

Vận đơn đường biển điện tử (e-B/L) và khả năng áp dụng ở Việt Nam

Nguyễn Thái Sơn*

Ngày nhận: 22/01/2015

Ngày nhận bản sửa: 15/02/2015

Ngày duyệt đăng: 25/02/2015

Tóm tắt:

Tại Việt Nam, hiện vẫn chưa hình thành hệ thống vận đơn đường biển điện tử (e-B/L). Trên cơ sở điều tra, khảo sát thu thập ý kiến từ 100 doanh nghiệp và các chuyên gia vận tải biển, giao nhận và kinh doanh xuất nhập khẩu, bài viết cho thấy việc áp dụng e-B/L không những cần thiết và phù hợp với xu thế chung của thế giới mà còn là nhu cầu và có khả năng vận dụng ở Việt Nam. Tuy nhiên, để áp dụng e-B/L, đòi hỏi phải có sự chuẩn bị chu đáo của Nhà nước và doanh nghiệp. Đối với Nhà nước, cần xây dựng chiến lược phát triển thương mại điện tử trong hoạt động ngoại thương; xây dựng các quy định pháp luật điều chỉnh hoạt động kí phát và chuyển nhượng vận đơn điện tử; Nâng cao an toàn thông tin. Đối với doanh nghiệp, cần nhận thức đúng về vai trò của công nghệ thông tin, trao đổi dữ liệu điện tử EDI và e-B/L trong hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu, giao nhận, vận tải hàng hoá quốc tế; đầu tư thích đáng phát triển hạ tầng công nghệ thông tin để nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp; tăng cường công tác bảo mật hệ thống thông tin của doanh nghiệp...

Từ khóa: Vận đơn đường biển điện tử, Vận đơn, Thương mại điện tử

E-B/L and application of e-B/L in Vietnam

Abstract:

The system of e-B/L has not been established in Vietnam. Based on the survey of 100 enterprises and specialists in sea-transportation, forwarding and international business, this article shows that the application of e-B/L is not only necessary and in accordance with the world-wide trend, but also mandatory and feasible in Vietnam. However, in order to put e-B/L in practice, the government and enterprises need to make thorough preparation. The government needs to construct a strategy for the development of e-commerce in foreign trade, introduce laws which regulate the activities of issuing and negotiating e-B/L, and enhance information security. On the other hand, enterprises need to be fully and accurately aware of the role of information technology, electronic data interchange (EDI) and e-B/L in imports and exports, international transportation and forwarding. Additionally, enterprises are expected to make appropriate investment to develop IT infrastructure to promote business efficiency, and consolidate information security system.

Keywords: e-B/L, B/L, e-commerce

1. Đặt vấn đề

Vận đơn đường biển điện tử (e-B/L) đang dần chứng tỏ ưu thế của nó trong hoạt động giao nhận, vận tải hàng hoá ngoại thương. Nhiều hệ thống e-B/L đã được hình thành và vận hành tại các quốc gia trên thế giới. Ở Việt Nam, bước đầu đã ứng dụng các giao dịch điện tử trong kinh doanh và trong hoạt động giao nhận, vận tải và quản lý hàng hoá xuất nhập khẩu. Đây là những tiền đề tích cực cho việc áp dụng e-B/L tại Việt Nam. Tuy nhiên, để áp dụng vận đơn đường biển điện tử tại Việt Nam, đòi hỏi phải thực hiện những hoạt động nghiên cứu, khảo sát từ sơ bộ đến chuyên sâu về khả năng áp dụng tại Việt Nam.

Trên cơ sở giới thiệu khái quát về vận đơn điện tử, bài viết phân tích sự cần thiết áp dụng vận đơn điện tử ở Việt Nam, chỉ ra nhu cầu và những bất cập trong khả năng vận dụng. Từ đó đưa ra những khuyến nghị với Nhà nước và doanh nghiệp chuẩn bị các điều kiện áp dụng.

