau mà còn cạnh tranh lẫn nhau theo hướng giảm giá. Trong khi đó, hiện có hơn 80 doanh nghiệp nước ngoài cung cấp dịch vụ logistics tại Việt Nam, trong đó có đủ mặt 20 hãng logistics hàng đầu thế giới như APL, MitSui, Maert Logistics, NYK Logistics, Logitem, Mol Vietnam… chiếm giữ 70 - 80% thị phần và tự đưa ra các loại phí khác nhau.

Các doanh nghiệp vận tải nói rằng 80 cái trạm BOT cũng đẩy giá phí lên cao cho đến khi hàng bắt đầu xuống cảng.

LOGISTICS: thị trường "bỏ ngõ" của nông sản Việt Nam

Dù có nhiều lợi thế phát triển nhưng xuất khẩu nông sản Việt Nam đang mất dần sự cạnh tranh với các nước do ngành logistics còn yếu ớt.

NGUYỄN HIẾU

Theo ông Nghĩa, nguyên nhân chính khiến logistics trong nước chưa phát triển là do chính sách, định hướng phát triển hạ tầng chưa đồng bộ. Đến nay do chưa xác định hệ thống cảng cửa ngõ quốc gia (gateway) nên hạ tầng giao thông Việt Nam còn chắp vá, lạc hậu.

Có thể nhận thấy rõ nét sự mất cân đối giữa các loại đường sắt, đường bộ, đường thủy và hàng không trong điều kiện riêng của Việt Nam. Điển hình như đường bộ phát triển mạnh mẽ nhất nhưng chắp vá, thiếu định hướng dài hạn; đường sắt bao năm qua gần như không phát triển, vẫn là đường khổ 1m; đường thủy ở phía nam được coi là thiên đường có nhiều tiềm năng thì đang bị bỏ ngỏ, đang bị xâm hại… Chính phủ đã xác định cụm cảng container quốc tế Cái Mép là cửa ngõ quốc gia nhưng chưa tổ chức hậu phương logistics một cách hợp lý, luồng hàng trên các cảng trên hệ thống còn mất cân đối nghiêm trọng.

Để ngành logistics phát triển, tiến sĩ Nguyễn Tuấn Hoa, Chủ tịch Hội đồng khoa học Viện Logistics Việt Nam, kiến nghị nhà nước sớm xây dựng chiến lược phát triển ngành logisctis quốc gia, trên cơ sở đó xây dựng các chính sách phát triển phù hợp, các quy hoạch - kế hoạch. Để làm được điều này, trước tiên nhà nước cần sớm xây dựng cơ sở dữ liệu ngành logistics và xây dựng các chỉ tiêu định lượng. Nhanh chóng hình thành phát triển 3 cảng cửa ngõ quốc gia tại 3 miền Bắc - Trung - Nam với tổ chức không gian và chức năng hiện đại làm nền tảng cho hệ thống logistics hiệu quả; xây dựng hệ thống logistics thông minh trong nông nghiệp; xây dựng nền tảng hạ tầng logistics phù hợp vùng sông nước ĐBSCL.

Riêng với ĐBSCL, ông Nghĩa cho hay trong quá khứ đường thủy chiếm tới 80% loại hình vận tải ở khu vực này. Tuy nhiên, đến nay chúng ta lại chưa khai thác đường thủy ở đây để phát huy có hiệu quả.

Theo ông Nghĩa, đường thủy ở ĐBSCL ai cũng coi là quan trọng nhưng chỉ mới nhìn ở góc độ vận tải và chưa có đầy đủ các công cụ hay phương án để khai thác hết tiềm năng. "Ví dụ thay vì tổ chức các khu công nghiệp, khu sản xuất dọc đường bộ thì ở ĐBSCL chúng ta nên tổ chức dọc các bờ sông. Ngoài ra cần phải tổ chức không gian đô thị nông thôn hỗ trợ các doanh nghiệp tiếp cận được đường thủy hiệu quả nhất và chi phí rẻ nhất", ông Nghĩa nhấn mạnh. ■

Logistics cho phát triển nông nghiệp

Bộ trưởng Bộ GTVT Nguyễn Văn Thể đánh giá: "Sắp tới, tỉnh Đồng Tháp có thể hoàn chỉnh hạ tầng kết nối để hàng hóa giảm chi phí trung gian từ sản phẩm nông sản của nông dân đến tay người tiêu dùng. Mặt khác, tỉnh Đồng Tháp cần tập trung phát triển mô hình logistics trong nông nghiệp; hình thành trung tâm logistics cho vùng ĐBSCL; chủ động mời các nhà đầu tư, tư vấn xây dựng hạ tầng cho việc phát triển logistics. Ngành GTVT sẽ cử các chuyên gia hỗ trợ 2 địa phương là Đồng Tháp và TP.Cần Thơ trong việc xây dựng hạ tầng phát triển logistic, cố gắng tận dụng hạ tầng giao thông hiện có để kéo giảm chi phí vận tải...".

THẢO VY

Quýt hồng là nguồn thu chính của nông dân Lai Vung, Đồng Tháp.

Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc thăm và tìm hiểu các sản phẩm của Đồng Tháp.

Ông Nguyễn Văn Thể từng giữ chức vụ phó chủ tịch UBND tỉnh Đồng Tháp, nên các gợi ý của ông tại Hội nghị phát triển logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải khu vực đồng bằng sông Cửu Long, cũng chính là những đề nghị được Chủ tịch UBND tỉnh Đồng Tháp Nguyễn Văn Dương đặt ra.

Miền sông nước nhưng vận chuyển lại phụ thuộc đường bộ

Ông Nguyễn Văn Dương nhận định tuy đồng bằng sông Cửu Long là vùng trọng điểm sản xuất nông nghiệp, nhưng lại là vùng có các chỉ số sản xuất kinh doanh kém hiệu quả. Nguyên nhân một phần là do chưa có chuỗi giá trị cung ứng dịch vụ logistics hoàn chỉnh, hệ thống đường bộ lẫn đường thủy vẫn chưa được đầu tư phát triển đúng mức. Có đến khoảng 70% hàng hóa xuất khẩu của vùng đồng bằng sông Cửu Long phải vận chuyển bằng đường bộ đến các cảng khu vực miền Đông Nam bộ để xuất khẩu.

"Qua 3 năm triển khai thực hiện đề án tái cơ cấu ngành nông nghiệp, xây dựng chuỗi giá trị cung ứng nông sản, địa phương càng thấy rõ tầm quan trọng của khâu dự trữ, bảo quản, vận chuyển và tiêu thụ nông sản, nhu cầu xây dựng hệ thống dịch vụ logistics ngày càng trở nên bức thiết. Tỉnh Đồng Tháp kiến nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét chọn Đồng Tháp là mô hình xây dựng phát triển logistics phục vụ chuyên cho phát triển nông nghiệp, để tiến tới nghiên cứu vấn đề logistics cho nông nghiệp của vùng đồng bằng sông Cửu Long. Ngoài ra, để kết nối giao thương cho Đồng Tháp phát triển, địa phương kiến nghị Bộ xem xét đầu tư tuyến giao thông An Hữu – Cao Lãnh. Tuyến này sẽ góp phần để Đồng Tháp kết nối với TP.HCM và các tỉnh miền Đông Nam bộ". Ông Nguyễn Văn Dương nói.

Ở khu vực đồng bằng sông Cửu Long, Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn đang quản lý và phát triển hệ thống gồm 5 cảng: Tân cảng Sa Đéc, Tân cảng Cao Lãnh, Tân cảng Thốt Nốt, Tân cảng Cái Cui và Tân cảng Giao Long. Ông Phùng Ngọc Minh, Phó Tổng giám đốc Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn, cho biết, Tổng công ty với định hướng chiến lược là xây dựng trên 3 trụ cột kinh doanh chính là khai thác cảng, dịch vụ logistics và cung ứng dịch vụ biển. Tổng công ty cũng định hướng lấy khai thác cảng làm chỗ dựa để phát triển logistics và logistics phát triển cũng để thu hút hàng hóa phục vụ cho khai thác cảng.

"Đặc thù vùng đồng bằng sông Cửu Long đường bộ gặp nhiều khó khăn, những tuyến chính vẫn phát triển về đường thủy. Nhưng sản lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy thấp, chỉ khoảng 30%, còn lại là áp lực vận chuyển bằng đường bộ. Thời gian qua, cảng trọng tâm của Tổng công ty ở đồng bằng sông Cửu Long là cảng Cái Cui (TP Cần Thơ) với 18 ha, kế

bên là cảng Cái Cui (thuộc Vinalines) cũng đang đồng hành khai thác, biến khu vực này thành trung tâm cảng. Các bộ, ngành cần quan tâm đến luồng Quan Chánh Bố - sông Hậu để tàu 2 vạn tấn dỡ tải thông thương vào các cụm cảng khu vực Cái Cui. Đồng thời, đầu tư thêm các tuyến như: kênh Mương Khai – Đốc Phủ Hiền (Đồng Tháp) rút ngắn thời gian vận chuyển tắc qua từ sông Tiền đến sông Hậu, kênh Chợ Gạo. Có chính sách cho tàu quốc tế và cảng Cái Cui...” - Ông Phùng Ngọc Minh kiến nghị.

Do đồng bằng sông Cửu Long có luồng hẹp và nhiều cầu có tĩnh không thấp, hàng hóa được vận chuyển chủ yếu bằng ghe và sà lan đến các cảng.

Giảm 1% chi phí logistcs là tiết kiệm được hơn 2.000 tỉ đồng

Vùng đồng bằng sông Cửu Long có hệ thống đường thuỷ nội địa 14.826 km với bốn tuyến kết nối nội vùng, năm tuyến kết nối với vùng Đông Nam bộ, hai tuyến kết nối với Campuchia. Trong đó, hai tuyến đường thuỷ huyết mạch từ TP.HCM đi Kiên Giang, Cà Mau và kênh Quan Chánh Bố cho tàu trọng tải lớn ra vào sông Hậu.

Toàn vùng đồng bằng sông Cửu Long hiện có bảy cảng biển, 34 bến cảng, 57 cảng thuỷ nội địa và gần 4.000 bến thuỷ, nhưng hạn chế chính là sự phân tán, quy mô nhỏ lẻ của hệ thống cảng, các phương thức vận tải chưa đồng bộ, năng lực các cảng còn yếu, lượng hàng hoá qua các cảng của vùng hàng năm rất thấp, (tương đương 9 triệu tấn/năm), còn lại 80% phải tiếp chuyển đến các cảng khu vực Đông Nam bộ bằng đường bộ, khiến đội chi phí giá thành sản phẩm lên cao; 1/3 chuyến xe tải sau khi giao hàng thì quay về không.

“Chỉ cần giảm được 1% chi phí logistics, mỗi năm vùng đồng bằng sông Cửu Long sẽ tiết kiệm được hơn 2.000 tỉ đồng”, một báo cáo của ngân hàng Thế giới (WB) cho biết như vậy.

Theo đánh giá của Bộ Giao thông vận tải một số điểm nghẽn về kết cấu hạ tầng tập trung vào hệ thống trục dọc tại khu vực các tỉnh duyên hải phía đông đồng bằng sông Cửu Long như Tiền Giang, Bến Tre, Trà Vinh kết nối TP.HCM đang rất cần được tháo gỡ. Hiện nay nhiều trục trên đường bộ nối đến cảng bị hạn chế tải trọng, chưa nâng cấp ảnh hưởng đến việc đưa hàng container giữa các cảng và khu công nghiệp. Bên cạnh đó, sự không đồng bộ giữa quy mô bến cảng và luồng vào cảng là điểm yếu lớn nhất đối với cảng biển đồng bằng sông Cửu Long.

Vận chuyển cây trái bằng đường thủy ở Đồng Tháp.

Trước đó, trong khuôn khổ Hội nghị xúc tiến đầu tư tỉnh Đồng Tháp tổ chức vào cuối tháng 12 năm 2017, Thủ tướng Nguyễn Xuân Phúc đã đề nghị các ngành hữu quan cải thiện nhanh chóng hơn dịch vụ logistics trong chuỗi giá trị ngành hàng rau, củ quả, nói riêng và nông sản nói chung nhằm hạ giá thành sản xuất.

Với cách tiếp cận logistics là một thành tố quan trọng hỗ trợ gia tăng sức cạnh tranh, đẩy mạnh phát triển thị trường toàn cầu cho ngành rau - củ - quả Việt Nam, mới đây UBND tỉnh Đồng Tháp và các đối tác đã cùng ký kết trong đi tìm lời giải về bài toán khó logistic này tại địa phương. Cụ thể, UBND tỉnh Đồng Tháp, Viện Kinh tế Nông nghiệp Hữu cơ và liên doanh 3 nhà đầu tư: CTCP Tập đoàn Phát triển hạ tầng và bất động sản Việt Nam (VIPD), CTCP Đầu tư và Phát triển Sunny World và CTCP Địa ốc Sài Gòn Gia Định đã ký kết “Biên bản ghi nhớ hợp tác xây dựng chiến lược phát triển hệ thống logistics và cơ sở hạ tầng tại tỉnh Đồng Tháp”.

Trong đó, liên doanh 3 nhà đầu tư nói trên sẽ tài trợ cho hoạt động nghiên cứu xây dựng chiến lược phát triển hệ thống logistics và cơ sở hạ tầng tại tỉnh Đồng Tháp - mô hình điểm của đồng bằng sông Cửu Long. Đồng thời hỗ trợ tỉnh trong việc xác định tổng vốn đầu tư dựa trên quy hoạch phát triển hệ thống logistics và cơ sở hạ tầng tại Đồng Tháp. Cuối cùng, 3 đơn vị này sẽ xúc tiến đầu tư và thực hiện đầu tư các dự án phát triển hạ tầng, đô thị, logistics trong nội dung hợp tác giữa các bên.■

Thu hoạch xoài cát Chu ở huyện Cao Lãnh, tỉnh Đồng Tháp.

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 : 84.28.38722291
38721920

Fax: 84.28.38729566
38721921

www.saigonport.vn

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

vungangport.com

- Xếp dỡ, khai thác và dịch vụ cảng biển.
- Cung ứng các dịch vụ hàng hải tại cảng.
- Vận tải đường biển.
- Cung ứng dịch vụ logistics.
- Kinh doanh cơ sở hạ tầng cảng biển.
- Dịch vụ lai dắt, cứu hộ, cứu nạn.

Công ty cổ phần

CẢNG VŨNG ÁNG VIỆT - LÀO

Viet-Lao Vung Ang Port Joint Stock Company

"An toàn – Hiệu quả – Nhanh chóng"

Khu kinh tế Vũng Áng, Xã Kỳ Lợi, Huyện Kỳ Anh, Tỉnh Hà Tĩnh
ĐT: 0239.3868 703 - Fax: 0239.3868 709 - Email: vlp@vungangport.com

SAIGONPORT TUGSERCO

TUGBOAT SERVICE COMPANY

TUGSERCO
Since 1975

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

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 !

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

- 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.
- 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.
- Kinh doanh bất động sản.

và các dịch vụ khác.

155 đường số 8, KDC Nam Long, P. Tân Thuận Đông, Q.7, TP.HCM
Điện thoại: (028) 3873 1168 - 3873 1365
Fax: (028) 3873 1263 - (028) 3873 1261

www.sasteco.vn

Kiến nghị sửa đổi quy định về kiểm dịch để thúc đẩy môi trường xuất khẩu thủy sản Việt Nam

Khép lại năm 2017, các doanh nghiệp làm hàng thủy sản xuất khẩu đúc kết rằng nếu Việt Nam tiếp tục chậm chạp trong kỹ thuật xử lý văn bản quy phạm pháp luật, thì sẽ không chỉ tiếp tục mất cơ hội nâng kim ngạch xuất khẩu, mà còn khiến doanh nghiệp thêm khổ sở vì các thủ tục hành chánh…

KHẮC DZŨNG - MINH TRÍ – NGỌC THỊNH

EU đã rút thẻ vàng chống đánh bắt hải sản bất hợp pháp

IUU (illegal, unreported and unregulated fishing) là chương trình chống các hoạt động đánh bắt hải sản bất hợp pháp, không có báo cáo và không được quản lý. Năm 2002, EU ban hành IUU trên cơ sở triển khai "Kế hoạch hành động quốc tế" của Tổ chức Nông lương của Liên Hiệp Quốc (FAO) năm 2001, nhằm phòng ngừa, ngăn chặn và loại bỏ các hoạt động đánh bắt cá vi phạm IUU.

Mục đích mà IUU hướng tới là phòng ngừa, ngăn chặn và loại bỏ mọi hoạt động đánh bắt cá dưới các hình thức đánh bắt hải sản bất hợp pháp, không có báo cáo và không được quản lý. Theo quy định IUU, các quốc gia thành viên EU phải áp dụng việc xử phạt ở mức thấp nhất là gấp 5 lần giá trị của sản phẩm sai phạm, gấp 8 lần giá trị cho các trường hợp tái phạm trong thời gian 5 năm. Ngoài ra, luật cũng đưa ra các biện pháp xử phạt khác kèm theo như tịch thu tạm thời tàu đánh bắt cá vi phạm...

Bị phạt thẻ, tổn thất của các quốc gia xuất khẩu hải sản vào EU là không nhỏ vì nó tạo tâm lý e ngại cho các nhà bán lẻ ở EU đối với hải sản nhập khẩu từ quốc gia đó và có thể thay thế bằng hải sản đến từ quốc gia khác. Đặc biệt quốc gia nào bị phạt thẻ đỏ, các sản phẩm hải sản khai thác của quốc gia ấy sẽ bị cấm vào EU.

Theo thống kê của Trung tâm WTO Việt Nam, tính đến nay đã có 24 quốc gia, vùng lãnh thổ bị EU áp dụng hình thức phạt thẻ. Trong đó, 13 quốc gia bị phạt thẻ nhưng đã được thu hồi nhờ hệ thống quản lý được cải thiện.

Có 8 quốc gia, vùng lãnh thổ đang bị thẻ vàng gồm: Kiribati, Liberia, Saint Kitts & Nevis, Siera Leone, Đài Loan, Thái Lan, Trinidad & Tobago và Tuvalu. Đặc biệt 3 quốc gia đang bị thẻ đỏ là Campuchia, Conmoros và Saint Vincent & Grenadines.

Thiệt hại nặng đối với doanh nghiệp chế biến xuất khẩu thủy sản Việt Nam

Bà Nguyễn Thị Thu Sắc, Chủ tịch Ủy ban hải sản VASEP (Hiệp hội Chế biến và Xuất khẩu thủy sản Việt Nam - VASEP), Giám đốc Công ty TNHH Hải Nam cho biết ngày 23/10/2017, Ủy ban Châu Âu đã có thông cáo báo chí đăng trên website chính thức của EU: europa.eu, về việc EU cảnh báo thẻ vàng đối với Việt Nam vì những nỗ lực của Việt Nam chưa đủ để chống khai thác bất hợp pháp. Thời gian EU áp dụng là trong 06 tháng.

Việc nhận thẻ vàng của EU đang được các doanh nghiệp và chuyên gia nhận định có thể gây ra nhiều tác động xấu ảnh hưởng trực tiếp tới việc xuất khẩu hải sản sang EU, và sau đó sẽ sớm ảnh hưởng đến thị trường Mỹ và các thị trường tiềm năng khác. Trong tổng kim ngạch xuất khẩu các mặt hàng hải sản của Việt Nam hàng năm với 1,9 – 2,2 tỷ USD, EU và Mỹ, mỗi thị trường chiếm 16-17 % với giá trị khoảng 350 – 400 triệu USD/năm.

Trước đó, ngay sau tháng 5/2017, trước các thông tin về khả năng Việt Nam có thể bị nhận thẻ vàng của EU về IUU, Chính phủ, Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn (NN & PTNT), VASEP đã triển khai nhiều hoạt động để kịp tuân thủ các yêu cầu của đoàn DG-MARE, trong đó có

việc Bộ NN & PTNT đẩy mạnh việc sửa đổi Luật Thủy sản, tập trung hướng tới việc kiểm soát các "Tàu xanh" và ngăn chặn các hành vi khai thác bất hợp pháp như ngăn ngừa việc sử dụng thuốc nổ hủy diệt nguồn lợi biển, sử dụng ngư cụ bị cấm, khai thác các loài hải sản quý hiếm, đồng thời tăng cường các cơ chế kiểm tra hoạt động cập cảng của tàu cá nước ngoài tại Việt Nam.

Tuy nhiên tất cả vẫn chưa đủ, mà cần sự phối hợp đồng bộ với hệ thống văn bản quy phạm pháp luật liên quan của Việt Nam.

