

CẢNG SÀI GÒN VÀ CÔNG CUỘC PHÁT TRIỂN KINH TẾ CHÂU Á VÀ THÁI BÌNH DƯƠNG THẾ KỶ 21

Thạc sĩ NGUYỄN KIM CHUNG

I. MÔ HÌNH KINH TẾ CHÂU Á VÀ THÁI BÌNH DƯƠNG THẾ KỶ 21

THẾ kỷ 20 đã có muôn vàn biến chuyển đáng kể về kinh tế và xã hội. Tuy đã phá vỡ mô hình chính trị quốc tế mà đặc trưng là cuộc chiến tranh lạnh triền miên, nhưng các biến chuyển này vẫn mang lại không ít triển vọng tươi sáng về kinh tế thế giới. Hai xu hướng toàn cầu hóa kinh tế và khu vực hóa kinh tế chắc chắn vẫn song hành trong thế kỷ 21. Tuy còn đó dư âm của cuộc khủng hoảng tiền tệ cuối thế kỷ 20 nhưng chắc chắn Châu Á và Thái Bình Dương sẽ đủ sức điều chỉnh chính sách công nghiệp của mình và hoàn thiện cơ cấu công nghiệp hơn nữa. Tất cả các xu hướng này không thể không tác động đến việc phát triển công nghiệp cảng và hàng hải Châu Á - Thái Bình Dương.

1. Toàn cầu hóa và khu vực hóa kinh tế

Đặc điểm nổi bật của xu hướng toàn cầu hóa kinh tế là tỉ trọng hàng thương mại quốc tế trong GNP toàn cầu và bản thân nền thương mại quốc tế đã tăng tốc độ mạnh hơn cả mức tăng trưởng kinh tế thế giới. Trong thập niên 80, thương mại quốc tế chiếm 30% GNP toàn cầu và dự kiến con số này sẽ là 50% vào năm 2015. Mặt khác từ thập niên 80 đến nay, mức tăng trưởng thương mại toàn cầu cao hơn cả mức gia tăng GNP toàn cầu. Riêng năm 1998, kinh tế thế giới tăng trưởng 4%, nhưng thương mại quốc tế vẫn giữ mức tăng trưởng 8%. Dự kiến là trong 20 năm đầu thế kỷ 21 thương mại quốc tế vẫn tăng trưởng nhanh hơn kinh tế thế giới. Là giai đoạn đầu hội nhập vào nền kinh tế thế giới, xu hướng khu vực hóa kinh tế ắt cũng sẽ là một trong những đặc điểm quan trọng của công cuộc phát triển kinh tế thế giới thế kỷ 21. Hiện đã có nhiều hiệp định khu vực có ảnh hưởng sâu rộng đối với nền kinh tế thế giới, chẳng hạn như Liên minh Châu Âu (EU), Hiệp định mậu dịch tự do Bắc Mỹ, Hiệp định hợp tác kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương. Ba khu vực này chiếm 1/3 dân số thế giới, 3/4 GDP thế giới, 75% tổng lượng hàng xuất khẩu. Chính mức phát triển của ba khu vực này quyết định mô hình và khuôn khổ phát triển kinh tế thế giới thế kỷ 21.

2. Tác động của cuộc khủng hoảng tiền tệ Châu Á đối với công cuộc phát triển kinh tế Châu Á - Thái Bình Dương

Châu Á - Thái Bình Dương là khu vực có mức tăng trưởng kinh tế đáng kể trên thế giới. Suốt 20 năm qua, tốc độ tăng trưởng kinh tế hằng năm của các nước Châu Á là 7%, riêng của các nước Đông Á là 8%. Giữa thập niên 90, GDP của Châu Á - Thái Bình Dương đã bằng 1/5 GDP toàn cầu, trong khi nền ngoại thương của khu vực này chiếm lượng hàng thương mại toàn thế giới. Cuộc khủng hoảng tài chính Châu Á 6 tháng cuối năm 1997 đã khiến nhiều người phải ái ngại cho chính sách công nghiệp và cơ cấu kinh tế của Châu Á, rồi chẳng biết kinh tế Châu Á sẽ đi về đâu. Chẳng hạn, mức tăng trưởng kinh tế khu vực này năm 1998 - 1999 tụt xuống cùng với sự giảm thiểu lượng hàng nhập khẩu vào khu vực này. Át cuộc khủng hoảng tài chính phải tác động tiêu cực đến kinh tế khu vực này nói

riêng, kinh tế thế giới nói chung.