2. Khái quát về vận đơn đường biển điện tử

2.1. Vận đơn đường biển

Vận đơn đường biển (gọi tắt là Vận đơn, Bill of Lading – B/L) là chứng từ quan trọng hàng đầu trong giao dịch thương mại quốc tế và vận tải hàng hóa quốc tế. Vận đơn đường biển là chứng từ chuyên chở hàng hoá bằng đường biển, do người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở phát hành cho người gửi hàng sau khi hàng hoá đã được xếp lên tàu hoặc sau khi đã nhận hàng để xếp (Đình Ngọc Viên, 2002, tr.95). Đây là chứng từ vận tải do người chuyên chở hoặc đại diện của người chuyên chở cấp cho người gửi hàng sau khi hàng. B/L là một chứng từ chứng minh cho một hợp đồng vận tải đường biển, cho việc nhận hàng hoặc xếp hàng của người chuyên chở và bằng vận đơn này, người chuyên chở cam kết sẽ giao hàng khi nó được xuất trình.

B/L có 3 chức năng quan trọng: *Thứ nhất*, là bằng chứng của việc đã nhận hàng để chuyên chở; *Thứ hai*, là bằng chứng của hợp đồng vận tải đã được giao kết giữa các bên; *Thứ ba*, là chứng từ xác nhận quyền sở hữu hàng hóa. Với tư cách là một chứng từ sở hữu hàng hoá, người ta có thể mua bán hàng hoá được ghi trên B/L bằng cách chuyển nhượng B/L. Đồng thời, B/L còn được sử dụng để không chế

hàng hoá, nhằm yêu cầu người mua thực hiện nghĩa vụ liên quan.

B/L được chia thành 3 loại, dựa trên khả năng chuyển nhượng, gồm:

- Vận đơn vô danh– Bearer B/L (chuyển nhượng bằng hình thức trao tay)
- Vận đơn đích danh– Straight B/L (không chuyển nhượng được)
- Vận đơn theo lệnh– To Order B/L (chuyển nhượng bằng ký hậu – endorsement)

Vận đơn đường biển truyền thống được in trên 2 mặt của 1 tờ giấy. Mặt trước được thiết kế theo dạng blank form, dựa vào đó, hãng tàu (hoặc đại diện của hãng tàu) sẽ điền các thông tin về hàng hoá và tình trạng của hàng hoá, tên và địa chỉ các bên liên quan, số vận đơn, tuyến đường và con tàu chở hàng, các dữ liệu về tiền cước... Mặt sau, in sẵn các nội dung quy định đối với người gửi hàng, người chuyên chở và một số vấn đề pháp lý liên quan.

2.2. Vận đơn đường biển điện tử

Vận đơn đường biển điện tử (Electronic Bill of Lading – e-B/L) là một hình thức mới của Vận đơn đường biển, được hình thành vào cuối thế kỷ XX, dựa trên những thành tựu phát triển công nghệ thông tin. Về bản chất đây là một hình thức EDI (Electronic Data Interchange - Trao đổi dữ liệu điện tử).

Vận đơn đường biển điện tử (e-B/L) là một thông điệp điện tử có nội dung và cấu trúc theo những tiêu chuẩn thống nhất được chuyển từ nơi này sang nơi khác thông qua hệ thống điện tử viễn thông mà không có sự can thiệp của phương thức lưu chuyển cơ học để thay thế cho vận đơn giấy trong hoạt động vận tải. Bản chất của e-B/L là một thông điệp dữ liệu điện tử, chứa đựng các thông tin như trên vận đơn truyền thống, được vận hành trong một hệ thống, mà theo đó, vận đơn sẽ được phát hành và lưu chuyển như một chứng từ vận tải có giá trị sở hữu hàng hoá.

Một hệ thống e-B/L được vận hành dựa trên 3 nền tảng sau:

Nền tảng pháp lý (legal framework): Các quy tắc quốc tế và các văn bản luật quốc gia nhằm hợp pháp hoá và đảm bảo quyền lợi cho các bên tham gia.

Nền tảng kỹ thuật (IT framework): hạ tầng về

công nghệ thông tin, cho phép đơn giản hoá, tốc độ giao dịch cao và đảm bảo tính bảo mật.

Nền tảng về tính năng (functional framework): cần đảm bảo các tính năng cốt lõi của B/L trong phát hành và chuyển nhượng, các tính năng mới như sẵn sàng chuyển đổi thành B/L giấy truyền thống...

