

Phát triển kinh tế hàng hải ở TP. Hải Phòng: Kinh nghiệm từ TP. Đà Nẵng và tỉnh Khánh Hòa

NGUYỄN THỊ THANH*
MAI THỊ MẾN**

Quá trình xây dựng chính sách quy hoạch và phát triển tập trung vào các sản phẩm chủ lực có tầm chiến lược, có sức cạnh tranh cao trong kinh tế hàng hải (KTHH) của TP. Hải Phòng đòi hỏi phải khảo cứu kinh nghiệm của các địa phương biển khác. TP. Đà Nẵng và tỉnh Khánh Hòa là hai địa phương có nhiều điểm tương đồng với TP. Hải Phòng, những kinh nghiệm phát triển KTHH của hai địa phương này sẽ đúc rút được nhiều gợi ý hay giúp Hải Phòng phát triển.

KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN KINH TẾ HÀNG HẢI Ở TP. ĐÀ NẴNG

Đà Nẵng là một trong 28 tỉnh, thành phố ven biển của cả nước, có 6/8 quận, huyện tiếp giáp với biển; trong đó, có huyện đảo Hoàng Sa, chiều dài bờ biển trên 90km. Thực hiện Nghị quyết Hội nghị lần thứ 8 Ban Chấp hành Trung ương Đảng (Khóa 12) về Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045, Đà Nẵng đang triển khai chương trình hành động và phần đầu xây dựng TP. Đà Nẵng trở thành một trung tâm kinh tế biển. Đà Nẵng đạt ra lộ trình đến năm 2030 sẽ phát triển thành công, đột phá về các ngành kinh tế biển, trong đó, KTHH xếp thứ 2 sau du lịch và dịch vụ biển. Thành phố tập trung phát triển KTHH, phát triển cảng Đà Nẵng trở thành cảng cửa ngõ quốc tế theo 2 khu vực Tiên Sa và Liên Chiểu. Những kết quả của phát triển KTHH đạt được thời gian qua của Đà Nẵng là nhờ:

(i) Thành phố tập trung phát triển thế mạnh dịch vụ logistics vận tải biển. Tháng 07/2018, HĐND TP. Đà Nẵng cũng đã ban hành Nghị quyết về quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng, dịch vụ logistics đến năm 2030, tầm nhìn 2050. Theo đó, Đà Nẵng đặt mục tiêu quy hoạch hệ thống trung tâm logistics gắn kết hợp lý với quy hoạch phát triển thương mại, công nghiệp, giao thông đường bộ, đường thủy, đường sắt, đường hàng không, quy hoạch sử dụng đất và quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng khép kín của Thành phố và vùng Kinh tế Trọng điểm miền Trung.

Mục tiêu tổng thể của Đà Nẵng là tận dụng kinh tế của địa phương để phát triển được hệ thống hạ tầng logistics đồng bộ, liên thông đủ năng lực đáp ứng

nhu cầu dịch chuyển, xử lý dòng hàng hóa phát sinh của Thành phố, các tỉnh lân cận và một phần lượng hàng hóa từ Hành lang kinh tế Đông - Tây. Trong đó, cảng Liên Chiểu được xác định là cảng cửa ngõ của chuỗi cung ứng dịch vụ logistics trong các nước ASEAN và các nước châu Á - Thái Bình Dương. Dự kiến đến năm 2020 trung tâm logistics trên địa bàn thành phố sẽ đáp ứng 25% về lượng xử lý logistics cho luồng hàng hóa qua cảng biển, đến năm 2025 là 30%, 2030 là 35%, đến 2050 là 55%.

(ii) Thành phố tập trung phát triển hệ thống cảng biển. Hiện tại, cảng Đà Nẵng phát huy các nguồn lực và làm tốt công tác thị trường, đạt sản lượng hàng hóa thông qua 8.028.000 tấn, tăng 11% so với 2017, sản lượng container 350.000 Teus tăng 9,7% so với 2016. Đồng thời, số lượt tàu, đặc biệt là tàu container, cập Cảng cũng tăng lên qua các năm. Nếu như vào thời điểm năm 2011, chỉ có 9-10 chuyến tàu container ghé cảng Đà Nẵng hàng tuần thì hiện nay, con số này đã tăng lên thành 20-21 chuyến/tuần. Năm 2018, số lượng hãng tàu có tàu container cập Cảng là 18 hãng, tăng 125% so với năm 2011.