Thủ tục quản lý cần phù hợp thông lệ quốc tế

Thực hiện chỉ đạo của Lãnh đạo Bộ NN & PTNT, Cục Thú y đang xây dựng và hoàn thiện dự thảo Thông tư sửa đổi, bổ sung Thông tư số 26/2016/TT-BNN & PTNT ngày 30/6/2016 quy định về kiểm dịch động vật, sản phẩm động vật thủy sản.

Theo đó, nhận xét từ VASEP cho thấy một số nội dung của Thông tư còn chưa phù hợp với điều kiện thực tế và gây khó khăn cho doanh nghiệp. Cụ thể tại điểm đ, mục 3 của Điều 4 của Dự thảo đã nêu:

"Điều 4: Hồ sơ đăng ký, khai báo kiểm dịch

"đ) Bản sao có xác nhận của doanh nghiệp Giấy chứng nhận của thuyền trưởng "captain's statement" hoặc bản gốc Giấy xác nhận của người bán có ghi rõ tên tàu đánh bắt, số đăng ký của tàu, quốc gia treo cờ, phương pháp đánh bắt, thời gian đánh bắt, khu vực đánh bắt (trường hợp tại thời điểm nộp hồ sơ khai báo mà chưa có bản gốc Giấy xác nhận của người bán thì gửi bản sao nhưng bản gốc phải được nộp trước khi kiểm tra hàng hóa) đối với sản phẩm động vật thủy sản nhập khẩu có nguồn gốc khai thác không xuất khẩu sang EU; Bản sao có xác nhận của doanh nghiệp giấy chứng nhận đánh bắt (catch certificate) do cơ quan thẩm quyền của nước có tàu khai thác cấp theo mẫu số… , giấy khai báo chuyển tải (trong trường hợp hàng được chuyển tải) đối với sản phẩm động vật thủy sản nhập khẩu có nguồn gốc khai thác xuất khẩu sang EU"

"Việc yêu cầu doanh nghiệp phải có bản sao giấy chứng nhận đánh bắt (catch certificate (C/C)) do cơ quan thẩm quyền của nước có tàu khai thác cấp trong hồ sơ đăng ký, khai báo kiểm dịch là điều không thể thực hiện được. Trong khi Luật thủy sản không quy định bắt buộc điều này cũng như theo quy định quốc tế". Bà Nguyễn Thị Thu Sắc, Chủ tịch Ủy ban hải sản VASEP, phát biểu.

Vẫn theo bà Chủ tịch Ủy ban hải sản VASEP, thì trong Luật Thủy sản đã được Quốc hội thông qua, tại Điều 61 có quy định rõ:

Điều 61. Xác nhận, chứng nhận nguồn gốc thủy sản từ khai thác

1. Cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam xác nhận

nguyên liệu, chứng nhận sản phẩm thủy sản có nguồn gốc từ khai thác tại vùng biển Việt Nam không vi phạm quy định khai thác bất hợp pháp cho tổ chức, cá nhân khi có yêu cầu.

2. Nguyên liệu thủy sản nhập khẩu được cơ quan có thẩm quyền của nước xuất khẩu chứng nhận có nguồn gốc từ khai thác không vi phạm quy định khai thác thủy sản bất hợp pháp khi có yêu cầu của tổ chức, cá nhân nhập khẩu.

3. Sản phẩm thủy sản xuất khẩu có nguồn gốc từ nguyên liệu thủy sản nhập khẩu được cơ quan có thẩm quyền của Việt Nam xác nhận khi có yêu cầu của tổ chức, cá nhân xuất khẩu trên cơ sở nguyên liệu sản xuất sản phẩm thủy sản đó được cơ quan có thẩm quyền của nước xuất khẩu chứng nhận có nguồn gốc không vi phạm quy định khai thác thủy sản bất hợp pháp.

"Như vậy, theo Luật Thủy sản chỉ quy định việc xác nhận nguyên liệu thủy sản, chứng nhận sản phẩm thủy sản khi có yêu cầu, chứ không bắt buộc với tất cả các thị trường xuất khẩu (kể cả EU)". Bà Nguyễn Thị Thu Sắc nhấn mạnh.

Còn theo quy định 1005 EU. Tại Điều 14 có quy định: Đối với sản phẩm thủy sản nhập khẩu gián tiếp (nhập khẩu gián tiếp nghĩa là lô hàng nhập vào EU, xuất khẩu từ nước thứ 3 nhưng được đánh bắt từ quốc gia treo cờ khác như Đài Loan, Hàn Quốc... thì họ qui định rằng:

Điểm 1: Nếu sản phẩm thủy sản đó chưa qua một công đoạn chế biến nào tại VN trước khi xuất vào EU thì nhà nhập khẩu EU phải nộp hai hồ sơ: - Catch certififate do quốc gia treo cờ cấp (nghĩa là C/C của Đài Loan, Hàn Quốc cấp); - Hồ sơ do cơ quan thẩm quyền nước thứ 3 (Việt Nam – Cục quản lý chất lượng nông lâm sản và thủy sản NAFIQAD) cấp để chứng minh tính nguyên vẹn của hàng hóa từ lúc nhập vào Việt Nam cho đến khi xuất đi EU).

Điểm 2: Nếu sản phẩm thủy sản đó đã qua chế biến tại nước thứ 3 (Việt Nam) trước khi xuất vào EU thì nhà nhập khẩu EU phải nộp hai hồ sơ sau:

- Giấy xác nhận do Cơ quan thẩm quyền nước thứ 3 (Việt Nam - NAFIQAD) xác nhận lô hàng thủy sản nhập khẩu vào EU đó có nguồn gốc từ nguyên liệu thủy sản nhập khẩu; - EU catch cetrifcate do quốc gia treo cờ cấp (phải nộp bản gốc nếu lô hàng nhập khẩu vào EU đó sử dụng tòan bộ lô nguyên liệu của EU catch certificate này, nộp bản copy từ bản gốc nếu lô hành nhập khẩu vào EU đó chỉ sử dụng một phần lô nguyên liệu của EU catch certificate đó)

Như vậy theo Điều 14 của Quyết định 1005 EU không qui định là Doanh nghiệp phải nộp EU C/C vào thời điểm nhập hàng vào Việt Nam. Mà chỉ qui định nhà nhập khẩu EU phải nộp EU catch certifcate cho EU khi nhập hàng vào EU mà thôi.

Thông lệ quốc tế: nhìn từ Thái Lan

Qua tham khảo của VASEP về công tác quản lý đối với sản phẩm thủy sản nhập khẩu của một số nước lân cận thì Thái Lan áp dụng Các biện pháp Cảng vụ (Port State Measures - PSM) cho các sản phẩm thủy sản nhập khẩu từ các tàu cá và tàu chuyên chở nước ngoài.

Ngay khi Thái Lan gia nhập Hiệp định các biện pháp quốc gia có cảng (PSMA) của FAO từ tháng 5 năm 2016, Thái Lan đã áp dụng đầy đủ PSM. Tuy nhiên, mức độ kiểm tra sẽ khác nhau đối với các sản phẩm từ các quốc gia ven biển khác và các nước láng giềng.

Thứ hai, đối với giấy chứng nhận khai thác của EU (C/C), Thái Lan đã cố gắng thiết lập Biên bản ghi nhớ giữa các quốc gia có tàu cá cập cảng Thái Lan để nộp C/C trong khi cập cảng Thái Lan. Tuy nhiên, để có được C/C cho EU ngay khi cập cảng đôi khi không thể được đối với một số quốc gia, vì vậy Thái Lan đã thỏa thuận để nộp chứng từ tương đương khác trong khi cập cảng. Các cơ sở chế biến phải nộp C/C trước khi nộp Tờ khai Chế biến cho DOF.

Cuối cùng, quy định IUU của EU yêu cầu quốc gia tàu treo cờ xuất khẩu hải sản sang EU phải xác nhận nguồn gốc và tính hợp pháp của thủy sản khai thác bằng việc sử dụng C/C. Tuy nhiên, Thái Lan đã thiết lập hệ thống chứng nhận khai thác của Thái đối với tất cả các tàu treo cờ Thái Lan. Hệ thống này nhằm mục đích có một hệ thống truy xuất đầy đủ cho các sản phẩm thủy sản trong toàn bộ chuỗi cung ứng từ đánh bắt đến chế biến và xuất khẩu thành phẩm.

Hiện nay, quy trình cấp C/C của các nước gồm các bước như sau:

(1) Tàu đánh bắt/Tàu chuyên chở cá=> (2) Cập cảng bốc hàng=> (3) Cảng bốc hàng xác nhận lượng hàng thực tế lên cảng => (4) Chủ tàu/chủ hàng lấy xác nhận của cảng mang về trình cho CQTQ nước treo cờ => (5) Cơ quan thẩm quyền (CQTQ) nước treo cờ xác minh/thẩm tra thông tin, khối lượng..=> (6) Cấp C/C cho chủ tàu/chủ hàng.

Với qui trình này, thời gian để chủ tàu/chủ hàng có thể cung cấp C/C cho người mua là ít nhất 1 tháng kể từ ngày nhập khẩu.

Có thể tính chi tiết thời gian cần phải có để cấp 1 C/C như sau: Khâu bốc hàng tại cảng (2) và xin xác nhận của cảng về lượng hàng thực tế (3): ví dụ cụ thể 1 con tàu 3000 tấn cá đông lạnh cập cảng Việt Nam với năng suất bốc hàng bình quân 200 tấn/ngày (nhiều cảng không đạt được năng suất này thì thời gian còn kéo dài hơn) + thêm thời gian làm thủ tục xuất nhập cảnh, xin xác nhận của cảng thì mất ít nhất 20 ngày.

Đó là chỉ tính cho trường hợp 1 con tàu chỉ bán cho 1 chủ hàng, trường hợp 1 tàu vào bán cho nhiều chủ hàng ở nhiều cảng khác nhau, thì thời gian này sẽ tốn thêm nhiều lần. Thời gian để chủ tàu/chủ hàng chuyển hso có xác nhận của cảng về cho CQTQ nước treo cờ xác nhận (4) ít nhất cũng 3-5 ngày. Thời gian để CQTQ xác minh số liệu và cấp C/C(5) ít nhất cũng 5 ngày.

Như vậy, việc thủ tục hành chánh của cơ quan quản lý yêu cầu doanh nghiệp phải nộp C/C trong hồ sơ kiểm dịch thủy sản là hoàn toàn không phù hợp với thực tế.

NAFIQAD (Cục quản lý chất lượng nông lâm sản và thủy sản) căn cứ vào Thông báo số 90/BNN-QLCL ngày 21/12/2009 của Bộ NNPTNT trong đó yêu cầu các nước khi xuất khẩu nguyên liệu vào Việt Nam để chế biến xuất đi EU phải đáp ứng đồng thời hai đều kiện liên quan đến VSATTP như sau:

1. Cơ sở sản xuất (bao gồm cả tàu cá) phải có tên trong danh sách được EU công nhận hoặc được cơ quan thẩm quyền của nước xuất khẩu kiểm tra và công nhận đáp ứng yêu cầu tương dương với qui định EU về vệ sinh an toàn thực phẩm.

2. Từng lô hàng nhập vào Việt Nam (không áp dụng đối với tàu cá) cung cấp H/C theo mẫu của Việt Nam yêu cầu, trên mẫu H/C này có ghi chú cho phần chứng nhận lô hàng phải ”meet EU requirements”.

Mất cơ hội vì... thủ tục “bất khả thi”

Theo các nhà chế biến thủy sản xuất khẩu Việt Nam, trước đe dọa sẽ gặp thêm nhiều khó khăn trong tương lai gần ở thị trường EU và Mỹ, đang rất cần sự phối hợp đồng bộ trong ban hành các văn bản quy phạm pháp luật liên quan.

Cụ thể, theo ghi nhận của Shipping Times tại Hội nghị “Nhập khẩu nguyên liệu thủy sản để sản xuất, xuất khẩu - Hiện trạng và Giải pháp” do VASEP tổ chức, thì rất nhiều đơn hàng nhập khẩu nguyên liệu để chế biến xuất khẩu đang gặp khó vì rào cản thủ tục hành chánh của cơ quan quản lý Việt Nam.

Đơn cử Thông báo số 90/BNN-QLCL là văn bản dưới luật, chưa nêu rõ dựa vào qui định nào của EU để đưa ra yêu cầu với các nước như vậy. Chính vì vậy một số nước (ví dụ Salomon) chỉ cấp H/C có chứng nhận lô hàng đạt yêu cầu EU (nghĩa là ”meet EU requirements) đối với những lô hàng mà nước họ xuất trực tiếp đi EU và việc cấp EU H/C này phải làm trên hệ thống TRACE. Đối với nước nhập khẩu không phải EU (ví dụ như VN), họ không cấp H/C trên hệ thống TRACE được nên không thể nào cấp H/C có câu chữ ”meet EU requirements” như doanh nghiệp yêu cầu.

Rất nhiều nước xuất khẩu - ví dụ Nhật Bản, Maldives, Senagal Đài Loan, Malaysia, Hàn Quốc... họ có form mẫu định sẵn theo qui định của quốc gia họ nên không thể chèn thêm câu chữ như Việt Nam yêu cầu ”meet EU requirements”.

Một số lô hàng nhập khẩu về Việt Nam bằng container, tuy nhiên do lô hàng đánh bắt trên ngư trường, được vận chuyển bằng tàu cá (có quốc tịch Đài Loan, Hàn Quốc…) đến cảng ngoại quan (bounded port) ở Thái Lan để dỡ hàng một phần lượng hàng trên tàu đóng vào container và xuất về Việt Nam. Việc dỡ hàng tại cảng ngoại quan để đóng vào container xuất về VN được thực hiện bởi đại lý vận tải (freight forwarder) của chủ hàng (là người bán ở Nhật, Singapore…).

Việc dỡ hàng và đóng hàng vào container được giám sát chặt chẽ của Hải quan của cảng ngoại quan đó. Việc người bán không thể lấy H/C cho lô hàng với lý do như sau:

Thứ nhất, Thái Lan không cấp H/C cho chủ thể ở nước khác (vì tàu cá là của Đài Loan, Hàn Quốc, chủ hàng thì lại ở Nhật, Singapore..). Hơn nữa đối với cảng

ngoại quan, đây là nơi được xem như khu vực không thuộc kiểm soát của nội địa Thái Lan mà do hải quan ngoại quan kiểm soát, không thể nào yêu cầu cơ quan nào cấp H/C cho lô hàng không thuộc quyền quản lý của họ.

Thứ hai, Đại lý vận tải chỉ đại diện chủ hàng để thực hiện các việc logistic: dỡ hàng, đóng hàng và làm thủ tục xuất container về Việt Nam.

Thứ ba, chủ hàng (Nhật, Singapore..) thì không thể yêu cầu cơ quan thẩm quyền của nước mình cấp H/C cho lô hàng vì lô hàng không cập cảng Nhật, Singapore.

"Thế nhưng theo qui định của Thông tư 26 thì khi doanh nghiệp nhập khẩu bằng container thì bắt buộc phải có H/C cho lô hàng, vì vậy doanh nghiệp không thể đáp ứng được nên mất cơ hội". Bà Nguyễn Thị Thu Sắc, Chủ tịch Ủy ban hải sản VASEP, cho biết.

Những kiến nghị

Ghi nhận của Shipping Times tại Hội nghị "Nhập khẩu nguyên liệu thủy sản để sản xuất, xuất khẩu - Hiện trạng và Giải pháp" do VASEP tổ chức, có cụ thể các kiến nghị đặt ra với cơ quan quản lý nhà nước như sau:

1. Không yêu cầu doanh nghiệp nộp C/C trong hồ sơ kiểm dịch động vật thủy sản, thay vào đó, DN có thể cung cấp giấy chứng nhận của thuyền trưởng "captain's statement" hoặc Giấy xác nhận của người bán (bản sao có xác nhận của doanh nghiệp). Doanh nghiệp sẽ nộp C/C cho Trung tâm vùng của NAFIQAD khi nộp hồ sơ xin cấp Xác nhận nguyên liệu thủy sản có nguồn gốc từ nhập khẩu cho lô hàng xuất khẩu đi EU của mình (tức là nộp C/C vào thời điểm đăng ký xuất khẩu lô hàng)..

2. Đối với những lô nguyên liệu nhập khẩu không có H/C do cơ quan thẩm quyền nước xuất khẩu cấp thì cho phép Cơ quan thẩm quyền Việt Nam (Cơ quan Thú y hoặc NAFIQAD) tiến hành lấy mẫu kiểm tra, phân tích rồi cấp H/C để doanh nghiệp được nhập khẩu vào Việt Nam.

3. Đối với lô nguyên liệu nhập để sản xuất xuất khẩu đi EU: nếu lô hàng đã đáp ứng qui định IUU1005 nhưng chỉ thiếu H/C hoặc H/C không có câu chữ "meet with EU regulation" như cơ quan thẩm quyền Việt Nam yêu cầu, thì cho phép Cơ quan thẩm quyền Việt Nam (Cơ quan Thú y hoặc NAFIQAD) tiến hành lấy mẫu kiểm tra, phân tích để chứng nhận cho lô nguyên liệu đủ điều kiện để xuất khẩu sang EU.

4. Phải thêm điều khoản cho phép "KHAI ĐIỀU CHỈNH, BỔ SUNG" cho việc chứng nhận kiểm dịch vệ sinh an toàn thực phẩm đối với trường hợp nhập khẩu nhập khẩu sản phẩm động vật thủy sản làm nguyên liệu gia công, chế biến thực phẩm xuất khẩu; sản phẩm động vật thủy sản nhập khẩu từ tàu cá nước ngoài.

Lý do: Các lô nhập trực tiếp từ cá tàu gồm nhiều loài trộn lẫn, khi phát hành chứng từ người bán chưa xác định được số lượng từng lòai nên số lượng trên chứng từ chỉ là tạm tính. Doanh nghiệp căn cứ vào chứng từ người bán gửi để đăng ký kiểm dịch với Thú y vùng để làm thủ tục nhập hàng.

Vào thời điểm Thú y kiểm hàng chưa thể xác định được số lượng từng loài. Qui định của Thông tư 26 là 2 ngày sau khi kiểm hàng thì cấp giấy chứng nhận. Vào thời điểm nhận giấy chứng nhận cũng chưa xác định được số lượng từng loài cho đến khi người bán cho đại diện đến để cùng doanh

nghiệp phân loài, phân size cỡ. Sau khi có kết quả phân size cở thì người bán mới có số liệu để nộp về quốc gia treo cờ (nước ngòai) để xin cấp C/C.

Chính vì đặc thù như vậy nên số lượng trên giấy chứng nhận của Thú y khác với số lượng thực nhận và số lượng trên C/C. Vì sự khác biệt này mà NAFIQAD từ chối cấp Giấy xác nhận cam kết sản phẩm thủy sản xuất khẩu có nguồn gốc từ thủy sản khai thác nhập khẩu và H/C cho lô hàng xuất khẩu của doanh nghiệp.

Các lô hàng nhập khẩu bằng container thì số lượng thực nhận cũng có sự chênh lệch, tuy không nhiều nhưng luôn luôn có. Cần phải cho điều chỉnh bổ sung trên chứng nhận kiểm dịch vệ sinh an toàn thực phẩm để phù hợp với hồ sơ nhập hàng của doanh nghiệp.

5. Bổ sung vào Dự thảo sửa đổi Thông tư số 26/2016/TT-BNNPTNT các quy định theo hướng phân luồng doanh nghiệp xanh, đỏ, vàng để làm căn cứ miễn kiểm tra, kiểm tra theo tần suất, không áp dụng kiểm tra 100% tất cả các lô hàng nhập khẩu như hiện nay theo đúng tinh thần chỉ đạo của Nghị quyết 19/2017/NQ-CP của Chính phủ.

6. Đề nghị tách hàng mẫu ra khỏi Khoản 3 Điều 4 và Điều 14 của Dự thảo và quy định một mục riêng cho hàng mẫu trong đó không yêu cầu H/C và không yêu cầu kiểm hàng.

7. Điều chỉnh lại thời hạn của Giấy chứng nhận kiểm dịch vệ sinh an toàn thực phẩm, hiện tại chỉ cho có 2 tháng là chưa phù hợp, vì nhiều khi DN nhập hàng nhưng chưa sử dụng ngay. Đề nghị Cục Thú ý tham khảo các quy định quốc tế để có thời hạn phù hợp hoặc cho phép doanh nghiệp tự khai báo.

