- Chiều sâu nước : d = 11 m ;

Kết quả thu được như sau

- Chiều cao sóng cực đại :H_m = 0,323 m ;
- Chiều dài sóng : L = 11,45 m ;
- Chu kỳ sóng : T = 2,8 s ;

3.2. Kết luận

Qua tính toán ta thấy sóng tàu phụ thuộc chủ yếu vào vận tốc tàu, kích thước tàu và chiều sâu nước.Việc xác định thông số sóng tàu cho thấy tàu di chuyển với vận tốc lớn sinh ra sóng tàu có chiều cao đáng kể, có tác động không nhỏ tới sự ổn định của tuyến luồng và mái dốc ven bờ, các phương tiện nổi. Việc đánh giá đúng tác động đó giúp ta có thể đưa ra được giải pháp giảm thiểu ảnh huởng của sóng tàu tới ổn định tuyến luồng, các phương tiện nổi.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Nguyễn Đăng Cường, *Động lực tàu thủy*. NXB Khoa học Kỹ thuật, 2005.
[2] Jonas Athage, "*Ship-induced waves and sediment transport in Göta River, Sweden,*" Department of Building and Environmental Technology, Lund University, 2006.
[3] Volker Bertram, *Practical ship hydrodynamics*: Elsevier, 2000.
[4] USACE, "*EM 1101-2-1100* ", 2003.
[5] D.L. Kriebel, Seelig, W., và Judge, C, "*A Unified Description of Ship-Generated Waves*," 2003.

Người phản biện: TS. Phạm Văn Trung

ĐỀ XUẤT XÂY DỰNG TRUNG TÂM DỊCH VỤ HẬU CẦN CẢNG BIỂN TẠI KHU VỰC CẢNG BIỂN HẢI PHÒNG

Proposing to etablish the port logistics center in the area of Haiphong seaports

TS. ĐẶNG CÔNG XƯỞNG

Khoa Kinh tế Vận tải biển, Trường ĐHHH

Tóm tắt

Bài báo nêu vai trò, tác dụng và các chức năng chính của Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển, cùng kinh nghiệm của các quốc gia trên thế giới. Thông qua việc đánh giá thực trạng hoạt động của dịch vụ hậu cần cảng tại khu vực cảng biển cũ ở Hải Phòng, bài báo nêu lên những lý do cần thiết phải xây dựng Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển tại khu vực cảng biển mới của Hải Phòng (khu Đình Vũ - Lạch Huyện). Trên cơ sở các khu vực địa lý thực tế, bài báo đề xuất các phương án xây dựng Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển, góp phần nâng cao năng lực của các cảng tại khu vực cảng biển Hải Phòng.

Abstract

The article mentions the role, effects and main functions of the port logistics center, with the experience of other countries around the world. Through assessing the current status of operation of port logistic services in the old seaport in Hai Phong, the article points out the reasons for the need to build logistics center at the new seaports in Hai Phong (the Dinh Vu - Lach Huyen). On the basis of geographical reality, the paper proposed the plans to etablish port logistics center, contributes to increase the ability of the port at sea port area of Hai Phong.

1. Những vấn đề chung về Dịch vụ hậu cần cảng biển

Dịch vụ hậu cần cảng biển hay dịch vụ hậu cần sau cảng là những công việc phục vụ cho hàng hóa, hành khách và các loại phương tiện đến cảng nhằm mục đích luân chuyển thuận lợi, nhanh chóng và đạt hiệu quả. Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng là một khu vực được trang bị cơ sở vật chất và kết nối với hệ thống giao thông ở địa bàn và khu vực, tạo thuận lợi tối đa cho vận tải và phân phối hàng hóa.

Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển (TTDVHCCB) có vai trò lớn trong chuỗi vận tải. Nó đóng vai trò thu gom, phân loại và làm các thủ tục cần thiết cho hàng hoá xuất nhập khẩu. Vì vậy, góp phần làm giảm thời gian ứ đọng hàng và giảm tối đa các chi phí liên quan như: lưu kho, chờ

đợi thủ tục, vận chuyển.... Đặc biệt, hoạt động nhịp nhàng và hiệu quả của Trung tâm trong việc kết nối các phương thức vận tải sau cảng có tác động lớn đến việc giảm ách tắc hàng hóa đến cảng.

Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển có các chức năng hoạt động chính sau: Dịch vụ vận tải, xếp dỡ hàng hóa; Dịch vụ giao nhận, lưu kho bãi; Dịch vụ gom hàng; Dịch vụ phân phối và các dịch vụ Logistic giá trị gia tăng (VALS – Value added logistics services) như: dịch vụ đóng gói, kê khai hải quan, dịch vụ nhãn mác, mã vạch, dịch vụ quản lý, theo dõi hàng hóa....

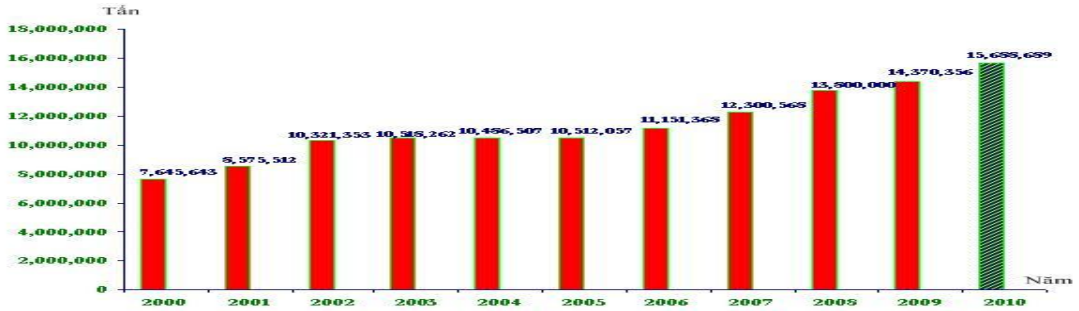
Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển có nhiều loại tùy theo từng tiêu chí: Theo cự ly đến cảng có Trung tâm dịch vụ nằm trong cảng, gần cảng biển và Trung tâm cách xa cảng. Theo quy mô thì Trung tâm dịch vụ được phân thành 5 loại: Trung tâm dịch vụ hậu cần cấp toàn cầu, cấp khu vực, cấp quốc gia, cấp địa phương và cấp doanh nghiệp.

Theo kinh nghiệm của các nước trong khu vực và thế giới về phát triển TTDVHCCB ở Châu Âu như Bỉ, Hà Lan, Đức hoặc ở Châu Á như: Nhật Bản, Trung Quốc, Thái Lan .... tuy các nước có những hình thức tiếp cận và phương thức phát triển khác nhau tùy theo đặc thù của mỗi quốc gia, nhưng có thể rút ra những kinh nghiệm chung về sự phát triển Trung tâm dịch vụ này như sau:

- Nhà nước tập trung phát triển hạ tầng giao thông vận tải kết nối các cảng biển với các quốc lộ, tỉnh lộ... và các mạng lưới trong hệ thống vận tải quốc gia như: đường sắt, bộ, đường thủy....
- Nhà nước có thể đầu tư hoặc huy động từ khu vực tư nhân để xây dựng các Trung tâm hậu cần cấp khu vực và quốc gia, đồng thời đề ra cơ chế, chính sách khuyến khích phát triển loại hình dịch vụ này.
- Các thành phần kinh tế (kể cả khu vực kinh tế tư nhân) đều được tự do tham gia và cạnh tranh trong lĩnh vực dịch vụ hậu cần cảng biển. Tư nhân tự bỏ vốn đầu tư xây dựng, tự kinh doanh khai thác các loại hình dịch vụ trong Trung tâm.

