

# PHÁT HUY LỢI THẾ, ĐƯA NHÓM CẢNG BIỂN ĐÔNG NAM BỘ TRỞ THÀNH TRUNG TÂM DỊCH VỤ KINH TẾ BIỂN CỦA CẢ NƯỚC

TRƯƠNG ĐỨC THUẬN\* - PHẠM QUANG GIÁP\*\*

*Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (nhóm cảng biển số 5) có vai trò đặc biệt quan trọng trong việc thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của vùng Đông Nam Bộ và cả nước, bởi nhiều năm qua nhịp độ tăng trưởng hàng hóa nơi đây luôn đứng top đầu trong cả nước. Tuy nhiên trước xu thế mới, làm thế nào để nhóm cảng biển này phát huy hơn nữa tiềm năng, lợi thế của mình là câu hỏi lớn và cần những giải pháp thiết thực.*

## Vai trò của cảng biển và những chủ trương đúng đắn

Theo thống kê của Viện Kinh tế Việt Nam, hiện nay trên thế giới, 80% khối lượng hàng hóa trao đổi thương mại giữa các quốc gia là do ngành vận tải biển đảm nhận. Còn ở nước ta, với 90% lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu hằng năm được thông qua hệ thống cảng biển; mỗi cụm cảng ở từng vùng miền đảm nhận chuyên chở hàng hóa, trao đổi thương mại cho cả một vùng kinh tế. Chính vì lẽ đó, chỉ cần nhìn sự tấp nập hay đìu hiu của hệ thống cảng biển với kho bãi, hàng hóa xuất nhập khẩu sẽ “bắt mạch” được “nhịp thở” kinh tế của quốc gia. Các chuyên gia kinh tế cho rằng, đối với một nước có tiềm năng về biển thì chỉ cần nhìn vào hệ thống cảng biển sẽ biết được “sức khỏe” của nền kinh tế nước đó “mạnh hay yếu”.

Việt Nam là một quốc gia có tiềm năng và lợi thế về biển, để tiếp tục phát huy thế mạnh này, ngày 24-12-2009, Thủ tướng Chính phủ

đã ra Quyết định số 2190/QĐ-TTg về phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030 với 6 nhóm cảng biển. Theo tinh thần đó, quan điểm phát triển được nêu rõ là: Tận dụng tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên để phát triển toàn diện hệ thống cảng biển, đột phá đi thẳng vào hiện đại, nhanh chóng hội nhập với các nước tiên tiến trong khu vực về lĩnh vực cảng biển nhằm góp phần thực hiện mục tiêu của Chiến lược Biển Việt Nam đến năm 2020, từng bước đưa kinh tế hàng hải trở thành mũi nhọn hàng đầu trong lĩnh vực kinh tế biển, đồng thời góp phần củng cố an ninh, quốc phòng của đất nước. Đến ngày 27-12-2017, Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 3655/QĐ-BGTVT về “Phê duyệt quy hoạch chi tiết cảng biển

\* Tạp chí Cộng sản

\*\* ThS, Tổng công ty Bảo đảm an toàn hàng hải Miền Nam

Đông Nam Bộ (Nhóm 5) giai đoạn 2020, định hướng đến năm 2030". Trong 6 nhóm cảng biển, nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (Nhóm 5) gồm có: Thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai, Bình Dương cùng các cảng trên sông Soài Rạp thuộc hai tỉnh Long An và Tiền Giang.

Đặc biệt, ngày 22-10-2018, Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương khóa XII đã ban hành Nghị quyết về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 (Nghị quyết số 36-NQ/TW), trong đó định hướng: Vùng biển và ven biển Đông Nam Bộ (Bà Rịa - Vũng Tàu - Thành phố Hồ Chí Minh) phát triển cảng biển công-ten-nơ quốc tế, dịch vụ hậu cần cảng biển, dịch vụ bảo đảm an toàn hàng hải, công nghiệp khai thác, chế biến dầu khí, công nghiệp hỗ trợ và các dịch vụ ngành dầu khí. Hướng tới xây dựng cảng biển Đông Nam Bộ phát triển thành cảng cửa ngõ quốc tế, cảng đầu mối khu vực hiện đại nhằm thu hút một phần lượng hàng hóa trung chuyển trong khu vực, đáp ứng xu thế phát triển của ngành vận tải biển Việt Nam và thế giới.