E-B/L có một số ưu điểm vượt trội so với vận đơn truyền thống. Khi phát hành và lưu chuyển vận đơn điện tử sẽ giúp các hãng tàu, đại lý hàng hải, người giao nhận, người gửi hàng, nhận hàng và các bên liên quan tiết kiệm được thời gian, chi phí giao dịch. Đồng thời, với việc lưu giữ thông tin và quyền sở hữu vận đơn điện tử trên hệ thống dữ liệu sẽ giúp việc lưu chuyển, cất giữ vận đơn an toàn hơn, bảo mật tốt hơn thông tin về hàng hóa, tuyến đường và phương tiện vận chuyển, người gửi hàng, nhận hàng. Sử dụng e-B/L hoàn toàn phù hợp với xu thế phát triển bùng nổ của khoa học công nghệ.

3. Sự cần thiết áp dụng vận đơn điện tử ở Việt Nam

3.1. Lợi ích chung khi áp dụng vận đơn điện tử

Thứ nhất, điều này giúp ngành hàng hải Việt Nam cập nhật xu hướng phát triển mới của thế giới với việc ứng dụng mạnh mẽ công nghệ thông tin, đặc biệt là EDI vào vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Đi kèm với việc cập nhật về mặt công nghệ và kỹ thuật là việc cập nhật các quy định pháp lý theo các chuẩn mực quốc tế để tạo hành lang pháp lý cho hoạt động mới mẻ này.

Thứ hai, việc áp dụng e-B/L sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho các thủ tục hành chính, giám sát và kiểm tra của các cơ quan chức năng (hải quan, cảng vụ,...), giảm thời gian ứ đọng hàng hóa tại các khâu này, nâng cao chất lượng hành chính công và tăng

năng lực cạnh tranh cho ngành vận tải biển.

Thứ ba, việc ứng dụng e-B/L sẽ tiết kiệm thời gian và chi phí quản lý cho các doanh nghiệp nói riêng và từ đó tạo ra hiệu quả kinh tế chung cho toàn xã hội.

3.2. Khảo sát về sự cần thiết sử dụng e-B/L đối với các doanh nghiệp vận tải, xuất nhập khẩu và các bên liên quan

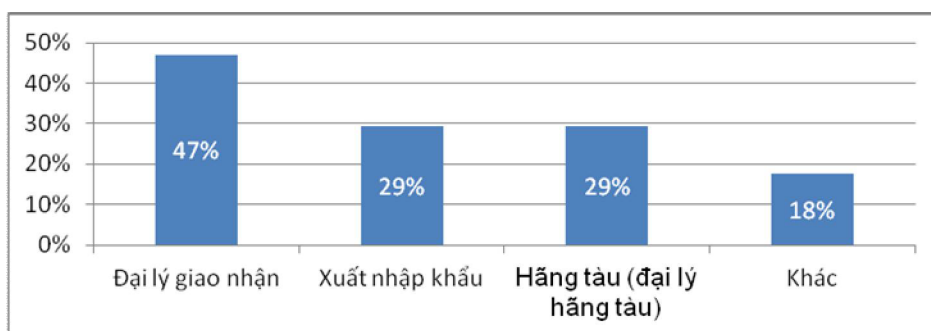
Để có một cái nhìn khách quan về sự cần thiết của việc sử dụng e-B/L trong doanh nghiệp, trong năm 2014, chúng tôi đã tiến hành một cuộc khảo sát doanh nghiệp thông qua e-mail, mạng xã hội và lấy ý kiến chuyên gia. Kết quả cuộc khảo sát đã thu được ý kiến phản hồi từ khoảng 100 doanh nghiệp và chuyên gia có liên quan tới hoạt động giao nhận, vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu.

Phần lớn (76%) phiếu trả lời nhận được từ các doanh nghiệp miền Bắc và chỉ có 6% phiếu trả lời đến từ doanh nghiệp miền Trung và 18% miền Nam. Về quy mô doanh nghiệp, phiếu khảo sát chia làm 2 loại: doanh nghiệp lớn (trên 300 lao động) và doanh nghiệp vừa và nhỏ (từ 300 lao động trở xuống). Kết quả thu được 88% câu trả lời của các doanh nghiệp vừa và nhỏ và 12% câu trả lời từ doanh nghiệp lớn.

Về loại hình doanh nghiệp, tỉ trọng doanh nghiệp nhà nước, doanh nghiệp ngoài nhà nước và doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài của cuộc khảo sát lần lượt là 12%, 47% và 41%. Gần 60% người trả lời phiếu khảo sát là cấp quản lý hoặc giám đốc và có 41% người trả lời phiếu khảo sát là nhân viên.

