

Kết nối hệ thống cảng và dịch vụ logistics trong phát triển kinh tế vùng Đông Nam Bộ

HỒ VIẾT CHIẾN*

Được đánh giá là một trong những vùng kinh tế năng động của cả nước, vùng Đông Nam Bộ có nhiều tiềm năng và lợi thế để phát triển các ngành công nghiệp, dịch vụ, thương mại, du lịch... đặc biệt là hệ thống cảng biển, cảng sông và dịch vụ logistics. Song, thực tiễn cho thấy, vùng Đông Nam Bộ cũng gặp không ít khó khăn, rào cản trong việc kết nối hệ thống cảng và dịch vụ logistics. Tình trạng này đòi hỏi các địa phương cần có những định hướng và giải pháp khắc phục để ngành dịch vụ của Vùng phát triển bền vững, đạt hiệu quả cao.

TIỀM NĂNG LỚN

Đông Nam Bộ được xem là vùng kinh tế năng động nhất và là đầu tàu kinh tế của cả nước, chiếm khoảng 40% GDP, đóng góp gần 60% thu ngân sách quốc gia. GDP tính theo đầu người cao gần gấp 2,5 lần mức bình quân cả nước, tính đến năm 2017 (Đức Trung, 2017).

Bên cạnh sự phát triển của nhiều ngành kinh tế mũi nhọn, như: công nghiệp, dịch vụ, thương mại, du lịch... vùng Đông Nam Bộ còn có nhiều tiềm năng và lợi thế trong việc phát triển hệ thống cảng biển, cảng sông và dịch vụ logistics. Nhóm cảng biển ở Đông Nam Bộ (nhóm 5) đóng vai trò quan trọng trong hệ thống cảng biển Việt Nam, đảm nhận thông qua khoảng 45% tổng lượng hàng khô cả nước, riêng hàng container đảm nhận chiếm khoảng 60% tính đến năm 2017 (Hà An, 2017). Đồng thời, vùng Đông Nam Bộ còn có đầy đủ các yếu tố để liên kết, phát triển và tham gia vào các chuỗi logistics toàn cầu.

Đây là những lợi thế cho phát triển kinh tế - xã hội toàn Vùng, tạo sự lan tỏa cho sự phát triển các vùng lân cận, như: Tây Nam Bộ, Nam Trung Bộ và cả vùng Tây Nguyên. Những tiềm năng và lợi thế để phát triển các loại dịch vụ, đặc biệt là dịch vụ logistics cho toàn vùng Đông Nam Bộ tập trung chủ yếu ở một số địa phương, như:

Bà Rịa - Vũng Tàu. Vùng biển tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có độ sâu trung bình khoảng 50m nước cách bờ 40-60 hải lý, nền đáy bằng phẳng, ít dốc. Bờ biển kéo dài từ xã Bình Châu đến huyện Cần Giờ (TP. Hồ Chí Minh) trên 110km và có 6 cửa lượng lạch. Với vị trí địa lý và các điều kiện tự nhiên thuận lợi, vùng biển Bà Rịa - Vũng Tàu có tiềm năng lớn để phát triển các cảng nước sâu cho tàu có trọng tải lớn, thuận lợi cho việc trung chuyển hàng hóa đi các nước trong khu vực và trên thế giới. Tính đến đầu năm 2018, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đã đưa vào khai thác 33 cảng biển, dự kiến sẽ nâng tổng số lên 35 cảng vào năm 2020 theo Quyết định số 3655/QĐ-BGTVT, ngày 27/12/2017 của Bộ Giao thông Vận tải phê duyệt về việc quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (nhóm 5) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Riêng khu vực Cái Mép - Thị Vải là một trong những bến cảng hoạt động nhộn nhịp và hiệu quả nhất của vùng Đông Nam Bộ, với 17 bến cảng được đưa vào khai thác, 7 bến cảng container đang hoạt động, tổng chiều dài cầu bến container là 4km (Yến Nhi, 2018). Hơn nữa, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu cũng đã ban hành Quyết định số 2495/QĐ-UBND, ngày 19/10/2015 về việc thành lập Tổ điều phối phát triển vùng kinh tế trọng điểm của Tỉnh giai đoạn 2015-2020, nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của hệ thống cảng biển trên địa bàn Tỉnh. Cụ thể, Tỉnh đã chỉ đạo đẩy nhanh tiến độ đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông kết nối các cảng biển, xúc tiến đầu tư Trung tâm Logistics Cái Mép Hạ và chú trọng cải cách các thủ tục hành chính trong lĩnh vực thuế và hải quan, góp phần cụ thể hóa mục tiêu phát triển kết nối các vùng kinh tế trọng điểm hiệu quả, bền vững hơn.

