

Đề cương Kinh tế cảng

Mục Lục

Câu 1: Trình bày khái niệm kinh tế cảng?	2
Câu 2: Phân loại cảng biển?	2
Câu 3: Phân tích ý nghĩa kinh tế của cảng biển?	3
Câu 4: Phân loại các đối tượng phục vụ tại cảng biển?	3
Câu 5: Khái niệm thị trường dịch vụ cảng biển? Các loại hình dịch vụ cảng biển?.....	5
Câu 6: Cung – cầu dịch vụ cảng biển?.....	6
Câu 7: Phân biệt các khu vực cảnh hưởng của cảng?.....	7
Câu 8: Nêu đặc điểm 1 số loại cầu tàu tại cảng biển?.....	8
Câu 9: Nêu 1 số đặc điểm chính của các loại kho bãi tại cảng biển?	9
Câu 10: Trình bày đặc điểm cầu tàu và khu bãi khai thác hàng container?	11
Câu 11, 12, 13: Trình bày sự khác nhau giữa 4 MH cảng hiện đại? MH nào hiệu quả nhất? Vì sao?.....	12
Câu 14: Trình bày các đặc điểm chính về các MH qly cảng biển ở VN?	14
Câu 15: Trình bày khái niệm và các loại chi phí dịch vụ ở cảng biển?	16
Câu 16: Chi phí ngắn hạn và chi phí dài hạn dịch vụ cảng biển?	17
Câu 17: Các phương pháp xây dựng chi phí dịch vụ cảng biển?	18
Câu 18: Trình bày khái niệm và các loại giá dịch vụ cảng biển?	20
Câu 19: Phương pháp xác định giá dịch vụ cảng biển trên thực tế?	20
Câu 20: Trình bày khái niệm và phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến cạnh tranh cảng biển?.	21
Câu 21: Các nhân tố quyết định việc lựa chọn cảng biển?.....	23

Câu 1: Trình bày khái niệm kinh tế cảng?

- Theo luật Hàng Hải VN năm 2005: Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt trang thiết bị cho tàu biển ra, vào hoạt động để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.
 - Vùng đất cảng là vùng đất được giới hạn để xây dựng cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng. Trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, các công trình phụ trợ khác và lắp đặt trang thiết bị.
 - Vùng nước cảng là vùng nước được giới hạn để thiết lập vùng nước trước cầu cảng, vùng quay trở tàu, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão, vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch, vùng để xây dựng luồng cảng biển và các công trình phụ trợ khác.
 - Một số định nghĩa khác:
 1. Cảng là nơi ra vào neo đậu của tàu biển, là nơi phục vụ tàu và hàng hóa chuyên chở trên tàu, là đầu mối giao thông quan trọng trong hệ thống vận tải và logistics.
 2. Cảng không phải là điểm bắt đầu hoặc điểm kết thúc của quá trình vận tải mà là điểm luân chuyển hàng hóa của hành khách.
 3. Cảng là 1 trung tâm logistics.

Câu 2: Phân loại cảng biển?

- Theo chức năng cơ bản của cảng biển:
 - Thương cảng: cung cấp dịch vụ xếp dỡ, bảo quản hàng hóa, phục vụ cho mục đích thương mại, vd cảng xí nghiệp xếp dỡ container Chùa Vẽ, cảng HP,...
 - Cảng hành khách: cung cấp dịch vụ đón trả hành khách và các dịch vụ khác, gồm khách đi lại và khách du lịch
 - Cảng công nghiệp: phục vụ cho 1 DN hoặc 1 khu CN, vận chuyển, tiếp nhận đầu ra, vào; vd khu CN của Nhà máy xí nghiệp Chinfon HP, cảng Dung Quất,...
 - Cảng cá: cảng Cát Bà, Đồ Sơn, Cát Hải,...
 - Cảng thể thao: phục vụ cho mục đích thể thao
 - Quân cảng: phục vụ cho mục đích quân sự
- Theo quan điểm khai thác:
 - Cảng tổng hợp: thực hiện nhiều chức năng khác nhau, vd xí nghiệp xếp dỡ Hoàng Diệu xếp dỡ tổng hợp hàng rời, hàng container,...
 - Cảng chuyên dụng: thực hiện 1 chức năng chuyên dụng, vd xí nghiệp xếp dỡ container Chùa Vẽ chuyên dụng hàng container
- Theo quan điểm tự nhiên: cảng tự nhiên (k có cảng tự nhiên 100%) và cảng nhân tạo
- Theo tính chất kỹ thuật của việc xây dựng cảng: cảng đóng (k thể mở rộng, xây dựng thêm) và cảng mở (có thể mở rộng, xây dựng thêm)

- Theo quan điểm phạm vi quản lý cảng: cảng quốc gia, cảng thành phố và cảng tư nhân (1 DN quản lý)
- Theo quy mô: cảng biển loại 1 (là cảng biển đặc biệt quan trọng, có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển KT-XH của cả nước hoặc liên vùng), cảng biển loại 2 (là cảng biển quan trọng, có quy mô vừa phục vụ cho việc phát triển KT-XH của vùng, địa phương), cảng biển loại 3 (là cảng biển có quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động của doanh nghiệp)

Câu 3: Phân tích ý nghĩa kinh tế của cảng biển?

Xuất phát từ việc cảng biển là 1 mắt xích trong dây chuyền hệ thống vận tải quốc gia và quốc tế mà cảng có ý nghĩa kinh tế rất quan trọng:

- Góp phần cải tiến cơ cấu kinh tế của miền hậu phương, thúc đẩy sự phát triển công nghiệp, nông nghiệp, xuất nhập khẩu hàng hóa
- Có ý nghĩa trong việc phát triển đội tàu biển quốc gia
- Là 1 trong những nguồn lợi khá quan trọng thông qua việc xuất khẩu các dịch vụ tại chỗ đem lại nguồn ngoại tệ cho quốc gia, cải thiện cán cân thanh toán
- Cảng biển còn là nhân tố tăng cường hoạt động của nhiều cơ quan kinh doanh và dịch vụ khác như các cơ quan đại lý môi giới, cung ứng, giám định, du lịch và các dịch vụ khác
- Cảng biển có ý nghĩa quan trọng đối với việc xây dựng thành phố cảng, tạo ra những trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ và du lịch, giải quyết công ăn việc làm cho nhân dân thành phố cảng

Ý nghĩa kinh tế của cảng biển tùy thuộc vào vị trí xây dựng cảng, vị trí quốc gia có cảng cũng như sự phát triển mọi mặt về kinh tế văn hóa của quốc gia đó.

Câu 4: Phân loại các đối tượng phục vụ tại cảng biển?

1. Tàu biển
 - a. Phân loại
 - Theo hàng hóa tàu chở
 - Tàu chở hàng lỏng:
 - + Là tàu chở dầu và các loại khí hóa lỏng
 - + Gồm 4 loại chính: tàu chở dầu thô, tàu chở các sản phẩm từ dầu, tàu chở khí gas hóa lỏng và tàu chở hóa chất lỏng
 - Tàu chở hàng bách hóa khô:
 - + Chở đc nhiều loại hàng khô khác nhau, chủ yếu là vận chuyển các loại hàng thành phẩm và bán thành phẩm từ các nhà máy sản xuất

+ Gồm 3 loại chính: tàu hàng bách hóa đa chức năng, tàu hàng lạnh, tàu chạy ven biển hoặc tàu sông

- Tàu hàng rời

+ Có kích cỡ từ nhỏ đi ven biển đến lớn vận chuyên xuyên đại dương

+ Thường vận tải than, quặng, phân bón rời

+ Chủ yếu gồm: tàu chở hàng rời đa chức năng, tàu hàng rời thông thường, tàu hàng rời k có nắp hầm hàng, tàu hàng rời hỗn hợp, tàu hàng rời tự dỡ hàng