3. Xu hướng phát triển cảng ở Châu Á - Thái Bình Dương

Kinh tế và ngoại thương ở Châu Á - Thái Bình Dương khuếch trương mạnh mẽ đã làm phát sinh nhu cầu to lớn về vận tải hàng hóa, đồng thời đề ra yêu cầu mới cho việc phát triển hàng hải ở khu vực này. Dự kiến là Châu Á sẽ chiếm 50% (năm 2000) và 60% (năm 2001) thị trường vận tải container toàn cầu. Nhu cầu xếp dỡ container ở Đông Á và Đông Nam Á năm 2000 sẽ là 104 triệu TEU (Twenty-foot Equivalent Unit) và sẽ lên tới 152 triệu TEU. Đáng chú ý là những xu hướng phát triển sau đây:

(1) Sự cạnh tranh ngày càng quyết liệt giữa các cảng container

Lượng hàng hóa chở bằng container không ngừng gia tăng, cụ thể là ở Châu Á - Thái Bình Dương. Các chính phủ ở đây rất chú trọng đầu tư xây dựng cảng container. Quy mô của các loại tàu container ngày càng phát triển, rồi các tàu container ngày càng "kén chọn" cảng trong khi số lượng cảng ở đây lại hạn chế. Do vậy, các cảng trong khu vực này ráo riết tranh nhau làm đầu mối dịch vụ container

(2) Áp dụng công nghệ tiên tiến vào việc quản lý cảng
Các cảng tranh nhau mua sắm thiết bị xếp dỡ hiện đại để đủ sức phục vụ các loại tàu lớn, đến nỗi các hoạt động xếp dỡ hoàn toàn cơ giới hóa. Kể đến là sự hỗ trợ đắc lực của máy vi tính. Công tác điều động tàu thuyền, trao đổi thông tin, giám sát và điều phối ngày càng có khuynh hướng tự động hóa, không cần đến giấy nữa.

(3) Mạng lưới thông tin liên lạc

Mạng lưới thông tin liên lạc hữu hiệu, khiến cảng đóng vai trò trung tâm đầu não trong hệ thống vận tải liên hợp. Ngày càng có nhiều cảng vụ chú trọng đến mạng lưới thông tin liên lạc bằng cách đầu tư mạnh vào việc xây dựng mạng lưới này nhằm tăng hiệu quả điều hành cảng, điều hành hệ thống vận tải, nói chung là mọi hoạt động liên quan đến cảng.

(4) Dịch vụ cảng ngày càng đa dạng, đa hướng

Các cảng ngày càng cung ứng nhiều dịch vụ hiệu quả đã thu hút ngày càng nhiều tuyến hàng hải và các ngành công nghiệp đến với cảng, bến cảng thành trung tâm hậu cần và trung tâm thông tin, thỏa mãn nhu cầu của giới hàng hải trong việc liên kết kinh doanh và toàn cầu hóa lĩnh vực hàng hải.

II. TRIỂN VỌNG CỦA CẢNG SÀI GÒN THẾ KỶ 21

1. Chiến lược phát triển cảng biển trong nền kinh tế quốc dân.

Cảng biển có vai trò quan trọng góp phần thúc đẩy sự phát triển nền kinh tế quốc dân. Thực tế cho thấy, hầu hết các quốc gia ven biển trên thế giới và trong khu vực đều trở thành những nước có nền kinh tế phát triển mạnh, nhất là ngành kinh tế biển trong đó có hoạt động kinh tế hàng hải. Cảng biển là "mắt xích" quan trọng trong toàn bộ dây chuyền hoạt động của ngành hàng hải. Đồng thời là đầu mối giao thông nối liền biển với lục địa bằng các

huyết mạch giao thông như đường sông, đường bộ, đường sắt, đường không phục vụ việc giao lưu hàng hóa, hành khách giữa các khu vực trong nội bộ của một quốc gia đó với thế giới bên ngoài.

Cảng biển được xem như các đầu mối hấp dẫn hàng hóa quan trọng nối liền từng khu vực của nền kinh tế một quốc gia với các tuyến mậu dịch quốc tế, điểm khởi đầu và kết thúc của quá trình sản xuất vận tải và XNK hàng hóa. Cảng còn là hạt nhân thúc đẩy sự phát triển các khu công nghiệp, các khu đô thị, thương mại, văn hóa và du lịch.

