

Số: 2500 /CHHVN-VT&DVHH

Hà Nội, ngày 7 tháng 10 năm 2011

V/v Báo cáo kết quả tổ chức Hội nghị
nâng cao năng lực quản lý và khai thác
cảng biển tại khu vực Bà Rịa-Vũng Tàu

Kính gửi: Bộ Giao thông vận tải

Ngày 29/9/2011, Cục Hàng hải Việt Nam và UBND tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu phối hợp với Công ty Cổ phần Tư vấn Thiết kế Cảng - Kỹ thuật Biển (Portcoast) tổ chức tổ chức Hội nghị nâng cao năng lực quản lý và khai thác cảng biển tại khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu. Tại Hội nghị, các đại biểu đại diện cho các Bộ, ngành, hiệp hội và doanh nghiệp đã thảo luận đánh giá thực trạng tình hình quản lý và khai thác cảng biển, qua đó đưa ra các kiến nghị nhằm đánh giá hoạt động quy hoạch, quản lý và khai thác cảng biển quốc tế trong những năm gần đây và phương hướng phát triển bền vững theo định hướng Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 với nội dung cụ thể như sau:

I. ĐÁNH GIÁ CHUNG

Khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu là nơi có vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên rất thuận lợi để phát triển cảng. Với vị trí nằm khá gần với các tuyến trung chuyển hàng hóa quốc tế, có tuyến vận hành thường xuyên của các tàu "mẹ" giao lưu liên kết giữa các trung tâm kinh tế lớn của thế giới với nhiều cảng biển xếp dỡ container trong top 10 của thế giới (cảng Hongkong, cảng Singapore, cảng Thượng Hải - Trung Quốc, cảng Pusan - Hàn Quốc, cảng Kaoshiung - Đài Loan).

Đến nay, Cảng biển Vũng Tàu có 52 bến cảng biển; trong đó có 24 bến cảng biển đã hoàn thành và 27 bến cảng biển đang trong quá trình xây dựng và tiếp tục đầu tư 1 bến cảng biển Cái Mép Hạ với quy mô lớn cùng trung tâm Logistics. Chính phủ cũng xác định rõ nhiệm vụ và chức năng cho cảng biển là cụm cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế (loại IA), cho tàu có trọng tải 160.000 - 200.000 DWT vào cảng khu Vũng Tàu - Cái Mép và tàu có trọng tải 100.000 - 120.000DWT vào khu Thị Vải. Lượng hàng thông qua cảng biển liên tục tăng: đạt 31 triệu tấn trong năm 2009; đạt 37,1 triệu tấn trong năm 2010 và trong 8 tháng đầu năm 2011 đã đạt 35 triệu tấn. Hàng hóa của Việt Nam nay không phải quá cảnh

sang Singapore hay Hồng Kong mà đã có thể trực tiếp xuất khẩu từ Bà Rịa - Vũng Tàu tới cảng các lớn trên thế giới của Châu Âu và Hoa Kỳ.

II. NỘI DUNG HỘI NGHỊ

Hội nghị đánh giá khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu đang đứng trước nhiều cơ hội lớn, nhưng cũng chỉ ra nhiều mặt hạn chế trong quá trình khai thác cảng biển. Hội nghị thảo luận và thống nhất 4 nhóm vấn đề như sau:

2.1. Cơ sở hạ tầng giao thông

Giao thông kết nối với cảng cần được quan tâm đầu tư, các dự án giao thông huyết mạch có tác dụng hỗ trợ rất lớn cho các cảng biển như:

- Đường cao tốc TP. Hồ Chí Minh - Long Thành - Vũng Tàu.

- Tuyến đường sắt TP. Hồ Chí Minh - Biên Hòa - Vũng Tàu.

- Tuyến quốc lộ 51 là tuyến quan trọng nối hệ thống cảng với các khu vực trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam đã xuống cấp nghiêm trọng, hiện tại đang trong quá trình đầu tư nâng cấp, nhưng tiến độ triển khai quá chậm kéo dài làm ảnh hưởng đến khả năng lưu thông, trật tự an toàn giao thông và môi trường trên toàn tuyến.

- Cần xem xét, ưu tiên bố trí nguồn vốn cho dự án: Tuyến đường liên cảng Cái Mép-Vái; tuyến đường nối khu vực Cái Mép với quốc lộ 51 bằng nguồn vốn ODA được khởi công từ cuối năm 2008, hiện đã đưa 2 lần vào hoạt động, cần khẩn trương hoàn tất cả 4 làn đường.

- Các tuyến giao thông vẫn chưa được đầu tư theo quy hoạch được duyệt: tuyến chiến lược trong việc rút hàng của toàn khu vực cảng và các KCN của tỉnh; một số tuyến trục ngang kết nối khu vực Cái Mép với Quốc lộ 51 đi qua các khu dịch vụ hậu cần cảng biển như đường ĐT 991B, đường Phước Hòa - Cái Mép do thiếu nguồn vốn.