Theo quy hoạch, cảng biển Đông Nam Bộ sẽ bảo đảm thông quan lượng hàng hóa tại các thời điểm như sau: Vào năm 2020 đạt khoảng từ 238 đến 247,8 triệu tấn; năm 2025 khoảng từ 294,1 đến 316,4 triệu tấn và đến năm 2030 đạt khoảng từ 358,5 đến 411,5 triệu tấn. Trong đó, riêng hàng công-ten-nơ: Vào năm 2020 đạt từ 9,72 đến 10,54 triệu TEU; năm 2025 đạt từ 13,23 đến 14,99 triệu TEU (sức chứa công-ten-nơ); năm 2030 đạt từ 17,41 đến 20,45 triệu TEU; khả năng tiếp nhận được các tàu vận tải biển như sau: Tàu bách hóa, tàu hàng rời có trọng tải từ 10.000

tấn đến trên 100.000 tấn, tàu chở hàng công-ten-nơ có trọng tải tương đương từ 10.000 tấn đến trên 100.000 tấn, tàu chuyên dùng chở dầu thô đến 300.000 tấn, tàu chở sản phẩm dầu có trọng tải từ 10.000 tấn đến 50.000 tấn, tàu khách có sức chở đến 6.000 hành khách; đối với hành khách du lịch đường biển qua cảng, dự kiến đạt: từ 187,4 đến 271,1 nghìn lượt khách vào năm 2020; từ 307,4 đến 705,8 nghìn lượt khách vào năm 2030.

Có vai trò quan trọng nhất trong 6 nhóm cảng biển trên phạm vi cả nước, hằng năm, nhóm cảng biển Đông Nam Bộ đảm nhận khoảng 45% tổng khối lượng hàng hóa và trên 60% lượng công-ten-nơ thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam. Trong nhóm cảng biển Đông Nam Bộ, cụm cảng khu vực Thành phố Hồ Chí Minh và cụm cảng tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có vai trò quan trọng nhất.

### Những thành quả đáng khích lệ

Trong những năm gần đây, hệ thống cảng biển Đông Nam Bộ đã từng bước được đầu tư, phát triển đồng bộ, hiện đại để hội nhập với các nước tiên tiến trong khu vực về lĩnh vực cảng biển, góp phần thực hiện mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, đưa kinh tế hàng hải trở thành mũi nhọn hàng đầu trong năm lĩnh vực kinh tế biển, cũng như góp phần củng cố an ninh, quốc phòng của đất nước.

Theo thống kê, cảng biển Đông Nam Bộ đa số đều là cảng chuyên dụng, do vậy điểm nổi bật thời gian qua là, cùng với việc di dời, xây dựng các cảng, thì hạ tầng kết nối, như đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, luồng hàng hải được quan tâm đầu tư hơn. Năm 2014 sản lượng hàng thông qua nhóm cảng biển số 5 đạt 162 triệu tấn, tăng 14%

(chiếm 44%), riêng khu vực Thành phố Hồ Chí Minh đạt 4,98 triệu TEU, tăng 14,8%; khu vực Cái Mép - Thị Vải, sau thời gian triển khai đề án “Nâng cao hiệu quả khai thác Nhóm cảng biển số 5” đã có chuyển biến tích cực, lượng hàng hóa thông qua khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu năm 2014 đạt 59,3 triệu tấn, tăng hơn 20% so với năm 2013, trong đó riêng hàng công-ten-nơ đạt 1,15 triệu TEU, tăng 27,0%. Từ năm 2011, cảng Đồng Nai đã đưa dịch vụ khai thác công-ten-nơ vào hoạt động với nhiều trang thiết bị hiện đại, nên sản lượng hàng công-ten-nơ tăng 66% so với cùng kỳ những năm trước, đó là một trong những động lực làm cho tổng sản lượng xếp dỡ hàng hóa năm 2011 đến năm 2013 qua cảng Đồng Nai đạt gần 9,5 triệu tấn.

