

# Kinh nghiệm phát triển dịch vụ cảng biển của một số nước trên thế giới

Quách Thị Hà\*

*Trường Đại học Hàng hải Việt Nam,  
Số 484 Lạch Tray, Ngô Quyền, Hải Phòng, Việt Nam*

---

## Tóm tắt

Bài viết tập trung nghiên cứu kinh nghiệm phát triển dịch vụ cảng biển của các nước Trung Quốc, Singapore và Hà Lan, từ đó rút ra một số bài học về phát triển dịch vụ cảng biển ở Việt Nam. Kinh nghiệm của Trung Quốc là chuẩn bị tốt hệ thống pháp luật cho hội nhập quốc tế; có chính sách mềm dẻo, hấp dẫn các nhà đầu tư; đa dạng hóa mô hình quản lý và khai thác cảng. Kinh nghiệm của Singapore là coi trọng việc cung cấp dịch vụ với chất lượng tốt nhờ sử dụng ưu thế của công nghệ thông tin trong công tác quản lý và khai thác cảng; thực hiện tốt việc quy hoạch và phát triển hệ thống dịch vụ cảng biển; chú trọng đầu tư hiệu quả nhằm hiện đại hóa kết cấu hạ tầng cảng biển. Kinh nghiệm của Hà Lan là đầu tư mạnh vào kết cấu hạ tầng giao thông; kết nối tốt giữa cảng biển với hệ thống giao thông quốc gia và quốc tế; sử dụng hiệu quả vận tải đa phương thức và cơ chế hoạt động linh hoạt, hấp dẫn. Từ đó, bài học rút ra cho Việt Nam gồm: Cần xây dựng kết cấu hạ tầng hiện đại; thực hiện cơ chế quản lý phù hợp và thu hút, sử dụng hiệu quả vốn đầu tư.

Nhận ngày 26 tháng 9 năm 2015, Chính sửa ngày 07 tháng 11 năm 2015, Chấp nhận đăng ngày 28 tháng 3 năm 2016

*Từ khóa:* Cảng biển, dịch vụ cảng biển, kinh nghiệm phát triển dịch vụ cảng biển.

---

## 1. Mở đầu

Việt Nam có bờ biển dài khoảng 3.620 km, là một trong 10 nước trên thế giới có chỉ số cao nhất về chiều dài bờ biển trên cả ba hướng Đông, Nam và Tây Nam, tạo lợi thế cạnh tranh rất lớn so với các nước khác trong việc mở cửa, giao lưu và thương mại quốc tế qua đại dương. Với vị trí địa lý thuận lợi như thế, việc hoạch định một chiến lược kinh tế biển phù hợp là hoàn toàn cần thiết để có thể khai thác tối đa lợi ích kinh tế chính đáng từ biển cũng như bảo đảm an ninh quốc gia. Phát triển cảng biển nói chung và dịch vụ cảng biển nói riêng đóng vai trò quan trọng trong chiến lược biển của Việt

Nam. Trong quá trình phát triển dịch vụ cảng biển, kinh nghiệm của các nước trong khu vực và trên thế giới sẽ giúp chúng ta phát triển các dịch vụ cảng biển có hiệu quả và bền vững hơn.

## 2. Kinh nghiệm phát triển dịch vụ cảng biển của các nước

### 2.1. Trung Quốc

Trong suốt thời gian qua, nhờ chính sách cải cách kinh tế và mở cửa, nền kinh tế Trung Quốc đã nhanh chóng trở dậy trở thành nền kinh tế lớn thứ hai thế giới. Việc phát triển và khai thác cảng biển, đặc biệt là các thương cảng hỗ trợ cho phát triển ngoại thương, đã đạt nhiều

---

\*ĐT.: 84-906187389

Email: vanhahanghai@gmail.com

thành tích đáng ghi nhận. Trong quá trình phát triển các dịch vụ cảng biển của Trung Quốc, có thể rút ra một số bài học sau:

*Thứ nhất, Trung Quốc chuẩn bị tốt hệ thống pháp luật cho hội nhập kinh tế quốc tế.*

Khi gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO), Trung Quốc cam kết tự do hóa trong lĩnh vực dịch vụ cảng biển, nổi bật là các cam kết sau:

- Không hạn chế về mở cửa thị trường đối với mode 1 (cung cấp dịch vụ qua biên giới) và mode 2 (tiêu dùng dịch vụ ở nước ngoài).