8. Đối với hàng xá, hàng nhập bằng carton nhưng dùng để sản xuất xuất khẩu, không tiêu thụ trong nước thì không yêu cầu dán nhãn trên thùng.

9. Đối với trường hợp nhập vào, xuất ra từ kho ngoại quan, có xảy ra trường hợp:

Một lô hàng do doanh nghiệp A nhập từ nước ngoài theo loại hình sản xuất xuất khẩu (lúc nhập đã nộp H.C gốc cho Thú y), do size cỡ không phù phải tái xuất bán cho khách hàng B ở nước ngoài, khách hàng B yêu cầu doanh nghiệp A xuất vào kho ngoại quan, khi khách hàng B tìm được khách hàng C tại Việt Nam và bán lô hàng đó cho C, khi C làm thủ tục nhập hàng từ kho ngoại quan thì không có H/C để làm thủ tục nhập vào Việt Nam theo yêu cầu của Thông tư 26 nên không nhập hàng được (vì H/C gốc trước đó A đã trình hết cho thú y rồi).

Đề nghị Dự thảo cần bổ sung qui định cho trường hợp này.

10. Đề nghị Cục Thú y xây dựng một cuốn Sổ tay Hướng dẫn (Handbook) về Thủ tục nhập khẩu thủy sản để chế biến xuất khẩu sang thị trường EU.

11. Đề nghị Cục thiết lập một cơ sở dữ liệu về số liệu báo cáo riêng cho dòng hàng thủy sản nhập khẩu để chế biến xuất khẩu sang thị trường EU.■

Dự báo kinh tế thế giới trước xu hướng thắt chặt chính sách tiền tệ

Trong nỗ lực cung cấp các dữ liệu phục vụ hoạch định kinh doanh vận tải hàng hải năm 2018, Shipping Times tổng hợp thông tin mang tính dự báo từ các chuyên gia thế giới về phác họa toàn cảnh thị trường Mậu Tuất 2018.

HƯƠNG THỦY – HOÀNG HOA

Báo cáo mới nhất của ngân hàng Goldman Sachs (Mỹ) cho thấy lần đầu tiên kể từ năm 2010, trong năm 2017, nền kinh tế thế giới đã tăng trưởng vượt trội hơn so với hầu hết các dự đoán, và giới chuyên gia kỳ vọng đà tăng này sẽ tiếp diễn trong năm 2018 này.

Dự báo tăng trưởng Tổng sản phẩm quốc nội (GDP) toàn cầu trong năm 2018 sẽ là 4,0%, cao hơn so với ước tính tăng 3,7% của cả năm 2017 và khởi sắc hơn rất nhiều so với con số 3,3% hồi năm 2016.

Điều này là nhờ các điều kiện tài chính thuận lợi cùng những hỗ trợ từ chính sách tiền tệ của các quốc gia. Song Goldman Sachs cũng không loại trừ những yếu tố tiêu cực có thể ảnh hưởng đến đà tăng trưởng kinh tế toàn cầu, trong đó đáng chú ý nhất là việc các ngân hàng trung ương thắt chặt chính sách tiền tệ.

Xu hướng thắt chặt tiền tệ

Hồi giữa tháng 12/2017, Cục Dự trữ Liên bang Mỹ (Fed, Ngân hàng trung ương) đã thông báo quyết định nâng lãi suất cơ bản thêm 0,25 điểm phần trăm, từ khoảng 1,0-1,25% lên 1,25%-1,5%, sau khi các điều kiện thị trường lao động và lạm phát diễn biến theo như kỳ vọng. Đây là lần thứ 3 Fed tăng lãi suất trong năm 2017, cho thấy mức độ tự tin của cơ quan này đối với nền kinh tế Mỹ. Dự kiến sẽ có thêm ba đợt tăng lãi suất nữa trong năm 2018.

Sau khi Fed nâng lãi suất cơ bản, Ngân hàng Nhân dân Trung Quốc (PBoC) ngay sau đó đã tiến hành tăng lãi suất (bao gồm việc tăng lãi suất hợp đồng repo đảo ngược kỳ hạn 7 ngày từ 2,45% lên 2,5%, lãi suất hợp đồng repo đảo ngược kỳ hạn 28 ngày từ 2,75% lên 2,8%). Giới quan sát nhận định động thái trên của PBoC được coi là bước đi nhằm tránh phải tăng lãi suất chuẩn.

Bên cạnh việc tăng lãi suất tại hai nền kinh tế lớn nhất thế giới, Ngân hàng Trung ương châu Âu (ECB) trong năm 2018 cũng được dự báo sẽ bắt đầu thắt chặt chính sách nới lỏng định lượng (QE) - vốn là biện pháp bơm thêm tiền vào thị trường bằng việc mua trái phiếu.

Kết hợp với mức lãi suất thấp và khoản tín dụng ưu đãi dành cho các ngân hàng, chương trình mua trái phiếu này nhằm khuyến khích chi tiêu và đầu tư, qua đó hỗ trợ tăng trưởng kinh tế.

ECB mới đây thông báo sẽ thu hẹp quy mô chương trình mua trái phiếu xuống 30 tỷ euro (36 tỷ USD)/tháng kể từ tháng 1/2018, giữa bối cảnh kinh tế Eurozone phục hồi mạnh mẽ hơn. Đây sẽ là bước đi đầu tiên hướng tới việc bình thường hóa lãi suất tại khu vực đồng euro.

Tuy nhiên, dù việc thắt chặt chính sách tiền tệ trên phạm vi toàn cầu khó có thể gây biến động lớn cho các thị trường tài chính, xu hướng này vẫn tiềm ẩn những rủi ro và nguy cơ đối với triển vọng tăng trưởng kinh tế. QE đã làm giảm lợi suất và đẩy giá tài sản lên cao, khiến cho các nhà đầu tư hướng tới các tài sản rủi ro hơn.

Một nguy cơ khác là việc chính phủ các nước và giới nghiên cứu chưa có nhiều kinh nghiệm thực tế về tác động của việc cắt hoặc giảm bớt những gói kích thích tài chính đối với thị trường, do kinh tế thế giới chưa bao giờ triển khai các gói QE với quy mô lớn như vừa qua.

Chính vì vậy, Fed đang nỗ lực tìm cách giảm thiểu những tác động từ việc thu hẹp bản cân đối kế toán 4.500 tỷ USD bằng cách để trái phiếu đáo hạn, một quy trình bình thường hóa nhằm tránh gây đảo lộn cho các thị trường, thay vì bán tài sản. Fed sẽ giảm dần lượng tài sản nắm giữ cho đến khi tốc độ giảm đạt đến 50 tỷ USD/tháng.

ECB và Ngân hàng Trung ương Nhật Bản (BoJ) gần như chắc chắn cũng sẽ đi theo xu hướng của Fed, xác định chính xác sẽ cắt giảm bao nhiêu lượng tiền bơm vào thị trường trong khoảng thời gian bao lâu. Goldman Sachs dự báo chương tình mua tài sản của ECB sẽ tiếp tục đến cuối năm 2018, trong khi sẽ không đợt tăng lãi suất nào tới cuối năm 2019.

BoJ cũng sẽ duy trì chính sách kiểm soát đường cong lãi suất, tuy nhiên sẽ tiến hành cắt giảm lượng phát hành của hầu hết các loại trái phiếu với nhiều kỳ hạn khác nhau trong tài khóa 2018 (bắt đầu từ 1/4/2018). Việc thắt chặt nguồn cung trái phiếu sẽ làm giảm lãi suất, tiếp tục giúp BoJ cắt giảm chương trình thu mua trái phiếu.

Triển vọng của các nền kinh tế

Bất chấp những rủi ro từ việc thắt chặt chính sách tiền tệ của nhiều ngân hàng trung ương, với điều kiện tài chính thuận lợi và một số hỗ trợ từ chính sách tài khóa, triển vọng kinh tế toàn cầu khá tươi sáng và đồng đều giữa các nền kinh tế phát triển và mới nổi.

Kinh tế Mỹ đang ở giai đoạn an toàn và có nhiều chỉ số tích cực như việc làm, giá nhà ở và lợi nhuận từ đầu tư kinh doanh đều tăng. Tuy nhiên, tiền lương trung bình tại Mỹ vẫn chưa tăng mặc dù tỷ lệ thất nghiệp đã giảm xuống mức thấp nhất từ năm 2001. Trong năm 2018, GDP của Mỹ ước sẽ tăng trưởng khoảng 2,5%.

Nền kinh tế khu vực Eurozone nhiều khả năng tiếp tục duy trì đà phục hồi với mức tăng trưởng ước tính là 2,2%, mặc dù nguy cơ chính trị vẫn còn. Trong khi đó, kinh tế Nhật Bản sẽ tăng trưởng vào khoảng 1,6% vào năm tới. Những thách thức chính của kinh tế Nhật Bản là lực lượng lao động suy giảm, tỷ lệ phụ thuộc của người cao tuổi tăng lên, trong khi chính sách thắt chặt nhập cư vẫn không được nới lỏng. Lạm phát vẫn duy trì trong khoảng mục tiêu của BoJ đặt ra là 2%.

Vương quốc Anh là nền kinh tế phát triển duy nhất "đi lùi" so với xu hướng khi chỉ tăng 1,3% vào năm 2018, thấp hơn mức ước tính 1,5% của năm 2017, do lạm phát cao hơn sẽ ảnh hưởng đến mức tăng thu nhập thực tế và hoạt động tiêu dùng.

Trong khi đó, triển vọng của các nền kinh tế mới nổi trong năm tới là khá tích cực. Ấn Độ và Nga đều sẽ tăng trưởng trở lại sau giai đoạn suy thoái kéo dài, với xứ sở Càri ước sẽ đạt mức tăng trưởng 8% trong năm tài chính 2018, còn kinh tế Nga tăng trưởng 3,3% vào năm tới. Brazil cũng được dự báo sẽ tiếp tục hồi phục với mức tăng ước khoảng 2,7% vào năm 2018.

Trái ngược với các nền kinh tế trên, Trung Quốc sẽ chứng kiến quá trình tăng trưởng "giảm tốc" dần trong năm 2018.Goldman Sachs cho rằng những cải cách hiện hành, trong đó có các biện pháp hạn chế rủi ro tài chính và cải thiện tình hình môi trường, sẽ hạn chế đà đi lên của nền kinh tế lớn thứ hai thế giới. Do vậy, nhịp độ tăng trưởng của Trung Quốc sẽ chậm lại từ mức ước tính 6,8% trong năm 2017 xuống 6,5% vào năm 2018 và còn 6,1% vào năm 2019.

Giá hàng hóa sẽ tiếp tục tăng trong năm 2018

Hãng tin kinh tế hàng đầu của Thụy Sĩ AWP dẫn dự báo, phân tích của nhiều chuyên gia quốc tế cho biết giá hàng hóa sẽ nối dài đà tăng vào năm 2018.

Cuộc chiến chống ô nhiễm của Bắc Kinh, với nhu cầu về năng lượng sạch hơn và các vật liệu thiết yếu cho công nghệ sạch, đã thúc đẩy giá kim loại công nghiệp, khí thiên nhiên hóa lỏng (LNG) và thậm chí cả giá thép lên cao.Bên cạnh đó, giá nguyên vật liệu tiếp tục được đẩy lên trong năm 2018 còn được lý giải bởi tốc độ tăng trưởng của các nền kinh tế lớn và sự gia tăng về chi tiêu cho cơ sở hạ tầng.

Ông Terry Reilly, một chuyên gia tại Futures International (một trong những công ty môi giới hàng đầu trên thị trường nông nghiệp) cho rằng đã kết thúc thời kỳ giá cả các nguyên vật liệu thấp bởi năm 2018 các quỹ đầu tư sẽ hướng đến các loại hàng hóa này, trong bối cảnh tăng trưởng kinh tế mạnh mẽ.

Nhu cầu và giá cả tăng cao là thực tế được ghi nhận với các kim loại được sử dụng trong ngành năng lượng tái tạo như đồng phục vụ sản xuất đường dây truyền tải và dây cáp dùng trong các tấm thu năng lượng Mặt trời. Tình hình tương tự với nhôm, được sử dụng rộng rãi trong các loại xe điện.Giá đồng và nhôm đã tăng gần 33% trong năm 2017 và đạt mức cao nhất kể từ bốn năm qua vào cuối năm, lần lượt có giá 7.259 USD/tấn và 2.270 USD/tấn.

Theo ước tính của Pan Pacific Copper, nhà máy luyện đồng lớn nhất Nhật Bản, giá đồng sẽ tiếp tục tăng hơn 25% trong hai năm tới để đáp ứng nhu cầu toàn cầu đang gia tăng.

Việc đóng cửa vì lý do môi trường của không ít các nhà máy luyện kim của Trung Quốc vốn sản xuất ra những sản phẩm thép với chất lượng trung bình đã khiến các hợp đồng mua bán kim loại thanh toán theo kỳ hạn tại Sàn Giao dịch hàng hóa Thượng Hải tăng gần 45% trong năm vừa qua, lên đến 3.815 nhân dân tệ tương đương 489,10 euro mỗi tấn. Giá thép cũng được thúc đẩy bởi hoạt động nhộn nhịp trong ngành xây dựng.

Khí LNG đã trải qua năm 2017 với hai khoảng thời gian khác biệt, một phần vì những lý do mùa vụ. Vào đầu năm 2017 giá LNG thấp nhưng từ cuối mùa Hè trở đi, giá hầu như không ngừng tăng lên.Ở châu Á, giá LNG giao ngay đã đạt mức cao nhất kể từ cuối năm 2014, hơn 11 USD mỗi triệu BTU (đơn vị nhiệt Anh). Sự tăng giá này dựa trên thực tế năm 2017 các ngành công nghiệp và hàng

triệu hộ gia đình Trung Quốc chuyển từ sử dụng than đá sang khí đốt.

Kế hoạch khí hóa hàng loạt này của Trung Quốc nhằm giảm mạnh lượng tiêu thụ than đá trong nỗ lực giảm thiểu ô nhiễm vốn tồn tại dai dẳng những năm gần đây ở các thành phố của quốc gia đông dân nhất hành tinh này.

Vẫn theo chuyên gia Terry Reilly từ Futures International, những biện pháp nghiêm ngặt nhằm kiểm soát ô nhiễm của Trung Quốc sẽ làm tăng nhu cầu về kim loại và khí đốt.Cũng trong khuôn khổ cuộc chiến chống ô nhiễm, Trung Quốc đang đầu tư rất lớn vào việc sản xuất năng lượng tái tạo. Công suất của các nhà máy điện Mặt trời toàn cầu đã đạt khoảng 300 gigawatt (GW) so với mức chỉ 1GW vào năm 2000, và theo dự báo của Cơ quan năng lượng tái tạo Quốc tế (Irena), con số này sẽ còn tăng gấp đôi từ nay đến năm 2020. Sự gia tăng này chủ yếu từ Trung Quốc, hiện đóng góp tới 100GW. Cũng theo Irena, Trung Quốc có thể tăng công suất 50 GW mỗi năm.

Dù có sự năng động của Trung Quốc trong việc sử dụng năng lượng tái tạo, giá than đá vẫn khá cao trong năm 2017. Giá than đá của Australia đã tăng 10% lên hơn 100 USD/tấn vì Bắc Kinh quyết định đóng cửa một số mỏ của nước này và vì thế phải nhập khẩu nhiều hơn.

Trên thị trường dầu mỏ, nguyên liệu thô được giao dịch nhiều nhất trên thế giới, lần đầu tiên kể từ giữa năm 2015, giá mỗi thùng dầu thô Brent đã vượt ngưỡng 67 USD vào cuối năm vừa qua. Như vậy, giá dầu thô Brent đã tăng 17% so với cùng kỳ năm 2016. Sự gia tăng của giá dầu thô gắn với những nỗ lực của Tổ chức các nước xuất khẩu dầu mỏ (OPEC) và các nước sản xuất dầu mỏ chủ chốt, trong đó có Nga, nhằm giảm sản lượng để đẩy giá lên.

Sản lượng dầu thô của Mỹ đã tăng hơn 16% kể từ giữa năm 2016 và đang tiến gần mức 10 triệu thùng/ngày, qua đó kìm hãm đà phục hồi của giá dầu. Sản lượng dầu của Mỹ chỉ kém sản lượng của Saudi Arabia và Nga. Khác với năng lượng và các sản phẩm công nghiệp, hầu hết các sản phẩm nông nghiệp kết thúc năm 2017 với xu hướng giảm giá, dưới áp lực từ sản lượng gia tăng kỷ lục.

Theo Tổ chức Đường Thế giới (ISO), đường thô đã mất đi gần 1/4 giá trị, với lượng dư thừa lên tới 5 triệu tấn vào niên vụ 2017/2018, so với mức thâm hụt 3,1 triệu tấn trong niên vụ 2016-2017.

Ngoài ra, giá càphê giảm 20% trong bối cảnh điều kiện thời tiết thuận lợi thúc đẩy sản xuất ở Việt Nam, quốc gia sản xuất càphê lớn thứ hai trên thế giới sau Brazil.

Sản lượng ngô trên thế giới đã đạt mức kỷ lục mới lần thứ 8 trong vòng 10 năm qua. Theo Bộ Nông nghiệp Mỹ (USDA), sản lượng đậu tương đã phá kỷ lục lần thứ 4 trong vòng 5 năm trở lại đây, dẫn đến giá giảm 5%. Lúa mỳ đạt mức tăng khiêm tốn 5% trong năm 2017, sau khi diện tích canh tác bị thu hẹp trong suốt bốn năm trước đó, nhưng nguồn cung lúa mỳ giàu protein trên thế giới đang giảm đi do hiện tượng thời tiết La Nina, gây thiệt hại cho mùa màng tại Mỹ và Australia.

Giá dầu cọ Malaysia đã giảm 10% trong năm 2017, với sản lượng vượt xa nhu cầu của các nhà nhập khẩu lớn như Trung Quốc và châu Âu.■

Năm mới luôn mở ra những vận hội mới. Trong kỳ "Hỏi & Đáp" trên giai phẩm Xuân Shipping Times Mậu Tuất 2018, xin được gửi đến quý Hội viên VPA, quý Bạn đọc cùng các Thân hữu của tạp chí những thông tin, những chính sách của Nhà nước dành cho doanh nghiệp trong năm 2018.

Kính cầu chúc năm 2018 làm ăn phát đạt, thịnh vượng!

BAN BẠN ĐỌC thực hiện

Hỏi & Đáp

SỬA QUY ĐỊNH VỀ ĐỐI TƯỢNG KHÔNG CHỊU THUẾ GTGT

Đây là nội dung nổi bật tại Nghị định 146/2017/NĐ-CP sửa đổi Nghị định 100/2016/NĐ-CP và Nghị định 12/2015/NĐ-CP về thuế GTGT, thuế TNDN.

Theo đó, sản phẩm xuất khẩu liên quan đến tài nguyên, khoáng sản (TNKS) không phải chịu thuế GTGT nếu thuộc một trong hai trường hợp sau: Sản phẩm xuất khẩu là TNKS chưa chế biến thành sản phẩm khác. Sản phẩm xuất khẩu là hàng hóa được chế biến trực tiếp từ nguyên liệu chính là TNKS có tổng trị giá TNKS cộng với chi phí năng lượng chiếm từ 51% giá thành sản xuất sản phẩm trở lên, trừ các trường hợp sau: (1) Sản phẩm xuất khẩu được chế biến từ TNKS mà trong quy trình chế biến đã ra sản phẩm khác sau đó lại tiếp tục chế biến ra sản phẩm xuất khẩu. Sản phẩm do cơ sở kinh doanh trực tiếp khai thác và chế biến hoặc mua về để chế biến hoặc thuê cơ sở khác chế biến thành sản phẩm xuất khẩu. (2) Sản phẩm xuất khẩu được chế biến từ nguyên liệu chính không phải là TNKS (TNKS đã chế biến thành sản phẩm khác).

Cụ thể:

* Khoản 11 Điều 3 được sửa đổi, bổ sung như sau:

"11. Sản phẩm xuất khẩu là tài nguyên, khoáng sản khai thác chưa chế biến thành sản phẩm khác.

Sản phẩm xuất khẩu là hàng hóa được chế biến trực tiếp từ nguyên liệu chính là tài nguyên, khoáng sản có tổng trị giá tài nguyên, khoáng sản cộng với chi phí năng lượng chiếm từ 51% giá thành sản xuất sản phẩm trở lên trừ các trường hợp sau:

- Sản phẩm xuất khẩu được chế biến từ tài nguyên, khoáng sản do cơ sở kinh doanh trực tiếp khai thác và chế biến hoặc thuê cơ sở khác chế biến mà trong quy trình chế biến đã thành sản phẩm khác sau đó lại tiếp tục chế biến ra sản phẩm xuất khẩu (quy trình chế biến khép kín hoặc thành lập phân xưởng, nhà máy chế biến theo từng công đoạn) thì sản phẩm xuất khẩu này thuộc đối tượng áp dụng thuế suất thuế giá trị gia tăng 0% nếu đáp ứng được các điều kiện theo quy định tại điểm c khoản 2 Điều 12 Luật thuế giá trị gia tăng.

