

Phát triển hệ thống cảng biển

TS. TRẦN KIM DUNG

Một số vấn đề trong phát triển hệ thống cảng biển ở Việt Nam hiện nay

Nhiều nhà đầu tư nước ngoài cho rằng, Việt Nam đang đầu tư dàn trải cho phát triển hệ thống cảng biển trong khi không đủ ngân sách. Theo Quy hoạch phát triển Cảng biển Việt Nam đến 2025, chỉ tính riêng tại khu vực Cái Mép - Thị Vải đến 2015 sẽ có hơn 10 cảng nước sâu hình thành. Tại khu vực Soài Rạp, thành phố Hồ Chí Minh, khi luồng Soài Rạp được nạo vét, sẽ có khoảng 15 cảng được xây dựng. Đó là chưa kể hệ thống cảng biển hiện hữu trong nội thành thành phố Hồ Chí Minh và Đồng Nai (Bông Sen, Bến Nghé, VIC...), ước khoảng 20 cảng.

Theo đánh giá của Bộ Kế hoạch và Đầu tư, bố trí đầu tư phát triển cảng biển đã bộc lộ điểm yếu, chưa hợp lý. Khâu nghiên cứu lập quy hoạch chưa chính xác và điều chỉnh không kịp thời. Thực tế hiện nay, Việt Nam thừa cảng biển loại nhỏ, công nghệ tiếp nhận và xếp dỡ hàng lạc hậu trong khi đó thiếu những cảng biển hiện đại có khả năng tiếp nhận nhiều tàu lớn. Nhiều chuyên gia kinh tế cho rằng, yếu kém không chỉ từ việc thiếu các quy hoạch phát triển của các ngành mà quan trọng là thiếu sự liên kết.

Theo ông Hồ Kim Lân, Tổng Thư ký Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA) thì tình trạng đầu tư dàn trải đã dẫn đến hệ quả các cảng cạnh tranh hạ giá cước và thua lỗ nặng. Một số cảng quá tải trong khi nhiều cảng thì không có đủ hàng hóa. Đa số cảng được xây dựng bằng vốn vay ngân hàng, nếu kéo dài quá lâu có thể bị xiết nợ, trừ trường hợp nhà đầu tư góp thêm tiền trả nợ. Các nhà đầu tư

Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL) là vùng có khối lượng vận chuyển hàng hóa ra vào rất lớn. Có đến 70% khối lượng hàng hóa xuất - nhập khẩu vào Vùng chuyển tải về thành phố Hồ Chí Minh qua hệ thống đường bộ. Điều này đã gây áp lực cho sự quá tải của hệ thống đường bộ và hệ thống cảng ở vùng Đông Nam Bộ, cùng theo đó là sự nâng cao giá thành, giảm sức cạnh tranh của hàng hóa ở ĐBSCL. Bởi vậy, việc phát triển hệ thống giao thông thủy và cảng biển ở ĐBSCL là một nhu cầu cấp thiết.

trong nước năng lực tài chính yếu sẽ phải bán bớt cổ phần.

Theo thống kê của Bộ Công Thương, 60% giá trị thương mại không nằm ở hàng hóa mà tại dịch vụ logistics. Dịch vụ logistics ở Việt Nam được đánh giá là thiếu chuyên nghiệp, nhỏ lẻ, chất lượng chưa cao, chưa đủ sức tham gia hoạt động logistics toàn cầu. Để tăng sức cạnh tranh, trước tiên phải đầu tư cả phần mềm, nhân lực vào những cảng biển hiện có. Nhà nước phải có định hướng và chiến lược, cần xác định quy mô theo nhu cầu hàng hóa của từng địa phương, từng vùng để không cạnh tranh lẫn nhau nhằm phát huy hiệu quả đồng vốn một cách cao nhất.