- Tàu chở hàng container

+ Là loại chỉ chuyên chở hàng đóng trong container

+ Thời gian ở trong cảng ngắn, xếp dỡ nhanh, tgian quay vòng tàu nhỏ

+ Gồm: tàu chở container chuyên dụng, tàu RO-RO, tàu chở sà lan, tàu chở container

lạnh

• Theo DWT

- Afamax, Capesize, Handysize, Handymax, Panamax, ULCC, VLCC

• Theo hàng hóa và DWT

b. Các dịch vụ đối với tàu

- Dịch vụ hoa tiêu, lai dắt, neo đậu, xếp dỡ, sửa chữa, bảo trì, dịch vụ vệ sinh tàu, dịch vụ cung ứng... trong suốt quá trình tàu vào cảng, đỗ trong cảng và ra khỏi cảng

2. Hàng hóa

a. Phân loại

- Hàng lỏng

+ Hàng lỏng đồng nhất k thể bao gói, như dầu thô, dầu cọ hoặc khí gas lỏng tự nhiên

+ Đặc tính: độ đậm đặc, nhiệt độ hàng, độ nhớt của hàng

- Hàng bách hóa: hàng k thể đóng theo đơn vị hàng, hàng nặng, hàng công kênh, hàng kích thước nhỏ

- Hàng rời

+ Đồng nhất không thể bao gói như lúa mì, quặng sắt, than đá

+ Đặc tính: hệ số chất xếp, độ dốc của đống hàng, độ ẩm của hàng hóa

- Hàng được đóng theo đơn vị hàng

+ Là hàng bách hóa đc gom lại dưới dạng từng đơn vị hàng để vận chuyên và xếp dỡ hiệu quả hơn

+ Gồm 3 loại đóng hàng đơn vị chủ yếu: đóng hàng trong container, đóng hàng trên cao bản, đóng hàng bằng sà lán

b. Các dịch vụ đvới hàng hóa

- Dịch vụ cơ bản: xếp dỡ, bảo quản

- Dịch vụ GTGT cao: môi giới, đại lý giao nhận...

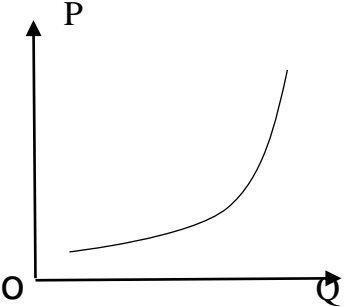
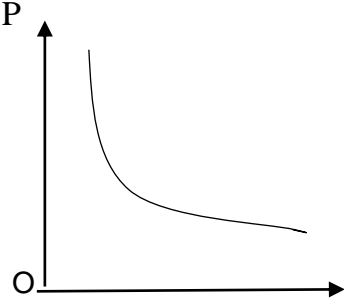
3. Hành khách

- Cảng hành khách là cảng dành cho các tàu, sông chở khách, tàu chở khách ven biển và tàu khách du lịch
 - Hành khách là đối tượng phục vụ chính của cảng hành khách
 - a. Phân loại
 - Nhóm hành khách đi lại: nhóm hành khách sử dụng dịch vụ thường xuyên hay nhóm hành khách sinh sống ngay tại khu vực cảng phục vụ
 - Nhóm hành khách du lịch:
 - + Nhóm hành khách sinh sống ở địa phương, quốc gia khác và du lịch đến địa phương, quốc gia mà cảng phục vụ
 - + Nhóm hành khách sinh sống ở địa phương, quốc gia khác và đang đi đến 1 địa phương khác nhưng cần chuyển sang tàu khác tại cảng
 - b. Các dịch vụ đối với hành khách
 - Dịch vụ cơ bản: đón, trả hành khách
 - Dịch vụ nâng cao:
 - + Hướng dẫn cung cấp thông tin du lịch cho khách
 - + Bán vé và cung cấp thông tin, có đường cho người tàn tật, khu an ninh...
 - + Dịch vụ khác: các dịch vụ phục vụ cho việc ăn, ngủ, nghỉ, vui chơi của khách như có khu vệ sinh, quầy ăn uống, khu bán hàng, nhà hàng, khách sạn...

Câu 5: Khái niệm thị trường dịch vụ cảng biển? Các loại hình dịch vụ cảng biển?

- Khái niệm: thị trường dịch vụ cảng biển là tập hợp các mqh giữa người cung cấp dịch vụ của cảng (bên cung) và người yêu cầu dịch vụ (bên cầu)
 - Các loại hình dịch vụ cảng biển:
 - Các dịch vụ đối với tàu
 - + Dịch vụ hoa tiêu, lai dắt, neo đậu, xếp dỡ, sửa chữa, bảo trì, dịch vụ vệ sinh tàu, dịch vụ cung ứng... trong suốt quá trình tàu vào cảng, đỗ trong cảng và ra khỏi cảng
 - Các dịch vụ đvới hàng hóa
 - + Dịch vụ cơ bản: xếp dỡ, bảo quản
 - + Dịch vụ GTGT cao: môi giới, đại lý giao nhận...
 - Các dịch vụ đvới hành khách
 - + Dịch vụ cơ bản: đón, trả hành khách
 - + Dịch vụ nâng cao:
 - *Hướng dẫn cung cấp thông tin du lịch cho khách
 - *Bán vé và cung cấp thông tin, có đường cho người tàn tật, khu an ninh...
 - *Dịch vụ khác: các dịch vụ phục vụ cho việc ăn, ngủ, nghỉ, vui chơi của khách như có khu vệ sinh, quầy ăn uống, khu bán hàng, nhà hàng, khách sạn...

Câu 6: Cung – cầu dịch vụ cảng biển?

	Cung dịch vụ cảng biển	Cầu dịch vụ cảng biển
1. Khái niệm	Là số lượng các dvụ mà bên cung các dvụ cảng biển sẵn sàng và có khả năng cung ứng tại các mức giá nhất định với điều kiện các yếu tố khác k thay đổi	Là số lượng các dvụ mà bên cầu các dvụ cảng biển sẵn sàng và có khả năng mua tại các mức giá nhất định với điều kiện các yếu tố khác k thay đổi
2. Bên cung/cầu	<ul style="list-style-type: none"> - Nhà khai thác cảng - Xí nghiệp xếp dỡ - Công ty hoa tiêu, lai dắt - Xí nghiệp sửa chữa - Đại lý tàu biển - Cty giao nhận - Môi giới hải quan - Cty cung ứng dịch vụ logistics 	<ul style="list-style-type: none"> - Chủ tàu - Chủ hàng / người gửi hàng - Người nhận hàng - Người xuất – nhập khẩu - Hành khách
3. Luật cung/cầu	Khi các yếu tố khác thay đổi, tại mức giá thấp hơn, nhà cung cấp dvụ cảng có khuynh hướng cung cấp dvụ ít hơn và ngược lại => mqh cùng chiều giữa giá và số lượng các dvụ tại cảng biển	Khi các yếu tố khác thay đổi, tại mức giá thấp hơn sẽ có nhiều dvụ để yêu cầu hơn và ngược lại => mqh ngược chiều giữa giá và số lượng các dvụ tại cảng biển
4. Đường cong cung/cầu	<p>- đường dốc lên</p> 	<p>- đường dốc xuống</p> 
5. Nhân tố ảnh hưởng	<ul style="list-style-type: none"> - Giá cả dvụ cảng biển - Nhân tố vĩ mô: tình hình KT, CT, XH + KT ổn định, ptriển => số lượng DV tăng => Cung DV cảng biển tăng 	<ul style="list-style-type: none"> - Giá DV cảng biển - Nhân tố vĩ mô: tình hình KT, CT, XH + KT ổn định, ptriển => hđ mua bán DV tăng => Cầu DV cảng tăng + KT suy thoái: Cầu DV cảng

<p>+ KT suy thoái => hđ mua bán DV giảm => hđ vận chuyển hàng hóa bằng đường biển giảm => Cung DV cảng giảm</p> <p>-Nhân tố vi mô: + Vị trí cảng biển + Nguồn lực: * CS VCKT * máy móc, thiết bị, xếp dỡ * nhân lực (số lượng, chất lượng, kinh nghiệm)</p>	<p>giảm</p> <p>-Nhân tố vi mô: + Kích thước tàu => chọn cảng phù hợp + Nguồn lực: * CS VCKT, CS hạ tầng * Máy móc, trang thiết bị xếp dỡ (có khả năng đáp ứng nhu cầu k) * Nhân lực (trình độ xếp dỡ hh, kinh nghiệm) * Điều kiện thời tiết, khí hậu ở cảng</p>
--	--

Câu 7: Phân biệt các khu vực cảnh hưởng của cảng?