2. Thực trạng hoạt động dịch vụ hậu cần cảng biển tại khu vực Hải Phòng

Thống kê khối lượng hàng qua cảng Hải Phòng qua các năm từ 2000 đến 2010, ta thấy, lượng hàng qua cảng ngày càng tăng, với tốc độ trung bình tăng hàng năm trên 10%, đến năm 2010 lượng hàng tăng gấp 2 lần so với năm 2000. Đặc biệt là hàng container, trong những năm gần đây, lượng hàng qua cảng tăng đột biến (minh họa trên 2 biểu đồ).



Hình 1. Lượng hàng qua cảng Hải Phòng từ 2000 đến 2010.

Hình 2. Lượng hàng container qua cảng Hải Phòng từ 2000 đến 2010.

3. Hoạt động của các đơn vị dịch vụ hậu cần thuộc Tổng Công ty hàng hải Việt Nam

Công ty cổ phần container Việt Nam (Viconship)

- Cơ sở vật chất:

• Cầu tàu Green port: GREENPORT là hệ thống cầu cảng của VICONSHIP có tổng chiều dài cầu tầu là 371,5 m với độ sâu trước bến là -8 m. Green Port được trang bị 4 cần trục, trọng tải 40T đảm bảo cho việc bốc xếp container tại cầu cảng nhanh chóng.

• Kho bãi: kho ở bãi Chùa Vẽ (CY1), diện tích 6ha; khu vực Đình Vũ (CY2) với diện tích 3ha.

- Các dịch vụ chủ yếu hiện nay: Khai thác bãi để vỏ Container cho một số hang tàu Maesrk, Happag Lloyd, Evergreen, khai thác hàng đóng ghép tại kho cho hãng Freight forwarder ASC, Birkkart, vận chuyển container bằng ô tô.

Công ty vận tải quốc tế Nhật - Việt (VIJACO)

- Các dịch vụ chính: Đại lý vận tải - giao nhận hàng không, đường biển và đường bộ theo phương thức "Door to door"; Dịch vụ kho Ngoại quan; Khai thuê Hải Quan; Vận chuyển các loại hàng hoá trong container, hàng rời, hàng siêu trường - siêu trọng; Lắp đặt máy móc, thiết bị tại chân công trình. Ngoài ra hiện nay Vijaco cũng tham gia với Viconship Hải Phòng khai thác kho bãi cho một số hãng nhưng khối lượng không lớn.

Công ty Đại lý tàu biển (Vosa Hải Phòng)

- Cơ sở vật chất : 10ha bãi thuê chất lượng thấp tại khu vực Chùa Vẽ, trong bãi không có thiết bị chuyên dụng, bốc xếp container bằng cần cẩu.

- Các dịch vụ chính: Đại lý tàu hàng rời, đại lý cho hãng container Dongnama và một số hãng Freight forwarder như Wagon, Silbet, khai thác kho bãi.

Công ty đại lý Container phía Bắc (Nothern Freight)

- Cơ sở vật chất 9000m^2 bãi chất lượng khá, 1000m^2 kho mới xây chất lượng tốt, phương tiện xếp dỡ không chuyên dụng.

- Các dịch vụ chính :

• Giao nhận, vận tải đường biển, đường không, đường sắt và đường bộ và đường thủy nội địa

• Giao nhận, vận tải hàng công trình

• Dịch vụ khai thuê Hải Quan & Các dịch vụ từ cửa đến cửa

• Gom hàng lẻ, khai thác vận hành CY/CFS

• Vận tải hàng hóa quá cảnh, chuyển khẩu và tạm nhập tái xuất và xuất nhập khẩu ủy thác

• Đại lý hàng hải và môi giới thuê tàu.

Công ty phát triển Hàng Hải (Vimadeco):

- Là đơn vị được Tổng công ty giao nhiệm vụ chủ yếu là đầu tư cơ sở hạ tầng cho ngành nên không trọng tâm vào phát triển dịch vụ giao nhận container.