Nhằm thỏa mãn tốt hơn nhu cầu của khách hàng, ngày 28/07/2018, cảng Đà Nẵng đã chính thức đưa vào sử dụng 2 cầu tàu mới trong dự án mở rộng giai đoạn II cảng Tiên Sa. với tổng mức

* TS., ** ThS., Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

đầu tư gần 900 tỷ đồng, gồm một cầu tàu dài 310m khả năng tiếp nhận tàu container lên đến 4.000 Teus và một cầu tàu dài 210m, trang bị hệ thống cầu QCC Feeder Server hiện đại, với sức nâng đạt 40 tấn, tầm với 40m và hạ tầng kỹ thuật đồng bộ đi kèm. Các bến mới này đi vào hoạt động đã giúp giảm tỷ lệ tàu nằm chờ ngoài vịnh một cách rõ rệt, phần trăm sự hài lòng của khách hàng về cầu bến tăng lên đáng kể. Các hãng container hàng đầu thế giới đều đã có mặt ở cảng Đà Nẵng, như: Maersk Lines, Evergreen, MSC, Wanhai, SITC hay Yangming... Thành phố chỉ đạo tập trung nâng cao năng lực cảng Đà Nẵng với hệ thống cảng biển, gồm: Tiên Sa, Liên Chiểu và Nam Thọ (chỉ dùng cho tàu dầu).

Song hành với việc đầu tư cho hoạt động sản xuất, kinh doanh, Cảng đã không ngừng xây dựng và phát triển thương hiệu "Cảng Đà Nẵng", coi đây là tài sản quý giá, một trong những yếu tố quan trọng quyết định thắng lợi trên thương trường. Thương hiệu "Cảng Đà Nẵng" dần được xác lập trong ngành Hàng hải Việt Nam và khu vực. Ngoài ra, Kế hoạch an ninh cảng biển (PFSP) đã được thực thi, theo đó cảng Đà Nẵng luôn đủ điều kiện để đảm bảo an toàn, thuận lợi, nhanh chóng cho tàu, hàng hóa, hành khách lưu lại và ra vào Cảng.

(iii) Thành phố tập trung vốn đầu tư cho phát triển KTHH. Thành phố tích cực rà soát, đề xuất cắt giảm thủ tục hành chính, đẩy mạnh hiệu quả thực thi các cơ chế, chính sách hỗ trợ doanh nghiệp của Thành phố; cắt giảm các chi phí trong thực hiện thủ tục hành chính của doanh nghiệp. Các Quỹ đầu tư phát triển và Quỹ bảo lãnh tín dụng doanh nghiệp nhỏ và vừa được mở rộng hoạt động, giúp doanh nghiệp kịp thời tháo gỡ khó khăn.

Ngày 24/01/2019, Bộ Chính trị ban hành Nghị quyết số 43-NQ/TW về xây dựng và phát triển thành phố Đà Nẵng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045. Đây là Nghị quyết có ý nghĩa hết sức quan trọng đối với Đà Nẵng, cho phép Đà Nẵng được thực hiện phân cấp, phân quyền, gắn với trách nhiệm địa phương, người đứng đầu trên một số lĩnh vực quản lý về quy hoạch, đất đai, đô thị, đầu tư, tài chính - ngân sách, tổ chức, nhân sự và tiền lương...; nghiên cứu cơ chế điều tiết hợp lý giữa ngân sách trung ương và

BẢNG 1: KHỐI LƯỢNG HÀNG HÓA VẬN CHUYỂN, LUẬN CHUYỂN ĐƯỜNG BIỂN Ở KHÁNH HÒA

Năm	Khối lượng hàng hóa vận chuyển (nghìn tấn)	Khối lượng hàng hóa luân chuyển (nghìn tấn.km)
2015	224	448.126
2016	421	467.642
2017	482,6	523.726

BẢNG 2: DOANH THU VẬN TẢI BIỂN CỦA TỈNH KHÁNH HÒA

Đơn vị tính: Tỷ đồng

STT	Năm	Doanh thu vận tải biển	Tỷ lệ tăng (%)
1	2015	153,54	3,88
2	2016	169,57	10,44
3	2017	198	16,77

Nguồn: Nhóm các giá tổng hợp từ Niên giám Thống kê tỉnh Khánh Hòa

ngân sách địa phương; có cơ chế đặc thù để thu hút các nhà đầu tư chiến lược. Theo đó, Đà Nẵng sẽ trở thành đô thị lớn, sinh thái và thông minh, là trung tâm khởi nghiệp, đổi mới sáng tạo và thu hút vốn đầu tư để phát triển kinh tế biển, chú trọng KTHH.

