

# Nghiên cứu, kiến nghị mô hình phát triển cảng trung chuyển quốc tế tại khu bến Cái Mép, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu

## Research and recommend the development model of international transshipment port at Cai Mep wharf area, Ba Ria - Vung Tau province

Lê Văn Thúc

Cảng vụ Hàng hải Vũng Tàu

Tác giả liên hệ: levanthuc.vinamarine@gmail.com

Ngày nhận bài: 9/6/2023; Ngày chấp nhận đăng: 5/7/2023

### Tóm tắt:

Toàn cầu hóa đã thay đổi phương thức tổ chức khai thác cảng và hướng các quốc gia có cảng biển nước sâu phải nỗ lực tận dụng lợi thế địa lý để phục vụ các dòng chảy thương mại và hưởng lợi từ hoạt động cung ứng dịch vụ, hậu cần thông qua việc hình thành cảng trung chuyển quốc tế và là “mắt xích” quan trọng trong chuỗi giá trị toàn cầu. Không nằm ngoài xu thế đó, khu bến cảng Cái Mép được lựa chọn quy hoạch phát triển là cảng trung chuyển quốc tế theo quyết định của Thủ tướng Chính phủ. Tuy nhiên, trong nhiều năm qua khu bến cảng Cái Mép chủ yếu chỉ khai thác hàng xuất, nhập khẩu của Việt Nam và sản lượng hàng trung chuyển chỉ chiếm tỷ trọng trên 4% so với tổng sản lượng hàng qua cảng, kém xa tỷ lệ hàng trung chuyển qua các cảng trung chuyển quốc tế trên thế giới (khoảng 30-40%). Mục đích bài báo nhằm đánh giá vướng mắc và nghiên cứu mô hình phát triển phù hợp cho khu bến cảng Cái Mép, qua đó kiến nghị cơ chế, chính sách “đột phá” để hỗ trợ việc hình thành và phát triển cảng trung chuyển quốc tế Cái Mép.

**Từ khóa:** Mô hình khai thác cảng; Dịch vụ hậu cần; Cảng trung chuyển quốc tế; Cảng trung tâm trung chuyển quốc tế; Cảng tự do.

### Abstract:

Globalization has changed the methods and processes of port operations and forced coastal countries with deep-water ports to exert every effort to leverage their geographical advantages to serve trade flows and benefit from supply and logistics activities by establishing an international transshipment port and is an important "link" in the global value chain. In line with this general trend, the Cai Mep port area has been selected and approved for planning as an international hub port based on the decision of the Prime Minister. However, in recent years, the Cai Mep port area has mainly handled Vietnam's import and export goods, and the volume of transshipment cargo through this area only accounts for over 04 percent of the total volume of container cargo through the port, which lags far behind transshipment rate of international hub ports in the world (about 30 – 40 percent). This article is to evaluate some issues in attracting transshipment flows to the Cai Mep port area and research to propose an appropriate management model for this port area, along with suggesting several

innovative mechanisms and policies to support the establishment and development of the Cai Mep international hub port.

