

Nhà nước phải xây dựng cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin và truyền thông tốt. Hệ thống thông tin phải đảm bảo về tốc độ truyền dẫn thông tin đủ lớn, độ ổn định và an toàn cao. Trước hết, Việt Nam cần tiếp tục tăng cường đầu tư xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng về mạng viễn thông đủ mạnh, đồng thời đảm bảo chi phí hợp lý để các doanh nghiệp có khả năng tiếp cận với các dịch vụ truyền thông, đặc biệt là Internet trong thời gian tới. Đặc biệt, các cơ quan quản lý cần đảm bảo mức giá, phí phù hợp và chất lượng dịch vụ tốt để doanh nghiệp có thể đầu tư xây dựng cơ sở vật chất, kỹ thuật của riêng mình nhằm phục vụ các giao dịch điện tử; cũng như đồng bộ vào: Nguồn nhân lực chất lượng cao; Hệ thống an ninh, bảo mật... Cũng như có chính sách đặc biệt khuyến khích đầu tư vào nghiên cứu, ...đáp ứng những hoạt động đặc thù trong giao dịch điện tử.

### **5.2. Giải pháp từ phía Doanh nghiệp**

Các doanh nghiệp khi tham gia giao kết hợp đồng điện tử phải ra soát một số vấn đề: năng lực của doanh nghiệp về thương mại điện tử (nhân lực, cơ sở vật chất trang bị cho thương mại điện tử,...). Khi có đủ các yếu tố căn bản thì doanh nghiệp sẽ giảm thiểu tối thiểu các rủi ro trong giao kết hợp đồng điện tử.

Các doanh nghiệp đã và đang tham gia giao kết hợp đồng điện tử thì xây dựng hệ thống khách hàng tin cậy, xây dựng chiến lược ứng dụng thương mại điện tử, nâng cao kiến thức và kỹ năng về ký kết và thực hiện hợp đồng điện tử của doanh nghiệp. Doanh nghiệp Việt Nam cần đẩy mạnh việc ký kết và thực hiện hợp đồng điện tử với các đối tác trong và ngoài nước nhưng cần nắm vững hệ thống luật quốc tế cũng như luật nước sở tại về giao dịch điện tử kèm theo các mẫu hợp đồng điện tử chuẩn mực.

### **5.3. Các giải pháp khác**

Các ngân hàng tiến hành phối hợp với các doanh nghiệp xây dựng nên hệ thống thanh toán điện tử tiện dụng đảm bảo quyền lợi của các bên khi tham gia giao kết hợp đồng điện tử.

Các cơ sở đào tạo đẩy mạnh việc xây dựng nguồn nhân lực phục vụ cho thương mại điện tử trong môi trường số hoá ngày càng phát triển mạnh.

## **6. Kết luận**

Áp dụng giao kết hợp đồng điện tử vào thực tế sẽ mang lại nhiều lợi ích cho các bên nhưng bên cạnh đó với những rủi ro mang tính tiềm ẩn vẫn còn tồn tại nên các doanh nghiệp cũng như các bên tham gia cần thận trọng để giảm thiểu các nguy cơ gây tổn hại lợi ích khi tham gia.

## **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1] Nguyễn Thị Mơ (2005), *Cẩm nang pháp lý về hợp đồng điện tử*, NXB Lao động - Xã hội.
- [2] Nguyễn Văn Thoan (2009), *Bài giảng Thương mại điện tử*, Trường đại học Ngoại thương.
- [3] Việt Nam (2005), *Luật Giao dịch điện tử*.

**Người phản biện: TS. Đặng Công Xường**

---

## **MỘT SỐ XU HƯỚNG PHÁT TRIỂN CỦA CẢNG BIỂN THẾ GIỚI** CURRENT TRENDS IN PORT DEVELOPMENT IN THE WORLD

**TS. NGUYỄN VĂN SƠN**  
*Khoa Kinh tế Vận tải biển, Trường ĐHHH*

### **Tóm tắt:**

*Trong nền kinh tế biển Việt Nam, ngành hàng hải nói chung và lĩnh vực cảng biển nói riêng đóng một vai trò cực kì quan trọng để tận dụng lợi thế của quốc gia có biển. Để có chiến lược phát triển cảng biển đúng đắn, cần phải thấy được các khuynh hướng cơ bản của cảng biển thế giới hiện nay và đó chính là mục đích của bài báo này*

### **Abstract:**

*Port strategy plays a very important role in development of Vietnamese sea economy. To be able to have right port strategy, we must realize the trends in port development in the world. That is the purpose of the paper*

### **1. Thách thức và những vấn đề đặt ra đối với cảng biển**

Về bản chất cảng là nơi thực hiện việc dịch chuyển hàng hóa giữa các dạng vận tải khác nhau. Trong kỉ nguyên toàn cầu hóa các cảng đã phát triển nhanh chóng từ các cảng truyền thống kết nối vận tải biển với vận tải nội địa để trở thành nơi cung cấp mạng lưới logistics hoàn chỉnh. Điều này có nghĩa cảng phải đối mặt với rất nhiều thách thức về những thay đổi và những xu hướng không lường trước được của môi trường ngành hàng hải, cảng biển và logistics.