	Miền hậu phương cảng biển	Miền tiền phương cảng biển
1. Khái niệm	Là vùng nội địa nằm phía sau cảng, là vùng mà từ đó sản phẩm đc đưa tới cảng để vận chuyển, là vùng mà cảng phục vụ cho việc XK, NK hàng hóa	Là miền phía bên kia đại dương, phản ánh miền hậu phương phía bên kia bờ biển, hay là địa phận phía bên ngoài cảng mà từ đó khối lượng hàng hóa đc thu hút tới cảng trong 1tgian nhất định thông qua vận tải đường biển
2. Phân loại	<ul style="list-style-type: none"> - MHP chính: miền cung cấp hàng hóa đến cảng và cảng cung cấp hàng hóa - MHP cạnh tranh: là khu vực các cảng có thể cạnh tranh nhau trong việc cung cấp các dịch vụ tới khách hàng 	<ul style="list-style-type: none"> - Vùng biển: là khu vực đc tiến hành vận tải đường biển - Vùng đất liền: là khu vực thuộc địa phận bên kia bờ biển với hệ thống vận tải ở đó, đồng thời ở đó hình thành tiềm lực về hàng hóa chủ động hay bị động
3. Đặc điểm	<ul style="list-style-type: none"> - Mang tính thương mại - Có tầm qtrọng lớn vì liên quan đến các hđộng kinh tế của cảng 	<ul style="list-style-type: none"> - Phản ánh khối lượng hàng hóa vận chuyển đến và đi - Phản ánh nguồn lực của cảng biển: CSHT và nguồn nhân lực - Phản ánh mqh về kinh tế với các khu vực của miền tiền phương của cảng ấy
4. Quy	- Vị trí địa lý	- Vĩ mô: chính sách...

mô phụ thuộc vào	- Vận tốc (Chi phí)	- Vi mô: trình độ ptriển khao học kỹ thuật, KT; nguồn lực...
5. Ý nghĩa	- Đóng vai trò quan trọng đvối sự ptriển của 1cảng: là nơi hàng hóa tới cảng - Khi 1MHP ptriển => KT MHP ptriển => tạo nhiều nguồn hàng tới cảng, CSHT gthông MHP ptriển => vận tốc nhanh, tgian vận chuyển hàng hóa đến cảng nhanh => chi phí giảm => thúc đẩy sự ptriển của cảng => ptriển KT của MHP, cung cấp công ăn việc làm cho ng lđộng.	- Phản ánh kinh tế của 1 quốc gia - Phản ảnh mqh chính trị, ngoại giao với các nước trong khu vực và trên thế giới

- Mqh: mqh MHP – Cảng – MTP và mqh MTP – Cảng – MHP tạo nên 1 chu trình khép kín và hình thành 1 quá trình chu chuyển hàng hóa k gián đoạn

Câu 8: Nêu đặc điểm 1 số loại cầu tàu tại cảng biển?

1. Các kiểu cầu tàu
 - Cầu tàu RO-RO:
 - Đây là kiểu cầu tàu đơn giản nhất
 - Cấu trúc đơn giản, tỷ trọng tấn/m² thấp, k có bất kỳ yêu cầu đặc biệt nào về thiết kế, k cần bãi để đỗ phương tiện đến, đi khỏi cảng như các loại cầu tàu khác
 - Cầu tàu hàng khách
 - Một cầu tàu hành khách cần có các trang thiết bị gần như ở 1 sân bay, nghĩa là cần có khu bán vé và khu cung cấp thông tin, khu vệ sinh, quầy ăn uống, khu bán hàng, đường cho ng tàn tật, khu an ninh. Nếu đây là cảng hành khách quốc tế cần có cả khu Hải quan và làm thủ tục nhập cảnh
 - Cầu tàu hàng rời
 - Các tàu hàng rời lớn thường cần khu nc sâu, các cần trục có sức nâng tốt và dây chuyền tải hàng
 - Cần 1 khu vực rộng, phẳng để xếp hàng, cũng như các thiết bị chueyển tải hàng lên các sà lan
 - Qtam đến ô nhiễm MT: bụi
 - Cầu tàu dầu
 - Thường nằm trên 1 cảng nước sâu do có trọng tải rất lớn
 - Cần 1khu phao dầu riêng, khu này k đc làm hoàn toàn bằng vật liệu cứng

- Hệ thống đường ống dẫn dầu giữa tàu và bờ cho phép tàu có độ linh hoạt cần thiết khi cập cầu

- Cầu hàng container, hàng bách hóa, tổng hợp

- Đây là loại cầu tổng hợp thông thường, được xây dựng cho phép phần lớn các loại tàu đều có thể cập cầu

- Trên cầu tàu có hệ thống đường bộ để gửi, rút hàng trực tiếp từ tàu

2. Thiết bị xếp dỡ trên cầu tàu

- Cần trục giàn

- Chuyên dùng để xếp dỡ hàng container tại cảng container

- Năng suất xếp dỡ cao, làm hàng an toàn không gây ảnh hưởng đến khu vực xếp dỡ

lân cận

- Cầu tàu phải có sức chịu lớn

- Cần trục chân đế

- Xếp dỡ đa nh loại hàng khác nhau như hàng bách hóa, bao, kiện, thùng, hàng rời, hàng quá khổ và thậm chí cả hàng container nhưng năng suất thấp

- Sử dụng hiệu quả tại các cảng nhỏ

- Cần trục bánh lốp

- Tính cơ động cao, có thể di chuyển từ vị trí này sang vị trí khác

- Cần trục đa năng, xếp dỡ đa hầu hết các loại hàng

- Làm hàng thiếu an toàn, năng suất xếp dỡ thấp => phù hợp cảng nhỏ

- Thiết bị xếp dỡ hàng lỏng ở kvực cầu tàu

- Có 2loại hệ thống ống dẫn là:

+ Chicksan: là 1bộ phận thiết bị phức hợp kết nối hiuwã hệ thống ống dẫn của bờ với hệ thống bể chứa dầu của tàu

+ Hệ thống ống cơ động đc sử dụng giữa tàu và sà lan

- Thiết bị chuyên dụng xếp dỡ hàng rời

- Thực hiện việc tự động rót hàng rời vào hầm hàng

- Việc xếp hàng có năng suất cao hơn việc dỡ hàng rất nhiều

- Các bộ phận chủ yếu của thiết bị rót hàng vào hầm hàng gồm 1băng chuyên, 1phễu rót và hàng chảy xuống hầm nhờ trọng lực của hàng

Câu 9: Nêu 1 số đặc điểm chính của các loại kho bãi tại cảng biển?

1. Khu bãi của tàu RO-RO

- Với hệ thống tàu RO-RO thì các thiết bị làm hàng và các loại xe vận tải hàng là các thiết bị đơn giản nhất trong toàn bộ các hệ thống phục vụ bãi, chủ yếu sử dụng phục vụ cho bãi chứ k lquan gì nhiều đến khu vực cầu tàu

