

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN**

NGUYỄN THỊ THU HÀ

**ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VIỆT NAM
GIAI ĐOẠN 2005 - 2020**

Chuyên ngành : *Kinh tế Phát triển (Kinh tế đầu tư)*

Mã số : *63.31.05.01*

Mã số NCS : *28.04ĐT*

LUẬN ÁN TIẾN SỸ KINH TẾ

Người hướng dẫn khoa học:

1. PGS. TS TỪ QUANG PHƯƠNG

2. TS. TỐNG QUỐC ĐẠT

Hà Nội – 2013

LỜI CAM ĐOAN

Tôi cam đoan đây là công trình nghiên cứu riêng của tôi.

Các số liệu, kết quả nêu trong luận án là trung thực, có nguồn gốc rõ ràng và chưa từng được ai công bố ở bất kỳ công trình nào khác.

Tác giả luận án

Nguyễn Thị Thu Hà

LỜI CẢM ƠN

Trong quá trình học tập và thực hiện luận án này, tôi đã nhận được sự giúp đỡ tận tình của nhiều tổ chức và cá nhân. Tôi xin chân thành cảm ơn các tổ chức và cá nhân đó.

Trước hết tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc đến PGS.TS. Từ Quang Phương, TS. Tống Quốc Đạt đã trực tiếp hướng dẫn và giúp đỡ tôi trong suốt quá trình học tập, nghiên cứu và hoàn thành luận án này.

Tôi xin chân thành cảm ơn các nhà khoa học thuộc Bộ môn Cảng - Đường thủy - Trường Đại học Xây dựng; Vụ Kết cấu hạ tầng và đô thị - Bộ Kế hoạch Đầu tư; Cục Hàng hải Việt Nam, Vụ Kết cấu hạ tầng giao thông và Viện Khoa học Công nghệ - Bộ Giao thông Vận tải đã giúp đỡ tôi về mọi mặt trong quá trình học tập, nghiên cứu và hoàn thành luận án này.

Tôi xin chân thành cảm ơn lãnh đạo và các cán bộ Viện Sau đại học, Ban Chủ nhiệm Khoa Đầu tư - Trường Đại học Kinh tế Quốc dân đã hướng dẫn, tạo điều kiện cho tôi hoàn thành luận án này.

Tôi xin chân thành cảm ơn gia đình, những người thân, bạn bè và đồng nghiệp đã chia sẻ cùng tôi những khó khăn, động viên và tạo mọi điều kiện cho tôi học tập, nghiên cứu và hoàn thành luận án này.

Tác giả luận án

Nguyễn Thị Thu Hà

MỤC LỤC

LỜI CAM ĐOAN	i
LỜI CẢM ƠN	iii
MỤC LỤC	iv
DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT	v
DANH MỤC BẢNG, BIỂU ĐỒ, SƠ ĐỒ	vi
LỜI MỞ ĐẦU	1
CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN	8
1.1. CẢNG BIỂN VÀ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN	8
1.2. NGUỒN VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN.....	19
1.3. NỘI DUNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN	22
1.4. QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN	24
1.5. CÁC CHỈ TIÊU ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN	26
1.6. CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN	37
1.7. BÀI HỌC KINH NGHIỆM ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN THẾ GIỚI VÀ KHẢ NĂNG ÁP DỤNG Ở VIỆT NAM.....	41
Kết luận chương 1	47
CHƯƠNG 2. THỰC TRẠNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2005 - 2011	49
2.1. KHÁI QUÁT VỀ HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM.....	49
2.2. VỐN VÀ NGUỒN VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VIỆT NAM.....	53
2.3. THỰC TRẠNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VIỆT NAM	60
2.4. THỰC TRẠNG QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN	91
2.5. ĐÁNH GIÁ HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2005 - 2011	102
Kết luận chương 2	144
CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG ĐẦU TƯ VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VIỆT NAM	146
3.1. PHƯƠNG HƯỚNG VÀ QUAN ĐIỂM ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2020	146
3.2. GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG ĐẦU TƯ VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM.....	152
Kết luận chương 3	213
KẾT LUẬN	215
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ	217
DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO	218
PHỤ LỤC	226

DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT

ADB	: Ngân hàng phát triển Châu Á
BOT	: Xây dựng - khai thác - chuyển giao
BT	: Xây dựng - chuyển giao
BTO	: Xây dựng - chuyển giao - khai thác
CPH	: Cổ phần hoá
CQQL	: Cơ quan quản lý
DCT	: Bến container riêng
DN	: Doanh nghiệp
ĐTPT	: Đầu tư phát triển
FDI	: Đầu tư trực tiếp nước ngoài
GDP	: Tổng sản phẩm trong nước
GPMB	: Giải phóng mặt bằng
GTVT	: Giao thông vận tải
HTX	: Hợp tác xã
ICD	: Cảng thông quan nội địa (cảng cạn)
KCHT	: Kết cấu hạ tầng
KCTT	: Kết cấu thượng tầng
MUT	: Bến container chung
NN và PTNT	: Nông nghiệp và phát triển nông thôn
NSNN	: Ngân sách nhà nước
ODA	: Hỗ trợ phát triển chính thức
PMB	: Port Management Body
SNP	: Tổng Công ty Tân Cảng - Sài Gòn
TCQT	: Trung chuyển quốc tế
TCT	: Tổng công ty
TEU	: Đơn vị chuyển đổi bằng container 20 feet
TNHH	: Trách nhiệm hữu hạn
TSCĐ	: Tài sản cố định
TTQ	: Tấn thông qua
UBND	: Ủy ban nhân dân
VICT	: Cảng container quốc tế tại Việt Nam (Vietnam International container terminals)
Vinalines	: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam
XNK	: Xuất nhập khẩu

DANH MỤC BẢNG, BIỂU ĐỒ, SƠ ĐỒ

Bảng

Bảng 1.1: Tổng hợp mô hình và các chức năng quản lý cảng	41
Bảng 2.1: Vốn đầu tư phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2005 - 2011 (giá hiện hành)	53
Bảng 2.2: Nguồn vốn đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam giai đoạn 2001 - 2011 (giá hiện hành)	54
Bảng 2.3: So sánh tổng mức đầu tư và kết quả đầu tư phát triển cảng biển của 3 miền Bắc – Trung – Nam, giai đoạn 2005 - 2011	61
Bảng 2.4. So sánh tổng mức đầu tư và kết quả đầu tư của 2 loại cảng tổng hợp - container và cảng chuyên dụng, giai đoạn 2005 - 2011	67
Bảng 2.5: Tỷ trọng các cảng chuyên dụng có khả năng tiếp nhận các cỡ tàu khác nhau (năm 2011)	68
Bảng 2.6: Đầu tư nâng cấp một số cảng chuyên dụng tiêu biểu - Dự án đang triển khai/ đã cam kết tính đến hết năm 2011	69
Bảng 2.7: Tỷ trọng cảng tổng hợp, container có khả năng tiếp nhận các cỡ tàu khác nhau (năm 2011)	71
Bảng 2.8: Đầu tư xây dựng một số cảng container tiêu biểu - Dự án đang triển khai/ đã cam kết tính đến hết năm 2011	72
Bảng 2.9: Các dự án ĐTPT luồng hàng hải đã cam kết/ đang triển khai (tính đến năm 2011)	78
Bảng 2.10: Các tuyến đường bộ cần nâng cấp hoặc triển khai chậm	80
Bảng 2.11: So sánh mức đầu tư thiết bị tại cảng biển của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và cảng Thâm Quyển (Trung Quốc)	83
Bảng 2.12: Danh mục các dự án công nghệ thông tin do Cục Hàng hải Việt Nam làm chủ đầu tư	85
Bảng 2.13: Đầu tư phát triển nguồn nhân lực tại Công ty TNHH MTV Cảng Hải Phòng, giai đoạn 2006 - 2011	87
Bảng 2.14: Tỷ trọng vốn đầu tư phát triển nguồn nhân lực trong tổng vốn đầu tư phát triển cảng và vận tải biển	89
Bảng 2.15: Các cơ quan quản lý và khai thác cảng biển Việt Nam	92

Bảng 2.16: Quy mô và tốc độ tăng vốn đầu tư phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, giai đoạn 2005 - 2011 (giá cố định năm 1994).....	103
Bảng 2.17: Tốc độ tăng liên hoàn của các nguồn vốn đầu tư phát triển cảng biển (giá cố định năm 1994).....	103
Bảng 2.18: Kết quả đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam, giai đoạn 2005 - 2011	104
Bảng 2.19: Sự phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam và kết quả đầu tư vào hạ tầng cảng biển - giai đoạn 2005 - 2011	104
Bảng 2.20: Năng lực tăng thêm qua các năm của hệ thống cảng biển Việt Nam, giai đoạn 2005 - 2011	105
Bảng 2.21: Tỷ trọng các cảng có khả năng tiếp nhận các cỡ tàu khác nhau.....	106
Bảng 2.22: So sánh giữa mục tiêu và thực tế đạt được của hoạt động đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam, tính đến cuối năm 2011.....	107
Bảng 2.23: Suất đầu tư cho 1km dài bên cảng của hệ thống cảng biển Việt Nam, giai đoạn 1999 - 2011	108
Bảng 2.24: Suất đầu tư để tạo ra năng lực tiếp nhận thêm 1 triệu tấn hàng hoá của hệ thống cảng biển Việt Nam, giai đoạn 2006 - 2011.....	109
Bảng 2.25: Khả năng tiếp nhận hàng hoá trong 1 năm của 1km bến cảng thuộc hệ thống cảng biển Việt Nam.....	109
Bảng 2.26: Tỷ lệ vốn đầu tư thực hiện trở thành tài sản của một số dự án cảng biển, giai đoạn 2005 - 2012	110
Bảng 2.27: Chi phí đầu tư của một số dự án cảng biển	112
Bảng 2.28: Hệ số khai thác cảng của hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2005 - 2011	114
Bảng 2.29: Hệ số khai thác cảng biển tính cho từng nhóm cảng biển Việt Nam ...	115
Bảng 2.30: Khối lượng hàng hoá thực tế qua cảng tăng thêm tính trung bình trên 1 nghìn tỷ đồng vốn đầu tư (giá cố định 1994), giai đoạn 2005 - 2011 .	119
Bảng 2.31: Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào gia tăng độ mở của nền kinh tế, giai đoạn 2005 - 2011	121
Bảng 2.32: So sánh chi phí vận tải nội địa.....	122
Bảng 2.33: Số lao động tăng thêm hàng năm nhờ hoạt động đầu tư phát triển tại cảng Hải Phòng, giai đoạn 2006 - 2011	125
Bảng 2.34: Tốc độ tăng năng suất lao động tại cảng Hải Phòng, giai đoạn 2006 - 2011	126

Bảng 2.35: So sánh chỉ tiêu "Vốn đầu tư bình quân 1 lao động" và "Năng suất lao động" của các doanh nghiệp cảng so với cả nền kinh tế, giai đoạn 2005 - 2011 ...	126
Bảng 2.36: Mức đóng góp ngân sách nhà nước tăng thêm của khối cảng biển thuộc Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, giai đoạn 2006 - 2011	128
Bảng 2.37: Thuế xuất nhập khẩu tăng thêm nhờ đầu tư phát triển cảng biển.....	129
Bảng 2.38: Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào tăng trưởng kinh tế Việt Nam, giai đoạn 2005 - 2011	131
Bảng 2.39: Hiệu suất sử dụng vốn đầu tư của cảng Hải Phòng và cảng Cát Lái, giai đoạn 2005 - 2011	133
Bảng 3.1: Dự báo lượng hàng hoá xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển của Việt Nam năm 2020.....	147
Bảng 3.2: Phân tích SWOT đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam	148
Bảng 3.3: Ma trận chiến lược.....	149
Bảng 3.4: Đặc điểm của các hình thức thu hút vốn tư nhân trong lĩnh vực cảng biển	158
Bảng 3.5: Các hình thức quản lý đầu tư và khai thác cảng.....	186
Bảng 3.6: Các tiêu chí và tầm quan trọng của các tiêu chí trong phương pháp cho điểm để xác định thứ tự ưu cho dự án.....	191
Biểu đồ	
Biểu đồ 2.1: Vốn đầu tư cho cảng biển theo hạng mục đầu tư, giai đoạn 2005 - 2011 .	74
Biểu đồ 2.2: Công suất thực tế và quy hoạch theo nhóm cảng biển	115
Biểu đồ 2.3: Khối lượng hàng hóa qua hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 1995 - 2012	120
Biểu đồ 2.4. Sản lượng container và số chuyến tàu qua hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2006 - 2011	120
Sơ đồ	
Sơ đồ 1.1: Các yếu tố thành phần của KCHT cảng biển.....	9
Sơ đồ 3.1: Mô hình vận tải đa phương thức trong dây chuyền logistics	170
Sơ đồ 3.2: Vị trí của Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia.....	179
Sơ đồ 3.3: Cơ cấu tổ chức của Chính quyền cảng	183

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Cảng biển là nguồn tài sản lớn của quốc gia có biển như Việt Nam. Một hệ thống cảng biển hiện đại, thông suốt là động lực to lớn thúc đẩy kinh tế xã hội phát triển, bởi vì cảng biển là đầu mối chuyên tải hàng hoá, là trung tâm dịch vụ hậu cần và là nơi tập trung rất nhiều hoạt động kinh doanh liên quan đến giao thông vận tải, thương mại, đầu tư và du lịch. Muốn cảng biển phát triển không thể không đầu tư. Tuy nhiên lý thuyết đầu tư phát triển cảng biển đến nay còn chưa hoàn thiện. Thực tiễn đầu tư phát triển cảng biển còn bộc lộ nhiều yếu kém như đầu tư vào lĩnh vực cảng biển vẫn chủ yếu trông chờ vào ngân sách nhà nước và nguồn vốn ODA mà chưa xác định rõ nguồn tài chính cho đầu tư. Việc sử dụng vốn đầu tư còn chưa hiệu quả vì nhiều nguyên nhân: quy hoạch còn mang tính chủ quan, thiếu cơ sở kinh tế; đầu tư cảng biển không đồng bộ giữa năng lực cầu bến với luồng vào cảng, giao thông nối cảng; cơ chế quản lý và sử dụng vốn đầu tư còn nhiều bất cập dẫn đến vốn đầu tư do nhà nước bỏ ra không thu hồi được... Thực trạng đầu tư này đã tạo nên một hệ thống cảng biển còn lạc hậu so với đòi hỏi của nền kinh tế, so với các nước có ngành hàng hải phát triển và chưa tương xứng với tiềm năng.

Trong xu hướng toàn cầu hoá nền kinh tế hiện nay, hệ thống cảng biển phải được mở rộng và phát triển mạnh mẽ nhằm đáp ứng nhu cầu tăng nhanh chóng của lượng hàng hoá xuất nhập khẩu thông qua cảng, nhằm hoàn thành sứ mệnh là động lực phát triển các vùng và đô thị ven biển, động lực phát triển các ngành kinh tế quốc dân. Chính vì vậy, việc đưa ra định hướng và các giải pháp cụ thể nhằm tăng cường đầu tư và sử dụng có hiệu quả vốn đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam là một yêu cầu cần thiết, với mục tiêu nhanh chóng cần đạt tới là đưa hệ thống cảng biển Việt Nam lớn mạnh, đáp ứng được nhu cầu phát triển kinh tế xã hội của đất nước và ngang tầm với khu vực.

Xuất phát từ yêu cầu đó, tác giả quyết định lựa chọn vấn đề: "***Đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam giai đoạn 2005 - 2020***" làm đề tài luận án tiến sỹ của mình.

2. Tổng quan về tình hình nghiên cứu đề tài

** Các nghiên cứu trong nước*

Trong thời gian gần đây, ở Việt Nam đã có một số công trình nghiên cứu về

sự phát triển của cảng biển. Trong đó, bao gồm cả công trình do các cơ quan quản lý nhà nước và công trình do cá nhân các nhà khoa học nghiên cứu và công bố. Nhìn chung, các nghiên cứu đều đánh giá hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay vẫn còn lạc hậu, chưa tương xứng với tiềm năng và chưa đáp ứng được yêu cầu của nền kinh tế. Các công trình nghiên cứu tiêu biểu là:

- Luận án Tiến sỹ của tác giả Nguyễn Thị Ngọc Thanh (Trường Đại học Kinh tế thành phố Hồ Chí Minh) năm 2002 với đề tài "Các giải pháp chiến lược phát triển cảng biển khu vực TP. Hồ Chí Minh đến năm 2010" [88]. Luận án nghiên cứu các cảng biển thuộc khu vực thành phố Hồ Chí Minh từ các năm 1995 - 2000 trên các lĩnh vực hoạt động sản xuất kinh doanh, mô hình tổ chức quản lý, hiện đại hoá cảng... Trên cơ sở đó đề ra các giải pháp chiến lược phát triển cảng biển cho riêng khu vực thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2010.

- Luận án tiến sỹ của tác giả Đặng Công Xương (Đại học Hàng hải) năm 2007 với đề tài "Hoàn thiện mô hình quản lý nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam" [106]. Luận án phân tích, đánh giá hiện trạng và làm rõ những bất cập, tồn tại trong mô hình quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam giai đoạn trước năm 2007 và đưa ra các giải pháp hoàn thiện mô hình tổng thể quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam. Luận án chỉ đề cập đến vấn đề quản lý nhà nước về KCHT cảng biển, không đề cập đến vấn đề đầu tư.

- Đề tài cấp Bộ "Giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư cảng biển" [98] do Vụ Kết cấu Hạ tầng - Bộ Kế hoạch Đầu tư thực hiện năm 2009. Trong đề tài nghiên cứu vấn đề huy động vốn đầu tư cho phát triển cảng biển, các dự án đầu tư cảng biển triển khai trước năm 2009 và đề xuất một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam, tăng cường huy động vốn ĐTPT cảng biển và nâng cao năng lực quản lý cảng biển. Tuy nhiên, đề tài phân tích thực trạng ĐTPT cảng biển chưa chi tiết và chưa đề cập đến các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả ĐTPT cảng biển. Các giải pháp đề xuất mới chú trọng nhiều đến giải pháp huy động vốn đầu tư.

- Báo cáo chuyên ngành "Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải ở Việt Nam - Báo cáo chuyên ngành số 03 về cảng và vận tải biển" [20] do Bộ Giao thông Vận tải Việt Nam và cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) nghiên cứu tháng 5/2010. Báo cáo này đã đánh giá hiện trạng ngành

hàng hải Việt Nam với cả 2 chuyên ngành cảng và vận tải biển. Trong đó hiện trạng hệ thống cảng biển Việt Nam có được đề cập tới nhưng chưa sâu vì một phần lớn dung lượng của báo cáo là vận tải biển.

- Các quy hoạch: Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 [16] và các quy hoạch chi tiết 6 nhóm cảng biển miền Bắc, Bắc Trung Bộ, Trung Trung Bộ, Nam Trung Bộ, Đông Nam Bộ và Đồng bằng sông Cửu Long [13] [14] [15] [16] [17] [18] do Cục Hàng hải Việt Nam (Bộ Giao thông Vận tải) chủ trì nghiên cứu với sự hợp tác của các công ty tư vấn chuyên ngành cảng biển, các chuyên gia đề xuất phương hướng phát triển cảng biển Việt Nam trong tương lai.

- Các cuốn sách: "Công trình bến cảng" - NXB Xây dựng 1998, "Biển và cảng biển thế giới" - NXB Xây dựng 2002 [37], "Quy hoạch cảng" - NXB Xây dựng 2010 [40] do PGS.TS Phạm Văn Giáp chủ biên đã đề cập nhiều đến vấn đề phát triển cảng nhưng chủ yếu là kỹ thuật xây dựng cảng.

- Cuốn sách: "Đầu tư phát triển" - NXB Chính trị Quốc gia 2011 [100] của PGS.TS. Ngô Doãn Vịnh đã nghiên cứu ĐTPT ở tầm vĩ mô trên cả bình diện lý thuyết và thực tế. Những phân tích, dẫn chứng với số liệu cụ thể đã giải đáp phần nào câu hỏi "làm thế nào để có được nhiều vốn đầu tư và sử dụng có hiệu quả nguồn vốn huy động được". Tuy nhiên cuốn sách này chỉ nghiên cứu ĐTPT của cả nền kinh tế, không đề cập đến ĐTPT của riêng ngành cảng biển.

Ngoài ra, trên các tạp chí chuyên ngành như Tạp chí Giao thông Vận tải, Tạp chí Hàng hải Việt Nam... có rất nhiều bài viết về cảng biển. Các bài báo của PGS.TSKH Nguyễn Ngọc Huệ nghiên cứu về quản lý nhà nước đối với cảng biển. Các bài viết của PGS.TS. Phạm Văn Giáp nghiên cứu nhiều về kỹ thuật xây dựng cảng. Các bài viết của Kỹ sư Doãn Mạnh Dũng viết về sự cần thiết phát triển Cảng TCQT Vân Phong. Các bài viết của nhiều tác giả khác đề cập đến hoạt động khai thác của các cảng biển Việt Nam.

** Các nghiên cứu ngoài nước:*

Trên thế giới, đặc biệt là ở các nước có ngành hàng hải phát triển như Nhật, Úc, Hà Lan... đã có nhiều công trình nghiên cứu về cảng biển. Tuy nhiên các công trình chủ yếu về quản lý và vận hành khai thác cảng, còn các công trình nghiên cứu về ĐTPT cảng biển không nhiều.

- Cuốn sách: "Kinh tế học cảng biển" của các tác giả L.Kuzma - K.Misztal - A.Grzalakowski - A.Surowiec [63] nghiên cứu về vị trí của các cảng biển trong hệ thống vận tải quốc gia, các đặc điểm của sản xuất tại cảng, thị trường phục vụ cảng và các tài sản cố định trong quá trình sản xuất cảng. Nhìn chung cuốn sách cho người đọc hình dung về hoạt động của cảng biển và các tài sản cần thiết cho quá trình vận hành khai thác cảng, tổ chức sản xuất tại cảng mà không nghiên cứu về ĐTPT cảng biển.

- Cuốn sách: "Port Management and Operations" của tác giả Patrick Alderton (1999), NXB LLP Reference London Hongkong. Cuốn sách này nghiên cứu chủ yếu về quản lý và vận hành khai thác cảng mà không đề cập đến ĐTPT cảng biển.

- Bài báo: "Risk Management in Large Physical Infrastructure Investments: The Context of Seaport Infrastructure Development and Investment" (Quản lý rủi ro trong việc đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển: Xét trong bối cảnh đầu tư và phát triển cảng biển) của các tác giả Mun Wai Ho và Kim Hin Ho (trường đại học quốc gia Singapore) [112]. Bài báo này đánh giá giá trị của hoạt động đầu tư cơ sở hạ tầng cảng biển tại cảng Jurong - Singapore, qua đó, các tác giả nhấn mạnh rằng khả năng tồn tại lâu dài của cảng Jurong trong năm 2004 là do chiến lược quản lý rủi ro, cụ thể là triển khai mô phỏng rủi ro cho việc lập kế hoạch kịch bản kết hợp với tối ưu hóa hạn chế.

- Bài báo: "The impact of seaport investments on regional economics and developments" (Ảnh hưởng của đầu tư phát triển cảng biển với sự phát triển và nền kinh tế vùng) của các tác giả Sibel Bayar, Aydin, Alkan- khoa Vận tải biển trường đại học Istanbul- Thổ Nhĩ Kỳ [114]. Đây là nghiên cứu nhằm đánh giá ảnh hưởng của đầu tư phát triển cảng biển trên cả khía cạnh trực tiếp và gián tiếp đến sự phát triển kinh tế vùng, lấy ví dụ cụ thể với cảng Cadarli của Thổ Nhĩ Kỳ. Tuy nhiên bài viết chỉ tập trung phân tích ảnh hưởng từ những kết quả đạt được của công tác đầu tư cảng biển, không chỉ rõ được lợi thế cạnh tranh, yêu cầu cần thiết trước khi cải tạo của cảng nghiên cứu.

- Bài báo: "A quality management Framework for Seaports in their Supply chains in the 21st Century" (Khung quản lý chất lượng cho chuỗi cung cấp các cảng biển trong trong thế kỷ 21) của các tác giả Hai Tran, Stephen Cahoon, Shu-Ling Chen: Đại học Hàng hải Australia [115]. Để đánh giá chất lượng của chuỗi

cung cấp của các cảng biển, điều cần thiết là đánh giá được chất lượng của việc phát triển và quản lý cảng biển, trong đó đầu tư phát triển cảng biển là nhân tố chủ đạo. Bài báo đề xuất 12 khía cạnh để phát triển hệ thống cung cấp chuỗi của cảng. Tuy nhiên, tất cả đều mang tính dự báo của tác giả, không có phần đánh giá bằng các số liệu thực tế.

- Bài báo: "Factors affecting seaport capacity" (Các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cảng biển) của các tác giả S.Islam và T.L.Olsen – Đại học Auckland, New Zealand [116]. Bài báo đề cập đến các nhân tố ảnh hưởng đến năng lực cảng biển, cụ thể là kho bãi công-te-nơ, số lượng cần cầu, lao động, luồng vào cảng. Thông qua việc đánh giá tác động của từng nhân tố, các tác giả chỉ ra sự cần thiết phải có sự đầu tư phát triển một cách phù hợp và có kế hoạch của cơ quan quản lý cảng.

Tóm lại, các công trình nghiên cứu cả trong nước và nước ngoài đã nghiên cứu nhiều đến kỹ thuật xây dựng cảng biển, đến hoạt động quản lý và khai thác cảng biển, đánh giá hiện trạng hệ thống cảng biển Việt Nam và quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020. Rất ít công trình đề cập đến hoạt động đầu tư phát triển cảng biển và nếu có thì chưa làm rõ bức tranh ĐTPT cảng biển trên cả nước một cách đầy đủ. Chưa có công trình nào nghiên cứu về các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả ĐTPT cảng biển cả về lý thuyết và thực tế, để từ đó đề xuất các giải pháp cho ĐTPT cảng biển một cách hệ thống. Chính vì thế, tác giả thấy rằng rất cần có một công trình nghiên cứu về đầu tư phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, đánh giá hiệu quả và đề xuất giải pháp tăng cường đầu tư một cách toàn diện, góp phần phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam ngang tầm với các nước trong khu vực và thế giới.

3. Mục đích nghiên cứu của luận án

Trên cơ sở nghiên cứu, hệ thống hoá lý luận về ĐTPT cảng biển, tiến hành phân tích đánh giá thực trạng ĐTPT cảng biển của Việt Nam trong thời gian qua, từ đó đưa ra một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam trong thời gian tới.

4. Nhiệm vụ nghiên cứu

- Làm rõ lý luận về ĐTPT cảng biển và cách đánh giá hiệu quả ĐTPT cảng biển. Nghiên cứu kinh nghiệm ĐTPT cảng biển của một số nước trên thế giới để rút ra bài học kinh nghiệm cho ĐTPT cảng biển Việt Nam.

- Phân tích, đánh giá thực trạng ĐTPT cảng biển trên các góc độ để có được cái nhìn tổng thể về ĐTPT cảng biển Việt Nam và đánh giá khách quan, toàn diện hiệu quả ĐTPT cảng biển trên cả góc độ nhà nước và doanh nghiệp cảng. Từ đó rút ra những kết quả tích cực cần phát huy và những hạn chế cần khắc phục.

- Đề xuất một số giải pháp nhằm đầu tư đúng hướng và đầu tư có hiệu quả hệ thống cảng biển Việt Nam.

5. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu của luận án là các hoạt động đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam - nhưng chỉ trong phạm vi các cảng thương mại, luận án không đề cập đến cảng cá, cảng khách...

- Phạm vi nghiên cứu của luận án là nghiên cứu thực trạng hoạt động đầu tư cảng biển giai đoạn vừa qua (2005 - 2011) và nghiên cứu triển vọng đến năm 2020.

6. Phương pháp nghiên cứu

Luận án sử dụng tổng hợp các phương pháp sau:

- Phân tích hệ thống: Tác giả sử dụng phương pháp phân tích hệ thống để nhận biết rõ ĐTPT cảng biển trong mối quan hệ hữu cơ với sự phát triển của nền kinh tế; với sự phát triển của các loại hình giao thông khác (đường sắt, đường bộ, đường thủy, đường hàng không...), sự phát triển của quan hệ ngoại thương giữa Việt Nam với các nước trên thế giới.

- Phương pháp phân tích thống kê: là phương pháp tác giả sử dụng để thu thập số liệu thống kê, xử lý số liệu đầu vào phục vụ cho việc phân tích, đánh giá hiệu quả ĐTPT cảng biển.

- Phương pháp so sánh: Tác giả sử dụng phương pháp này để so sánh hiệu quả ĐTPT cảng biển của 6 nhóm cảng biển trong hệ thống cảng biển Việt Nam, so sánh sự phát triển của cảng biển Việt Nam với các nước khác trên thế giới.

- Phương pháp phân tích các chỉ số: Tác giả sử dụng các chỉ số để đánh giá hiệu quả ĐTPT của ngành cảng biển và của các doanh nghiệp cảng.

- Phương pháp phân tích ma trận SWOT: tác giả sử dụng phương pháp phân tích ma trận SWOT để đánh giá tiềm năng, cơ hội và thách thức trong quá trình đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam.

- Phương pháp dự báo: Tác giả sử dụng phương pháp dự báo để từ đó đề xuất các phương án huy động vốn, phương án sử dụng vốn có hiệu quả và hoàn thiện mô

hình quản lý hoạt động đầu tư tại các cảng biển Việt Nam trong tương lai.

7. Đóng góp của luận án

- Về mặt lý luận: Luận án đã góp phần phát triển cơ sở lý luận về ĐTPT cảng biển, với việc đưa ra định nghĩa về đầu tư phát triển cảng biển, đặc điểm đầu tư phát triển cảng biển, các nhân tố ảnh hưởng đến hoạt động ĐTPT cảng biển, các chỉ tiêu đánh giá hoạt động ĐTPT cảng biển...

- Về mặt thực tiễn:

+ Luận án đã nghiên cứu sự phát triển cảng biển của các nước trên thế giới để rút ra bài học kinh nghiệm cho Việt Nam.

+ Phân tích và đánh giá hiện trạng huy động vốn ĐTPT cảng biển; hiện trạng ĐTPT cảng biển trên nhiều góc độ: địa phương được đầu tư, đối tượng đầu tư, nội dung đầu tư; thực trạng công tác quản lý hoạt động đầu tư cảng biển. Luận án tính toán các chỉ tiêu phản ánh hiệu quả ĐTPT cảng biển thời gian qua. Từ đó khẳng định những mặt đạt được, phát hiện những yếu kém, những bất cập trong công tác huy động vốn, trong công tác triển khai thực hiện đầu tư và quản lý hoạt động đầu tư cảng biển.

+ Luận án đề xuất quan điểm phát triển, các giải pháp góp phần tăng cường đầu tư và sử dụng có hiệu quả vốn ĐTPT cảng biển.

8. Kết cấu của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận và các phụ lục, luận án chia thành 3 chương:

Chương 1: Cơ sở lý luận về ĐTPT cảng biển

Chương 2: Thực trạng ĐTPT cảng biển Việt Nam - giai đoạn 2005 - 2011

Chương 3: Giải pháp tăng cường đầu tư và nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam

Dưới đây là toàn bộ nội dung luận án.

CHƯƠNG 1

CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN

1.1. CẢNG BIỂN VÀ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN

1.1.1. Cảng biển

a. Khái niệm cảng biển

Các định nghĩa khác nhau về cảng biển

Theo điều 59 chương V Bộ luật Hàng hải Việt Nam: Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng và lắp đặt trang thiết bị cho tàu biển ra, vào hoạt động để bốc dỡ hàng hoá, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác.

Theo Từ điển Bách khoa 1995: Cảng biển là khu vực đất và nước ở biển có những công trình xây dựng và trang thiết bị phục vụ cho tàu thuyền cập bến, bốc dỡ hàng hoá, khách hàng lên xuống, sửa chữa phương tiện vận tải biển, bảo quản hàng hoá và thực hiện các công việc khác phục vụ quá trình vận tải đường biển. Cảng có cầu cảng, đường vận chuyển có thể là đường sắt, đường bộ, kho hàng, xưởng sửa chữa.

Theo quan điểm hiện đại, cảng biển không phải là điểm cuối hoặc kết thúc của quá trình vận tải mà là điểm luân chuyển hàng hoá và hành khách. Nói cách khác, cảng như một mắt xích trong dây chuyền vận tải.

Theo sách "Quy hoạch cảng" [40]: Cảng là một tập hợp các hạng mục công trình và thiết bị để đảm bảo cho tàu neo đậu và xếp dỡ hàng hoá giữa các phương thức vận tải đường thủy và sắt, bộ.

Như vậy có thể kết luận: Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, nơi xây dựng các công trình như luồng tàu, đê chắn sóng, cầu cảng, kho bãi, nhà xưởng... và lắp đặt thiết bị phục vụ cho tàu biển ra vào hoạt động để bốc dỡ hàng hoá, đón trả hành khách và thực hiện các dịch vụ khác phục vụ quá trình vận tải đường biển.

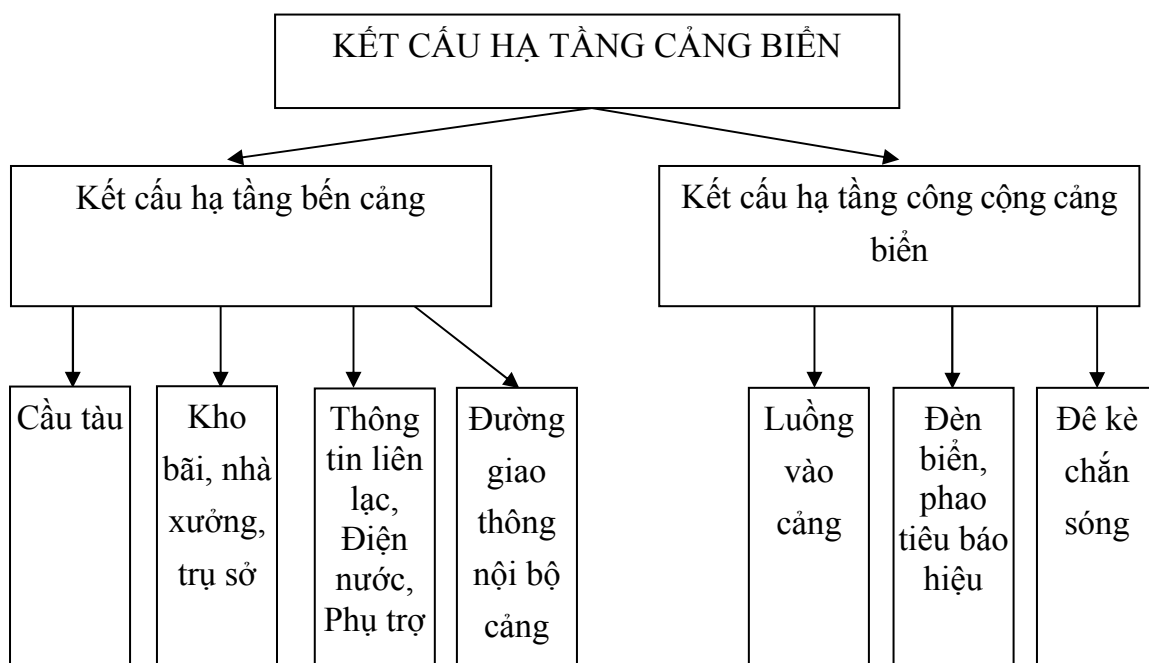
Thuật ngữ "cảng biển" không phải lúc nào cũng đồng nghĩa với việc vị trí của cảng phải đặt ở vị trí cửa biển hay ven biển mà có thể nằm sâu trong các cửa sông, nhưng phải có luồng vào cảng tiếp nhận được tàu biển.

Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng. Một cảng biển sẽ bao gồm hai khu vực: vùng đất cảng và vùng nước cảng (xem phụ lục 1.1):

Các hạng mục công trình của cảng biển

Từ những khái niệm nêu trên, các hạng mục công trình của cảng biển có thể phân loại thành kết cấu hạ tầng cảng biển và kết cấu thượng tầng cảng biển.

Kết cấu hạ tầng cảng biển: bao gồm KCHT bến cảng và KCHT công cộng cảng biển. KCHT bến cảng bao gồm cầu cảng, vùng nước trước cầu cảng, kho bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông nội bộ cảng, thông tin liên lạc, điện, nước, luồng nhánh cảng biển và các công trình phụ trợ khác được xây dựng, lắp đặt cố định tại vùng đất cảng và vùng nước trước cầu cảng [79]. KCHT công cộng cảng biển bao gồm luồng cảng biển, hệ thống báo hiệu hàng hải và các công trình phụ trợ khác.



Sơ đồ 1.1: Các yếu tố thành phần của KCHT cảng biển

Nguồn: Tác giả tổng hợp theo [107]

Kết cấu thượng tầng cảng biển: bao gồm toàn bộ tài sản, thiết bị phục vụ mục đích kinh doanh cảng: hệ thống tàu lai dắt, thiết bị xếp dỡ, phương tiện vận chuyển nội bộ, các loại công cụ mang hàng, trụ sở văn phòng làm việc... Đây là những tài sản, thiết bị chủ yếu nhằm phục vụ cho các loại hình dịch vụ tại cảng.

b. Phân loại cảng biển

Có rất nhiều cách phân loại cảng biển

Phân loại theo quy mô và tầm quan trọng:

Theo Luật Hàng hải Việt Nam, cảng biển được phân thành các loại sau đây (xem phụ lục 1.2):

- Cảng biển loại I là cảng biển đặc biệt quan trọng, có qui mô lớn, phục vụ cho việc phát triển kinh tế – xã hội của cả nước hoặc liên vùng.

- Cảng biển loại II là cảng biển quan trọng, có qui mô vừa, phục vụ cho việc phát triển kinh tế – xã hội của vùng và địa phương.

- Cảng biển loại III là cảng biển có qui mô nhỏ, phục vụ cho hoạt động của doanh nghiệp.

Phân loại theo vai trò và vị trí của cảng

- Cảng tổng hợp (cho địa phương và quốc gia): là các cảng thương mại giao nhận nhiều loại hàng hoá. Cảng hàng hoá được chia làm 3 loại: cảng loại A (hay còn gọi là các cảng nước sâu), cảng loại B, cảng loại C.

- Cảng container là cảng chuyên xếp dỡ hàng container, hàng hoá được bảo quản trong các container tiêu chuẩn 20 feet và 40 feet. Trên thực tế, cảng container có thể được xây dựng riêng rẽ hoặc chỉ là bến container trong cảng tổng hợp.

- Cảng chuyên dụng: là các cảng giao nhận chủ yếu một loại hàng hoá (xi măng, than, xăng dầu...) phục vụ cho các đối tượng riêng biệt (cung cấp nguyên liệu, phân phối sản phẩm của nhà máy hoặc các khu công nghiệp dịch vụ...), bao gồm cảng chuyên dụng hàng rời, cảng chuyên dụng dầu, cảng chuyên dụng công nghiệp.

- Cảng trung chuyển và cảng trung chuyển quốc tế:

+ Cảng trung chuyển: là cảng cung cấp bến và các dịch vụ hàng hải để xếp dỡ và các tiện ích cho sự chuyển giao và chuyển tải hàng hoá giữa tàu mẹ và tàu con trong thời gian ngắn nhất. Đặc điểm của cảng trung chuyển: *Thứ nhất*, là cảng trung

tâm quan trọng cho việc chuyển tải hàng hoá của một khu vực hay vùng kinh tế. *Thứ hai*, vị trí của cảng trung chuyển thường là trung tâm của một khu vực hay vùng nào đó. Cơ sở vật chất kỹ thuật cảng hiện đại, có công suất lớn đủ điều kiện đáp ứng năng lực vận chuyển hàng hoá giữa các tuyến trong vùng hay khu vực đó.

+ Cảng trung chuyển quốc tế: là cảng trung chuyển, có chức năng hút container và hàng hoá từ nước khác đến để chuyển đến nước thứ ba.

- Cảng nội địa (ICD): là loại cảng nằm sâu trong nội địa (miền hậu phương của cảng), được gọi là cảng cạn hay điểm thông quan nội địa và được quy hoạch với mục đích sau:

- + Thu gom hàng lẻ để đóng vào container trước khi xuất khẩu
- + Phân chia hàng nhập từ container để giao trả cho các chủ hàng lẻ
- + Thực hiện các thủ tục thông quan đối với hàng hoá xuất nhập khẩu

Trong nhiều trường hợp, do sự quá tải về bãi chứa của các cảng container, ICD được xem là một giải pháp quan trọng nhằm tháo gỡ tình trạng trên, tránh sự ùn tắc, làm gián đoạn các quy trình phục vụ container trong cảng. Trong trường hợp này, sau khi được dỡ khỏi tàu, container sẽ được vận chuyển thẳng đến ICD và sẽ lưu bãi, rút hàng, hoàn tất thủ tục trước khi chuyển sang phương thức vận tải khác.

Phân loại theo mô hình quản lý cảng biển:

+ *Cảng dịch vụ (cảng nhà nước):* Là mô hình quản lý mà trong đó nhà nước đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng đồng thời cũng sở hữu, quản lý và khai thác tất cả các chức năng của cảng. Theo mô hình này thì sự phát triển của từng cảng sẽ nằm trong tổng thể quy hoạch chung của nhà nước, do đó hoạt động ĐTPT hệ thống cảng biển sẽ được tiến hành đồng bộ, không bị chông chéo, dàn trải do đều được xây dựng bởi cơ quan quy hoạch cảng biển quốc gia. Tuy nhiên mô hình này mang nặng tính bao cấp do đó thiếu tính cạnh tranh, hiệu quả khai thác không cao, gây ra lãng phí sử dụng các nguồn lực. Đồng thời do kinh phí đầu tư của nhà nước eo hẹp nên khó có khả năng hiện đại hóa và phát triển, chất lượng dịch vụ thấp do không hướng tới yêu cầu của khách hàng.

+ *Cảng công cụ:* Đây là mô hình mà nhà nước tham gia đầu tư xây dựng và sở hữu tất cả các cơ sở vật chất kỹ thuật của cảng nhưng nhà nước có thể không tham gia hoạt động khai thác các cơ sở vật chất này mà giao lại cho tổ chức khác.

Ưu điểm của mô hình này là do nhà nước đã đầu tư xây dựng toàn bộ cơ sở hạ tầng cảng biển nên các nhà khai thác không phải đầu tư gì, do đó tránh được hiện tượng đầu tư trùng lặp dẫn đến dư thừa công suất trang thiết bị. Tuy nhiên, điều này cũng vẫn sẽ dẫn đến sự hạn chế đầu tư mở rộng phát triển hệ thống cảng do nguồn vốn đầu tư bị hạn chế, vẫn chủ yếu từ ngân sách nhà nước.

+ *Cảng cho thuê (chủ cảng)*: Đây là mô hình mà nhà nước đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng nhưng không tham gia vào hoạt động khai thác cảng mà giao cho tổ chức khác khai thác trên cơ sở thuê sử dụng kết cấu hạ tầng đó và có trả phí. Nhà khai thác tư nhân sẽ đầu tư và sở hữu các phương tiện và trang thiết bị xếp dỡ, vận chuyển, hệ thống nhà kho bến bãi, đồng thời được phép nhượng quyền cung cấp các dịch vụ trong cảng hoặc tự tiến hành khai thác các trang thiết bị đã đầu tư. Mô hình này tạo ra sự cạnh tranh giữa các nhà khai thác nên thúc đẩy cảng phát triển và nâng cao chất lượng dịch vụ cho khách hàng. Tuy nhiên nhược điểm của nó là dễ dẫn đến tình trạng đầu tư dư thừa do tính cạnh tranh giữa các nhà khai thác.

+ *Cảng thương mại (cảng của doanh nghiệp hoặc tư nhân)*: Là mô hình mà toàn bộ đất đai, cơ sở hạ tầng của cảng đều thuộc quyền sở hữu, quản lý và khai thác của tư nhân, mọi chính sách của cảng do tư nhân quyết định và mục tiêu hướng tới sự tối đa hóa lợi ích của họ. Tuy nhiên mô hình này không phổ biến, thường xuất hiện dưới dạng dịch vụ hỗ trợ hoạt động khai thác các mỏ công nghiệp hoặc các ngành chế biến nên quy mô tương đối nhỏ và mang tính chuyên dụng cao.

Ngoài ra, còn có nhiều cách phân loại cảng biển khác như:

* *Phân loại theo đối tượng quản lý*: cảng quốc gia (là các cảng chính trong hệ thống cảng biển của một quốc gia), cảng địa phương (là cảng có quy mô, phạm vi hấp dẫn hạn chế, chức năng chủ yếu phục vụ phát triển kinh tế xã hội địa phương), cảng tư nhân (cảng phục vụ trực tiếp cho một doanh nghiệp).

* *Phân loại theo chức năng cơ bản của cảng biển*, thì có thể phân ra thành cảng thương mại, cảng khách, cảng công nghiệp, cảng cá, cảng thể thao và quân cảng.

* *Phân theo loại điều kiện tự nhiên*, có thể chia cảng biển thành cảng tự nhiên và cảng nhân tạo.

* *Phân theo điều kiện hàng hải*, có cảng có chế độ thủy triều, cảng không có

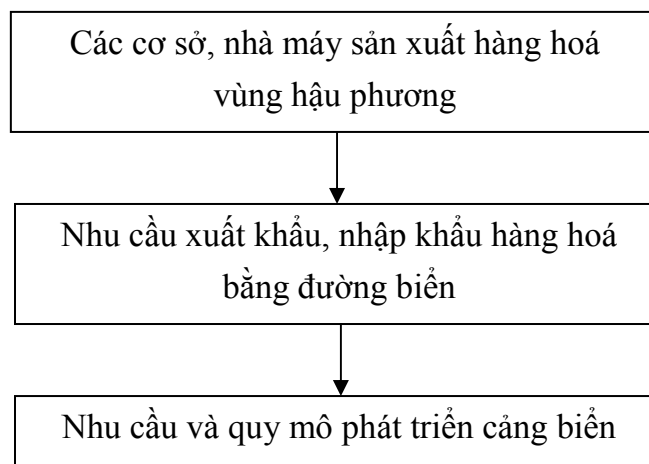
chế độ thủy triều, cảng bị đóng băng và cảng không bị đóng băng.

* *Phân loại theo quan điểm kỹ thuật của việc xây dựng*, có thể chia ra thành cảng mở, cảng đóng, cảng có cầu dẫn và cảng không có cầu dẫn.

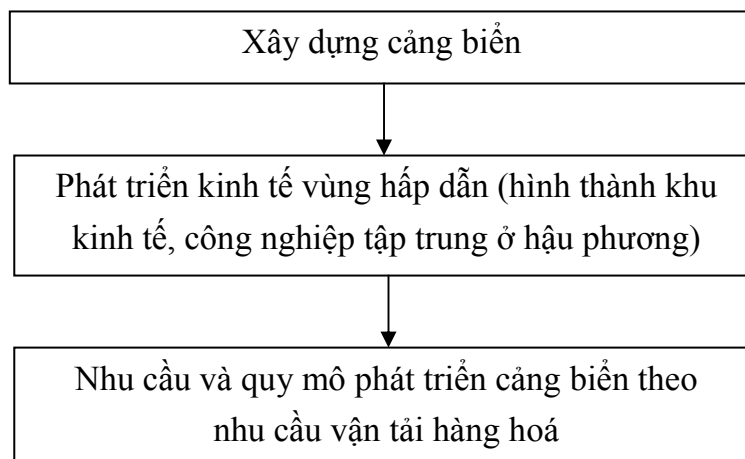
c. Vai trò, chức năng của cảng biển

Vai trò của cảng biển

- Vai trò thụ động: Cảng được xây dựng để đáp ứng nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hoá cho vùng hấp dẫn. Vì thế trước đây người ta tiến hành nghiên cứu quy hoạch phát triển cảng biển theo những kịch bản phát triển kinh tế được xây dựng trước, có thể minh hoạ theo sơ đồ sau:



- Vai trò động lực: Trong lịch sử không ít thành phố, khu công nghiệp được hình thành và phát triển là nhờ có cảng. Vai trò động lực là cảng có trước đã thúc đẩy sự ra đời và phát triển của thành phố và kinh tế vùng hấp dẫn. Và sau khi có thành phố, sự phát triển kinh tế của thành phố và vùng hấp dẫn lại đòi hỏi sự phát triển tiếp theo của cảng. Quá trình phát triển này có thể minh hoạ thành sơ đồ quan hệ dưới đây:



Chức năng của cảng biển

- Chức năng đầu tàu phát triển kinh tế biển

Kinh tế biển bao gồm 6 ngành chính: kinh tế cảng, đánh bắt và nuôi trồng hải sản, kinh tế đóng tàu, kinh tế khai thác dầu khí và quặng dưới biển, kinh tế du lịch biển và kinh tế lán biển. Trong đó, để phát triển nhanh bền vững kinh tế biển đối với một quốc gia như Việt Nam, hệ thống cảng biển phải xây dựng trước một bước. Cảng biển là động lực lôi kéo các ngành đóng tàu, đánh bắt hải sản, lán biển... phát triển theo.

- Chức năng vận chuyển và bốc xếp hàng hoá

Đây là chức năng nguyên thủy của cảng biển. Trong hệ thống vận tải quốc gia, cảng biển là điểm hội tụ của các tuyến vận tải khác nhau (đường bộ, đường sông, đường sắt, đường hàng không), tập trung cho mọi phương thức vận tải để thực hiện chức năng vận chuyển hàng hoá.

- Chức năng thương mại và buôn bán quốc tế

Với vị trí là đầu mối của các tuyến đường vận tải: đường sông, đường sắt, đường bộ..., ngay từ đầu mới thành lập, các cảng biển đã là những địa điểm tập trung trao đổi buôn bán của các thương gia từ khắp mọi miền. Tại các vùng cảng có vị trí địa lý tự nhiên thuận lợi như nằm trên các trục đường hàng hải quốc tế nối liền các Châu lục, các khu vực phát triển kinh tế năng động... thì hoạt động trao đổi kinh doanh, thương mại lại càng diễn ra sôi động hơn. Các vùng cảng này nhanh chóng trở thành trung tâm thương mại không chỉ của khu vực mà còn của cả thế giới.

- Chức năng công nghiệp và cung ứng nhiên liệu

Các vùng cảng biển là những địa điểm thuận lợi cho việc xây dựng những nhà máy xí nghiệp thuộc những ngành công nghiệp khác nhau vì nó cho phép tiết kiệm được chi phí vận tải rất nhiều, nhất là những nhà máy sản xuất bằng nguyên liệu nhập khẩu, đồng thời xuất khẩu sản phẩm của nó bằng vận tải đường biển thì sẽ đạt được sự tiết kiệm rất lớn, hạ giá thành sản phẩm, giúp cho doanh nghiệp có thể cạnh tranh được trên thị trường quốc tế. Ngoài ra, các xí nghiệp công nghiệp này còn có thể liên kết với nhau tạo thành một chu trình sản xuất đồng bộ và hiệu quả.

- Chức năng phát triển thành phố và đô thị

Mối quan hệ tương quan giữa các cảng biển và thành phố là mối liên hệ tác

động lẫn nhau. Cảng biển ảnh hưởng đến sự hình thành và phát triển của thành phố cảng theo các phương diện khác nhau: thành phố sẽ phát triển để đảm nhận vai trò tập trung hàng hoá cho xuất khẩu và vai trò phân phối hàng nhập khẩu, các ngành công nghiệp hướng về xuất khẩu cũng sẽ được phát triển ở thành phố cảng. Thành phố cảng sẽ trở thành căn cứ của các đại lý của hãng tàu biển, các hãng bảo hiểm tàu thuyền, trung tâm thương mại thu hút các hãng buôn trong và ngoài nước, là nơi tập trung lao động từ các nơi khác đổ về...

- Chức năng trung tâm văn hoá, nghỉ ngơi, du lịch và giải trí

Hoạt động của cảng biển còn tạo ra sự giao lưu văn hoá giữa các vùng, miền trong cả nước cũng như giữa các quốc gia với nhau bởi đi kèm với hoạt động giao lưu kinh tế là sự giao lưu về văn hoá. Các thương nhân nước ngoài (Trung Quốc, Nhật Bản, Ấn Độ...) mang đến đây những sản phẩm truyền thống cùng bản sắc văn hoá đặc sắc của dân tộc mình. Ngược lại, nền văn hoá của Việt Nam cũng sẽ giao lưu và truyền bá sang các nước khác thông qua việc buôn bán trao đổi các sản phẩm truyền thống của dân tộc.

Như vậy, cảng biển có rất nhiều chức năng và các chức năng này đều rất quan trọng đối với nền kinh tế.

1.1.2. Đầu tư phát triển cảng biển

a. Khái niệm đầu tư phát triển cảng biển

Đầu tư phát triển cảng biển là hoạt động sử dụng vốn cùng các nguồn lực khác để xây dựng cảng biển, tạo ra tài sản là những công trình và thiết bị cần thiết cho sự hoạt động của cảng biển, nhằm đáp ứng yêu cầu vận tải qua cảng.

b. Đặc điểm của đầu tư phát triển cảng biển

Đầu tư phát triển (ĐTPT) cảng biển có đặc thù là cần một lượng vốn lớn, thời gian thu hồi vốn dài và mức độ rủi ro cao, đặc biệt là cần phải có trình độ quản lý và công nghệ cao. Cụ thể như sau:

Thứ nhất: ĐTPT cảng biển chịu tác động lớn của môi trường biển khắc nghiệt. Vị trí của cảng bao gồm cả phần tiếp xúc với nước và đất liền, do đó dù trong quá trình đầu tư hay vận hành các kết quả đầu tư thì môi trường tự nhiên cũng có những ảnh hưởng rất lớn. Vì vậy khi đầu tư xây dựng cảng đòi hỏi phải có sự khảo sát kỹ đặc điểm tự nhiên như khí tượng, thủy – hải văn, địa chất, địa hình. Công tác

thi công xây dựng cảng, nạo vét khu nước và luồng lạch là một công tác không đơn giản và trong nhiều trường hợp người và phương tiện còn phải chịu nhiều rủi ro do phụ thuộc vào điều kiện thời tiết như sóng, gió, mưa bão... Vật liệu sử dụng trong quá trình xây dựng cảng phải có tính năng đặc biệt như tính chống ăn mòn của nước biển mặn, chịu lực va đập của sóng gió... Quá trình khai thác cảng biển, do khí hậu nhiệt đới của Việt Nam nóng ẩm, nhiều sinh vật bám có thể phá hoại nhanh chóng các công trình xây dựng trên bờ biển và trên biển nên hàng năm phải chi những khoản tiền lớn để nạo vét, sửa chữa, cải tạo. Hàng năm, có trường hợp cảng biển phải ngừng hoạt động từ 1,5 – 2 tháng do những đợt gió mùa, sóng lớn.

Thứ hai: ĐTPT cảng biển cần một số vốn đầu tư rất lớn. ĐTPT cảng biển đòi hỏi phải đồng bộ thì cảng mới đi vào vận hành được, đồng bộ giữa cảng biển với luồng vào cảng, giao thông nối cảng... Vì thế ĐTPT cảng biển đòi hỏi chi phí rất lớn. Hơn nữa việc xây dựng cảng biển với hệ thống cầu tàu, kho bãi... cần diện tích đất rộng nên chi phí giải phóng mặt bằng rất lớn.

Thứ ba: Thời gian thực hiện đầu tư tương đối dài. Thời gian để tiến hành đầu tư, bắt đầu từ khi khảo sát thiết kế rồi thi công một công trình cảng được thực hiện từ 3 - 6 năm hoặc lâu hơn nữa tùy thuộc vào quy mô, chưa kể những khu vực có địa chất không ổn định, địa hình phức tạp thì thời gian thực hiện sẽ còn lâu hơn dự kiến, sau khi đưa vào khai thác thường phải mất 2 - 3 năm cảng mới đạt công suất thiết kế.

Thứ tư: Các dự án ĐTPT cảng biển thường có tính chất phức tạp, thậm chí là phức tạp nhất trong XD CB. Cảng biển là lĩnh vực xây dựng đặc biệt, đòi hỏi các hạng mục xây dựng phải bền vững, chịu mọi thử thách của thiên nhiên... Bên cạnh đó, xu hướng phát triển đội tàu ngày càng lớn, nhất là tàu container, đòi hỏi các cầu cảng phải chịu được tác động va đập của các tàu ngày một mạnh hơn. Chính vì thế mà quá trình xây dựng các công trình cảng biển rất phức tạp về mặt kỹ thuật đòi hỏi lực lượng thi công có năng lực chuyên sâu, cả năng lực tài chính và phương tiện cũng như đội ngũ thi công. Tại Việt Nam khi triển khai dự án cảng biển lớn thường phải thuê chuyên gia nước ngoài tư vấn và giám sát thi công để đảm bảo chất lượng công trình.

Thứ năm: ĐTPT cảng biển tạo nên những công trình cảng sử dụng lâu dài và có giá trị to lớn. Vì vậy quá trình đầu tư phải rất coi trọng công tác quy hoạch

cũng như phải đảm bảo chất lượng công trình. Ví dụ như cảng Rotterdam (Hà Lan) đã tồn tại 150 năm và hiện nay vẫn là cảng quan trọng của Châu Âu. Cảng Sài Gòn được đầu tư cải tạo năm 1999, song có nhiều vấn đề chưa phù hợp nên đến nay đã phải đặt bài toán di dời cảng.

Thứ sáu: ĐTPT cảng biển làm thay đổi môi trường sinh thái và môi trường xã hội. Về môi trường sinh thái, cả quá trình xây dựng và khai thác cảng đều có thể dẫn tới biến đổi dòng chảy gây bồi lắng, xói lở cục bộ, gia tăng xâm nhập mặn... và gây ô nhiễm môi trường. Về môi trường xã hội, ĐTPT cảng biển cũng có thể dẫn đến sự thay đổi cơ cấu dân số, cơ cấu lao động và cơ cấu kinh tế của khu vực cảng vì thường làm cho tỷ trọng ngành công nghiệp và dịch vụ tăng lên.

Thứ bảy: ĐTPT cảng biển mang tính rủi ro khá cao. Thực tế cho thấy, nhiều cảng được xây dựng tốn kém song công suất khai thác quá thấp, một phần do hàng hoá qua cảng có sự sụt giảm vì nhiều lý do, một phần do địa chất thuỷ văn tại khu vực cảng có sự biến động bất lợi cho hoạt động của cảng. Những lý do trên dẫn đến cảng hoạt động kém hiệu quả, không có khả năng hoàn vốn và thậm chí thua lỗ.

Để đảm bảo cho hoạt động ĐTPT cảng biển đem lại hiệu quả cao đòi hỏi phải làm tốt công tác chuẩn bị, vấn đề quy hoạch tổng thể và chi tiết phải được xem trọng và chuẩn bị kỹ càng, hợp lý, các công tác khảo sát thiết kế cũng như tư vấn dự án và thực hiện xây dựng phải được giám sát chặt chẽ.

c. Sự cần thiết phải tiến hành đầu tư phát triển cảng biển

Việc tiến hành ĐTPT cảng biển Việt Nam trong thời gian tới là một điều tất yếu, bởi những lý do sau:

Thứ nhất, do vai trò của hệ thống cảng biển đối với sự phát triển kinh tế của một quốc gia có biển: hệ thống giao thông gồm đường bộ, đường sắt, đường hàng không, và đặc biệt là đường thuỷ đóng một vai trò đặc biệt quan trọng đối với sự phát triển của bất cứ một quốc gia nào. Chính sự hình thành cảng biển đã thúc đẩy sự giao lưu buôn bán giữa các vùng, miền, qua đó thúc đẩy sản xuất và tiêu dùng. Cảng biển cũng chính là đầu mối giao thông nối liền biển với lục địa bằng các huyết mạch giao thông phục vụ cho việc giao lưu hàng hoá, hành khách giữa các khu vực trong nội địa cũng như giữa các quốc gia với nhau. Một số quốc gia tuy không giàu tài nguyên nhưng vẫn phát triển là nhờ hệ thống cảng biển tốt như Singapore, Hồng

Kông... Chính vì vai trò thúc đẩy phát triển kinh tế đối với một nước như vậy, nên việc chú trọng ĐTPT cảng biển là điều tất yếu với bất cứ một quốc gia nào.

Thứ hai, do 80% lượng hàng hoá xuất nhập khẩu của Việt Nam đều đi qua cảng biển. Do đó, việc phát triển cảng biển sẽ tạo điều kiện thuận lợi cho việc vận chuyển hàng hoá đến các vùng miền trên cả nước cũng như thúc đẩy sự phát triển sản xuất hàng hoá của nước ta.

Thứ ba, do Việt Nam có lợi thế tự nhiên để phát triển cảng biển: Việt Nam có ưu thế tự nhiên là quốc gia có đường biển dài 3260 km, có vị trí chiến lược nằm trên một trong số ít tuyến đường giao thông đường biển quốc tế quan trọng nhất thế giới, do đó cần khai thác tối đa lợi thế này, tạo điều kiện ĐTPT cảng biển để tạo tiền đề cho tăng trưởng kinh tế.

d. Ý nghĩa của hoạt động đầu tư phát triển cảng biển.

Thứ nhất: ĐTPT cảng biển tác động đến nhiều ngành khác và toàn bộ nền kinh tế. Giao thông đường biển là bộ phận quan trọng phục vụ vận tải hàng hóa với khối lượng lớn. Cảng biển phát triển giúp cho việc lưu thông sản phẩm của các ngành dễ dàng, tăng cán cân xuất nhập khẩu. Cảng biển phát triển còn tác động tới cả ngành dầu khí, hải sản đánh bắt xa bờ... Như vậy việc ĐTPT cảng biển đóng góp không nhỏ vào sự tăng trưởng của các ngành khác và từ đó tác động đến toàn bộ nền kinh tế.

Thứ hai: ĐTPT cảng biển tác động tới sự chuyển dịch cơ cấu kinh tế ngành, vùng. Đầu tư phát triển cảng biển làm thay đổi cơ cấu kinh tế vùng, lãnh thổ. Các cảng ở khu vực phía Nam trong nhiều năm qua được đầu tư với khối lượng vốn lớn, mức độ hiện đại cao nên phát triển rất nhanh. Trong khi đó các cảng miền Bắc và miền Trung được đầu tư ít hơn. Đây cũng là một trong những lý do khiến tốc độ phát triển kinh tế ở khu vực phía Nam nhanh hơn so với tốc độ phát triển kinh tế ở các vùng miền khác trong cả nước.

Đối với cơ cấu ngành, cảng biển phát triển thường kéo theo sự phát triển công nghiệp. Vì thế các địa phương duyên hải, khi xây dựng chương trình phát triển công nghiệp thường dựa trên cơ sở phát triển cảng. Như vậy, ĐTPT cảng biển cũng có tác động đến tốc độ tăng trưởng, cân đối lại cơ cấu ngành, cơ cấu lãnh thổ của nền kinh tế.

Thứ ba: ĐTPT cảng biển tác động tới toàn bộ hoạt động của ngành Hàng hải nói riêng và ngành GTVT nói chung. Cảng biển là một bộ phận quan trọng không thể thiếu trong hoạt động hàng hải của một quốc gia. Đầu tư theo chiều rộng hay chiều sâu vào cảng biển đều nhằm mục đích tạo cơ sở vật chất để nâng cao khả năng phục vụ của ngành hàng hải.

Thứ tư: ĐTPT cảng biển tác động tới phát triển công nghệ ngành hàng hải. Đầu tư phát triển cảng biển đưa công nghệ mới, áp dụng những tiến bộ khoa học kỹ thuật, ứng dụng công nghệ thông tin vào hệ thống cảng biển sẽ tác động đến sự phát triển công nghệ của toàn ngành, tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường khu vực.

Thứ năm: ĐTPT cảng biển ảnh hưởng đến việc nâng cao chất lượng đội ngũ lao động và do đó ảnh hưởng tới tốc độ phát triển của ngành. Thông qua đầu tư cho hệ thống giáo dục tại các trường đại học và cao đẳng đào tạo nhân lực cho ngành hàng hải, với nhiệm vụ nâng cao chất lượng đội ngũ lao động trong ngành, tạo điều kiện cho họ tiếp xúc với những công nghệ mới, ngành sẽ có những bước phát triển vững chắc và trình độ tổ chức quản lý sản xuất, quản lý kinh tế của đội ngũ cán bộ cũng như trình độ tay nghề của đội ngũ công nhân cảng ngày càng được nâng cao.

1.2. NGUỒN VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN

Nguồn vốn có thể sử dụng để đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam bao gồm những nguồn sau:

Nguồn vốn ngân sách nhà nước

Ngân sách nhà nước bao gồm ngân sách trung ương và ngân sách địa phương. Đối với hoạt động ĐTPT cảng biển, ngân sách nhà nước đóng vai trò không thể thiếu, là nhân tố quan trọng trong việc nâng cao hiệu quả đầu tư cảng biển. Hoạt động ĐTPT cảng biển đòi hỏi khối lượng vốn lớn, thời gian thu hồi vốn dài nên các nhà đầu tư không đủ khả năng hoặc không muốn bỏ vốn ra đầu tư, trong khi cảng biển có vai trò vô cùng quan trọng trong việc phát triển nền kinh tế. Do vậy, ngân sách nhà nước là nguồn vốn quan trọng nhất trong ĐTPT cảng biển.

Nguồn vốn hỗ trợ phát triển chính thức (ODA)

Nguồn vốn ODA thường được các nước đang phát triển sử dụng để đầu tư cải thiện cơ sở hạ tầng kinh tế xã hội, xây dựng đường giao thông, phát triển năng lượng... Cảng biển nằm trong lĩnh vực giao thông vận tải và do đó ODA đóng vai

trò rất quan trọng trong việc ĐTPT cảng biển tại Việt Nam thời gian qua.

Nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

Đầu tư trực tiếp nước ngoài là việc nhà đầu tư nước ngoài đưa vốn vào một nước và trực tiếp tham gia điều hành để trực tiếp đạt được một mục đích nào đó hoặc để thực hiện một chính sách nào đó về kinh tế, chính trị tùy theo mục đích, địa vị và những tính toán của mình. ĐTPT cảng biển là lĩnh vực đem lại lợi nhuận hấp dẫn nên thời gian gần đây bắt đầu thu hút được sự chú ý của các nhà đầu tư nước ngoài. Theo tổng thư ký Hiệp hội cảng biển Việt Nam thì đầu tư cảng biển mang lại một khoản lợi nhuận không nhỏ nên thu hút được các nhà đầu tư; chỉ sau một vài năm đầu, sau khi cảng đi vào hoạt động là nhà đầu tư có thể thu hồi vốn. Nếu so với lĩnh vực đầu tư xây dựng đường bộ là lĩnh vực còn mang tính công cộng nhiều, thì đầu tư cảng biển có lợi nhuận cao hơn. Nhưng muốn kéo được các nhà đầu tư tư nhân vào lĩnh vực cảng biển, nhà nước phải tạo ra các cơ chế, chính sách phù hợp.

Nguồn vốn doanh nghiệp cảng

Trước đây, trong hoạt động ĐTPT cảng biển vẫn áp dụng cơ chế nhà nước bỏ tiền đầu tư xây dựng cơ sở hạ tầng cảng biển rồi giao cho doanh nghiệp nhà nước khai thác kinh doanh. Hiện nay, trong cơ chế cạnh tranh, các doanh nghiệp cảng cũng tăng cường đầu tư nhằm nâng cao năng lực khai thác bằng nguồn vốn tự có của doanh nghiệp. Tuy còn nhiều hạn chế trong sử dụng vốn, vốn đầu tư bị thất thoát, đầu tư manh mún dàn trải, nhưng phải nói rằng vốn tự có của doanh nghiệp cảng đang dần dần đóng một vai trò quan trọng trong tổng vốn đầu tư phát triển cảng.

Xu hướng cổ phần hoá các doanh nghiệp cảng nhà nước đã và đang mang lại hiệu quả kinh tế lớn, nguồn vốn cổ phần đang ngày càng gia tăng làm tăng thêm nguồn vốn cho ĐTPT cảng biển.

Ngoài ra, có thể kể đến một số nguồn vốn khác bao gồm thu phí bảo đảm hàng hải, thu từ khấu hao, vốn vay mua (là nguồn vốn vay nước ngoài rồi thực hiện trả góp trong một thời kỳ nhất định)...

Nguồn vốn đầu tư tư nhân

Nguồn vốn đầu tư tư nhân trong nước bao gồm: vốn tiết kiệm của dân cư, vốn của các doanh nghiệp tư nhân và vốn của hợp tác xã. Đặc điểm của nguồn vốn này là thường chiếm tỷ trọng tương đối nhỏ trong tổng vốn đầu tư toàn xã hội, do

đó thường tập trung đầu tư vào các ngành, lĩnh vực không đòi hỏi vốn lớn và phải nhanh thu hồi vốn. Lĩnh vực cảng biển lại đòi hỏi khối lượng vốn rất lớn và chậm thu hồi vốn nên chưa thu hút được nhiều các nhà đầu tư tư nhân. Tuy nhiên, nếu thu hút được nguồn vốn từ khu vực tư nhân (kể cả trong nước và nước ngoài) cho ĐTPT cảng biển thì sẽ đạt được nhiều mục tiêu:

- Giảm gánh nặng đầu tư của Chính phủ và không tăng nợ công

- Nâng cao hiệu quả khai thác cảng biển vì năng lực quản lý của khu vực tư nhân tốt hơn, họ phải sử dụng đồng vốn của bản thân có hiệu quả nên họ luôn tối ưu hoá chi phí trong suốt dòng đời của dự án, tiến độ thi công cũng nhanh hơn do áp lực sớm đưa công trình vào sử dụng để còn thu hồi vốn. Thực tế là các nguồn vốn nhà nước, đặc biệt là vốn ngân sách nhà nước cho cảng biển dễ bị thất thoát lãng phí còn khu vực tư nhân tham gia đầu tư đã hạn chế được điều này.

- Sức sáng tạo cao hơn, áp dụng nhiều công nghệ mới... nên có thể cung cấp dịch vụ có chất lượng cao và giá thành rẻ cho người sử dụng.

- Khả năng đáp ứng tốt hơn nhu cầu của khách hàng, nhanh nhạy hơn với cạnh tranh...

Bên cạnh đó, khi khu vực tư nhân đầu tư vào cảng biển cũng có những hạn chế bởi bản chất của tư nhân là tìm kiếm lợi nhuận. Những hạn chế đó là:

- Tư nhân có xu thế bỏ qua những ảnh hưởng tiêu cực của việc xây dựng cảng biển đến môi trường, đến điều kiện sống của người dân. Họ có thể vô tình hoặc cố ý không thực thi các giải pháp nhằm giảm thiểu ô nhiễm môi trường và làm mất cân bằng sinh thái do việc xây dựng cảng biển gây ra.

- Việc cạnh tranh thái quá giữa các nhà đầu tư và khai thác cảng biển có thể dẫn đến cạnh tranh không lành mạnh như thi nhau giảm giá, cung cấp dịch vụ thấp hơn... làm mất uy tín của hệ thống cảng biển.

- Khi các nhà đầu tư tư nhân tham gia ĐTPT cảng biển cũng có thể dẫn đến việc độc quyền hoá của các nhà tư bản lớn mạnh. Khi đó, giá dịch vụ có thể rất cao và các công ty tư nhân khác yếu hơn có thể bị phá sản.

Như vậy, nguồn vốn tư nhân là một nguồn vốn tiềm năng quan trọng để đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam, tuy nhiên thử thách của việc thu hút tư nhân đầu tư vào cảng biển là làm sao nâng cao được hiệu quả khai thác trong khi vẫn đảm

bảo được việc duy trì và bảo vệ lợi ích công cộng.

1.3. NỘI DUNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN

Để đánh giá hoạt động ĐTPT cảng biển một cách toàn diện cần phân tích trên các góc độ: theo từng vùng miền của đất nước, theo từng loại cảng, theo từng nội dung đầu tư và theo các giai đoạn của quy trình đầu tư.

Thứ nhất, đầu tư phát triển cảng biển theo khu vực địa lý

Do điều kiện địa hình Việt Nam trải dài với một nửa đường biên giới giáp biển, với 3 miền Bắc Trung Nam có những đặc điểm về điều kiện tự nhiên cho xây dựng cảng có nhiều điểm khác biệt, sự phát triển kinh tế xã hội của 3 miền quyết định nguồn hàng cho cảng biển cũng có nhiều sự khác biệt. Vì vậy cần nghiên cứu hoạt động ĐTPT cảng biển cho từng miền của đất nước: miền Bắc, miền Trung, miền Nam.

Thứ hai, đầu tư phát triển cảng biển theo từng loại cảng

Các loại cảng biển như cảng chuyên dụng, cảng tổng hợp, cảng container, cảng trung chuyển quốc tế có chức năng, nhiệm vụ, vai trò rất khác nhau, do đó hoạt động ĐTPT từng loại cảng này cũng có nhiều điểm khác nhau. Khác nhau từ nhu cầu vốn đầu tư đến kỹ thuật xây dựng và quá trình vận hành khai thác. Tuy nhiên giữa các loại cảng không có sự phân biệt rạch ròi. Cảng container riêng biệt ở Việt Nam rất ít và mới được xây dựng, còn phần lớn chỉ là bến container nằm trong cảng tổng hợp nên gọi chung là cảng tổng hợp container. Như vậy trong cảng tổng hợp cũng có các bến container, cũng có bến chuyên dùng nhưng chức năng chủ yếu là làm hàng tổng hợp và container. Trong cảng chuyên dùng cũng có thể có bến làm hàng tổng hợp container, song công năng chính là làm hàng chuyên dùng phục vụ trực tiếp cho cơ sở sản xuất - dịch vụ hoặc khu công nghiệp có cảng. Vì vậy, để đánh giá thực trạng ĐTPT cảng biển, cần phân tích hoạt động ĐTPT của 3 loại cảng: cảng chuyên dụng, cảng tổng hợp container và cảng trung chuyển quốc tế.

Thứ ba, đầu tư phát triển cảng biển theo nội dung đầu tư

Khi phân tích hoạt động ĐTPT của bất cứ ngành nào, cũng cần nghiên cứu 3 nội dung lớn là đầu tư xây dựng, đầu tư thiết bị và đầu tư phát triển nguồn nhân lực. Vì thế khi phân tích ĐTPT cảng biển cũng cần nghiên cứu 3 nội dung này:

- *Đầu tư xây dựng cảng*: đây là hoạt động đầu tư phức tạp nhất, quan trọng nhất bởi ngành cảng là ngành có tỷ lệ đầu tư vào tài sản cố định lớn hơn rất nhiều so

với các ngành nghề khác. Đầu tư xây dựng cảng sẽ tạo ra cơ sở hạ tầng cảng biển và được xem xét ở 4 nội dung:

+ Đầu tư xây dựng KCHT bến cảng, bao gồm đầu tư vào toàn bộ hệ thống cầu tàu, kho bãi, giao thông nội bộ cảng, điện nước...

+ Đầu tư xây dựng KCHT công cộng cảng biển, bao gồm đầu tư vào kè, đê chắn sóng, hệ thống luồng cho tàu ra vào cảng...

+ Đầu tư vào hệ thống giao thông nối cảng với mạng lưới giao thông quốc gia, bao gồm hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nhằm giải toả hàng hoá thông qua cảng.

+ Đầu tư vào cảng cạn ICD: là đầu tư vào những trung tâm tập kết container và hàng rời nằm sâu trong đất liền để thúc đẩy kinh tế vùng xa biển và các quốc gia không có biển phát triển, nhằm tạo chân hàng vững chắc cho các cảng biển trung tâm.

- *Đầu tư thiết bị*: cần nghiên cứu đầu tư vào thiết bị xếp dỡ hàng hoá, đầu tư vào các phương tiện thiết bị chuyên dùng phục vụ công tác quản lý của các cơ quan chuyên ngành và việc áp dụng công nghệ thông tin vào khai thác, quản lý cảng. Riêng trong đầu tư thiết bị xếp dỡ, cần nghiên cứu đầu tư vào cả 3 chủng loại thiết bị: các thiết bị xếp dỡ từ tàu vào bờ và ngược lại, các thiết bị vận chuyển hàng hoá từ cầu tàu vào bãi và ngược lại; các thiết bị bốc xếp hàng tại kho bãi. Trong đó các thiết bị xếp hàng từ tàu vào bờ được coi là quan trọng nhất, quyết định năng suất bốc xếp nên cần được chú trọng đầu tư.

- *Đầu tư phát triển nguồn nhân lực*: cần nghiên cứu ĐTPT nguồn nhân lực cho mọi giai đoạn của quá trình phát triển cảng: ĐTPT nguồn nhân lực cho công tác quy hoạch cảng biển, cho giai đoạn thiết kế, xây dựng cảng và quản lý dự án; cho giai đoạn cung cấp thiết bị và chuyển giao công nghệ, và đặc biệt là cho giai đoạn khai thác cảng, bởi năng lực phục vụ của cán bộ công nhân viên phục vụ cảng giữ vai trò quan trọng đối với sự phát triển của cảng.

Thứ tư, đầu tư phát triển cảng biển theo hình thức đầu tư

Nghiên cứu thực trạng đầu tư vào cảng biển theo hình thức đầu tư mới hay cải tạo mở rộng sẽ cho biết hoạt động đầu tư thời gian qua chủ yếu là duy trì tiềm lực sẵn có (đầu tư thay thế) hay tạo ra tiềm lực lớn hơn cho hệ thống cảng biển Việt

Nam. Đồng thời quá trình nghiên cứu cần làm rõ nguồn vốn cho đầu tư mới, nguồn vốn cho cải tạo mở rộng để đánh giá được hiệu quả sử dụng vốn.

Quá trình nghiên cứu hoạt động ĐTPT cảng biển trên các góc độ khác nhau sẽ giúp tìm ra được những hạn chế cần khắc phục để từ đó đề ra các giải pháp.

1.4. QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN

1.4.1. Các nguyên tắc quản lý hoạt động đầu tư phát triển cảng biển

- *Nguyên tắc thống nhất quản lý.* Nguyên tắc này yêu cầu phải có một cơ quan trung ương thống nhất quản lý hoạt động ĐTPT cảng biển trên toàn quốc để điều tiết về mật độ xây dựng cảng, chất lượng các công trình cảng biển, đảm bảo hoạt động ĐTPT cảng biển phải theo đúng Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển quốc gia. Đồng thời theo dõi việc ĐTPT những cảng biển có nguồn vốn từ ngân sách nhà nước.

- *Nguyên tắc đảm bảo hiệu quả tổng thể.* Nguyên tắc này yêu cầu các cơ quan quản lý ĐTPT cảng biển khi ra quyết định đầu tư hoặc cho phép đầu tư phải trên cơ sở lợi ích tổng thể nền kinh tế, không được cục bộ địa phương, để tránh lãng phí tài nguyên đường bờ biển và tránh lãng phí vốn đầu tư của nhà nước, của xã hội.

- *Nguyên tắc đầu tư có trọng tâm, trọng điểm, tránh đầu tư tràn lan.* Nguyên tắc này nhằm xác định những cảng trọng điểm, tác động lớn đến sự phát triển kinh tế của cả nước, của liên vùng để tập trung các nguồn vốn huy động được nhằm phát triển nhanh chóng những cảng này. Đối với các cảng có vai trò trung chuyển quốc tế, các cảng chỉ có vai trò đối với địa phương, cảng của doanh nghiệp thì cần có cơ chế, chính sách quản lý, phát triển phù hợp.

- *Nguyên tắc tạo nguồn vốn để ĐTPT cảng biển.* Nguyên tắc này đòi hỏi phải hình thành những cơ chế, chính sách sao cho khuyến khích được các thành phần kinh tế tham gia ĐTPT cảng biển, để giảm gánh nặng đầu tư cho ngân sách nhà nước.

- *Nguyên tắc tách riêng chức năng quản lý nhà nước đối với ĐTPT kết cấu hạ tầng cảng biển với chức năng quản lý kinh doanh, khai thác cảng.* Nguyên tắc này nhằm đảm bảo độc lập giữa quản lý nhà nước (hành chính, pháp chế...) đối với hoạt động ĐTPT kết cấu hạ tầng cảng biển với quản lý kinh doanh khai thác cảng. Bởi vì rất nhiều cảng ở Việt Nam hoạt động theo mô hình cảng dịch vụ: nhà nước đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng và thiết bị cảng, đồng thời thực hiện luôn việc khai

thác cảng. Vì thế không tính được lợi nhuận từ đầu tư và lợi nhuận từ kinh doanh để thu hồi vốn đầu tư của nhà nước.

1.4.2. Nội dung quản lý hoạt động đầu tư phát triển cảng biển

a. Trên góc độ vĩ mô

Nhà nước thường đóng vai trò là "Người quản lý vĩ mô", "Người ban hành chính sách", "Người phê duyệt quy hoạch", "Người phát triển"... [107]. Do đó, quá trình quản lý hoạt động đầu tư cảng biển cần chú trọng vào những nội dung sau:

- Ban hành các chính sách phát triển cảng biển, ban hành các điều luật, các nghị định liên quan đến hoạt động ĐTPT cảng biển.

- Phê duyệt và hướng dẫn, giám sát thi hành Quy hoạch tổng thể và quy hoạch chi tiết hệ thống cảng biển Việt Nam.

- Ban hành các định mức, các tiêu chuẩn liên quan đến thiết kế - xây dựng cảng.

- Đầu tư xây mới hoặc nâng cấp các cảng trọng điểm có ảnh hưởng lớn đến phát triển kinh tế vùng, miền (cảng quốc gia). Nâng cấp mở rộng một số cảng có ảnh hưởng đến kinh tế nội vùng (cảng địa phương).

- Đầu tư vào kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển như đầu tư luồng vào cảng, hệ thống đèn biển, phao tiêu báo hiệu, đê kè chắn sóng... (là những công trình không mang lại lợi nhuận trực tiếp cho người đầu tư) nhằm đảm bảo duy trì hoạt động bình thường của các cảng biển.

- Hỗ trợ tài chính cho ĐTPT cảng biển, thông qua các nguồn vốn ngân sách, vốn ODA, vốn trái phiếu Chính phủ...

- Kiểm tra, điều chỉnh những sai lệch so với quy định của nhà nước, tháo gỡ khó khăn cho các nhà đầu tư trong quá trình ĐTPT cảng biển.

b. Trên góc độ vi mô

- Với những cảng hoạt động theo mô hình cảng dịch vụ: cơ quan quản lý cảng (là người đại diện cho nhà nước) vừa là người lập quy hoạch chi tiết cho cảng, triển khai ĐTPT kết cấu hạ tầng cảng biển và đầu tư thiết bị bốc xếp, đồng thời quản lý và tổ chức khai thác cảng.

- Với cảng hoạt động theo mô hình cảng cho thuê, cơ quan quản lý cảng (là người đại diện cho nhà nước) là người lập quy hoạch chi tiết cho cảng, ĐTPT kết

cầu hạ tầng cảng. Còn các doanh nghiệp đi thuê sẽ đầu tư trang thiết bị bốc xếp và quản lý tổ chức khai thác cảng.

- Với những cảng hoạt động theo mô hình cảng tư nhân (cảng thương mại), cơ quan quản lý nhà nước chỉ quản lý về mặt quy hoạch thông qua việc kiểm tra để cấp phép đầu tư, còn nhà đầu tư tư nhân tự chịu trách nhiệm đầu tư và khai thác cảng.

Như vậy, nội dung quản lý hoạt động đầu tư của các cơ quan quản lý cảng bao gồm:

- Lập kế hoạch phát triển cảng (thông qua lập quy hoạch chi tiết cho cảng).
- Triển khai xây dựng mới hoặc nâng cấp cải tạo, mở rộng kết cấu hạ tầng cảng và có thể đầu tư cả thiết bị bốc xếp.

- Duy tu bảo dưỡng các công trình cảng biển

Cơ quan quản lý nhà nước sẽ có trách nhiệm kiểm tra các cảng biển trong việc tuân thủ Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển quốc gia, kiểm tra việc sử dụng đất đai, vùng nước cả khu vực nhà nước và khu vực tư nhân thông qua cấp phép đầu tư và cho thuê đất.