**Keywords:** The port operation model; Logistics; International transshipment port; Hub port; Free port.

## 1. Giới thiệu

Mặc dù Ngân hàng Thế giới (World Bank) và tổ chức Standard & Poor Market Research vừa phát hành chỉ số CPPI (Container Port Performance Index) năm 2022 [1], khi đánh giá hiệu quả hoạt động của 348 cảng container và dữ liệu của 10 hãng tàu container lớn nhất thế giới, đã đánh giá khu bến Cái Mép thứ hạng cao (thứ 13/348) và nhiều năm qua được Thủ tướng quy hoạch phát triển là cảng trung chuyển quốc tế nhưng thực tế, khu bến này vẫn chủ yếu khai thác hàng xuất - nhập khẩu của Việt Nam, còn hàng container trung chuyển qua cảng chiếm tỷ lệ rất nhỏ, khoảng trên 4% so với tổng sản lượng hàng qua cảng hàng năm (hàng trung chuyển năm 2020 là 362.893 teus; năm 2021 là 372.823 teus; năm 2022 là 447.590 teus) và từ đầu năm 2023 đến nay, hiệu quả khai thác khu bến bắt đầu suy giảm mạnh sau 7 năm tăng trưởng liên tục ở mức hai con số do phát huy được vai trò cảng cửa ngõ (Gateway Port), thu hút được hàng container xuất - nhập khẩu của Việt Nam trên các tuyến “tàu Mẹ” hành trình biển xa đi châu Âu, châu Mỹ và do tác động tích cực từ các chính sách, giải pháp cấp bách nhằm hỗ trợ doanh nghiệp nâng cao hiệu quả khai thác cảng của Bộ Giao thông vận tải và tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu. Hiện nay sản lượng hàng qua khu bến Cái Mép đã bão hòa bởi nguồn hàng xuất - nhập khẩu tại khu vực phía Nam là hữu hạn (năm 2023 dự kiến sản lượng hàng hóa tăng trưởng âm) và trong bối cảnh Việt Nam bị tác động tiêu cực của khủng hoảng kinh tế toàn cầu khiến lượng hàng container xuất - nhập khẩu qua khu bến giảm sâu (5 tháng đầu năm 2023 giảm 24% so với cùng kỳ năm 2022), trong điều kiện hàng container trung chuyển qua cảng không thu hút được trong nhiều năm và sự cạnh tranh từ các cảng trung chuyển tại khu vực Nội Á ngày càng lớn khiến hoạt động khai thác gặp nhiều khó khăn.

Mặc dù được quy hoạch, định hướng phát triển là cảng trung chuyển quốc tế nhưng cơ chế, chính

sách hỗ trợ chưa tương thích, nên không thu hút được hàng trung chuyển (hàng từ nước ngoài đưa vào khu vực trung chuyển để lưu giữ; đóng gói; đóng ghép hàng, sang vỏ container; chế biến đơn giản; bổ sung giá trị gia tăng;... và sau đó đưa ra nước ngoài) qua cảng, dẫn tới các cảng trong khu bến Cái Mép phải cạnh tranh với nhau, thậm chí có thể phải cạnh tranh với các cảng khu vực Thành phố Hồ Chí Minh để giữ thị phần hàng container xuất - nhập khẩu, hệ quả là hiệu quả kinh doanh cảng không được như kỳ vọng và nếu hiện trạng không thay đổi tích cực sẽ thay đổi chính sách ưu tiên đầu tư hiện đại hóa công nghệ khai thác cảng của các nhà đầu tư khai thác cảng hàng đầu thế giới đang tham gia liên kết khai thác tại đây và sẽ không thuyết phục, thu hút được các hãng tàu hàng đầu thế giới tiếp tục thiết lập, duy trì các tuyến tàu container quốc tế đến khu bến Cái Mép.

Bài báo đề xuất mô hình phát triển cảng trung chuyển quốc tế hoặc cảng trung tâm trung chuyển quốc tế phù hợp có thể áp dụng đối với khu bến Cái Mép; bên cạnh đó, tác giả phân tích nguyên nhân cơ bản dẫn đến khu bến Cái Mép chưa thật sự thu hút hàng container trung chuyển quốc tế và xác định cơ chế, chính sách hỗ trợ để phát triển khu bến này.

## 2. Đánh giá bất cập đối với hàng trung chuyển và lựa chọn mô hình (cơ chế) cảng trung chuyển quốc tế tại Cái Mép

Qua nghiên cứu và thảo luận, tổng hợp ý kiến từ các chủ tàu container, chủ cảng, một số doanh nghiệp Logistics, việc khu bến Cái Mép chưa thể trở thành cảng trung chuyển quốc tế và thực tế chưa thu hút được hàng trung chuyển qua cảng, ngoài một số nguyên nhân do cơ sở hạ tầng “mềm”, kết cấu hạ tầng sau cảng chưa đồng bộ; chi phí Logistics cao; chính sách và đầu tư công nghệ chưa hợp lý; hạ tầng kết nối liên vùng, khu vực hay kết nối các hình thức vận tải đa phương thức chưa hoàn thiện; hệ thống cảng cạn, kho ngoại quan, các khu công nghiệp định