- Sản phẩm xuất khẩu được chế biến từ tài nguyên, khoáng sản do cơ sở kinh doanh mua về chế biến hoặc thuê cơ sở khác chế biến mà trong quy trình chế biến đã thành sản phẩm khác sau đó lại tiếp tục chế biến ra sản phẩm xuất khẩu (quy trình chế biến khép kín hoặc thành lập phân xưởng, nhà máy chế biến theo từng công đoạn) thì sản phẩm xuất khẩu này thuộc đối tượng áp dụng thuế suất thuế giá trị gia tăng 0% nếu đáp ứng được các điều kiện theo quy định tại điểm c khoản 2 Điều 12 Luật thuế giá trị gia tăng.

- Sản phẩm xuất khẩu được chế biến từ nguyên liệu chính không phải là tài nguyên, khoáng sản (tài nguyên, khoáng sản đã chế biến thành sản phẩm khác) do cơ sở kinh doanh mua về chế biến hoặc thuê cơ sở khác chế biến thành sản phẩm xuất khẩu thì sản phẩm xuất khẩu này thuộc đối tượng áp dụng thuế suất thuế giá trị gia tăng 0% nếu đáp ứng

được các điều kiện theo quy định tại điểm c khoản 2 Điều 12 Luật thuế giá trị gia tăng.

Tài nguyên, khoáng sản quy định tại khoản 23 Điều 5 của Luật thuế giá trị gia tăng là tài nguyên, khoáng sản có nguồn gốc trong nước gồm: Khoáng sản kim loại; khoáng sản không kim loại; dầu thô; khí thiên nhiên; khí than.

Trị giá tài nguyên, khoáng sản đưa vào chế biến được xác định như sau: Đối với tài nguyên, khoáng sản trực tiếp khai thác là chi phí trực tiếp, gián tiếp khai thác ra tài nguyên, khoáng sản không bao gồm chi phí vận chuyển tài nguyên, khoáng sản từ nơi khai thác đến nơi chế biến; đối với tài nguyên, khoáng sản mua để chế biến tiếp là giá thực tế mua không bao gồm chi phí vận chuyển tài nguyên, khoáng sản từ nơi mua đến nơi chế biến.

Chi phí năng lượng gồm: Nhiên liệu, điện năng, nhiệt năng.

Tỷ lệ trị giá tài nguyên, khoáng sản và chi phí năng lượng trên giá thành sản xuất sản phẩm được xác định căn cứ vào quyết toán năm trước và tỷ lệ này được áp dụng ổn định trong năm xuất khẩu.

Trường hợp năm đầu tiên xuất khẩu sản phẩm thì tỷ lệ trị giá tài nguyên, khoáng sản và chi phí năng lượng trên giá thành sản xuất sản phẩm được xác định theo phương án đầu tư và tỷ lệ này được áp dụng ổn định trong năm xuất khẩu; trường hợp không có phương án đầu tư thì tỷ lệ trị giá tài nguyên, khoáng sản và chi phí năng lượng trên giá thành sản xuất sản phẩm được xác định theo thực tế của sản phẩm xuất khẩu.

Bộ Tài chính chủ trì, phối hợp với các cơ quan liên quan hướng dẫn cụ thể việc xác định tài nguyên, khoáng sản khai thác chưa được chế biến thành sản phẩm khác quy định tại khoản này."

* Sửa đổi, bổ sung khoản 3 Điều 10 như sau:

"3. Cơ sở kinh doanh trong tháng (đối với trường hợp kê khai theo tháng), quý (đối với trường hợp kê khai theo quý) có hàng hóa, dịch vụ xuất khẩu bao gồm cả trường hợp: Hàng hóa nhập khẩu sau đó xuất khẩu vào khu phi thuế quan; hàng hóa nhập khẩu sau đó xuất khẩu ra nước ngoài, có số thuế giá trị gia tăng đầu vào chưa được khấu trừ từ 300 triệu đồng trở lên thì được hoàn thuế giá trị gia tăng theo tháng, quý; trường hợp trong tháng, quý số thuế giá trị gia tăng đầu vào chưa được khấu trừ chưa đủ 300 triệu đồng thì được khấu trừ vào tháng, quý tiếp theo;

Trường hợp vừa có hàng hóa, dịch vụ xuất khẩu, vừa có hàng hóa, dịch vụ tiêu thụ nội địa nếu sau khi bù trừ với số thuế phải nộp, số thuế giá trị gia tăng đầu vào chưa được khấu trừ của hàng hóa, dịch vụ xuất khẩu còn lại từ 300 triệu đồng trở lên thì cơ sở kinh doanh được hoàn thuế.

Cơ sở kinh doanh phải hạch toán riêng số thuế giá trị gia tăng đầu vào sử dụng cho sản xuất kinh doanh hàng hóa, dịch vụ xuất khẩu, trường hợp không hạch toán riêng được thì số thuế giá trị gia tăng đầu vào xác định theo tỷ lệ giữa doanh thu của hàng hóa, dịch vụ xuất khẩu trên tổng doanh thu hàng hóa, dịch vụ của các kỳ khai thuế giá trị gia tăng tính từ kỳ khai thuế tiếp theo kỳ hoàn thuế liền trước đến kỳ đề nghị hoàn thuế hiện tại.

Cơ sở kinh doanh không được hoàn thuế giá trị gia tăng đối với trường hợp: Hàng hóa nhập khẩu sau đó xuất khẩu mà hàng hóa xuất khẩu đó không thực hiện việc xuất khẩu tại địa bàn hoạt động hải quan theo quy định của pháp luật về hải quan; hàng hóa xuất khẩu không thực hiện việc xuất khẩu tại địa bàn hoạt động hải quan theo quy định của pháp luật về hải quan.

Cơ quan thuế thực hiện hoàn thuế trước, kiểm tra sau đối với người nộp thuế sản xuất hàng hóa xuất khẩu không bị xử lý đối với hành vi buôn lậu vận chuyển trái phép hàng hóa qua biên giới, trốn thuế, gian lận thuế gian lận thương mại trong thời gian hai năm liên tục; người nộp thuế không thuộc đối tượng rủi ro cao theo quy định của Luật quản lý thuế và các văn bản hướng dẫn thi hành."

* Sửa đổi, bổ sung điểm o khoản 2 Điều 9 Nghị định số 218/2013/NĐ-CP ngày 26 tháng 12 năm 2013 của Chính phủ quy định chi tiết và hướng dẫn thi hành Luật thuế thu nhập doanh nghiệp, đã được sửa đổi, bổ sung tại khoản 7 Điều 1 Nghị định số 12/2015/NĐ-CP ngày 12 tháng 02 năm 2015 của Chính phủ:

"o) Phần chi vượt mức 03 triệu đồng/tháng/người để trích nộp quỹ hưu trí tự nguyện, mua bảo hiểm hưu trí tự nguyện, bảo hiểm nhân thọ cho người lao động; phần vượt mức quy định của pháp luật về bảo hiểm xã hội, về bảo hiểm y tế để trích nộp các quỹ có tính chất an sinh xã hội (bảo hiểm xã hội, bảo hiểm hưu trí bổ sung bắt buộc), quỹ bảo hiểm y tế và quỹ bảo hiểm thất nghiệp cho người lao động;

Khoản chi trích nộp quỹ hưu trí tự nguyện, quỹ có tính chất an sinh xã hội, mua bảo hiểm hưu trí tự nguyện, bảo hiểm nhân thọ cho người lao động được tính vào chi phí được trừ ngoài việc không vượt mức quy định tại khoản này còn phải được ghi cụ thể điều kiện hưởng và mức hưởng tại một trong các hồ sơ sau: Hợp đồng lao động; Thỏa ước lao động tập thể; Quy chế tài chính của Công ty, Tổng công ty, Tập đoàn; Quy chế thưởng do Chủ tịch Hội đồng quản trị Tổng giám đốc, Giám đốc quy định theo quy chế tài chính của Công ty, Tổng công ty;".

Nghị định 146/2017/NĐ-CP có hiệu lực từ ngày 01/02/2018.

QUY ĐỊNH MỚI VỀ BẢO VỆ CÔNG TRÌNH HÀNG HẢI

Chính phủ ban hành Nghị định 143/2017/NĐ-CP thay thế Nghị định 109/2014/NĐ-CP về quy định bảo vệ công trình hàng hải.

Theo đó, những hành vi sau không bị liệt kê vào danh sách các hành vi bị cấm trong bảo vệ công trình hàng hải như quy định hiện hành: (1) Phá hủy, tháo gỡ, trộm cắp cấu kiện, phụ kiện, vật tư, vật liệu xây dựng và các thiết bị của công trình hàng hải. (2) Làm hư hỏng, tự ý di chuyển hoặc làm giảm hiệu lực của các thiết bị báo hiệu hàng hải. (3) Nổ mìn và các vật liệu nổ khác trong phạm vi cảng biển, vùng nước cảng biển, luồng hàng hải khi chưa được sự cho phép của cơ quan nhà nước có thẩm quyền.

(4) Xây dựng và khai thác trái phép các công trình cảng biển, công trình khác trong phạm vi quy hoạch cảng biển đã được phê duyệt, trong luồng hàng hải và phạm vi bảo vệ công trình hàng hải; xây dựng công trình làm giảm hoặc mất tác dụng của công trình hàng hải. (5) Lợi dụng chức vụ, quyền hạn làm trái quy định trong việc bảo vệ công trình hàng hải; dung túng, bao che cho người có hành vi vi phạm pháp luật về bảo vệ công trình hàng hải.

Cụ thể:

Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải:

1. Công trình hàng hải bao gồm bến cảng, cầu cảng, cảng dầu khí ngoài khơi, bến phao, luồng hàng hải, vũng quay tàu, báo hiệu hàng hải, hệ thống hỗ trợ hàng hải, đê chắn sóng, đê chắn cát, kè hướng dòng, kè bảo vệ bờ được đầu tư xây dựng hoặc thiết lập trong vùng nước cảng biển và vùng biển của Việt Nam.

2. Phạm vi bảo vệ công trình bến cảng, cầu cảng được tính từ rìa ngoài cùng của công trình đến hết giới hạn phía ngoài của vùng nước trước bến cảng, cầu cảng.

3. Phạm vi bảo vệ công trình bến cảng, cầu cảng, bến trụ tựa có kết hợp phao neo hoặc trụ neo được tính từ vị trí tâm rùa neo phao neo hoặc tâm của trụ neo và rìa ngoài cùng của công trình bến cảng, cầu cảng, bến trụ tựa ra đến hết giới hạn phía ngoài của vùng nước trước bến theo thiết kế và về các phía còn lại được xác định theo quy chuẩn kỹ thuật công trình, cụ thể như sau:

a) Tối thiểu 60 m đối với công trình có cao độ đáy bến thiết kế hoặc phao neo có chiều sâu khu nước tính từ đáy bến đến mực nước thấp thiết kế lớn hơn 20 m; b) Tối thiểu 50 m đối với công trình có cao độ đáy bến thiết kế hoặc phao neo có chiều sâu khu nước tính từ đáy bến đến mực nước thấp thiết kế từ 16 m đến 20 m;

c) Tối thiểu 40 m đối với công trình có cao độ đáy bến thiết kế hoặc phao neo có chiều sâu khu nước tính từ đáy bến đến mực nước thấp thiết kế từ 12 m đến 16 m; d) Tối thiểu 30 m đối với công trình có cao độ đáy bến thiết kế hoặc phao neo có chiều sâu khu nước tính từ đáy bến đến mực nước thấp thiết kế từ 8 m đến 12 m;

đ) Tối thiểu 20 m đối với công trình có cao độ đáy bến thiết kế hoặc phao neo có chiều sâu khu nước tính từ đáy bến đến mực nước thấp thiết kế nhỏ hơn 8 m; e) Trường hợp phạm vi bảo vệ công trình bến cảng, cầu cảng, bến trụ tựa, phao neo phụ trợ trùng với hành lang an toàn đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa hoặc vượt qua mép bờ tự nhiên về phía bờ, vượt qua giới hạn phía ngoài của vùng nước trước bến thì phạm vi bảo vệ công trình được xác định đến hành lang an toàn đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa hoặc mép bờ tự nhiên, giới hạn phía ngoài vùng nước trước bến.

4. Phạm vi bảo vệ công trình cảng dầu khí ngoài khơi được giới hạn bởi vành đai an toàn có chiều rộng 500 m tính từ điểm nhô ra xa nhất của công trình cảng dầu khí ngoài khơi và vùng cấm hành hải, thả neo có chiều rộng 02 hải lý tính từ vị trí tọa độ của công trình cảng dầu khí ngoài khơi.

5. Phạm vi bảo vệ công trình bến phao được tính từ vị trí tâm rùa neo bến phao đến hết giới hạn vùng nước neo đậu tàu theo thiết kế và từ đường nối các vị trí tâm rùa neo về các phía còn lại được xác định theo quy chuẩn kỹ thuật phao neo, cụ thể như sau: a) Tối thiểu 60 m đối với công trình có chiều sâu khu nước tính từ cao độ đáy bến đến mực nước thấp thiết kế lớn hơn 20 m; b) Tối thiểu 50 m đối với khu vực bến phao có chiều sâu khu nước tính từ cao độ đáy bến đến mực nước thấp thiết kế từ 16 m đến 20 m;

c) Tối thiểu 40 m đối với khu vực bến phao có chiều sâu khu nước tính từ cao độ đáy bến đến mực nước thấp thiết kế từ 12 m đến 16 m; d) Tối thiểu 30 m đối với khu vực bến phao có chiều sâu khu nước tính từ cao độ đáy bến đến mực nước thấp thiết kế từ 8 m đến 12 m; đ) Tối thiểu 20 m đối với khu vực bến phao có chiều sâu khu nước tính từ cao độ đáy bến đến mực nước thấp thiết kế nhỏ hơn 8 m.

6. Phạm vi bảo vệ công trình trụ đỡ băng chuyền, đường ống (đối với bến cảng, cầu cảng có hệ thống trụ đỡ băng chuyền, đường ống) được tính từ rìa ngoài cùng của công trình theo phương thẳng đứng ra hai bên tối thiểu là 5 m.

7. Phạm vi bảo vệ luồng hàng hải được tính từ vị trí của tâm rùa neo phao báo hiệu luồng hàng hải ra hai bên luồng được xác định theo quy chuẩn kỹ thuật luồng hàng hải, cụ thể như sau:

a) Tối thiểu 60 m đối với luồng hàng hải có bề rộng luồng lớn hơn 210 m và cao độ đáy thiết kế lớn hơn 20 m ở cửa biển, trên biển, cửa vịnh hở; luồng trong sông, trong vịnh kín hoặc kênh đào bề rộng luồng lớn hơn 230 m, cao độ đáy thiết kế lớn hơn 17 m; b) Tối thiểu 50 m đối với luồng hàng hải có bề rộng luồng từ 190 m đến 210 m và cao độ đáy thiết kế từ 16 m đến 20 m ở cửa biển, trên biển, cửa vịnh hở; luồng trong sông, trong vịnh kín hoặc kênh đào có bề rộng luồng từ 210 m đến 230 m, cao độ đáy thiết kế từ 14 m đến 17 m;

c) Tối thiểu 40 m đối với luồng hàng hải có bề rộng luồng từ 140 m đến 190 m và cao độ đáy thiết kế từ 14 m đến 16 m ở cửa biển, trên biển, cửa vịnh hở; luồng trong sông, trong vịnh kín hoặc kênh đào có bề rộng luồng từ 150 m đến 210 m và cao độ đáy thiết kế từ 12 m đến 14 m; d) Tối thiểu 30 m đối với luồng hàng hải có bề rộng luồng từ 80 m đến 140 m và cao độ đáy thiết kế từ 8 m đến 14 m ở cửa biển, trên biển, cửa vịnh hở; luồng trong sông, trong vịnh kín hoặc kênh đào có bề rộng luồng từ 90 m đến 150 m và cao độ đáy thiết kế từ 7 m đến 12 m;

đ) Tối thiểu 20 m đối với luồng hàng hải có bề rộng luồng nhỏ hơn 80 m và cao độ đáy thiết kế nhỏ hơn 8 m ở cửa biển, trên biển, cửa vịnh hở; luồng trong sông, trong vịnh kín hoặc kênh đào có bề rộng luồng nhỏ hơn 90 m và cao độ đáy thiết kế nhỏ hơn 7 m.

8. Phạm vi bảo vệ công trình chính trị được xác định cụ thể như sau: a) Đối với công trình đê chắn sóng, đê chắn cát được tính từ chân đê về phía luồng tối thiểu là 20 m; về phía biển tối thiểu là 200 m; về phía bờ tối thiểu là 25 m; b) Đối với công trình kè bảo vệ bờ được tính từ đầu kè về hai phía tối thiểu là 50 m; từ chân kè trở ra luồng tối thiểu là 20 m; từ chân kè về phía bờ tối thiểu là 5 m đối với khu dân cư, khu đô thị, khu du lịch và 25 m đối với khu vực khác; c) Đối với công trình kè chỉnh trị khác được tính từ chân kè ra phía ngoài tối thiểu là 50 m.

9. Phạm vi bảo vệ công trình báo hiệu hàng hải được tính từ tâm của báo hiệu hàng hải (tâm của đèn biển, tâm của rùa neo phao báo hiệu nổi) ra phía ngoài được xác định theo quy chuẩn kỹ thuật báo hiệu hàng hải, cụ thể như sau:

a) Tối thiểu 60 m đối với đèn biển có tầm hiệu lực ánh sáng lớn hơn 20 hải lý hoặc phao báo hiệu nổi có độ sâu tại vị trí thả phao lớn hơn 20 m tính đến mực nước thấp thiết kế; b) Tối thiểu 50 m đối với đèn biển có tầm hiệu lực ánh sáng từ 15 hải lý đến 20 hải lý hoặc phao báo hiệu nổi có độ sâu tại vị trí thả phao từ 16 m đến 20 m tính đến mực nước thấp thiết kế;

c) Tối thiểu 40 m đối với đèn biển có tầm hiệu lực ánh sáng từ 10 hải lý đến 15 hải lý hoặc phao báo hiệu nổi có độ sâu tại vị trí thả phao từ 12 m đến 16 m tính đến mực nước thấp thiết kế; d) Tối thiểu 30 m đối với đèn biển có tầm hiệu lực ánh sáng nhỏ hơn 10 hải lý hoặc phao báo hiệu nổi có độ sâu tại vị trí thả phao từ 8 m đến 12 m tính đến mực nước thấp thiết kế; đ) Tối thiểu 20 m đối với báo hiệu hàng hải khác.

10. Phạm vi bảo vệ công trình hàng hải phần trên không (chiều cao tĩnh không), phần dưới mặt đất được xác định cụ thể đối với từng công trình trên cơ sở quy hoạch phát triển cảng biển và luồng hàng hải, quy chuẩn kỹ thuật và quy định có liên quan của pháp luật.

11. Cơ quan có thẩm quyền khi thỏa thuận vị trí xây dựng, công bố đưa công trình hàng hải vào sử dụng theo quy định phải bao gồm cả nội dung về phạm vi bảo vệ công trình hàng hải.

Cần 9.000 - 15.000 tỷ đồng phát triển hệ thống cảng cạn.

Xác định phạm vi bảo vệ công trình hàng hải trong một số trường hợp đặc biệt:

1. Trường hợp phạm vi bảo vệ công trình hàng hải trùng với phạm vi bảo vệ các công trình phòng, chống lụt, bão, bảo vệ đê thì thực hiện theo quy định có liên quan của pháp luật về phòng, chống lụt, bão, pháp luật về đê điều.

2. Trường hợp phạm vi bảo vệ luồng hàng hải trùng với hành lang an toàn đường bộ, đường sắt hoặc vượt qua mép bờ tự nhiên về phía bờ thì phạm vi bảo vệ luồng hàng hải được xác định đến mép bờ tự nhiên.

3. Trường hợp phạm vi bảo vệ công trình hàng hải trùng với hành lang an toàn đường thủy nội địa thì phạm vi bảo vệ luồng hàng hải được xác định đến phạm vi hành lang an toàn đường thủy nội địa.