- Mô hình này yêu cầu sử dụng nhiều nhân lực và các phương tiện vận chuyển nhất trong các loại cảng
- 2. Khu bãi hàng rời và thiết bị phục vụ
 - Có thiết kế đặc biệt để chứa hàng rời, bảo đảm k gây ô nhiễm ra các kvực lân cận nhưng vẫn cần bố trí xa khu dân cư
 - Khu vực bãi đc bố trí tách riêng với khu văn phòng
 - Khu bãi đc chia thành khu bãi ngoài trời và khu bể chứa hàng rời
 - Ở VN, khu bãi ngoài trời chủ yếu là bãi lộ thiên do giá trị của hàng rời thường thấp nên chưa có khu bãi nào xây dựng bể chứa hàng
- 3. Khu bãi hàng lỏng và thiết bị
 - Nằm trong các cảng dầu hoặc khí hóa lỏng, đc bố trí xa khu dân cư
 - Sức chứa lớn, bồn chứa dầu đc bố trí cao hơn tàu nên k cần máy bơm => an toàn hơn
 - Thùng chứa cấu tạo đặc biệt nhằm hạn chế sự bay hơi của tàu
 - Có 2 loại bồn chứa: bồn chứa có mái cố định và bồn chứa có mái di động
- 4. Khu bãi hàng bách hóa và thiết bị
 - Chứa nhiều loại hàng khác nhau như hàng bách hóa, hàng bao, hàng thùng, thậm chí cả hàng container, thường có các kho mái kín
 - Thiết bị làm hàng của khu cảng hàng bách hóa thường là cần trục chân đế hoặc cần trục bánh lốp ở khu vực cầu tàu
 - Khu bãi hàng bách hóa thường đc bố trí khu vực kho hàng dùng để bảo quản hàng tránh mưa nắng
 - Khi xếp dỡ thường sử dụng các loại xe nâng hàng và xe tải vận chuyển hàng giữa các khu vực kho trong bãi
- 5. Khu bãi hàng container và thiết bị
 - Mặt bằng khu bãi hàng container được quyết định bởi loại thiết bị sử dụng trên bãi. Với mỗi loại hệ thống phục vụ bãi thì mặt bằng và diện tích bãi sẽ được bố trí rất khác nhau
 - Thông thường, trừ khu vực cầu tàu thì 1 khu bến container thường bao gồm 5 khu khai thác chính là: khu vực hàng xuất, khu vực hàng nhập, khu chứa container rỗng, khu chứa container đặc biệt (container lạnh) và khu đóng rút hàng container CFS (Container Freight Station). Trong đó khu vực chứa container xuất sẽ nằm cạnh cầu tàu còn khu chứa container nhập sẽ nằm sâu về phía công cảng.
 - Có nhiều hệ thống thiết bị phục vụ bãi container, điển hình là: hệ thống cần trục giàn bãi, giàn bánh ray và giàn bánh lốp, hệ thống xe nâng, hệ thống xe khung nâng, hệ thống xe moóc.

Câu 10: Trình bày đặc điểm cầu tàu và khu bãi khai thác hàng container?

Lấy ví dụ tại 1 cảng biển khu vực HP?

• Cầu tàu: đây là loại cầu tổng hợp thông thường, được XÂY DỰNG cho phép phân lớn các loại tàu đều có thể cập cầu. Trên cầu tàu có hệ thống đường bộ để gửi, rút hàng trực tiếp từ tàu.

• Kho bãi:

- Mặt bằng khu bãi hàng container được quyết định bởi loại thiết bị sử dụng trên bãi. Với mỗi loại hệ thống phục vụ bãi thì mặt bằng và diện tích bãi sẽ được bố trí rất khác nhau

- Thông thường, trừ khu vực cầu tàu thì 1 khu bến container thường bao gồm 5 khu khai thác chính là: khu vực hàng xuất, khu vực hàng nhập, khu chứa container rỗng, khu chứa container đặc biệt (container lạnh) và khu đóng rút hàng container CFS (Container Freight Station). Trong đó khu vực chứa container xuất sẽ nằm cạnh cầu tàu còn khu chứa container nhập sẽ nằm sâu về phía công cảng.

- Có nhiều hệ thống thiết bị phục vụ bãi container, điển hình là: hệ thống cần trục giàn bãi, giàn bánh ray và giàn bánh lốp, hệ thống xe nâng, hệ thống xe khung nâng, hệ thống xe moóc.

+ Hệ thống cầu giàn bánh ray hoặc bánh lốp:

*Hệ thống cầu giàn bánh ray sử dụng cho các bãi có khả năng thông qua cửa hàng cao, có năng suất xếp dỡ lớn, có thể đc khai thác tự động hóa hoàn toàn

*Hệ thống cầu giàn bánh lốp rất cơ động, có thể dịch chuyển từ khu bãi này sang khu bãi khác

+ Hệ thống xe nâng: gồm hệ thống xe nâng trước và xe nâng với (tiết kiệm diện tích, xếp dỡ an toàn hơn so với hệ thống xe nâng trước)

+ Hệ thống xe khung nâng: là hệ thống tích hợp giữa hệ thống xếp dỡ và hệ thống nâng chuyển hàng trong bãi container

+ Hệ thống xe moóc: là hệ thống làm hàng bãi đơn giản nhất

• Ví dụ: Cảng Green Port (Viconship) (Hải Phòng)

+ Khả năng tiếp nhận tàu 10.000DWT.

+ Chiều dài cầu 180m, hướng cầu khoảng 314°-134°.

+ Độ sâu tại cầu là âm 7,8m (Theo TBHH ngày 10/03).

+ Bề ngang thủy diện tích từ mép cầu 180m ứng với độ sâu 4,7m, 182m tương ứng với độ sâu âm 4,0m và 190m tương ứng với độ sâu âm 3,5m (Theo bản đồ ngày 18/04/2006).

+ Chiều dài luồng 30km

+ Thủy triều: Nhật triều, chênh lệch cao nhất 4,23m

+ Xe nâng khung mang trọng tải 40tấn: 17 chiếc

+ Diện tích bãi sau cầu: 50,550 m²

+ Hợp tác kinh doanh với Công ty 189 – BQP, xây dựng bãi chứa container tại Đình Vũ có tổng diện tích 10 ha trong đó 1,8 ha làm nhà xưởng, bãi chứa container, bãi đỗ xe.

+ Đưa vào sử dụng kho CFS và bãi chứa container Hòa Cầm.

+ Đưa cần trục chân đế KE vào sử dụng, đầu tư thêm 5 xe Khung mang đã qua sử dụng để nâng cao năng lực bốc xếp tại cảng Green Port.

⇒ Cảng Viconship là cảng chuyên dụng về hàng container, sau khi được đầu tư bên bãi, cầu cảng, thiết bị xếp dỡ, sản lượng hàng hoá thông qua Cảng đã tăng lên rõ rệt.

Trình độ tốt nhưng độ sâu trước bến k lớn, máy móc chân đế chưa hiện đại nên năng suất xếp dỡ chưa cao

Câu 11, 12, 13: Trình bày sự khác nhau giữa 4 MH cảng hiện đại? MH nào hiệu quả nhất? Vì sao?

Nội dung	MHQLC dịch vụ công	MHQLC công cụ	MHQLC chủ	MH tư nhân hóa hoàn toàn
1. Ng đư XÂY DỤNG CSVC- KT hạ tầng ở cảng biển	Nhà nước	Nhà nước	Nhà nước	Tư nhân
2. Ng mua sắm máy móc, trang thiết bị xếp dỡ ở cảng	Nhà nước	Nhà nước	Tư nhân	Tư nhân
3. Ng tiến hành các dvụ khai khác cảng biển	- Nhà nước giao cho 1 DN nhà nước thay mặt nhà nước cung cấp các dịch vụ tại cảng - DN phải đóng	Tư nhân	Tư nhân	Tư nhân