hướng xuất khẩu hay trung tâm logistics còn thiếu và yếu;... Bên cạnh đó, việc chưa có mô hình phát triển cho cảng trung chuyển quốc tế rõ ràng và các chính sách pháp luật hải quan của Việt Nam quy định về công tác quản lý, giám sát đối với hàng hóa, container trung chuyển chặt chẽ hơn nhiều so với các nước trong khu vực (Việt Nam quy định kiểm tra, giám sát hàng trung chuyển không có nhiều khác biệt so với hàng xuất khẩu hay hàng nhập khẩu) đã dẫn đến chủ tàu, chủ hàng, doanh nghiệp logistics nước ngoài hạn chế đưa hàng trung chuyển qua Việt Nam. Mặt khác, nước ta thắt chặt quản lý hàng trung chuyển nhằm ngăn ngừa buôn lậu, gian lận thương mại quốc tế thì các nước có cảng trung chuyển quốc tế trong khu vực lại có quy định quản lý, giám sát thông thoáng, ban hành nhiều chính sách ưu đãi để thu hút hàng trung chuyển qua cảng của họ nên đã tạo lợi thế cạnh tranh rất lớn so với khu bến Cái Mép. Cụ thể, tại các quốc gia có cảng trung chuyển, thủ tục khai báo đơn giản và công tác quản lý, kiểm tra, giám sát đối với hàng hóa, container trung chuyển chủ yếu thông qua ứng dụng công nghệ, trang thiết bị máy móc và hạn chế tối đa trường hợp hàng hóa bị kiểm tra trực tiếp (trừ trường hợp có dấu hiệu “rõ ràng” vi phạm pháp luật); không quy định giới hạn thời gian cho hàng trung chuyển; quy định danh mục hàng cấm trung chuyển ít hơn Việt Nam. Trong khi đó, pháp luật hải quan Việt Nam hiện nay yêu cầu thủ tục khai báo với hàng trung chuyển phức tạp và không khác biệt nhiều so với hàng xuất, nhập khẩu; yêu cầu mở tờ khai, bấm “seal” hải quan khi container trung chuyển di chuyển qua lại giữa các cảng trong cùng khu bến Cái Mép; quy định thời gian trung chuyển ngắn (chỉ 30 ngày, nhưng có thể gia hạn); quy định về phân luồng kiểm tra hàng trung chuyển cũng cơ bản tương tự hàng xuất, nhập khẩu (nếu phân vào luồng đỏ, hàng sẽ được kiểm tra thực tế; khi hàng thuộc đối tượng kiểm hóa, dù không có sai phạm cũng sẽ gây sai lệch chi tiết B/L do phải bấm lại “seal” mới và khách hàng mất nhiều thời gian điều chỉnh lại hết các chứng từ liên quan đến lô hàng trước khi rời Việt Nam);... nên trường hợp doanh nghiệp đưa hàng trung chuyển vào Việt Nam phải khai báo thủ tục nhiều hơn, tỷ lệ kiểm hóa trực