1.5. CÁC CHỈ TIÊU ĐÁNH GIÁ KẾT QUẢ VÀ HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN

1.5.1. Các chỉ tiêu đánh giá kết quả đầu tư phát triển cảng biển

Kết quả của hoạt động đầu tư phát triển trong các ngành thường được thể hiện thông qua 3 chỉ tiêu: Khối lượng vốn đầu tư thực hiện; Tài sản cố định huy động và Năng lực sản xuất phục vụ tăng thêm. Trong lĩnh vực ĐTPT cảng biển, kết quả đầu tư được thể hiện như sau:

- *Khối lượng vốn đầu tư thực hiện*: là tổng số tiền đã chi để tiến hành các hoạt động đầu tư vào hệ thống cảng biển Việt Nam. Nếu trong nhiều năm, vốn đầu tư của cả xã hội vào lĩnh vực cảng biển tăng thì cũng phản ánh phần nào là đầu tư cảng biển có hiệu quả, bởi vì việc đầu tư có đem lại hiệu quả thì các nhà đầu tư mới tăng vốn ĐTPT. Khi phân tích tốc độ tăng vốn đầu tư không được để nguyên giá thực tế của mỗi năm, vì như thế không loại bỏ được yếu tố biến động của giá. Vì thế trước khi tính tốc độ tăng vốn đầu tư, cần điều chỉnh vốn đầu tư theo giá thực tế của mỗi năm về cùng một mặt bằng giá của một năm được coi là gốc tính toán (giả sử năm 1994) thông qua hệ số trượt giá.

- *Tài sản cố định huy động* chính là những công trình được xây dựng và đưa vào sử dụng trong một thời gian nhất định, được thể hiện bằng những chỉ tiêu hiện vật: số lượng bến cảng; số lượng cầu cảng; tổng chiều dài cầu cảng; tổng số khu chuyển tải hàng hoá; tổng số luồng hàng hoá (số lượng/km); tổng số đền biển các loại; tổng số đài thông tin duyên hải.

- *Năng lực sản xuất phục vụ tăng thêm* chính là khả năng đáp ứng nhu cầu sản xuất, phục vụ của các bến cảng, cầu cảng đã được đưa vào sử dụng trong kỳ, thường được thể hiện bằng các chỉ tiêu:

+ Năng lực tiếp nhận hàng hoá thông qua cảng biển theo thiết kế, trong đó chia ra năng lực tiếp nhận hàng container, hàng lỏng, hàng khô.

+ Năng lực tiếp nhận các chuyến tàu ra vào cảng.

Ngoài các chỉ tiêu định lượng, kết quả ĐTPT cảng biển cũng có những chỉ tiêu có tính chất định tính như góp phần đảm bảo an ninh quốc phòng, góp phần nâng cao đời sống của người dân ven biển... Với cùng 1 dự án đầu tư cảng biển, nếu đứng trên các góc độ khác nhau: là chủ đầu tư tư nhân hay nhà nước thì sẽ có những mối quan tâm khác nhau về kết quả của hoạt động đầu tư.

Khi đánh giá kết quả đầu tư phát triển cảng biển trong một giai đoạn nhất định, các chỉ tiêu kết quả thường được quan tâm và so sánh với những kết quả mục tiêu được đặt ra trong chiến lược phát triển ngành Giao thông vận tải. Mức độ đạt được của các chỉ tiêu kết quả so với kết quả mục tiêu hoặc so với chính những chỉ tiêu đó trong giai đoạn trước sẽ phản ánh được phần nào hoạt động đầu tư có thành công hay không?

1.5.2. Các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả đầu tư phát triển cảng biển

1.5.2.1. Quan điểm về hiệu quả đầu tư phát triển cảng biển

Các công trình cảng biển có nhiều mục đích phục vụ khác nhau (cho nhu cầu đi lại của người dân, vận chuyển hàng hoá, phục vụ an ninh quốc phòng...), thường tồn tại lâu dài và phải luôn luôn nâng cấp cho phù hợp với nhiệm vụ mới và phù hợp với sự phát triển vượt bậc của công nghệ đóng tàu. Các công trình cảng biển có tính chất phục vụ cộng đồng rõ nét. Chính vì vậy khi đánh giá hiệu quả ĐTPT cảng biển, cần phải thống nhất một số quan điểm sau:

- *Hiệu quả ĐTPT cảng biển được xác định bằng cách tính tỷ số giữa kết quả đạt được với chi phí bỏ ra để đạt được các kết quả đó*, hay nói cách khác là sự so sánh giữa các yếu tố đầu ra với các yếu tố đầu vào của hệ thống cảng biển.

$$\text{Hiệu quả đầu tư phát triển cảng biển} = \frac{\text{Các lợi ích do đầu tư phát triển cảng biển đem lại (yếu tố đầu ra)}}{\text{Tổng chi phí đầu tư để tạo ra lợi ích đó (yếu tố đầu vào)}} \quad (1-1)$$

- *Hiệu quả ĐTPT cảng biển phải được đánh giá một cách toàn diện, cả kinh tế và xã hội*. Bởi vì lợi ích to lớn và cơ bản nhất của hệ thống cảng biển là thúc đẩy sự phát triển của cả nền kinh tế, thông qua việc lưu thông hàng hoá, đáp ứng nhu cầu đi lại, giao lưu văn hóa, du lịch của người dân, góp phần đắc lực vào việc củng cố an ninh quốc phòng, giữ vững chủ quyền quốc gia. Vì thế khi đánh giá hiệu quả ĐTPT cảng biển phải đánh giá cả lợi ích kinh tế và xã hội. Tính toàn diện còn được thể hiện ở chỗ không nên chỉ đánh giá tác động của cảng biển khi nó vừa mới xây xong, mà cần xem xét trong suốt thời gian vận hành khai thác cảng.

- *Hiệu quả ĐTPT cảng biển phải được đánh giá trên quan điểm thị trường*. Hoạt động ĐTPT cảng biển phải nâng cao được năng lực cạnh tranh của hệ thống cảng biển Việt Nam với các nước trong khu vực và trên thế giới, phát huy được lợi thế so sánh về điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý của Việt Nam. Khả năng cạnh tranh của hệ thống cảng biển được thể hiện ở mức thoả mãn nhu cầu khách hàng, chất lượng phục vụ, giá cả... và trên hết là phải thể hiện ở thị phần vận tải, lợi nhuận và tốc độ tăng trưởng. Đây là bước cần thiết để có thể đạt được thắng lợi trong quá trình hội nhập kinh tế khu vực và thế giới.

- *Hiệu quả đầu tư phát triển cảng biển phải được đánh giá trên quan điểm phát triển bền vững*. Phát triển bền vững là sự phát triển hài hòa cả 3 mặt kinh tế - xã hội - môi trường để đáp ứng nhu cầu vận chuyển cho thế hệ hiện tại, nhưng không làm tổn hại đến môi trường sống của các thế hệ mai sau. Không thể xây dựng nhanh và nhiều cảng biển bằng cái giá phải trả là sự hủy hoại về môi trường sinh thái, nhưng cũng không theo đuổi, giữ gìn môi trường trong tình trạng kém phát triển.

- *Hiệu quả đầu tư phát triển cảng biển được xem xét trên cả góc độ nhà đầu tư (góc độ vi mô) và trên góc độ nhà nước (góc độ vĩ mô)*. Nhà nước là người chủ đại diện cho toàn xã hội, nhà nước không chỉ quan tâm đến lợi ích của nhà đầu tư,

mà cần quan tâm đến lợi ích của cả nền kinh tế và toàn xã hội. Tuy nhiên để phù hợp với dung lượng và phạm vi nghiên cứu, luận án đi sâu nghiên cứu đánh giá hoạt động đầu tư cảng biển ở góc độ vĩ mô.

1.5.2.2. Các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả đầu tư phát triển cảng biển trên góc độ vi mô

Trong các dự án đầu tư cảng biển, các chỉ tiêu phản ánh hiệu quả tài chính là chỉ tiêu tỷ lệ hoàn vốn nội bộ (IRR), thời gian thu hồi vốn, tỷ suất lợi nhuận vốn đầu tư, giá trị hiện tại ròng (NPV)... Các chi phí đầu tư cho một dự án cảng biển thường bao gồm chi phí đầu tư xây dựng công trình (kể cả luồng vào cảng); chi phí đầu tư thiết bị bốc xếp và phương tiện đi lại trong cảng; chi phí đầu tư trang thiết bị gắn liền với cơ sở hạ tầng; chi phí cho quyền sử dụng đất và chi phí trước hoạt động như nghiên cứu, khảo sát, thiết kế...

Các chỉ tiêu hiệu quả kinh tế - xã hội do dự án đem lại cho nền kinh tế là thúc đẩy sự phát triển các ngành nghề của địa phương, tiết kiệm chi phí vận tải hàng hoá cho các hộ sản xuất và tiêu thụ trong vùng hấp dẫn của cảng, thúc đẩy hoạt động thương mại của địa phương và của cả nước, tạo việc làm và đóng góp vào ngân sách nhà nước thông qua các loại thuế.

1.5.2.3. Các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả đầu tư phát triển cảng biển trên góc độ vĩ mô

Hiệu quả đầu tư cảng biển xét đến cùng là mức độ đạt được mục tiêu phát triển của ngành Giao thông - vận tải về lĩnh vực cảng biển, là đầu tư để hệ thống cảng biển phát triển. Tác giả xin đề xuất một hệ thống các chỉ tiêu có thể sử dụng được trong điều kiện số liệu của ngành, với mong muốn các chỉ tiêu này sẽ phản ánh được hiệu quả đầu tư trên nhiều góc độ khác nhau, đồng thời cũng đánh giá so sánh được hiệu quả giữa các thời kỳ.

Chỉ tiêu 1: Suất đầu tư

a. Suất đầu tư cho 1km dài bến (S_1)

Chỉ tiêu Suất đầu tư được xác định bằng tỷ lệ toàn bộ chi phí đầu tư cho xây dựng cảng trong kỳ nghiên cứu với tổng số km dài bến tăng lên nhờ chi phí đó.

$$S_1 = \frac{\text{Tổng vốn đầu tư}}{\text{Số km dài bến tăng thêm}} \quad (1-2)$$

Chỉ tiêu suất đầu tư không phản ánh mức độ sinh lời của 1 đồng vốn đầu tư, mà chỉ phản ánh mức độ hao phí vốn cho một đơn vị năng lực sản xuất. Chỉ tiêu này cho phép đánh giá các biện pháp tiết kiệm trong hoạt động đầu tư cảng biển.

Suất đầu tư được tính cho từng loại cảng: cảng container, cảng tổng hợp hay cảng chuyên dùng; cảng xây dựng trên nền đất yếu hay cảng xây dựng trong điều kiện địa chất thuận lợi; cảng có đê chắn sóng hay cảng không có đê chắn sóng... Chỉ tiêu này được so sánh giữa các thời kỳ đầu tư ở Việt Nam và so với suất đầu tư của các nước trong khu vực và trên thế giới. Tuy nhiên, việc tính toán chỉ tiêu này đòi hỏi số liệu chi phí đầu tư của từng dự án cảng biển phải được thống kê đầy đủ.

b. Suất đầu tư để tạo ra năng lực tiếp nhận 1 triệu tấn hàng hoá (S_2)

Chỉ tiêu này được xác định bằng tỷ lệ toàn bộ chi phí đầu tư cho xây dựng cảng trong kỳ nghiên cứu với năng lực tiếp nhận hàng hoá tăng thêm của hệ thống cảng nhờ sự đầu tư đó. Năng lực tiếp nhận hàng hoá được đo bằng đơn vị triệu tấn.

$$S_2 = \frac{\text{Tổng vốn đầu tư}}{\text{Năng lực tiếp nhận hàng hoá tăng thêm theo thiết kế (triệu tấn)}} \quad (1-3)$$

Chỉ tiêu 2: Tỷ lệ vốn đầu tư đã thực hiện trở thành tài sản [100]

Chỉ tiêu này được xác định bằng tỷ lệ giá trị tài sản được hình thành sau đầu tư với tổng số vốn đã bỏ ra để tạo nên số tài sản đó.

$$\text{Tỷ lệ vốn đầu tư trở thành tài sản} = \frac{\text{Giá trị tài sản hình thành sau đầu tư}}{\text{Tổng vốn đầu tư}} \quad (1-4)$$

Tỷ lệ này cao, chứng tỏ việc sử dụng vốn đầu tư tiết kiệm. Lượng vốn đầu tư bỏ ra đã cấu thành hết vào thực thể công trình. Ngược lại, tỷ lệ này thấp chứng tỏ việc đầu tư kém hiệu quả, phần chênh lệch giữa tổng vốn đầu tư đã thực hiện và giá trị tài sản được hình thành chính là phần vốn lãng phí thất thoát trong quá trình đầu tư. Chỉ tiêu này sẽ được đánh giá đối với những dự án cảng biển đã kết thúc giai đoạn thực hiện đầu tư, được đưa vào vận hành khai thác.

Chỉ tiêu 3: Hệ số khai thác cảng ($H_{\text{khai thác cảng}}$)

Chỉ tiêu này được đánh giá bằng tỷ số giữa "Sản lượng hàng hoá thông qua các cảng trên thực tế" và "Sản lượng hàng hoá mà các cảng có thể tiếp nhận được theo thiết kế ban đầu". Từ trước đến nay, khi đánh giá hiệu quả ĐTPT cảng biển thường chỉ đánh giá trước đầu tư (với một dự án cảng biển thì được đánh giá theo các chỉ tiêu NPV, IRR, thời hạn thu hồi vốn...). Vì vậy chỉ tiêu hệ số khai thác cảng

sẽ phần nào đánh giá hiệu quả ĐTPT cảng biển sau đầu tư. Nếu một cảng được dự báo sẽ tiếp nhận lượng hàng hoá rất lớn, do đó được đầu tư nhiều vốn để xây dựng quy mô lớn, nhưng sau này khi đi vào hoạt động thì không có hàng, không sử dụng hết công suất thiết kế. Điều đó thể hiện đầu tư không đúng hướng và không có hiệu quả, lãng phí của cải xã hội.

$$H_{\text{khai thác cảng}} = \frac{\text{Sản lượng hàng hoá thực tế qua cảng}}{\text{Sản lượng hàng hoá có thể tiếp nhận theo thiết kế}} \quad (1-5)$$

Chỉ tiêu này được tính cho từng cảng, cho từng vùng miền theo quy hoạch cảng biển, cho toàn quốc.

Chỉ tiêu 4: Tăng khối lượng hàng hoá vận chuyển và thúc đẩy xuất khẩu

a. Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào tăng khối lượng hàng hoá vận chuyển

Các cảng biển được xây dựng và hiện đại hóa đã giúp nâng cao năng lực vận tải của ngành giao thông. Lượng hàng hoá vận chuyển tăng luôn luôn được coi là mục tiêu quan trọng hàng đầu của bất cứ một dự án đầu tư cảng biển nào. Để đánh giá mối quan hệ giữa ĐTPT cảng biển và lượng hàng hoá vận chuyển, có thể sử dụng chỉ tiêu K để tính xem cứ 1 tỷ đồng vốn đầu tư cho cảng biển đã góp phần tăng thêm bao nhiêu triệu tấn hàng hoá thực tế qua cảng những năm vừa qua.

$$K = \frac{\text{Khối lượng hàng hoá thực tế qua cảng tăng thêm}}{\text{Tổng vốn đầu tư}} \quad (1-6)$$

Chỉ tiêu này được tính cho từng năm. Khối lượng hàng hoá thực tế qua cảng bao gồm cả hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu, hàng nội địa và hàng quá cảnh (đơn vị triệu tấn). Tổng vốn đầu tư phát triển cảng biển (đơn vị tỷ đồng) có thể lấy theo giá hiện hành hoặc lấy theo giá cố định của năm 1994 hoặc năm nào đó. Chỉ tiêu K càng lớn càng tốt, chứng tỏ hoạt động đầu tư phát triển cảng biển có tác động tốt đến lưu thông hàng hoá, đặc biệt là hàng hoá xuất nhập khẩu.

b. Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào gia tăng độ mở của nền kinh tế

Cảng biển là cửa ngõ giao lưu nền kinh tế, thương mại trong nước và nước ngoài, nhằm hội nhập nền kinh tế nước ta với nền kinh tế thế giới. Trong xu hướng toàn cầu hoá và hội nhập như ngày nay, các quốc gia đều cố gắng tham gia vào nền kinh tế toàn cầu thông qua hoạt động thương mại. Vì thế vai trò của cảng biển càng trở nên quan trọng hơn, làm tăng độ mở của nền kinh tế. Độ mở của nền kinh tế

(Đm) được tính bằng công thức:

$$\text{Đm} = \frac{\text{Kim ngạch xuất khẩu}}{\text{GDP}} \quad (1-7)$$

Nền kinh tế có độ mở càng lớn, xuất khẩu của nền kinh tế càng lớn càng chứng tỏ nền kinh tế đã có sức cạnh tranh tốt, đã có sự hội nhập tốt vào nền kinh tế thế giới [100].

c. Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào thúc đẩy giao thương hàng hoá

Mục đích của chỉ tiêu này nhằm đánh giá tác động của ĐTPT cảng biển tới việc mở rộng mạng lưới thương mại giữa Việt Nam với các nước trên thế giới. Giao thương hàng hoá phát triển còn mở ra những thị trường mới cho hàng hoá sản xuất tại Việt Nam, góp phần thúc đẩy sản xuất trong nước và có thể làm xuất hiện các ngành sản xuất mới. Chỉ tiêu này chỉ mang tính chất định tính, nói lên tác động của ĐTPT cảng biển với việc hình thành những mạng lưới thương mại.

Chỉ tiêu 5: Giảm chi phí vận chuyển và thời gian vận chuyển, nhờ đó tăng sức cạnh tranh của hàng hoá Việt Nam trên thị trường quốc tế.

Sức cạnh tranh của hàng hoá trên thị trường quốc tế trong thời điểm hiện nay phụ thuộc nhiều vào chi phí vận tải. Việc xây dựng thêm các cảng biển hoặc hiện đại hoá cảng để tiếp nhận các tàu lớn có thể làm cho các doanh nghiệp (nằm trong vùng hấp dẫn của cảng) tăng cường thông thương hàng hoá, giảm chi phí vận chuyển, giảm giá thành, tăng khối lượng sản xuất và từ đó tăng lợi nhuận. Hàng hoá của Việt Nam có tính cạnh tranh hơn, khối lượng hàng hoá tiêu thụ được nhiều hơn trên thị trường quốc tế, do đó sẽ khuyến khích sản xuất trong nước phát triển.

Chi phí vận tải tiết kiệm được có thể lượng hoá bằng cách so sánh 2 phương án "có dự án cảng biển" và "không có dự án cảng biển". Mức tiết kiệm chi phí vận tải cho cộng đồng được ký hiệu là M_{TK}

$$M_{TK} = \sum_{j=1}^n (C_{0j} - C_{1j}) \times Q_j \quad (1-8)$$

Trong công thức này:

- C_{0j} , C_{1j} - là chi phí cho vận chuyển (tính cho 1 đơn vị sản phẩm vận chuyển kể cả các thứ thuế) khi không thực hiện dự án và khi có thực hiện dự án tại cảng biển thứ j.

- Q_j : Khối lượng hàng hoá vận chuyển qua cảng thứ j
- j : là chỉ số để chỉ thứ tự dự án cảng biển trên toàn quốc $j = 1 - n$. Giả định có n dự án cảng biển trên toàn quốc.

Chỉ tiêu này rất quan trọng khi đánh giá hiệu quả đầu tư cảng biển, đặc biệt là các cảng biển quốc tế.

Chỉ tiêu 6: Tạo việc làm và tăng năng suất lao động

a. Tạo việc làm

Cũng như tất cả các hoạt động ĐTPT nói chung trong nền kinh tế, ĐTPT cảng biển đã tạo thêm việc làm mới, trên cơ sở đó góp phần ổn định xã hội, tạo tiền đề cho phát triển theo hướng toàn dụng lao động. Chỉ tiêu được tính ở đây là số lao động có việc làm nhờ thực hiện dự án cảng biển và tỷ lệ lao động, tỷ lệ vốn đầu tư.

$$\begin{array}{l} \text{Số lao động} \\ \text{có việc làm tăng thêm} \\ \text{nhờ thực hiện} \\ \text{các DA cảng biển} \end{array} = \begin{array}{l} \text{Số lao động cần thiết} \\ \text{cho quá trình} \\ \text{xây dựng và} \\ \text{khai thác cảng} \end{array} + \begin{array}{l} \text{Số lao động} \\ \text{cần thiết ở} \\ \text{các dự án} \\ \text{liên đới} \end{array} \quad (1-9)$$

Dự án liên đới ở đây chính là các dự án phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất, khu đô thị... được hình thành nhờ sự xuất hiện của cảng biển.

$$\begin{array}{l} \text{Tỷ lệ} \\ \text{lao động} \end{array} = \frac{\text{Số lao động tăng thêm nhờ ĐTPT cảng biển}}{\text{Số lao động tăng thêm của cả nền kinh tế}} \quad (1-10)$$

$$\begin{array}{l} \text{Tỷ lệ} \\ \text{vốn đầu tư} \end{array} = \frac{\text{Tổng vốn đầu tư phát triển cảng biển}}{\text{Tổng vốn đầu tư của cả nền kinh tế}} \quad (1-11)$$

Sau khi tính tỷ lệ lao động và tỷ lệ vốn đầu tư, so sánh hai chỉ tiêu này với nhau để biết được hiệu quả của hoạt động đầu tư cảng biển trong tạo việc làm. Nếu như hoạt động ĐTPT cảng biển nhận rất nhiều vốn của nền kinh tế, nhưng không tạo ra nhiều việc làm thì chứng tỏ hiệu quả chưa cao. Tuy nhiên khi tính chỉ tiêu này cần lưu ý đến suất đầu tư để tạo ra một chỗ làm việc của các ngành là khác nhau, phụ thuộc vào đặc điểm công nghệ của mỗi ngành.

b. Tăng năng suất lao động

Hoạt động ĐTPT cảng biển sẽ góp phần tăng năng suất lao động tại cảng nếu như trong cơ cấu đầu tư chú trọng đến đầu tư mua sắm hiện đại hoá thiết bị, đầu tư phát triển nguồn nhân lực... Nếu ĐTPT cảng biển không làm tăng năng suất lao động tại cảng thì chỉ là đầu tư theo chiều rộng để tăng số lượng cầu bến mà chưa chú trọng hiện đại hoá. Như thế thì hệ thống cảng biển Việt Nam sẽ lạc hậu, không

theo kịp các nước trong khu vực và thế giới, sẽ rất khó khăn để Việt Nam tham gia vào chuỗi vận tải toàn cầu.

Chỉ tiêu 7: Đóng góp vào tăng trưởng kinh tế

a. Tăng đóng góp vào ngân sách nhà nước

Sau đầu tư, các cảng biển đi vào hoạt động sẽ tăng đóng góp vào ngân sách nhà nước thông qua các loại thuế, phí. Lợi ích kinh tế mà các dự án cảng biển trực tiếp đem lại như sau:

- Thuế giá trị gia tăng (VAT)

- Thuế thu nhập hàng năm

- Các khoản lợi ích của các cơ quan liên quan: Nhà nước thu được từ phí trọng tải, Cục Hàng hải Việt Nam thu được từ phí đảm bảo hàng hải, các Cảng vụ thu được phí thủ tục và các công ty Hoa tiêu thu được từ phí hoa tiêu...

Cần lưu ý là hoạt động ĐTPT cảng biển tạo ra cơ sở vật chất để tiếp nhận nhiều hơn hàng hoá xuất nhập khẩu, nhờ đó gián tiếp làm tăng thu cho ngân sách nhà nước thông qua phần thuế xuất nhập khẩu tăng thêm. Do đó nếu có thể, nên tính phần thuế xuất nhập khẩu của hàng hoá qua cảng tăng thêm vào tăng thu cho NSNN.

b. Thúc đẩy sự phát triển của các ngành kinh tế, các khu công nghiệp, các đô thị...

Sự phát triển của hệ thống cảng biển có tác động lan toả rất lớn đối với việc phát triển các ngành kinh tế khác và các địa phương ven biển trên lãnh thổ Việt Nam. Những nhà máy sản xuất bằng nguyên liệu nhập khẩu, đồng thời xuất khẩu sản phẩm bằng đường biển nếu được đặt trong cảng hay khu vực gần cảng thì sẽ tiết kiệm được chi phí vận tải rất nhiều. Do đó sự hình thành và phát triển cảng biển là một trong những điều kiện thuận lợi để hình thành các khu công nghiệp, khu chế xuất. Hơn nữa, cảng biển có ảnh hưởng rất lớn đến sự hình thành và phát triển của thành phố cảng theo các phương diện khác nhau: tạo ra quy mô mở rộng thành phố, tạo việc làm cho người dân trong thành phố... và thu hút lao động từ nơi khác tới làm cho dân số vùng này tăng lên. Các hoạt động giao lưu, buôn bán công nghiệp và dịch vụ diễn ra trong cảng cũng là nhân tố thúc đẩy quá trình phát triển của các khu đô thị.

Chỉ tiêu này phản ánh hiệu quả ĐTPT cảng biển cả mặt kinh tế và xã hội.

Tuy nhiên rất khó lượng hoá lợi ích này bằng con số nên chỉ tiêu này chỉ mang tính chất định tính.

c. Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào tăng trưởng GDP

Sự đóng góp của ĐTPT cảng biển đối với nền kinh tế, đối với cộng đồng là tổng hợp của tất cả các lợi ích kể trên. Tuy không trực tiếp tạo ra sự tăng trưởng và tích lũy của nền kinh tế, nhưng hoạt động ĐTPT cảng biển cũng góp phần quan trọng tạo nên sự tăng trưởng của quốc gia, được thể hiện bằng chỉ tiêu GDP.

Chỉ tiêu 8: Hiệu suất sử dụng vốn đầu tư của ngành cảng biển và các doanh nghiệp cảng

a. Hiệu suất sử dụng vốn đầu tư của ngành cảng biển

- Hiệu suất sử dụng vốn đầu tư của ngành cảng biển phản ánh cứ 1 đơn vị vốn đầu tư vào hệ thống cảng biển Việt Nam sẽ tạo ra bao nhiêu giá trị gia tăng GO cho ngành cảng biển.

$$\text{Hiệu suất sử dụng vốn đầu tư ngành cảng biển} = \frac{\Delta \text{GO}}{I} = \frac{\text{Giá trị gia tăng tăng thêm do đầu tư mới tạo ra}}{\text{Tổng vốn ĐTPT của toàn ngành cảng biển}} \quad (1-12)$$

- Theo [6] có điều chỉnh, GO ngành cảng biển được tính như sau:

$$\text{GO}_{\text{ngành cảng}} = \sum_{i=1}^m (P_i - G_{i \text{ CIF/FOB}}) \times Q_i \quad (1-13)$$

$\text{GO}_{\text{ngành cảng}}$: giá trị gia tăng mà cảng đã tạo ra được cho nền kinh tế

P_i : giá cả của hàng hoá loại i được tiêu thụ trên thị trường

G_i : Giá thành nhập khẩu hàng hoá loại i theo điều kiện CIF/FOB

Q_i : Khối lượng hàng hoá loại i qua cảng biển

m : có m loại hàng hoá qua cảng biển

Phần chênh lệch giữa P_i và G_i chính là phần giá trị gia tăng mà cảng tạo nên cho 1 đơn vị sản phẩm loại i . Phần chênh lệch này chính là các chi phí cảng đã bỏ ra để hoàn thiện sản phẩm, lưu kho... Vì thế $\text{GO}_{\text{ngành cảng}}$ có thể tính theo công thức sau:

$$\text{GO}_{\text{ngành cảng}} = \sum_{i=1}^m (C_{HTi} + C_{KBi} + C_{LTi}) \times Q_i \quad (1-14)$$

Trong đó:

C_{HTi} : chi phí hoàn thiện hàng trước khi đưa đi tiêu thụ

C_{KBi} : chi phí cho hàng hoá tại kho, bãi

C_{LTi} : chi phí lưu thông

Quá trình hoàn thiện hàng hoá tại cảng có thể bao gồm các công đoạn như chế biến, chế tạo, lắp ráp, phân loại, đóng gói, in kẻ ký mã hiệu để tạo ra hàng hoá hoàn chỉnh.

Nếu tính $GO_{\text{ngành cảng}}$ theo cách này thì phải tính cho từng loại hàng hoá qua cảng, nên khó có thể áp dụng được trên thực tế nếu số liệu thống kê hoạt động của các cảng biển trên toàn quốc không đầy đủ.

- GO ngành cảng cũng có thể tính bằng cách lấy tổng giá trị gia tăng do tất cả các doanh nghiệp cảng biển (VA_i) tạo nên.

$$GO_{\text{ngành cảng}} = \sum_{j=1}^n VA_j \quad (1-15)$$

Trong đó: VA_j : giá trị gia tăng của doanh nghiệp cảng thứ j

n : có n doanh nghiệp cảng biển trên toàn quốc

b. Hiệu suất sử dụng vốn đầu tư của các doanh nghiệp cảng biển

Hiệu suất sử dụng vốn đầu tư của doanh nghiệp cảng biển được xác định bằng việc so sánh giá trị gia tăng tăng thêm (hoặc lợi nhuận tăng thêm) trong kỳ nghiên cứu của doanh nghiệp với tổng mức vốn đầu tư thực hiện trong kỳ nghiên cứu, thể hiện bằng chỉ tiêu H_{VA} và H_{LN} .

$$H_{VA} = \frac{\Delta VA}{I} = \frac{\text{Giá trị gia tăng tăng thêm do đầu tư mới tạo ra}}{\text{Tổng vốn ĐTPT của doanh nghiệp}} \quad (1-16)$$

$$H_{LN} = \frac{\Delta \text{Lợi nhuận}}{I} = \frac{\text{Lợi nhuận tăng thêm do đầu tư mới tạo ra}}{\text{Tổng vốn ĐTPT của doanh nghiệp}} \quad (1-17)$$

- Cách tính VA của doanh nghiệp cảng biển:

$$VA = \begin{array}{l} \text{Giá trị thị trường} \\ \text{sản phẩm đầu ra} \\ \text{của doanh nghiệp} \end{array} - \begin{array}{l} \text{Giá trị đầu vào được chuyển hết} \\ \text{vào giá trị sản phẩm} \\ \text{trong quá trình sản xuất} \end{array} \quad (1-18)$$

VA tính theo cách này sẽ phản ánh chính xác giá trị gia tăng do doanh nghiệp tạo ra, nhưng rất khó tính do số liệu thống kê không đầy đủ. Do đó VA cũng có thể được tính theo luồng thu nhập hoặc chi phí. Có thể dựa vào cách tính GDP của nền kinh tế để suy ra cách tính VA cho mỗi doanh nghiệp. GDP được xác định

theo công thức sau [47]:

$$\text{GDP} = w + i + r + \Pi + D + Te \quad (1-19)$$

Trong đó: w: chi phí tiền công, tiền lương
 i: chi phí thuê vốn
 r: chi phí thuê tài sản nhà xưởng, đất đai
 Π : lợi nhuận
 D: khấu hao tài sản cố định
 Te: thuế mà Chính phủ đánh vào tiêu dùng

Nếu dựa vào cách tính trên, giá trị VA của doanh nghiệp cảng biển sẽ bao gồm tiền lương, tiền trả lãi vốn vay, tiền thuê, lợi nhuận sau thuế, khấu hao và tiền thuế nộp cho Chính phủ.

- Cần lưu ý trong một doanh nghiệp, giá trị gia tăng tăng thêm (ΔVA) và lợi nhuận tăng thêm (ΔLN) là do 3 nhân tố sau tạo nên [100]: do đầu tư trước đó chưa phát huy hết công suất và đến thời kỳ nghiên cứu nó mới phát huy tác dụng, do cơ chế chính sách và do đầu tư mới tạo ra. Vì thế khi tính chỉ tiêu này phải bóc tách trong ΔVA và ΔLN thì phần nào do đầu tư trước đó tạo ra, phần nào do cơ chế chính sách tạo ra và phần nào do đầu tư mới tạo ra. Sau đó chỉ lấy phần ΔVA và ΔLN do đầu tư mới tạo ra chia cho tổng vốn đầu tư để có được chỉ tiêu hiệu suất sử dụng vốn đầu tư của một doanh nghiệp.

1.6. CÁC NHÂN TỐ ẢNH HƯỞNG ĐẾN HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN

a. Điều kiện tự nhiên

Điều kiện tự nhiên là nhân tố quan trọng nhất ảnh hưởng đến hoạt động ĐTPT cảng biển. Điều kiện tự nhiên là căn cứ để đưa ra quyết định có nên xây dựng cảng biển hay không? để lựa chọn vị trí và bố trí định hướng các thành phần chính của cảng như luồng tàu, đê chắn sóng, khu nước, bến cảng và khu lãnh thổ cảng, lựa chọn sơ bộ kết cấu công trình và cuối cùng là tổng mức đầu tư.

Điều kiện tự nhiên cần được thu thập xử lý bao gồm:

- Điều kiện khí tượng: gió, nhiệt độ, mưa và độ ẩm
- Điều kiện thủy - hải văn: sóng, thủy triều, dòng chảy, vận chuyển bùn cát, dao động mực nước...

- Điều kiện địa hình địa mạo, độ sâu tự nhiên của khu nước.

- Điều kiện địa chất

Nếu không đánh giá hết hoặc nghiên cứu không đầy đủ các điều kiện tự nhiên thường dẫn đến hoặc là lãng phí hoặc sự cố nghiêm trọng cho công trình. Ví dụ, cảng Tsear ở Brasil phải chấm dứt hoạt động sau 17 năm đưa vào khai thác vì bị bồi lấp hoàn toàn bởi dòng vận chuyển bùn cát dọc bờ biển. Nguyên nhân chính là không đánh giá hết chế độ sa bồi vùng bờ biển xây dựng cảng [40].

b. Nguồn tài chính có thể thu hút

Nguồn tài chính là yếu tố quan trọng tác động đến quy mô và phạm vi ĐTPT cảng biển. Ở các nước đang phát triển, nền tài chính nhiều khó khăn thì hầu hết phải sử dụng đến các nguồn viện trợ, nguồn vay của các tổ chức quốc tế như: ODA, FDI, BOT... để phát triển kết cấu hạ tầng của nền kinh tế nói chung và kết cấu hạ tầng cảng biển nói riêng. Ngoài ra còn có các nguồn từ liên doanh, liên kết, phát huy nội lực của từng doanh nghiệp, từng địa phương...

c. Các nhân tố về chính trị và luật pháp

Mức độ ổn định về chính trị và sự hoàn thiện của luật pháp ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động ĐTPT cảng biển. Nếu hệ thống chính trị của một quốc gia ổn định sẽ tạo điều kiện cho các nhà đầu tư yên tâm bỏ vốn đầu tư vào các lĩnh vực trong đó có cảng biển. Đối với các nhà đầu tư nước ngoài là những đối tác có khả năng cung cấp số lượng vốn đầu tư lớn thì sự ổn định về chính trị, luật pháp cùng với chính sách ưu đãi nhất định sẽ có tác động tích cực đến việc huy động vốn thông qua các hình thức đầu tư BOT, BTO, BT cho phát triển cảng biển.

Mặt khác, hệ thống chính trị ổn định sẽ tạo điều kiện mở rộng quan hệ thương mại với các quốc gia khác và nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hoá thông qua hệ thống cảng biển sẽ tăng lên, tạo điều kiện cho kinh doanh cảng và ngành hàng hải phát triển.

Luật pháp của một quốc gia có tác động rất quan trọng đến sự ra đời và vận hành của cảng biển thông qua Hiến pháp, Luật Đầu tư, Luật Hàng hải, Luật Thương mại, Luật Xây dựng, Luật Đấu thầu... Tất cả các văn bản pháp luật trên tạo thành hành lang pháp lý cho hoạt động ĐTPT cảng biển và khai thác cảng. Nếu hệ thống pháp luật trên thống nhất với nhau, phù hợp với các thông lệ, tập quán và các công

ước quốc tế thì sẽ tạo cho các doanh nghiệp cảng có cơ sở pháp lý vững chắc trong hoạt động sản xuất kinh doanh và hoạt động đầu tư của mình.

d. Thủ tục hành chính và trình độ quản lý

Nền hành chính công lành mạnh, nhanh nhạy có tác động tích cực vào việc quản lý cảng cũng như thu hút đầu tư từ nước ngoài và các thành phần kinh tế trong việc đầu tư và mở rộng cảng. Cải cách thủ tục hành chính công làm gọn nhẹ bộ máy và đặc biệt cải cách các thủ tục hành chính được đánh giá là khâu đột phá nhằm làm đơn giản hóa thủ tục đầu tư, giúp đẩy nhanh tiến độ thực hiện dự án, tránh ứ đọng vốn, sớm đưa các công trình cảng biển vào hoạt động phục vụ giao thương hàng hoá. Để có được thủ tục hành chính gọn nhẹ đòi hỏi phải có sự phối kết hợp đồng bộ, chặt chẽ giữa các cơ quan Trung ương như Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Kế hoạch Đầu tư, Bộ Tài chính trong việc hoạch định chính sách liên quan đến ĐTPT cảng biển...

Cùng với đó thì trình độ quản lý của chủ đầu tư và Ban Quản lý dự án sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến việc sử dụng vốn tiết kiệm, nâng cao hiệu quả vốn đầu tư cho từng dự án cảng biển. Đối với các dự án sử dụng vốn ODA, trình độ quản lý thực thi dự án có ảnh hưởng trực tiếp đến tốc độ giải ngân, mức độ khai thác số vốn ODA đã cam kết đưa vào đầu tư thực tế.

e. Chiến lược và sự phát triển của nền kinh tế

Chiến lược và mục tiêu phát triển nền kinh tế, đặc biệt kinh tế đối ngoại có tác động trực tiếp tới công tác quy hoạch và đầu tư phát triển cảng. Trong xu thế hội nhập và toàn cầu hoá, buộc một quốc gia phải thực hiện chính sách kinh tế mở, tham gia các định chế tài chính quốc tế, thực hiện tự do hoá và thuận lợi hoá thương mại, đầu tư. Cảng là đầu mối giao thương quốc tế, do vậy mọi chính sách phát triển nền kinh tế đều ảnh hưởng đến sự phát triển của cảng.

Sự phát triển của nền kinh tế trong nước cũng ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động ĐTPT cảng biển. Một vấn đề quan trọng trong mọi phân tích cảng trước khi đầu tư là phải xác định được vùng ảnh hưởng thực tại và tiềm năng của cảng, hay vùng được cảng phục vụ. Để từ đó nắm được các thông tin về số lượng hàng, loại hàng cần vận chuyển, nơi khởi thủy và nơi đến của hàng hóa được vận chuyển [20], từ đó mới quyết định quy mô công suất của dự án.

f. Xu thế phát triển nền kinh tế thế giới

Trong những năm gần đây, sự phát triển của nền kinh tế thế giới đã chịu tác động của một loạt những xu thế mới.

- Xu thế quốc tế hoá đời sống kinh tế thế giới. Thương mại quốc tế phát triển rất mạnh mẽ và ngày càng giữ vai trò quan trọng trong việc tăng trưởng kinh tế của thế giới. Sự phát triển của tài chính - tiền tệ và đầu tư quốc tế, vai trò của các công ty xuyên quốc gia ngày càng ảnh hưởng to lớn đến nền kinh tế thế giới.

- Xu thế hoà bình, hợp tác, chuyển từ đối đầu sang đối thoại, từ biệt lập sang hợp tác với sự ưu tiên các nguồn lực cho phát triển kinh tế.

Nhìn chung, xu thế phát triển nền kinh tế thế giới và yêu cầu hội nhập kinh tế sẽ có tác động rất lớn đến xu hướng phát triển hệ thống cảng biển và các chính sách cần ban hành để quản lý hoạt động ĐTPT cảng biển.

g. Tiến bộ KHKT của công nghệ đóng tàu

Sự phát triển vượt bậc của công nghệ đóng tàu ảnh hưởng rất lớn đến hoạt động ĐTPT cảng biển. Vấn đề hiển nhiên là thiết kế các cảng cần phải xem xét loại tàu mục tiêu mà cảng muốn tiếp nhận, vì kích thước tàu là thông số đầu vào quan trọng để thiết kế các công trình cảng và thiết bị trên bến, và từ đó quyết định tổng vốn đầu tư. Nhìn chung, phát triển các cảng để khai thác tàu theo phương thức Lo - Lo là phương thức tốn kém nhất. Tàu LASH có chi phí đầu tư thấp hơn không đáng kể còn tàu Ro - Ro có chi phí đầu tư thấp nhất. Sự phát triển nhanh chóng của công nghệ đóng tàu còn đòi hỏi các doanh nghiệp cảng phải thường xuyên đầu tư, nâng cấp, mua sắm mới thiết bị để tiếp nhận những con tàu có trọng tải ngày càng lớn hơn.

Trong số các nhân tố trên, hai nhân tố *điều kiện tự nhiên và sự phát triển kinh tế - xã hội* của mỗi vùng miền đất nước là hai nhân tố quan trọng nhất, phải được xem xét đồng thời trước khi quyết định loại cảng cần xây dựng là cảng nước sâu, cảng trung chuyển quốc tế, cảng container hay chỉ là cảng tổng hợp địa phương. Nhân tố *chính trị và pháp luật*, đặc biệt là hệ thống luật liên quan đến đầu tư như luật Đầu tư, luật Xây dựng, luật Đất đai... sẽ ảnh hưởng quan trọng đến việc thu hút nguồn vốn ngoài nhà nước cho ĐTPT cảng biển.

1.7. BÀI HỌC KINH NGHIỆM ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN THẾ GIỚI VÀ KHẢ NĂNG ÁP DỤNG Ở VIỆT NAM

Qua nghiên cứu sự phát triển của các cảng biển thế giới và khu vực, luận án rút ra được 8 bài học kinh nghiệm có thể áp dụng ở Việt Nam trong quá trình ĐTPT cảng biển.

a. Áp dụng phổ biến mô hình cảng cho thuê để giảm gánh nặng đầu tư cho nhà nước và nâng cao hiệu quả đầu tư

Nghiên cứu mô hình quản lý cảng biển ở các nước trên thế giới và trong khu vực cho thấy vai trò và trách nhiệm của các bên liên quan đến cảng: các cơ quan Chính phủ, các cơ quan quản lý cảng và các cơ quan kinh doanh khai thác cảng biển, với các chức năng: quản lý nhà nước, chủ sở hữu đất đai và kết cấu hạ tầng, chủ sở hữu kết cấu thượng tầng và quản lý kinh doanh khai thác cảng biển [107]. Các bên liên quan có thể là khu vực tư nhân và khu vực nhà nước. Mỗi bên có thể đảm nhiệm một hay nhiều vai trò liên quan đến cảng. Trong nhiều phương thức quản lý và khai thác khác nhau, tổng hợp lại, có 3 mô hình quản lý chủ yếu sau:

- Cảng dịch vụ (cảng nhà nước)
- Cảng cho thuê (chủ cảng)
- Cảng thương mại (cảng của doanh nghiệp hoặc cảng tư nhân)

Dù mô hình quản lý nào thì cũng được phân chia rõ các chức năng: Quản lý nhà nước; Chủ sở hữu đất đai, kết cấu hạ tầng; Chủ sở hữu kết cấu thượng tầng và quản lý kinh doanh khai thác cảng biển (bảng 1.1).

Bảng 1.1: Tổng hợp mô hình và các chức năng quản lý cảng

Mô hình quản lý cảng biển	Các chức năng			
	Quản lý nhà nước	Chủ sở hữu đất đai	Chủ sở hữu kết cấu hạ tầng	Sở hữu kết cấu thượng tầng và khai thác
Cảng dịch vụ	Nhà nước	Nhà nước	Nhà nước	Nhà nước
Cảng cho thuê	Nhà nước	Nhà nước	Nhà nước	Tư nhân
Cảng thương mại	Nhà nước	Nhà nước / Tư nhân	Tư nhân	Tư nhân

Nguồn: [107]

Bảng 1.1 cho thấy loại hình cảng cho thuê sẽ tiết kiệm cho nhà nước chi phí

đầu tư vào kết cấu thượng tầng, tuy nhiên nhà nước vẫn giữ được quyền sở hữu và quyền quản lý nên loại hình này được áp dụng rất phổ biến ở các nước có ngành hàng hải phát triển như cảng: Hamburg (Đức), Rotterdam (Hà Lan), Antwerp (Bỉ), Hồng Kông, Đài Loan, Nhật Bản... (xem phụ lục 1.3). Ở một số nước, mô hình cảng thương mại cũng phát triển. Tại các nước đó, nhà nước chỉ khảo sát và quy hoạch phát triển cảng biển để tránh đầu tư sai hướng; sau đó nhà nước tổ chức đấu thầu, người thắng thầu sẽ lập dự án đầu tư, khảo sát thiết kế và triển khai xây dựng khai thác cảng biển. Cả hai mô hình này nên tham khảo và áp dụng cho phù hợp với điều kiện của Việt Nam.

b. Thu hút mạnh mẽ vốn đầu tư từ khu vực tư nhân vào lĩnh vực cảng biển

Quá trình mở cửa cảng biển diễn ra trong phạm vi toàn cầu, trong đó các công ty tư nhân đã tham gia đáng kể vào hoạt động đầu tư và khai thác cảng, thay thế dần sự đầu tư và khai thác chủ yếu của các công ty nhà nước. Từ năm 1990 đến 2001, 41 quốc gia đang phát triển đã tư nhân hoá hoạt động cảng biển, vốn đầu tư từ khu vực tư nhân tăng từ 0 (năm 1990) đến 4,6 tỷ USD (năm 2001) [66]. Đặc biệt các hãng tàu lớn trên thế giới đã tăng tốc trong việc tham gia đầu tư khai thác cảng. Quá trình thu hút tư nhân tham gia vào lĩnh vực cảng biển được triển khai mạnh mẽ nhất ở Châu Âu và Châu Á, nơi tập trung các nền kinh tế trọng điểm.

- Trung Quốc: Trung Quốc luôn coi việc phát triển cảng biển là một trong những ưu tiên hàng đầu trong kế hoạch phát triển của mình. Trung Quốc có chính sách mở cửa trong đầu tư xây dựng cảng, khuyến khích và ưu đãi nước ngoài đầu tư cũng như cho phép tư nhân đầu tư vốn xây dựng cảng và kinh doanh xếp dỡ hàng hoá hết sức hiệu quả, được đánh giá là thực sự hấp dẫn các nhà đầu tư. Chính sách phát triển cảng biển của Trung Quốc ngoài việc tăng lượng vốn do nhà nước đầu tư, khuyến khích và ưu đãi đầu tư đối với khu vực tư nhân mà còn sử dụng biện pháp vừa xây dựng, vừa bán và cho thuê để thu hồi vốn rồi lại tiếp tục xây dựng.

- Hồng Kông: cảng Hồng Kông là một trong số ít các cảng biển quốc tế hoàn toàn do khu vực tư nhân đầu tư, sở hữu và khai thác. Nói cách khác, mô hình đầu tư khai thác cảng biển ở Hồng Kông là mô hình "Tự đầu tư, tự khai thác". Chính phủ chỉ đóng vai trò như một nhà hoạch định chiến lược dài hạn, tạo khung pháp lý ổn định

cho hoạt động cảng biển, đồng thời cung cấp cơ sở hạ tầng thiết yếu như giao thông, năng lượng, viễn thông... để các nhà đầu tư an tâm thực hiện các dự án cảng biển.

- Nhật Bản: 11 cảng trọng điểm quốc gia của Nhật (trong số hơn 1.000 cảng biển trên cả nước Nhật) được Chính phủ ưu tiên đầu tư theo cơ cấu: 20% vốn do Chính phủ cấp, 40% vay tín dụng từ kho bạc và 40% còn lại huy động từ khu vực tư nhân. Các cầu cảng do các công ty phát triển cảng xây dựng xong được cho thuê thông qua đấu thầu công khai.

Nhìn chung, nhiều cảng biển của các quốc gia trên thế giới được xây dựng và khai thác có sự tham gia của khu vực tư nhân và đang tìm kiếm những nhà quản lý chuyên nghiệp để quản lý chúng. Ở các quốc gia khác nhau có những kinh nghiệm và phương pháp khác nhau để thu hút tư nhân, song nhìn chung có thể học hỏi một số kinh nghiệm sau: Quốc gia nào có thể chế nhà nước mạnh thường thành công với việc thu hút tư nhân đầu tư vào lĩnh vực kết cấu hạ tầng nói chung và cảng biển nói riêng. Bởi vì một dự án cảng biển cần lượng vốn rất lớn, để các nhà đầu tư tư nhân yên tâm bỏ vốn trước hết đòi hỏi phải có sự ủng hộ và điều phối hiệu quả từ chính quyền Trung ương, cho dù bất kỳ ở thể chế chính trị nào.

c. Đầu tư phát triển cảng trên cơ sở tận dụng vị trí địa lý và nắm bắt kịp thời cơ hội phát triển

Nghiên cứu hệ thống cảng biển trên thế giới cho thấy các cảng Rotterdam, Hồng Kông, Singapore, Hamburg... đã triệt để lợi dụng ưu thế về điều kiện tự nhiên và vị trí địa lý để phát triển hệ thống cảng biển. Các cảng biển lớn trên thế giới thành công không chỉ vì có được điều kiện tự nhiên thuận lợi, mà họ thành công bởi biết tranh thủ thời cơ, vận dụng thời cơ để phát triển. Điển hình như Singapore, tiên đoán của Chính phủ về việc xây dựng bến cảng container khi chưa có tàu container và khi chưa có một hãng tàu quốc tế nào tuyên bố về tàu container từ năm 1967 đã được mô tả là "một quyết định tầm xa của ngành hàng hải". Đến nay Singapore là cảng trung chuyển container lớn nhất thế giới và đã thiết lập một hệ thống quản lý container hiệu lực nhất thế giới (phụ lục 1.4).

Hồng Kông cũng tận dụng thời cơ vô cùng hợp lý. Trong xu hướng container hóa vận chuyển đường biển, Hồng Kông đã kịp thời tận dụng ưu thế về tài chính để đầu tư cho cầu cảng và thiết bị chuyên dùng container và đặc biệt chú trọng xây

dựng trung tâm logistics hàng đầu khu vực châu Á. Những chính sách ưu đãi về thuế quan của Chính phủ đã tạo điều kiện thuận lợi cho ngành logistics phát triển, từ đó tạo tiền đề cho hệ thống cảng biển phát triển.

Tại các cảng Hamburg (Đức), Odessa (Ukraina), Kobe (Nhật) là những cảng vừa tiếp nhận hàng hoá, vừa là cảng du lịch nên vấn đề bảo vệ môi trường được đề cao. Trong các cảng này còn xây dựng các khách sạn, các khu neo đậu thuyền buồm, các khu vui chơi giải trí mua sắm và các nhà hàng trong vùng đất cảng... Nhờ đó thu nhập từ du lịch tại các cảng này chiếm một tỷ trọng lớn trong doanh thu của cảng hàng năm.

Đối với Việt Nam, thời cơ chính là dự án kênh đào qua eo Kra của Thái Lan nếu đi vào hoạt động sẽ rút ngắn đường hàng hải đi từ Thái Bình Dương sang Ấn Độ Dương mà không phải đi vòng qua vùng biển Malacca. Việt Nam cần tận dụng cơ hội này để phát triển cảng biển. Hơn nữa, thời cơ của Việt Nam là nằm trong khu vực nền kinh tế đang trên đà phát triển, có thể tận dụng nguồn hàng này từ Đông Bắc Thái Lan, Campuchia, Lào và phía Nam Trung Quốc. Hàng hoá của những vùng này nếu xuất nhập khẩu qua cảng biển Việt Nam sẽ tiết kiệm được nhiều chi phí vận chuyển...

d. Đầu tư phát triển cảng biển theo hướng mở rộng các chức năng cảng biển

Trước đây, vai trò truyền thống của cảng là nơi xếp dỡ hàng hoá xuất nhập khẩu, là một mắt xích trong dây chuyền vận tải, với 5 chức năng cơ bản: vận tải, thương mại, công nghiệp, xây dựng thành phố và địa phương, du lịch. Trong vài thập kỷ gần đây, để phù hợp với sự phát triển hết sức nhanh chóng và mạnh mẽ mang tính tất yếu của ngành vận tải biển trên thế giới, chức năng của cảng biển đã được mở rộng thêm 2 chức năng mới là: trung chuyển và logistics.

- Chức năng trung chuyển: về cơ bản, có 2 loại hàng hoá quan trọng: hàng hoá xuất nhập khẩu và hàng hoá trung chuyển. Trung chuyển hàng hoá thường được xác định là vận chuyển hàng hoá qua cảng trung gian từ cảng xuất phát đến cảng nhận. Nếu việc thực hiện chức năng bốc xếp hàng xuất nhập khẩu qua cảng chủ yếu phục vụ phát triển kinh tế đất nước, thì việc trung chuyển hàng hoá là sự tối ưu cho sự phát triển kinh tế đất nước, đem lại thu nhập tăng thêm và tạo cơ hội phát triển

ngành logistics. Vì thế hầu hết các quốc gia có ngành hàng hải phát triển từ nhiều năm nay đã đầu tư xây dựng cảng trung chuyển quốc tế.

- Chức năng hỗ trợ dịch vụ logistics: Theo Luật Thương mại của Việt Nam năm 2005 quy định: "Dịch vụ logistics là hoạt động thương mại, theo đó thương nhân tổ chức một hoặc nhiều công việc bao gồm nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan và các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, ghi ký mã hiệu, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan tới hàng hoá theo thỏa thuận với khách hàng để hưởng thù lao". Ngành dịch vụ logistics này được phát triển trên nền tảng kết cấu hạ tầng giao thông vận tải vững chắc và ngành giao nhận vận tải, vận tải đa phương thức phải đạt đến một trình độ nhất định, trong đó vận tải đường biển và cảng biển đóng vai trò vô cùng quan trọng. Logistics đem lại nguồn lợi lớn cho quốc gia có biển. Rất nhiều quốc gia như Đức, Hà Lan, Pháp, Bỉ và chính quyền tự trị Hồng Kông (Trung Quốc) tập trung phát triển công nghiệp logistics và xem đây như một thế mạnh trọng tâm để đầu tư trong thời gian tới. Ở Việt Nam, dịch vụ "hái ra tiền" này lại do các công ty logistics nước ngoài nắm giữ. Doanh nghiệp trong nước chỉ làm vệ tinh, giải quyết vài khâu đơn giản trong quy trình logistics hoàn chỉnh mà thôi.

e. Do mở rộng vùng hấp dẫn cảng để tạo nguồn hàng cho cảng nên phải chú trọng đầu tư vào trung tâm phân phối vận tải

- Vùng hấp dẫn cảng (Hinterland port) là một khái niệm quan trọng trong địa lý giao thông vận tải. Theo nghĩa hẹp thì vùng hấp dẫn cảng là khu đất ở bên trong thành phố hoặc cảng để từ đó có thể thu hút khách hàng nhằm cung cấp các dịch vụ đối với hàng hoá qua cảng, theo nghĩa rộng hơn thì vùng hấp dẫn cảng là nơi mà cảng có thể thu hút được hàng hoá qua cảng.

- Trung tâm phân phối vận tải (Freight Distribution Centre - FDC) nằm trong vùng hấp dẫn của cảng chính (Hub port), hoạt động như là đầu mối vận tải trung gian. Trung tâm này có nhiệm vụ thu gom, phân phối hàng hoá đến và đi cho cảng chính, kết nối cảng với các khu vực hàng hoá xuất khẩu, nhập khẩu thông qua các hệ thống giao thông vận tải nội địa.

Như vậy, do việc mở rộng vùng hấp dẫn cảng và hình thành các trung tâm phân phối vận tải, nên quá trình đầu tư và khai thác cảng biển không chỉ đầu tư vào

các cảng chính, mà phải chú trọng đầu tư vào cả các cảng cạn ICD có nhiệm vụ thu gom hàng, đầu tư vào kết cấu hạ tầng nội cảng.

f. Đầu tư có trọng điểm và đầu tư đồng bộ

Kinh nghiệm của các nước là không nên đầu tư dàn trải. Nhật Bản có tới trên 1.000 cảng, tuy nhiên Nhật Bản chỉ có 30 cảng quốc tế và trong số đó Chính phủ Nhật chỉ trực tiếp quản lý 11 cảng đặc biệt. 11 cảng này thu hút 35% lượng hàng xuất nhập khẩu của Nhật. Pháp có 300 cảng biển thì 87% lượng hàng tập trung vào 6 cảng chính. Ý có 111 cảng biển thì 85% lượng hàng tập trung vào 16 cảng lớn, Nga có khoảng 80 cảng biển thì 90% lượng hàng tập trung vào 28 cảng... Việt Nam hiện nay cũng chỉ nên tập trung nguồn lực xây dựng các cảng biển nước sâu cho 3 miền Bắc Trung Nam.

Tất cả những cảng biển thành công trên thế giới đều là những cảng biển được đầu tư đồng bộ giữa bên cảng với luồng vào cảng, với giao thông nội cảng; đồng bộ giữa các thiết bị bốc xếp tại cảng và thường là sử dụng những thiết bị tiên tiến nhất để tạo ra dịch vụ cảng tốt nhất. Các cảng này cũng ứng dụng công nghệ thông tin hiện đại giúp cho việc giảm thời gian chờ đợi và thời gian làm hàng tại cảng. Điển hình như Singapore hiện đang thực hiện chương trình niêm phong điện tử quốc tế mới, hay còn gọi là tiêu chuẩn niêm phong điện tử (eseal). Theo đó, các số thứ tự của container sẽ được đọc tự động. Sáng kiến này tiết kiệm cho Singapore 40,65 triệu USD chi phí so với kiểm soát bằng tay.

g. Đầu tư phát triển nguồn nhân lực, phục vụ quản lý khai thác cảng biển với chất lượng cao

Các cảng biển lớn trên thế giới thường rất chú trọng đến vấn đề nhân sự phục vụ công tác quản lý, khai thác cảng biển. Ví dụ như tại Hồng Kông, ngành hàng hải Hồng Kông (MIC) thành lập một đội chuyên biệt với nhiệm vụ quản lý nhân sự thực hiện các công tác về giáo dục, đào tạo và cung ứng nguồn nhân lực cho cả vận tải biển và quản lý khai thác cảng biển. Ngoài ra Hồng Kông còn có cả một đội ngũ hùng hậu các công ty tài chính, các nhà bảo hiểm, các hãng luật, trọng tài hàng hải... với những chuyên gia giỏi nghề. Vì thế các dịch vụ hàng hải tại Hồng Kông luôn được đánh giá là tốt nhất thế giới, tạo nên sức hấp dẫn cho cảng Hồng Kông.

h. Đầu tư vào loại hình mới: cảng biển di động (mobile harbor)

Nhu cầu vận chuyển hàng hoá bằng đường biển ngày càng gia tăng đã gây áp lực lớn đối với các cảng biển ở khắp nơi trên thế giới. Ý tưởng thiết kế bến cảng di động cho phép bốc dỡ hàng lên xuống các tàu ngay ở trên biển mà không cần cập cảng. Cảng biển di động sẽ kết nối các tàu chở hàng container tại những cửa biển, cửa sông với những cảng có luồng tàu cạn mà tàu không thể vào. Là một hệ thống tổ hợp đa năng, cảng di động có thể di chuyển linh hoạt đến vị trí cần thiết và neo tại các vùng nước sâu gần cảng chính (chi tiết xem phụ lục 1.5). Với thiết kế tối ưu, cảng biển di động thích hợp với những khu vực có địa hình bất lợi và đã được nghiên cứu ứng dụng tại một số nước như Singapore, Hồng Kông, Châu Mỹ và Trung Đông...

Điều kiện tự nhiên của Việt Nam có rất nhiều cửa biển, cửa sông với luồng tàu cạn, mỗi năm phải bỏ ra hàng trăm tỷ đồng cho nạo vét luồng lạch nên có thể tham khảo loại cảng biển này.

Cảng biển ngày nay không còn được coi đơn giản là một nhu cầu riêng của một vùng, cảng được xem là một thực thể sống động, tạo lợi nhuận hơn là chỉ phục vụ cho nhu cầu thương mại. Sự phát triển của cảng biển mang tính toàn cầu. Chính vì vậy những kinh nghiệm trên đây có thể là bài học tốt cho Việt Nam trong tiến trình ĐTPT hệ thống cảng biển, thực hiện thành công “Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 định hướng đến năm 2030” đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt.

Kết luận chương 1

Cảng biển có vai trò cực kỳ quan trọng đối với một quốc gia có bờ biển dài như nước ta. Muốn phát triển không thể không đầu tư và vì thế nghiên cứu ĐTPT cảng biển là một việc làm cần thiết. Qua nghiên cứu những lý luận cơ bản về ĐTPT cảng biển, luận án đã làm sáng tỏ một số vấn đề quan trọng, tạo cơ sở vững chắc cho các bước nghiên cứu tiếp theo, cụ thể là:

- ĐTPT cảng biển có đặc điểm cần một lượng vốn lớn, thời gian đầu tư dài, quá trình đầu tư chịu tác động lớn của môi trường biển khắc nghiệt, kỹ thuật phức

tạp đòi hỏi lực lượng thi công có năng lực chuyên sâu... và ĐTPT cảng biển có tính rủi ro cao.

- Nguồn vốn để ĐTPT cảng biển từ nhiều nguồn: vốn ngân sách nhà nước, vốn ODA, FDI, vốn của doanh nghiệp cảng, vốn tư nhân, trong đó vốn tư nhân là nguồn vốn tiềm năng quan trọng.

- Nội dung ĐTPT cảng biển nên được nghiên cứu kỹ trên các góc độ khác nhau: góc độ vùng miền, góc độ đầu tư cho từng loại cảng (cảng tổng hợp container, cảng chuyên dùng...), theo từng nội dung đầu tư (cho xây lắp, thiết bị và nhân lực) và theo các giai đoạn triển khai dự án cảng biển (chuẩn bị đầu tư, thực hiện đầu tư...).

- Công tác quản lý ĐTPT cảng biển cần đảm bảo một số nguyên tắc như quản lý thống nhất bởi một cơ quan Trung ương, quản lý trên góc độ đảm bảo hiệu quả tổng thể của nền kinh tế và đảm bảo đầu tư cảng biển đồng bộ, có tính cạnh tranh, đầu tư có trọng tâm trọng điểm...

- Đánh giá hiệu quả ĐTPT cảng biển có thể bằng các chỉ tiêu sau: suất đầu tư, tỷ lệ vốn đầu tư tạo thành tài sản, hệ số khai thác cảng; đóng góp của ĐTPT cảng biển vào tăng khối lượng hàng hoá vận chuyển và thúc đẩy xuất khẩu; tạo việc làm; đóng góp vào tăng trưởng kinh tế đất nước... Qua phân tích các chỉ tiêu có thể tìm ra được những hạn chế, những mặt chưa đạt của ĐTPT cảng biển để có hướng khắc phục.

- ĐTPT cảng biển chịu sự chi phối lớn của nhiều nhân tố: Điều kiện tự nhiên, nguồn tài chính, các nhân tố chính trị và luật pháp (luật Đầu tư, luật Xây dựng...), thủ tục hành chính và trình độ quản lý, chiến lược và sự phát triển của nền kinh tế và tiến bộ KHKT của công nghệ đóng tàu. Việc nghiên cứu các nhân tố này là cơ sở quan trọng để tìm ra những giải pháp tăng cường ĐTPT cảng biển trong tương lai.

- Kinh nghiệm ĐTPT cảng biển của các nước có ngành hàng hải phát triển nên được vận dụng một cách sáng tạo, phù hợp với điều kiện của Việt Nam.

CHƯƠNG 2

THỰC TRẠNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2005 - 2011

2.1. KHÁI QUÁT VỀ HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM

Lợi thế và bất lợi của Việt Nam trong ĐTPT cảng biển

Toàn bộ lãnh thổ Việt Nam như "vùng duyên hải" tạo ra một lợi thế "mặt tiền" hướng ra biển Đông. Vùng biển và ven biển Việt Nam nằm án ngữ trên các tuyến hàng hải, hàng không giữa Ấn Độ dương và Thái Bình dương, giữa Châu Âu, Trung Cận Đông với Trung Quốc, Nhật Bản và các nước trong khu vực. Tài nguyên vị thế này đã giúp cho Việt Nam rất thuận lợi trong giao thông và hội nhập quốc tế.

Với 3260 km bờ biển trải dài từ Bắc vào Nam, vùng thềm lục địa thuộc chủ quyền rộng gấp 3 lần diện tích đất liền, nhiều vịnh kín, sông có độ sâu lớn, nên Việt Nam có tiềm năng rất lớn trong việc xây dựng cảng biển. Dọc bờ biển Việt Nam có nhiều khuỷu cong và các vũng, vịnh kín gió, bờ biển ít bãi lầy, nhiều cửa sông, có nhiều chỗ thuận lợi cho việc xây dựng nhiều cảng lớn (như cảng Cái Lân, Sơn Trà, Dung Quất, Vân Phong...) tạo điều kiện cho công tác xây dựng và khai thác cảng, giảm đáng kể chi phí về việc xây dựng các công trình cầu bến và công trình bảo vệ cảng. Phía sau tiếp giáp với bờ biển là cả một vùng rộng lớn bao gồm phần lục địa Việt Nam rộng 311.688 km² và khu vực các nước láng giềng không có bờ biển hoặc xa bờ biển như Lào, Đông Bắc Campuchia, Thái Lan và Nam Trung Quốc.

Bên cạnh những ưu thế nằm gần trục đường hàng hải quốc tế với rất nhiều vị trí xây dựng và mở rộng phát triển cảng biển, phần lớn cảng biển Việt Nam nằm sâu trong các cửa sông. Có thể kể ra như: cụm cảng Sài Gòn cách phao số 0 tới 95 km; cảng Hải Phòng, Cái Lân tính từ phao số đều cách xa đến 20 – 70 km, Cần Thơ cách 120 km. Chính vì vậy mà độ sâu luồng chạy tàu, chiều rộng và bán kính quay trở tàu rất hạn chế. Do vậy có thể nói, với xu thế kích thước ngày càng lớn của đội tàu quốc tế thì khả năng tàu biển đến cảng Việt Nam bị hạn chế và không thuận lợi.

Khái quát về hệ thống cảng biển Việt Nam

Hiện trạng hệ thống cảng biển Việt Nam

BẢN VẼ SỐ 1: HIỆN TRẠNG HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM



Theo Quyết định số 16/2008/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ, hệ thống cảng biển Việt Nam có 49 cảng biển với 160 bến cảng (xem phụ lục 1.2). Hệ thống cảng biển Việt Nam được quy hoạch 6 nhóm và đặc điểm các nhóm cảng biển như sau:

• Nhóm 1: Nhóm cảng biển phía Bắc, bao gồm các cảng biển từ Quảng Ninh đến Ninh Bình

- Các cảng biển khu vực Quảng Ninh: có điều kiện tự nhiên thuận lợi, có khả năng xây dựng cảng nước sâu cho tàu có trọng tải đến 40.000 - 50.000 DWT.

- Các cảng khu vực Hải Phòng: là cụm cảng đã được khai thác hàng trăm năm, nằm sâu trong sông cách phao số 0 là 36km. Tuy nhiên, khó khăn lớn nhất của cụm cảng Hải Phòng là tuyến luồng vào cảng chịu sa bồi rất lớn nên độ sâu luồng bị hạn chế. Do cơ sở hạ tầng cùng hệ thống giao thông và các dịch vụ hoàn thiện, thị trường hàng hoá qua khu vực Hải Phòng rất lớn nên cảng Hải Phòng vẫn có thuận lợi để phát triển cảng với quy mô hợp lý.

- Các cảng Thái Bình, Nam Định, Ninh Bình: Vùng hấp dẫn của các cảng này chủ yếu phục vụ địa bàn của từng tỉnh.

• Nhóm 2: Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ, bao gồm các cảng biển từ Thanh Hoá đến Hà Tĩnh

Nhóm cảng này chủ yếu nằm trong 3 tỉnh: Thanh Hoá, Nghệ An, Hà Tĩnh. Địa hình tự nhiên tuy hạn chế nhưng nằm gần với hệ thống giao thông sắt, bộ. Hầu hết các cảng đều nằm sâu trong sông, nên để xây dựng cảng cho các tàu lớn vào được cảng cần phải nạo vét, đồng thời phải xây đê chắn sóng, chắn cát.

• Nhóm 3: Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ, bao gồm các cảng biển từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi

Các cảng rải đều trên 6 tỉnh: Quảng Bình, Quảng Trị, Thừa Thiên Huế, Đà Nẵng, Quảng Nam, Quảng Ngãi. Các cảng lớn có Chân Mây, Đà Nẵng, Dung Quất.. Hầu hết đều nằm gần các hệ thống giao thông quốc gia: đường sắt, đường bộ, đường hàng không, nối với Tây Nguyên và các nước bạn Lào, Campuchia, Thái Lan.

- Các cảng nhỏ, gồm: Cảng Sông Gianh, cảng Cửa Việt, cảng Thuận An, cảng Kỳ Hà, cảng Sa Kỳ... chỉ phục vụ phát triển kinh tế từng tỉnh, đều nằm trên các cửa sông nên chịu sa bồi, cơ sở hạ tầng chưa phát triển phù hợp.

• Nhóm 4: Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ, bao gồm các cảng biển từ Bình Định đến Bình Thuận

Bờ biển có nhiều vịnh lớn, kín gió, kênh biển ngắn; độ sâu tự nhiên lớn, gần đường hàng hải quốc tế. Là khu vực có tiềm năng phát triển cảng lớn. Bao gồm các cảng Quy Nhơn, Nha Trang, Ba Ngòi.

Ngoài ra còn có một số cảng phục vụ phát triển kinh tế của từng tỉnh: Cảng Thị Nại, Cảng Vũng Rô. Cảng Phú Quý, Cảng Hòn Khói, Cảng Huynhdai-Vinashin... Đặc biệt có hai vịnh lớn có khả năng trở thành cảng trung chuyển quốc tế: Vân Phong, Cam Ranh. Trong đó cảng Vân Phong đang được xây dựng.

• Nhóm 5: Nhóm cảng biển thành phố Hồ Chí Minh - Đồng Nai - Bà Rịa - Vũng Tàu

Nhóm cảng này nằm trong khu vực kinh tế năng động, trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ lớn. Các sông có độ sâu ổn định, đặc biệt khu vực sông Cái Mép - Thị Vải có độ sâu lớn để xây dựng cảng nước sâu.

- *Khu vực thành phố Hồ Chí Minh:* Hệ thống cảng nằm sâu trong nội địa, cách cửa biển 49 hải lý, không chịu ảnh hưởng của sóng, gió, bão, luồng tàu ít sa bồi. Tuy nhiên còn hạn chế về khả năng phát triển cảng, đặc biệt tuyến hậu phương bởi sự phát triển đô thị hoá nhanh chóng. Hiện hệ thống cảng biển hầu như nằm giữa nội đô nên sẽ phải di chuyển hệ thống cảng ra khu vực Cái Mép - Thị Vải.

- *Các cảng khu vực Vũng Tàu - Thị Vải:* Đây là khu vực xây dựng cảng được coi là cụm cảng nước sâu lý tưởng vì sa bồi hàng năm không đáng kể, không cần xây dựng các công trình bảo vệ, luồng tàu ổn định cho tàu từ 10.000 - 80.000 DWT ra vào. Cùng với hệ thống đường thủy nội địa tới đồng bằng sông Cửu Long và hệ thống đường bộ, hệ thống cảng biển nước sâu đang hình thành.

• Nhóm 6: Nhóm cảng biển thuộc đồng bằng sông Cửu Long và các cảng biển thuộc các đảo Tây Nam

Bao gồm các cảng trên sông Tiền, sông Hậu, các cảng khu vực Bán đảo Cà Mau và ven biển vịnh Thái Lan như Phú Quốc, Côn Đảo. Hầu hết các cảng ở khu vực này là cảng nhỏ, do địa phương quản lý.

2.2. VỐN VÀ NGUỒN VỐN ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VIỆT NAM

2.2.1. Quy mô vốn đầu tư phát triển cảng biển

Đầu tư phát triển hệ thống cảng biển nói riêng và đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng giao thông vận tải nói chung trong những năm qua không ngừng được nhà nước quan tâm, chú trọng đầu tư. Điều này được thể hiện thông qua bảng 2.1 dưới đây:

Bảng 2.1: Vốn đầu tư phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2005 - 2011 (giá hiện hành)

TT	Chỉ tiêu	Năm	Đơn vị	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	Vốn ĐTPT cảng biển		Nghìn tỷ đồng	4	4,3	4,646	5,018	8,481	7,35	5,3
2	Tốc độ tăng định gốc		%		7,5	16,15	25,45	112	83,75	32,5
3	Tốc độ tăng liên hoàn		%		7,5	7,8	8	69	-13,3	-27,9
4	Tỷ trọng vốn ĐTPT cảng biển so với vốn ĐTPT kết cấu hạ tầng giao thông vận tải*		%	14,6	13,75	11,74	10,37	15,6	14,5	13,25

* Tác giả tổng hợp theo số liệu của Tổng cục Thống kê

Nguồn: Vụ Kết cấu Hạ tầng và Đô thị - Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Nhìn chung, vốn ĐTPT cảng biển có xu hướng tăng qua các năm trong giai đoạn 2005 - 2009, tuy nhiên tốc độ tăng không đều. Nếu các năm 2006, 2007, 2008, 2009 tốc độ tăng đều đặn khoảng 7 - 8%/năm thì năm 2009, là năm tàn dư của khủng hoảng kinh tế thế giới năm 2008, nhưng vốn đầu tư phát triển cảng biển không giảm mà lại tăng mạnh mẽ, tăng thêm 69% so với năm trước. Bởi năm 2009 là năm bắt đầu khởi công xây dựng một loạt các cảng biển quan trọng như cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong, cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện) và cảng Cái Mép - Thị Vải. Năm 2010 vốn ĐTPT cảng biển giảm xuống do quy hoạch hệ thống cảng biển có sự sửa đổi, bổ sung nên hoạt động đầu tư cảng biển tạm thời trầm lắng. Năm 2011 là năm thực hiện Nghị quyết 11 của Chính phủ về kiểm chế lạm phát nên nguồn vốn huy động cho đầu tư cảng biển gặp nhiều khó khăn, tổng số vốn đầu tư chỉ là 5,3 nghìn tỷ đồng, giảm 27,9% so với năm 2010. Sự sụt giảm vốn

này một phần rất lớn là do sự sụt giảm của vốn ODA cho cảng biển.

Nếu so vốn ĐTPT cảng biển với vốn ĐTPT kết cấu hạ tầng giao thông vận tải, tỷ trọng này luôn dao động ở mức từ 10% - 15% bởi phần lớn vốn ĐTPT KCHT giao thông là dành cho phát triển đường bộ.

2.2.2. Nguồn vốn đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam

Nguồn vốn cho đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam chủ yếu từ các nguồn: ngân sách nhà nước, quỹ hỗ trợ phát triển (ODA), vốn doanh nghiệp cảng, vốn đầu tư nước ngoài dưới hình thức liên doanh và một số nguồn vốn khác. Số lượng và tỷ trọng từng nguồn được thấy rõ ở bảng 2.2 dưới đây:

**Bảng 2.2: Nguồn vốn đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam
giai đoạn 2001 - 2011 (giá hiện hành)**

Đơn vị: Tỷ đồng

Số TT	Chỉ tiêu	Tổng số vốn 01-05	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
	Tổng số	13.898,99	4.009,77	4.310,50	4.646,72	5.018,46	8.481,20	7.350,80	5.300
1	Vốn NSNN	2.970,76	981,95	1.021,59	1.087,33	1.249,60	1.628,39	1.271,69	750
2	Vốn ODA	5.737,28	1.566,94	1.819,89	1.857,76	2.554,40	4.249,08	2.264,05	900
3	Vốn FDI	601,68	178,70	209,49	200,27	187,69	322,29	499,85	1.100
4	Vốn doanh nghiệp cảng	2.223,88	388,48	793,13	701,66	823,03	1.195,85	1.889,16	1.350
5	Các nguồn vốn khác	2.365,39	893,70	466,40	799,70	203,75	1.085,59	1.426,06	1.200

Tỷ trọng các nguồn

Đơn vị: %

Số TT	Chỉ tiêu	Giai đoạn 2001-2005	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	Vốn NSNN	21,37	24,49	23,70	23,40	24,90	19,20	17,3	14,1
2	Vốn ODA	41,28	39,57	42,22	39,98	50,90	50,10	30,8	17
3	Vốn FDI	4,32	4,51	4,89	4,31	3,74	3,80	6,8	20,8
4	Vốn doanh nghiệp cảng	16	9,69	18,40	15,10	16,40	14,10	25,7	25,5
5	Các nguồn vốn khác	17,02	22,57	10,82	17,21	4,06	12,80	19,40	22,6
	Tổng	100	100	100	100	100	100	100	100

Nguồn: Vụ Kết cấu Hạ tầng và Đô thị - Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Bảng 2.2 cho thấy đầu tư phát triển cảng biển đang được cả nhà nước, tư nhân và các nhà đầu tư nước ngoài quan tâm đầu tư, thể hiện qua lượng vốn đầu tư

từ tất cả các nguồn ngày càng tăng qua các năm. Về cơ cấu đầu tư có sự thay đổi nhưng không đồng đều giữa các nguồn. Tỷ trọng vốn ngân sách nhà nước trong tổng vốn đầu tư có xu hướng giảm, vốn ODA luôn giữ ở mức 40 - 50% (trừ năm 2011), vốn doanh nghiệp cảng, vốn FDI và các nguồn vốn khác có xu hướng tăng dần. Nguyên nhân là do xu hướng đa dạng hóa hình thức sở hữu dần dần được chú trọng, các doanh nghiệp khai thác và kinh doanh cảng tạo nguồn vốn tự có bằng cách cổ phần hóa... để có thể tự đứng ra đầu tư xây dựng và khai thác, bớt phụ thuộc vào nguồn vốn nhà nước. Để hiểu rõ hơn về cơ cấu nguồn vốn đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam trong giai đoạn vừa qua, cần xem xét từng nguồn vốn đầu tư trong cơ cấu đầu tư này.

a. Vốn ngân sách nhà nước

Trong công cuộc đầu tư phát triển hệ thống cảng biển, nguồn ngân sách nhà nước luôn đóng vai trò chủ đạo. Vốn ngân sách được tập trung đầu tư cho các công trình cảng biển trọng điểm, cho các hạng mục kết cấu hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển như đê chắn cát, luồng hàng hải, các loại báo hiệu hàng hải, trục giao thông nối mạng quốc gia... Với kết cấu hạ tầng bên cảng như cầu tàu, kho bãi, đường giao thông nội bộ cảng ... một phần cũng được đầu tư bằng vốn ngân sách. Ngoài ra, vốn ngân sách còn đóng vai trò là nguồn đối ứng để thực hiện các nguồn vốn vay từ các tổ chức tín dụng quốc tế như vay ODA, vay từ Ngân hàng thế giới...

Vốn ngân sách nhà nước cho cảng biển thường được giao cho các đơn vị: Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng Công ty Hàng hải và các Bộ, ngành địa phương khác quản lý sử dụng. Giai đoạn 2005 - 2011, Cục Hàng hải Việt Nam được giao quản lý khoảng 52% tổng vốn ĐTPT cảng biển từ NSNN, tương ứng Tổng công ty Hàng hải Việt Nam quản lý 21% và các Bộ, ngành, địa phương quản lý 27%.

Trong giai đoạn 2005 - 2011, vốn ngân sách nhà nước có tăng qua các năm với tốc độ tăng liên hoàn năm 2006, 2007, 2008, 2009 tương ứng là 4%, 6%, 15%, 30%. Đến năm 2010 giảm 22% và năm 2011 giảm 41% do Chính phủ Việt Nam cắt giảm đầu tư công để kiềm chế lạm phát. Về tỷ trọng thì nguồn vốn ngân sách luôn giữ ở mức trên dưới 20% và có giảm trong 3 năm gần đây, năm 2011 chỉ chiếm 14,1% trong tổng vốn đầu tư cho cảng biển từ tất cả các nguồn. Nếu tính riêng Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam thì năm 2011, vốn ngân sách chỉ còn chiếm 973 tỷ

đồng trong tổng số 38.171 tỷ đồng vốn đầu tư toàn Tổng công ty cho 20 dự án, chiếm 2,5% [96].

b. Vốn hỗ trợ phát triển chính thức ODA

Thực tế, nguồn vốn đầu tư cảng biển nói riêng và cơ sở hạ tầng giao thông ở Việt Nam chủ yếu là từ ngân sách nhà nước và ODA. Vốn ODA là nguồn vốn lớn nhất đầu tư vào cảng biển Việt Nam, thường chiếm từ 40 - 50% trong tổng vốn ĐTPT cảng biển.

Các dự án phát triển cảng biển và vận tải biển được WB, ADB, JBIC và các nguồn ODA của Pháp và Bỉ, Nhật... cấp vốn để thực hiện. WB cấp vốn cho phát triển đường thủy nội địa và các cảng thuộc đồng bằng sông Cửu Long, còn ADB hỗ trợ vốn cho Sài Gòn và đồng bằng sông Hồng, JBIC hiện đang hỗ trợ cho việc phát triển các cảng ở miền Bắc và miền Trung Việt Nam, JICA hiện đang hỗ trợ cụm cảng Hải Phòng, Cái Lân.

Nhìn chung các dự án tập trung vào việc cải tạo, nâng cấp và xây dựng mới các cảng lớn có vị trí quan trọng và then chốt với số vốn ODA đầu tư cho mỗi dự án rất lớn, xấp xỉ 100 triệu USD và hầu hết là các dự án sử dụng vốn vay dài hạn. Đây là nguồn vốn lớn tham gia hầu hết các dự án nhóm A (đặc biệt là các cảng tổng hợp, cảng nước sâu, cảng container...) và các dự án CSHT công cộng cảng biển như dự án luồng vào cảng, dự án nâng cấp hệ thống đèn biển, dự án phát triển hệ thống thông tin duyên hải. Tuy nhiên, nguồn vốn này không thể tiếp tục tăng mãi do các nhà tài trợ đã thay đổi tính ưu tiên và Việt Nam cũng đến thời kỳ trả nợ vốn vay sau một thời gian khá dài sử dụng vốn vay ưu đãi.

Giai đoạn 2005 - 2009, vốn ODA tăng qua các năm với tốc độ tăng liên hoàn năm 2006, 2007, 2008, 2009 tương ứng là 16%, 2%, 37% và 66%. Năm 2009, vốn ODA có sự tăng đột biến lên đến 66% là do Chính phủ triển khai xây dựng cụm cảng quốc tế lớn nhất Việt Nam Cái Mép - Thị Vải với tổng mức đầu tư giai đoạn đầu lên tới 4.700 tỷ đồng, trong đó 85% là tiền vay ưu đãi Chính phủ Nhật Bản. Năm 2010 lượng vốn ODA giảm nhưng vẫn ở mức cao là trên 2.000 tỷ đồng cho ĐTPT cảng biển. Năm 2011, lượng vốn ODA giảm sút mạnh, chỉ còn tương đương 900 tỷ đồng bởi vốn ODA chủ yếu dành cho dự án cảng Cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện). Nhưng năm 2011 dự án này đang trong quá trình hoàn chỉnh

thủ tục để triển khai dự án nên số vốn giải ngân chưa nhiều.

Cũng như vốn ngân sách nhà nước, vốn ODA cho ĐTPT cảng biển nhà nước giao cho Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam và các địa phương quản lý sử dụng.

c. Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI)

Do đặc điểm của đầu tư cảng biển là cần khối lượng vốn lớn, thời gian thu hồi vốn dài, và mức độ rủi ro nên đầu tư trực tiếp nước ngoài vào lĩnh vực này không nhiều. Bảng 2.2 cho thấy trong nhiều năm tỷ trọng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài khá nhỏ, chỉ chiếm xấp xỉ 4% tổng vốn ĐTPT cảng biển. Riêng năm 2011, tỷ trọng này tăng nhanh, đạt 23,9% do Chính phủ ban hành "Quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức đối tác công tư (PPP)" đã bước đầu hấp dẫn các nhà đầu tư nước ngoài.

