

KINH TẾ - XÃ HỘI

SỰ CẠNH TRANH VÀ TẬP TRUNG CỦA HỆ THỐNG
BẾN CẢNG CONTAINER TẠI HẢI PHÒNG
COMPETITION AND CONCENTRATION PATTERNS
OF CONTAINER TERMINAL SYSTEM IN HAI PHONG

PHẠM THỊ YẾN

Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Email liên hệ: phamyen@vamaru.edu.vn

Tóm tắt

Thành phố cảng Hải Phòng đang trở thành trung tâm logistics của khu vực phía Bắc và cả nước. Lượng hàng container thông qua cảng Hải Phòng tăng mạnh qua hàng năm. Để đáp ứng với lượng hàng hoá tăng lên nhanh chóng, những bến cảng hiện đại đã hình thành và tạo ra sự cạnh tranh gay gắt trong hệ thống. Chính vì vậy, mục đích của nghiên cứu này là đánh giá sự phát triển, cạnh tranh và tập trung của hệ thống từ năm 2011 đến năm 2019 dựa trên một số các chỉ số và phương pháp như chỉ số Herfindahl - Hirschman, tỷ lệ tập trung hoá, hệ số Gini, đường cong Lorenz, và phương pháp phân tích tăng trưởng và chia sẻ. Kết quả đã chỉ ra rằng sự phát triển của hệ thống có xu hướng giảm mức độ tập trung và có sự chuyển dịch đáng kể về lượng hàng hoá giữa các bến cảng container.

Từ khóa: Cạnh tranh, tập trung, bến cảng container, Hải Phòng.

Abstract

The Northern port city of Hai Phong is to become a significant logistics center of the region and Vietnam. The throughput volume of container terminal system in Hai Phong increases impressively year by year. To cope with increasing cargo volume and larger vessel of calls, the development of modernized container terminals in Hai Phong has intensified. Hence, the study aims to examine the development of the system and, in particular, the competition, concentration and the geographical patterns from 2011 to 2019. The study applied the Herfindahl - Hirschman Index, concentration ratios, the Gini coefficient, the Lorenz curve, and shift - share analysis on container throughput volume data. The results demonstrate that the development of container terminals in Hai Phong has experienced a deconcentration trend and considerable shifting among terminals in the system.

Keywords: Competition, Concentration, container terminal, Hai Phong.

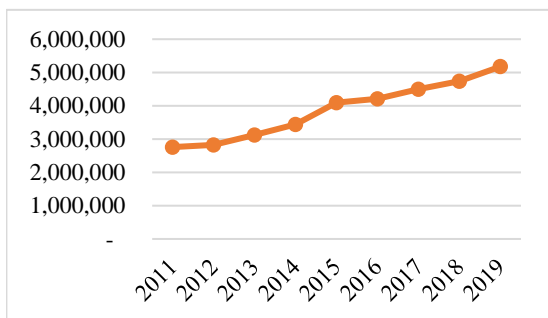
1. Đặt vấn đề

Cảng biển và vận tải biển phát triển song song với sự tăng trưởng của hoạt động ngoại thương và kinh tế thế giới (Mangan et al., 2008) [1]. Sự xuất hiện của cảng biển mới, sự mất đi của cảng biển cũ và việc tái cấu trúc hệ thống cảng biển là xu hướng để đáp ứng yêu cầu mới của container hóa cũng như thương mại toàn cầu (Notteboom, 1997) [2]. Theo Lee et al. (2014) sự cạnh tranh gay gắt giữa các cảng biển là nguyên nhân cho sự dịch chuyển hàng hóa thông qua sang các cảng biển đối thủ cạnh tranh và dẫn đến xu hướng không tập trung [3]. Do đó, nhiều nghiên cứu thực tế đã được thực hiện để đánh giá quá trình phát triển của hệ thống cảng biển của nhiều quốc gia và khu vực (Li et al., 2012 [4]; Liu et al., 2013 [5]; Pan et al., 2014 [6]; Wiradanti et al., 2018 [7]; Nguyen et al., 2020 [8]). Hệ thống cảng biển Việt Nam nói chung và tại các khu vực nói riêng như hệ thống bến cảng container Hải Phòng với sự tăng trưởng mạnh mẽ nhiều năm chắc chắn đã có sự phát triển và thay đổi để thích ứng với các xu hướng toàn cầu.