- Không hạn chế về ưu đãi quốc gia cho các nhà cung cấp dịch vụ vận tải biển với mode 1 và mode 2.

- Về mở cửa thị trường (mode 3 - hiện diện thương mại), Trung Quốc cho phép thành lập công ty để khai thác tàu biển treo cờ Trung Quốc theo các hình thức: Công ty hàng hải liên doanh với vốn góp bên ngoài không quá 49%, chủ tịch hội đồng quản trị và tổng giám đốc công ty liên doanh do phía Trung Quốc chỉ định.

Trung Quốc chưa cam kết gì về các hình thức hiện diện thương mại. Các cam kết tự do hóa trên đây của Trung Quốc cho thấy nước này đã mở cửa thị trường dịch vụ vận tải biển nói chung và dịch vụ cảng biển nói riêng rất mạnh mẽ (trừ mode 4 - di chuyển thể nhân). Trung Quốc đối xử với người cung cấp dịch vụ nước ngoài như đối với nhà cung cấp dịch vụ trong nước.

Bên cạnh đó, Trung Quốc đã có sự chuẩn bị các điều kiện pháp lý và quyết tâm cao để gia nhập và thực thi các cam kết WTO. Dịch vụ vận tải biển, trong đó có dịch vụ cảng biển, là một trong những lĩnh vực dịch vụ đầu tiên Trung Quốc lựa chọn để tham gia đàm phán về thương mại dịch vụ tại vòng đàm phán Uruguay. Kể từ ngày 1/5/2001, Trung Quốc chấm dứt việc điều hành giá cước dịch vụ này. Các công ty được quyền chủ động điều chỉnh giá cước nội địa và quốc tế phù hợp với thị trường, đặc thù của công ty, với điều kiện các mức cước trên phải được niêm yết công khai trước khi áp dụng 30 ngày. Trung Quốc dành sự ưu đãi, không phân biệt đối xử với các tàu nước ngoài khi đến cảng biển Trung Quốc. Trung

Quốc ký kết các hiệp định song phương về vận tải biển với 56 quốc gia, khoảng 200 dự án cảng có vốn đầu tư nước ngoài đang được thực hiện. Thêm vào đó, các chính sách mềm dẻo, thủ tục hành chính đơn giản sẽ tạo điều kiện thuận lợi hơn cho các hãng tàu nước ngoài khi đến Trung Quốc [1]. Nhờ vậy, các cảng biển Trung Quốc đang được chọn làm điểm đến của các hãng vận tải biển nước ngoài, giống như các quốc gia tiên tiến trên thế giới.

*Thứ hai, chính sách mềm dẻo, hấp dẫn để khuyến khích các nhà đầu tư.*

Trung Quốc có kinh nghiệm trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển và thu hút các nhà đầu tư rất hiệu quả, thông qua việc thực hiện chính sách mở cửa trong đầu tư xây dựng phát triển cảng, khuyến khích và ưu đãi nước ngoài đầu tư, cho phép tư nhân xây dựng, kinh doanh khai thác cảng. Chính sách phát triển dịch vụ Trung Quốc ngoài việc tăng lượng vốn do Nhà nước khuyến khích đầu tư còn sử dụng biện pháp khai phá xây dựng. Cảng biển Trung Quốc đều nằm trong khu vực kinh tế đặc biệt (khu công nghiệp, khu chế xuất, khu báo thuế...). Chính phủ và ban quản lý các khu kinh tế đã thành lập các công ty đầu tư phát triển hạ tầng 100% vốn nhà nước hoặc công ty cổ phần do Nhà nước nắm quyền chi phối để hợp tác đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng rồi cho thuê để thu hồi vốn, đồng thời các công ty này có thể thế chấp đất cho ngân hàng để lấy vốn đầu tư. Nhà nước không phải đầu tư thêm vốn để xây dựng kết cấu hạ tầng nhưng vẫn thu hút các nhà đầu tư - đây là mô hình khá thành công trong cơ chế thị trường, không tạo gánh nặng cho ngân sách. Năm 2005, lượng vốn đầu tư khai thác cảng biển ở Trung Quốc xấp xỉ 16,31 tỷ USD và kết quả là tổng năng lực thông qua các cảng tại cảng biển Trung Quốc đã tăng thêm 190 triệu tấn. Năm 2007, lượng vốn đầu tư vào cơ sở hạ tầng phục vụ cho hoạt động logistics đã lên gần 160 tỷ, tăng 18,8% so với năm 2006 [2].

