



SỨC HÚT TỪ PPP CẢNG BIỂN

86% vốn ngoài ngân sách phát triển hệ thống cảng biển

Tại Việt Nam, nhu cầu đầu tư bình quân giai đoạn 2011-2015 khoảng 12,6 tỷ USD, giai đoạn 2016-2020 khoảng 25 tỷ USD, dự báo đến năm 2030 ước khoảng 30 tỷ USD. Xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng toàn diện là một trong những trọng tâm để phục vụ mục tiêu phát triển bền vững và tăng cường tính cạnh tranh của đất nước theo hướng đồng bộ, hiện đại đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội. Tuy nhiên nguồn vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước hạn chế là

Cục Hàng hải Việt Nam cho biết, chính sách cơ chế để thu hút đầu tư, huy động các nguồn vốn xã hội hóa trong lĩnh vực cảng biển đã liên tục được ban hành, cập nhật mới và nhận được sự quan tâm của nhiều nhà đầu tư. Tuy nhiên, dư địa của lĩnh vực này còn rất lớn, các doanh nghiệp trong nước hoàn toàn có thể tham gia nhiều hơn.

thách thức khả năng đáp ứng nhu cầu đầu tư.

Trong giai đoạn vừa qua, nhà nước đã ban hành nhiều cơ chế chính sách về huy động, quản lý đầu tư theo hình thức PPP và bước đầu thu được những thành quả nhất định.

Theo Báo cáo của Bộ GTVT, có đến 90% hàng hóa xuất nhập khẩu thông qua hệ thống cảng biển, đóng góp không nhỏ vào sự phát triển chung của kinh tế đất nước. Bởi vậy, xây dựng hệ thống hạ tầng cảng biển theo hướng đồng bộ, hiện đại là một trong những mục tiêu tiên quyết của ngành hàng hải.

Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, qua 2 thập kỷ phát triển cảng biển theo quy hoạch, cảng biển Việt Nam đã định hình

một hệ thống gồm 45 cảng (trong đó 32 cảng biển trong lục địa và 13 cảng dầu khí ngoài khơi), số bến cảng được công bố là 286 bến cảng với khoảng 96,2km chiều dài cầu cảng, tổng công suất 650-700 triệu tấn/năm.

Cũng theo Cục Hàng hải Việt Nam, trong giai đoạn 2011-2020, tổng vốn đầu tư cho phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển đạt khoảng 202 nghìn tỷ đồng, chiếm khoảng 20,6% vốn đầu tư cho kết cấu hạ tầng giao thông.

Đáng chú ý, nguồn vốn đầu tư huy động đầu tư cho ngành hàng hải ngoài ngân sách Nhà nước chiếm tỉ trọng lớn, đạt hơn 173 nghìn tỷ, xấp xỉ 86% tổng số vốn đầu tư.

Báo cáo của Bộ GTVT cho thấy trong 10 năm qua, hệ thống cảng

biển (Quảng Ninh, Hải Phòng, Đà Nẵng, Thành phố Hồ Chí Minh...) đã đáp ứng được vai trò là cửa ngõ xuất nhập khẩu hàng hóa chủ yếu phục vụ nền kinh tế.

Các cảng được đầu tư chiều sâu, ứng dụng công nghệ nên lượng hàng hóa thông qua một số cảng chính vượt 1,3 - 1,5 lần so với công suất thiết kế.

Hiện nay nhiều tập đoàn hàng đầu thế giới trong lĩnh vực vận tải và điều hành khai thác cảng biển như: Tập đoàn DP World - UAE (nhà khai thác cảng số 5 thế giới) tham gia đầu tư, khai thác bến cảng SPCT - TP.HCM; Tập đoàn SSA Marine - Mỹ (nhà khai thác cảng thứ 9 thế giới) đầu tư khai thác bến cảng SSIT tại Bà Rịa - Vũng Tàu... đã có mặt tại Việt Nam.

Ông Nguyễn Xuân Sang, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam nhận định, “chính sách đa dạng hóa nguồn vốn phát triển cảng biển Việt Nam đề ra trong các quy hoạch cũng đạt được những kết quả khả quan; phát huy tối đa năng suất khai thác của cảng biển hiện hữu trên đà phát triển của nền kinh tế, tạo sức hút mạnh mẽ đối với các doanh nghiệp”.