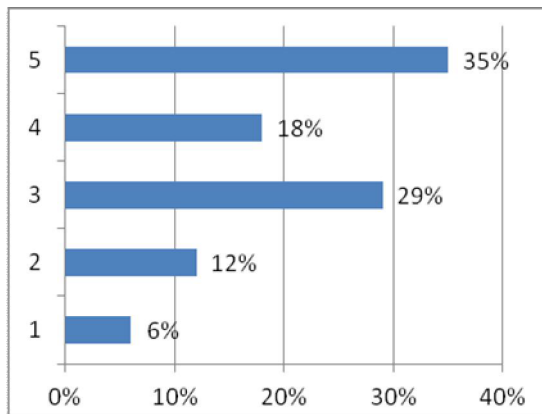
Về lĩnh vực hoạt động, các doanh nghiệp khảo sát phần lớn là các đại lý giao nhận (47% doanh nghiệp tham gia khảo sát thực hiện nghiệp vụ này). Gần 30% các doanh nghiệp khảo sát là doanh nghiệp

Hình 1: Lĩnh vực hoạt động các doanh nghiệp khảo sát

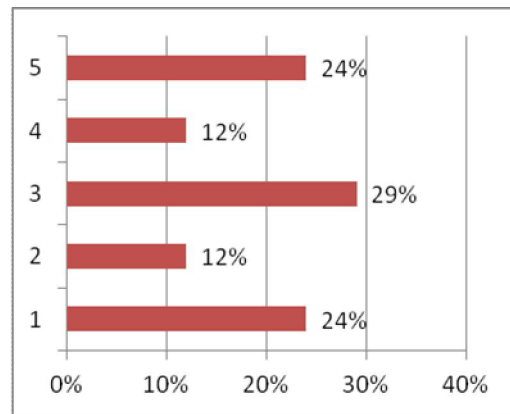


Nguồn: Tính toán từ kết quả khảo sát của tác giả và cộng sự

Hình 2: Sự cần thiết sử dụng e-B/L



Hình 3: Sự cấp bách sử dụng e-B/L



Nguồn: Tính toán từ kết quả khảo sát của tác giả và cộng sự

xuất nhập khẩu hoặc hãng tàu (đại lý hãng tàu) và chỉ có 14% thuộc lĩnh vực kinh doanh khác. Đây là các đối tượng được lựa chọn có khả năng có mối quan tâm đến vận chuyển hàng hóa đường biển và vận đơn đường biển.

Khi được yêu cầu cho điểm từ 1 (không cần thiết) – 5 (rất cần thiết) cho sự cần thiết của việc ứng dụng e-B/L tại doanh nghiệp, có đến 82% phiếu trả lời cho điểm từ 3 trở lên và điểm trung bình là 3.64. Điều này thể hiện rằng các doanh nghiệp đánh giá việc sử dụng e-B/L tại doanh nghiệp là khá cần thiết. Nhưng các doanh nghiệp lại cho rằng việc này chưa thật sự cấp bách khi điểm trung bình của câu hỏi cho điểm về sự cấp bách của việc ứng dụng e-B/L tại doanh nghiệp chỉ đạt 3.03.

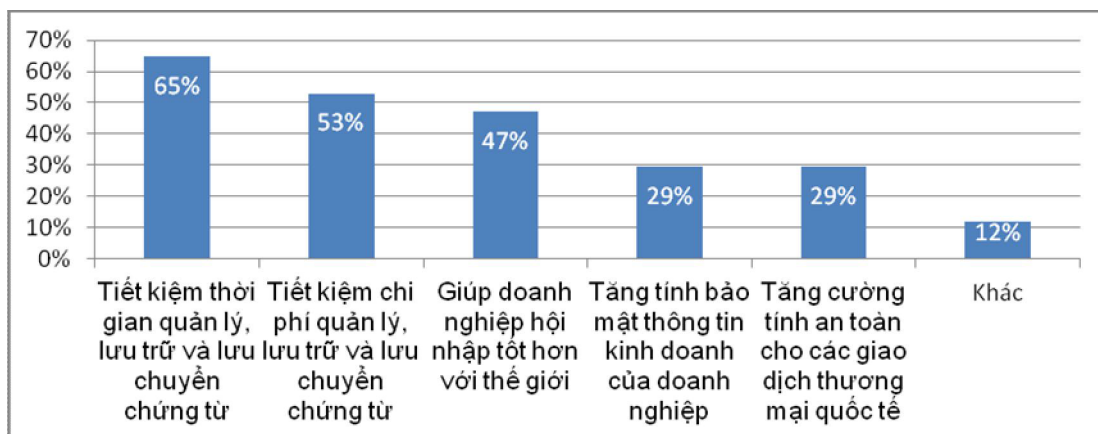
Trong số các ích lợi của e-B/L, các doanh nghiệp được khảo sát đánh giá cao nhất việc e-B/L có khả năng giúp tiết kiệm thời gian và chi phí quản lý, lưu