- Cơ sở vật chất: 25ha bãi tại Hải Phòng, 10.000m^2/800m^2 kho ICD tại Gia Lâm, Hà Nội; phương tiện xếp dỡ chuyên dụng; 2 xe ô tô vận chuyển container chuyên dụng.

- Các dịch vụ chính: Đại lý tàu hàng rời, vận chuyển ô tô, đầu tư phát triển kho bãi, là đơn vị đầu tiên ở khu vực phía Bắc tổ chức khai thác ICD tại Gia Lâm.

Công ty liên doanh Vinabridge:

- Cơ sở vật chất: 3ha bãi chất lượng tốt, 800m^2 kho chất lượng trung bình, 20 ô tô xe chuyên dụng, phương tiện xếp dỡ container chuyên dụng.

- Các dịch vụ chính: Đại lý cho hãng tàu K'line, vận chuyển ô tô, khai thác kho bãi.

Chi nhánh Inlaco Sài Gòn:

- Cơ sở vất chất: 10ha bãi chất lượng khá tại khu vực Chùa Vẽ

- Là đơn vị hoạt động trên lĩnh vực đại lý cho tàu vận chuyển container rất năng động, thị phần tăng liên tục trong thời gian qua và hiện nay đang phát triển mạnh thêm phần đại lý vận chuyển.

4. Hoạt động của các đơn vị ngoài Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Công ty TNHH một thành viên giao nhận kho vận ngoại thương (Viettrans Hải Phòng):

- Cơ sở vật chất: gần 5ha kho bãi và chất lượng thấp ở khu vực kho 3 Lạc Viên, gần 60 đầu xe vận chuyển nhưng rất ít xe vận chuyển container chuyên dụng.

- Các dịch vụ chính: Đại lý cho hãng tàu Happaglloyd, LoydTriestino, hãng Fright Forwarder.

Công ty cổ phần vận tải và thuê tàu (Vietfracht):

Các dịch vụ chính: Đại lý cho hãng tàu MOSK, NOL&APL và nhiều freight forwarder nước ngoài.

5. Đánh giá về các hoạt động dịch vụ hậu cần cảng ở khu cảng biển cũ Hải Phòng:

- Về hệ thống kho bãi tại khu vực Hải Phòng

Hiện tại khu vực Hải Phòng có khoảng 30 khu kho bãi container với tổng diện tích khoảng 72,3ha nhưng với gần 20 chủ sở hữu khác nhau nên các khu kho bãi phân chia nhỏ lẻ, manh mún, thường từ 1 ha đến 6 ha. Hầu hết, trang thiết bị xếp dỡ, công nghệ làm hàng tại kho bãi rất hạn chế nên năng lực thông qua của các bãi thấp, chưa đáp ứng nhu cầu của thị trường.

TT	Tên bãi	Diện tích (ha)	Sức chứa (Teus)
1	Bãi Công ty CP hàng hải	8,5	4.250
2	Bãi Viconship (Green port) (gồm 3 khu bãi, bãi 1 tại Chùa Vẽ 8ha; 2 bãi tại Đình Vũ mỗi bãi rộng 2ha)	12,0	6.000
3	Bãi Công ty 128 Hải Quân giai đoạn 1	6,1	3.500
4	Bãi công ty cổ phần hàng hải Hà nội	3,8	2.000
5	Bãi Vinaship (Công ty vận tải biển 3)	3,0	1.500
6	Bãi công ty Traco	3,0	1.500
7	Bãi Vinatran	2,6	1.200
8	Bãi Công ty Hải Minh	2,0	1.000
9	Bãi Đông Hải	2,2	1.100
10	Bãi Công ty Dịch vụ Cơ điện	1,6	800
11	Công ty Vinabrut	1,5	700
12	Bãi Công ty LD Việt Nhật	1,0	500
13	Bãi Công ty Đại lý vận tải Quốc tế	1,0	500
14	Bãi ILACO Sài Gòn	1,0	500
15	Bãi Vinalines – Hải Phòng	8 (giai đoạn 1) 8,1ha (2015)	4.000 4.200
16	Các kho bãi khác	15,0	8.000
	Tổng cộng	**72,3**	**37.000**

