



Phát triển cảng biển Việt Nam: Nhiều giải pháp nhằm hạn chế mất cân đối cung và cầu (01/2014)

Tiếp tục loạt bài [Bàn về công tác đầu tư và phát triển cảng biển Việt Nam](#), Thứ trưởng Bộ Giao thông Vận tải Nguyễn Văn Công đã có một số trao đổi với báo Sài Gòn Giải Phóng. Blog Quản Lý Đô Thị xin mạn phép trích đăng lại những ý kiến của ông xoay quanh vấn đề này, đặc biệt những vấn đề có liên quan đến Đề án Nâng cao hiệu quả quản lý, khai thác cụm cảng biển số 5 và khu cảng Cái Mép – Thị Vải.



Tiếp tục rà soát, giãn tiến độ đầu tư

Bộ GTVT sẽ triển khai thực hiện đề án Nâng cao hiệu quả quản lý, khai thác cụm cảng biển số 5 và khu cảng Cái Mép-Thị Vải, đã được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận, như thế nào? Việc gì sẽ được thực hiện đầu tiên? Giải pháp căn cơ nào sẽ được đưa ra?

Sau khi đề án **Nâng cao hiệu quả quản lý, khai thác cụm cảng biển số 5 và khu cảng Cái Mép – Thị Vải** được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận, ngày 22 tháng 10 năm 2013, Bộ Giao thông vận tải đã có Quyết định số 3304/QĐ-BGTVT phê duyệt đề án trong đó xác định 3 nhóm giải pháp chính để triển khai thực hiện bao gồm: Nhóm giải pháp về điều chỉnh cung cầu hàng hóa, bến cảng và phát triển cơ sở hạ tầng kết nối, nhóm giải pháp về chính sách phí, giá dịch vụ và nhóm giải pháp về quản lý hoạt động khai thác.

Thực tế, một số giải pháp trong các nhóm giải pháp trên, trong phạm vi thẩm quyền của mình, Bộ GTVT đã chủ động phối hợp cùng với các Bộ, ngành và địa phương liên quan triển khai cả trước khi đề án được Thủ tướng Chính phủ chấp thuận như việc phối hợp với các địa phương thực hiện rà soát các dự án đầu tư xây dựng cảng biển đang được xem xét cấp phép đầu tư, đã được cấp phép đầu tư, đang thực hiện đầu tư để điều chỉnh, giãn tiến độ **đầu tư xây dựng cảng** tổng hợp, container trong khu vực nhằm hạn chế tình trạng mất cân đối cung cầu trong [đầu tư cảng biển](#) cũng như việc đôn đốc triển khai các dự án di dời các cảng trên sông Sài Gòn và Nhà máy đóng tàu Ba Son, đôn đốc tiến độ triển khai một số dự án cơ sở hạ tầng kết nối tới khu cảng Cái Mép – Thị Vải; phối hợp với Bộ Tài chính để ban hành mức giá tối thiểu dịch vụ bốc dỡ container khu vực cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải, tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu tại Quyết định số 1661/QĐ-BTC ngày 15/7/2013.