Các cảng phải thấy được những thách thức và những vấn đề nảy sinh:

Toàn cầu hóa về sản xuất và xu hướng sử dụng dịch vụ thuê ngoài;

- Khuyh hướng cấu trúc lại mạng logistics toàn cầu và việc phân bổ lại các trung tâm phân phối ở cả khu vực quốc gia và thế giới;

- Sự tăng trưởng nhanh khối lượng hàng hóa thương mại vận tải biển, nhất là hàng container;

- Xuất hiện hệ thống 'tâm và các nhánh' (hub and spoke) trong dịch vụ hàng hải toàn cầu;

- Tăng khối lượng hàng chung chuyển và cạnh tranh khốc liệt giữa các cảng và bến cảng, các cảng chung chuyển;

- Sự xuất hiện các tàu container siêu lớn;

- Xuất hiện các nhà khai thác cảng toàn cầu với thị phần tăng nhanh;

- Dịch vụ trọn gói và vận tải đa phương thức nối liền vận tải biển, đường sắt, đường bộ và đường thủy nội địa;

- Vai trò ngày càng tăng của cảng trong chuỗi cung ứng toàn cầu và mạng lưới logistics;

- Tăng năng suất và hiệu quả cảng;

- Chi phí đầu tư phát triển cảng cao.

Để vượt qua các thách thức và những vấn đề nảy sinh, các cảng trên thế giới đã cố gắng đầu tư phát triển hạ tầng cơ sở, nhất là các bến container, mở rộng miền hậu phương với hy vọng trở thành cảng trung tâm và trung tâm logistics quốc tế. Ngoài ra rất nhiều cảng thực hiện cải cách về tổ chức quản lí và phân quyền, hợp tác công tư.

### **2. Sự phát triển các cảng container**

Có gần 600 cảng container trên thế giới với khối lượng bốc xếp 531 triệu TEUs, 20 cảng lớn nhất có khối lượng xếp dỡ chiếm 47,5% (2010). Cảng container lớn nhất hiện nay là Thượng hải 31,7 triệu TEUs (2011).

Khối lượng hàng hóa xếp dỡ chủ yếu được thực hiện bởi các nhà khai thác cảng toàn cầu như Hutchison Port Holdings (HPH), APM Terminals, Port of Singapore Authority (PSA) với thị phần của 20 nhà khai thác lớn nhất chiếm 66,8% về khối lượng thông qua và 80% về khả năng thông qua (2010).

Với việc đưa vào khai thác tàu trọng tải lên đến 18000 TEU đòi hỏi công tác nạo vét, đầu tư thiết bị xếp dỡ. Chỉ một số cảng lớn nhất có khả năng đáp ứng điều này. Động lực kinh tế thúc đẩy sự xuất hiện của các trung tâm cực lớn và sự thay đổi cảng đến. Bằng việc giới hạn cảng đến, các cảng trung tâm khu vực các hãng tàu có thể tiết kiệm chi phí.

Liên kết dọc là một sự lựa chọn quan trọng cho khách hàng. Một vài hãng tàu lớn đã thực hiện liên kết dọc để trở thành những nhà khai thác cảng khổng lồ. Các hãng tàu chiếm khoảng 25% thị trường cảng container (2002). Lựa chọn này chỉ có tính kinh tế đối với các hãng tàu có lưu lượng hàng đủ lớn và có tiềm lực tài chính.

### **3. Trung tâm và mạng nhánh trong dịch vụ liner**

Hệ thống 'tâm và nhánh' trong dịch vụ liner được phát triển khi các tàu container lớn được sử dụng trên các tuyến chủ yếu như Châu Âu-Viễn Đông-Bờ tây Mỹ. Sự xuất hiện của hệ thống này cho phép hình thành các trung tâm xếp dỡ dọc theo các tuyến hàng hải Đông-Tây. Hệ thống tâm và các nhánh cho phép các hãng tàu cung cấp dịch vụ cho mạng lưới toàn cầu Đông-Tây, Nam-Bắc và trong khu vực. Các tàu lớn trên các tuyến Đông-Tây đến các trung tâm chung chuyển nơi container sẽ được vận chuyển theo các nhánh bằng tàu feeder cho các cảng khu vực.