trữ và lưu chuyển chứng từ (tương ứng 65% và 53%). 47% doanh nghiệp tin rằng e-B/L sẽ giúp họ hội nhập tốt hơn với thế giới. Chỉ có một lượng ít doanh nghiệp (29%) tin rằng e-B/L tăng tính bảo mật thông tin kinh doanh và tăng cường tính an toàn cho các giao dịch thương mại quốc tế của mình.

4. Đánh giá khả năng áp dụng vận đơn đường biển điện tử ở Việt Nam

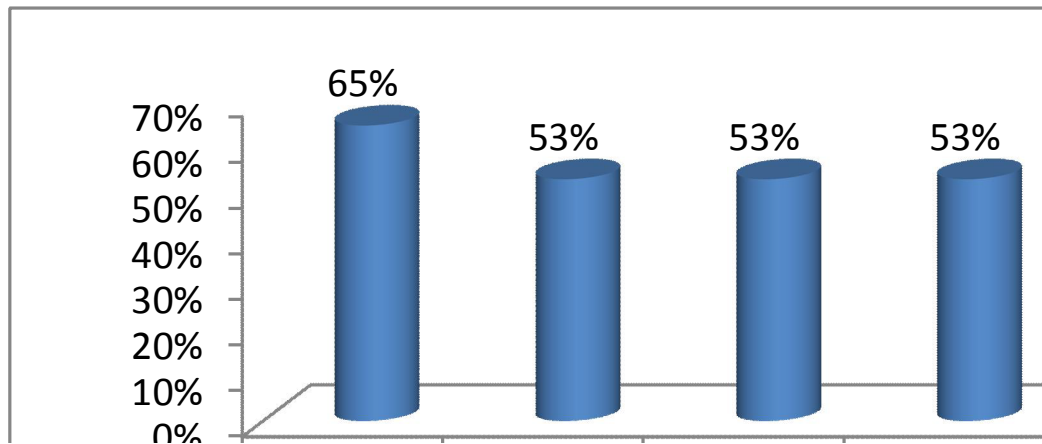
Cuộc khảo sát trình bày ở trên cũng đã chỉ ra một số trở ngại chính đối với việc triển khai áp dụng e-B/L trong hoạt động giao dịch, vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu đường biển ở Việt Nam (hình 20). Trong đó mối lo ngại lớn nhất của các doanh nghiệp là điều kiện an ninh mạng (chiếm 65% các câu trả lời). Tiếp đó là 3 nhóm lý do cùng chiếm 53% câu trả lời là hành lang pháp lý, cơ sở hạ tầng về công nghệ thông tin và tập quán kinh doanh. Điều kiện nguồn nhân lực không phải là mối lo lắng quá lớn

Hình 4: Lợi ích e-B/L đối với doanh nghiệp



Nguồn: Tính toán từ kết quả khảo sát của tác giả và cộng sự

Hình 5: Trở ngại đối với việc sử dụng e-B/L tại doanh nghiệp



Nguồn: Tính toán từ kết quả khảo sát của tác giả và cộng sự

đối với các doanh nghiệp trong cuộc khảo sát này.