TP. Hồ Chí Minh. Hệ thống cảng khu vực TP. Hồ Chí Minh chủ yếu nằm trên sông Sài Gòn, sông Soài

* TS., Trưởng Cao đẳng Sư phạm Bà Rịa - Vũng Tàu | Email: hovietchien.c52@moet.edu.vn

Rap và khu vực sông Đồng Nai với số lượng là 11 cảng. Đầu tàu là cảng Sài Gòn, một trong những cảng biển lớn nhất nước về khối lượng hàng hóa thông qua. Cũng theo Quyết định số 3655/QĐ-BGTVT, công suất của hệ thống cảng TP. Hồ Chí Minh dự kiến sẽ đạt khoảng 15,65 triệu tấn/năm vào năm 2020; đến năm 2030 khoảng 30 triệu tấn/năm. Với công suất như trên, nhu cầu về các dịch vụ phục vụ cho các hoạt động cảng là rất lớn.

Tỉnh Đồng Nai và tỉnh Bình Dương đều là các tỉnh công nghiệp, có tốc độ phát triển kinh tế cao và tốc độ đô thị hóa nhanh. Do đó, nhu cầu vận tải hàng hóa đường thủy tại hai Tỉnh này đang rất lớn và tăng nhanh qua các năm. Tính đến năm 2017, hệ thống cảng sông trên địa bàn tỉnh Đồng Nai được quy hoạch với 44 cảng tại các tuyến sông Đồng Nai (9 cảng), sông Nhì Bè (9 cảng), sông Lòng Tàu (18 cảng) và sông Thị Vải (8 cảng). Trong đó, số lượng cảng đã được đầu tư đi vào hoạt động là 21 cảng, tập trung tại các khu công nghiệp trọng điểm của Tỉnh, như: TP. Biên Hòa, huyện Long Thành, huyện Nhơn Trạch (Đức Trí, 2018). Qua đó có thể thấy, tiềm năng phát triển hệ thống cảng và mạng lưới logistics ở Đồng Nai là rất lớn.

Tại tỉnh Bình Dương, với hệ thống đường bộ gần như đang bị quá tải, nhu cầu về vận tải đường thuỷ của Tỉnh đang trở nên cấp thiết. Do vậy, việc quy hoạch đầu tư và xây dựng hệ thống cảng sông trên địa bàn Tỉnh không chỉ nhận được sự quan tâm của Trung ương, mà còn được Tỉnh xác định là một trong những vấn đề trọng tâm trong phát triển kinh tế - xã hội của địa phương. Theo Quyết định số 1733/QĐ-UBND, ngày 28/06/2018 của UBND tỉnh Bình Dương về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết hệ thống cảng, bến thuỷ nội địa trên địa bàn Tỉnh đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030, Sở Giao thông Vận tải phối hợp với các sở, ngành liên quan, UBND các huyện, thị xã, thành phố thực hiện quy hoạch cảng thuỷ nội địa, gồm: 10 cảng hàng hóa, 01 cảng hành khách và 07 cảng chuyên dùng; xóa bỏ và mở mới một số bến hàng hóa; nâng cấp một số bến hành khách (Đoan Trang, 2018). Bảo đảm đáp ứng tốt nhu cầu sản xuất và lưu thông hàng hóa trong nước; xuất - nhập khẩu của vùng Kinh tế Trọng điểm phía Nam.

NHỮNG KHÓ KHĂN, BẤT CẬP

Tuy nhiên, việc kết nối hệ thống cảng và dịch vụ logistics vùng Đông Nam Bộ vẫn gặp phải một số khó khăn và bất cập, như:

- Việc khai thác công suất của hệ thống cảng trên địa bàn các địa phương trong Vùng bộc lộ nhiều mặt yếu kém về công tác quản lý, sự thiếu hụt về nhân lực trong lĩnh vực dịch vụ cảng, dịch vụ logistics..., đặc biệt là sự thiếu kết nối hệ thống cảng, cũng như các dịch vụ logistics.

- Thiếu các giải pháp vĩ mô để điều tiết hiệu quả hàng hóa giữa các cảng biển trong nhóm, dẫn đến tình trạng quá tải và ứ đọng hàng hóa tại cảng, nhất là tại cảng Cát Lái. Do đó, công suất khai thác hàng hóa tại

cảng này không đạt được hiệu quả cao.