Cảng biển Hải Phòng là cảng biển lớn nhất khu vực miền Bắc và thứ hai cả nước, góp phần giúp thành phố Hải Phòng trở thành trung tâm logistics của khu vực phía Bắc và cả nước. Lượng hàng container thông qua cảng Hải Phòng tăng mạnh qua hàng năm tạo ra sự cạnh tranh gay gắt trong hệ thống các bến cảng container Hải Phòng. Đánh giá sự phát triển thông qua tìm hiểu mức độ tập trung và dịch chuyển lượng hàng thông qua các cảng biển, do đó, sẽ mang lại ý nghĩa thiết thực để có cái nhìn rõ nét hơn về sự cạnh tranh trong hệ thống. Hiện đã có một số nghiên cứu về sự cạnh tranh của bến cảng container tại Hải Phòng. Tiêu biểu như, nghiên cứu của hai tác giả Nguyễn Minh Đức và Phạm Thị Yến (2019) sử dụng ma trận BCG và Hierarchical Cluster Analysis để đánh giá vị trí của bến cảng trong hệ thống và chỉ ra rằng Hải Phòng tập trung nhiều bến cảng container có những đặc điểm chung về mặt khai thác và chất lượng dịch vụ [9]. Gần đây, Đặng Công Xương và cộng sự (2020) đã đề xuất bộ tiêu chí đánh giá xếp hạng năng lực cạnh tranh các

bến cảng container tại Hải Phòng [10]. Tuy nhiên, nghiên cứu đánh giá về sự cạnh tranh của các bến cảng thông qua các chỉ số về mức độ tập trung và phân tích về sự tăng trưởng và dịch chuyển còn hạn chế.

Do đó, nghiên cứu được thực hiện nhằm đánh giá sự phát triển và cạnh tranh của toàn bộ 15 bến cảng container tại Hải Phòng trong giai đoạn từ năm 2011 đến năm 2019 dựa trên đánh giá mức độ tập trung của thị trường. Nghiên cứu sử dụng chỉ số Herfindahl - Hirschman, tỷ lệ tập trung hoá, hệ số Gini, đường cong Lorenz - các phương pháp phổ biến để đánh giá mức độ tập trung. Ngoài ra, để có cái nhìn rõ nét hơn



Nguồn: Hiệp hội cảng biển Việt Nam và Cảng vụ Hải Phòng

Hình 1. Lượng hàng thông qua hệ thống các bến cảng container tại Hải Phòng giai đoạn 2011-2019 (TEU)

về sự thay đổi của các bến cảng theo thời gian, nghiên cứu sử dụng phương pháp phân tích tăng trưởng và dịch chuyển.

2. Ứng dụng các phương pháp đo lường mức độ tập trung

2.1. Tỷ lệ tập trung hoá (concentration ratio)

Tỷ lệ tập trung hoá là một trong các phương pháp đầu tiên để tính toán mức độ tập trung bằng cách tính tỷ lệ phần trăm cộng dồn của thị phần thị trường của k bến cảng lớn nhất trong hệ thống (CR3, CR4, and CR8). Tỷ lệ tập trung hoá của các bến cảng càng lớn, sức mạnh thị trường của các bến cảng đó càng lớn. Công thức để tính toán tỷ lệ tập trung hoá như sau:

$$CR(k) = \sum_{i=1}^k S_i \quad (1)$$

Trong đó:

S_i : là tỷ lệ phần trăm sản lượng thông qua của i^{th} bến cảng container lớn nhất ($i=1, 2, \dots, k$).

Nghiên cứu áp dụng tỷ lệ tập trung hoá của một và ba bến cảng container (CR1, CR3) để đánh giá mức độ tập trung của các bến cảng container lớn nhất tại Hải Phòng. Khi mà giá trị của CR1, CR3 đạt lần lượt đến mức 50%, 75%, thị trường được đánh giá là ở trạng thái độc quyền nhóm (oligopoly) (Sys, 2009) [11].