4. Trường hợp phạm vi hành lang bảo vệ công trình hàng hải trùng với hành lang an toàn cầu đường bộ, cầu đường sắt, đường dây điện, cáp treo thì thực hiện theo quy định có liên quan về bảo vệ hành lang an toàn cầu, đường dây điện, cáp treo.

5. Trường hợp phạm vi bảo vệ luồng hàng hải trùng với phạm vi bảo vệ công trình bến cảng, cầu cảng thì phạm vi bảo vệ luồng hàng hải được xác định đến phạm vi bảo vệ công trình bến cảng, cầu cảng.

6. Đối với công trình cảng biển xếp dỡ hàng chuyên dùng, công trình chỉnh trị thì hành lang an toàn tối thiểu phải được thực hiện theo quy định tại Nghị định này, đồng thời khoảng cách an toàn vẫn phải tuân thủ theo các quy định có liên quan đối với công trình cầu cảng xếp dỡ hàng chuyên dùng hoặc công trình chỉnh trị có liên quan.

7. Trường hợp phạm vi bảo vệ công trình hàng hải liên quan đến công trình an ninh, quốc phòng liền kề phải có ý kiến thống nhất của Bộ Công an hoặc Bộ Quốc phòng.

8. Trường hợp phạm vi bảo vệ công trình hàng hải trùng với phạm vi bảo vệ hành lang bờ biển thì phạm vi bảo vệ luồng hàng hải được xác định đến phạm vi hành lang an toàn bờ biển.

Lấy ý kiến về nội dung trong quy hoạch có ảnh hưởng đến phạm vi bảo vệ công trình hàng hải:

1. Khi tiến hành xây dựng quy hoạch chuyên ngành có ảnh hưởng đến phạm vi bảo vệ công trình hàng hải, các bộ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh phải lấy ý kiến bằng văn bản của Bộ Giao thông vận tải.

2. Trong thời hạn 05 ngày làm việc, kể từ ngày nhận

được văn bản của các bộ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh, Bộ Giao thông vận tải có văn bản trả lời về sự phù hợp của nội dung quy hoạch đối với phạm vi bảo vệ công trình hàng hải, trường hợp nội dung quy hoạch không phù hợp với phạm vi bảo vệ công trình hàng hải, Bộ Giao thông vận tải phải hướng dẫn người đề nghị về phạm vi bảo vệ công trình hàng hải theo quy định.

3. Trên cơ sở ý kiến tham gia của Bộ Giao thông vận tải, các bộ, Ủy ban nhân dân cấp tỉnh có trách nhiệm chỉ đạo, hướng dẫn chủ đầu tư, nhà thầu thiết kế, thi công và tổ chức, cá nhân liên quan tuân thủ các quy định về bảo vệ công trình hàng hải theo quy định của Nghị định này và quy định khác có liên quan của pháp luật.

Phương án bảo vệ công trình hàng hải:

1. Nội dung phương án bảo vệ công trình hàng hải theo quy định tại Điều 125 Bộ luật hàng hải Việt Nam năm 2015, gồm các nội dung sau:

a) Xác định phạm vi bảo vệ công trình hàng hải; b) Thiết lập báo hiệu hàng hải đối với công trình hàng hải; c) Nhân lực, địa chỉ, số điện thoại liên hệ trong thực hiện bảo vệ công trình hàng hải; d) Phương tiện, công cụ phục vụ việc bảo vệ công trình hàng hải; đ) Kế hoạch thực hiện bảo vệ công trình hàng hải và biện pháp kiểm tra, giám sát của chủ đầu tư hoặc của người quản lý khai thác công trình;

e) Biện pháp xử lý khi xảy ra hư hỏng, tai nạn hàng hải, sự cố hoặc hành vi vi phạm ảnh hưởng đến an toàn trong khai thác công trình hàng hải; g) Đề xuất nguyên tắc, cơ chế, cách thức phối hợp giữa chủ đầu tư hoặc người quản lý khai thác công trình với Cảng vụ hàng hải và cơ quan có thẩm quyền tại khu vực có công trình hàng hải.

2. Thẩm quyền, trách nhiệm xây dựng, thẩm định và phê duyệt phương án bảo vệ công trình hàng hải:

a) Đối với các công trình hàng hải đang chuẩn bị đầu tư thì chủ đầu tư công trình tổ chức xây dựng phương án bảo vệ công trình hàng hải với các nội dung quy định tại khoản 1 Điều này và bổ sung vào hồ sơ dự án để trình cấp có thẩm quyền thẩm định, phê duyệt cùng với dự án đầu tư.

b) Đối với các công trình hàng hải đã đưa vào khai thác, sử dụng nhưng chưa có phương án bảo vệ công trình hàng hải thì người quản lý khai thác, sử dụng công trình hàng hải có trách nhiệm tổ chức xây dựng phương án bảo vệ công trình hàng hải với các nội dung quy định tại khoản 1 Điều này, đồng thời tổ chức thẩm định, phê duyệt và tổ chức thực hiện phương án bảo vệ công trình hàng hải.

3. Phương án bảo vệ công trình hàng hải sau khi được tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng, quản lý khai thác công trình hàng hải phê duyệt phải gửi cho Cảng vụ hàng hải để kiểm tra, giám sát và phối hợp thực hiện.

Giám sát thực hiện xây dựng công trình ảnh hưởng đến phạm vi bảo vệ công trình hàng hải:

1. Việc xây dựng các công trình phải phù hợp với quy hoạch phát triển cảng biển và các quy hoạch khác có liên quan đã được phê duyệt, đáp ứng các quy định về bảo vệ công trình hàng hải và bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải, bảo vệ môi trường theo quy định của Nghị định này và các quy định khác có liên quan của pháp luật.

2. Trong quá trình xây dựng công trình có ảnh hưởng đến phạm vi bảo vệ công trình hàng hải, tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng, quản lý khai thác công trình phải thực hiện quy định về giám sát thực hiện xây dựng công trình trong vùng nước cảng biển, phương án bảo đảm an toàn hàng hải và các quy định khác theo quy định của Nghị định này, Nghị định số 58/2017/NĐ-CP ngày 10 tháng 5 năm 2017 của Chính phủ quy định chi tiết một số điều của Bộ luật hàng hải Việt Nam về quản lý hoạt động hàng hải và các quy định khác có liên quan của pháp luật.

3. Cảng vụ hàng hải khu vực tổ chức kiểm tra, giám sát việc thực hiện xây dựng công trình ảnh hưởng đến phạm vi bảo vệ công trình hàng hải phù hợp với quy hoạch, phương án bảo vệ công trình đã được phê duyệt, bảo đảm an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường.

4. Tổ chức, cá nhân đầu tư xây dựng, quản lý khai thác công trình hàng hải có trách nhiệm tuân thủ các quy định về quản lý quy hoạch, đầu tư xây dựng, khai thác, bảo trì công trình để luôn bảo đảm chất lượng và an toàn trong khai thác, vận hành công trình.

Nghị định này có hiệu lực thi hành kể từ ngày 01 tháng 02 năm 2018 và thay thế Nghị định số 109/2014/NĐ-CP ngày 20 tháng 11 năm 2014 của Chính phủ về Quy chế bảo vệ công trình cảng biển và luồng hàng hải.

Các dự án xây dựng công trình hàng hải đã được thỏa thuận đầu tư xây dựng trước ngày có hiệu lực thi hành của Nghị định này nhưng chưa được đưa vào khai thác, sử dụng thì tiếp tục được thực hiện theo quy định tại Nghị định số 109/2014/NĐ-CP ngày 20 tháng 11 năm 2014 của Chính phủ về Quy chế bảo vệ công trình cảng biển và luồng hàng hải.

Đối với các công trình hàng hải đã được khai thác, sử dụng trước ngày có hiệu lực thi hành của Nghị định này nhưng chưa có phương án bảo vệ công trình hàng hải thì người quản lý khai thác, sử dụng công trình hàng hải phải hoàn thành phương án bảo vệ công trình hàng hải theo quy định của Nghị định này để triển khai thực hiện trước ngày 31 tháng 12 năm 2022.

Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030:

Thủ tướng Chính phủ có Quyết định 2072/QĐ-TTg về điều chỉnh quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam. Theo đó, quan điểm phát triển từ 2018 đến 2020 như sau:

a) Cảng cạn là một bộ phận thuộc kết cấu hạ tầng giao thông vận tải gắn liền với hoạt động của cảng biển và hệ thống kết cấu hạ tầng khác; việc phát triển cảng cạn phải phù hợp với quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển, các quy

hoạch phát triển mạng lưới giao thông; đáp ứng nhu cầu phát triển kinh tế, xã hội của các vùng và địa phương;

b) Phát triển hệ thống cảng cạn để đáp ứng nhu cầu tối ưu hóa vận tải hàng hóa xuất, nhập khẩu của từng khu vực và các hành lang kinh tế, đặc biệt là hợp lý hóa tổ chức vận tải đối với hãng công - ten - nơ, tạo thuận lợi cho doanh nghiệp trong việc nâng cao chất lượng, giảm chi phí dịch vụ vận tải và logistics;

c) Ưu tiên hình thành và phát triển các cảng cạn có khả năng kết nối các phương thức vận tải đường thủy nội địa, vận tải đường sắt nhằm phát triển vận tải đa phương thức, góp phần thực hiện tái cơ cấu vận tải theo hướng hợp lý hóa, giảm thời gian, chi phí vận tải;

d) Phát triển hài hòa hệ thống cảng cạn vừa đáp ứng nhu cầu hỗ trợ trực tiếp tại chỗ đối với hệ thống cảng biển, vừa đáp ứng nhu cầu kết nối vận tải đa phương thức, tổ chức giao thông tại các khu vực hậu phương xa cảng biển;

đ) Khuyến khích huy động nguồn lực xã hội hóa để đầu tư phát triển cảng cạn theo quy hoạch;

e) Phát triển cảng cạn theo hướng bền vững, kết hợp chặt chẽ với bảo đảm quốc phòng, an ninh, tiết kiệm đất đai canh tác, bảo vệ môi trường.

Mục tiêu tổng quát:

Từng bước hình thành và phát triển hệ thống cảng cạn nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu, tăng năng lực thông qua hàng hóa của các cảng biển; tổ chức vận chuyển container một cách hợp lý nhằm giảm chi phí vận chuyển và thời gian lưu hàng tại cảng biển, đảm bảo an toàn hàng hóa; góp phần giảm ùn tắc giao thông, đặc biệt ở các đô thị lớn và khu vực có cảng biển lớn. Phát triển hệ thống cảng cạn trở thành các đầu mối tổ chức vận tải, trung chuyển, phân phối hàng hóa, kết hợp với cung cấp các dịch vụ logistics.

Mục tiêu cụ thể:

- Đến năm 2020, phát triển hệ thống cảng cạn có khả năng thông qua tối thiểu khoảng 15% - 20% nhu cầu hàng hóa vận tải công - ten - nơ thông qua hệ thống cảng biển, năng lực thông qua 4.035.000 - 6.845.000 TEU/năm, trong đó miền Bắc đạt 720.000 - 1.810.000 TEU/năm, miền Trung đạt 65.000 - 175.000 TEU/năm, miền Nam đạt 3.250.000 - 4.860.000 TEU/năm.

- Đến năm 2030, phát triển hệ thống cảng cạn có khả năng thông qua tối thiểu khoảng 25% - 30% nhu cầu hàng hóa vận tải công - ten - nơ thông qua hệ thống cảng biển, năng lực thông qua khoảng 12.000.000 - 17.600.000 TEU/năm, trong đó miền Bắc đạt khoảng 2.750.000 - 4.820.000 TEU/năm, miền Trung đạt khoảng 350.000 - 630.000 TEU/năm, miền Nam đạt khoảng 8.900.000 - 12.150.000 TEU/năm.

Nội dung quy hoạch :

a) Khu vực miền Bắc: Quy hoạch phát triển cảng cạn tại các khu vực kinh tế, hành lang kinh tế, gồm:

- Khu vực kinh tế ven biển: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hóa của các tỉnh/thành phố Hải Phòng, Quảng Ninh, Thái Bình, Nam Định, Hà Nam và Ninh Bình.

Ưu tiên các vị trí có khả năng kết nối thuận lợi với vận tải thủy nội địa, vận tải sông pha biển, vận tải đường sắt với cảng biển Hải Phòng, Quảng Ninh; đến năm 2020 có tổng diện tích 50 - 70 ha, năng lực thông qua khoảng 80.000 - 200.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 80 - 100 ha, năng lực thông qua khoảng 500.000 - 850.000 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế Hà Nội - Lào Cai: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hóa của các tỉnh Lào Cai, Yên Bái, Phú Thọ, Vĩnh Phúc, Tuyên Quang và Hà Giang.

Ưu tiên các vị trí có thể kết nối thuận lợi với vận tải đường sắt, vận tải thủy nội địa đến các cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh; đến năm 2020 có tổng diện tích 30 - 40 ha, năng lực thông qua khoảng 120.000 - 300.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 60 - 70 ha, năng lực thông qua khoảng 500.000 - 830.000 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế Hà Nội - Lạng Sơn: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hóa của các tỉnh Lạng Sơn, Bắc Giang và Bắc Ninh.

Ưu tiên các vị trí kết nối thuận lợi với vận tải đường sắt, vận tải thủy nội địa đến các cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh, các vị trí gắn với cửa khẩu đường bộ, đường sắt quốc tế; đến năm 2020 có tổng diện tích 30 - 40 ha, năng lực thông qua khoảng 100.000 - 270.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 60 - 70 ha, năng lực thông qua khoảng 400.000 - 720.000 TEU/năm.

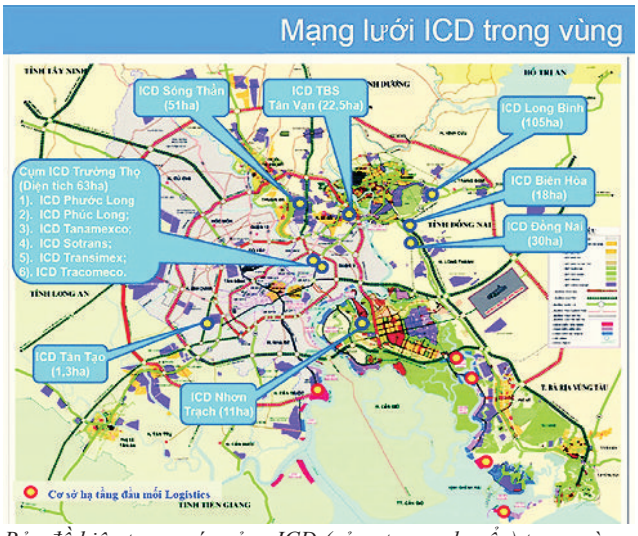
- Khu vực kinh tế Tây Bắc Hà Nội: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hóa của các tỉnh/thành phố Hà Nội, Hòa Bình, Sơn La, Điện Biên và Lai Châu; đến năm 2020 có tổng diện tích 15-20 ha, năng lực thông qua khoảng 50.000 - 100.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 30 ha, năng lực thông qua khoảng 180.000 - 300.000 TEU/năm.

- Khu vực kinh tế Đông Nam Hà Nội: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hóa của các tỉnh/thành phố Hà Nội, Bắc Ninh, Hải Dương, Hưng Yên, Thái Nguyên và Bắc Kạn.

Ưu tiên các vị trí có thể kết nối với đường thủy nội địa, đường sắt; đến năm 2020 có tổng diện tích 80 - 90 ha, năng lực thông qua khoảng 350.000 - 900.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 120 - 150 ha, năng lực thông qua khoảng 1.100.000 - 2.000.000 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế Hà Nội - Thái Nguyên - Cao Bằng: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hóa của các tỉnh Thái Nguyên, Cao Bằng, Bắc Kạn, phục vụ hàng hóa giao lưu thương mại Việt Nam - Trung Quốc.

Ưu tiên các vị trí có thể kết nối với vận tải đường sắt đến các cảng biển Hải Phòng và Quảng Ninh hoặc gần các cửa khẩu kinh tế với Trung Quốc; đến năm 2020 có tổng diện tích 20 - 30 ha, năng lực thông qua khoảng 20.000 - 40.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 40 - 50 ha, năng lực thông qua khoảng 70.000 - 120.000 TEU/năm.



Bản đồ hiện trạng các cảng ICD (cảng trung chuyển) trong vùng nhóm cảng biển Đông Nam bộ nhóm 5 - Nguồn: Công ty cổ phần tư vấn thiết kế cảng - kỹ thuật biển Portcoast.

b) Khu vực miền Trung - Tây Nguyên: Quy hoạch phát triển cảng cạn tại các khu vực kinh tế, hành lang kinh tế, gồm:

- Hành lang kinh tế Đường 9: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ trực tiếp cho hoạt động vận tải hàng hóa qua biên giới với Lào, hoạt động vận tải trên hành lang kinh tế Đông Tây, kết nối với các cảng biển Đà Nẵng, Thừa Thiên Huế, Quảng Trị.

Ưu tiên vị trí khu kinh tế cửa khẩu; đến năm 2020 có tổng diện tích 5-10 ha, năng lực thông qua khoảng 5.000 - 10.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 10 ha, năng lực thông qua khoảng 15.000 - 30.000 TEU/năm.

- Khu vực kinh tế Đà Nẵng - Thừa Thiên Huế, Đường 14: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ trực tiếp cho các khu công nghiệp trên địa bàn thành phố Đà Nẵng, đồng thời hỗ trợ cho tổ chức vận tải sau cảng biển Đà Nẵng.

Ưu tiên vị trí trong tương lai có thể tích hợp với quy hoạch trung tâm logistics khu vực thành phố Đà Nẵng; đến năm 2020 có tổng diện tích 5 - 10 ha có năng lực thông qua khoảng 30.000 - 90.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 15 - 20 ha, có năng lực thông qua khoảng 120.000 - 230.000 TEU/năm.

- Hành lang kinh tế Đường 19: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hóa trên địa bàn tỉnh Bình Định, Phú Yên và hàng hóa từ các tỉnh Tây Nguyên đến cảng Quy Nhơn.

Ưu tiên vị trí trong tương lai có thể tích hợp với quy hoạch trung tâm logistics tỉnh Bình Định; đến năm 2020 có tổng diện tích 15-20 ha, năng lực thông qua khoảng 20.000 - 60.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 30 ha, năng lực thông qua khoảng 75.000 - 140.000 TEU/năm.

- Khu vực Tây Nguyên: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hóa của các tỉnh Gia Lai, Kon Tum và Đắk Lắk.

Ưu tiên vị trí kết nối thuận tiện đến cảng Quy Nhơn, Khánh Hòa, Thành phố Hồ Chí Minh; đến năm 2020 có tổng diện tích 15 - 20 ha, năng lực thông qua khoảng 10.000 - 15.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 30 ha, năng lực thông qua khoảng 35.000 - 50.000 TEU/năm.

- Khu kinh tế Nghi Sơn: Phục vụ chủ yếu cho hoạt động của các khu công nghiệp trong tỉnh; đến năm 2030 có diện tích khoảng 20 ha, năng lực thông qua khoảng 85.000 - 150.000 TEU/năm.

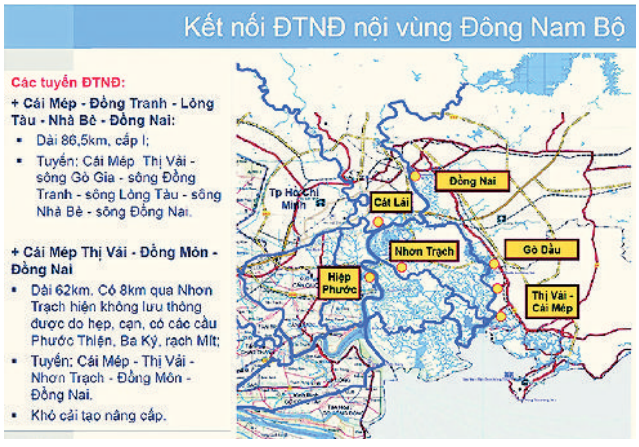
- Hành lang kinh tế Đường 8, Đường 12A: Phát triển cảng cạn trên cơ sở các điều kiện về phát triển vận tải hàng hóa qua biên giới, hàng hóa thông qua các cảng biển tại Hà Tĩnh, Quảng Bình; đến năm 2030 có tổng diện tích khoảng 10-15 ha, năng lực thông qua khoảng 20.000 - 30.000 TEU/năm.

c) Khu vực miền Nam: Quy hoạch phát triển cảng cạn tại các khu vực kinh tế, hành lang kinh tế, gồm:

- Khu vực kinh tế Đông Bắc Thành phố Hồ Chí Minh: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hóa của các tỉnh/Thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa - Vũng Tàu, các tỉnh Tây Nguyên, đồng bằng sông Cửu Long, đồng thời đóng vai trò trung chuyển, hỗ trợ cho việc vận chuyển hàng hóa đến hoặc từ các cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, Vũng Tàu.