- *Về quy mô đầu tư*: Nếu như trước đây các cảng sử dụng nguồn vốn liên doanh chủ yếu là các cảng chuyên dụng hoặc cảng tổng hợp nhằm phục vụ cho chính việc sản xuất kinh doanh của liên doanh đó như cảng Việt Xô petrol phục vụ dầu khí, cảng liên doanh Caltex Việt Nam... thì hiện nay cảng liên doanh chủ yếu lại là cảng tổng hợp container quy mô lớn như cảng VICT, cảng Quốc tế SG - SSA... Tính đến cuối năm 2011, vốn của các nhà đầu tư nước ngoài chiếm 45% tổng vốn đầu tư vào cảng container Việt Nam.

- *Về địa phương đầu tư*: Đa số các nhà đầu tư nước ngoài khi đầu tư vào cảng biển Việt Nam đã chọn khu vực cảng thành phố Hồ Chí Minh - Bà Rịa - Vũng Tàu - Đồng Nai (nhóm cảng biển số 5) để đầu tư, vì khu vực này có tiềm năng rất lớn về vận tải biển trong nước và quốc tế. Ở miền Bắc, số dự án cảng biển theo hình thức FDI không nhiều và tiêu biểu có dự án cảng Lạch Huyện (Hải Phòng) ứng dụng thí điểm hình thức hợp tác công tư PPP, là liên doanh giữa Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (Vinaline) với 3 đối tác tư nhân Nhật Bản.

- *Về đối tác đầu tư*: Những năm gần đây các tập đoàn khai thác cảng biển, vận tải biển hàng đầu thế giới như PSA (Singapore), Maersk A/S (Đan Mạch)... đã bắt đầu đầu tư vào Việt Nam, với những dự án có mức vốn đầu tư cao, khoảng 250 - 300 triệu USD cho một cảng và thiết kế cho bến có khả năng cập tàu 120.000 DWT - 200.000 DWT góp phần tạo nên bước đột phá cho cảng biển Việt Nam.

Tuy nhiên, thu hút vốn đầu tư nước ngoài vào Việt Nam còn có những điểm

yếu. Do chính sách thu hút đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực cảng biển của Việt Nam còn chưa chặt chẽ, thiếu đồng bộ đã tạo khe hở cho các nhà đầu tư nước ngoài lách luật. Một thực tế xảy ra là tại một số cảng liên doanh với nước ngoài, phía nước ngoài nâng giá các tài sản đưa vào liên doanh làm cho các công ty liên doanh có giá trị tài sản lớn, hầu như kinh doanh lỗ giả đẩy phía đối tác Việt Nam vào thế thua lỗ kéo dài và khó có thể đứng vững trong liên doanh, cuối cùng có thể phải bán lại cổ phần cho bên nước ngoài. Đa số các bên liên doanh nước ngoài là các tập đoàn có các đội tàu biển, do đó xuất hiện việc ép buộc khách hàng của các cảng khác về cảng liên doanh nên đã tạo sự bất ổn trong cạnh tranh giữa các cảng. Ngoài ra, dựa vào tiềm lực vốn của các công ty nước ngoài (thường là những tập đoàn kinh tế), các cảng này luôn chấp nhận lỗ giả để giảm giá cước (vì thực chất chính các hãng tàu của tập đoàn phía nước ngoài hưởng phần lợi này), gây thiệt hại cho nhà nước Việt Nam và các bên Việt Nam trong liên doanh. Vì vậy cần phải có chính sách lựa chọn nhà đầu tư. Mọi lựa chọn nhầm nhà đầu tư sẽ để lại nhiều hậu quả khôn lường.

d. Vốn của doanh nghiệp cảng

Đây là nguồn vốn tự có của các doanh nghiệp cảng dành cho đầu tư phát triển. Bảng 2.2 cho thấy, vốn đầu tư của các doanh nghiệp cảng tăng lên nhanh chóng. Năm 2005 mới là 388 tỷ đồng thì đến năm 2010 đã là 1.889 tỷ đồng, tăng gấp 6 lần trong 6 năm và ngày càng chiếm tỷ trọng cao trong tổng vốn ĐTPT cảng biển. Tuy nhiên do ĐTPT cần một khối lượng vốn rất lớn, đặc biệt là các cảng nước sâu (là cảng Việt Nam đang thiếu) đòi hỏi số vốn lên tới hàng nghìn tỷ đồng nên rất khó cho các doanh nghiệp cảng có thể tích lũy hàng nghìn tỷ đồng và dành hết cho ĐTPT. Vì thế đa số các doanh nghiệp cảng hiện nay chỉ đủ sức cải tạo, nâng cấp cảng biển hoặc hiện đại hoá cảng thông qua mua sắm thiết bị bốc xếp... chứ không có đủ vốn để đầu tư vào những cảng lớn. Đối với các doanh nghiệp cảng đầu tư vào những cảng lớn, để giảm căng thẳng về vốn đầu tư, họ thường phải chia nhỏ quy mô, đầu tư giai đoạn. Các doanh nghiệp cảng đầu tư lớn và thành công phải kể đến Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines), Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn (SNP), Công ty Gemadept ...

Trong số liệu về "vốn của doanh nghiệp cảng" tại bảng 2.2 cũng bao gồm cả vốn của các nhà đầu tư tư nhân trong nước đầu tư vào cảng biển. Các nhà đầu tư tư

nhân khi đầu tư đều có mục đích phục vụ cho kinh doanh sinh lời của mình một cách nhanh nhất mà dự án cảng biển vốn lớn, không thể một sớm một chiều thu hồi vốn và có lãi ngay. Hơn nữa dự án cảng biển cần vốn lớn mà các nhà đầu tư tư nhân Việt Nam tiềm lực tài chính không mạnh, khả năng huy động vốn bên ngoài hạn chế, chính vì thế họ vẫn e ngại và dè dặt đầu tư vào lĩnh vực cảng biển. Nếu có đầu tư, họ chỉ tập trung vào hạ tầng bến cảng, nơi đã có hạ tầng công cộng cảng biển như luồng vào cảng, đê chắn sóng đã được nhà nước đầu tư trước đó. Thời gian qua số dự án cảng tư nhân không nhiều, và chủ yếu là cảng quy mô trung bình và nhỏ, như cảng Nam Ninh, cảng nước sâu Cửa Lò, cảng Điền Lộc Đồng Lâm... Tuy nhiên, gần đây các nhà đầu tư tư nhân cũng bắt đầu đầu tư vào các cảng lớn. Ví dụ như Cảng biển Quốc tế Long An được xây dựng với diện tích 1.900ha dọc bờ sông Soài Rạp, tại địa phận huyện Cần Giuộc - tỉnh Long An. Cảng có số vốn đầu tư 1 tỷ USD do 2 đơn vị góp vốn là Công ty Cổ phần Tập đoàn Đồng Tâm (Đồng Tâm Group) và Tập đoàn VinaCapital.

e. Các nguồn vốn khác

Vốn chủ sở hữu của các doanh nghiệp cảng có vai trò rất quan trọng nhưng chỉ chiếm tỷ trọng nhỏ trong tổng nguồn vốn đầu tư. Để đáp ứng nhu cầu vốn cho hoạt động ĐTPT, các doanh nghiệp cảng phải tăng cường huy động các nguồn vốn khác dưới hình thức vay nợ, liên doanh liên kết, phát hành trái phiếu và các hình thức khác. Bảng 2.2 cho thấy các nguồn vốn khác cho ĐTPT cảng biển luôn chiếm tỷ trọng xấp xỉ 20% và ngày càng trở nên quan trọng trong những năm gần đây. Ví dụ như dự án đầu tư xây dựng cảng Cái Cui - giai đoạn II (năm 2007) do Tổng công ty Hàng hải làm chủ đầu tư, với tổng mức đầu tư 543 tỷ đồng, trong đó vốn tự có của Tổng công ty là 15%, vốn vay thương mại từ ngân hàng Viettin Bank là 85% tổng mức đầu tư.

Dự án đầu tư xây dựng bến số 2, 3, 4 cảng Cái Lân do Công ty cổ phần cảng Cái Lân liên doanh với tập đoàn SSA Hoa Kỳ làm chủ đầu tư. Công ty cổ phần cảng Cái Lân được thành lập bởi các cổ đông là Công ty TNHH MTV cảng Quảng Ninh (chiếm 15%), Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (chiếm 51%), công ty xuất nhập khẩu Hà Nội (chiếm 6%), còn lại là các cổ đông khác. Tổng mức đầu tư của dự án này là 155 triệu USD, trong đó vốn tự có của liên doanh là 54 triệu USD (Công ty cổ phần

cảng Cái Lân chiếm 51% vốn, tập đoàn SSA Hoa Kỳ chiếm 49%), còn lại 101 triệu USD là vay thương mại của các ngân hàng nước ngoài: IFC, ICF, FMO và Proparco.

Để phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, cần có khối lượng vốn cực lớn. Nhưng vấn đề khó khăn nhất không phải là vốn mà phải có các dự án tốt và đội ngũ con người có năng lực. Việc cho vay hay đầu tư mà có hiệu quả thì không ai, tổ chức tín dụng nào lại không muốn.

2.3. THỰC TRẠNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VIỆT NAM

2.3.1. Thực trạng đầu tư phát triển cảng biển - xét theo cơ cấu vùng kinh tế

Hệ thống cảng biển Việt Nam được phân bố theo 3 miền: Bắc, Trung, Nam như sau (chỉ xét những cảng chủ lực của 3 miền):

Miền Bắc (gồm các cảng biển thuộc nhóm 1): cảng Vạn Gia, Mũi Chùa, Cẩm Phả, Hòn Gai (Quảng Ninh); cảng Hải Phòng; cảng Diêm Điền (Thái Bình); cảng Hải Thịnh (Nam Định).

Miền Trung (gồm các cảng biển thuộc nhóm 2, 3, 4): cảng Nghi Sơn, Lê Môn (Thanh Hoá); cảng Cửa Lò, Bến Thủy (Nghệ An); cảng Vũng Áng, Xuân Hải (Hà Tĩnh); cảng Quảng Bình; cảng Cửa Việt (Quảng Trị); cảng Thuận An, Chân Mây (Thừa Thiên - Huế); cảng Đà Nẵng; cảng Kỳ Hà, Dung Quất, Sa Kỳ (Quảng Ngãi); cảng Quy Nhơn (Bình Định); cảng Vũng Rô (Phú Yên); cảng Vân Phong, Nha Trang – Ba Ngòi (Khánh Hoà); cảng Cà Ná (Ninh Thuận); cảng Phú Quý (Bình Thuận).

Miền Nam (gồm các cảng biển thuộc nhóm 5, 6): cảng biển thành phố Hồ Chí Minh; cảng biển Vũng Tàu; cảng Đồng Nai; cảng Cần Thơ; cảng Bình Dương; cảng Đồng Tháp; cảng Mỹ Thới (An Giang); cảng Vĩnh Long; cảng Mỹ Tho (Tiền Giang); cảng Năm Căn (Cà Mau); cảng Hòn Chông, Bình Trị (Kiên Giang); Côn Đảo (Bà Rịa – Vũng Tàu).

* Trước hết, thực trạng ĐTPT cảng biển tại 3 miền được thể hiện qua lượng vốn đầu tư phát triển cảng biển, quy mô của cảng biển (thể hiện qua số lượng cầu cảng và tổng chiều dài cầu cảng) và khối lượng hàng hoá thực tế thông qua cảng. Quy mô của cảng biển có thể coi là kết quả đầu tư. Khối lượng hàng hóa qua cảng có thể coi là khả năng phát huy tác dụng của các kết quả đầu tư.

Bảng 2.3: So sánh tổng mức đầu tư và kết quả đầu tư phát triển cảng biển của 3 miền Bắc – Trung – Nam, giai đoạn 2005 - 2011

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	Miền Bắc	Miền Trung	Miền Nam
1	Tỷ trọng vốn ĐTPT cảng biển	%	17,5	14,9	67,5
2	Tỷ trọng chiều dài cầu bến cảng	%	18,6	18,5	64
3	Tỷ trọng số lượng cầu bến cảng	%	34	28	38
4	Quy mô trung bình của một bến cảng	m/bến	106	129	319
5	Tỷ trọng khối lượng hàng hoá thực tế qua cảng	%	30	13	57

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Bộ Giao thông Vận tải

Bảng 2.3 cho thấy, giữa tỷ trọng vốn đầu tư và tỷ trọng chiều dài cầu bến (được coi là kết quả đầu tư), thì thấy tương đương, vậy có thể tạm thời kết luận, là 1 đồng vốn đầu tư vào cảng biển 3 miền đã đem lại kết quả như nhau (kết quả chưa phải là hiệu quả đồng vốn đầu tư). Đồng thời bảng 2.3 cũng làm rõ quy mô trung bình của 1 bến cảng ở miền Bắc và miền Trung là nhỏ, trong khi đó quy mô trung bình của một bến cảng ở miền Nam lớn gấp 3 lần và được trang bị hiện đại hơn. Chính vì vậy mà khả năng tiếp nhận hàng hoá thông qua cảng của miền Nam lớn hơn nhiều so với miền Bắc và miền Trung. Nếu so sánh dòng 1 và dòng 5 của bảng 2.3 sẽ thấy miền Trung sử dụng vốn đầu tư cảng biển và khai thác cảng biển không hiệu quả, trong khi đó miền Bắc cũng nhận một lượng vốn tương đương nhưng khả năng thông qua hàng hoá cao hơn nhiều chứng tỏ miền Bắc đầu tư hiệu quả hơn. Thực trạng đầu tư cảng biển 3 miền như sau:

a. Đầu tư phát triển hệ thống cảng biển miền Bắc

Miền Bắc có 7 cảng biển (phụ lục 1.2), tổng số mét chiều dài cầu bến là 8097m, trong đó có 3 cảng loại I (cảng Hòn Gai, Hải Phòng, Cẩm Phả) và 4 cảng loại II (cảng Vạn Gia, Mũi Chùa, Diêm Điền, Hải Thịnh), cảng Hải Hà (Quảng Ninh) đang được đầu tư xây dựng. Bến cảng Cái Lân (thuộc cảng Hòn Gai) có thể tiếp nhận tàu giảm tải lớn nhất đến 45.000 DWT và tương tự bến cảng than Cẩm Phả có thể tiếp nhận tàu đến 70.000 DWT. Các cảng khác chỉ tiếp nhận tàu từ 1.000 – 10.000 DWT. Hàng hoá qua cảng miền Bắc chủ yếu là than và khoáng sản.

- Trong số 7 cảng thuộc nhóm cảng biển phía Bắc hiện có 44 cầu cảng bôc

hàng tổng hợp, bách hoá, container; 24 cầu cảng chuyên dụng; 8 cầu cảng dịch vụ khác (như Thủy sản, Hải quan, Biên phòng...) và 15 bến phao (bến chuyển tải than và hàng tổng hợp).

+ Nếu xét riêng các cảng tổng hợp thì nhiều về số lượng nhưng hạn chế về quy mô, chiều dài cầu cảng trung bình là 140m/cầu cảng; năng suất bốc hàng trung bình đạt khoảng 3000 - 4000 tấn/mét dài/năm. Năng suất này được đánh giá là khá tốt so với mặt bằng chung ở Việt Nam do thiết bị tương đối hiện đại.

+ Các bến container (nằm trong cảng tổng hợp) có chiều dài trung bình là 170m/cầu. Năng suất bốc xếp không cao, đạt khoảng 500 - 800 TEU/mét dài/năm do thiết bị đầu tư không đồng bộ và luồng hàng container không đều.

+ Các cảng chuyên dụng miền Bắc chủ yếu gắn với các cơ sở công nghiệp của các ngành than, điện... được đầu tư khá đồng bộ cùng các nhà máy. Do đó năng suất bốc xếp cao, đón nhận nhiều tàu lớn vào bến.

+ Các cảng địa phương có cơ sở hạ tầng xuống cấp nhiều, rất lạc hậu và ít được đầu tư.

- Thiết bị tại các cảng biển phía Bắc được đầu tư rất khác biệt giữa cảng loại I và cảng địa phương. Cảng Hải Phòng và bến cảng Cái Lân (thuộc cảng Hòn Gai) được trang bị những thiết bị tương đối hiện đại, còn các cảng địa phương sử dụng những thiết bị lạc hậu.

- Luồng vào cảng tại các cảng miền Bắc là khá dài và có độ sâu không đồng đều trên toàn tuyến luồng, dẫn đến hầu hết các tàu lớn vào cảng phải giảm tải và lợi dụng thủy triều.

- Giao thông kết nối cảng: vận tải đường bộ vẫn đóng vai trò chủ đạo. Đường sắt chỉ vận chuyển lượng hàng không nhiều. Hàng chở qua đường sông không đáng kể vì các cầu bắc qua sông đều có tĩnh không rất thấp, tàu chở container không thể đi vào được.

Đánh giá: Nhìn chung các cảng biển loại I Miền Bắc được đầu tư theo đúng quy hoạch, tuy nhiên vẫn có những dự án triển khai chậm tiến độ như Quảng Ninh có 1 dự án chậm tiến độ trong tổng số 15 dự án được triển khai thời gian qua. Tương tự như vậy Hải Phòng là 2/11 dự án. Các cảng biển địa phương thì không được đầu tư đủ theo quy hoạch. Cá biệt có 2 cảng Diêm Điền và Hải Thịnh do luồng

tàu vào cảng đã bị sa bồi rất lớn và ít được nạo vét duy tu, nên đã từ lâu không tiếp nhận hàng hóa.

b. Đầu tư phát triển hệ thống cảng biển miền Trung

Miền Trung là nơi có điều kiện tự nhiên thuận lợi để xây dựng cảng biển, nên có tốc độ xây dựng cảng nhanh nhất trong cả nước, chỉ 10 năm trở lại đây đã xuất hiện thêm hàng chục cảng lớn nhỏ, trong đó cảng Vân Phong được coi là niềm hy vọng lớn cho ngành hàng hải Việt Nam. Tính đến nay miền Trung có 19 cảng (phụ lục 1.2) với tổng số mét dài cầu bến là 8026m, trong đó có 10 cảng biển loại I và 9 cảng biển loại II, hàng hoá qua cảng chủ yếu là vật liệu xây dựng, gỗ các loại và các sản phẩm khai thác mỏ. Trong số 19 cảng biển ở miền Trung, hiện có 37 bến cảng bốc hàng tổng hợp, bách hoá, container và 25 bến cảng chuyên dùng. Trong tổng số mét dài cầu bến có 1476 m cầu có năng lực tiếp nhận được loại tàu từ 20.000 - 30.000 DWT. Riêng cảng Vũng Áng và bến Gemandepet Dung Quất có thể tiếp nhận tàu 45.000 - 50.000 DWT.

- Về thiết bị, các cảng miền Trung được trang bị khá đơn giản nếu không nói là quá lạc hậu, nên công suất bốc dỡ thấp, ngoại trừ một số cảng mới xây dựng như Tiên Sa, Gemandepet được trang bị thiết bị hiện đại công suất tương đối lớn.

- Giao thông kết nối cảng chủ đạo vẫn là đường bộ.

- Hạ tầng dịch vụ sau cảng ở khu vực miền Trung hầu như chưa có (trừ một số cảng ở Bắc Trung Bộ).

- Luồng vào cảng tại các cảng biển miền Trung phần lớn là ngắn do hầu hết các khu bến nằm gần bờ biển sâu và mức sa bồi không quá lớn (trừ một số cảng ở Nam Trung Bộ).

- Đặc điểm lớn nhất tại các cảng biển miền Trung là: thiếu "hậu phương", thiếu các dòng chảy kinh tế vùng phụ cận đổ về nên nguồn hàng quá ít dẫn đến các cảng miền Trung luôn trong tình trạng thiếu hàng, cơ sở hạ tầng cảng biển được đầu tư nhiều nhưng không dùng đến gây sự lãng phí rất lớn. Sự thiếu hàng ở miền Trung là bởi các nguyên nhân sau: *Thứ nhất*: Do thực trạng năng lực sản xuất cũng như thị trường ở miền Trung là quá nhỏ lẻ. *Thứ hai*: Do các khu công nghiệp hoạt động chưa có hiệu quả nên không tạo được nguồn hàng đủ lớn, ổn định để cung cấp cho các cảng biển. *Thứ ba*: Do mật độ cảng biển dày đặc nên nguồn vốn đầu tư bị dàn

trải, quy mô đầu tư chỉ dừng lại ở mức độ nhỏ, lẻ. Hàng chục cảng biển khu vực này phải chia nhau một lượng hàng quá ít. *Thứ tư*: Việc đầu tư thiếu khoa học và không đồng bộ xảy ra ở nhiều cảng biển miền Trung. Ví dụ cảng Chân Mây được xây dựng năm 2003 với tổng vốn đầu tư là 203 tỷ đồng để đón tàu 3 vạn tấn. Nhưng cảng Chân Mây có vị trí quá xa khu công nghiệp Phú Bài và lại quá gần cảng Đà Nẵng, nên không có hàng. Bến cảng được xây dựng để đón tàu 3 vạn tấn nhưng năng lực bốc xếp và các dịch vụ phục vụ cho một chuyến tàu lại yếu và thiếu đồng bộ. Cảng có lợi thế nước sâu nhưng lại không kín gió nên cần phải tiếp tục đầu tư xây dựng đê chắn sóng với số vốn đầu tư ít nhất 500 - 1000 tỷ đồng (cao gấp ba số tiền đầu tư xây dựng cảng). *Thứ năm*: Do thiếu hàng nên tại các cảng miền Trung không có tàu đi hàng ngày, do đó các doanh nghiệp ở miền Trung không thể xuất hàng đi được mà phải vận chuyển vào Sài Gòn hoặc Hải Phòng để trung chuyển qua Singapore, Hồng Kông... Điều đó đã đẩy giá cước vận tải tại các doanh nghiệp miền Trung lên cao và càng tạo ra tình trạng khan hiếm hàng cho các cảng miền Trung.

Đánh giá: Hệ thống cảng biển miền Trung được xem là lợi thế, có tiềm năng, nhưng đến nay vẫn chưa được đầu tư đồng bộ, hiệu quả khai thác thấp. Các cảng miền Trung mới chỉ hoạt động mang tính chất gom hàng rồi đem đến các cảng Hải Phòng hoặc thành phố Hồ Chí Minh để xuất hàng. Các yếu tố cần thiết cho phát triển kinh tế cảng biển chưa hội đủ, thiếu hệ thống đô thị cảng, tài chính, hậu cần, hậu phương cảng... phù hợp. Quá trình triển khai các dự án đầu tư cảng biển ở miền Trung còn có sự chậm trễ do thiếu vốn như Thanh Hoá có 2 dự án chậm tiến độ trong tổng số 10 dự án được triển khai thời gian qua. Tương tự như vậy Quảng Ngãi là 2/9 dự án, Bình Định là 1/4 dự án, Khánh Hoà là 5/9 dự án.

c. Đầu tư phát triển hệ thống cảng biển miền Nam

Miền Nam có hệ thống sông ngòi, kênh rạch chằng chịt, giao thông đường thủy rất phát triển, nên các cảng biển miền Nam có đặc điểm nổi bật là cảng biển nằm trên sông với luồng vào cảng dài có khi vài chục km.

Miền Nam có 13 cảng biển (phụ lục 1.2), với tổng số mét dài cầu bến là 27.774m, trong đó có 4 cảng loại I và 9 cảng loại II, hàng hoá qua cảng chủ yếu là nông sản, phân bón, linh kiện xe máy, quặng và các sản phẩm từ khu công nghiệp... Trong số 13 cảng biển phía Nam, hiện có 39 bến tổng hợp và 48 bến chuyên dùng.

Có một sự khác biệt rất lớn trong năng lực tiếp nhận tàu giữa các cảng biển ở Đồng bằng sông Cửu Long và các cảng biển tại cụm cảng TP Hồ Chí Minh - Bà Rịa Vũng Tàu - Đồng Nai. Các cảng biển ở ĐBSCL chỉ có thể tiếp nhận được tàu có trọng tải trên dưới 10.000 DWT thì các cảng ở TP HCM - Bà Rịa Vũng Tàu - Đồng Nai có thể tiếp nhận tàu có trọng tải lên tới 30.000 DWT - 50.000 DWT - 100.000 DWT. Nếu các cảng biển ở ĐBSCL quy mô nhỏ bé, lạc hậu thì các cảng biển ở TP HCM - Bà Rịa Vũng Tàu - Đồng Nai được coi là hiện đại nhất Việt Nam. Thực trạng đầu tư tại hai nhóm cảng này như sau:

* Các cảng biển ở khu vực TP Hồ Chí Minh - Bà Rịa Vũng Tàu - Đồng Nai (nhóm 5):

Sự phát triển của hệ thống cảng ở đây về cơ bản là phù hợp với quy hoạch được duyệt, tạo nên một mạng lưới các điểm xuất nhập hàng hoá quan trọng phục vụ phát triển kinh tế của vùng Kinh tế Động lực phía Nam, ngoài ra còn phục vụ cả vùng Nam Trung Bộ và ĐBCSL. Lượng hàng thông qua khu vực này thường chiếm khoảng 50% lượng hàng qua hệ thống cảng biển cả nước và riêng hàng container thì chiếm 65% so với cả nước.

+ Các bến cảng tổng hợp, container có quy mô lớn, được đầu tư thiết bị chuyên dụng hiện đại, hệ thống quản lý khai thác điện tử được đưa vào khai thác phổ biến (điều này chưa được áp dụng nhiều ở miền Bắc và miền Trung), tạo một diện mạo mới và sức cạnh tranh với các cảng biển trong khu vực Đông Nam Á.

+ Các bến chuyên dùng phát triển rất nhanh. Nếu như cả nhóm cảng biển này có 56 bến cảng/cầu cảng thì trong đó 40 bến cảng/cầu cảng là bến chuyên dùng để phục vụ cho các nhà máy, xí nghiệp, các khu công nghiệp trong vùng.

Trên thực tế, hệ thống cảng biển nhóm 5 đã được hiện đại hoá, được các hãng tàu lớn của thế giới đưa vào trong bản đồ lộ trình của mình, nên hàng xuất khẩu từ cảng biển nhóm 5 có thể xuất thẳng sang Mỹ, Châu Âu. Tuy nhiên quá trình đầu tư hệ thống cảng biển nhóm 5 cũng có một số hạn chế: số dự án chậm tiến độ so với dự kiến như sau: tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu có 6 dự án chậm tiến độ trong tổng số 53 dự án được triển khai, tương tự TP Hồ Chí Minh là 1/6 dự án. Thiếu đồng bộ trong đầu tư vào cầu cảng, luồng vào cảng, giao thông nối cảng. Các cảng trên sông Sài Gòn và nhà máy đóng tàu Ba Son chậm di dời.

Đánh giá: Hoạt động đầu tư tại cụm cảng TP Hồ Chí Minh - Bà Rịa Vũng Tàu - Đồng Nai nhìn chung là đúng hướng và đủ năng lực đáp ứng lượng hàng cần thiết thông qua hiện nay.

* Các cảng biển khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long (nhóm 6)

- Hoạt động ĐTPT, cải tạo nâng cấp cảng biển tại khu vực ĐBSCL chưa tuân thủ đúng những yêu cầu trong quy hoạch được duyệt. Việc ĐTPT theo quy hoạch mới chỉ thực hiện được tại cảng Cái Cui (Cần Thơ), An Thới (Phú Quốc) và một số bến chuyên dùng tại khu vực Cần Thơ như Bình Minh, Ô Môn; còn các cảng tổng hợp địa phương cần nâng cấp mở rộng đề cập tới trong quy hoạch thì hầu như chưa triển khai thực hiện.

- Trang thiết bị bốc xếp và quản lý khai thác lạc hậu và thiếu đồng bộ, kể cả các bến cảng tổng hợp container trọng điểm mới được đầu tư xây dựng như Hoàng Diệu, Cái Cui (Cần Thơ).

- Luồng vào các cảng tại khu vực này rất dài (ví dụ luồng vào khu bến Hoàng Diệu là 112 km) và cạn. Việc nạo vét duy tu và chuyển phao dẫn luồng thường xuyên hàng năm rất tốn kém và không phải lúc nào cũng thu được kết quả mong muốn.

- Giao thông kết nối cảng chủ yếu là đường thủy và đường bộ. Toàn bộ các cảng biển ở ĐBSCL không có đường sắt kết nối đến cảng vì mạng đường sắt quốc gia tại đây chưa được xây dựng. Còn hầu hết các cảng đều có đường bộ kết nối với mạng quốc gia khá thuận tiện, trừ cảng Năm Căn (Cà Mau) và An Thới (Phú Quốc).

Đánh giá: Đầu tư phát triển cảng biển tại ĐBSCL chưa đáp ứng mục tiêu đặt ra tại quy hoạch được duyệt, chưa đáp ứng được yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội của khu vực. Quy mô năng lực cảng nhìn chung còn rất hạn hẹp, mới chỉ có 8 cầu bến làm hàng tổng hợp container cho tàu trọng tải 5.000 DWT - 10.000 DWT - 20.000 DWT. Do đó gần 70% hàng hoá có nhu cầu giao lưu bằng đường biển ĐBSCL vẫn phải tiếp chuyển qua các cảng thuộc nhóm 5.

2.3.2. Thực trạng đầu tư phát triển cảng biển - xét theo đối tượng đầu tư

Hoạt động ĐTPT cảng biển thời gian qua là để xây dựng mới, cải tạo và nâng cấp 3 loại cảng sau: cảng tổng hợp - container; cảng chuyên dụng; cảng trung chuyển quốc tế, trong đó cảng trung chuyển quốc tế hiện đang xây dựng.

Theo báo cáo của Bộ Giao thông Vận tải, tỷ trọng vốn đầu tư vào KCHT

cảng tổng hợp - container thường chiếm 73,34%, KCHT cảng chuyên dụng chiếm 18,72% và KCHT vận tải pha sông biển chỉ chiếm 7,9%. Nếu so sánh hoạt động đầu tư vào hai loại cảng tổng hợp - container và cảng chuyên dụng thì số liệu được tính ở bảng 2.4.

Bảng 2.4. So sánh tổng mức đầu tư và kết quả đầu tư của 2 loại cảng tổng hợp - container và cảng chuyên dụng, giai đoạn 2005 - 2011

STT	Chỉ tiêu	Cảng tổng hợp - container	Cảng chuyên dụng
1	Tỷ trọng vốn đầu tư	78	22
2	Tỷ trọng số lượng cầu cảng	54	46
3	Tỷ trọng chiều dài cầu cảng	65	35
4	Tỷ trọng khối lượng hàng hoá thực tế thông qua cảng	72	28

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam và [20]

Bảng 2.4 cho thấy các cảng tổng hợp - container được đầu tư nhiều vốn hơn nên đem lại thành quả là số lượng cầu bến nhiều hơn, số mét dài cầu cảng nhiều hơn, và tương ứng là khối lượng hàng thông qua cảng cũng nhiều hơn. Điều này là hợp lý.

a. Đầu tư phát triển cảng chuyên dụng

- Hiện nay Việt Nam có khoảng 60 bến cảng chuyên dụng... Chủ đầu tư của các cảng này thường là các ngành công nghiệp xăng dầu, than, xi măng... hoặc các Tổng công ty lớn như Tổng Công ty Dầu khí, Tổng Công ty Lương thực... hoặc Ban quản lý các khu công nghiệp. Các cảng chuyên dụng thường được xây dựng với các thiết bị đồng bộ ngay từ đầu, liên hoàn từ bến đến kho bãi nên năng suất bốc xếp cao. Đồng thời do chỉ xếp dỡ 1 loại hàng đặc chủng nên thường được xây dựng theo nhu cầu của ngành, đảm bảo theo quy hoạch riêng.

- Các cảng chuyên dụng chủ yếu được xây dựng ở miền Bắc và miền Nam, đặc biệt là khu vực cảng thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai và Bình Dương. Điều này là hợp lý bởi đây là 2 khu vực kinh tế động lực của cả nước, nơi tập trung nhiều nhà máy, xí nghiệp, khu công nghiệp. Các cảng chuyên dụng chưa được chú trọng xây dựng ở miền Trung, nếu có thì quy mô rất nhỏ (trừ bến

cảng chuyên dụng Dung Quất).

- Quy mô các cảng chuyên dụng đã được xây dựng ở Việt Nam thời gian qua như sau:

+ Chiều dài cầu cảng chuyên dụng: phổ biến ở mức 150 - 250m/bến. Cá biệt có cảng chuyên dụng của Tổng Kho Xăng dầu Nhà Bè, cảng của Nhà máy Đóng tàu Ba Son lên tới trên 700m/bến. Bên cạnh đó cũng có những bến cảng chuyên dụng chỉ dài vài chục mét (như cảng ELF Gas Sài Gòn dài 26m).

+ Cỡ tàu thông qua các cảng chuyên dụng: thường dao động từ 10.000 - 30.000 DWT. Tuy nhiên cũng có những bến chuyên dụng có thể đón được những tàu rất lớn như: bến Interflour (Bà Rịa - Vũng Tàu) là bến chuyên dụng nông sản có thể đón tàu trọng tải đến 75.000 DWT. Bến trung chuyển dầu Vân Phong tiếp nhận tàu đến 400.000 DWT.

Bảng 2.5: Tỷ trọng các cảng chuyên dụng có khả năng tiếp nhận các cỡ tàu khác nhau (năm 2011)

Đơn vị: %

Số TT	Cỡ tàu thông qua cảng chuyên dụng	Tỷ trọng cảng chuyên dụng
1	Trọng tải tàu trên 50.000 DWT	8
2	Trọng tải tàu 20.000 - 50.000 DWT	35
3	Trọng tải tàu 10.000 - 20.000 DWT	37
4	Trọng tải tàu dưới 10.000 DWT	20
	Tổng	100

Nguồn: Tổng hợp theo số liệu của Cục Hàng hải

+ Lượng hàng thông qua cảng: Các cảng chuyên dụng phía Bắc có năng suất bốc xếp rất cao, tối thiểu 1 bến có khả năng thông qua 2 triệu tấn/ năm. Riêng bến xuất than Cẩm Phả đạt trên 3,5 triệu tấn/năm. Các cảng chuyên dụng miền Trung chỉ bốc xếp trung bình khoảng 0,5 triệu tấn/ năm/ bến. Riêng bến dầu thô của cảng Dung Quất được xây dựng với công suất thiết kế lên đến 12 triệu tấn/ năm nhưng những năm qua cũng chỉ bốc xếp khoảng 1,3 triệu tấn/năm. Các cảng chuyên dụng miền Nam có lượng hàng qua cảng phổ biến ở mức trên dưới 1 triệu tấn/năm. Riêng cảng của Tổng kho Xăng dầu Nhà Bè công suất là 5 triệu tấn/ năm (lớn nhất cả nước).

+ Năng suất trung bình (tấn/ mét dài): năng suất phổ biến ở mức 2.000 - 4.000 tấn/md, cũng có trường hợp năng suất lên đến 6.775 tấn/ md tại Tổng kho

Xăng dầu Nhà Bè.

Thực tế thời gian qua các cảng chuyên dụng đầu tư các thiết bị chuyên dùng có chi phí rất cao, nhưng hầu hết các cảng không sử dụng hết công suất thiết kế, nên hiệu quả đầu tư thấp và rất khó thu hồi vốn. Tính trung bình các cảng chuyên dùng trong nước hoạt động bình quân chỉ hết 50% công suất thiết kế. Lý do của tình trạng này là quy hoạch không rõ ràng, dẫn đến đầu tư chồng chéo. Về phía các doanh nghiệp cảng cũng không có một chiến lược marketing tốt để thu hút nguồn hàng. Để khắc phục tình trạng trên, có những cảng chuyên dụng đã mua thêm thiết bị xếp dỡ hàng tổng hợp và chuyển đổi hoạt động như một cảng tổng hợp. Còn đa số các cảng chuyên dụng đã chọn cách đầu tư nâng cấp cải tạo cầu cảng, hiện đại hoá phương tiện, nâng cao chất lượng làm hàng... để có thể thu hút được các tàu có trọng tải lớn, hấp dẫn được các nguồn hàng.

Bảng 2.6: Đầu tư nâng cấp một số cảng chuyên dụng tiêu biểu - Dự án đang triển khai/ đã cam kết tính đến hết năm 2011

STT	Dự án	Khái quát	Vốn đầu tư	
			Chi phí (triệu USD)	Nguồn vốn
1	Phát triển bến cảng biển Nghi Sơn	Cải tạo luồng vào để tiếp nhận Tàu trọng tải 30.000 DWT, phát triển trang thiết bị cảng để bốc xếp dầu thô/ sản phẩm hóa dầu và cơ sở vật chất kỹ thuật tiếp nhận than của nhà máy nhiệt điện tại cảng biển Nghi Sơn	24	Chính phủ, Tập đoàn Dầu khí Việt Nam, JICA, Xi măng Công Thành và TOTAL
2	Phát triển bến cảng biển Vũng Áng	Phát triển trang thiết bị tiếp nhận than cho nhà máy nhiệt điện than, tập đoàn thép và nhà máy thép ở cảng biển Vũng Áng	40	Tập đoàn nhựa Formosa, Sun Steel Co., TaTa Steel, Tổng Công ty Thép Việt Nam, Tập đoàn Xi măng Việt Nam

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam - Bộ Giao thông Vận tải

b. Đầu tư phát triển cảng tổng hợp, container

Hệ thống cảng biển Việt Nam, có khoảng trên 100 bến cảng tổng hợp - container. Tuy nhiên, phần lớn cảng ở Việt Nam là cảng nhỏ, chỉ có 14 cảng được

xem là mức trung bình của quốc tế như Hải Phòng, Cát Lái hay VICT... nhưng đều là "cảng biển ở trên sông". Riêng loại cảng nước sâu từ 14 m trở lên hiện đang triển khai xây dựng tại khu vực Cái Mép - Thị Vải. Do thiếu cảng nước sâu nên tàu lớn không vào được cảng, hàng hoá xuất nhập khẩu qua cảng phải trung chuyển từ tàu lớn sang tàu nhỏ, mỗi tấn hàng tốn thêm chi phí khoảng 7USD.

- Quy mô các cảng tổng hợp, container được đầu tư xây dựng thời gian qua ở Việt Nam như sau:

+ Chiều dài cầu cảng: Chiều dài của các cảng tổng hợp, container có sự khác biệt rất rõ rệt giữa 3 miền Bắc, Trung, Nam. Nếu như các cảng miền Bắc và Bắc Trung Bộ có chiều dài trung bình từ 150 - 200m/ cầu cảng thì các cảng ở miền Trung (Trung Trung Bộ và Nam Trung Bộ) có chiều dài 1 cầu cảng lớn hơn, trung bình là 300 - 350 m/ cầu cảng. Các cảng miền Nam, ở khu vực thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai có quy mô rất lớn, tính trung bình là trên 600m/ cầu cảng. Thế nhưng các cảng ở đồng bằng sông Cửu Long lại có quy mô quá nhỏ, nhỏ nhất trong cả nước, chỉ là trên dưới 100m/ cầu cảng. Với các cảng tổng hợp địa phương quy mô còn nhỏ nữa, từ Bắc đến Nam chiều dài trung bình của 1 cầu cảng chỉ từ 60 - 100 m/cầu cảng. Điều đó thể hiện các địa phương đã không chú trọng phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển, hoặc đã không tìm được nguồn vốn để phát triển cảng biển. Nhiều cảng địa phương sử dụng sai mục đích, hoặc xuống cấp từ nhiều năm và bỏ không sử dụng.

+ Cỡ tàu thông qua các cảng tổng hợp, container: thời gian qua, cỡ tàu trung bình ghé các cảng Việt Nam vào khoảng 890 TEUs, trong khi năm 2006, hãng tàu Maersk Line đã đưa tàu có sức chở 11.000 TEUs chạy tuyến Á - Âu. Tuy nhiên, muốn khắc phục tình trạng này thì Chính phủ và các doanh nghiệp cảng cần phải đầu tư rất nhiều bởi hiện nay cả hệ thống cảng biển Việt Nam chỉ có gần chục cảng có thể tiếp nhận tàu có trọng tải trên 50.000 DWT (tương đương 4.000 TEU). Riêng cụm cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa – Vũng Tàu), một số cảng đã đủ năng lực và đã đón tàu 100.000 DWT (tương đương 8.000 TEU); Cảng Cái Lân (Quảng Ninh) là cảng nước sâu đầu tiên của miền Bắc, có thể đón tàu 5.000 TEU. Khả năng tiếp nhận các cỡ tàu của hệ thống cảng tổng hợp, container trên toàn quốc được thể hiện ở bảng sau:

Bảng 2.7: Tỷ trọng cảng tổng hợp, container có khả năng tiếp nhận các cỡ tàu khác nhau (năm 2011)

Đơn vị: %

STT	Cỡ tàu qua cảng tổng hợp, container	Tỷ trọng cảng tổng hợp, container
1	Trọng tải tàu trên 50.000 DWT	9
2	Trọng tải tàu 20.000 - 50.000 DWT	24
3	Trọng tải tàu 10.000 - 20.000 DWT	15
4	Trọng tải tàu dưới 10.000 DWT	52
	Tổng	100

Nguồn: Tổng hợp theo số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam

Bảng 2.7 cho thấy hệ thống cảng biển Việt Nam vẫn lạc hậu so với thế giới về nhiều mặt như cơ cấu, quy mô, công suất, tính hiện đại.

+ Lượng hàng thông qua cảng: Các cảng tổng hợp phía Bắc và phía Nam, lượng hàng qua cảng trung bình khoảng 3 - 4 triệu tấn/ năm/ cảng. Trong khi các cảng miền Trung, lượng hàng qua cảng trung bình chỉ trên dưới 1 triệu tấn/ năm.

+ Năng suất trung bình (tấn/ mét dài): Năng suất bốc xếp hàng hóa tổng hợp, container cũng có sự khác biệt rất xa giữa cảng biển 3 miền Bắc, Trung, Nam. Nếu miền Bắc có năng suất xếp dỡ hàng tổng hợp là khá tốt, khoảng từ 3000 - 4000 tấn/ mét dài/ năm thì miền Trung chỉ khoảng 2000 - 3000 tấn/ mét dài/ năm. Trong khi đó miền Nam, tại khu vực thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai năng suất trung bình lên đến 6000 tấn/ mét dài/ năm, cá biệt có bến cảng Tân cảng Cát Lái năng suất bốc dỡ lên đến 20.272 tấn/ mét dài/ năm - cao nhất trong cả nước. Năng suất bốc xếp hàng tại các bến container ở miền Bắc và miền Trung thấp hơn miền Nam nhiều do các cảng miền Nam - khu vực thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai được đầu tư thiết bị hiện đại hơn.

Bảng 2.8: Đầu tư xây dựng một số cảng container tiêu biểu - Dự án đang triển khai/ đã cam kết tính đến hết năm 2011

TT	Dự án	Khái quát	Vốn đầu tư	
			Chi phí (triệu USD)	Nguồn vốn
1	Phát triển bến cảng Hòn Gai	Mở rộng bến nước sâu ở Cái Lân của cảng biển Hòn Gai để tiếp nhận hàng container/ tổng hợp từ vùng KTTĐ phía Bắc	120	Công ty Liên doanh cảng Cái Lân (VINALINES)
2	Phát triển luồng và bến cảng biển Hải Phòng	Cải tạo luồng vào đạt độ sâu 7,5m, mở rộng bến để bốc xếp hàng container/tổng hợp và phát triển các bến container/tổng hợp và hóa chất tại Đình Vũ cảng biển Hải Phòng	411	Chính phủ, VINALINES, VINASHIN, Maersk A/S, Tập đoàn dầu khí Việt Nam
3	Phát triển bến cảng biển Dung Quất	Xây dựng bến tổng hợp để bốc xếp hàng container/tổng hợp và trang thiết bị để tiếp nhận sản phẩm dầu thô/ hóa dầu của nhà máy lọc dầu Dung Quất	41	Gemadept, Petrovietnam
4	Phát triển luồng và bến cảng biển Quy Nhơn	Cải thiện luồng vào cảng Quy Nhơn gồm nạo vét đá, nâng độ sâu lên -10,5m, xây dựng bến hàng container/tổng hợp tại Nhơn Hội, cảng biển Quy Nhơn	74	Chính phủ, Gemadept
5	Phát triển bến cảng biển Ba Ngòi	Phát triển bến tổng hợp tại Cam Ranh, cảng biển Ba Ngòi để tiếp nhận hàng container/hàng rời	88	VINALINES
6	Phát triển luồng và bến cảng biển Vũng Tàu	Cải tạo luồng vào cảng đạt độ sâu -14m (lối vào cảng Cái Mép) và -12m (từ Cái Mép đến Thị Vải) và xây dựng các bến container nước sâu mới ở khu vực Cái Mép - Thị Vải để tiếp nhận hàng container từ/tới vùng KTTĐ phía Nam tại cảng biển Vũng Tàu	1675	CP Việt Nam, JICA, Cảng SG (VINALINES), PSA Việt Nam, SSA, Hutchison Ports.
7	Phát triển luồng và bến cảng biển TPHCM	Cải tạo luồng vào khu vực cảng Hiệp Phước (sông Soài Rạp) đạt độ sâu -7m và phát triển bến container nước sâu mới ở khu vực Hiệp Phước.	204	Công ty CN Tân Thuận (UBND TPHCM), DP World

Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải và [20]

c. Đầu tư xây dựng cảng trung chuyển quốc tế

Việt Nam có vị trí vô cùng thuận lợi để phát triển hệ thống cảng biển. Với ý tưởng hình thành "chợ phân phối chính" hàng hoá thế giới để Việt Nam sánh vai cùng Singapore, Hồng Kông trong cuộc đua toàn cầu, Việt Nam cần xây dựng cảng trung chuyển quốc tế container để trở thành một mắt xích trong chuỗi cung ứng toàn cầu, để con cháu chúng ta không phải miệt mài đi "gom hàng" cho các cảng trung chuyển quốc tế Hồng Kông, Singapore như trước đây.

Để xây dựng cảng trung chuyển quốc tế nếu nhìn từ góc độ địa lý hàng hải không có cảng biển nào ở Việt Nam tốt và thuận lợi hơn cảng Vân Phong. Với luồng biển rộng 400m, độ sâu từ 22 - 27m, nhiều đoạn độ sâu 41m, nằm trong vịnh kín gió, bờ vịnh có chiều dài 30,7km có thể xây bến cảng, kho bãi chứa hàng, bãi container. Ngoài ra, mặt nước vịnh là nơi lý tưởng để cho tàu chở nhiên liệu có trọng tải đến 250.000 DWT chuyển tải an toàn, theo ước tính nếu mỗi năm có 20 triệu tấn được thông qua thì ngân sách nhà nước sẽ thu trên 10.000 tỷ đồng.

Cảng TCQT Vân Phong sẽ bao gồm 3 khu vực quan trọng: *Thứ nhất*, Khu bến Đầm Môn dành cho trung chuyển container quốc tế, đối tượng phục vụ chủ yếu là loại tàu lớn và cực lớn sức chở 9.000 TEU trở lên. Đây là đầu mối trung chuyển hàng xuất nhập khẩu bằng container vận hành trên các tuyến xuyên đại dương của Việt Nam và các nước lân cận trong khu vực. *Thứ hai*, Khu bến Nam vịnh Vân Phong (tiếp nhận được tàu trọng tải 40 vạn DWT) dành cho trung chuyển dầu thô và sản phẩm dầu, với kho ngoại quan ở Hòn Mỹ Giang, kết hợp với bến chuyên dùng cho nhà máy lọc dầu sẽ xây dựng tại đây. *Thứ ba*, là khu bến chuyên dùng cho nhà máy nhiệt điện, đóng sửa tàu biển, công nghiệp khác tiếp nhận tàu 5 - 10 vạn DWT và bến địa phương vệ tinh cho tàu 2 - 10 ngàn DWT tại Tây Nam vịnh Vân Phong (Ninh Thủy - Dốc Lết - Hòn Khói).

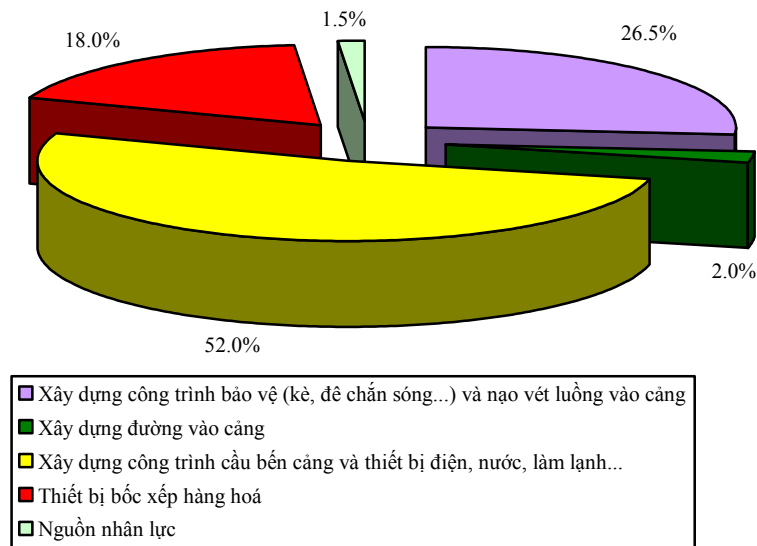
Ý tưởng xây dựng Vân Phong thành cảng trung chuyển quốc tế (International transit port) đã được đề xuất từ những năm đầu của thập niên 90. Nhưng mãi đến năm 2005 mới được chính thức phê duyệt và tháng 10 năm 2008 dự án đã được giao lại cho Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) để triển khai thực hiện.

Tháng 10/2009, Vinaline khởi công xây dựng giai đoạn 1 gồm 2 cầu tàu 6.000 TEU và 9.000 TEU. Sau 2 năm thi công, công trình mới đóng được 145/1729 cọc thì gặp phải sự cố về địa chất nên phải dừng thi công. Hơn nữa, do tiến độ vượt bậc của khoa học công nghệ, đã xuất hiện những con tàu trọng tải lên đến 14.000 TEU – 18.000 TEU, nên thiết kế cầu tàu 6.000 TEU và 9.000 TEU không còn phù hợp nữa khiến cảng phải dừng thi công để thay đổi thiết kế. Vinaline đã đề xuất Chính phủ điều chỉnh thiết kế để tiếp nhận tàu 12.000 TEU và 15.000 TEU. Hiện nay nhà thiết kế mới đang thực hiện khảo sát, làm lại dự án và dự kiến khi dự án khởi động lại sẽ có sự hợp tác giữa Vinaline và Tổng công ty Cảng biển Rotterdam (Hà Lan) trong việc xây dựng cảng Vân Phong.

Như vậy, sự chậm trễ trong xây dựng cảng Vân Phong (giai đoạn 1) bởi 3 lý do chính: do sự cố về địa chất, do thiếu vốn vì giai đoạn này cần 185 triệu USD và Vinaline phải tự cân đối, do thiếu tầm nhìn ngay từ khi bắt tay vào thiết kế. Cảng Vân Phong bị chậm tiến độ không những gây nên thiệt hại về kinh tế mà cơ hội để Vân Phong cạnh tranh với các cảng trung chuyển khác trong khu vực sẽ hạn hẹp dần.

2.3.3. Thực trạng đầu tư phát triển cảng biển - xét theo nội dung đầu tư

Hoạt động đầu tư phát triển cảng biển nếu xét theo nội dung đầu tư thì bao gồm đầu tư xây dựng cầu bến, đê kè chắn sóng..., đầu tư thiết bị phục vụ xếp dỡ hàng hoá tại cảng và đầu tư phát triển nguồn nhân lực. Chi phí đầu tư cho từng nội dung trên rất khác nhau, tùy theo nhu cầu của từng dự án cảng biển, tùy thuộc vào vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên, quy mô, tính chất của từng cảng (tham khảo phụ lục 2.1, 2.2, 2.3), tuy nhiên thường dao động trong khoảng sau:



Biểu đồ 2.1: Vốn đầu tư cho cảng biển theo hạng mục đầu tư, giai đoạn 2005 - 2011

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Vụ Kết cấu Hạ tầng và Đô thị - Bộ Kế hoạch Đầu tư, Vụ Kết cấu Hạ tầng Giao thông - Bộ Giao thông Vận tải và hồ sơ các dự án cảng biển

2.3.3.1. Đầu tư xây dựng

a. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng bến cảng

Đầu tư vào kết cấu hạ tầng bến cảng có thể do nhà nước, hoặc các doanh nghiệp cảng thực hiện.

- Đầu tư vào cầu bến

Các cảng biển Việt Nam hiện nay hầu hết có kết cấu bến cảng là loại bến trọng lực, tường cừ cọc ván thép hoặc bê tông cao. Tải trọng mặt bến thường từ 2 đến 10 tấn/m². Một số cầu cảng theo loại cầu tàu liền bờ hoặc giếng chìm. Quá trình xây dựng cầu bến đã áp dụng công nghệ xây dựng cảng biển tiên tiến của thế giới. Mô hình xây dựng cảng khá đa dạng: có cảng truyền thống; có cảng lấn biển (như cảng Đình Vũ, Lạch Huyện - Hải Phòng...); có cảng đào sâu vào đất liền (như cảng Mỹ Thủy - Quảng Trị). Tùy thuộc vào điều kiện tự nhiên, các nhà đầu tư sẽ chọn mô hình xây dựng cảng phù hợp mà vẫn đảm bảo được công năng sử dụng với chi phí xây dựng và vận hành hợp lý.

Do tính phức tạp về mặt kỹ thuật nên việc xây dựng các công trình cầu bến thường có sự tham gia rất đông các nhà tư vấn, xây lắp cả quốc tế và trong nước. Ví dụ như khi triển khai gói thầu 5B xây dựng 6 bến xuất sản phẩm của cảng Dung Quất, phần thiết kế do Tedi South - Portcoast, phần xây lắp do Cienco 6, Cienco 1, PTSC và các nhà thầu phụ nước ngoài Singapore, Malaysia... đảm nhiệm [38].

Thực tế cho thấy, hoạt động đầu tư xây dựng cầu bến cảng ở Việt Nam rất linh hoạt, nhiều dự án cảng còn đi trước cả quy hoạch để đón trước yêu cầu của thị trường vận tải thế giới. Nhiều dự án cảng đã xin phép và được chấp thuận cho phép thiết kế cầu tàu có khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn hơn cỡ tàu quy hoạch, như cảng Gemadep Terminal link thiết kế cho tàu trọng tải đến 200.000 DWT, cầu cảng CMIT, SSIT... thiết kế cho tàu trọng tải đến 160.000 DWT trong khi theo quy hoạch chỉ là 100.000 DWT. Cũng chính nhờ sự linh hoạt này mà cụm cảng Cái Mép - Thị Vải theo quy hoạch chỉ là cảng Cửa ngõ Quốc tế, nhưng 2 năm vừa rồi đã hoạt động như những cảng Trung chuyển container quốc tế.

- Đầu tư vào hệ thống kho bãi trong cảng

Hầu hết các cảng đều có hệ thống kho bãi để lưu bảo quản và phân loại hàng hoá tại cảng. Tuy nhiên, khi lượng hàng hoá thông qua cảng tăng nhanh trong những năm gần đây thì hệ thống kho bãi tại nhiều cảng đã không đáp ứng được nhu cầu. Đơn cử như TCT Hàng hải Việt Nam, diện tích kho bãi của các đơn vị thành viên là 411 ha [84]. Nếu so với cảng Thâm Quyển (Trung Quốc) có chiều dài cầu bến gần tương đương thì họ có diện tích kho bãi rộng hơn nhiều, là 590 ha [12].

Khó khăn lớn nhất mà các nhà đầu tư gặp phải khi xây dựng hệ thống kho bãi

trong cảng là đa số các cảng biển Việt Nam có khu hậu phương rất hẹp. Đặc biệt những cảng chính thường bị giới hạn bởi đô thị chật hẹp, diện tích đất đai cho kho bãi và phát triển cảng bị hạn chế, không còn quỹ đất để xây dựng thêm hay hiện đại hoá. Chính điều này đã dẫn đến sự lạc hậu của hệ thống kho bãi cảng biển Việt Nam.

Để khắc phục tình trạng trên, khi quỹ đất hậu phương không còn để mở rộng nữa, các cảng chỉ có thể phát triển về phía biển (như cảng Đình Vũ, Lạch Huyện - Hải Phòng), hoặc thuê kho bãi ở ngoài (như cảng container Chùa Vẽ Hải Phòng), hoặc mở thêm các cảng cạn ICD (như cảng Sài Gòn...), hoặc hợp lý hoá công nghệ bốc xếp để tận dụng tối đa diện tích kho bãi đang có. Biện pháp cuối cùng có thể kể đến là di dời cảng về vị trí khác có diện tích rộng rãi thuận lợi hơn.

- Đầu tư vào hệ thống kỹ thuật hạ tầng cảng

Hệ thống kỹ thuật hạ tầng cảng trước hết là mạng lưới giao thông trong cảng, điện, nước, thông tin liên lạc..., sau nữa là các dịch vụ thương mại – tài chính, ngân hàng và các cơ sở hạ tầng xã hội khác gắn với cảng. Nói chung, các cảng biển Việt Nam nếu nằm gần các trung tâm đô thị thì hệ thống điện nước tốt, đáp ứng yêu cầu. Tuy nhiên, khi các cảng tập trung vào cùng một khu vực (như cụm cảng Cái Mép Thị Vải – Bà Rịa Vũng Tàu) hoặc các cảng nằm xa trung tâm đô thị thì tình trạng thiếu điện vẫn xảy ra, ảnh hưởng đến việc điều hành khai thác cảng, đến sự vận hành của kho bảo quản hàng hoá và container lạnh, buộc các nhà đầu tư phải bỏ ra đến 50 - 60 triệu USD cho một máy phát điện phục vụ cảng, rất tốt kém. Còn các dịch vụ thương mại - tài chính ở hầu hết các cảng biển Việt Nam hiện nay rất yếu.

b. Đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển

Kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển ngoài mục đích phục vụ công cộng, duy trì sự phát triển của hệ thống cảng biển còn phục vụ đảm bảo an ninh và quốc phòng, nên việc đầu tư hoàn toàn từ nguồn ngân sách của nhà nước và vốn ODA.

Nếu xét riêng từng hạng mục, có thể chia kết cấu hạ tầng ngoài cảng bao gồm hệ thống luồng hàng hải và đảm bảo an toàn hàng hải.

- Đối với Đảm bảo an toàn hàng hải: Bao gồm hệ thống đèn biển, đăng tiêu báo hiệu... hoàn toàn do "Bảo đảm an toàn hàng hải" - trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam - là đơn vị trực tiếp đầu tư và quản lý quá trình khai thác. Đơn vị này là thành viên của Hiệp hội Hải đăng Quốc tế (IALA).

Tính đến nay, hệ thống đèn biển Việt Nam có 92 đèn, trong số đó một số đèn

được xây dựng từ thời Pháp, còn lại phần lớn được xây dựng từ những năm 1960 trở lại đây với 49 đền được bố trí dựa trên 3260 km bờ biển, 32 đền được bố trí trên các đảo gần và xa bờ; 11 đền được bố trí trên quần đảo Trường Sa. Thiết bị của các đền do được đầu tư qua nhiều thời kỳ nên có nhiều chủng loại khác nhau gây khó khăn, phức tạp cho công tác quản lý, vận hành, sửa chữa.

Hệ thống đăng tiêu báo hiệu để khống chế dẫn luồng vào các cảng biển được lắp đặt tương đối hiện đại, đạt tiêu chuẩn quốc tế với 775 báo hiệu hàng hải đang vận hành tốt. Tuy nhiên, việc lắp đặt thiết bị Rancom (thiết bị phản xạ lại các tia rada) trên phao số 0 hỗ trợ các tàu vào luồng chính xác và nhanh hơn đã được kiến nghị khá lâu nhưng vẫn chưa được đầu tư.

- Đối với hệ thống luồng hàng hải: Theo quy định hiện hành thì hệ thống luồng hàng hải được chia thành hai loại: luồng hàng hải công cộng và luồng hàng hải chuyên dụng.

Luồng hàng hải công cộng được sử dụng cho mục đích công cộng và giao cho Bảo đảm an toàn hàng hải Việt Nam trực tiếp quản lý. Việc thực hiện đầu tư xây dựng, duy tu nạo vét luồng theo đơn đặt hàng của nhà nước hoặc thông qua đấu thầu. Kinh phí đầu tư xây dựng luồng hàng hải được thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước, còn kinh phí cho công tác trùng tu luồng hàng hải công cộng được sử dụng từ nguồn thu phí bảo đảm an toàn hàng hải.

Luồng hàng hải chuyên dụng hay còn gọi là luồng nhánh cảng biển, sử dụng riêng cho một cảng và do doanh nghiệp cảng đó đầu tư xây dựng và quản lý. Kinh phí đầu tư phát triển luồng có thể được nhà nước hỗ trợ rất nhiều. Kinh phí cho công tác duy tu bảo dưỡng luồng hàng hải chuyên dụng được trích theo một tỷ lệ từ nguồn thu phí Bảo đảm an toàn hàng hải - tỷ lệ bao nhiêu do nhà nước quyết định.

Phần lớn các cảng biển của Việt Nam được xây dựng ở bờ hoặc cửa sông nên chịu ảnh hưởng rất nhiều bởi thủy triều, sa bồi nên luồng lạch dài, độ sâu hạn chế, đặc biệt là các cảng ở miền Bắc và miền Nam. Để đảm bảo độ sâu thiết kế, hàng năm toàn bộ hệ thống luồng vào cảng Việt Nam phải nạo vét khoảng 6,5 triệu m³ bùn cát sa bồi với kinh phí hàng chục nghìn tỷ đồng. Tuy nhiên, do kinh phí hạn hẹp nên hàng năm mới chỉ thực hiện được khoảng 50% khối lượng cần nạo vét. Đơn cử như trường hợp cảng Hải Phòng, để duy trì độ sâu luồng vào cảng -7,2m, mỗi năm ngân sách nhà nước cần phải chi khoảng trên 200 tỷ đồng để nạo vét sa bồi

(3 tháng một lần). Nhưng do nguồn tiền từ ngân sách không đáp ứng đủ nên độ sâu luồng tàu vào cảng Hải Phòng không được duy trì ổn định. Nhiều trường hợp tàu vào cảng Hải Phòng phải giảm tải làm doanh nghiệp mất thêm chi phí. Chi phí tăng cao làm một số tàu trọng tải lớn bỏ cảng Hải Phòng, nhà nước mất nguồn thu.

Luồng tàu hẹp, độ sâu bị hạn chế, trong khi đó trọng tải tàu đi/ đến cảng ngày càng lớn nên việc đảm bảo luồng tàu là 1 thách thức đối với ngành hàng hải Việt Nam. Do đó ngoài chi phí nạo vét hàng năm, trong những năm qua Chính phủ đã đầu tư rất nhiều dự án phát triển luồng hàng hải công cộng được thể hiện ở bảng 2.9.

Bảng 2.9: Các dự án ĐTPT luồng hàng hải đã cam kết/ đang triển khai (tính đến năm 2011)

STT	Dự án	Tổng mức đầu tư	Cơ quan thực hiện	Nguồn vốn
1	Cải tạo luồng tàu cho cảng Cẩm Phả (Quảng Ninh)	7 triệu USD	Cục HH Việt Nam	Chính phủ Việt Nam
2	Nâng cấp luồng tàu cho bến Đình Vũ (cảng Hải Phòng)	-	Cục HH Việt Nam	Chính phủ Việt Nam
3	Nâng cấp luồng tàu cho cảng Nghi Sơn	4 triệu USD	Cục HH Việt Nam	Chính phủ Việt Nam
4	Nâng cấp luồng tàu cho cảng biển Cửa Lò	4 triệu USD	Cục HH Việt Nam	Chính phủ Việt Nam
5	Cải tạo nâng cấp luồng tàu vào cảng Cửa Việt (Quảng Trị)	221 tỷ đồng	Cục HH Việt Nam	Chính phủ Việt Nam
6	Cải tạo nâng cấp luồng tàu vào cảng tổng hợp Dung Quất	70,141 tỷ đồng	Cục HH Việt Nam	Chính phủ Việt Nam
7	Cải tạo luồng tàu vào cảng Quy Nhơn	4 triệu USD	Cục HH Việt Nam	Chính phủ Việt Nam
8	Nâng cấp luồng cho các bến ở KV Cái Mép - Thị Vải tại cảng biển Vũng Tàu	16 triệu USD	Cục HH Việt Nam	Chính phủ Việt Nam
9	Nâng cấp kênh Soài Rạp - luồng vào cảng Hiệp Phước (TP Hồ Chí Minh)	33 triệu USD	Cục HH Việt Nam	Chính phủ Việt Nam
10	Dự án phát triển kênh Quan Chánh Bồ	198 triệu USD	Cục HH Việt Nam	Chính phủ Việt Nam
11	Nạo vét luồng cửa Bồ Đề phục vụ khai thác cảng Năm Căn (Cà Mau)	193,9 tỷ đồng	Cục HH Việt Nam	Chính phủ Việt Nam

Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải và Báo cáo giám sát, đánh giá tổng thể đầu tư (6 tháng đầu năm 2011) của Cục Hàng hải Việt Nam

c. Đầu tư vào hệ thống giao thông nối tiếp với cảng

Trong quy hoạch cảng biển Việt Nam trước đây hầu như chỉ xét đến việc xây dựng cầu cảng và đầu tư phương tiện xếp dỡ, mà không lưu tâm nhiều đến việc phát triển cơ sở hạ tầng ngoại vi như mạng đường xá để chuyển hàng, dẫn đến mạng lưới giao thông kết nối 200 bến cảng của Việt Nam với hậu phương còn rất nhiều bất cập và thiếu đồng bộ. Nguyên nhân của tình trạng này là do các bến cảng được các địa phương cấp phép xây dựng, nhưng đường giao thông kết nối có thể do Trung ương, có thể do địa phương đầu tư, trong khi nguồn ngân sách đầu tư các tuyến đường là hạn hẹp. Vì thế các dự án đầu tư vào cảng biển, đường kết nối có liên quan đến nhau không khớp được tiến độ thực hiện và thời điểm đưa vào khai thác. Trong biểu đồ 2.1, tỷ lệ 2% tổng vốn đầu tư dành cho xây dựng đường vào cảng chỉ để xây dựng những đoạn đường ngắn nối đường giao thông của địa phương đã có sẵn với cảng.

- Đối với đường bộ

Mặc dù hầu hết các cảng biển Việt Nam đều có hệ thống đường ô tô nối liền với đường bộ quốc gia song các tuyến đường này thường xuyên phải đối mặt với tình trạng ách tắc giao thông. Một số cảng nằm ở khu đô thị, khu dân cư nên tình trạng giao thông bị ngưng trệ, chỉ hoạt động được ban đêm nên hạn chế rất nhiều năng suất của các cảng. Hơn nữa, đường cao tốc từ 4 làn xe là rất hiếm. Hệ thống đường bộ nói chung (cả cấp đường và khổ đường) và hệ thống giao thông đô thị kết nối với cảng ở các địa phương có cảng biển lớn như Quảng Ninh, Hải Phòng, thành phố Hồ Chí Minh... hoặc xuống cấp không đáp ứng kịp tăng trưởng lưu thông hàng hoá quá nhanh qua các cảng biển, hoặc triển khai chậm gây ảnh hưởng rất lớn tới hoạt động đầu tư xây dựng và phát huy năng lực của cảng biển. Riêng miền Trung, hệ thống đường bộ kết nối các cảng biển miền Trung với các khu công nghiệp, khu đô thị, với vùng Tây Nguyên còn rất hạn chế, khổ đường hẹp, nhiều khúc cua không đảm bảo cho lưu thông vận tải container.

Bảng 2.10: Các tuyến đường bộ cần nâng cấp hoặc triển khai chậm

TT	Tên đường bộ	Tuyến kết nối	Ghi chú
1	Quốc lộ 18	Quảng Ninh - Hải Dương Bắc Ninh	Quá tải
2	Tuyến kết nối KCN Đình Vũ	Ngã 3 Chùa Vẽ - Nguyễn Văn Linh - KCN Đình Vũ	Quá tải
3	Quốc lộ 19	Cảng biển Quy Nhơn - Tây Nguyên	Không đảm bảo
4	Quốc lộ 20, 27	Cảng Ba Ngòi - Lâm Đồng, Đắk Nông	Nhiều đoạn tuyến không phù hợp vận chuyển container
5	Quốc lộ 965	QL 51 - Cảng Cái Mép - Thị Vải	Thi công chậm
6	Tuyến đường bộ cao tốc	TP HCM - Long Thành - Vũng Tàu	Thi công chậm
7	Tuyến liên cảng (Đồng Nai)	Phà Cát Lái - KCN Ông Kèo	Chưa có vốn thi công
8	Tuyến kết nối cảng Đồng Nai với mạng giao thông quốc gia	Tuyến đường Biên Hòa 2 - cảng Đồng Nai	Hiện chưa triển khai được vì thiếu mặt bằng
9	Tuyến kết nối cảng	Dự án Cảng Sài Gòn Hiệp Phước giai đoạn 1 - Khu công nghiệp Hiệp Phước giai đoạn 1 (gồm 1,5 km đường và 02 cầu)	Thi công chậm
10	Liên tỉnh lộ 25B	Kết nối với cảng Cát Lái	Chậm do thiếu mặt bằng thi công
11	Tuyến kết nối cao tốc	Cảng Cái Lân - Cảng Hải Phòng	Xây dựng mới

Nguồn: Vụ Quản lý Quy hoạch - Bộ Kế hoạch Đầu tư [99]

- Đối với đường sắt

Các tuyến đường sắt tới cảng tuy có thuận lợi hơn so với đường bộ song hiện tại các cảng có đường sắt trực tiếp vào tới tận cầu tàu thì mới chỉ có ở cảng Hải Phòng tại kho bến chính Hoàng Diệu. Ngay cả các cảng biển miền Trung, các bến cảng đều nằm gần các ga hàng hoá chính trên tuyến đường sắt Bắc Nam nhưng hầu như không có đường nhánh kết nối trực tiếp với bến, ngoại trừ bến Ba Ngòi (thuộc cảng Nha Trang - Ba Ngòi) có 3,2 km đường sắt thì hiện giờ đã xuống cấp, không sử dụng được do không được duy tu, bảo dưỡng sửa chữa. Thực tế này dẫn đến hàng hoá muốn vận chuyển bằng đường sắt phải thêm 1 công đoạn dùng xe ô tô, nên làm tăng chi phí vận chuyển và hạn chế năng suất vận tải. Hiện nay, đường sắt chỉ đáp ứng được khoảng 10-15% nhu cầu vận chuyển hàng hoá qua cảng.

- Đường thủy nội địa

Hệ thống vận tải đường thủy nội địa ở nước ta có nhiều thuận lợi để phát

triển như: mạng lưới sông ngòi rất phong phú, đặc biệt là hệ thống sông ngòi ở khu vực phía Bắc (sông Thao) và phía Nam (sông Mê Kông, sông Đồng Nai...). Phần lớn các cảng ở miền Bắc và miền Nam đều có kết nối với hệ thống vận tải đường thủy nội địa, trừ miền Trung do điều kiện địa hình nên không thích hợp với vận tải thủy nội địa. Tuy nhiên đường thủy nội địa đóng vai trò cung cấp hàng và rút hàng từ cảng biển chưa phát huy được hiệu quả cao. Bởi lý do đa số các bến thủy nội địa (đặc biệt là ở miền Bắc) nằm cách biệt với bến cảng biển nên hàng hoá muốn đi bằng đường thủy phải thêm một chặng vận chuyển và một lượt bốc xếp nữa, dẫn đến ảnh hưởng đến thời gian và giá thành vận tải. Nhìn chung, trên góc độ hỗ trợ cho hoạt động cảng biển thì vận tải thủy nội địa ở miền Nam hiệu quả hơn miền Bắc, do điều kiện tự nhiên phù hợp hơn và do được chú trọng đầu tư hơn.

Mạng lưới giao thông nối cảng không đồng bộ và không được đầu tư đúng mức cũng là nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng hàng hoá tắc nghẽn tại các cảng ở Việt Nam. Lợi dụng tình trạng tắc nghẽn hàng hoá, một số hãng tàu và đại lý đã thu thêm phí tắc nghẽn cảng (PCS) khiến các chủ hãng trong nước phải gánh thêm một khoản chi phí. Không có đường giao thông kết nối cảng khiến nhiều nhà đầu tư quay lưng lại với cảng, ngân hàng cũng không muốn cho các dự án cảng biển vay vốn.

d. Đầu tư xây dựng cảng ICD (còn gọi là cảng cạn hay cảng thông quan nội địa)

Thời gian qua chỉ miền Nam, đặc biệt là khu vực TP. Hồ Chí Minh, Bà Rịa - Vũng Tàu, Đồng Nai là chú trọng đầu tư cảng ICD. Miền Bắc số lượng cảng ICD chưa nhiều và miền Trung có rất ít cảng cạn ICD.

Miền Nam: các cảng cạn chủ yếu tập trung ở các khu công nghiệp, khu chế xuất của TP. Hồ Chí Minh, Bình Dương, Đồng Nai. Hiện nay có 10 cảng cạn ICD đang hoạt động ở khu vực này với chức năng vừa là điểm thông quan nội địa, vừa là điểm tập kết và chuyển tiếp hàng hoá xuất nhập khẩu cho các cảng biển. Các cảng cạn ở đây đã có sự gắn kết với cảng biển và vận tải biển như là một mắt xích trong dây chuyền vận tải đa phương thức. Tuy nhiên do chưa có quy hoạch tổng thể nên các cảng cạn ở miền Nam còn có sự phát triển mang tính tự phát.

Miền Bắc: các cảng cạn phát triển với số lượng ít hơn và quy mô nhỏ hơn các cảng cạn ở miền Nam được xây dựng để phục vụ các khu công nghiệp tập trung trong

việc xuất hàng ra cảng Hải Phòng, Quảng Ninh. Tuy số lượng ít nhưng hoạt động của các cảng này đang có tiến triển tốt. Phần lớn các cảng ICD (đặc biệt là các cảng miền Bắc) được đầu tư thời gian qua là do Tổng công ty Hàng hải Việt Nam xây dựng theo quy hoạch của Bộ Giao thông vận tải. Trong thời gian tới, xây dựng các cảng cạn ICD ở miền Trung để gom hàng cho các cảng biển ở nơi đây là việc làm cần thiết.

2.3.3.2. Đầu tư thiết bị

a. Đầu tư vào thiết bị công nghệ bốc xếp

Thiết bị xếp dỡ thông thường được đầu tư bằng vốn của doanh nghiệp cảng. Mức độ hiệu quả của thiết bị xếp dỡ là tối đa khối lượng hàng hoá qua cầu tàu, giảm thời gian tàu ở cảng, tối thiểu chi phí xếp dỡ. Vì thế tâm lý chung của nhà đầu tư cảng nào cũng muốn có được thiết bị bốc xếp hiện đại. Tuy nhiên, để trang bị được thiết bị hiện đại, đồng bộ thì cần một lượng vốn đầu tư rất lớn và vấn đề mà các doanh nghiệp cảng lo lắng là các thiết bị mua về có sử dụng hết công suất thiết kế không? Nếu không sẽ rất lãng phí và không thu hồi được vốn đầu tư ban đầu. Vì thế thời gian qua chỉ có một số cảng như cảng Hải Phòng, cảng Tiên Sa (Đà Nẵng), các cảng thuộc khu vực Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu), Tổng công ty Tân cảng - Sài Gòn (SNP)... là trang bị phương tiện xếp dỡ hiện đại của thế giới, đồng bộ và khá lý tưởng, tạo được sức cạnh tranh mạnh mẽ. Những thiết bị hiện đại nhất trong lĩnh vực khai thác cảng biển thế giới, ví dụ như hệ thống cầu bờ Post - Paramaxx loại siêu lớn có tầm với lên đến 22 hàng container; cần cầu hiện đại nhất để xếp dỡ container như cầu RGT, QCC, Liebherr cũng đã được đầu tư tại Việt Nam.

Với những cảng quy mô lớn, nhưng không thể phân khu bốc xếp riêng biệt cho từng loại hàng hoá thì thường lựa chọn các thiết bị xếp dỡ có tính đa năng. Tất nhiên do là thiết bị tổng hợp và đa năng nên năng suất xếp dỡ không cao, nhưng đây là quyết định hợp lý. Các cảng thuộc loại này có: cảng Sài Gòn, cảng Cái Lân (Quảng Ninh)... Điều đó cho thấy hoạt động đầu tư mua sắm thiết bị bốc xếp ở một số cảng biển Việt Nam là khá linh hoạt và hợp lý.

Ngoài những cảng kể trên, hầu hết các cảng biển còn lại của Việt Nam như cảng tổng hợp hoặc cảng nhỏ có tính chất phục vụ cho kinh doanh của địa phương, của ngành, do vốn không nhiều, lại không có nhiều nguồn hàng để khai thác nên không thể đầu tư mua sắm thiết bị hiện đại. Các cảng này hiện vẫn chủ yếu sử dụng

phương tiện cũ, công suất thấp hay công nghệ lạc hậu, các thiết bị bốc xếp thông thường và thô sơ (như cần cẩu bánh lốp, xe nâng hàng, xe tải...) nên hao phí lao động thủ công trong bốc xếp còn cao, thời gian xếp dỡ giải phóng tàu kéo dài nên không hấp dẫn các tàu vào cảng, tạo thành một vòng luẩn quẩn không có hàng - không có tiền - không hiện đại hoá thiết bị - không có hàng.

Thực trạng đầu tư trang thiết bị bốc xếp tại các cảng biển của Việt Nam được thống kê ở phụ lục 2.4. Nếu so sánh với các cảng lớn trong khu vực thì trình độ hiện đại của đa số cảng biển Việt Nam còn kém xa.

Bảng 2.11: So sánh mức đầu tư thiết bị tại cảng biển của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và cảng Thâm Quyển (Trung Quốc)

Chỉ tiêu	Đơn vị	Tổng công ty Hàng hải Việt Nam	Cảng Thâm Quyển (Trung Quốc)
1. Số lượng cầu bờ	Cái	191	157
2. Số lượng cầu giàn RTG	Cái	38	520
3. Chiều dài cầu bến	m	14.642	16.622
4. Khối lượng hàng qua cảng trung bình 1 năm	Triệu tấn	71	176

Nguồn: Tính toán theo "Thông kê hệ thống cảng biển do Tổng công ty Hàng hải Việt Nam quản lý và khai thác - tính đến 31/12/2011" và [12]

Bảng 2.11 cho thấy chiều dài cầu bến do Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và cảng Thâm Quyển (Trung Quốc) quản lý là gần tương đương nhau, nhưng thiết bị của cảng Thâm Quyển hiện đại hơn nhiều, thể hiện ở số lượng cầu giàn RTG. Chính vì thế khối lượng hàng hoá qua cảng Thâm Quyển cũng cao hơn nhiều so với Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

Nếu so sánh về năng suất xếp dỡ thì năng suất xếp dỡ hàng tổng hợp trung bình trên toàn quốc chỉ đạt trung bình 2.500 T/m dài bến, bằng 70% so với các cảng lớn trong khu vực. Đối với hàng container chỉ đạt trung bình 12 - 25 thùng/cầu-giờ, bằng 60% so với các cảng lớn trong khu vực.

Quá trình nghiên cứu hoạt động đầu tư thiết bị - công nghệ bốc xếp tại hệ thống cảng biển Việt Nam có thể đi đến kết luận sau: Đầu tư vào thiết bị công nghệ chưa được chú trọng đúng mức dẫn đến công nghệ bốc xếp ở phần lớn các cảng biển là lạc hậu, thiếu đồng bộ. Hậu quả là hiệu suất sử dụng cầu bến không cao, năng suất làm hàng thấp và giải phóng tàu chậm. Nguyên nhân của tình trạng này là

do các nhà đầu tư rất thiếu thông tin và thiếu vốn để đầu tư trang thiết bị.

b. Áp dụng công nghệ thông tin vào khai thác và quản lý cảng của các doanh nghiệp cảng

Giai đoạn 2005 - 2011 vừa qua nhiều ứng dụng tiến bộ khoa học công nghệ mới, nhiều thành tựu đã được áp dụng mang lại hiệu quả kinh tế cao cho các doanh nghiệp cảng như: triển khai lắp đặt hệ thống nhận biết và theo dõi tầm xa tàu biển (LRIT), hệ thống tự động nhận dạng (AIS) và hệ thống Inmasat-F, giúp trao đổi thông tin giữa tàu và bờ; chương trình quản lý và khai thác container bằng vi tính tự động hoá CATOS và chương trình quản lý, khai thác hàng tổng hợp bằng vi tính tự động hoá CTOS... Nhìn chung, tất cả các doanh nghiệp cảng biển của Việt Nam đã áp dụng công nghệ thông tin trong quản lý và khai thác cảng nhưng với mức độ hiện đại khác nhau. Các cảng biển lớn của Việt Nam như cảng Hải Phòng, cảng Tiên Sa (Đà Nẵng), cảng Sài Gòn, các cảng thuộc cụm cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu)... và điển hình là các cảng thuộc Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn đã áp dụng những công nghệ thông tin tương đối hiện đại của thế giới cho quá trình quản lý và khai thác cảng biển. Ví dụ như Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn, từ năm 2008 đã đầu tư 3 triệu USD để mua phần mềm TOPX dùng trong quản lý điều hành và khai thác cảng container. Các cảng còn lại mới chỉ dừng ở việc áp dụng công nghệ thông tin với mức độ hiện đại trung bình cho một số công đoạn của quá trình quản lý, khai thác.

c. Đầu tư vào phương tiện, thiết bị chuyên dùng phục vụ công tác quản lý của các cơ quan chuyên ngành tại cảng biển

Các cơ quan chuyên ngành tại cảng biển có trụ sở riêng, được đầu tư bằng vốn nhà nước, gồm các cơ quan: Cảng vụ, cơ quan biên phòng, Hải quan cửa khẩu cảng, cơ quan kiểm dịch y tế, cơ quan kiểm dịch động vật và cơ quan kiểm dịch thực vật... Việc đầu tư các phương tiện, thiết bị chuyên dùng như tàu công vụ, thiết bị kiểm tra hàng hoá, camera, hệ thống thiết bị kiểm soát hộ chiếu, giấy tờ; hệ thống tự động nhận dạng tàu AIS... của các cơ quan quản lý chuyên ngành còn hạn chế, do thiếu các phương tiện thiết bị cần thiết hoặc đã được trang bị nhưng đã lạc hậu, điều kiện kỹ thuật không đảm bảo. Điều này đã làm ảnh hưởng đến hiệu lực quản lý nhà nước và các chuyên ngành, kéo dài thời gian làm thủ tục hành chính cho tàu tại

cảng biển, dẫn đến làm giảm sức cạnh tranh của cảng biển Việt Nam so với các cảng trong khu vực.

Trong vài năm gần đây, nhằm đơn giản hoá và rút ngắn thời gian làm các thủ tục hành chính, một số dự án công nghệ thông tin đã được triển khai. Ví dụ như đầu năm 2012, Tổng cục Hải quan hợp tác với Tập đoàn Viễn thông Quân đội (Viettel) nghiên cứu và bước đầu ứng dụng "Hệ thống thông quan điện tử đối với tàu biển xuất cảnh, nhập cảnh" gọi tắt là "Hệ thống e-Mamifest". Hiện tại đã ứng dụng thí điểm tại các cảng ở thành phố Hồ Chí Minh.

Cục Hàng hải Việt Nam cũng đã đầu tư một số dự án công nghệ thông tin nhằm xây dựng hệ thống tin GTVT lĩnh vực hàng hải, góp phần hoàn thiện công tác quản lý hệ thống cảng biển Việt Nam nói chung, và quản lý hoạt động của từng cảng biển nói riêng.