	thuế cho Nhà nước			
4.Ng thực hiện việc thuê lễ tại cảng	Nhà nước k trực tiếp thuê mà ủy quyền cho DN nhà nước thuê	Tư nhân	Tư nhân	Tư nhân
5.Uu điểm	<ul style="list-style-type: none"> - Thống nhất mệnh lệnh - Đầu tư, qly, khai thác hiệu quả - Khi cảng khai thác k hiệu quả nhà nước chịu trách nhiệm 	<ul style="list-style-type: none"> - Nhà nước đã chuyển giao 1 phần cviệc cho tư nhân => khuyến khích tphần tư nhân tham gia vào việc đầu tư trang thiết bị và khai thác cảng, tránh việc đư thiết bị lặp lại - Tạo sự cạnh tranh giữa các nhà khai thác cảng với nhau 	<ul style="list-style-type: none"> - Một DN tư nhân tiến hành khai thác cảng trung thành hơn với cảng và sẽ đư vào cảng do có hợp đồng kinh doanh dài hạn - Các cty khai thác cảng tư nhân thường thích nghi tốt hơn với nhu cầu của thị trường 	<ul style="list-style-type: none"> - Tối đa hóa sự linh hoạt trong đư và khai thác cảng - K có sự can thiệp của Cphủ, ng sở hữu cảng có khả năng ptriển cảng theo định hướng thị trường và các csách thu phí - Tư nhân là ng đư và chịu trnhệm,giải quyết các vđề trong cảng - Tạo lợi ích KT lớn
6.Nhược điểm	<ul style="list-style-type: none"> - Kìm hãm sự ptriển cảng biển vì k tạo sự cạnh tranh trong cảng biển - K thu hút đc các tphần ktế khác tham gia lĩnh vực qly và khai thác cảng biển 	<ul style="list-style-type: none"> - Rủi ro cao do đầu tư k hiệu quả - Cả khu vực hành chính cảng lẫn DN tư nhân cùng chia sẻ thực hiện DV làm hàng => có thể dẫn đến tình huống va chạm phức tạp 	<ul style="list-style-type: none"> - Rủi ro khi vượt quá khả năng phục vụ của cảng như là hệ quả của sức ép do quá nhiều DN khai thác cảng tạo nên - Rủi ro do các phán đoán sai lầm về f tăng năng lực cảng 	<ul style="list-style-type: none"> - Nếu có rủi ro xảy ra => thiệt hại lớn => gặp rủi ro cao nhất - Lợi ích XH hạn chế, Nhà nước phải bỏ khoản tiền lớn để sử dụng cảng biển cho mục đich XH

	- Sức ì lớn, k nhanh nhạy, k đáp ứng được sự thay đổi của nhu cầu thị trường và tiến bộ công nghệ	- Tiềm ản bất ổn và hạn chế khả năng mở rộng sx trong tương lai - Giảm khả năng đổi mới hệ thống		
Tổng kết	Đây là 1 MH hầu hết các cảng biển trên TG đã và đang trải qua, những nước ptriển đã AD, những nước đang ptriển đang AD, trong đó có VN. Vdụ: cảng HP...	Đây là MH ít được dùng tại các cảng biển hiện nay dù có ưu điểm hơn so với MHQLC dịch vụ công. Vdụ: cảng Bangladet, cảng Chicago, ở VN có cảng Cái Lân đang có bước đệm sử dụng MH này...	Đây là MH nhiều cảng biển trên thế giới đang ứng dụng, đặc biệt là các nước ptriển như Mỹ, Nhật, các nc Châu Âu. Vdụ: cảng Rotterdam, New York, Singapore...	Dù là MH mang lại lợi nhuận cao nhất nhưng nó k là MH đc các nước ptriển AD nhiều vì lợi ích XH k lớn

Câu 14: Trình bày các đặc điểm chính về các MH qly cảng biển ở VN?

- MH qly cảng biển tại VN hiện nay:
 - Danh mục phân loại cảng biển (Ban hành kèm theo Quyết định số 70/2013/QĐ-ttg ngày 19 tháng 11 năm 2013 của Thủ tướng Chính phủ)thống kê hiện nay VN có 44 cảng biển lớn nhỏ
 - Trên TG hiện nay tồn tại 4 MH qly cảng cơ bản là MH qly cảng dịch vụ công, MHQL cảng công cụ, MH qly cảng chủ và MH tư nhân hóa hoàn toàn
 - MH qly chủ yếu ở VN là MH qly cảng dịch vụ công, trong đó nhà nước đầu tư, XÂY DỰNG kết cấu hạ tầng cảng rồi giao cho các DN nhà nước qly, kdoanh, khai thác và nộp các khoản thu ngân sách, thuế lại cho nhà nước. Vdụ: cảng Sài Gòn, Đà Nẵng, Quy Nhơn, Nha Trang, cảng của các địa phương,...
- ⇒ Cách làm như vậy theo đánh giá của các chuyên gia k phát huy đc sức mạnh tổng hợp, đặc biệt k tận dụng đc sức mạnh của các tphần kế phi nhà nước tham gia đầu tư, khai thác, MH đc cho là cứng nhắc, thiếu sự đổi mới, thiếu sự cạnh tranh nội bộ, k năng động, việc quản lý tài chính và thu hồi vốn đầu tư gặp nhiều khó khăn

- Thời gian gần đây, việc kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển của ta có được bước đầu đi lên theo định hướng thị trường, cụ thể là việc ký kết hợp đồng cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng Cái Lân, Quảng Ninh. Cảng Cái Lân phải trả tiền thuê kết cấu hạ tầng cho ngân sách Nhà nước

⇒ Nhà nước có thể chủ động điều hành về quy mô cũng như công năng của các cảng biển, bước đầu tách bạch đc hđộng kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng với hđộng kdoanh xếp dỡ hhóa => dễ dàng hơn trong việc đánh giá hiệu quả đtr kết cấu hạ tầng cảng biển và hiệu quả hđộng của các DN kdoanh dịch vụ.

- Ở VN k chỉ áp dụng MHQL cảng dịch vụ công mà còn có MH cty thương mại hóa cảng, cụ thể là cảng liên doanh với nc ngoài như cảng Nghi Sơn, Cát Lát, Chifon... và cảng của các ngành công nghiệp như cảng than, cảng xăng dầu.

- MH chủ cảng: thực chất chúng ta chưa có cảng nào đc tổ chức theo MH này. Tuy nhiên có thể tạm xếp 1cảng theo MH này là cảng Vũng Áng. Chúng ta có chủ trương XÂY DỰNG thí điểm theo MH chủ cảng đvới cảng này, cụ thể là cảng vụ quản lý, phát triển và bảo dưỡng cảng

- Xu hướng MHQL cảng biển VN trong tương lai

- Qua nghiên cứu các MHQL cảng và khảo sát thực tế tổ chức qly cảng tại 1số nước trên TG cho thấy, việc qly cảng theo MH tổ chức chính quyền cảng (PA – Port Authority) đang là MH ưu việt, đc nhiều nc tiên tiến lựa chọn như Rô-téc-đam (Hà Lan), Lem-cha-bang (Thái Lan)...

- Cơ cấu tổ chức và chức năng, nhiệm vụ của PA đc qđịnh riêng, hđộng theo MH tương tự như DN nhà nước. PA đc giao qly toàn bộ khu đất và vùng nc cảng, có quyền đtr XÂY DỰNG và cho thuê khai thác cầu bến cảng, vùng đất trong cảng sau khi đc chấp thuận của địa phương và cơ quan qly chuyên ngành. Lợi nhuận thu đc hàng năm của PA sau khi trừ chi phí hđộng, qly điều hành đc chuyển tahưng về ngân sách theo tỷ lệ vốn góp

- Thứ trưởng GTVT Nguyễn Văn Công cho biết MH PA có khá nhiều ưu điểm, trong đó bảo đảm XÂY DỰNG và ptriển cảng bến theo đúng quy hoạch định hướng chiến lược, khắc phục tình trạng dàn trải cung vượt cầu, đẩy mạnh dvụ logistics, phát huy hiệu quả cao nhất trong hđộng khai thác cảng

⇒ Nếu áp dụng MH PA, huy động nguồn vốn tư nhân, phát huy ưu thế, tính linh hoạt trong qly và khai thác cảng, thu hồi đc toàn bộ nguồn thu ohí, lệ phí, chọn lựa đc nhà khai thác cảng có năng lực => hthành và ptriển chuỗi cung ứng hhóa => giảm giá thành, tăng gtrị hhóa. Cục HHVN đã đề xuất áp dụng thí điểm MH chính quyền cảng tại 1số cảng biển, Bộ GTVT sẽ lập đề án trình Chính phủ phê duyệt.

- Để phát huy tối đa tiềm năng, thế mạnh của vận tải biển cần thống nhất trong tư duy, nhận thức về quy hoạch, qly, khai thác . Lãnh đạo Bộ GTVT đã thể hiện sự quyết

liệt khi khẳng định sẽ có chế tài triệt để, mạnh mẽ trong qly quy hoạch , giảm tối đa bổ sung quy hoạch ngắn hạn.

Câu 15: Trình bày khái niệm và các loại chi phí dịch vụ ở cảng biển?