Vừa qua, sau khi di dời toàn bộ hệ thống quy mô cảng nội đô của Thành phố Hồ Chí Minh, đến nay Nhóm cảng biển số 5 đã được đầu tư phát triển theo mô hình hiện đại, là đầu mối khu vực và quốc tế trong trung chuyển hàng hóa, hiện nay số bến cảng đã đưa vào khai thác đạt 74/151 bến với chiều dài 23,8km và diện tích hạ tầng trên 1.200ha/2.779ha theo quy hoạch. Với việc đầu tư và đưa vào sử dụng nhiều công trình hạ tầng giao thông trọng điểm, như Tân Cảng - Hiệp Phước, dự án nạo vét luồng Soài Rạp giai đoạn 2 hoàn thành, đưa vào khai thác từ năm 2014 đã góp phần nâng sản lượng hàng hóa thông qua các cảng trên luồng Soài Rạp... Hay bến cảng Cái Mép Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu) đầu tư hiện đại để tiếp nhận các tàu công-ten-nơ lớn nhất hiện nay, góp phần đưa cảng biển Việt Nam trở thành mắt xích trong chuỗi hàng hải toàn cầu.

Tại hội nghị thường niên vào tháng 10-2019, Hiệp hội Cảng biển Việt Nam

(VPA) cho biết: Trong khi lượng hàng hóa thông qua các cảng ở khu vực miền Bắc và đồng bằng sông Cửu Long giảm thì lượng hàng thông qua nhóm cảng biển Đông Nam Bộ lại tăng cao. Riêng hàng công-ten-nơ qua cảng Cái Mép - Thị Vải tăng 21% trong năm 2018, tăng 26% 6 tháng của năm 2019. Cũng theo VPA khi cảng hàng không quốc tế Long Thành hình thành và kết nối với cụm cảng Cái Mép - Thị Vải thì khu vực này sẽ trở thành trung tâm hàng hải, hàng không tầm cỡ quốc tế.

Từ năm 2010 đến nay, sản lượng hàng hóa thông quan tại cảng biển Đông Nam Bộ tăng vào hàng nhanh nhất châu Á. Với những kết quả đạt được có thể thấy rằng, việc quy hoạch nâng cao năng lực nhóm cảng biển số 5 đã từng bước phát huy, mang lại hiệu quả thiết thực.

### Những bất cập cần sớm tháo gỡ

Bên cạnh những thành tựu đạt được, xét về tiềm năng, nhóm cảng biển Đông Nam Bộ vẫn còn nhiều bất cập, hạn chế, đó là: Hệ thống hạ tầng kỹ thuật ngoài cảng, nhất là hệ thống đường bộ kết nối và dịch vụ logistic (giao nhận vận chuyển hàng hóa, dịch vụ hải quan, kho vận và phân phối hàng hóa,...) chưa đồng bộ, “cảng treo” vì đường kết nối kém hoặc xe chuyển tải không thể tiếp cận; thiếu cảng cạn, đầu mối tiếp nhận ngay ở những cảng lớn như Cái Mép - Thị Vải, Hiệp Phước,... Do kết nối hạ tầng giao thông còn yếu, thiếu giải pháp vĩ mô để điều tiết hiệu quả, nên hàng hóa vẫn tập trung rất nhiều tại cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh, nhất là ở cảng Cát Lái ngày càng quá tải gây ùn tắc giao thông nghiêm trọng, trong khi các cảng công-ten-nơ khác chỉ khai thác 5% - 21% công suất.