Bảng 2.12: Danh mục các dự án công nghệ thông tin do Cục Hàng hải Việt Nam làm chủ đầu tư

STT	Dự án	Tổng mức đầu tư (tỷ đồng)	Hiện trạng
1	DA Xây dựng Trung tâm quản lý tàu, thuyền vận tải và cơ sở dữ liệu tàu, thuyền vận tải	26,66	Đã có QĐ cho phép chuẩn bị đầu tư (9/2009)
2	DA Thiết lập hệ thống nhận dạng và truy theo tầm xa (LRIT)	80,139	Đã có QĐ cho phép CBĐT (10/2010)
3	DA Xây dựng hệ thống tin GTVT lĩnh vực hàng hải		Bộ GTVT đang thẩm định
4	DA Hiện đại hoá hệ thống công nghệ thông tin và khai báo điện tử của các cảng vụ và Cục Hàng hải Việt Nam		Trình BGTVT xin phép CBĐT
5	DA Nâng cấp và hoàn thiện hạ tầng kỹ thuật hệ thống đài thông tin duyên hải		Trình BGTVT xin phép CBĐT
6	Đề án Quy hoạch mạng thông tin duyên hải và viễn thông hàng hải đến năm 2015, định hướng đến năm 2020		Trình BGTVT xin phép CBĐT
7	DA Thiết lập Đài Thông tin duyên hải tại quần đảo Trường Sa		Trình BGTVT xin phép CBĐT
8	DA Xây dựng hội nghị truyền hình trực tiếp của Cục Hàng hải Việt Nam		Trình BGTVT xin phép CBĐT
9	DA Xây dựng hệ thống đài TTDH Việt Nam	495,94	Đã nghiệm thu đưa vào sử dụng
10	DA Nâng cấp, sửa chữa VTS luồng Sài Gòn - Vũng Tàu	69,27	Đã tổ chức đấu thầu và đang triển khai thi công

Nguồn: Tổng hợp theo Báo cáo của Cục Hàng hải Việt Nam

Đánh giá: Mặc dù đã được quan tâm đầu tư và đạt được một số thành tích, nhưng thực tế hệ thống thông tin trong các cảng biển Việt Nam hầu hết vẫn trong tình trạng không đồng bộ, rời rạc, khai thác chưa hiệu quả về tính năng của hệ thống và chưa hoà nhập được với hệ thống công nghệ thông tin cảng biển thế giới. Các cảng biển của Việt Nam vẫn chưa có tên trong danh mục "Tìm kiếm" (Tracking) của hệ thống quản lý container toàn cầu. Hay như các chuyên gia nhận xét, Việt Nam vẫn còn là "khoảng trống" trên bản đồ công nghệ thông tin cảng thế giới.

2.3.3.3. Đầu tư phát triển nguồn nhân lực

a. Đầu tư của nhà nước

Thời gian qua, ĐTPT nguồn nhân lực cảng biển được cả nhà nước và các doanh nghiệp cảng quan tâm. Nhà nước đã thành lập và đầu tư cho nhiều cơ sở đào tạo nguồn nhân lực cho ngành hàng hải nói chung và lĩnh vực cảng biển nói riêng, bao gồm: trường Đại học Hàng hải (Hải Phòng); Đại học Dân lập Hải Phòng; Cao đẳng Hàng hải 1; Cao đẳng Bách Nghệ; Trung học hàng hải số 2; Cao đẳng nghề hàng hải thành phố Hồ Chí Minh...

Mới đây, ngành hàng hải đầu tư xây dựng thêm một số trường: Trung tâm phát triển nhân lực Đông Nam Á đặt tại Hải Phòng (do Tổng công ty Hàng hải Việt Nam liên doanh với tập đoàn STC của Hà Lan); trường Đại học Kinh tế - Kỹ thuật hàng hải Bến Tre (do Tổng công ty Hàng hải Việt Nam hợp tác với một số đơn vị xây dựng); trường Cao đẳng nghề hàng hải tại tỉnh Nghệ An.

Các cơ sở đào tạo nhân lực cho ngành hàng hải, đặc biệt là Trường Đại học Hàng hải (Hải Phòng) trong quá trình đào tạo luôn duy trì hợp tác với các trường đại học ngành hàng hải trên thế giới như: Đại học Hàng hải thế giới (WMU), Đại học ITTMA của Vương quốc Bỉ, SECOJ của Japan Coast Guard Academy của Nhật Bản... để có được chương trình giảng dạy tiên tiến và thiết bị hiện đại phục vụ cho công tác giảng dạy. Tuy nhiên các giáo trình đào tạo phục vụ cho quản lý và vận hành khai thác cảng biển vẫn chưa thực sự hoàn thiện và cập nhật.

b. Đầu tư của các doanh nghiệp cảng

Do nguồn nhân lực được đào tạo tại các trường không đủ để đáp ứng yêu cầu nên đã xuất hiện tình trạng lôi kéo lực lượng lao động giữa các đơn vị cảng. Vì vậy các doanh nghiệp cảng đã tăng cường áp dụng hình thức tự đào tạo. Đơn cử như

Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn hợp tác với Tập đoàn STC (tập đoàn chuyên về đào tạo hàng hải và logistics hàng đầu thế giới của Hà Lan) để thành lập "Công ty TNHH Phát triển Nguồn nhân lực Tân cảng - STC" với số vốn đầu tư 32 tỷ đồng. Công ty đào tạo chuyên sâu các nghiệp vụ: quản lý khai thác cảng biển, quản lý khai thác bến bãi, thủ tục và chứng từ hải quan, lái cầu bờ, cầu giàn RTG... Các doanh nghiệp cảng khác dù không mở trường đào tạo riêng biệt, nhưng cũng thường xuyên tổ chức nhiều lớp bồi dưỡng đào tạo chuyên môn nghiệp vụ về quản lý khai thác cảng container, sử dụng thiết bị tiên tiến... như cảng Đà Nẵng, Hải Phòng...

Bảng 2.13: Đầu tư phát triển nguồn nhân lực tại Công ty TNHH MTV Cảng Hải Phòng, giai đoạn 2006 - 2011

TT	Chỉ tiêu	Năm	Đơn vị	2006	2007	2008	2009	2010	2011
				1	Số lớp học	Lớp		9	15
2	Tổng vốn ĐTPT nguồn nhân lực	Triệu đồng		2.967	3.965	7.893	11.289	13.287	35.419
	Trong đó:								
2.1	Chi phí đào tạo trong nước	Triệu đồng		1.320	1.465	3.627	2.966	3.200	9.961
2.2	Chi phí tập huấn nước ngoài	Triệu đồng		1.380	1.910	3.896	7.543	8.525	23.689
2.3	Chi phí tuyển dụng và chi phí khác	Triệu đồng		267	320	370	780	1.562	1.739
3	Tỷ trọng ĐTPT nguồn nhân lực trong tổng vốn ĐTPT	%		0,35	0,6	1,8	2,5	2,4	5,6

Nguồn: Phòng Tổ chức Nhân sự - Công ty TNHH MTV Cảng Hải Phòng

Bảng 2.13 cho thấy mỗi năm cảng Hải Phòng dành trung bình 2,2% tổng vốn đầu tư để mở các lớp đào tạo nghiệp vụ cho cán bộ công nhân viên bao gồm: đào tạo ngoại ngữ, đào tạo nghiệp vụ giao nhận, đào tạo vận hành thiết bị cơ giới, đào tạo nghiệp vụ bốc xếp, đào tạo nghiệp vụ chỉ đạo sản xuất, đào tạo nghiệp vụ kết toán hàng hoá. Nhờ đó, 3.600 cán bộ công nhân viên của cảng Hải Phòng có thể nắm bắt được nhu cầu của thị trường, điều hành sản xuất linh hoạt cũng như vận hành thành thạo các máy móc kỹ thuật tiên tiến.

c. Các loại hình đào tạo nguồn nhân lực cảng biển

Các loại hình đào tạo nguồn nhân lực cảng biển được áp dụng trong những

năm qua thường bao gồm những loại hình sau:

+ Cử cán bộ, công nhân đi học ở nước ngoài, đặc biệt các nước có ngành hàng hải phát triển mạnh và có sự hợp tác chặt chẽ với Việt Nam như Hà Lan, Anh, Pháp, Úc...

+ Đào tạo trong nước các hệ ngắn hạn và dài hạn tại các trường của ngành hoặc tại các doanh nghiệp cảng như đã kể trên. Tuy nhiên có một hệ đào tạo được áp dụng rất phổ biến là các chương trình đào tạo ngắn hạn do nước ngoài hỗ trợ mở tại Việt Nam với sự giảng dạy của các chuyên gia nước ngoài (Bi, Nhật Bản...).

Đánh giá: Tuy đã được quan tâm đầu tư, nhưng cho đến nay Việt Nam vẫn chưa có được đội ngũ quản lý tại các cảng biển có được trình độ chuyên môn, trình độ ngoại ngữ, am hiểu pháp luật và tập quán ngành hàng hải thế giới. Thiếu cán bộ được đào tạo bài bản từ khâu lập quy hoạch đến việc thực hiện dự án, quản lý và điều hành ngành. Các chuyên gia kỹ thuật như hoa tiêu trình độ cao có thể dẫn các tàu cỡ lớn... các công nhân kỹ thuật cao điều khiển các thiết bị bốc xếp hiện đại cũng đang rất "khan hiếm", đội ngũ lao động kỹ thuật để sửa chữa, bảo dưỡng các thiết bị tại cảng chưa đáp ứng với trình độ khoa học kỹ thuật về cơ khí máy móc. Rất nhiều công việc trong đầu tư và khai thác cảng phải thuê chuyên gia nước ngoài dẫn đến tăng chi phí do phải trả lương cao cho họ và ảnh hưởng đến khả năng hành động một cách chủ động của các doanh nghiệp cảng. Tất cả những yếu kém trên là do ĐTPT nguồn nhân lực cảng biển chưa được coi trọng đúng mức. Chính việc thiếu quan tâm đầu tư nâng cao chất lượng nguồn nhân lực đã làm giảm hiệu quả khai thác cơ sở hạ tầng, trang thiết bị cảng biển hiện có, làm giảm hiệu quả đầu tư cảng biển.

Tỷ trọng vốn đầu tư phát triển nguồn nhân lực phục vụ cảng còn rất nhỏ được thể hiện trong bảng 2.14. Cần lưu ý rằng con số 1,3% trong bảng là tỷ trọng chi phí cho cả đào tạo nguồn nhân lực phục vụ cảng và nguồn nhân lực cho vận tải biển (đào tạo thuyền viên...).

Bảng 2.14: Tỷ trọng vốn đầu tư phát triển nguồn nhân lực trong tổng vốn đầu tư phát triển cảng và vận tải biển

Đơn vị: %

STT	Chuyên ngành	Tỷ trọng vốn đầu tư
1	Phát triển nguồn nhân lực hàng hải	1,3
2	Mở rộng và hiện đại hoá đội tàu	58,03
3	Phát triển cảng và luồng vào	18,7
4	Phát triển an toàn hàng hải và bảo vệ môi trường (gồm cung ứng trang thiết bị hoa tiêu dẫn đường, tàu phục vụ ATN và tìm kiếm cứu nạn...)	21,9
	Tổng	100

Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải [20]

Trên đây là thực trạng ĐTPT cảng biển xét theo nội dung. Rõ ràng là hoạt động ĐTPT cảng biển đã quá chú trọng vào kết cấu hạ tầng cảng mà bỏ qua vấn đề cải thiện năng suất của các cảng, thông qua đầu tư trang thiết bị phục vụ bốc xếp hàng hoá và đầu tư phát triển nguồn nhân lực.

2.3.4. Thực trạng đầu tư phát triển cảng biển - xét theo phương thức đầu tư

Để làm rõ hơn thực trạng ĐTPT cảng biển, cần nghiên cứu phương thức đầu tư vào cảng là xây dựng mới hay cải tạo nâng cấp. Trong giai đoạn 2005 - 2011, số dự án xây dựng mới chiếm 1/3 trong tổng số các dự án đầu tư xây dựng cảng biển, luồng vào cảng, cảng cạn ICD...; 2/3 số dự án là cải tạo nâng cấp các cảng hiện có, nạo vét cải tạo nâng cấp luồng vào cảng... Nếu xét riêng từng loại công trình thì cụ thể như sau:

- Dự án xây dựng cảng biển: Nếu xét riêng các dự án xây dựng cảng biển thì khoảng 43% là xây dựng cảng mới, 57% là nâng cấp cải tạo các cảng hiện có.

Các dự án xây dựng cảng mới có thể sử dụng vốn nhà nước hoặc vốn của các doanh nghiệp, vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài. Các dự án xây dựng mới sử dụng vốn nhà nước giai đoạn 2005 - 2011 bao gồm: Dự án xây dựng cảng Cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện; cảng Vũng Áng, cảng Cái Lân, cảng An Thới, cảng Quốc tế Cái Mép - Thị Vải, cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong giai đoạn khởi động... Các dự án xây dựng cảng mới sử dụng vốn doanh nghiệp bao gồm cảng Đình Vũ, cảng Cát Lái, cảng Phú Hữu và một loạt cảng liên doanh tại khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu...

(xem phụ lục 2.5).

Các dự án cải tạo nâng cấp cảng hiện có bao gồm: nâng cấp cảng Hải Phòng, Cửa Lò, Tiên Sa, Quy Nhơn, Nha Trang, Ba Ngòi, Sài Gòn, Đồng Nai, Cần Thơ...

Một thực trạng chung xảy ra với các dự án sử dụng vốn nhà nước là tiến độ thực hiện dự án tùy thuộc vào khả năng và tiến độ cấp vốn hàng năm, chưa tích cực thu hút sử dụng các nguồn vốn ngoài ngân sách để phối hợp đầu tư nên tiến độ rất chậm trễ và thiếu đồng bộ. Trong khi đó các dự án cảng biển do doanh nghiệp bỏ vốn đầu tư thì thường thực hiện đầu tư nhanh chóng, công trình đưa vào khai thác sử dụng đồng bộ giữa bến cảng và thiết bị, đạt hiệu quả sản xuất kinh doanh cao.

- Dự án xây dựng luồng vào cảng: các dự án đầu tư vào luồng tàu chủ yếu là cải tạo nâng cấp (chiếm đến 90%), chỉ một số rất ít dự án là đầu tư xây dựng mới như dự án xây dựng luồng tàu 30.000 DWT từ cảng Quy Nhơn đến khu kinh tế Nhơn Hội, dự án luồng tàu cho tàu trọng tải lớn vào sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bó.

- Dự án xây dựng cảng cạn ICD: các dự án xây dựng cảng cạn ICD thì hầu hết là dự án xây dựng mới, sử dụng vốn của các doanh nghiệp cảng hoặc vốn của nhà nước thông qua Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

- Dự án xây dựng giao thông nối cảng: các dự án xây dựng đường giao thông nối cảng đa phần là dự án cải tạo nâng cấp (chiếm khoảng 80%). Các dự án xây dựng đường giao thông nối cảng dù là cải tạo, nâng cấp hay xây dựng mới thường sử dụng vốn ngân sách địa phương.

Nghiên cứu thực trạng ĐTPT cảng biển theo hình thức đầu tư có thể đi đến kết luận: *Thứ nhất*, trong khi nguồn vốn đầu tư có hạn, các cảng hiện có đang xuống cấp và không đáp ứng được nhu cầu đón tàu trọng tải lớn nên rất cần được nâng cấp hiện đại hoá thì thời gian qua lại triển khai nhiều dự án xây dựng cảng mới. Như vậy là cơ cấu đầu tư chưa thực sự hợp lý. *Thứ hai*, vốn tư nhân chỉ đầu tư vào các cầu bến là những công trình trực tiếp đem lại lợi nhuận. Vốn nhà nước đầu tư nhiều vào cải tạo mở rộng các cảng hiện có, vào luồng tàu và giao thông nối cảng; và đóng vai trò là nguồn vốn "mồi", tạo môi trường thu hút các thành phần kinh tế khác đầu tư. Vì thế, tỷ suất sinh lời của vốn đầu tư nhà nước sẽ không cao.

2.4. THỰC TRẠNG QUẢN LÝ HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN

2.4.1. Các cơ quan tham gia quản lý hoạt động ĐTPT cảng biển Việt Nam

Trách nhiệm quản lý hoạt động ĐTPT cảng biển Việt Nam do các cơ quan quản lý nhà nước và cả các chủ thể đầu tư cùng đảm nhận.

a. Các cơ quan quản lý nhà nước tham gia quản lý ĐTPT cảng biển

- Bộ Giao thông Vận tải (Bộ GTVT): Bộ giữ vai trò lập quy hoạch hệ thống cảng biển và quản lý đầu tư xây dựng các cảng biển trên toàn quốc theo đúng quy hoạch, đề ra các tiêu chuẩn về xây dựng cảng biển, xây dựng cơ chế tạo nguồn vốn đầu tư phát triển cảng. Bộ có nhiệm vụ phối hợp với UBND các địa phương để theo dõi, quản lý quỹ đất theo đúng quy định của pháp luật đáp ứng nhu cầu xây dựng cảng biển theo quy hoạch được duyệt. Đồng thời, tổ chức xây dựng các mạng lưới đường bộ, đường sắt, đường sông và luồng tàu biển nhằm khai thác đồng bộ cảng biển và nâng cao khả năng thông qua của cảng biển.

- Cục Hàng hải Việt Nam (Cục HHVN): Bộ GTVT giao Cục HHVN quản lý, giám sát quá trình đầu tư đảm bảo đúng quy hoạch và an toàn, an ninh hàng hải trong phạm vi vùng nước thuộc thẩm quyền được giao quản lý.

- Địa phương (UBND tỉnh hoặc Ban quản lý khu kinh tế tại địa phương): cấp giấy chứng nhận đầu tư và chịu trách nhiệm quản lý đất đai và cấp Quyết định cho thuê đất.

- Các Cục chức năng của Bộ GTVT, Sở Giao thông các địa phương: quản lý và đầu tư xây dựng hạ tầng giao thông kết nối cảng biển như đường sắt, đường bộ, đường sông.

- Các Sở, ban, ngành của địa phương: cung cấp điện, cấp thoát nước, quản lý môi trường đối với các dự án cảng biển.

Do có nhiều cơ quan quản lý nhà nước đồng thời tham gia quản lý hoạt động ĐTPT cảng biển nên trong rất nhiều dự án, sự thiếu phối hợp giữa các cơ quan dẫn đến chậm tiến độ thực hiện dự án và đầu tư không đồng bộ.

b. Các chủ thể đầu tư phát triển và khai thác cảng biển

Hiện tại, trách nhiệm ĐTPT, quản lý và khai thác cảng biển có sự tham gia của nhiều cơ quan trung ương, địa phương, các doanh nghiệp nhà nước và khu vực

tư nhân, được thể hiện ở bảng 2.15.

Bảng 2.15: Các cơ quan quản lý và khai thác cảng biển Việt Nam

STT	Cơ quan quản lý và khai thác cảng	Số lượng cảng
1	Bộ GTVT, Cục Hàng hải Việt Nam (thông qua VINALINES)	9
2	Các Bộ, ngành khác	47
3	Các chính quyền địa phương	31
4	Quân đội	4
5	Các doanh nghiệp liên doanh hoặc doanh nghiệp 100% vốn nước ngoài	28

Nguồn: Bộ Kế hoạch và Đầu tư

- Cục Hàng hải Việt Nam với 24 cơ quan quản lý cảng ở các địa phương gọi là Cảng vụ địa phương, vừa là cơ quan quản lý ĐTPT cảng biển chung trên toàn quốc, vừa là chủ thể đầu tư các dự án luồng hàng hải công cộng, vừa trực tiếp quản lý một số cảng biển...

- Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines): là tổng công ty nhà nước trực thuộc Văn phòng Chính phủ, là đơn vị chủ chốt của ngành hàng hải trong ĐTPT và quản lý cảng. Vinalines được giao nhiệm vụ thực hiện ĐTPT các cảng biển nước sâu quan trọng của Việt Nam, các cảng cạn ICD...

- Các Bộ, ngành như Bộ Công thương, Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn... quản lý hoạt động ĐTPT và khai thác các cảng chuyên dụng trực thuộc Bộ.

Các doanh nghiệp nhà nước (Tập đoàn công nghiệp tàu thủy Việt Nam, Tập đoàn điện lực Việt Nam, Tổng công ty xi măng, Tổng công ty xăng dầu...); các nhà máy, doanh nghiệp, Ban quản lý khu công nghiệp, khu kinh tế quản lý hoạt động ĐTPT các cảng chuyên dụng cho nhà máy điện, nhà máy xi măng, nhà máy thép, cho kho xăng dầu, cho khu công nghiệp, khu kinh tế.

- Chính quyền địa phương (UBND tỉnh thông qua Sở Giao thông Vận tải) quản lý hoạt động ĐTPT và khai thác tại các cảng tổng hợp địa phương và cảng chuyên dụng.

- Quân đội quản lý một số cảng tổng hợp làm kinh tế, ví dụ như Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn (SNP)...

- Các nhà đầu tư nước ngoài, gồm các đơn vị khai thác bến toàn cầu cũng

được tham gia các dự án cảng dưới hình thức liên doanh, liên kết với các công ty thuộc Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam hoặc với các DNNN trực thuộc Bộ GTVT, Bộ Công thương, Bộ Quốc phòng, chính quyền địa phương hoặc với các doanh nghiệp tư nhân.

Các cơ quan kể trên vừa có thể tham gia với vai trò quản lý nhà nước đối với hoạt động đầu tư cảng biển, vừa tham gia dưới góc độ chủ thể chịu trách nhiệm đầu tư phát triển từng cảng biển cụ thể. Ví dụ: UBND các tỉnh vừa là cơ quan nhà nước quản lý việc sử dụng đất đai đối với các dự án đầu tư xây dựng cảng biển trên địa phận của tỉnh, vừa là chủ thể quyết định đầu tư đối với các cảng biển địa phương (cảng loại II). Riêng góc độ chủ thể đầu tư phát triển cảng biển, có thể tham khảo phụ lục 2.7.

Hệ thống cảng biển do nhiều chủ thể quản lý nên thiếu 1 chương trình đầu tư nhất quán. Hiện nay các chủ thể tham gia phát triển cảng theo kế hoạch riêng và xin phép duyệt cấp phép đầu tư. Hậu quả là các chủ thể có khả năng tiếp cận vốn hoặc có vốn sẽ được ưu tiên thực hiện và bố trí ở những vị trí không thực sự hợp lý nếu so với tầm quan trọng của dự án đầu tư.

2.4.2. Hành lang pháp lý cho hoạt động ĐTPT cảng biển Việt Nam

Hệ thống pháp luật liên quan tới ĐTPT cảng biển được củng cố và ngày càng hoàn thiện hơn trong những năm qua. Nhiều luật và quy định liên quan trực tiếp đến đầu tư và xây dựng đã được Quốc hội và Chính phủ ban hành như: Luật Đầu tư, Luật Xây dựng, Luật Đấu thầu, Luật Kinh doanh bất động sản, Luật Đất đai... và các Nghị định và Thông tư hướng dẫn các luật trên.

- Bộ luật Hàng hải được Quốc hội thông qua, có hiệu lực từ 1/1/2006 đã có một chương quy định chung về cảng biển, và Điều 64 quy định rõ về "Đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác cảng biển, luồng cảng biển".

- "Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010, định hướng đến năm 2020" được Thủ tướng Chính phủ công bố tại Quyết định số 202/TTg-QĐ ngày 12/10/1999 và "Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030" được Thủ tướng công bố tại Quyết định số 2190/QĐ-TTg ngày 24/12/2009 được coi là kim chỉ nam cho hoạt động đầu tư phát triển cảng biển của tất cả các thành phần kinh tế.

- Nghị định số 160/2003/NĐ-CP ban hành ngày 18 tháng 12 năm 2003; Nghị định số 71/2006/NĐ-CP ban hành ngày 25 tháng 7 năm 2006; Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ban hành ngày 21 tháng 3 năm 2012. Cả 3 nghị định này đều quy định về Quản lý cảng biển và luồng hàng hải. Các nghị định này có một số điều khoản quy định về ĐTXD cảng biển và luồng hàng hải.

- Nghị định 78/2007/NĐ-CP của Chính phủ ban hành năm 2007 và Nghị định 108/2009/NĐ-CP của Chính phủ ban hành ngày 27 tháng 11 năm 2009. Cả hai nghị định này đề quy định về "Đầu tư theo hình thức BOT, BT, BTO". Những lĩnh vực cơ sở hạ tầng được đặc biệt khuyến khích đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT gồm: đường bộ, đường sắt, cảng hàng không, cảng biển, nhà máy điện... Với các dự án đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT trong các lĩnh vực cơ sở hạ tầng nói chung và cảng biển nói riêng được nhà nước cho hưởng nhiều ưu đãi.

- Danh mục các dự án đầu tư được Chính phủ ban hành nhằm tạo thuận lợi cho các nhà đầu tư trong việc tiếp cận với các cơ hội đầu tư trong lĩnh vực cơ sở hạ tầng nói chung và cảng biển nói riêng.

+ Ngày 26/9/2007, Thủ tướng Chính phủ đã ký quyết định số 1290/2007/QĐ-TTg ban hành "Danh mục 161 dự án quốc gia kêu gọi đầu tư nước ngoài đến năm 2010" trong đó có 70 dự án thuộc lĩnh vực xây dựng cơ sở hạ tầng như cảng biển, sân bay, đường bộ, đường sắt...

+ Ngày 17/4/2007, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 412/QĐ-TTg phê duyệt "Danh mục đầu tư một số dự án kết cấu hạ tầng giao thông quan trọng, thiết yếu đến năm 2020" với dự kiến tổng mức đầu tư là 67,575 tỷ USD, trong đó cảng biển 584 triệu USD, hàng không 2,6 tỷ USD...

+ Bộ Giao thông vận tải cũng có Quyết định số 2667/QĐ-BGTVT ngày 30/8/2007 về việc phê duyệt Danh mục dự án gọi vốn đầu tư theo hình thức BOT trong ngành Giao thông vận tải, trong đó có một số dự án cảng biển nước sâu. Ngoài ra, một số tỉnh, thành phố ven biển cũng công bố Danh mục các dự án kêu gọi đầu tư theo hình thức BOT tại địa phương mình, trong đó có một số dự án cảng biển địa phương.

- Một quy chế mang tính đột phá cho đầu tư phát triển được coi là chìa khoá để thu hút đầu tư tư nhân đã được nhà nước ban hành. Đó là "Quy chế thí điểm đầu

tu theo hình thức đối tác công tư (PPP)" ban hành kèm theo Quyết định 71/QĐ-TTg ngày 9/11/2010 và có hiệu lực từ ngày 15/1/2011.

Thời gian qua, Chính phủ đã ban hành nhiều văn bản pháp luật có liên quan đến hoạt động đầu tư cảng biển. Tuy nhiên các văn bản pháp luật này mới chỉ đưa ra nguyên tắc chung về quản lý đầu tư và khai thác cảng và luồng hàng hải mà chưa quy định cụ thể quy trình, thủ tục đầu tư phát triển cảng biển; chưa quy định cụ thể vai trò của từng cấp trong quản lý. Ví dụ Quyết định 71 về thực hiện thí điểm mô hình PPP ở Việt Nam, nếu như ngành Đường bộ đã hoàn tất bộ tài liệu Hướng dẫn thực hiện PPP cho ngành Đường bộ Việt Nam do Hiệp hội phát triển quốc tế (IDA) tài trợ thì ngành cảng biển chưa có hướng dẫn này [48]. Một số quy định chưa phù hợp khi áp dụng vào cảng biển, như quy định về vốn nhà nước không quá 30% khi tham gia dự án PPP là khó áp dụng với cảng biển bởi đầu tư vào hạ tầng công cộng cảng biển chiếm tỷ trọng lớn trong các dự án xây dựng cảng mới, trong khi tư nhân thường chỉ muốn tham gia đầu tư vào hạ tầng bến cảng. Vì lý do đó mà sau 2 năm Quyết định 71 ban hành, đến nay mới chỉ có cảng Lạch Huyện (Hải Phòng) được coi là đầu tư theo hình thức PPP với sự hợp tác của Chính phủ Việt Nam và các nhà đầu tư Nhật Bản (dự án đang triển khai). Năm 2012 có thêm dự án ĐTPT cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng) đăng ký đầu tư theo hình thức PPP với tổng mức đầu tư 1.381 tỷ đồng để xây dựng các bến chuyên dùng dành cho tàu lớn từ 50.000 - 80.000 DWT.

2.4.3. Quản lý các giai đoạn của quá trình đầu tư cảng biển

Quy trình đầu tư các dự án cảng biển cũng giống như các dự án đầu tư khác trong nền kinh tế, phải trải qua 3 giai đoạn: chuẩn bị đầu tư; thực hiện đầu tư; kết thúc xây dựng, đưa dự án vào khai thác sử dụng và phải tuân thủ các quy định của pháp luật về quản lý đầu tư xây dựng theo luật Đầu tư, luật Xây dựng, luật Đấu thầu... Chính vì thế quản lý các giai đoạn ĐTPT cảng biển cũng giống như quản lý các giai đoạn đầu tư của các dự án ngành khác trong nền kinh tế. Tuy nhiên có một số đặc điểm riêng sau đây:

2.4.3.1. Giai đoạn chuẩn bị đầu tư

a. Xin chấp thuận chủ trương đầu tư

Theo quy định của Luật đầu tư, lĩnh vực xây dựng và kinh doanh cảng biển quốc gia là dự án do Thủ tướng Chính phủ chấp thuận chủ trương đầu tư. Do đó hồ

sơ dự án sẽ được trình lên Chính phủ, Bộ Giao thông Vận tải, Bộ Kế hoạch và Đầu tư, Bộ Khoa học Công nghệ và Môi trường và các cơ quan hữu quan xem xét phê duyệt. Nếu dự án được thực hiện ở những nơi đã có quy hoạch và phù hợp với quy hoạch thì không phải triển khai bước này.

b. Lập báo cáo đầu tư

Chủ đầu tư cùng với tư vấn lập Báo cáo đầu tư xây dựng công trình. Trước khi lập Báo cáo đầu tư, chủ đầu tư phải gửi Cục Hàng hải Việt Nam văn bản đề nghị trả lời về sự phù hợp với quy hoạch cảng biển. Nội dung văn bản nêu rõ sự cần thiết, vị trí, quy mô và mục đích sử dụng của cảng biển, bến cảng, cầu cảng, khu chuyển tải, luồng hàng hải. Sau khi trả lời về sự phù hợp với quy hoạch, Cục Hàng hải phải báo cáo Bộ Giao thông vận tải trong mọi trường hợp được chấp thuận.

c. Lập dự án đầu tư (báo cáo nghiên cứu khả thi)

Nội dung dự án đầu tư cảng biển tuân thủ quy định của Luật Đầu tư và Luật Xây dựng. Công tác lập dự án thường do các công ty tư vấn chuyên ngành thực hiện như: công ty tư vấn thiết kế giao thông vận tải TEDI; công ty cổ phần tư vấn thiết kế cảng - kỹ thuật biển (Port Coast); công ty cổ phần tư vấn xây dựng công trình Hàng hải; công ty cổ phần tư vấn xây dựng cảng - đường thủy (TEDI PORT)... Đây là những công ty có uy tín và kinh nghiệm lâu năm trong lĩnh vực xây dựng các công trình giao thông nói chung và các công trình cảng biển nói riêng. Một số dự án có thuê công ty tư vấn nước ngoài (Nhật, Hà Lan...) tham gia trong quá trình lập dự án. Các dự án cảng biển lớn thường tổ chức Hội nghị tư vấn, trong đó mời các chuyên gia Việt Nam và nước ngoài trong lĩnh vực cảng - đường thủy và các lĩnh vực liên quan như xuất nhập khẩu, môi trường... để đánh giá xem xét, bổ sung, hoàn chỉnh dự án đầu tư.

d. Thẩm định và cấp giấy phép đầu tư

Cục Hàng hải Việt Nam (thuộc Bộ GTVT) là cơ quan thẩm định các dự án đầu tư cảng biển cho các doanh nghiệp, các tập đoàn, các địa phương nhằm thống nhất về quy hoạch, chiến lược phát triển ngành cảng biển. Đồng thời tùy thuộc vào nguồn vốn và quy mô dự án mà sẽ có các Bộ Ngành liên quan tiến hành xem xét, thẩm định và phê duyệt dự án theo quy định tại Nghị định 12/2009/NĐ-CP về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình. Trong suốt quá trình thẩm định dự án khả thi,

chủ đầu tư và tư vấn có nhiệm vụ cung cấp đầy đủ tài liệu và giải trình kịp thời các vấn đề mà Chính phủ và các cơ quan chức năng có thẩm quyền đặt ra. Ủy ban nhân dân tỉnh có thẩm quyền cấp giấy chứng nhận đầu tư

2.4.3.2 Giai đoạn thực hiện đầu tư

a. Hoàn tất các thủ tục đầu tư

Trong giai đoạn này, chủ đầu tư sẽ phải làm thủ tục xin thuê đất, xin giấy phép khai thác tài nguyên, giấy phép xây dựng... UBND các địa phương sẽ là nơi tiếp nhận hồ sơ xin thuê đất (thông qua Sở Tài nguyên Môi trường) và ra quyết định cho thuê đất. Trong số các thủ tục đầu tư phải làm, thủ tục giải phóng mặt bằng là phức tạp và tốn nhiều thời gian nhất. Nguyên nhân là do Ban giải phóng mặt bằng của dự án (trong đó có đại diện của chính quyền địa phương và các cơ quan liên quan...) không chuyên nghiệp, lúng túng bị động.

b. Lập thiết kế, tổng dự toán

Các dự án cảng biển rất phức tạp về kỹ thuật nên việc lập quy hoạch chi tiết và thiết kế xây dựng công trình thường do các công ty tư vấn thiết kế uy tín của Việt Nam hoặc do các công ty tư vấn nước ngoài thực hiện. Tuy nhiên thực tế cho thấy công tác khảo sát thiết kế các công trình cảng biển ở Việt Nam còn nhiều bất cập, do thiếu sót từ cơ quan quản lý ngành và từ các doanh nghiệp chủ đầu tư, các đơn vị tư vấn khảo sát thiết kế các công trình biển. Chẳng hạn như việc thu thập dự báo số liệu vào phục vụ quá trình thiết kế chưa thật đầy đủ. Các điều kiện tự nhiên như địa hình, địa chất cần có các thiết bị hiện đại để khảo sát thì hiện nay ở Việt Nam chưa có đầy đủ, đồng bộ. Các Atlas về gió; sóng; chuyển động bùn cát; mực nước bao gồm cả nước dâng, nước hạ... phục vụ cho quá trình thiết kế cũng thiếu. Nhiều trạm khí tượng thủy văn tuy có những số liệu liệt kê trên song ít có số liệu liên tục kéo dài trên 20 năm, nên cơ sở cho thiết kế chưa thật tin cậy. Tình trạng thiết kế chạy vẫn còn phổ biến. Nhiều công trình biển và đê chắn sóng sử dụng thiết kế chạy, tức là chỉ dùng mô hình toán, không hề dùng đến mô hình vật lý, dẫn đến các sự cố trong quá trình xây dựng cảng biển và đê chắn sóng xảy ra ở Phan Thiết, Phú Quý, Bạch Long Vĩ... [39]. Hơn nữa, trong lúc ở Việt Nam chưa biên soạn đầy đủ các tiêu chuẩn thiết kế cho tất cả các hạng mục công trình thuộc cảng biển nên tùy theo cảm hứng của các cơ quan thiết kế quen dùng mà chọn lấy các tiêu chuẩn nước

ngoài. Vì thế các công trình cảng biển của Việt Nam áp dụng nhiều loại quy trình, tiêu chuẩn và các phần mềm khác nhau, do đó cũng có thể ảnh hưởng không tốt đến chất lượng công trình.

Thẩm định quy hoạch chi tiết, thẩm định thiết kế, dự toán và tổng dự toán các công trình cảng biển đã có sự tham gia phản biện của các tổ chức tư vấn hàng đầu trong và ngoài nước như: Viện Địa lý - Viện Khoa học Việt Nam, Tổng công ty tư vấn thiết kế GTVT, tư vấn HEACON (Bi), các đoàn nghiên cứu của JICA (Nhật Bản)...

c. Tổ chức đấu thầu

Công tác đấu thầu xây dựng và mua sắm lắp đặt thiết bị các dự án cảng biển phải tuân thủ Luật Đấu thầu của Việt Nam và các điều ước quốc tế. Các nhà thầu tham gia xây dựng công trình cảng biển thường là các tập đoàn xây dựng ở Việt Nam có tiềm lực kỹ thuật, tài chính mạnh như Tổng công ty xây dựng công trình giao thông với các công ty con Cienco 1, Cienco 6...; Tổng công ty xây dựng đường thủy Việt Nam (WATER WAY); Công ty cổ phần công trình đường thủy VINAWACO... Đồng thời có sự tham gia của nhiều nhà thầu xây dựng nước ngoài đến từ Nhật, Singapore... Tuy nhiên công tác đấu thầu để lựa chọn nhà thầu xây dựng cảng mất nhiều thời gian, nhanh cũng phải 2 tháng và chậm phải mất 5 tháng cho một gói thầu do yêu cầu khắt khe về kỹ thuật. Khi chọn nhà thầu thì năng lực trên giấy tờ nhà thầu nào cũng đáp ứng được bằng cách liên doanh, trong khi năng lực thực tế thì không kiểm tra được. Riêng các dự án cảng biển sử dụng vốn ODA, các nhà tài trợ luôn có xu hướng lựa chọn một tập đoàn có khả năng kỹ thuật và tài chính mạnh để thi công các hạng mục của dự án, nên các nhà thầu Việt Nam rất khó đáp ứng yêu cầu, nhưng với các nhà thầu mạnh trên thế giới cũng khó thu hút họ vào tham dự thầu ở Việt Nam nên thường xuyên phải điều chỉnh lại kế hoạch đấu thầu dẫn đến mất nhiều thời gian.

d. Triển khai xây dựng công trình cảng biển

Trước khi tiến hành xây dựng cảng biển, bến cảng, cầu cảng, khu chuyển tải, luồng hàng hải, chủ đầu tư phải gửi Cục Hàng hải Việt Nam bản sao Quyết định đầu tư xây dựng công trình kèm theo bình đồ bố trí mặt bằng tổng thể, bản sao quyết định phê duyệt thiết kế xây dựng công trình và phương án đảm bảo an toàn hàng hải.

Quá trình thi công xây dựng các công trình cảng biển là thực sự phức tạp và

tốn kém, rất cần sự hỗ trợ và tạo điều kiện từ các cơ quan quản lý nhà nước cấp địa phương, cơ quan quản lý chuyên ngành và cơ quan hải quan... Bởi vì khi xây dựng các công trình cảng, việc sản xuất và mua bán vật liệu xây dựng luôn gắn với vùng nội địa của cảng và nhập khẩu từ nước ngoài. Lượng vật liệu yêu cầu lớn nhất là đá các loại thường được lấy tại các mỏ với khoảng cách không xa đối với mỗi vị trí cảng. Vật liệu thép cho quá trình xây dựng thì thép tấm thường được mua ở Việt Nam, thép thanh phải nhập khẩu từ nước ngoài. Quá trình thi công thường sử dụng những thiết bị nặng và tàu công tác cỡ lớn, kể cả tàu nạo vét, cần cẩu nổi, xà lan đóng cọc... Phần lớn những thiết bị nặng và tàu công tác công suất lớn phải nhập từ nước ngoài với chi phí rất lớn.

Quá trình thi công có sự tham gia của nhiều nhà thầu nên việc điều hành rất phức tạp. Trong suốt quá trình thi công, các dự án đầu tư cảng biển sẽ chịu sự giám sát của Cảng vụ hàng hải (trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam) được thành lập ở 24 địa phương ven biển. Cảng vụ hàng hải giám sát việc thực hiện quy hoạch, kế hoạch, xây dựng cảng biển, bến cảng, cầu cảng, khu chuyển tải, luồng hàng hải phù hợp với quy hoạch được phê duyệt và đảm bảo an toàn hàng hải.

e. Quản lý chất lượng công trình cảng biển trong quá trình thi công

Quá trình xây dựng các công trình cảng biển thường có không gian thi công chật hẹp với hàng trăm phương tiện nổi của các nhà thầu, hoạt động liên tục ngày đêm cả trong những ngày gió bão. Vì đặc điểm này mà việc kiểm tra chất lượng các công trình cảng biển của cơ quan quản lý nhà nước gặp nhiều khó khăn và không thường xuyên.

Công tác quản lý chất lượng các công trình cảng biển được giao cho các công ty tư vấn uy tín của Việt Nam chuyên về các công trình cảng - đường thủy và nhiều dự án quan trọng phải thuê công ty tư vấn của Nhật, Hà Lan, Singapore, Malayxia... Mặc dù vậy vẫn còn bất cập xảy ra tại nhiều công trình như thiếu kiểm tra có hệ thống chất lượng vật liệu đưa vào công trường, biên bản nghiệm thu công việc xây dựng không đầy đủ và rõ ràng.

2.4.3.3. Giai đoạn kết thúc xây dựng, đưa dự án vào vận hành khai thác

Trong số các thủ tục phải làm khi kết thúc xây dựng, công tác quyết toán dự án cảng biển hoàn thành thường chậm trễ từ 7 tháng đến 24 tháng so với quy định [5].

Quá trình nghiên cứu công tác quản lý theo giai đoạn đầu tư cho thấy Chính phủ đã có nhiều đổi mới trong quy trình thủ tục đầu tư cảng biển sao cho gọn nhẹ hơn. Tuy nhiên quá trình thực thi vẫn còn nhiều bất cập. Thủ tục đầu tư xét duyệt chậm, quá trình phê duyệt và cấp phép còn nhiều phức tạp. Để có được giấy chứng nhận đầu tư, các nhà đầu tư phải thực hiện nhiều loại thủ tục thì dự án mới có thể triển khai thực hiện được. Về phía các dự án thì nhìn chung các dự án cảng biển quá trình đầu tư đã tuân thủ đúng quy định của pháp luật, tuy nhiên thời gian thực hiện đầu tư kéo dài vì nhiều lý do đã làm ảnh hưởng đến thực hiện quy hoạch của ngành và ảnh hưởng đến nhu cầu vận chuyển hàng hoá của nền kinh tế. Tổng mức đầu tư các dự án cảng biển phải điều chỉnh nhiều lần đã gây khó khăn cho việc thu xếp nguồn vốn.

2.4.4. Các mô hình tổ chức quản lý đầu tư và khai thác cảng biển Việt Nam

Hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay có những cảng là cảng kinh doanh độc lập, có những cảng là cảng chuyên dụng hạch toán kinh doanh cùng với nhà máy: cảng xi măng, cảng xăng dầu... Đối chiếu với mô hình chức năng tổ chức quản lý cảng biển của các nước trong khu vực và thế giới thì loại hình tổ chức quản lý hoạt động đầu tư và khai thác cảng biển có thể tạm xếp thành 3 mô hình sau:

a. Mô hình cảng dịch vụ

Có thể xếp các doanh nghiệp cảng được thành lập theo Luật doanh nghiệp nhà nước vào mô hình này. Các doanh nghiệp cảng loại này được sử dụng vốn của nhà nước để ĐTPT cơ sở hạ tầng và trang thiết bị của cảng, đồng thời trực tiếp tổ chức các dịch vụ bốc dỡ lưu kho và giao nhận hàng hoá tại cảng, trực tiếp quản lý nhân lực của cảng. Mô hình này tồn tại dưới 3 hình thức quản lý:

- Các doanh nghiệp nhà nước trực thuộc ngành Hàng hải như Tổng công ty Hàng hải (Vinaline) quản lý một số cảng: cảng Hải Phòng, cảng Đà Nẵng, cảng Sài Gòn...; Cục Hàng hải Việt Nam quản lý một số cảng: cảng Nghệ An, cảng Nha Trang...

- Các doanh nghiệp nhà nước trực thuộc một số Bộ, ngành khác quản lý: cảng than Cẩm Phả (thuộc Tổng công ty Than và Khoáng sản Việt Nam); cảng Tân cảng - Cát Lái (thuộc Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn - Bộ Quốc phòng...)

- Doanh nghiệp cảng trực thuộc địa phương quản lý: có thể do UBND tỉnh

trực tiếp quản lý hoặc thông qua Sở GTVT như cảng Cửa Cấm do Sở GTVT Hải Phòng quản lý, cảng Chân Mây do UBND tỉnh Thừa Thiên - Huế quản lý...

b. Mô hình cảng cho thuê

Ở Việt Nam hiện nay mới có một số cảng thí điểm mô hình này. Cảng Vũng Áng (Hà Tĩnh) được đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước và cho các doanh nghiệp khai thác và tổ chức dịch vụ bốc xếp, còn Cảng vụ Hà Tĩnh thu phí cầu bến. Cảng Cái Lân do nhà nước đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng cảng và cho cảng Quảng Ninh thuê lại để tổ chức các dịch vụ tại cảng. Một số cảng quân sự tham gia làm kinh tế như cảng Đông Hải (Quân khu 3)... cũng cho các doanh nghiệp thuê để khai thác.

c. Mô hình cảng thương mại

Mô hình cảng thương mại gồm 2 hình thức: cảng do các công ty thương mại quản lý và cảng do khu vực tư nhân quản lý.

Các cảng chuyên dụng mà hoạt động của cảng gắn liền với hoạt động kinh doanh thương mại của các doanh nghiệp thì toàn bộ hoạt động ĐTPT và khai thác cảng là do doanh nghiệp này quyết định, như cảng Nghi Sơn, Chinfon...

Các cảng thuộc các doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, do doanh nghiệp đó trực tiếp ĐTPT, quản lý và khai thác như cảng VICT thuộc Công ty liên doanh Logistics số 1.

Các cảng thuộc khu vực tư nhân quản lý như cảng Nam Ninh thuộc Công ty TNHH Nam Ninh, cảng Điền Lộc Đồng Lâm... cũng thuộc mô hình này.

Như vậy ở Việt Nam thời gian qua có quá nhiều cảng áp dụng mô hình cảng dịch vụ, dẫn đến những tồn tại, bất cập sau: *Thứ nhất*, việc nhà nước đầu tư cả kiến trúc thượng tầng cảng biển (kho bãi, nhà xưởng, trang thiết bị phục vụ bốc dỡ hàng hoá...) làm phân tán nguồn lực nhà nước không cần thiết và không tận dụng, thu hút được nguồn vốn tư nhân tham gia đầu tư xây dựng cảng biển. *Thứ hai*, việc giao kết cấu hạ tầng cảng biển được xây dựng từ nguồn vốn nhà nước cho doanh nghiệp quản lý khai thác không thông qua đấu thầu công khai làm giảm hiệu quả khai thác cảng và không lựa chọn được nhà đầu tư khai thác thực sự có năng lực.

Việc áp dụng quá nhiều mô hình cảng dịch vụ đã làm rõ nguyên nhân vì sao nhà nước đầu tư một khoản lớn đối với kết cấu hạ tầng cảng biển nhưng việc thu hồi

vốn đầu tư là không đáng kể, dẫn đến thất thoát lãng phí một lượng vốn rất lớn. Đó là do nhà nước đầu tư vào kết cấu hạ tầng cả trong cảng và ngoài cảng, sau đó giao cho doanh nghiệp cảng quản lý và khai thác sử dụng theo hình thức giao vốn. Giá trị giao vốn cho doanh nghiệp là giá trị quyết toán vốn đầu tư của dự án cảng biển mà thực chất là tập hợp các chi phí nhà nước đã bỏ ra trong quá trình xây dựng cơ sở hạ tầng cảng biển. Về cơ bản, các doanh nghiệp cảng có trách nhiệm bảo toàn và phát triển vốn của nhà nước. Nhà nước thu hồi vốn đầu tư theo hình thức trích nộp khấu hao cơ bản, nhưng do có sự điều chỉnh về cơ chế trích nộp khấu hao nên doanh nghiệp cảng được giữ lại nguồn khấu hao này nhằm mục đích duy tu, bảo dưỡng, sửa chữa và nâng cấp kết cấu hạ tầng cảng biển. Tuy nhiên, theo thống kê thì doanh nghiệp cảng sử dụng nguồn khấu hao được giữ lại để đóng mới tàu lai dắt; mua sắm thiết bị xếp dỡ; xây dựng trụ sở làm việc... [107] chỉ có một số ít dùng để sửa chữa cầu bến, nạo vét vùng thủy diện trước cầu, tức là dùng cho duy tu kết cấu hạ tầng. Đến khi cần nâng cấp kết cấu hạ tầng thì doanh nghiệp lại xin vốn đầu tư của nhà nước. Vì vậy vốn của nhà nước chỉ có chi ra mà không thu hồi được. Vì vậy mô hình cảng dịch vụ nên hạn chế áp dụng.

Mô hình cảng cho thuê và mô hình cảng thương mại nên được áp dụng phổ biến trong tương lai vì mô hình cảng cho thuê có thể hoàn lại vốn đầu tư cho nhà nước, mô hình cảng thương mại giảm được gánh nặng cho ngân sách nhà nước và chủ đầu tư tự nhận tự chịu trách nhiệm về hiệu quả đầu tư.

2.5. ĐÁNH GIÁ HOẠT ĐỘNG ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VIỆT NAM GIAI ĐOẠN 2005 - 2011

2.5.1. Kết quả đầu tư

Giai đoạn vừa qua, hệ thống cảng biển đã được tập trung đầu tư, nâng cấp, cải tạo và xây dựng mới, đáp ứng kịp thời yêu cầu hàng hoá thông qua cảng biển, đóng góp tích cực vào lĩnh vực xuất nhập khẩu và trao đổi hàng hoá giữa các vùng miền, góp phần phát triển kinh tế đất nước. Hầu như các hạng mục công trình cảng biển Việt Nam sau khi hoàn thành đều được đưa vào khai thác. Đặc biệt có những công trình do nhu cầu cấp bách đã phải đưa vào khai thác khi chưa hoàn thành tất cả các hạng mục như cảng Cái Lân, Tiên Sa - Đà Nẵng, Nha Trang, Quy Nhơn... Như vậy, mặc dù chưa có điều kiện hoàn thành các hạng mục công trình theo quy hoạch

và đồ án thiết kế đã được phê duyệt vì nhiều lý do (trong đó chủ yếu là do không có kinh phí như luồng ngoài cảng Cái Lân, luồng qua cửa Định An...) hầu hết các cảng biển Việt Nam đều phát huy tác dụng và hiệu quả kinh tế. Hoạt động ĐTPT cảng biển đã đem lại những kết quả sau:

a. Khối lượng vốn đầu tư thực hiện

Bảng 2.16: Quy mô và tốc độ tăng vốn đầu tư phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, giai đoạn 2005 - 2011 (giá cố định năm 1994)

TT	Chỉ tiêu	Năm	Đơn vị	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Bình quân năm
1	Vốn ĐTPT cảng biển theo giá hiện hành		Tỷ đồng	4.009	4.310	4.646	5.018	8.481	7.350	5.300	5.587,7
2	Vốn ĐTPT cảng biển theo giá cố định 1994		Tỷ đồng	2.500,9	2.591,7	2.699,5	2.712,4	4.463,6	3.769,2	2.650	3.055,3
3	Tốc độ tăng liên hoàn vốn ĐTPT cảng biển theo giá cố định 1994		%		3,6	4,16	0,5	64	-15,5	-29	4,62

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Vụ Kết cấu Hạ tầng và Đô thị - Bộ Kế hoạch Đầu tư và [100]

Bảng 2.17: Tốc độ tăng liên hoàn của các nguồn vốn đầu tư phát triển cảng biển (giá cố định năm 1994)

Đơn vị: %

TT	Nguồn vốn đầu tư	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Bình quân năm
1	Vốn ngân sách nhà nước	-	0,29	2,83	6,9	26,9	-23,9	-42,5	-4,9
2	Vốn ODA	-	11,9	-1,3	27,9	61,9	-48	-61,2	-1,46
3	Vốn FDI	-	12,9	-7,6	-12,8	67,3	51,1	114,5	37,5
4	Vốn doanh nghiệp cảng	-	96,8	-14,5	9,1	41,4	53,9	-30,3	26
5	Các nguồn vốn khác	-	-49,5	65,7	-76,3	418,8	28	-18	61,45

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Vụ Kết cấu Hạ tầng và Đô thị - Bộ Kế hoạch Đầu tư

Bảng 2.16 và bảng 2.17 cho thấy, vốn ĐTPT cảng biển trong những năm qua có tăng, nhưng tăng không nhiều. Khi loại trừ yếu tố biến động giá thì mức tăng trung bình chỉ khoảng 4,62%/năm. Trong các nguồn vốn ĐTPT cảng biển thì vốn ngân sách nhà nước và vốn ODA có chiều hướng giảm mạnh, trong khi vốn FDI,

vốn của các doanh nghiệp cảng và các nguồn vốn khác tăng. Đây là xu hướng tốt để huy động vốn tư nhân cho ĐTPT cảng biển, giảm dần sự phụ thuộc vào nhà nước. Tuy nhiên tốc độ tăng của các nguồn vốn ngoài nhà nước là chưa cao, chứng tỏ hoạt động ĐTPT cảng biển chưa thực sự hấp dẫn các nhà đầu tư.

b. Tài sản cố định tăng thêm

Hoạt động ĐTPT cảng biển giai đoạn 2005 - 2011 đã đem lại những kết quả to lớn cả về số lượng cảng biển, chiều dài tuyến mép bến và tuyến luồng hàng hải, thể hiện trong các bảng 2.18, 2.19, số lượng cầu bến mỗi cảng có thể tham khảo ở phụ lục 2.8.

Bảng 2.18: Kết quả đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam, giai đoạn 2005 - 2011

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị tính	Năm 2005 (đầu năm)	Năm 2008 (đầu năm)	Năm 2011 (cuối năm)	Kết quả đầu tư giai đoạn 2005 - 2011
1	Số lượng cảng biển	Cảng	35	49	54	19
2	Số lượng bến cảng	Bến	126	160	200	74
3	Chiều dài toàn tuyến mép bến	Km	31,5	40	49,5	18

Nguồn: Tính theo số liệu của Vụ Kết cấu Hạ tầng và Đô thị - Bộ Kế hoạch Đầu tư và [78], [94].

Bảng 2.19: Sự phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam và kết quả đầu tư vào hạ tầng cảng biển - giai đoạn 2005 - 2011

STT	Tên số liệu	Năm 2000	Năm 2004	Năm 2008	Năm 2011*	Kết quả đầu tư giai đoạn 2005 - 2011
1	Tổng số cầu cảng (theo chủ thể)	107	128	268	350	222
2	Tổng số khu chuyển tải hàng hoá	13	17	23	23	6
3	Tổng số luồng hàng hải (số lượng/km)	32/772	41/818	56/867	58/978	17/160
4	Tổng số cảng xuất dầu thô ngoài khơi	7	9	9	10	1
5	Sản lượng hàng hoá thông qua cảng biển (triệu tấn)	83,043	127,67	183,67	286	158,33
6	Tổng số đèn biển các loại	65	72	82	92	20
7	Tổng số đài thông tin duyên hải	19	32	36	36	4

Nguồn: Viện kinh tế - Bộ GTVT (các số liệu ở cuối năm)

** Tác giả tổng hợp*

Để nâng cao năng lực tiếp nhận tàu có trọng tải lớn, toàn bộ hệ thống cảng biển Việt Nam, tính đến hết năm 2011 có 38 tuyến luồng công cộng và 20 tuyến luồng chuyên dụng. Trong số 38 tuyến luồng hàng hải công cộng có 7 tuyến luồng hai chiều chạy cả ban ngày và ban đêm; 23 tuyến luồng một chiều chạy cả ban ngày và ban đêm; 8 tuyến luồng một chiều chỉ chạy ban ngày do chưa được lắp đặt thiết bị báo hiệu.

Cảng Cửa ngõ Quốc tế, cảng trung chuyển và cảng ở các vùng kinh tế trọng điểm được quan tâm ưu tiên đầu tư, tuy chưa được cung cấp đủ số vốn cần thiết nên chậm tiến độ.

c. Năng lực sản xuất phục vụ tăng thêm

Hệ thống cầu bến cảng được cải tạo, nâng cấp và được xây dựng mới đã làm tăng năng lực tiếp nhận hàng hoá và khả năng tiếp nhận các con tàu trọng tải lớn, thể hiện ở bảng 2.20 và 2.21.

Bảng 2.20: Năng lực tăng thêm qua các năm của hệ thống cảng biển Việt Nam, giai đoạn 2005 - 2011

Đơn vị: Triệu tấn

TT	Tên số liệu	Năng lực có đến cuối năm 2005	Năng lực tăng thêm qua các năm						Năng lực có đến cuối năm 2011
			2006	2007	2008	2009	2010	2011	
	Năng lực thông qua của cả hệ thống cảng biển Việt Nam	191	23	13	9	26	18	24	304
1	Khu vực miền Bắc	60	-	3	2	-	2	6	73
2	Khu vực miền Trung	29	3	-	1	1	-	2	36
3	Khu vực miền Nam	102	20	10	6	25	16	16	195

Nguồn: Vụ Kết cấu hạ tầng và Đô thị - Bộ Kế hoạch Đầu tư

Bảng 2.21: Tỷ trọng các cảng có khả năng tiếp nhận các cỡ tàu khác nhau

Đơn vị: %

STT	Cỡ tàu qua cảng (tổng hợp, container, chuyên dùng)	Tỷ trọng cầu bến đáp ứng các cỡ tàu		
		Năm 2007	2011*	Năng lực tăng thêm giai đoạn 2007 - 2011
1	Trọng tải tàu trên 50.000 DWT	1,37	8,6	7,23
2	Trọng tải tàu 20.000 - 50.000 DWT	21,43	28,4	6,97
3	Trọng tải tàu 10.000 - 20.000 DWT	39,72	24	-15,72
4	Trọng tải tàu dưới 10.000 DWT	38,46	38,7	0,24
5	Tổng	100	100	

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

** Tác giả tổng hợp*

Không chỉ tăng về số lượng, mức độ hiện đại của các cảng biển Việt Nam cũng được nâng lên nhiều trong giai đoạn vừa qua. Nhiều cảng biển đạt tiêu chuẩn quốc tế đã được xây dựng, đã tiếp nhận cỡ tàu có trọng tải đến 160.000 DWT như một số cảng trên sông Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu). Điều đó khẳng định rằng các hãng tàu lớn hàng đầu thế giới rất quan tâm tin tưởng và nhìn nhận các cảng Việt Nam là những mắt xích quan trọng trong hệ thống cảng toàn cầu. Tại hội nghị Nhóm công tác vận tải biển ASEAN lần thứ 16 (MTWG 16) tổ chức vào năm 2010, với sự tham gia của đại diện 9 quốc gia thành viên ASEAN, danh sách 47 cảng biển lớn nhất của các nước ASEAN được đánh giá theo tiêu chí quy mô, mức độ ảnh hưởng đối với thương mại hàng hải quốc tế và khu vực thì Việt Nam có cảng Hải Phòng, cảng Cái Lân, cảng Đà Nẵng và cụm cảng TP Hồ Chí Minh, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải lọt vào danh sách này.

d. So sánh giữa yêu cầu đặt ra và kết quả đạt được

Bảng 2.22: So sánh giữa mục tiêu và thực tế đạt được của hoạt động đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam, tính đến cuối năm 2011

Chỉ tiêu	Đơn vị	Mục tiêu (A)	Thực tế (B)	Mức độ hoàn thành mục tiêu (B/A) (đơn vị %)
1. Khối lượng vốn đầu tư vào hệ thống cảng biển Việt Nam (giá hiện hành), giai đoạn 2005 - 2011	Tỷ đồng	63.394	39.117	61,7
2. Chiều dài toàn tuyến mép bến của hệ thống cảng biển Việt Nam	Km	66	50	83,3
3. Cỡ tàu có trọng tải lớn qua cảng ở vùng kinh tế trọng điểm	DWT	30.000	50.000	166
4. Lượng hàng xuất nhập khẩu thông qua hệ thống cảng biển	Triệu tấn/năm	228	286	125

Nguồn: Tác giả tổng hợp và [12], [11], [4]

Về cơ bản, hoạt động ĐTPT cảng biển đã đạt được mục tiêu đề ra, đã chú trọng ĐTPT các cảng tổng hợp quan trọng phục vụ sự phát triển của các địa phương, các khu kinh tế, đã kết hợp chặt chẽ giữa yêu cầu phát triển kinh tế và quốc phòng. Hoạt động ĐTPT cảng biển đã hình thành nên những cảng nước sâu có thể đón được tàu có trọng tải lớn, trên 50.000 DWT, trong khi mục tiêu đặt ra chỉ là đón tàu có trọng tải 30.000 DWT. Hoạt động ĐTPT đã tạo nên cơ sở vật chất để hệ thống cảng biển đảm bảo tiếp nhận lượng hàng xuất nhập khẩu lên tới 286 triệu tấn/năm mà mục tiêu chỉ là 228 triệu tấn/năm. Tuy nhiên, khối lượng vốn đầu tư cho hệ thống cảng biển trong giai đoạn 2005 - 2011 mới đạt 39.117,45 tỷ đồng, so với kế hoạch là 63.394 tỷ đồng, như vậy mới chỉ đạt 61,7%. Thực tế này dẫn đến hết năm 2011, hệ thống cảng biển Việt Nam mới có quy mô 49,5km cầu bến trong khi mục tiêu đặt ra là 66 km cầu bến, đạt 75% so với yêu cầu. Việc tổ chức xây dựng mạng lưới giao thông tới cảng (đường sắt, đường bộ, đường sông, luồng tàu biển) theo như mục tiêu đặt ra cũng chưa đạt được.

2.5.2. Hiệu quả đầu tư

Hoạt động ĐTPT cảng biển đã có những đóng góp to lớn cho sự phát triển của nền kinh tế - xã hội Việt Nam.

Chỉ tiêu thứ nhất, Suất đầu tư**a. Suất đầu tư cho 1 km dài bến cảng (S_1)**

Chỉ tiêu suất đầu tư cho biết cần bao nhiêu tiền để xây dựng và mua sắm thiết bị đồng bộ cho 1km chiều dài cầu bến. Việc tính suất đầu tư cho từng loại cảng (cảng container hay cảng tổng hợp, cảng có đê chắn sóng và không có đê chắn sóng, cảng xây dựng trên nền đất yếu hay đất vững chắc...) cần có sự tham gia của các đơn vị thiết kế và xây dựng chuyên ngành cảng biển trên toàn quốc. Trong luận án chỉ tính suất đầu tư tổng hợp, thể hiện ở bảng sau:

Bảng 2.23: Suất đầu tư cho 1km dài bến cảng của hệ thống cảng biển Việt Nam, giai đoạn 1999 - 2011

Chỉ tiêu	Đơn vị	Giai đoạn 1999 - 2004	Giai đoạn 2005 - 2011		
			Giai đoạn 2005 - 2007	Giai đoạn 2008 - 2011	Cả giai đoạn 2005 - 2011
1. Chiều dài bến cảng tăng thêm (A)	Km	11,41	8,451	9,549	18
2. Tổng vốn ĐTPT cảng biển (giá hiện hành) (B)	Tỷ đồng	24.179,18	12.966,99	26.150,46	39.117,45
3. Suất đầu tư cho 1km dài bến (giá hiện hành) (B/A)	Tỷ đồng/ Km	2.119	1.534,37	2.738,5	2.173
4. Tổng vốn ĐTPT cảng biển (giá cố định 1994) (C)	Tỷ đồng	17.833,8	7.792,5	13.595,2	21.387,7
5. Suất đầu tư cho 1km dài bến (giá cố định 1994) (C/A)	Tỷ đồng/ Km	1.562,9	922	1.423,7	1.188,2

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam

Bảng 2.23 cho thấy, nếu tính suất đầu tư cho 1km dài bến cảng theo giá hiện hành thì suất đầu tư của giai đoạn 2005 - 2011 cao hơn giai đoạn 1999 - 2004, cao hơn khoảng 2,5%. Tuy nhiên khi tính vốn đầu tư theo giá cố định năm 1994 để loại bỏ yếu tố trượt giá, thì suất đầu tư của giai đoạn 2005 - 2011 nhỏ hơn giai đoạn 1999 - 2004. Điều đó cho thấy đầu tư giai đoạn 2005 - 2011 tiết kiệm và hiệu quả hơn. Trong giai đoạn 2005 - 2011, nếu chia ra hai giai đoạn nhỏ để đánh giá thì giai đoạn 2005 - 2007 có suất đầu tư rất nhỏ, do những năm này quá trình đầu tư chạy theo số lượng cầu bến mà chưa có được nhiều cảng hiện đại. Giai đoạn 2008 - 2011, quá trình đầu tư đã chú trọng nhiều hơn đến việc xây dựng cảng container với trang thiết bị hiện đại để đón tàu trọng tải lớn, nên suất đầu tư giai đoạn này cao hơn gấp rưỡi suất đầu tư giai đoạn 2005 - 2007, tuy nhiên trong con số này cũng ẩn chứa yếu tố chưa tiết kiệm.

b. Suất đầu tư để tạo ra năng lực tiếp nhận thêm 1 triệu tấn hàng hoá (S₂)

Chỉ tiêu này cho biết cần đầu tư bao nhiêu tiền để tăng khả năng tiếp nhận 1 triệu tấn hàng hoá cho hệ thống cảng biển Việt Nam.

Bảng 2.24: Suất đầu tư để tạo ra năng lực tiếp nhận thêm 1 triệu tấn hàng hoá của hệ thống cảng biển Việt Nam, giai đoạn 2005 - 2011

Chỉ tiêu	Đơn vị	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Cả giai đoạn 2006 - 2011
1. Vốn ĐTPT cảng biển (giá cố định 1994) (A)	Tỷ đồng	2.501,3	2.591,7	2.699,5	2.712,4	4.463,6	3.769,2	2.650	18.886,4
2. Năng lực tăng thêm qua các năm (B)	Triệu tấn	-	23	13	9	26	18	24	113
3. Suất đầu tư để tạo ra năng lực tiếp nhận 1 triệu tấn hàng hoá (giá cố định 1994) (A/B)	Tỷ đồng/ Triệu tấn	-	112,68	207,65	301,377	171,676	209,4	110,4	167,13

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Vụ Kết cấu Hạ tầng và Đô thị - Bộ Kế hoạch Đầu tư

Bảng 2.24 cho thấy suất đầu tư để tạo ra năng lực tiếp nhận thêm 1 triệu tấn hàng hoá có xu hướng tăng giảm không rõ ràng theo thời gian, nhưng nhìn chung có xu hướng tăng vì 2 lý do: *Thứ nhất*, do độ trễ thời gian của đầu tư, đầu tư của năm này nhưng lại tạo ra năng lực sản xuất tăng thêm cho những năm sau đó. *Thứ hai*, do các cảng biển Việt Nam ngày càng được đầu tư theo hướng hiện đại hoá nên suất đầu tư tăng theo thời gian.

Mức độ hiện đại của cầu bến cảng cũng có thể đánh giá theo chỉ tiêu khả năng tiếp nhận hàng hoá của 1km bến cảng trong một năm.

Bảng 2.25: Khả năng tiếp nhận hàng hoá trong 1 năm của 1km bến cảng thuộc hệ thống cảng biển Việt Nam

Chỉ tiêu	Đơn vị	Cuối năm 2005	Cuối năm 2007	Cuối năm 2011
1. Năng lực tiếp nhận hàng hoá của hệ thống cảng biển Việt Nam theo thiết kế (A)	Triệu tấn	191	227	304
2. Chiều dài tuyến bến (B)	Km	33,8	39,951	49,5
3. Năng lực tiếp nhận hàng hoá của 1km bến cảng (A/B)	Triệu tấn/ Km	5,65	5,68	6,141

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Cục hàng hải - Bộ Giao thông Vận tải và Vụ Kết cấu Hạ tầng và Đô thị- Bộ Kế hoạch Đầu tư

Như vậy, suất đầu tư tăng có làm tăng mức độ hiện đại của hệ thống cảng biển Việt Nam, thể hiện ở khả năng tiếp nhận hàng hoá của 1km cầu bến cảng tăng từ 5,65 triệu tấn/km/năm lên 6,141 triệu tấn/km/năm.

Chỉ tiêu thứ 2: Tỷ lệ vốn đầu tư thực hiện trở thành tài sản

* Theo số liệu trong "Báo cáo tình hình quyết toán dự án hoàn thành" hàng năm của Bộ Giao thông Vận tải, có thể kết luận tỷ lệ này là rất cao đối với các dự án cảng biển, được thể hiện trong bảng 2.26:

Bảng 2.26: Tỷ lệ vốn đầu tư thực hiện trở thành tài sản của một số dự án cảng biển, giai đoạn 2005 - 2012

TT	Tên dự án	Năm quyết toán	Tổng vốn đầu tư thực hiện (triệu đồng)	Vốn đầu tư trở thành tài sản (triệu đồng)	Tỷ lệ vốn đầu tư thành tài sản (%)	Vốn đầu tư không tính vào giá trị tài sản (triệu đồng)	Tỷ lệ thất thoát, lãng phí (%)
A	B	C	D	E	F=E/D	G	H=G/D
1	Dự án nâng cấp phát triển cảng Cửa Lò	2009	172.665	172.579	99,9	76	0,1
2	Dự án nạo vét luồng tàu vào cảng Chân Mây	2009	15.633	15.535	99,3	98	0,7
3	Một số hạng mục dự án nâng cấp phát triển cảng Nha Trang	2010	71.275	70.983	99,5	292	0,5
4	Đóng mới tàu thay thả phao báo hiệu V64 - Hàng Hải An Bang	2010	48.261	47.879	99,2	382	0,8
5	Dự án cảng Tiên Sa - Đà Nẵng	2011	1.493.703	1.492.414	99,9	1.289	0,1
6	Dự án xây dựng bến số 2 thuộc dự án cảng Vũng Áng - giai đoạn II	2012	530.914	529.002	99,6	1.912	0,4
7	Dự án khu chuyên tải Bến Gót - Lạch Huyện (Hải Phòng) giai đoạn I	2012	24.901	24.885	99,9	16	0,1

Nguồn: Báo cáo tình hình quyết toán dự án hoàn thành hàng năm - Bộ Giao thông Vận tải [5]

Sở dĩ luận án đưa ra con số tính toán và kết luận "tỷ lệ vốn đầu tư trở thành

tài sản" của các dự án cảng biển là cao, tỷ lệ vốn đầu tư thất thoát lãng phí nhỏ vì 4 lý do sau:

Thứ nhất, trong các Báo cáo tình hình quyết toán dự án hoàn thành của Cục Hàng hải, chi phí "*Xuất toán*" của dự án cảng biển là rất nhỏ. Chi phí xuất toán là chênh lệch giữa tổng vốn đầu tư đề nghị quyết toán và giá trị quyết toán được phê duyệt. Như vậy là hầu hết lượng vốn đầu tư bỏ vào công trình cảng biển đã được cơ quan kiểm toán công nhận là hợp pháp, hợp lý.

Thứ hai, trong các Báo cáo quyết toán các dự án cảng biển đã hoàn thành, *chi phí đầu tư thiệt hại không tính vào giá trị tài sản hình thành qua đầu tư* hoặc không được nhắc đến (vì đã được phân bổ vào các loại tài sản), hoặc nếu có thì rất nhỏ. Thực ra các dự án cảng biển chịu ảnh hưởng nhiều của điều kiện tự nhiên nên chi phí thiệt hại do thiên tai là có, nhưng nhiều trường hợp đã được bên bảo hiểm chi trả. Chi phí duyệt bỏ (chi phí thiệt hại do thực hiện các khối lượng công việc phải hủy bỏ theo quyết định của cấp có thẩm quyền) là có, tuy nhiên chỉ chiếm 1 tỷ trọng nhỏ.

Thứ ba, các quy định về điều chỉnh tổng mức đầu tư tương đối dễ dàng. Trong quá trình triển khai đầu tư xây dựng các dự án cảng biển, tổng mức đầu tư được điều chỉnh nhiều lần, thậm chí có trường hợp tổng mức đầu tư sau điều chỉnh tăng gấp rưỡi, gấp đôi tổng mức đầu tư ban đầu. Do đó đến thời điểm quyết toán vốn đầu tư dự án hoàn thành, vốn đầu tư đã thực hiện thường nhỏ hơn hoặc bằng tổng mức đầu tư (sau điều chỉnh), chỉ một số ít trường hợp dự án cảng biển có vốn đầu tư đã bỏ vào công trình cao hơn tổng mức đầu tư, cao hơn khoảng 5%.

Thứ tư, việc định giá tài sản sau đầu tư của các dự án cảng biển là rất khó chính xác vì nhiều phần công trình đã chìm dưới mặt nước. Việc đánh giá không khách quan vì hầu hết các đơn vị tham gia, từ chủ đầu tư, nhà thầu, tư vấn thiết kế, tư vấn giám sát... đều cùng một Bộ, một tổ chức. Việc đánh giá không được tổ chức thường xuyên.

* Nếu so sánh với các dự án ĐTPT đường bộ, đường sắt, hàng không trong ngành Giao thông Vận tải thì tỷ lệ vốn đầu tư tạo thành tài sản của các dự án cảng biển là lớn nhất: 99%, bằng với các dự án hàng không. Tỷ lệ vốn đầu tư *không* tạo thành tài sản của các dự án cảng biển chỉ gần 1%, trong khi đó tỷ lệ này ở các dự án đường bộ phổ biến ở mức 3%, ở các dự án đường sắt là 2% (tính toán theo báo cáo

của Bộ Giao thông Vận tải).

* Nếu so sánh giữa vốn đầu tư đã thực hiện với tổng mức đầu tư ban đầu được phê duyệt khi ra quyết định đầu tư, trong nhiều dự án cảng biển có sự chênh lệch rất lớn, được thể hiện ở bảng 2.27:

Bảng 2.27: Chi phí đầu tư của một số dự án cảng biển

Đơn vị: Tỷ đồng

STT	Tên dự án	Năm quyết định đầu tư	Tổng mức đầu tư ban đầu	Vốn đầu tư đã thực hiện (cuối năm 2011)	Vốn đầu tư tăng thêm so với tổng mức đầu tư	Ghi chú
1	Dự án cảng Sài Gòn - Hiệp Phước	2008	2.735,3	4.449	1.713,7	Đầu tư thêm thiết bị
2	Dự án khu cảng tổng hợp Tân Cảng (Hải Phòng), giai đoạn I	2005	598,7	1.493	895	Đầu tư thêm thiết bị

Nguồn: Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam

Phần vốn đầu tư tăng thêm so với tổng mức đầu tư ban đầu được lý giải là do kế hoạch đầu tư có sự thay đổi, do đầu tư thêm thiết bị (chỉ một cầu trục giàn RTG đã có giá đến 138 tỷ đồng), do thời gian đầu tư kéo dài dẫn đến nhiều khối lượng công việc và chi phí phát sinh khiến tổng vốn thực hiện tăng cao. Tuy nhiên không thể coi khối lượng phát sinh là sai phạm để thất thoát lãng phí.

* Trên đây là tỷ lệ vốn đầu tư tạo thành tài sản được tính khi các dự án cảng biển đã hoàn thành bàn giao đưa vào sử dụng. Nếu tính tỷ lệ vốn đầu tư tạo thành tài sản cho từng năm của quá trình đầu tư, sẽ biết được trong số vốn đầu tư bỏ ra trong năm thì bao nhiêu % vốn đã tạo thành tài sản tăng thêm trong năm đó, bao nhiêu % vốn đang ở giai đoạn dở dang cuối kỳ. Nhờ đó biết được dự án được thi công dứt điểm hay dần trải. Tỷ lệ vốn đầu tư trở thành tài sản tính cho từng năm ở các dự án cảng biển dao động từ 50% đến 100%. Tỷ lệ này ở cảng Quốc tế Sài Gòn - SSA (Bà Rịa - Vũng Tàu) là 72%, cảng Quốc tế Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu) là 68,7%, cảng Cát Lái (thuộc Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn) là 100%. Như vậy các cảng cổ phần và cảng có vốn đầu tư nước ngoài được thi công dứt điểm hơn các dự án sử

dụng vốn nhà nước.

* Các chỉ tiêu trên được tính theo báo cáo chính thức của các cơ quan quản lý nhà nước và của các doanh nghiệp cảng, đã phản ánh được phần nào hiệu quả sử dụng vốn đầu tư vào hệ thống cảng biển Việt Nam thời gian qua. Tuy nhiên theo khảo sát thực tế của tác giả, nếu tính đến việc lãng phí vốn đầu tư do kéo dài thời gian xây dựng thì tỷ lệ vốn đầu tư trở thành tài sản không được cao như vậy, và tỷ lệ này ở các dự án cảng biển sử dụng vốn nhà nước là thấp hơn ở các dự án không sử dụng vốn nhà nước. Đơn cử như đối với cảng container, trong tổng năng lực thông qua trên 16 triệu TEU/năm của các cảng container Việt Nam vào cuối năm 2011, phần vốn đầu tư nước ngoài chiếm khoảng 45% trong khi quyền quản lý khai thác chiếm hơn 56% tổng năng lực cảng container của Việt Nam [46]. Qua đó cho thấy 1 đồng vốn đầu tư nước ngoài tạo ra năng lực cảng biển cao hơn, tức là đầu tư tiết kiệm hiệu quả hơn các dự án sử dụng vốn nhà nước. Tỷ lệ vốn đầu tư trở thành tài sản ở các dự án sử dụng vốn nhà nước thấp hơn là vì những lý do sau:

Thứ nhất, do thiếu vốn. Nhiều dự án sử dụng vốn nhà nước chưa cân đối được nguồn vốn đã cho triển khai xây dựng công trình, dẫn đến thiếu vốn làm kéo dài tiến độ thi công, từ đó làm chi phí tăng do trượt giá, khối lượng phát sinh (ví dụ do thời gian từ khi khảo sát đến khi thi công kéo dài nên kết cấu địa chất dưới biển có thể thay đổi phải điều chỉnh thiết kế), chi phí trả lãi ngân hàng tăng, chi phí quản lý tăng... Trong khi đó các dự án tư nhân và dự án FDI luôn đảm bảo tiến độ bỏ vốn và việc thanh toán tiền rất rõ ràng, không mang nặng tính chửa quyền như ở các dự án nhà nước.

Thứ hai, do chọn nhà thầu và giám sát thi công không chặt chẽ. Một số dự án nhà nước đã chọn nhà thầu không đúng yêu cầu, trình độ quản lý kỹ thuật non kém với trào lưu "đại hạ giá". Tư vấn giám sát các công trình nhà nước không đủ phương tiện lại chỉ được trả lương thấp theo quy định của nhà nước nên không nghiêm khắc được với các nhà thầu thi công, nên hay xảy ra tình trạng thông cảm, vị nể, dễ dãi, bỏ qua nhiều sai sót, nghiệm thu dễ dàng. Trong khi đó các dự án FDI và dự án tư nhân thường mời tư vấn nước ngoài giám sát thi công hoặc thuê người thân cận, có trách nhiệm để giám sát. Những tư vấn này có đủ trang thiết bị, đủ năng lực, lương của họ cao nên bên thi công khó mua chuộc được họ. Chính vì thế

các công trình của dự án FDI và dự án có vốn tư nhân ít thất thoát lãng phí, chất lượng đảm bảo.

Thứ ba, do quyết định ban hành trong quản lý dự án và tính thực thi các quyết định còn mang tính hình thức, đối phó dẫn đến kéo dài thời gian thi công. Đối với các chủ đầu tư dự án nhà nước, quyết định trong nhiều trường hợp chỉ để đúng thủ tục, đúng luật là chính, còn chưa biết đến sau này thế nào, có thực thi được không. Trong khi đó, với các chủ đầu tư của dự án tư nhân, quyết định là để thực hiện được ngay hoặc quyết định mang tính tháo gỡ để thực hiện gấp.

Thứ tư, quyết định đầu tư sai do thiếu cơ sở khoa học, do không chịu nghe ý kiến phản biện, dẫn đến phải tốn chi phí phá đi làm lại. Trường hợp này là có nhưng không nhiều, trong các dự án cảng biển. Những trường hợp này cũng rất khó xử lý, quy kết xem ai phải chịu trách nhiệm về những lãng phí này vì đối với các dự án nhà nước, chủ trương đầu tư là chủ trương của tập thể.

Chỉ tiêu 3: Hệ số khai thác cảng

Hệ số này phản ánh rõ nét nhất kết quả đầu tư phát triển cảng biển có thực sự phát huy tác dụng trong nền kinh tế hay không? Hay nói cách khác, hoạt động đầu tư phát triển cảng biển có đem lại những tài sản cố định thực sự cần thiết đối với nền kinh tế hay không? Đầu tư có đúng hướng và có hiệu quả không?

Bảng 2.28: Hệ số khai thác cảng của hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2005 - 2011

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	Sản lượng hàng hoá qua cảng thực tế	Triệu tấn	138,5	154,5	181,1	196,6	251,2	259,2	286
2	Sản lượng hàng hoá qua cảng theo thiết kế ban đầu	Triệu tấn	191	214	227	236	262	280	304
3=1/2	Hệ số khai thác cảng	%	72,5	72	79,7	83,3	95,8	92,6	94

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam

Bảng 2.28 cho thấy, các cảng biển trong cả nước sau khi xây dựng xong đưa vào sử dụng đã thu hút được lượng hàng hoá thông qua đạt 72% - 94% công suất thiết kế. Như vậy các cảng đã phát huy tác dụng tương đối tốt và đầu tư đúng hướng. Tuy nhiên con số này có thể không phản ánh chính xác thực tế vì sẽ có cảng

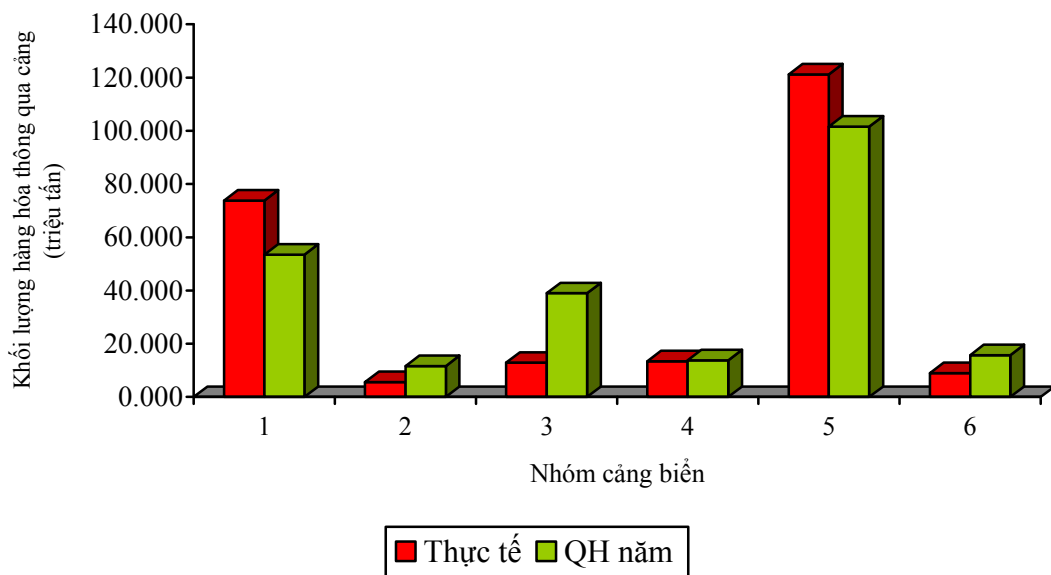
hoạt động vượt công suất thiết kế, có cảng chỉ sử dụng một phần nhỏ công suất thiết kế nên rất cần tính hệ số khai thác cảng cho từng nhóm cảng biển.

Bảng 2.29: Hệ số khai thác cảng biển tính cho từng nhóm cảng biển Việt Nam

Đơn vị: %

Nhóm cảng biển	Hệ số khai thác cảng
Nhóm 1: nhóm cảng biển phía Bắc	138
Nhóm 2: nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ	48,6
Nhóm 3: nhóm cảng biển Trung Trung Bộ	33
Nhóm 4: nhóm cảng biển Nam Trung Bộ	97,5
Nhóm 5: nhóm cảng biển TP. HCM - Đồng Nai - Bà Rịa Vũng Tàu	119,3
Nhóm 6: nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long và các đảo Tây Nam	53,35

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam



Biểu đồ 2.2: Công suất thực tế và quy hoạch theo nhóm cảng biển

Nguồn: Tác giả tính dựa trên số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam

Số liệu ở bảng 2.29 cho thấy, các cảng biển nhóm 1 và nhóm 4, nhóm 5 đã hoạt động tương đối hiệu quả. Nhóm 1 đã hoạt động vượt quá công suất dự báo, nhóm 4 và nhóm 5 hoạt động xấp xỉ với công suất dự báo. Tuy nhiên nhóm 2, nhóm 3 và nhóm 6, hệ số khai thác cảng quá thấp. Điều đó chứng tỏ vốn đầu tư vào cảng

biển chưa phát huy hết tác dụng, còn tình trạng cảng xây dựng xong chờ hàng.