Ưu tiên các vị trí có khả năng kết nối thuận lợi với vận tải thủy nội địa; xem xét một số vị trí có khả năng kết nối với vận tải đường sắt theo quy hoạch; đến năm 2020 tổng diện tích khoảng 260 - 320 ha, năng lực thông qua khoảng 2.700.000 - 4.000.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 425 - 550 ha, năng lực thông qua khoảng 7.300.000 - 10.000.000 TEU/năm.

- Khu vực kinh tế Tây Nam Thành phố Hồ Chí Minh: Phát triển các cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hóa của các tỉnh/Thành phố Hồ Chí Minh, Tây Ninh, các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long.



Bản đồ hiện trạng kết nối tuyến đường thủy nội địa trong vùng nhóm cảng biển Đông Nam bộ nhóm 5 - Nguồn: Công ty cổ phần tư vấn thiết kế cảng - kỹ thuật biển Portcoast.

Ưu tiên các vị trí có khả năng kết nối thuận lợi với vận tải thủy nội địa; xem xét một số vị trí có khả năng kết nối với vận tải đường sắt theo quy hoạch; đến năm 2020 có tổng diện tích 35 - 55 ha, năng lực thông qua khoảng 450.000 - 700.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 65 - 80 ha, năng lực thông qua khoảng 1.300.000 - 1.700.000 TEU/năm.

- Khu vực đồng bằng sông Cửu Long: Phát triển cảng cạn chủ yếu phục vụ hàng hóa của các tỉnh/thành phố Cần Thơ, Trà Vinh, Hậu Giang, Vĩnh Long, Kiên Giang, Cà Mau, Bạc Liêu, Đồng Tháp, Long An, Tiền Giang, Bến Tre, Sóc Trăng và An Giang.

Ưu tiên các vị trí kết nối thuận lợi với vận tải thủy nội địa; đến năm 2020 có tổng diện tích 20 - 30 ha có năng lực thông qua khoảng 100.000 - 160.000 TEU/năm; đến năm 2030 có tổng diện tích 50 - 70 ha, năng lực thông qua khoảng 300.000 - 450.000 TEU/năm.

Nhu cầu vốn đầu tư và danh mục ưu tiên đầu tư

a) Tổng nhu cầu vốn đầu tư phát triển cảng cạn đến năm 2020 khoảng 09 - 15 nghìn tỷ đồng, giai đoạn 2020 - 2030 khoảng 20 - 22 nghìn tỷ đồng.

b) Giai đoạn từ nay đến năm 2020, tập trung đầu tư một số cảng cạn trên các hành lang vận tải kết nối với các cửa khẩu cảng biển lớn ở khu vực phía Bắc (cảng Hải Phòng) và khu vực phía Nam (cảng Thành phố Hồ Chí Minh, Cái Mép - Thị Vải), các cảng cạn gắn với các hành lang vận tải qua biên giới.

Ưu tiên đầu tư cảng cạn có vị trí kết nối được với hai phương thức vận tải, các vị trí gắn liền hoặc nằm gần các cụm khu công nghiệp, khu chế xuất tập trung, các trung tâm logistics cấp I đã được quy hoạch, các cửa khẩu quốc tế lớn về đường bộ.

Một số giải pháp và cơ chế, chính sách chủ yếu

a) Tăng cường quản lý nhà nước đối với phát triển cảng cạn:

- Nâng cao chất lượng và hiệu quả công tác quản lý nhà nước trong quá trình triển khai thực hiện quy hoạch phát triển hệ thống cảng cạn, bảo đảm tương thích và đồng bộ với quy hoạch phát triển kinh tế - xã hội, quy hoạch giao thông vận tải, quy hoạch xây dựng, quy hoạch đô thị và các quy hoạch chuyên ngành khác như: Quy hoạch hệ thống trung tâm logistics, quy hoạch thương mại, quy hoạch các khu công nghiệp, khu sản xuất hàng hóa tập trung, khu kinh tế và kinh tế cửa khẩu... của các ngành, các địa phương và cả nước.

- Rà soát, hoàn thiện các cơ chế, chính sách nhằm huy động tối đa mọi nguồn lực để phát triển hệ thống cảng cạn; khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp thuộc các thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng và quản lý khai thác cảng cạn bằng nhiều hình thức theo quy định của pháp luật; khuyến khích đầu tư và phát triển dịch vụ cảng cạn, gồm cả hoạt động của cảng cạn gắn với cảng thủy nội địa, ga đường sắt, trung tâm logistics.

30% đến 50% áp lực đường bộ sẽ giảm tải khi TP.HCM xây dựng 10 cảng cạn, bến sà lan, kho thông quan đến năm 2020. Ngoài ra, việc cảng cạn nằm kề, thông với cảng biển sẽ làm cho hàng hóa thông qua nhanh hơn.

b) Huy động tối đa mọi nguồn lực để phát triển hệ thống cảng cạn và hệ thống giao thông kết nối:

- Mở rộng và đa dạng hóa các hình thức đầu tư theo hướng đẩy mạnh xã hội hóa; khuyến khích và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng và khai thác cảng cạn bằng các hình thức theo quy định của pháp luật; vận dụng linh hoạt các chính sách hỗ trợ, ưu đãi hiện hành phù hợp với điều kiện cụ thể về kinh tế - xã hội của từng địa phương về tín dụng, thuế, giá, phí, lệ phí, chuyển giao công nghệ, nhượng quyền....

- Xem xét áp dụng đầu tư phát triển cảng cạn theo theo hình thức đối tác công tư (PPP) đối với các cảng cạn có quy mô lớn theo hướng Nhà nước tạo điều kiện về quỹ đất; nghiên cứu quy hoạch kết nối đường sắt với cảng cạn; hoàn chỉnh môi trường pháp lý và ban hành cơ chế, chính sách phát triển cảng, tư nhân đầu tư thiết bị, kho bãi và tổ chức quản lý, khai thác cảng cạn.

c) Kết hợp quy hoạch phát triển cảng cạn và trung tâm logistics: Hình thành một số cảng cạn kết hợp với phát triển các trung tâm logistics theo Quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics trên phạm vi cả nước đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1012/QĐ-TTg ngày 03 tháng 7 năm 2015; gắn kết, lồng ghép giữa quy hoạch cảng cạn và quy hoạch trung tâm logistics để đảm bảo tránh lãng phí về nguồn lực đầu tư, vừa đảm bảo hiệu quả khai thác tối ưu, phù hợp với điều kiện thực tế của Việt Nam.

d) Tăng cường sự tham gia của vận tải đường sắt, đường thủy nội địa vào lĩnh vực vận tải công - ten - nơ và phát triển cảng cạn.

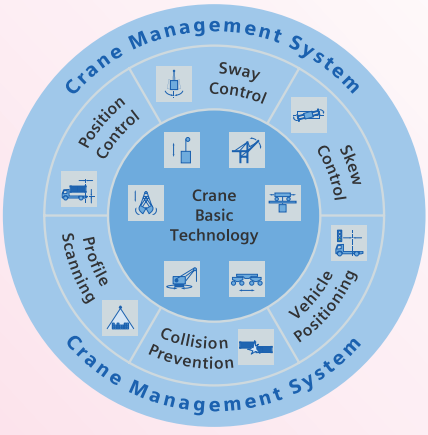
đ) Bố trí quỹ đất phù hợp để phát triển hệ thống cảng cạn; các địa phương chủ động, linh hoạt trong việc thực hiện các chính sách đất đai để hỗ trợ cho xây dựng các cảng cạn; thực hiện đấu giá quyền sử dụng đất theo quy định của pháp luật đối với các dự án đầu tư xây dựng cảng cạn.

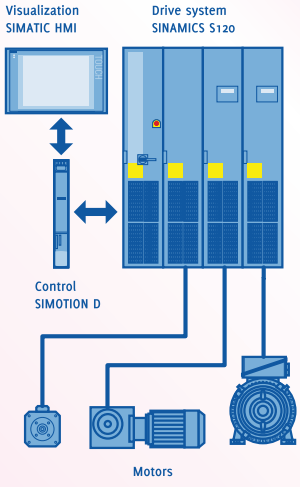
HẢIANH JSC®

TỰ ĐỘNG HÓA • TRUYỀN ĐỘNG • THIẾT BỊ CÔNG NGHIỆP

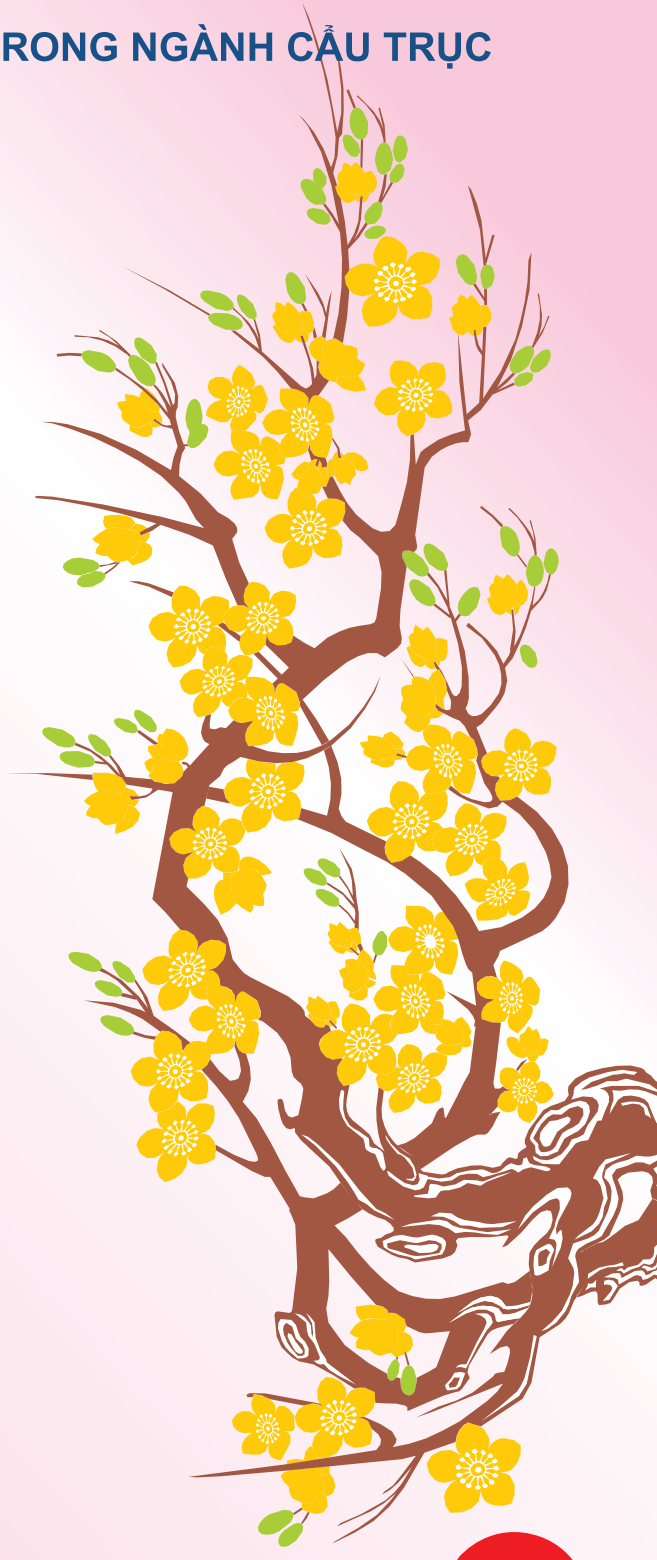
SIEMENS

ĐỐI TÁC TÍCH HỢP HỆ THỐNG TRONG NGÀNH CẨU TRỤC





GIẢI PHÁP SIMOCRANE CHO CẨU TRỤC CẢNG



CUNG CẤP VẬT TƯ PHỤ TÙNG THAY THẾ DỰ PHÒNG CHO CÁC LOẠI CẨU TRỤC CẢNG, CẨU TRỤC CÔNG NGHIỆP:

- Bộ điều khiển logic PLC S7-300, S7-400...
- Bộ điều khiển Sinamics AC Drives, Simovert Master Drives
- Bộ điều khiển 1 chiều Sinamics DCM, Simoreg
- Màn hình điều khiển HMI,Máy tính công nghiệp
- Cáp truyền thông kết nối Profilbus
- Hộp giảm tốc nâng hạ
- Động cơ di chuyển cầu & xe con
- Khớp nối, spare part...

DỊCH VỤ KỸ THUẬT:

- Ứng dụng hệ điều khiển Simotion, Simocrane, Sinamics, Simatic S7 300, S7 400...
- Cải tạo, nâng cấp và hiện đại hóa các loại cẩu trục cảng STS, RTG, RMG, Tukan...
- Chuyển đổi Diesel RTG sang ERTG
- Tích hợp hệ thống SCADA, DCS...
- ...

CÔNG TY CỔ PHẦN THƯƠNG MẠI KỸ THUẬT HẢI ANH

15 Năm

Văn Phòng tại Hà Nội:
P301, Nhà D5C, Trần Thái Tông, Q. Cầu Giấy, Hà Nội
ĐT: +84 24 6269 7755 | Fax: +84 24 6269 5556
Email: haianhjsc@hn.vnn.vn | info@haianhjsc.vn

Văn Phòng tại TP HCM:
P101, Tòa nhà eTunnel, KDC Miếu Nổi, P.3, Q. Bình Thạnh
ĐT: +84 28 3517 8949 | Fax: +84 28 3517 8950
Website: haianhjsc.vn

2018

Chúc mừng năm mới

Nâng cao khả năng tiếp nhận tàu vào Cảng.

Đưa đón tàu ra vào Cảng an toàn.

Giảm thời gian chờ đợi của tàu trong Cảng.

CÔNG TY KHO VẬN & CẢNG CẨM PHẢ

CAMPHA PORT & LOGISTICS COMPANY

(ISO : 9001 - 2008)

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH

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

- Huân chương Lao động hạng Nhất năm 2005
- Huân chương Lao động hạng Nhì năm 2000
- Giải vàng chất lượng Việt Nam năm 2001, 2010
- Giải bạc chất lượng VN năm 1999, 2000, 2009
- Được công nhận là Cảng đảm bảo An ninh Tàu biển và Cảng biển theo bộ Luật ISPS.

604 Lý Thường Kiệt, P. Cửa Ông, Thành phố Cẩm Phả, Tỉnh Quảng Ninh
Điện thoại: (0203) 3865 045 - Fax: (0203) 3865 320

Năm Tuất *tản mạn về* CHÓ

Là vật nuôi phổ biến, biểu tượng của lòng trung thành, thông minh, nhanh nhẹn, loài chó từ lâu đã gắn bó, giúp ích cho đời sống con người. Ở các nước Á Đông, chó còn được vinh danh là một vật linh (một chi) trong 12 con giáp...

NGUYỄN CAO

Dưới con mắt nhà khoa học

Họ chó (canidae) gồm chó sói và chó nhà, thuộc bộ ăn thịt, mõm nhọn, tai đứng, chi trước 5 ngón, chi sau 4 ngón. Các nhà khảo cổ Đức đã phát hiện mộ người chôn chung với chó nhà từ 12.000 năm trước CN và đến khoảng 8000 năm trước CN, chó nhà đã hầu như có mặt ở khắp mọi nơi, phục vụ nghề chăn cừu, lùa gia súc, trông nhà...

Như vậy, chó đã trở thành bạn với con người cách đây 140 thế kỷ, sớm hơn mèo 9 nghìn năm; gà, lợn 6 nghìn năm và dê 5 nghìn năm. Theo thống kê, hiện nay trên thế giới có hơn 100 giống chó nhà với số lượng khoảng trên 500 triệu con.

Từ thời thượng cổ, chó nhà được con người thuần dưỡng từ chó hoang. Chó hoang bao gồm: Chó sói, chó sói đồng cỏ và chó rừng. Chó hoang có tập tính sống thành đàn, săn mồi cực giỏi. Chó sói trưởng thành có trọng lượng khoảng hơn 20 kg, nanh sắc, dài và rất tinh khôn. Chó sói đồng cỏ nhỏ hơn nhiều, sống chủ yếu ở các vùng thảo nguyên và đồng bằng, có tai và mõm nhọn, thức ăn chủ yếu là các loại gặm nhấm có hại cho cây trồng. Chó rừng lại còn nhỏ hơn cả sói đồng cỏ...

Theo các tài liệu nghiên cứu, chó nhà được thuần dưỡng sớm nhất ở châu Âu, châu Á và Trung Đông. Riêng ở Việt Nam, cách đây vài trăm năm, có rất nhiều chó sói nhưng đến nay chỉ còn một vài loài. Đặc biệt có giá trị khoa học là giống sói đỏ và loại cáo lửa. Cả hai loại đều đã được đưa vào sách đỏ.

Loài chó có bộ phận khứu giác cực tinh (có thể phân biệt được hơn 200 triệu mùi khác nhau) và thính giác rất thính, có bộ phận định vị và xử lý thông tin tại não bộ hết sức nhanh nhạy, đồng thời lại có một sức khỏe tốt, khả năng chịu đựng cao. Nhờ đặc điểm sinh học này mà chúng thường được huấn luyện phục vụ cho công tác bảo vệ, tìm kiếm...

Ở Saint Petersburg (Nga) có bức tượng chó để ghi nhớ "công ơn" của loài này khi giúp nhà sinh lý học nổi tiếng Pap Lop tìm ra nguyên lý "phản xạ có điều kiện". Ở vùng băng tuyết Alaska (Bắc Mỹ) cũng có những bức tượng tưởng nhớ chó vì nhờ vắc xin huyết thanh của loài này mà con người đã ngăn chặn được đại dịch

bệnh bạch hầu khi nó lan tràn ở đây...

Trong tâm thức của người Việt Nam nói riêng và người Á Đông nói chung, chó là một loài vật gần gũi, gắn bó mật thiết với đời sống sinh hoạt của con người. Chó rất trung thành với chủ, "khuyển mã chi tình". Người Việt cũng có câu: "Con không chê cha mẹ khó, chó không chê chủ nghèo" để nói về lòng trung thành ấy.

Không những thế, người Việt còn đặt chó đá trước cổng nhà, cổng làng, trước cửa đền, miếu và mới đây các nhà khoa học còn tìm ra ở một số nơi trên đất nước có tục thờ chó. Thậm chí, trong tín ngưỡng tô tem (vật tổ) của dân tộc Dao (miền núi phía Bắc) và Ba Na (Tây Nguyên), loài chó còn được họ coi là tổ tiên của mình...

Những năm Tuất đáng nhớ trong lịch sử Việt Nam

Với vị trí là một linh vật, biểu tượng 1 trong 12 con giáp, những năm Tuất luôn có dấu ấn trong lịch sử nước ta. Lật lại những trang niên biểu lịch sử ta sẽ thấy những mốc son năm Tuất.

Năm Nhâm Tuất (542): Lý Bí khởi nghĩa quét sạch giặc Lương, giành quyền tự chủ, xưng vương Lý Nam đế, lập nước Vạn Xuân, khởi triều Tiền Lý.

Năm Mậu Tuất (838): Ngô Quyền (cũng sinh năm Mậu Tuất - 898) đại phá quân Nam Hán trên sông Bạch Đằng, chấm dứt nghìn năm Bắc thuộc, mở ra kỷ nguyên độc lập lâu dài cho dân tộc.

Năm Canh Tuất (1010): Lý Công Uẩn (tuổi Giáp Tuất - 974) chính thức lên ngôi, lập triều hậu Lý, khởi phát chế độ phong kiến trung ương tập quyền trong lịch sử Việt Nam và dời đô từ Hoa Lư ra thành Đại La, đổi tên là Thăng Long, mở ra một thời kỳ mới của Thăng Long - Đông Đô - Hà Nội.

Cũng triều Lý, 60 năm sau, năm Canh Tuất (1070) Văn Miếu được thành lập, khởi đầu cho việc đào tạo nhân tài của đất nước.

Năm Bính Tuất (1226), ngày 10 tháng Giêng, Lý Chiêu Hoàng nhường ngôi cho chồng là Trần Cảnh, bắt đầu triều đại nhà Trần lừng lẫy hào khí Đông A với ba lần đánh tan giặc Nguyên Mông.