- Các tuyến giao thông thủy nội địa: kết nối để vận chuyển hàng hóa bằng đường thủy từ khu vực Cái Mép - Thị Vải đi các tỉnh lân cận, về các tỉnh miền Tây cũng chưa được qui hoạch, chính trị để tạo thành một mạng lưới đường thủy liên hoàn cho toàn khu vực.

- Mạng lưới kỹ thuật liên quan đến đồng bộ đầu tư hạ tầng cảng như hệ thống điện, nước, thông tin liên lạc v.v... cũng cần quan tâm.

2.2. An toàn hàng hải

- Bảo đảm năng lực vận tải tại khu vực cảng Cái Mép, tuyến luồng Thị Vải - Cái Mép hiện nay đã được nạo vét bằng nguồn vốn ODA Nhật Bản, trong đó đoạn đến Cái Mép là - 14,0 mét (Hệ hải đồ); đoạn đến cảng SP - PSA là - 12,0 mét, các đoạn nạo vét chính trị để phục vụ cho các cảng Tân Cảng - Cái Mép và cảng SITV

doanh nghiệp phải tự bỏ vốn đầu tư, các đoạn khác hầu như chưa được chính trị nạo vét.

- Tăng cường kiểm tra, giám sát trang thiết bị an toàn cho luồng như: phao tiêu, biển báo; có các biện pháp kiên quyết giải tỏa đặng đáy cá và các hoạt động đánh bắt cá trên luồng Vũng Tàu - Thị Vải; bắt buộc các sà lan chờ hàng hoặc sà lan thi công phải trang bị các thiết bị liên lạc VHF để liên lạc, bảo đảm an toàn hàng hải.

- Đề xuất phương án ban hành hải đồ khu vực để tích hợp với trang thiết bị hàng hải trên tàu nâng cao tính an toàn trong điều động phục vụ cho hoa tiêu và thuyền trưởng đặc biệt là các thuyền trưởng lần đầu tiên đến khu vực.

- Trang bị tàu cho lực lượng kiểm tra giám sát an toàn hàng hải trên luồng, đầu tư hệ thống VTS và yêu cầu tàu thuyền trong khu vực trang bị thiết bị GPS là một trong những yêu cầu thiết yếu.

2.3. Dịch vụ hỗ trợ khác và dịch vụ logistics

Các doanh nghiệp trong nước làm dịch vụ sau cảng trên địa bàn tỉnh còn phân tán, thiếu sự hợp tác trong tổ chức liên hoàn các loại hình dịch vụ logistics. Chưa có doanh nghiệp nào đủ sức tổ chức, điều hành toàn bộ quy trình hoạt động logistics.

- Cần rà soát lại quy hoạch tổng thể kinh tế - xã hội, quy hoạch sử dụng đất, quy hoạch xây dựng, quy hoạch giao thông nhằm khắc phục những bất cập về hạ tầng, bố trí quỹ đất, cho phát triển hạ tầng giao thông, vận tải, logistic; đồng thời chú ý đến quỹ đất sau cảng bảo đảm cho sự phát triển kinh tế cảng biển trong thời gian tới.

- UNND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu đề xuất cơ chế đặc biệt trong việc lập, phê duyệt quy hoạch phát triển logistics trên địa bàn tỉnh.

- Khuyến khích đầu tư vào cơ sở hạ tầng, dịch vụ dân sinh; có kế hoạch đào tạo nguồn nhân lực cho khai thác cảng biển, khai thác tàu và quản lý khai thác chuỗi cung ứng.

2.4. Về cơ chế chính sách

- *Mô hình quản lý*: Đề xuất nguyên cứu xây dựng cơ quan quản lý cảng đủ mạnh theo mô hình chính quyền cảng của các nước trên thế giới, phù hợp thực tiễn và áp dụng thí điểm tại khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu để điều hành và liên kết các cảng trong khu vực bảo đảm thống nhất quản lý toàn diện quy hoạch phát triển, nhu cầu thị trường, cạnh tranh giữa các cảng, quy hoạch nguồn nhân lực, ban hành các thể chế, quy định vận hành chung các cảng, v.v... Nghiên cứu khả năng xây dựng luật cảng biển riêng chi tiết hơn trong việc quản lý, điều hành và phát triển cảng

biển, đáp ứng vai trò quan trọng của cảng biển trong dây chuyền cung ứng dịch vụ lưu thông hàng hóa.

- *Cơ chế đặc thù*: đề xuất xây dựng quy chế đặc biệt cho khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu trong việc qui hoạch, quản lý, thu hút đầu tư, quản lý và khai thác cảng biển, Logistic. Chỉ có cơ chế thông thoáng, môi trường kinh doanh và đầu tư cởi mở, sự hỗ trợ mạnh mẽ từ cơ quan quản lý nhà nước, sự cam kết từ chính phủ thì vùng tài nguyên quốc gia này mới thực sự được khai phá và đem lại lợi ích cho quốc gia, cho doanh nghiệp và dân sinh.