*Thứ ba, mô hình quản lý và khai thác cảng được đa dạng hóa.*

Về quản lý nhà nước, tất cả các cảng biển của Trung Quốc do Chính phủ Trung ương sở hữu và quản lý. Bộ Giao thông Vận tải quản lý

tất cả các cảng biển trong cả nước. Ở cấp địa phương, các chính quyền cảng ở mỗi tỉnh thành liên quan chịu trách nhiệm về các chức năng hàng hải như cảng vụ, hoa tiêu, kiểm soát giao thông của tất cả các loại và kiểu tàu biển.

Nhờ những biện pháp nêu trên, các cảng của Trung Quốc đã vươn lên trở thành những cảng đứng đầu thế giới trong suốt thời gian gần đây. Năm 2012, 7 trong số 10 cảng lớn nhất trên thế giới thuộc về Trung Quốc, còn lại 3 cảng của Singapore, Hà Lan và Hàn Quốc [3]...

Lấy cảng Container Thượng Hải làm ví dụ: Cảng này nằm ở cửa sông Dương Tử có diện tích 3.619 km. Thượng Hải là cửa ngõ của Trung Quốc đối với Biển Đông và các thị trường quốc tế. Văn phòng cảng Thượng Hải là chính quyền cảng, đảm bảo các vấn đề quản lý nhà nước về hàng hải. Văn phòng cũng tham gia vào việc kinh doanh, khai thác các bến container thông qua Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Bến container Thượng Hải (SCT). Đây là liên doanh giữa chính quyền Thượng Hải và Công ty Trách nhiệm Hữu hạn Hutchison Whampoa. Theo đó, SCT là một đơn vị khai thác độc lập, được đồng tổ chức giữa một cơ quan nhà nước và một công ty tư nhân. SCT khai thác ở 3 bến container là Zhang Hua Bang, Jun Gong Lu và Bao Shan. Cảng Thượng Hải được bình bầu là cảng lớn nhất thế giới trong 6 năm liên tiếp [5]. Cảng bao gồm 125 bến với

tổng chiều dài bến khoảng 20 km. Nó phục vụ cho hơn 2.000 tàu container trong một tháng và chiếm 1/4 tổng số giao thương quốc tế của Trung Quốc [6]. Sản lượng container từ 21.710.000 TEUs năm 2006 đạt 31.739 triệu TEUs năm 2011, tăng 49,7%; lượng hàng hóa từ 303 triệu tấn năm 2006 lên 480 triệu tấn năm 2011, tăng 58,4% [5]. Năm 2012, cảng Thượng Hải đạt mức thông qua 744 triệu tấn hàng hóa, và 32.530 triệu TEUs [6]. Năm 2013, cảng Thượng Hải đã đưa hệ thống TOPS 5.0 vào hoạt động. Hệ thống TOPS 5.0 tập trung vào năng suất thiết bị đầu cuối, chú trọng đến việc phát triển và ứng dụng công nghệ mới. Với việc tối ưu hóa kỹ thuật của thang máy đôi và bốc/dỡ hàng cùng một lúc, TOPS 5.0 thúc đẩy gia tăng năng suất thiết bị đầu cuối [7].

## 2.2. Singapore

Là một quốc đảo nhỏ tách ra từ Malaysia (1963), tài nguyên hầu như không có, mọi nguyên liệu hầu hết đều phải nhập từ nước ngoài nhưng Singapore có một vị trí địa lý vô cùng thuận lợi, nằm trong eo biển Malaca, trấn giữ con đường hàng hải huyết mạch từ đông sang tây, nối liền Thái Bình Dương và Ấn Độ Dương. Quốc gia này luôn được đề cao khi nói về dịch vụ cảng biển.