tiếp lớn hơn, thời gian thông quan chậm hơn và chi phí quản lý cao hơn so với các cảng trung chuyển quốc tế hiện tại ở khu vực Nội Á (Singapore, Xingang, Qingdao, Shanghai, Yantian, Yangshan, Kaohsiung, Busan, Tânjing Pelepas, Taipei, Ningbo, Xiamen, Hồngkong, Shanghai, Laem Chabang, Port Klang...). Hơn nữa, khi doanh nghiệp có nhu cầu thực hiện thêm dịch vụ thu gom hàng lẻ, sang vỏ container; đóng ghép hàng có nguồn gốc khác nhau, thậm chí có cả hàng từ nội địa để xuất đi nước thứ ba; dán nhãn mác;... tại khu bến Cái Mép cũng gặp khó khăn do điều kiện hậu cầu, dịch vụ logistics còn nhiều hạn chế và quy định pháp luật chông chéo, chưa rõ ràng. Do đó, nếu không kịp thời nghiên cứu, xác định mô hình phát triển phù hợp để tạo cơ chế quản lý đặc thù, thông thoáng cho hàng trung chuyển thì khu bến Cái Mép không thể thu hút được hàng trung chuyển và không thể cạnh tranh được với các cảng trung chuyển quốc tế trong khu vực. Thực tế từ bài học thực hiện không thành công cơ chế thí điểm mô hình cảng mở tại Cát Lái theo Quyết định số 37/2006/QĐ-TTg ngày 10/2/2006 của Thủ tướng Chính phủ, buộc phải tạm dừng sau hơn 10 năm triển khai cho thấy [2]: Chủ trương, định hướng đúng, quy hoạch đúng, quyết tâm chính trị cao nhưng quy định pháp luật chưa kịp thời điều chỉnh tương đồng thì khó tổ chức thực hiện và kết quả rất hạn chế, vì vậy trước hết cần có đánh giá, định hướng mô hình phát triển cho cảng trung chuyển quốc tế, tiến tới cảng trung tâm trung chuyển quốc tế phù hợp cho khu bến này để từ đó kiến nghị cơ chế, chính sách cụ thể cho nó.

Về cơ bản, mỗi mô hình cảng trung chuyển quốc tế hay cảng trung tâm trung chuyển quốc tế sẽ phù hợp với một khung pháp lý và phương thức hoạt động khác nhau. Tuy nhiên, cảng trung chuyển quốc tế là một khu vực được xác định giới hạn rõ ràng, với các quy định hải quan cho phép và thường được đầu tư cũng như sở hữu nước ngoài. Tại đó, áp dụng các chính sách thuận lợi, “đột phá” về hải quan (ngoài các yêu cầu cắt giảm những rào cản hải quan theo thỏa thuận thương mại tự do ở cấp độ song phương, khu vực và đa phương do quốc gia ký kết)

và thuế để thu hút các nhà đầu tư cũng như chủ thể liên quan. Khi thiết lập, các nước đều có mục tiêu biến khu cảng trung chuyển của mình như một điểm nút về cấu trúc trong chuỗi cung ứng, tạo nên giá trị gia tăng và lấy thuận lợi hóa thương mại để thu hút, định hướng dòng hàng hóa, dịch vụ và thiết lập, tích hợp, vận hành hệ thống vận tải đa phương thức, hệ thống phân phối với khai thác bến cảng, kho ngoại quan, trung tâm logistics, cảng cạn và các khu công nghiệp - các khu chế xuất (ưu tiên chức năng xuất khẩu), khu phi thuế quan, khu thương mại tự do. Theo nghiên cứu của Alexandre Lavissière và Jean-Paul Rodrigue [3] đã phân loại (theo chức năng) thành 06 nhóm mô hình cơ bản liên quan đến cảng trung tâm trung chuyển quốc tế trên thế giới, cụ thể:

- Nhóm 1: Mô hình chủ yếu thực hiện *chức năng lưu trữ* (điển hình như cảng Cảng Piraeus, Athens, Hy Lạp), nơi các cảng có thể hoạt động như bộ đệm thương mại và hàng hóa tạm nhập tái xuất được lưu trữ miễn thuế, sau đó tái xuất sang nước khác (hàng bị đánh thuế nếu nhập để tiêu thụ nội địa).

- Nhóm 2: Mô hình chủ yếu thực hiện *chức năng chuyển đổi* (điển hình như cảng Singapore; Hongkong; Bremen, Hamburg, Đức), nơi đó cung cấp một số dịch vụ hậu cần, phân phối hoặc sản xuất đơn giản và hàng hóa vào cảng có thể khác với hàng hóa xuất ra do một số hình thức biến đổi (đóng gói; dán nhãn; chia tách;...) được thực hiện và cảng được hưởng lợi từ việc tạo thêm giá trị gia tăng cho hàng hóa

- Nhóm 3: Mô hình thực hiện *chức năng bổ sung giá trị* (điển hình như cảng Trieste, Ý), nhập khẩu hàng hóa vào cảng, bảo quản rồi tái xuất hàng hóa này mà không chuyển đổi, mô hình này khai thác lợi thế cung cấp các dịch vụ thương mại độc đáo với hàng hóa có giá trị cao như đồ vật nghệ thuật, kim loại quý hay rượu vang, biến cảng thành công cụ tạo ra giá trị gia tăng.