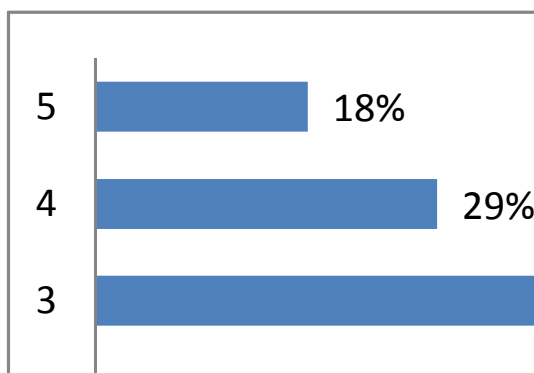
4.1. Điều kiện an ninh mạng

Sự yếu kém về an ninh mạng là sự cản trở rất lớn cho việc áp dụng e-B/L. Việc tắc nghẽn mạng do các sự cố an ninh có thể gây ra sự tắc nghẽn giao dịch thương mại quốc tế. Nguy hiểm hơn, vì e-B/L có chức năng chứng từ sở hữu hàng hóa nên các cuộc tấn công mạng đe dọa gây xáo trộn, thay đổi và mất cắp quyền sở hữu hàng hóa của các doanh nghiệp tham gia giao dịch mua bán hàng hóa quốc tế.

4.2. Cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin

Qua khảo sát cho thấy mặt bằng cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin của các doanh nghiệp trong lĩnh vực xuất nhập khẩu, đại lý giao nhận, hãng tàu khá tốt. Có tới 82% số doanh nghiệp có từ 11- 50 máy tính và số máy tính bình quân tại các doanh nghiệp này là 25.5. Các doanh nghiệp được khảo sát 100% đều có đường truyền Internet, trong đó 71% sử dụng đường truyền ADSL và 29% sử dụng đường truyền riêng.

Hình 6: Mức độ ứng dụng CNTT tại doanh nghiệp



Nguồn: Tính toán từ kết quả khảo sát của tác giả và cộng sự

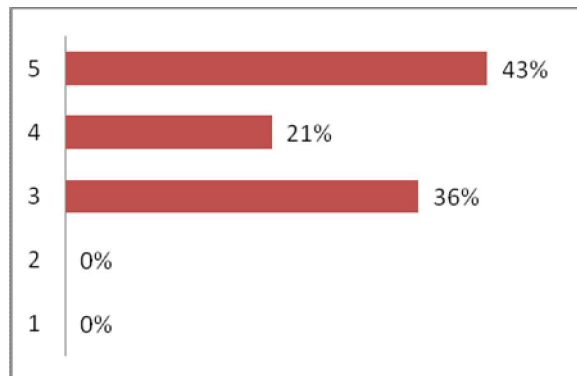
Các doanh nghiệp cũng đã có ý thức trong việc bảo mật thông tin tại doanh nghiệp mình thông qua các hình thức chủ yếu như phần mềm diệt virus (82%), tường lửa (47%), chữ kí số và chứng thực số (47%) và phần cứng (29%).

Về mức độ trao đổi dữ liệu điện tử (EDI) khi cho điểm trên thang từ 1 (không sử dụng) đến 5 (sử dụng rộng rãi) thì 100% doanh nghiệp đánh giá từ mức 3 trở lên và điểm trung bình của các doanh nghiệp tham gia khảo sát đạt 4.07. Tuy nhiên, mức độ ứng dụng công nghệ thông tin của các doanh nghiệp trong hoạt động kinh doanh lại có phần hạn chế hơn. Vẫn cho điểm trên thang từ 1 (rất hạn chế) đến 5 (rất rộng rãi) thì điểm trung bình của các doanh nghiệp tham gia khảo sát chỉ đạt 3.65.

4.3. Hành lang pháp lý

Cùng với quá trình hội nhập kinh tế quốc tế, Việt Nam đã xây dựng và ban hành một hệ thống luật và các văn bản dưới luật để tạo căn cứ pháp lý thúc đẩy

Hình 7: Mức độ sử dụng EDI tại doanh nghiệp



thương mại điện tử như Luật Thương mại 2005, Luật Giao dịch điện tử 2005, Luật Công nghệ thông tin 2006,... và các nghị định, thông tư hướng dẫn thi hành.

Tuy nhiên, đến thời điểm hiện tại vẫn chưa có điều luật cụ thể nào điều chỉnh quan hệ phát sinh từ việc sử dụng e-B/L. Vận đơn đường biển chịu sự điều chỉnh của Bộ Luật hàng hải 2005. Điều 73 của Bộ Luật này quy định: “Vận đơn là chứng từ vận chuyển làm bằng chứng về việc người vận chuyển đã nhận hàng hoá với số lượng, chủng loại, tình trạng như được ghi trong vận đơn để vận chuyển đến nơi trả hàng; bằng chứng về sở hữu hàng hoá dùng để định đoạt, nhận hàng và là bằng chứng của hợp đồng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển” (Quốc hội, 2005).

