



Quy hoạch cảng biển Việt Nam tránh lặp lại vết xe đổ

DIỆP VĂN SƠN

Tư duy quy hoạch, kế hoạch của các cơ quan chức năng nước ta thoát thai từ một nền sản xuất nhỏ, manh mún, bị ảnh hưởng sâu sắc của cơ chế bao cấp nên sẽ không tránh khỏi những bất cập khi tiến hành quy hoạch, làm kế hoạch dài hạn khi bắt đầu chuyển đổi từ nền kinh tế bao cấp sang nền kinh tế mở cửa theo định hướng thị trường. Trong thực tế đây có thể thấy những bài học đắt giá về quy hoạch, chẳng hạn như quy hoạch nhà máy đường là nên quy hoạch có vùng nguyên liệu cho nó, chúng ta đã từng thấy nhà nhà, tỉnh tỉnh làm nhà máy bia, làm xi măng lò đứng, làm cảng biển...

Manh mún tại khu vực TP.HCM

Đối với cảng biển, chỉ tính riêng khu vực TP.HCM chưa đầy 18 km đã có trên dưới chục cảng của các ngành các cấp khác nhau mọc lên như: Cảng Sài Gòn, Tân Cảng, cảng Rau quả, Bông Sen (Lotus), Bến Nghé, Sài Gòn Petro, Xăng dầu Cát Lái, Gemadept, Biển Đông, VICT, Xăng dầu Nhà Bè...

Điều này không thể tránh khỏi những hệ lụy tiêu cực tranh giành thị phần bằng những phương cách phi thị trường, hạ giá cước, chiêu dụ khách hàng bằng cách trả hoa hồng rất tùy tiện như trước đây, không tránh khỏi tiêu cực, lợi dụng...

Sự manh mún và chèn lệch về năng lực tiếp nhận hàng hoá thấy rất rõ qua các số liệu thống kê. Thí dụ số

liệu năm 2006 cho thấy Tân Cảng và Cảng Sài Gòn mỗi cảng tiếp nhận trên 1.900 tàu trong khi các cảng Tân Thuận Đông chỉ có 103 tàu, Rau quả 186 tàu, Lotus 341 tàu... Rõ ràng ở đây thiếu vắng cảng trọng điểm quốc gia mà hầu hết các nước nào trên thế giới đều có.... Hoặc thiếu vắng quy hoạch có tầm nhìn chiến lược.

Theo quy hoạch đến năm 2010 thì khả năng hàng hoá thông qua các cảng là 100 triệu tấn. Tuy nhiên, hiện nay con số thực tế đã vượt quá xa dự báo. Cụ thể năm 2006 lượng hàng hoá thông qua các cảng đã lên trên 154 triệu tấn tăng 11,2% so với năm 2005. Trong đó hàng container đạt 3,42 triệu TEUs tăng 11,84% so với năm 2005, riêng Tân Cảng SG đã xếp dờ

1,47 triệu tấn, trong khi dự báo các đơn vị tư vấn trong nước và nước ngoài đến năm 2010 container qua cảng SG là 2 triệu TEUs thực tế năm 2007 sẽ đạt 2,5 triệu TEUs.

Quy hoạch cảng biển cho Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam của Chính phủ ban hành năm 2005 đã dự đoán tổng khối lượng hàng khô đi qua các cảng khu vực là 52,9 triệu tấn vào năm 2010 chưa bao gồm chất lỏng và hành khách. Đến năm 2005 khối lượng hàng hoá qua các cảng chính trong khu vực TP.HCM là 35 triệu tấn trong đó có 2,2 triệu TEUs hàng container...Nếu cộng thêm hàng hoá qua các cảng nhỏ trong khu vực thì sẽ vượt xa con số này.

Các chuyên gia dự báo với tốc độ tăng trưởng hàng năm là 15% thì tổng nhu cầu đến năm 2010 sẽ đạt 70 - 80 triệu tấn. Như vậy chỉ riêng Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam sẽ thiếu 20-30 triệu tấn, yêu cầu này trở nên càng thẳng thừng từ năm 2007 -2010. Tình trạng này có thể gây ảnh hưởng cho nhiều lĩnh vực kinh tế nhất là lĩnh vực xuất khẩu.

Kinh nghiệm quy hoạch ở các nước đang phát triển cho thấy các nước thực hiện phương thức "Quy hoạch mở", dài hạn có bước đi, vì thực hiện phương thức này tránh được bị động đối với sự bùng nổ kinh tế khi công tác dự báo còn yếu kém thiếu kinh nghiệm.

Hoạt động cảng gắn liền với các dịch vụ kèm theo như dịch vụ logistics, và dịch vụ này hiện nay cũng rơi vào tình trạng manh mún và chập chững. Theo số liệu thống kê thì tại VN có khoảng 500 -600 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics, và có hiện tượng "nhà nhà làm logistics và người người làm logistics..."

