

TRƯỜNG ĐẠI HỌC BÀ RỊA-VŨNG TÀU
KHOA KINH TẾ BIỂN – LOGISTICS



KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP

TÊN ĐỀ TÀI

**PHÁT TRIỂN CỤM CẢNG CÁI MÉP THỊ VẢI THÀNH CẢNG
TRUNG CHUYỂN QUỐC TẾ**

Trình độ đào tạo: Đại học Chính quy

Ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Chuyên ngành: Logistics và quản lý chuỗi cung ứng

Giảng viên hướng dẫn: TS. Mai Xuân Thiệu

Sinh viên thực hiện: Vũ Hữu Phúc

MSSV: 21031411 Lớp: DH21LG1

Bà Rịa-Vũng Tàu, 7 tháng 1 năm 2025

NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN
ĐỒ ÁN/ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP**I. Thông tin chung**

- Họ và tên giảng viên hướng dẫn:

.....

Học hàm, học vị: Chuyên ngành:

.....

Đơn vị công tác:

.....

- Họ và tên sinh viên: MSSV:

Lớp: Khoa:

.....

Tên đề tài:

.....

.....

.....

- Tổng quát về ĐA/KLTN:

+ Số trang:

Số chương:

+ Số bảng số liệu:

Số hình vẽ:

+ Số tài liệu tham khảo:

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

2.1. Nhận xét về hình thức:.....

.....

.....

.....

2.2. Tính cấp thiết của đề tài:

.....

.....

.....

2.3. Mục tiêu và nội dung:

.....

.....

.....

2.4. Tổng quan tài liệu:

.....

.....

.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....

.....

.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....

.....

.....

.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....

.....

.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

.....

.....

.....

2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:

.....

.....

.....

2.9. Các vấn đề cần bổ sung, chỉnh sửa:

.....

.....

.....

.....

III. Phần nhận xét tinh thần và thái độ làm việc của sinh viên

.....

.....

IV. Đánh giá

1. Đồ án/khóa luận tốt nghiệp đạt/chưa đạt yêu cầu:

2. Đề nghị: Được bảo vệ: ☐

Không được bảo vệ: ☐

Điểm:/10 (làm tròn đến một chữ số thập phân)

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN

(Ký và ghi rõ họ tên)

NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN
ĐỒ ÁN/ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP**I. Thông tin chung**

- Họ và tên giảng viên phản biện:

.....

Học hàm, học vị: Chuyên ngành:

.....

Đơn vị công tác:

.....

- Họ và tên sinh viên: MSSV:

Lớp: Khoa:

.....

Tên đề tài:

.....

.....

.....

- Tổng quát về ĐA/KLTN:

+ Số trang:

Số chương:

+ Số bảng số liệu:

Số hình vẽ:

+ Số tài liệu tham khảo:

II. Nhận xét về ĐA/KLTN

2.1. Nhận xét về hình thức:.....

.....

.....

.....

2.2. Tính cấp thiết của đề tài:

.....

.....

.....

2.3. Mục tiêu và nội dung:

.....

.....

.....

2.4. Tổng quan tài liệu:

.....

.....

.....

2.5. Phương pháp nghiên cứu:

.....

.....

.....

2.6. Các kết quả nghiên cứu đạt được:

.....

.....

.....

.....

2.7. Trích dẫn tài liệu:

.....

.....

.....

2.8. Kết luận và đề nghị:

.....

.....

.....

2.8. Tính sáng tạo và ứng dụng:

.....

.....

.....

2.9. Các vấn đề cần bổ sung, chỉnh sửa:

.....

.....

.....

.....

III. Câu hỏi (Giảng viên phản biện có đặt từ 1 - 3 câu hỏi liên quan đến nội dung của ĐA/KLTN để sinh viên trả lời tại Hội đồng bảo vệ ĐA/KLTN)

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

.....

IV. Đánh giá

1. Đồ án/khóa luận tốt nghiệp đạt/chưa đạt yêu cầu:

2. Đề nghị: Được bảo vệ: ☐

Không được bảo vệ: ☐

Điểm:/10 (làm tròn đến một chữ số thập phân)

....., ngày tháng năm 20.....

GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN

(Ký và ghi rõ họ tên)

LỜI CAM ĐOAN

Em xin cam đoan rằng, bài khóa luận tốt nghiệp với chủ đề “Phát triển cụm cảng Cái Mép – Thị Vải thành cảng trung chuyển quốc tế “là sản phẩm hoàn toàn do em thực hiện, dưới sự hướng dẫn và giám sát của giảng viên hướng dẫn Mai Xuân Thiệu. Em đã nỗ lực trong việc nghiên cứu, thu thập và phân tích số liệu để hoàn thành bài khóa luận này.

Em khẳng định rằng, mọi thông tin, tài liệu và số liệu đã được trích dẫn trong bài khóa luận đều được trích dẫn rõ ràng nguồn gốc. Em cam đoan không sao chép nội dung của bất kỳ tác giả nào mà không có sự trích dẫn hợp lệ, em xin hoàn toàn chịu trách nhiệm về tính hợp pháp và tính chính xác của thông tin mà em đã trình bày.

Bài khóa luận này chưa được nộp cho bất kỳ cơ sở giáo dục nào khác và không bị trùng lặp với bất kỳ nghiên cứu nào đã công bố trước đó. Em cũng xin khẳng định rằng mình sẽ chịu trách nhiệm về bất kỳ vấn đề nào phát sinh liên quan đến nội dung bài viết trước Hội đồng xét duyệt và các cơ quan chức năng.

Cuối cùng, em xin gửi lời chân thành đến tất cả những người đã hỗ trợ em trong suốt quá trình thực hiện bài khóa luận tốt nghiệp này.

Bà Rịa – Vũng Tàu, 7 tháng 1 năm 2025

Người cam đoan

(Ký và ghi rõ họ tên)

Vũ Hữu Phúc

LỜI CẢM ƠN

Trước tiên, em xin gửi lời cảm ơn chân thành đến Ban Giám hiệu, các thầy cô giáo trường Đại học Bà Rịa - Vũng Tàu đã tạo điều kiện và cung cấp môi trường học tập tốt nhất cho em trong suốt quá trình học tập và nghiên cứu.

Em xin đặc biệt cảm ơn thầy Mai Xuân Thiệu, giảng viên hướng dẫn của em, người đã tận tình chỉ bảo, giúp đỡ em từ những bước đầu tiên khi em bắt đầu thực hiện khóa luận cho đến khi hoàn thiện bài nghiên cứu này. Thầy không chỉ là người truyền đạt kiến thức chuyên môn mà còn là người luôn động viên, khích lệ em vượt qua những khó khăn, thử thách trong suốt quá trình nghiên cứu. Những lời góp ý sâu sắc và những hướng dẫn tận tình của thầy là nguồn động lực lớn lao giúp em hoàn thành khóa luận này.

Em cũng xin gửi lời cảm ơn đến các thầy cô trong khoa kinh tế biển – logistics đã cung cấp những kiến thức quý báu trong suốt quá trình học tập tại trường, cùng với sự hỗ trợ nhiệt tình của các cán bộ, nhân viên trong trường, giúp em có một môi trường học tập tốt nhất.

Em xin chân thành cảm ơn!

Bà Rịa – Vũng Tàu, 7 tháng 1 năm 2025

Người thực hiện

(Ký và ghi rõ họ tên)

Vũ Hữu Phúc

MỤC LỤC

NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN HƯỚNG DẪN.....	2
ĐỒ ÁN/ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP	2
NHẬN XÉT CỦA GIẢNG VIÊN PHẢN BIỆN.....	5
ĐỒ ÁN/ KHÓA LUẬN TỐT NGHIỆP	5
LỜI CAM ĐOAN	8
LỜI CẢM ƠN	9
MỤC LỤC	1
DANH MỤC HÌNH ẢNH	3
LỜI MỞ ĐẦU	4
CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ CẢNG TRUNG CHUYỂN QUỐC TẾ	6
1.1. Khái niệm về cảng trung chuyển quốc tế.....	6
1.2. Lợi ích của cảng trung chuyển quốc tế	7
1.2.1. Lợi ích đối với doanh nghiệp	7
1.2.2. Lợi ích đối với quốc gia	9
1.2.3. Lợi ích đối với người lao động.....	11
1.3. Tiêu chí của một cảng trung chuyển quốc tế	13
1.4. Một số cảng trung chuyển quốc tế lớn trên thế giới	21
CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG CỦA CỤM CẢNG CÁI MÉP – THỊ VẢI.....	28
2.1. Khái quát giới thiệu về cụm cảng Cái Mép - Thị Vải.....	28
2.1.1. Vị trí địa lý và lịch sử hình thành.....	28
2.1.2. Cơ sở hạ tầng.....	30
2.1.3. Các dịch vụ chính.....	31
2.2. Tình hình hoạt động của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải	33
2.2.1. Thực trạng	33
2.2.2. Tiềm năng.....	35
2.3. Thách Thức	40
2.3.1. Tỷ lệ hàng hóa trung chuyển quốc tế chưa tối ưu	40
2.3.2. Hệ thống kết nối hậu phương chưa đồng bộ	40
2.3.3. Dịch vụ giá trị gia tăng chưa được cải thiện	41
2.3.4. Công nghệ và tự động hóa còn hạn chế	41
2.3.5. Chính sách và ưu đãi cần cải tiến.....	41
CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN CỤM CẢNG CÁI MÉP – THỊ VẢI THÀNH CẢNG TRUNG CHUYỂN QUỐC TẾ	43
3.1. Giải pháp	43
3.1.1. Tăng tỷ lệ hàng hóa trung chuyển quốc tế	43
3.1.2. Cải thiện kết nối hậu phương	43
3.1.3. Tăng cường dịch vụ giá trị gia tăng	44

3.1.4. Nâng cao công nghệ và tự động hóa	45
3.1.5. Cải thiện chính sách và ưu đãi	45
3.1.6. Phát triển bền vững và bảo vệ môi trường	46
3.1.7. Liên minh giữa các cảng nhỏ trong cụm.....	47
3.1.8. Khu vực tự do thương mại	47
3.2. Kinh nghiệm từ các cảng trung chuyển quốc tế lớn	48
3.2.1. Cảng Singapore - Singapore.....	48
3.2.2. Cảng Rotterdam - Hà Lan	49
3.2.3. Cảng Busan - Hàn Quốc.....	50
3.2.4. Cảng Thượng Hải - Trung Quốc	50
KẾT LUẬN	52
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	53

DANH MỤC HÌNH ẢNH

Hình 1.1: Cảng trung chuyển quốc tế.....	6
Hình 1.2: Cảng Singapore - Singapore.....	22
Hình 1.3: Cảng Rotterdam - Hà Lan	23
Hình 1.4: Cảng Thượng Hải - Trung Quốc	24
Hình 1.5: Cảng Jebel Ali - UAE.....	26
Hình 1.6: Cảng Los Angeles, Mỹ	27
Hình 3.1: Hệ thống quản lý cảng – PCS.....	48
Hình 3.2: Hệ sinh thái cảng Rotterdam	49

LỜI MỞ ĐẦU

1. Lí do chọn đề tài

Trong bối cảnh nền kinh tế toàn cầu ngày càng hội nhập và phát triển mạnh mẽ, vận tải biển vẫn luôn đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối các quốc gia, thúc đẩy giao thương và phát triển kinh tế. Đặc biệt, các cảng biển quốc tế không chỉ là những điểm trung chuyển hàng hóa, mà còn là yếu tố quyết định trong chiến lược phát triển kinh tế của mỗi quốc gia.

Tại Việt Nam, với vị trí địa lý thuận lợi, có bờ biển dài và giao thương quốc tế sôi động, các cảng biển luôn giữ vai trò then chốt trong phát triển kinh tế quốc gia. Trong số đó, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải (tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu) đang ngày càng khẳng định vị thế của mình như một trong những cảng nước sâu quan trọng, có tiềm năng phát triển mạnh mẽ không chỉ trong khu vực mà còn vươn tầm quốc tế.

Chính vì thế em lựa chọn chủ đề “Phát triển cụm cảng Cái Mép – Thị Vải thành cảng trung chuyển quốc tế” vì em thấy đây là chủ đề thiết thực và cần thiết đối với tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.

2. Mục tiêu nghiên cứu

- Tìm hiểu thực trạng, tiềm năng và thách thức đối với cụm cảng Cái Mép – Thị Vải để trở thành cảng trung chuyển quốc tế.
- Đề xuất những giải pháp để Cái Mép – Thị Vải trở thành một cảng trung chuyển quốc tế.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu: Tiềm năng, thách thức của cụm cảng Cái Mép – Thị Vải để trở thành cảng trung chuyển quốc tế.
- Phạm vi nghiên cứu: Cụm cảng Cái Mép – Thị Vải tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu.

4. Phương pháp nghiên cứu

- Phương pháp thu thập tài liệu: Thu thập các tài liệu có liên quan tới cụm cảng Cái Mép – Thị Vải.
- Phương pháp phân tích: Làm rõ các thông tin và sắp xếp lại cho đúng trình tự của đề tài nghiên cứu,

5. Bố cục của đề tài nghiên cứu

Nội dung đề tài được thể hiện qua 3 chương:

- Chương 1: Cơ sở lý luận về cảng trung chuyển quốc tế
- Chương 2: Thực trạng hoạt động của cụm cảng Cái Mép – Thị Vải những năm gần đây
- Chương 3: Giải pháp đề cụm cảng Cái Mép – Thị Vải trở thành cảng trung chuyển quốc tế

CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ CẢNG TRUNG CHUYỂN QUỐC TẾ

1.1. Khái niệm về cảng trung chuyển quốc tế.

Cảng trung chuyển quốc tế (International Hub Port) là những cảng lớn kết nối các tuyến vận tải liên châu lục và cũng là cửa ngõ ra vào các khu vực kinh tế rộng lớn thông qua việc kết nối các tuyến vận tải đường dài bằng tàu mẹ (mother ships) cùng các tuyến ngắn hơn bằng tàu con (feeder ships).



Hình 1.1: Cảng trung chuyển quốc tế

Nguồn: <https://www.container-transportation.com/cang-trung-chuyen-la-gi.html>

Đây là những cảng nằm tại vị trí chiến lược trên các tuyến hàng hải quốc tế quan trọng, có khả năng tiếp nhận khối lượng hàng hóa lớn và trang bị cơ sở hạ tầng hiện đại như cầu cảng sâu, hệ thống bốc dỡ tự động, và mạng lưới logistics hoàn chỉnh. Ngoài ra, các dịch vụ đi kèm như bảo trì tàu, xử lý hải quan, và lưu trữ hàng hóa được tối ưu hóa để đáp ứng yêu cầu khắt khe của ngành vận tải biển.

Cảng trung chuyển không chỉ giúp tối ưu hóa chi phí và thời gian vận chuyển hàng hóa, mà còn góp phần nâng cao hiệu quả của chuỗi cung ứng toàn cầu. Những cảng này đóng vai trò như những nút giao thông quan trọng trong mạng lưới logistics toàn cầu, giúp kết nối các khu vực sản xuất và tiêu thụ hàng hóa một cách nhanh chóng và hiệu quả. Ngoài ra, cảng trung chuyển còn góp phần giảm bớt sự tắc nghẽn và áp lực lên các

cảng chính trong khu vực, đồng thời hỗ trợ các tuyến vận tải biển hoạt động ổn định và liên tục, từ đó thúc đẩy sự phát triển kinh tế của nhiều quốc gia và khu vực. Việc sử dụng cảng trung chuyển giúp giảm chi phí vận chuyển nhờ vào việc gom hàng và phân phối hàng hóa một cách hợp lý, đồng thời tối ưu hóa các tuyến đường biển, giảm thiểu quãng đường đi và thời gian chờ đợi. Một số cảng trung chuyển quốc tế nổi tiếng như cảng Singapore, cảng Rotterdam (Hà Lan), và cảng Jebel Ali (Dubai) đã trở thành hình mẫu cho việc phát triển các cảng biển chiến lược trên toàn cầu, không chỉ vì cơ sở hạ tầng hiện đại và công nghệ tiên tiến mà còn vì khả năng điều phối, quản lý hàng hóa thông minh, giúp nâng cao năng suất và giảm thiểu rủi ro trong chuỗi cung ứng. Những cảng này còn đóng vai trò quan trọng trong việc định hình các xu hướng vận tải quốc tế và thu hút sự đầu tư từ các hãng tàu lớn trên thế giới, tạo ra những mô hình hoạt động cảng tiên tiến mà nhiều quốc gia đang học hỏi và áp dụng.

1.2. Lợi ích của cảng trung chuyển quốc tế

Cảng trung chuyển quốc tế không chỉ đơn thuần là những điểm trung gian trong hệ thống vận tải biển, mà còn là động lực quan trọng thúc đẩy sự phát triển của nhiều lĩnh vực kinh tế, xã hội trên phạm vi toàn cầu. Với khả năng kết nối các tuyến hàng hải lớn và hỗ trợ luân chuyển hàng hóa xuyên lục địa, cảng trung chuyển mang đến những lợi ích vượt xa khái niệm vận tải thông thường. Những lợi ích này được cảm nhận rõ rệt qua ba cấp độ chính: doanh nghiệp, người lao động và quốc gia. Việc phân tích sâu hơn những lợi ích mà cảng trung chuyển quốc tế mang lại ở ba khía cạnh này sẽ giúp chúng ta hiểu rõ hơn về vai trò và tầm quan trọng của chúng trong bối cảnh toàn cầu hóa và hội nhập kinh tế hiện nay. Cụ thể như phân tích sau:

1.2.1. Lợi ích đối với doanh nghiệp

Thứ nhất, giảm chi phí logistics và tăng lợi nhuận. Sự hiện diện của cảng trung chuyển quốc tế mang lại lợi ích lớn về chi phí cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Trước đây, nhiều doanh nghiệp phải trung chuyển hàng hóa qua các cảng lớn tại nước ngoài như Singapore hoặc Hong Kong, dẫn đến gia tăng đáng kể chi phí vận tải, đặc biệt là chi phí chuyển tải giữa các cảng và thời gian chờ đợi dài. Với một cảng trung chuyển quốc tế trong nước, các doanh nghiệp có thể tiết kiệm khoản chi phí này, đồng thời tối ưu hóa chuỗi cung ứng và rút ngắn thời gian giao hàng. Điều này không chỉ giúp giảm giá thành sản phẩm mà còn tăng sức cạnh tranh trên thị trường, từ đó cải thiện lợi nhuận của doanh nghiệp. Việc giảm chi phí vận chuyển còn tạo ra cơ hội để các doanh nghiệp có thể

giảm giá thành sản phẩm, nâng cao khả năng cạnh tranh và mở rộng thị phần. Điều này cũng giúp các doanh nghiệp dễ dàng thực hiện các chiến lược giá linh hoạt, phù hợp với nhu cầu của khách hàng, từ đó thúc đẩy tiêu thụ sản phẩm trong nước và quốc tế.