- Sự phát triển chưa kịp thời của các dịch vụ hàng hóa gắn liền với sự kết nối cảng thiếu đồng bộ, gây không ít khó khăn cho các hoạt động phục vụ vận tải. So sánh trong giai đoạn 2013-2016, số lượng hàng hóa thông qua các cảng biển này dù có tăng lên, nhưng vẫn thấp hơn nhiều so với công suất thiết kế. Trên thực tế, tình hình khai thác cơ sở vật chất hạ tầng cảng biển của cả Vùng chưa đạt hiệu quả như mong muốn.

- Sự phối kết hợp giữa các địa phương trong việc điều phối luồng hàng hóa trong khu vực bị hạn chế, còn mang tính "cục bộ địa phương", "mạnh ai người đó làm" dẫn đến việc nơi này "đói" hàng, nhưng nơi kia lại không giải phóng hàng kịp dẫn đến ách tắc.

- Thủ tục thông quan cho hàng hóa vẫn còn rất chậm. Đơn cử như cảng Cái Mép - Thị Vải, thủ tục về hàng hóa kéo dài từ 10-15 ngày và khoảng 5 ngày tại cảng Cát Lái. So với các nước trong khu vực, như: Malaysia, Thái Lan, Hồng Kông, Singapore thì chỉ mất từ 1-2 ngày cho các thủ tục thông quan hàng hóa.

- Hệ thống hạ tầng kết nối cảng (chủ yếu hệ thống đường sông, đường bộ và đường sắt) và các dịch vụ hàng hóa tại cảng, đặc biệt là dịch vụ logistics ít được chú trọng, khiến nhiều cảng rơi vào thế bị "cô lập", đơn cử như cảng Cái Mép - Thị Vải. Dù được xem là cửa ngõ của vùng Đông Nam Bộ với lượng hàng hóa container thông qua đạt khoảng 1 triệu TEU mỗi năm, nhưng hệ thống kết cấu hạ tầng kết nối với cảng này vẫn chưa được phát triển và công tác phối hợp quản lý đầu tư chưa chặt chẽ và đồng bộ.

- Sự liên kết dịch vụ logistics, cũng như chuỗi cung ứng còn lỏng lẻo, thiếu phối hợp. Riêng mảng dịch vụ logistics, nhiều địa phương vẫn còn lúng túng, không biết giao cho đơn vị nào quản lý. Còn Trung ương, hiện đang giao cho Bộ Công Thương, tuy nhiên có nhiều lĩnh vực khác trong ngành logistics, như: vận tải biển, hàng không, đường bộ lại vẫn liên quan tới Bộ Giao thông Vận tải. Đây là hạn chế lớn đã kéo dài nhiều năm qua.

GIẢI PHÁP CẦN THỰC HIỆN

Để phát triển kết nối hệ thống cảng biển, cảng sông và dịch vụ logistics hiệu quả hơn, bền vững hơn nhằm thúc đẩy sự phát triển kinh tế - xã hội vùng Đông

Nam Bộ hiện nay, cần chủ động xây dựng các chính sách và giải pháp thích hợp, cụ thể là:

Một là, trong thời điểm hiện tại, Bộ Giao thông Vận tải cần phải có một giải pháp tổng thể và quyết liệt để quản lý đầu tư, khai thác hiệu quả. Trong đó, cần có các giải pháp vĩ mô để điều tiết hiệu quả hàng hóa giữa các cảng biển, cảng sông khu vực Đông Nam Bộ, tránh tình trạng cục bộ địa phương. Cần sắp xếp lại mạng lưới hệ thống cảng biển, cảng sông để khai thác tối đa công suất của các cảng, nhất là hệ thống cảng tại Bà Rịa - Vũng Tàu.

Hai là, cần nhanh chóng cải cách thủ tục hành chính, thủ tục hải quan, tạo điều kiện tốt nhất cho các cảng ở khu vực Cái Mép - Thị Vải trở thành cảng trung chuyển quốc tế, phục vụ hàng hóa của các nước trong khu vực và hàng hóa xuất

- nhập khẩu khu vực miền Bắc, miền Trung. Chính phủ cần ban hành quy chế đặc biệt cho khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu trong việc quy hoạch, quản lý, thu hút các nhà đầu tư. Các cơ quan liên quan nghiên cứu, báo cáo đề xuất việc giảm thuế cho vận tải thủy, ưu đãi về tiếp cận vốn ngân hàng cho đóng tàu, có cơ chế tài chính khuyến khích đào tạo, cũng như chế độ đãi ngộ đối với thuyền viên và nguồn nhân lực vận tải đường thủy, vận hành cảng và dịch vụ logistics.