- Khái niệm: Chi phí dịch vụ cảng biển là các khoản chi phí mà các bên khai thác cảng phải bỏ ra trong quá trình khai thác cảng nhằm cung ứng các dịch vụ cho khách hàng

- Ví dụ: chi phí XÂY DỰNG luồng ra vào cảng biển, cầu tàu, kho bãi, nhà điều hành, XÂY DỰNG hệ thống giao thông nội bộ trong cảng, lương, chi phí quản lý, điện, nước, nhiên liệu, chi phí vệ sinh, môi trường

- Các loại chi phí dịch vụ ở cảng biển

1. Chi phí ngắn hạn và chi phí dài hạn

- a. Chi phí ngắn hạn

- Đặc điểm: K nên thay đổi nhiều nguồn lực cùng lúc được

- Ví dụ: - Cầu, bến, văn phòng, nhà xưởng => nguồn lực cố định

- b. Chi phí dài hạn

- Đặc điểm:

- + Có đủ thời gian để thay đổi các nguồn lực

- + Tất cả các chi phí của nhà khai thác cảng đều biến động

- Ví dụ:

- + Cân nhắc mở rộng cầu, bến

- + Xây thêm văn phòng, nhà xưởng

2. Chi phí kế toán và CP kinh tế

- a. Chi phí kế toán

- Liên quan đến mục đích hoặc kết quả báo cáo tài chính

- Phản ánh các chi phí trả cho việc sử dụng các nguồn lực tại cảng

- b. Chi phí kinh tế

- Phản ánh chi phí cơ hội của các nguồn lực đang sử dụng

- Liên quan đến việc ra quyết định của nhà khai thác cảng

3. Chi phí chung và chi phí theo đơn vị hàng

- a. Chi phí chung (shared cost)

- Kniệm: là chi phí k thể tính riêng cho 1đvị hàng nào đó

- Vdụ: Chi phí cầu, bến đc tính gộp cho container...

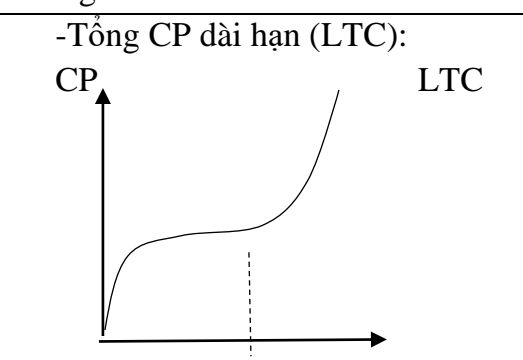
- b. Chi phí theo đơn vị hàng (non-shared cost)

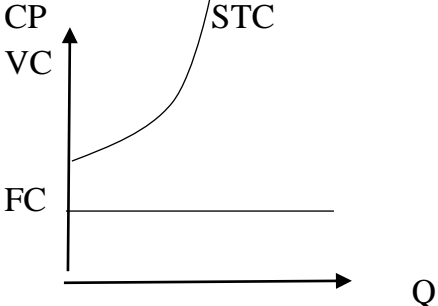
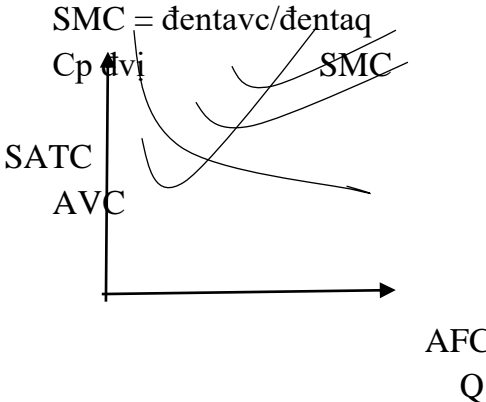
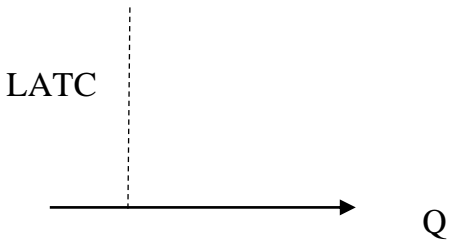
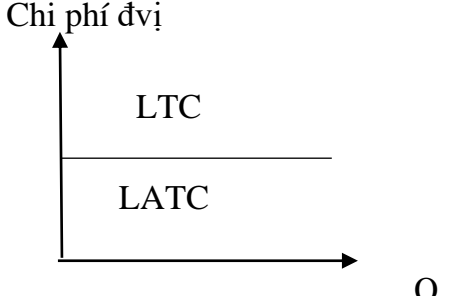
- Kniệm: là chi phí có thể đc tính theo 1đvị hàng đbiệt qua cảng

- Vdụ: chi phí cho việc kiểm tra 1 container qua cổng cảng...

4. Chi phí sx, kdanh và chi phí môi trường
- Chi phí sx, kdanh
 - **Khiêm:** là các khoản chi phí do các nhà khai thác cảng phải chịu trong quá trình cung ứng dvụ của cảng nhằm phục vụ lượng tàu và hàng hóa qua cảng
 - **Đặc điểm:** đc các nhà khai thác cảng hạch toán vào CPDN trong các qtrình ra qđịnh của mình
 - **Vdụ:** chi phí hoa tiêu, lai dắt; chi phí tàu đõ làm hàng...
 - Chi phí môi trường
 - **Khiêm:** là chi phí phát sinh cho môi trường bên ngoài cảng khi các nhà khai thác cảng cung ứng dvụ của mình
 - **Đặc điểm:**
 - + K đc các nhà khai thác cảng hạch toán vào chi phí của cảng
 - + Nếu các quy định của CP bắt buộc các nhà khai thác cảng phải chịu các CP này thì các CP này sẽ cấu thành CP sx, kdanh của cảng
 - **Vdụ:** chi phí xử lý tiếng ồn, xử lý ô nhiễm nc, ô nhiễm k khí...

Câu 16: Chi phí ngắn hạn và chi phí dài hạn dịch vụ cảng biển?

	Chi phí ngắn hạn DV cảng biển	Chi phí dài hạn DV cảng biển
1.Đặc điểm	K nên thay đổi nhiều nguồn lực cùng lúc đượ	+ Có đủ thời gian để thay đổi các nguồn lực + Tất cả các chi phí của nhà khai thác cảng đều biến động
2.Ví dụ	- Cầu, bến - Văn phòng, nhà xưởng => nguồn lực cố định	- Cân nhắc mở rộng cầu, bến - Xây thêm văn phòng, nhà xưởng
3.Các loại chi phí và cách tính	- CP cố định (FC): những chi phí k thay đổi khi lượng hàng qua cảng thay đổi - CP biến đổi (VC): những CP thay đổi khi lượng hàng qua cảng thay đổi => Tổng CP ngắn hạn: $STC = FC + VC$ - Các CP đơn vị: + CP cố định bình quân: $AFC = FC/Q$ + CP biến đổi bình quân: AVC	- Tổng CP dài hạn (LTC):  Sản lượng thông qua của cảng - Tổng CP bquan dài hạn (LATC): CP đvị LTC

<p>$= VC/Q$ + Tổng CP bquân: $SATC = STC/Q$ $\Rightarrow SATC = AFC + AVC$</p> <p>CP VC</p>  <p>FC</p> <p style="text-align: right;">Q</p> <p>Sản lượng thông qua của cảng</p> <p>=>Mối liên hệ:</p> <p>+ Khi sản lượng tăng => AFC giảm và AVC giảm => SATC giảm đến điểm thấp nhất thì bắt đầu tăng lên</p> <p>=> lượng cp tăng lên của nhà khai thác khi tăng thêm 1 đơn vị hàng đc gọi là CP biên ngắn hạn (SMC)</p> <p>$SMC = \frac{\partial tvc}{\partial taq}$</p> <p>Cp đvị</p>  <p>SATC</p> <p>AVC</p> <p style="text-align: right;">AFC</p> <p style="text-align: right;">Q</p> <p>Sản lượng thông qua của cảng</p>	<p>LATC</p>  <p style="text-align: right;">Q</p> <p>Sản lượng thông qua của cảng</p> <p>Chi phí đvị</p>  <p style="text-align: right;">Q</p> <p>Sản lượng thông qua của cảng</p> <p>=>Hiệu quả k đổi theo quy mô (sản lượng tăng khi tổng cp dài hạn tăng nhưng tốc độ ngang nhau)</p> <p>- CP cận biên dài hạn (LMC): khoản CP tăng thêm trong tổng CP dài hạn khi lượng hàng thông qua tăng lên 1 đơn vị</p> <p>$LMC = \frac{\partial talc}{\partial taq}$</p>
---	--

Câu 17: Các phương pháp xây dựng chi phí dịch vụ cảng biển?