#### 4. Đổi mới cảng, tư nhân hóa và các chức năng mới

Ở hầu hết các quốc gia trong thế kỉ 21, sự hợp tác công-tư trong đầu tư và quản lí cảng là điều rất phổ biến. Rất nhiều chính phủ đã thúc đẩy sự tự do của các hoạt động kinh tế và phân quyền quyền ra quyết định với mục tiêu làm giảm nhu cầu đầu tư từ ngân sách, tăng nguồn lực tài chính và cải thiện năng suất, hiệu quả của cảng. Hiện nay có 4 mô hình quản lí cảng:

Mô hình	Công trình cảng	Thiết bị xếp dỡ	Lao động	Các chức năng khác
Cảng dịch vụ công	Nhà nước	Nhà nước	Nhà nước	Chủ yếu nhà nước
Cảng công cụ	Nhà nước	Nhà nước	Tư nhân	Nhà nước/Tư nhân
Chủ cảng	Nhà nước	Tư nhân	Tư nhân	Nhà nước/Tư nhân
Tư nhân	Tư nhân	Tư nhân	Tư nhân	Chủ yếu tư nhân

Từ các cảng nhỏ ít các hoạt động kinh tế, hầu hết các cảng trên thế giới đều đều nằm ở loại chủ cảng. Điều này đang thay đổi do kết quả của quá trình tư nhân hóa.

Tư nhân hóa cần phải cân nhắc 3 nhân tố cơ bản:

- Điều hành: Thường liên quan đến nghĩa vụ và trách nhiệm như thực hiện các quy định, dịch vụ hoa tiêu, quản lí tàu đến cảng. Về truyền thống chức năng này được thực hiện bởi tổ chức của chính phủ. Chính quyền cảng cũng có thể kiểm soát hoạt động cảng, phối hợp với chính quyền quốc gia và địa phương, lập kế hoạch mở rộng, tiếp thị cảng đối với người sử dụng.

- Sở hữu mặt bằng: Liên quan đến việc thực hiện: Quản lí và phát triển khu vực cảng; xây dựng và triển khai các chính sách của cảng và chiến lược phát triển; quản lí việc đầu tư xây dựng; xây dựng, duy tu bảo dưỡng luồng, đê chắn sóng, khu quay trở, cầu tàu... giao thông nội địa đến cảng.

- Khai thác: Bao gồm các hoạt động gia tăng giá trị trong khu vực cảng. Hầu hết sự tham gia của tư nhân nằm trong nhóm này.

#### 5. Sự xuất hiện của các nhà khai thác cảng toàn cầu

Việc tăng lưu lượng thương mại vận tải biển và sử dụng tàu có trọng tải lớn đặt ra đòi hỏi về chất lượng và năng suất dịch vụ xếp dỡ. Tư nhân hóa các hoạt động cảng trên thế giới đã làm tăng sự tham gia của các nhà khai thác cảng toàn cầu, đặc biệt đối với cảng container.

Các nhà khai thác cảng toàn cầu xúc tiến thâm nhập vào thị trường xếp dỡ container nhằm tăng năng lực cạnh tranh thông qua việc thiết lập mạng lưới toàn cầu. Xúc tiến liên kết dọc của các nhà khai thác cảng dưới dạng liên kết và thầu tóm, đầu tư cảng container ở các quốc gia khác thông qua liên doanh với các công ty nước chủ nhà, với các nhà khai thác cảng khác hoặc với các hãng tàu.

Các nhà khai thác hàng cảng đầu đã thực hiện các chiến lược đa dạng hướng tới kiểm soát phần lớn chuỗi cung ứng với nhận thức rõ ràng là chuỗi vận tải được xem như một hệ thống hợp nhất tổng thể. Ý tưởng 'cửa đến cửa' đã biến các nhà khai thác cảng thành các tập đoàn logistics. Các dịch vụ bao gồm kho bãi, phân phối, dịch vụ logistics gia tăng giá trị như định hướng khách hàng địa phương. Rất nhiều nhà khai thác cảng thực hiện vận tải đa phương thức để tạo lên cầu nối giữa cảng và nội địa.

Do liên kết dọc và ngang, hình thành các nhà khai thác cảng khổng lồ. 20 nhà khai thác hàng đầu có khối lượng bốc xếp 350 triệu TEU (66,8% thị phần thế giới). Năm nhà khai thác lớn nhất theo số liệu năm 2009:

Nhà khai thác	Quốc gia	Khối lượng (Tr. TEU)	Thị phần thế giới (%)
HPH	Hồng Kông	64,2	12,2
APMT	Hà Lan	56,9	10,9
PSA	Singapore	55,3	10,5
DPW	Ả rập	45,2	8,6
Cosco	Trung quốc	32,5	6,2

Những năm gần đây các hãng tàu đã lựa chọn có các cảng riêng của mình, điều này có nghĩa khái niệm truyền thống xếp dỡ và vận chuyển trở nên mờ hồ. Khi trọng tải tàu tăng thì việc kiểm soát sự phối hợp lịch trình vận chuyển-xếp dỡ rất quan trọng. Xu hướng này ngày càng tăng.