- *Về số lượng doanh nghiệp hoạt động*: Tổng số 69 doanh nghiệp, hoạt động trong 9 lĩnh vực dịch vụ hàng hải tại cảng theo cách phân loại dịch vụ cũ của Việt Nam. Số liệu ở bảng sau:

Khoản mục	*Số doanh nghiệp*	*Cơ cấu (%)*
Tổng số doanh nghiệp	69	100
1. Theo loại hình dịch vụ đăng ký		
Đại lý tàu biển	37	53,6
Đại lý vận tải đường biển	34	49,2
Môi giới hàng hải	21	30,4
Cung ứng tàu biển	31	44,9
Kiểm đếm hàng hóa	12	17,4
Lai dắt tàu biển	5	7,2
Sửa chữa tàu biển tại cảng	19	27,5
Vệ sinh tàu biển	10	14,5
Xếp dỡ hàng hóa tại cảng	10	14,5
2. Theo số lượng loại hình dịch vụ		
Doanh nghiệp <3 dịch vụ	40	58
DN từ 3-5 dịch vụ	24	34,8
DN >5 dịch vụ	5	7,2

<Nguồn: Báo cáo tổng hợp đề án quy hoạch phát triển kinh tế biển Hải Phòng đến năm 2020 >.

Như vậy, theo phân loại của WTO thì các loại hình dịch vụ tại cảng thuộc nhóm 2 (Dịch vụ hỗ trợ hàng hải) gồm 6 loại dịch vụ và nhóm 3 (Tiếp cận/sử dụng dịch vụ cảng) gồm 9 loại hình dịch vụ.

- Về khả năng cạnh tranh: Hầu hết các doanh nghiệp ở Hải Phòng có quy mô nhỏ, vốn đầu tư ít, trình độ chuyên môn của cán bộ thấp, khả năng tìm kiếm và mở rộng thị trường, đặc biệt các thị trường nước ngoài rất hạn chế, ngoại trừ những doanh nghiệp được sự " ưu ái" của nhà nước, nên đa số các doanh nghiệp trong nước nói chung cũng như ở Hải Phòng nói riêng đều không thể cạnh tranh được với những tập đoàn lớn trên thế giới như APL, Mitsui OSK, Maersk logistics, NYK logistics…. với khả năng cạnh tranh lớn, bề dày kinh nghiệp, nguồn tài chính khổng lồ và có một hệ thống mạng lưới đại lý dày đặc, hệ thống kho hàng chuyên dụng, dịch vụ khép kín trên toàn thế giới, trình độ tổ chức cũng như chuyên môn cao, họ đã và đang từng bước xâm nhập và dần dần chiếm lĩnh thị trường Việt Nam theo lộ trình hội nhập trong lĩnh vực dịch vụ hàng hải.

Với khu vực cảng biển mới của Hải Phòng (khu Đình Vũ - Lạch Huyện), do mặt bằng rộng, các cảng bắt đầu triển khai xây dựng, có nhiều khu công nghiệp và hạ tầng được quy hoạch và trang bị đồng bộ, rất cần có quy hoạch tổng thể xây dựng một Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển cấp quốc gia. Hơn nữa, năng lực các kho bãi hiện có của các doanh nghiệp phục vụ các bến cảng cũ không thể đáp ứng lượng hàng qua cảng rất lớn khi các cảng mới đi vào khai thác. đồng thời việc xây dựng Trung tâm này sẽ tránh được sự manh mún của hạ tầng phục vụ kinh doanh, đồng thời thu hút các doanh nghiệp bỏ vôn đầu tư xây dựng kho bãi theo quy hoạch nhằm phát triển mạnh dịch vụ này.