1. Xác định chi phí theo lượng hàng thông qua

- Có nhiều lý do cho việc tính toán tổng chi phí phát sinh cho nhà khai thác cảng khi phục vụ 1 sản lượng thông qua của cảng:

+ Những chi phí này đề yêu cầu xđịnh nhằm tính toán tình trạng tài chính của cảng, đó là liệu cảng đang có lợi nhuận hay thua lỗ, thậm chí sắp phá sản khi so sánh với lượng danh thu đạt đc

+ Những chi phí này có thể đc sử dụng vào việc đánh giá sự hợp lý giữa các mức giá của cảng trong mối tương quan với lợi nhuận đạt đc hay mức lỗ của cảng. Những mức giá này là cao hay thấp

+ Các chi phí này có thể đc phân tích phục vụ cho quá trình ra qđịnh của ng khai thác cảng, tìm hiểu xem liệu cảng đang đối diện với mở rộng quy mô kinh tế hay lĩnh vực kinh doanh:

- Nếu mở rộng quy mô: quá trình mở rộng cảng sẽ đc kì vọng sẽ đem đến 1 chi phí đơn vị thấp hơn khi phục vụ cùng 1 lượng hàng thông qua.

- Nếu mở rộng lĩnh vực: các nhà khai thác cảng có bằng chứng rằng chi phí sẽ giảm nếu cảng có hơn 2 loại hàng hóa thông qua so với cảng chỉ có duy nhất 1 loại hàng hóa thông qua với cùng 1 sản lượng

- Ngoài ra còn 1 số nguyên nhân khiến việc xác định chi phí biên cho 1 lượng hàng thông qua càng trở nên cần thiết:

+ Chi phí đơn vị của 1 lượng hàng thông qua 1 cảng bất kì với 1 số lượng dịch vụ nhất định nào đó có thể đc so sánh với các mức giá của chính các dịch vụ đó

+ Chi phí biên có thể đc sử dụng để qđịnh biểu giá cho lượng hàng thông qua cảng

2. Xác định chi phí theo khu vực khai thác

- Khu vực khai thác đc xđịnh là 1 khu vực dịch vụ tương đối đp lập trong 1 cảng, nơi các chi phí đc xđịnh và tính toán khá độc lập tại đó. Đối với 1cảng thông thường, các vùng khai thác bao gồm:

1. Các cổng ra, vào cảng cho hệ thống vận tải đường bộ và đường sắt, nơi hàng hóa đến và đi khỏi cảng

2. Các khu vực kho bãi cảng

3. Các khu vực bãi tạm nơi hàng hóa đc xếp đống trc khi chuyển lên tàu hoặc chuyển từ tàu lên

4. Các khu vực bảo quản hàng

5. Cuối cùng là khu vực xếp, dỡ dành cho tàu, xe tải, to axe nơi hàng hóa đc xếp lên, dỡ xuống

- Quá trình xđịnh vị trí theo khu vực khai thác sẽ phân bố tổng chi phí cảng trong 1tgian nhất định theo các khu vực khai thác của cảng.

+ Đối với cảng container: chi phí phân bố vào từng khu vực khai thác và sau đó chia ra cho số TEU đi qua khu vực đó trong 1tgian nhất định để xđịnh chi phí đơn vị của khu vực

đó. Các chi phí đơn vị này đc các nhà khai thác cảng sử dụng để dự tính chi phí của từng khu vực trong tương lai tương ứng với các khả năng thông qua khác nhau của cảng, bằng cách nhân các mức thông qua khác nhau với chi phí đơn vị tương ứng. Từ đó tính ra đc tổng chi phí của các khu vực khai thác trong cảng, chính là tổng chi phí của toàn cảng tương ứng với tổng khối lượng hàng thông qua.

Câu 18: Trình bày khái niệm và các loại giá dịch vụ cảng biển?

- Khái niệm: giá dịch vụ cảng biển là khoản chi hay số tiền mà bên sử dụng các dịch vụ cảng biển phải trả cho bên cung các dịch vụ cảng biển để có đợc các loại hình dịch vụ cảng biển

- Các loại giá dịch vụ cảng biển:

- Đối với tàu: là các khoản tiền chủ tàu phải trả cho cảng khi sử dụng các dịch vụ tại cảng. Ví dụ: là các phí và lệ phí như:

- + Giá hoa tiêu là giá dịch vụ phải trả khi đặt 1 hoa tiêu có bằng cấp chuyên môn hướng dẫn tàu ra vào cảng hoặc hướng dẫn mực nước của luồng

- + Giá lai dắt là giá của dịch vụ sử dụng tàu lai để kéo, đẩy, hoặc hỗ trợ tàu cập cầu

- + Giá neo buộc là giá buộc cỏi dây khi tàu cập, rời cầu bến

- Đối với hàng: là số tiền mà chủ hàng, hay ng XK, NK phải trả cho chủ tàu hoặc cho cảng cảng khi sử dụng các dịch vụ trên tàu hay ở cảng. Ví dụ:

- + Giá bãi tạm là giá thuê 1 khoảng diện tích trên cầu tàu để chứa tạm hàng

- + Giá cầu bến là mức giá do tàu phải trả để cập cầu và neo buộc tại đó

- + Giá xếp dỡ là giá phải trả cho dịch vụ xếp, dỡ hàng của tàu đc thực hiện bởi công nhân xếp dỡ

- + Giá thuê cần trục cảng là giá thuê theo giờ sử dụng

- + Giá dịch chuyển container tàu ⇔ bờ đợc tính theo số lần dịch chuyển

- Đối với hành khách: là số tiền hành khách phải trả cho bên cung các dịch vụ tại cảng. Ví dụ:

- + Giá vé là giá phải trả cho dịch vụ di chuyển từ cảng này sang cảng khác.

- + Phí phục vụ ăn, ngủ, nghỉ, sinh hoạt như: tiền ăn, chơi, sử dụng các dịch vụ tại nhà hàng, khách sạn trên tàu...

- + Phụ phí khác: phí làm visa (đối với các cảng hành khách quốc tế)...

Câu 19: Phương pháp xác định giá dịch vụ cảng biển trên thực tế?

Giá dịch vụ cảng khi phục vụ tàu và hàng trong cảng có thể bao gồm: giá dịch vụ hoa tiêu, lai dắt, bãi tạm, cầu bến, neo buộc, xếp dỡ, làm hàng ngoài giờ, thuê cần trục cảng và xếp dỡ hàng lên, xuống tàu. Các giá đợc định mức cho tàu và hàng như sau:

- Giá hoa tiêu là giá dịch vụ phải trả khi đặt 1 hoa tiêu có bằng cấp chuyên môn hướng dẫn tàu ra vào cảng hoặc hướng dẫn mực nước của luồng; được tính theo chiều dài, chiều rộng và mớn nước của tàu (tàu trả)
- Giá lai dắt là giá của dịch vụ sử dụng tàu lai để kéo, đẩy, hoặc hỗ trợ tàu cập cầu; được tính theo tải tịnh (số tấn NET) của tàu (tàu trả)
- Giá bãi tạm là giá thuê 1 khoảng diện tích trên cầu tàu để chứa tạm hàng; được tính theo trọng lượng tịnh (NET) của hàng được xếp, dỡ (chủ hàng trả)
- Giá cầu bến là mức giá do tàu phải trả để cập cầu và neo buộc tại đó; được tính theo trọng tải đăng kí toàn bộ của tàu (chủ hàng trả)
- Giá neo buộc là giá buộc cở dây khi tàu cập, rời cầu bến; là 1 khoản cố định trên mỗi tàu (tàu trả)
- Giá xếp dỡ là giá phải trả cho dịch vụ xếp, dỡ hàng của tàu đc thực hiện bởi công nhân xếp dỡ; là giá tính trên máng xếp dỡ theo giờ (chủ hàng trả)
- Giá làm việc trong giờ và giá mỗi giờ làm thêm ngoài giờ làm việc tiêu chuẩn
- Giá thuê cần trục cảng là giá thuê theo giờ sử dụng (chủ hàng trả)
- Giá dịch chuyển container tàu ⇔ bờ được tính theo số lần dịch chuyển (chủ hàng trả)

Câu 20: Trình bày khái niệm và phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến cạnh tranh cảng biển?