Sau khi đề án được duyệt, các nhóm giải pháp đã được Bộ GTVT triển khai một cách đồng bộ, trong đó tập trung vào các giải pháp mang tính căn cơ nhất, không đòi hỏi kinh phí đầu tư từ nguồn vốn ngân sách đang rất khó khăn như: tiếp tục rà soát, giãn tiến độ và tạm dừng việc cho phép đầu tư các dự án cảng tổng hợp, container tại khu vực vượt quá nhu cầu [quy hoạch](#) trong giai đoạn ngắn hạn; phối hợp với Bộ Công thương để triển khai các giải pháp thu hút nguồn hàng quá cảnh của Campuchia, Thái Lan qua cảng biển Cái Mép – Thị Vải; xem xét cấp phép một số hãng tàu nước ngoài vận tải nội địa phân phối hàng cho tàu mẹ chở hàng hóa xuất nhập khẩu từ cảng biển Cái Mép – Thị Vải; nghiên cứu đề xuất giảm phí hoa tiêu, phí trọng tải và bảo đảm hàng hải; thành lập các đoàn công tác liên ngành để đôn đốc, giám sát việc triển khai thực hiện cơ chế giá tối thiểu dịch vụ bốc dỡ container; đôn đốc tiến độ các dự án kết cấu hạ tầng giao thông kết nối tới cảng biển Cái Mép – Thị Vải như dự án mở rộng Quốc lộ 51, tuyến đường liên cảng Cái Mép – Thị Vải, triển khai nghiên cứu giải pháp khai thác hiệu quả tuyến luồng sông Đồng Tranh nối cảng biển khu vực thành phố Hồ Chí Minh với các bến **cảng biển khu vực Cái Mép – Thị Vải** theo hình thức xã hội hóa, nghiên cứu tuyến vận tải thủy nội địa kết nối đồng bằng sông Cửu Long với cảng Cái Mép – Thị Vải nhằm giảm giá thành vận tải, giảm áp lực giao thông lên tuyến đường bộ... Việc triển khai đề án thời gian qua bước đầu đã đạt được những kết quả khả quan, tạo được niềm tin cho các nhà đầu tư, khai thác cảng và đã ghi nhận tín hiệu trở lại cảng Cái Mép – Thị Vải của nhiều hãng tàu, hãng vận tải biển lớn trong những ngày đầu năm 2014.

Trong thời gian tới, Bộ GTVT sẽ tiếp tục phối hợp Bộ, ngành, địa phương liên quan thực hiện đồng bộ các nhóm giải pháp của đề án để từng bước thu hút, nâng cao sản lượng hàng hóa, container

thông qua các cảng thuộc nhóm **cảng biển số 5** nói chung và bến cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải nói riêng một cách vững vàng và ổn định

Hiện nay, các địa phương trong vùng cụm cảng số 5 đều bị áp lực bởi các chỉ tiêu tăng trưởng của địa phương mình, do đó đều muốn giữ cảng, giữ nguồn hàng... Hậu quả, đang làm suy yếu hoạt động của cụm cảng số 5. Bộ GTVT có ý định giải quyết thực tại này như thế nào?

Cảng biển là cửa ngõ của nền kinh tế quốc gia, có vai trò đặc biệt quan trọng đóng góp vào nguồn thu ngân sách của các địa phương có cảng, do vậy việc các địa phương có sự quan tâm trong việc đầu tư, phát triển cảng biển, nâng cao sản lượng hàng hóa thông qua và hiệu quả khai thác cảng là hết sức đúng đắn, là điều đáng mừng, Bộ GTVT hoàn toàn ủng hộ. Tuy nhiên, việc phát triển cảng như thế nào, phân phối nguồn hàng như thế nào, đi tuyến vận tải nào sẽ tuân thủ theo quy luật của kinh tế thị trường và sự điều tiết của Nhà nước bằng công cụ kinh tế vĩ mô, trong đó công cụ trực tiếp, cơ bản nhất là quy hoạch chứ không phải địa phương muốn giữ là giữ. Mỗi cảng biển, bến cảng trong Nhóm cảng biển số 5 đã được xác định cụ thể công năng, vai trò trong hệ thống cảng biển quốc gia theo quy hoạch. Việc đầu tư, khai thác hiệu quả các cảng theo đúng quy hoạch vừa sẽ đảm bảo yêu cầu, chỉ tiêu tăng trưởng của các địa phương vừa đảm bảo sự phát triển ổn định, hiệu quả của các cảng biển, qua đó từng bước sẽ đạt được sự thuận lợi tối đa, chi phí tối thiểu cho từng tấn hàng xuất nhập khẩu của khu vực. Do vậy, giải pháp căn bản mà Bộ GTVT đã, đang và sẽ kiên định thực hiện đó là nâng cao chất lượng công tác lập quy hoạch và phối hợp chặt chẽ với các địa phương để tổ chức quản lý, thực hiện quy hoạch một cách nghiêm túc.

