

Tại Việt Nam, thương mại quốc tế đã và đang tăng lên nhanh chóng kể từ khi Việt Nam gia nhập WTO và bình thường hóa quan hệ với Mỹ – đối tác thương mại lớn nhất hiện nay chiếm 21% tổng lượng xuất khẩu. Tổng khối lượng xuất khẩu và nhập khẩu thông qua các cảng Việt Nam đã lên tới 61,2 triệu và 83,2 triệu tấn.

Khu vực phía Nam Việt Nam đóng cửa ngõ ra cửa ngõ kinh tế, đóng góp của GDP chiếm khoảng 70% nền kinh tế quốc dân. Là một trong những khu vực nhận đầu tư trực tiếp nước ngoài cao nhất cả nước, chiếm khoảng 50% tổng giá trị đầu tư trong năm 2016. Khu vực này cũng là một trong những tiêu điểm của hoạt động thương mại, chiếm 45% tổng hàng nhập khẩu và 51% tổng hàng xuất khẩu vào năm 2015. Các một hàng thương mại trong khu vực chủ yếu là các sản phẩm công nghiệp, với Bắc Á, châu Âu và Mỹ đang nổi lên như các đối tác thương mại chính.

Hiện tại, khu vực phía Nam Việt Nam có sản lượng hàng container vào khoảng 7 triệu TEU, đã và đang tăng trưởng với tốc độ 10% mỗi năm. TPHCM là nơi có nhiều cảng và các vùng đất nổi mới, có 10 bến cảng đang hoạt động trong cụm cảng quốc tế biển với nhiều chức năng khác nhau. Thành phố đang phải đối mặt với tình hình tắc nghẽn cảng, do vị trí của các cảng nằm quá gần trung tâm thành phố đi kèm với việc chia sẻ một bến cảng cho hoạt động thương mại rõ ràng. Với tốc độ tăng trưởng và dài hạn, để kiến các cảng ở TPHCM sẽ có tổng công suất 8,5 triệu TEUs vào năm 2030, điều này chắc chắn sẽ không đáp ứng được lượng hàng container ngày càng tăng.



## **Công nghệ CMIT trong công nghệ Cái Mép – Tranh Vĩ. Đây là công nghệ đột phá trong bối cảnh thị trường container**

**Vĩ có sự vượt trội hiện đại nhất nhằm nâng cao năng suất của trạm đóng dỡ dỡ y nhanh tốc độ tàu xoay đưa ra công nghệ**

Các vấn đề về tiến bộ công nghệ biển xảy ra do sự phát triển nhanh chóng của sáu điểm đóng mở công nghệ Cái Mép – Tranh Vĩ (CMTV) thuộc sở hữu của Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines). Các công nghệ CMTV hợp dân vì những vùng nước sâu có thể chứa hàng tàu lớn với tải trọng trên 6.000 TEU, đồng thời, các công nghệ này cũng thu hút các tàu có tải trọng lớn bởi nó cung cấp những dịch vụ trực tiếp kết nối khu vực phía Nam Việt Nam với châu Âu/Bắc Mỹ. Các công nghệ CMTV còn có khả năng cung cấp một giải pháp cho con đường vận chuyển hàng hóa bằng cách loại bỏ sự trung chuyển hai lần qua các công nghệ khu vực như Singapore, vì vậy, nó giúp giảm thiểu chi phí vận tải việc xếp lý kép và rút ngắn thời gian trung chuyển. Công nghệ CMTV đã đột phá trong bối cảnh thị trường container với sự vượt trội hiện đại nhất nhằm nâng cao năng suất của trạm đóng dỡ dỡ y nhanh tốc độ tàu xoay đưa ra công nghệ. Sự đóng dịch vụ giao dịch với thị trường Mỹ, châu Âu và Trung Đông của công nghệ này cũng tăng lên nhanh chóng, chủ yếu cho một nhu cầu vận chuyển công nghệ.

Đây là một hiện tượng đáng chú ý của công nghệ này, phát triển nó thành một trung tâm logistics và trung chuyển của khu vực và quốc tế.

Công nghệ CMTV có nhiều thuận lợi để thành công, tuy nhiên, kể từ khi phát triển đến nay, công nghệ này vẫn chưa có khả năng cạnh tranh với công nghệ TPHCM. Công nghệ CMTV cũng có những bất lợi như tập trung xa các trung tâm sản xuất, không có khả năng hàng hóa lớn và những vấn đề tranh chấp với các nhà khai thác cùng cung cấp một dịch vụ. Giao thông đường biển vẫn giữ vai trò chủ chốt trong vận chuyển hàng hóa ở phía Nam Việt Nam, và các công nghệ biển ở TPHCM kết nối với đất liền tốt hơn so với CMTV – cách đó vào khoảng 100 ki lô mét. Vấn đề “cạnh tranh nội bộ” nổi lên giữa những nhà khai thác dịch vụ có thể kể đến như việc thiêu hủy thị trường sinh thái học của nó trên đất liền, các chức năng thị trường hoặc còn yếu kém, chưa có sự kết nối và chia sẻ giữa các bên tham gia và sự thiếu hụt của các bên.