- Khái niệm:
 - + Theo qđiểm truyền thống: CTCB là sự cạnh tranh trong nội bộ cảng biển (tức là cạnh tranh giữa các hđộng kdoanh diễn ra trong cảng) hoặc giữa các cảng biển với nhau
 - + Theo quan điểm hiện đại: CTCB là sự cạnh tranh giữa các lĩnh vực kinh doanh cảng biển với nhau.

⇒ CTCB là sự cạnh tranh trong nội bộ cảng hoặc giữa các cảng biển trong các lĩnh vực kinh doanh cảng biển. Ví dụ: sự cạnh tranh giữa các nhà khai thác cảng, mỗi nhà khai thác cảng đều phải nỗ lực để đạt đc mục tiêu tăng trưởng tối đa lquan đến việc xếp dỡ hàng hóa và các dịch vụ gia tăng khác.

- Các nhân tố ảnh hưởng:

1. Vị trí

a. Vtrí địa lý

- Biên, sông, độ sâu luồng lạch, mớn nước
- Thủy triều, thủy văn
- Điều kiện thời tiết, khí hậu

⇒ Ảnh hưởng đến:

- + Loại tàu, cỡ tàu ra vào cảng

- + Loại hàng, phương pháp xếp dỡ bảo quản hàng hóa
- b. Vai trò của cảng biển
 - Tầm quan trọng đối với thành phố, quốc gia, khu vực => quyết định đến sự phát triển kinh tế của cảng biển
- 2. Nguồn lực
 - a. Csvc, hạ tầng kỹ thuật cảng biển
 - Khu nước: luồng lạch, hệ thống phao tiêu, đèn báo hiệu...
 - Khu đất: cầu tàu, kho bãi...
 - ⇒ Ảnh hưởng đến tàu (cỡ tàu, loại tàu), hàng và hành khách
 - b. Máy móc, trang thiết bị xếp dỡ
 - Số lượng
 - chủng loại
 - Năng suất xếp dỡ
 - Năm đóng/nơi đóng
 - ⇒ Ảnh hưởng đến tàu và hàng (việc xếp dỡ hàng hóa), máy móc trang thiết bị xếp dỡ hiện đại => năng suất xếp dỡ cao => giảm thời gian tàu đỗ xếp dỡ, thời gian chuyển đi của tàu
 - c. Nguồn nhân lực
 - Số lượng
 - Chất lượng: trình độ chuyên môn, tay nghề
 - Kinh nghiệm
 - d. Nguồn lực khác
 - Tài chính:
 - + TSCĐ
 - + TS lưu động
 - ⇒ Phụ thuộc vào vốn => cần huy động vốn đầu tư vào cảng biển => liên quan đến MH qly cảng biển, ảnh hưởng đến sự phát triển cảng biển về quy mô, hiệu quả sx, kinh tế
- 3. Nhóm nhân tố khác
 - Nhóm nhân tố vĩ mô: chính sách, luật, KT, XH, CT...
 - Nhóm nhân tố vi mô:
 - + Các loại hình dịch vụ tại cảng biển:
 - *Phục vụ tàu, hàng, hành khách gồm dvụ cơ bản và dvụ giá trị cao => phụ thuộc vị trí và nguồn lực của cảng biển => tăng năng lực cạnh tranh của cảng biển
 - *Chất lượng dịch vụ: ảnh hưởng đến độ tin cậy và uy tín của cảng
 - + Qly cảng: gồm MHQL cảng, marketing cảng biển, lobby cảng (dùng chính sách, luật, quy định làm cho cảng phát triển)
 - +Giá dịch vụ: ảnh hưởng đến lượng cầu dịch vụ cảng biển

+ Định hướng chiến lược phát triển:

*Dựa trên chính sách, luật nhà nước

*Phụ thuộc vị trí, nguồn lực cảng biển

+Bí kíp để phát triển cảng biển

+Nhân tố khác: khả năng thích ứng và đối phó với các vấn đề thực tế của cảng, sự ra đời của vận tải container, sự gia tăng mạnh mẽ của vận tải mega, sự ra đời và tích hợp của logistics, sự kết hợp giữa các nhà khai thác cảng và sự phát triển của hệ thống vận tải thủy nội địa...

Câu 21: Các nhân tố quyết định việc lựa chọn cảng biển?

Các nhân tố ảnh hưởng đến việc lựa chọn cảng của chủ tàu và chủ hàng bao gồm:

- Nhu cầu chung của thế giới về 1 loại hàng hoá nào đó
 - Chất lượng của dịch vụ vận tải quốc tế nói chung
 - Sự cạnh tranh giữa các cảng: bao gồm biểu phí, thời gian xếp dỡ, thời gian giao hàng, thời gian làm việc, thiết bị bốc xếp...
 - Cấu trúc của biểu phí cảng: một số cảng có mức phí mềm dẻo và đưa ra mức phí theo khối lượng hàng qua cảng
 - Ảnh hưởng của tình hình chính trị và điều tiết của Chính phủ đối với khách hàng của cảng
 - Chi phí vận chuyển chung
 - Điều kiện khí tượng thủy văn: sương mù, thủy triều ảnh hưởng đến việc tàu ra vào cảng, hoặc 1 số cảng bị đóng băng trong mùa đông
 - Điểm bắt đầu hoặc kết thúc của hàng hoá: ảnh hưởng đến chi phí vận chuyển chung
 - Bản chất và số lượng và hàng hoá: những hàng hoá đặc biệt thường phải sử dụng cảng chuyên dụng, số lượng hàng hoá lớn yêu cầu các thiết bị đặc chủng để có thể làm hàng nhanh hơn...
 - Dạng vận tải nội địa: có thể là đường bộ, đường sắt hoặc đường thủy
 - Chi phí nhiên liệu và lệ phí cảng
 - Các điều kiện khác của cảng phục vụ cho người gửi hàng, chủ tàu, đại lý, sửa chữa, tàu đẩy hoặc kéo, hải quan...
 - Các thoả thuận giữa cảng với các nghiệp đoàn tàu chợ, tàu chuyển, chủ hàng
- Ảnh hưởng của những nhân tố trên có thể thay đổi tùy theo từng trường hợp cụ thể. Đặc biệt là chi phí vận tải chung, cơ sở vật chất của cảng và hiệu quả chung của cảng.

ABOUT

Hỗ trợ ôn tập là một dự án phi lợi nhuận hướng tới cộng đồng.

Với mục đích đem đến kiến thức miễn phí cho tất cả mọi người, chúng tôi sẽ hỗ trợ các bạn tốt nhất trong lĩnh vực giáo dục bằng cách cung cấp cho các bạn tài liệu ôn tập miễn phí, đề cương ôn tập miễn phí.

Các bạn sẽ không cần phải lo về đề cương, về tài liệu, về sách,... Các bạn chỉ việc theo dõi và để lại yêu cầu cho đội nhóm chúng tôi, còn việc tìm kiếm và biên soạn tài liệu đã có chúng tôi lo!!!!

Hiện giờ, chúng tôi đang hỗ trợ về

1. Tài liệu ôn tập tiếng anh FREE.
2. Tài liệu ôn thi đại học FREE
3. Tài liệu ôn thi cấp 3 FREE
4. Đề cương ôn thi chương trình Đại học FREE.
5. Một số tài liệu khác.

Liên hệ và kết nối với chúng tôi:

- ✓ Facebook: facebook.com/HoTroOnTap
- ✓ Fanpage: facebook.com/HoTroOnTapPage
- ✓ Group: facebook.com/groups/HoTroOnTapGroup
- ✓ Website: hotroontap.com