- Nhóm 4 (điển hình như cảng Los Angeles, New York, Long Beach Mỹ, Busan Hàn Quốc; Port Klang, Tanjung Pelepas Malaysia; Kaohsiung, Đài

Loan; Rotterdam, Hà Lan; Laem Chabang, Thái Lan, Singapore): Mô hình thực hiện *chức năng chuỗi cung ứng hiệu quả* (thông qua cơ sở chính là cảng trung tâm trung chuyển quốc tế thuộc mắt xích “Hub” của mạng lưới vận chuyển toàn cầu, khu vực và hỗ trợ các luồng đa hướng) và đóng vai trò như là vùng đệm thương mại.

- Nhóm 5: Mô hình có điểm tương đồng với mô hình 4 nhưng phát triển chuyên môn hóa theo vùng với các thực thể được kết nối hải quan giữa cảng với khu thương mại tự do; khu công nghiệp định hướng xuất khẩu và đặc khu kinh tế (điển hình như cảng Shanghai, Shenzhen, Dalian, Xiamen, Qingdao của Trung Quốc). Mô hình này cung cấp nhiều loại dịch vụ: hậu cần, chuyển đổi, trung tâm mua bán - tiếp thị, cung cấp dịch vụ quản lý cho chuỗi cung ứng,...

- Nhóm 6: Có thể gọi là mô hình triển vọng, trong đó có thể có một mạng lưới các khu vực tự do với quan hệ đối tác về dịch vụ thương mại và vật chất, quản lý chuỗi cung ứng và dòng hàng hóa đa hướng. Nhóm này đại diện cho một cụm cơ sở hạ tầng khu vực hoặc toàn cầu giúp giảm xung đột biên giới để hỗ trợ chuỗi cung ứng toàn cầu.

Như vậy, có thể nhận định là cảng trung chuyển quốc tế là “hệ sinh thái” phức tạp với nhiều bên tương tác trong quản lý, vận hành, khai thác cảng, hạ tầng sau cảng và phần còn lại của chuỗi cung ứng; với mỗi bên liên quan có tiêu chí, nhu cầu, mục đích riêng. Thực tế, khu bến Cái Mép có nhiều lợi thế để trở thành cảng trung chuyển quốc tế (vị trí địa lý gần tuyến hành hải chính của “tàu mẹ”; điều kiện tự nhiên thuận lợi và luồng hàng hải hiện đại, đủ khả năng tiếp nhận “siêu tàu container hiện nay trên thế giới”. Cụm cảng đã thu hút được các nhà khai thác cảng hàng đầu thế giới tham gia liên kết với doanh nghiệp Việt Nam góp vốn đầu tư xây dựng; thu hút được các hãng tàu hàng đầu thế giới đưa tàu cập cảng; nguồn lực khai thác cảng có kinh nghiệm,...). Căn cứ chức năng các mô hình cảng trung chuyển được đề cập và dự báo các kịch bản phát triển khu bến Cái Mép trong tương lai, kiến nghị định hướng hình thành, phát triển cảng trung chuyển quốc tế, tiến tới cảng trung tâm trung chuyển quốc tế tại khu bến Cái Mép theo mô hình đề

cập tại Nhóm 4 nêu trên nhưng có thể thí điểm mở cửa thị trường, tiến hành cải cách thủ tục hải quan song song với thực hiện ưu đãi thuế một cách “có kiểm soát” thông qua việc điều chỉnh các quy định pháp luật khung của Việt Nam.