Số liệu ở Bảng 1 cho thấy tỷ lệ tập trung hoá của top 3 và top 1 bến cảng container có sản lượng thông qua lớn nhất tại Hải Phòng từ năm 2011 đến năm 2019. Kết quả chỉ ra rằng tỷ lệ tập trung hoá thị phần thị trường của các bến cảng container lớn nhất có xu hướng giảm dần từ 52,83% đến 41,94% cho thấy sự giảm mức độ tập trung hay độc quyền nhóm trên thị trường. Số lượng các bến cảng tăng chính là nguyên

Bảng 2. Chỉ số HHI của hệ thống các bến cảng container tại Hải Phòng, 2011-2019

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
HHI	0,137	0,128	0,127	0,110	0,101	0,107	0,113	0,109	0,099

Bảng 1. Các bến cảng container có sản lượng thông qua lớn nhất tại Hải Phòng, 2011-2019

Thứ hạng	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Nhất	Chùa Vẽ	Tân Vũ	Tân Vũ	Tân Vũ	Tân Vũ	Tân Vũ	Tân Vũ	Tân Vũ	Tân Vũ
Nhì	Tân Vũ	Đình Vũ	Đình Vũ	Đình Vũ	Đình Vũ	Đình Vũ	Đình Vũ	VIP Green Port	VIP Green Port
Ba	Đình Vũ	Chùa Vẽ	Chùa Vẽ	Chùa Vẽ	Nam Hải Đình Vũ	Nam Hải Đình Vũ	Nam Hải Đình Vũ	Đình Vũ	Đình Vũ
CR3	52,83	50,28	49,84	45,78	43,91	46,65	47,93	46,89	41,94
CR1	19,97	18,35	20,47	18,12	17,20	18,72	19,02	19,10	19,16

nhân giảm mức độ tập trung ở một số bến cảng container tại khu vực Hải Phòng. Với ưu thế về số lượng cầu bến so với các bến cảng khác đã giúp bến cảng Tân Vũ trở thành bến cảng có sản lượng thông qua lớn nhất từ 2012 đến nay. Vị trí số 2 và số 3 có thay đổi giữa bến cảng container là VIP Green Port, Đình Vũ, Nam Hải Đình Vũ trong khoảng thời gian nghiên cứu.

2.2. Chỉ số Herfindahl - Hirschman (The Herfindahl-Hirschman Index - HHI)

Chỉ số HHI là công cụ hữu hiệu để phân tích sự bất cân xứng của thị trường (Calkins, 1983) [12]. Số lượng và thị phần thị trường của các bến cảng container là các biến số ảnh hưởng đến chỉ số HHI. Điều này ngược với phương pháp tính tỷ lệ tập trung hoá chỉ tập trung vào bến cảng lớn nhất, chỉ số này sẽ xem xét tất cả các bến cảng trong hệ thống.

Chỉ số được tính toán theo công thức sau:

$$H = \frac{\sum_{i=1}^n TEU_i^2}{(\sum_{i=1}^n TEU_i)^2} \text{ và } \frac{1}{n} < H < 1 \quad (2)$$

Trong đó:

H: chỉ số tập trung của thị trường;

n: số lượng bến cảng container trong hệ thống.

Chỉ số này có giá trị từ $\frac{1}{n}$ đến 1. Nếu giá trị HHI là 1 điều này có nghĩa là hệ thống đạt đến sự tập trung hoàn toàn, thị trường được chiếm lĩnh bởi duy nhất một bến cảng container. Ngược lại, thị trường là cạnh tranh hoàn hảo nếu chỉ số HHI có giá trị là $\frac{1}{n}$, khi đó thị phần thị trường được chia đều cho tất cả các bến cảng container.

Số liệu Bảng 2 cho thấy chỉ số HHI của các bến cảng container tại Hải Phòng giảm đáng kể từ năm 2011 đến năm 2019. Giá trị của HHI giảm từ 0,137 của năm 2011 xuống 0,099 vào năm 2019 cho thấy xu hướng giảm mức độ tập trung cao trong hệ thống.