Thứ hai, tăng khả năng tiếp cận thị trường quốc tế. Cảng trung chuyển quốc tế cũng tạo điều kiện thuận lợi để các doanh nghiệp Việt Nam mở rộng khả năng tiếp cận các thị trường lớn trên thế giới như Mỹ, EU và Nhật Bản. Cảng trung chuyển quốc tế giúp các doanh nghiệp trong nước dễ dàng kết nối với các tuyến vận tải quốc tế, từ đó mở rộng mạng lưới phân phối sản phẩm, đặc biệt là đối với các mặt hàng xuất khẩu chủ lực như nông sản, thủy sản và dệt may. Đặc biệt, các khu công nghiệp tập trung ở khu vực miền Nam sẽ được hưởng lợi từ việc rút ngắn thời gian và chi phí vận chuyển hàng hóa ra thị trường quốc tế. Điều này không chỉ giúp doanh nghiệp gia tăng xuất khẩu mà còn góp phần củng cố vị thế hàng hóa Việt Nam trong chuỗi cung ứng toàn cầu, mở ra cơ hội hợp tác kinh doanh bền vững. Các doanh nghiệp xuất khẩu sẽ có thêm lợi thế cạnh tranh nhờ vào sự thuận tiện trong việc giao nhận hàng hóa, qua đó gia tăng tỷ lệ xuất khẩu và tiếp cận những thị trường khó tính và đòi hỏi chất lượng cao. Sự phát triển của cảng trung chuyển còn tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp Việt Nam gia nhập vào các chuỗi cung ứng toàn cầu, gia tăng giá trị gia tăng và góp phần làm tăng trưởng kinh tế quốc gia.

Thứ ba, thu hút đầu tư và hợp tác quốc tế. Sự phát triển của cảng trung chuyển quốc tế tạo ra sức hút lớn đối với các nhà đầu tư nước ngoài trong lĩnh vực logistics, sản xuất và dịch vụ phụ trợ. Các nhà đầu tư quốc tế luôn tìm kiếm những cơ hội có khả năng tăng trưởng và tối ưu hóa chi phí, và sự hiện diện của cảng trung chuyển quốc tế là một yếu tố quan trọng để thu hút vốn đầu tư. Những doanh nghiệp quốc tế này sẵn sàng rót vốn đầu tư vào hạ tầng cảng, hệ thống vận tải, và chuỗi cung ứng hiện đại, góp phần nâng cao chất lượng dịch vụ và năng lực cạnh tranh cho cảng biển trong nước. Đồng thời, việc hợp tác quốc tế cũng giúp các doanh nghiệp trong nước tiếp cận công nghệ tiên tiến và học hỏi kinh nghiệm quản lý từ các đối tác hàng đầu trên thế giới. Các công nghệ mới, từ tự động hóa trong các kho bãi, đến các hệ thống quản lý logistics thông minh, sẽ giúp các doanh nghiệp Việt Nam nâng cao hiệu quả sản xuất, giảm thiểu sai sót và nâng cao chất lượng dịch vụ. Các mô hình hợp tác này cũng góp phần thúc đẩy sự phát triển bền vững, không chỉ trong lĩnh vực logistics mà còn trong các ngành công nghiệp khác, mở ra cơ hội phát triển lâu dài cho cả hai bên.

Thứ tư, phát triển ngành công nghiệp phụ trợ. Cảng trung chuyển quốc tế không chỉ là động lực phát triển cho ngành logistics mà còn mở ra cơ hội lớn cho các ngành công nghiệp phụ trợ. Những ngành như sản xuất bao bì, thiết bị cảng biển, và công nghệ phần mềm quản lý cảng sẽ có điều kiện để mở rộng quy mô và nâng cao chất lượng sản phẩm, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường trong và ngoài nước. Sự gia tăng hoạt động tại cảng sẽ tạo nên nhu cầu lớn về các dịch vụ và sản phẩm hỗ trợ, từ đó thúc đẩy sự phát triển đồng bộ của cả chuỗi giá trị kinh tế. Những ngành công nghiệp liên quan như chế tạo máy móc, xây dựng hạ tầng cảng, hay cung cấp dịch vụ bảo trì, sửa chữa sẽ trở nên quan trọng hơn bao giờ hết. Đây không chỉ là cơ hội để các doanh nghiệp trong nước gia tăng giá trị sản xuất mà còn góp phần tạo ra nhiều việc làm, nâng cao tay nghề lao động và đóng góp vào sự phát triển bền vững của nền kinh tế quốc gia. Việc phát triển ngành công nghiệp phụ trợ cũng giúp giảm sự phụ thuộc vào nguồn cung cấp từ nước ngoài, nâng cao khả năng tự chủ của nền kinh tế, đồng thời thúc đẩy sáng tạo và đổi mới trong các ngành công nghiệp nội địa.

1.2.2. Lợi ích đối với quốc gia

Thứ nhất, lợi ích tăng thu ngân sách cho quốc gia. Phát triển cảng trung chuyển quốc tế sẽ mang lại nguồn thu đáng kể từ nhiều kênh khác nhau, đóng góp mạnh mẽ vào ngân sách nhà nước. Phí dịch vụ cảng như bốc xếp, lưu kho, bảo dưỡng tàu, vận hành các thiết bị cảng là những khoản thu ổn định và bền vững. Các hoạt động này không chỉ tạo ra công ăn việc làm cho người lao động mà còn là nguồn thu chính cho chính phủ từ các khoản phí, thuế. Đồng thời, thuế xuất nhập khẩu sẽ tăng mạnh nhờ vào lưu lượng hàng hóa quốc tế gia tăng, đóng góp trực tiếp vào ngân sách nhà nước. Những khoản thu này không chỉ giúp giảm bớt áp lực tài chính cho quốc gia mà còn có thể tái đầu tư vào các dự án cơ sở hạ tầng, giáo dục, y tế và các lĩnh vực xã hội quan trọng khác. Ngoài ra, các ngành dịch vụ phụ trợ như logistics, bảo hiểm, và tài chính cũng sẽ phát triển mạnh mẽ, tạo thêm nguồn thu từ thuế doanh nghiệp và thuế thu nhập cá nhân, góp phần nâng cao chất lượng cuộc sống cho người dân. Hơn nữa, đầu tư từ nước ngoài vào các dự án cảng và các khu vực lân cận sẽ tạo ra các khoản thu đáng kể từ thuế và phí, đồng thời giúp Việt Nam hội nhập sâu hơn vào nền kinh tế toàn cầu. Những nguồn lực này không chỉ giúp giảm áp lực ngân sách mà còn tạo điều kiện đầu tư cho các lĩnh vực kinh tế - xã hội khác, đảm bảo sự phát triển lâu dài và bền vững cho đất nước.

Thứ hai, nâng cao vị thế quốc gia trong khu vực quốc tế. Việc phát triển cảng trung chuyển quốc tế sẽ đưa Việt Nam trở thành một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu, giúp định hình vị thế quốc gia trên bản đồ thương mại quốc tế. Với vị trí chiến lược nằm ở trung tâm Đông Nam Á, Việt Nam có tiềm năng cạnh tranh trực tiếp với các trung tâm logistics hàng đầu như Singapore và Malaysia. Điều này không chỉ thu hút sự quan tâm của các tập đoàn đa quốc gia mà còn thúc đẩy hợp tác kinh tế và thương mại với các quốc gia khác, tạo ra những cơ hội mới cho các doanh nghiệp trong nước mở rộng thị trường. Bên cạnh đó, sự hiện diện của một cảng trung chuyển hiện đại sẽ khẳng định năng lực hạ tầng và quản lý logistics của Việt Nam, nâng cao niềm tin của các đối tác quốc tế. Việc tham gia vào các tuyến vận tải biển quốc tế còn giúp Việt Nam xây dựng hình ảnh là một quốc gia có nền kinh tế phát triển mạnh mẽ, năng động và sáng tạo. Vai trò nổi bật trong hoạt động trung chuyển hàng hóa cũng giúp Việt Nam tăng cường ảnh hưởng kinh tế và chính trị, trở thành một trung tâm kết nối giao thương trong khu vực và thế giới. Đây là cơ hội để Việt Nam củng cố vị thế như một quốc gia năng động, có trách nhiệm và đáng tin cậy trong các mối quan hệ toàn cầu, góp phần nâng cao sự thịnh vượng chung trong khu vực và thế giới.

Thứ ba, thúc đẩy hạ tầng và công nghiệp vùng. Để kết nối hiệu quả với cảng, các hệ thống giao thông như đường bộ, đường sắt, và đường thủy nội địa sẽ được nâng cấp, mở rộng, giúp cải thiện năng lực vận tải và giảm chi phí logistics trong nước. Việc nâng cấp cơ sở hạ tầng này không chỉ tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa mà còn thúc đẩy phát triển kinh tế tại các khu vực vùng sâu, vùng xa, tạo cơ hội phát triển đồng đều giữa các địa phương. Sự hiện diện của cảng sẽ thu hút đầu tư vào các khu công nghiệp, khu kinh tế gần kề, tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển các ngành công nghiệp hỗ trợ và sản xuất xuất khẩu. Những khu vực này sẽ trở thành trung tâm kinh tế mới, mang lại việc làm cho người lao động, đồng thời nâng cao thu nhập và chất lượng sống của cư dân địa phương. Sự phát triển mạnh mẽ của các khu công nghiệp còn khuyến khích các doanh nghiệp trong nước phát triển, gia tăng giá trị gia tăng cho nền kinh tế. Hơn nữa, cơ sở hạ tầng hiện đại và liên kết kinh tế vùng hiệu quả sẽ tạo ra sự kết nối chặt chẽ giữa các địa phương, góp phần cân bằng phát triển giữa các khu vực trong cả nước, tránh tình trạng tập trung phát triển quá mức ở một vài thành phố lớn. Điều này không chỉ thúc đẩy tăng trưởng kinh tế vùng mà còn tạo ra sự gắn kết mạnh mẽ giữa các vùng miền,

giúp tạo ra nền tảng vững chắc cho sự phát triển bền vững và lâu dài của cả nền kinh tế quốc gia.

Thứ tư, góp phần bảo vệ môi trường, hướng tới phát triển bền vững. Cảng trung chuyển quốc tế với hệ thống vận hành hiện đại sẽ giúp tối ưu hóa vận tải hàng hóa, giảm sự phụ thuộc vào các tàu nhỏ thường gây tiêu hao nhiên liệu lớn và phát thải cao. Việc tập trung hàng hóa qua cảng trung chuyển không chỉ nâng cao hiệu quả vận tải mà còn giảm đáng kể lượng khí thải CO₂, góp phần bảo vệ môi trường. Việc chuyển tải hàng hóa tại các cảng trung chuyển lớn giúp giảm thiểu lượng tàu di chuyển trên biển, từ đó giảm bớt tác động tiêu cực đến hệ sinh thái biển và môi trường tự nhiên. Ngoài ra, các cảng trung chuyển hiện đại thường đi kèm với các công nghệ xanh như hệ thống năng lượng tái tạo, xử lý chất thải hiệu quả và tiêu chuẩn môi trường nghiêm ngặt, giúp đảm bảo các hoạt động vận hành diễn ra một cách bền vững. Những giải pháp này không chỉ giảm thiểu tác động tiêu cực đến hệ sinh thái mà còn thúc đẩy xu hướng phát triển bền vững trong ngành logistics, khẳng định cam kết của Việt Nam trong việc bảo vệ môi trường toàn cầu. Các công nghệ thân thiện với môi trường, như năng lượng mặt trời và hệ thống quản lý chất thải thông minh, sẽ giúp tối ưu hóa việc sử dụng nguồn tài nguyên thiên nhiên, giảm ô nhiễm và bảo vệ sự đa dạng sinh học. Việc phát triển các cảng trung chuyển quốc tế bền vững sẽ không chỉ góp phần bảo vệ môi trường mà còn xây dựng một hình mẫu phát triển kinh tế hài hòa với bảo vệ thiên nhiên, tạo ra một mô hình tăng trưởng xanh cho các quốc gia trong khu vực và trên thế giới.

1.2.3. Lợi ích đối với người lao động

Thứ nhất, tăng cơ hội việc làm cho người lao động. Việc phát triển cảng trung chuyển quốc tế sẽ tạo ra hàng chục nghìn cơ hội việc làm, không chỉ trực tiếp tại các cảng mà còn ở các ngành phụ trợ. Các công việc như bốc xếp, vận hành thiết bị, bảo dưỡng tàu, kiểm tra an toàn và giám sát hoạt động tại các cảng sẽ gia tăng mạnh mẽ, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của ngành vận tải. Đồng thời, các ngành vận tải, logistics, bảo hiểm, tài chính, tư vấn và các dịch vụ hỗ trợ khác cũng sẽ được hưởng lợi từ sự phát triển này, mở rộng cơ hội nghề nghiệp cho hàng nghìn lao động. Bên cạnh đó, nhu cầu về các vị trí chuyên môn cao như quản lý logistics, điều phối vận tải, kỹ sư vận hành cảng và chuyên gia về an toàn hàng hải sẽ gia tăng, tạo ra nhiều cơ hội nghề nghiệp cho lao động có trình độ chuyên môn. Đặc biệt, ngành cảng biển và logistics còn cần những chuyên gia trong các lĩnh vực quản lý chuỗi cung ứng, phân tích dữ liệu vận tải, và phát triển phần mềm

quản lý logistics, mở rộng cơ hội việc làm cho những người có trình độ cao. Sự phát triển này không chỉ giúp giảm tỷ lệ thất nghiệp mà còn cải thiện thu nhập và chất lượng sống của người lao động, giúp xây dựng một lực lượng lao động có kỹ năng và trình độ cao, tạo ra một môi trường làm việc đa dạng và phong phú, thúc đẩy sự phát triển nghề nghiệp bền vững cho người lao động.

Thứ hai, tạo ra mức lương cạnh tranh và ổn định cho người lao động. Ngành cảng biển và logistics là một trong những ngành có mức lương cao hơn so với nhiều lĩnh vực khác, đặc biệt là đối với các vị trí yêu cầu kỹ thuật cao và quản lý chuyên môn. Các công việc như kỹ sư vận hành cảng, điều phối logistics, và quản lý vận tải không chỉ được trả lương cao mà còn có mức đãi ngộ hấp dẫn và ổn định. Mức lương tại các vị trí này thường vượt trội so với các ngành khác, mang lại cho người lao động một mức thu nhập đáng kể và ổn định. Điều này không chỉ giúp cải thiện chất lượng cuộc sống mà còn tạo ra động lực để người lao động gắn bó lâu dài với ngành. Ngoài ra, môi trường làm việc trong ngành này còn đi kèm với các phúc lợi đầy đủ, như bảo hiểm, đào tạo chuyên môn, các chương trình phúc lợi xã hội và các cơ hội thăng tiến, khuyến khích người lao động cống hiến lâu dài và phát triển nghề nghiệp. Mức lương và đãi ngộ hấp dẫn cũng tạo ra sự cạnh tranh lành mạnh trong việc tuyển dụng nhân lực chất lượng cao, giúp nâng cao hiệu quả hoạt động của các doanh nghiệp trong ngành, đồng thời đóng góp vào sự ổn định và phát triển của nền kinh tế quốc gia.

Thứ ba, người lao động có cơ hội phát triển kỹ năng và nghề nghiệp. Trong ngành cảng biển và logistics, người lao động sẽ có cơ hội phát triển kỹ năng chuyên môn thông qua các chương trình đào tạo chuyên sâu, từ công nghệ vận hành cảng, quản lý logistics đến các kỹ thuật vận tải quốc tế. Các công ty sẽ cung cấp các khóa học chuyên môn, giúp người lao động nắm bắt kiến thức mới, nâng cao trình độ và đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của ngành. Những kỹ năng này không chỉ bao gồm các kiến thức về vận hành cảng, quản lý chuỗi cung ứng, mà còn liên quan đến việc áp dụng công nghệ mới vào việc quản lý và tối ưu hóa các quy trình vận tải, sử dụng phần mềm quản lý cảng và logistics tiên tiến, và áp dụng các phương pháp quản lý tiên tiến. Ngoài ra, môi trường làm việc quốc tế sẽ tạo điều kiện cho người lao động cải thiện khả năng ngoại ngữ, cũng như phát triển kỹ năng giao tiếp và làm việc trong các dự án toàn cầu. Sự tham gia vào các dự án quốc tế còn giúp người lao động phát triển các kỹ năng mềm như kỹ năng lãnh đạo, kỹ năng làm việc nhóm, và giải quyết vấn đề trong môi trường đa văn hóa. Những cơ hội học hỏi và

trải nghiệm thực tế này không chỉ giúp nâng cao năng lực cá nhân mà còn mở rộng cơ hội thăng tiến, nâng cao giá trị nghề nghiệp trong tương lai. Khi người lao động được trang bị các kỹ năng hiện đại và kinh nghiệm làm việc quốc tế, họ sẽ có nhiều cơ hội hơn trong việc xây dựng sự nghiệp lâu dài và thành công trong ngành cảng biển và logistics, đồng thời giúp nâng cao chất lượng nguồn nhân lực trong ngành.

Tóm lại, việc phát triển cảng trung chuyển quốc tế mang lại nhiều lợi ích toàn diện cho doanh nghiệp, người lao động và quốc gia. Doanh nghiệp được hưởng lợi từ việc tối ưu hóa chi phí vận chuyển, mở rộng thị trường và nâng cao hiệu quả kinh doanh. Người lao động có cơ hội việc làm ổn định, phát triển nghề nghiệp và cải thiện thu nhập, trong khi quốc gia tăng thu ngân sách, nâng cao vị thế quốc tế và thúc đẩy sự phát triển hạ tầng, công nghiệp. Đồng thời, việc phát triển các cảng trung chuyển còn góp phần bảo vệ môi trường, thúc đẩy sử dụng các công nghệ xanh, giảm thiểu ô nhiễm và bảo vệ tài nguyên thiên nhiên, từ đó tạo nền tảng cho một nền kinh tế bền vững. Sự phát triển này cũng giúp củng cố vai trò của Việt Nam trên bản đồ thương mại toàn cầu, thu hút đầu tư và tạo ra cơ hội hợp tác kinh tế quốc tế, góp phần vào sự phát triển lâu dài và bền vững của đất nước. Việc đầu tư vào hạ tầng cảng biển và logistics sẽ mang lại lợi ích không chỉ cho các doanh nghiệp trong ngành mà còn cho toàn bộ nền kinh tế quốc gia, tạo ra những bước tiến vững chắc trong hành trình phát triển và hội nhập quốc tế.

1.3. Tiêu chí của một cảng trung chuyển quốc tế

Để trở thành một cảng trung chuyển quốc tế thành công, cần đáp ứng những tiêu chuẩn khắt khe và phù hợp với xu thế toàn cầu hóa. Các tiêu chí này không chỉ được thiết lập dựa trên yêu cầu quốc tế mà còn rút ra từ kinh nghiệm hoạt động của các cảng lớn trên thế giới. Đây là cơ sở để đảm bảo một cảng trung chuyển có thể hoạt động hiệu quả, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường toàn cầu.