Bảng 1: Bảng xếp hạng 10 cảng biển lớn nhất thế giới năm 2012

TT	Cảng, quốc gia	Khối lượng 2012 (triệu TEUs)	Khối lượng 2011 (triệu TEUs)	Website
1	Thượng Hải, Trung Quốc	32,53	31,74	www.portshanghai.com.cn
2	Singapore, Singapore	31,65	29,94	www.singaporepsa.com
3	Hồng Kông, Trung Quốc	23,10	24,38	www.mardep.gov.hk
4	Shenzhen, Trung Quốc	22,94	22,57	www.szport.net
5	Busan, Hàn Quốc	17,04	16,18	www.busanpa.com
6	Ningbo-Zhoushan, Trung Quốc	16,83	14,72	www.zhoushan.cn/english
7	Guangzhou Harbor, Trung Quốc	14,74	14,42	www.gzport.com
8	Qingdao, Trung Quốc	14,50	13,02	www.qdport.com
9	Jebel Ali, Dubai, Các Tiểu vương quốc Arab Thống nhất	13,30	13,00	www.dpworld.ae
10	Tianjin, Trung Quốc	12,30	11,59	www.ptacn.com

Nguồn: World shipping Council [4].

*Thứ nhất, sử dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý và khai thác cảng, cung cấp dịch vụ với chất lượng tốt.*

Trong quá trình vận hành khai thác cảng biển, Singapore đã chủ động ứng dụng triệt để thành tựu khoa học và công nghệ hiện đại. Năm 1997, cảng Singapore đầu tư và lắp đặt hệ thống thông tin quản lý điều hành cảng. Hệ thống này gồm 4 hệ thống thành phần hỗ trợ nhau, đó là CITOS, BOXNET, PORTNET và FAST-CONNECT. CITOS được sử dụng để lập kế hoạch bố trí sử dụng cầu tàu, bến bãi, thiết bị, nhân lực và điều hành toàn bộ công tác bốc dỡ container. Từ trung tâm máy tính điều hành của bến container, các mệnh lệnh được chuyển đến các thiết bị đang khai thác thông qua hệ thống dịch chuyển dữ liệu không dây tức thời. BOXNET là một hệ thống trao đổi dữ liệu điện tử (EDI), được sử dụng để hướng dẫn các công ty vận tải đường bộ đưa phương tiện vận tải đến rút hàng/chờ hàng ra khỏi cảng, hướng dẫn các công ty này điều hành số lượng phương tiện cần thiết đến cảng và tập kết đúng khu vực. PORTNET cũng là một EDI giúp các nhà quản lý cảng liên hệ với chủ hàng thông qua thông tin điện tử và giao tiếp điện tử 24 giờ/ngày. Nhờ có PORTNET, các chủ hàng nhận thông tin từ cảng một cách thuận tiện và nhanh chóng, đồng thời có thể đưa ra các yêu cầu về công việc cho cảng hoàn toàn dưới dạng giao dịch điện tử. FAST-CONNECT có chức năng giảm thiểu thời gian tiêu tốn tại các khu vực đầu mỗi chuyến tải container. Kể từ khi sử dụng FAST-CONNECT, tại khu vực trung chuyển, thời gian điều tàu giữa hai lượt kế nhau đã giảm từ 8 giờ xuống chỉ còn 2 giờ. Bằng việc xây dựng hệ thống này, chất lượng và thời gian thực hiện các dịch vụ của Singapore khó có đối tác nào sánh kịp [1].

*Thứ hai, Chính phủ quản lý, quy hoạch và phát triển hệ thống dịch vụ cảng biển hiệu quả.*

Trong việc quản lý cảng biển và các dịch vụ cảng biển hiện nay, Singapore áp dụng hai mô hình. Với mô hình quản lý theo kiểu chủ cảng, cơ quan quản lý cảng sở hữu và bảo trì các công trình cảng nhưng không tham gia vào các dịch vụ tại cảng cũng như khai thác bến. Nói cách khác, cơ quan quản lý cảng là người sở hữu và bảo trì các công trình cảng nhưng cho khu vực