2.3. Hệ số Gini và đường cong Lorenz (The Gini coefficients and the Lorenz curve)

Hệ số Gini được áp dụng phổ biến để ước tính phân phối thu nhập và được hình học hóa bởi đường cong Lorenz. Những chỉ số này đã thành công trong việc đánh giá mức độ tập trung của một ngành công nghiệp (Sys, 2009) [11]. Bên cạnh đó, hệ số Gini đảm bảo việc so sánh một cách công bằng mức độ tập trung nếu có sự khác biệt về số lượng các bến cảng container của từng năm (Notteboom, 1997) [2]. Đường cong

biểu thị sản lượng thông qua cộng dồn của tất cả các bến cảng container. Hệ số Gini được tính bằng tỷ lệ của vùng giữa đường Lorenz và đường phân phối đồng đều trong hệ thống, và có công thức như sau:

$$G = \frac{n+1}{n} - \frac{2 \sum_{i=1}^n (n+1-i)x_i}{n \sum_{i=1}^n x_i} \quad (3)$$

Trong đó:

n: số lượng bến cảng container;

x_i : thị phần thị trường cộng dồn của các bến cảng container có lượng hàng thông qua nhỏ nhất đến lớn nhất

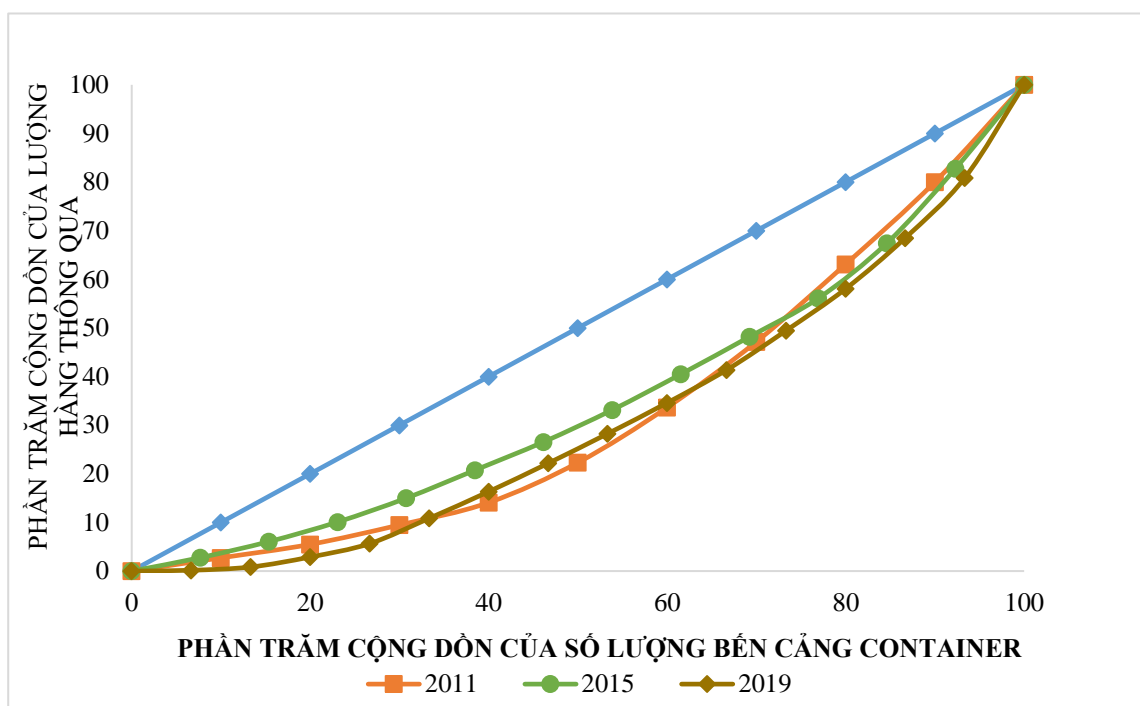
Hệ số có giá trị trong khoản từ 1 đến 0. Thị trường được chiếm lĩnh bởi một bến cảng và hoàn toàn tập trung thì giá trị của hệ số Gini là 1, ngược lại nếu thị trường không có sự tập trung nếu hệ số có giá trị bằng 0 và đường Lorenz khi đó trùng với đường cân bằng (Lipczynski et al., 2005) [13].