Dựa trên tìm hiểu các tài liệu trong nước và quốc tế, các tiêu chí bắt buộc của một cảng trung chuyển quốc tế được xây dựng từ các yếu tố sau:

Tiêu chí 1: Vị trí địa lý và hạ tầng cảng

Vị trí chiến lược: Cảng trung chuyển quốc tế cần nằm tại các tuyến đường vận tải biển quan trọng và có khả năng kết nối với nhiều thị trường lớn để tối ưu hóa việc vận chuyển hàng hóa. Vị trí này giúp cảng không chỉ thu hút lượng lớn hàng hóa từ các quốc gia xung quanh mà còn dễ dàng kết nối với các cảng lớn trên thế giới. Đặt cảng tại những vị trí

trung tâm, như khu vực gần các tuyến đường hàng hải lớn giữa các châu lục, sẽ giảm đáng kể thời gian và chi phí vận tải, góp phần nâng cao hiệu quả trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Các cảng trung chuyển này có thể tiếp nhận hàng hóa từ nhiều nguồn khác nhau, như các cảng vệ tinh trong khu vực hoặc các cảng trong nước, và phân phối đến các cảng lớn trên thế giới, hỗ trợ luân chuyển hàng hóa dễ dàng, nhanh chóng và với chi phí tối ưu. Khi cảng được xây dựng tại các vị trí chiến lược như vậy, nó sẽ không chỉ trở thành điểm trung chuyển chính mà còn đóng vai trò quan trọng trong việc kết nối các thị trường quốc tế, tạo ra cơ hội hợp tác kinh tế, thu hút đầu tư và phát triển hạ tầng giao thông.

Cảng nước sâu: Một yếu tố quan trọng nữa trong phát triển cảng trung chuyển quốc tế là khả năng tiếp nhận các tàu container cỡ lớn (ULCVs - Ultra Large Container Vessels). Những tàu này có kích thước khổng lồ và yêu cầu các cảng phải có độ sâu nước đủ lớn để có thể cập bến và neo đậu an toàn. Độ sâu tối thiểu yêu cầu cho các cảng trung chuyển quốc tế phải đạt ít nhất 14 mét để đảm bảo các tàu mẹ có thể cập cảng mà không gặp phải bất kỳ trở ngại nào. Để vận hành hiệu quả, các cảng này cần được thiết kế với các bến tàu dài và sâu, có khả năng tiếp nhận tàu lớn mà không bị gián đoạn, giúp tăng cường năng suất vận chuyển. Các cảng nước sâu không chỉ phục vụ nhu cầu hiện tại mà còn có thể đáp ứng nhu cầu ngày càng gia tăng của ngành vận tải biển quốc tế, khi các tàu container ngày càng lớn hơn. Điều này sẽ giúp cảng duy trì tính cạnh tranh và tiếp tục phát triển trong một thị trường toàn cầu đầy biến động.

Hạ tầng tiên tiến: Để tối ưu hóa hiệu quả vận hành và đáp ứng nhu cầu vận tải ngày càng cao, cảng trung chuyển quốc tế cần được trang bị hạ tầng tiên tiến. Điều này bao gồm các bến container có thiết kế hiện đại, hệ thống bốc xếp tự động hóa và công nghệ thông tin tiên tiến để giúp nâng cao năng suất và giảm thiểu sự can thiệp của con người. Các cần cầu có sức nâng trên 40 tấn và tầm vươn trên 40m là một phần không thể thiếu trong hạ tầng của cảng trung chuyển, giúp xử lý khối lượng hàng hóa lớn, đặc biệt là khi tiếp nhận các tàu container cỡ lớn. Cảng còn cần trang bị các thiết bị bốc xếp và vận chuyển hàng hóa tự động, giảm thiểu sự phụ thuộc vào lao động thủ công, đồng thời nâng cao độ chính xác và giảm thiểu sai sót trong quá trình vận hành. Hệ thống công nghệ thông tin hiện đại, bao gồm phần mềm quản lý cảng, hệ thống theo dõi và giám sát tự động, sẽ giúp quản lý toàn bộ quá trình vận chuyển, đảm bảo thông tin về hàng hóa được truyền tải chính xác và kịp thời giữa các bộ phận, giảm thiểu thời gian chờ đợi và tăng tốc độ luân chuyển hàng

hóa qua cảng. Tất cả những yếu tố này không chỉ giúp cảng hoạt động hiệu quả mà còn góp phần giảm thiểu chi phí và tăng khả năng cạnh tranh của cảng trên thị trường quốc tế.

Tiêu chí 2: Khả năng kết nối hậu phương

Hệ thống giao thông đa phương thức: Một yếu tố quan trọng để đảm bảo hiệu quả hoạt động của cảng trung chuyển quốc tế là hệ thống giao thông đa phương thức. Cảng cần được kết nối đồng bộ với các phương tiện vận chuyển khác nhau như đường bộ, đường sắt, đường sông và sân bay để tạo ra một mạng lưới vận tải linh hoạt và hiệu quả. Việc kết nối với đường bộ giúp hàng hóa dễ dàng vận chuyển đến các khu vực trong nước, đặc biệt là các khu công nghiệp, khu vực tiêu thụ lớn hoặc các điểm phân phối chính. Hệ thống đường sắt có thể hỗ trợ vận chuyển khối lượng hàng hóa lớn và dài hạn, đặc biệt là với các tuyến đường sắt kết nối trực tiếp với cảng, giúp giảm thiểu chi phí vận tải và tối ưu hóa thời gian giao hàng. Đối với các tuyến đường sông, việc tận dụng các con sông lớn hoặc các tuyến đường thủy nội địa có thể giúp vận chuyển hàng hóa đến các khu vực nông thôn hoặc các thành phố không có cảng biển, đồng thời tiết kiệm chi phí vận chuyển.

Cảng cũng cần có kết nối với sân bay để xử lý các lô hàng khẩn cấp, hàng hóa có giá trị cao, hoặc các mặt hàng yêu cầu thời gian vận chuyển ngắn. Việc tích hợp các phương thức vận tải này vào một hệ thống giao thông đa phương thức sẽ giúp tối ưu hóa thời gian trung chuyển, giảm chi phí vận tải và tạo ra một chuỗi cung ứng thông suốt, đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của các doanh nghiệp. Những kết nối này không chỉ đảm bảo tính linh hoạt cho việc vận chuyển hàng hóa mà còn tăng khả năng cạnh tranh của cảng, vì các doanh nghiệp có thể lựa chọn phương thức vận chuyển phù hợp nhất với nhu cầu và đặc thù của hàng hóa. Khi hệ thống giao thông đa phương thức được triển khai hiệu quả, cảng sẽ không chỉ trở thành một điểm trung chuyển mà còn là một điểm kết nối quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu, thúc đẩy giao thương và nâng cao hiệu quả vận hành.

Khu logistics tích hợp: Khu logistics tích hợp là một thành phần quan trọng giúp tối ưu hóa quy trình lưu trữ và xử lý hàng hóa trong cảng trung chuyển quốc tế. Khu này bao gồm các trung tâm phân phối, nhà kho, khu vực chế biến và các cơ sở hỗ trợ khác, giúp việc lưu thông hàng hóa trở nên nhanh chóng và hiệu quả. Việc xây dựng một khu logistics tích hợp ngay trong khu vực cảng giúp giảm thiểu thời gian và chi phí lưu kho, đồng thời tăng cường sự linh hoạt trong việc xử lý các đơn hàng và nhu cầu của thị trường. Các trung tâm phân phối sẽ giúp hàng hóa được phân loại và chuyển đến các khu

vực khác nhau nhanh chóng, đồng thời đáp ứng yêu cầu về tồn kho và giao nhận hàng hóa cho các khách hàng.

Ngoài ra, các cơ sở chế biến hàng hóa trong khu logistics tích hợp: giúp gia tăng giá trị hàng hóa ngay tại cảng, bằng cách cung cấp các dịch vụ như đóng gói, gia công, hoặc điều chỉnh theo yêu cầu của khách hàng. Những dịch vụ này giúp tiết kiệm chi phí vận chuyển, vì hàng hóa có thể được chế biến hoặc hoàn thiện ngay tại cảng, thay vì phải vận chuyển đến các khu vực khác để thực hiện các công đoạn này. Khu logistics tích hợp cũng góp phần cải thiện khả năng cung cấp hàng hóa kịp thời cho các thị trường, nhờ vào việc tổ chức các quy trình lưu trữ và phân phối hàng hóa một cách chuyên nghiệp và hiệu quả.

Bên cạnh đó, việc xây dựng khu logistics tích hợp giúp các doanh nghiệp tiết kiệm chi phí kho bãi và giảm thiểu thời gian chờ đợi trong quá trình nhập khẩu, xuất khẩu hoặc phân phối hàng hóa. Điều này cũng tạo ra một môi trường thuận lợi cho việc triển khai các công nghệ mới như quản lý kho tự động, phần mềm theo dõi và quản lý chuỗi cung ứng, giúp nâng cao hiệu quả công việc. Khu logistics tích hợp còn mang lại sự đồng bộ hóa trong các hoạt động hậu cần, giảm thiểu sai sót trong quá trình vận chuyển và xử lý hàng hóa, từ đó đảm bảo sự linh hoạt và tính chính xác của toàn bộ hệ thống chuỗi cung ứng.

Tiêu chí 3: Hiệu quả vận hành

Tốc độ xử lý hàng hóa: Trong môi trường logistics và vận tải quốc tế, tốc độ xử lý hàng hóa là một yếu tố quyết định để đảm bảo tính cạnh tranh của cảng trung chuyển quốc tế. Hiệu quả trong bốc xếp và thông quan hàng hóa không chỉ ảnh hưởng trực tiếp đến năng suất của cảng mà còn tác động đến sự liên mạch và kịp thời của chuỗi cung ứng toàn cầu. Việc áp dụng công nghệ hiện đại và tự động hóa trong quy trình xử lý hàng hóa giúp giảm thiểu thời gian chờ đợi và tạo ra sự vận hành liên tục, giúp đáp ứng nhanh chóng các yêu cầu của các hãng tàu và các doanh nghiệp xuất nhập khẩu. Hệ thống tự động hóa như cần cầu tự động, xe tự lái và các thiết bị bốc xếp tự động có thể xử lý một lượng hàng hóa lớn trong thời gian ngắn, từ đó giảm thiểu sự phụ thuộc vào lao động thủ công và các yếu tố gây trì hoãn.

Ứng dụng công nghệ thông tin và phần mềm quản lý cảng tiên tiến còn giúp theo dõi và kiểm soát luồng hàng hóa một cách chính xác, giảm thiểu sự sai sót trong quá trình xử lý. Hệ thống này cũng giúp cải thiện việc phân loại, lưu trữ và vận chuyển hàng hóa, từ đó tối ưu hóa không gian lưu kho và tăng khả năng quay vòng hàng hóa. Đồng thời, công nghệ

cũng giúp nâng cao khả năng giao tiếp giữa các bên trong chuỗi cung ứng, bao gồm các hãng tàu, doanh nghiệp logistics và các cơ quan hải quan, qua đó đẩy nhanh tốc độ thông quan và giải phóng hàng hóa ngay khi tàu cập bến. Sự kết hợp giữa công nghệ và tự động hóa trong quy trình xử lý hàng hóa không chỉ nâng cao năng suất mà còn giúp giảm thiểu chi phí, tạo ra lợi thế cạnh tranh lớn cho cảng trên thị trường quốc tế. Điều này cực kỳ quan trọng khi cảng phải phục vụ các tàu lớn và đáp ứng nhu cầu vận chuyển xuyên lục địa, nơi mà tốc độ và hiệu quả luôn là yếu tố được ưu tiên hàng đầu.

Lịch trình đáng tin cậy: Một yếu tố quan trọng khác để duy trì tính cạnh tranh của cảng trung chuyển quốc tế là khả năng đảm bảo lịch trình cập và rời cảng đúng giờ. Trong một chuỗi cung ứng toàn cầu, sự gián đoạn trong lịch trình vận chuyển có thể tạo ra tác động dây chuyền, gây ảnh hưởng đến các đối tác, doanh nghiệp và toàn bộ chuỗi cung ứng. Do đó, việc duy trì lịch trình đáng tin cậy và đúng giờ là cực kỳ quan trọng, giúp giảm thiểu các rủi ro liên quan đến sự chậm trễ hoặc gián đoạn trong quá trình vận chuyển. Khi cảng đảm bảo tàu cập bến và rời đi theo đúng lịch trình, điều này không chỉ giúp giảm thiểu thời gian chờ đợi và chi phí vận hành, mà còn đảm bảo rằng hàng hóa được giao đúng hạn, từ đó nâng cao sự tin tưởng và hài lòng của khách hàng.

Sự đáng tin cậy trong lịch trình vận chuyển còn giúp cảng thu hút thêm nhiều đối tác kinh doanh, bao gồm các hãng tàu quốc tế, các công ty logistics và các nhà sản xuất. Các hãng tàu sẽ đánh giá cao khả năng của cảng trong việc xử lý nhanh chóng và kịp thời các tàu container lớn, giúp tiết kiệm thời gian và chi phí, từ đó gia tăng hiệu quả trong hoạt động vận tải quốc tế. Đối với các khách hàng và doanh nghiệp xuất nhập khẩu, việc có một đối tác vận chuyển đáng tin cậy sẽ giúp họ lập kế hoạch hoạt động và dự báo thời gian giao hàng chính xác hơn, tạo điều kiện cho việc cung cấp hàng hóa đến các thị trường nhanh chóng và hiệu quả. Tất cả những yếu tố này góp phần vào việc nâng cao uy tín của cảng trên trường quốc tế và giúp duy trì vị thế cạnh tranh của cảng trong thị trường đầy cạnh tranh hiện nay.

Tiêu chí 4: Chi phí và dịch vụ

Chi phí cạnh tranh: Một yếu tố quan trọng để cảng trung chuyển quốc tế duy trì sức hút và tính cạnh tranh trên thị trường là chi phí sử dụng cảng và các dịch vụ liên quan. Việc thiết kế mức phí hợp lý và cạnh tranh giúp cảng không chỉ thu hút các hãng tàu lớn và các khách hàng quốc tế, mà còn giúp tối ưu hóa chi phí hoạt động của các đối tác trong chuỗi cung ứng. Các hãng vận tải luôn tìm kiếm các cảng có chi phí dịch vụ hợp lý, giúp họ tiết

kiệm được chi phí vận hành và duy trì hiệu quả kinh tế lâu dài. Đặc biệt, khi cảng có chi phí dịch vụ thấp hơn các cảng khác mà vẫn duy trì được chất lượng dịch vụ và hiệu quả xử lý, đây chính là yếu tố quan trọng giúp tăng tính cạnh tranh của cảng trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng khốc liệt.

Mức phí hợp lý cũng có thể khuyến khích các doanh nghiệp lựa chọn cảng làm điểm trung chuyển lâu dài, bởi việc tiết kiệm chi phí là một yếu tố then chốt trong chiến lược phát triển của các doanh nghiệp logistics. Đồng thời, cảng cần linh hoạt trong việc điều chỉnh các mức phí cho phù hợp với từng đối tượng khách hàng, như các hãng tàu lớn, các doanh nghiệp xuất nhập khẩu nhỏ, hoặc các đối tác trong chuỗi cung ứng. Việc này không chỉ giúp duy trì sự ổn định về dòng thu từ các dịch vụ cảng, mà còn tạo ra môi trường hợp tác bền vững, góp phần vào sự phát triển dài hạn của cảng.

Dịch vụ giá trị gia tăng: Để tăng cường vị thế cạnh tranh, cảng trung chuyển quốc tế cần không chỉ cung cấp dịch vụ cơ bản mà còn phát triển các dịch vụ giá trị gia tăng. Những dịch vụ này không chỉ giúp nâng cao giá trị của hàng hóa mà còn làm tăng sự khác biệt giữa cảng và các đối thủ cạnh tranh. Ví dụ, cung cấp dịch vụ tài chính như thanh toán quốc tế, vay vốn ngắn hạn cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, hoặc bảo hiểm hàng hóa có thể giúp khách hàng cảm thấy an tâm hơn khi giao dịch tại cảng. Thêm vào đó, các dịch vụ chế biến và đóng gói hàng hóa ngay tại cảng giúp tiết kiệm thời gian và chi phí cho doanh nghiệp, đồng thời cải thiện tốc độ luân chuyển hàng hóa.

Ngoài ra, các dịch vụ giá trị gia tăng như xử lý và phân phối hàng hóa theo yêu cầu, hoặc cung cấp các giải pháp quản lý kho và logistics, sẽ tạo ra những tiện ích vượt trội cho khách hàng, giúp họ tối ưu hóa quy trình và giảm thiểu chi phí. Các dịch vụ này không chỉ đáp ứng nhu cầu đa dạng của khách hàng mà còn làm tăng sự hài lòng, qua đó thúc đẩy sự trung thành của đối tác và tạo nền tảng vững chắc cho mối quan hệ lâu dài. Việc cung cấp dịch vụ giá trị gia tăng cũng tạo ra cơ hội để cảng nâng cao nguồn thu và phát triển thương hiệu, từ đó củng cố vị thế cạnh tranh trong thị trường quốc tế.

Dịch vụ hỗ trợ: Dịch vụ hỗ trợ tại cảng đóng vai trò vô cùng quan trọng trong việc nâng cao trải nghiệm của khách hàng và đảm bảo hoạt động của cảng diễn ra suôn sẻ. Cung cấp dịch vụ nhiên liệu tại cảng giúp giảm thiểu chi phí cho các hãng tàu và tạo ra sự thuận tiện khi tàu cập bến để tiếp nhiên liệu trước khi tiếp tục hành trình. Cảng cần thiết lập các trạm cung cấp nhiên liệu với giá cả hợp lý và khả năng cung ứng nhanh chóng, giúp các hãng tàu tiết kiệm thời gian và chi phí trong quá trình vận chuyển.

Dịch vụ sửa chữa tàu tại cảng cũng là một yếu tố quan trọng để giữ cho các tàu vận hành liên tục và đảm bảo không bị gián đoạn. Việc cung cấp dịch vụ bảo dưỡng và sửa chữa tàu giúp các hãng tàu tiết kiệm thời gian và chi phí đi lại, đồng thời tăng cường độ tin cậy của cảng. Các dịch vụ viễn thông và thủ tục hải quan nhanh chóng là những yếu tố không thể thiếu trong một cảng trung chuyển hiện đại. Cảng cần tích hợp các hệ thống viễn thông tiên tiến để hỗ trợ các hoạt động liên lạc, điều phối vận chuyển và xử lý thông tin nhanh chóng. Thủ tục hải quan đơn giản, nhanh gọn giúp giảm thiểu thời gian thông quan và tối ưu hóa quy trình xuất nhập khẩu, từ đó nâng cao hiệu quả vận hành và giảm thiểu tắc nghẽn.