Với sự cạnh tranh hiện tại lên đến 6,2 triệu USD và 5,2 triệu USD phần trăm, cuộc tranh trong tương lai gần, công nghệ CMTV phải tìm ra giải pháp hợp tác để cạnh tranh với nó. Để đảm bảo cho sự thành công, một lộ trình rõ ràng phải được phát triển. Lộ trình có thể được thực thi để khai thác các tiềm năng trong ngắn, trung và dài hạn bao gồm danh sách năm giải ý chính sách công nghệ. Trong đó bao gồm việc tái định hình công nghệ liên ngành kinh doanh công nghệ, tạo ra một liên minh để mở rộng, lập một tổ chức hỗ trợ công nghệ, cạnh tranh với các nhà đầu tư và thúc đẩy thu hút nhà đầu tư.

Các yếu tố kết thúc sẽ là khi thị trường đạt trong nó một ý nghĩa chính sách rõ ràng, ít nhất là giữa các đơn vị với nhau: TPHCM và tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu; Tân Cảng và Vinalines. Ý nghĩa chính sách đó sẽ mở đường cho các sáng kiến và các lộ trình. Công nghệ hiện nay được xuất phát triển một ủy ban hợp tác của CMTV, hỗ trợ công nghệ một “chính quy công nghệ biển” trong công nghệ này. Sáng kiến này giúp tập trung các công nghệ biển trong công nghệ liên ngành và nâng cao sự tham gia từ các hai phía tư nhân và chính quyền, thiết lập một cơ chế quản lý các cạnh tranh, chuẩn hóa các thủ tục và cho phép lựa chọn các phương án vận tải liên phương thức.

Đầu tư này sẽ cạnh tranh với công nghệ của công nghệ CMTV một cách toàn diện. Khi đó, các công nghệ vận tải biển ra gay gắt, nhưng đó là công nghệ vận tải biển của CMTV không để mình thành công xuất khẩu và trung chuyển chính ở Đông Nam Á.

---

### **Yếu tố Trung Quốc trong bối cảnh tranh công nghệ biển Đông Nam Á**

*Trong năm năm trở lại đây công nghệ biển ở Đông Nam Á đang tăng tốc với sự tham gia đầy tham vọng của Trung Quốc.*

*Hiện tại, Trung Quốc đang xây dựng ba tuyến đường thay thế cho việc đi qua các công nghệ mà Việt Nam phát triển. Một là tuyến đường đi thẳng qua các công nghệ biển Đông Trung Quốc từ công nghệ Sihanoukville của Campuchia. Vào tháng 8-2015, hai công ty China Ocean Shipping Company (Cosco) và China Shipping Container Lines (CSCL) của Trung Quốc đã đàm phán ký kết với Campuchia về việc vận chuyển hàng hóa trực tiếp từ Sihanoukville đến Trung Quốc mà không cần đi qua công nghệ Cái Mép – Thị trấn của Việt Nam.*

*Hai là hướng công nghệ liên kết do Trung Quốc đầu tư nối liền Vân Nam (Trung Quốc), Lào, Campuchia, Thái Lan, Myanmar, từ đó đến Nam Á. Đầu tư của hướng công nghệ này là các công nghệ do Trung Quốc đầu tư từ Campuchia, Thái Lan, Myanmar, thậm chí xa hơn là Bangladesh.*

Ba là hành lang kinh tế BCIM nối liền Trung Quốc, Myanmar, Bangladesh và Ấn Độ. Hành lang này không chỉ giúp thúc đẩy giao thương giữa Trung Quốc và các nước Nam Á, mà nó còn cho phép Trung Quốc tiếp cận các công nghệ từ Myanmar và Bangladesh mà không cần đi qua khu vực eo Malacca.

Trung Quốc cũng đang đẩy nhanh hình thức sự kiện công nghệ nhằm xây dựng liên minh công nghệ giữa Việt Nam, Indonesia, Malaysia và Campuchia. Campuchia hiện đang chú trọng kinh doanh số để thu hút các công nghệ vào các công nghệ giữa Việt Nam, cùng với đó là các tuyến đường công nghệ để thúc đẩy hai nước mà không cần ghé Việt Nam.

Tại Malaysia, công nghệ Kuantan được xem là bước đi đầu tiên để xây dựng liên minh công nghệ giữa Trung Quốc. Vào tháng 9-2015, Bộ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Malaysia Liow Tiong Lai tuyên bố rằng các công nghệ giữa Việt Nam này sẽ sàng hình thành mối liên kết với các công nghệ giữa Trung Quốc. Theo ông Liow Tiong Lai, mối liên kết này không chỉ giúp nâng cao khả năng cạnh tranh của Malaysia, mà còn hỗ trợ sáng kiến “Con đường số trên biển thế kỷ 21” của Trung Quốc nhằm tăng cường thương mại trong khu vực.

Trong khi đó, dù chỉ mới hợp tác tại Tenjung Sauh, nhưng Trung Quốc và Indonesia đã ký kết với nhau một thỏa thuận ghi nhớ (MoU) và phát triển các sân hàng không tại Indonesia vào năm 2015. Theo đó, các công ty Trung Quốc sẽ tham gia phát triển 24 công nghệ, 15 sân bay, 1.000 ki lô mét đường bộ và 8.700 ki lô mét đường ray cùng hàng loạt dự án năng lượng.

Nguồn : Vinalines