Cả hai phương pháp đều có cùng kết quả là xu hướng không tập trung của các bến cảng container tại Hải Phòng. Theo số liệu, sự phân bố lượng hàng hóa của những năm về sau đã dần trải cho toàn hệ thống trong khoảng thời gian nghiên cứu. Tuy nhiên có thể thấy khoảng xấp xỉ 20% tổng sản lượng hàng thông qua là tập trung vào khoảng 10% số bến cảng container lớn trong hệ thống. Trong khi đó, lượng hàng thông qua các bến cảng nhỏ hơn thì có xu hướng giảm mạnh với hơn 30% số lượng bến cảng nhưng chỉ chiếm khoảng 10% thị phần thị trường. Thay vào đó sự tăng trưởng mạnh mẽ của các bến cảng ở nhóm trung bình chính là nguyên nhân của xu hướng không tập trung từ năm 2011 đến năm 2019.

3. Ứng dụng các phương pháp phân tích tăng trưởng - dịch chuyển (Shift-share analysis)

Phương pháp này đầu tiên được áp dụng để phân tích sự tăng trưởng kinh tế khu vực, nhưng nó cũng có thể được sử dụng để đánh giá sự phát triển của các hệ thống cảng biển (Notteboom, 2010) [14]. Lượng hàng thông qua thay đổi thực của một bến cảng được chia thành hai phần là ảnh hưởng tăng trưởng (the “share” effect) và ảnh hưởng dịch chuyển (the “shift” effect).

Ảnh hưởng tăng trưởng cho thấy mức độ tăng trưởng của một bến cảng container với tỷ lệ tăng trưởng của toàn bộ hệ thống. Ảnh hưởng dịch chuyển là sự chênh lệch giữa tăng trưởng thực tế của bến cảng đó với ảnh hưởng tăng trưởng, phản ánh bến cảng đó thực đã thắng hay thua đối thủ cạnh tranh.



Hình 2. Đường cong Lorenz của các bến cảng container tại Hải Phòng năm 2011, 2015, 2019

Bảng 3. Phân tích tăng trưởng và dịch chuyển cho các bến cảng container tại Hải Phòng (2011-2019)

Đơn vị tính: TEU

T	Bến cảng container	SHIFT				SHARE				ABSGR
		11-13	14-16	17-19	11-19	11-13	14-16	17-19	11-19	
1	Nam Hải	(102.184)	(25.879)	(49.255)	(444.439)	41.184	44.682	25.130	274.314	(170.125)
2	Đoạn Xá	(19.231)	(140.764)	(28.659)	(391.278)	29.876	47.525	8.297	198.996	(192.282)
3	Transvina	(62.853)	(26.448)	(63.626)	(229.772)	16.719	17.665	9.453	111.356	(118.416)
4	Green Port	(75.079)	(40.079)	(38.472)	(416.239)	49.079	61.329	42.133	326.898	(89.341)
5	Chùa Vẽ	(222.500)	(191.946)	14.361	(731.917)	72.500	83.946	37.619	482.897	(249.020)
6	128 Tân Cảng	45.132	44.413	(10.469)	128.841	9.868	29.981	36.628	65.730	194.571
7	Hải An	152.526	(84.623)	(41.338)	108.906	14.474	68.623	46.648	96.404	205.310
8	189 Tân Cảng	-	34.571	(123.858)	106.237	-	24.429	30.095	-	106.237
9	PTSC Đình Vũ	154.953	(79.288)	56.823	206.697	10.063	58.931	38.372	67.023	273.720
10	Đình Vũ	18.683	(53.026)	(220.633)	(284.697)	57.849	127.615	99.522	385.309	100.612
11	Tân Vũ	110.553	25.422	7.043	115.573	61.447	138.578	128.809	409.279	524.852
12	Nam Hải Đình Vũ	-	187.647	(290.963)	444.794	-	61.523	96.234	-	444.794
13	VIP Green Port	-	350.000	41.103	639.351	-	-	78.248	-	639.351
14	Nam Đình Vũ	-	-	328.592	328.592	-	-	-	-	328.592
15	HICT	-	-	419.351	419.351	-	-	-	-	419.351