## **6. Cảng trung tâm và trung tâm logistics**

### **6.1. Cảng trung tâm**

Mức độ cạnh tranh giữa các cảng trung tâm ngày càng khốc liệt do các cảng của các quốc gia đang nổi được đầu tư phát triển để cạnh tranh với các cảng của các quốc gia phát triển. Do sự cạnh tranh, các liên minh hàng hải và các hãng tàu có lợi thế trong đàm phán để sử dụng cảng hoặc quyết định cảng đến. Các cảng đang mất lợi thế đàm phán và bắt buộc phải có mớn nước sâu, chất lượng dịch vụ, năng suất, hiệu quả, kết cấu hạ tầng giao thông nội địa. Điều đó có nghĩa phải được đầu tư phát triển để thu hút khách hàng.

Để đảm bảo cảng trung tâm thành công cần:

- Vị trí địa lí: Gần các tuyến hàng hải chủ yếu;
- Thời gian phục vụ tàu nhanh;
- Chất lượng dịch vụ, hiệu quả và năng suất;
- Cước phí hợp lí;
- Mớn nước sâu, tiếp nhận tàu có trọng tải lớn, thiết bị hiện đại;
- Mạng lưới vận chuyển bao trùm các cảng feeder xung quanh;
- Có trung tâm logistics hỗ trợ các dịch vụ gia tăng giá trị;
- Thủ tục, giấy tờ đơn giản;
- Công nghệ thông tin hiện đại;
- Hạ tầng cho vận tải đa phương thức - kết nối mạng giao thông nội địa và các trung tâm phân phối;
- Sự phát triển kinh tế của miền hậu phương.

Rất nhiều cảng trên thế giới đang cố gắng thỏa mãn các điều kiện trên để trở thành cảng trung tâm bằng cách thực hiện nhiều chính sách mới về tổ chức, kết cấu hạ tầng, quy chế...

### **6.2. Các trung tâm logistics**

Toàn cầu hóa là nhân tố tác động mạnh nhất đến các khuynh hướng của kinh tế thế giới, thúc đẩy mạnh mẽ quan hệ kinh tế, chính trị giữa các quốc gia. Toàn cầu hóa đã tạo dựng một thị trường chung và các doanh nghiệp tập trung vào việc tối đa ưu thế cạnh tranh khi tìm kiếm nguồn cung và cung ứng sản phẩm. Rất nhiều nhân tố như tiêu chuẩn hóa các cấu thành sản phẩm, chi phí vận tải thấp và cách mạng công nghệ thông tin đã tạo khả năng cho các công ty tìm kiếm nguồn đầu vào và cung ứng đầu ra cho thị trường thế giới.

Một trong những khuynh hướng cơ bản của cảng là phát triển các khu vực sau cảng thành trung tâm logistics hoặc khu thương mại tự do để thực hiện hiệu các hoạt động logistics bổ sung giá trị và thu hút các công ty logistics thế giới. Lợi thế của các khu vực định hướng logistics là thu hút đầu tư nước ngoài và tạo việc làm, đồng thời nó cũng đảm bảo luồng hàng cho cảng.

Rất nhiều cảng đã định hướng phát triển thành cảng trung tâm để tận dụng những lợi thế này thông qua việc xây dựng các hạ tầng cơ sở cần thiết, tiếp thị các ưu thế và khuyến khích đầu tư. Như vậy cạnh tranh giữa các cảng hướng đến trung tâm logistics toàn cầu hoặc trung tâm xếp dỡ toàn cầu ngày càng khốc liệt.

Do cạnh tranh giữa các trung tâm logistics, hầu hết các cảng đang cố gắng trở thành trung tâm phân phối để thu hút các công ty logistics và các nhà sản xuất quốc tế. Điều này đòi hỏi cảng và sự quyết tâm hỗ trợ mạnh mẽ của chính phủ để đảm bảo môi trường kinh doanh ổn định, tin cậy.

## **TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1] Korea Maritime Institute, *Free Trade Zone and Port Hinterland Development* United Nations, New York, 2005.
- [2] REPORT BY THE UNCTAD SECRETARIAT, *Review of Maritime Transport 2011*, United Nations, 2011.

**Người phản biện: TS. Đặng Công Xưởng**