* *Nhóm 1 (Nhóm cảng biển phía Bắc)*: Hệ số khai thác từng cảng của nhóm 1 được trình bày trong phụ lục 2.10. Trong đó cảng Quảng Ninh và cảng Đoạn Xá luôn đạt 146% công suất thiết kế, cảng Hải Phòng đạt 119% công suất thiết kế...[96]. Các cảng này sử dụng hiệu quả do có thuận lợi là những cảng lâu đời nên luôn có 1 lượng khách quen rất lớn, hơn nữa cảng nằm giữa khu vực kinh tế trọng điểm của cả nước nên luôn thu hút được lượng hàng lớn. Cảng Mũi Chùa cũng như các cảng địa phương khác của nhóm 1 đã không phát triển đủ theo quy hoạch. Quá trình sử dụng còn có trường hợp không đúng mục đích như cảng Diêm Điền, Hải Thịnh lại trở thành nơi khai thác đóng mới, sửa chữa tàu (thuộc Vinashin) mà không tiếp nhận hàng như dự kiến. Dù sao cũng có thể đánh giá nhóm 1 sử dụng tương đối tốt vốn đầu tư phát triển cảng biển.

* *Nhóm 2 (Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ)*: Hệ số khai thác từng cảng được thể hiện ở phụ lục 2.10. Ngoài trừ cảng Nghi Sơn (cảng loại I) đã sử dụng 103% công suất thiết kế, các cảng còn lại chỉ hoạt động từ 25% - 50% công suất thiết kế. Ngay cả cảng loại I như Cửa Lò, Vũng Áng được tập trung đầu tư nhưng sử dụng không hiệu quả. Các cảng còn lại là Lệ Môn, Bến Thủy, Xuân Hải là những cảng địa phương thì hầu hết đã xuống cấp từ lâu, tiến độ xây dựng còn chậm trễ, đầu tư vốn nhỏ giọt. Nói chung, hiệu quả đầu tư vốn tại nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ là không hiệu quả, còn lãng phí, dàn trải.

* *Nhóm 3 (Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ)*:

Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ mặc dù có ưu thế là điều kiện tự nhiên hết sức phù hợp cho việc xây dựng cảng biển, nhưng là nhóm có hệ số khai thác cảng biển thấp nhất trong toàn quốc (phụ lục 2.10). Ngoài trừ cảng Đà Nẵng hoạt động đạt 89% công suất thiết kế [96] và một số ít bến cảng sử dụng 50% - 65% công suất thiết kế, còn lại nhiều bến cảng xây dựng xong không có hàng, nên hệ số khai thác cảng dưới 10% công suất thiết kế. Thực tế là tiến độ xây dựng tại các cảng biển nhóm 3 không bị chậm trễ nhưng nhiều cảng xây dựng xong rất ít hoạt động do đầu tư không đồng bộ giữa cảng với nguồn hàng. Ví dụ như cảng Gemandepet Dung Quất được trang bị thiết bị hiện đại với công suất lớn, nhưng chỉ hoạt động có 5% công suất thiết kế trong 1 thời gian dài do tiến độ xây dựng nhà máy lọc dầu Dung

Quất thực hiện chậm. Đánh giá chung cho nhóm cảng biển Trung Trung Bộ là đầu tư chưa đúng hướng, chưa đúng thời điểm với tâm lý đi trước đón đầu và do đó ứ đọng vốn, gây nên sự lãng phí lớn.

** Nhóm 4 (Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ):*

Các cảng biển trong nhóm 4 được sử dụng khá hiệu quả với hệ số khai thác cảng cao trong hầu hết các cảng thành viên (phụ lục 2.10). Cảng Cam Ranh hoạt động 140% công suất thiết kế, cảng Nha Trang hoạt động 162% công suất thiết kế [96], các cảng còn lại đều sử dụng đạt 50% - 90% công suất thiết kế. Có được thành tích này một phần do đầu tư đúng hướng, tính sát nhu cầu, một phần do mạng lưới đường bộ kết nối các bến về cơ bản đủ đáp ứng lượng hàng thông qua. Tuy nhiên, các cảng nhóm 4 chủ yếu là hàng tổng hợp nội địa phục vụ trực tiếp phát triển kinh tế xã hội của các tỉnh thành khu vực Nam Trung Bộ, hàng hóa chuyên dùng container chiếm tỷ trọng rất thấp nên chưa thực sự hình thành các khu hậu cần cảng. Một đặc điểm nữa của nhóm cảng số 4 là tình trạng thực hiện đầu tư, nâng cấp 1 số bến cảng còn chậm trễ và kéo dài, do chủ đầu tư chưa tích cực, kém chủ động trong công tác huy động các nguồn vốn. Đánh giá hiệu quả đầu tư cảng biển nhóm 4 là đầu tư đúng hướng và bước đầu có hiệu quả.

** Nhóm 5 (Nhóm cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh - Đồng Nai - Bà Rịa - Vũng Tàu):* Hệ số khai thác cảng của nhóm cảng Thành phố Hồ Chí Minh: 257%; Nhóm cảng Cảng Bà Rịa - Vũng Tàu: 65,47%; Nhóm cảng Đồng Nai và cảng Bình Dương: 23,8% [17].

Các cảng biển khu vực TP. Hồ Chí Minh đầu tư không nhiều do có chủ trương di dời một số bến cảng ra khỏi thành phố Hồ Chí Minh. Nhưng nhờ có vị trí địa lý hết sức thuận lợi, nằm ở trung tâm phát triển kinh tế nên hàng hoá mọi nơi vẫn đổ về cảng khu vực TP. Hồ Chí Minh. Điều này đem lại hiệu quả rất lớn cho đầu tư cảng biển nhưng dẫn đến hậu quả là hàng thường xuyên ách tắc, giao thông thành phố Hồ Chí Minh bị tắc nghẽn thường xuyên.

Các cảng biển khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu được đầu tư rất lớn, đặc biệt là các cảng container hiện đại. Trong 6 năm từ 8 bến cảng hoạt động thì đến nay đã có 24 bến cảng đang khai thác. Nhưng do đầu tư không đồng bộ, mạng cơ sở hạ tầng giao thông kết nối cảng và hệ thống luồng tàu đều được đầu tư chậm so với tốc độ

đầu tư các cảng đã làm tách rời cảng với các khu công nghiệp và các tuyến phát triển. Tuy nhiên, từ năm 2011 đã có sự chuyển dịch mạnh mẽ sản lượng hàng hoá ra khỏi cảng biển khu vực TP. Hồ Chí Minh để đến cảng biển khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu do Bà Rịa - Vũng Tàu có sự ra đời của nhiều cảng nước sâu có thể tiếp nhận tàu trọng tải lớn trực tiếp đi Bắc Mỹ và Châu Âu.

Các cảng tại Đồng Nai, Bình Dương có hệ số khai thác cảng rất thấp do sự không đồng bộ trong quá trình lập quy hoạch của các ngành khác nhau dẫn đến sự chồng lấn giữa các quy hoạch, gây khó khăn cho các cảng khi đi vào hoạt động.

Đánh giá chung là đầu tư xây dựng cảng tại nhóm 5 là đúng hướng, tuy nhiên hiệu quả chưa cao.

** Nhóm 6 (Nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long):*

Nhóm 6 nếu chỉ tính lượng hàng thông thường qua cảng thì chỉ đạt 53,35% công suất thiết kế, nhưng nếu tính cả khối lượng lớn cát xuất khẩu (chiếm tới 63,28% tổng lượng hàng thông qua cảng) thì các cảng biển nhóm 6 đã hoạt động vượt công suất dự kiến, khai thác 146% công suất thiết kế (phụ lục 2.10). Trong đó tại cảng Cần Thơ, hệ số khai thác cảng là 82% [96], các cảng khác hệ số khai thác cảng thấp hơn nhiều bởi hạn chế lớn nhất đối với hoạt động phát triển cảng biển ở đồng bằng sông Cửu Long là trở ngại của các bãi cạn cửa sông trên luồng vào cảng. Việc cải tạo các luồng cửa sông chậm được triển khai và cực kỳ tốn kém. Hiệu quả đầu tư không cao ở hệ thống cảng biển nhóm 6 đặt ra vấn đề về hướng đầu tư cần xem xét lại. Có nên bỏ rất nhiều tiền để cải tạo luồng vào cảng tương xứng với quy mô các bến cảng đã xây dựng, hay nên đổ tiền vào xây dựng mạng lưới giao thông đường bộ thật tốt để nối đồng bằng sông Cửu Long với các cảng biển nhóm 5, hay nên xây dựng cảng tiến ra biển.

Nhìn lại chỉ tiêu hệ số khai thác cảng của cả hệ thống cảng biển Việt Nam, có rất nhiều cảng được đầu tư nhưng rất ít hoạt động. *Nhóm 1* có cảng Vạn Hoa, Mũi Chùa; *Nhóm 2* có bến Cửa Hội, Bến Thủy (thuộc cảng Nghệ An), Bến Xuân Hải và nhiều bến vệ tinh khác (thuộc cảng Sơn Dương - Vũng Áng); *Nhóm 3* có bến Sông Gianh, Nhật Lệ (thuộc cảng Quảng Bình), bến Thuận An (thuộc cảng Thừa Thiên Huế); *Nhóm 4* có cảng Cà Ná, bến Phú Quý (thuộc cảng Kê Gà); *Nhóm 6* có bến Hòn Chông (thuộc cảng Kiên Giang) [12]. Đây là một sự lãng phí rất lớn trong

ĐTPT cảng biển vì đầu tư cảng biển có hiệu quả có thể hiểu là đầu tư để các cảng biển phát huy tốt nhất các chức năng của nó. Mặt khác hệ số khai thác cảng cũng cho thấy hoạt động ĐTPT cảng biển thời gian qua mới chỉ đáp ứng được 75% nhu cầu của nhóm cảng biển phía Bắc và 85% nhu cầu của nhóm cảng biển phía Nam, do đó cần phải đầu tư nhiều hơn nữa.

Chỉ tiêu 4: Tăng khối lượng hàng hoá vận chuyển và thúc đẩy xuất khẩu

a. Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào tăng khối lượng hàng hoá vận chuyển

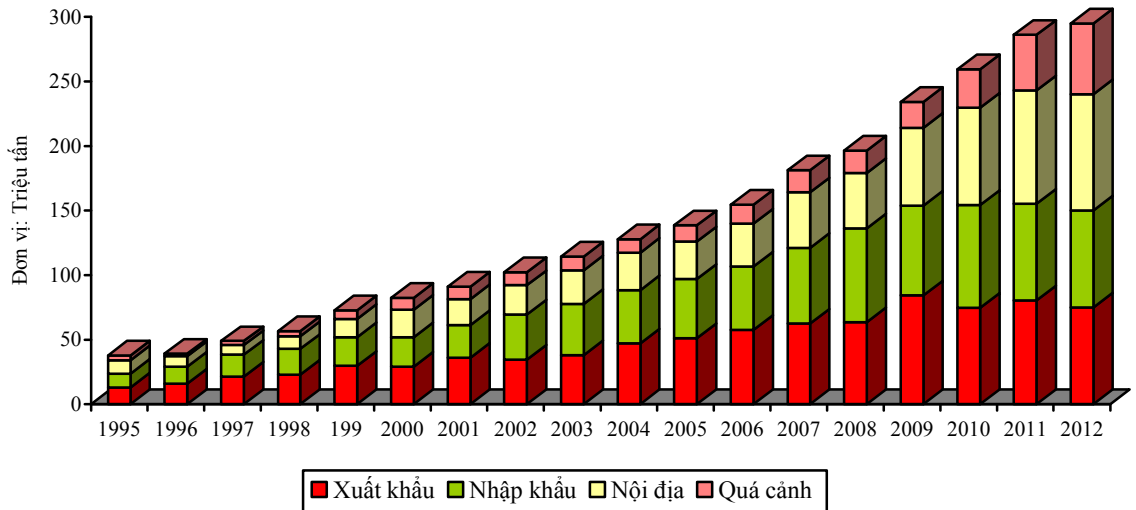
Mối quan hệ giữa đầu tư phát triển cảng biển và lượng hàng hoá vận chuyển tăng thêm được thể hiện ở bảng 2.30:

Bảng 2.30: Khối lượng hàng hoá thực tế qua cảng tăng thêm tính trung bình trên 1 nghìn tỷ đồng vốn đầu tư (giá cố định 1994), giai đoạn 2005 - 2011

Chỉ tiêu	Đơn vị	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Bình quân
1. Hàng hoá thực tế qua hệ thống cảng Việt Nam (A)	Triệu tấn	138,5	154,5	181,1	196,6	251,2	259,2	286	209,5
2. Hàng hoá thực tế qua cảng tăng thêm (B)	Triệu tấn	-	16	26,6	15,5	54,6	8	26,8	22,6
3. Tổng vốn ĐTPT cảng biển (C)	Nghìn tỷ đồng	2,5	2,591	2,699	2,712	4,463	3,769	2,65	3,054
4. Khối lượng hàng hoá qua cảng tăng thêm/ 1 nghìn tỷ đồng VĐT cảng biển (D=B/C)	Triệu tấn/1 nghìn tỷ đồng	-	6,1	9,85	5,7	12,2	2,1	10,1	7,4

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Vụ Kết cấu Hạ tầng - Bộ Kế hoạch Đầu tư

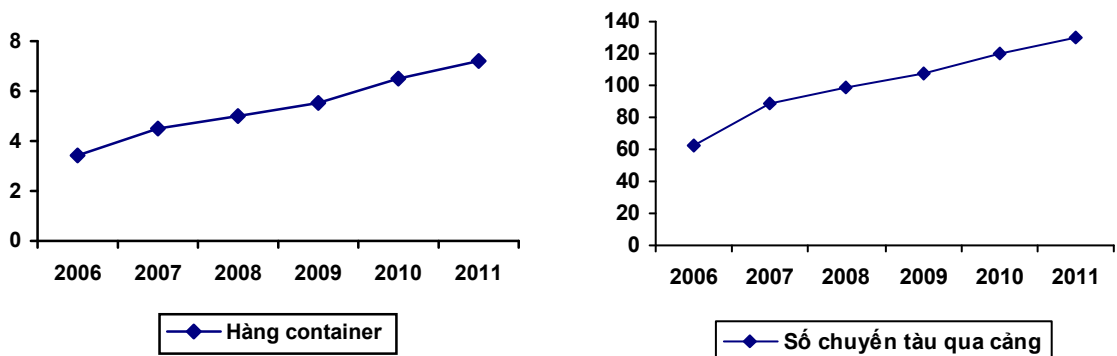
Bảng 2.30 cho thấy, cứ 1 nghìn tỷ đồng vốn đầu tư vào cảng biển đã tạo ra cơ sở vật chất để đón nhận lượng hàng hoá qua cảng ngày càng nhiều hơn, trung bình khoảng 7,4 triệu tấn hàng (trừ năm 2008 và năm 2010 có giảm do suy thoái kinh tế toàn cầu). Hoạt động đầu tư cảng biển đã tạo nên sự tăng trưởng mạnh mẽ về năng lực bốc xếp hàng hoá tại cảng, khả năng chứa hàng và đóng gói hàng, thu hút tàu vận chuyển hành khách và hàng hoá phục vụ cho sản xuất trong nước và hoạt động xuất nhập khẩu. Nhờ đó, tổng lượng hàng hoá thông qua cảng tăng nhanh chóng trong suốt 15 năm qua, được thể hiện qua biểu đồ 2.3 và phụ lục 2.11:



Biểu đồ 2.3: Khối lượng hàng hóa qua hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 1995 - 2012

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

Trong tổng khối lượng hàng hoá thông qua cảng biển Việt Nam, hàng container luôn chiếm tỷ trọng từ 24% - 28% và tăng gấp đôi từ 3,2 triệu TEU năm 2006 lên 7,2 triệu TEU năm 2011. Số lượt tàu qua hệ thống cảng biển Việt Nam cũng tăng gấp đôi trong vòng 6 năm, từ 62 nghìn chuyến tàu năm 2006 tăng lên 130 nghìn chuyến tàu năm 2011, được thể hiện trên biểu đồ 2.4.



Biểu đồ 2.4. Sản lượng container và số chuyến tàu qua hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2006 - 2011

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

Chỉ tiêu trên cho thấy hoạt động ĐTPT cảng biển có vị trí quan trọng góp phần thúc đẩy nền kinh tế phát triển, đặc biệt trong hoạt động xuất nhập khẩu, 80%

- 90% khối lượng hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam là qua cảng biển.

b. Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào gia tăng độ mở của nền kinh tế

Trong giai đoạn 2005 - 2011, việc tăng cường đầu tư cho hệ thống cảng biển Việt Nam đã ảnh hưởng tốt tới sức cạnh tranh của lượng hàng hoá Việt Nam (chẳng hạn làm giảm chi phí vận chuyển do vận tải đường biển), từ đó làm tăng kim ngạch xuất khẩu, tăng độ mở của nền kinh tế. Tuy nhiên việc đánh giá chính xác đóng góp của hoạt động ĐTPT cảng biển vào gia tăng độ mở của nền kinh tế là rất khó. Dựa trên các số liệu về tổng vốn ĐTPT cảng biển; tỷ lệ đóng góp của ĐTPT cảng biển vào tăng trưởng GDP của nền kinh tế (ước tính); dựa vào giá trị xuất khẩu của cả nước và tỷ lệ 80% hàng xuất khẩu được vận chuyển qua cảng biển; tỷ lệ hàng xuất khẩu chiếm 32,8% tổng khối lượng hàng qua cảng biển (bao gồm cả xuất khẩu, nhập khẩu, quá cảnh, nội địa), luận án ước tính tỷ lệ đóng góp của đầu tư phát triển cảng biển vào gia tăng độ mở của nền kinh tế trong bảng 2.31.

Bảng 2.31: Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào gia tăng độ mở của nền kinh tế, giai đoạn 2005 - 2011

Đơn vị: %

Chi tiêu	Năm							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Bình quân
1. Độ mở toàn nền kinh tế (xuất khẩu/ GDP)	61,26	65,54	68,8	68,8	62,66	69,24	80,67	68,13
2. Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào độ mở của nền kinh tế	0,008	0,0079	0,0076	0,0065	0,007	0,0075	0,0051	0,007

Nguồn: Xử lý của tác giả theo số liệu Tổng cục Thống kê và Cục Hàng hải Việt Nam

Chỉ tiêu trên cho thấy, nếu như độ mở của nền kinh tế là 68,13%/năm (tính trung bình giai đoạn 2005 - 2011) thì trong đó hoạt động đầu tư phát triển cảng biển tạo nên 0,007%, còn lại 68,123% ($68,13\% - 0,007\% = 68,123\%$) là do các doanh nghiệp xuất khẩu và nhiều nhân tố khác của nền kinh tế tạo nên. Cần lưu ý là tỷ lệ 0,007% độ mở của nền kinh tế không phải do dịch vụ cảng biển tạo nên, mà chỉ là phần đầu tư cảng biển đóng góp mỗi năm.

c. Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào thúc đẩy giao thương hàng hoá

Hoạt động ĐTPT đã hình thành nên mạng lưới cảng biển phân bố trên cả nước thuận lợi, nên hiện đã có trên 60 hãng tàu biển có tên tuổi quốc tế đang khai

thác các tuyến vận tải kết nối Việt Nam với toàn cầu. Những yếu tố trên đã góp phần không nhỏ để Việt Nam mở rộng mạng lưới thương mại. Đến nay Việt Nam đã có quan hệ thương mại với gần 200 nước trên thế giới [68]. Tổng kim ngạch xuất nhập khẩu cả nước tăng bình quân 21%/năm ngay cả khi có suy thoái toàn cầu (ngoại trừ năm 2009) và đạt đến con số 200 tỷ USD năm 2011, trong đó 80% hàng xuất nhập khẩu vận chuyển thông qua cảng biển. Với một nền kinh tế đang hội nhập, kim ngạch xuất khẩu tăng trưởng với tốc độ cao, hệ thống cảng biển Việt Nam đang ngày càng khẳng định vai trò xương sống cho sự phát triển thương mại của đất nước, thúc đẩy giao thương hàng hoá với các nước trên thế giới.

Chỉ tiêu 5: Giảm chi phí vận chuyển và thời gian vận chuyển

Đối với hàng hoá trong nước:

Cảng biển là nền tảng cho vận tải biển phát triển. Vận tải biển có ưu thế hơn so với vận tải đường bộ và đường sắt bởi không chỉ cước phí thấp mà còn có những chi phí khác thấp hơn như chi phí giải phóng mặt bằng (khi xây dựng cảng biển) và khí thải nhà kính (khi vận hành các tàu biển).

So sánh chi phí vận chuyển 1 container 20 feet, trọng tải 23MT từ thành phố Hồ Chí Minh tới Hà Nội trên cơ sở vận tải từ cửa tới cửa, bằng 3 phương thức vận tải: đường biển, đường bộ, đường sắt được thể hiện ở bảng 2.32.

Bảng 2.32: So sánh chi phí vận tải nội địa

Dịch vụ vận tải	Tuyến	Phương thức vận tải	Chi phí (USD)	Thời gian (ngày)
Vận tải đường biển kết hợp với đường bộ (Hà Nội/ TP.HCM)	Cửa Hà Nội - bãi container Hải Phòng	Đ.bộ	120	
	Bãi container Hải Phòng - bãi container TP. HCM	Đ.biển	200	
	Bãi container TP. HCM - cửa TP. HCM	Đ.bộ	120	
	Tổng		440	6
Vận tải bằng đường bộ	Cửa Hà Nội - cửa TP. HCM	Đ.bộ	600	4
Vận tải đường bộ kết hợp với đường sắt	Cửa Hà Nội - ga Yên Viên hoặc Giáp Bát	Đ.bộ	100	
	Ga Yên Viên hoặc Giáp Bát - Ga Sài Gòn	Đ.sắt	300	
	Ga Sài Gòn - cửa TP.HCM	Đ.bộ	120	
	Tổng		520	7

Nguồn: Đoàn nghiên cứu VITRANSS 2 - Bộ Giao thông Vận tải thực hiện [20]

Bảng 2.32 cho thấy, vận chuyển bằng đường biển có chi phí thấp nhất và đặc biệt thích hợp khi vận chuyển khối lượng lớn mà không yêu cầu tần suất cao hoặc thời gian giao nhận nhanh. Chính vì vậy mà hiện nay, trên hành lang vận tải Bắc - Nam, tỷ phần đảm nhận phương thức vận tải biển chiếm tới 50% tổng nhu cầu vận tải hàng hoá. Như vậy, hệ thống cảng biển Việt Nam đã góp phần to lớn giảm chi phí vận chuyển cho hàng hoá nội địa.

Đối với hàng hoá xuất nhập khẩu:

Trong giai đoạn hiện nay, chính sách kinh tế của Chính phủ là tăng trưởng kinh tế dựa vào công nghiệp hoá mà trước mắt sức cạnh tranh của Việt Nam sẽ phụ thuộc vào các ngành chế tạo có chi phí thấp. Tuy nhiên Việt Nam chưa phát triển được mạng lưới công nghiệp hỗ trợ để cung cấp nguyên vật liệu cho các ngành công nghiệp chế tạo nên Việt Nam phụ thuộc vào việc nhập khẩu nguyên vật liệu phục vụ các ngành sản xuất trong nước. Do hầu hết các sản phẩm xuất nhập khẩu của Việt Nam đều được vận chuyển bằng đường biển nên chi phí vận chuyển bằng đường biển sẽ quyết định rất lớn đến sức cạnh tranh của các sản phẩm Việt Nam. Thế nhưng hệ thống cảng biển của Việt Nam hiện nay thiếu các cảng nước sâu cho tàu có trọng tải 40.000 tấn cập cảng, nên hàng hoá xuất khẩu của Việt Nam được chuyển qua các cảng Singapore, Hồng Kông rồi mới đưa lên các tàu lớn để đi xa hoặc hàng nhập khẩu từ nước ngoài phải qua Singapore, Hồng Kông rồi mới chuyển sang tàu nhỏ để về Việt Nam. Theo tính toán của các chuyên gia, vận tải và bốc xếp trung chuyển làm cho chi phí vận tải tăng thêm tới 28%, mất đi những lợi thế so sánh. Nếu tình trạng này kéo dài sẽ khiến nền kinh tế Việt Nam tổn thất gần 1,5 tỷ USD mỗi năm. Từ năm 2009 đến nay, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải sau khi được đầu tư đưa vào khai thác đã mở được nhiều tuyến đường biển trực tiếp từ Việt Nam đi Mỹ, EU, tiết kiệm được phần lớn chi phí đường biển cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và nền kinh tế. Việc cụm cảng nước sâu Cái Mép có thể tiếp nhận những tàu container lớn còn cho phép các tàu rút ngắn thời gian từ 7 - 10 ngày nếu từ Việt Nam trực tiếp đi Mỹ, rủi ro trong vận chuyển và giao hàng cũng giảm xuống. Nhờ đó mà chuỗi cung ứng hàng hóa từ Việt nam đi Mỹ hay nhiều nước khác đã thay đổi đáng kể vì với hành trình thời gian ngắn, chạy trực tiếp mà không qua trung chuyển cũng giúp nhà xuất khẩu Việt Nam có thêm cơ hội kinh doanh. Bởi các nhà nhập

khẩu thường ưu ái đặt hàng từ những nơi cung cấp bằng đường tàu biển vận chuyển trực tiếp hơn là gián tiếp.

Cảng Vân Phong được xây dựng dù mới đưa vào sử dụng 1 phần nhỏ, nhưng đã đem lại những lợi ích to lớn. Những năm trước đây, mỗi năm Việt Nam phải nhập gần 10 triệu tấn dầu thành phẩm và do chưa có cảng tiếp nhận được tàu chở dầu có trọng tải 100.000 DWT nên các tàu phải chờ tại Singapore, sau đó các tàu chở dầu nhỏ của Việt Nam phải chạy rỗng tới Singapore để nhận hàng. Từ tháng 5/2002 đến nay, cảng Vân Phong tiếp nhận hàng triệu tấn dầu mỗi năm, trực tiếp từ các tàu lớn mà không cần trung chuyển qua Singapore, nên đã tiết kiệm cho nền kinh tế hàng nghìn tỷ đồng mỗi năm.

Như vậy, việc đầu tư xây dựng các cảng biển nước sâu có khả năng tiếp nhận tàu trọng tải lớn đang trở thành nhiệm vụ cấp bách để giảm chi phí và thời gian vận chuyển, từ đó giảm giá thành sản phẩm, tăng sức cạnh tranh của hàng hoá Việt Nam trên trường quốc tế, tiết kiệm chi phí cho các doanh nghiệp và tăng thu cho ngân sách nhà nước.

Chỉ tiêu 6: Tạo việc làm và tăng năng suất lao động

a. Tạo việc làm

Đầu tư xây dựng và khai thác cảng biển làm gia tăng đáng kể việc làm cho lực lượng lao động. Đây là hiệu quả vô cùng quan trọng đối với một quốc gia như Việt Nam hiện nay, dồi dào về lực lượng lao động nhưng tỷ lệ lao động dư thừa tương đối cao (khoảng 5 - 6%). Hoạt động ĐTPT và khai thác cảng biển ở Việt Nam tạo việc làm cho vài trăm ngàn lao động, bao gồm cả lao động giản đơn cũng như công nhân kỹ thuật và cán bộ quản lý có trình độ cao, cả lao động trực tiếp và lao động gián tiếp trong các ngành dịch vụ hàng hải. Trong đó lao động trực tiếp chỉ chiếm một phần nhỏ, còn số đông là việc làm cho lao động gián tiếp ở các lĩnh vực phụ trợ cho cảng biển như vận tải, dịch vụ kho bãi, hậu cần, cơ khí... và việc làm cho các doanh nghiệp xây dựng tham gia xây dựng mới hoặc cải tạo cơ sở hạ tầng cảng biển, kho bãi, giao thông nội cảng... Theo ước tính của tác giả, năm 2012 có khoảng trên 45.000 người đang trực tiếp làm việc tại các cảng biển trong cả nước. Tính riêng Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, đơn vị đang quản lý gần 1/3 chiều dài bến cảng cả nước, giai đoạn 2005 - 2011 số lao động làm việc trong lĩnh vực cảng

biển luôn dao động từ 12.000 người đến 20.000 người/năm (xem phụ lục 2.12), với mức lương từ 3 triệu đồng/tháng đến 10 triệu đồng/tháng tùy theo từng cảng thuộc Tổng công ty. Cảng Sài Gòn, cảng Hải Phòng với quân số chính thức chỉ khoảng 3.500 người nhưng lao động bốc xếp trong các đội bốc xếp tự do rất đông, ngoài ra hàng vạn lao động ở các quận huyện ven biển có việc làm trong lĩnh vực dịch vụ phụ trợ cho cảng.

Trong những năm qua, thực hiện Nghị định số 41/NĐ-CP ngày 11/4/2002 về chính sách đối với lao động dôi dư do sắp xếp lại doanh nghiệp nhà nước, các doanh nghiệp cảng đã tổ chức sắp xếp lại đội ngũ lao động theo hướng gọn nhẹ, tinh giảm biên chế nhiều lao động. Nhưng nhờ có hoạt động ĐTPT cảng biển tạo thêm được nhiều chỗ làm việc mới nên số lao động trong các doanh nghiệp không giảm đi mà tăng lên hàng năm. Đơn cử như cảng Hải Phòng, từ năm 2006 đến năm 2011 đã tạo thêm việc làm cho 1.040 lao động.

Bảng 2.33: Số lao động tăng thêm hàng năm nhờ hoạt động đầu tư phát triển tại cảng Hải Phòng, giai đoạn 2006 - 2011

Đơn vị: Người

Chỉ tiêu \ Năm	Năm					
	2006	2007	2008	2009	2010	2011
1. Tổng số lao động	2.260	2.400	2.600	2.887	3.183	3.543
2. Lao động tăng thêm		140	200	287	296	360

Nguồn: Báo cáo thường niên của Công ty TNHH MTV Cảng Hải Phòng

Khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu), trong tương lai nếu như 55 cảng biển đã được cấp giấy phép đầu tư được hoàn thành đưa vào sử dụng thì sẽ thu hút hơn 5000 cán bộ có trình độ chuyên môn cao của Việt Nam và các nước trên thế giới đến làm việc và sinh sống tại đây, đồng thời sẽ giải quyết được việc làm cho 20.000 lao động trong vùng [72].

b. Đầu tư phát triển cảng biển góp phần làm tăng năng suất lao động tại cảng

Tốc độ tăng vốn đầu tư và cơ cấu đầu tư đã ảnh hưởng nhiều đến năng suất của lao động làm việc tại cảng. Cảng Hải Phòng là một ví dụ, hoạt động ĐTPT cảng biển đã góp phần làm tăng năng suất lao động khoảng 8,4% mỗi năm nhờ hiện đại hoá trang

thiết bị bốc xếp, ứng dụng tin học trong quản lý khai thác cảng (xem phụ lục 2.13).

Bảng 2.34: Tốc độ tăng năng suất lao động tại cảng Hải Phòng, giai đoạn 2006 - 2011

Chỉ tiêu	Đơn vị	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Bình quân
1. Năng suất lao động (theo giá hiện hành)	Triệu đồng/ 1 LĐ	55,3	59,8	70,65	90,3	95,7	97,2	78,15
2. Năng suất lao động (theo giá cố định 1994)	Triệu đồng/ 1 LĐ	33,18	34,79	38,2	47,6	49	48,6	41,89
3. Tốc độ tăng năng suất lao động (theo giá cố định 1994)	%		4,8	9,8	24,6	2,9	-0,008	8,4

Nguồn: Tính toán theo Báo cáo tài chính hàng năm của Công ty TNHH MTV

Cảng Hải Phòng

Tuy nhiên, nếu so sánh chỉ tiêu "vốn đầu tư bình quân cho một lao động" và "năng suất lao động" của các doanh nghiệp cảng biển với cả nước, sẽ thấy tác động của ĐTPT cảng biển trong việc làm tăng năng suất lao động là chưa xứng với tiềm năng. Để đi đến kết luận này, luận án đã nghiên cứu cảng Cát Lái và cảng Hải Phòng, đại diện cho cảng biển hai miền Bắc - Nam, và kết quả nghiên cứu được thể hiện ở bảng 2.35:

Bảng 2.35: So sánh chỉ tiêu "Vốn đầu tư bình quân 1 lao động" và "Năng suất lao động" của các doanh nghiệp cảng so với cả nền kinh tế, giai đoạn 2005 - 2011

Đơn vị: Triệu đồng/lao động/năm (giá hiện hành)

Chỉ tiêu	Cảng Hải Phòng	Cảng Cát Lái	Cả nền kinh tế	Khu vực FDI
1. Vốn đầu tư bình quân cho một lao động	218,7	180	17	128
2. Năng suất lao động tại cảng	78,15	229	40,3	188,6

Nguồn: Tính toán theo báo cáo tài chính hàng năm của Công ty TNHH MTV

Cảng Hải Phòng; Công ty Cổ phần Cát Lái (từ năm thành lập đến nay) và [100]

Bảng 2.35 cho thấy trong khi vốn đầu tư bình quân cho 1 lao động của các doanh nghiệp cảng cao hơn gấp nhiều lần so với cả nền kinh tế và khu vực FDI, thì

năng suất lao động trong các doanh nghiệp cảng cao hơn không nhiều. Điều đó chứng tỏ trong những năm qua chưa thực sự chú trọng đầu tư theo chiều sâu để hiện đại hoá cảng biển. Trong tiến trình hội nhập kinh tế, năng suất lao động là yếu tố quan trọng nhất để cạnh tranh nên rất cần phải điều chỉnh lại cơ cấu đầu tư cảng biển theo hướng đầu tư nhiều hơn cho công nghệ và con người. Bảng 2.35 cũng cho thấy, cảng Cát Lái (công ty cổ phần) đầu tư hiệu quả hơn cảng Hải Phòng (công ty nhà nước) thể hiện vốn đầu tư cho 1 lao động ít hơn nhưng năng suất lao động cao hơn nhiều. Vậy có thể kết luận là hoạt động ĐTPT cảng biển đã tạo được nhiều việc làm, có tác động tốt đến năng suất lao động, tuy nhiên tác động này chưa xứng với lượng vốn đầu tư lớn đã bỏ ra.

Chỉ tiêu 7: Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào tăng trưởng kinh tế

a. Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào ngân sách nhà nước

** Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào NSNN thông qua nộp thuế tăng thêm của các doanh nghiệp cảng*

Về nghĩa vụ, hàng năm các doanh nghiệp cảng biển phải nộp cho ngân sách nhà nước một số tiền lớn thông qua các loại thuế. Tuy nhiên thời gian qua, các doanh nghiệp cảng biển đóng góp cho NSNN không nhiều. Đơn cử như Tổng Công ty Hàng Hải Việt Nam, hàng năm khối cảng của Tổng Công ty Hàng Hải cũng chỉ nộp NSNN trên 100 tỷ đồng (xem phụ lục 2.12). Ngay cả Công ty Cổ phần cảng Cát Lái (thuộc Tổng công ty Tân cảng Sài Gòn) hiện là một trong những doanh nghiệp cảng đầu tư hiệu quả nhất của ngành cảng biển thì năm 2011 toàn bộ các khoản thuế và phí phải nộp cho NSNN như thuế giá trị gia tăng, thuế thu nhập doanh nghiệp, thuế thu nhập cá nhân, tiền thuê đất, các loại thuế và phí phải nộp khác... cũng chỉ là 17,28 tỷ đồng [24].

Việc đóng góp NSNN không nhiều của khối cảng biển có thể vì hai lý do. Thứ nhất, là các doanh nghiệp cảng biển được nhà nước cho hưởng nhiều ưu đãi về thuế: ưu đãi về thuế thu nhập doanh nghiệp theo Thông tư 134/2007/TT-BTC về hướng dẫn thực hiện miễn, giảm thuế thu nhập doanh nghiệp đối với doanh nghiệp thành lập mới từ dự án đầu tư vào lĩnh vực cảng biển, ưu đãi về giảm các loại phí đối với các tàu trọng tải trên 50.000 DWT trở lên theo Thông tư 164/2010/TT-BTC và Thông tư 41/2012/TT-BTC để tạo lực hấp dẫn các hãng vận tải biển Quốc tế đưa

tàu đến làm hàng tại các cảng Việt Nam. *Thứ hai*, là do các doanh nghiệp cảng cạnh tranh nhau để giành khách hàng, nên đua nhau hạ giá cước, dẫn đến lợi nhuận không cao, nên số tiền nộp thuế cho NSNN không nhiều.

Tình hình nộp ngân sách nhà nước của các doanh nghiệp cảng và tác động của ĐTPT cảng biển đến gia tăng phần đóng góp cho ngân sách nhà nước được thể hiện ở bảng 2.36, với trường hợp điển hình của TCT Hàng hải Việt Nam.

Bảng 2.36: Mức đóng góp ngân sách nhà nước tăng thêm của khối cảng biển thuộc Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, giai đoạn 2006 - 2011

Đơn vị: Tỷ đồng

STT	Chỉ tiêu	Năm					
		2006	2007	2008	2009	2010	2011
1	Nộp ngân sách của cả TCT Hàng hải Việt Nam	555	770	1.262,9	1.180,9	1.190	835,8
2	Nộp ngân sách của khối cảng biển	112,2	123,8	141,4	138,3	183	125,3
3	Nộp ngân sách tăng thêm của khối cảng biển nhờ ĐTPT cảng		11,6	17,6	-3,1	44,7	-57,7

Nguồn: Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam

Bảng 2.36 cho thấy, tác động của ĐTPT cảng biển làm tăng thêm nguồn thu cho ngân sách nhà nước là không nhiều và không ổn định qua các năm (ví dụ như trường hợp của TCT Hàng hải Việt Nam) vì lý do độ trễ thời gian của hoạt động đầu tư. Vốn đầu tư vào cảng biển được chi ra ở năm này, nhưng lại tạo ra tài sản ở những năm sau và khi những tài sản đó phát huy tác dụng, mới đóng góp cho ngân sách nhà nước thông qua các loại thuế, phí. Trong tương lai, khi các doanh nghiệp cảng của Việt Nam đủ khả năng cạnh tranh với các cảng trong khu vực và tạo được môi trường cạnh tranh lành mạnh bằng chất lượng dịch vụ chứ không phải bằng giá cước như hiện nay, thì ngành cảng biển nói chung và hoạt động ĐTPT cảng biển sẽ có thể đóng góp nhiều hơn cho NSNN thông qua các loại thuế, phí. Ví dụ như Tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu với 24 dự án cảng biển đã đi vào hoạt động với trên 21km cầu cảng [42] (chiếm 2/5 tổng chiều dài cầu cảng cả nước), dự kiến sẽ nộp NSNN khoảng 720 tỷ đồng vào năm 2015 từ thuế của các doanh nghiệp cảng biển [72].

* Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào ngân sách nhà nước thông qua thuế xuất nhập khẩu tăng thêm

Đầu tư phát triển cảng biển làm tăng năng lực tiếp nhận hàng hoá xuất nhập khẩu qua cảng và như thế là gián tiếp làm tăng thu thuế xuất nhập khẩu. Từ năm 2005 - 2012, thuế xuất nhập khẩu đối với hàng hoá qua cảng tăng thêm nhanh chóng nhờ sự phát triển mạnh mẽ của hệ thống cảng biển Việt Nam. Cần lưu ý nếu tính đầy đủ thì hàng hoá xuất nhập khẩu qua cảng tăng thêm là nỗ lực trước hết của các doanh nghiệp xuất nhập khẩu, của các cấp các ngành và sau đó mới do ĐTPT cảng biển tạo nên sự lưu thông hàng hoá thuận lợi.

Bảng 2.37: Thuế xuất nhập khẩu tăng thêm nhờ đầu tư phát triển cảng biển

Đơn vị: Tỷ đồng

Chỉ tiêu	Năm							
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Thuế xuất nhập khẩu tăng thêm đối với hàng hoá XNK qua cảng	-	1.203	8.667	17.430	8.176	9.458	47.399	12.160

Nguồn: Tính toán theo "Báo cáo quyết toán thu cân đối ngân sách nhà nước theo lĩnh vực - Bộ Tài chính" (xem phụ lục 2.14)

b. Thúc đẩy sự phát triển của các ngành kinh tế xã hội, các địa phương có cảng và góp phần bảo vệ an ninh quốc phòng

Thực tế những năm qua ở Việt Nam, kinh tế cảng biển được hình thành trước làm bước đột phá, rồi theo đó là các khu công nghiệp, khu kinh tế, khu dân cư đô thị...

- Cảng biển đối với sự phát triển của các khu công nghiệp, khu kinh tế, sự phát triển của các ngành nghề:

Cảng biển là điều kiện tiên quyết trong việc đầu tư xây dựng khu kinh tế, khu công nghiệp, nhà máy lọc hoá dầu, nhà máy xi măng, luyện thép, nhiệt điện, vật liệu xây dựng... Nếu không có cảng biển nước sâu cho tàu cỡ lớn chở hàng hoá, cung cấp nguyên vật liệu cho các nhà máy hoạt động thì không thể hình thành nên các khu công nghiệp hiện đại. Ví dụ như sự ra đời của các cảng biển nước sâu ở miền Trung như cảng Nghi Sơn, cảng Vũng Áng, cảng Chân Mây, Dung Quất, Nhơn Hội... đã thu hút mạnh mẽ các dự án đầu tư về công nghiệp nặng bao gồm công nghiệp năng lượng, công nghiệp luyện cán thép, công nghiệp vật liệu xây dựng, công nghiệp chế tạo máy cái, công nghiệp đóng và sửa chữa tàu thủy... là những ngành công nghiệp cực kỳ quan trọng cho sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá

đất nước. Từ đó dẫn đến sự hình thành các khu kinh tế và đô thị dọc miền duyên hải như: khu kinh tế Nghi Sơn, Vũng Áng, Hòn Le, Chân Mây, Chu Lai, Dung Quất, Nhơn Hội, Vân Phong... Như vậy hệ thống cảng biển miền Trung đã đóng vai trò tiên phong và nòng cốt để hình thành nên vùng trọng điểm kinh tế miền Trung và hàng loạt các khu kinh tế đô thị dọc duyên hải ra đời.

- Cảng biển đối với sự phát triển của các địa phương:

Sự phát triển cảng biển đã đóng góp rất lớn vào sự phát triển của các địa phương về các mặt như: cơ hội việc làm, thúc đẩy thương mại và phát triển công nghiệp, tăng thu ngoại tệ cho địa phương. Đơn cử như tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, vốn đầu tư từ các nguồn vào cảng biển khu vực này là 1,2 tỷ USD, tạo nên cụm cảng Cái Mép - Thị Vải hiện đại nhất cả nước. Vì thế tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu luôn có sức hút lớn đối với các nhà đầu tư, trở thành địa phương đứng vị trí số 1 về thu hút đầu tư nước ngoài với 280 dự án, có tổng số vốn đăng ký trên 27 tỷ USD. Như vậy, hiệu ứng lôi kéo [100] giữa vốn ĐTPT cảng biển với vốn đầu tư từ các ngành khác là rất lớn. Bà Rịa Vũng Tàu hiện là trung tâm sản xuất thép, điện, đạm lớn nhất nước. Hay như tại tỉnh Thừa Thiên Huế, ngay khi những bến cảng đầu tiên thuộc cảng Chân Mây được xây dựng xong thì hàng loạt các dự án công nghiệp, du lịch đã ồ ạt đổ vào khu kinh tế Chân Mây - Lăng Cô tạo nên một diện mạo mới cho khu vực này, tạo thêm nhiều việc làm và tăng thu cho ngân sách địa phương. Dự án cảng TCQT Vân Phong (Khánh Hoà) được khởi công xây dựng cuối năm 2009, là động lực phát triển cho cả khu kinh tế Vân Phong. Nhờ có sự khởi động của dự án cảng mà tính đến đầu năm 2011, khu kinh tế Vân Phong đã thu hút được 101 dự án với tổng số vốn đầu tư đăng ký tương đương 15,86 tỷ USD.

- Cảng biển với công tác bảo vệ an ninh quốc phòng:

Ngoài những tác động đến sự phát triển của các ngành, các địa phương các dự án cảng biển còn đem lại những giá trị to lớn về an ninh quốc phòng, chính trị ngoại giao. Đơn cử như trường hợp cảng TCQT Vân Phong, được xây dựng không chỉ có ý nghĩa tài chính mà còn có ý nghĩa quốc tế hoá biển Đông, bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền, quyền tài phán với vùng biển theo quy định Luật Biển 1982 của Liên Hiệp quốc. Về mặt chính trị ngoại giao, hệ thống cảng biển ra đời đã gắn kết Việt Nam với các nước tiểu vùng sông Mê Kông, nối Việt Nam với các

nước châu Á, Thái Bình Dương và thế giới bên ngoài. Ví dụ như cảng Quốc tế Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu) khi đi vào hoạt động đã thúc đẩy mạnh mẽ xuất nhập khẩu của Campuchia. Hàng hoá xuất khẩu tại Campuchia được tập kết tại Cảng tự trị Phnompenh (PPAP), được vận chuyển bằng xà lan đến cảng Quốc tế Cái Mép rồi được chuyển lên tàu lớn để xuất khẩu thẳng sang Mỹ và Châu Âu. Từ khi cảng Quốc tế Cái Mép đi vào hoạt động thì giao dịch hàng hoá tại Cảng tự trị Phnompenh đã tăng 30%.

Như vậy, cảng biển được xây dựng đã tạo ra "cú huých" để các khu kinh tế hình thành, các ngành nghề phát triển, tạo nên sự phát triển kinh tế nhanh chóng của mỗi địa phương ven biển và của cả nền kinh tế.

c. Đóng góp của đầu tư phát triển cảng biển vào tăng trưởng GDP

Hoạt động ĐTPT cảng biển tuy không trực tiếp, nhưng nó tạo ra cơ sở hạ tầng quan trọng cho sự tăng trưởng của đất nước.

Dựa trên kết quả tính toán đóng góp của ĐTPT cảng biển đối với nền kinh tế từ tất cả các chỉ tiêu đã trình bày ở trên, dựa vào số liệu về tổng vốn đầu tư cảng biển, tổng vốn đầu tư và tốc độ tăng GDP của cả nền kinh tế. Đồng thời dựa vào mức đóng góp của các yếu tố như vốn đầu tư, lao động và tổng các yếu tố tăng năng suất TFP (công nghệ, cơ chế chính sách...) đối với tăng trưởng của nền kinh tế Việt Nam giai đoạn 2005 - 2011, luận án ước tính đóng góp của ĐTPT cảng biển đối với tăng trưởng của nền kinh tế ở bảng 2.38.

Bảng 2.38: Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào tăng trưởng kinh tế Việt Nam, giai đoạn 2005 - 2011

Đơn vị: %

TT	Chỉ tiêu	Năm								Bình quân năm
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011		
1	Tốc độ tăng GDP của cả nền kinh tế	8,44	8,23	8,46	6,31	5,32	6,78	5,89	7,06	
2	Đóng góp của ĐTPT cảng biển vào tốc độ tăng GDP của nền kinh tế	0,0506	0,046	0,042	0,036	0,037	0,033	0,0197	0,0377	

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Tổng cục Thống kê, Vụ Kết cấu hạ tầng và Đô thị - Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Bảng 2.38 cho thấy thời gian qua, nếu tốc độ tăng GDP trung bình của nền kinh tế Việt Nam là 7,06%/năm thì ĐTPT cảng biển mỗi năm tạo nên tốc độ tăng GDP ước khoảng 0,0377%, còn lại 7,022% ($7,06\% - 0,0377\% = 7,022\%$) là do đầu tư của các ngành khác, do nhân tố lao động và nhân tố TFP (công nghệ, cơ chế chính sách...) tạo nên. Phần đóng góp của ĐTPT cảng biển đối với tăng trưởng GDP là không đều qua các năm, luôn dao động trên dưới 0,04%.

Nếu nhìn nhận vấn đề "đóng góp của ĐTPT cảng biển với tăng trưởng GDP" trên góc độ của từng địa phương sẽ thấy rất rõ. Với thành phố Hải Phòng, cảng biển đóng vai trò cực kỳ quan trọng, 40% GDP các ngành dịch vụ của thành phố này là từ dịch vụ cảng biển. Theo ước tính của các chuyên gia, mỗi triệu tấn hàng hoá qua khu vực cảng biển Hải Phòng sẽ đem lại nguồn thu cho đất nước thêm khoảng 3.000 tỷ đồng, trong đó riêng Hải quan Hải Phòng có thể thu thêm được khoảng 1.000 tỷ đồng tiền thuế [85]. Hay tại tỉnh Quảng Ngãi, hiệu quả kinh tế mà cảng Dung Quất đã mang lại cho Quảng Ngãi là quá rõ: từ một tỉnh có nguồn thu Ngân sách chỉ vài ba trăm triệu đồng mỗi năm, không đủ cân đối các khoản chi tại chỗ [111], thì sau khi cảng Dung Quất đi vào hoạt động đã thúc đẩy kinh tế địa phương phát triển, đặc biệt là sau khi nhà máy lọc dầu Dung Quất đi vào hoạt động, đã đem lại số thu Ngân sách tỉnh hàng ngàn tỷ đồng mỗi năm.

Chỉ tiêu 8: Hiệu suất sử dụng vốn đầu tư của các doanh nghiệp cảng biển

Việc tính GO cho ngành cảng biển, dù là theo công thức 1-13 hay công thức 1-14, 1-15 đã trình bày ở trên cũng đều rất khó thực hiện nếu không có sự tham gia của các cơ quan quản lý nhà nước. Vì vậy luận án chỉ tính hiệu suất sử dụng vốn đầu tư của 2 doanh nghiệp cảng biển tiêu biểu cho 2 miền Bắc Nam: cảng Hải Phòng và cảng Cát Lái. Giá trị gia tăng VA được tính gần đúng bao gồm các khoản sau: tiền lương, tiền trả lãi vốn vay, tiền thuê tài sản nhà xưởng đất đai, lợi nhuận sau thuế, khấu hao và tiền thuế nộp cho Chính phủ. Trong luận án cũng coi toàn bộ giá trị gia tăng tăng thêm (ΔVA) và lợi nhuận tăng thêm (ΔLN) là do đầu tư mới tạo ra mà không bóc tách được phần nào do đầu tư trước đó chưa phát huy công suất tạo ra, phần nào do cơ chế chính sách tạo ra và phần nào do đầu tư mới tạo ra. Hơn nữa phần đóng góp của nhân tố đầu tư trước đó và nhân tố cơ chế chính sách thường là nhỏ, nên việc bỏ qua hai nhân tố này cũng không ảnh hưởng nhiều đến

kết quả tính toán. Tính toán chi tiết tại phụ lục 2.13. Kết quả tính toán được trình bày ở bảng 2.39, các số liệu trong bảng 2.39 là tính trung bình cho 1 năm của giai đoạn 2005 - 2011.

Bảng 2.39: Hiệu suất sử dụng vốn đầu tư của cảng Hải Phòng và cảng Cát Lái, giai đoạn 2005 - 2011

Đơn vị: %

Chỉ tiêu	Cảng Hải Phòng	Cảng Cát Lái
1. Giá trị gia tăng thêm/ vốn đầu tư $\left(H_{VA} = \frac{\Delta VA}{I} \right)$	8,72	22,23
2. Lợi nhuận tăng thêm/ vốn đầu tư $\left(H_{LN} = \frac{\Delta LN}{I} \right)$	2	5,5

Nguồn: Tính toán theo báo cáo tài chính hàng năm của Công ty TNHH MTV cảng Hải Phòng và Công ty Cổ phần Cát Lái (từ khi thành lập đến nay)

Bảng 2.39 cho thấy, khi đầu tư 100 tỷ đồng vốn đã làm giá trị gia tăng của cảng Hải Phòng tăng thêm 8,72 tỷ đồng, cảng Cát Lái tăng thêm 22,23 tỷ đồng; đồng thời lợi nhuận của cảng Hải Phòng tăng thêm 2 tỷ đồng, cảng Cát Lái tăng thêm 5,5 tỷ đồng. Như vậy là hiệu suất sử dụng vốn không cao do thời gian qua cả hai cảng cùng đầu tư rất lớn cho việc xây dựng cầu bến và thiết bị hiện đại để đón tàu container trọng tải lớn, đầu tư lớn làm lợi nhuận có tăng, nhưng không tăng kịp với tốc độ đầu tư. Khi đánh giá hiệu suất sử dụng vốn đầu tư của các doanh nghiệp cảng trực thuộc Tổng Công ty Hàng hải cũng cho kết quả tương tự như cảng Hải Phòng, ngoại trừ cảng Đoạn Xá có hiệu quả cao hơn hẳn và 3 cảng liên doanh hiện đang thua lỗ do mới đi vào hoạt động. Bảng 2.39 cũng cho thấy hiệu suất sử dụng vốn đầu tư của doanh nghiệp cổ phần (cảng Cát Lái) là cao hơn doanh nghiệp nhà nước (cảng Hải Phòng).

- Xét riêng chỉ tiêu H_{LN} (lợi nhuận gia tăng/ vốn đầu tư), nếu so chỉ tiêu này của các doanh nghiệp cảng với chỉ tiêu này ở các ngành khác thì cũng không chênh lệch nhiều lắm. Còn nếu so sánh hiệu suất sử dụng vốn đầu tư với hiệu suất sử dụng vốn sản xuất kinh doanh của chính ngành cảng biển, sẽ thấy hiệu suất sử dụng vốn

đầu tư nhỏ hơn. Ví dụ chỉ tiêu hiệu suất sử dụng vốn chủ sở hữu ROE ($ROE = \text{lợi nhuận sau thuế} / \text{vốn chủ sở hữu}$) tại các doanh nghiệp cảng 100% vốn nhà nước là từ 3% đến 6%, ROE của các công ty cổ phần bình quân từ 10% đến 15%, thậm chí có công ty đạt 30% [80]. Trong khi đó, chỉ tiêu hiệu suất sử dụng vốn đầu tư H_{LN} của các doanh nghiệp cảng chỉ là 2% và 5,5%, nhỏ hơn nhiều.

Từ các chỉ tiêu hiệu quả ĐTPT cảng biển đã tính được ở trên, có thể đi đến kết luận: trong những năm qua ĐTPT cảng biển đúng hướng, thể hiện ở hệ số khai thác cảng của nhiều cảng là tương đối cao, các cảng xây dựng xong hầu hết được đưa vào sử dụng theo mục đích ban đầu. ĐTPT cảng biển ngày càng tiết kiệm hơn, ít thất thoát lãng phí hơn so với ĐTPT đường bộ. ĐTPT cảng biển đã tạo nên một hệ thống cảng biển có cơ sở vật chất dồi dào, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá phục vụ sản xuất trong nước và hoạt động xuất nhập khẩu, góp phần mở rộng mạng lưới thương mại giữa Việt Nam và các nước trên thế giới, góp phần gia tăng độ mở của nền kinh tế và duy trì tốc độ tăng trưởng GDP của nền kinh tế. Trên góc độ doanh nghiệp cảng, ĐTPT cảng biển đã giúp doanh nghiệp gia tăng lợi nhuận, tạo nhiều việc làm và đóng góp nhiều hơn cho ngân sách nhà nước thông qua các loại thuế, phí. Tuy nhiên phải khẳng định rằng hiệu quả ĐTPT cảng biển chưa cao, chưa tương xứng với khối lượng vốn lớn mà nhà nước và xã hội đã đầu tư cho cảng biển, thể hiện ở chỉ tiêu hệ số khai thác cảng ở một số cảng rất thấp, chỉ tiêu nộp Ngân sách tăng thêm và hiệu suất sử dụng vốn đầu tư của các doanh nghiệp cảng còn thấp.

2.5.3. Những hạn chế của hoạt động đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam và nguyên nhân

2.5.3.1. Hạn chế

Bên cạnh những thành tựu đạt được, hoạt động ĐTPT cảng biển còn bộc lộ nhiều hạn chế cần khắc phục.

a. Về công tác quy hoạch

- *Quy hoạch có tầm nhìn ngắn* chỉ gói gọn trong vòng 20 năm, nên quy hoạch chưa tạo ra được sự chủ động phát triển đột phá cho cảng biển Việt Nam. Do quy hoạch ngắn nên các cảng biển liên tục phải đối phó với những nhu cầu phát sinh, dẫn đến việc đầu tư manh mún, dàn trải bị động. Ví dụ như trường hợp cảng Sài Gòn vừa được nâng cấp xong thì đã gặp phải vấn đề ách tắc giao thông nội đô,

buộc phải quyết định di dời cảng Sài Gòn ra ngoại ô.

- *Quy hoạch dàn trải, thiếu trọng tâm trọng điểm.* Đầu tư dàn trải vào quá nhiều cảng biển trên phạm vi cả nước mà chưa tập trung đầu tư đủ mạnh cho những đầu mối cảng biển quan trọng mang tính liên vùng và quốc gia, có lượng hàng hoá qua cảng tăng cao là cảng Hải Phòng và cảng thành phố Hồ Chí Minh, dẫn đến hai cảng này thường xuyên bị ách tắc vì quá tải, trong khi đó rất nhiều cảng xây dựng xong lại không có hàng.

- *Công tác dự báo khối lượng hàng hoá qua cảng chưa khoa học.* Do dự báo trong quá trình nghiên cứu lập quy hoạch chưa chính xác và điều chỉnh không kịp thời, dẫn đến quy hoạch chưa định hướng tốt cho ĐTPT cảng biển. Dự báo lượng hàng chủ yếu dựa vào kịch bản phát triển kinh tế theo hệ số đàn hồi, không theo lý thuyết xếp hàng. Cơ sở để dự báo lượng hàng khi thiết kế cảng được dựa trên tốc độ đầu tư, tăng trưởng kinh tế, nên khi có nhiều biến động về kinh tế thì dự báo trở nên không chính xác nữa, dẫn đến có nơi khối lượng hàng qua cảng biển thực tế cao hơn dự báo rất nhiều, có nơi thấp hơn dự báo

- *Việc tổ chức lập, phản biện, thẩm định và phê duyệt quy hoạch kéo dài, quy hoạch chậm được triển khai* đã ảnh hưởng đến tiến độ thực hiện các dự án ĐTPT cảng biển, nhất là cảng trung chuyển, cảng cửa ngõ quốc tế.

- *Thiếu đồng bộ giữa quy hoạch xây dựng cảng biển và các quy hoạch luồng vào cảng; quy hoạch giao thông nối cảng với mạng lưới giao thông quốc gia và với các khu công nghiệp; quy hoạch hệ thống cấp điện, nước, thoát nước; quy hoạch bảo vệ môi trường...* Thiếu sự đồng bộ giữa các quy hoạch đã dẫn đến tình trạng xây dựng cảng xong nhưng không đưa vào vận hành được hoặc hoạt động cầm chừng không hết công suất thiết kế. Các báo cáo quy hoạch hiện nay thường mang tính liệt kê rời rạc các nội dung quy hoạch, các dự án cần triển khai thiếu khớp nối về địa điểm, thời gian và không gian, không đồng bộ về công suất năng lực các hạng mục hạ tầng.

- *Xây dựng quy hoạch cảng biển chưa gắn kết với quy hoạch phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất để tạo nguồn hàng cho cảng.* Đây cũng là lý do khiến các cảng biển miền Trung xây dựng xong không có hàng vì phân bố khu công nghiệp tại miền Trung rất ít (miền Bắc: 41 khu công nghiệp, miền Trung: 25 khu

công nghiệp, miền Nam: 83 khu công nghiệp) trong khi đó mật độ cảng biển miền Trung dày đặc. Cần lưu ý rằng yêu cầu đầu tiên đặt ra của công tác quy hoạch là chỉ phân bố cảng tại những vị trí có điều kiện và nhu cầu xây dựng cảng biển. Nhưng những năm qua, công tác quy hoạch đã tận dụng tối đa lợi thế về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên để xây dựng cảng biển mà chưa chú trọng đến những nơi đó thực sự có nhu cầu xây dựng cảng biển không?

- *Việc bố trí các cảng, bến cảng, cầu cảng chưa khoa học.* Tại những địa điểm được thiên nhiên ưu đãi để hình thành những cảng có quy mô lớn thì thay vì xây dựng cảng lớn, việc sử dụng đất, mặt nước xây dựng các bến cảng lại rất manh mún, theo kiểu "nhà phân lô mặt phố" để xây dựng cảng nhỏ, dẫn đến cực kỳ lãng phí tài nguyên đường bờ biển. Trong khi đó cảng lớn vẫn thiếu để có thể đón được các tàu trọng tải lớn vào làm hàng.

b. Về huy động vốn đầu tư phát triển cảng biển

- *ĐTPT cảng biển vẫn còn dựa quá nhiều vào ngân sách nhà nước.* Cả 28 tỉnh thành phố duyên hải đều xin vốn nhà nước để ĐTPT cảng biển, trong khi ngân sách nhà nước eo hẹp, dẫn đến các cảng biển không có đủ tài chính để thực hiện hiện đại hoá cảng theo tiêu chuẩn quốc tế. Vốn nhà nước dàn trải mà không đủ để ưu tiên cho các dự án trọng điểm, hơn nữa đôi lúc đầu tư không đúng nơi đúng chỗ nên đã không phát huy được vai trò là nguồn vốn "mồi" để thu hút các nguồn vốn khác đầu tư vào cảng biển.

- *Vốn ODA trong những năm gần đây giảm rất nhiều.* Quá trình huy động vốn ODA còn mất nhiều thời gian và nhiều vấn đề nảy sinh trong khâu vốn đối ứng và quản lý toàn bộ số vốn đó.

- *Vốn doanh nghiệp và vốn FDI có tăng nhưng chưa tương xứng với tiềm năng.* Trong thu hút vốn FDI vào xây dựng cảng biển còn xảy ra tình trạng nâng giá tài sản trong quá trình góp vốn, kinh doanh lỗ giả để đẩy phía đối tác Việt Nam ra khỏi liên doanh.

- *Sự tham gia của khu vực tư nhân trong ĐTPT cảng biển chưa nhiều.*

c. Về sử dụng vốn đầu tư phát triển cảng biển

Thời gian qua, lĩnh vực cảng biển đã tiêu tốn một khối lượng vốn khổng lồ của xã hội, nhưng kết quả là hệ thống cảng biển được xây dựng vẫn còn rất nhiều

bất cập do hoạt động đầu tư cảng biển còn có những thiếu sót sau:

- *Đầu tư hệ thống cảng biển thiếu cái nhìn tổng thể ở cấp quốc gia, đầu tư dàn trải, thiếu chiều sâu dẫn đến thừa cảng nhỏ, thiếu cảng lớn, cảng nước sâu đạt tiêu chuẩn quốc tế.* Hậu quả là đa phần các cảng biển Việt Nam chưa tiếp nhận được các tàu có trọng tải lớn. Hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam phải trung chuyển từ tàu lớn sang tàu nhỏ (trừ một số cảng biển nước sâu tại khu vực Cái Mép - Thị Vải), chi phí chuyển tải mỗi tấn hàng ước tính thêm 7USD, do đó làm tăng giá hàng hoá nhập khẩu vào Việt Nam cũng như làm giảm sức cạnh tranh của hàng hoá xuất khẩu Việt Nam ra thế giới.

- *Hệ thống cảng biển Việt Nam vẫn thiếu cảng container, đặc biệt là các cảng đón tàu container vận hành trên tuyến biển xa.* Những cảng container hiện có thì phân bố không đều, chủ yếu tập trung ở miền Nam và trình độ hiện đại còn kém so với cảng container lớn của các nước trong khu vực. Tại cụm cảng Cái Mép - Thị Vải (cụm cảng hiện đại nhất Việt Nam) cũng chỉ có 5 cảng container trong tổng số 24 cảng mới được xây dựng. Năng lực các cảng container của Việt Nam không cao, các cảng container tại cụm cảng Cái Mép - Thị Vải có thể đón tàu 8.000 TEU, tại Hải Phòng có thể đón tàu 6.000 TEU, trong khi sức chở trung bình của tàu container quốc tế hiện nay đã là 12.500 TEU. Như vậy là Việt Nam đang thiếu *cảng* container đúng nghĩa của nó, trong khi các *bến cảng* container nằm trong các cảng tổng hợp thì ngày càng phổ biến, trở thành một xu thế phát triển chung của tất cả các cảng tổng hợp. Điều này thể hiện tính linh hoạt của các doanh nghiệp cảng nhưng nếu không tính toán kỹ lưỡng thì sẽ rất lãng phí. Tại nhiều cảng tổng hợp, các bến container chỉ vận chuyển hàng xá, hàng rời... nên rất lãng phí những thiết bị bốc xếp container đắt tiền đã được đầu tư cho cảng.

- *Trong đầu tư cảng chuyên dùng, vẫn còn phổ biến tình trạng đầu tư xây dựng các bến nhỏ lẻ dành riêng cho từng nhà máy trong khu công nghiệp, vừa lãng phí tài nguyên, vừa không hấp dẫn được các nhà đầu tư vào khu công nghiệp vì không có cảng dùng chung cho cả khu công nghiệp đó.* Các cảng chuyên dụng hiện nay chiếm quá nhiều chiều dài bến làm hạn chế phát triển các bến container và như vậy làm giảm hiệu quả về lâu dài.

- *Hệ thống giao thông kết nối cảng quá kém, nếu được đầu tư thì tiến độ*

chậm hơn nhiều so với tiến độ đầu tư cảng biển, khiến nhiều cảng biển xây dựng xong vẫn không thể đi vào hoạt động hoặc hoạt động cầm chừng chờ đường. Giao thông kết nối cảng chủ yếu vẫn là đường bộ, trong khi một đất nước trải dài ven biển như Việt Nam thì có nhiều ưu thế để phát triển giao thông đường thủy và đường sắt hơn nhưng lại chưa tận dụng.

- *Quá trình ĐTPT cảng biển mới hướng vào hạng mục công trình chính là tạo độ dài cho các cầu và bến tiếp nhận tàu, chưa đầu tư đồng bộ các công trình phụ trợ đi kèm với bến cảng* như hệ thống luồng tàu trong và ngoài cảng, vũng đỗ tàu, vũng quay tàu, hệ thống kho bãi, hệ thống điện lưới cấp thoát nước... và đặc biệt là thiết bị bốc xếp. Diện tích kho bãi của các cảng tăng chậm và không kịp đáp ứng sự gia tăng của nhu cầu xuất nhập khẩu hàng hoá. Sự yếu kém trong dịch vụ hậu cần sau cảng làm giảm đi rất nhiều năng lực của các cảng biển Việt Nam.

- *Đầu tư trang thiết bị phục vụ cảng chưa thoả đáng*, nên so với các nước trong khu vực và thế giới thì trang thiết bị tại cảng biển Việt Nam còn lạc hậu, năng lực hạn chế, dẫn đến năng suất bốc xếp tại các cảng biển Việt Nam còn thấp. So với trình độ tổ chức quản lý và trang bị hiện nay trên thế giới và trong khu vực thì vẫn còn có một khoảng cách khá xa để hệ thống cảng biển Việt Nam có thể tiến đến một hệ thống tiếp thị kinh doanh tự động hoá có kiểm soát, áp dụng rộng rãi hệ thống truyền dữ liệu điện tử (EDI), cung ứng dịch vụ qua mạng...

- *Đầu tư phát triển nguồn nhân lực cảng biển chưa được chú trọng và chưa đáp ứng yêu cầu*. Vốn đầu tư cho phát triển nguồn nhân lực cảng biển rất thấp. Các loại hình đào tạo nguồn nhân lực chưa phong phú. Hoạt động chuyển giao kiến thức khoa học quản lý, công nghệ vẫn còn nhiều bất cập, phụ thuộc nhiều vào các đối tác nước ngoài và chuyên gia nước ngoài.

- *Quá trình xây dựng các dự án cảng biển còn nhiều bất cập*. Hầu hết các dự án cảng biển đều bị chậm tiến độ, chi phí đầu tư xây dựng thường vượt quá giới hạn đã được dự tính trong tổng mức đầu tư. Một số công trình do chất lượng không đảm bảo phải tốn nhiều chi phí sửa chữa.

d. Về quản lý hoạt động đầu tư

- *Vai trò, trách nhiệm của các chủ thể tham gia quản lý hoạt động đầu tư cảng biển chưa rõ ràng*. Nhiều đơn vị vừa là cơ quan quản lý nhà nước đối với hoạt

động đầu tư cảng biển, vừa là chủ thể quản lý đầu tư và khai thác cảng, dẫn đến chồng chéo các chức năng quản lý nhà nước và chức năng khai thác cảng biển.

- *Hệ thống văn bản pháp luật liên quan đến hoạt động đầu tư cảng biển chưa đầy đủ, còn quy định quá chung chung, thiếu cụ thể chi tiết để có thể thực thi được dễ dàng.* Hoạt động đầu tư cảng biển là hoạt động rất phức tạp nhưng ngay cả những nghị định được cho là quy định cụ thể nhất về đầu tư xây dựng cảng biển (Nghị định số 160/2003/NĐ-CP; Nghị định số 71/2006/NĐ-CP ; Nghị định số 21/2012/NĐ-CP) cũng chỉ đề cập về nguyên tắc đầu tư xây dựng cảng biển, luồng hàng hải và quy trình giám sát thực hiện quy hoạch, kế hoạch xây dựng cảng biển, luồng hàng hải trong một số điều của nghị định với dung lượng rất ít.

- *Công tác thẩm định và cấp phép các dự án cảng biển chưa chặt chẽ dẫn đến chấp nhận cả những dự án chưa thực sự cần thiết hoặc sai quy hoạch.* Đặc biệt sau khi việc cấp phép xây dựng cảng biển được phân cấp về cho địa phương đã xảy ra tình trạng cấp phép đầu tư cảng biển tương đối dễ dãi. Các cơ quan quản lý nhà nước chủ yếu xem xét về mặt chủ trương, khi nhu cầu đầu tư của các doanh nghiệp cảng là bức thiết (có thể chỉ ngắn hạn), phù hợp với quy hoạch thì hầu hết các trường hợp đều chấp thuận theo đề xuất của cảng, dẫn đến tình trạng "mạnh ai nấy làm". Đôi lúc còn cấp phép không theo quy hoạch như trường hợp UBND tỉnh Quảng Trị cấp phép xây dựng cảng biển Triệu An không đúng quy hoạch, phải làm báo cáo với Thủ tướng Chính phủ.

- *Đa số các cảng biển của Việt Nam hiện nay vẫn áp dụng mô hình cảng dịch vụ.* Mô hình này có nhiều hạn chế trong quản lý tài chính, tạo gánh nặng cho ngân sách nhà nước và rất khó thu hồi vốn đầu tư do nhà nước bỏ ra.

- *Cơ chế quản lý chưa khuyến khích các doanh nghiệp cảng tự đầu tư nâng cấp hiện đại hoá cảng biển:* Cơ chế quản lý cơ sở hạ tầng và quản lý khai thác cảng biển chưa được phân định rõ ràng. Do đó, ngay trong việc xây dựng và quản lý cước xếp dỡ cũng thể hiện sự thiếu thống nhất này, đó là việc xây dựng cước đối ngoại không dựa trên giá thành bình quân của khu vực mà áp đặt giá cước, làm giảm tính cạnh tranh của các cảng Việt Nam với khu vực Đông Nam Á khi thực hiện các dịch vụ khác cho tàu biển. Còn với giá cước nội địa, do các cảng tự xây dựng và đăng ký nên đã gây ra sự cạnh tranh không lành mạnh giữa các cảng trong một khu vực -

nhất là khu vực Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu). Chính vì lý do này nên các cảng đã đầu tư lớn vào thiết bị máy móc và cơ sở hạ tầng rất khó có lãi, do đó không khuyến khích các cảng tự mình nâng cấp mà trông chờ ỷ lại vào nhà nước.

2.5.3.2. Nguyên nhân của những hạn chế

a. Nguyên nhân của những hạn chế trong công tác quy hoạch

- *Khi xây dựng quy hoạch cảng biển, các nhà quy hoạch chưa xây dựng một lộ trình đầu tư rõ ràng cho các dự án cảng.* Nguyên nhân của tình trạng quy hoạch dàn trải, thiếu trọng điểm là thuộc về sơ suất của người hoạch định khi không chỉ rõ thời điểm đầu tư, thứ tự ưu tiên đầu tư. Với tư duy cảng biển phải đi trước một bước, là tiền đề cho phát triển kinh tế của địa phương là đúng, nhưng lại được triển khai một cách quá nôn nóng. Trên thực tế vốn đầu tư đang rất khan hiếm, nguồn hàng không nhiều, nhiều cảng biển hiện có vẫn chưa hoạt động hết công suất thì việc tiếp tục đầu tư hàng loạt cảng biển cùng một lúc như thời gian qua sẽ dẫn đến ứ đọng và lãng phí vốn đầu tư. Vì thế trong quy hoạch cần phải có một lộ trình đầu tư rõ ràng cho các dự án cảng biển, phải chỉ ra thời điểm đầu tư thích hợp.

- *Công tác quy hoạch chưa chú trọng đến một xu hướng rất quan trọng của thế giới là tập trung lượng hàng vào các cảng lớn.* Điển hình như quy hoạch các dự án cảng biển tại miền Trung. Miền Trung có khoảng 1200km đường biển với nhiều địa điểm có chiều sâu lý tưởng để xây dựng cảng lớn. Nhưng thực tế miền Trung hiện có 600km đường biển với mật độ cảng biển dày đặc, cứ khoảng 30 - 40km lại có 1 cảng với quy mô nhỏ chỉ đón được tàu 30.000 tấn. Chính việc làm này đã dẫn đến Việt Nam rất thiếu cảng lớn đạt tiêu chuẩn quốc tế, trong khi tiềm năng thì có thừa.

- *Công tác quy hoạch chưa được dành thời gian, kinh phí thoả đáng.* Từ trước đến nay công tác quy hoạch chưa thật sự được coi trọng nên việc dành thời gian, kinh phí cho công tác này còn rất khiêm tốn. Việc chọn tư vấn xây dựng quy hoạch cũng chỉ mới dừng lại ở một số đơn vị tư vấn trong nước. Đội ngũ cán bộ trực tiếp làm công tác quy hoạch (tư vấn lập, tư vấn thẩm tra, cán bộ quản lý...) vừa ít về số lượng, vừa thiếu về kiến thức và kinh nghiệm.

- *Sự phối hợp trong xây dựng và quản lý quy hoạch giữa các Bộ, ngành Trung ương và Địa phương còn nhiều hạn chế.* Thiếu cơ chế phối hợp giữa quy hoạch phát triển cảng biển và quy hoạch của các ngành khác.

- Quy hoạch xây dựng quá nhiều cầu bến, đặc biệt là tại khu vực kinh tế trọng điểm phía Nam. Điều này cho thấy quy hoạch chủ yếu chạy theo dự án của các nhà đầu tư [4]. Khi các nhà đầu tư đã có tên trong quy hoạch thì chủ yếu là giữ đất, không triển khai xây dựng. Vì thế sẽ rất khó có thể đạt được số lượng cầu bến cảng theo yêu cầu của quy hoạch.

b. Nguyên nhân của hạn chế trong công tác huy động vốn

- *Vốn ngân sách nhà nước* không nhiều và phải bố trí cho rất nhiều các dự án quan trọng của các ngành khác trong nền kinh tế. Hơn nữa do tình hình kinh tế khó khăn nên năm 2011, Chính phủ ban hành Nghị quyết số 11 về việc đình hoãn, giãn các dự án đầu tư trong nền kinh tế. Vì thế ngành cảng biển có nhiều dự án phải tạm thời dừng thi công các hạng mục vì không được ngân sách nhà nước cấp vốn, chỉ thực hiện nghiệm thu và thanh toán các công việc đã làm.

- *Vốn ODA* trong hai năm 2010, 2011 chững lại là do khủng hoảng kinh tế toàn thế giới làm cho các tổ chức quốc tế không còn dồi dào vốn như trước. Một nguyên nhân khác nữa là do các dự án ODA ở những lĩnh vực khác sử dụng không đúng mục đích khiến các nhà tài trợ trở nên chặt chẽ hơn trong các dự án tài trợ cho Việt Nam, trong đó có dự án cảng biển

- *Vốn FDI* đầu tư vào cảng biển chưa nhiều bởi hai lý do. Thứ nhất, Chính phủ Việt Nam hiện đang xem xét thắt chặt các điều khoản quy định thu hút FDI, chứ không nói lỏng như trước đây nữa. Thứ hai là các nhà đầu tư nước ngoài cho rằng mặc dù có nhiều tiềm năng trong phát triển hàng hải, nhưng hầu hết các cảng biển của Việt Nam đều chưa đạt tiêu chuẩn quốc tế và lưu lượng hàng hoá không nhiều, do đó khả năng có lãi khi đầu tư vào cảng biển phụ thuộc rất lớn vào cơ chế ưu đãi từ Chính phủ, và như vậy đầu tư vào cảng biển sẽ có rủi ro lớn, nên họ rất thận trọng khi đầu tư.

- *Vốn của doanh nghiệp* đầu tư vào cảng biển có tăng trong những năm gần đây, nhưng chưa nhiều bởi lý do: Đầu tư vào cảng biển cần một khối lượng vốn rất lớn và phải đầu tư hết sức đồng bộ, trong khi đó các doanh nghiệp Việt Nam chủ yếu vẫn là các doanh nghiệp nhỏ. Hơn nữa khi các doanh nghiệp vay vốn ngân hàng để ĐTPT cảng thì gặp phải rào cản là theo quy định của Ngân hàng thương mại chỉ cho vay với một tỷ lệ nhất định, trong khi vốn cho các dự án phát triển cảng cần rất

nhiều nên các doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc huy động vốn đối ứng. Hơn nữa trong những năm gần đây dưới tác động của cuộc khủng hoảng tài chính thế giới, các tổ chức tài chính, tín dụng đều đòi hỏi khắt khe hơn khi đánh giá độ an toàn của dự án và tình hình tài chính của doanh nghiệp khi xem xét cho vay vốn. Phương thức huy động vốn từ thị trường chứng khoán hoặc thông qua phát hành trái phiếu cũng gặp nhiều khó khăn do cổ phiếu ngành hàng hải trở nên kém hấp dẫn hơn so với các giai đoạn trước và các nhà đầu tư cũng thận trọng hơn trước những biến động của thị trường.

- *Vốn tư nhân*: nguyên nhân quan trọng nhất khiến khu vực tư nhân không mặn mà với ĐTPT cảng biển là do sự thiếu hụt về cơ sở pháp lý. Đây được coi là rào cản lớn nhất cần khắc phục nhằm huy động vốn từ các nhà đầu tư tư nhân.

c. Nguyên nhân của những hạn chế trong sử dụng vốn ĐTPT cảng biển

- *Thời gian qua, nhiều dự án cảng biển được đầu tư nhằm thoả mãn yêu cầu trước mắt là mở cửa của các tỉnh, mà không tính đến lợi ích thực sự do dự án đem lại xét trên tổng thể nền kinh tế.* Nhiều địa phương có điểm cảng (nơi có tiềm năng xây dựng cảng) đều tìm cách xin phép được mở cảng với tham vọng tạo quy trình khép kín ở địa phương từ sản xuất đến đưa sản phẩm đi tiêu thụ. Nhiều địa phương cũng cho rằng cảng biển là một tiêu chuẩn đánh giá sự năng động, chủ động tăng trưởng của kinh tế địa phương. Từ cách tư duy này dẫn đến đầu tư dàn trải trên diện rộng.

- *Việc lập và thẩm định dự án để đi đến quyết định đầu tư còn nhiều trường hợp mang tính hình thức.* Nhiều dự án cảng biển, khi lập dự án cũng có những phân tích, đánh giá, những số liệu chứng minh tính khả thi... nhưng chỉ là để phục vụ mục đích của chủ đầu tư. Còn những nghiên cứu độc lập nhằm làm cơ sở phản biện cho từng dự án để bảo vệ lợi ích lâu dài của đất nước, bảo vệ lợi ích cộng đồng chưa được thực hiện một cách bài bản. Hơn nữa, chất lượng công tác tư vấn của các công ty tư vấn Việt Nam và nước ngoài trong lĩnh vực cảng biển chưa đáp ứng được tốt yêu cầu, có thể do trình độ hạn chế hoặc do không khách quan trong quá trình tư vấn.

- *Thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan chức năng:* Đầu tư cảng biển và đầu tư các công trình như luồng vào cảng, giao thông nối cảng, điện nước phục vụ cho xây dựng và khai thác cảng... do nhiều cơ quan nhà nước quản lý. Quá trình đầu tư lại thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan này dẫn đến đầu tư thiếu đồng bộ.

- Thiếu vốn, giải phóng mặt bằng chậm, khảo sát thiết kế chưa đảm bảo chất lượng là nguyên nhân khiến nhiều dự án cảng biển chậm tiến độ.

d. Nguyên nhân của những hạn chế trong quản lý ĐTPT cảng biển

-Thiếu vắng một cơ quan Trung ương nắm vai trò điều tiết về mật độ, quy hoạch, chất lượng các cảng biển trên phạm vi toàn quốc. Ví dụ: Thái Lan có Chính quyền cảng (Port Authority) quản lý toàn bộ kết cấu hạ tầng cảng biển. Hàn Quốc có Bộ quản lý đất và kết cấu hạ tầng có chức năng quản lý toàn bộ kết cấu hạ tầng cảng biển... Do chưa có cơ quan chuyên trách về quản lý ĐTPT cảng biển cũng như cảng biển có nhiều chủ thể quản lý, và đầu tư bằng nhiều nguồn vốn khác nhau nên không thể thống kê, tổng hợp và phân tích, hạch toán được hiệu quả sử dụng đồng vốn vào phát triển cảng, không đưa ra được các cơ chế phù hợp, các quy định cụ thể chi tiết cho hoạt động đầu tư vào cảng biển. Đồng thời, vì quá nhiều chủ thể quản lý dẫn tới đầu tư nhỏ lẻ, cho ra đời hàng loạt những cảng nhỏ.

- Thiếu một hệ thống giám sát đánh giá đầy đủ, chính xác hiệu quả kinh tế xã hội của các dự án cảng biển nói chung và hiệu quả sử dụng vốn nhà nước đầu tư vào hệ thống cơ sở hạ tầng cảng biển nói riêng ở giai đoạn sau đầu tư (giai đoạn vận hành khai thác). Do đó các cơ quan quản lý nhà nước không có được thông tin đầy đủ để kịp thời chấn chỉnh hoạt động đầu tư cảng biển trên toàn quốc.

Những hạn chế và nguyên nhân kể trên đã dẫn đến năng lực của hệ thống cảng biển Việt Nam bị đánh giá là kém hơn so với các nước có ngành hàng hải phát triển. Tuy nhiên, nếu nói về tương lai trên cơ sở những lợi thế về vị trí địa lý, địa chất, thủy văn, dòng chảy của biển Việt Nam cũng như tốc độ phát triển mạnh mẽ của nền kinh tế Việt Nam thì hệ thống cảng biển Việt Nam trong vài chục năm nữa nếu xét trong khu vực Đông Nam Á sẽ chỉ thua Singapore và Malaysia. Để đạt được mục tiêu đó, rất cần có những giải pháp hữu hiệu để khắc phục những hạn chế tồn tại trong ĐTPT cảng biển Việt Nam.

Kết luận chương 2

Thực trạng đầu tư cảng biển giai đoạn 2005 - 2011 được luận án phân tích, đánh giá và rút ra một số nhận xét quan trọng sau đây:

- Vốn đầu tư vào cảng biển Việt Nam có xu hướng giảm dần trong những năm gần đây nên rất khó để hoàn thành mục tiêu đặt ra trong quy hoạch. Nguồn vốn ĐTPT cảng biển vẫn chủ yếu trông chờ vào ngân sách nhà nước và vốn ODA, trong khi đó vốn của doanh nghiệp và nguồn vốn tư nhân (trong và ngoài nước) có tiềm năng rất lớn nhưng chưa thu hút được nhiều.

- Phân tích ĐTPT cảng biển theo ba miền Bắc - Trung - Nam cho thấy trong những năm qua, nhiều dự án cảng biển đã được triển khai nhưng hiệu quả đầu tư không cao vì miền Bắc gặp khó khăn về luồng vào cảng không đảm bảo độ sâu cần thiết; miền Trung thiếu hàng nghiêm trọng nên có cảng xây xong không dùng đến; miền Nam đầu tư rất nhiều cảng nước sâu nhưng hệ thống giao thông đường bộ liên kết cảng với các vùng kinh tế triển khai quá chậm nên hàng không về được cảng, gây nên hiện tượng dư thừa công suất tạm thời.