Phát triển cảng biển ở Đồng bằng sông Cửu Long

Đồng bằng sông Cửu Long có vị trí đặc biệt quan trọng trong chiến lược phát triển kinh tế - xã hội của đất nước

Vùng bao gồm 13 tỉnh, thành phố, với diện tích tự nhiên trên 4 triệu ha, dân số khoảng 18 triệu người (chiếm 21% cả nước); có đường biên giới với Campuchia dài khoảng 330 km; bờ biển dài trên 700 km với khoảng 360.000 km² vùng biển chủ quyền Việt Nam; hàng năm đóng góp gần 20% GDP của cả nước; khoảng 90% lượng gạo xuất khẩu và khoảng 60% kim ngạch xuất

khẩu thủy sản... Tuy nhiên, trong nhiều điểm yếu, các số liệu được nói đến nhiều nhất là thu nhập GDP trên đầu người của ĐBSCL chỉ bằng khoảng 2/3 mức trung bình của cả nước. Điểm yếu nhất của ĐBSCL là cơ sở hạ tầng giao thông nghèo nàn, thiếu đồng bộ; chất lượng nguồn nhân lực yếu kém; các mối liên kết lỏng lẻo, ít động lực; thu hút đầu tư trực tiếp của nước ngoài còn thấp so với các vùng khác (hơn 450 dự án FDI hiện nay vẫn chưa có nhiều tác động đến tăng trưởng cũng như chuyển dịch cơ cấu kinh tế của vùng).

Xây dựng hệ thống cảng của khu vực - nhu cầu cấp thiết.

Qua khảo sát các cảng biển ở ĐBSCL cho thấy, khu vực này hiện có không ít cảng, nhưng là cảng nhỏ và phân bố không đồng đều. Các cảng tập trung chính ở thành phố Cần Thơ (tới 14 cảng). Tuy nhiên, đa phần là các cảng nhỏ, cảng sông và năng lực bốc dỡ, vận chuyển rất thấp, hạ tầng giao thông rất yếu kém. Nông sản vẫn chủ yếu được vận chuyển bằng đường bộ lên thành phố Hồ Chí Minh và tiếp tục xuất khẩu đi ra nước ngoài. Hàng nhập khẩu cũng vận chuyển chủ yếu bằng đường bộ. Điều này là bất hợp lý, bởi đây là vùng có hệ thống kênh, rạch chằng chịt, cửa biển đan xen và cư dân từ xa xưa đã quen với sông nước. Các tỉnh trong vùng đã và đang triển khai nhiều dự

ở Đồng bằng sông Cửu Long

án lớn về năng lượng: khí - điện - đạm Cà Mau; các trung tâm điện lực: Duyên Hải (Trà Vinh), Long Phú (Sóc Trăng), Châu Thành (Hậu Giang); Kiên Lương (Kiên Giang). Vì vậy, không thể thiếu các cảng chuyên dụng phục vụ tiếp chuyển than.

Theo Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển ĐBSCL (Nhóm 6) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 của Bộ Giao thông vận tải, nhóm cảng biển khu vực sẽ có các loại cảng chính: Cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối cho khu vực (loại I) là cảng Cần Thơ; Các cảng tổng hợp địa phương (loại II) vệ tinh của khu bến tổng hợp sông Tiền, sông Hậu, bán đảo Cà Mau...; Cảng chuyên dùng nhập than cho nhiệt điện; Cảng tiềm năng cho tàu biển lớn. “Bức tranh của tương lai” khá hấp dẫn nếu được thực hiện đúng quy hoạch và tiến độ. Song, những yếu kém thực tế của các cảng hiện hữu trên cả nước hiện nay rất cần được nghiên cứu, rút kinh nghiệm, ngay cả trong quy hoạch, đầu tư xây dựng và vận hành, quản lý. Các chuyên gia cho rằng, cần điều tiết lại hoạt động đầu tư cảng biển, tập trung nguồn lực cho những dự án lớn, hiện đại. Đồng thời, thay vì đầu tư dàn trải, hãy làm đồng bộ với hạ tầng và dịch vụ sau cảng.