Theo thống kê, cảng Cái Mép - Thị Vải đi vào hoạt động từ 2009 đến nay, đã thu nộp ngân sách Nhà nước đạt trên 90.000 tỷ đồng, trung bình một năm nộp 12.000 tỷ đồng. Trong khi đó, tổng vốn đầu tư xây dựng cảng Cái Mép - Thị Vải chỉ 84.000 tỷ đồng, vốn nhà nước khoảng 5.700 tỷ đồng. Và, tuy doanh thu lớn nhưng công suất khai thác cụm cảng Cái Mép - Thị Vải mới đạt 40%, trong khi đây là một trong 19 cảng nước sâu lớn nhất thế giới, là cảng trung chuyển trong khu vực, có thể đón những tàu trọng tải lớn, công suất vận chuyển khoảng 18.000 container-nơ 20 feet, quá cảnh đến tất cả các quốc gia trên thế giới. Như vậy, nghịch lý ở chỗ, nhóm cảng biển này có đóng góp khá lớn cho ngân sách nhưng việc phân bổ nguồn lực để nâng cấp chưa tương xứng nên chưa thể có hệ thống giao thông kết nối. Hay một nguyên nhân quan trọng khác là do “điều phối luồng hàng hóa trong khu vực bị hạn chế, mang tính cục bộ”, dẫn đến việc nơi này “đói” hàng nhưng nơi kia lại không giải phóng hàng kịp dẫn đến ách tắc, nên nhiều cảng ở khu vực này hoạt động chưa hết công suất. Trong khi đó, chi phí logistic cao, đang làm giảm sức cạnh tranh của hàng Việt Nam, đó là chưa kể những hoạt động của các cảng biển khu vực Cát Lái, Thành phố Hồ Chí Minh, đang tạo áp lực rất lớn lên hệ thống giao thông của Thành phố. Điều đáng nói nữa là, sự phối hợp giữa các địa phương khi triển khai một số dự án cũng chưa tốt, nhất là trong vấn đề bảo vệ môi trường, phân luồng vận tải; công tác giải phóng mặt bằng, di dời, những bất cập trong quá thực hiện quy hoạch; đầu tư thiếu đồng bộ, vốn đầu tư cho hạ tầng cảng biển và hạ tầng kết nối cảng đang gặp rất nhiều khó khăn, chưa có

mô hình quản lý cảng hợp lý; việc tạo nguồn vốn từ chuyển đổi công năng cảng cũ để đầu tư kết cấu hạ tầng cảng mới cũng còn chậm trễ, gây khó khăn cho mục tiêu chung.

Những bất cập trên đây đã làm cho hệ thống nhóm cảng biển Đông Nam Bộ thiếu các điều kiện bảo đảm hoạt động khai thác thuận lợi, khó thu hút luồng hàng hóa vận tải quốc tế trung chuyển, ảnh hưởng tới hiệu quả kinh tế của các dự án cũng như phát triển mục tiêu quy hoạch chi tiết toàn bộ cụm cảng khu vực.

### **Cần thực hiện đồng bộ các giải pháp**

Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ đã, đang khai thác tuyến vận tải đi thẳng châu Âu và hai bờ Đông và Tây của nước Mỹ, tạo tiền đề thu hút hàng hóa trung chuyển tại Việt Nam nói chung, là động lực thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội của vùng kinh tế động lực Đông Nam Bộ nói riêng. Nhằm góp phần thực hiện tốt Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 mà Nghị quyết số 36-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII đề ra, trong thời gian tới các bộ, ngành và địa phương nằm trong nhóm cảng biển Đông Nam Bộ có thể lưu ý đến những giải pháp đồng bộ sau:

*Một là*, các địa phương cần rà soát lại các dự án trên tiêu chí bảo đảm tính khả thi, xây dựng đề án mô hình quản lý cảng; huy động mọi nguồn lực trong và ngoài nước để phát triển cảng biển; đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển, không chỉ đối với cầu bến cảng mà cả hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển, như luồng tàu, đê ngăn sóng, chắn cát, hệ thống đường giao thông, hệ thống điện nước nối cảng.