- ĐTPT từng loại cảng đã có nhiều thành tích. Cảng chuyên dùng, cảng tổng hợp container số lượng tăng lên nhanh chóng. Tuy nhiên còn tồn tại là cảng chuyên dùng đầu tư nhiều bến nhỏ cho từng nhà máy nên lãng phí tài nguyên bờ biển; cảng tổng hợp container phát triển nhiều nhưng vẫn thiếu cảng nước sâu đạt chuẩn quốc tế; cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong vừa khởi công xây dựng đã phải dừng lại để thay đổi thiết kế.

- ĐTPT cảng biển nếu xét theo nội dung cho thấy có sự thiếu đồng bộ. Quá trình xây dựng cầu bến cảng đã áp dụng công nghệ xây dựng cảng biển tiên tiến của thế giới, xây dựng những cảng có thể đón tàu trọng tải hàng trăm nghìn tấn, nhưng đầu tư cho luồng tàu vào cảng và giao thông nối cảng chưa thoả đáng. Đầu tư quá ít vào thiết bị và phát triển nguồn nhân lực dẫn đến năng suất làm hàng thấp, hiệu suất sử dụng cầu bến không cao.

- Với công tác quản lý dự án, có nhiều cơ quan quản lý nhà nước đồng thời tham gia quản lý ĐTPT cảng biển và Cục Hàng hải Việt Nam (thuộc Bộ GTVT) chịu nhiều trách nhiệm trong các giai đoạn đầu tư. Do thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan dẫn đến nhiều dự án cảng chậm tiến độ. Hệ thống pháp luật liên quan đến

ĐTPT cảng biển được củng cố và hoàn thiện hơn trong những năm qua, nhưng vẫn mang tính quy định chung chung nên khó thực thi. Quản lý từng giai đoạn của quy trình đầu tư cảng biển đã tuân thủ luật Đầu tư và luật Xây dựng, tuy nhiên các thủ tục đầu tư vẫn bị đánh giá là rườm rà, quá trình phê duyệt và cấp phép còn nhiều phức tạp. Các cảng biển ở Việt Nam vẫn chủ yếu áp dụng mô hình cảng dịch vụ dẫn đến vốn đầu tư của nhà nước không thu hồi được, hiệu quả khai thác cảng không cao.

- Kết quả ĐTPT cảng biển khá khả quan, tuy nhiên chưa đáp ứng hoàn toàn yêu cầu đặt ra trong quy hoạch. Hiệu quả đầu tư được tính toán qua 8 chỉ tiêu cho thấy ĐTPT cảng biển giai đoạn 2005 - 2011 có tiết kiệm hơn so với giai đoạn 1996 - 2004; cảng biển xây dựng xong hầu hết được đưa vào hoạt động phục vụ sự phát triển của nền kinh tế; ĐTPT cảng biển thúc đẩy hoạt động xuất nhập khẩu và đóng góp nhiều cho nền kinh tế... Tuy nhiên hiệu quả chưa cao, chưa xứng với tiềm năng và với số vốn đầu tư mà nhà nước và xã hội đã bỏ ra.

Trong tất cả các khâu của ĐTPT cảng biển, từ quy hoạch, huy động vốn đến sử dụng vốn, quản lý đều tồn tại nhiều hạn chế. Nguyên nhân của những hạn chế được phân tích để làm cơ sở đề xuất giải pháp tăng cường và nâng cao hiệu quả ĐTPT cảng biển trong thời gian tới.

CHƯƠNG 3

GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG ĐẦU TƯ VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VIỆT NAM

3.1. PHƯƠNG HƯỚNG VÀ QUAN ĐIỂM ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2020

3.1.1. Phương hướng đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam

a. Xu hướng chung về đầu tư phát triển cảng biển thế giới và khu vực

Trong tương lai vận tải biển vẫn là ngành chủ đạo, chiếm khoảng 80% khối lượng trong việc trao đổi thương mại giữa các quốc gia và có mức tăng trưởng bình quân năm là 8 - 9%. Các cảng biển có khối lượng thông qua lớn nhất đều nằm trong khu vực châu Á - Thái Bình Dương. Khuynh hướng container hoá các cảng biển trên thế giới đang là xu thế thời đại. Dự báo trong vòng 10 - 20 năm tới sẽ có đầu tư mở rộng và hiện đại hoá các cảng biển để thích nghi hơn với tàu container, trong đó sẽ xuất hiện loại tàu cực lớn (Super Post Panamax) có chiều dài đến 400m, mớn nước sâu 15m, chở được 14.500 TEUs. Các cảng thiết lập hệ thống phân loại hàng hoá có tốc độ xử lý nhanh, gắn với các trung tâm logistic, được nối kết bằng tàu hoả với các cảng ICD nằm sâu trong đất liền để thúc đẩy kinh tế vùng xa biển và các quốc gia không có biển phát triển, nhằm tạo chân hàng vững chắc cho các cảng biển trung tâm. Cũng trong khoảng thời gian trên, khu vực châu Á - Thái Bình Dương sẽ đầu tư 246 tỷ USD cho vận tải biển và cảng biển.

Mặt khác, xu hướng hiện đại hoá và chuyên môn hoá cảng biển được các nhà khai thác cảng đặc biệt chú trọng. Hầu hết các cảng biển trong khu vực và trên thế giới đều thực hiện "tư nhân hoá" khai thác thác cảng.

b. Dự báo lượng hàng qua hệ thống cảng biển Việt Nam

Công tác dự báo cần được chú trọng, đảm bảo dự báo chính xác để có kế hoạch xây dựng cảng phù hợp, phát huy tốt năng lực tiếp nhận, năng lực phục vụ của cầu cảng.

Bảng 3.1: Dự báo lượng hàng hoá xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển của Việt Nam năm 2020

Đơn vị: 1.000T

Châu lục	Năm 2020	
	Xuất	Nhập
Châu Âu	28.800	32.200
Châu Á	56.000	70.800
Châu Mỹ	48.000	25.200
Châu Úc	12.800	7.000
Châu Phi	4.800	1.400
Các nước khác	9.600	1.400
Tổng xuất nhập khẩu	160.000	140.000
Tổng	300.000	

Nguồn: Viện Chiến lược GTGT

c. Phân tích điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội, thách thức (SWOT) của ĐTPT cảng biển Việt Nam

Dựa vào việc xem xét điểm mạnh, điểm yếu của hoạt động ĐTPT cảng biển Việt Nam hiện nay cũng như các cơ hội và thách thức có thể có, để từ đó đưa ra định hướng ĐTPT hệ thống cảng biển Việt Nam trong tương lai. Phương pháp này được tổng hợp trong ma trận SWOT (bảng 3.2). Bảng này cho thấy có nhiều khó khăn mà hoạt động ĐTPT cảng biển cần khắc phục nhằm thích nghi tốt hơn các thách thức trong tương lai. Chiến lược tốt nhất là dựa vào các điểm mạnh hiện có để nắm bắt cơ hội phát sinh, và cần giải quyết các yếu điểm hiện nay nhằm tăng cường đầu tư và nâng cao hiệu quả ĐTPT cảng biển.

Bảng 3.2: Phân tích SWOT đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam

	Hiện tại	Tương lai	
ĐIỂM MẠNH	<ul style="list-style-type: none"> - Vị trí địa lý nằm ở điểm giao cắt giữa các tuyến hàng hải nên rất thuận lợi để ĐTPT cảng trung chuyển quốc tế. - Sở hữu bờ biển dài chạy dọc đất nước và rất nhiều vị trí phù hợp để xây dựng cảng nước sâu có khả năng cạnh tranh với các nước trong khu vực. - Việt Nam bắt đầu thu hút được sự quan tâm của các hãng tàu lớn, các nhà khai thác cảng hàng đầu thế giới. - Hệ thống luật pháp, chính sách liên quan đến ĐTPT cảng biển đã được xây dựng và đang hoàn thiện. - Kỹ thuật xây dựng cảng biển và các công trình thủy của Việt Nam ngày càng nâng cao, đảm nhận được nhiều phần việc trước đây phải thuê nhà thầu nước ngoài. 	<ul style="list-style-type: none"> - Lĩnh vực cảng biển là lĩnh vực hấp dẫn các nhà đầu tư nước ngoài cũng như khu vực tư nhân. Họ sẽ ĐTPT cảng biển nếu có thể chế, chính sách phù hợp - Quan hệ chính trị - kinh tế giữa Việt Nam và các đối tác (đặc biệt Trung Quốc, Lào, Campuchia, Thái Lan) ngày càng được cải thiện, phát triển sẽ là nguồn cung cấp hàng hoá và là động lực để phát triển cảng trung chuyển quốc tế. - Kênh Kra mở qua eo biển Thái Lan sẽ tạo cho Việt Nam một vị trí địa lý rất thuận lợi trong vận tải biển quốc tế. - 4 cây cầu qua sông Mê Kông được xây dựng sẽ cải thiện lưu thông giữa Thái Lan, Lào và miền Trung Việt Nam. 	CƠ HỘI
ĐIỂM YẾU	<ul style="list-style-type: none"> - Thiếu vốn đầu tư. - ĐTPT cảng biển và giao thông nối cảng "tốn" rất nhiều đất nên gặp nhiều khó khăn trong GPMB. - Luồng vào cảng thường xuyên bị bồi lắng, có mớn nước nông nên phải nạo vét rất tốn kém. Chi phí nạo vét luồng đã có hoặc chi phí ĐTPT luồng tàu mới đều trông chờ ngân sách nhà nước. - Công nghệ, thiết bị tại cảng hầu hết phải nhập từ nước ngoài với chi phí đầu tư lớn, đòi hỏi lao động vận hành có kỹ thuật cao. Tuy nhiên đội ngũ lao động tại cảng thiếu tính chuyên nghiệp. - Các loại hình dịch vụ hỗ trợ cảng biển như logistics, sửa chữa tàu biển... tại cảng còn yếu, nên cảng xây dựng xong hoạt động hiệu quả thấp, khó thu hồi vốn đầu tư. - Có quá nhiều cơ quan tham gia quản lý cảng khiến khó cho việc điều hành ĐTPT cảng. - Thủ tục ĐTPT cảng biển còn rườm rà, phức tạp. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tiến bộ vượt bậc của công nghệ đóng tàu đòi hỏi Việt Nam phải nhanh chóng xây dựng cảng nước sâu đón tàu container trọng tải lớn vận hành trên tuyến biển xa. - Sự phát triển mạnh mẽ của hệ thống cảng biển các nước trong khu vực. - Biến đổi khí hậu sẽ gây khó khăn cho cả quá trình xây dựng cảng và khai thác cảng. - Khủng hoảng kinh tế thế giới kéo dài ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp xuất nhập khẩu, do đó ảnh hưởng đến ĐTPT cảng biển. 	THÁCH THỨC

Nguồn: Tác giả tổng hợp

d. Phương hướng đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam

Qua nghiên cứu xu hướng chung về ĐTPT cảng biển thế giới và khu vực, dự báo lượng hàng thông qua cảng biển và phân tích điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội, thách thức đối với ĐTPT cảng biển Việt Nam, luận án đề xuất phương hướng ĐTPT cảng biển thông qua ma trận chiến lược được thể hiện ở bảng 3.3.

Bảng 3.3: Ma trận chiến lược

	Đối phó với những thách thức	Nắm bắt các cơ hội
Khai thác điểm mạnh	<ul style="list-style-type: none"> - Xây dựng hệ thống cảng biển liên hoàn trên toàn quốc, trong đó nhà nước tập trung đầu tư một số ít cảng trọng điểm đạt chuẩn quốc tế. Các cảng biển còn lại kêu gọi vốn của các thành phần kinh tế. - Phương thức cạnh tranh của các cảng biển Việt Nam so với các nước sẽ là: tận dụng khả năng kết nối các tuyến hàng hải quốc tế, chú trọng đầu tư vào diện tích khai thác cảng và giá nhân công rẻ. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tập trung nhân lực xây dựng cảng trung chuyển quốc tế. - Khai thác kinh nghiệm và vốn của các hãng vận tải biển và khai thác bến cảng nước ngoài.
Khắc phục điểm yếu	<ul style="list-style-type: none"> - Huy động sức mạnh tổng hợp của nhà nước và tư nhân cho ĐTPT cảng biển. - Xây dựng cảng ở các vùng duyên hải, những nơi có độ sâu khu nước tương đối lớn, để giảm thiểu trở ngại về luồng tàu. - Tăng cường sự phối hợp giữa các cơ quan quản lý nhà nước trong GPMB, xây dựng cảng, luồng vào cảng, giao thông nối cảng, cung cấp điện nước, phát triển dịch vụ logistics... đảm bảo sự đầu tư đồng bộ. - Đơn giản hoá thủ tục đầu tư cảng biển. 	<ul style="list-style-type: none"> - Tính toán phân kỳ đầu tư phù hợp với khả năng của đất nước. - Giao cho Cục Hàng hải Việt Nam hoặc thành lập Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia để thực hiện chương trình phát triển cảng biển thống nhất, tránh đầu tư chồng chéo.

Nguồn: Tác giả tổng hợp

3.1.2. Quan điểm đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam

a. Quan điểm đầu tư phát triển cảng biển

Để đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế và đưa Việt Nam trở thành một trong những trung tâm hàng hải lớn của khu vực và thế giới, phát huy hết tiềm năng ưu thế sẵn có, cần ĐTPT cảng biển theo hệ thống cảng trải dài trên toàn quốc, hình thành nên chuỗi cảng biển liên hoàn, chứ không chỉ phụ thuộc lớn vào 2 khu vực cảng tại thành phố Hồ Chí Minh và Hải Phòng. Tuy nhiên, quan điểm trên không có nghĩa là tất cả các cảng của 28 tỉnh thành ven biển đều được ĐTPT như nhau mà cần tập trung ĐTPT một số cảng trọng điểm ở cả 3 miền Bắc - Trung - Nam, với cơ sở hạ tầng hiện đại, năng lực tiếp nhận tàu lớn và có thể cạnh tranh được với các cảng hiện đại trong khu vực. Còn các địa phương chỉ nên đầu tư vừa phải theo năng lực kinh tế từng vùng, với quan điểm xây dựng cảng là đầu tư "môi" cho sự phát triển kinh tế vùng.

Lý do phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam trải dài trên toàn quốc là để phát huy ưu thế Việt Nam là một quốc gia có 1/2 đường biên giới giáp biển. Do đó nên lấy hành lang vận tải ven biển làm trục phát triển chính, giảm vận tải trên bộ vì chi phí vận tải theo đường biển rẻ hơn nhiều so với chi phí vận chuyển đường bộ.

b. Quan điểm về huy động vốn đầu tư phát triển cảng biển

Thời gian tới, cần huy động tối đa nguồn vốn ĐTPT cảng biển từ khu vực tư nhân. Phương châm huy động vốn là nhà nước chỉ đầu tư các cảng mang tính chiến lược, còn các tỉnh muốn xây dựng cảng nên khuyến khích tư nhân đầu tư. Cụ thể là, nhà nước chỉ nên đầu tư vào những cảng trọng điểm quốc gia hoặc những cảng cần cho nền kinh tế nhưng không có khả năng thu hồi vốn. Riêng vốn Ngân sách của nhà nước sẽ chỉ tập trung đầu tư cho các công trình công cộng như luồng chạy tàu, đê chắn cát, đê chắn sóng, công trình chính trị ổn định luồng, công tác duy tu bảo dưỡng luồng tàu, đường giao thông nối với mạng quốc gia cho các cảng tổng hợp đầu mối khu vực. Vốn ngân sách nhà nước còn có vai trò là "vốn môi" trong giai đoạn khởi động đối với một số cảng quan trọng, để từ đó thu hút các nguồn vốn khác tham gia ĐTPT những cảng biển này.

Với những cảng quốc gia có khả năng thu hồi vốn và các cảng địa phương nên áp dụng hình thức BOT, BTO, BT hoặc hợp tác nhà nước - tư nhân (PPP), nhà

nước sẽ chỉ tập trung quản lý về quy hoạch và đề ra các chính sách, hỗ trợ đầu tư và hỗ trợ xây dựng kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển dùng chung. Riêng với các cầu, bến cảng do nhà đầu tư thiết kế, đề xuất thì toàn bộ kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển (luồng vào cảng...), kết cấu hạ tầng bến cảng (cầu, bến cảng...) và giao thông nối cảng nên được đầu tư bằng nguồn vốn tự huy động của nhà đầu tư.

c. Quan điểm sử dụng hiệu quả vốn đầu tư phát triển cảng biển

Thứ nhất, liên kết để cùng sử dụng và khai thác hết năng lực hạ tầng cảng biển sẵn có giữa các tỉnh lân cận. Đối với các địa phương ven biển có nhu cầu thì xây dựng cảng là ý muốn hợp lý. Nhưng trước hết cần ưu tiên liên kết với các tỉnh lân cận đã có cảng biển để cùng sử dụng và khai thác hết năng lực cảng biển sẵn có, nhằm lấp đầy hàng tại các cảng đó, mà chưa nên xây dựng cảng ngay, nhờ đó sẽ tiết kiệm số vốn lớn cho nền kinh tế. Trong trường hợp vẫn quyết định xây cảng mới thì cần xác định quy mô theo nhu cầu hàng hoá của từng địa phương, từng vùng để không cạnh tranh lẫn nhau nhằm phát huy hiệu quả đồng vốn một cách cao nhất. Đồng thời cần chọn thời điểm đầu tư thích hợp để cảng khi xây dựng xong có thể phát huy hiệu quả ngay.

Thứ hai, đầu tư tập trung và dứt điểm, tránh dàn trải như hiện nay. Hiện nay nhiều cảng biển ở Việt Nam vẫn chưa hoạt động hết công suất nên trong những năm tới, không nên đầu tư xây dựng cảng mới mà cần tập trung vào những dự án cảng biển hiện tại đang dang dở, thi công dứt điểm để nhanh chóng đưa vào sử dụng. Từ đó lấy lợi nhuận của những cảng này để đầu tư cho những cảng tiếp theo.

Thứ ba, cảng biển cần được đầu tư đồng bộ để nhanh chóng đưa vào sử dụng và sử dụng hết công suất thiết kế. Cần đầu tư đồng bộ các công trình cầu bến cảng với luồng vào cảng, giao thông nối cảng, thiết bị bốc xếp tại cảng... và các dịch vụ hỗ trợ như dịch vụ tài chính - ngân hàng - thương mại... Cần đồng bộ về quy mô công suất và thời gian đầu tư. Điều cần lưu ý là để tăng sức cạnh tranh của hệ thống cảng biển Việt Nam, không nên chỉ đầu tư phần cứng của cảng mà phải đầu tư cả phần mềm, có nghĩa là thời gian tới phải chú trọng nhiều hơn vào ĐTPT nguồn nhân lực cảng biển và cải tiến quy trình làm việc tại cảng để khai thác vận hành có hiệu quả hơn.

Thứ tư, trong quá trình đầu tư các dự án cảng biển, rất cần có sự phối hợp giữa các cơ quan chức năng để đẩy nhanh tiến độ dự án, giải quyết nhanh chóng khó khăn vướng mắc của các nhà đầu tư.

Thứ năm, quá trình đầu tư phải đảm bảo hiệu quả sử dụng vốn đầu tư, hiệu quả sử dụng đất, hàm lượng công nghệ cao trong mỗi dự án và coi trọng những yếu tố ảnh hưởng đến môi trường. Tất cả cảng biển được xây dựng phải đáp ứng được yêu cầu hiện tại và có cơ sở để phát triển trong tương lai.

3.2. GIẢI PHÁP TĂNG CƯỜNG ĐẦU TƯ VÀ NÂNG CAO HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM

3.2.1. Giải pháp về quy hoạch

Công tác quy hoạch cảng biển thời gian qua đã bộc lộ nhiều hạn chế như tầm nhìn ngắn hạn, thiếu tính đồng bộ dẫn đến đầu tư manh mún, dàn trải gây lãng phí tiền của và tài nguyên quốc gia. Chính vì lẽ đó, trong thời gian tới cần tiến hành đổi mới công tác quy hoạch hệ thống cảng biển, cụ thể thông qua một số biện pháp sau:

- Cần phải xây dựng được một quy hoạch khoa học có tầm nhìn chiến lược ít nhất từ 50 năm trở lên. Quy hoạch là tiền đề cho mọi sự phát triển đúng hướng nên nhất thiết phải xây dựng quy hoạch có tầm nhìn dài hạn.

- Nâng cao chất lượng công tác dự báo nhu cầu hàng hoá thông qua các cảng biển. Việc tính toán lượng hàng và đội tàu cho thiết kế một cảng biển mới nói riêng và phục vụ cho việc lập quy hoạch hệ thống cảng biển nói chung trong thời gian qua thường áp dụng các phương pháp sau: phương pháp thống kê, phương pháp kích bản kinh tế xã hội, phương pháp ngoại suy thông qua mô hình đàn hồi, phương pháp ngoại suy thông qua mô hình hồi quy... Tuy nhiên có một nhận xét chung là cơ sở dự báo để làm quy hoạch và xác định quy mô của cảng vẫn còn là nội suy dựa vào số liệu cũ, không có dữ liệu đầy đủ về nguồn hàng, thị trường và xu thế phát triển trong tương lai trên phạm vi rộng. Vì thế trong tương lai cần xác định bài toán quy hoạch hệ thống cảng biển hay một cảng biển phải là bài toán quy hoạch cân bằng động.

Cần lưu ý, khi dự báo nhu cầu hàng hoá thông qua cảng thì cần dự tính nhu cầu cho toàn mạng lưới trước (xem phụ lục 3.1), rồi từ đó mới dự báo nhu cầu cho từng cảng. Bài học kinh nghiệm trong công tác dự báo trước đây cần tránh là: đưa ra

công suất dự báo riêng cho mỗi cảng mà không tính đến tác động liên phương thức hoặc của toàn mạng lưới khiến công suất thực tế khi đi vào hoạt động của một số cảng có thể thấp hơn nhiều so với dự kiến. Ví dụ như trường hợp các cảng miền Trung, cảng nào cũng nhận mình là điểm cuối của hành lang Đông Tây và đều tính Lào, Đông Bắc Thái Lan, Campuchia là vùng hấp dẫn của mình, dẫn đến hàng loạt cảng được xây dựng lên và chung nhau một lượng hàng ít ỏi, rất lãng phí công suất đã xây dựng. Điều thứ hai cần lưu ý là việc phát triển cảng mới công suất lớn cũng có nghĩa là có phạm vi phục vụ lớn hơn nên sẽ thu hút luồng vận tải từ các cảng lân cận. Do đó, đầu tư vào các cảng này sẽ là sự lãng phí lớn nếu không tính toán kỹ đến lượng hàng có hạn phải san sẻ giữa cảng cũ và cảng mới.

- Quy hoạch cảng phải gắn với quy hoạch phát triển các khu công nghiệp.

Do các khu công nghiệp, khu chế xuất... được coi là hậu phương vững chắc cung cấp nguồn hàng cho cảng, và vì thế sự phát triển của cảng biển trong thời gian tới sẽ có xu hướng gắn chặt chẽ với sự phát triển của các khu công nghiệp, khu kinh tế mở và các trung tâm logistics. Hiện tại, các khu kinh tế mở và các trung tâm logistics phát triển chưa nhiều ở Việt Nam (mới có khu kinh tế mở Dung Quất...), còn các khu công nghiệp gần cảng chủ yếu là các loại hình công nghiệp nặng, chưa tận dụng thế mạnh ưu việt của cảng biển để thu hút công nghiệp nhẹ (may mặc, giày da), công nghiệp chế biến và công nghiệp lắp ráp điện tử, trong khi thời gian tới Nokia và Intel đều đang dự kiến chuyển sang sản xuất tại Việt Nam do chi phí lao động rẻ hơn ở Trung Quốc. Do đó quy hoạch phát triển các khu công nghiệp cần gắn kết chặt chẽ với quy hoạch cảng biển. Khi cấp phép cho các nhà đầu tư vào khu công nghiệp nên ưu tiên cho các loại hình công nghiệp dịch vụ có tác động tương hỗ với kinh tế cảng biển.

- Để đảm bảo sự phát triển bền vững của các cảng biển, ở những vị trí phù hợp nên quy hoạch xây dựng đô thị cảng. Ở những vị trí phù hợp, ví dụ Bà Rịa - Vũng Tàu... nên xây dựng đô thị cảng theo hình mẫu hiện đại của thế giới. Đô thị cảng sẽ được hình thành với sự phát triển cụm liên kết công nghiệp đa ngành bao gồm: cảng biển - vận tải biển - logistics - công nghiệp - du lịch biển - khoa học công nghệ - đào tạo nhân lực - dịch vụ tổng hợp, trong đó lấy yếu tố cảng biển làm trung tâm. Để xây dựng được đô thị cảng cần có thể chế hiện đại, có thể thu hút được

những nhà đầu tư chiến lược nước ngoài có nguồn vốn đầu tư lớn, có kinh nghiệm kinh doanh bất động sản công nghiệp, thương mại, du lịch, dịch vụ... có quan hệ với các tập đoàn kinh tế quốc tế hàng đầu. Các nhà đầu tư này sẽ cùng với chính quyền địa phương xây dựng đô thị cảng.

- *Quy hoạch cảng phải được xây dựng đồng bộ với quy hoạch mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa.* Tính kết nối giữa cảng với mạng lưới giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa sẽ tạo ra được dây chuyền vận tải thông suốt đưa hàng đến và rút hàng đi, tránh sự rối loạn và ách tắc cho các cảng.

- *Mời các tổ chức tư vấn quốc tế có uy tín tham gia lập, góp ý kiến hoặc phản biện quy hoạch xây dựng cảng biển.* Việc này có thể đòi hỏi kinh phí lớn song nếu sản phẩm là một bản quy hoạch chất lượng cao, có bước đi rõ ràng thì hiệu quả mang lại hết sức to lớn.

3.2.2. Giải pháp huy động vốn đầu tư phát triển cảng biển

3.2.2.1. Đa dạng hoá nguồn vốn đầu tư phát triển cảng biển

- *Thu hồi vốn đầu tư từ ngân sách nhà nước để đầu tư cho các dự án cảng tiếp theo.* Ngân sách nhà nước là nguồn vốn vô cùng quan trọng để phát triển hệ thống cảng biển. Tuy nhiên, nguồn Ngân sách có hạn nên phải có chính sách phân bổ tối ưu nhằm sử dụng có hiệu quả và điều quan trọng là thu hồi vốn đầu tư cho nhà nước để lấy vốn đó tập trung vào những dự án cảng biển tiếp theo.

- *Tăng cường thu hút vốn ODA cho các dự án cảng biển.* Các dự án vận động ODA trong lĩnh vực cảng biển cần phải được lập trên cơ sở các chuẩn mực chung, phù hợp với thông lệ quốc tế, nhằm đảm bảo cho dự án đáp ứng được những quy định của Việt Nam cũng như của phía nhà tài trợ. Khi xây dựng và ký kết điều ước quốc tế về ODA, phía Việt Nam cần xác định rõ ngay số vốn đối ứng trong nước là bao nhiêu, được đóng góp từ nguồn nào và dưới hình thức nào để cấp vốn đối ứng phù hợp với tiến độ thực hiện dự án. Đồng thời, các cơ quan quản lý nhà nước và các doanh nghiệp cảng cần nhanh chóng giải quyết các vướng mắc của các nhà tài trợ như vướng mắc về chính sách đền bù GPMB, đấu thầu xây dựng... để đẩy nhanh tiến độ đầu tư và không làm mất uy tín với các nhà tài trợ. Cần nâng cao chất lượng hoạt động của các Ban quản lý dự án trên cơ sở nâng cao năng lực, trình độ của cán

bộ vì một trong những nguyên nhân khiến cho tốc độ giải ngân vốn ODA trong các dự án cảng biển chậm là do năng lực chuyên môn và trình độ ngoại ngữ của cán bộ các ban quản lý dự án chưa đáp ứng yêu cầu. Ngoài ra, cần kiên quyết loại bỏ các dự án chạy theo phong trào do nhận thức sai về ODA, coi ODA là "cho không", nên cố gắng xin "vay" rồi tính sau, hoặc chuyển từ vốn vay sang cấp phát (cho không) sau khi dự án thực hiện không thành

- *Huy động vốn thông qua phát hành trái phiếu.* Khối lượng vốn lớn cần thiết cho phát triển cảng có thể có được thông qua nguồn vốn Chính phủ phát hành trực tiếp trái phiếu quốc tế cho vay lại và trái phiếu công ty do các doanh nghiệp cảng tự phát hành. Phương thức huy động vốn này có ưu thế là trong một khoảng thời gian ngắn thu được số tiền vốn lớn với tỷ lệ lãi suất thấp mà việc hoàn trả trong thời gian dài. Đây là phương thức huy động vốn rất quan trọng cho ĐTPT cảng biển, giảm sức ép về cung ứng vốn từ hệ thống ngân hàng, phù hợp với thông lệ quốc tế.

- *Huy động vốn đầu tư thông qua vay ưu đãi các tổ chức tín dụng nước ngoài.* Vay ưu đãi các tổ chức tín dụng nước ngoài là một giải pháp phù hợp với những nước bắt đầu phát triển nhằm khắc phục tình trạng eo hẹp về nguồn vốn đầu tư mà lại đang cần phát triển các công trình cơ sở hạ tầng làm nền móng cho phát triển kinh tế đất nước. Tuy nhiên, đồng tiền vay bằng ngoại tệ thì rủi ro về lãi suất và tỷ giá là khá cao khi trả lãi vay và vốn gốc. Do vậy, nếu sử dụng không hiệu quả vốn vay, đầu tư không đúng địa chỉ trọng điểm thì việc trả lãi vay rất khó khăn.

- *Tiến hành vay vốn của các ngân hàng thương mại trong nước* phục vụ cho chương trình đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng cảng biển, tuy nhiên phải có mức lãi suất hợp lý

- *Cổ phần hoá các doanh nghiệp cảng nhỏ bé* để huy động vốn đầu tư phát triển thành cảng lớn. Doanh nghiệp cổ phần hoá có thể huy động được nguồn vốn lớn từ xã hội và cùng với việc thay đổi sâu sắc cách thức quản lý doanh nghiệp, thay đổi kỹ thuật, công nghệ, kết quả sản xuất kinh doanh sẽ đạt hiệu quả cao.

- *Tăng cường áp dụng hình thức thuê mua tài chính.* Hiện đại hoá trang thiết bị bốc xếp thông qua hình thức thuê mua tài chính đối với trang thiết bị bốc xếp cảng biển. Cho thuê tài chính ngày nay đang là một loại hình kinh doanh dịch vụ được ưa chuộng trên thế giới, nhất là ở các nước phát triển. Cho thuê tài chính thực

sự là một kênh dẫn vốn trung và dài hạn được đánh giá là khá hữu hiệu tạo điều kiện thu hút vốn cho các đơn vị sản xuất kinh doanh.

3.2.2.2. Khuyến khích các thành phần kinh tế (khu vực tư nhân cả trong nước và nước ngoài) tham gia đầu tư xây dựng, quản lý và khai thác cảng biển

Để thu hút tư nhân đầu tư phát triển cảng biển, cần thực hiện 2 nội dung chính là nâng cao nhận thức của các nhà đầu tư tư nhân khi tham gia xây dựng hạ tầng cùng nhà nước và xây dựng khung pháp lý phù hợp với tiêu chuẩn quốc tế để khơi thông nguồn vốn tiềm năng này. Đồng thời 4 yếu tố sau phải được đảm bảo: hành lang pháp lý chuẩn, thể chế tương đối toàn diện, có thị trường tài chính phát triển và các cơ quan chuyên trách thực sự minh bạch. Do đó, một số giải pháp sau cần được triển khai để có thể thu hút vốn tư nhân:

- *Hoàn thiện cơ chế chính sách*: Nhà nước xây dựng những kế hoạch phát triển cho tương lai của cảng biển và kêu gọi sự tham gia của nhà đầu tư tư nhân, những người có khả năng hiện thực hoá những kế hoạch đó. Đồng thời nhà nước phải xây dựng một cơ chế phù hợp nhằm bảo vệ nguồn lực đầu tư này. Các chính sách do nhà nước ban hành phải đảm bảo được tính dự báo, sự rõ ràng, sự ổn định và tính minh bạch. Các văn bản luật phải tính toán cụ thể và chi tiết tất cả các yếu tố có ảnh hưởng đến các nhà đầu tư.

- *Đề xuất những dự án tốt để hấp dẫn các nhà đầu tư*. Thực tế là muốn thu hút được tư nhân phải có các dự án tốt. Đó là các dự án phải mang tính thiết yếu, xuất phát từ nhu cầu thực tế của người dân nhưng đồng thời đó phải là các dự án nằm trong phạm vi tài chính có thể và có khả năng sinh lời, đảm bảo tư nhân thu được lợi nhuận sau khi hoàn thành dự án, dung hoà lợi ích người dân qua giá phí, thời gian thu phí và quy định phí cho từng đối tượng. Trong dự án phải đảm bảo được sự ràng buộc giữa 2 bên nhà nước và tư nhân cả về lợi ích và trách nhiệm. Hay nói cách khác, bất cứ một dự án nào cũng phải cân bằng giữa lợi nhuận mà nhà đầu tư thu được từ dự án và những mục đích xã hội mà dự án đạt được.

- *Tạo ra các hình thức khuyến khích, hỗ trợ cho khu vực tư nhân khi tham gia*. Yếu tố lợi nhuận là quyết định khi kêu gọi các nhà đầu tư tư nhân, do đó trách nhiệm của các cơ quan nhà nước là phải làm tốt công tác thiết kế, tính toán khả thi về mặt tài chính, khả năng chịu đựng phí dịch vụ của người dân... để định được mức

lợi nhuận trước khi kêu gọi đầu tư, nếu không sẽ chẳng có nhà đầu tư nào tham gia. Đồng thời, nhà nước xây dựng cơ chế hỗ trợ đối với dự án, có tính đến vai trò của nhà nước với tư cách là người bảo lãnh và xúc tiến tính khả thi. Chẳng hạn, nhà nước sẽ đầu tư toàn bộ cơ sở hạ tầng ngoài hàng rào của các cảng biển, những cảng có thể sẽ được ưu đãi trước và sau đầu tư như giảm tới mức bằng không các loại phí và thuế. Thậm chí, đối với từng dự án cảng biển cụ thể, Bộ Giao thông vận tải và địa phương sẽ trình Thủ tướng cho phép áp dụng những cơ chế cụ thể cho từng dự án, đảm bảo nhà đầu tư có lãi và thu hồi vốn đầu tư. Các dự án được gắn với quy hoạch lâu dài sao cho khi đưa vào hoạt động không bị ảnh hưởng bởi những điều chỉnh về quy hoạch. Nhà nước cần có một sự phân tích rủi ro toàn diện để tìm ra những rủi ro có thể gặp phải và phân chia nó một cách cân bằng. Ví dụ: Khu vực tư nhân không thể gánh chịu được các rủi ro về chính sách hay quy chế, hoặc nếu quy mô của dự án thay đổi để đáp ứng yêu cầu của khu vực công cộng. Tuy nhiên khu vực tư nhân sẽ phải gánh vác các rủi ro thương mại, là các rủi ro trong quá trình thiết kế, xây dựng, hoàn thiện, vận hành và tài chính.

- *Đơn giản hoá quá trình cấp phép đầu tư.* Các doanh nghiệp tư nhân gặp nhiều vướng mắc về mặt pháp luật. Có những dự án nhà đầu tư phải đi tiếp xúc với từng cơ quan, đàm phán từng vấn đề một, thủ tục có thể kéo dài nhiều tháng mà không rõ về quyết định phê duyệt dự án để triển khai. Do đó thay vì nhà đầu tư phải đi tiếp xúc đàm phán với từng cơ quan thì rất nên xây dựng một cơ quan chuyên trách về quy hoạch từng cảng, đầu tư xây dựng và phối hợp khai thác cảng tại các địa phương.

- *Lựa chọn mô hình đầu tư phù hợp với từng loại dự án.* Khi thu hút tư nhân đầu tư vào lĩnh vực cảng biển, cần lựa chọn mô hình đầu tư tối ưu, đó là dự án 100% vốn của tư nhân hay áp dụng hình thức: BOT, BTO, cho thuê... được thể hiện ở bảng 3.4.

**Bảng 3.4: Đặc điểm của các hình thức thu hút vốn tư nhân
trong lĩnh vực cảng biển**

Phương án	Thời hạn tiêu biểu	Sở hữu tài sản	Đầu tư vốn	Rủi ro thương mại	Vận hành và bảo trì
Hợp đồng dịch vụ	1-2 năm	Công cộng	Công cộng	Công cộng	Công cộng và tư nhân
Hợp đồng quản lý	3-5 năm	Công cộng	Công cộng	Công cộng	Tư nhân
Thuê	8-15 năm	Công cộng	Công cộng	Cùng chia sẻ	Tư nhân
Nhượng quyền	25-30 năm	Công cộng	Tư nhân	Tư nhân	Tư nhân
BOT/BTO ...	20-30 năm	Tư nhân và công cộng	Tư nhân	Tư nhân	Tư nhân
Bán/Cổ phần hoá	Không thời hạn	Tư nhân	Tư nhân	Tư nhân	Tư nhân

Nguồn: Hội thảo của M4P về Quan hệ đối tác Công - tư

Để lựa chọn mô hình đầu tư, cần dựa vào quy mô, đặc điểm của mỗi dự án, khả năng tài chính và khả năng vận hành của doanh nghiệp trên cơ sở thương mại bền vững, đảm bảo tính liên tục của dịch vụ mà lựa chọn loại hợp đồng sao cho phù hợp, đảm bảo thực hiện dự án một cách tốt nhất và mang lại được lợi ích cho cả nhà đầu tư và nhà nước.

- *Cần tinh chọn các nhà đầu tư nước ngoài:* Không phải bất cứ nhà đầu tư nào vào là tiếp nhận hết. Cần có bước thẩm định năng lực tài chính của nhà đầu tư, xem xét tính lợi hại của từng dự án đối với con người, môi trường, xã hội... trước khi quyết định cấp giấy phép. Ở Thái Lan người ta đặc biệt ưu tiên chọn nhà đầu tư nằm trong top những tập đoàn công ty hàng đầu thế giới, nhà đầu tư có năng lực tài chính mạnh, tiềm năng... Các cơ quan quản lý nhà nước Việt Nam cũng nên phân loại các nhà đầu tư để có kế sách thu hút đầu tư cho hiệu quả, bởi một dự án đầu tư nước ngoài vào cảng biển, khi đã đầu tư sẽ kéo dài hàng vài chục năm.

Riêng thu hút nguồn vốn từ khu vực tư nhân theo hình thức PPP, cần xây dựng hệ thống tài liệu hướng dẫn, tham chiếu đầy đủ về PPP cảng biển bao gồm các vấn đề về khuôn khổ chính sách PPP, hình thức hợp đồng PPP, quy định về phân bổ và quản lý rủi ro, hỗ trợ và cơ chế cho sự hỗ trợ của Chính phủ, cơ chế giải quyết

tranh chấp, tổ chức thực hiện... hay nói cách khác, cần có sự phối hợp chặt chẽ giữa đầu tư công và đầu tư tư nhân (trong nước và nước ngoài).

Đầu tư kinh doanh khai thác cảng biển không những mang lại hiệu quả kinh tế cho đất nước mà còn mang lại lợi ích tài chính cho nhà đầu tư. Do đó chủ trương khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư vào lĩnh vực này, nhất là tham gia theo hình thức hợp tác nhà nước - tư nhân (PPP) đối với các cảng quy mô lớn được coi là động lực tạo vốn để phát triển hệ thống cảng biển theo quy hoạch.

3.2.3. Giải pháp đầu tư đồng bộ, trọng tâm và bền vững hệ thống cảng biển

3.2.3.1. Phát triển đồng bộ giữa cảng biển và luồng vào cảng

a. Nguyên tắc phát triển luồng vào cảng

Luồng tàu và bến cảng có mối quan hệ song hành, trong đó yếu tố nạo vét và duy trì hoạt động của luồng tàu là điều kiện tiên quyết cho sự phát triển của bến cảng. Để phát triển luồng vào cảng cần tuân thủ các nguyên tắc sau:

- Tận dụng tối đa cơ sở hạ tầng về luồng tàu hiện có.

- Lợi dụng triệt để điều kiện tự nhiên của khu vực để lựa chọn độ sâu luồng, mực nước chạy tàu một cách hợp lý, sao cho kinh phí bảo trì thấp, vì cần nhớ rằng khi thay đổi điều kiện thiên nhiên thì chi phí không thể lường hết được.

- Căn cứ vào yêu cầu của cầu bến và chức năng vai trò của từng cảng để tiến hành nạo vét, đảm bảo chuẩn tắc luồng phù hợp với quy mô cầu bến cảng.

- Việc cải tạo nâng cấp luồng tàu cần chú trọng đến các yếu tố môi trường. Việc nạo vét luồng phải phù hợp với quy luật tự nhiên của dòng chảy sông biển, không gây xói lở bờ và ảnh hưởng tới tiêu lũ, nhiễm mặn đối với khu vực liên quan.

b. Định hướng đầu tư phát triển luồng vào cảng

Với những nguyên tắc trên, luồng vào cảng của 3 miền Bắc, Trung, Nam nên được đầu tư theo hướng sau:

- Miền Bắc: Do các luồng tàu biển là khá dài và có độ sâu không đồng đều trên toàn tuyến luồng, bị ảnh hưởng nhiều bởi lượng bùn cát do sông ngòi đổ ra nên bắt buộc phải nạo vét luồng thường xuyên mặc dù chi phí rất tốn kém.

- Miền Trung: Luồng vào cảng miền Trung đa số là ngắn và sâu, hầu hết các khu bến nằm gần bờ biển, ít bị sa bồi nên sử dụng tuyến luồng hiện hữu với độ sâu tự nhiên là đáp ứng yêu cầu cho tàu hành thủy. Riêng một số cảng ở phía Bắc Trung

bộ (Cửa Lò, Lê Môn, Bến Thủy) và các cảng ở phía Nam Trung bộ (Nhơn Hội, Ba Ngòi) cần có kế hoạch nạo vét luồng tăng độ sâu để đón tàu lớn hơn, đồng thời phải có kế hoạch bảo vệ luồng để giảm thiểu lượng bùn cát sa bồi.

- Miền Nam: Tại khu vực thành phố Hồ Chí Minh - Vũng Tàu - Đồng Nai, do việc cải tạo hệ thống luồng tàu hiện đang chậm so với sự phát triển của hệ thống cảng nên cần tập trung nguồn lực để đẩy nhanh tiến độ. Tại khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long luồng vào cảng có trở ngại rất lớn, đó là các bãi cạn cửa sông trên luồng vào cảng có độ sâu chỉ khoảng -2,0m, lợi dụng thủy triều cao cũng chỉ đưa được tàu 3000DWT đầy tải vượt qua và việc nạo vét thường xuyên gây ra nhiều tổn kém. Để giảm chi phí nạo vét, cải tạo luồng lạch, nhiều nơi trên thế giới như Trung Quốc... có xu hướng đưa cảng biển ra xa bờ, có cảng đường dẫn từ bờ ra cầu cảng dài vài chục km, để có thể đón tàu lớn vào làm hàng mà không phụ thuộc vào con nước thủy triều, không phải nạo vét sa bồi. Vì thế, khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long cũng có thể áp dụng hình thức này, chặng hạn xây dựng cảng ở ngoài khơi Sóc Trăng hoặc ngoài khơi vùng biển Trà Vinh để đón tàu trọng tải lớn.

c. Cơ chế hình thành nguồn tài chính cho công tác duy tu, nạo vét luồng

Để đảm bảo luồng vào cảng đạt độ sâu đúng chuẩn tắc thiết kế, cần xây dựng cơ chế hình thành nguồn tài chính cho công tác duy tu, nạo vét luồng, vì hàng năm ngân sách nhà nước chỉ đáp ứng được 50% chi phí cần thiết. Để bổ sung số vốn còn thiếu, nguồn vốn duy tu nạo vét luồng có thể lấy từ nguồn cảng phí, dịch vụ hoa tiêu...; hoặc khuyến khích doanh nghiệp cảng tự nguyện đóng góp kinh phí; hoặc nạo vét duy tu bằng tận thu sản phẩm nạo vét. Cũng có ý kiến cho rằng nên trích số thu vượt thuế hải quan cho địa phương để tăng thêm nguồn kinh phí cho công tác này. Khoản vốn duy tu được quy định cụ thể theo từng tuyến luồng, sau đó có thể giao một công ty nạo vét hoặc thành lập tổ chức mới chuyên trách vấn đề đảm bảo độ sâu luồng cho từng khu vực cảng. Nói chung nên áp dụng các hình thức thực hiện không sử dụng kinh phí nhà nước, để giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước và đáp ứng kịp thời yêu cầu của công tác nạo vét duy tu.

d. Trách nhiệm quản lý luồng

Ngoài xây dựng luồng tàu đảm bảo yêu cầu kỹ thuật, một công việc vô cùng quan trọng là phải làm rõ trách nhiệm quản lý luồng. Tránh tình trạng xảy ra như ở

khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải, tình trạng lưu thông mất an toàn của lực lượng lớn xà lan; tình trạng tái chiếm luồng của các đặng đáy ghe cá tràn lan đã khiến cho tuyến luồng sông Thị Vải - Cái Mép dù đã được lắp đặt hệ thống phao luồng rất hiện đại nhưng vẫn mất an toàn. Thời gian qua, các hãng tàu MOL, Maersk và CMA... mặc dù đã đóng phí luồng lạch theo quy định, nhưng vẫn phải tự bỏ thêm chi phí để thuê ca nô dẹp luồng tận từ phao số 0 vào đến cảng và ngược lại để bảo đảm an toàn khi hành trình.

Như vậy, để cảng biển hoạt động có hiệu quả, cần coi trọng công tác đầu tư, cải tạo luồng hàng hải quan trọng không kém công tác xây dựng bến cảng, cầu cảng, đảm bảo sự đồng bộ giữa luồng vào cảng và bến cảng cả về quy mô và thời gian đưa vào sử dụng.

3.2.3.2. Tăng cường đầu tư cho hệ thống giao thông kết nối cảng

Kinh nghiệm của nhiều nước trên thế giới cho thấy, việc đầu tư hạ tầng giao thông phải có trước cảng. Tuy nhiên, ở Việt Nam điều này lại được làm ngược lại, khiến không ít cảng đang bị cô lập vì không có đường giao thông và do đó không thể đạt hiệu quả cao khi vận hành. Trong thời gian tới cần đầu tư nhiều hơn nữa vào hạ tầng giao thông nội cảng, bởi nếu không các cảng biển Việt Nam sẽ trở nên tắc nghẽn và cơ hội kinh doanh sẽ vào tay các nước láng giềng với cơ sở hạ tầng tốt hơn.

a. Nguyên tắc đầu tư hạ tầng giao thông nối cảng

+ Đối với những cảng xây dựng mới, cần tận dụng triệt để hệ thống giao thông có sẵn của địa phương để giải toả hàng hoá qua cảng. Trong trường hợp bắt buộc phải xây mới hạ tầng giao thông kết nối cảng, lúc đó tùy thuộc vào điều kiện tự nhiên của khu vực mà chọn loại hình giao thông đường sắt, đường bộ hay đường thủy thì phù hợp. *Đường bộ*: cho phép các phương tiện giao thông chuyên chở hàng đến bất cứ nơi nào cần với thời gian nhanh nhất, tuy nhiên loại hình này chi phí đầu tư rất tốn kém, chiếm nhiều diện tích sử dụng đất *Đường sắt*: là loại hình giao thông có rất nhiều ưu thế nổi trội như vận chuyển được khối lượng lớn, an toàn, giá thành hạ, đảm bảo môi trường. Đặc biệt những năm gần đây, tại nạn giao thông được coi là vấn nạn, thì vận chuyển hàng hoá đến cảng nói chung và container nói riêng bằng đường sắt càng được chú trọng hơn, tuy nhiên loại hình giao thông này đòi hỏi địa thế phù hợp. *Đường thủy nội địa*: loại hình giao thông này rất có ưu thế khi vận

chuyển những hàng hoá có trọng tải lớn hoặc hàng hoá lỏng, với chi phí vận chuyển 1 tấn hàng hoá là rẻ nhất, chi phí đầu tư ban đầu không nhiều vì hầu như chỉ tập trung vào xây dựng các bến cảng nội địa, bến xà lan. Đây là loại hình vận tải được đánh giá là thân thiện với môi trường, tiết kiệm quỹ đất. Tuy nhiên loại hình giao thông này có một điểm bất lợi là thời gian vận chuyển dài hơn so với việc di chuyển bằng đường bộ hay tàu hoả.

+ Đối với những cảng biển đã được xây dựng và hiện nằm ở ngoại thành của thành phố, hiện tại các cảng này chưa gặp khó khăn về giao thông hậu phương, nhưng chỉ một thời gian nữa có thể sẽ gặp lại trường hợp tương tự như cảng Sài Gòn, Hải Phòng. Do vậy trong khi còn có điều kiện nên xây dựng một đường giao thông vành đai riêng, để tránh ùn tắc sau này.

+ Đối với những cảng biển đã được xây dựng trước đây và nằm trong nội thành, để giảm ách tắc giao thông có thể áp dụng những giải pháp: Lập các khu tập kết hàng tại nơi thuận tiện giao thông (chính là giải pháp xây dựng các cảng cạn ICD), hoặc xây dựng các khu cảng trung chuyển. Với các khu cảng trung chuyển, đường giao thông hậu phương để giải toả hàng tại cảng lại không cần thiết vì hàng trung chuyển không hề ra khỏi cảng, nó chỉ được bốc xếp từ tàu xuống bãi của cảng, sau đó lại được đưa lên tàu khác để đưa đến nơi cần đến.

b. Định hướng đầu tư hệ thống giao thông kết nối cảng

+ Miền Bắc: Thích hợp phát triển cả đường bộ, đường sắt, đường thuỷ nội địa, trong đó cần ưu tiên đầu tư cho các tuyến đường bộ và đường sắt cần cho sự liên kết chiến lược với Trung Quốc thông qua cửa khẩu Lào Cai, với tiềm năng rất lớn trong phát triển thương mại qua biên giới và hàng quá cảnh, với hy vọng hút hàng từ phía Tây Nam Trung Quốc qua cảng Quảng Ninh, Hải Phòng.

+ Miền Trung: Chỉ thích hợp với giao thông đường bộ: cần phát triển tuyến dọc trục Bắc Nam và tuyến trục ngang Đông Tây, phát triển tuyến đường ven biển và tuyến đường cao tốc, bởi các tuyến này sẽ giúp cung cấp nguồn hàng từ các vùng hấp dẫn cho các cảng biển miền Trung. Ở những cảng có địa hình cho phép, nên xây dựng tuyến đường sắt nối liền cảng với đường sắt Bắc Nam. Ngoài ra trong tương lai nên kêu gọi đầu tư vào tuyến đường sắt Vũng Áng - Tân Ấp - Mộ Giạ dài 119 km và tuyến Mộ Giạ - Thà Khệt dài 145 km thuộc dự án đường sắt Singapo -

Côn Minh đang trong quá trình tìm nhà đầu tư [67]. Ngoài ra, để hỗ trợ hoạt động của các cảng, nên từng bước hình thành một số sân bay taxi. Ví dụ trước mắt xây dựng sân bay taxi tại khu vực Đầm Môn để trực tiếp phục vụ cho khu kinh tế Vân Phong và khu cảng TCQT Vân Phong đang triển khai xây dựng.

+ Miền Nam: Nên chú trọng phát triển mạng lưới giao thông đường thủy nội địa. Với giao thông đường bộ cần có các chính sách phù hợp để giải phóng mặt bằng và tạo vốn để đẩy nhanh tiến độ các dự án giao thông đảm bảo sử dụng có hiệu quả các cảng biển khu vực thành phố Hồ Chí Minh và khu vực Cái Mép - Thi Vai. Đồng bằng Sông Cửu Long cần nâng cấp, xây mới tuyến trục ngang từ biên giới Campuchia về phía biển Đông gồm tuyến ven biển phía Nam từ cửa khẩu Hà Tiên tới thành phố Cà Mau. Với giao thông đường sắt: nên xây dựng một số tuyến đường sắt tới các cảng nếu có thể, ví dụ đường sắt tới cảng Hiệp Phước... Đường thủy: là loại hình giao thông thể mạnh của các tỉnh miền Nam, riêng ĐBSCL hiện đã có tới 13.000km sử dụng cho vận tải thủy. Trong tương lai dù các dự án đường bộ hoàn thành thì phương thức vận tải bằng đường thủy vẫn rẻ hơn đường bộ, nên cần tập trung hoàn thiện việc nâng cấp đồng bộ hệ thống giao thông này.

c. Cơ chế tạo vốn cho DTPT hạ tầng giao thông nội cảng

Ở Việt Nam cảng biển và hạ tầng giao thông nội cảng được đầu tư xây dựng bởi các nguồn lực khác nhau. Cảng biển chủ yếu từ nguồn lực của các doanh nghiệp (cả doanh nghiệp tư nhân và doanh nghiệp nhà nước), còn hạ tầng giao thông nội cảng chủ yếu từ nguồn ngân sách (bao gồm Ngân sách trung ương, Ngân sách địa phương) và do địa phương quản lý. Các cơ chế điều chỉnh đối với hai loại dự án đầu tư này có những đặc thù riêng nên thường khó đảm bảo tính đồng bộ, đặc biệt về tiến trình thực hiện trong điều kiện nguồn Ngân sách còn hạn hẹp hiện nay. Thời gian tới nên huy động vốn tư nhân đầu tư theo hình thức BOT hoặc kêu gọi vốn của chính doanh nghiệp cảng. Điều này đã được áp dụng thí điểm ở một số cảng phía Nam và tỏ ra khá thành công. Ví dụ cảng Container quốc tế SP - PSA (Bà Rịa - Vũng Tàu) với vốn đầu tư 240 triệu USD, đã tự đầu tư 700 USD làm đường tạm cho ô tô vào cảng lấy hàng vì đường vào cảng do tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu làm chủ đầu tư thi công quá chậm... Như vậy mô hình này nếu được triển khai rộng rãi sẽ tăng được tiến độ đầu tư (vì đường giao thông phục vụ cho cả quá trình thi công xây

dựng và vận hành khai thác), giúp sử dụng tối đa công suất cảng, giảm được gánh nặng cho ngân sách nhà nước. Tuy nhiên phải có cơ chế phù hợp như cam kết giảm thuế hoặc tiền thuê đất trong một số năm đầu, hoặc cho phép doanh nghiệp thu phí qua đường trong một số năm đầu thì mới có thể kêu gọi các nhà đầu tư cảng bỏ vốn làm đường.

3.2.3.3. Hiện đại hoá trang thiết bị phục vụ cảng

a. Đầu tư đồng bộ thiết bị xếp dỡ hiện đại, năng suất cao

Năng lực khai thác cảng là một tiêu chí quan trọng, thể hiện qua năng suất làm hàng cao và thời gian tàu nằm bến thấp. Do đó cần trang bị các thiết bị xếp dỡ hiện đại, đồng bộ. Đồng bộ giữa các trang thiết bị xếp dỡ từ tàu xuống bến cảng với trang thiết bị xếp dỡ trên bờ và trang thiết bị trong hệ thống kho bãi; đồng bộ giữa mức độ tiên tiến của thiết bị công nghệ được sử dụng với trình độ tay nghề của công nhân. Để đảm bảo yêu cầu này thì yếu tố quan trọng hàng đầu là phải chuyên môn hoá xếp dỡ. Đối với những cảng xây dựng mới ngay từ đầu phải xác định loại hàng chính, từ đó trang bị các thiết bị xếp dỡ chuyên dùng để có năng suất xếp dỡ cao, phù hợp với các chủng loại hàng hoá. Còn đối với những cảng hiện đang hoạt động khai thác, cần có sự sắp xếp lại theo những ưu thế của cảng về mặt hàng xếp dỡ có năng suất cao, để có thể hình thành các khu vực chuyên xếp dỡ những mặt hàng truyền thống, từ đó mới có hướng tập trung đầu tư các thiết bị chuyên dùng phù hợp. Đối với mỗi loại cảng, cần chọn các phương án đầu tư thiết bị xếp dỡ như sau:

- *Đối với cảng chuyên dụng và cảng container:* cần được quy hoạch các khu cảng có quy mô đủ lớn và trang bị các thiết bị bốc xếp phù hợp. Ví dụ: với các cảng chuyên container, cần đầu tư các giàn cầu di động ở cầu cảng để xếp dỡ container từ tàu xuống cầu cảng. Các giàn cầu này có năng suất cao nhưng có giá hàng trăm tỷ đồng. Vì thế, nếu xây dựng các cảng chuyên container có quy mô nhỏ mà cũng mua thiết bị này thì sẽ lãng phí công suất, thiết bị và giá thành xếp dỡ sẽ rất cao.

Với các cảng chuyên hàng rời, tất cả những thiết bị ống hút, băng chuyền, thiết bị đóng bao... đều phải được trang bị đồng bộ về công suất thì mới tận dụng được hết năng lực của thiết bị. Riêng đối với cảng làm hàng rời bản (than cung ứng cho nhiệt điện, clinke, cát đá...) cần sử dụng hệ thống băng tải được che chắn kín để hạn chế tối đa ảnh hưởng tới môi trường.

- *Đối với các cảng được quy hoạch là cảng tổng hợp xếp dỡ nhiều loại hàng hoá khác nhau:* việc trang bị thiết bị đồng bộ để có năng suất cao có thể tiến hành bình thường khi các cảng này đủ lớn để phân khu bốc xếp riêng biệt cho từng loại hàng. Lúc đó, một cảng tổng hợp được coi như tập hợp các cảng chuyên dùng. Nếu quy mô các cảng chưa đủ để phân khu bốc xếp từng loại hàng riêng biệt, khi đó ở cầu cảng cần trang bị các loại cần cẩu đa năng, cơ động để có thể bốc xếp mọi loại hàng hoá. Cần lưu ý rằng những cảng có công suất dưới 2 triệu tấn/năm thì khó có điều kiện trang bị thiết bị xếp dỡ hiện đại và nếu trang bị được thì cũng không hiệu quả. Do đó nếu các cảng nhỏ ở những khu vực đã có các cảng lớn cần có giải pháp liên kết với những cảng lớn hoặc tổ chức thành những cụm liên cảng để cùng tổ chức khai thác thống nhất những mặt hàng nào đó, nhờ thế có điều kiện trang bị thiết bị xếp dỡ hiện đại, đồng thời tăng khả năng cạnh tranh.

Tương ứng với việc hình thành các khu cảng chuyên để trang bị thiết bị xếp dỡ phù hợp thì việc chuyên môn hoá công nhân bốc xếp cũng quyết định đến năng suất xếp dỡ giải phóng tàu. Xu hướng hiện nay đang hình thành các đơn vị thực hiện dịch vụ bốc xếp chuyên một mặt hàng, nhờ đó mới có năng suất cao và tận dụng hết ưu thế của trang thiết bị đồng bộ.

Để khắc phục tình trạng trang thiết bị lạc hậu của các cảng biển Việt Nam mà nguyên nhân sâu xa là không có nguồn tài chính và không có thông tin, thì vai trò của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam trong đầu tư trang thiết bị là rất quan trọng. Hiệp hội Cảng biển cần thường xuyên trao đổi thông tin và kinh nghiệm với các thành viên Hiệp hội về đầu tư, chuyển giao công nghệ thiết bị mới trong quản lý khai thác cảng. Nhờ đó, các cảng có thể mua sắm thiết bị phương tiện phù hợp với tình hình tài chính của mình, đồng thời phát huy hiệu quả của các phương tiện thiết bị, tránh những khiếm khuyết đã gặp.

b. Tăng cường áp dụng công nghệ thông tin vào lĩnh vực quản lý khai thác cảng.

Hệ thống mạng thông tin trong các cảng biển của Việt Nam hầu hết vẫn trong tình trạng không đồng bộ và rời rạc, khai thác chưa hiệu quả về tính năng của hệ thống. Để đáp ứng yêu cầu quản lý và điều hành trong thời đại mà công nghệ thông tin đang phát triển, đồng thời khối lượng các thông tin phải xử lý ngày càng

nhiều và phải đảm bảo tính thời sự, cần xây dựng cổng thông tin điện tử tại tất cả các cảng biển Việt Nam và cung cấp "dịch vụ một cửa" cho các chủ tàu, chủ hàng, phù hợp thông lệ quốc tế, nâng cấp hệ thống mạng internet, intranet theo hướng hiện đại.

Cần ứng dụng rộng rãi các công nghệ quản lý và khai thác cảng tiên tiến tại tất cả các cảng trong hệ thống cảng biển Việt Nam, đặc biệt là hệ thống CITOS (Computer Intergrated Terminal Operation System), CATOS (Computer Automated Terminal Operation System), EDI (Electronic Data Interchange)... Việc ứng dụng này sẽ góp phần nâng cao hiệu quả khai thác cảng, nâng cao chất lượng dịch vụ cung ứng cho khách hàng. Tuy nhiên hình thức và phương thức đổi mới công nghệ thông tin phải phù hợp với điều kiện cụ thể của công ty. Nếu nguồn vốn còn hạn hẹp, cần đổi mới có trọng điểm ở những khâu, những bộ phận then chốt, sau đó mới đến đổi mới đồng bộ. Hơn nữa việc ứng dụng một hệ thống công nghệ thông tin tiên tiến trong quản lý và khai thác cảng không chỉ đơn thuần thay đổi về mặt công nghệ, mà còn có thể đòi hỏi thay đổi cả mô hình tổ chức sản xuất, quy trình và phương pháp làm việc. Do đó phải đặc biệt chú trọng đến công tác huấn luyện và đào tạo, giúp thay đổi thói quen, tác phong làm việc cũ của cán bộ công nhân viên trong doanh nghiệp cảng.

3.2.3.4. Phát triển nguồn nhân lực có chất lượng cao

a. Căn cứ đề xuất giải pháp

Nguyên nhân sự yếu kém của hệ thống cảng biển Việt Nam, chung quy lại cũng là do con người. Nguồn nhân lực cho quá trình ĐTPPT và khai thác cảng biển Việt Nam còn có những hạn chế sau: thiếu nguồn nhân lực chất lượng cao, đẳng cấp quốc tế; thiếu công nhân có tay nghề cao trong các lĩnh vực; giáo trình đào tạo chưa được cập nhật kịp thời... Do đó thời gian tới cần đào tạo nguồn nhân lực cho các lĩnh vực như cung cấp thiết bị và chuyển giao các công nghệ mới trong quản lý và khai thác cảng; các dịch vụ tài chính - pháp lý; hậu cần; an toàn hàng hải... Theo các tiêu chuẩn quốc tế, đáp ứng yêu cầu hội nhập. Bởi vì hoạt động của cảng biển liên quan rất nhiều tới nước ngoài, nên đòi hỏi việc quản lý cảng biển phải bắt kịp với kiến thức chung của thế giới.

b. Định hướng đầu tư phát triển nguồn nhân lực

- *Đối với cán bộ quản lý:* cần tăng cường công tác quy hoạch, đào tạo bồi dưỡng đội ngũ cán bộ quản lý có phẩm chất chính trị, có kiến thức quản trị doanh nghiệp tiên tiến, có trình độ chuyên môn về ĐTPT cảng và quản lý khai thác cảng, am hiểu thị trường hàng hải và luật pháp quốc tế, có khả năng tiếp thị... Trong đó cần chú trọng đào tạo 2 kỹ năng mà cán bộ quản lý trong lĩnh vực cảng biển ở Việt Nam còn rất yếu, đó là nâng cao trình độ tiếng Anh nói chung và tiếng Anh chuyên ngành hàng hải nói riêng; đào tạo kỹ năng đàm phán quốc tế vì đây là công việc thường gặp trong thương thảo hợp đồng, thoả thuận, hiệp định (kỹ năng này rất quan trọng do các dự án cảng biển thường sử dụng vốn ODA và thường phải tổ chức đấu thầu quốc tế...). Mục tiêu đào tạo cán bộ quản lý là nhằm nâng cao trình độ tạo tầm nhìn cao hơn cho cán bộ quản lý, tăng cường tính chuyên nghiệp, chuyên môn hoá ở một số vị trí chủ chốt nhằm đáp ứng mọi nhu cầu cao nhất của khách hàng. Trong các loại hình đào tạo, nên tăng cường áp dụng hình thức cử cán bộ đi nâng cao trình độ quản lý tại các nước có ngành hàng hải phát triển, theo hướng cơ quan cử đi và người được cử đi cùng đóng góp cho phần kinh phí mà phía Việt Nam phải chi trả. Như thế vừa giảm được gánh nặng cho ngân sách nhà nước, vừa nâng cao ý thức của người học.

- *Đối với cán bộ kỹ thuật chuyên môn nghiệp vụ:* trước tình hình cạnh tranh giữa các cảng ngày càng gay gắt, cộng thêm tiến bộ vượt bậc trong chế tạo thiết bị xếp dỡ hàng hoá và công nghệ thông tin quản lý khai thác cảng, đòi hỏi đội ngũ cán bộ kỹ thuật phải có trình độ nghiệp vụ kỹ thuật cao, trình độ ngoại ngữ, tin học, điều độ hiện trường... theo kịp với sự phát triển của thời đại, đảm bảo tính chuyên nghiệp và tính chuyên môn hoá ở các vị trí nhằm đáp ứng mọi nhu cầu cao nhất của khách hàng.

- *Đối với công nhân kỹ thuật:* cần tăng cường đào tạo để có được lực lượng công nhân chuyên nghiệp, tiếp cận, nắm bắt kịp thời và làm chủ được các trang thiết bị hiện đại đáp ứng được yêu cầu sản xuất của cảng, nhờ đó đạt năng suất cao.

Tóm lại, để thực hiện những nội dung trên, ngành hàng hải Việt Nam cần đầu tư mạnh mẽ cho các cơ sở đào tạo của ngành như các trường Đại học, Cao đẳng, dạy nghề; phải có các mối quan hệ mật thiết với các nước có ngành hàng hải phát triển mạnh như Nhật Bản, Singapore, Hà Lan... và các tổ chức quốc tế như Hiệp hội cảng

biển ASEAN và tổ chức Hiệp hội cảng biển quốc tế... để gửi cán bộ, công nhân đi đào tạo; và cần tổ chức đào tạo tại chính doanh nghiệp cảng. Vai trò của Hiệp hội cảng biển Việt Nam đối với công tác đào tạo nguồn nhân lực cũng rất quan trọng. Hiệp hội Cảng biển phải thường xuyên tổ chức các lớp học bồi dưỡng kiến thức quản lý khai thác và kỹ thuật xếp dỡ cho cán bộ các cảng thành viên. Thực hiện đồng bộ các biện pháp trên đây sẽ giúp cho hệ thống cảng biển Việt Nam có nguồn nhân lực đủ mạnh để theo kịp với sự phát triển của các cảng biển trong khu vực.

3.2.3.5. Đầu tư phát triển cảng biển phải gắn kết chặt chẽ với bảo vệ môi trường

Hoạt động ĐTPT cảng biển có thể có những tác động không tốt đến môi trường như ảnh hưởng đến cuộc sống người dân do bị mất đất sản xuất nông nghiệp, sản xuất thủy sản; làm suy giảm đa dạng sinh học; biến đổi dòng chảy gây bồi lắng, xói lở cục bộ ảnh hưởng đến chất lượng nước; gia tăng xâm nhập mặn; tác động xấu đến ngành thủy sản, ngành du lịch [14]. Ngoài ra, quá trình thi công xây dựng và vận hành khai thác có thể gây ra ô nhiễm môi trường như bụi, khí thải, chất thải rắn, nước thải xây dựng, nước thải sinh hoạt và công nghiệp có chứa hàm lượng lớn dầu mỡ hoá chất (như trường hợp hàm lượng thủy ngân ở cảng Vũng Tàu vượt 3,1 lần mức cho phép)... Do đó, bảo tồn môi trường xã hội tự nhiên phải được quy hoạch kỹ lưỡng tại mỗi giai đoạn xây dựng và vận hành cảng biển. Để giảm các tác động không tốt đến môi trường, cần thực thi những giải pháp sau:

- *Giải pháp đối với giai đoạn chọn địa điểm xây dựng cảng*: khi chọn địa điểm xây dựng cảng, cần hạn chế tối đa xây dựng phát triển cảng tại các vùng có tiềm năng du lịch như Vịnh Hạ Long, Cát Bà... Rà soát lại tất cả các cảng đang nằm trong nội đô hoặc trong các trung tâm du lịch lớn, từ đó tùy theo mức độ ảnh hưởng và tiềm lực kinh tế mà di dời những cảng này ra vị trí mới. Cần hạn chế tối đa việc sử dụng quỹ đất hiện có để phát triển cảng, chỉ phát triển thêm diện tích khu đất của những cảng đầu mối trung tâm có tiềm năng lớn hoặc những cảng hiện tại chưa được xây dựng tương xứng với tiềm năng. Đất sử dụng để xây dựng cảng nên là đất lấn biển. Tuy nhiên khi san lấp biển tạo mặt bằng xây dựng cảng, cần phải xem xét cẩn trọng chế độ thủy lực, hình thái địa hình và có giải pháp kỹ thuật công trình phù hợp để không gây ảnh hưởng xấu tới cảnh quan khu vực và môi trường cũng như độ sâu luồng lạch khu nước trong vùng.

- *Giải pháp đối với quá trình xây dựng cảng:* cần bảo vệ môi trường ở mọi giai đoạn của quá trình thi công. Khi thi công các công trình cảng biển, cần tuân thủ nghiêm ngặt kỹ thuật khoan đóng cọc nhằm tránh tình trạng xâm nhập nước mặn tới nước nước ngầm. Các lỗ khoan không được sử dụng phải được lấp lại cẩn thận. Khối lượng nạo vét để xây dựng kênh dẫn, bể cảng, nền móng các kết cấu phía trên của cảng có thể lên đến vài triệu m³ đất đá một cảng; những vật liệu nạo vét đáy biển này thường được đổ ở biển ngoài khơi nên phải hết sức chú trọng đến vấn đề bảo tồn thiên nhiên. Với các hạng mục công trình cần phải san lấp, quá trình san lấp cần chọn vật liệu san lấp thích hợp là các loại chất trơ như đất cát, đất sét; nhưng không được khai thác đất, cát từ đất nông nghiệp, đất rừng, các vùng đất gần đê, bờ sông để san lấp; cũng như tuyệt đối không được xả chất ô nhiễm, chất gây hại để san lấp mặt bằng hoặc xuống các vùng trũng.

Để cảng biển phát triển bền vững, không chỉ cần các biện pháp bảo vệ môi trường trong suốt quá trình đầu tư và khai thác, mà ngược lại cũng rất cần có các biện pháp phòng ngừa và ứng phó sự cố môi trường (như bão lớn, sóng lớn...) đến cảng biển. Các biện pháp cần được áp dụng như các công trình phải được thiết kế an toàn, có tính đến sức phá hoại của gió giạt và sóng lớn hình thành trong bão và cao trình công trình kho bãi nhà xưởng cũng phải tính đến mực nước dâng trong bão. Đối với những cảng được xây dựng ở vùng biển hở, những nơi sa bồi nặng sóng lớn, cần phải xây dựng đê chắn sóng, chắn cát nhằm hạn chế tác động của sóng lớn, đảm bảo và tăng cường khả năng hoạt động của tàu thuyền trong cảng, mặc dù chi phí xây dựng đê chắn sóng là rất lớn. Với điều kiện tự nhiên biển hở, cũng có thể áp dụng phương án xây cảng dạng đào sâu vào trong đất liền. Tuy nhiên đây là mô hình phát triển cảng tương đối mới mẻ ở Việt Nam nên trong quá trình thực hiện đầu tư cần lưu ý đến các vấn đề: môi trường, bồi xói, xâm nhập mặn... để có biện pháp giảm thiểu.

- *Giải pháp bảo vệ môi trường khi đưa cảng biển vào khai thác sử dụng*

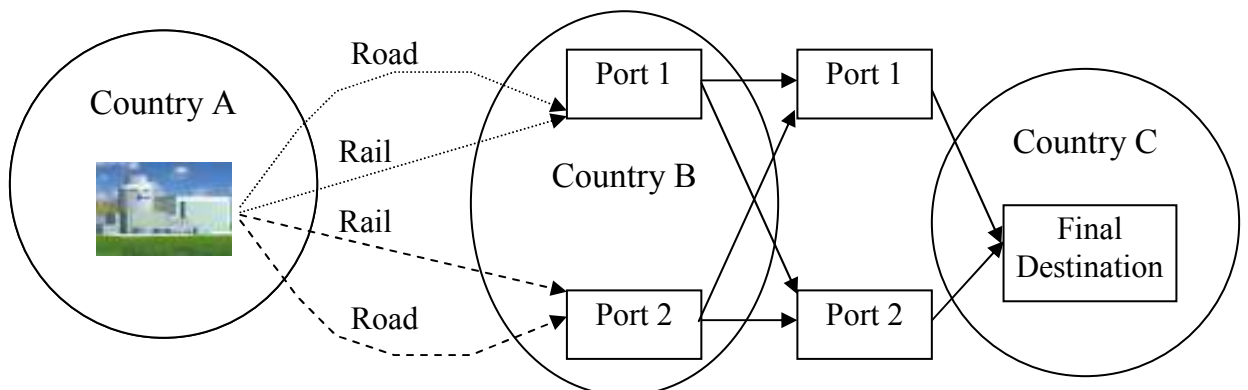
Để cảng biển khi đi vào khai thác không gây ô nhiễm môi trường, các doanh nghiệp cảng phải đầu tư xây dựng các hạng mục công trình thu gom và xử lý chất thải rắn, lỏng và chất thải công nghiệp phát sinh từ cảng và từ tàu. Vấn đề này đặc biệt quan trọng với các khu vực cầu cảng tiếp nhận hàng dầu khí, hoá chất. Trước khi đi vào vận hành, các cảng cần phải đề ra một chính sách bảo vệ môi trường, ví

dụ như cơ chế quản lý, giám sát hoạt động vệ sinh kết dầu lắng và la canh buồng máy của tàu tại cảng, quy định việc chôn lấp chất thải chứa dầu để đảm bảo rằng chúng không có khả năng gây ô nhiễm nguồn nước ngầm dưới đất... Tại mỗi cảng cần thành lập Phòng (hoặc Ban) An toàn và Môi trường, chịu trách nhiệm về công tác an toàn bảo vệ môi trường, kiểm soát ô nhiễm của cảng, đồng thời làm nhiệm vụ ngăn ngừa và ứng phó với các tai nạn có thể xảy ra, ví dụ ứng phó sự cố tràn dầu, tràn hoá chất, cháy nổ...

3.2.3.6. Phát triển các trung tâm logistics trong vùng hấp dẫn của cảng biển để nâng cao giá trị cảng biển

a. Sự cần thiết

Phát triển mạnh về cảng biển không có nghĩa là phải có nhiều cảng, mà điều quan trọng là những cảng đó phải được đầu tư bài bản, kết nối thông suốt và áp dụng được logistics. Logistics là một lĩnh vực rất cần thiết không thể tách rời khỏi kinh tế biển nói chung và cảng biển nói riêng (Khái niệm về logistics đã được trình bày trong mục 1.7 phần d). Về thực chất logistics là một chuỗi dịch vụ tối ưu hoá để có chi phí tối thiểu và thời gian phù hợp cho việc cung ứng hàng hoá từ nơi gửi đến nơi nhận theo yêu cầu. Logistics bao gồm các yếu tố chính: hoạt động dự trữ, lưu kho và hoạt động phân phối, vận tải. Việc vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu từ điểm thu gom đầu tiên của nước xuất khẩu đến điểm tiêu thụ cuối cùng của nước nhập khẩu được thực hiện với sự tham gia của nhiều phương thức vận tải khác nhau, trong đó vận tải biển và cảng biển có vai trò vô cùng quan trọng trong cả chuỗi logistics.



Sơ đồ 3.1: Mô hình vận tải đa phương thức trong dây chuyền logistics

Nguồn: [75]

Chi phí làm hàng ở cảng và vận tải biển thường chiếm từ 40 - 60% chi phí logistics. Chính vì thế mà tại nhiều nước trên thế giới, các nhà cung cấp dịch vụ cảng cũng chính là các nhà cung cấp dịch vụ logistics. Đặc biệt là ở các nước Châu Âu, các Chính quyền cảng đã thành lập nên những Trung tâm chuyên về dịch vụ logistics để thu hút khách hàng đưa hàng về cảng. Kinh nghiệm này nên được áp dụng ở Việt Nam.

b. Xây dựng các trung tâm logistics trong vùng hấp dẫn của cảng biển để nâng cao giá trị cho hệ thống cảng biển

Thực tế ở nước ta cảng thì nhiều mà hầu hết không áp dụng được logistics, ngoại trừ Tân cảng và một số cảng của Vinalines. Các cảng ở miền Trung thì hầu như chưa có hệ thống dịch vụ sau cảng. Với các cảng ở miền Bắc và miền Nam, do nhiều cảng nằm trong đô thị nên diện tích đất đai chật hẹp, rất khó để xây dựng và mở rộng các khu hậu cần sau cảng. Đây là một trong những nguyên nhân khiến cảng biển Việt Nam không thu hút được hàng, cước phí tại cảng thấp khiến nhiều cảng thua lỗ. Để nâng cao giá trị cho hệ thống cảng biển, cần áp dụng những giải pháp sau:

- Đầu tư phát triển các cảng tổng hợp quốc gia (hoặc những cảng có khu bến container quy mô lớn) nhất thiết phải đồng bộ với việc xây dựng trung tâm logistics. Trung tâm này có vị trí liền kề phía sau khu đất cảng. Tùy thuộc vào chức năng, phạm vi hoạt động sản xuất kinh doanh, quy mô diện tích khu đất dành cho đầu mối logistics thường bằng 1 - 2 lần diện tích khu đất cảng. Các trung tâm này sẽ đảm nhiệm các hoạt động: là nơi tập kết, gia công, lưu kho, đóng gói, phân phối hàng hoá, phối hợp với tất cả các phương thức vận tải khác như đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa; gắn kết sự tiếp cận cảng của các phương thức đó với các bên trong cảng. Để làm được điều này, rất cần sự phối hợp của Bộ Giao thông Vận tải với UBND địa phương, nghiên cứu bổ sung quỹ đất cho việc xây dựng cảng đi kèm với xây dựng trung tâm logistics.

- Trường hợp quỹ đất không cho phép xây dựng đầu mối logistics liền kề với cảng, có thể tích cực xây dựng các cảng nội địa (ICD). Xu hướng phát triển thế giới hiện nay, các cảng nội địa không còn chỉ đơn thuần có chức năng là đầu mối về vận tải, giao nhận và lưu kho bãi hàng hoá container như trước đây nữa, mà đã và đang

phát triển trở thành các trung tâm logistics. Các cảng nội địa này có vị trí nằm trong vùng hấp dẫn của cảng, có mạng lưới GTVT thông suốt với một hoặc một số cảng biển, cung cấp các dịch vụ logistics và những phương tiện cần thiết đáp ứng nhu cầu đại lý vận tải và giao nhận ở cảng. Cảng nội địa sẽ là nơi tập trung gom hàng vận tải đường biển qua cảng, đưa cảng biển lại gần hơn với khách hàng. Cảng nội địa còn có vai trò phân phối hàng từ cảng cho các tuyến luồng vận tải khác, góp phần giải quyết vấn đề ách tắc tại cảng biển. Tuy nhiên để đảm bảo hiệu quả kinh tế, chỉ hình thành các cảng nội địa khi đáp ứng một số tiêu chí sau:

- + Xây dựng cảng nội địa nhằm phục vụ nhu cầu phát triển kinh tế của vùng có khối lượng lớn hàng hoá xuất nhập khẩu bằng container, với số lượng ước tính trên 50 nghìn TEU.

- + Xây dựng cảng nội địa tại khu vực cửa khẩu quốc tế, tại các khu vực thường bị ùn tắc giao thông, với số lượng ước tính trên 30 nghìn TEU.

- + Cảng nội địa phải gắn với hành lang vận tải chính (trục giao thông quốc gia, quốc tế) tới cảng biển phục vụ phát triển kinh tế vùng.

Trong trường hợp không xây dựng trung tâm logistics liền kề với cảng và không có cảng nội địa tại khu vực thì cần tăng cường sự hợp tác giữa các nhà cung cấp dịch vụ logistics với các nhà điều hành cảng bằng nhiều hình thức như: liên kết, hợp tác, hợp đồng ngắn hạn, dài hạn, liên minh.

- Song song với việc xây dựng các trung tâm logistics trong vùng hấp dẫn cảng, các doanh nghiệp cảng cần quan tâm đến việc ĐTPT nguồn nhân lực nhằm nâng cao năng lực cho đội ngũ quản lý và nhân viên chuyên sâu về lĩnh vực logistics. Các doanh nghiệp cảng cũng cần chú trọng khả năng tương tác và liên thông giữa chính quyền - các cơ quan chức năng - doanh nghiệp - khách hàng một cách liền mạch, giảm thiểu những thủ tục phiền hà trong việc kiểm soát hàng hoá. Quan trọng hơn, các doanh nghiệp cảng cần tăng cường đầu tư vào công nghệ thông tin, với những ứng dụng tiên tiến trong việc theo dõi đơn hàng, lịch tàu, e-booking, theo dõi chứng từ... để đảm bảo thông tin thông suốt từ nơi hình thành hàng hoá đến điểm tiêu thụ cuối cùng. Các doanh nghiệp cảng cũng cần ứng dụng phương thức “Just- in- time” bằng việc thiết lập các kênh thông tin (Internet, EDI) với các hãng tàu hoặc nhà vận tải nhằm nhận được chính xác các thông tin về lô hàng cần xếp dỡ

tại cảng (thời gian lô hàng đến cảng, khối lượng, chủng loại, cảng đến, cảng đích, vị trí lô hàng cần dỡ) [75]. Thông qua các thông tin này, cảng chủ động lên kế hoạch sử dụng lao động và trang thiết bị sẵn sàng phục vụ khi lô hàng đến cảng, nhằm tổ chức phương án tối ưu phục vụ lô hàng, giảm tối đa thời gian bốc dỡ hàng tại cảng, nhờ đó chủ hàng giảm được thời gian thuê tàu. Các doanh nghiệp cảng cũng nên thiết lập hệ thống hẹn giờ “Appointment System” nhằm lên kế hoạch cụ thể giao trả hàng, khắc phục hiện tượng các phương tiện chuyên chở hàng đến cảng chờ bốc dỡ hoặc chờ ăn hàng phải đợi rất lâu tại cảng, gây ách tắc giao thông đã xảy ra ở các cảng lớn ở Việt Nam.

Việc phát triển cảng biển gắn với hoạt động logistics sẽ tăng tính hấp dẫn của cảng biển Việt Nam - nhờ thủ tục làm hàng nhanh gọn hơn, tạo ra được nhiều tiện ích hơn cho khách hàng, tiết giảm chi phí và đảm bảo vận hành trơn tru quy trình sản xuất kinh doanh... Nếu như cảng biển phát triển được coi là tiền đề cho sự phát triển của ngành dịch vụ logistics thì ngược lại, ngành dịch vụ logistics Việt Nam phát triển sẽ tạo nguồn hàng cho cảng biển (đặc biệt là hàng trung chuyển quốc tế), hạn chế được tình trạng bị ép giá cước phí cảng biển và nhờ đó góp phần sử dụng có hiệu quả cao, khai thác tối đa tiềm năng của hệ thống cảng biển Việt Nam.