### **3. Đề xuất điều chỉnh pháp luật, thiết lập cơ chế đột phá hỗ trợ phát triển cảng trung chuyển quốc tế Cái Mép**

Như đã đề cập, cảng trung tâm trung chuyển quốc tế được các nước phát triển sử dụng như một công cụ để thu hút đầu tư trực tiếp nước ngoài. Qua đó, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế - thương mại, cải thiện và tăng cường hiệu quả kết nối của khu vực, hình thành nền tảng hậu cần xung quanh các cụm công nghiệp, khu chế xuất, trung tâm logistics, khu cảng biển - cảng cạn - cảng hàng không - kho ngoại quan và là tiền đề để hình thành, phát triển khu thương mại tự do, đặc khu kinh tế hay thiết lập các cơ sở đa phương thức, các trung tâm phân phối cũng như các hoạt động dịch vụ liên quan (ngân hàng, bảo hiểm, tư vấn pháp lý, ...). Hơn nữa, có thể trở thành động lực chính của sự phát triển kinh tế quốc gia như trường hợp của Singapore.

Theo Ngân hàng Thế giới, cảng biển là mắt xích quan trọng nhất trong chuỗi vận tải và cung ứng nên để hình thành, phát triển cảng trung chuyển Cái Mép theo mô hình thuộc nhóm 4 nêu trên, yêu cầu kịp thời nghiên cứu, triển khai thí điểm áp dụng “Cơ chế đặc thù phát triển cảng trung chuyển quốc tế tại khu bến Cái Mép” là cần thiết và phù hợp. Vì vậy, Ủy ban Nhân dân (UBND) tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu cần sớm có giải pháp tháo gỡ vướng mắc, thu hút hàng trung chuyển về khu bến Cái Mép thông qua việc kiến nghị Chính phủ xem xét sửa đổi, bổ sung Nghị định số 08/2015/NĐ-CP ngày 21/01/2015; Nghị định số 68/2016/NĐ-CP ngày 01/7/2016 và Nghị định số 59/2018/NĐ-CP ngày 20/4/2018 liên quan đến thủ tục hải quan và công tác kiểm tra, giám sát hải quan đối với hàng trung chuyển, hàng quá cảnh theo hướng đơn giản hóa thủ tục, tạo điều kiện thuận lợi tương tự như quy định của các nước có cảng trung chuyển quốc tế trong khu vực (giảm nội dung,

thủ tục khai báo; giảm danh mục hàng trung chuyển bị cấm qua Việt Nam; thực hiện thông quan điện tử và theo nguyên tắc “một cửa”; triển khai đồng bộ các dịch vụ khai, nộp chứng từ điện tử và thanh toán thông qua ngân hàng trực tuyến; ứng dụng công nghệ để thực hiện quản lý, giám sát hải quan thông qua việc phân làn, tuyến hàng hóa được phép di chuyển; sử dụng seal điện tử, lắp đặt thiết bị định vị GPS trên các xe chở container, thiết lập hệ thống camera giám sát,...) để thu hút hàng trung chuyển về khu bến Cái Mép nói riêng hay Việt Nam nói chung. Đồng thời lựa chọn, thuê tổ chức tư vấn trên thế giới có đủ năng lực, kinh nghiệm nghiên cứu đề xuất mô hình, xác định khu vực địa lý và không gian để làm cơ sở nghiên cứu, trình Quốc hội xem xét, thông qua một nghị quyết riêng về cơ chế đặc thù hỗ trợ phát triển cảng trung chuyển quốc tế Cái Mép (không gian địa lý có thể bao gồm hệ thống cảng trung chuyển, Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ, kho ngoại quan, các cảng cạn, cụm khu công nghiệp,...). Từ đó, thí điểm thành lập khu phi thuế quan tại Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (các doanh nghiệp, tổ chức nằm trong diện tích gần 900 ha của Trung tâm sẽ là chủ thể được liên kết về mặt thương mại cũng như về mặt vật lý nhằm tạo ra một hành lang tự do hải quan để hàng hóa vận chuyển, biến đổi, mua bán thuận lợi từ khu vực này sang khu vực khác của Trung tâm và hình thành khu phức hợp sản xuất lớn tạo “chân hàng” phục vụ hoạt động của cảng trung chuyển quốc tế Cái Mép), khu phi thuế quan là tiền đề cho việc nghiên cứu, kiến nghị thí điểm khu thương mại tự do trong tương lai.