Ba là, Bộ Giao thông Vận tải phối hợp với các bộ, ban ngành của Trung ương và các địa phương cần xây dựng những phương án cụ thể, chi tiết, có cơ sở thực tiễn và khoa học (có sự góp ý của các nhà tư vấn nước ngoài), xây dựng đề án về kết nối hệ thống đường bộ, đường sắt với đường hàng không, đặc biệt khi cảng hàng không quốc tế Long Thành đi vào hoạt động trong thời gian tới, cụ thể như sau:

Bốn là, các cơ quan nhà nước có thẩm quyền cần rà soát lại các văn bản pháp quy, điều chỉnh kịp thời những điểm chưa phù hợp, tạo điều kiện cho các doanh nghiệp đầu tư, hoạt động và phát triển hiệu quả dịch vụ logistics. Đẩy mạnh xúc tiến thu hút đầu tư phát triển các khu công nghiệp dọc Quốc lộ 51 để cung cấp hàng hóa tại chỗ cho các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải.

- UBND các tỉnh Đồng Nai, Bình Dương, Bình Phước, cần điều chỉnh, bổ sung quy hoạch các cảng cạn (Depot), container rỗng và các bãi xe tải để thuận lợi cho việc trao đổi và tổ chức vận tải hàng hóa đến các cảng trong Vùng.

Năm là, dựa trên đề xuất của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, Bộ Giao thông Vận tải cần nghiên cứu hình thành sớm mô hình “chính quyền cảng”. Bởi, mô hình này sẽ góp phần điều hành, kết nối, phối hợp, tháo gỡ khó khăn, hỗ trợ phát triển, nâng cao hiệu quả và năng suất cho cả cụm cảng trong Vùng. Đồng thời, Bộ Giao thông Vận tải cũng cần triển khai nghiên cứu mô hình cơ quan quản lý cảng để đảm bảo trong tương lai việc quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển sẽ đồng bộ với quy hoạch khác, như: giao thông kết nối, logistics, phát triển đô thị khu vực ven biển, khu vực các cụm cảng. □

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Bộ Giao thông Vận tải (2017). *Quyết định số 3655/QĐ-BGTVT, ngày 27/12/2017 về phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (nhóm 5) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*
2. UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu (2015). *Quyết định số 2495/QĐ-UBND, ngày 19/10/2015 về việc thành lập Tổ Điều phối phát triển vùng kinh tế trọng điểm của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu giai đoạn 2015-2020*
3. UBND tỉnh Bình Dương (2018). *Quyết định số 1733/QĐ-UBND, ngày 28/6/2018 về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết hệ thống cảng, bến thuỷ nội địa trên địa bàn tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030*
4. Hà An (2017). *Hệ thống cảng biển vùng Đông Nam Bộ thiếu gắn kết*, truy cập từ <http://baodauthau.vn/dau-tu/he-thong-cang-bien-vung-dong-nam-bo-thieu-gan-ket-56725.html>
5. Yên Nhi (2018). *Mở ra những “chương mới” cho cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu*, truy cập từ <https://baotainguyenmoitruong.vn/kinh-te/mo-ra-nhung-chuong-moi-cho-cang-bien-ba-ria-vung-tau-1250409.html>
6. Doan Trang (2018). *Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng, bến thuỷ nội địa trên địa bàn tỉnh Bình Dương đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030*, truy cập từ <https://www.binhduong.gov.vn/chinh-quyen-tin-chi-dao-dieu-hanh/2018/07/335-quy-hoach-chi-tiet-he-thong-cang-ben-thuy-noi-dia-tren-dia-ban-tinh-binh-duong-den-nam-2020-va-tam-nhin-den-nam-203>
7. Đức Trí (2018). *Đồng Nai mở “cánh cửa” kinh tế*, truy cập từ http://daibieunhandan.vn/ONA_BDT/NewsPrint.aspx?newsId=410224
8. Đức Trung (2017). *Đông Nam Bộ chậm hình thành một không gian kinh tế vùng thống nhất*, truy cập từ <http://www.sggp.org.vn/dong-nam-bo-cham-hinh-thanh-mot-khong-gian-kinh-te-vung-thong-nhat-471497.html>