6. Đề xuất xây dựng Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển tại khu vực Hải Phòng

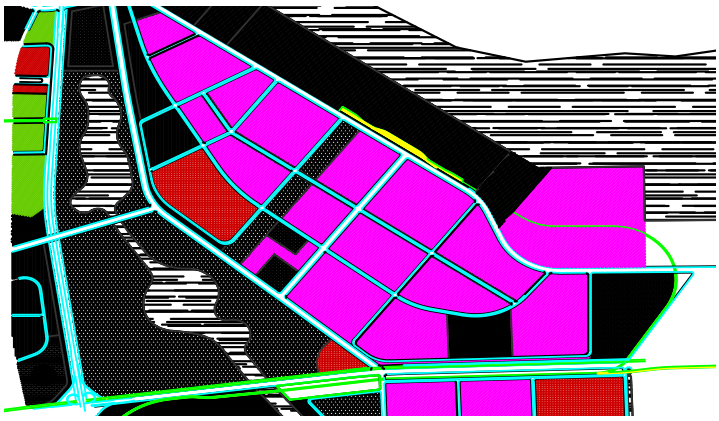
Có hai phương án đề xuất xây dựng Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển cấp quốc gia tại khu cảng biển mới của Hải Phòng như sau:

Phương án 1: Xây dựng trung tâm DVHCCB ở ngay sau khu Tân Cảng Đình Vũ, sau tuyến hậu phương của cảng. Phía Đông Bắc giáp với khu vực bãi hậu phương, phía Tây Nam giáp khu vực nhà điều hành, phía Tây Nam và Đông Nam giáp đường trục khu công nghiệp Đình Vũ. Đây là khu vực vô cùng thuận lợi, gần cảng, gần các tuyến giao thông quan trọng và nằm trong quy hoạch phát triển khu kinh tế Đình Vũ- Cát Hải và đặc biệt có những lợi thế sau:

- Giảm được chi phí giải phóng hàng khỏi cảng, giảm ùn tắc, ứ đọng hàng hóa góp phần tối đa nâng cao sản lượng hàng thông qua cảng.

- Kết nối trực tiếp với mạng giao thông đường sắt quốc gia (đường sắt Đình Vũ - ga Hải Phòng – Hà Nội) và kết nối với các quốc lộ lớn thuộc hệ thống giao thông đường bộ: quốc lộ 5, quốc lộ 10, quốc lộ 18 và đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng.

- Có thể kết nối với mạng lưới giao thông thủy nội địa phục vụ các khu công nghiệp tại các tỉnh bằng đường sông.



Hình 3.

- Thuận lợi trong việc rút trả hàng, phân loại và đóng gói hàng hóa cho các doanh nghiệp trong khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải hoặc phục vụ cho các kho bãi, các ICD tại các tỉnh, khu công nghiệp khác.

Phương án số 2: Xây dựng tại khu vực Tân Vũ, phường Tràng Cát, Quận Hải An.

Khu vực này có vị trí địa lý thuận lợi: phía Nam giáp đường ô tô cao tốc Hà Nội – Hải Phòng, phía đông cách nút giao thông Đình Vũ khoảng 5km và nằm ngay nút giao thông đường ô tô Tân Vũ – Lạch Huyện, cách hệ thống cảng cũ Hải Phòng 2km, cách cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng 15km, cách trung tâm thành phố Hải Phòng 5km.

Hình 4. Sơ đồ quy hoạch khu Tân Vũ.

Khu vực này khá thuận lợi trong việc kết nối giao thông với hệ thống giao thông quốc gia như quốc lộ 5, quốc lộ 10, 18..., nằm trên trục phát triển Hải Phòng – Hà Nội - Quảng Ninh. Như vậy sẽ tạo thuận lợi cho việc phát triển dịch vụ hậu cần sau cảng trong việc trung chuyển, phân phối hàng hóa đến và đi khỏi cảng.