tư nhân thuê để thực hiện các dịch vụ tại cảng như bốc xếp, giao nhận, lưu kho hàng hóa. Còn với mô hình thương mại hóa về quản lý cảng, một công ty thương mại sở hữu và tự khai thác các công trình cảng hoặc giao cho một đơn vị khác thuê để khai thác. Trước năm 1997, cảng Singapore (PSA) là chính quyền cảng công trực thuộc Chính phủ Singapore. PSA sở hữu các phương tiện cảng biển, quản lý và kiểm soát mọi lĩnh vực kinh doanh khai thác bến cảng. Để việc kinh doanh khai thác có hiệu quả hơn, đáp ứng yêu cầu cạnh tranh gay gắt trong khu vực, từ ngày 1/1/1997, Công ty Cảng biển PSA đã được hình thành bằng cách công ty hóa cảng Singapore. Việc công ty hóa PSA bao gồm việc chuyển cảng Singapore từ vị trí là một cơ quan của Chính phủ thành một thực thể độc lập và tư nhân nhưng Chính phủ sở hữu toàn bộ. Theo đó, một công ty hoàn toàn của Nhà nước (Công ty Temasek Holdings) sở hữu 100% cổ phần của Công ty PSA. Công ty PSA khai thác các bến container tại Brani, Keppel và Tanjong Pagar, đây là ba khu vực được PSA đặc biệt chú trọng vào cơ sở vật chất để nâng cao hơn nữa chất lượng dịch vụ. Cảng Singapore còn có khu buôn bán tự do hoạt động từ năm 1969. Tại các khu trên, có nhiều thiết bị và dịch vụ vận chuyển hàng vào kho và tái xuất hàng hóa sau khi kiểm tra và đóng thuế với những thủ tục hải quan tối thiểu. Trong chính sách cạnh tranh với các cảng trong khu vực, Singapore lấy chất lượng dịch vụ làm động lực cho cạnh tranh chứ không phải giảm giá dịch vụ.

*Thứ ba, huy động và sử dụng hiệu quả nguồn vốn, chú trọng đầu tư và hiện đại hóa kết cấu hạ tầng.*

Để giải quyết bài toán về nguồn vốn cho đầu tư cơ sở hạ tầng, Chính phủ Singapore đã phát hành trái phiếu chính phủ để huy động nguồn vốn. Năm 2001, nguồn vốn đầu tư từ trái phiếu chính phủ lên đến 92 tỷ đô la Singapore [2]. Ngoài ra, Chính phủ cũng đưa ra chương trình tiết kiệm bắt buộc đối với tất cả những người lao động Singapore do Quỹ Tiết kiệm trung ương Singapore quản lý (CPF). Quỹ này hoạt động trên cơ sở được tài trợ toàn phần. Sau khi nghỉ hưu, người dân Singapore được hưởng lợi miễn thuế dựa trên những đóng góp trong quá khứ cộng với lãi suất. Trong thời gian qua,

Chính phủ Singapore chủ yếu sử dụng các nguồn vốn trên để đầu tư phát triển đồng bộ hệ thống hạ tầng: xây dựng hệ thống cảng trung chuyển, các đường cao tốc hiện đại, sân bay tốt nhất thế giới Changi, các trung tâm logistics cũng như cơ sở hạ tầng cho các ngành viễn thông, cáp quang hiện đại.

Ngoài ra, Singapore còn thực hiện chiến lược cắt giảm thuế vừa nhằm thúc đẩy kinh tế vĩ mô vừa thu hút các nhà đầu tư nước ngoài. Nhờ đó, nhiều nhà đầu tư nước ngoài đã đầu tư vào Singapore, tạo nguồn hàng ổn định cho các cảng hoạt động. Mặt khác, chính sách ưu đãi về thuế quan đã mang về cho Singapore một lượng lớn hàng container trung chuyển từ các quốc gia khác trong khu vực.