4.4. Tập quán kinh doanh

Bên cạnh rào cản về hành lang pháp lý, tập quán kinh doanh cũng là một trở ngại rất lớn đối với việc đưa e-B/L vào đời sống kinh doanh. Rõ ràng e-B/L chỉ có thể được sử dụng khi có sự chấp thuận rộng rãi của các bên liên quan như các đối tác xuất nhập khẩu, vận tải, giao nhận, ngân hàng, bảo hiểm,...

Tại thời điểm hiện tại, các đối tượng này vẫn quen thuộc với giao dịch chứng từ giấy và coi các chứng từ này là bằng chứng pháp lý không thể thay thế được. Việc sử dụng các dữ liệu điện tử thay thế vẫn còn vấp phải nhiều nghi hoặc và ngại vực về độ tin cậy và khả năng bảo mật.

Trong cuộc khảo sát doanh nghiệp đã được tiến hành trong khuôn khổ nghiên cứu này, 29% doanh nghiệp cho rằng e-B/L chỉ có thể là bản sao lưu trữ và quản lý thông tin cho vận đơn đường biển truyền thống, 36% cho rằng e-B/L có thể thay thế một phần cho vận đơn đường biển truyền thống và chỉ có 35%

tin rằng e-B/L có thể thay thế hoàn toàn cho vận đơn đường biển truyền thống.

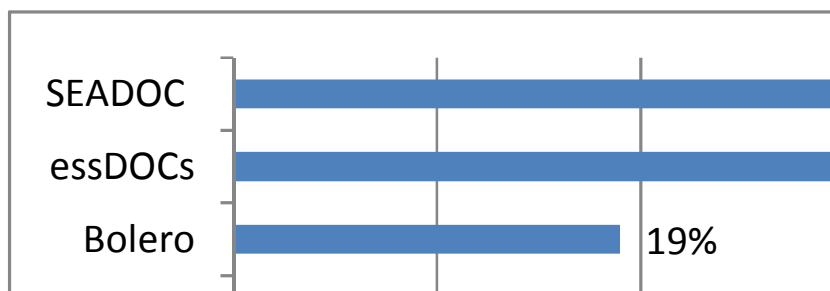
Sự thiếu tin tưởng của cộng đồng doanh nghiệp đối với e-B/L có thể lý giải phần nào bằng sự không quan tâm hoặc hiểu biết mơ hồ về e-B/L. Có tới hơn 50% doanh nghiệp được khảo sát chưa từng được nghe nói về e-B/L hoặc chỉ nghe thấy e-B/L ở đâu đó. Khi được hỏi về các nhà cung cấp e-B/L mà doanh nghiệp biết đến thì SEADOC được lựa chọn nhiều nhất với 44%. Tuy nhiên, đây là hệ thống e-B/L đã thất bại trong quá khứ. Hai nhà cung cấp e-B/L thành công nhất hiện nay là Bolero và essDOCs chỉ có lần lượt 19% và 31% doanh nghiệp biết đến.

5. Một số khuyến nghị về việc áp dụng vận đơn đường biển điện tử ở Việt Nam

Hiện tại, nhiều các hãng tàu, các tổ chức hàng hải quốc tế vẫn đang tiếp tục nghiên cứu nhằm hoàn thiện các hệ thống vận hành vận đơn điện tử. Nhiều mô hình ứng dụng vận đơn điện tử đang được triển khai như: Hệ thống chứng từ thương mại hàng hải SEADOCs – Seaborne trade Documentation System; Hệ thống vận đơn đường biển điện tử theo quy tắc của CMI (Comite Maritime International: Ủy ban hàng hải quốc tế); Hệ thống vận đơn điện tử Bolero (<http://www.bolero.net>); Hệ thống chứng từ thương mại **essDocs** (www.essdocs.com); Hệ thống vận đơn điện tử quốc gia e-B/L Korea (www.eblkorea.or.kr).