*Hai là*, khuyến khích xây dựng bến cảng, khu bến cảng phục vụ chung tại các khu kinh tế, công nghiệp để nâng cao hiệu quả đầu tư bến cảng và hiệu quả sử dụng đường bờ làm cảng. Quỹ đất dành cho phát triển cảng bảo đảm chiều rộng từ 500m - 700m dọc các sông lớn có tiềm năng phát triển cảng (Cái Mép - Thị Vải, Soài Rạp, Lòng Tàu, Nhà Bè, Đồng Nai...); dành quỹ đất thích hợp để xây dựng trung tâm phân phối hàng hóa với chức năng đầu mối dịch vụ logistic; tăng cường kết nối vận tải thủy nội địa, giảm chi phí logistic. Phát triển các cảng cạn kết hợp thực hiện dịch vụ logistic theo Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng cạn Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Phát triển hệ thống công trình phụ trợ (kho, bãi, bãi đậu xe...) tại các khu công nghiệp, trung tâm lô-gíc-ítíc phù hợp với quy hoạch phát triển giao thông các địa phương.

*Ba là*, trên cơ sở khả năng của địa phương trong nhóm cảng biển Đông Nam Bộ cần có sự hợp tác giải quyết tốt hệ thống giao thông, cả đường bộ lẫn đường thủy tới các bến cảng. Đồng thời, quy hoạch phát triển cảng biển cần tính tới yếu tố kết nối, liên thông trong khu vực để bảo đảm quy mô và sự bền vững của cụm cảng, không nên “mạnh ai nấy làm” sẽ phá vỡ quy hoạch tổng thể và ảnh hưởng tới cục diện phát triển chung. Cụ thể, đẩy nhanh hoàn thiện hệ thống hạ tầng giao thông kết nối liên, vùng, như đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu, đường sắt Biên Hòa - Vũng Tàu để kết nối cụm cảng Cái Mép - Thị Vải với các địa phương trong vùng. Đầu tư cầu Phước An nối với Nhơn Trạch và cao tốc Bến Lức - Long Thành. Sớm triển khai tuyến đường 991B, nối Quốc lộ 51 với hạ

lưu cảng Cái Mép, phát huy vai trò kết nối giữa cảng và các khu công nghiệp, tạo lực đẩy mạnh cho sự phát triển của cả vùng. Là đầu mối quan trọng trong giao thương các tuyến hàng hải quốc tế, để phát huy tiềm năng và lợi thế của mình, Thành phố Hồ Chí Minh cần quyết liệt hơn nữa trong việc triển khai dự án phức hợp khu công nghiệp, đô thị cảng Hiệp Phước. Sớm hoàn thiện hệ thống giao thông đường bộ tuyến vành đai 2 kết nối với cảng Hiệp Phước qua trục Bắc - Nam tại quận 7, tuyến vành đai 3 kết nối với tuyến cao tốc Thành phố Hồ Chí Minh - Long Thành - Dầu Giây, tuyến cao tốc Bến Lức - Long Thành đang xây dựng và tuyến vành đai 4 kết nối Khu công nghiệp Hiệp Phước từ phía hạ lưu sông Soài Rạp. Để phát huy công năng cụm cảng công-ten-nơ nước sâu Cái Mép - Thị Vải thuộc tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu thì cần tăng nguồn hàng nội địa và trung chuyển nội địa, có chính sách giảm chi phí hàng hải khuyến khích các hãng tàu công-ten-nơ lớn lựa chọn Cái Mép - Thị Vải làm cảng trung chuyển hàng nội địa thay vì đưa sang trung chuyển tại Malaysia, Hồng Kông (Trung Quốc), Xin-ga-po như hiện nay.

*Bốn là*, đối với cảng Đồng Nai, cần tập trung đầu tư xây dựng hệ thống cảng nước sâu, đầu tư hệ thống dịch vụ cảng biển tốt nhất phục vụ cho khách hàng. Nâng cao hiệu quả về tính kết nối giữa cảng tổng hợp Bình Dương và các cảng biển trong khu vực, để rút ngắn thời gian và chi phí vận chuyển hàng hóa, giảm được áp lực cho hệ thống các cảng của Thành phố Hồ Chí Minh. Đồng thời, tăng cường áp dụng công nghệ tiên tiến, hiện đại trong quản lý, khai thác ở tất cả các cảng biển. □