Năm Mậu Tuất (1418), Lê Lợi dựng cờ khởi nghĩa Lam Sơn, đánh đuổi giặc Minh ra khỏi bờ cõi...

Năm Bính Tuất 1946, cuộc tổng tuyển cử dân chủ đầu tiên của nước Việt Nam độc lập đã được tiến hành. Cũng năm nay, ngày 9/11 Quốc hội đã thông qua bản Hiến pháp Việt Nam đầu tiên.

Cẩu quyền và Đả cầu bổng pháp

Trong nền võ thuật cổ truyền của Trung Quốc, rất nhiều môn phái đặt nền tảng kỹ thuật dựa theo lối đánh nhau của loài vật. Chẳng hạn, hầu quyền và xà quyền bắt chước lối đánh của khỉ hoặc rắn. Riêng môn cẩu quyền, có lối đánh đặc biệt: vừa đánh vừa lăn lộn khiến đối thủ khó phán đoán đòn thế của mình.

Cẩu quyền còn gọi là Địa thuật

khuyển pháp, được phát triển từ vùng Phúc Kiến, tương truyền vào cuối Minh đầu Thanh, phát triển Địa thuật quyền pháp có gốc từ Thiếu lâm đệ tử tham gia phong trào kháng Thanh phục Minh, bị Thanh triều trấn áp, do vậy mà Địa thuật có cơ hội phát tán ra tứ phương, Địa thuật khuyển pháp bắt đầu truyền nhập dân gian từ đây.

Ở Việt Nam, võ thuật liên quan đến con chó, có lẽ nhờ tiểu thuyết kiếm hiệp của Kim Dung nên nhiều người biết đến ngón nghề "Đả cẩu bổng pháp" mà nhân vật huyền thoại Hồng Thất Công của Cái bang đã thi triển và vang danh chốn giang hồ.

Đây là môn võ có thật. Đả cẩu bổng pháp có nghĩa là dùng gậy trúc để đánh ác cẩu, cho nên lúc đi hành khất các nhân vật trong Cái bang thường mang theo một cây đả cẩu bổng để phòng khi chó dữ tấn công. Đả cẩu bổng pháp thường rất nhanh nhẹn, linh động, tùy cơ ứng biến. Bổng pháp này là do kinh nghiệm thực tế đánh ác cẩu mà đúc kết thành bí kiếp.

Đả cẩu bổng pháp là một loại Côn pháp chí cao, gồm 36 đường đánh. Đả cẩu bổng pháp là do sư tổ của Cái bang sáng tạo nên, được những người bang chủ tiền nhiệm truyền cho bang chủ đời sau, quyết không truyền cho người thứ hai. Đến bang chủ đời thứ ba của Cái bang võ công so với sư tổ còn cao siêu hơn, ông ta đã thêm vào những đường đánh của Đả cẩu bổng vô số chiêu pháp kì diệu biến hóa. Trong vòng mấy trăm năm, Cái bang gặp họa nguy khốn, bang chủ phải thường xuyên ra mặt dùng Đả cẩu bổng pháp diệt tà trừ ác khiến cho quần tà phải khiếp sợ.

Một lão võ sư ở Chợ Lớn diễn giải với người viết về 10 chiêu thức của môn võ này như sau:

1. Ác cẩu lan lộ (Chó dữ chặn đường – phong tự quyết). Nhấc đả cẩu bổng đặt ngang trước thân để chặn sự công kích của địch, tùy tình hình mà nghiêng gậy mượn lực bên ngoài đánh vào binh khí của địch.

2. Bổng đả song khuyển (Gậy đánh hai con chó – Triển tự quyết). Nhanh chóng dùng đả cẩu bổng quét qua hai chân địch.

3. Tà đả cẩu bối (Đánh vào vai chó – dẫn tự quyết). Dùng đả cẩu bổng vẫy qua vẫy lại, để địch khó xác định hướng đánh, nhân lúc địch sơ hở đánh vào má của hắn.

4. Bát cẩu triều thiên (Đẩy cẩu chỉ thiên – phong tự quyết). Dùng thân gậy chìa ra, đem đầu trước của binh khí địch gạt lên trời.

5. Ngao khẩu đoạt trượng (Cướp gậy từ miệng chó – bạn tự quyết). Nếu như gậy bị địch cướp đi thì trước hết duỗi hai ngón tay giữa của tay

Huấn luyện cảnh khuyển.

phải ra đánh vào hai mắt địch, đồng thời chân trái lật lại áp vào thân gậy lập tức đoạt lại, chiêu này biến hoá thất thường, chắc chắn đoạt được gậy, chiêu này cao hơn cao thủ nhiều, đối thủ khó mà bảo toàn được.

6. Bổng đả cẩu thủ (Dùng gậy đánh vào đầu chó – phách tự quyết). Nhanh chóng dùng gậy đánh vào đỉnh đầu của địch.

7. Phản tróc cẩu đồn (Dùng dậy đâm vào mông chó –tróc tự quyết). Lấy thân gậy quét qua bàn tọa của địch.

8. Bổng khiêu lạt khuyển (Dùng gậy đánh lạt khuyển –khiêu tự quyết). Lúc gậy bị địch nắm chặt lại, trước tiên nghiêng thân gậy, sau đó đánh bật địch ra.

9. Áp biển cẩu bối (Đè ép vai chó –phách tự quyết). Dùng thân gậy chìa ra, đặt trên binh khí của địch từ từ đè xuống, xuất chiêu sức nặng ngàn cân để đè ép địch.

10. Thiên hạ vô cẩu (Thiên hạ không còn chó – phách tự quyết). Đây là tuyệt chiêu cuối cùng của đả cẩu bổng pháp, dung hợp hơn 30 chiêu của Đả cẩu bổng pháp, một khi xuất chiêu địch sẽ thấy bốn phương tám hướng đều là gậy, kình lực phát ra, mạng người khó giữ, dù thêm một vài tên nữa cũng sẽ bị đánh chết đồng loạt cho nên mới gọi là "Thiên hạ vô cẩu". Đây chính là sự tinh diệu của bổng pháp, kình lực mạnh mẽ, đạt đến cảnh giới của võ thuật Trung Hoa.

Các bang chủ Cái bang như Hồng Thất Công, Hoàng Dung, Lỗ Hữu Cước đều sử dụng nhuần nhuyễn "Đả cẩu bổng pháp" này. Từ con chó trong tiểu thuyết, người viết nghĩ đến chuyện... con người trong đời thường. Các cơ quan pháp luật, cơ quan thanh tra cũng đã dùng một loại "bổng pháp" để đánh mấy anh (chị) tham ô.Tham ô ăn đủ thứ: quota, dầu khí, sắt thép, tiền dự án, tiền xây dựng cơ bản... Năm vừa qua, các vị đó "đánh" khá riết với đòn thức, chiêu thế linh hoạt, biến hóa vi diệu như "Đả cẩu bổng pháp" của Cái Bang nên người dân tin tưởng rằng "Tân Đả cẩu bổng pháp" của xứ Việt cũng linh nghiệm ngang bằng hoặc hơn cái "Đả cẩu bổng pháp" của Kim Dung.■

Khi các Tổng thống Mỹ lẩy Kiều

NGUYỄN QUANG HOÀI

Trong chuyến thăm chính thức Việt Nam ba ngày (từ 23 – 25/5/2016), sáng 24/5/2016 tại Trung tâm Hội nghị Quốc gia, Hà Nội, Tổng thống Mỹ Barack Obama đã khiến nhiều người ấn tượng bằng câu tâm tình kết thúc bài phát biểu của mình về quan hệ Việt - Mỹ: "Sau này khi người Mỹ - Việt Nam học cùng nhau, cùng phối hợp sáng tạo với nhau thì các bạn hãy nhớ khoảnh khắc tôi đứng ở đây trước các bạn như Nguyễn Du đã nói: "*Rằng trăm năm cũng từ đây/ Của tin gọi một chút này làm ghi*".

Sau sự kiện này ít ngày, tôi nhận được lá thư của một người bạn ở xa. Đó là thư của bác Đào Văn Nhìn, sinh năm 1935, ở thôn Song Khê I, xã Song Khê, thành phố Bắc Giang. Bác Nhìn có lẽ vì không có sẵn một bản Truyện Kiều nào trong nhà, nên đã nhờ tôi giải thích để bác hiểu những trường hợp lẩy Kiều của các Tổng thống và Phó Tổng thống Mỹ (Barack Obama, Joe Biden, Bill Clinton) ở đoạn thơ nào, nói về đoạn đời nào của Thúy Kiều. Ý nghĩa của những câu Kiều được lẩy đối với quan hệ ngoại giao của hai nước, v.v…

Tôi đã viết một bức thư dài gửi bác Nhìn.

Sau khi đọc xong thư của tôi, bác Nhìn gọi điện vào Vinh, nói: "Anh nên viết lại bài đó gửi đăng báo để nhiều người cùng được biết."

Từ gợi ý của bác Nhìn mà tôi viết bài này.

Ý NGHĨA CỦA NHỮNG CÂU KIỀU ĐƯỢC LẨY:

Tổng thống Barak Obama là nhà lãnh đạo Mỹ thứ ba lẩy Kiều trong một sự kiện mang tính dấu mốc cho mối quan hệ song phương Việt - Mỹ nhiều thăng trầm. Trước ông 16 năm, tháng 11/2000, Tổng thống Mỹ Bill Clinton đã có chuyến thăm lịch sử tới Việt Nam (từ 16 – 19/11/2000). Nói *"lịch sử"*, bởi đây là lần đầu tiên một chủ nhân Nhà Trắng đương nhiệm đến thăm Việt Nam sau khi chiến tranh kết thúc và 5 năm sau khi hai nước bình thường hóa quan hệ.

Tại bữa tiệc khoản đãi quốc khách ở Phủ Chủ tịch do Chủ tịch nước Việt Nam Trần Đức Lương chủ trì ngày 17/11/2000, Tổng thống Mỹ Bill Clinton đã dùng hai câu thơ của Nguyễn Du trong Truyện Kiều để diễn tả về sự thay đổi của vạn vật qua bốn mùa, rồi từ đó chuyển sang ý tưởng thời cuộc và quan hệ bang giao giữa hai nước: *"Sen tàn, cúc lại nở hoa,/ Sầu dài ngày ngắn, đông đà sang xuân"*.

Hai câu ấy (số thứ tự 1795; 1796) ở trong đoạn thơ sau:

... Cửa người đày đọa chút thân
Sớm năn nỉ bóng, đêm ân hận lòng
Lâm Truy chút nghĩa đèo bòng
Nước non để chữ tương phùng kiếp sau!
Bốn phương mây trắng một màu
Trông vời cố quốc biết đâu là nhà
Lần lần tháng trọn ngày qua
Nỗi gần đâu biết đường xa thế này ?
Lâm Truy từ thuở uyên bay,
Phòng không thương kẻ tháng ngày chiếc thân.
Mày xanh trăng mới in ngần,
Phấn thừa hương cũ bội phần xót xa!
1795. *Sen tàn, cúc lại nở hoa,*
1796. *Sầu dài ngày ngắn đông đà sang xuân*
Tìm đâu cho thấy cố nhân
Lấy câu vận mệnh khuây dần nhớ thương...

Đoạn thơ này cụ Nguyễn Du tả tâm trạng của Thúy Kiều lúc đang ở nhà Hoạn Thư, vợ cả Thúc Sinh.

Tại sao lại xảy ra trường hợp này? Những độc giả am hiểu Truyện Kiều đều biết, khi Thúc Sinh đang trên đường từ Vô Tích trở lại Lâm Truy, thì bọn Khuyển Ưng dưới sự sai bảo của mẹ con Hoạn Thư, tìm đến nhà Kiều đột nhập gia cư. Việc đầu tiên của chúng là tưới thuốc mê vào Kiều,

vực nàng lên ngựa đưa xuống thuyền, rồi đem một xác chết trôi dạt ngoài bờ biển đặt vào nhà Kiều, phóng hỏa. Mê man, Kiều không biết nhà mình bị đốt cháy. Khi bị đưa về nhà Hoạn bà, nàng mới tỉnh lại mà không hề biết đó là đâu. Vì thế mới có câu: *Trông vời cố quốc biết đâu là nhà* và *Tìm đâu cho thấy cố nhân*, (chỉ Thúc Sinh).

Hai câu thơ Truyện Kiều Tổng thống Bill Clinton lấy: *Sen tàn, cúc lại nở hoa,/ Sầu dài ngày ngắn đông đà sang xuân*. Nguyễn Du nói về thời gian đã trôi qua một năm. Thời gian trôi đi là một khái niệm trừu tượng, nhưng thiên tài Nguyễn Du lại cho chúng ta biết một cách cụ thể bằng hình ảnh. Sen tàn là mùa Hạ đã qua, cúc nở hoa là mùa Thu đến, rồi Đông đà sang Xuân là vừa trọn một năm. Chính vì vậy trong đố Kiều của nhân dân ta ngày xưa, có câu: *Truyện Kiều anh thuộc đã lâu/ Đố anh tìm được một câu bốn mùa ?*

Lại nói về chuyện thời gian một năm.

Lúc Thúy Kiều tiễn Thúc Sinh về Vô Tích, trong tiệc rượu tiễn đưa, Thúy Kiều nói với Thúc Sinh: *Chén đưa nhớ bữa hôm nay,/ Chén mừng xin đợi ngày này năm sau!* Bị bắt về nhà Hoạn Thư, Thúy Kiều ước tính đã xa nhà được một năm nên mới có câu: *Sen tàn, cúc lại nở hoa,/ Sầu dài ngày ngắn đông đà sang xuân*.

Cái hay của Tổng thống Bill Clinton là chỉ dùng câu thơ trong Truyện Kiều cũng nói đúng bối cảnh mới của hai nước Việt – Mỹ ở thời điểm ông sang thăm Việt Nam: Chiến tranh đã kết thúc, những mất mát đau thương đã qua, như mùa Đông băng giá đã tan, mùa Xuân ấm áp tươi vui đã đến. Lấy xong hai câu Kiều, Tổng thống Bill Clinton nói thêm: "*Chúng ta không sửa chữa được quá khứ. Tốt nhất là chúng ta gác lại quá khứ để nhìn về tương lai, hướng tới mùa Xuân của lịch sử*".

Ở đây phải nói thêm một chút về nghệ thuật diễn thơ của thiên tài Nguyễn Du. Thơ Truyện Kiều đặc biệt ở chỗ: Ai cũng có thể tìm thấy vài câu hoặc nhiều câu vận đúng vào hoàn cảnh của bản thân ở từng thời điểm khác nhau trong cuộc đời. Chính vì nét đặc biệt này mà nhân dân ta từ xưa đã sinh ra bói Kiều, mà Tổng thống Mỹ Bill Clinton lần đầu đến thăm Việt Nam đã lấy Kiều.

*
* *

Nhận lời mời của chính quyền Tổng thống Barack Obama, từ ngày 6 - 10/7/2015, Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng và Đoàn đại biểu cấp cao Việt Nam đã thăm chính thức Hợp chủng quốc Hoa Kỳ.

Sau cuộc gặp với Tổng thống Obama ở Nhà Trắng, Tổng bí thư Nguyễn Phú Trọng đã dự tiệc chiêu đãi do Phó tổng thống Joe Biden chủ trì tại Bộ Ngoại giao Mỹ.

Ông Biden đã phát biểu ngắn gọn về quan hệ Việt-Mỹ và kết thúc phát biểu bằng việc dẫn hai câu thơ Kiều của đại thi hào Nguyễn Du, bày tỏ hy vọng vào tương lai tươi sáng của quan hệ song phương sau một giai đoạn lịch sử khó khăn: *Trời còn để có hôm nay, / Tan sương đầu ngõ vén mây giữa trời*. Hai câu này (3.121- 3.122) ở phần cuối Truyện Kiều, tả cảnh Kim – Kiều tái hợp sau mười lăm năm lưu lạc.

Tổng Bí thư Nguyễn Phú Trọng dự tiệc chiêu đãi do Phó tổng thống Joe Biden chủ trì.

Lấy hai câu Kiều này, Joe Biden muốn nói lịch sử đã giành cho chúng ta cuộc gặp gỡ hôm nay và chúng ta cùng nhìn thấy trước mắt một tương lai sáng sủa, giống như nắng ban mai đã lên, làm tan hết sương lạnh trên các nhành cây, ngọn cỏ. Đã đến lúc trời quang, mây tạnh. Mối quan hệ Việt – Mỹ đang đứng trước những thời cơ thuận lợi và tốt đẹp.

* *
*

Trước khi kết thúc nhiệm kỳ thứ hai của mình, từ 23 – 25/5/2016 Tổng thống Mỹ Barak Obama sang thăm chính thức Việt Nam. Trong bài phát biểu tại Trung tâm Hội nghị quốc gia, ông Obama đã khéo léo khẳng định việc tôn trọng chủ quyền của VN khi dẫn hai câu trong bài thơ thần *"Nam quốc sơn hà"* của Lý Thường Kiệt: *"Sông núi nước Nam vua Nam ở, rành rành định phận tại sách trời"*.

Nói về mối quan Việt - Mỹ ngày một phát triển và đầy triển vọng, ông Obama đã trích lời bài hát Mùa xuân đầu tiên của nhạc sĩ Văn Cao: *"Từ nay người biết yêu người, từ nay người biết thương người"*; khẳng định người dân hai nước đã mở trái tim mình ra để đến với nhau. Ông nhắc đến bài hát *"Nối vòng tay lớn"* nổi tiếng của nhạc sĩ Trịnh Công Sơn.

Kết thúc bài phát biểu được chào đón nồng nhiệt, ông đã dẫn Kiều với lời khẳng định: "*Hoa Kỳ ở đây để giúp đỡ các bạn, luôn bên các bạn. Sau này khi các bạn cùng người trẻ Mỹ hợp tác, các bạn sẽ nhớ phút này, tôi đứng ở đây*: Rằng: "*Trăm năm cũng từ đây, Của tin gọi một chút này làm ghi*".

Đây là hai câu trong đoạn thơ tả cảnh Kim Trọng và Thúy Kiều trao kỷ vật cho nhau. Sau khi Thúy Kiều nói với Kim Trọng:

Rằng: "*Trong buổi mới lạ lùng,*
Nể lòng có lẽ cầm lòng cho đang!
Đã lòng quân tử đa mang
Một lời vâng tạc đá vàng thủy chung".

thì Kim Trọng:

Được lời như cởi tấm lòng,
Giờ kim châu với khăn hồng trao tay

355. Rằng: "*Trăm năm cũng từ đây,*
356. *Của tin gọi một chút này làm ghi*".

Đó chính là lời tuyên bố của Obama xóa bỏ cấm vận cho Việt Nam trong việc mua vũ khí sát thương của Mỹ.

Tổng thống Mỹ Donald Trump thăm Việt Nam trong hai ngày 11, 12/11/2017. Khác với những người tiền nhiệm đã kể, ông không lẩy Kiều. Nhưng ngày 10/11 phát biểu tại Hội nghị Thượng đỉnh doanh nghiệp APEC (APEC CEO Summit) ở Đà Nẵng, ông nhấn mạnh tầm quan trọng của độc lập chủ quyền dân tộc: "*Ở Mỹ, chúng tôi hiểu rằng không có gì quý giá bằng quyền được sinh ra, độc lập và tự do. Chính nhận thức đó dẫn dắt chúng tôi trong suốt lịch sử đất nước. Nó tạo cảm hứng cho chúng tôi dấn thân và đổi mới nhiều hơn*".

Trong sự cổ vũ nồng nhiệt của nghị trường, ông nói tiếp: "*Những vị chủ nhà Việt Nam của chúng ta cũng từng trải qua cảm xúc đó không chỉ trong 200 năm mà là gần 2.000 năm. Vào độ năm 40 sau Công nguyên, lúc Hai Bà Trưng đánh thức tinh thần của người dân đất nước này. Đó là khi nhân dân Việt Nam đứng lên vì nền độc lập và tự hào của các bạn*".

Việc Tổng thống Mỹ Donald Trump không lẩy Kiều mà nhấn mạnh tinh thần độc lập tự do khi nhắc tới lịch sử nước ta là điều bình thường. Và cũng như những người tiền nhiệm, trước khi thực hiện chuyến công du, ông đã nghiên cứu và rất hiểu về văn hóa và con người Việt Nam, điều này thể hiện một sự trọng thị đối với đối tác. Chúng ta cảm ơn ông về điều đó.

CÁC TỔNG THỐNG MỸ LẨY KIỀU THEO BẢN DỊCH NÀO?