Cảng Singapore hàng năm nhận được trung bình 140.000 tàu và kết nối với 600 cảng của 130 nước, là nơi trung chuyển của hơn 400 hãng tàu lớn trên thế giới. Cảng được trang bị 204 cầu bờ và một số cần cầu giàn. Các bến cảng có thể dễ dàng đón và phục vụ các tàu hàng, xà lan, tàu vận tải, các tàu loại RO-RO, tàu sân bay và tàu container. Cơ sở vật chất được đầu tư kỹ lưỡng với hơn 200 cần trục nâng hàng trên các bến cảng và nhiều cần trục nâng hàng tại công. Lượng hàng container qua cảng tăng từ 100.000 TEUs cuối những năm 1970 lên 1 triệu TEUs năm 1982 và đến năm 1997 đạt 14,135 triệu TEUs, năm 2006 trung chuyển 24,792 triệu TEUs, thu về 3,736 tỷ đô la, năm 2007 trung chuyển 27,9 triệu TEUs, năm 2012 đạt mốc 31,26 triệu TEUs. Tổng lượng container lưu thông tăng 2,9% với 32,6 triệu TEUs năm 2013 so với 31,6 triệu TEUs năm 2012. Cảng Singapore đứng thứ hai thế giới về tổng lượng trọng tải tàu cập bến với khoảng 5% lượng container được chuyển đến, nhưng lại xếp đầu tiên trong lĩnh vực chuyển vận khi có đến 1/7 lượng container trên toàn thế giới được chuyển tải. Gần đây, với gói đầu tư để nâng cấp lên tới 2,85 tỷ đô la Mỹ, một dự án mở rộng nhà ga đang được tiến hành tại cảng Singapore. Sau khi hoàn thành và sử dụng vào năm 2020, cảng Singapore sẽ bổ sung thêm 15 bến, kỳ vọng đạt được trọng tải lên đến 50 triệu TEUs và độ sâu neo tàu 18m

[8]. Với những thành tựu nêu trên, cảng Singapore đã đạt được rất nhiều danh hiệu, trong đó tiêu biểu: Công ty hoạt động cảng container tốt nhất toàn cầu trong 9 năm, Cảng Container tốt nhất châu Á trong 25 năm, Cảng biển tốt nhất châu Á trong 26 năm qua [9].

### 2.3. Hà Lan

Nói đến Hà Lan, người ta nghĩ ngay đến một quốc gia thành công trong cuộc cách mạng container hóa các cảng biển và toàn cầu hóa logistics. Hà Lan hiện có 9.000 trung tâm phân phối và 9% lực lượng lao động làm việc trong lĩnh vực logistics. Năm 2000, chi tiêu cho logistics của quốc gia này lên tới 64,4 tỷ USD, chiếm 12,4% GDP [10].

*Thứ nhất, tập trung đầu tư mạnh vào kết cấu hạ tầng giao thông và thiết bị xếp dỡ đồng bộ, xây dựng các khu phân phối và chuyển tải hàng hóa khu vực.*

Ngay từ năm 1960, giai đoạn đầu của container hóa, tận dụng lợi thế về địa kinh tế, Hà Lan đã tập trung đầu tư mạnh vào kết cấu hạ tầng giao thông và thiết bị xếp dỡ đồng bộ, không chỉ đáp ứng yêu cầu phát triển container mà còn chuẩn bị cho cảng Rotterdam trở thành trung tâm phân phối hàng hóa châu Âu (European Distripart). Việc lấn biển tạo ra tỉnh Bắc Hà Lan làm cơ sở xây dựng cầu bến container mới (Terminal Container) ngay trên biển Bắc, giúp cho tàu bè cập bến thuận lợi, đồng thời mở rộng cảng Rotterdam về phía biển để ngày nay trở thành hậu cứ lớn nhất tiếp nhận hàng hóa từ Bắc Mỹ và châu Á - Thái Bình Dương đến châu Âu. Năm 2012, cơ sở hạ tầng cảng của Hà Lan đã được Diễn đàn Kinh tế Thế giới xếp thứ nhất [11]. Việc Hà Lan có cơ sở hạ tầng cảng tốt nhất là nhờ liên tục đầu tư vào cảng Rotterdam trong những năm qua, đặc biệt khu cảng Maasvlakte 2. Sau khi giai đoạn I của dự án Maasvlakte 2 được hoàn tất vào năm 2013, một cảng mới chạy trải dài ra biển 3 km và có độ cao 23 m so với đáy biển. Đến năm 2033, khi bốn vịnh nước sâu được đưa vào sử dụng hoàn toàn, công suất bốc dỡ hiện nay của cảng Rotterdam sẽ tăng gần gấp hai lần, từ 19

triệu container/năm lên 36 triệu container/năm. Các tàu container cỡ siêu lớn có thể neo đậu tại cảng và số tàu qua lại cảng biển này cũng sẽ tăng từ 34.000 chiếc/năm hiện nay lên ước khoảng 57.000 chiếc/năm vào năm 2035 [12].