- Chiến lược phát triển kinh tế xã hội của đất nước, tác động đến tăng trưởng lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2003 - 2010. Trong đó mục tiêu tăng trưởng GDP giai đoạn 2000 - 2010 là 6-8%.

- Quan hệ quốc tế và khu vực của nước ta ngày càng mở rộng. Nước ta đã tham gia ASEAN và tiến tới tham gia AFTA. Vị thế địa lý của nước ta là gần đường hàng hải quốc tế, có khả năng thu hút hàng quá cảnh của một số nước... Tất cả các yếu tố đó thúc đẩy hệ thống cảng biển Việt Nam phát triển.

- Chiến lược phát triển ngành giao thông vận tải, trong đó có ngành kinh tế hàng hải được xác định: phát triển đội thương thuyền quốc gia, phát triển cảng biển trong đó chú trọng cảng nước sâu, cảng các vùng trọng điểm kinh tế, xây dựng nền công nghiệp tàu thủy vững mạnh.

- Áp dụng khoa học tiên tiến và công nghệ cao trong khai thác tàu biển và cảng biển của khu vực cũng như của thế giới là căn cứ quan trọng được đưa vào trong qui hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam.

Theo báo cáo của Bộ Giao thông vận tải, trong năm 1999, vận tải hàng hoá đạt được 126,5 triệu tấn, tăng hơn 8,2% so với năm 1998.

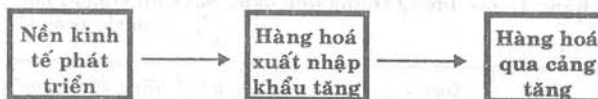
Năm 1999 do Nhà nước có nhiều chính sách khuyến khích đầu tư, ưu tiên tạo điều kiện thuận lợi cho các doanh nghiệp và ngành du lịch, giảm hợp lý các loại cước phí, thủ tục hành chính nên đã có 30.453 lượt chiếc tàu thuyền ra vào cập cảng làm hàng tăng 35% so với năm 1998; trong đó tàu nội 12.843 lượt chiếc, tăng 23%, tàu ngoại 17.657 lượt chiếc, tăng 44,7%. Tổng lượng hàng hoá thông qua cảng biển nước ta đạt 66.309.351 tấn (tăng 18,7% so với năm 1998), trong đó hàng container 11.471.297 T (1.022.328 TEU) tăng 29,2%, hàng lỏng đạt 26.813.396 T, tăng 17%, hàng khô các loại đạt 28.024.658 T tăng 27,4%. Riêng các cảng khu vực Thành phố Hồ Chí Minh đã đạt được 24 triệu tấn (tăng 14% so với năm 1998) trong đó hàng container đạt 7.507.200 T (731.298 TEU), hàng lỏng: 5.845.810 T, hàng khô: 10.739.817 T. Lần đầu tiên lượng hàng hoá qua cảng Hải Phòng vượt con số 6,5 triệu tấn và cảng Sài Gòn đạt 8,3 triệu tấn.

2. Kinh tế Việt Nam dần dần trở thành một bộ phận khăng khít trong nền kinh tế thế giới

Từ khi Việt Nam bắt đầu cải cách và mở cửa, kinh tế Việt Nam đã phát triển nhanh và đều, từng bước hội nhập vào nền kinh tế thế giới. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu của Việt Nam năm 1999 là 22 tỉ USD. Tốc độ tăng trưởng về xuất nhập khẩu tăng nhanh trong các năm từ 1993 đến 1996. Đến năm 1997-1998 tốc độ tăng có hơi giảm do một phần ảnh hưởng của khủng hoảng tài chính ở các nước Châu Á và do nhà nước hạn chế nhập khẩu một số mặt hàng xa xỉ. Năm 1999 xuất khẩu có tiến bộ vượt bậc (11 tỉ USD), nhập khẩu giảm, nên thâm hụt cán cân thương mại giảm mạnh, còn khoảng 200 triệu USD, bằng 10% năm 1998. Những sản phẩm xuất khẩu quan trọng là dầu thô (gần 2 tỉ USD), dệt may (1,7 tỉ USD), giấy, dép (1,4 tỉ USD) và gạo ước đạt 4,2 triệu tấn (1 tỉ USD); thủy sản (1 tỉ USD). Điều này cho thấy Việt Nam đã đạt được mức độ khá trong chính sách đa dạng hóa sản phẩm xuất khẩu.