Tiêu chí 5: Bền vững và thân thiện môi trường

Giảm phát thải carbon: Việc giảm phát thải carbon là một yêu cầu quan trọng trong chiến lược phát triển bền vững của cảng trung chuyển quốc tế. Cảng cần áp dụng các công nghệ xanh để giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường và đồng thời duy trì hoạt động hiệu quả. Một trong những phương pháp hiệu quả để giảm phát thải carbon là việc sử dụng năng lượng tái tạo, chẳng hạn như năng lượng mặt trời, gió, hoặc thủy điện, để cung cấp điện cho các hoạt động của cảng. Việc áp dụng các hệ thống năng lượng tái tạo giúp giảm sự phụ thuộc vào nguồn năng lượng hóa thạch, giảm thiểu khí thải CO₂ từ các hoạt động vận hành tại cảng, và đóng góp vào mục tiêu giảm phát thải toàn cầu.

Ngoài ra, cảng cần đầu tư vào thiết bị tiết kiệm năng lượng, như các đèn chiếu sáng tự động, hệ thống chiếu sáng LED, và các thiết bị điện tử có khả năng tiêu thụ năng lượng thấp. Việc sử dụng các công nghệ này không chỉ giúp giảm chi phí vận hành mà còn giảm tác động xấu đến môi trường. Đồng thời, cảng cũng nên khuyến khích việc sử dụng các phương tiện vận tải thân thiện với môi trường, chẳng hạn như tàu chạy bằng năng lượng tái tạo, xe tải điện, và các phương tiện vận chuyển khác có mức phát thải thấp hoặc không phát thải, giúp giảm lượng khí nhà kính trong quá trình vận chuyển hàng hóa. Cảng cũng có thể thiết lập các hệ thống quản lý chất thải hiệu quả, bao gồm tái chế và xử lý chất thải theo tiêu chuẩn quốc tế, nhằm giảm thiểu ô nhiễm và bảo vệ hệ sinh thái trong khu vực. Những sáng kiến này không chỉ giúp cảng nâng cao hiệu quả vận hành mà còn khẳng định cam kết của cảng đối với bảo vệ môi trường và phát triển bền vững.

Tuân thủ quy định quốc tế: Việc tuân thủ các quy định quốc tế là yếu tố then chốt trong việc đảm bảo rằng cảng trung chuyển quốc tế hoạt động bền vững và hợp pháp. Các cảng cần đáp ứng đầy đủ các tiêu chuẩn về an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường mà Tổ chức

Hàng hải Quốc tế (IMO) đưa ra. Các quy định của IMO bao gồm các biện pháp giảm thiểu ô nhiễm từ tàu, quản lý an toàn hàng hải, và đảm bảo hoạt động cảng không gây hại đến môi trường. Việc tuân thủ những tiêu chuẩn này không chỉ đảm bảo hoạt động của cảng được thực hiện trong khuôn khổ pháp lý mà còn góp phần vào sự phát triển bền vững của ngành vận tải biển toàn cầu.

Tuân thủ quy định quốc tế còn giúp cảng duy trì uy tín và tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường quốc tế. Các khách hàng và đối tác sẽ đánh giá cao một cảng tuân thủ các tiêu chuẩn quốc tế, vì điều này chứng tỏ cảng hoạt động chuyên nghiệp, minh bạch và có trách nhiệm với môi trường. Bên cạnh đó, việc đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế giúp giảm nguy cơ vi phạm pháp lý và tránh những hậu quả nghiêm trọng như phạt tiền, đình chỉ hoạt động, hoặc mất thị trường. Đặc biệt, trong bối cảnh hội nhập toàn cầu và các yêu cầu ngày càng cao về bảo vệ môi trường, việc tuân thủ các quy định quốc tế sẽ giúp cảng nâng cao năng lực cạnh tranh và thu hút thêm các đối tác kinh doanh lâu dài, đồng thời thúc đẩy sự phát triển bền vững trong toàn bộ chuỗi cung ứng và ngành vận tải biển.

Tiêu chí 6: Vai trò trong chuỗi cung ứng toàn cầu

Khả năng tích hợp với chuỗi cung ứng: Cảng trung chuyển quốc tế không chỉ là một điểm dừng chân cho các tàu mà còn là một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Cảng cần phải có khả năng kết nối hiệu quả với các khu vực sản xuất, tiêu thụ và các trung tâm logistics khác, đảm bảo sự luân chuyển hàng hóa diễn ra nhanh chóng và suôn sẻ. Điều này bao gồm việc cung cấp các dịch vụ như chuyển tiếp hàng hóa, phân phối, lưu kho và xử lý, đồng thời kết hợp với các phương thức vận chuyển đa dạng như đường biển, đường bộ, đường sắt và đường hàng không. Khi cảng có khả năng tích hợp chặt chẽ với các thành phần khác trong chuỗi cung ứng, sẽ giúp tối ưu hóa dòng chảy của hàng hóa, giảm thiểu thời gian lưu kho và giảm chi phí vận chuyển.

Khả năng tích hợp này cũng giúp các hãng vận tải tối ưu hóa các tuyến vận chuyển và thời gian hành trình, từ đó nâng cao hiệu quả hoạt động và tiết kiệm chi phí. Các cảng hiện đại còn có thể áp dụng công nghệ thông tin và các hệ thống tự động hóa trong việc theo dõi và quản lý luồng hàng hóa, giúp tối ưu hóa quy trình và hạn chế sai sót trong vận hành. Việc tối ưu hóa chuỗi cung ứng thông qua các cảng trung chuyển sẽ không chỉ tăng giá trị trong hệ thống logistics quốc tế mà còn giúp các doanh nghiệp giảm chi phí, cải thiện độ chính xác và đáp ứng nhanh chóng các yêu cầu của thị trường toàn cầu. Sự kết nối hiệu quả này cũng là yếu tố quan trọng trong việc duy trì tính linh hoạt và khả năng mở rộng của cảng

khi nhu cầu vận chuyển hàng hóa gia tăng, tạo ra cơ hội mới cho sự phát triển của cảng và các đối tác trong chuỗi cung ứng.

Quan hệ đối tác chiến lược: Để duy trì vị thế cạnh tranh và phát triển bền vững, cảng trung chuyển quốc tế cần thiết lập các quan hệ đối tác chiến lược lâu dài với các hãng tàu, các công ty logistics, và các tổ chức khác trong chuỗi cung ứng. Hợp tác chặt chẽ với các đối tác này không chỉ giúp cảng gia tăng lưu lượng hàng hóa mà còn tạo ra cơ hội cải thiện chất lượng dịch vụ và gia tăng hiệu quả vận hành. Việc xây dựng mối quan hệ lâu dài với các hãng tàu giúp cảng có thể tối ưu hóa việc tiếp nhận và chuyển tải các tàu lớn, giảm thiểu thời gian chờ đợi và xử lý, đồng thời duy trì tính linh hoạt khi nhu cầu vận chuyển thay đổi theo mùa hoặc theo sự phát triển của các thị trường.

Các mối quan hệ đối tác này cũng tạo điều kiện thuận lợi để cải thiện chất lượng dịch vụ của cảng. Khi cảng và các đối tác chia sẻ thông tin và dữ liệu, như lịch trình tàu, tình trạng hàng hóa và các yêu cầu vận chuyển đặc biệt, sẽ giúp giảm thiểu sai sót và tăng cường sự chính xác trong quy trình xử lý hàng hóa. Bên cạnh đó, các đối tác chiến lược còn hỗ trợ phát triển các sáng kiến mới trong công nghệ và cải tiến quy trình logistics, giúp cảng duy trì tính cạnh tranh trong bối cảnh thị trường toàn cầu ngày càng khốc liệt.

Hợp tác với các nhà khai thác logistics cũng đóng vai trò quan trọng trong việc tối ưu hóa các dịch vụ vận tải và đảm bảo việc kết nối chặt chẽ với các hệ thống logistics khác như kho bãi, vận chuyển đường bộ, hoặc đường sắt. Cảng có thể cung cấp dịch vụ lưu kho, xử lý hàng hóa, hoặc phân phối từ cảng đến các điểm đến khác, góp phần cải thiện chuỗi cung ứng và nâng cao giá trị hàng hóa. Các mối quan hệ đối tác chiến lược còn tạo cơ hội để cảng mở rộng các dịch vụ giá trị gia tăng, từ đó gia tăng doanh thu và củng cố sự phát triển bền vững trong tương lai.

1.4. Một số cảng trung chuyển quốc tế lớn trên thế giới

Các tiêu chí trên được áp dụng để đảm bảo rằng cảng không chỉ đáp ứng nhu cầu hiện tại mà còn sẵn sàng thích nghi với các xu hướng phát triển trong tương lai. Dưới đây là các ví dụ cụ thể về cảng trung chuyển quốc tế trên thế giới nổi bật đáp ứng toàn diện một số tiêu chí. Các cảng này thể hiện cách kết hợp các yếu tố chiến lược, vận hành và bền vững để duy trì vị thế dẫn đầu trong ngành vận tải hàng hải quốc tế:

Cảng Singapore - Singapore

Cảng Singapore là một minh chứng xuất sắc về cảng trung chuyển quốc tế, đáp ứng đầy đủ các tiêu chí quan trọng để duy trì sự cạnh tranh và hiệu quả trong hoạt động toàn cầu.

Về vị trí chiến lược, cảng này nằm tại giao điểm quan trọng giữa Ấn Độ Dương và Biển Đông, là cửa ngõ kết nối chính giữa các khu vực châu Á, châu Âu và châu Mỹ. Vị trí này giúp cảng thu hút lượng lớn hàng hóa từ nhiều nguồn khác nhau, đồng thời tạo điều kiện thuận lợi cho các tuyến vận chuyển xuyên lục địa, giảm thiểu chi phí và thời gian vận chuyển.



Hình 1.2: Cảng Singapore - Singapore

Nguồn: <https://indochinalines.com/cang-singapore-tiep-tuc-giu-vi-tri-trung-tam-hang-hai-so-1-the-gioi-nam-thu-tam-lien-tiep/>

Về hạ tầng tiên tiến, Cảng Singapore được trang bị hệ thống cần cẩu tự động hóa và công nghệ thông tin hiện đại, cho phép xử lý hơn 37 triệu TEU hàng năm. Điều này không chỉ giúp tăng tốc độ bốc xếp và thông quan hàng hóa mà còn nâng cao hiệu quả vận hành, đảm bảo rằng cảng có thể đáp ứng khối lượng hàng hóa lớn trong thời gian ngắn. Các thiết bị tự động hóa và hệ thống quản lý thông tin tiên tiến giúp cảng duy trì sự linh hoạt và hiệu quả, phục vụ nhu cầu vận chuyển toàn cầu.

Đặc biệt, **về tính bền vững và bảo vệ môi trường** Cảng Singapore chú trọng áp dụng năng lượng tái tạo trong quá trình vận hành và sử dụng các biện pháp giảm phát thải CO₂. Cảng này cũng tuân thủ các quy định quốc tế về an toàn và bảo vệ môi trường, thể hiện

cam kết bảo vệ hệ sinh thái và giảm tác động tiêu cực từ hoạt động cảng. Việc sử dụng công nghệ xanh và các giải pháp bảo vệ môi trường giúp cảng không chỉ duy trì hiệu quả vận hành mà còn đảm bảo sự phát triển bền vững lâu dài. Những yếu tố này giúp Cảng Singapore không chỉ đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế mà còn duy trì vị thế hàng đầu trong ngành logistics và vận tải biển toàn cầu.

Cảng Rotterdam - Hà Lan

Cảng Rotterdam, Hà Lan, là một trong những cảng trung chuyển quốc tế xuất sắc, đáp ứng đầy đủ các tiêu chí quan trọng để duy trì vị thế hàng đầu trong ngành vận tải biển và logistics.

Đầu tiên, ***về hệ thống giao thông đa phương thức***, Rotterdam kết nối với mạng lưới đường sắt, đường thủy nội địa và đường bộ, tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hóa từ cảng đi đến nhiều khu vực nội địa và các quốc gia khác nhau. Sự liên kết này giúp tối ưu hóa quá trình vận chuyển, giảm chi phí và nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng.



Hình 1.3: Cảng Rotterdam - Hà Lan

Nguồn: <https://logisticsinvietnam.vn/cang-rotterdam-vi-tri-vang-xuat-hang-den-chau-au/>

Về dịch vụ giá trị gia tăng, Cảng Rotterdam sở hữu các trung tâm logistics tích hợp quy mô lớn, cung cấp các dịch vụ lưu trữ, phân phối và xử lý hàng hóa hiệu quả. Các dịch

vụ này không chỉ giúp nâng cao tốc độ xử lý hàng hóa mà còn tạo ra thêm giá trị gia tăng cho khách hàng, như các dịch vụ bảo hiểm, tài chính, giúp tăng tính cạnh tranh của cảng trong thị trường toàn cầu.

Cảng Rotterdam cũng đặc biệt chú trọng **về công nghệ xanh** trong hoạt động của mình. Là một trong những cảng tiên phong trong việc ứng dụng năng lượng hydro, Rotterdam đã thực hiện các biện pháp giảm phát thải CO₂ và giảm tác động tiêu cực đến môi trường. Các sáng kiến bền vững này không chỉ giúp cảng duy trì hoạt động hiệu quả mà còn nâng cao hình ảnh về một cảng thân thiện với môi trường và phát triển bền vững.

Cảng Thượng Hải - Trung Quốc

Cảng Thượng Hải đáp ứng các tiêu chí quan trọng của một cảng trung chuyển quốc tế, thể hiện rõ qua các yếu tố chiến lược và hiệu quả vận hành.

Về vị trí chiến lược, cảng Thượng Hải nằm ở cửa sông Dương Tử, kết nối trực tiếp với các tuyến hàng hải quốc tế quan trọng, giúp dễ dàng kết nối các thị trường lớn như châu Á, châu Âu và châu Mỹ. Điều này giúp cảng trở thành một trung tâm giao thương chiến lược, thu hút khối lượng hàng hóa lớn từ nhiều quốc gia.



Hình 1.4: Cảng Thượng Hải - Trung Quốc

Cảng này cũng có **hạ tầng tiên tiến**, với các công nghệ tự động hóa hiện đại, bao gồm các cần cầu tự động và hệ thống quản lý thông tin, giúp nâng cao năng suất và giảm thời gian bốc xếp. Thượng Hải xử lý hơn 40 triệu TEU mỗi năm, chứng tỏ năng lực vận hành mạnh mẽ và hiệu quả trong việc giảm thiểu thời gian chờ đợi của tàu.

Để đáp ứng tiêu chí **liên kết khu vực hậu phương**, cảng Thượng Hải có một mạng lưới giao thông đa phương thức kết nối với các tuyến đường sắt và đường bộ, đặc biệt là khu vực kinh tế Yangtze Delta. Điều này giúp quá trình vận chuyển hàng hóa từ cảng vào nội địa Trung Quốc nhanh chóng và hiệu quả. Thượng Hải cũng duy trì lịch trình đáng tin cậy, đảm bảo rằng tàu cập bến và rời cảng đúng giờ, từ đó giảm thiểu sự gián đoạn trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Cảng Jebel Ali - UAE

Cảng Jebel Ali tại UAE là một trong những cảng trung chuyển quốc tế nổi bật, đáp ứng nhiều tiêu chí quan trọng.

Với **vị trí chiến lược**, cảng đóng vai trò là cửa ngõ chính vào thị trường Trung Đông và Nam Á, kết nối các tuyến hàng hải quốc tế và là trung tâm giao thương quan trọng trong khu vực.

Cảng này còn nổi bật với **hạ tầng hiện đại**, đặc biệt là độ sâu mớn nước lớn, cho phép tiếp nhận các tàu container cỡ lớn (ULCVs), giúp tăng cường khả năng xử lý hàng hóa quy mô lớn và tối ưu hóa quá trình vận chuyển xuyên lục địa.



Hình 1.5: Cảng Jebel Ali - UAE

Nguồn: <https://mytour.vn/vi/blog/bai-viet/top-10-cang-bien-lon-nhat-the-gioi-hien-nay.html>

Một trong những điểm mạnh khác của cảng Jebel Ali là việc nằm trong ***khu tự do thương mại*** Jebel Ali Free Zone (JAFZ), nơi cung cấp các ưu đãi thuế và dịch vụ logistics toàn diện. Điều này không chỉ giúp các doanh nghiệp tiết kiệm chi phí mà còn tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận hành và gia tăng giá trị cho các doanh nghiệp quốc tế, làm tăng sức cạnh tranh của cảng trong khu vực.

Cảng Los Angeles, Mỹ

Cảng Los Angeles đáp ứng các tiêu chí của một cảng trung chuyển quốc tế với ***hệ thống hậu phương mạnh mẽ***, nhờ vào kết nối tốt với mạng lưới giao thông đường sắt và đường bộ. Điều này tạo điều kiện thuận lợi để vận chuyển hàng hóa từ cảng vào nội địa Mỹ, đặc biệt là khu vực phía Tây và Trung Tây. Việc tối ưu hóa kết nối này giúp rút ngắn thời gian giao nhận hàng và giảm chi phí vận chuyển.



Hình 1.6: Cảng Los Angeles, Mỹ

Nguồn: <https://thuysanvietnam.com.vn/my-cang-los-angeles-giam-27-san-luong-nhap-khau/>

Bên cạnh đó, cảng còn cung cấp **dịch vụ hỗ trợ khách hàng** tiên tiến. Các hệ thống theo dõi thời gian thực giúp khách hàng giám sát quá trình vận chuyển và điều chỉnh kịp thời kế hoạch vận chuyển. Cảng cũng cung cấp các dịch vụ logistics toàn diện như kho bãi, bảo hiểm và vận tải, mang lại giá trị gia tăng cho doanh nghiệp và khách hàng.

Cảng Los Angeles cũng **cam kết giảm phát thải** thông qua sáng kiến "San Pedro Bay Ports Clean Air Action Plan," bắt đầu từ năm 2006. Kế hoạch này nhằm giảm thiểu khí thải từ các tàu thuyền và thiết bị cảng thông qua việc sử dụng công nghệ xanh và các phương pháp tiết kiệm năng lượng, góp phần bảo vệ môi trường và đáp ứng các tiêu chuẩn quốc tế.

Từ đó cho thấy cảng trung chuyển quốc tế đóng một vai trò quan trọng trong nền kinh tế toàn cầu, không chỉ hỗ trợ các tuyến vận tải biển mà còn tạo động lực phát triển kinh tế cho các quốc gia. Để duy trì sự cạnh tranh trong thị trường quốc tế, các cảng phải đáp ứng các tiêu chí về vị trí, hạ tầng, hiệu quả vận hành và bảo vệ môi trường. Các cảng như Singapore, Rotterdam, Thượng Hải và Jebel Ali là những minh chứng xuất sắc về việc đáp ứng các tiêu chí này và tiếp tục duy trì vị thế trung tâm giao thương quốc tế.

CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG HOẠT ĐỘNG CỦA CỤM CẢNG CÁI MÉP – THỊ VẢI

2.1. Khái quát giới thiệu về cụm cảng Cái Mép - Thị Vải

Cảng Cái Mép - Thị Vải, nằm ở tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, đã trở thành trung tâm quan trọng trong mạng lưới cảng biển quốc tế của Việt Nam. Với hạ tầng hiện đại và vị trí chiến lược, cụm cảng này đang đóng góp lớn vào sự phát triển kinh tế của đất nước. Giới thiệu khái quát về cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, ta sẽ thấy rằng đây không chỉ là một trung tâm vận chuyển hàng hóa lớn mà còn là một yếu tố then chốt trong chiến lược phát triển kinh tế biển của đất nước.

2.1.1. Vị trí địa lý và lịch sử hình thành

Về vị trí địa lý, cụm cảng Cái Mép – Thị Vải tọa lạc tại tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu, cách trung tâm TP. Hồ Chí Minh khoảng 80km về phía Đông Nam. Nằm ngay tại cửa ngõ Biển Đông, khu vực này sở hữu một vị trí chiến lược vô cùng thuận lợi, không chỉ đối với giao thương trong nước mà còn cho các tuyến vận tải quốc tế. Vị trí của cụm cảng kết nối trực tiếp với các tỉnh phía Nam của Việt Nam, đồng thời có khả năng mở rộng quan hệ thương mại và giao thương với các quốc gia trong khu vực Đông Nam Á và thế giới. Điều này mang lại tiềm năng to lớn trong việc thúc đẩy xuất nhập khẩu, hình thành mạng lưới logistic hiệu quả cho toàn bộ khu vực, đóng góp không nhỏ vào sự phát triển của nền kinh tế quốc gia.

Về lịch sử phát triển, trước năm 1975, vùng đất Cái Mép – Thị Vải chủ yếu là các làng chài ven biển, dân cư thưa thớt và không có nhiều hoạt động kinh tế đáng chú ý. Khu vực này vẫn còn giữ được nét hoang sơ và chưa được khai thác để phát triển công nghiệp hay cảng biển. Tuy nhiên, với sự phát triển của nền kinh tế đất nước và sự nhận thức ngày càng rõ ràng về tiềm năng to lớn của khu vực, vào đầu thập niên 90, Chính phủ Việt Nam đã nhận thấy vị trí chiến lược của Cái Mép – Thị Vải là một điểm mạnh để phát triển thành cụm cảng biển nước sâu, nhằm phục vụ cho việc phát triển xuất nhập khẩu, cũng như thúc đẩy nền kinh tế khu vực và cả nước. Chính phủ đã lên kế hoạch dài hạn để quy hoạch khu vực này thành một trung tâm vận tải biển lớn, đồng thời là điểm kết nối giữa Việt Nam và các thị trường quốc tế.

Giai đoạn phát triển đầu tiên của cụm cảng Cái Mép – Thị Vải chứng kiến sự đầu tư mạnh mẽ từ phía Chính phủ với các chính sách khuyến khích và quy hoạch phát triển

hệ thống cơ sở hạ tầng. Các dự án phát triển hạ tầng cảng biển và khu kinh tế Vũng Tàu – Cái Mép đã được triển khai, qua đó không chỉ nâng cao năng lực cảng biển mà còn tạo ra cơ hội phát triển kinh tế cho khu vực, tạo việc làm và thu hút các nguồn vốn đầu tư trong và ngoài nước. Với việc xây dựng các cảng nước sâu, khu vực này đã trở thành một trọng điểm vận tải biển quốc tế. Một trong những bước đột phá lớn nhất là việc thành lập và vận hành Cảng Quốc tế Cái Mép, một cảng biển hiện đại với khả năng tiếp nhận các tàu container lớn, đồng thời nâng cao năng lực bốc xếp và xử lý hàng hóa.

Qua các năm, Cảng Quốc tế Cái Mép không ngừng được cải tiến và mở rộng, không chỉ trong việc xây dựng cơ sở hạ tầng mà còn nâng cao các dịch vụ logistics đi kèm, tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp trong và ngoài nước. Đặc biệt, sự ra đời của Cảng Cái Mép Hạ vào năm 2018 là một cột mốc quan trọng trong quá trình phát triển khu vực. Cảng Cái Mép Hạ có thể tiếp nhận tàu mẹ cỡ lớn, nâng cao khả năng tiếp nhận hàng hóa quốc tế và mở rộng mạng lưới dịch vụ logistics của khu vực. Sự phát triển này không chỉ nâng cao năng lực vận hành mà còn góp phần quan trọng trong việc cải thiện sản lượng hàng hóa, đưa Cái Mép – Thị Vải trở thành một điểm trung chuyển chiến lược trong chuỗi cung ứng toàn cầu. Những thành tựu này đã giúp khu vực này trở thành một trong những cảng lớn và hiện đại nhất Đông Nam Á, khẳng định vai trò quan trọng của cảng Cái Mép trong việc thúc đẩy giao thương quốc tế và phát triển kinh tế Việt Nam.

Thành tựu cụ thể qua các năm như sau:

- 1997: Chính phủ Việt Nam ban hành Quyết định số 62/CP về việc thành lập Khu kinh tế phức hợp Vũng Tàu – Cái Mép.
- 2004: Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn (TCIT) được thành lập và được giao nhiệm vụ đầu tư xây dựng Cảng Quốc tế Cái Mép (TCIT).
- 2009: Cảng Quốc tế Cái Mép giai đoạn 1 chính thức đi vào hoạt động, đánh dấu sự ra đời của cảng nước sâu đầu tiên tại Việt Nam.
- 2014: Cảng Quốc tế Cái Mép giai đoạn 2 được đưa vào sử dụng, nâng tổng năng lực thông qua của cảng lên 2,6 triệu Teu/năm.
- 2018: Cảng Cái Mép Hạ được chính thức khai thác, đánh dấu sự ra đời của cảng nước sâu lớn nhất Việt Nam với năng lực thông qua 6,2 triệu Teu/năm.

- 2023: Sản lượng hàng hóa thông qua cụm cảng Cái Mép – Thị Vải đạt hơn 4,3 triệu Teu, vượt qua sản lượng của cảng Hải Phòng, trở thành cảng biển lớn nhất Việt Nam về sản lượng hàng hóa thông qua.

Đối với giai đoạn phát triển trong tương lai, Chính phủ Việt Nam có kế hoạch phát triển cụm cảng Cái Mép – Thị Vải thành trung tâm logistics hàng đầu khu vực với tổng năng lực thông qua lên đến 150 triệu Teu/năm. Cụm cảng này được kỳ vọng sẽ góp phần thúc đẩy xuất nhập khẩu hàng hóa, thu hút đầu tư nước ngoài và tạo việc làm cho người dân địa phương, góp phần phát triển kinh tế – xã hội của tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu và cả nước.

2.1.2. Cơ sở hạ tầng

Cơ sở hạ tầng là yếu tố quyết định trong việc xác định khả năng cạnh tranh và hiệu quả hoạt động của cảng. Đối với cảng Cái Mép – Thị Vải, sự phát triển hạ tầng hiện đại đóng vai trò quan trọng trong việc thu hút lượng hàng hóa lớn và tối ưu hóa quá trình vận tải. Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải hiện có 23 bến cảng được cấp phép hoạt động, theo Quy hoạch phát triển cảng biển Việt Nam. Danh sách cụ thể bao gồm:

Các bến cảng chính

1. Cảng CMIT (Cái Mép International Terminal)
2. Cảng TCIT (Tân Cảng - Cái Mép International Terminal)
3. Cảng TCTT (Tân Cảng - Cái Mép Thị Vải Terminal)
4. Cảng Gemalink (Gemadept - CMA CGM)
5. Cảng SSIT (SP-SSA International Terminal)
6. Cảng SITV (SP-PSA International Port)

Các cảng tổng hợp và chuyên dụng

7. Cảng Tổng hợp Cái Mép
8. Cảng Dầu khí PTSC Phú Mỹ
9. Cảng Hóa dầu Long Sơn
10. Cảng Thép Posco SS Vina
11. Cảng Long Sơn Petro

Cảng nhỏ và các bến chuyên dụng khác

12. Cảng Mỹ Xuân A
13. Cảng Mỹ Xuân B
14. Cảng Mỹ Xuân A2
15. Cảng Phú Mỹ
16. Cảng Sài Gòn - Cái Mép
17. Cảng Quốc tế Cái Mép Hạ
18. Cảng Baria Serece
19. Cảng Mipec
20. Cảng Vinalines
21. Cảng Tân cảng - GemaLink 2 (đang phát triển)
22. Cảng Cái Mép Hạ Logistics (đang phát triển)
23. Cảng Tân cảng - Long Bình

Cơ sở hạ tầng của cụm cảng Cái Mép – Thị Vải rất mạnh mẽ và toàn diện, với sự hiện diện của 23 bến cảng, bao gồm các cảng chính, tổng hợp và chuyên dụng, giúp tối ưu hóa hoạt động logistics và vận tải biển. Các cảng lớn như CMIT, TCIT, và Gemalink được trang bị các thiết bị hiện đại và có khả năng tiếp nhận tàu container cỡ lớn, trong khi các cảng nhỏ và bến chuyên dụng hỗ trợ các nhu cầu đa dạng của ngành công nghiệp. Cùng với những dự án mở rộng, cơ sở hạ tầng tại đây đảm bảo đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững và nâng cao năng lực của cụm cảng trong tương lai.

2.1.3. Các dịch vụ chính

Các dịch vụ tại cảng Cái Mép – Thị Vải rất đa dạng và được thiết kế để đáp ứng nhu cầu vận hành của các cảng biển quốc tế. Những dịch vụ này không chỉ bao gồm các hoạt động bốc xếp hàng hóa và vận chuyển mà còn mở rộng ra các dịch vụ hỗ trợ và các tiện ích logistics với mục tiêu là tăng cường sự cạnh tranh và tối ưu hóa quá trình vận hành cảng. Các dịch vụ chính như sau:

Dịch vụ bốc xếp hàng hóa (Stevedoring Services)

- Hàng container: Xếp dỡ container lên tàu, sà lan, hoặc phương tiện đường bộ.

- Hàng rời: Xử lý các mặt hàng như than, quặng, sắt thép, phân bón, ngũ cốc.
- Hàng lỏng: Bốc xếp dầu thô, hóa chất, LPG, LNG qua các bến chuyên dụng.
- Hàng dự án: Thiết bị siêu trường, siêu trọng phục vụ các dự án công nghiệp.

Dịch vụ kho bãi (Warehousing & Storage)

- Bãi chứa container: Quản lý, lưu trữ container rỗng và container hàng.
- Kho lạnh: Lưu trữ hàng nông sản, thực phẩm đông lạnh, và hàng hóa cần kiểm soát nhiệt độ.
- Kho ngoại quan: Lưu trữ hàng hóa chờ làm thủ tục hải quan hoặc tái xuất khẩu.
- Kho chứa hàng rời: Nguyên liệu công nghiệp, hóa chất, và hàng hóa khác.

Dịch vụ trung chuyển (Transshipment Services)

- Tàu mẹ - tàu con: Tiếp nhận và chuyển hàng từ tàu lớn (tàu mẹ) sang tàu nhỏ hơn (tàu con) để vận chuyển đến các cảng khu vực.
- Trung chuyển quốc tế: Phục vụ hàng hóa quá cảnh từ các nước trong khu vực.

Dịch vụ hải quan (Customs Brokerage Services)

- Hỗ trợ khai báo hải quan, kiểm tra hàng hóa, và các thủ tục liên quan đến xuất nhập khẩu.
- Dịch vụ thông quan nhanh và dịch vụ quản lý kiểm tra an ninh hàng hóa.

Dịch vụ tiếp nhận và sửa chữa tàu (Port & Ship Services)

- Neo đậu tàu: Cung cấp dịch vụ neo đậu cho tàu container, tàu hàng rời, và tàu dầu.
- Tiếp nhiên liệu và nước ngọt: Phục vụ tàu trong quá trình neo đậu tại cảng.
- Sửa chữa tàu: Sửa chữa nhỏ hoặc bảo trì tàu khi cần thiết.

Dịch vụ vận tải đa phương thức (Multimodal Transport Services)

- Vận tải đường bộ: Container và hàng hóa được vận chuyển qua hệ thống đường bộ liên kết với cảng.
- Vận tải đường thủy: Kết nối với các cảng khác trong khu vực bằng sà lan hoặc tàu nhỏ.

- Vận tải đường sắt: Theo kế hoạch, tuyến đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu sẽ hỗ trợ kết nối cảng trong tương lai.

Dịch vụ logistics và chuỗi cung ứng (Logistics & Supply Chain Services)

- Quản lý chuỗi cung ứng: Tích hợp dịch vụ vận tải, kho bãi, và phân phối hàng hóa.
- Logistics giá trị gia tăng (VAS): Đóng gói, dán nhãn, kiểm tra chất lượng, hoặc gia công hàng hóa.

Dịch vụ giá trị gia tăng khác

- Kiểm định hàng hóa: Kiểm tra chất lượng, trọng lượng hàng hóa.
- Cho thuê thiết bị: Các loại xe nâng, xe cầu để xử lý hàng hóa.
- Bảo hiểm hàng hóa: Cung cấp các gói bảo hiểm trong quá trình vận chuyển.

Cung cấp một loạt các dịch vụ đa dạng như bốc xếp hàng hóa, kho bãi, hải quan, trung chuyển quốc tế và vận tải đa phương thức giúp tối ưu hóa quy trình logistics và đáp ứng nhu cầu ngày càng cao của thị trường toàn cầu. Nhờ vào cơ sở hạ tầng hiện đại và đội ngũ nhân viên chuyên nghiệp, cảng đã trở thành một điểm đến chiến lược cho việc vận chuyển hàng hóa quốc tế, góp phần nâng cao hiệu quả chuỗi cung ứng và thúc đẩy sự phát triển kinh tế khu vực.

2.2. Tình hình hoạt động của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải

2.2.1. Thực trạng

Ngân hàng Thế giới World Bank và Hãng tin Tài chính S&P Global Market Intelligence vừa công bố Chỉ số CPPI (Container Port Performance Index – chỉ số hoạt động cảng container) cho 405 cảng container toàn cầu trong năm 2023, bao gồm cảng Hub port trung tâm trung chuyển quốc tế và cảng cửa ngõ xuất nhập khẩu quốc gia. Trong đó, cụm cảng Cái Mép (tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu) được xếp hạng thứ 7 CPPI (theo cách tính cho 5 kích cỡ tàu) và xếp thứ 8 (theo cách tính kỹ thuật, cho trọng số cao hơn cho kích cỡ tàu phổ biến ở cảng đó). Cảng đứng sau vị trí xếp hạng của các cảng Yangshan (Trung Quốc), Salalah (Oman), Cartagena, Tangier Mediterranean và Tanjung Pelepas (Malaysia). Với thành tích này, cảng Cái Mép đã vươn lên 5 bậc so với năm 2023 (xếp loại thứ 12) và được xếp hạng cao hơn nhiều cảng trung chuyển lớn của thế

giới là Yokohama – Nhật Bản (thứ 9), Hồng Kông (thứ 15), Singapore (thứ 17). Không chỉ được xếp thứ 7 trong bảng xếp hạng về chỉ số hoạt động hiệu quả, cảng Cái Mép cũng xếp thứ 8 trong bảng xếp hạng về sản lượng hàng hóa thông qua (hơn 4 triệu Teu thông qua mỗi năm). Từ đó, cho thấy được cụm cảng Cái Mép - Thị Vải hiện đang đóng vai trò quan trọng trong hệ thống cảng biển Việt Nam.

Trong 5 năm qua, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải đã ghi nhận nhiều thành tựu quan trọng, củng cố vai trò là cửa ngõ xuất nhập khẩu chủ lực của Việt Nam và khu vực Đông Nam Á. Năm 2022, cụm cảng đạt sản lượng container khoảng 7,33 triệu TEU, tăng 13% so với năm 2021. Đặc biệt, Cái Mép - Thị Vải nằm trong top 11 cảng container hiệu quả nhất thế giới theo xếp hạng của Ngân hàng Thế giới World Bank và Hãng tin Tài chính S&P Global Market Intelligence. Nhờ khả năng tiếp nhận các siêu tàu container lên đến 24.000 TEU và trọng tải tối đa 250.000 DWT, cụm cảng đã trở thành điểm đến chiến lược cho các hãng tàu lớn như Maersk, MSC và CMA CGM, với các tuyến hàng hải trực tiếp kết nối châu Mỹ, châu Âu và Đông Bắc Á.

Đáng chú ý, cụm cảng đã triển khai nhiều dự án quan trọng, như hoàn thành cảng Gemalink giai đoạn 1, với công suất 1,5 triệu TEU/năm, đồng thời áp dụng công nghệ số hóa và tự động hóa, nâng cao năng suất khai thác và giảm thời gian xử lý hàng hóa. nỗ lực mở rộng hạ tầng đã giảm áp lực cho các cảng tại TP.HCM, đồng thời tạo đà phát triển kinh tế - xã hội tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.

Nhìn chung hiện tại, cụm cảng Cái Mép – Thị Vải đã có những bước phát triển mạnh mẽ và đóng góp lớn vào nền kinh tế xuất nhập khẩu của Việt Nam. Cảng đã tiếp nhận lượng hàng hóa tăng trưởng ổn định, với sản lượng đạt trên 4,3 triệu TEU vào năm 2023, trở thành cảng biển lớn nhất Việt Nam về sản lượng hàng hóa thông qua. Tuy nhiên, Cái Mép - Thị Vải vẫn gặp nhiều hạn chế cần giải quyết. Chỉ khoảng 9% tổng sản lượng hàng hóa là trung chuyển quốc tế, thấp hơn nhiều so với các cảng lớn như Singapore, nơi trung chuyển chiếm 85% - 90%. Điều này cho thấy cụm cảng chưa khai thác tối đa vai trò trung tâm trung chuyển khu vực. Mặt khác, hạ tầng giao thông kết nối vẫn chưa hoàn thiện. Dù Quốc lộ 51 đã được nâng cấp, các dự án chiến lược như cầu Phước An và trung tâm logistics Cái Mép Hạ vẫn đang trong quá trình triển khai, gây cản trở cho chuỗi cung ứng. Chi phí vận chuyển hàng hóa nội địa vẫn cao hơn mức trung bình khu vực, trong khi nhiều bến cảng hoạt động chỉ đạt 60%-70% công suất thiết kế, do thiếu nguồn hàng ổn định và sự phối hợp chưa hiệu quả giữa các cảng thành viên.