Mặt khác, trên cơ sở nghị quyết của Quốc hội, kết quả nghiên cứu của tổ chức tư vấn và ý kiến phản biện, góp ý của các tổ chức, bộ ngành liên quan, kiến nghị UBND tỉnh: phối hợp với Bộ Tài chính nghiên cứu, đề xuất Chính phủ xem xét, kiến nghị Quốc hội sửa đổi, bổ sung một số quy định liên quan tại Luật Hải quan, Luật Thương mại, Luật Đầu tư, các luật thuế nhằm cụ thể hóa chủ trương hình thành, phát triển khu trung chuyển quốc tế, tạo tiền đề về khung pháp lý để thí điểm hình thành khu phi thuế quan,

khu thương mại tự do (doanh nghiệp được hưởng cơ chế hải quan đặc thù và chính sách ưu đãi thuế: Giảm thuế thu nhập doanh nghiệp; cho phép hồi hương vốn và lợi nhuận với số lượng hấp dẫn nhà đầu tư nước ngoài; nới lỏng hạn chế thu nhập ngoại hối và yêu cầu về sở hữu nước ngoài; ...) để thu hút đầu tư, dòng vốn, luồng thương mại, chuyển đổi chúng và tái xuất khẩu chúng; thúc đẩy nhu cầu vận tải. Ngoài ra, phối hợp với Bộ Tài chính nghiên cứu, đề xuất Chính phủ ban hành nghị định về quy định cơ chế thí điểm quản lý hoạt động tại khu cảng trung chuyển Cái Mép nhằm hỗ trợ, thu hút luồng hàng về cảng và hình thành quy định pháp luật khung để tổ chức quản lý, kiểm tra, giám sát tại cảng trung chuyển quốc tế tương đồng với các nước phát triển trong khu vực.

Hơn nữa, để khuyến khích việc ứng dụng công nghệ thông tin (CNTT) vào công tác quản lý và thúc đẩy thương mại, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có thể xem xét, giao trung tâm xúc tiến đầu tư, thương mại, du lịch tỉnh ứng dụng CNTT hiện đại để nghiên cứu, đầu tư xây dựng nền tảng công nghệ số “trung tâm thương mại điện tử Bà Rịa - Vũng Tàu”. Phần mềm này có thể kết nối, đồng bộ dữ liệu với mạng một cửa quốc gia, hải quan điện tử, thuế, đầu tư và các phần mềm quản lý của doanh nghiệp cảng, hãng tàu container, trung tâm logistics, cảng cạn,... nhằm hỗ trợ khách hàng (trung lai có thu phí để bù đắp chi phí vận hành, bảo trì, nâng cấp) tìm kiếm, tra cứu thông tin về hàng hóa vận tải bằng đường biển; thông tin hàng tồn kho; thông tin thương mại hàng hoá. Thậm chí khách hàng có thể tìm kiếm thời gian biểu, biểu giá theo thời gian biểu, lịch tàu ghé cảng mới nhất; thông tin giá cước của hãng tàu cập nhật để chọn tuyến đường gửi hàng và so sánh biểu giá; thông tin về đầu tư;... để thu hút các giao dịch, vận chuyển hàng hoá và tìm kiếm đối tác tiềm năng, tạo môi trường cho giao dịch thương mại tại cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu hình thành, phát triển.