Nhịp độ tăng trưởng giá trị xuất nhập khẩu tăng

nhANH là thời cơ cho các cảng biển gia tăng sản lượng hàng xuất nhập khẩu qua cảng. Nền kinh tế phát triển tác động đến sản lượng hàng hóa thông qua cảng được trình bày trong sơ đồ sau:



Sơ đồ phát triển hàng hóa qua cảng

Cảng Sài Gòn: Cảng Sài Gòn là khu vực hấp dẫn và hết sức quan trọng đối với sự phát triển khu vực 18 tỉnh thành phía Nam. Cảng Sài Gòn là cảng có lượng hàng hóa thông qua lớn nhất cả nước. Cảng hiện có 19 bến cho tàu 5.000 - 30.000 DWT, tổng chiều dài bến là 2.370m. Hệ thống kho bãi gồm 213.764 m² bãi, 76.174 m² kho hàng. Cảng bao gồm 3 khu chính: Khu Nhà Rong - Khánh Hội và bến phao, khu cảng container Tân Thuận và khu hàng rời Khánh Hội.

Thiết bị: 02 cần trục di động 80T, 07 cần trục chân đế, 27 cần trục ô tô, bánh xích, 84 xe nâng các loại, 17 xe ủi gạt, 69 xe tải hàng các loại, 02 Reach Stacker, 22 đầu kéo, 98 rơ móc, móc hậu, 14 tàu lai (đến 2400 CV), 01 cầu nổi 100 T.

Năm 1998, cảng đã đạt khả năng thông qua là 7,6 triệu tấn. Năm 1999, lượng hàng thông qua là 8,3 triệu tấn. Cảng Sài Gòn là cửa ngõ giao lưu với thế giới. Toàn bộ quan hệ kinh tế giữa miền Nam Việt Nam với thế giới sẽ thúc đẩy nhu cầu to lớn về dịch vụ xếp dỡ hàng hóa ở Cảng Sài Gòn.

3. Chính phủ Việt Nam quyết định xây dựng cảng Sài Gòn thành trung tâm hàng hải quốc tế

Đây chính là cơ hội vô giá cho cảng Sài Gòn cất cánh nhanh hơn nữa. Chính quyết định này đã nêu bật vai trò chiến lược của cảng Sài Gòn.

III. CHIẾN LƯỢC PHÁT TRIỂN CẢNG SÀI GÒN THẾ KỶ 21

Rất nhiều cơ hội quý báu cho cảng Sài Gòn thế kỷ 21. Tuy nhiên cũng không ít thách thức đặt ra cho cảng Sài Gòn, cụ thể là phải cải cách hệ thống quản lý cảng, cạnh tranh quyết liệt giữa các cảng về vận tải container ở sông Sài Gòn. Nhất định cảng Sài Gòn phải tích cực tham gia công cuộc phân công lao động và cạnh tranh giữa các cảng thuộc Châu Á - Thái Bình Dương.

1. Hoàn thiện tuyến hàng hải ở cửa sông Sài Gòn, thực thi chiến lược "Cảng container nước sâu"

Để cảng Sài Gòn hoàn thiện vai trò của mình trong công cuộc phát triển kinh tế và ngoại thương ở miền Nam, chính phủ VN đã chính thức phê chuẩn dự án hiện đại hóa Cảng Sài Gòn bằng nguồn vốn vay của Ngân hàng phát triển Châu Á (30 triệu USD) và vốn ngân sách (10 triệu USD). Dự án bắt đầu thi công cuối năm 1997. Hoàn thành quý 1/2000. Hiện nay độ sâu của luồng dẫn vào cảng từ 9m lên 11m. Tàu container thế hệ thứ 3 và thứ 4 sẽ ra vào cảng theo giờ quy định, còn tàu container thế hệ thứ 4 thì ra vào cảng khi nước lên (11m). Có vậy mới tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển trung tâm hàng hải quốc tế.