KINH NGHIỆM PHÁT TRIỂN KINH TẾ HÀNG HẢI Ở TỈNH KHÁNH HÒA

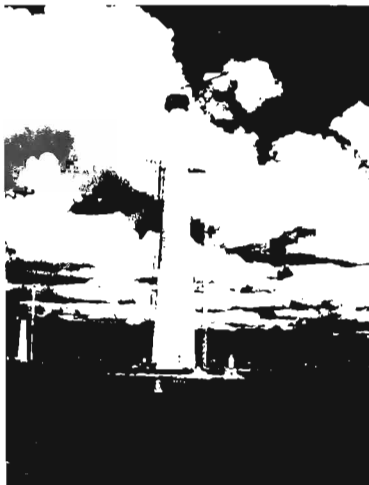
Một là, đặt KTHH trở thành mũi nhọn trong các lĩnh vực kinh tế biển

Định hướng phát triển giao thông vận tải Khánh Hòa là tận dụng lợi thế nằm trên trục đường hàng hải quốc tế Nam - Bắc Á của 3 vịnh: Vân Phong, Nha Trang và Cam Ranh, với xu thế vận tải biển bằng phương thức container để đầu tư xây dựng cảng biển, khai thác hoạt động dịch vụ hàng hải, phát triển công nghiệp tàu thủy. Trong đường lối phát triển kinh tế biển, Khánh Hòa khẳng định ưu tiên trước nhất cho KTHH, gồm: vận tải biển, cảng biển, đóng, sửa chữa tàu biển. Khối lượng hàng hóa vận chuyển, luân chuyển và doanh thu vận tải biển qua các năm đều tăng là minh chứng rõ ràng cho sự đúng đắn của đường lối đó (Bảng 1, 2).

Hai là, ưu tiên đầu tư hệ thống cảng biển

Khu kinh tế Vân Phong là khu kinh tế mang tầm vóc lớn nhất nước với diện tích lên đến 150.000ha, đã được Chính phủ đặt mục tiêu xây dựng và phát triển để trở thành khu kinh tế tổng hợp, trong đó Cảng Trung chuyển container quốc tế Vân Phong giữ vai trò chủ đạo.

Ngoài ra, hệ thống cảng biển của tỉnh Khánh Hòa cũng ngày càng hoàn thiện hơn. Trong đó, Cảng Quốc tế Cam Ranh (đã hoàn thành giai đoạn I và đưa vào hoạt động tháng 03/2016) là một trong những cảng nước sâu hàng đầu của Việt Nam ở gần tuyến hàng hải quốc tế. Cảng Cam Ranh có thể tiếp nhận tàu có trọng tải lớn đến 5 vạn tấn. Sau khi hoàn thành tất cả các giai đoạn, cảng sẽ trở thành một cơ sở hậu cần



Hạ tầng du lịch biển là một trong những lĩnh vực phát triển tại Hải Phòng

hiện đại, có uy tín, sánh ngang với các hải cảng lớn trên thế giới, góp phần quan trọng giúp khai thác hiệu quả nhất tiềm năng và lợi thế của vịnh Cam Ranh.

Ba là, phát triển mạnh công nghiệp đóng tàu

Cùng với sự phát triển hệ thống cảng biển, công nghiệp đóng tàu của Tỉnh cũng phát triển mạnh nhờ hiệu quả của nhà máy tàu biển Hyundai - Vinashin có quy mô lớn nhất Đông Nam Á. Đồng thời, với sự ra đời nhà máy đóng tàu Cam Ranh nhằm thực hiện dịch vụ thụ động hóa bề mặt kim loại phục vụ trong ngành đóng tàu Hàn Quốc có tổng số vốn đầu tư 6,3 triệu USD đã đánh dấu sự phát triển vượt bậc của ngành đóng tàu tại Khánh Hòa.