3.2.4. Giải pháp đối với công tác quản lý hoạt động đầu tư phát triển cảng biển và quản lý cảng biển

3.2.4.1. Xây dựng Luật cảng biển

a. Sự cần thiết phải có Luật cảng biển

Hiện nay, văn bản pháp lý cao nhất điều chỉnh các hoạt động tại cảng biển nói riêng và lĩnh vực hàng hải nói chung là Bộ Luật hàng hải, được ban hành cuối năm 2005. Luật gồm 18 chương, 261 điều và chỉ có chương IV đề cập đến cảng biển với 11 điều từ 59 đến điều 69. Bộ luật về cơ bản đã góp phần khuyến khích và bảo hộ đầu tư, kinh doanh, giúp doanh nghiệp yên tâm sản xuất. Tuy nhiên vẫn còn nhiều quy phạm trong Bộ Luật Hàng hải Việt Nam 2005 còn chưa rõ ràng nên rất khó áp dụng. Các quy định về đầu tư cảng biển chưa được điều chỉnh cụ thể, chi tiết. Một số cơ chế quản lý nhằm cụ thể hoá các nguyên tắc cơ bản của Bộ Luật 2005 chưa được ban hành hoặc đã có quy định nhưng còn thiếu thống nhất, chưa phù hợp với yếu tố đặc thù quản lý nhà nước về hàng hải như: tổ chức và hoạt động

của các dịch vụ công về bảo đảm an toàn hàng hải, đầu tư xây dựng và khai thác KCHT công cộng cảng biển, khai thác KCHT bên cảng được đầu tư bằng vốn nhà nước... [70]. Những bất cập này phần nào làm ảnh hưởng đến hiệu lực, hiệu quả áp dụng đối với pháp luật hàng hải. Mặt khác, Bộ Luật ra đời cuối năm 2005, khi nước ta chưa chính thức gia nhập WTO nên các điều khoản điều chỉnh các hoạt động liên quan ở cảng chưa được đề cập đầy đủ đến các vấn đề khi cảng biển tham gia hội nhập [108].

Các văn bản hướng dẫn thi hành Bộ Luật 2005 đã được ban hành đến nay gồm: 1 pháp lệnh, 19 nghị định, 13 quyết định của Thủ tướng và hơn 90 quyết định hoặc thông tư cấp Bộ trưởng. Ngày 21/3/2012, Chính phủ ban hành Nghị định 21/2012/NĐ-CP về quản lý cảng biển và luồng hàng hải, gồm 93 điều, với chương 2 (từ điều 9 đến điều 48) có quy định về quản lý đầu tư xây dựng và khai thác cảng biển, luồng hàng hải và báo hiệu hàng hải. Tuy nhiên đây là những hướng dẫn chi tiết về quản lý hoạt động hàng hải tại khu vực cảng, chứ chưa chi tiết về vấn đề đầu tư xây dựng cảng. Ngày 16/7/2012, Chính phủ ban hành Luật Biển Việt Nam nhưng trong nội dung không đề cập nhiều đến hoạt động cảng biển. Như vậy, với phạm vi 1 chương trong Bộ Luật Hàng hải thì không thể bao quát hết các khía cạnh pháp lý liên quan đến cảng biển. Còn nếu chỉ ban hành Nghị định thì tính hiệu lực sẽ thấp hơn và chỉ mang tính chất hướng dẫn, triển khai thực hiện. Do đó, việc xây dựng Luật Cảng biển là rất cần thiết do tầm quan trọng và tính phức tạp trong quản lý ĐTPT và khai thác kinh doanh cảng biển.

b. Mục tiêu:

Để biến những tiềm năng to lớn của đất nước về biển và cảng biển trở thành nguồn lợi kinh tế thật sự, Luật Cảng biển cần đạt được những mục tiêu sau:

- Tăng cường quản lý nhà nước về cảng
- Thúc đẩy đầu tư và phát triển cảng
- Khai thác cảng biển với hiệu suất cao nhất
- Đảm bảo an toàn và trật tự khai thác cảng
- Bảo vệ quyền lợi và lợi ích hợp pháp của các bên
- Thu hồi vốn đầu tư của nhà nước cho cảng biển

c. Yêu cầu:

Luật Cảng biển cần đảm bảo những yêu cầu sau:

- Luật cần phân định rõ chức năng, nhiệm vụ quản lý nhà nước và quản lý kinh doanh khai thác cảng biển. Trong đó cần quy định rõ nhiệm vụ của các Bộ, ngành, địa phương trong quy hoạch, hoạch định chính sách phát triển cảng. Nhiệm vụ của các doanh nghiệp cảng trong ĐTPT, quản lý kinh doanh khai thác, cung ứng dịch vụ tại cảng.

- Luật cần đề xuất các chính sách hữu hiệu nhằm huy động các nguồn tài chính phát triển cảng. Cho phép nhiều hơn sự tham gia của khu vực tư nhân vào ĐTPT và khai thác cảng biển, đồng thời phải xây dựng một cơ chế phù hợp nhằm bảo vệ nguồn lực đầu tư này.

- Tạo ra môi trường pháp lý bình đẳng giữa nhà nước và các doanh nghiệp cảng, giữa các doanh nghiệp khai thác cảng với nhau. Cần chi tiết các loại phí, lệ phí thuộc ngân sách nhà nước và các loại giá cước dịch vụ thuộc các đơn vị kinh doanh.

- Thiết lập hệ thống giám sát, kiểm soát của các cơ quan quản lý nhà nước đối với hoạt động đầu tư và khai thác cảng biển của mọi thành phần kinh tế.

- Luật cần chú ý đến vấn đề quyền sở hữu và sử dụng vùng đất và vùng nước cảng.

d. Nội dung của Luật Cảng biển:

Sau khi nghiên cứu đặc điểm và sự phát triển của hệ thống cảng biển Việt Nam, có tham khảo kinh nghiệm của các nước có ngành kinh tế biển phát triển như Trung Quốc, Nhật Bản, Hoa Kỳ [95] [112], theo tác giả Luật Cảng biển của Việt Nam nên có những chương sau:

Chương I: Các điều khoản chung

Chương này quy định về đối tượng và phạm vi điều chỉnh, các khái niệm cơ bản về cảng biển và quản lý cảng biển. Quy định trách nhiệm của các cơ quan quản lý nhà nước các cấp đối với sự phát triển và vận hành của cảng...

Chương II: Quy hoạch và đầu tư xây dựng cảng

- Trong chương này cần đề cập đến căn cứ, nội dung và trách nhiệm của các cấp trong việc xây dựng quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam và một

số cảng biển quan trọng quốc gia. Việc xây dựng cảng phải tuân thủ quy hoạch. Trong Luật cũng cần có quy định bắt buộc mức độ nào mới có thể được làm cảng biển, tránh tình trạng hiện nay hầu hết địa phương nào ở Việt Nam có biển là có cảng.

- Luật cần quy định rõ các cơ quan có quyền cấp phép, kiểm soát, điều tiết, giám sát bất kỳ việc thi công xây dựng nào trong khu cảng. Luật cần làm rõ thủ tục đầu tư, các tiêu chuẩn và quy định kỹ thuật mà các dự án xây dựng cảng biển phải tuân thủ.

- Cần phân định rõ những loại cảng nào nhà nước đầu tư, loại cảng nào do các thành phần kinh tế khác tham gia hoặc trực tiếp đầu tư xây dựng. Trong một cảng biển thì những hạng mục công trình nào nhất thiết cần sự đầu tư của nhà nước.

- Quy định quá trình ĐTXD cảng biển phải tuân thủ một số nguyên tắc quan trọng. Ví dụ nguyên tắc xây dựng đồng bộ cảng và các công trình luồng hàng hải, giao thông nối cảng..., nguyên tắc đảm bảo nguồn vốn để xây dựng và cả duy tu bảo dưỡng kết cấu hạ tầng cảng phục vụ công cộng...

- Luật cũng có thể quy định các điều khoản về tài chính: ví dụ thẩm quyền vay, phát hành cổ phiếu, sử dụng nguồn thu... để ĐTPT cảng của các doanh nghiệp cảng.

Chương III: Kinh doanh, khai thác cảng biển

Chương này cần đề cập đến mọi vấn đề liên quan đến phê duyệt khai thác cảng và nghĩa vụ của nhà khai thác cảng:

- Luật cần xây dựng khuôn khổ pháp lý điều tiết việc cung cấp các dịch vụ cảng, nhằm thúc đẩy và đảm bảo cạnh tranh công bằng, hiệu quả trong khai thác cảng biển, tránh lạm dụng độc quyền hoặc vị thế thị trường. Có như vậy các nhà đầu tư nhân mới yên tâm đầu tư vào cảng biển mà không quá lo về rủi ro do cạnh tranh không lành mạnh gây ra.

- Đặt ra các tiêu chuẩn và chỉ những doanh nghiệp nào đạt được các tiêu chuẩn đó mới được cấp giấy phép khai thác cảng. Luật cần quy định rõ thủ tục để xin giấy phép khai thác cảng, nghĩa vụ và quyền lợi của nhà khai thác.

- Quy định các doanh nghiệp khai thác cảng phải công bố mọi hạng mục dịch vụ, các loại phí áp dụng và mức giá dịch vụ. Nếu không công bố thì các dịch vụ trên

sẽ không được phép thực hiện.

- Quy định về việc thương thảo và cho thuê kết cấu hạ tầng cảng biển được đầu tư bằng vốn nhà nước.

Chương IV: An toàn và giám sát cảng

Do hoạt động tại cảng biển rất phức tạp, có ảnh hưởng lớn và lâu dài đến môi trường nên trong Luật Cảng biển cần quy định rõ trách nhiệm của các cấp liên quan đến an toàn cảng biển, chuẩn bị sẵn sàng ứng cứu cho các tai nạn do hàng nguy hiểm trong cảng gây ra làm phương hại tới lợi ích công cộng... Luật cần quy định hệ thống biểu mẫu thống kê để nhà nước giám sát hoạt động của cảng biển. Việc giám sát và thanh tra tình hình sản xuất an toàn tại cảng phải là việc làm thường xuyên.

Chương V: Các trách nhiệm pháp lý

Chương này nên quy định về mức xử lý đối với các đối tượng vi phạm (ví dụ xây dựng cảng sai quy hoạch, xây dựng không phép, quản lý khai thác cảng không đúng quy định...) theo hình thức dân sự - phạt hành chính hoặc hình thức hình sự.

Ngoài ra, trong Luật có thể có thêm các điều khoản bổ sung.

Như vậy, nếu có được một đạo luật riêng điều chỉnh các hoạt động liên quan đến đầu tư xây dựng cảng, quản lý và kinh doanh khai thác cảng biển, sẽ góp phần phát triển mạnh mẽ hệ thống cảng biển Việt Nam, để cảng biển thực sự phát huy giá trị.

3.2.4.2. Thành lập Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia PMB (Port Management Body)

a. Lý do thành lập:

- Việc thành lập Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia nhằm mục đích tập trung phát triển hệ thống cảng biển quốc gia theo đúng quy hoạch được duyệt, khắc phục thực tế hiện nay là các cảng biển được quản lý bởi nhiều chủ thể nên dẫn đến mạnh ai nấy làm. Phân cấp cho địa phương quá nhiều, Trung ương không kiểm soát được dẫn đến tình trạng các địa phương xây dựng cảng biển tràn lan, nhỏ lẻ, manh mún.

- Thành lập Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia sẽ giúp Cục Hàng hải Việt Nam thuận lợi hơn trong công tác quản lý hoạt động ĐTPT cảng biển, bởi vì: Cục Hàng hải Việt Nam là một cơ quan quản lý nhà nước có trách nhiệm giám sát hoạt

động hàng hải, chủ yếu về các lĩnh vực hành chính, pháp chế, an toàn... của cả 2 chuyên ngành vận tải biển và cảng biển. Như vậy là khối lượng công việc quá lớn, rất khó để sâu sát tình hình thực tế. Việc thành lập Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia để quản lý về đầu tư, tài chính, kinh doanh cảng biển sẽ phát huy được thế mạnh của hệ thống cảng biển Việt Nam, giúp Cục Hàng hải Việt Nam quản lý toàn diện hơn với chuyên ngành cảng biển. Cũng có ý kiến cho rằng Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia nên là một tổ chức có tư cách pháp nhân, hoạt động theo Luật Doanh nghiệp. Nhưng theo tác giả, Cơ quan quản lý quốc gia là một cơ quan nhà nước trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam thì sẽ khả thi hơn, đảm bảo tính quyền lực trong quản lý và phát triển cảng biển, phù hợp với đặc thù riêng của ĐTPT cảng biển là vừa cần bàn tay của nhà nước để đảm bảo lợi ích công cộng và an ninh quốc phòng, vừa phải huy động các thành phần kinh tế tham gia ĐTPT, quản lý và khai thác cảng.

- Theo kinh nghiệm của các nước có cảng biển phát triển, việc có một đầu mối thống nhất để thực hiện quản lý và phát triển cảng biển quốc gia sẽ giúp Chính phủ dễ dàng hơn trong việc huy động được các nguồn vốn: vốn Ngân sách, vốn vay, phát hành trái phiếu, phí chuyển nhượng cho thuê cảng, các nguồn vốn của tư nhân trong và ngoài nước để phát triển cảng biển. Đặc biệt Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia sẽ giúp Chính phủ đầu tư tập trung vào những cảng biển trọng điểm hiện đại, đủ khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn và đủ sức cạnh tranh với các cảng trong khu vực trước yêu cầu hội nhập.

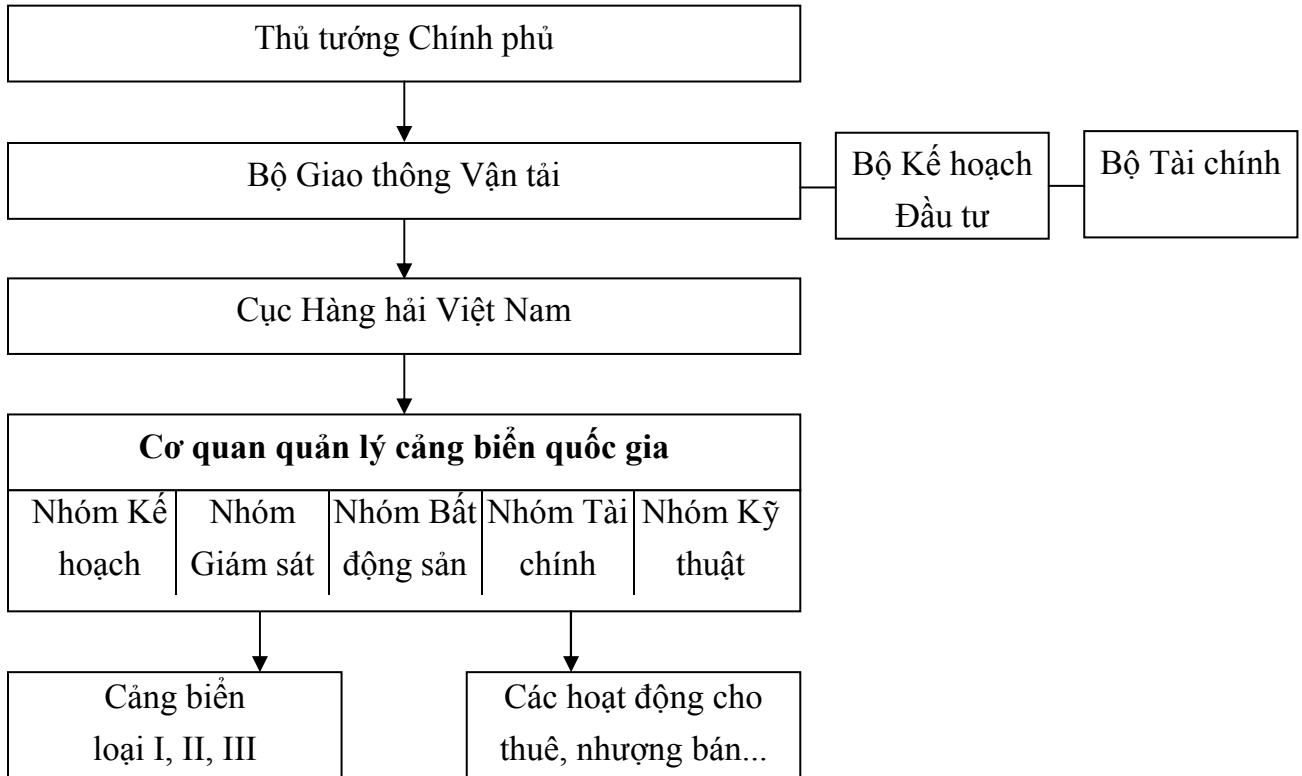
- Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia sẽ giải quyết được sự thiếu liên kết giữa quy hoạch phát triển cảng biển với quy hoạch phát triển các khu công nghiệp, khu chế xuất, khu đô thị và quy hoạch hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt... như hiện nay.

- Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia được kỳ vọng là sẽ giúp thu hồi vốn ĐTPT cảng biển từ nguồn vốn ngân sách nhà nước, thông qua việc ký hợp đồng cho thuê cảng với các loại hình doanh nghiệp, đồng thời giám sát việc thực hiện hợp đồng, giúp Chính phủ kiểm soát được nguồn thu bù đắp chi phí.

b. Vị trí, chức năng của cơ quan quản lý cảng biển quốc gia

Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia nên là một cơ quan nhà nước trực thuộc Cục Hàng hải Việt Nam, chuyên phụ trách các vấn đề liên quan đến ĐTPT và vận

hành khai thác cảng biển, đồng thời đây cũng là cơ quan quản lý các cảng trọng điểm của đất nước.



Sơ đồ 3.2: Vị trí của Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia

Nguồn: Tác giả tổng hợp có tham khảo [112]

Chức năng đối với từng loại cảng biển: Với cảng biển loại I (cảng trọng điểm quốc gia), cơ quan quản lý cảng biển quốc gia sẽ quản lý về quy hoạch, đầu tư và khai thác; Với cảng biển loại II (cảng địa phương), cơ quan quản lý cảng biển quốc gia sẽ quản lý về quy hoạch, ngoài ra trong một số trường hợp cần thiết có thể tham gia quản lý về đầu tư và khai thác; Với cảng biển loại III (cảng biển phục vụ hoạt động của doanh nghiệp), cơ quan quản lý cảng biển quốc gia chỉ quản lý về quy hoạch.

c. Trách nhiệm và quyền hạn của Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia:

- Đề xuất các phương án phát triển hệ thống cảng biển, đề xuất các chính sách, khung pháp lý phù hợp để thực thi Quy hoạch cảng biển quốc gia.
- Thúc đẩy sự phát triển của từng cảng dựa trên Quy hoạch cảng biển quốc gia.
- Xúc tiến đầu tư cảng biển: Thiết lập kế hoạch phát triển cảng biển tư nhân

để kêu gọi các nhà đầu tư tư nhân tham gia đầu tư vào lĩnh vực này.

- Phối kết hợp hoạt động của các cơ quan quản lý nhà nước liên đới (thuộc các Bộ, ngành, địa phương) với hoạt động của các doanh nghiệp trong và ngoài nước (kể cả doanh nghiệp tư nhân) trong quá trình thực thi Quy hoạch cảng biển quốc gia.

- Giám sát hoạt động xây dựng cảng của các chủ dự án, yêu cầu các chủ dự án đảm bảo đúng tiêu chuẩn kỹ thuật và tiến độ đã cam kết.

- Quản lý và giám sát môi trường cảng biển, đảm bảo có những giải pháp cần thiết nhằm bảo vệ môi trường.

- Giám sát dòng vốn của nhà nước cho ĐTPT cảng biển. Quản lý các hoạt động chuyển nhượng cho thuê khai thác cảng biển nhằm thu hồi vốn nhà nước đã bỏ ra.

- Quản lý hoạt động vận hành của các doanh nghiệp cảng, đảm bảo tính cạnh tranh công bằng và không phân biệt đối xử giữa các chủ thể hoạt động trong lĩnh vực cảng biển.

Nghiên cứu thành lập Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia đủ mạnh, phù hợp với thông lệ quốc tế và điều kiện của Việt Nam, để điều hành và liên kết các cảng trong hệ thống cảng biển nhằm đảm bảo lợi ích tốt nhất cho đất nước là vấn đề cấp bách hiện nay.

3.2.4.3. Thành lập Chính quyền cảng (Port Authority) cho mỗi cụm cảng hoặc cho từng địa phương

a. Lý do thành lập

- Thành lập Chính quyền cảng để khắc phục tình trạng đầu tư thiếu đồng bộ giữa xây dựng cảng biển với xây dựng luồng vào cảng, hệ thống giao thông nối cảng và dịch vụ hậu cần sau cảng; khắc phục tình trạng thiếu nguồn hàng cho cảng khi xây dựng quá nhiều cảng ở cùng một khu vực; khắc phục tình trạng thiếu hợp tác, cạnh tranh không lành mạnh về giá cước giữa các cảng trong 1 khu vực như hiện nay. Nhà nước mà đại diện là Bộ Tài chính không thể can thiệp bằng cách áp dụng giá sàn vì như vậy là vi phạm những quy định trong WTO (nhà nước phải để các doanh nghiệp cạnh tranh công bằng về giá cả). Chính quyền cảng nếu được thành lập sẽ thống nhất giá dịch vụ cảng biển khu vực và tạo ra một sân chơi bình

đăng cho mọi nhà khai thác bến cảng.

- Hiện nay chưa có cơ quan chịu trách nhiệm quản lý thống nhất vùng đất và vùng nước cảng được xem là tài sản của nhà nước. Do đó Chính quyền cảng phải vừa có quyền quản lý vùng nước cảng từ cơ quan quản lý hàng hải (Cảng vụ), vừa có quyền quản lý vùng đất cảng từ UBND địa phương.

- Hiện nay chưa có một cơ quan nào chịu trách nhiệm chính về quản lý ĐTPT cảng biển, chủ đầu tư khi làm thủ tục đầu tư phải gặp nhiều cấp nhiều ngành. Ngay cả Cảng vụ địa phương cũng chỉ đóng vai trò là cơ quan quản lý lưu lượng tàu biển tại các cảng, đảm bảo an toàn hàng hải và thực thi các tiêu chuẩn môi trường và các vấn đề liên quan, còn nhiều chức năng quan trọng khác mà Cảng vụ chưa được giao như: Xây dựng quy hoạch dài hạn cho từng cảng; Giám sát và điều phối toàn bộ các dự án đầu tư tại mỗi cảng biển; Đáp ứng nhu cầu kinh doanh cảng biển một cách kịp thời; Quản lý hợp đồng chuyển nhượng, kể cả việc thu phí chuyển nhượng và giám sát việc hoàn thành các mục tiêu khai thác của các nhà khai thác cảng; Thực hiện duy tu bảo dưỡng KCHT do nhà nước đầu tư [52]. Như vậy, quản lý toàn bộ quá trình ĐTPT cảng biển không phải là trách nhiệm của Cảng vụ. Ngay cả khâu quy hoạch cũng vậy, Cục Hàng hải Việt Nam chỉ chịu trách nhiệm đề xuất quy hoạch tổng thể và quy hoạch chi tiết 6 nhóm cảng biển, hiện chưa có chủ thể nào chịu trách nhiệm lập quy hoạch phát triển cho từng cảng cụ thể, với vai trò là công cụ hướng dẫn đầu tư tư nhân.

- Thực trạng ở Việt Nam hiện nay là trong cùng một khu vực, một số bến cảng đã bị quá tải dẫn đến thường xuyên tắc nghẽn, trong khi đó ở một số bến khác lại đang hoạt động dưới mức công suất thiết kế. Điều này có thể khắc phục được nếu có được tổ chức Chính quyền cảng đứng ra phối hợp hoạt động của các bến cảng.

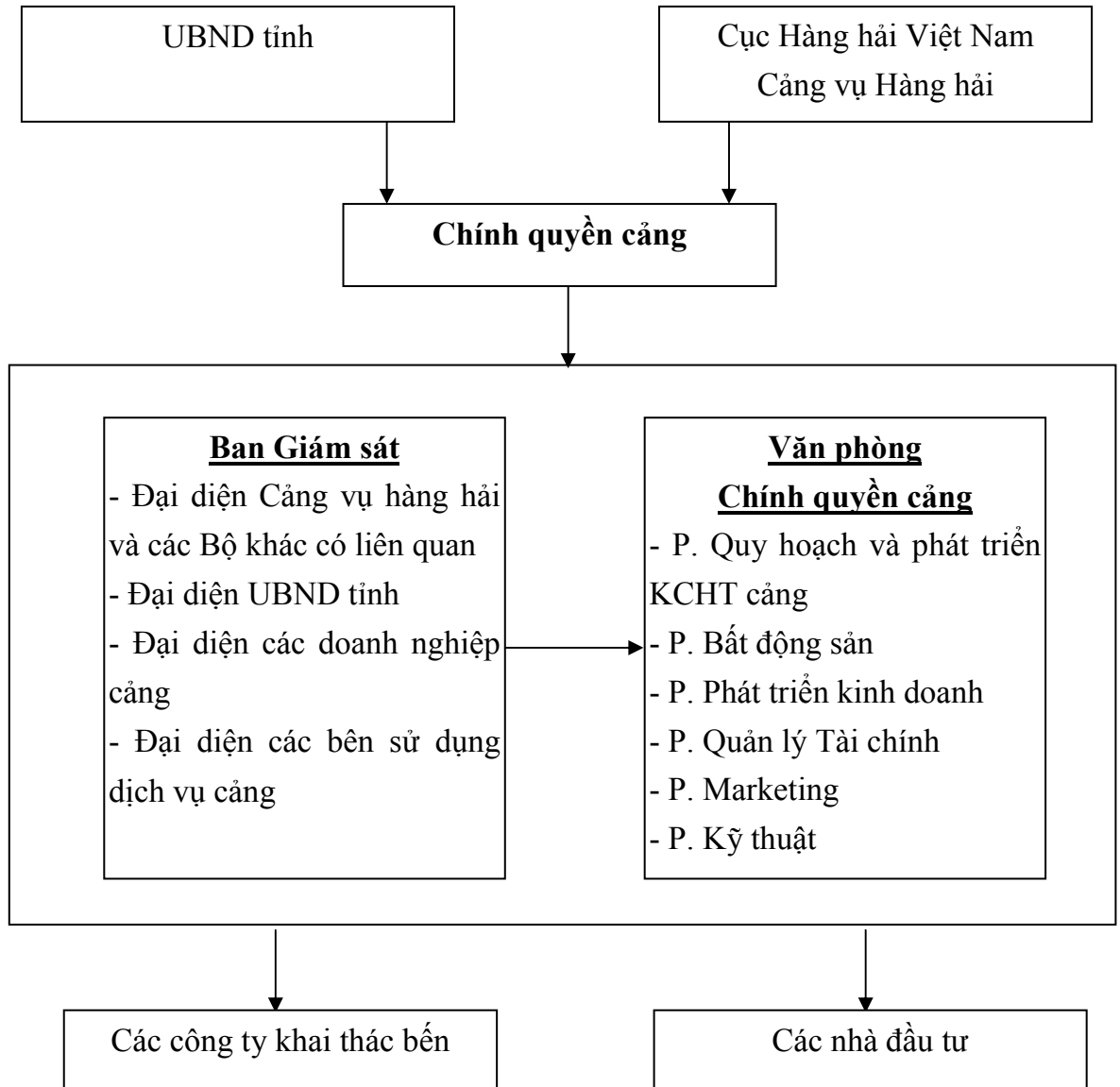
Để khắc phục những tồn tại trên, rất cần phải thành lập Chính quyền cảng. Chính quyền cảng được ví như một tổ chức đầu não trong việc quản lý mọi hoạt động của các cảng trong một khu vực.

b. Vị trí và chức năng của Chính quyền cảng

Việc thành lập Chính quyền cảng là khác nhau theo từng nước. Ví dụ tại nhiều bang ở Mỹ, Chính quyền cảng là một doanh nghiệp vì lợi ích công hoạt động

phi lợi nhuận và tuân theo "Luật Doanh nghiệp phi lợi nhuận", với mục đích thành lập quỹ phát triển CSHT cảng biển. Tại Trung Quốc, Luật Cảng quy định Chính quyền nhân dân địa phương phải chịu trách nhiệm hoàn toàn về các cảng tại địa phương nên mỗi địa phương ven biển thành lập một Chính quyền cảng, Chính quyền cảng là một phòng ban của UBND tỉnh. Tại Đài Loan, chính quyền Đài Loan duy trì 4 tổ chức chính quyền cảng trực thuộc Bộ Giao thông vận tải Đài Loan cho 4 vùng nước chính gồm: Keelung, Taichung, Kaohsiung và Hualien để quản lý hoạt động đầu tư cảng biển và hoạt động hàng hải; thành viên của chính quyền cảng là đại diện của 3 cơ quan sau: đại diện Bộ GTVT Đài Loan, đại diện Chính quyền sở tại và đại diện của Liên đoàn Lao động. Ở một số nước khác, nếu một số cảng được quản lý bởi các công ty tư nhân có sở hữu đất cảng, những cảng này hoàn toàn là các doanh nghiệp tư nhân thì hình thành nên chính quyền cảng cổ phần, bao gồm cả nhà nước và tư nhân. Tuy nhiên cổ phần luôn được phân chia giữa cơ quan Trung ương, cơ quan địa phương và các cổ đông nhà nước hoặc tư nhân làm sao để các cơ quan nhà nước liên quan giữ vị trí biểu quyết đa số.

Chính quyền cảng nếu được thành lập ở Việt Nam, theo tác giả nên thuộc cơ quan địa phương, có vai trò như một cơ quan dịch vụ công, hoạt động kinh doanh theo cơ chế thị trường, dưới sự giám sát của Ban Giám sát. Chính quyền cảng có trách nhiệm quản lý từ khâu quy hoạch, đầu tư xây dựng cho đến việc cho thuê bến bãi, thực hiện nạo vét duy tu luồng hàng hải và các dịch vụ hàng hải như hoa tiêu, lai dắt... tại một cụm cảng trong một khu vực. Đối với một số cảng quan trọng có thể áp dụng mô hình Chính quyền cảng theo kiểu cảng cho thuê: Nhà nước sở hữu, ĐTPT cảng và các công trình hạ tầng phục vụ cảng, các công ty tư nhân đấu thầu khai thác quản lý cảng và đầu tư các công trình trên cảng. Đối với cụm cảng có cả cảng tư nhân, có thể áp dụng mô hình Chính quyền cảng cổ phần.



Sơ đồ 3.3: Cơ cấu tổ chức của Chính quyền cảng

Nguồn: Tác giả tổng hợp có tham khảo [112]

Thành viên của Chính quyền cảng, dù là thuộc Ban Giám sát hay Văn phòng Chính quyền cảng, đều phải là những cá nhân có bề dày kinh nghiệm và thể hiện năng lực ở một hoặc nhiều lĩnh vực sau [95]: Quản lý đầu tư xây dựng cơ bản; Quản trị kinh doanh; Các vấn đề tài chính; Vận tải biển; Vận tải trong đất liền; Thương mại thế giới; Tổ chức công nhân; Các hoạt động ven sông, biển; Các vấn đề môi trường ảnh hưởng tới khu vực cảng; Hoạt động hành hải. Trong số các thành viên của Chính quyền cảng, nhất thiết phải có ít nhất một người có nhiều kinh nghiệm về hành hải, gồm kinh nghiệm trong việc điều khiển các tàu đi biển, hoa tiêu và hỗ trợ hành hải khác. Có như vậy mới xây dựng và vận hành được cảng biển đáp ứng yêu

cầu của các hãng tàu.

c. Trách nhiệm, quyền hạn của Chính quyền cảng

- Quản lý đầu tư: Chính quyền cảng trong trách nhiệm quản lý đầu tư, cần triển khai những công việc sau:

- + Xây dựng kế hoạch phát triển dài hạn cho mỗi cảng
- + Xúc tiến đầu tư
- + Tìm kiếm các nguồn vốn để phát triển cảng
- + Giám sát và phối kết hợp các kế hoạch đầu tư trong mỗi cảng
- + Cung cấp những yếu tố cần có cho hoạt động đầu tư của mỗi cảng một cách đúng đắn
- + Quản lý vùng đất và vùng nước cảng biển

- Bảo dưỡng cơ sở hạ tầng cảng: Vì Chính quyền cảng là chủ sở hữu và nhà quản lý các tài sản công nên Chính quyền cảng có trách nhiệm bảo trì, duy tu KCHT cảng biển; Tìm kiếm các nguồn vốn để bảo dưỡng KCHT cảng biển thay vì chỉ trông chờ vào nhà nước; Kiểm soát và ngăn chặn ô nhiễm môi trường khu cảng

- Phối hợp khai thác giữa các cảng: Trong trách nhiệm này, Chính quyền cảng cần thực hiện những công việc sau: *Thứ nhất*, marketing cảng; *Thứ hai*, ban hành quy định về an toàn, sử dụng dịch vụ và các công trình cảng; *Thứ ba*, theo dõi công suất thiết kế của từng cảng để điều tiết luồng hàng một cách hợp lý hơn, tránh tình trạng cảng thì tắc nghẽn vì quá tải, cảng thì thiếu hàng. Ví dụ: Chính quyền cảng Bombay (Ấn Độ) có chế tài cụ thể đối với cảng có nguồn hàng lớn như đánh thuế cao phần vượt công suất thiết kế, hoặc lượng hàng đó dành cho các cảng chưa hoạt động hết công suất. Ở Trung Quốc, Chính quyền cảng Quảng Đông đã buộc các hãng tàu phải tập trung hàng cho một cảng trung chuyển mới của tỉnh; *Thứ tư*, giám sát các nhà khai thác cầu và bến trong cảng để đảm bảo chất lượng dịch vụ làm hàng tốt và chi phí cảng vẫn luôn có tính cạnh tranh; *Thứ năm*, phối hợp kiểm soát mọi hoạt động của các cảng biển để đảm bảo cho mỗi cảng có thể tham gia vào nhiều lĩnh vực kinh doanh khác nhau cả vận tải biển và thương mại...

- Quản lý chuyển nhượng: Chính quyền cảng cần: Quảng bá các công trình và dịch vụ có thể chuyển nhượng; Giám sát, quản lý các hoạt động chuyển nhượng cho thuê khai thác cảng biển; Soạn thảo hợp đồng (nhượng quyền, cho thuê) và các

điều kiện khác (giấy phép công) cho nhà khai thác tư nhân cung cấp dịch vụ cảng.

- Phê duyệt biểu phí: Chính quyền cảng sẽ định ra khung giá (giá sàn) cho các dịch vụ cảng biển, các biểu mẫu chung cho các cảng. Ví dụ: Ở Mumbai (Ấn Độ), Chính quyền cảng của thành phố này đưa ra giá sàn cho tất cả các cảng. Các cảng chỉ được phép cạnh tranh về công nghệ, thiết bị... chứ không được phá giá. Sau đó, Chính quyền cảng sẽ giám sát các cảng thực hiện khung giá.

Cần lưu ý rằng có sự khác biệt giữa Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia và Chính quyền cảng. Cơ quan quản lý cảng biển quốc gia được hình thành từ các Bộ và các tổ chức cấp Bộ có liên quan để thiết lập chính sách về cảng biển quốc gia, thiết lập khung pháp lý và yêu cầu Chính quyền cảng thực hiện. Còn Chính quyền cảng chỉ chịu trách nhiệm quản lý một cảng hoặc một cụm cảng tại một địa phương, một khu vực nhằm tránh tình trạng manh mún, mỗi cảng hoạt động một kiểu dẫn đến cạnh tranh không lành mạnh, lãng phí tài nguyên đường bờ biển của Việt Nam. Trước mắt có thể áp dụng thí điểm mô hình Chính quyền cảng đối với cụm cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu), cụm cảng biển miền Trung hoặc 2 cảng trọng điểm là cảng Lạch Huyện (Hải Phòng) và cảng Vân Phong (Khánh Hoà).

3.2.4.4. Áp dụng mô hình quản lý đầu tư và khai thác cảng phù hợp

Thời gian tới cần chọn mô hình quản lý đầu tư và khai thác cảng phù hợp để có thể giảm áp lực về vốn ĐTPT từ ngân sách nhà nước, đồng thời tăng cường thu hồi vốn đầu tư của nhà nước. Có 3 mô hình quản lý cảng thông dụng được xem xét lựa chọn: Mô hình cảng dịch vụ (cảng nhà nước), Mô hình cảng cho thuê (chủ cảng), Mô hình cảng thương mại (cảng của doanh nghiệp hoặc tư nhân). Ba mô hình này lại được chi tiết hoá thành 5 hình thức quản lý được trình bày trong bảng 3.5.

Bảng 3.5: Các hình thức quản lý đầu tư và khai thác cảng

Hình thức		A	B	C	D	E	F	
Quy hoạch tổng quan		○						
Thi công	Kết cấu hạ tầng công cộng (luồng và đê chắn sóng...)			○	○	○		
	Kết cấu hạ tầng bến cảng (cầu tàu, kho bãi...)	○			●	●	●	
	Kết cấu thượng tầng (thiết bị xếp dỡ...)			●				
Sở hữu	Đất đai	○		○	○	●	○	
	Công trình cầu cảng			○	● ^{*1}		● ^{*1}	
Vận hành cầu cảng		○	●	●	●	●	●	
Tàu kéo và hoa tiêu		○ hoặc ●						●

Nguồn: Tác giả tổng hợp và [31]

Ghi chú: ○: Nhà nước

●: Tư nhân (*¹: Thuê đất đai)

Theo các thông tin có được ở bảng 3.5, mô hình cảng dịch vụ tương đương với hình thức A. Mô hình chủ cảng tương đương với hình thức B và C. Hình thức B là nhà nước cho thuê cả kết cấu hạ tầng công cộng, kết cấu hạ tầng bến cảng và thiết bị xếp dỡ..., các doanh nghiệp tư nhân chỉ vận hành khai thác. Hình thức C là nhà nước chỉ cho thuê kết cấu hạ tầng công cộng và kết cấu hạ tầng bến cảng, doanh nghiệp tư nhân sẽ tự đầu tư thiết bị xếp dỡ... Mô hình cảng thương mại (cảng tư nhân) tương đương với hình thức D, E, F. Trong đó hình thức D là nhà nước chỉ đầu tư kết cấu hạ tầng công cộng, còn lại doanh nghiệp tư nhân tự đầu tư kết cấu hạ tầng bến cảng và thiết bị xếp dỡ... Hình thức E không có ở Việt Nam vì đất đai là sở hữu toàn dân và nhà nước là đại diện. Hình thức F khuyến khích các doanh nghiệp tư nhân đầu tư cả vào kết cấu hạ tầng công cộng, kết cấu hạ tầng bến cảng và thiết bị xếp dỡ.

- Nếu căn cứ vào tầm quan trọng của các cảng biển (xem bảng phân loại cảng biển đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt trong phụ lục 1.2) để áp dụng mô hình quản lý đầu tư và khai thác cảng cho phù hợp, tác giả có một số đề xuất sau:

+ Hình thức A (cảng dịch vụ) nên áp dụng với các cảng loại I, là các cảng trọng điểm quốc gia, liên khu vực. Tuy nhiên không phải áp dụng với cả 17 cảng biển loại I mà chỉ nên áp dụng với những bến cảng đặc biệt quan trọng trong những cảng biển loại I đó. Theo kinh nghiệm của Nhật Bản, trong số hơn 1000 cảng biển, Chính phủ Nhật Bản chỉ quản lý khoảng 11 cảng đặc biệt quan trọng (liên khu vực) về cả đầu tư xây dựng và khai thác vận hành. Ngoài ra Chính phủ trợ cấp tài chính cho một số cảng quan trọng trực thuộc địa phương và không trợ cấp cho các cảng còn lại.

+ Hình thức B, C (cảng cho thuê) nên áp dụng phổ biến đối với các cảng loại I còn lại và cảng loại II (cảng địa phương).

+ Hình thức D (cảng tư nhân) nên khuyến khích áp dụng với các cảng loại II, III. Hình thức này có vai trò rất quan trọng vì giảm gánh nặng cho ngân sách nhà nước. Tuy nhiên luôn luôn phải đặt các cảng tư nhân trong tầm kiểm soát của nhà nước vì hoạt động của cảng biển còn liên quan đến an ninh quốc phòng.

+ Hình thức F nên được khuyến khích áp dụng với các cảng chuyên dùng (cảng loại III).

- Trong các hình thức trên, hình thức C đã được áp dụng thí điểm ở cảng Cái Lân - Quảng Ninh (với các bến 5, 6, 7) và trong thời gian tới nên được áp dụng phổ biến ở Việt Nam vì những lý do sau: *Thứ nhất*, vốn đầu tư của nhà nước vào kết cấu hạ tầng cảng biển sẽ được bảo toàn vì có thể thu hồi bằng cách: kết cấu hạ tầng công cộng được thu hồi lại bằng thu phí của người sử dụng. Kết cấu hạ tầng bến cảng được thu hồi thông qua thu tiền cho thuê kết cấu hạ tầng. *Thứ hai*, đã tách bạch được hoạt động kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển và hoạt động kinh doanh xếp dỡ hàng hoá, qua đó cũng tách được việc đánh giá hiệu quả đầu tư kết cấu hạ tầng cảng biển (thuộc nhà nước) và hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp dịch vụ (thuộc doanh nghiệp khai thác cảng). Việc đánh giá hiệu quả tài chính của các dự án đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển trên thực tế sẽ dễ dàng hơn, vì nguồn thu đã được hạch toán rõ ràng. Những hạng mục công trình hoạt động kém hiệu quả sẽ không được đầu tư. *Thứ ba*, tạo ra sự bình đẳng, cạnh tranh lành mạnh giữa các doanh nghiệp trong kinh doanh khai thác cảng biển. Xoá bỏ cơ chế Xin - Cho, tạo sự chủ động và tính tự chịu trách nhiệm của các doanh nghiệp trong kinh

doanh khai thác cảng. *Thứ tư*, gắn chặt lợi ích của bên thuê kết cấu hạ tầng cảng với các hoạt động cảng, đảm bảo cảng biển được khai thác với hiệu suất cao. *Thứ năm*, nhà nước và doanh nghiệp cảng cùng chia sẻ rủi ro, lợi nhuận và tận dụng tối đa nguồn lực của doanh nghiệp.

Tuy nhiên hình thức này cũng có một số nhược điểm như khi có sự cố phát sinh thì quy trình, thủ tục để tiến hành sửa chữa khắc phục của bên cho thuê còn phức tạp, rườm rà, mất nhiều thời gian. Điều này đã làm mất tính tự chủ và cơ hội kinh doanh của bên thuê. Hơn nữa khi có nhu cầu sản xuất, doanh nghiệp thuê không được dùng tài sản thuê để thế chấp vay vốn.

Hình thức cho thuê KCHT đã được áp dụng ở hầu hết các nước có ngành kinh tế biển phát triển. Ở Trung Quốc, Chính phủ sau khi xây dựng KCHT cảng biển thì có thể bán hoặc cho tư nhân thuê lại. Tuy nhiên tại các bang của Mỹ, người ta cho rằng "Việc bán cơ sở phương tiện cảng là hành động đổ tiền từ quỹ liên bang sang cho khu vực tư nhân và sẽ gây tổn thất cho liên bang" [95] nên chỉ áp dụng phương thức cho thuê. Ở Việt Nam cũng chỉ nên áp dụng phương thức cho thuê KCHT cảng biển vì những lợi ích và tính dễ thực thi. Với hình thức cổ phần hoá thì cần cân nhắc kỹ lưỡng trước khi ra quyết định.

3.2.5. Giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển cảng biển trong từng giai đoạn đầu tư

Hiệu quả đầu tư phát triển của ngành cảng biển (như đã trình bày ở chương II) chưa cao và hiệu quả đầu tư của dự án cảng biển không được như mong đợi. Chỉ một số ít dự án đạt hiệu quả cao như các dự án của Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn; Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinaline) với các cảng Hải Phòng, cảng Sài Gòn, cảng Đoạn Xá; và dự án của một số doanh nghiệp cảng khác... Còn nhiều dự án đạt hiệu quả thấp hoặc thậm chí thua lỗ như một số dự án cảng ở miền Trung, một số dự án cảng ở khu vực Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu)... Nguyên nhân của sự thua lỗ nằm cả trong giai đoạn đầu tư và giai đoạn vận hành khai thác. Do đó cần có các giải pháp cho từng giai đoạn của dự án, nhằm nâng cao hiệu quả đầu tư của các dự án cảng biển và nhờ đó nâng cao hiệu quả đầu tư của ngành cảng biển.

3.2.5.1. Giải pháp đối với giai đoạn định hướng đầu tư

a. Tăng cường áp dụng các phương pháp đánh giá khoa học để lựa chọn dự án đầu tư tối ưu

Do nguồn vốn đầu tư hạn hẹp, trong khi nhu cầu ĐTPT cho cả hệ thống cảng biển Việt Nam rất lớn, nên rất cần phải đầu tư có chọn lọc, trọng tâm trọng điểm. Ưu tiên vốn cho các dự án cảng biển thực sự cần thiết đối với nền kinh tế. Các dự án cảng biển và dự án hỗ trợ sự phát triển cảng biển được đề xuất rất nhiều. Dự án nào cũng đánh giá là quan trọng và không phải luôn tìm được dự án tối ưu trong mọi tiêu chuẩn đặt ra. Do đó, cách đơn giản nhất là áp dụng phương pháp cho điểm để lựa chọn được dự án ưu tiên đầu tư trước. Các tiêu chí được đem ra so sánh bao gồm:

(1) Nhu cầu vận tải [20]: Là chỉ tiêu phản ánh sự cần thiết của dự án cần có ngay để đáp ứng nhu cầu vận tải của nền kinh tế. Các dự án thuộc nhóm 10% nhu cầu cao nhất sẽ được chấm điểm 10, cứ 10% nhu cầu thấp hơn sẽ giảm 1 điểm.

(2) Lợi thế địa lý: Việc xây dựng dự án là phù hợp với quy luật tự nhiên, sau này sẽ có kinh phí bảo trì thấp.

(3) Tính khả thi về mặt kinh tế: Tác động của dự án cảng biển đến sự phát triển của nền kinh tế - xã hội thông qua các chỉ tiêu cụ thể như tác động dây chuyền đến sự phát triển của một ngành, một vùng kinh tế; tác động đến sự phát triển của các khu chế xuất, khu đô thị, khu công nghiệp; nộp Ngân sách; tạo việc làm. Chỉ tiêu này được các chuyên gia cho điểm.

(4) Tính khả thi về tài chính: Chính là các chỉ tiêu phản ánh hiệu quả tài chính mà dự án đem lại cho chủ đầu tư, được tính toán trong hồ sơ dự án như IRR, NPV, thời hạn thu hồi vốn.

(5) Vai trò của dự án trong mạng lưới giao thông vận tải [20]: với 3 mức độ:

- Là trục chính - hành lang chính yếu: điểm cao nhất (10 điểm)
- Là trục - hành lang thứ yếu
- Là giao thông địa phương

(6) Lợi thế về đầu tư ban đầu ít hơn: Do khan hiếm vốn đầu tư nên những dự án không đòi hỏi lượng vốn quá lớn, quá sức của nền kinh tế cũng có thể được ưu tiên hơn. Tuy nhiên trường hợp thiếu vốn vẫn có thể vay vốn nước ngoài hoặc trông

chờ vào các kênh huy động vốn nên chỉ tiêu này chỉ có trọng số tầm quan trọng thấp.

(7) Độ chín/ Tiến độ của dự án [20]:

Thứ tự cho điểm là 10 điểm nếu dự án đã hoàn tất thiết kế chi tiết; 9 điểm cho dự án đang thiết kế chi tiết; 8 điểm cho dự án hoàn tất nghiên cứu khả thi...; 2 điểm cho dự án vẫn còn ở mức ý tưởng; 1 điểm cho trường hợp chưa có hành động nào (bảng 3.6).

(8) Sự phù hợp với quy hoạch cấp trên hoặc chiến lược phát triển quốc gia:

với 3 mức độ cho điểm:

- Có trong quy hoạch chính thức
- Có phù hợp
- Không rõ, không phù hợp

(9) Tác động tới môi trường tự nhiên: Tác động tiềm năng của dự án đối với môi trường tự nhiên.

Mỗi tiêu chí trên được quy hoạch 1 thang điểm tối đa là 10 và đáp ứng tốt nhất yêu cầu của tiêu chí sẽ đạt 10 điểm. Việc cho điểm mỗi tiêu chí có thể định lượng rõ ràng hoặc hỏi ý kiến các chuyên gia về mức độ đáp ứng yêu cầu của dự án đang xét đối với đòi hỏi của tiêu chí đang xét. Trình tự tính toán như sau:

- + Cho điểm từng tiêu chí trong số 9 tiêu chí nêu ở trên
- + Nhân số điểm với trọng số tầm quan trọng của từng tiêu chí
- + Tính tổng số điểm cho từng tiêu chí và từng dự án
- + Lựa chọn dự án cạnh tranh có số điểm cao nhất

Việc ứng dụng phương pháp cho điểm để lựa chọn dự án nhằm khống chế số dự án đầu tư cạnh tranh nghiêm ngặt. Tránh tình trạng thời gian qua, vốn ít nhưng đầu tư cả vào những dự án chưa thực sự cần thiết hoặc không phù hợp, trong khi những dự án cần thì lại không được đầu tư.

Bảng 3.6: Các tiêu chí và tầm quan trọng của các tiêu chí trong phương pháp cho điểm để xác định thứ tự tối ưu cho dự án

Tiêu chí	Chỉ tiêu	Thang điểm	Tầm quan trọng
1. Nhu cầu vận tải	(tấn km + HK km)/km	10	20%
2. Lợi thế địa lý	- Phù hợp với quy luật tự nhiên - Có kinh phí bảo trì thấp khi đi vào hoạt động	10	7%
3. Tính khả thi về kinh tế	- Tác động đến sự phát triển ngành, vùng - Nộp ngân sách - Tạo việc làm	10	30%
4. Tính khả thi về tài chính	- NPV - IRR - Thời hạn thu hồi vốn	10	10%
5. Vai trò của dự án trong mạng lưới GTGT	- Trục chính/ Hành lang chính yếu - Trục/ hành lang thứ yếu - Địa phương	10	10%
6. Lợi thế về vốn đầu tư ban đầu ít hơn	- Khối lượng vốn đầu tư ban đầu cần thiết cho dự án	10	3%
7. Độ chín/ Tiến độ của dự án	10. Thiết kế chi tiết (hoàn thành) 9. Thiết kế chi tiết (đang lập) 8. Nghiên cứu khả thi (hoàn thành) 7. Nghiên cứu khả thi (đang lập) 6. Nghiên cứu tiền khả thi (hoàn thành) 5. Nghiên cứu tiền khả thi (đang lập) 4. Quy hoạch (được duyệt) 3. Quy hoạch (đang xem xét) 2. Ý tưởng 1. Chưa có hành động nào.	10	10%
8. Sự phù hợp với quy hoạch cao hơn hoặc chiến lược quốc gia	- Có trong quy hoạch chính thức - Có phù hợp - Không rõ, không phù hợp	10	5%
9. Tác động tới môi trường	- Không tổn hại tới môi trường tự nhiên	10	5%

Nguồn: Tác giả tổng hợp có tham khảo [20]

b. Đầu tư đồng bộ tại các cảng biển

Đề định hướng cho hoạt động ĐTPT tại các cảng, việc tham khảo kinh nghiệm của các cảng đầu tư hiệu quả cao và bài học kinh nghiệm được rút ra từ những cảng thua lỗ là điều cần thiết.

**** Bài học kinh nghiệm của các cảng đầu tư hiệu quả cao***

Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn (Saigon new port SNP) được đánh giá là một trong những nhà khai thác cảng biển lớn nhất của Việt Nam, có hệ thống cảng biển cùng cơ sở hạ tầng kho bãi hiện đại ở hầu hết các địa bàn trọng điểm trong cả nước và được coi là minh chứng sinh động cho sự đầu tư đúng đắn với những bài học kinh nghiệm trong đầu tư như sau:

- *Đầu tư đúng hướng*: ngay từ năm 1990, SNP đã nhận ra xu hướng phát triển mạnh mẽ hàng container thế giới cũng như tại Việt Nam và quyết định tập trung phát triển cảng container. Quyết định này đã giúp SNP dẫn đầu hệ thống cảng biển Việt Nam về thị phần container.

- *Vị trí đầu tư cảng biển tối ưu*: SNP luôn chọn vị trí xây dựng cảng ở những nơi có điều kiện tự nhiên hết sức thuận lợi cho xây dựng cảng, nằm trong vùng kinh tế trọng điểm, nằm giữa hoặc gần kề các khu công nghiệp và trung tâm lớn, được nối với hậu phương bằng hệ thống đường bộ và đường thủy.

- *Tích cực đầu tư vào hệ thống trang thiết bị xếp dỡ và hiện đại hoá hệ thống quản lý cảng*: Các thiết bị tại SNP được mua đồng bộ. SNP áp dụng hệ thống điều hành và quản lý cảng TOPX...

- *Đầu tư thích hợp vào marketing*: SNP có mối quan hệ chặt chẽ với trên 500 khách hàng xuất nhập khẩu, 40 hãng tàu, 50 công ty logistics [23] và đã trở thành địa chỉ uy tín cho các hãng tàu lựa chọn khi muốn cập bến ở Việt Nam.

- *Đầu tư phát triển nguồn nhân lực*: SNP đã cử nhiều cán bộ đi học tập về khai thác và kỹ thuật cảng tại Hà Lan, Đài Loan và Hàn Quốc [23], mở nhiều lớp khai thác cảng, tin học, ngoại ngữ và MAR cho cán bộ công nhân viên.

- *Đầu tư cảng biển đồng bộ với dịch vụ logistics, với giao thông nối cảng*: SNP luôn chú trọng cung cấp dịch vụ trọn gói cho khách hàng bằng việc xây dựng và mở rộng hệ thống dịch vụ logistics. Từ năm 2009, SNP đã có được đội xe lan 15 chiếc [110], có tổng sức chở 750 TEU để vận chuyển hàng nhập xuất từ các vùng

kinh tế đến các cảng thuộc SNP bằng đường thủy, tránh đường bộ hay bị tắc nghẽn.

- *Đa dạng hoá hình thức sở hữu và huy động vốn*: SNP liên doanh với các hãng tàu nước ngoài trong xây dựng cảng biển như hãng MOL (Nhật Bản), Hanjin (Hàn Quốc)... Việc liên doanh, liên kết với các hãng tàu không chỉ đảm bảo đầu ra cho các dự án cảng biển của SNP mà còn giúp giảm áp lực về vốn tự có để đầu tư phát triển.

- *Quản lý chặt chẽ quá trình thi công xây dựng các dự án cảng biển và các công trình liên quan*: với xuất phát điểm là các đơn vị hải quân chuyên xây dựng và khai thác cảng quân sự, SNP luôn giám sát chặt chẽ quá trình thi công xây dựng cảng biển.

* Bài học kinh nghiệm từ những cảng thua lỗ

Khi nghiên cứu một số cảng ở miền Trung và ở cụm cảng Cái Mép - Thị Vải đang tạm thời thua lỗ (ví dụ năm 2010, cảng Quốc tế SP-PSA thua lỗ 313,6 tỷ đồng, cảng Quốc tế Cái Mép thua lỗ 123 tỷ đồng....) cho thấy nguyên nhân thua lỗ bao gồm cả nguyên nhân chủ quan và khách quan như sau:

- *Đầu tư theo quy hoạch nhưng lại không theo thứ tự ưu tiên đã gây nên tình trạng dư thừa công suất ngắn hạn.*

- *Kiểm soát chưa chặt chẽ quá trình đầu tư*

- *Thiếu hàng*: do các nhà khai thác cảng vào làm cảng ở ạt tại những khu vực này, trong khi các yếu tố để thu hút hàng vào cảng và hãng tàu đến làm hàng lại chưa đủ nên dù được đầu tư hàng trăm triệu USD, cảng vẫn vắng tàu và thua lỗ.

- *Giá cước quá thấp*: Có khoảng cách rất lớn giữa dự kiến trong hồ sơ và thực tế. Ví dụ các giả định kinh doanh khi quyết định đầu tư cảng tại khu vực Cái Mép - Thị Vải trên cơ sở giá cước chào khoảng 50 - 60 USD/container 20 feet. Thế nhưng thực tế hiện nay giá cước chỉ khoảng 32 USD/container 20 feet và 40 - 50 USD/container 40 feet. Với mức giá cước này, đầu tư cao nên khấu hao cao, chi phí trả lãi vay ngân hàng cao, nhưng phần thu lại thấp hơn nhiều so với dự kiến nên thua lỗ là tất yếu.

- *Dịch vụ ít sự khác biệt*: Nếu như ở các nước có ngành cảng biển phát triển, các cảng cạnh tranh nhau bằng việc cung cấp dịch vụ ngày càng tốt hơn cho khách hàng thì ở Việt Nam, dịch vụ ít sự khác biệt giữa các cảng nên khách hàng chủ yếu

xem xét yếu tố vị trí địa lý và so sánh giá cả khi lựa chọn cảng. Điều này càng khiến việc cạnh tranh bằng chiến lược giá trở nên khốc liệt.

- *Đầu tư không đồng bộ*: nhiều cảng đã kết thúc xây dựng cảng nhưng đường vào cảng vẫn chưa xây dựng xong, dẫn đến các chủ hàng quay lưng lại với cảng, tạo nên sự khát hàng ở những khu vực này.

Thực ra, chuyện thua lỗ đối với các dự án cảng trong những năm đầu đi vào khai thác là rất bình thường do đầu tư lớn và khấu hao cao. Hơn nữa cảng là hạ tầng quan trọng, có tác động lâu dài đến toàn bộ nền kinh tế đất nước, không nên chỉ đơn thuần so sánh nguồn thu từ cảng phí với tổng vốn đầu tư cho cảng. Tuy nhiên các cảng chỉ có thể chấp nhận thua lỗ trong vài năm đầu, còn nếu thua lỗ kéo dài cả chục năm thì có thể dẫn đến phá sản. Việc tìm ra những giải pháp phù hợp để nhà đầu tư có thể thu hồi vốn và có lợi nhuận khi đầu tư lớn hàng trăm triệu USD vào một cảng biển là rất cần thiết.

** Định hướng cho hoạt động đầu tư tại các cảng biển Việt Nam*

Bài học kinh nghiệm từ các cảng biển cho thấy để đầu tư hiệu quả cần có định hướng đúng đắn ngay từ đầu (kể cả loại cảng cần xây và vị trí xây cảng). Nhất thiết phải đầu tư đồng bộ, phải kiểm soát chặt chẽ quá trình đầu tư, và nếu như có sự hợp tác từ các hãng tàu tham gia ĐTPT cảng biển thì có thể đảm bảo nguồn hàng cho các cảng sau này. Một cảng biển có địa thế tốt, nguồn hàng dồi dào, hạ tầng giao thông kết nối hiệu quả (cả luồng vào cảng và hệ thống đường sắt đường bộ, đường thủy nối cảng), hệ thống thiết bị bốc xếp hiện đại, đội ngũ lao động chuyên nghiệp, các dịch vụ đi kèm chất lượng, thủ tục nhanh gọn và tạo thuận lợi tối đa cho khách hàng chắc chắn sẽ có tính cạnh tranh cao và nhờ đó nâng cao được hiệu quả đầu tư.

3.2.5.2. Giải pháp đối với giai đoạn triển khai đầu tư

a. Căn cứ đề xuất giải pháp

Một dự án đầu tư cảng biển chỉ có hiệu quả khi giai đoạn triển khai dự án đạt được 3 mục tiêu: thời gian, chất lượng, chi phí đúng như dự kiến ban đầu và giai đoạn vận hành khai thác có hiệu suất sử dụng cao. Tuy nhiên trên thực tế, quá trình triển khai các dự án cảng biển còn nhiều hạn chế:

* Phần lớn các dự án cảng biển và các dự án hỗ trợ đều bị chậm tiến độ so với kế hoạch vì những lý do sau:

- Thời gian thẩm định các dự án cảng biển thường kéo dài hơn so với quy định của nhà nước, một phần do thủ tục qua nhiều bước, một phần do các dự án cảng biển rất phức tạp về kỹ thuật và công nghệ xây dựng, nên phải hỏi ý kiến nhiều đơn vị, nhiều chuyên gia. Trong nhiều trường hợp lại có các ý kiến trái ngược nhau nên cần có trao đổi, tổ chức hội thảo trong nước và quốc tế để điều chỉnh lại dự án theo hướng khả thi nhất.

- Một số dự án cảng biển phải điều chỉnh nhiều lần vì nhiều lý do: do chủ quan trong quá trình nghiên cứu nên không lường hết các hạng mục công việc cần thực hiện; do địa chất ở khu vực xây dựng cảng biển rất phức tạp, có nhiều biến đổi đặc biệt là trong những năm gần đây Việt Nam lại chịu nhiều ảnh hưởng của biến đổi khí hậu, mực nước biển dâng.

- Phần lớn các dự án cảng biển gặp khó khăn trong công tác GPMB, điển hình như dự án quốc tế Mỹ Xuân, dự án cảng tổng hợp Hồng Quang (Bà Rịa - Vũng Tàu)... Nguyên nhân là do đơn giá đền bù thấp, thiếu nhất quán và không phù hợp. Các tổ chức tư vấn lập phương án GPMB và các Ban giải phóng mặt bằng hoạt động còn thiếu tính chuyên nghiệp.

- Một số dự án phải đấu thầu nhiều lần: do các dự án cảng biển là các dự án đặc thù, đòi hỏi kỹ thuật công nghệ cao nên việc đấu thầu lựa chọn nhà thầu phải thận trọng để chọn được nhà thầu tốt dẫn đến kéo dài thời gian.

- Thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan liên quan trong việc đấu nối các hạ tầng kỹ thuật (điện, nước, giao thông...) cho dự án cảng biển.

- Rất nhiều dự án cảng biển bị chậm tiến độ vì các yếu tố khách quan như thiên tai, bão lũ: do các dự án cảng biển phải thi công trong điều kiện địa hình phức tạp, thời tiết khắc nghiệt nên dễ gặp sự cố dẫn đến chậm tiến độ thi công.

* Chất lượng các công trình cảng biển không phải luôn luôn được đảm bảo, còn có những cảng tiêu tốn của nhà nước hàng trăm tỷ đồng nhưng chất lượng kém, phải sửa chữa nhiều gây lãng phí. Chất lượng không đảm bảo bởi nhiều lý do:

- Khảo sát - thiết kế thiếu thận trọng: Việc tư vấn khảo sát thiết kế tính toán sai khối lượng, áp dụng sai định mức xây dựng vẫn còn xảy ra. Ví dụ như công

trình đê chắn sóng Dung Quất, do khảo sát thiết kế không đầy đủ nên khi đang thi công được 500m đã gặp phải túi bùn, phải dừng lại một thời gian khá dài để xử lý.

- *Tư vấn giám sát chưa thực hiện đầy đủ chức trách của mình.* Có lúc, có nơi còn hiện tượng tư vấn giám sát thoả hiệp với nhà thầu trong nhiều vấn đề kinh tế, kỹ thuật; chưa kiên quyết xử lý các vi phạm về chất lượng trong quá trình thực hiện dự án; chưa bám sát hiện trường để xử lý kịp thời các phát sinh bất hợp lý hoặc cứng nhắc trong giải quyết tình huống.

- *Nhà thầu thi công (cả trong nước và nước ngoài) chưa coi trọng kiểm soát chất lượng.* Cá biệt có nhà thầu còn thay đổi biện pháp thi công được duyệt; thay đổi xuất xứ, chủng loại vật liệu xây dựng đưa vào sử dụng trong công trình, còn chần chừ trong việc kiểm soát chất lượng. Với một vài dự án sử dụng vốn nhà nước, vẫn còn xảy ra tình trạng "chọn nhầm" các nhà thầu năng lực kém do quá trình đấu thầu đầy phức tạp và cám dỗ, hoặc chọn được nhà thầu tốt nhưng chỉ là thương hiệu, còn người làm thật lại không phải vậy bởi sau khi trúng thầu lại có sự điều chỉnh để đưa thầu phụ vào, dẫn đến chất lượng công trình không đảm bảo. Riêng các nhà thầu trong nước còn quá bỡ ngỡ trong xây lắp các hạng mục công trình cảng biển lớn, phức tạp. Ví dụ như công trình đê chắn sóng, có tới 2/5 số công trình đã được thi công bởi các nhà thầu Việt Nam gặp sự cố: sạt khi có bão, xếp các khối phủ không phẳng, các khối phủ bị dịch chuyển, nứt thủng chìm như Phú Quý, Bạch Long Vĩ... [39].

* Chi phí đầu tư xây dựng vượt quá giới hạn đã xác định trước là điều hay xảy ra ở nhiều dự án cảng biển, do công tác kiểm soát chi phí còn nhiều hạn chế:

- *Bố trí vốn không kịp thời.* Việc thu xếp vốn cho dự án không đáp ứng theo tiến độ dự án được phê duyệt, dẫn đến tình trạng nhiều hạng mục của dự án thi công cầm chừng chờ vốn giải ngân. Việc giải ngân chậm dẫn đến nhiều hệ lụy, làm chậm tiến độ thi công các công trình cảng biển, làm tăng chi phí quản lý công trình và làm cho năng lực tài chính của các nhà thầu Việt Nam đã khó khăn lại càng khó khăn hơn...

- *Chi phí đầu tư xây dựng công trình tăng cao bởi nhiều lý do, đã gây khó khăn cho quá trình thanh toán.* Chi phí tăng cao do giá vật tư đầu vào tăng liên tục trong quá trình thi công dẫn đến hầu hết các dự án cảng biển đều vướng mắc trong

vấn đề thanh toán bù giá. Hơn nữa với các dự án cảng biển có sử dụng vốn ODA với thủ tục trình duyệt qua nhiều cấp dẫn đến quá trình tuyển chọn nhà thầu kéo dài, cho nên khi kết quả đấu thầu được phê duyệt thì giá dự thầu không còn phù hợp do trượt giá. Việc phát sinh chi phí sẽ khiến chủ đầu tư bị động lúng túng để tìm nguồn vốn bổ sung và rất khó cho khâu thanh toán sau này.

- *Thủ tục nghiệm thu thanh quyết toán quá nhiều công đoạn và phức tạp*, thậm chí có cơ quan thanh toán còn có những quy định quản lý riêng dẫn đến thời gian thanh quyết toán kéo dài.

- *Trong quản lý chi phí chưa tính đủ chi phí bảo trì công trình*: Khi công trình bàn giao đưa vào quản lý, khai thác đã không bố trí vốn hoặc bố trí không đủ vốn cho các hạng mục công việc đã được phê duyệt ở sổ tay vận hành, làm ảnh hưởng đến hoạt động và tuổi thọ công trình, vì công trình cảng biển phải luôn được duy tu bảo dưỡng để chống lại sự xâm thực của nước biển, công trình luồng hàng hải luôn bị sa bồi theo thời gian nên cần phải nạo vét thường xuyên...

- *Còn thiếu cá nhân, bộ phận thuộc tổ chức của chủ đầu tư đảm nhiệm toàn diện công việc kiểm soát chi phí*: Trong công tác tổ chức quản lý chi phí, quá trình quản lý có sự tham gia của nhiều bộ phận như việc xác lập, thẩm định, thẩm tra tổng mức đầu tư thường do bộ phận chuẩn bị dự án kiểm soát; việc lập và thẩm tra, thẩm định dự toán do bộ phận kỹ thuật tài chính kiểm soát; giai đoạn đấu thầu, giá ký kết hợp đồng lại do tổ chuyên gia đấu thầu và việc thanh toán, quyết toán cuối cùng lại do bộ phận Tài chính - Kế toán đảm nhiệm. Thực tế các bộ phận trên đều hoạt động có tính chất riêng biệt nên không có một bộ phận chịu trách nhiệm là cầu nối thông tin về chi phí dự án, chịu trách nhiệm toàn diện về kiểm soát chi phí. Hơn nữa việc kiểm soát chi phí cũng mới chỉ dừng lại ở việc thực hiện các quy định về quản lý chi phí do nhà nước quy định chứ chưa có nhiều biện pháp có tính chuyên môn để kiểm soát chi phí. Riêng đối với các dự án cảng biển sử dụng vốn nhà nước do chế tài xử lý các dự án vượt vốn và sự dễ dàng trong việc điều chỉnh, bổ sung vốn đầu tư, cũng như tâm lý chỉ thực hiện kiểm soát chi phí khi có quy định, hướng dẫn của nhà nước cũng khiến cho chủ đầu tư không coi trọng công tác kiểm soát chi phí.

Vì tất cả những lý do đã đề cập ở trên, để nâng cao hiệu quả đầu tư cảng biển nhất thiết phải có các giải pháp đẩy nhanh tiến độ đầu tư, kiểm soát khống chế chi

phí và đảm bảo chất lượng công trình.

b. Giải pháp đẩy nhanh tiến độ đầu tư, kiểm soát chi phí và đảm bảo chất lượng các công trình cảng biển

- *Đơn giản hoá thủ tục đầu tư và rút ngắn thời gian thẩm định.* Về phía các cơ quan quản lý nhà nước cần công khai quy trình, nội dung, thời gian thẩm định, phê duyệt dự án đầu tư cảng biển theo quy định, trong đó cần thể hiện rõ các công đoạn của công việc, chỉ rõ ai (hay cơ quan nào) có trách nhiệm giải quyết.

- *Chấn chỉnh công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng:* Về cơ chế, chính sách cho công tác bồi thường, giải phóng mặt bằng cần phải rõ ràng, ổn định trong khoảng thời gian nhất định, tránh gây xáo trộn và phù hợp với thực tế của từng địa phương, khu vực. Nên có giá cả đền bù hợp lý. Đồng thời chỉ cho phép triển khai thi công các công trình cảng biển, giao thông nối cảng... khi khối lượng GPMB xây dựng hoàn thành đạt tỷ lệ 60 - 80% để tránh tình trạng thi công chờ giải toả.

- *Đảm bảo bố trí vốn đáp ứng tiến độ dự án:* Để đảm bảo việc giải ngân đúng tiến độ cho các nhà thầu, ngay sau khi ký kết và bước vào giai đoạn thực hiện hợp đồng cần phải lập kế hoạch thanh toán chi tiết cho từng gói thầu trên cơ sở các điều khoản hợp đồng, tiến độ thực hiện để từ đó lên kế hoạch huy động, dự trữ vốn thanh toán và kiểm soát thanh toán. Ưu tiên vốn đối với những công trình đủ mặt bằng thi công, có thể thi công dứt điểm.

- *Chống khép kín trong đầu tư:* Các dự án cảng biển, đặc biệt là dự án sử dụng vốn nhà nước trong rất nhiều trường hợp việc tổ chức thực hiện theo một đường dây "khép kín" trong một Bộ, một tổ chức từ khâu đưa vào kế hoạch, thiết kế, đấu thầu, thi công, giám sát thi công, mua sắm thiết bị đến nghiệm thu công trình nên đã gây ra tình trạng lãng phí vốn đầu tư và chất lượng công trình không đảm bảo vì "cả nê". Tư vấn thiết kế, tư vấn giám sát đều do Chủ đầu tư thuê nên mọi việc là do chủ đầu tư quyết định hết. Người tư vấn sẽ khó suy nghĩ độc lập, khó mà đề xuất, khuyến cáo nên thay đổi khác đi so với ý đồ của Chủ đầu tư. Vì thế giải pháp đưa ra là nhà tư vấn và chủ đầu tư phải *độc lập*. Ví dụ, quá trình chọn nhà thầu tư vấn phải có sự tham gia của cơ quan quản lý nhà nước có thẩm quyền quyết định đầu tư.

- *Hoàn thiện hệ thống quản lý thông tin đấu thầu để nhanh chóng chọn được*

nhà thầu có năng lực thực sự. Để chất lượng công tác đấu thầu được tốt, cần tổ chức quản lý thông tin về giá và cập nhật thường xuyên; thông tin về các nhà thầu trong nước và quốc tế. Khi đấu thầu cần loại bỏ ngay những nhà thầu có giá bỏ thầu dưới giá thành dự toán (tức chi phí dự toán không có lợi nhuận nhà thầu và thuế). Bởi vì không nhà thầu nào đủ bù lỗ liên miên nên nếu bỏ thầu thấp, họ sẽ bù lỗ bằng cách thay đổi phẩm chất vật tư, thay đổi quy trình công nghệ và thuê nhân công giá rẻ, hậu quả là chất lượng công trình không đảm bảo. Đối với những nhà thầu cố tình vi phạm tiến độ, không đạt chất lượng yêu cầu cần thông tin rộng rãi nhằm mục đích răn đe.

- Công tác khảo sát thiết kế cần làm tốt ngay từ đầu để tránh phải điều chỉnh nhiều lần và đảm bảo chất lượng công trình . Các số liệu khảo sát phải mang tính kế thừa để tránh lãng phí thời gian. Các phương án nhiệm vụ khảo sát cần được lập một cách khoa học, chính xác, khảo sát đầy đủ tất cả các vị trí cần tính toán kết cấu chịu lực để tránh tình trạng hồ sơ thiết kế phải điều chỉnh nhiều lần. Hơn nữa, các dự án cảng biển có sự tham gia của nhiều công ty tư vấn trong và ngoài nước, phụ trách thiết kế từng hạng mục công trình. Nhưng nếu có được một công ty tư vấn đứng ra chịu trách nhiệm toàn bộ công tác khảo sát thiết kế của dự án qua tất cả các giai đoạn thì tính đồng bộ sẽ đảm bảo hơn, tránh lãng phí do khảo sát trùng lặp. Các số liệu khảo sát sẽ mang tính kế thừa đối với tất cả các giai đoạn của dự án. Bên cạnh đó cần xây dựng chế tài đủ mạnh đối với các tổ chức và cá nhân hoạt động trong lĩnh vực khảo sát thiết kế cảng biển để tăng cường trách nhiệm của họ. Vì từ trước đến nay, các đơn vị này hầu như không chịu trách nhiệm gì khi khảo sát thiếu hoặc tính sai, trừ trường hợp xảy ra sự cố nghiêm trọng như đổ, sập công trình.

- Tăng cường sự hợp tác, phối hợp của các đơn vị trực tiếp và có liên quan đến thi công xây dựng công trình để đẩy nhanh tiến độ thi công, đảm bảo chất lượng công trình. Thứ nhất, nguồn cung cấp phải được đáp ứng theo đúng tiến độ. Nếu không có nguồn coi như kế hoạch tiến độ chỉ là những tờ giấy. Những nguồn này phải được các bên cam kết đáp ứng: các nhà thầu tư vấn phải cung cấp bản vẽ thi công và những yêu cầu kỹ thuật; chủ đầu tư đáp ứng về tài chính; các nhà cung ứng đáp ứng về nguyên vật liệu; các nhà thầu cam kết đáp ứng đủ nhân công, máy thi công; các cơ quan chức năng địa phương đáp ứng về giao thông, điện, nước...

Thứ hai, các dự án được thi công trong môi trường biển có nhiều biến động, vì thế các đơn vị tư vấn thiết kế nên lập tổ thiết kế nằm ở công trường, bám sát tốc độ thi công để kịp điều chỉnh các bản vẽ thiết kế. Nhờ đó sẽ hạn chế được thời gian giải quyết các công việc phát sinh.

- *Chủ động kiểm soát và khống chế chi phí, tránh chi phí tăng cao*: Chủ đầu tư cần giám sát chặt chẽ từ quá trình lập tổng mức đầu tư, tổng dự toán, chuẩn bị hồ sơ mời thầu, ký kết hợp đồng với nhà thầu... để rà soát lại tất cả các nội dung, các khoản mục nhằm không bỏ sót công việc, khống chế khả năng phát sinh chi phí do phát sinh khối lượng trong quá trình thực hiện. Dự báo khả năng tăng chi phí do trượt giá và lường trước các biện pháp giải quyết. Để kiểm soát chi phí chặt chẽ, rất cần người có đủ trình độ, kinh nghiệm trực tiếp theo dõi hợp đồng để thực hiện việc kiểm soát giá trị thanh toán trước khi chuyển tới bộ phận thanh toán của chủ đầu tư. Người kiểm soát chi phí phải có tính độc lập nhất định và quyền hạn được xác định. Đồng thời cần tránh sự can thiệp quá sâu của các cơ quan quản lý tài chính trong quá trình tạm ứng, thanh quyết toán chi phí xây dựng công trình. Trong quá trình thanh toán vốn, cần tránh tình trạng nhiều cửa, nhiều chữ ký nhưng tính quyết đoán không cao, ngại chịu trách nhiệm cá nhân dẫn đến việc chậm ra quyết định ảnh hưởng đến tốc độ thanh toán. Ngoài ra, các dự án cảng biển là những dự án chịu ảnh hưởng nặng nề của điều kiện tự nhiên trong quá trình thi công xây dựng, nên chủ đầu tư cần nghiêm túc thực hiện các chương trình bảo hiểm trọn gói nhằm bảo toàn vốn đầu tư.

- *Đảm bảo chi phí bảo trì công trình*. Để khắc phục tình trạng bảo dưỡng công trình không chuyên nghiệp và thiếu kinh phí dẫn tới công trình cảng biển mau xuống cấp, ngay từ khi lập dự án phải đề cập đến chi phí quản lý, khai thác và bảo trì các công trình cảng biển sau khi hoàn thành. Quá trình vận hành khai thác cần đảm bảo được các nguồn vốn để đáp ứng nhu cầu.

- *Hoàn thiện mô hình tổ chức kiểm soát chi phí*: Không phải nhà đầu tư nào trong lĩnh vực cảng biển cũng đáp ứng được với yêu cầu kiểm soát chi phí vốn là một lĩnh vực chuyên sâu và đòi hỏi có kinh nghiệm. Do đó công tác kiểm soát chi phí có thể áp dụng 1 trong 2 mô hình sau: Mô hình chủ đầu tư trực tiếp thực hiện kiểm soát chi phí, trong đó nên thuê "Kỹ sư định giá xây dựng" chuyên nghiệp hỗ

trợ. Hoặc mô hình thuê " Tư vấn quản lý chi phí " thực hiện kiểm soát chi phí, là mô hình đã được áp dụng phổ biến trên thế giới do hiệu quả từ tính chuyên môn hoá.

Với mỗi chủ thể tham gia quá trình đầu tư xây dựng các dự án cảng biển, cần có những giải pháp sau:

- *Đối với các công ty tư vấn:* Với các công ty tư vấn chuyên khảo sát thiết kế các công trình cảng biển phải đảm bảo sự trung thực và khách quan trong hoạt động tư vấn của mình. Các công trình này cũng cần được đầu tư các thiết bị hiện đại, đồng bộ, đặc thù cho lĩnh vực khảo sát các công trình biển. Các kỹ sư cũng cần được đào tạo bài bản ở nước ngoài để cập nhật kịp thời những tiến bộ mới nhất của công nghệ xây dựng cảng biển và nhờ đó có thể giảm chi phí thuê chuyên gia nước ngoài, chủ động trong công việc. Cần lưu ý rằng không nên tiếc tiền cho công tác khảo sát thiết kế. Với những công trình cảng biển phức tạp, có thể phải thí nghiệm mô hình ở nước ngoài (như đã triển khai thí nghiệm tại Pháp với thiết kế đê chắn sóng gói thầu 5A nhà máy lọc dầu Dung Quất) mà không nên thiết kế chay. Các công ty tư vấn phản biện phải có đội ngũ nhân sự là những người có đủ kiến thức, am hiểu rộng và nhất là phải có cái "tâm" vì lợi ích của đất nước, không vị nể, không sợ mất lòng, không sợ thua thiệt khi có ý kiến với các vị lãnh đạo vì một dự án cảng biển thường tiêu tốn một lượng vốn rất lớn của xã hội, có ý nghĩa kinh tế, chính trị, xã hội, an ninh, quốc phòng rất sâu sắc.

Các công ty tư vấn chuyên giám sát thi công các công trình cảng biển, cần bố trí cán bộ giám sát đúng chuyên môn được đào tạo và đúng lĩnh vực cần giám sát. Cán bộ giám sát cần được trả lương thoả đáng để họ nghiêm khắc với các bên thi công, để các bên thi công không thể mua chuộc được họ. Đồng thời cần có chế độ khen thưởng thoả đáng khi công trình không bị thất thoát, đạt chất lượng cao... dù chi phí quản lý có tăng lên, không nên hà tiện chi phí nhỏ để thất thoát lớn.

- *Đối với nhà thầu thi công xây dựng công trình:* Do toàn bộ vùng biển dãy ven bờ Việt Nam chịu ảnh hưởng của hiện tượng thủy triều, nước dâng, sóng, mực nước dao động theo mùa... nên việc thi công các công trình cảng biển, luồng hàng hải rất khó khăn. Để đảm bảo chất lượng, các nhà thầu cần phân bổ kế hoạch thi công của các dự án cảng biển hoặc các hạng mục của dự án thật hợp lý, thuận lợi theo điều kiện thời tiết, theo mùa. Đồng thời, cần nâng cao năng lực thi công thông

qua đầu tư thiết bị thi công và nâng cao trình độ người lao động.

- *Đối với chủ đầu tư:* Cần nâng cao năng lực và trách nhiệm của chủ đầu tư các dự án cảng biển sử dụng vốn nhà nước. Nếu dự án chậm tiến độ, chất lượng công trình không đảm bảo, trách nhiệm đầu tiên phải là ở chủ đầu tư, trước khi truy xét sang nơi khác, chứ không thể né tránh bằng cách cứ đổ lỗi do cơ chế, sau đó lại do năng lực hạn chế, chưa được đào tạo. Do đó, để đẩy nhanh tiến độ các công trình cảng biển thì vấn đề là phải thay đổi tư duy. Các cá nhân và tập thể chủ đầu tư phải là những người thông thạo nhiệm vụ, biết việc và phải biết đi trước cho cả vòng đời dự án, phải dám quyết định các vấn đề thuộc trách nhiệm của mình, phải làm tất cả với mục đích thực sự vì dự án; đồng thời họ phải là người công tâm, không "thông cảm", không "vị nể" đối với nhà thầu mỗi khi phát hiện sai sót.

- *Về phía các cơ quan quản lý nhà nước:* Cần ban hành quy chế: người duyệt dự án nhưng không cân đối được vốn, để dự án kéo dài đến mức độ nào đó thì phải bị xử lý kỷ luật nghiêm khắc. Bên cạnh đó các cơ quan quản lý nhà nước cần tăng cường kiểm soát chất lượng thiết kế, thi công và nghiệm thu công trình cảng biển. Nên thành lập các trung tâm kiểm định, trung tâm tư vấn hoạt động dưới dạng các đơn vị thực hiện dịch vụ công tự hạch toán để làm những công việc như thẩm tra thiết kế, thẩm tra các dự toán, kiểm tra chất lượng chi tiết của vật liệu, kiểm tra chất lượng kết cấu... Nếu có được những trung tâm này thì chất lượng công trình sẽ được đảm bảo, giảm thiểu thời gian và các thủ tục trình duyệt.

3.2.5.3. Giải pháp đối với giai đoạn vận hành khai thác

Nhiệm vụ của giai đoạn vận hành khai thác là phải thu hồi được vốn đầu tư đã bỏ ra và có lãi cho doanh nghiệp cảng, lợi ích cho nền kinh tế. Nhưng các dự án cảng biển khi đi vào vận hành thường gặp phải hai khó khăn chính là không có hàng, không có tàu cập cảng hoặc có hàng nhưng tính giá cước quá thấp không đủ bù đắp chi phí. Do đó, các doanh nghiệp cảng nên áp dụng các giải pháp sau:

a. Đầu tư vào hoạt động marketing và tăng năng lực dịch vụ của cảng

Các cảng cũng như bất cứ một doanh nghiệp nào trong nền kinh tế thị trường cạnh tranh gay gắt hiện nay cũng phải chú trọng đầu tư vào lĩnh vực marketing, là đầu tư cho hoạt động quảng cáo, tiếp thị các sản phẩm dịch vụ cho đối tượng khách hàng truyền thống, khách hàng lớn, khách hàng tiềm năng nhằm nâng cao vị thế

trên thương trường... Các cảng cần triển khai những công việc sau:

+ Thường xuyên tổ chức các cuộc hội thảo ở trong nước và nước ngoài, tiếp cận với khách hàng tiềm năng, tiến hành các hoạt động quảng cáo, quảng bá trên các phương tiện thông tin đại chúng nhằm giới thiệu cụ thể về các dịch vụ mà các cảng có thể cung cấp.

+ Hoàn thiện trang thông tin điện tử về cảng trong đó thường xuyên cập nhật các thông tin mới nhất về cảng. Đồng thời, trang web của cảng cũng cần được dịch ra nhiều ngôn ngữ khác nhau đáp ứng nhu cầu của số đông nhà đầu tư và các nhà kinh doanh (tiếng Anh, tiếng Nhật, tiếng Trung, Tiếng Hàn, tiếng Nga...).