Hiện nay cảng đã hiện đại hóa xong bằng nguồn vốn ODA (37,387,998 USD) đầu tư, cải tạo, nâng cấp 15/16 cầu tàu với tổng chiều dài 1.742m/ 1.762 m để cập tàu từ 10.000 tấn đến 30.000 tấn. Tải trọng khai thác trên cầu từ 2T/m² lên 4 T/m². Cải tạo 17 kho hàng với diện tích 41.380 m². Xây dựng mới 1 kho hàng với diện tích 6.480 m². Cải tạo các bãi chứa hàng với diện tích 86.464 m² cho phù hợp với cơ cấu hàng mới, trang bị đóng mới 2 tàu lai dắt 1.750 CV, mua 2 cầu bờ di động 100 T bốc hàng nặng, mua 2 cầu container ở bãi RTG (5 tầng- 6 hàng) 27 xe nâng hàng từ 2,5-10T, 4 chiếc xe ủi gạt, 2 xe đầu kéo roro, 2 xe đầu kéo bãi, 2 xe nâng cầu container 40 T, 2 xe nâng

cầu container rộng 8 T, 2 cầu di động 40 T để cảng có thể đạt công suất tối đa 9 triệu tấn/năm vào năm 2000 và 14 triệu tấn/năm vào năm 2010.

Bảng 1: Sản lượng thông qua cảng Sài Gòn (1995-1999)
Đơn vị : triệu tấn

Năm	Xuất	Nhập	Nội địa	Tổng sản lượng
1995	2.308	4.259	644	7.211
1996	2.691	3.798	850	7.339
1997	2.766	3.274	780	6.820
1998	2.865	3.595	1.141	7.601
1999	3.302	3.523	1.530	8.355

+ Trong các năm 1995-1999: lượng hàng container thông qua cảng cũng tăng lên rõ rệt. Điều này chứng minh việc vận chuyển hàng hóa bằng container ở Việt Nam ta ngày càng phát triển mạnh. Có thể thấy được qua bảng thống kê số liệu sau đây.

Bảng 2: Số lượng container thông qua cảng Sài Gòn (1995-1999)

Năm	Số tấn	Số TEU
1995	928.589	77.356
1996	1.151.683	106.258
1997	1.242.721	123.689
1998	1.416.994	146.384
1999	1.820.817	177.457

Nhìn vào bảng số liệu ta thấy 2 năm 1998, 1999 số lượng thùng container tăng rất cao so với các năm trước (năm 1999 : gần 200.000 TEU). Tốc độ tăng bình quân hàng năm giai đoạn 1991-1999 là 61-64%, do cảng Sài Gòn được trang bị thêm những dụng cụ chuyên dùng cho công tác xếp dỡ container, cải tạo hệ thống kho bãi hiện có thành bãi chứa hàng container.

2. Đánh giá hiệu quả kinh tế của cảng Sài Gòn

Để đánh giá được hiệu quả sản xuất kinh doanh của xí nghiệp chính là chỉ tiêu lợi nhuận. Xí nghiệp có đứng vững và tồn tại hay không đều do lợi nhuận chi phối toàn bộ hoạt động kinh doanh của xí nghiệp, cho nên lợi nhuận là kết quả cuối cùng trong suốt quá trình kinh doanh.

Kết quả kinh doanh của Cảng từ năm 1995 đến 1999 (Bảng 3) cho ta cái nhìn tổng quát về hoạt động của cảng trong những năm gần đây.

Bảng 3 : Báo cáo kết quả kinh doanh của cảng Sài Gòn từ năm 1995 đến 1999

Chỉ tiêu	Đơn vị	1995	1996	1997	1998	1999
Sản lượng sản xuất	1.000 tấn	7.211	7.339	6.820	7.601	8.355
Tổng doanh thu	Tr. Đ	333.578	414.498	378.831	415.516	376.310
Vốn kinh doanh	Tr. Đ	309.018	317.687	322.754	324.028	371.000
Lợi nhuận	Tr. Đ	78.708	80.670	57.540	59.148	42.023
Số lao động	Người	4.865	4.448	4.750	4.593	4.528
Thu nhập bình quân/tháng	Tr. Đ	1,94	2,48	2,09	2,12	2,25
Lợi nhuận/ Doanh thu	%	23,6	19,5	15,2	14,2	11,1
Lợi nhuận/ Vốn	%	25,4	25,3	17,8	18,25	11,3

(Nguồn : Phòng kế toán tài vụ Cảng Sài Gòn)