7. Đề xuất lựa chọn phương án có lợi

Trong hai phương án trên, lựa chọn phương án có lợi là phương án 2. Vì ngoài các thuận lợi đã nêu ở trên, cón có những điểm nổi trội của phương án 2 như sau:

- Với ưu thế mặt bằng và không gian rộng, không bị hạn chế nên có thể quy hoạch mở rộng diện tích kho bãi khi quy mô Trung tâm phát triển trong trong lai.

- Tập kết và phân loại, đóng rút hàng cho toàn bộ các cảng khu hạ lưu sông Bạch Đằng, Khu hạ lưu Sông Chanh và cảng cửa ngõ Lạch Huyện, vì khoảng cách từ Trung tâm đến các cảng tương đối gần.

- Có khả năng kết nối với các phương thức vận tải khác thông qua việc kết nối với mạng lưới giao thông quốc gia.

- Thuận tiện cho việc phục vụ cho các khu công nghiệp tại Đình Vũ hoặc trong khu vực Hải Phòng.

Như vậy, việc quy hoạch xây dựng Trung tâm dịch vụ hậu cần cảng biển cho khu vực cảng mới ở Hải Phòng (khu Đình Vũ - Lạch Huyện) là hết sức cần thiết thông qua vai trò và tác Động đến hoạt động của các cảng. Trung tâm ra đời sẽ góp phần đắc lực cho việc giải phóng hàng tại các cảng, nâng cao sản lượng hàng qua cảng, tránh ùn tắc, giảm chi phí khá lớn cho các công việc trung gian và ứ đọng hàng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Quy hoạch khu kinh tế Đình Vũ – Cát Hải, Hải Phòng.

[2] Báo cáo dự án Đầu tư cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện.

[3] Quy hoạch thành phố Hải Phòng và các khu công nghiệp.

[4] Tài liệu về hội nhập WTO về dịch vụ vận tải biển.

Người phản biện: TS. Vũ Trụ Phi

FFA - CÔNG CỤ HIỆU QUẢ HẠN CHẾ RỦI RO THỊ TRƯỜNG CƯỚC CHO CÁC DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

FFA-The effective Tool Limit Risks on the Freight Market for Vietnamese Shipping Companies

TS. NGUYỄN HỮU HÙNG; KS. NGUYỄN MINH ĐỨC
Khoa Kinh tế Vận tải biển, Trường ĐHHH

Tóm tắt

Giá cước vận tải biển, giống như giá các loại hàng hóa và dịch vụ khác cũng chịu ảnh hưởng của quy luật cung cầu. Tuy nhiên, giá cước vận tải biển là một yếu tố cực kỳ biến động. Sự biến động này là điều mà cả chủ tàu, người khai thác tàu và người thuê tàu đều không mong muốn. Forward Freight Agreement (FFA) ra đời với mục đích khởi nguồn là công cụ cho các bên liên quan trong quá trình vận tải đường biển quản lý và hạn chế rủi ro khi có biến động giá cước. Cho đến ngày nay, FFA được sử dụng rộng rãi nhưng phổ biến hơn cho các mục đích khác với khả năng mang lại những lợi ích cao hơn cho nhà đầu tư. Tại Việt Nam, các công cụ phái sinh còn mới mẻ thậm chí còn chưa phổ biến ngay cả trên thị trường giao dịch chứng khoán. Khả năng sử dụng hiệu quả các công cụ phái sinh, bao gồm cả FFA đối với các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam do đó còn nhiều hạn chế. Bài báo này tóm lược những điểm cần biết cơ bản về FFA và bước đầu bàn đến việc sử dụng công cụ này tại các doanh nghiệp Việt Nam.

Abstract

Freight rates, like other commodities and services are influenced by the rule of supply and demand. However, freight rates are extremely volatile due to number of reason. This volatility is clearly not what both ship owners, ship operators and charterers expect. Freight Forward Agreement (FFA) was born originally to be a tool for risk management which can help players survive with freight rate's volatility. Nowadays, FFA are used widely but more popularly for the purpose of seeking higher profit. In Vietnam, derivatives tools are new even with the stock market. The effective application these tools including