Các hãng tàu cũng tích cực tham gia triển khai ứng dụng giao dịch vận đơn điện tử và chứng từ thương mại điện tử, ví dụ như hãng tàu Maersk Line. Một số quốc gia xây dựng cổng giao dịch điện tử, liên kết nhiều lĩnh vực kể cả vận chuyển hàng hoá quốc tế, Hải quan, ngân hàng như Hàn Quốc với hệ thống <https://www.eblkorea.or.kr> và <https://www.utradehub.or.kr>.

Hình 8: Nhận thức doanh nghiệp về nhà cung cấp e-B/L



Nguồn: Tính toán từ kết quả khảo sát của tác giả và cộng sự

Tại Việt Nam, hiện tại chưa có hãng tàu nào áp dụng việc phát hành vận đơn điện tử, mặc dù đã sử dụng EDI trong các hoạt động nghiệp vụ. Hiện nay, Hải quan Việt Nam đã chính thức áp dụng hệ thống khai báo hải quan điện tử mới VNACCS/VCIS, đồng thời vận hành Hệ thống tiếp nhận thông tin e-Manifest. Có thể coi đây là những tiền đề tích cực cho việc nghiên cứu, xây dựng triển khai hệ thống giao dịch chứng từ vận tải, giao nhận điện tử, trong đó có thể bao gồm cả việc phát hành và lưu chuyển vận đơn điện tử.

Để có thể sớm xây dựng và áp dụng hệ thống vận đơn điện tử tại Việt Nam, xin đề xuất một số khuyến nghị sau:

Đối với Nhà nước và các cơ quan quản lý

Thứ nhất, cần xây dựng chiến lược phát triển thương mại điện tử trong hoạt động ngoại thương thông qua hình thức hợp tác công-tư.

Thứ hai, các cơ quan hữu quan xây dựng các quy định pháp luật điều chỉnh hoạt động kí phát và chuyển nhượng vận đơn điện tử.

Thứ ba, cần có các biện pháp từ tuyên truyền đến hoạt động thực tế nhằm tăng cường an toàn thông

tin tại Việt Nam.

Thứ tư, nâng cao nhận thức của doanh nghiệp về vận đơn điện tử.

Đối với doanh nghiệp

Thứ nhất, các hãng tàu, doanh nghiệp và đơn vị liên quan như ngân hàng, đại lý hàng hải, công ty giao nhận, hải quan... cần có nhận thức đúng về vai trò của công nghệ thông tin, trao đổi dữ liệu điện tử EDI và e-B/L trong hoạt động kinh doanh xuất nhập khẩu, giao nhận, vận tải hàng hoá quốc tế.

Thứ hai, các doanh nghiệp nên có sự đầu tư thích đáng phát triển hạ tầng công nghệ thông tin để nâng cao hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp mình như: trang bị hệ thống máy tính, đường truyền Internet, các phần mềm quản lý chuyên ngành như SCM, ERP, FMS,...

Thứ ba, các hãng tàu, doanh nghiệp... cần tăng cường công tác bảo mật hệ thống thông tin của doanh nghiệp.

Thứ tư, cần chủ động tìm hiểu về e-B/L, từng bước ứng dụng EDI trong giao dịch kinh doanh. Sẵn sàng gia nhập các liên minh hoặc hệ thống e-B/L quốc gia và quốc tế. □

Tài liệu tham khảo

Đình Ngọc Viện (2002), *Giao nhận Vận tải hàng hoá quốc tế*, NXB Giao thông Vận tải.

Quốc hội (2005), *Bộ luật Hàng hải Việt Nam*, Luật số 40/2005/QH11, ngày 14 tháng 6 năm 2005, điều 73.

Thông tin tác giả:

***Nguyễn Thái Sơn**, Tiến sỹ

- Tổ chức tác giả công tác: Khoa Kế toán – Tài chính, Trường Đại học Hải Phòng

- Lĩnh vực nghiên cứu chính của tác giả: Kinh tế và Kinh doanh quốc tế

- Một số tạp chí tiêu biểu mà tác giả đăng tải công trình nghiên cứu: Tạp chí Kinh tế Đối ngoại, Tạp chí Giao thông Vận tải, Tạp chí Khoa học Trường Đại học Hải Phòng

- Địa chỉ liên hệ: Địa chỉ email: nguyenthaison@feba.edu.vn