Để phát triển bền vững, cụm cảng cần thúc đẩy tiến độ các dự án hạ tầng chiến lược, cải thiện thủ tục hành chính, đơn giản hóa quy trình thông quan, và triển khai các chính sách ưu đãi thu hút các hãng tàu quốc tế. Đồng thời, việc tăng tỷ lệ trung chuyển quốc tế lên mức 20%-30% trong giai đoạn 2025-2030 là mục tiêu cần thiết. Sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý và doanh nghiệp sẽ là chìa khóa để CM-TV đạt được tham vọng trở thành trung tâm logistics hàng đầu Đông Nam Á.

2.2.2. Tiềm năng

Thứ nhất, vị trí địa lý thuận lợi.

Cảng Thị Vải – Cái Mép là một cụm cảng sâu nằm ở cửa sông Thị Vải và sông Cái Mép, thị xã Phú Mỹ, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu. Đây là cụm cảng duy nhất ở Việt Nam có các chuyến tàu mẹ chở container đi thẳng châu Âu, châu Mỹ mà không phải trung chuyển qua nước thứ ba. Nằm trên tuyến hàng hải quan trọng bậc nhất thế giới Á – Âu, Á – Mỹ và Nội Á, cùng với các quốc gia trong khu vực như Singapore, Malaysia, Trung Quốc, Hàn Quốc,... tiếp tục chú trọng đầu tư phát triển cảng trung chuyển quốc tế nhằm thu hút các hãng tàu thực hiện trung chuyển quốc tế. Tại đây, hiện có nhiều hãng tàu, nhà khai thác cảng biển hàng đầu thế giới trong các liên doanh khai thác cảng. Khu vực Cái Mép - Thị Vải với lợi thế về vị trí đã xây dựng khoảng 35 bến cảng, hiện đã đưa vào khai thác 22 bến (19 dự án chính thức, 3 dự án tạm khai thác), với công suất 117,8 triệu tấn/năm, trong đó gồm 7 cảng container với công suất 6,8 triệu TEU/năm. Đến nay đã có 48 tuyến container vào Cái Mép - Thị Vải, trong đó: 34 tuyến quốc tế và 14 tuyến nội địa. Các bến cảng container tại Cái Mép hiện đứng thứ 32 trên thế giới về công suất và đứng thứ 12 về chỉ số hoạt động tốt nhất.

Cùng với đó, khu bến Cái Mép có số lượng tuyến dịch vụ tàu mẹ đi châu Mỹ và châu Âu lớn hơn hẳn các nước khác trong khu vực Đông Nam Á, chỉ sau Malaysia và Singapore. Thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam cho thấy, đến hết năm 2023, Việt Nam đã tiếp nhận được 25 tuyến vận tải biển đi Mỹ. Trong đó có tới 22 trong số 25 tuyến này xuất phát từ Cái Mép - Thị Vải. Ngoài ra, tại khu vực này cũng có 2 tuyến xuất phát đi châu Âu và 10 tuyến đi Nội Á. Con số này đã tăng khoảng 3 lần so với năm 2018. Cơ hội để Việt Nam hình thành và phát triển cảng trung chuyển quốc tế là vẫn rất lớn.

Thứ hai, sản lượng container cao nhất cả nước.

Trong quý I năm 2024 đã có 131 chuyến tàu mẹ cập cảng Gemalink (cụm cảng Cái Mép - Thị Vải), sản lượng đạt 510 ngàn TEU, tăng 98% so với cùng kỳ năm 2023, cao hơn nhiều so với mức tăng 33% trung bình của các cảng trên cả nước. Kết quả này cũng cổ triển vọng phục hồi của hoạt động vận chuyển qua các cảng biển. Kết thúc tháng 4/2024, cảng SSIT đã đón gần 100 chuyến tàu mẹ cập cảng, sản lượng container cũng tăng khoảng 10% so với cùng kỳ. Ngoài 2 cảng trên, các cảng còn lại cũng “ăn nên làm ra” với mức tăng trưởng đạt 2 con số, từ 10-25%. Cùng trong giai đoạn 4 tháng đầu năm 2024, khối lượng hàng hóa thông qua cảng bằng tàu biển đạt 28,6 triệu tấn, tăng 34% so với cùng kỳ. Trong đó, khối lượng hàng container thông qua cảng bằng tàu biển tăng 44% và khối lượng hàng hóa xuất khẩu tăng 47%. Với mức tăng trưởng này, Bà Rịa - Vũng Tàu là một trong 3 địa phương có sản lượng container thông qua cảng cao so với cả nước cùng với TP.Hồ Chí Minh và Hải Phòng.

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải chiếm hơn 16% tổng lượng hàng hóa xếp dỡ qua cảng biển toàn quốc và 35% lượng hàng container cả nước, 50% lượng hàng container khu vực phía Nam. Hằng năm, cảng đóng góp cho ngân sách hơn 20.000 tỷ đồng thuế xuất, nhập khẩu. Điều này cho thấy tiềm năng của hệ thống cảng Cái Mép - Thị Vải đủ sức để trở thành cảng trung chuyển quốc tế, thu hút các hãng tàu lớn và cạnh tranh với các cảng nước sâu khác trong khu vực và thế giới.

Thứ ba, khả năng tiếp đón tàu lớn.

Với nhiều lợi thế, những năm gần đây, cụm cảng Cái Mép- Thị Vải ngày càng được nhiều hãng tàu lựa chọn. Theo Cục Hàng hải Việt Nam, trong 5 năm qua, mỗi năm, khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải đón tàu có kích cỡ ngày càng lớn. Tổng số lượt tàu có trọng tải lớn trên 80.000 tấn ra vào cảng biển Cái Mép - Thị Vải từ năm 2017 đến nay có sự gia tăng đáng kể, từ 1.524 lượt (năm 2017) đã tăng lên 1.644 lượt (năm 2022). Các bến tổng hợp tại khu vực Thị Vải đã tiếp nhận được tàu tổng hợp đến 100.000DWT; khu bến chuyên dùng tại Cái Mép tiếp nhận tàu LNG trọng tải 92.713DWT (chở 70.000T LNG); khu bến container tại Cái Mép tiếp nhận tàu container trọng tải đến 232.494 DWT.

Đáng chú ý, kích cỡ tàu vào Cái Mép cũng tăng nhanh chóng. Thời điểm trước năm 2011, số lượt tàu có kích cỡ dưới 80.000 DWT ra vào khu bến Cái Mép chiếm phần lớn. Nhưng giai đoạn vừa qua, nhiều tàu có kích cỡ lớn từ 132.000 DWT tới hơn 200.000 DWT đã ra vào cảng biển Cái Mép. Hiện nay có tới 40% số tuyến dịch vụ khai thác tàu kích cỡ trên 132.000 DWT. Điển hình, hồi tháng 3/2023, tàu OOCL Spain là tàu

container lớn nhất cập cảng biển Cái Mép - Thị Vải, có tổng trọng tải hơn 230.000 DWT với sức chở lên đến 24.188 TEU, được đánh giá là một trong những tàu container lớn nhất thế giới hiện nay.

Thứ tư, nằm trong khu vực kinh tế hậu phương.

Theo ông Phạm Anh Tuấn, tổng giám đốc Công ty Portcoast – đơn vị tư vấn, thành viên tổ tư vấn đề án, đã đưa ra phân tích và phát biểu: “Vùng Đông Nam Bộ là vùng có vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế – xã hội của đất nước, là đầu tàu kinh tế, trung tâm công nghiệp, cảng biển, hàng không và logistics lớn của cả nước với vùng động lực TP.Hồ Chí Minh – Bình Dương – Đồng Nai – Bà Rịa – Vũng Tàu. Năm 2020, quy mô tổng sản phẩm toàn vùng (GRDP) theo giá hiện hành gấp 4,9 lần so với năm 2005 và 2,6 lần so với năm 2010, vượt mục tiêu đề ra; đóng góp 32% tổng sản phẩm quốc nội (GDP), 44,7% tổng thu ngân sách nhà nước. Đây cũng là vùng kinh tế năng động, đầu mối giao thông quan trọng với đầy đủ 5 phương thức vận tải, đóng vai trò kết nối quan trọng trong giao thương với cả nước và quốc tế như: Cảng Hàng không Quốc tế Tân Sơn Nhất và Long Thành (đang đầu tư xây dựng), hệ thống cảng biển Bà Rịa – Vũng Tàu, Đồng Nai – Bình Dương và TP.HCM. Đây là những điều kiện cơ sở khá tốt để hình thành và phát triển cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế.”

Là trung tâm công nghiệp hàng đầu của cả nước, Phú Mỹ có mật độ khu công nghiệp dày đặc, như khu công nghiệp Phú Mỹ I, II, III và các khu công nghiệp lớn tại Đồng Nai, Bình Dương, TP.HCM, tạo nguồn hàng xuất khẩu ổn định. Đặc biệt, Đông Nam Bộ đóng góp khoảng 45% tổng sản phẩm quốc nội (GDP) cả nước, với sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu chiếm hơn 60% tổng kim ngạch thương mại quốc gia.

Ngoài ra, khu vực này còn sở hữu vị trí chiến lược gần các tuyến hàng hải quốc tế quan trọng, như tuyến hàng hải châu Á - Mỹ, giúp giảm chi phí vận tải và thời gian di chuyển. Việc tiếp cận các nguồn nguyên liệu đầu vào và thị trường tiêu thụ lớn từ khu vực Đông Nam Bộ cũng tạo động lực cho CM-TV trở thành trung tâm trung chuyển hàng hóa khu vực. Bên cạnh đó, cơ sở hạ tầng giao thông đang dần hoàn thiện, với các dự án lớn như đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, cầu Phước An, và tuyến đường sắt kết nối Cái Mép - Thị Vải với các tỉnh lân cận, nâng cao khả năng trung chuyển nội địa và quốc tế.

Thứ năm, chính sách định hướng từ Chính phủ.

Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt, cảng biển Cái Mép được quy hoạch với chức năng cảng cửa ngõ, trung chuyển quốc tế. Khu bến có bến container, tổng hợp, hàng rời, hàng lỏng/khí, tiếp nhận tàu container trọng tải 80.000 - 250.000 DWT hoặc lớn hơn khi đủ điều kiện và tàu tổng hợp, hàng lỏng/khí trọng tải đến 150.000 DWT hoặc lớn hơn giảm tải phù hợp với điều kiện khai thác tuyến luồng hàng hải. Đây sẽ là lợi thế để cụm cảng Cái Mép -Thị Vải tiếp tục được quan tâm đầu tư trở thành cửa ngõ quốc tế trung chuyển lớn nhất cả nước và có tầm cỡ khu vực châu Á và thế giới.

Nghị quyết số 08-NQ/TU, ngày 28-7-2017, của Ban Chấp hành Đảng bộ tỉnh “Về phát triển cảng biển, dịch vụ hậu cần cảng tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đến năm 2020, định hướng đến năm 2025”, nêu rõ: Thu hút đầu tư, tập trung mọi nguồn lực, quan trọng nhất là nguồn lực tài chính ngoài nhà nước để phát triển hệ thống cảng biển Cái Mép - Thị Vải trở thành cảng cửa ngõ, cảng trung chuyển quốc tế quan trọng của quốc gia và khu vực Đông Nam Á. Phát triển ngành cảng biển và dịch vụ hậu cần cảng trở thành ngành kinh tế mũi nhọn chủ lực của tỉnh, đóng góp ngày càng lớn vào tăng trưởng GRDP, thu ngân sách, đồng thời hỗ trợ các ngành công nghiệp, thương mại, dịch vụ khác phát triển. Kết hợp chặt chẽ phát triển cảng biển và hậu cần cảng gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh biển.

Trong cuộc làm việc gần đây với lãnh đạo tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, Thủ tướng Chính phủ đã nêu rõ một số trọng tâm phát triển của tỉnh trong thời gian tới, mà trước hết là lĩnh vực logistics. Theo đó, rất nhiều đối tác quốc tế hết sức quan tâm tới việc lĩnh vực này, cụ thể là khu vực Cái Mép - Thị Vải, đưa tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thành trung tâm logistics lớn của khu vực và thế giới. Trong đó tập trung phát triển mạnh về công nghiệp chế biến, chế tạo; phát huy lợi thế là 1 trong 2 cảng biển nước sâu của quốc gia, nhất là hệ thống cảng biển đặc biệt Cái Mép - Thị Vải, nâng cao sức cạnh tranh trong khu vực và quốc tế.

Tóm lại, với vị trí địa lý thuận lợi, cơ sở hạ tầng hiện đại, và sự đầu tư mạnh mẽ từ cả khu vực công và tư, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải đang sở hữu tiềm năng lớn để trở thành một trung tâm cảng quốc tế quan trọng. Sự phát triển của cụm cảng này không chỉ giúp Việt Nam nâng cao vị thế trong chuỗi cung ứng toàn cầu, mà còn góp phần thúc đẩy nền kinh tế quốc gia thông qua việc tăng trưởng xuất nhập khẩu, cải thiện kết nối giao thương quốc tế và thu hút các nhà đầu tư. Tuy nhiên, để hiện thực hóa tiềm năng này, cần tiếp tục

đầu tư vào cơ sở hạ tầng, nâng cao năng lực quản lý cảng, đồng thời cải thiện các dịch vụ logistics và hậu cần. Với những nỗ lực bền vững, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải chắc chắn sẽ vươn lên trở thành một trong những cảng trung chuyển quốc tế hàng đầu khu vực và thế giới trong tương lai gần.

Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải tại Phú Mỹ, Bà Rịa - Vũng Tàu, hiện nay đã đạt được nhiều tiêu chí quan trọng của một cảng trung chuyển quốc tế được đề cập phần trên:

Vị trí chiến lược: Cảng nằm trên tuyến hàng hải quốc tế huyết mạch nối liền các khu vực kinh tế trọng điểm trên thế giới, đặc biệt là châu Á, châu Mỹ và châu Âu. Đây là một trong những lợi thế lớn giúp CM-TV kết nối trực tiếp với các hành lang thương mại toàn cầu mà không cần phải trung chuyển qua các cảng trung gian như Singapore hay Hong Kong. Nhờ vị trí này, các hãng tàu lớn dễ dàng đưa vào khai thác các tuyến tàu mẹ, giảm thời gian và chi phí logistics.

Cơ sở hạ tầng: CM-TV có khả năng tiếp nhận các tàu mẹ siêu lớn với trọng tải lên đến 214.000 DWT (tương đương 18.000 - 24.000 TEU). Đặc biệt, các dự án nâng cấp luồng hàng hải sâu đến 15,5m đã được triển khai, đáp ứng tiêu chuẩn tiếp nhận những tàu container lớn nhất thế giới. Ngoài ra, hệ thống cầu cảng được trang bị công nghệ hiện đại và tự động hóa, giúp nâng cao hiệu suất bốc dỡ hàng hóa

Khả năng xử lý hàng hóa: Hệ thống cầu cảng hiện đại, kết hợp với cơ sở hạ tầng sau cảng đồng bộ như kho bãi và khu công nghiệp, giúp nâng cao hiệu quả xử lý và bốc dỡ hàng hóa.

Kết nối giao thông: Cái Mép - Thị Vải được hỗ trợ bởi hệ thống giao thông đa phương thức, bao gồm đường bộ, đường thủy nội địa, và trong tương lai là đường sắt. Các tuyến đường cao tốc như Biên Hòa - Vũng Tàu, cao tốc Bến Lức - Long Thành, và các tuyến đường liên cảng đã và đang cải thiện đáng kể khả năng kết nối liên vùng. Điều này giúp Cái Mép - Thị Vải tăng cường khả năng phục vụ hàng hóa không chỉ cho Đông Nam Bộ mà còn cả khu vực miền Trung và Tây Nguyên.

Thu hút các tập đoàn logistics quốc tế: Cảng đã thu hút được sự tham gia của nhiều tập đoàn và hãng tàu quốc tế lớn như APMT, CMA CGM, Maersk Line, tạo điều kiện để mở rộng mạng lưới vận tải quốc tế với các tuyến trực tiếp đến Mỹ và châu Âu. Những hợp tác này giúp giảm đáng kể thời gian và chi phí logistics, đồng thời củng cố vai trò của CM-TV trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

2.3. Thách Thức

Dựa trên tiêu chí của một cảng trung chuyển quốc tế, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải (CM-TV) đã đạt được nhiều yếu tố quan trọng có tiềm năng lớn để trở thành cảng trung chuyển quốc tế nhờ vị trí chiến lược và cơ sở hạ tầng hiện đại, nhưng vẫn còn những tiêu chí chưa đáp ứng đầy đủ về lượng hàng trung chuyển quốc tế, cải thiện kết nối hậu cần, và xây dựng các chính sách hỗ trợ mạnh mẽ hơn.

2.3.1. Tỷ lệ hàng hóa trung chuyển quốc tế chưa tối ưu

Mặc dù cụm cảng Cái Mép - Thị Vải (CM-TV) có khả năng tiếp nhận tàu mẹ siêu lớn và có các tuyến hàng hải trực tiếp đến Mỹ và châu Âu, tỷ lệ hàng hóa trung chuyển quốc tế qua cảng vẫn còn ở mức thấp. Phần lớn hoạt động tại đây chủ yếu phục vụ cho hàng hóa xuất nhập khẩu nội địa, thay vì trở thành một trung tâm trung chuyển hàng hóa quốc tế. Theo thống kê, tỷ lệ hàng hóa trung chuyển quốc tế tại CM-TV chỉ chiếm khoảng 9%, một con số khá khiêm tốn so với các cảng lớn như Singapore, nơi tỷ lệ này chiếm đến 85%-90% tổng sản lượng hàng hóa. Điều này cho thấy, để tăng sức cạnh tranh và thu hút thêm các hãng tàu lớn, CM-TV cần cải thiện các yếu tố hấp dẫn đối với "chân hàng" trung chuyển, đặc biệt là các dịch vụ hậu cần và logistics chất lượng cao. Mặc dù có tiềm năng, nhưng việc chưa thu hút được nhiều hàng trung chuyển đã làm giảm tính cạnh tranh của CM-TV so với các cảng trung chuyển khác trong khu vực như Singapore hay Tanjung Pelepas.