*Thứ hai, sự nổi kết hiệu quả với hệ thống giao thông quốc gia và hệ thống đường sắt, đường bộ các nước lân cận.*

Nền kinh tế Hà Lan là nền kinh tế thịnh vượng, mở, phụ thuộc mạnh mẽ vào ngoại thương và vận tải, là một trong những trụ cột của khối thị trường chung EU, quan hệ gắn bó với các quốc gia Đức, Pháp, Bỉ, Thụy Sĩ và Luxembourg thông qua cảng Rotterdam. Hà Lan có nền vận tải đường bộ hàng đầu châu Âu và cũng là chủ tàu đường thủy nội địa lớn nhất. Đường sắt vận tải hai luồng Betuweroute cho phép nhanh chóng vận chuyên container và hàng hóa trọng tải lớn từ Rotterdam sang châu Âu. Từ cảng Rotterdam có thể đi đến tất cả các trung tâm kinh tế và công nghiệp lớn ở Tây Âu trong vòng 24 giờ.

*Thứ ba, sử dụng hiệu quả vận tải đa phương thức.*

Cùng mạng lưới vận tải đa phương thức hoàn chỉnh của châu Âu, từ Rotterdam hàng hóa có thể đến mọi điểm một cách nhanh chóng và dễ dàng. Hàng hóa có thể vận chuyên bằng xe tải, xe lửa, tàu thủy nội địa, tàu biển tuyến ngắn hoặc tàu gom hàng, hàng không và đường ống cho hàng lỏng. Rotterdam cung cấp các loại hình chuyên chở hoàn hảo cho mỗi loại hàng hóa, mỗi khối lượng, mỗi tốc độ và mỗi mức phí. Ba khu chuyên tải phân phối hàng hóa gồm: Maasvlakte nằm ngay trên bờ biển Bắc, sát với Delta Terminal Container (rộng 125 ha), nổi tiếng là cảng container của thế giới; Distripark Botlek (104 ha) nằm ở trung tâm khu công nghiệp hóa dầu; và Distripark Eemhaven (65 ha) dành cho lưu kho, bãi, phục vụ các doanh nghiệp phân phối sản phẩm chất lượng cao toàn cầu.

*Thứ tư, cơ chế hoạt động linh hoạt, hấp dẫn*

Bao trùm là cơ chế “Lanlord Port”, tức là Nhà nước cung cấp toàn bộ nhu cầu về kết cấu hạ tầng cho tư nhân khai thác cảng biển theo nguyên tắc đem lại hiệu quả cao nhất cho quốc

gia. Tư nhân đảm nhận việc khai thác theo luật định và tập quán quốc tế, trong đó bao gồm việc sử dụng, quản lý lực lượng lao động, bố trí quy trình công nghệ điều phối sản xuất, nối kết tốt với hệ thống giao thông quốc gia và toàn cầu cũng như bảo đảm nguồn hàng phục vụ liên tục để cảng hoạt động.

### 3. Bài học cho Việt Nam

Có thể nói, mỗi quốc gia có vị trí địa lý, đặc điểm kinh tế - xã hội khác nhau sẽ lựa chọn cho mình những mô hình quản lý, những ưu tiên đầu tư khác nhau trong quá trình phát triển dịch vụ cảng biển. Các quốc gia này đã thành công trong quá trình phát triển dịch vụ cảng biển. Từ những kinh nghiệm trên, Việt Nam có thể học hỏi một số bài học sau:

*Thứ nhất, cần xây dựng kết cấu hạ tầng hiện đại, ứng dụng công nghệ thông tin đồng bộ trong hoạt động cảng biển.* Việc xây dựng cơ sở hạ tầng cảng biển hiện đại, ứng dụng công nghệ thông tin đồng bộ sẽ giúp xếp dỡ hàng hóa, giải phóng tàu hàng nhanh chóng..., nâng cao hiệu quả hoạt động của các dịch vụ cảng biển.