+ Cần ban hành một mức giá sàn xếp dỡ áp dụng cho khu vực Cái Mép - Thị Vải, tăng tính điều tiết của nhà nước hiện tại mức giá xếp tại các cảng trong khu vực khoảng 40USD/cont40'. Các hãng tàu đang thu mức phí THC (Terminal Handling Charge - phí bốc xếp làm hàng tại cảng, mà mục đích là để hãng tàu thanh toán phí giá bốc xếp cho cảng biển) từ nhà xuất nhập khẩu đi các tuyến nội Á, châu Âu và châu Mỹ là 70USD/20ft, 115 USD/40ft. Như vậy nhà xuất khẩu vẫn phải trả phí THC cao, cảng biển Việt Nam thì chỉ thu được một nửa và hãng tàu nước ngoài lợi nhuận gần 100% từ phí này.

+ Các nhà khai thác cảng đang nỗ lực tìm cách giữ chân các hãng tàu kể cả các giải pháp chấp nhận lỗ, thì các hãng tàu - chủ yếu là các hãng tàu nước ngoài vẫn thu của các chủ hàng Việt Nam rất cao so với giá thị trường quốc tế, nhưng các hãng tàu lại chỉ phải trả cho các nhà khai thác cảng biển chưa đến ½ số thu đó. Trong khi đội tàu trong nước mới chỉ đáp ứng được từ 18% đến 20% nhu cầu vận chuyển hàng hóa thì việc thiếu liên kết giữa các nhà khai thác cảng biển với đội tàu trong nước đã làm suy yếu đáng kể tiềm lực quốc gia. Đây không chỉ là cơ hội để các hãng tàu nước ngoài làm giá, đôn các nhà khai thác cảng vào thế bất lợi làm chậm quá trình phát triển cảng biển Việt Nam.

+ Cần xây dựng công thông tin điện tử dùng chung cho các ngành (Hải quan, hàng hải, biên phòng v.v...) nhằm đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính cho tàu ra vào cảng, thủ tục hàng hóa xuất nhập khẩu từ khâu xếp dỡ, giao nhận hàng; cơ chế khuyến khích các doanh nghiệp cảng biển nhanh chóng áp dụng trao đổi dữ liệu điện tử EDI như kiểu Portnet của Singapore (cảng biển, chủ hàng, chủ tàu, hải quan và các cơ quan nhà nước có liên quan).

+ Tiếp tục áp dụng Thông tư số 164/2010/TT-BTC ban hành ngày 25/10/2010 về giảm phí, lệ phí cho các tàu vào khai thác tại khu vực Cái Mép - Thị Vải và áp dụng cả tàu gom hàng (feeder) chờ hàng chuyển tải nhỏ hơn 50.000GT.

III. ĐỀ XUẤT, KIẾN NGHỊ

Đề tạo điều kiện cho các doanh nghiệp cảng biển hoạt động hiệu quả, góp phần từng bước xây dựng được một hệ thống cảng biển đáp ứng các tiêu chuẩn

quốc tế đủ sức cạnh tranh với các cảng biển trong khu vực, Cục Hàng hải Việt Nam kính đề nghị Bộ Giao thông vận tải như sau:

1. Kiến nghị Bộ Tài chính sửa đổi Quyết định số 98/2008/QĐ-BTC ngày 04/11/2008 của Bộ Tài chính để giảm phí trọng tải, phí bảo đảm hàng hải, phí hoa tiêu theo mức được quy định tại Thông tư số 164/2010/TT-BTC ngày 25/10/2010 để áp dụng cho tàu thủy chở hàng container (áp dụng cho tàu có dung tích trên hoặc dưới 50.000 GT) hoạt động hàng hải quốc tế tại khu vực Cái Mép - Thị Vải.

2. Kiến nghị với Chính phủ xem xét, ban hành quy định quản lý giá sàn dịch vụ xếp dỡ container tại khu vực Cái Mép - Thị Vải.

3. Nghiên cứu cơ chế quản lý, đầu tư khai thác nhằm phát triển cảng biển theo mô hình chính quyền cảng nhằm thống nhất quản lý từ khâu lập quy hoạch, đến quản lý kinh doanh khai thác.

4. Ưu tiên đẩy nhanh tiến độ thi công các dự án giao thông đường bộ kết nối với cảng quan trọng như tuyến quốc lộ 51 là tuyến quan trọng nối hệ thống cảng với các khu vực trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam; tuyến đường liên cảng Cái Mép - Thị Vải v.v... nhằm tăng cường khả năng lưu thông hàng hóa tại khu vực.

5. Ưu tiên bố trí nguồn vốn thực hiện dự án công thông tin điện tử dùng chung nhằm đẩy mạnh cải cách thủ tục hành chính tại cảng biển.

Cục Hàng hải Việt Nam kính báo cáo và đề nghị Bộ Giao thông vận tải xem xét giải quyết./.

Nơi nhận:

- Như trên;
- TTr Nguyễn Hồng Trường (để b/c);
- UBND tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu;
- Các Vụ: VT, KHĐT (để b/c);
- Cục trưởng (để b/c);
- Các cơ quan, đơn vị dự họp;
- Lưu: VT, VT&DVHH.

**KT. CỤC TRƯỞNG
PHÓ CỤC TRƯỞNG**



Bùi Thiên Thu