2.3.2. Hệ thống kết nối hậu phương chưa đồng bộ

Mặc dù Cái Mép - Thị Vải là cụm cảng hiện đại, nhưng hệ thống kết nối hậu phương của cảng vẫn chưa hoàn thiện để tối ưu hóa việc vận chuyển hàng hóa từ cảng vào các khu vực nội địa. Hạ tầng giao thông như đường bộ, đường sắt, và đường thủy nội địa còn thiếu và chưa đồng bộ, gây cản trở lớn cho việc vận chuyển hàng hóa đến các khu công nghiệp và các tỉnh lân cận. Các tuyến đường sắt kết nối với Tây Nam Bộ và các tỉnh miền Trung vẫn đang trong giai đoạn nghiên cứu hoặc chưa có kế hoạch triển khai rõ ràng. Điều này tạo ra sự không thuận tiện cho các doanh nghiệp và giảm hiệu quả của việc vận hành cảng. Các tuyến cao tốc hiện tại như Biên Hòa - Vũng Tàu và các tuyến đường liên cảng đang giúp cải thiện tình hình, nhưng chưa đủ để đảm bảo khả năng vận chuyển hàng

hóa một cách nhanh chóng và hiệu quả. Việc không có một hệ thống giao thông đồng bộ sẽ tiếp tục là một rào cản lớn cho việc phát triển CM-TV thành một trung tâm trung chuyển quốc tế.

2.3.3. Dịch vụ giá trị gia tăng chưa được cải thiện

Dù có tiềm năng lớn trong việc phát triển thành cảng trung chuyển quốc tế, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải hiện nay vẫn thiếu các dịch vụ giá trị gia tăng cần thiết để cạnh tranh với các cảng lớn trong khu vực. Các dịch vụ logistics như đóng gói, chế biến hàng hóa, bảo quản lạnh, hay các dịch vụ tài chính, bảo hiểm... vẫn còn chưa phát triển mạnh mẽ. Những dịch vụ này đóng vai trò quan trọng trong việc thu hút các doanh nghiệp vận tải và thương mại quốc tế, giúp giảm chi phí và thời gian vận chuyển cho khách hàng. Trong khi đó, các cảng như Singapore đã xây dựng hệ sinh thái logistics mạnh mẽ, với đầy đủ các dịch vụ hỗ trợ từ sản xuất, chế biến cho đến phân phối và tài chính. Việc thiếu những dịch vụ này tại CM-TV đang khiến cho cảng này chưa thể tối ưu hóa hết khả năng thu hút hàng trung chuyển quốc tế.

2.3.4. Công nghệ và tự động hóa còn hạn chế

Mặc dù cụm cảng Cái Mép - Thị Vải đã được đầu tư vào cơ sở hạ tầng hiện đại, nhưng mức độ tự động hóa trong quản lý cảng và xử lý hàng hóa vẫn chưa đạt đến mức tiên tiến như các cảng quốc tế hàng đầu. Việc thiếu các công nghệ tự động hóa tiên tiến có thể làm giảm hiệu quả vận hành, đặc biệt trong bối cảnh yêu cầu về tốc độ xử lý hàng hóa ngày càng cao. Các cảng lớn như Singapore hay Rotterdam đã áp dụng các công nghệ hiện đại, từ robot tự động, xe tải tự lái, đến hệ thống quản lý cảng thông minh để tối ưu hóa quá trình bốc xếp và giảm thời gian chờ đợi. Nếu CM-TV không đẩy mạnh đầu tư vào công nghệ và tự động hóa, khả năng cạnh tranh của cảng này sẽ bị ảnh hưởng, đặc biệt khi các cảng khác trong khu vực đang đi trước trong việc áp dụng công nghệ tiên tiến.

2.3.5. Chính sách và ưu đãi cần cải tiến

Một trong những yếu tố quan trọng giúp cụm cảng Cái Mép – Thị Vải phát triển là các chính sách hỗ trợ, đặc biệt là các ưu đãi thuế, thủ tục hải quan và các biện pháp khuyến khích đầu tư. Tuy nhiên, hiện nay, các chính sách này chưa đủ mạnh để thu hút các hãng tàu lớn và các doanh nghiệp logistics. Mặc dù đã có một số ưu đãi như miễn thuế nhập khẩu cho các thiết bị và công nghệ phục vụ cảng, nhưng thủ tục hành chính và

quy trình hải quan vẫn còn khá phức tạp, làm giảm tính hấp dẫn của cảng. Việc chưa có chính sách hỗ trợ rõ ràng và mạnh mẽ để thu hút hàng trung chuyển quốc tế khiến CM-TV gặp khó khăn trong việc cạnh tranh với các cảng khác trong khu vực, nơi các chính sách hỗ trợ đã được hoàn thiện hơn.

2.2.3.6. Bến cảng tại khu vực Cái Mép – Thị Vải chưa có sự liên kết

Một vấn đề quan trọng khác là hiện trạng các bến cảng tại khu vực Cái Mép - Thị Vải bị chia nhỏ và không đủ lớn để tối ưu hóa việc tiếp nhận tàu mẹ siêu lớn. Các bến cảng hiện tại chỉ có thể tiếp nhận một tàu mẹ làm hàng vào một thời điểm, dẫn đến tình trạng chờ đợi lâu và giảm hiệu quả sử dụng bến cảng. Việc phân chia các bến cảng cũng gây khó khăn trong công tác quản lý, đặc biệt là đối với các thủ tục hải quan. Khi có nhiều bến cảng nhỏ, mỗi bến lại cần một lượng nhân lực, máy móc và trang thiết bị riêng biệt để kiểm tra, giám sát hàng hóa, dẫn đến chi phí quản lý tăng cao và khả năng xử lý hàng hóa bị chậm trễ. Điều này làm giảm năng suất của cảng và ảnh hưởng đến khả năng cạnh tranh của CM-TV trong việc thu hút hàng hóa trung chuyển quốc tế.

Tóm lại, Cái Mép – Thị Vải có tiềm năng rất lớn để trở thành một cảng trung chuyển quốc tế. Tuy nhiên vẫn gặp nhiều thách thức trong quá trình chuyển mình. Nên rất cần sự thúc đẩy từ các chính sách của chính phủ và sự hợp tác của các cơ quan quản lý và các doanh nghiệp.

CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN CỤM CẢNG CÁI MÉP – THỊ VẢI THÀNH CẢNG TRUNG CHUYỂN QUỐC TẾ

3.1. Giải pháp

3.1.1. Tăng tỷ lệ hàng hóa trung chuyển quốc tế

Đầu tiên, xây dựng quan hệ đối tác với các hãng tàu quốc tế: Ký kết thỏa thuận hợp tác chiến lược với các hãng vận tải biển lớn như Maersk, MSC, CMA-CGM sẽ không chỉ nâng cao số lượng chuyển tàu quốc tế ghé qua cụm cảng Cái Mép - Thị Vải mà còn giúp thu hút hàng hóa trung chuyển từ các khu vực lớn như Châu Âu, Bắc Mỹ, và Châu Á. Điều này tạo điều kiện cho cảng mở rộng quy mô và cải thiện tính cạnh tranh trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

Tiếp theo, phát triển các tuyến dịch vụ feeder (tàu gom): Việc phát triển các tuyến tàu gom kết nối Cái Mép - Thị Vải với các cảng lân cận trong khu vực Đông Nam Á như Singapore và Malaysia sẽ giúp thu hút hàng hóa trung chuyển từ các thị trường xung quanh. Các tuyến feeder này sẽ tối ưu hóa thời gian và chi phí vận chuyển, đồng thời gia tăng tần suất các chuyến tàu quốc tế tại cảng, thúc đẩy sự phát triển của Cái Mép - Thị Vải như một điểm trung chuyển khu vực.

Cuối cùng, khuyến khích hàng trung chuyển qua chính sách giá cả cạnh tranh: Để thúc đẩy trung chuyển hàng hóa qua Cái Mép - Thị Vải, cần áp dụng các chính sách giá cạnh tranh, giảm phí dịch vụ cho hàng hóa trung chuyển so với hàng xuất nhập khẩu trực tiếp. Chính sách này sẽ giúp thu hút các hãng tàu lớn, tăng lượng hàng trung chuyển và tạo cơ hội phát triển bền vững cho cảng trong bối cảnh cạnh tranh mạnh mẽ từ các cảng quốc tế.

3.1.2. Cải thiện kết nối hậu phương

Thứ nhất, đầu tư vào hệ thống đường bộ và đường sắt: Để tối ưu hóa kết nối giữa cảng Cái Mép - Thị Vải với các khu công nghiệp và trung tâm kinh tế phía Nam, cần hoàn thiện tuyến đường 991B và đường Phước Hòa - Cái Mép. Điều này sẽ tạo ra một mạng lưới giao thông hiệu quả hơn, giúp tăng cường khả năng vận chuyển hàng hóa và rút ngắn thời gian vận chuyển từ các khu vực nội địa đến cảng. Bên cạnh đó, việc xây dựng mạng lưới đường sắt từ Cái Mép - Thị Vải đến các tỉnh Đồng bằng Sông Cửu Long và miền Trung sẽ giúp cải thiện năng lực vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt, giảm tải

cho các tuyến đường bộ và tăng hiệu quả vận chuyển đối với các hàng hóa cồng kềnh, số lượng lớn.

Thứ hai, phát triển cảng cạn (ICD - Inland Container Depot): Một giải pháp hiệu quả để nâng cao năng lực xử lý hàng hóa tại cảng Cái Mép - Thị Vải là phát triển các cảng cạn (ICD) gần khu vực cảng. Các cảng cạn này sẽ đóng vai trò là điểm trung chuyển, lưu trữ và xử lý hàng hóa trước khi chuyển ra cảng chính. Việc xây dựng các cảng cạn giúp giảm tải cho cảng chính, đồng thời tối ưu hóa quy trình thông quan và xử lý hàng hóa. Điều này cũng góp phần nâng cao khả năng thông quan nhanh chóng và giảm tắc nghẽn tại cảng, giúp tăng cường hiệu quả hoạt động của cảng Cái Mép - Thị Vải trong vai trò cảng trung chuyển quốc tế.

3.1.3. Tăng cường dịch vụ giá trị gia tăng

Đầu tiên, xây dựng trung tâm logistics tích hợp: Để nâng cao hiệu quả hoạt động của cảng Cái Mép - Thị Vải và hỗ trợ phát triển ngành logistics, việc xây dựng các trung tâm logistics tích hợp là rất cần thiết. Các trung tâm này sẽ cung cấp các dịch vụ hiện đại như phân loại, đóng gói, chế biến hàng hóa, và quản lý chuỗi cung ứng, từ đó giúp giảm chi phí và thời gian lưu kho. Điều này không chỉ cải thiện quá trình vận hành cảng mà còn gia tăng giá trị gia tăng cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu trong khu vực. Các trung tâm này còn có thể đóng vai trò là điểm tập kết hàng hóa cho các công ty logistics, giúp dễ dàng kết nối với các cảng và thị trường quốc tế.

Tiếp theo, hợp tác với các doanh nghiệp logistics lớn: Việc thu hút các tập đoàn logistics quốc tế lớn như DHL, FedEx, và UPS mở rộng hoạt động tại khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải sẽ tạo ra một mạng lưới dịch vụ logistics toàn diện, giúp tăng cường sự hiện diện của cảng trên bản đồ thương mại quốc tế. Các tập đoàn này có thể cung cấp các dịch vụ vận chuyển, kho bãi và phân phối hàng hóa hiệu quả, đồng thời hỗ trợ các công ty trong việc tối ưu hóa chuỗi cung ứng. Quan hệ hợp tác này sẽ giúp cải thiện khả năng vận chuyển hàng hóa qua cảng, gia tăng tần suất các chuyến tàu và thúc đẩy sự phát triển bền vững của khu vực.

Cuối cùng, tạo chính sách hỗ trợ doanh nghiệp hậu cần: Để thu hút các doanh nghiệp logistics đầu tư vào khu vực cảng, chính quyền địa phương cần đưa ra các chính sách hỗ trợ như ưu đãi thuế và giảm chi phí thuê đất. Những chính sách này sẽ giúp giảm chi phí đầu tư ban đầu cho các doanh nghiệp, từ đó thúc đẩy họ mở rộng hoạt động tại

khu vực Cái Mép - Thị Vải. Ngoài ra, việc cải thiện cơ sở hạ tầng và tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp logistics sẽ tạo ra môi trường kinh doanh hấp dẫn, giúp khu vực này trở thành trung tâm logistics quan trọng của cả nước và khu vực.

3.1.4. Nâng cao công nghệ và tự động hóa

Thứ nhất, ứng dụng công nghệ cảng thông minh (Smart Port): Để nâng cao hiệu quả vận hành, việc ứng dụng công nghệ cảng thông minh (Smart Port) tại Cái Mép - Thị Vải là một bước tiến quan trọng. Cụ thể, việc áp dụng các hệ thống quản lý cảng số hóa, bao gồm Internet of Things (IoT) và trí tuệ nhân tạo (AI), sẽ giúp tối ưu hóa quá trình vận hành bằng cách cung cấp dữ liệu thời gian thực về tình trạng tàu, hàng hóa, và các thiết bị trong cảng. Công nghệ AI có thể dự đoán và điều chỉnh lịch trình bốc xếp, tăng cường khả năng phân tích và ra quyết định nhanh chóng trong các tình huống thay đổi bất ngờ, giúp giảm thiểu tắc nghẽn và nâng cao hiệu quả tổng thể.

Cảng Cái Mép - Thị Vải có thể tối ưu hóa quy trình bốc xếp và vận hành cần cẩu bằng cách triển khai các hệ thống tự động hóa. Điều này sẽ giúp tăng cường năng suất lao động, giảm thiểu sai sót và nâng cao tính chính xác trong việc bốc xếp hàng hóa. Việc ứng dụng tự động hóa trong các công đoạn này không chỉ tiết kiệm thời gian mà còn giảm chi phí vận hành, góp phần nâng cao hiệu quả khai thác cảng, quản lý bãi và giảm thời gian quay vòng của tàu.

Thứ hai, đầu tư vào nền tảng quản lý hàng hóa tập trung: Một trong những yếu tố quan trọng để phát triển cảng Cái Mép - Thị Vải thành cảng thông minh là đầu tư vào nền tảng quản lý hàng hóa tập trung. Phát triển hệ thống trực tuyến để theo dõi và quản lý hàng hóa theo thời gian thực sẽ giúp các doanh nghiệp logistics và khách hàng nắm bắt thông tin một cách nhanh chóng và chính xác. Điều này cũng giúp tăng cường khả năng kiểm soát và giám sát hàng hóa trong suốt quá trình vận chuyển, giảm thiểu sự cố mất mát hay hư hỏng hàng hóa, đồng thời cải thiện sự minh bạch trong toàn bộ chuỗi cung ứng.

3.1.5. Cải thiện chính sách và ưu đãi

Đầu tiên, giảm thủ tục hành chính: Việc số hóa toàn bộ quy trình thông quan hải quan và cấp phép xuất nhập khẩu là một yếu tố quan trọng giúp giảm thiểu thủ tục hành chính và thời gian xử lý. Điều này sẽ giúp giảm bớt gánh nặng giấy tờ, tăng tính minh bạch và dễ dàng theo dõi quá trình thông quan. Số hóa quy trình này không chỉ tiết kiệm

thời gian cho các doanh nghiệp mà còn tạo ra môi trường kinh doanh thuận lợi hơn cho các nhà đầu tư trong và ngoài nước.

Tiếp theo, ưu đãi thuế và phí: Để tăng tính cạnh tranh và thu hút các hãng tàu quốc tế, cần áp dụng các chính sách ưu đãi thuế và giảm phí lưu kho, phí dịch vụ tại cảng. Các chính sách này sẽ giúp giảm chi phí cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, tạo điều kiện thuận lợi để họ sử dụng cảng Cái Mép - Thị Vải như một trung tâm trung chuyển hàng hóa. Việc giảm phí lưu kho và các dịch vụ liên quan cũng giúp các doanh nghiệp tiết kiệm chi phí vận hành và gia tăng sự hài lòng, từ đó thúc đẩy các hoạt động logistics trong khu vực.

Cuối cùng, tăng cường quan hệ quốc tế: Việc đẩy mạnh hợp tác song phương và đa phương với các đối tác quốc tế, bao gồm các hiệp định thương mại tự do (FTA) và hợp tác đầu tư, sẽ giúp thu hút nguồn vốn phát triển cơ sở hạ tầng cảng và các dịch vụ hậu cần. Hợp tác này sẽ không chỉ gia tăng dòng chảy hàng hóa qua cảng mà còn tạo cơ hội tiếp cận các nguồn lực và công nghệ mới, nâng cao khả năng cạnh tranh của cảng Cái Mép - Thị Vải trên thị trường quốc tế.

3.1.6. Phát triển bền vững và bảo vệ môi trường

Thứ nhất, sử dụng năng lượng sạch: Khuyến khích sử dụng năng lượng tái tạo như điện mặt trời và năng lượng gió tại các hoạt động của cảng là một chiến lược quan trọng giúp giảm thiểu tác động tiêu cực đến môi trường. Việc đầu tư vào các hệ thống điện mặt trời và tua-bin gió sẽ không chỉ giúp cảng Cái Mép - Thị Vải giảm chi phí năng lượng dài hạn mà còn góp phần vào mục tiêu phát triển bền vững. Cảng có thể áp dụng các nguồn năng lượng tái tạo để cung cấp điện cho các thiết bị cảng, giảm thiểu phụ thuộc vào năng lượng hóa thạch và làm gương mẫu cho các khu vực công nghiệp khác trong việc ứng dụng công nghệ xanh.

Thứ hai, kiểm soát ô nhiễm môi trường: Cải thiện các biện pháp kiểm soát ô nhiễm môi trường tại cảng là cần thiết để bảo vệ hệ sinh thái và cộng đồng xung quanh. Các biện pháp giảm khí thải CO₂ từ các tàu và xe cộ, cùng với việc xử lý chất thải hiệu quả từ hoạt động của cảng, sẽ giúp giảm thiểu tác động của hoạt động vận tải biển lên môi trường. Cảng có thể triển khai các công nghệ lọc khí thải, sử dụng nhiên liệu thân thiện với môi trường cho tàu và xe cẩu, cũng như thực hiện các chương trình tái chế và xử lý chất thải trong quá trình vận hành, đảm bảo phát triển bền vững cho cảng.

3.1.7. Liên minh giữa các cảng nhỏ trong cụm

Do hạn chế về diện tích trung bình, mỗi cảng tại Cái Mép - Thị Vải chỉ có khả năng quản lý chiều dài cầu cảng khoảng 600m, điều này gây khó khăn khi cùng lúc cần tiếp đón các tàu lớn. Các tàu hiện nay, đặc biệt là tàu container thế hệ mới, có thể dài tới 400m, tạo áp lực lớn lên thiết kế ban đầu của các cảng. Để tối ưu hóa việc khai thác, cần thiết phải có sự hợp tác vững chắc giữa các nhà khai thác cảng trong khu vực Cái Mép - Thị Vải. Cụ thể, khi một cảng không thể tiếp nhận tàu lớn, tàu có thể được chuyển sang các cảng khác trong khu vực.