*Thứ hai, có cơ chế quản lý phù hợp, xác định rõ vai trò và trách nhiệm của các cơ quan trong quản lý, khai thác dịch vụ cảng biển.*

*Thứ ba, thu hút và sử dụng vốn đầu tư trong lĩnh vực dịch vụ cảng biển hiệu quả.* Cảng biển nói chung và dịch vụ cảng biển nói riêng cần nguồn vốn rất lớn, do đó việc thu hút và sử dụng nguồn vốn hiệu quả là công việc khó khăn nhưng nếu làm tốt sẽ nhanh chóng thúc đẩy sự phát triển của dịch vụ cảng biển, phát huy tốt tiềm năng kinh tế biển của đất nước.

### Tài liệu tham khảo

- [1] Nguyễn Thị Bích Diệp, “Dịch vụ cảng biển và phát triển dịch vụ cảng biển ở Việt Nam đáp ứng yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế”, Luận văn thạc sỹ, Trường Đại học Ngoại thương, 2005.
- [2] Bùi Bá Khiêm, “Nghiên cứu giải pháp về vốn đầu tư khai thác cảng biển Việt Nam”, Luận

- án tiến sỹ, Trường Đại học Giao thông Vận tải, 2013.
- [3] “The world’s 10 biggest ports”, xem tại: <http://www.shiptechnology.com/features/feature-the-worlds-10-biggest-ports/>, ngày 14/10/2013.
- [4] “Top-50-world-container-ports”, xem tại: <http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/>
- [5] “Sixth anniversary of SIPG becoming public”, xem tại: <http://www.portshanghai.com.cn/en/newsDetail.do?nid=207>, ngày 26/10/2012.
- [6] “Cảng Thượng Hải - Cảng biển lớn nhất Trung Quốc”, xem tại: <http://www.technologymag.net/vi/03/2014/cang-thuong-hai-cang-bien-lon-nhat-trung-quo/>, ngày 26/03/2014.
- [7] “Terminal Operation System TOPS 5.0 Received Accreditation”, xem tại: <http://www.portshanghai.com.cn/en/newsDetail.do?nid=232>, ngày 25/9/2013.
- [8] Hiếu Nguyễn, “Cơ sở vật chất hiện đại tại cảng Singapore”, xem tại: <http://www.technologymag.net/vi/03/2014/co-so-vat-chat-hien-dai-tai-cang-singapore/>, ngày 27/03/2014.
- [9] [www.singaporepsa.com](http://www.singaporepsa.com), xem tại: <https://www.singaporepsa.com/about-us/awards-and-accolades>.
- [10] “Khám phá những nét đẹp của nền văn hóa Hà Lan”, xem tại: <http://maxreading.com/sach-hay/kham-pha-nhung-net-dep-cua-nen-van-hoa-ha-lan/phan-2-39474.html>.
- [11] Thanh Hải, “10 quốc gia, vùng lãnh thổ có hạ tầng tốt nhất thế giới”, xem tại: <http://vneconomy.vn/the-gioi/10-quoc-gia-vung-lanh-tho-co-ha-tang-tot-nhat-the-gioi-20130312084711636.htm>, ngày 12/3/2013.
- [12] “Hà Lan: Phát triển dự án mở rộng cảng Rotterdam”, xem tại: <http://www.xaluan.com/modules.php?name=News&file=article&sid=457000>, ngày 21/08/2012.

## International Experience in Developing Sea Port Services

Quách Thị Hà

*Vietnam Maritime University,  
484 Lạch Tray Street, Ngô Quyền District, Hải Phòng City, Vietnam*

**Abstract:** The paper introduces how sea port services were developed in China, Singapore and the Netherlands and proposes some lessons learnt for Vietnam. Particularly, China is good at preparing legislation for international integration with flexible and attractive policies for investors and has diverse port management and exploration models. Singapore however emphasizes the provision of good quality services thanks to information technology, good planning and development of sea port services, and the investment, so as to modernize sea port infrastructure facilities. The Netherland invests strongly in transport infrastructure, sets up good links between sea ports and national and international transport systems, and effectively uses multi-modal transport as well as flexible, attractive operation mechanisms. The author concludes that Vietnam should develop modern infrastructure, implement suitable and attractive management mechanisms, and effectively use investment capital.

**Keywords:** Sea port, sea port service (s), experiences in developing sea port services.