Phương pháp phân tích này được tính như sau:

$$SHARE_i = \left(\frac{\sum_{i=1}^n TEU_{it_1}}{\sum_{i=1}^n TEU_{it_0}} - 1 \right) \cdot TEU_{it_0} \quad (4)$$

$$SHIFT_i = TEU_{it_1} - \frac{\sum_{i=1}^n TEU_{it_1}}{\sum_{i=1}^n TEU_{it_0}} \cdot TEU_{it_0} \quad (5)$$

$$ABSGR_i = TEU_{it_1} - TEU_{it_0} = SHARE_i + SHIFT_i \quad (6)$$

Trong đó:

$SHARE_i$: ảnh hưởng tăng trưởng (TEU) của bến cảng container i vào thời điểm t_1-t_0 ;

$SHIFT_i$: ảnh hưởng dịch chuyển (TEU) của bến cảng container i vào thời điểm t_1-t_0 ;

$ABSGR_i$: sự tăng trưởng tuyệt đối (TEU) của bến cảng container i vào thời điểm t_1-t_0 ;

TEU_i : lượng hàng thông qua của bến cảng container i ;

n : số lượng bến cảng container.

Kết quả phân tích tăng trưởng và dịch chuyển cho các bến cảng container tại Việt Nam từ năm 2011 đến 2019 được thể hiện trong Bảng 3. Bến cảng Chùa Vẽ rõ ràng đang thể hiện sự sụt giảm về vị trí cạnh tranh nhanh nhất so với các bến cảng khác, theo sau đó là một loạt các bến cảng như Nam Hải, Green port, Đoạn Xá, Transvina. Những bến cảng này có đặc điểm chung là đã hình thành từ lâu, nằm sâu phía thượng nguồn sông Cẩm và nằm phía trong cầu Bạch Đằng. Tuy nhiên, có duy nhất bến cảng Đình Vũ nằm ngoài cầu Bạch Đằng, mặc dù lượng hàng thông qua tuyệt đối tăng 100.612 TEU nhưng bến cảng này đang mất đi lượng hàng tiềm năng cho các đối thủ cạnh tranh trong hệ thống là 284.697 TEU. Các bến cảng có thị phần cạnh tranh, mức tăng trưởng tốt đó là một loạt bến cảng hiện đại nằm ngay ở khu vực cửa sông Bạch Đằng như là Tân Vũ, Nam Hải Đình Vũ, Green Port, Nam Đình Vũ thể hiện thông qua các chỉ số lớn hơn 0 cho cả ảnh hưởng tăng trưởng, ảnh hưởng dịch chuyển và giá trị tuyệt đối. Bên cạnh đó, bến cảng HICT mặc dù mới đi vào hoạt động nhưng đã có sự tăng trưởng khá tốt trong hệ thống.

4. Kết luận

Hệ thống bến cảng container tại Hải Phòng có vị trí, vai trò quan trọng đối với kinh tế của khu vực miền Bắc và cả nước. Nghiên cứu đã đánh giá tất cả các bến cảng container tại Hải Phòng thông qua nhóm các phương pháp và chỉ số tập trung bao gồm CR, HHI, hệ số Gini, đường cong Lorenz và phân tích shift-share để có cái nhìn chính xác về tình hình hoạt động

của các bến cảng trong hệ thống. Từ năm 2011 đến năm 2019, hệ thống có xu hướng chung là giảm mức độ tập trung do tăng số lượng bến cảng container trong hệ thống và sự tăng trưởng mạnh mẽ của các bến cảng ở nhóm trung bình. Sự hình thành các bến cảng container mới tại khu vực cửa sông Bạch Đằng và Lạch Huyện có lợi thế về mặt vị trí địa lý và hệ thống cơ sở vật chất hiện đại đã tạo ra sự cạnh tranh gay gắt với sự phân bổ hàng hoá được dàn trải cho toàn hệ thống. Tuy nhiên, nhóm bến cảng container nằm sâu phía thượng nguồn sông Cẩm và phía trong cầu Bạch Đằng đang chứng kiến sự sụt giảm về vị trí cạnh tranh trong hệ thống.