Một ví dụ điển hình là vào ngày 24/5/2024, Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT) và Cảng Tân Cảng - Cái Mép Thị Vải (TCTT) đã chính thức mở cổng kết nối giữa hai cảng. Sự kiện này đánh dấu một bước tiến mới trong mô hình hợp tác khai thác và phát triển cảng biển; nhằm nâng cao hiệu quả khai thác cảng mà xa hơn nữa là tạo điều kiện phát triển Cái Mép thành cảng quốc tế trung chuyển lớn nhất cả nước và có tầm cỡ khu vực châu Á và thế giới. Trước đây, mỗi cảng chỉ có thể tiếp nhận một tàu do chiều dài cầu cảng hạn chế, nhưng sau khi các cảng kết nối và tạo thành một cầu cảng dài tới 1200m, công suất của cảng đã tăng lên đáng kể. Cụ thể, hai cảng này có thể đón cùng lúc ba tàu lớn, giúp tăng công suất thêm 30-40%.

Vì vậy, để phát triển cụm cảng Cái Mép - Thị Vải thành cảng trung chuyển quốc tế, việc liên kết toàn bộ các cảng trong khu vực là điều kiện tiên quyết. Các cảng nhỏ sẽ đóng vai trò như vệ tinh hỗ trợ cho các cảng lớn, tạo thành một hệ thống đồng bộ, giúp quản lý và giám sát hàng hóa một cách hiệu quả hơn.

3.1.8. Khu vực tự do thương mại

Để phát triển Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải trở thành một cảng trung chuyển quốc tế, việc thiết lập và triển khai một khu vực tự do thương mại (FTZ) sẽ là một giải pháp chiến lược cực kỳ quan trọng và cần thiết. Khu vực tự do thương mại này không chỉ tạo ra một môi trường thuận lợi cho các hoạt động xuất nhập khẩu, mà còn có thể mang lại những ưu đãi đáng kể về thuế và thủ tục hải quan, giúp giảm bớt gánh nặng chi phí cho các doanh nghiệp. Hơn nữa, một khu vực tự do thương mại sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển cơ sở hạ tầng hiện đại, bao gồm các bến cảng, kho bãi và hệ thống giao thông kết nối, từ đó thu hút các doanh nghiệp quốc tế, đặc biệt là các nhà khai thác cảng biển và các công ty logistics lớn. Điều này không chỉ giúp gia tăng năng lực cạnh tranh

của cảng Cái Mép - Thị Vải mà còn nâng cao vị thế của khu vực này trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

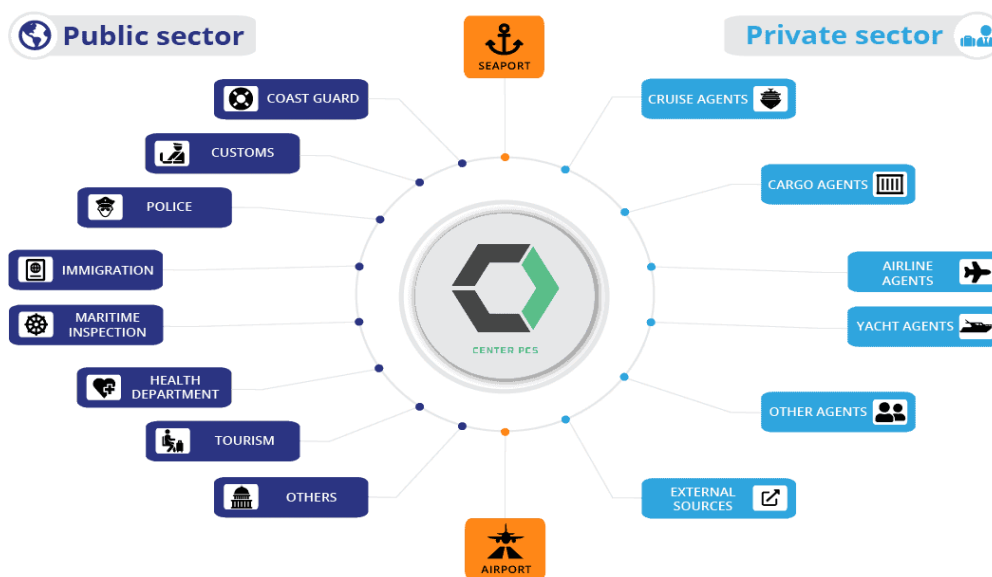
Do đó, tỉnh kiến nghị thúc đẩy đặc biệt đối với dự án Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ với tổng mức đầu tư khoảng 19.200 tỷ đồng. Dự án trung tâm logistics Cái Mép Hạ bao gồm: Trung tâm logistics và bến cảng Cái Mép Hạ (984,24ha); diện tích mặt nước (455,77ha); đất dự trữ kho năng lượng sạch (197,65ha); diện tích mặt nước tiềm năng (125,34ha). Có thể nói, đây là một trung tâm trung chuyển hàng hóa tầm cỡ khu vực và thế giới, cùng với chức năng của một khu thương mại tự do. Dự án Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ là một phần không thể thiếu của cảng cửa ngõ trung chuyển quốc tế Cái Mép và phía nam Việt Nam.

3.2. Kinh nghiệm từ các cảng trung chuyển quốc tế lớn

Để phát triển cụm cảng Cái Mép - Thị Vải thành một cảng trung chuyển quốc tế, việc học hỏi kinh nghiệm từ các cảng trung chuyển quốc tế lớn như Singapore, Rotterdam, Busan, và Thượng Hải là rất quan trọng. Một số kinh nghiệm cụ thể từ các cảng này mà doanh nghiệp nên áp dụng:

3.2.1. Cảng Singapore - Singapore

- **Hạ tầng hiện đại và công nghệ cao:** Singapore đã đầu tư mạnh vào tự động hóa và ứng dụng công nghệ số như hệ thống quản lý cảng (Port Community System - PCS) để tối ưu hóa hoạt động cảng.



Hình 3.1: Hệ thống quản lý cảng – PCS

Nguồn: <https://caribbeansoftwareolutions.com/port-community-system/>

- **Vai trò trung tâm trung chuyển quốc tế:** Là một trung tâm giao thương, Singapore tập trung phát triển mạng lưới tuyến hàng hải kết nối với các khu vực lớn trên thế giới.
- **Chính sách thu hút doanh nghiệp:** Chính phủ Singapore cung cấp các ưu đãi thuế, phí và dịch vụ hỗ trợ để thu hút các hãng tàu lớn.

Áp dụng cho Cái Mép - Thị Vải:

- Xây dựng một hệ thống Port Community System để tích hợp các hoạt động giữa cảng, hải quan, và doanh nghiệp logistics.
- Đề xuất chính sách ưu đãi phí cảng, giảm thủ tục hành chính để thu hút các hãng tàu lớn.
- Tập trung vào việc trung chuyển hàng hóa cho khu vực Đông Nam Á và kết nối các tuyến hàng hải toàn cầu.

3.2.2. Cảng Rotterdam - Hà Lan

- *Phát triển trung tâm logistics hậu cảng:* Rotterdam không chỉ là cảng mà còn là trung tâm logistics với các kho bãi, trung tâm phân phối, và kết nối đường bộ, đường sắt mạnh mẽ.
- *Sử dụng năng lượng bền vững:* Rotterdam là cảng đi đầu trong việc sử dụng năng lượng tái tạo và giảm phát thải CO₂.



Hình 3.2: Hệ sinh thái cảng Rotterdam

Nguồn: <https://congdamkhuynhuc.vn/can-can-cang-rotterdam-lon-nhat-chau-au-noi-vua-dien-ra-buoi-lam-viec-cua-thu-tuong-pham-minh-chinh>

Áp dụng cho Cái Mép - Thị Vải:

- Phát triển logistics hậu cảng bằng cách xây dựng các trung tâm phân phối kết nối trực tiếp với các khu công nghiệp phía Nam.
- Ứng dụng năng lượng tái tạo và các giải pháp giảm thiểu tác động môi trường.

3.2.3. Cảng Busan - Hàn Quốc

- *Phát triển mô hình cảng vệ tinh:* Busan kết nối hiệu quả với các cảng vệ tinh thông qua hệ thống tàu nhỏ và trung chuyển. Kết nối với các cảng vệ tinh nhỏ hơn để tối ưu hóa hoạt động trung chuyển và giảm áp lực cho cảng chính.
- *Đào tạo nhân lực chất lượng cao:* Busan đầu tư vào đào tạo lực lượng lao động chuyên môn cao để vận hành các công nghệ tiên tiến.

Áp dụng cho Cái Mép - Thị Vải:

- Tăng cường kết nối giữa các cảng vệ tinh khu vực phía Nam Việt Nam với Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải.
- Xây dựng các chương trình đào tạo nhân sự chuyên biệt cho ngành cảng và quản trị chuỗi cung ứng logistics.

3.2.4. Cảng Thượng Hải - Trung Quốc

- *Phát triển hệ sinh thái hậu cần tích hợp:* Thượng Hải kết nối cảng với các khu công nghiệp, trung tâm logistics, và các tuyến giao thông nội địa qua đường sắt, đường bộ, và đường thủy. Cảng này tận dụng vị trí ở đồng bằng sông Dương Tử để tạo mạng lưới giao thương nội địa và quốc tế chặt chẽ.
- *Khai thác vai trò cửa ngõ khu vực:* Là cầu nối chính cho các tuyến hàng hải quốc tế và nội địa Trung Quốc.

Áp dụng cho Cái Mép - Thị Vải:

- Xây dựng trung tâm logistics hậu cần kết nối với các khu công nghiệp phía Nam và mạng lưới đường sắt, đường thủy nội địa.
- Khai thác vai trò cửa ngõ của Cái Mép - Thị Vải trong khu vực Đông Nam Á, tập trung vào tuyến hàng hải Châu Á - Mỹ - Châu Âu.

Từ nghiên cứu xem xét và phân tích trên, các kinh nghiệm bài học rút ra từ các cảng trung chuyển lớn cũng đưa ra định hướng cụ thể cho Cái Mép - Thị Vải nên có các bước thực hiện để nâng cấp vị thế:

- **Đầu tư cơ sở hạ tầng:** Nâng cấp hệ thống tự động hóa tại cảng Cái Mép - Thị Vải, tích hợp công nghệ cao như PCS và cảng thông minh. Đồng thời xây dựng các kết nối hạ tầng liên vùng, đặc biệt là đường sắt và đường thủy nội địa.
- **Chính sách hỗ trợ và thu hút đầu tư:** Tạo điều kiện thuận lợi cho các hãng tàu và doanh nghiệp logistics thông qua chính sách thuế, phí cảng ưu đãi. Tăng cường thu hút các hãng tàu lớn bằng cách xây dựng các tuyến hàng hải chiến lược qua Cái Mép - Thị Vải.
- **Xây dựng hệ sinh thái logistics và đào tạo nhân lực:** Kết nối cảng với các trung tâm logistics và khu công nghiệp. Đẩy mạnh đầu tư vào đào tạo nhân lực, nâng cao kỹ năng vận hành công nghệ và quản lý cảng.

Mặc dù cụm cảng Cái Mép - Thị Vải hiện vẫn đối mặt với không ít khó khăn trong việc trở thành cảng trung chuyển quốc tế, nhưng lợi thế lớn của cảng này là có thể học hỏi từ những kinh nghiệm và bài học quý giá từ các cảng trung chuyển quốc tế đã phát triển thành công trước đó. Việc đi sau giúp Cái Mép - Thị Vải có thể áp dụng những công nghệ hiện đại, quy trình quản lý tối ưu và chiến lược phát triển đã được kiểm chứng, đồng thời tránh được những sai lầm mà các cảng đi trước đã gặp phải. Nếu tận dụng được lợi thế này, cùng với sự đầu tư thích hợp vào hạ tầng và dịch vụ hỗ trợ, Cái Mép - Thị Vải hoàn toàn có thể vươn lên trở thành một trung tâm logistics quan trọng, góp phần vào sự phát triển của nền kinh tế quốc gia trong tương lai.

KẾT LUẬN

Cảng trung chuyển quốc tế đóng vai trò then chốt trong việc kết nối các tuyến vận tải biển quốc tế, giảm chi phí logistics và thúc đẩy sự phát triển kinh tế. Trong bối cảnh cạnh tranh ngày càng khốc liệt giữa các cảng trong khu vực và trên thế giới, việc phát triển cụm cảng Cái Mép - Thị Vải thành cảng trung chuyển quốc tế là một mục tiêu đầy thách thức nhưng cũng chứa đựng nhiều tiềm năng.

Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải sở hữu lợi thế về vị trí chiến lược, khả năng tiếp nhận các tàu lớn và tiềm năng phát triển mạnh mẽ trong tương lai. Tuy nhiên, để trở thành cảng trung chuyển quốc tế, cụm cảng này cần vượt qua một số thách thức như hạ tầng logistics chưa đồng bộ, thủ tục hành chính còn phức tạp và sự cạnh tranh từ các cảng lớn trong khu vực.

Để khắc phục những khó khăn này, các giải pháp phát triển đồng bộ cơ sở hạ tầng, cải cách thủ tục hành chính, và tối ưu hóa hệ thống logistics là vô cùng cần thiết. Bên cạnh đó, việc học hỏi từ kinh nghiệm của các cảng trung chuyển quốc tế đi trước như Singapore, Hong Kong và Rotterdam sẽ giúp Cái Mép - Thị Vải rút ngắn thời gian và chi phí đầu tư, từ đó nhanh chóng nâng cao năng lực cạnh tranh và thu hút đầu tư từ các hãng tàu lớn.

Tóm lại, để cụm cảng Cái Mép - Thị Vải phát triển thành cảng trung chuyển quốc tế, cần có sự kết hợp chặt chẽ giữa chiến lược đầu tư hạ tầng, cải cách thủ tục hành chính và phát triển các dịch vụ logistics hiện đại. Với sự đầu tư hợp lý và chiến lược phát triển đúng đắn, Cái Mép - Thị Vải hoàn toàn có thể trở thành một trong những cảng trung chuyển quốc tế hàng đầu tại khu vực Đông Nam Á trong tương lai.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Container, V. L.-V. (n.d.). Vina Logs-Vận Tải Container. Cảng trung chuyển là gì? Những thông tin về cảng trung chuyển: <https://www.container-transportation.com/cang-trung-chuyen-la-gi.html>
- [2] DaiHocSo. (n.d.). DaiHocSo. Hub Port - Cảng Trung Chuyển Tập Trung Và Những Lợi Ích: <https://daihocso.edu.vn/tin-tuc/thong-tin-chuyen-nganh/hub-port-cang-trung-chuyen-tap-trung-va-nhung-loi-ich.html>
- [3] Dân, N. (2024, 09 08). Nhân Dân. Phát huy tiềm năng cụm cảng Cái Mép-Thị Vải: <https://nhandan.vn/phat-huy-tiem-nang-cum-cang-cai-mep-thi-vai-post829398.html>
- [4] Gon, C. S. (2024, 07 15). Cảng Sai Gon. Phát triển cảng Cái Mép – Thị Vải thành cảng trung chuyển quốc tế mang tầm thế giới: <https://saigonport.vn/phat-trien-cang-cai-mep-thi-vai-thanh-cang-trung-chuyen-quoc-te-mang-tam-the-gioi/>
- [5] GOV. (2021, 09 29). GOV. Làm gì để Cái Mép- Thị Vải trở thành cảng trung chuyển quốc tế?
- [6] Sản, T. C. (2023, 07 19). Tạp Chí Cộng Sản. Phát triển Cảng Cái Mép - Thị Vải thành cảng quốc tế trung chuyển lớn nhất cả nước và có tầm cỡ khu vực châu Á và thế giới: https://www.tapchicongsan.org.vn/web/guest/tong-ket-40-nam-doi-moi-dat-nuoc/-/2018/867802/view_content
- [7] Tàu, B. B.-V. (2024, 05 15). Báo Bà Rịa - Vũng Tàu. Cái Mép - Thị Vải hội đủ tiềm năng trở thành cảng trung chuyển tầm cỡ thế giới: <https://baobariavungtau.com.vn/kinh-te/202405/cai-mep-thi-vai-hoi-du-tiem-nang-tro-thanh-cang-trung-chuyen-tam-co-the-gioi-1010508/index.htm>
- [8] tàu, b. B.-V. (2024, 05 22). GOV. Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải lập thêm nhiều kỳ tích mới: <https://mt.gov.vn/vn/tin-tuc/92402/cum-cang-cai-mep---thi-vai-lap-them-nhieu-ky-tich-moi.aspx>
- [9] ThiLoGi. (2023, 04 01). ThiLoGi.Tìm Hiểu Về Cảng Trung Chuyển Tập Trung – Hub - Port: <https://www.thilogi.vn/tim-hieu-ve-cang-trung-chuyen-tap-trung-hub-port>
- [10] Thu, L. (2024, 07 30). HaiQuanOnline. Tiềm năng lớn từ cụm cảng Cái Mép - Thị Vải: <https://haiquanonline.com.vn/tiem-nang-lon-tu-cum-cang-cai-mep-thi-vai-188397-188397.html&link=autochanger>

- [11] Thương, T. C. (2024, 12 29). Tạp Chí Công Thương. 10 sự kiện Logistics Việt Nam năm 2024: <https://tapchicongthuong.vn/10-su-kien-logistics-viet-nam-nam-2024-131765.htm>
- [12] Thương, T. Đ. (2024, 07 22). Trường Đại Học Ngoại Thương. Cuộc Đua Cảng Trung Chuyển Châu Á Và Giải Pháp Xây Dựng Cảng Trung Chuyển Quốc Tế Tại Việt Nam: <https://fwps.ftu.edu.vn/2024/07/22/cuoc-dua-cang-trung-chuyen-chau-a-va-giai-phap-xay-dung-cang-trung-chuyen-quoc-te-tai-viet-nam/>
- [13] Vietnambiz. (2021, 12 23). Vietnambiz. Bà Rịa-Vũng Tàu phát huy lợi thế cụm cảng nước sâu Cái Mép-Thị Vải: <https://vietnambiz.vn/ba-ria-vung-tau-phat-huy-loi-the-cum-cang-nuoc-sau-cai-mep-thi-vai-20211222222552432.htm>
- [14] VietnamBiz. (2021, 08 29). VietnamBiz. Tạo đột phá cho cụm cảng Cái Mép – Thị Vải: ‘Cảng lớn chờ luồng sâu’: <https://vietnambiz.vn/tao-dot-pha-cho-cum-cang-cai-mep-thi-vai-cang-lon-cho-luong-sau-20190829072859298.htm>
- [15] VIMC. (2024, 06 06). VIMC. Cụm cảng Cái Mép lọt top 7 cảng container hiệu quả nhất thế giới: <https://vimc.co/cum-cang-cai-mep-lot-top-7-cang-container-hieu-qua-nhat-the-gioi/>
- [16] VTCNEWS. (2024, 09 09). VTCNEWS. Cái Mép - Thị Vải: Cảng biển sâu nhất Việt Nam, tạo lợi thế cạnh tranh quốc tế: <https://vtcnews.vn/cai-mep-thi-vai-cang-bien-sau-nhat-viet-nam-tao-loi-the-cananh-tranh-quoc-te-ar894836.html>