Tuy nhiên một số ít doanh nghiệp lớn chỉ đạt đến việc cung cấp dịch vụ logistics thứ 3, tức là cung cấp dịch vụ làm cầu nối giữa nhà cung cấp và người sử dụng, chúng ta còn thiếu dịch vụ trọn gói "Door to Door" cho

hàng hóa xuất nhập khẩu. Dịch vụ trọn gói là dịch vụ Logistics thứ tư (dịch vụ trọn gói là một chuỗi liên tục đảm bảo hàng hóa được vận chuyển trọn gói từ nhà sản xuất - vận tải - người tiêu dùng...)

Rõ ràng là quy hoạch cảng biển và các dịch vụ kèm theo (dịch vụ logistics) trong thời gian qua chưa có một chiến lược quốc gia có tầm nhìn bao quát và dài hạn phát triển hệ thống cảng biển ở VN.

Để khắc phục tình trạng trên, thiết nghĩ việc quy hoạch phát triển cảng biển cần có sự tham vấn rộng rãi ý kiến của đại diện các bên có liên quan như Hiệp hội Cảng biển, hãng tàu, các nhà sản xuất, nhà xuất nhập khẩu lớn ... đồng thời cần tham khảo kinh nghiệm quốc tế trong lĩnh vực này.

Tình trạng manh mún sẽ lặp lại tại khu vực Cái Mép?

Được biết vừa qua, Chính phủ đã ban hành phê duyệt chi tiết nhóm cảng biển khu vực TP.HCM - Đồng Nai- Bà Rịa Vũng Tàu (nhóm cảng biển số 5) đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 (QĐ số 791 QĐ-TTg).

Ngay sau khi quy hoạch chi tiết trên được phê duyệt, nhiều nhà đầu tư nước ngoài đã quan tâm đặc biệt đầu tư vào hệ thống cảng Thị Vải- Cái Mép. Hiện nay đã có 26 dự án cảng được chấp thuận đầu tư dọc theo sông Thị Vải. Điều này không khỏi gây ra sự lo ngại có căn cứ về tình trạng "manh mún" sẽ được lặp lại với mức độ sâu sắc hơn!

Trước mắt có thể thấy ngay thực trạng thiếu đồng bộ cũng như thiếu một "nhạc trưởng" chỉ huy cho khu vực này. Nhiều nhà đầu tư xây dựng cảng đang "ngần ngại" vì các dự án cảng có thể hoàn thành trước khi có đường giao thông vào cảng hoặc tình trạng cảng chờ đường?

Đầu tháng 6.2007 trong chuyến khảo sát tình hình triển khai xây dựng cảng biển tại Vùng kinh tế

trọng điểm phía Nam, đoàn công tác của Chính phủ nhận thấy tại tỉnh Đồng Nai, Bà Rịa- Vũng Tàu và TP.HCM các doanh nghiệp vẫn chưa triển khai dự án xây dựng cảng biển. Trong buổi làm việc với đoàn công tác của Chính phủ, các doanh nghiệp cảng biển và địa phương trên đã đề nghị cần có sự quan tâm đầu tư vốn xây dựng hạ tầng cơ sở trước khi các doanh nghiệp tiến hành xây dựng các cảng mới này.

Thiết nghĩ, trước mắt cần tích cực triển khai để khắc phục các trở ngại như sau:

- Nhanh chóng phát triển đồng bộ các công trình hạ tầng ngoài hàng rào cảng..để khi các cảng hoàn thành có thể đưa vào sử dụng ngay, không phải chờ đợi các công trình hạ tầng khác

- Cần khắc phục sự chậm trễ trong việc giải phóng mặt bằng. Việc đền bù và giải phóng mặt bằng do chính quyền địa phương thực hiện thường kéo dài gây chậm trễ cho việc thi công cảng biển.

- Xây dựng cơ chế phối hợp trong việc xây dựng cảng đặc biệt như các dự án cảng xây dựng ở khu vực Cái Mép - Thị Vải hiện có 2 cảng ODA do Nhà nước đầu tư và 3 cảng khác do khu vực tư nhân đầu tư. Nếu các bên có sự phối hợp với nhau thì có thể tiết kiệm nhiều chi phí cho những công việc có thể làm chung được.

- Việc quản lý cảng còn rất yếu, thiếu sự hợp tác và phối hợp giữa các cảng trong cùng một khu vực. Cần có quy định tổ chức như một "Nhạc trưởng" để quản lý chung đối với mỗi cụm cảng trong từng khu vực bao gồm đại diện cơ quan quản lý và đại diện các cảng. Tổ chức này sẽ đưa ra các quy định chung như khung giá, các biểu mẫu chung... cho các cảng. Lúc này thiết nghĩ không ai khác hơn là Hiệp hội Cảng biển VN (VPA), Hiệp hội VPA nên phát huy hết trách nhiệm của một hiệp hội ngành nghề phải đứng ra chủ động gánh vác trọng trách quan trọng này ■