

Xây dựng cơ chế phát triển hệ thống cảng biển

Chủ nhật, 25/10/2015

Trong xu thế hội nhập kinh tế và cạnh tranh, Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA) cùng các cảng thành viên tập trung đẩy mạnh việc hợp tác, phát triển cơ sở hạ tầng... đáp ứng yêu cầu phát triển và đạt được những bước phát triển đáng kể. Song, để cảng biển Việt Nam phát triển bền vững, nhiều ý kiến cho rằng cần xây dựng cơ chế vận hành phù hợp, phát triển đồng bộ hành lang giao thông đường bộ kết nối với hậu phương và chuỗi dịch vụ logistics hỗ trợ...

Nhiều bất cập

Tại đại hội lần 8 năm 2015 của VPA tổ chức tại TP Cần Thơ, ông Lê Công Minh, Chủ tịch VPA, cho biết: Thời gian qua, cảng biển Việt Nam tiếp tục phát triển với những chính sách mở cửa, hội nhập kinh tế quốc tế, thu hút thêm nhiều thành phần kinh tế tham gia đầu tư, khai thác cảng biển. Các cảng biển container nước sâu tại khu vực Cái Mép-Thị Vải hình thành theo quy hoạch phát triển, cung ứng dịch vụ tiếp nhận tàu lớn đi các tuyến xa, khai thác hàng container theo chuẩn mực quốc tế, thu hút nhiều nhà đầu tư lớn quốc tế... mở ra nhiều triển vọng mới cho cảng biển Việt Nam. Nhiều thành viên của VPA, nhất là Tân Cảng Sài Gòn và Cảng Sài Gòn tham gia đầu tư phát triển cảng nước sâu chuyên dụng. Song song đó, các cảng thành viên ở các khu vực khác cũng tích cực cải tiến quản lý, phát triển quy mô, tăng năng suất và cải tiến chất lượng cung ứng các loại dịch vụ cảng biển theo nhu cầu thị trường, đảm bảo nhu cầu thương mại hàng hải quốc tế và nội địa.

Theo VPA, năm 2014, khối lượng hàng nhập, xuất qua các cảng VPA đạt khoảng 201 triệu tấn, trong đó hàng container tăng gần 12% và trong 6 tháng đầu năm 2015 tăng hơn 19% so với cùng kỳ. Trong số 69 cảng thành viên của VPA có 4 cảng đạt sản lượng trên 10 triệu tấn, 8 cảng đạt sản lượng từ 5-10 triệu tấn, 22 cảng đạt sản lượng từ 1-5 triệu tấn... Dù đạt được nhiều kết quả khả quan, nhưng hoạt động của hệ thống cảng biển Việt Nam còn nhiều bất cập, như: cơ sở hạ tầng luông lạch, hành lang giao thông đường bộ kết nối cảng biển với hậu phương và chuỗi dịch vụ logistics hỗ trợ đi kèm chưa đồng bộ, quy hoạch phát cảng biển theo 6 nhóm cảng chưa có cơ chế phối hợp giữa các địa phương theo từng nhóm để đảm bảo tính đồng bộ và hiệu quả, nhiều dự án cảng mới có quy mô lớn đã được đầu tư và đưa vào khai thác chưa phát huy hiệu quả. Ngoài ra, các giải pháp điều tiết làm lạnh mạnh hóa thị trường khai thác cảng biển nhưng vẫn chưa phát huy tiềm năng và thế mạnh của khối cảng biển...



Hoạt động bốc dỡ hàng hóa tại cảng Cái Cui, TP Cần Thơ.

Theo lãnh đạo Công ty cổ phần Cảng Nghệ Tĩnh, hiện nay, việc đầu tư phát triển cảng mới, phần lớn các công ty cảng biển phải sử dụng vốn tự có, vốn tín dụng, vốn ODA, vốn góp, liên doanh... nhưng thực tế, việc huy động vốn không dễ dàng, chi phí cao làm cho các dự án chậm triển khai. Một số dự án đầu tư cảng biển hoàn thành và đưa vào sử dụng nhưng cơ cấu giữa vốn chủ sở hữu và vốn vay chưa hợp lý. Mặt khác, các cảng hàng tổng hợp có tỷ suất lợi nhuận thấp, mức khấu hao giá thành không cao làm các doanh nghiệp gặp khó khăn trong công tác đầu tư và hiện đại hóa các cảng. Cơ sở hạ tầng bên ngoài cảng chưa phát triển đồng bộ, giao thông từ cảng đến vùng hậu phương chưa được nâng cấp, thủ tục xuất, nhập khẩu có cải tiến nhưng còn nhiều bất cập, vận tải đường bộ chưa thông suốt... làm hạn chế khả năng cạnh tranh đường biển của một số doanh nghiệp cảng biển. Ông Phan Thành Tiến, Tổng Giám đốc Công ty cổ phần Cảng Cần Thơ, cho biết: Thời gian qua, các cảng biển tại khu vực ĐBSCL chưa phát triển mạnh do hạ tầng kết nối với các cảng còn hạn chế, chưa có đơn vị đầu mối thực hiện chức năng xuất nhập khẩu hàng hóa trực tiếp thu hút, điều phối luân chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu, nhất là hàng container trong vùng. Hiện đa phần các doanh nghiệp trong vùng ĐBSCL có quy mô sản xuất nhỏ, sản lượng hàng hóa manh mún nên việc hợp tác khai thác, điều phối tập trung hàng hóa giữa các cảng biển gặp nhiều trở ngại... nên khó thu hút chủ tàu đưa tàu về cảng biển trong vùng.