#### 4. Kết luận

Như đã đề cập, cảng trung chuyển quốc tế là mắt xích, nút quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn

cầu và các nước phát triển sử dụng cảng trung chuyển quốc tế như một công cụ tạo lợi thế cạnh tranh, thúc đẩy phát triển kinh tế đất nước. Để hiện thực hóa quy hoạch phát triển khu bến Cái Mép đã được Thủ tướng phê duyệt và Nghị quyết số 36-NQ/TW của Ban chấp hành Trung ương Đảng về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam, việc nghiên cứu xác định mô hình, cơ chế để hỗ trợ hình thành, phát triển cảng trung chuyển này là điều hết sức cần thiết và mang tính thời sự hiện nay. Nghiên cứu này đã đánh giá, đối sánh hiện trạng của khu bến Cái Mép so với một số cảng trung chuyển trong khu vực; thống kê một số mô hình, xu hướng phát triển cảng trung chuyển trên thế giới và đưa ra một số luận điểm để hình thành, phát triển cảng trung chuyển quốc tế Cái Mép. Qua đó kiến nghị các cấp thẩm quyền phối hợp xem xét xây dựng, ban hành hệ thống các cơ chế chính sách lớn, tổng thể và mang tính “đột phá” để triển khai thí điểm áp dụng “Cơ chế đặc thù phát triển cảng trung chuyển quốc tế tại khu bến Cái Mép” và thí điểm thành lập khu phi thuế quan tại Trung tâm logistics Cái Mép Hạ tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu nhằm hỗ trợ và tạo động lực để hình thành, phát triển cảng trung chuyển này.

#### Tài liệu tham khảo

- [1] World Bank Group; “The Container Port Performance Index 2022 - A Comparable Assessment of Performance based on Vessel Time in Port”; Washington, DC, USA; 2023.
- [2] Chính phủ; “Công văn về việc báo cáo tổng kết thực hiện Quy chế thí điểm cảng mở Cát Lái thuộc Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn”; 1130/TTg-CN; Hà Nội, Việt Nam; ngày ban hành 31/8/2018.
- [3] A. Lavissière, J. -P. Rodrigue; “Free ports: towards a network of trade gateways”. Journal of Shipping and Trade. 2017; 2:7. DOI:10.1186/s41072-017-0026-6.
- [4] B. Wiradanti; “Container hub port development in a peripheral location – The case of Indonesia”. Ph.D. Thesis; Cardiff University, Cardiff, UK; 2019.

- [5] W. Z. Fei; “The research of the constructing the port of Xiamen to become a container pivot port”. Master Thesis; World Maritime University; Malmö, Sweden; 2006.
- [6] H. Feng, M. Grifoll, P. Zheng; “From a feeder port to a hub port: The evolution pathways, dynamics and perspectives of Ningbo-Zhoushan port (China)”. *Transport Policy*. 2019; 76:21-35. DOI: 10.1016/j.tranpol.2019.01.013.
- [7] S. Lee, C. Ducruet; “Spatial glocalization in Asia-Pacific hub port cities: A comparison of Hong Kong and Singapore”. *Urban Geography*. 2009; 30(2):162-184. DOI:10.2747/0272-3638.30.2.162.
- [8] R. Situmorang; “Strategic policy for the development of International Hub ports – A case study Comparing Bitung (Indonesia) and Antwerp (Belgium)”. Master thesis; University Of Groningen, Groningen, Netherlands; 2014.
- [9] THINK Executive; “Patterns and trends on transshipment in Singapore”; The Logistics Institute – AsiaPacific, National University of Singapore, Buona Vista dist, Singapore; 2010.
- [10] ESCAP; “Facilitating sustainable and resilient port development to support sustainable maritime connectivity in Asia and the Pacific”; Bangkok, Thai Lan; 2021.
- [11] World Customs Organization; “Practical Guidance on Free zones”; Brussels, Belgium; 2020.
- [12] T. T. Tuấn, N. T. T. Nga; “Kinh nghiệm phát triển hạ tầng Logistics của Singapore và bài học kinh nghiệm cho Việt Nam”. *Tạp chí Nghiên cứu Đông Nam Á*. 2022; 2:61-72. Available: <https://sti.vista.gov.vn/tw/Lists/TaiLieuKHCN/Attachments/339077/CVv140S22022061.pdf>. Ngày truy cập: 20/4/2023.