Với kết quả này, nghiên cứu đã đóng góp vào cơ sở lý luận rằng sự phát triển của hệ thống cảng biển là khá đa dạng, sự giảm mức độ tập trung không chỉ bắt nguồn từ vấn đề của tắc nghẽn, vấn đề của cảng lớn mà còn do vị trí về mặt địa lý. Ngoài ra từ các phân tích trên sẽ giúp cho các nhà quản lý khai thác cảng, lập chính sách có thể hiểu rõ hơn về sự phát triển, thay đổi của hệ thống. Từ đó, các chính sách, chiến lược phù hợp sẽ được hình thành nhằm gia tăng tính cạnh tranh của từng bến cảng container nói riêng và hệ thống cảng biển Hải Phòng nói chung.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Manga, J., Lalwani, C., Fynes, B., *Port-centric logistics*, The International Journal of Logistics Management, Vol.19, No.1, pp.29-41, 2008.
- [2] Notteboom, T.E., *Concentration and load centre development in the European container port system*, Journal of Transport Geography, Vol.5, No.2, pp.99-115, 1997.
- [3] Lee, T.W., Yeo, G.T., Thai, V.V., *Changing concentration ratios and geographical patterns of bulk ports: the case of the Korean West Coast*, The Asian Journal of Shipping and Logistics, Vol.30, No.2, pp.155-173, 2014.
- [4] Li, K.X., Luo, M., Yang, J., *Container port systems in China and the USA: a comparative study*, Maritime Policy & Management, Vol.39, No.5, pp.461-478, 2012.
- [5] Liu, L., Wang, K.Y., Yip, T.L., *Development of a container port system in Pearl River Delta: path to multi-gateway ports*, Journal of Transport Geography, Vol.28, No.4, pp.30-38, 2013.
- [6] Pan, K., Cao, Y., Liang, S., *New tendency of Chinese container port system: 1998-2010*, GeoJournal, Vol.79, No.3, pp.373-384, 2014.

- [7] Wiradanti, B., Pettit, S., Potter, A., Abouarghoub, W., *Ports, peripherality and concentration - deconcentration factors: a review*, Maritime Business Review, Vol.3, No.4, pp.375-393, 2018.
- [8] Nguyen, P.N., Woo, S.H., Beresford, A., Pettit, S., *Competition, market concentration, and relative efficiency of major container ports in Southeast Asia*, Journal of Transport Geography, Vol.83, 102653, 2020.
- [9] Nguyễn Minh Đức, Phạm Thị Yến, *Ứng dụng phương pháp Boston Consulting Group (BCG) và Hierarchical Cluster Analysis trong phân tích so sánh các bến cảng container khu vực Hải Phòng*. Tạp chí khoa học Công nghệ Hàng hải, Số 58, 2019.
- [10] Đặng Công Xương, Nguyễn Minh Đức, Nguyễn Thị Nga, *Nghiên cứu xây dựng bộ tiêu chí đánh giá xếp hạng năng lực cạnh tranh các bến cảng container tại Hải Phòng*, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải, Số 61, 2020.
- [11] Sys, C., *Is the container liner shipping industry an oligopoly?*, Transport policy, Vol.16, No.5, pp. 259-270, 2009.
- [12] Calkins, S., *The new merger guidelines and the Herfindahl-Hirschman Index*, California Law Review, Vol.71, No.6, pp.402-429, 1983.
- [13] Lipczynski, J., Wilson, J., Goddard, J., *Industrial Organization: Competition, Strategic, Policy*, Prentice, Harlow, 2005.
- [14] Notteboom T.E., *Concentration and the formation of multi-port gateway regions in the European container port system: an update*, Journal of Transport Geography, Vol.18, pp.567-583, 2010.

Ngày nhận bài:	13/03/2020
Ngày nhận bản sửa:	20/04/2020
Ngày duyệt đăng:	12/05/2020