Với những điểm yếu đã được chỉ ra ở trên, để đem lại hiệu quả thiết thực cho sự phát triển kinh tế - xã hội bền vững, góp phần nâng cao đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân trong vùng, ĐBSCL cần có cơ chế, chính sách thu hút và thúc đẩy đầu tư, huy động cao nhất các nguồn lực cho các dự án đầu tư cảng biển đủ lớn. Các dự án xây dựng cảng biển cần nguồn vốn lớn, đầu tư lâu dài. Phải có chính

sách phù hợp và hấp dẫn mới thu hút được các nguồn lực, đặc biệt là nguồn vốn FDI và tư nhân để phát triển hạ tầng giao thông, nhất là giao thông thủy.

Trong đầu tư xây dựng, cần khảo sát kỹ về các luồng, lạch, cửa biển, điều kiện địa lý, tự nhiên trong Vùng gắn với các yêu cầu kỹ thuật thiết yếu cho cảng biển. Các sông và cửa biển ở ĐBSCL luôn có lượng phù sa lớn bồi đắp, vì thế cần tính tới đặc thù này để tiến hành nạo vét, khai thác luồng một cách có hiệu quả, kinh tế và thiết thực. Không thể phát triển cảng một cách “duy ý chí” và trái với quy luật tự nhiên, cũng không cho phép tư duy tỉnh nào, địa phương nào cũng làm cảng như đã và đang làm. Các cảng cũng phải nghiên cứu phân bổ một cách tiện lợi về mặt địa lý, gần nguồn hàng, tính tới đặc trưng lịch sử phát triển của vùng. Ví dụ có thể phát triển một cảng tầm trung, chuyên dụng ở tỉnh Sóc Trăng trên cơ sở cảng cá Trần Đề và khai thác luồng Trần Đề. Cảng cá Trần Đề hiện đang phát triển khá tốt, thu hút ngày càng

nhiều tàu bè các địa phương qua lại và neo tránh bão. Nhiều nhà khoa học nhận định, luồng Trần Đề nếu khai thông cũng rất tiện lợi cho việc đón các tàu có trọng tải lớn ra, vào.

Trong quy hoạch phát triển cảng biển, cần khảo sát, nghiên cứu kỹ nhu cầu vận chuyển hàng hóa - khâu quyết định để phân bố, phát triển hệ thống cảng một cách đồng bộ, liên kết chặt chẽ giữa các địa phương trong vùng. Đồng thời, phải có chính sách tiếp thị đi trước một bước khi cảng đi vào vận hành. Có kế hoạch đào tạo đội ngũ chuyên nghiệp, từ khâu tiếp thị đến các dịch vụ cảng, kho vận... Liên kết với các doanh nghiệp nước ngoài về tàu biển, môi giới hàng hải, kho vận, logistic để huy động vốn và kinh nghiệm khai thác cảng.

Hạ tầng giao thông đường bộ ở khu vực ĐBSCL là huyết mạch quan trọng cho các cảng vận hành tốt, nhưng đến nay vẫn còn rất yếu kém. Tuy nhiên, trong phát triển hạ tầng giao thông đường bộ cần quan tâm đến yếu tố biến đổi khí hậu. Khảo sát thực tế cho thấy, hệ thống đường bộ hiện nay kết nối vào các cảng đang vận

hành, cũng như đường bộ đã có quy hoạch xây dựng còn xa mới đảm bảo yêu cầu cho vận chuyển hàng hóa, côngtenơ với trọng tải lớn. Không những thế, lại phải qua nhiều cầu, cống trọng lực yếu, nhiều nơi còn vướng phà.

Bài học “nhân tiên” về tình trạng thực tế cảng tuy đã hoàn thiện, nhưng chưa có đường vào, chưa có hạ tầng giao thông kết nối, chưa đủ nguồn hàng khai thác... rất cần để rút ra những bài học lớn trong xây dựng hệ thống cảng biển ở khu vực ĐBSCL. ■