Tìm giải pháp phát triển

Nhiều ý kiến của lãnh đạo các cảng cho rằng thời gian tới, cần có cơ chế và những giải pháp mang tính đột phá để đảm bảo tính đồng bộ, phối hợp liên ngành, liên vùng trong quy hoạch và thu hút đầu tư vào cảng. Thực hiện quy hoạch phát triển cảng một cách có hiệu quả và bền vững, bảo vệ lợi ích của nhà đầu tư nhưng vẫn đảm bảo được chủ quyền. Ngoài ra, các địa phương cần tích cực tham mưu cho Nhà nước và các bộ, ngành để thống nhất một số biện pháp có hiệu quả nhằm tăng cường tính minh bạch, thông thoáng hơn cho thị trường, bình ổn giá dịch vụ cảng biển. Theo lãnh đạo Công ty cổ phần Cảng Nghệ Tĩnh, hiện nay hoạt động của cảng rất cần sự trợ lực từ các ngành chức năng trong công tác quy hoạch hệ thống cảng biển và quy hoạch đồng bộ đường dẫn vào cảng, xác định cảng chuyên dụng, quy mô và vị trí các cảng biển, đảm bảo về công suất khai thác, năng suất xếp dỡ và chất lượng dịch vụ của các cảng. Về chính sách giá cước, đề nghị cho phép các cảng áp dụng mức giá sàn cho một số dịch vụ bốc dỡ hàng hóa tại các cảng biển, cho phép các cảng xây dựng giá cước cầu, bến và thảo thuận với khách hàng, hãng tàu. Đồng thời quan tâm đầu tư đường nối kho phân phối với cảng biển thông suốt, giúp tiết kiệm thời gian vận tải, giảm chi phí lưu thông. Cần có cơ chế cụ thể hình thành nguồn tài chính cho công tác duy tu, nạo vét luồng, đảm bảo luồng vào cảng đạt độ sâu đúng chuẩn thiết kế.

Ông Phan Thành Tiến, Tổng Giám đốc Công ty cổ phần Cảng Cần Thơ, cho biết: "Cảng Cần Thơ được Chính phủ, Bộ Giao thông Vận tải quy hoạch là cảng tổng hợp, cảng đầu mối loại I của vùng ĐBSCL, có khả năng nhận tàu biển lên đến 20.000 DWT. Trên cơ sở đó, Cảng Cần Thơ đã và đang làm việc với các đối tác, các hãng tàu, các công ty logistics, mời gọi nhà đầu tư trong và ngoài nước tham gia dự án mở tuyến container quốc tế Phnom Penh-Cái Cui, Cái Mép -Vũng Tàu. Đồng thời đầu tư xây dựng dự án ICD Cần Thơ giai đoạn 2 (cảng nội địa) nhằm cung cấp các dịch vụ liên quan đến container và lưu trữ hàng hóa phục vụ hoạt động xuất nhập khẩu và giao thương nội địa của doanh nghiệp... góp phần phát huy vai trò trung tâm hàng hóa đầu mối của vùng ĐBSCL". Theo ông Phan Thành Tiến, để thực hiện dự án kết nối và lan tỏa, cảng Cần Thơ cần sự liên kết, hợp tác của các cảng biển trong vùng, thu hút các doanh nghiệp logistics có năng lực tham gia hợp tác đầu tư, khai thác với các cảng biển trong vùng để xây dựng tuyến container. Song song đó, cảng sẽ tiếp tục cải tiến chất lượng, đơn giản hóa thủ tục hành chính thông quan hàng hóa cho doanh nghiệp tại các cảng biển trong và ngoài vùng ĐBSCL. Để khai thác hiệu quả nguồn vốn đầu tư, đề nghị các bộ, ngành nâng cấp hệ thống hạ tầng giao thông kết nối với các cảng biển trong vùng ĐBSCL.

Ông Lê Công Minh, Chủ tịch VPA, cho biết: Thời gian tới, VPA sẽ tập trung thực hiện chiến lược phát triển kinh tế biển. Tăng cường các mối quan hệ, tham gia thực hiện tốt vai trò phản biện, tham mưu cho Nhà nước và bộ, ngành về cơ chế, quy định liên quan đến cảng biển. Hỗ trợ giải quyết khó khăn cho từng cảng thành viên, quan tâm đầu tư phát triển hệ thống cảng biển tại vùng ĐBSCL. Duy trì và phát triển các quan hệ đối ngoại hiện có, tham gia tích cực các sinh hoạt của Hiệp hội Cảng biển ASEAN (APA)... góp phần nâng cao năng lực cảng biển Việt Nam trong bối cảnh hội nhập sâu rộng vào nền kinh tế toàn cầu.

M.Hoa