Tìm hiểu, chúng tôi được biết hai Tổng thống Mỹ Bill Clinton, Barak Obama và Phó Tổng thống Joe Biden đều đã lẩy những câu Kiều bằng tiếng Anh trích trong bản dịch Truyện Kiều - *"The Tale of Kiều"* của học giả Huỳnh Sanh Thông, do Đại học Yale ấn hành năm 1983.

Ông Huỳnh Sanh Thông sinh năm 1926 ở Hóc Môn, TP.HCM, đến Mỹ năm 1948, tốt nghiệp cử nhân kinh tế tại Đại học Ohio State University năm 1951. Sau đó, ông về dạy tiếng Việt cho Bộ Ngoại giao Hoa Kỳ ở Washington D.C. Năm 1957, ông về dạy tiếng Việt ở Đại học Yale. Từ đó ông bắt đầu dịch thơ Việt sang tiếng Anh. Năm 1973, ông cho xuất bản cuốn "The Tale of Kiều". Mười năm sau - 1983, ấn bản này được bổ túc và Đại học Yale tái bản.

Học giả Huỳnh Sanh Thông

Huỳnh Sanh Thông không phải là người Việt đầu tiên dịch Kiều sang Anh ngữ, trước và sau ông đã có bốn bản dịch Kiều sang tiếng Anh, trong đó bản dịch của Lê Xuân Thủy năm 1964 là phổ thông nhất. Tuy nhiên, tác giả Lê Xuân Thủy dịch Kiều sang Anh ngữ bằng cách diễn xuôi, chứ không giữ được lối văn vần. Và như vậy, không mang được vần điệu của Kiều sang Anh ngữ. Ngoài ra, có một bản dịch nữa dựa vào bản dịch tiếng Pháp của Bác sĩ Nguyễn Khắc Viện.

Tôi không rành tiếng Anh đến mức có thể phân tích những điều đạt và chưa đạt của "The Tale of Kiều", nhưng cứ bằng vào kiến văn của mình, tôi nghĩ những câu: *Sen tàn, cúc lại nở hoa,/ Sầu dài ngày ngắn đông đà sang xuân* mà Tổng thống Bill Clinton lẩy, hay *Trời còn để có hôm nay/ Tan sương đầu ngõ, vén mây giữa trời* của Phó Tổng thống Joe Biden, rồi Rằng: *"Trăm năm cũng từ đây, Của tin gọi một chút này làm ghi"* của Tổng thống Barak Obama lẩy, là có thể dịch được, vì chúng thuộc vào hệ thống tư duy lôgic (tôi tạm cho là vậy). Nhưng với những câu kiểu *Nay hoàng hôn đã lại mai hôn hoàng* thì không hiểu các dịch giả xử lý như thế nào. Ấy là những câu thơ Việt cỡ 1000/100. Trước những câu thơ như thế, dịch sao để có thể chuyển tải hết cái hay cái đẹp, cái tài tình của hồn vía Việt ẩn trong đó ? Tuy nhiên, nếu so sánh về phương diện dịch thuật, sự thoát nghĩa của văn chương, bản Anh ngữ của Huỳnh Sanh Thông đạt nhất, được các học giả quốc tế coi như một tuyệt tác đã chuyển tải đầy đủ ý tứ của một Nguyễn Du đại thi hào. Nên cũng là điều dễ hiểu khi các Tổng thống Mỹ cần nói một cách hàm súc về mối bang giao Việt – Mỹ trong các dịp khánh tiết, đã lẩy những câu thơ Truyện Kiều trong bản dịch của ông.

Với công trình này, năm 1987 Huỳnh Sanh Thông được trao tặng giải Mac Arthur Prize - giải thưởng cao quý nhất về khảo cứu/biên khảo của Hoa Kỳ với số tiền thưởng lên đến 500 nghìn USD.

Ông mất năm 2008 và được Đại học Yale viết một bài phân ưu khá dài. Dài hơn so với hầu hết những người đã từng phục vụ hoặc có liên hệ với trường đại học danh tiếng này. Cho thấy, đại học hàng đầu của Mỹ đã trân trọng cống hiến của ông, mà tiêu biểu là bản dịch *"The Tale of Kiều"*, như thế nào.

Chúng ta, những người yêu mến Nguyễn Du, yêu mến Truyện Kiều hết sức cám ơn Huỳnh Sanh Thông, qua bản dịch của ông, tuyệt tác của văn học Việt Nam được trình làng với văn chương thế giới.■

Trang thơ

ĐỖ MINH DƯƠNG

LTS: *Thơ Đỗ Minh Dương là thơ của một người nặng tình. Chiến tranh, sống chết, lang bạt, phũ phàng đeo bám thơ ông. Tổ tiên, ông bà, cha mẹ, vợ con, bạn bè đeo bám thơ ông. Ngọn núi, dòng sông, mái nhà, rào dậu đeo bám thơ ông. Đeo bám thơ ông còn có biển, với tất cả sự hào phóng và nghiệt ngã của siêu nhiên. Âu cũng là điều dễ hiểu, vì Đỗ Minh Dương quê ở một làng chài vùng ven biển Tĩnh Gia, Thanh Hóa, quen với biển từ bé. Vị mặn mòi của nước, của gió, của những con cá được bắt lên từ đại dương đã góp phần nuôi dưỡng sức vóc và diện mạo tâm hồn ông. Để sau này khi lớn lên, gắn đời mình với nghiệp thi ca, biển luôn là một đề tài khiến ông trăn trở.*

Shipping Times

ĐÊM Ở BIỂN

"Buồn đau là biển cả
Vui sướng là ngọc châu
Mò được ngọc châu nơi biển cả
E giữa vời tan nát, biết đâu ?"

Sándor Fetófi

Đêm ở biển nằm nghe sóng hát:
-Cuộc đời ta như kiếp dã tràng
từng lặn xuống đáy sâu tìm ngọc
lên nửa vời sóng đập nát tan.

Nhưng ta vẫn không hề chán nản
lại mò tìm tận đáy biển sâu
qua bão tố đời thêm dày dạn
giữa phong ba vẫn ngẩng cao đầu!...

Cho đến lúc buồn đau, thất vọng
(bởi tìm hoài chẳng thấy ngọc châu)
ta chợt hiểu tình yêu cuộc sống
trái tim ta hóa ngọc tự khi nào!

EM VỀ LÀNG BIỂN

Cho L.H.T

…Em là con gái Âu Cơ
Như nàng tiên giữa ban sơ núi rừng
Tóc dài, mắt sáng như gương
Rối lòng bởi một tiếng thương nửa vời
Anh là con của biển khơi
Rõ ràng phong cách giống nòi Lạc Long
Mùa Xuân mở hội Lòng tòng (*)
Chẳng ngờ hai đứa phải lòng nhau luôn
Thế rồi yêu – giận – buồn – thương
Tơ trời ngày một vấn vương thêm dày
Rượu cần anh uống, em say
Cho thuyền nhớ biển cho cây nhớ rừng
Trèo non, vượt sóng đã từng
Bao phen muối mặn cay gừng có nhau…
Em về làng biển làm dâu
Nghe tiếng sóng ngõ rừng sâu chuyển mùa
Ngùi trông rặng núi xa mờ
Cơn dông từ biển chuyển mưa lên ngàn
Rừng mưa khe suối tuôn tràn
Nước băng ghềnh thác rộn ràng về xuôi
Hòa vào biển lớn trào sôi
Sóng bạc đầu, bởi khôn nguôi nhớ rừng!
Mênh mông rừng biển điệp trùng
Tình ta năm – tháng xanh cùng nước non...

** Hội xuống đồng đầu năm của người Tày.*

HÁT GIỮA TRƯỜNG SA

Tặng các nghệ sĩ đi biểu diễn phục vụ lính đảo.

…Theo tàu, em vượt trùng khơi
Hát cùng lính đảo những lời nước non
Hát tình mẹ nhớ thương con
Hát ru cái nghĩa sắt son quê nhà…

Đất liền hát với đảo xa
Sóng reo khúc nhạc giao thoa nỗi niềm
Trái tim hát với trái tim
Mà bao đảo nổi đảo chìm bâng khuâng!

Giọng cao như sóng trào dâng
Giọng trầm nắng tỏa mây giăng gió vờn
Bài ca từ thuở Trường Sơn
Băng qua bão tố, vang ngân đến giờ…

Lời ca – ranh giới – cõi bờ
Ngõ từ sắc đỏ màu cờ bay lên
Biển trời được gọi thành tên
Hàng cây, bãi cát ngời thêm sắc trời…

HOÀI NIỆM

Sáng chia tay mẹ sông Hồng
trưa ngồi với bạn trên dòng Đồng Nai
bâng khuâng suốt thặng bay dài
nghe trong gió rít tiếng mài guơm thiêng…

Dòng sông cuồn cuộn nỗi niềm
người đi mở cõi nhớ miền quê xa
ráng chiều ánh đỏ phủ sa
ngỡ như dòng máu ông cha nhuộm hồng

Ai người thương nhớ Thăng Long(*)
mà ta nhớ mẹ - nỗi lòng khôn khuây

** Thơ Huỳnh Văn Nghệ: "Ai về Bắc ta đi với/ Thăm lại non sông giống Lạc Hồng..."*

Chủ tịch Công ty: Ông Nguyễn Thành Tô
Giám đốc Công ty: Ông Quách Đình Hùng

CÔNG TY TNHH MTV HOA TIÊU HÀNG HẢI KHU VỰC I

PILOTAGE CORPORATION OF FIRST ZONE

Chúc mừng Năm mới 2018

Công ty TNHH MTV Hoa tiêu hàng hải khu vực I là doanh nghiệp Nhà nước hoạt động công ích, trực thuộc Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải miền Nam

LĨNH VỰC KINH DOANH:

- Cung cấp dịch vụ dẫn tàu ra vào các cảng trong vùng hoa tiêu hàng hải hoặc tuyến dẫn tàu được giao.
- Dịch vụ khách sạn và du lịch.
- Kinh doanh bất động sản, cho thuê phương tiện và tài sản.
- Đại lý tàu biển và dịch vụ hàng hải.
- Huấn luyện hoa tiêu và cho thuê hoa tiêu, thuyền viên.
- Dịch vụ tàu lai.

Địa chỉ trụ sở chính:
Số 8 Trương Đình Hợi, P.18, Q.4, Tp.Hồ Chí Minh
Điện thoại: (84-28) 39404152 – 39404593 – 39404552
Fax: (84-28) 39402385 – 39406641 – 39404422
E-mail: pilotco1@hcm.vnn.vn
Website: http://www.pilotco1.com
Mã Số thuế: 0300443683

Trạm Hoa tiêu Vũng Tàu:
Địa chỉ: Số 154 Hạ Long, Vũng Tàu
Điện thoại: (84-254) 3 856 720
Fax: (84-254) 3 513 052

Tòa nhà Pilotco I
Địa chỉ: 45 ABCD Đinh Tiên Hoàng, P Bến Nghé, Q 1, Tp.Hồ Chí Minh
Điện thoại: (84-28) 39 101 496
Fax: (84-28) 39 102 621

HÃY ĐỂ KINH NGHIỆM VÀ LÒNG NHIỆT THÀNH CỦA CHÚNG TÔI PHỤC VỤ CÁC BẠN

CÔNG TY CỔ PHẦN

CẢNG ĐỒNG NAI

DONG NAI PORT JOINT STOCK COMPANY

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH CHÍNH:

- 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.
- Hoạt động dịch vụ hỗ trợ trực tiếp cho vận tải đường thủy.
- Kho bãi và lưu giữ hàng hóa...

Chúc mừng năm mới 2018

Xuân Mậu Tuất

Đồng hành cùng bạn, vươn tới tương lai

1B-D3 KP Bình Dương, P.Long Bình Tân, TP. Biên Hòa, T. Đồng Nai
Tel: 0251 3832225 - 3834192/93/94/95/96/97/98 - Fax: 0251 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
Tel: 0251 3831085 - Fax: 0251 3831577 - 3831733
Hotline: 0911 296 006 - 0938 869 885

Cảng Gò Dầu
KCN Gò Dầu, xã Phước Thái, huyện Long Thành, T. Đồng Nai
Tel: 0251 3841599 - Fax: 0251 3543790
Hotline: 0911 268 811

A RECENTLY PUBLISHED WORLD BANK VIEWPOINT HAS DELIVERED DETAILED INSIGHT ON PORT GOVERNANCE.

Achieving Full and Effective Corporatization of Port Authorities, authored by Periklis Saragiotis (private sector development specialist at the Trade & Competitiveness Global Practice of the World Bank Group) and Peter de Langen (principal consultant of Ports & Logistics Advisory and author of The Analyst viewpoint in Port Strategy), argues that many countries fall short of fully effective corporatisation of their port authorities, because they retain administrative and decision-making mechanisms under government control.

The viewpoint offers broad guidelines for effective corporatisation:

• Transform the port authority into a corporate entity, with Government (national, local or a combination) as shareholder.

• As shareholder, development a shareholder policy by Government to provide strategic direction to the port enterprise(s). A shareholder policy may oblige the port company to make periodic master plans.

• Install a merit-based and independent supervisory board. A fully independent board focused solely on transitioning the port authority toward a professional port company represents an important improvement in corporate governance.

• Ensure that the port authority is autonomous regarding concession granting, land leases and procurement decisions, and have the freedom to negotiate tariffs with its customers. Increased commercial autonomy should be accompanied by well-developed mechanisms to ensure that competition law applies to the port authority.

With these recommendations, the World Bank has expanded its widely-used Port Reform toolkit, with the aim of contributing to a better ports industry, critical for facilitating trade.

Port Technology – Oct 2017

AUGUST'S DREWRY GLOBAL CONTAINER PORT THROUGHPUT INDEX REACHED AN ALL-TIME HIGH OF 126.8 POINTS

The August figure, the highest since inception of the index in January 2012, was nearly 7 points up on August 2016 (120.0 points) and more than 11 points up on the August 2015 level of around 116 points.

The global index climbed 0.5% from July's figure of 126.2.

5% global growth

The month-on-month index figures for China and Europe dropped 0.5% in August – totalling 136.1 (down from 136.8) and 114.2 (down from 114.7) respectively, but show more than 5% annual increase.

All regions showed at least 5% annual growth in August 2017. However, 2016 was a weak comparison in many cases, said Drewry.

It added that Africa – with 117.4 points in August, up from 102.7 in August 2016 (107.2 in July 2017) - is showing double digit annual growth. It pointed out, however, that the sample size is small.

US climbing

North America showed the highest annual change of 7.0%, with 137.7 points, up from 128.7 in August 2016.

Its monthly change of 2.8% is equal to Latin America, which jumped from 110.4 points in July 2017 to 113.5 in August.

Latin America saw the third highest annual change of 6.1%, with 107.0 points in August 2016.

The Drewry Container Port Throughput Indices are a series of volume growth/decline indices based on monthly throughput data for a sample of over 220 ports worldwide, representing over 75% of global volumes.

The base point for the indices is January 2012 = 100.

Port Strategy - Nov 2017

Index	Aug-16	Jul-17	Aug-17	Monthly change (%)	Annual change (%)
Global	120.0	126.2	126.8	0.5% ▲	5.7% ▲
China	129.5	136.8	136.1	-0.5% ▼	5.1% ▲
Asia exc. China	115.6	120.6	121.2	0.5% ▲	4.9% ▲
Europe	108.7	114.7	114.2	-0.5% ▼	5.1% ▲
North America	128.7	133.9	137.7	2.8% ▲	7.0% ▲
Latin America	107.0	110.4	113.5	2.8% ▲	6.1% ▲
Africa *	102.7	107.2	117.4	9.6% ▲	14.3% ▲

TECHNOLOGY TRENDS IN THE OCEAN SHIPPING SECTOR HAVING THE GREATEST IMPACT IN 2018 AND BEYOND, BY NAVIS' CHIEF TECHNOLOGY OFFICER (CTO)

Developments picked out by Raj Gupta, who also gave his thoughts on the role he views these factors playing in the future, included the Internet of Things (IoT), automation, blockchain, machine learning (ML), drones and sensors.

Mr Gupta identified automation as the first key trend, predicting that the move towards automation and an autonomous supply chain would accelerate.

The chief technology officer said that 2018 will see experimental sailing of completely autonomous container vessels, beginning with smaller container ships, where fully-remote monitoring would eventually be in place.

He predicted that by the middle of this century, there could be a fully-autonomous transport chain "that could extend from robots filling a container, to automated cranes loading and stowing the container itself, to autonomous sailing of vessels all the way to the container's destination, unloading by automated quay cranes and then finally the container being loaded onto autonomous trucks and trains for its destination".

Next, Mr Gupta picked out drones as a top technology development, saying that drone technology was "evolving at an amazing pace" and that various military branches were already experimenting with using drones to transport containers.

"On a smaller scale, the use of drones for, say, lashing of containers on a vessel, instead of manual labour, is not too hard to imagine," he said.

IoT/sensors constituted the third trend highlighted by the Navis CTO, who said that more and more utilisation of sensors and IoT in the shipping industry would aid in data capturing across various cargo handling equipment and machinery.

"With the help of Business Intelligence and ML, this data can be and will be mined to improve cargo handling, remote monitoring, predictive maintenance, and other intelligent services and solutions," he explained.

ML was the fourth development identified, with Mr Gupta saying it "holds a lot of promise for the shipping industry".

"Whether it is automation, autonomous supply chain, forecasting models, stowage planning, yard planning, optimising port operations etc, ML will play an important role," he said, noting that multiple open source ML frameworks are already readily available for use.

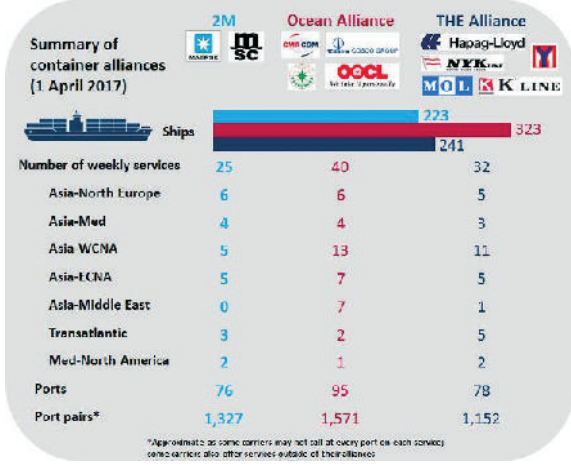
Finally, Mr Gupta identified blockchain as a major technology trend in ocean shipping, noting that while a lot could be done to digitise paper-based information flow in shipping and online network collaboration systems and other solutions were doing this, applying blockchain to all this appeared like "a solution looking for a problem".

Port Strategy - Dec 2017

CARRIER ALLIANCES READY FOR WORLD TRADE

Drewry has analysed the new alliance networks by comparing the port coverage, frequency and speed of 2M, THE Alliance and the Ocean Alliance in its latest

Port Technology - Apr 2017



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.

TRANSVINA

VIETNAM HI-TECH TRANSPORTATION Co., Ltd

MORE Profession **MIN.** Costs **MUCH** Satisfaction

HEAD OFFICE
Unit 1502, Ocean Park Bldg.,
1 Dao Duy Anh, Dong Da Dist., Ha Noi
Tel: (84-24) 35770534
Fax: (84-24) 35770543
Email: transvinahan@fpt.vn

TRANSVINA PORT
280 Ngo Quyen St., Van My Ward,
Ngo Quyen Dist., Hai Phong
Tel: (84-225) 3741270
Fax: (84-225) 3741272
Email: transvinaport@hn.vnn.vn

HOCHIMINH BRANCH
89 Pasteur St., Dist. 1, HCMC
Tel: (84-28) 38250125
Fax: (84-28) 38245942
Email: transvina-hcm@hcm.vnn.vn

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.

LTPC
LONG THANH PORT

CÔNG TY CỔ PHẦN CẢNG LONG THÀNH

Chúc Mừng Năm Mới 2018

NGÀNH NGHỀ KINH DOANH:

- Xếp dỡ hàng hóa các loại.
- Dịch vụ lai dắt tàu biển.
- Đại lý hàng hải.
- Vận tải hàng hóa bằng đường thủy nội địa.
- Bán buôn nhiên liệu rắn, lỏng khí và các sản phẩm liên quan.
- Kinh doanh bất động sản.

Cảng Gò Dầu A, Xã Phước Thái,
Huyện Long Thành, Tỉnh Đồng Nai
Điện thoại: 0251.543895
Fax: 0251.543896
Email: longthanhport2004@gmail.com
www.longthanhport.com.vn