Bên cạnh đó, ngày càng nhiều nhà máy có quy mô nhỏ và trung bình phục vụ đóng, sửa chữa tàu chạy ven biển và thủy nội địa phục vụ du lịch, thể thao đã khẳng định năng lực đóng, sửa chữa tàu của địa phương. Tỉnh Khánh Hòa hiện có 15 cơ sở đủ điều kiện đóng mới, nâng cấp, cải hoán tàu cá. Trong đó, có 8 cơ sở đóng tàu cá vỏ gỗ, 5 cơ sở đóng tàu cá vỏ composite và 2 cơ sở đóng tàu cá vỏ thép. Các cơ sở này không chỉ đóng tàu cá cho ngư dân Khánh Hòa, mà còn đóng tàu cá cho ngư dân cả nước. Điển hình như Viện Nghiên cứu Chế tạo tàu thủy thuộc Trường Đại học Nha Trang, mỗi năm đóng hàng chục tàu cá vỏ composite cho ngư dân các tỉnh: Khánh Hòa, Ninh Thuận, Phú Yên...

Có thể nói, với nhiều chủ trương, giải pháp mang tính đột phá, tập trung khai thác và sử dụng hiệu

quả thế mạnh về biển của địa phương, Khánh Hòa đã trở thành khu vực phát triển KTHH năng động.

NHỮNG GỢI Ý PHÁT TRIỂN KINH TẾ HÀNG HẢI Ở TP. HẢI PHÒNG

Nghị quyết số 36-NQ/TW, ngày 22/10/2018 của Ban chấp hành Trung ương về Chiến lược Phát triển kinh tế biển bền vững, cũng như Nghị quyết số 45-NQ/TW, ngày 24/01/2019 của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển Hải Phòng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045 có ý nghĩa đặc biệt quan trọng đối với Hải Phòng.

Nhằm cụ thể hóa chủ trương lớn, Thành ủy Hải Phòng đã ban hành Chương trình hành động số 72-CTr/TU, ngày 27/03/2019 về thực hiện Nghị quyết số 36, với mục tiêu phát huy tối đa tiềm năng, lợi thế, đưa Hải Phòng trở thành địa phương mạnh về biển, giàu từ biển, là trọng điểm phát triển kinh tế biển của cả nước. Trong đó, Hải Phòng tập trung phát triển KTHH.

Đối với Hải Phòng, vấn đề đáng quan tâm nhất vẫn là dịch vụ cảng, được coi như trung tâm phát triển, mà các phân ngành khác là cơ sở vệ tinh. Đến nay, cảng biển Hải Phòng đã phát triển thành cảng tổng hợp quốc gia, cửa ngõ quốc tế với 42 doanh nghiệp, 44 bến có tổng chiều dài cầu cảng 11.012 mét, khả năng tiếp nhận tàu trọng tải tới 55 nghìn tấn, năng lực xếp dỡ tăng bình quân 15,5%/năm. Từ năm 2015, sản lượng hàng hóa qua cảng Hải Phòng đã đạt gấp 1,75 lần so với mục tiêu đề ra trong quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, riêng năm 2018 vừa qua, hàng hóa qua cảng Hải Phòng đã đạt trên 102 triệu tấn. Dự báo, khi hệ thống cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện đi vào khai thác, đến năm 2020 sẽ đạt khoảng 114 triệu tấn và đến năm 2030 sẽ đạt mức 200 triệu tấn (Lê Minh Thắng, 2019).

Mặc dù có những bứt phá mạnh mẽ, nhưng trong thời gian khai thác hết tiềm công suất, do kết cấu hạ tầng, cũ nên hệ thống cảng truyền thống của Hải Phòng đã bộc lộ nhiều bất cập. Việc bố trí các doanh nghiệp cảng biển chưa hợp lý, còn nhỏ lẻ dẫn đến phát sinh cạnh tranh không lành mạnh ở nội tại và càng mất lợi thế hơn khi bước ra cạnh tranh quốc tế.

Trên cơ sở nghiên cứu những kinh nghiệm của TP. Đà Nẵng và tỉnh Khánh