Qua kết quả nêu ở bảng trên ta thấy sản lượng thông qua trong năm 1999 là cao nhất từ trước đến nay, về phía khách quan là do lượng hàng hoá tăng đột biến, đặc biệt là gạo xuất khẩu, phân bón, cement, clinker, bích hoá... Về mặt chủ quan, cảng Sài Gòn đã nỗ lực rất lớn trong các

linh vực kinh doanh về dịch vụ cảng, tổ chức hội nghị khách hàng, cũng như tổ chức công tác marketing đến từng địa phương có tiềm năng xuất nhập khẩu lớn để nắm bắt được những yêu cầu cụ thể, cấp thiết của khách hàng. Chủ động sáng tạo cải tiến quản lý, tổ chức xếp dỡ, hiện đại hóa các thiết bị, tăng năng suất, giảm giá thành làm phương châm cạnh tranh chủ yếu để lôi kéo chủ hàng đưa tàu vào cảng. Cảng Sài Gòn đã đạt được những thành tựu đáng kể, có hiệu quả.

3. Đa dạng hóa hoạt động của cảng

Thành phố Hồ Chí Minh đang từng bước hiện đại hóa, nhưng cảnh quan và hoạt động của khu vực cảng trên sông Sài Gòn vẫn chưa thích ứng với yêu cầu đô thị hóa và bảo vệ môi trường. Cụ thể là phải hạn chế tình trạng xếp dỡ hàng hóa ở những điểm gần khu vực dân cư. Cảng Sài Gòn sẽ tiếp tục tăng cường các hoạt động kinh doanh như vận tải viên dương, vận tải đường bộ, kho bãi và vận tải đa phương thức. Ngoài ra cảng Sài Gòn sẽ đi sâu vào lĩnh vực cung ứng dịch vụ, cụ thể là làm đại lý, môi giới và kinh doanh bất động sản, nhà hàng, khách sạn ...

4. Không ngừng cải cách thủ tục hải quan, nâng cao chất lượng quản lý và dịch vụ theo quan hệ tàu - cảng

Cảng thuộc phạm trù dịch vụ. "Thời đại container" đòi hỏi dịch vụ do cảng cung ứng phải không ngừng hoàn thiện. Nâng cao chất lượng dịch vụ là điều kiện quan trọng để tăng cường khả năng cạnh tranh. Để hoàn thiện chất lượng hoạt động của cảng, Cảng vụ Sài Gòn phải đơn giản hóa thủ tục vào cảng, nâng cao hiệu quả phục vụ, thỏa mãn yêu cầu ngày càng cao của khách hàng. Phải có mạng lưới vi tính hữu hiệu nối liền các trạm hải quan, đại lý hàng hải, hãng giao nhận hàng hóa, chủ hàng, ngân hàng, cơ quan kiểm định hàng hóa, cơ quan kiểm dịch, cơ quan quản lý công thương, cơ quan thuế vụ ... Để xây dựng một cụm thông tin liên hoàn, đồng thời cố gắng nối mạng với các doanh nghiệp nước ngoài. Hải quan cần thiết lập một hệ thống khai báo điện tử sao cho thông tin đi trước hàng hóa một bước, rồi đảm bảo giao dịch không cần giấy và vận tải thông suốt để giảm chi phí cho chủ hàng lẫn nhà vận tải.

5. Không ngừng cải tiến cho phù hợp với một nền kinh tế lấy trí tuệ làm cơ sở

Thế kỷ 21 là thời đại của một nền kinh tế lấy trí tuệ làm cơ sở. Theo chiến lược của chính phủ Việt Nam, cần phải mang lại sức sống cho Việt Nam thông qua khoa học và giáo dục, nên tập trung phát triển khoa học - kỹ thuật để nâng cao hiệu quả phục vụ của cảng, hoàn thiện công tác quản lý và điều hành cảng là điều rất cần thiết. Tất nhiên con người là yếu tố quyết định, nên nâng cao trình độ quản lý và chuyên môn của cán bộ cũng là điều vô cùng quan trọng. Chúng ta hướng về thế kỷ 21 với một niềm tin vững chắc. Đây chính là cơ sở vững chắc để cảng Sài Gòn sớm trở thành trung tâm hàng hải quốc tế đầu thế kỷ 21 ■

Tài liệu tham khảo :

- Tổng quan phát triển hệ thống Cảng biển Việt Nam đến năm 2010 - Cục hàng Hải Việt nam - 1999.
- Định hướng phát triển Cảng Sài Gòn đến năm 2010 - Nguyễn kim Chung- 1996.
- Asia Pacific Economic Development in the 21 st century - Tu Dem-ing.
- Port management and operation - Macdonald Logistics and inter-modal - Canada, 1995.