Xây dựng mô hình quản lý cảng phù hợp

Trong nghiên cứu của Tư vấn của Jica và tư vấn của Bộ GTVT về cụm cảng số 5, đều khuyên cụm số 5 nên nghiên cứu, học hỏi mô hình dời và phát triển cảng của Thái Lan. Ông nghĩ sao về những đề xuất này?

Tôi nghĩ đó là lời khuyên khá chính xác. Thực tế trong quá trình thực hiện chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ nghiên cứu mô hình quản lý cảng biển để đảm bảo sự thống nhất, đồng bộ trong **quản lý phát triển cảng biển của Việt Nam**, Bộ GTVT đã tổ chức khảo sát, nghiên cứu kinh nghiệm, thực tế mô hình quản lý cảng biển, di dời cảng biển của nhiều quốc gia phát triển cảng biển như Bỉ, Hà Lan, Singapore, Trung Quốc, Thái Lan... Trong đó, mô hình quản lý cảng biển tại Leamchabang, kinh nghiệm di dời cảng từ Bangkok ra Leamchabang của Thái Lan là trường hợp được xem là gần gũi nhất, có nhiều điểm chung hơn cả về tính chất, quy mô và đặc điểm tự nhiên, kinh tế – xã hội với điều kiện, tình hình **phát triển cảng tại Việt Nam** cũng như việc di dời các cảng trên sông Sài Gòn. Tuy nhiên, để có thể vận dụng, áp dụng tại Việt Nam vẫn cần nghiên cứu, điều chỉnh nhiều vấn đề cho phù hợp, Bộ GTVT vẫn đang tích cực chỉ đạo các cơ quan nghiên cứu tổng hợp, so sánh, đánh giá để [xây dựng](#) mô hình phù hợp.

Việc hoàn thiện hệ thống logistics, hệ thống hạ tầng giao thông phục vụ hoạt động của cụm cảng biển số 5 đã, đang và sẽ được Bộ GTVT triển khai như thế nào?

Hệ thống logistics bao gồm tổng hòa nhiều khâu dịch vụ, nhiều lĩnh vực, trong đó **dịch vụ logistics** trong lĩnh vực giao thông vận tải và hạ tầng giao thông chỉ là một khâu, một thành phần

trong đó. Cảng biển là cửa ngõ của nền kinh tế quốc gia, do vậy [phát triển các dịch vụ logistics](#) liên quan và kết nối tới cảng biển được xem là một trong những khâu quan trọng nhất của hệ thống. Nhận thức được vai trò, ý nghĩa của việc hoàn thiện dịch vụ logistics trong lĩnh vực [giao thông vận tải](#) nói chung và cảng biển nói riêng, hiện Bộ GTVT đã hoàn thành đề án phát triển logistics ngành giao thông vận tải giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 trình Thủ tướng Chính phủ cuối năm 2013. Đối với nhóm cảng biển số 5, ngay từ khi nghiên cứu lập quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển, Bộ GTVT đã phối hợp với các địa phương để quy hoạch quỹ đất phát triển các trung tâm logistics phục vụ hoạt động các cảng biển, bến cảng của khu vực. Ngoài ra, việc phát triển đồng bộ hạ tầng giao thông theo quy hoạch để kết nối hài hòa các phương thức vận tải, phát triển vận tải đa phương thức nhằm tận dụng tối đa ưu thế của các phương thức vận tải, giảm chi phí vận tải, **phát triển logistics** trong lĩnh vực vận tải cũng là mục tiêu cơ bản mà ngành giao thông vận tải đang nỗ lực thực hiện không chỉ đối với Nhóm **cảng biển số 5** mà cho cả hệ thống hạ tầng giao thông vận tải quốc gia.

An Nhiên
Theo SGGP