Dư địa đầu tư cảng biển Việt Nam còn rất lớn

Theo số liệu của Cục Hàng hải, 6 tháng đầu năm, tổng sản lượng hàng hóa qua cảng biển Việt Nam ước đạt gần 363 triệu tấn, tăng 7% so với cùng kỳ năm 2020.

Riêng hàng container vẫn giữ nhịp tăng trưởng mạnh với hơn 12,4 triệu TEUs, tăng 22% so với cùng kỳ năm trước. Trong đó, hàng container xuất khẩu ước đạt gần 4 triệu TEUs, tăng 17%; hàng container nhập khẩu ước đạt hơn 4,1 triệu TEUs, tăng tới 26% và hàng container nội địa ước đạt hơn 4,3 triệu TEUs, tăng 24%.

Theo dự thảo Quy hoạch tổng

Ông Nguyễn Xuân Sang, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam cho biết: một đồng ngân sách bỏ ra làm "vôn môi", chúng ta đã huy động được 6 đồng ngoại ngân sách. Đây là nền tảng rất thuận lợi để cảng biển Việt Nam trở thành "mắt xích" trong chuỗi cung ứng toàn cầu.

thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050, tổng kinh phí để phát triển hệ thống cảng biển đến năm 2030 ước tính khoảng từ 300 - 320 nghìn tỷ đồng (không bao gồm kinh phí đầu tư đối với các bến cảng, cầu cảng chuyên dùng) trong đó các dự án ưu tiên đầu tư giai đoạn 2021 - 2025 khoảng 57 nghìn tỷ đồng.

Nội dung quy hoạch xác định rõ nguồn vốn ngân sách tập trung đầu tư kết cấu hạ tầng cảng biển quan trọng có sức lan tỏa, có hiệu quả kinh tế - xã hội lớn, chủ yếu là hạ tầng công cộng (luồng tàu, đê chắn sóng, ngăn cát, hệ thống giao thông kết nối...); đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển cơ cấu hạ tầng cảng biển, tăng cường vai trò của doanh nghiệp trong việc chia sẻ trách nhiệm đầu tư, bảo trì kết cấu hạ tầng công cộng tại cảng biển như một phần trong dự án đầu tư khai thác cảng biển của doanh nghiệp.

Đồng thời, dự báo đến năm 2030, sản lượng hàng hóa thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam gấp 1,6 - 2,1 lần. Năm 2050 gấp 4,1 - 4,8 lần so với hiện tại.

Theo Cục Hàng hải cho biết, thời gian tới cơ quan này sẽ tiếp tục hoàn thiện cơ chế để huy động đa dạng các nguồn lực trong và ngoài

nước đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển theo quy hoạch thông qua các hình thức đầu tư phù hợp với quy định pháp luật.

Trong đó, ưu tiên các nguồn vốn đầu tư lớn bảo đảm phát triển cảng biển theo hướng đồng bộ, đi thẳng vào hiện đại, không đầu tư phân tán nhỏ lẻ tại các cảng biển, khu bến có quy mô lớn (bao gồm các cảng cửa ngõ quốc tế, cảng phục vụ cho phát triển kinh tế xã hội cả nước hoặc liên vùng).

Trong những năm qua, chính sách đa dạng hóa nguồn vốn phát triển cảng biển Việt Nam đã góp phần tăng năng lực thông quan hàng hóa và là cửa ngõ thông thương giữa các quốc gia.

Với quy hoạch phát triển như trên, hạ tầng cảng biển Việt Nam được đánh giá là thị trường đầu tư đầy tiềm năng với dư địa còn rất lớn.

Đầu tư theo hình thức PPP là một chủ trương lớn của Đảng và Nhà nước nhằm huy động tối đa nguồn lực cho phát triển cơ sở hạ tầng ở Việt Nam. Trong giai đoạn vừa qua, chính sách đầu tư PPP đã góp phần làm giảm áp lực nhu cầu vốn đầu tư công nhằm đáp ứng nhu cầu đầu tư cơ sở hạ tầng, tăng cường cơ sở vật chất cho nền kinh tế.

Trong thời gian tới, đầu tư cơ sở hạ tầng tại Việt Nam theo hình thức PPP tiếp tục là nhu cầu cấp bách, vấn đề hoàn thiện cơ chế chính sách đầu tư PPP là đòi hỏi không thể thiếu đối với hoạt động quản lý.

Đối với cảng biển Việt Nam thị trường còn rất lớn và tiềm năng tuy nhiên để huy động tối đa các nguồn lực trong và ngoài nước tham gia đầu tư, cần có cơ chế thu hút đầu tư phù hợp.