+ Thường xuyên gửi các thông tin cho chủ hàng, chủ tàu nắm được tình hình về tàu cũng như hàng hoá tại cảng, tạo mối quan hệ lâu dài bền chặt giữa cảng với các khách hàng thường xuyên.

Đầu tư cảng biển đòi hỏi nguồn kinh phí rất lớn, sau khi xây dựng xong các cảng lại phải đối mặt với sự cạnh tranh quyết liệt từ các cảng lân cận và các cảng trong khu vực. Chắc chắn không một nhà đầu tư cảng biển nào tại Việt Nam muốn lặp lại "bi kịch" của bến cảng Ceres Paragon (thuộc cảng Amsterdam - Hà Lan), một bến cảng hết sức hiện đại, năng suất bốc dỡ rất cao. Tuy nhiên sau 3 năm đưa vào khai thác vẫn chưa có một tàu nào ghé vào bến cảng này [66]. Do đó, đầu tư vào marketing để các hãng tàu, các nhà xuất nhập khẩu biết đến cảng, đến những tiện ích cảng có thể cung cấp là việc làm rất cần thiết.

Đồng thời với việc tạo nên một hệ thống marketing hiệu quả, các cảng rất cần đầu tư để tăng năng lực dịch vụ và tạo ra giá trị gia tăng để thu hút khách hàng. Vấn đề cần làm là đầu tư thiết bị hiện đại và phương thức quản lý tiên tiến để tăng năng suất bốc dỡ hàng hoá nhằm giải phóng tàu nhanh; phát triển các dịch vụ hậu cần cho hoạt động của cảng như nhận hàng, vận chuyển, lưu kho, lưu bãi, làm thủ tục hải quan và các thủ tục giấy tờ khác, tư vấn khách hàng, đóng gói bao bì, giao hàng hoặc các dịch vụ khác có liên quan đến hàng hoá... Như vậy, để cạnh tranh thắng lợi, các cảng nên tạo ra những dịch vụ khác biệt thay vì thi nhau giảm giá cước như thời gian vừa qua. Cần nhớ rằng trước đây, điều kiện tự nhiên, vị trí địa lý có thể tạo lợi thế cạnh tranh cho cảng, thì giờ đây lợi thế cạnh tranh phải xuất phát từ dịch vụ dành cho tàu và hàng hoá.

b. Áp dụng phương thức Bến container riêng cho hãng tàu (DCT) để thu hút nguồn hàng

Kinh nghiệm phát triển cảng biển trên thế giới cho thấy, hiệu quả của một cảng chỉ có thể có khi nó gắn bó với nguồn hàng, có mạng lưới hạ tầng kết nối thuận tiện và một điều không kém phần quan trọng là được sự hậu thuẫn của ít nhất một hãng tàu hoặc các nhà khai thác cảng lớn. Chính vì lý do đó, hầu hết những cảng chính trên thế giới đều áp dụng các bến container riêng dành cho hãng tàu, gọi tắt là DCT.

**** Bến container riêng (DCT) là gì?***

DCT được hiểu là sự thâm nhập vào hoạt động khai thác cảng của hãng tàu. Ý tưởng về việc sử dụng DCT đã xuất hiện từ đầu những năm 1960, do việc thiếu các trang thiết bị chuyên dùng phục vụ khai thác container đã dẫn đến một số hãng tàu như Sealand, Matson - Navigation hay K-line quyết định đầu tư các bến container riêng tại Mỹ, Nhật Bản [66]

Cần phân biệt DCT với MUT. MUT là bến container chung, đối tượng phục vụ rất rộng rãi, tàu cập cảng được bố trí linh hoạt, không cố định vào một số cầu tàu nào. Trong khi đó DCT là bến container riêng, đối tượng phục vụ hạn chế, tàu cập cảng được ưu tiên bố trí vào một số cầu tàu. Một cách chi tiết hơn, DCT được hiểu là một hoặc một vài hãng tàu ký thoả thuận với công ty khai thác hay Chính quyền cảng về việc sử dụng độc quyền một số cầu tàu cho đến dịch vụ vận tải nội địa, hoặc thoả thuận về thời gian sử dụng các dịch vụ, thiết bị tại cảng. Cần lưu ý rằng cơ cấu quản lý, sở hữu, hoạt động vẫn hoàn toàn thuộc về công ty khai thác hay Chính quyền cảng.

Khi sử dụng DCT, các hãng tàu sẽ đảm bảo được sự ổn định trong hoạt động của mình, không phải chờ cập cầu cảng do sự ưu tiên về bến, được bố trí thiết bị bốc xếp phù hợp có năng suất cao, có khả năng đối phó với các tình huống đặc biệt cũng như kiểm soát được chi phí khai thác. Do những tiện ích hãng tàu được hưởng nên họ luôn coi DCT là giải pháp tối ưu, là chiến lược quan trọng của họ. Đến nay vai trò, thị phần của DCT đã tăng nhanh chóng, lượng container bốc xếp qua các DCT ước tính chiếm 1/3 thị phần toàn thế giới.

** Sự cần thiết áp dụng DCT tại cảng biển Việt Nam*

Ở Việt Nam, do sự phát triển ồ ạt của các cảng cùng với ảnh hưởng của khủng hoảng kinh tế thế giới dẫn đến áp lực cạnh tranh trong lĩnh vực cảng biển ngày càng mạnh mẽ. Các cảng ngày càng phải đối mặt với nguy cơ mất khách hàng, có thể do sự giảm sút thương mại nên không có nguồn hàng, có thể do chất lượng dịch vụ kém hoặc sự thay đổi tuyến hoạt động của các hãng tàu như vừa xảy ra ở khu vực Cái Mép - Thị Vải (từ 16 tuyến tàu đi thẳng hai bờ nước Mỹ ghé khu vực Cái Mép - Thị Vải thì đến cuối năm 2011 giảm xuống chỉ còn 12 tuyến). Do đó việc thu hút một số hãng tàu chính sẽ trở thành mối quan tâm hàng đầu tại các cảng Việt Nam. Cách thức để thu hút và hấp dẫn các hãng tàu chính là xây dựng các bến container riêng (DCT) cho các hãng tàu đó. Nếu các cảng Việt Nam không chấp nhận DCT, các hãng tàu sẽ chuyển sang các cảng khác như bài học ở Singapore. Năm 2011, Maerk chuyển cảng mẹ tại Đông Nam Á từ Singapore sang Tanjung Pelapas (Malaysia). Một năm sau, Evergreen cũng làm điều tương tự chỉ bởi Singapore không chấp nhận yêu cầu của 2 hãng tàu này trong việc sử dụng DCT, trong khi cảng của Malaysia chấp nhận [66]. Sau khi bị mất 2 khách hàng lớn, Singapore buộc phải chấp nhận các DCT. Với cảng Tanjung Pelapas, việc cung cấp DCT cho 2 hãng tàu hàng đầu thế giới được xem là một chiến lược hết sức thành công của họ, đưa họ từ một cảng hoàn toàn không tên tuổi, vươn lên xếp thứ 18 trong số 20 cảng container lớn nhất thế giới.

Từ góc độ cảng, việc chấp nhận cho hãng tàu sử dụng các DCT là một lựa chọn thích hợp, là sự đảm bảo về việc sử dụng dịch vụ lâu dài từ phía khách hàng. Tuy nhiên có ý kiến cho rằng phần lớn tiền đầu tư dành cho cảng biển được lấy từ Ngân sách quốc gia, sẽ không công bằng khi một số bến container chỉ phục vụ riêng cho một vài hãng tàu, làm giảm khả năng khai thác của cầu tàu. Nhưng cần nhớ rằng trên thực tế, các hãng tàu có vị trí rất lớn so với cảng, các cảng luôn có vị trí yếu thế hơn so với các hãng tàu trong quá trình đàm phán. Vì thế khi các hãng tàu có mong muốn áp dụng DCT thì các cảng biển Việt Nam không nên đứng ngoài xu thế này.

c. Áp dụng phương thức cho thuê khai thác cảng

Chủ đầu tư các dự án cảng biển, sau khi kết thúc ĐTXD cảng thì thay vì tự

đứng ra khai thác vận hành, có thể cho người khác thuê lại để khai thác cảng. Trường hợp điển hình của phương thức cho thuê cảng khá thành công là Tổng công ty Thép Việt Nam. Sau khi xây dựng Cảng Thép Phú Mỹ, TCT Thép Việt Nam đã cho cảng Sài Gòn thuê khai thác bắt đầu từ năm 2005, với tên gọi mới là Chi nhánh cảng Sài Gòn tại Bà Rịa - Vũng Tàu. Trong suốt 7 năm cho thuê, do chi nhánh cảng Sài Gòn kinh doanh hiệu quả nên TCT Thép Việt Nam cũng có được khoản lợi nhuận ổn định, giá cho thuê cầu tàu đã tăng 2 lần tạo nguồn thu giúp TCT Thép thu hồi vốn đầu tư ban đầu.

Khi cho thuê khai thác cảng, chủ đầu tư có thể áp dụng phương thức đấu thầu. Bất cứ ai dự định xin giấy phép khai thác cảng đều phải có địa điểm kinh doanh cố định và cơ sở vật chất, thiết bị, cán bộ kỹ thuật và đội ngũ quản lý cần thiết để khai thác, đồng thời đáp ứng các yêu cầu khác theo quy định của pháp luật.

Phương thức cho thuê cảng biển tuy mới áp dụng thí điểm ở Việt Nam, nhưng đã được áp dụng trên thế giới từ nhiều năm trước đây và chứng tỏ có nhiều ưu điểm. Phương thức này nên được nhân rộng ở Việt Nam để đảm bảo rằng cảng biển sau khi xây dựng xong sẽ được sử dụng hết công suất bởi những nhà khai thác cảng chuyên nghiệp. Từ đó tăng cường khả năng thu hồi vốn đầu tư ban đầu, mang lại lợi ích cho nhà đầu tư cũng như nhà khai thác cảng và cho nền kinh tế.

d. Giải pháp đối với cảng trung chuyển quốc tế

Các cảng có nhiệm vụ trung chuyển quốc tế được đề cập đến là cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong (TCQT Vân Phong) và cụm cảng Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu). Trong số trên chỉ có cảng TCQT Vân Phong (hiện đang thi công) có mục đích đặt ra ban đầu là cảng trung chuyển quốc tế. Các cảng thuộc cụm cảng Cái Mép - Thị Vải chỉ là những cảng nước sâu, cảng cửa ngõ quốc tế, nhưng có rất nhiều yếu tố để trở thành cảng trung chuyển quốc tế và hiện nay nhiều cảng trong cụm cảng này đã xây dựng xong và bước đầu hoạt động như những cảng trung chuyển quốc tế nên trong phạm vi luận án, tác giả nghiên cứu cả 2 cụm cảng này.

**** Những yếu tố cần đạt để 2 cụm cảng Vân Phong và cụm cảng Cái Mép - Thị Vải thực sự trở thành cảng trung chuyển quốc tế:***

Từ những bài học thành công của cảng trung chuyển quốc tế tại các nước như cảng Hong Kong, cảng Singapore, cảng Busan (Hàn Quốc), cảng Thượng Hải

(Trung Quốc)..., có thể rút ra điều kiện cần và đủ quyết định tới sự hình thành và thành công của cảng trung chuyển quốc tế [17] đó là:

- + Vị trí và điều kiện tự nhiên thuận lợi
- + Đảm bảo nguồn hàng qua cảng tối thiểu cần thiết ngay từ khi đưa vào hoạt động
- + Nhà điều hành cảng có năng lực
- + Mạng lưới các cảng vệ tinh và mạng lưới tàu Feeder (tàu feeder có nhiệm vụ giúp đỡ tàu container gom hàng và phân phối hàng từ các cảng nhỏ. Khả năng của tàu feeder dao động từ 50 - 300 TEU)
- + Cơ sở hạ tầng đồng bộ
- + Phát triển cơ sở kinh tế gắn liền với cảng
- + Khung pháp lý rõ ràng, minh bạch, phù hợp với thông lệ quốc tế
- + Sự hỗ trợ của Chính phủ

* Các giải pháp phát triển 2 cụm cảng trung chuyển quốc tế:

Nếu đối chiếu với các tiêu chuẩn trên, 2 cụm cảng của Việt Nam đã có những gì và cần phải làm gì để đạt được các điều kiện đó:

(1) Về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên:

Cảng TCQT Vân Phong có vị trí gần đường hàng hải quốc tế nhất Việt Nam, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải thì nằm khá gần với hải phận quốc tế. Cả 2 cụm cảng nằm trong khu vực có khí hậu thuận lợi, ít chịu ảnh hưởng trực tiếp của gió bão, có độ sâu ổn định, ít bị phù sa bồi lấp, cảng có thể khai thác được hầu hết tất cả thời gian trong năm.

(2) Về nguồn lực xây dựng cảng:

Chi phí xây dựng cảng trung chuyển quốc tế là cực kỳ tốn kém. Nếu như cụm cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải đã triển khai xây dựng gần xong, sử dụng vốn nhà nước, vốn của các doanh nghiệp cảng, vốn liên doanh với nước ngoài thì dự án cảng TCQT Vân Phong lại đang rất lúng túng về việc huy động vốn vì khối lượng vốn cần thiết dự tính cần 3,5 tỷ USD. Hiện nay Vinaline đang bỏ vốn để xây dựng 2 cầu cảng đầu tiên với chi phí khoảng 160 triệu USD, các công trình còn lại nên được huy động theo hình thức BOT có liên quan tới yếu tố đầu tư nước ngoài. Vận động đầu tư vào cảng TCQT Vân Phong trước hết nên nhằm vào các nhà đầu tư từ

các trung tâm phát triển hàng hải như Hà Lan, Nhật..., sau đó là từ các nước láng giềng.

(3) *Về nguồn hàng:*

Nguồn hàng của các cảng trung chuyển quốc tế là từ 2 nguồn: hàng nội địa và hàng hoá trung chuyển, trong đó nguồn hàng chính yếu là hàng trung chuyển (các cảng quốc tế của Singapore, Hồng Kông lượng hàng nội địa chỉ chiếm 15%, còn 85% là hàng hoá của các nước khác trung chuyển qua cảng). Có đủ nguồn hàng là nhiệm vụ thiết yếu đối với bất cứ 1 cảng trung chuyển nào. Bởi một trong những lý do khiến năm 2011 các hãng tàu lớn cắt tuyến hành hải qua khu vực Cái Mép - Thị Vải là vì mỗi lần tàu vào ăn hàng cũng chỉ được vài trăm TEU, trong khi sức chở của tàu lên đến 11.000 TEU. Ngoài ra còn 2 lý do là thủ tục hành chính tại cảng quá rườm rà và luồng lạch không đảm bảo.

Hàng nội địa: khi lập hồ sơ dự án của cả 2 cụm cảng Vân Phong và Cái Mép - Thị Vải đều giả định ngầm rằng cảng sẽ thu hút được nhiều hàng nội địa do giảm bớt được chi phí trung chuyển tại các cảng đầu mối trong vùng như HongKong, Singapore... Tuy nhiên, nếu giao thông nối các trung tâm kinh tế với cảng trung chuyển quốc tế không được cải thiện thì các cảng này sẽ khó thu hút được ngay cả hàng nội địa.

Hàng trung chuyển: Các cảng trung chuyển quốc tế của Việt Nam sẽ phải cạnh tranh rất quyết liệt với những cảng truyền thống trong khu vực như Hồng Kông, Singapore, Thượng Hải (Trung Quốc), Cao Hùng (Đài Loan), Klang và Tawjung Pelepas (Malaysia), Laem Chabang (Thái Lan) là các cảng mà các hãng uy tín lựa chọn để trung chuyển hàng hoá. Vậy làm sao để các hãng tàu đưa tàu đến 2 cảng trung chuyển quốc tế của Việt Nam làm hàng? Vì không như hàng hoá xuất nhập khẩu, các hãng tàu buộc phải đến làm hàng tại cảng của Việt Nam; còn với hàng trung chuyển quốc tế, các hãng tàu sẽ chỉ đưa hàng đến trung chuyển tại những cảng biển mà họ tin tưởng. Giải pháp được đề xuất là: *Thứ nhất*, phải cùng một lúc phát triển cảng biển - đô thị, tức là nên xây dựng đô thị cảng phía sau cảng TCQT Vân Phong và cụm cảng Cái Mép - Thị Vải. Bởi vì một cảng biển đầu mối tầm cỡ khu vực và toàn cầu, nếu thiếu hạ tầng xã hội đô thị và hạ tầng hàng hải thì chắc chắn không thể thu hút được thương nhân hàng hải thế giới, ngay cả với người

Việt Nam đến cảng. *Thứ hai*, cần có cơ chế, chính sách ưu đãi để đảm bảo các cảng có sức hấp dẫn đối với các chủ hàng và chủ tàu. Ví dụ: Cho phép tàu nước ngoài ra vào làm hàng tại cảng không phải làm thủ tục xuất nhập cảnh với nguồn hàng, chỉ làm thủ tục đối với tàu theo quy định của Luật Hàng hải [56]. *Thứ ba*, thu hút đầu tư của các hãng vận tải biển lớn. Bởi khi các hãng vận tải biển tham gia đầu tư, họ sẽ có trách nhiệm đảm bảo nguồn hàng khi cảng đi vào hoạt động. Cách làm này đã được áp dụng ở một số cảng tại cụm cảng Cái Mép - Thị Vải và tỏ ra có hiệu quả.

Hiện nay, mô hình bền vững của cảng trung chuyển quốc tế là 30 - 70 hoặc 40 - 60 giữa hàng xuất nhập khẩu của nước đó và hàng trung chuyển quốc tế.

(4) Về nhà điều hành cảng:

Khi các cảng trung chuyển quốc tế đi vào vận hành, rất cần có nhà điều hành cảng chuyên nghiệp, có năng lực thực sự để nâng cao chất lượng dịch vụ tại cảng ngang tầm với các nước trong khu vực nhằm thu hút khách hàng; tạo mối quan hệ với chủ hàng, chủ tàu để có được mối hàng từ các nước khác trung chuyển qua cảng.

Với cụm cảng Cái Mép - Thị Vải: sự có mặt của các tập đoàn vận tải biển và khai thác cảng biển hàng đầu thế giới (do họ tham gia đầu tư), cùng nỗ lực hiện đại hoá và chuyên nghiệp hoá của các nhà khai thác cảng trong nước, đã có thể đảm nhiệm được nhiệm vụ quản lý và điều hành tại cảng. Tuy nhiên để phát triển lâu dài, UBND tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu cần mời các chuyên gia về quy hoạch và khai thác cảng hàng đầu thế giới để quy hoạch và đề ra chiến lược phát triển cảng khu vực.

Với cảng TCQT Vân Phong: là cảng quy mô lớn, hiện đại và là một lĩnh vực quá mới mẻ đối với các nhà quản lý điều hành cảng Việt Nam, tốt nhất là nên thuê các nhà quản trị đẳng cấp quốc tế để quản trị dự án này.

(5) Mạng lưới cảng vệ tinh và mạng lưới tàu Feeder:

Để có nguồn hàng cho cảng trung chuyển quốc tế, cần có các cảng vệ tinh. Các cảng vệ tinh được kết nối với cảng trung chuyển quốc tế bằng mạng lưới dịch vụ tàu feeder (tàu nhỏ). Và để tạo thế chủ động, nên sử dụng các hãng tàu trong nước để đáp ứng yêu cầu vận tải feeder đối với hàng nội địa.

Các cảng vệ tinh trong nước: tất cả các cảng trong hệ thống cảng biển Việt Nam đều có thể là cảng vệ tinh cho 2 cụm cảng Vân Phong và Cái Mép - Thị Vải:

Các cảng vệ tinh nước ngoài: Hình thành được hệ thống cảng vệ tinh nước ngoài nhằm cung cấp hàng cho 2 cụm cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong và Cái Mép - Thị Vải là điều cực kỳ khó khăn. Hiện tại mới có các cảng của Campuchia tạm thời được coi là cảng vệ tinh của cụm cảng Cái Mép - Thị Vải. Trong tương lai, có thể hình thành hệ thống cảng vệ tinh cho 2 cụm cảng này ở khu vực Đông Nam Á.

(6) Cơ sở hạ tầng:

Luồng hàng hải: Đối với cụm cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải: luồng Vũng Tàu - Thị Vải có độ sâu trên dưới 10m, khác nhau theo từng đoạn và đang được Cục Hàng hải Việt Nam cải tạo nâng cấp, cần đẩy nhanh tiến độ nạo vét luồng biển để đạt yêu cầu mực nước chuẩn (-16m). Đồng thời, Chính phủ cần ban hành các văn bản pháp lý quy định về hoạt động hoa tiêu hàng hải cho các tàu trọng tải lớn, trên 130.000 DWT. Đối với cảng Vân Phong: vị trí xây dựng cảng Vân Phong là vịnh Đầm Môn, tuyến luồng và khu nước có độ sâu từ 22 - 27m, quá lý tưởng để xây dựng cảng trung chuyển quốc tế mà không cần chi phí nhiều cho nạo vét tuyến luồng.

Hạ tầng giao thông: hạ tầng giao thông cũng cần được đặt lên hàng đầu bởi cảng trung chuyển quốc tế mà không có đường thì không vận hành được. Với cụm cảng Cái Mép - Thị Vải: cần tạo một mạng lưới vận tải đa phương thức liên hoàn. Đặc biệt, đường thủy vốn là ưu thế nên cần được cải tạo để vận chuyển hàng từ vùng Đồng bằng sông Cửu Long và Campuchia đến với cụm cảng này. Với cảng TCQT Vân Phong: việc quy hoạch cơ sở hạ tầng và tính toán khả năng kết nối của cảng Vân Phong với vùng hậu phương sẽ là vấn đề quan trọng hàng đầu: cải tạo nâng cấp quốc lộ 1A, quốc lộ 26; xây dựng tuyến đường từ vịnh Vân Phong đi Ban Mê Thuột (theo hình thức BOT) để nguồn hàng có thể di chuyển từ Tây Nguyên về cảng Vân Phong; xây dựng các tuyến đường nối cảng Vân Phong với Stungtoreng (Campuchia), Bắc Xé (Lào), Ubon (Thái Lan)... [33] để có được nguồn hàng trung chuyển của các nước qua cảng Vân Phong.

Hệ thống cung cấp điện, nước, thông tin liên lạc và các công trình cơ sở hạ tầng phụ trợ: vấn đề điện, nước, thông tin liên lạc tại cảng trung chuyển quốc tế là rất quan trọng vì các tàu container hiện đại hoạt động theo một lịch trình cố định và chặt chẽ tại từng cảng. Nếu nguồn cung cấp năng lượng không ổn định để vận hành

hệ thống cần cầu trung chuyển và xả hàng, sẽ dẫn đến thiệt hại lớn do sự trì hoãn thông quan hàng hoá xuất nhập khẩu, gây ra chi phí đội lên cao làm chủ tàu, chủ hàng thiệt hại, làm mất uy tín của cảng. Sau nữa là các dịch vụ thương mại - tài chính ngân hàng và các cơ sở hạ tầng xã hội khác cũng không thể thiếu. Các trung tâm dịch vụ - thương mại gần cảng tuy không trực tiếp tham gia vào hoạt động của cảng, song nó tạo được những tiện ích, tăng sức hấp dẫn đối với các hãng tàu và các nhà đầu tư. Tại cụm cảng Cái Mép - Thị Vải, những dịch vụ này đã có tuy nhiên chưa đáp ứng yêu cầu, cần phải được nâng cấp hoàn thiện nhiều. Với cảng Vân Phong, những dịch vụ này sẽ được đáp ứng cùng với quá trình xây dựng đô thị biển Vân Phong.

(7) *Phát triển cơ sở kinh tế gắn liền với cảng trung chuyển quốc tế*: để hậu thuẫn cho cảng, phía sau cảng trung chuyển quốc tế nên hình thành khu công nghiệp, các nhà máy lớn, khu đô thị cảng. Tốt nhất nên hình thành khu kinh tế mở. Khu kinh tế mở ven biển là một loại khu kinh tế có mô hình tương tự với các khu công nghiệp, nhưng khác ở mức độ mở cửa và ưu đãi cao hơn; các ngành kinh doanh đa dạng hơn, không chỉ sản xuất công nghiệp mà trong khu kinh tế mở thường có cả khu thương mại tự do (phi thuế quan), các khu kinh tế dịch vụ [2]. Bài học kinh nghiệm từ các nước có ngành hàng hải phát triển cho thấy sự phát triển các cảng trung chuyển quốc tế thường gắn liền với sự ra đời của khu kinh tế mở. Dubai (Tiểu vương quốc Ả rập thống nhất) có khu kinh tế mở rất thành công. Singapore là đất nước có tư duy xây dựng kinh tế mở ngay từ khi kiến thiết. Hay như cảng trung tâm trung chuyển quốc tế Tanjung Pelepas - PTP (Malaysia) có sự thu hút mạnh mẽ vì tại cảng đã xây khu mậu dịch tự do (Free Trade Zone), với tính chất phi thuế quan nên thu hút rất mạnh các nhà đầu tư nước ngoài đầu tư các nhà máy tại khu vực cảng.

Hiện nay, cụm cảng Cái Mép - Thị Vải đã có sự hậu thuẫn của các khu công nghiệp ở Đồng Nai, Bình Dương, thành phố Hồ Chí Minh.

Với cảng Vân Phong, Chính phủ nên chấp nhận chính sách khu kinh tế mở cho toàn bộ bán đảo Hòn Gốm và Hòn Lớn [32]. Hàng rào hải quan ngăn cách khu kinh tế mở và nội địa dài khoảng 300m tại chân đèo Cổ Mã. Hàng hoá đưa vào khu vực này và xuất đi hoàn toàn được miễn thuế. Có như vậy mới hấp dẫn được các

nhà đầu tư trong và ngoài nước đầu tư các cơ sở sản xuất tại cảng.

(8) Khung pháp lý cho hoạt động tại cảng trung chuyển quốc tế phải rõ ràng, minh bạch, phù hợp với thông lệ quốc tế và có sự hỗ trợ của Chính phủ:

Yếu tố thành công trong khai thác cảng trung chuyển quốc tế là phải có các chính sách tạo cho cảng sức hấp dẫn đối với chủ hàng, chủ tàu; đảm bảo rút ngắn thời gian làm các thủ tục hành chính tại cảng; mức cước phí đưa ra tại cảng phải có giá cạnh tranh; các thủ tục, dịch vụ phải đạt thông lệ quốc tế. Để làm được điều đó, cần tầm nhìn từ phía Chính phủ, chính quyền tỉnh; cần sự phối hợp, hỗ trợ trực tiếp tham gia của rất nhiều Bộ, ngành liên quan, tạo ra cơ chế đặc thù cho hoạt động của cảng trung chuyển.

Đối với cụm cảng Cái Mép - Thị Vải:

+ Về cước phí: với cước phí bốc xếp và bảo quản hàng hoá tại cảng cần được giao cho nhà quản lý cảng xác định và công bố, tùy thuộc vào mức độ công nghệ và chất lượng phục vụ. Mức cước phí này cần biến đổi linh hoạt theo mùa vụ sao cho tổng mức cước phí cho tàu và hàng vào cụm cảng này phải tương đương hoặc thấp hơn so với các cảng trung chuyển khác trong khu vực để tăng sức hút đối với chủ tàu chủ hàng. Với các loại cước phí hàng hải liên quan tới cảng do Bộ Tài chính ban hành, từ năm 2010 đến nay, Chính phủ thông qua Bộ Tài chính đã có rất nhiều ưu đãi như giảm 40% phí bảo đảm hàng hải, phí trọng tải và giảm 50% phí hoa tiêu so với mức thu hiện hành đối với tàu vận tải quốc tế có dung tích 50.000 DWT trở lên cập nhóm cảng này. Mức phí ưu đãi này cần được duy trì trong nhiều năm nữa để hỗ trợ các doanh nghiệp cảng biển thu hút các hãng tàu thế giới vào khu vực cảng Cái Mép - Thị Vải.

+ Về thủ tục hành chính tại cảng: thủ tục hành chính tại cảng vẫn rườm rà, làm mất nhiều thời gian của các chủ tàu. Do đó cần xác định cải cách thủ tục hành chính tại cảng biển là nhiệm vụ quan trọng của ngành hàng hải.

Đối với cảng TCQT Vân Phong:

Chính phủ cần có nhiều ưu đãi cho các nhà đầu tư và khai thác cảng TCQT Vân Phong. Các ưu đãi đầu tư như thời hạn cho thuê đất; hỗ trợ giải phóng mặt bằng; thuế; vay vốn ưu đãi; bảo lãnh Chính phủ; cho phép nhà đầu tư sử dụng cảng làm tài sản thế chấp ngân hàng, trong khi các ngân hàng kiểm soát tất cả các nguồn

thu và hoàn tất các khoản thanh toán đầu tư nên được xem xét kỹ lưỡng và cho áp dụng... Tuy nhiên, cần lưu ý rằng việc sử dụng các biện pháp ưu đãi vật chất nhỏ lẻ, cụ thể như ưu đãi về thuế, tiền thuê đất... cũng chỉ có sức hấp dẫn mạnh mẽ các nhà đầu tư tầm thấp. Vấn đề khó khăn và quan trọng hơn nhiều là phải vượt trước về thể chế, coi thể chế hiện đại là động lực chủ yếu để thu hút và lôi kéo các nhà đầu tư cảng biển tầm cỡ thế giới. Để có được thể chế hiện đại cần tham khảo bài học thành công của Singapore, Thái Quyển (Trung Quốc)...

Vịnh Vân Phong và khu vực Cái Mép - Thị Vải có vị trí đặc địa để làm cảng trung chuyển quốc tế. Nhưng nếu các cảng này không phát triển nhanh thì cơ hội rất có thể vượt khỏi tầm tay. Bởi khi hệ thống cảng biển quốc tế và khu vực đi vào guồng hoạt động ràng buộc nhau về quyền lợi thì Vân Phong và cụm cảng Cái Mép - Thị Vải đi sau sẽ rất khó chen chân vào guồng cho dù có lợi thế hơn các cảng khác gấp nhiều lần.

Trên đây là một số giải pháp góp phần đảm bảo sự thành công của các cảng trung chuyển quốc tế Việt Nam.

Kết luận chương 3

Từ nay đến năm 2020, ĐTPT cảng biển Việt Nam vẫn gặp rất nhiều khó khăn, thách thức trong việc huy động vốn đầu tư, GPMB để lấy đất xây dựng cảng, phải cạnh tranh mạnh mẽ với hệ thống cảng biển của các nước trong khu vực... Vì thế quan điểm ĐTPT cảng biển trong thời gian tới là xây dựng hệ thống cảng biển trải dài trên toàn quốc, trong đó, tập trung nguồn lực để xây dựng một số cảng thật hiện đại đạt chuẩn quốc tế ở 3 miền Bắc - Trung - Nam, còn các cảng địa phương chỉ nên đầu tư theo năng lực kinh tế của từng vùng. Trước mắt trong giai đoạn khó khăn do khủng hoảng kinh tế thế giới, cần liên kết để cùng sử dụng cảng biển sẵn có giữa các tỉnh lân cận, chỉ đầu tư vào những cảng đang xây dựng dở dang và những cảng thực sự quan trọng đối với nền kinh tế. Để hiện thực hoá điều này, cần triển khai các giải pháp sau:

- Công tác quy hoạch cần có tầm nhìn xa hơn, dự báo chính xác hơn, cần gắn kết chặt chẽ quy hoạch cảng biển với quy hoạch phát triển các khu công nghiệp, với quy hoạch mạng giao thông đường bộ, đường sắt...

- Cần đa dạng hoá nguồn vốn ĐTPT cảng biển và thu hút mạnh mẽ vốn đầu tư từ khu vực tư nhân, đặc biệt khuyến khích theo hình thức hợp tác công tư PPP.

- Cần đầu tư đồng bộ, trọng tâm và bền vững hệ thống cảng biển bằng các giải pháp như: ĐTPT luồng vào cảng với cơ chế tạo vốn đặc thù; ĐTPT hệ thống giao thông nối cảng (đường sắt, đường bộ, đường thủy) phù hợp với điều kiện từng vùng trên cả nước; hiện đại hoá trang thiết bị phục vụ cảng theo hướng đồng bộ và phù hợp với từng loại cảng, từng mặt hàng chủ lực; phát triển nguồn nhân lực phục vụ quá trình vận hành cảng theo tiêu chuẩn quốc tế, đáp ứng yêu cầu hội nhập; ĐTPT cảng gắn với bảo vệ môi trường trong mọi giai đoạn của quá trình đầu tư; ĐTPT các trung tâm logistics trong vùng hấp dẫn của cảng để nâng cao giá trị cảng biển.

- Nhóm giải pháp hoàn thiện công tác quản lý hoạt động ĐTPT cảng biển cần được thực thi bao gồm: xây dựng luật cảng biển với mục tiêu thúc đẩy ĐTPT cảng và khai thác cảng biển với hiệu suất cao; thành lập cơ quan quản lý cảng biển quốc gia nhằm mục đích tập trung phát triển hệ thống cảng biển theo đúng quy hoạch, khắc phục tình trạng cảng biển được quản lý bởi nhiều chủ thể như hiện nay...; Thành lập chính quyền cảng cho mỗi cụm cảng hoặc cho từng địa phương để đảm bảo đầu tư đồng bộ cảng biển với các công trình liên quan, phối hợp hoạt động của các bến cảng trong cả vùng...; Tăng cường áp dụng mô hình cảng cho thuê và cảng thương mại.

Để nâng cao hiệu quả trong từng giai đoạn đầu tư, cần thực hiện các giải pháp sau: giai đoạn định hướng đầu tư cần sử dụng các chỉ tiêu thích hợp để xác định thứ tự ưu tiên đầu tư; giai đoạn đầu tư cần triển khai các biện pháp chấn chỉnh công tác GPMB, thiết kế, xây dựng... để đảm bảo mục tiêu thời gian, chất lượng chi phí của dự án đúng như dự kiến ban đầu; giai đoạn vận hành khai thác cần chú trọng đầu tư đúng mức cho hoạt động MAR và đầu tư tăng năng lực dịch vụ của cảng, áp dụng phương thức bến container riêng cho hãng tàu (DCT)... Riêng đối với dự án cảng trung chuyển quốc tế lại cần có những giải pháp về nguồn hàng, cơ sở hạ tầng, mạng lưới cảng vệ tinh... để đảm bảo sự thắng lợi của dự án.

KẾT LUẬN

Việt Nam là một quốc gia có vị trí địa lý rất thuận lợi để phát triển kinh tế biển nói chung và phát triển hệ thống cảng biển nói riêng. Vì thế đầu tư phát triển bền vững hệ thống cảng biển là nhiệm vụ Chính phủ đặt ra cho ngành hàng hải nhằm khai thác tối đa tiềm năng cảng biển, góp phần vào sự phát triển nhanh chóng và bền vững nền kinh tế quốc dân, làm tăng thêm vị thế cho đất nước.

Với mục tiêu nghiên cứu đặt ra là hoàn thiện về mặt nhận thức lý luận về ĐTPT cảng biển, nghiên cứu thực trạng ĐTPT cảng biển để tìm ra giải pháp tăng cường và nâng cao hiệu quả ĐTPT cảng biển, luận án đã giải quyết được những nội dung cơ bản sau:

1. Về mặt lý luận: Luận án đề xuất khái niệm, đặc điểm và các lý luận liên quan đến ĐTPT cảng biển, làm rõ các nguồn vốn đầu tư có thể huy động được cho ĐTPT cảng biển. Đề xuất các nội dung cần nghiên cứu khi phân tích hoạt động ĐTPT cảng biển và đề cập đến công tác quản lý hoạt động ĐTPT cảng biển với các nguyên tắc cần tuân thủ và nội dung đầu tư trên góc độ vĩ mô và vi mô. Luận án đề xuất 8 chỉ tiêu đánh giá hiệu quả ĐTPT cảng biển và chỉ rõ các nhân tố ảnh hưởng. Phân tích xu thế phát triển cảng biển thế giới và đề xuất 8 bài học kinh nghiệm ĐTPT cảng biển của các nước có ngành hàng hải phát triển. Những bài học này có thể góp phần điều chỉnh hoạt động ĐTPT cảng biển Việt Nam trong xu thế hội nhập.

2. Về mặt thực tiễn: Luận án phân tích thực trạng huy động vốn, sử dụng và quản lý vốn ĐTPT cảng biển Việt Nam từ năm 2005 đến năm 2011 để từ đó tìm ra những ưu nhược điểm trong quá trình đầu tư cảng biển. Hạn chế trong công tác huy động vốn là quá trông chờ vào nguồn vốn ngân sách nhà nước và ODA; trong sử dụng vốn là đầu tư quá dàn trải dẫn đến thiếu cảng lớn, thừa cảng nhỏ, đầu tư thiếu đồng bộ...; trong quản lý hoạt động đầu tư cảng biển là thiếu sự phối hợp giữa các cơ quan liên quan...

Luận án đánh giá kết quả đầu tư và hiệu quả ĐTPT cảng biển trong giai đoạn 2005 - 2011, và đi đến kết luận là hiệu quả đầu tư chưa cao, còn lãng phí khi nhiều cảng biển xây dựng xong rất ít hoạt động hoặc hoạt động không hết công suất thiết

kế.

3. Dựa trên cơ sở lý luận và phân tích tình hình thực tiễn, luận án sử dụng mô hình SWOT để phân tích điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội, thách thức của ĐTPT cảng biển Việt Nam, từ đó đề xuất phương hướng ĐTPT cảng và đưa ra quan điểm ĐTPT cảng biển, quan điểm huy động vốn và sử dụng hiệu quả vốn đầu tư. Luận án đề xuất các giải pháp nhằm tăng cường đầu tư và nâng cao hiệu quả đầu tư phát triển cảng biển. Để tăng cường ĐTPT cảng biển, cần tập trung vào khai thác tổng hợp các nguồn vốn và giảm dần sự bao cấp của nhà nước. Quá trình đầu tư ngoài việc đầu tư đồng bộ vào những công trình cảng biển và công trình phụ trợ, rất cần ĐTPT dịch vụ logistics để hỗ trợ cho hoạt động của cảng và nâng cao giá trị cảng biển. Đối với công tác quản lý, cần xây dựng Luật cảng biển, thành lập Trung tâm quản lý cảng biển quốc gia và Chính quyền cảng tại các địa phương.

Các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả ĐTPT cảng biển Việt Nam được đề xuất bao gồm các giải pháp đối với quá trình định hướng đầu tư, quá trình triển khai đầu tư và khai thác có hiệu quả các công trình cảng biển nhằm thu hồi vốn đầu tư ban đầu.

Mặc dù được nhà nước quan tâm đầu tư nhưng thực sự hệ thống cảng biển Việt Nam chưa theo kịp với các nước trong khu vực, chưa đáp ứng tốt yêu cầu của sự phát triển của nền kinh tế, chưa phát triển tương xứng với tiềm năng. Những nội dung nghiên cứu của luận án với những giải pháp đề xuất nếu được xem xét áp dụng sẽ góp phần tăng cường và nâng cao hiệu quả ĐTPT cảng biển, xây dựng một hệ thống cảng biển Việt Nam ngang tầm với các khu vực và các nước trên thế giới, góp phần thực hiện thắng lợi mục tiêu trong chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020: "phát triển kinh tế biển đến năm 2020 đóng góp 53 - 55% trong tổng GDP cả nước, kinh tế hàng hải đứng vị trí thứ 2 và vươn lên vị trí thứ nhất sau năm 2020", mà trong ngành hàng hải thì kinh tế cảng giữ vai trò đầu tàu.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ

1. Nguyễn Thị Thu Hà (2007), "Nâng cao năng lực cạnh tranh trong dịch vụ Logistics", *Tạp chí Vietnam Business Forum*, số tháng 1/2007.
2. Nguyễn Thị Thu Hà (2007), "Thu hút vốn tư nhân cho kết cấu hạ tầng", *Tạp chí Vietnam Business Forum*, số tháng 4/2007.
3. Nguyễn Thị Thu Hà (2007), "Một số giải pháp huy động vốn đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông", *Tạp chí Xây dựng*, số tháng 4/2007.
4. Nguyễn Thị Thu Hà (2011), "Xu hướng phát triển cảng biển thế giới và kinh nghiệm cho Việt Nam", *Tạp chí Xây dựng*, số tháng 12/2011.
5. Nguyễn Thị Thu Hà (2012), "Thu hút nguồn vốn tư nhân trong đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam", *Tạp chí Xây dựng*, số tháng 2/2012.
6. Nguyễn Thị Thu Hà (2012), "Giải pháp tăng cường chức năng logistics cho hệ thống cảng biển Việt Nam", *Tạp chí Kinh tế Phát triển*, số đặc biệt kỷ niệm 35 năm đào tạo Sau đại học, tháng 10/2012.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

I. TIẾNG VIỆT

1. Ngân Anh (2007), "Sôi động xây dựng cảng biển", *Báo Giao thông Vận tải*, 10/5/2007
2. Ban chủ nhiệm chương trình KX.01/06-10, *Xây dựng các khu kinh tế tự do tạo điều kiện đột phá thể chế cho tiến trình hội nhập.*
3. Ban Kế hoạch đầu tư Vinalines (2005 - 2009), *Báo cáo tổng kết các năm.*
4. Bộ Giao thông Vận tải (2007), *Báo cáo kết quả kiểm tra thực hiện Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010.*
5. Bộ Giao thông Vận tải (2006 - 2012), *Báo cáo tình hình quyết toán dự án hoàn thành hàng năm.*
6. Dương Văn Bao (2013), "Phát triển bền vững hệ thống cảng biển Việt Nam theo hướng tạo giá trị gia tăng cho hàng hoá và nền kinh tế", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số 1 + 2/2013.
7. Chính phủ (2003), *Nghị định số 160/2003/NĐ-CP ngày 18 tháng 12 năm 2003 về quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển và khu vực hàng hải của Việt Nam.*
8. Chính phủ (2005), *Nghị định số 16/2005/NĐ-CP ngày 07 tháng 02 năm 2005 về quản lý dự án đầu tư xây dựng công trình.*
9. Chính phủ (2006), *Nghị định số 71/2006/NĐ-CP ngày 25 tháng 7 năm 2006 về quản lý cảng biển và luồng hàng hải.*
10. Chính phủ (2008), *Nghị định số 58/2008/NĐ-CP ngày 05 tháng 05 năm 2008 về hướng dẫn thi hành Luật đấu thầu và lựa chọn nhà thầu xây dựng theo Luật xây dựng.*
11. Cục hàng hải Việt Nam (1999), *Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010.*
12. Cục Hàng hải Việt Nam (2009), *Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến 2030.*
13. Cục Hàng hải Việt Nam (2010), *Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 1.*

14. Cục Hàng hải Việt Nam (2010), *Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 2*.
15. Cục Hàng hải Việt Nam (2010), *Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 3*.
16. Cục Hàng hải Việt Nam (2010), *Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 4*.
17. Cục Hàng hải Việt Nam (2010), *Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 5*.
18. Cục Hàng hải Việt Nam (2010), *Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển số 6*.
19. Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông Vận tải (2001), *Quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010, định hướng đến 2020*.
20. Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) và Bộ GTVT Việt Nam (5/2010), *Nghiên cứu toàn diện và phát triển bền vững hệ thống giao thông vận tải*.
21. Nguyễn Văn Chương (2009), "Tăng cường quản lý và phát triển logistics", *Tạp chí Giao thông Vận tải* (số 1+2/2009).
22. Vũ Cận (2009), "Tính toán xây dựng cảng trung chuyển quốc tế", *Tạp chí Giao thông Vận tải* (số 3/2009).
23. Công ty Tân Cảng Sài Gòn (2007), *Chiến lược phát triển cảng trong bối cảnh Việt Nam gia nhập WTO*, Báo cáo của Công ty Tân Cảng Sài Gòn tại Đại hội lần thứ VI - Hiệp hội Cảng biển Việt Nam, thành phố Vũng Tàu, 8/11/2007.
24. Công ty cổ phần cảng Cát Lái (2010, 2011), *Báo cáo Tài chính cho năm tài chính kết thúc ngày 31/12 hàng năm*.
25. Chiến Dũng - Lương Thiện (2007), "Cảng nước sâu trên luồng cạn", *Sài Gòn giải phóng* (5/2007).
26. Chiến Dũng - Lương Thiện (2007), "Loay hoay" bài toán quy hoạch, GMT + 7 - 15/5/2007.
27. Chiến Dũng - Lương Thiện (2007), *Phá bỏ rào cản - cách nào*, GMT + 7 - 17/5/2007.
28. Chiến Dũng - Lương Thiện (2007), *Vận tải biển: Chật vật*, GMT + 7 - 16/5/2007.
29. Đại học Harvard (2008), *Lựa chọn thành công - Bài học từ Đông Á và Đông Nam Á cho tương lai Việt Nam*.
30. Đỗ Thị Ngọc Diệp (2012), "Logistics cơ hội phát triển ở Việt Nam", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số tháng 1 + 2 + 3/2012.
31. Đoàn nghiên cứu JICA và TEDI (1998), *Hội thảo về quy hoạch phát*

triển cảng vùng trọng điểm miền Trung Việt Nam

32. Doãn Mạnh Dũng (2011), *Ba giải pháp cứu vãn dự án cảng trung chuyển Quốc tế Vân Phong*, 23/4/2011.

33. Doãn Mạnh Dũng (2011), *Phản biện của Công ty tư vấn Royal Haskoming (Hà Lan) về cảng trung chuyển Quốc tế Vân Phong*", 22/5/2011.

34. Vũ Đăng Dương (2008), *Bài toán cạnh tranh của cảng Vân Phong*, GMT + 7 - 28/8/2008.

35. Tấn Đức (2010), "Quy hoạch cảng biển: sửa sai liệu có khả thi", *Thời báo Kinh tế Sài Gòn*, 26/1/2010.

36. Phạm Văn Giáp, Nguyễn Hữu Đầu, Nguyễn Ngọc Huệ (1998), *Công trình bến cảng*, NXB Xây dựng.

37. Phạm Văn Giáp - Phan Bạch Châu - Nguyễn Ngọc Huệ (2002), *Biển và cảng biển thế giới*, NXB Xây dựng.

38. Phạm Văn Giáp - Trường Đại học Xây dựng (2009), "Cảng Dung Quất đánh dấu một bước ngoặt lớn trong xây dựng cảng biển Việt Nam", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*.

39. Phạm Văn Giáp (2010), "Cần có quan điểm vĩ mô về thiết kế đê chắn sóng", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số tháng 4+5/2010.

40. Phạm Văn Giáp (Chủ biên), Nguyễn Ngọc Huệ, Trần Hiếu Nhuệ, Nguyễn Hữu Đầu, Bạch Dương, Doãn Vĩnh Lộc, Vũ Quốc Hưng, Bùi Việt Đông, Nguyễn Minh Quý (2010), *Quy hoạch cảng*, NXB Xây dựng, Hà Nội.

41. Thanh Giang (2009), "Công ty Tân Cảng Sài Gòn: Tự tin với kế hoạch hiện đại hoá - đầu tư chiều sâu", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số tháng 4/2009.

42. Minh Hà (2012), "Bà Rịa - Vũng Tàu khai thác lợi thế tiềm năng để phát triển logistics", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số tháng 7/2012.

43. Phước Hà (2007), *Cảng biển hấp dẫn nguồn vốn lớn nước ngoài*, GMT + 7 - 23/9/2007.

44. Ngô Đức Hành (2007), "Cảng biển Việt Nam chậm phát triển, vì sao", *Tạp chí Giao thông Vận tải*, GMT + 7 - 18/5/2007.

45. Bích Hằng (2011), "Cảng Quốc tế Tân Cảng - Cái Mép đón chuyến tàu đầu tiên của hãng K'line", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, 9/2011.

46. Hiệp hội Cảng biển Việt Nam - VPA (2010), *Báo cáo của Ban chấp hành khoá VI tại đại hội lần thứ 7 VPA*, Hải Phòng.
47. Trần Thị Hoà (2006), *Sách hướng dẫn học tập kinh tế vĩ mô*, Học viện Công nghệ Bưu chính Viễn thông, Hà Nội.
48. Nguyễn Huy Hoàng (2013), "Những khó khăn hiện tại về hợp tác nhà nước - tư nhân trong đầu tư cảng biển Việt Nam", *Tạp chí Hàng hải*, số 3/2013.
49. Bạch Hoài - Ngọc Ân. "Vinaline làm cảng cũng lỗ", *Báo Tuổi trẻ*, 21/5/2012
50. Nguyễn Ngọc Huệ (2007), "3 năm thực hiện thí điểm cho thuê quản lý, khai thác KCHT cảng Cái Lân 2004 - 2007", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, tháng 10/2007.
51. Nguyễn Ngọc Huệ (2007), "Quy hoạch cảng biển Việt Nam cần tính khoa học và đồng bộ", *Tạp chí Giao thông Vận tải* (số 8/2007).
52. Nguyễn Ngọc Huệ (2009), "Quản lý cảng biển: Hiện trạng và những vấn đề cơ bản để phát triển", *Tạp chí hàng hải*, (số 1+2/2009).
53. Nguyễn Ngọc Huệ (2010), "Quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam - Sự kế thừa và phát triển", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, Số 4+5/2010.
54. Nguyễn Ngọc Huệ (2011), "Hàng hải Việt Nam chớp thời cơ vững bước đi lên", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số tháng 1, 2 năm 2011.
55. Nguyễn Ngọc Huệ; Ths. Trịnh Thế Cường (2010), *Một số thành tựu trong vận tải biển của Việt Nam*, Cục Hàng hải Việt Nam.
56. Thành Huy (2011), "Cảng cửa ngõ Quốc tế Vũng Tàu đủ điều kiện trở thành cảng trung chuyển container quốc tế", *Báo Bà Rịa - Vũng Tàu*.
57. Trần Quang Huy (2012), "Đề xuất về công tác quản lý nhà nước đối với giá dịch vụ xếp, dỡ container tại các cảng biển khu vực Cái Mép - Thị Vải", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số tháng 7/2012.
58. Đào Hùng (2005), "Hàng hải Việt Nam - nhiều lợi thế còn bỏ ngỏ", *Tạp chí Giao thông Vận tải* (số 6/2005).
59. Lan Hương (2007), "Tân Cảng Sài Gòn với những triển vọng trong tương lai", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, 9/2007.
60. Hội Xây dựng Việt Nam (2011), "Thời gian thực hiện dự án đầu tư xây

dựng ở Hà Nội - Thực trạng và giải pháp", *Hội thảo khoa học toàn quốc*, Hà Nội 15/12/2011

61. Mai Hạnh (2012), "Tham gia chuỗi cung ứng toàn cầu: Doanh nghiệp Việt Nam đuổi sức", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số tháng 8/2012.

62. Hồng Hải (2012), "Tân cảng Đình Vũ: Tăng sức cạnh tranh cho cảng biển khu vực Hải Phòng", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số tháng 7/2012.

63. L.Kuzma - K.Misztal - A.Grzelakowski - A.Surowiec; người dịch: Trương Văn Thái; Hiệu đính: Lý Bách Trần, *Kinh tế học cảng biển*, NXB Giao thông vận tải.

64. Ngọc Khánh (2009), *Diện mạo cảng biển Việt Nam đến năm 2030*.

65. Nguyễn Khoa (2008), *Cảng biển Việt Nam trong khối ASEAN: tiềm năng: nhóm đầu, thực tế: nhóm cuối*, GMT + 7 - 26/11/2008.

66. Trần Nguyên Khôi (2008), "Nghiên cứu xu hướng phát triển các bến container riêng trong vận tải đường biển", *Tạp chí Hàng hải*, số tháng 6, 8 năm 2008

67. Lê Hải Lưu (2011), "Công ty cổ phần cảng Vũng Áng Việt Lào đi vào hoạt động", *Tạp chí Hàng hải*, số tháng 8/2011.

68. Vũ Trọng Lâm, *Tăng cường sức cạnh tranh của ngành vận tải biển Việt Nam*, Viện nghiên cứu phát triển kinh tế - xã hội Hà Nội.

69. Bích Liên (2008), "Thiếu cảng nước sâu, thừa cảng nhỏ", *Báo Lao động* (số 289), ngày 13/12/2008.

70. Trần Thanh Minh (2011), "Bộ luật Hàng hải Việt Nam và những vấn đề đặt ra sau 5 năm có hiệu lực", *Tạp chí Hàng hải*, (số 1 + 2/2011).

71. Nguyễn Bạch Nguyệt - Từ Quang Phương (2008), *Giáo trình Kinh tế đầu tư*, NXB Đại học Kinh tế Quốc dân

72. Thanh Phán (2011), *Bà Rịa - Vũng Tàu: Hệ thống cảng biển trong chiến lược phát triển kinh tế biển*, 10/3/2011

73. Hà Phương, *Quy hoạch cảng biển - "Tầm nhìn ngắn, đầu tư dài dài"*, GMT + 7 - 2007.

74. Nguyễn Thị Phương (2005), "Cảng biển xu thế ngày nay", *Tạp chí Giao thông Vận tải*, (số 9/2005).

75. Nguyễn Thị Phương (2012), "Ứng dụng "Just - in - time" trong dịch vụ vận tải của dây chuyền logistics", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số tháng 4/2012.
76. Trần Phương (2010), "Cảng biển Hải Phòng vươn lên đảm nhiệm vai trò trung chuyển quốc tế", *Báo An ninh Hải Phòng*.
77. Từ Quang Phương (2008), *Giáo trình Quản lý dự án*, NXB Đại học Kinh tế Quốc dân.
78. Vũ Thế Quang (2013), "Lựa chọn mô hình cho quản lý cảng biển Việt Nam", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số 1+2/2013.
79. Quốc hội (2005), *Bộ Luật Hàng hải năm 2005*
80. Nguyễn Hữu Sia (2012), "Vai trò của quản trị tài chính tại doanh nghiệp cảng biển", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số 12/2012.
81. Nguyễn Văn Sơn, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam (2004), *Giáo trình Tổ chức và Kỹ thuật cảng*.
82. Thủ tướng Chính phủ (1999), *Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12 tháng 10 năm 1999 về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến 2010*.
83. Thủ tướng Chính phủ (2009), *Quyết định của Thủ tướng Chính phủ số 1601/QĐ-TTg ngày 15 tháng 10 năm 2009 về việc phê duyệt quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*.
84. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2011), *Thống kê hệ thống cảng biển do Vinaline quản lý và khai thác*.
85. Tạp chí Hàng hải số 11/2012 (2012), *Bản tin trang 4*.
86. Ngô Lục Tải (2007), *Bài toán quy hoạch cảng biển: thiếu, đủ, hay thừa*.
87. Ngô Lục Tải (2007), *Quy hoạch cảng biển - cần tầm nhìn rộng*, GMT + 7 - 29/10/2007.
88. Nguyễn Thị Ngọc Thanh (2002), *Các giải pháp chiến lược phát triển cảng biển khu vực thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2010*, Luận án Tiến sĩ kinh tế.
89. Vương Toàn Thuyên, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, *Giáo trình Kinh tế vận tải biển*
90. Huy Thịnh (2009), *Cảng Sài Gòn ùn tắc trầm trọng*, GMT + 7 - 2009.
91. Trần Thủy (2007), *Cảng biển, vận tải hàng hải chưa khai thác hết tiềm*

năng, GMT + 7 - 5/3/2007

92. Vũ Khắc Từ (2006), "Hai năm thực hiện thí điểm thuê cơ sở hạ tầng cảng biển", *Tạp chí Giao thông Vận tải* (số 9/2006).

93. Nguyễn Tương (2007), "Phát triển dịch vụ logistics trong ngành hàng hải", *Tạp chí Giao thông Vận tải*, (số 4/2007).

94. Dư Văn Toán (2012), "Phát triển cảng biển và bảo vệ môi trường", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, số 11/2012.

95. Tổ đối tác dự án tăng cường năng lực quản lý hệ thống cảng biển Việt Nam (2008), *Chính quyền cảng, giám đốc cảng và cảng vụ. Vai trò, trách nhiệm và chức năng - so sánh quốc tế*.

96. Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam (2006 - 2011), *Báo cáo tình hình SXKD, thực trạng tài chính của Tổng Công ty Hàng Hải Việt Nam*.

97. Trường Đại học Xây dựng (1999), *Giáo trình Quy hoạch cảng*.

98. Vụ Kết cấu Hạ tầng và Đô thị - Bộ Kế hoạch Đầu tư (2009), *Giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư cảng biển*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ, Hà Nội.

99. Vụ Quản lý Quy hoạch - Bộ Kế hoạch Đầu tư (2010), *Báo cáo: Kết quả kiểm tra thực hiện Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020*.

100. Ngô Doãn Vịnh (2011), *Đầu tư phát triển*, NXB Chính trị Quốc gia.

101. Hồng Vân (2010), *Hạ tầng cảng biển yếu kém - thêm khó cho doanh nghiệp*

102. Hồng Vân, "Hạ tầng cảng biển kém, xuất nhập khẩu chịu thiệt", *Thời báo Kinh tế Sài Gòn*.

103. Hiệp Vũ (9/1/2009), *Bà Rịa - Vũng Tàu, cảng chờ đường*.

104. Hiệp Vũ, "Hệ thống cảng biển Việt Nam: yếu từ A - Z", *Tạp chí Giao thông Vận tải*.

105. Lê Quý Vinh (2009), *Giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư - cảng biển miền Trung Việt Nam*, Vụ Kết cấu Hạ tầng và Đô thị.

106. Đặng Công Xương (2005), "Vấn đề đầu tư và cơ chế quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam", *Tạp chí Giao thông Vận tải* (số 6/2005).

107. Đặng Công Xương (2007), *Hoàn thiện mô hình quản lý nhà nước về kết*

cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam, Luận án Tiến sỹ kinh tế.

108. Đặng Công Xưởng (2008), "Hướng tới một đạo luật chuyên ngành điều chỉnh các hoạt động liên quan đến cảng biển", *Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải*, số 15+16- tháng 11/2008.

109. *Phát triển hệ thống cảng biển và những công nghệ mới*, GMT + 7-5/12/2006.

110. "Tiềm năng mới của Tân Cảng - Cái Mép", *Tạp chí Hàng hải Việt Nam*, 10/2009.

111. *Miền Trung có cần thêm cảng biển*, năm 2007, GMT+7

II. TIẾNG ANH

112. Vinamarine (2008), Draft Plan for Port Administration & Management in Vietnam.

113. Mun Wai Ho và Kim Hin (David) Ho (trường đại học quốc gia Singapore) (2006), "Risk Management in Large Physical Infrastructure Investments: The Context of Seaport Infrastructure Development and Investment", *International Journal of Maritime Economics* 8, p140–168 (IJME)

114. Sibel Bayar, Aydin, Alkan- khoa Vận tải biển trường đại học Istanbul-Thổ Nhĩ Kỳ (2011), "The impact of seaport investments on regional economics and developments", *International Journal of Business and Management*, No2, Vol 3.

115. Hai Tran, Stephen Cahoon, Shu-Ling Chen: Đại học Hàng hải Australia (2011), "A quality management Framework for Seaports in their Supply chains in the 21st Century ", *The Asian Journal of Shipping and Logistics*, Vol 27, No 3, 2011, p363-386

116. S.Islam và T.L.Olsen – Đại học Auckland, New Zealand (2011), "Factors affecting seaport capacity", *19th International Congress on Modelling and Simulation*, Perth, Australia.

PHỤ LỤC

Phụ lục 1.1. Khái niệm về vùng đất cảng, vùng nước cảng

Vùng đất cảng: là vùng đất được giới hạn để xây dựng cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện nước, các công trình phụ trợ khác và lắp đặt thiết bị. Trong đó, cầu cảng là kết cấu cố định thuộc bến cảng, được sử dụng cho tàu biển neo đậu, bốc dỡ hàng hoá, đón, trả hành khách hàng và thực hiện các dịch vụ khác [79].

Vùng nước cảng: là vùng nước được giới hạn để thiết lập vùng nước trước cầu cảng, vùng quay trở tàu, khu neo đậu, khu chuyển tải, khu tránh bão, vùng đón trả hoa tiêu, vùng kiểm dịch; vùng để xây dựng luồng cảng biển và các công trình phụ trợ khác [79]. Đây chính là khu vực có ảnh hưởng quyết định tới hoạt động phục vụ tàu ra vào cảng, bao gồm có vũng chờ, khu nước trước cảng và luồng ra vào cảng.

+ **Vũng chờ:** Là vùng nước nằm xa so với vị trí cầu bến của cảng, được định vị ở ngoài khơi (vị trí phao số không) ranh giới giữa vùng biển và cửa sông vào cảng. Vũng chờ là nơi các tàu neo đậu chờ đợi hoàn tất các thủ tục của tàu để vào làm hàng.

+ **Khu nước trước cảng (khu nước trước bến):** là vùng nước tại đó tàu cập bến và neo đậu, độ sâu của vùng nước này là yếu tố rất quan trọng có tính chất quyết định khả năng phát triển của cảng. Độ sâu trước bến cảng lớn thì cảng có khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn cập bến làm hàng.

+ **Luồng ra vào cảng:** Là khu nước nằm giữa vũng chờ và vùng nước trước bến của cảng. Khoảng cách của luồng ra vào cảng là hành lang giao thông của phương tiện đường thủy cho nên điều kiện thủy văn và thông số của luồng như dòng triều, chế độ bồi lắng phù sa, bồi lắng cát, đá ngầm, sóng, gió, cấu hình luồng, độ sâu, chiều dài, chiều rộng, mức trang bị các thiết bị thông tin báo hiệu tại luồng sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến khả năng tiếp nhận cỡ tàu vào cảng cũng như vấn đề an toàn đi lại của tàu thuyền.

Phụ lục 1.2: Danh mục phân loại cảng biển Việt Nam

(Ban hành kèm theo Quyết định số 16/2008/QĐ-TTg

ngày 28 tháng 01 năm 2008 của Thủ tướng Chính phủ)

TT	Tên cảng biển	Thuộc địa phận tỉnh, thành phố trực thuộc Trung ương
I	Cảng biển loại I	
1	Cảng biển Cẩm Phả	Quảng Ninh
2	Cảng biển Hòn Gai	Quảng Ninh
3	Cảng biển Hải Phòng	Hải Phòng
4	Cảng biển Nghi Sơn	Thanh Hoá
5	Cảng biển Cửa Lò	Nghệ An
6	Cảng biển Vũng Áng	Hà Tĩnh
7	Cảng biển Chân Mây	Thừa Thiên Huế
8	Cảng biển Đà Nẵng	Đà Nẵng
9	Cảng biển Dung Quất	Quảng Ngãi
10	Cảng biển Quy Nhơn	Bình Định
11	Cảng biển Vân Phong	Khánh Hòa
12	Cảng biển Nha Trang	Khánh Hòa
13	Cảng biển Ba Ngòi	Khánh Hòa
14	Cảng biển TP. Hồ Chí Minh	TP. Hồ Chí Minh
15	Cảng biển Vũng Tàu	Bà Rịa - Vũng Tàu
16	Cảng biển Đồng Nai	Đồng Nai
17	Cảng biển Cần Thơ	Cần Thơ
II	Cảng biển loại II	
1	Cảng biển Mũi Chùa	Quảng Ninh
2	Cảng biển Diêm Điền	Thái Bình
3	Cảng biển Nam Định	Nam Định
4	Cảng biển Lệ Môn	Thanh Hoá
5	Cảng biển Bến Thủy	Nghệ An
6	Cảng biển Xuân Hải	Hà Tĩnh

7	Cảng biển Quảng Bình	Quảng Bình
8	Cảng biển Cửa Việt	Quảng Trị
9	Cảng biển Thuận An	Thừa Thiên Huế
10	Cảng biển Quảng Nam	Quảng Nam
11	Cảng biển Sa Kỳ	Quảng Ngãi
12	Cảng biển Vũng Rô	Phú Yên
13	Cảng biển Cà Ná	Ninh Thuận
14	Cảng biển Phú Quý	Bình Thuận
15	Cảng biển Bình Dương	Bình Dương
16	Cảng biển Đồng Tháp	Đồng Tháp
17	Cảng biển Mỹ Thới	An Giang
18	Cảng biển Vĩnh Long	Vĩnh Long
19	Cảng biển Mỹ Tho	Tiền Giang
20	Cảng biển Năm Căn	Cà Mau
21	Cảng biển Hòn Chông	Kiên Giang
22	Cảng biển Bình Trị	Kiên Giang
23	Cảng biển Côn Đảo	Bà Rịa - Vũng Tàu
III	Cảng biển loại III (Cảng dầu khí ngoài khơi)	
1	Cảng biển mở Rồng Đôi	Bà Rịa - Vũng Tàu
2	Cảng biển mở Rạng Đông	Bà Rịa - Vũng Tàu
3	Cảng biển mở Hồng Ngọc	Bà Rịa - Vũng Tàu
4	Cảng biển mở Lan Tây	Bà Rịa - Vũng Tàu
5	Cảng biển mở Sư Tử Đen	Bà Rịa - Vũng Tàu
6	Cảng biển mở Đại Hùng	Bà Rịa - Vũng Tàu
7	Cảng biển mở Chí Linh	Bà Rịa - Vũng Tàu
8	Cảng biển mở Ba Vì	Bà Rịa - Vũng Tàu
9	Cảng biển mở Vietsopetro01	Bà Rịa - Vũng Tàu

Phụ lục 1.3: Phân định vai trò của các chủ thể tham gia đầu tư và khai thác cảng tại một số nước trên thế giới

Cảng (nước)	Kiểu cảng	Cơ quan quản lý cảng	Người đầu tư phát triển		Người khai thác	Trách nhiệm Chính phủ
			KCHT	KCTT		
Hamburg (Đức)	Cho thuê	Thành phố	Thành phố	Người khai thác bến	Người khai thác bến	Kênh, đê, kè đường bộ
Rotterdam (Hà Lan)	Cho thuê	Thành phố	Thành phố	Người khai thác bến	Người khai thác bến	Kênh, đê, kè đường bộ
Antwerp (Bỉ)	Cho thuê	Thành phố	Thành phố	Người khai thác bến	Người khai thác bến	Kênh, đê, kè đường bộ
Singapore	Tự kh.thác	PSA	PSA	PSA	PSA	Đường ô tô
Hồng Kông	Cho thuê	của TW	Người khai thác bến	Người khai thác bến	Người khai thác bến	Kênh, đê, kè đường bộ
Đài Loan	Cho thuê (cả thiết bị)	Ch.quyền cảng	Ch.quyền cảng	Ch.quyền cảng	Người khai thác bến	Chỉ đạo trong cảng
Nhật Bản	Cho thuê	Ch.quyền cảng	Ch.quyền cảng	Người khai thác bến	Người khai thác bến	Kênh, đê, kè đường bộ

Nguồn: [107]

Phụ lục 1.4: Danh sách 10 cảng container lớn nhất thế giới (2008)

Phân loại	Tên cảng	Quốc gia	Số container (Triệu TEU)
1	Singapore	Singapore	29,918
2	Shanghai	China	27,98
3	Hong Kong	China	24,248
4	Shenzhen	China	21,413
5	Busan	S.Korea	13,425
6	Dubai	UAE	11,827
7	Ningbo	China	11,226
8	Guangzhou	China	11,001
9	Rotterdam	Netherlands	10,8
10	Qingdao	China	10,32

Nguồn: Liner Intelligence (Ci - online.co.uk)

Phụ lục 1.5: Thành phần của cảng biển di động (Mobile harbor)

Một hệ thống cảng biển di động bao gồm:

- Cảng nổi (Floating platform): giúp các tàu lớn với mớn nước sâu không thể di chuyển vào cảng vẫn có thể làm hàng ở vị trí thích hợp, với cơ cấu thiết kế ổn định và đảm bảo an toàn.
- Hệ thống cầu cảng (Mobile harbor berth interface): hệ thống thiết kế trên bề mặt cầu cảng đảm bảo suốt quá trình di chuyển, vận hành luôn thông suốt.
- Hệ thống xếp dỡ (Highly - efficient loading system): cảng sở hữu một hệ thống xếp dỡ hàng rời và hàng container hiệu quả và nhanh chóng.
- Hệ thống lai dẫn tàu và neo đậu (Docking and mooring): hệ thống tự động hướng dẫn tàu vào cảng di động, thả neo và xếp dỡ hàng hóa ngay tại tàu.
- Thiết kế hệ thống và mạng lưới vận chuyển container (System design and container transport network): hệ thống được thiết kế tối ưu hóa, có khả năng phân tích được các chỉ tiêu kinh tế và phân tích mạng lưới vận chuyển container.

Nguồn: [109]

Phụ lục 2.1: Kinh phí xây lắp cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (cảng Lạch Huyện)

TT	Công trình	Kinh phí xây lắp dự kiến (tỷ VNĐ)		Tỷ trọng (%)
		Giai đoạn 2015	Giai đoạn 2020 (không bao gồm GD trước)	
1	Công trình cảng (bao gồm cầu bến; kè; xử lý đất yếu; tôn tạo; đường bãi; kiến trúc)	4.000	9.800	34
2	Công trình bảo vệ (gồm đê chắn sóng và kè chắn cát)	2.800	2.900	14
3	Nạo vét luồng Lạch Huyện	5.000	6.000	27
4	Đường Tân Vũ - Lạch Huyện, nối cảng với đường cao tốc Hà Nội - Hải Phòng	8.000 – 10.000		25
5	Tổng	40.500		100

Nguồn: Tổng Công ty Tư vấn Thiết kế GTVT (TEDI) thu thập từ dự án đang thực hiện [13]

**Phụ lục 2.2: Khái toán chi phí đầu tư phát triển cảng Chân Mây
(Thừa Thiên Huế) và cảng Liên Chiểu (Đà Nẵng)**

STT	Hạng mục công việc	Cảng Chân Mây		Cảng Liên Chiểu	
		Chi phí (triệu USD)	Tỷ trọng (%)	Chi phí (triệu USD)	Tỷ trọng (%)
1	Công trình phòng hộ	66,8	32	64,4	22
2	Nạo vét	19,8	9,7	40,8	14
3	Cầu			1,9	0,6
4	Công trình bến	57,0	28	51,3	17,7
5	Sân bãi	34,5	17	67,3	23,3
6	Đường vào cảng	2,6	1,3	4,4	1,5
7	Nhà cửa và công trình công cộng	5,3	2,6	10,6	3,6
8	Thiết bị bốc xếp hàng hoá	12,8	6,3	44,6	15,4
9	Cứu trợ hàng hải	4,3	2,1	4,4	1,5
	Tổng	203,1	100	289,7	100

Nguồn: [31]

**Phụ lục 2.3: Tỷ trọng vốn đầu tư phân theo nội dung tại Công ty TNHH MTV
Cảng Hải Phòng, giai đoạn 2006 - 2011**

Chỉ tiêu	Tỷ trọng (%)	Vốn đầu tư giai đoạn 2006 - 2011 (tỷ đồng)
Tổng vốn đầu tư	100	3.545
1. VĐT cho mua sắm thiết bị	23,55	835
2. VĐT cho xây dựng kiến trúc	74	2.627
3. VĐT cho nhân lực	2,1	75,7
4. VĐT cho nghiên cứu khoa học - công nghệ	0,07	2,61
5. VĐT cho marketing	0,147	5,22

Nguồn: Tính toán theo số liệu của Phòng Tài chính Kế toán - Công ty TNHH MTV

Cảng Hải Phòng

**Phụ lục 2.4: Trang thiết bị xếp dỡ hàng hóa chính tại
một số cảng tiêu biểu**

Khu vực	STT	Cảng	Cần cẩu chuyên dụng container	Cần cẩu hàng bách hóa (các loại)
Miền Bắc	1	Cái Lân	2	15
	2	Hải Phòng	18	65
Bắc Trung Bộ	3	Nghi Sơn		21
	4	Lệ Môn		6
	5	Cửa Lò		14
	6	Vũng áng		4
Trung Trung Bộ	7	Chân Mây		4
	8	Tiên Sa	2	27
	9	Kỳ Hà		6
	10	Bến Gemadept - Dung Quất	2	
Nam Trung Bộ	11	Quy Nhơn		22
	12	Thị Vải		7
	13	Vũng Rô		5
	14	Nha Trang		9
	15	Ba Ngòi		8
Miền Nam	16	Sài Gòn	2	22
	17	Tân Cảng - Cát Lái	15	5
	18	Bến cảng container TT Sài Gòn (SPCT)	5	
	19	Phú Mỹ - Bà Rịa Serece		3
	20	Bến cảng Quốc tế SP - PSA	16	4
	21	Tân cảng Cái mép	3	3
	22	Mỹ Thới		16
	23	Cần Thơ		13
	24	Cái Cui		16

Nguồn: Tác giả tổng hợp

**Phụ lục 2.5: Một số dự án cảng biển mới sử dụng vốn nhà nước,
giai đoạn 2005 - 2011**

Đơn vị: Tỷ đồng

Tên dự án	Tổng mức đầu tư
1. Cảng Cửa ngõ Quốc tế Lạch Huyện (Hải Phòng)	40.643
2. Cảng Vũng Áng - giai đoạn II (Hà Tĩnh)	767
3. Cảng Cái Lân (Quảng Ninh)	1.809,996
4. Cảng An Thới (Phú Quốc)	149,46
5. Cảng Quốc tế Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu)	11.473
6. Cảng Trung chuyển Quốc tế Vân Phong (Khánh Hoà)	

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

**Phụ lục 2.6: Một số dự án cảng biển mới sử dụng vốn doanh nghiệp cảng,
vốn FDI, giai đoạn 2005 - 2011**

Tên dự án	Đơn vị đầu tư
1. Cảng Đình Vũ (Hải Phòng)	Cảng Hải Phòng
2. Cảng SP - PSA (Bà Rịa - Vũng Tàu)	Cảng Sài Gòn và Tập đoàn PSA - Singapore
3. Cảng Quốc tế Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu)	Cảng Sài Gòn và Tập đoàn APMT - Hà Lan thuộc Maersk Seland
4. Cảng Container Quốc tế Sài Gòn - SSA (Bà Rịa - Vũng Tàu)	Cảng Sài Gòn và Tập đoàn SSA - Marie Mỹ
5. Cảng Container Cái Mép Hạ (Bà Rịa - Vũng Tàu)	Công ty Gemadept
6. Cảng Container Cát Lái (TP. Hồ Chí Minh)	Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn
7. Cảng Phú Hữu (Đồng Nai)	Công ty Vận tải Dầu khí Việt Nam

**Phụ lục 2.7: Các chủ thể đầu tư phát triển và khai thác các cảng biển chính
của Việt Nam**

Cảng biển	Tên bến	Đơn vị đầu tư xây dựng/ quản lý bến
Cẩm Phả		Công ty Cảng và Thương mại - Tập đoàn Than và Khoáng sản Việt Nam
Hòn Gai	Cái Lân	Cảng Quảng Ninh - VINALINES
	B12	Công ty Dầu khí B12 - PETROLIMEX
Hải Phòng	Vật Cách	Công ty CP Cảng Vật Cách - VINALINES
Phòng	Hoàng Diệu	Cảng Hải Phòng - VINALINES
	Chùa Vẽ	
	Đình Vũ	
	Đoan Xá	Công ty CP Cảng Đoan Xá - VINALINES
	Transvina	Công ty TNHH Vận tải Công nghệ cao (TRANSVINA) - VINALINES
	Cửa Cấm	Cảng Cửa Cấm - Sở GTVT Hải Phòng
Nghi Sơn	Bến tổng hợp Nghi Sơn	Cảng Thanh Hóa - Sở GTVT Thanh Hóa
Cửa Lò		Cảng Nghệ Tĩnh - Cục HHVN
Vũng Áng		Công ty Thương mại và Vận tải biển Hà Tĩnh
Chân Mây		Cảng Chân Mây - UBND tỉnh Thừa Thiên - Huế
Đà Nẵng	Tiên Sa	Cảng Đà Nẵng - VINALINES
	Sông Hàn	
Dung Quất		PETROVIETNAM
Quy Nhơn		Cảng Quy Nhơn - Cục HHVN
Nha Trang		Cảng Nha Trang - Cục HHVN
Vũng Tàu	Phú Mỹ (Bà Rịa - Serece)	Công ty liên doanh Bà Rịa - Serece
Đồng Nai	Đồng Nai	Cảng Đồng Nai - Sở GTVT tỉnh Đồng Nai
TP. Hồ Chí Minh	Sài Gòn	Cảng Sài Gòn - VINALINES
	Bến Nghé	Cảng Bến Nghé - Sở GTVT TPHCM
	Cát Lái	Tân Cảng - Bộ Quốc phòng
	Tân Cảng	
	VICT	Công ty Liên doanh Logistics số 1
	Dầu Nhà Bè	Petrolimex Sài Gòn
Cần Thơ	Cần Thơ	Cảng Sài Gòn - VINALINES

Nguồn: Bộ Giao thông Vận tải

Phụ lục 2.8: Hệ thống cảng biển Việt Nam tính đến cuối năm 2008

Tên cảng	Số lượng bến (bến)	Số lượng cầu (cầu)	Tổng chiều dài cầu (km)
Quảng Ninh	6	11	1802
Hải Phòng	21	43	5630
Thái Bình	1	4	209
Nam Định	1	2	200
Thanh Hóa	3	4	418
Nghệ An	4	10	1000
Hà Tĩnh	2	3	270
Quảng Bình	3	3	295
Quảng Trị	1	2	128
Thừa Thiên Huế	3	4	525
Đà Nẵng	13	28	3731,4
Quảng Ngãi	2	2	160
Quy Nhơn	3	6	1240
Phú Yên	1	1	110
Khánh Hòa	3	3	670
Nha Trang	4	5	562
TP. Hồ Chí Minh	24	57	10601
Đồng Nai	6	11	901
Vũng Tàu - Thị Vải	12	36	4049
Cần Thơ	10	11	1116
Đồng Tháp	5	5	453
An Giang	1	1	76
Mỹ Tho	1	1	62
Cà Mau	1	2	165
Kiên Giang	2	2	215
Tổng	133	257	35594,4

Nguồn: Vụ Kết cấu hạ tầng và đô thị - Bộ Kế hoạch và Đầu tư

Phụ lục 2.9. Tổng vốn ĐTPT cảng biển từ năm 1999 - 2011 theo giá hiện hành và theo giá gốc 1994

Đơn vị: Tỷ đồng

Chỉ tiêu	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
Tổng vốn ĐTPT cảng biển theo giá hiện hành	6.620	7.635	1.381	2.030	2.536,1	3.977	4.009,7	4.310,5	4.646,7	5.018,4	8.481,2	7.350,8	5.300
Hệ số trượt giá	1,3	1,31	1,3157	1,351	1,433	1,535	1,603	1,663	1,721	1,85	1,9	1,95	2,01
Tổng vốn ĐTPT cảng biển theo giá gốc 1994	5.092,3	5.828,2	1.049,6	1.502,6	1.769,8	2.590,8	2.501,3	2.591,7	2.699,5	2.712,4	4.463,6	3.769,2	2.650
Tổng vốn ĐTPT cảng biển theo giai đoạn (giá gốc 1994)	17.833,8						7.792,5			13.595,2			

Chiều dài cầu bến của hệ thống cảng biển Việt Nam, giai đoạn 1998 - 2011

Đơn vị: Km

Năm	1998 (cuối năm)	2004 (cuối năm)	2007 (cuối năm)	2011 (cuối năm)
Chiều dài cầu bến	20,09	31,5	39,951	49,5

Nguồn: Tác giả tổng hợp

Phụ lục 2.10: Hệ số khai thác cảng biển - năm 2010 và 2011*Đơn vị: %*

Nhóm cảng biển	Tên cảng biển và bến cảng	Hệ số khai thác cảng
Nhóm I (nhóm cảng biển phía Bắc)	- Cảng Hải Phòng (Hoàng Diệu, Chùa Vẽ)	119
	- Cảng Đoàn Xá	146
	- Bến cảng Đình Vũ	81,3%
	- Bến cảng tổng hợp Cái Lân	55%
	- Cảng than Cẩm Phả	206%
	- Cảng Mũi Chùa	1,3%
	- Cảng Diêm Điền	
	- Cảng Hải Thịnh	
Nhóm II (nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ)	- Cảng Nghi Sơn	103%
	- Cảng Lệ Môn	56,8%
	- Cảng Cửa Lò	42%
	- Cảng Bến Thủy	
	- Cảng Vũng Áng	51,7%
	- Cảng Xuân Hải	25%
Nhóm III (nhóm cảng biển Trung Trung Bộ)	- Cảng Quảng Bình	
	Bến Hòn La	29%
	Bến tổng hợp Sông Gianh	66%
	Bến dầu Sông Gianh	40%
	- Cảng Quảng Trị	
	Bến Cửa Việt	16%
	Bến xăng dầu Cửa Việt	
	- Cảng Thừa Thiên - Huế	
	Bến Tổng hợp Thuận An	10%
	Bến Xăng dầu Thuận An	3%
	Bến Tổng hợp Chân Mây	57%
	Bến Xăng dầu Chân Mây	

	- Cảng Đà Nẵng	89%
	Bến Liên Chiểu	53%
	Bến Tiên Sa	65%
	Bến Sông Hàn	
	- Cảng Kỳ Hà - Quảng Nam	
	Bến Kỳ Hà	75%
	Bến Tam Hiệp	
	- Cảng Dung Quất	
	Bến Gemandep Dung Quất	5,25%
	Bến dầu sản phẩm	10,8%
	Bến nhập dầu thô	
	Bến khu công nghiệp	
	Bến Sa Kỳ	35%
Nhóm IV (nhóm cảng biển Nam Trung Bộ)	- Cảng Quy Nhơn	
	Bến Tổng hợp Quy Nhơn	91,7%
	Bến Tổng hợp Thị Nại	53,4%
	Bến Xăng dầu Quy Nhơn	20%
	- Cảng Vũng Rô	
	Bến Tổng hợp Vũng Rô	87,4%
	Bến Xăng dầu Vũng Rô	
	- Cảng Vân Phong	đang xây dựng
	- Cảng Nha Trang - Ba Ngòi	
	Bến Nha Trang	162%
	Bến Xăng dầu Mũi Chọt	
	Bến Tổng hợp Ba Ngòi	98,1%
	- Cảng Cà Ná - Dốc Hầm	
	Bến Ninh Chữ	91,4%
	Bến Cà Ná	11%
	- Cảng Kê Gà	

	Bến Phú Quý	49%
Nhóm V (nhóm cảng biển TP. Hồ Chí Minh - Đồng Nai - Bà Rịa - Vũng Tàu)	- Cảng Thành phố Hồ Chí Minh	257%
	- Cảng Bà Rịa - Vũng Tàu	65,47%
	- Cảng Đồng Nai và cảng Bình Dương	23,8%
Nhóm VI (nhóm cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long)	- Cảng trên sông Tiền	
	Cảng Đồng Tháp	30%
	Cảng Mỹ Tho	32%
	Cảng Vĩnh Long	42,5%
	Cảng Bến Tre	Chưa hoạt động
	- Cảng trên sông Hậu (nếu tính cả lượng cát xuất khẩu):	
	Cảng Mỹ Thới	297%
	Cảng Hoàng Diệu - Cần Thơ	301%
	Cảng Cái Cui	173%
	Cảng Trà Nóc	1102%
	Cảng Bình Minh	83%
	- Cảng khu vực bán đảo Cà Mau và ven biển vịnh Thái Lan	
	Cảng Hòn Chông	đã hư hỏng nặng
Cảng Năm Căn	14%	

Nguồn: Tác giả tổng hợp theo số liệu của Cục Hàng hải Việt Nam

**Phụ lục 2.11: Tổng lượng hàng hoá qua cảng và tỷ lệ tăng trưởng
giai đoạn 1995 - 2011**

Năm	Lượng hàng thông qua (Triệu tấn)					Tỷ lệ tăng trưởng (%/năm)
	X. khẩu	N. khẩu	Nội địa	Quá cảnh	Tổng	
1995	12,9	10,6	10,5	3,7	37,7	
1996	15,9	13,1	8,1	2,1	39,2	4,0
1997	21,2	17,2	7,3	3,2	48,9	24,7
1998	22,8	20,0	10,0	4,0	56,8	16,2
1999	29,6	22,3	14,3	6,5	72,7	28,0
2000	29,0	23,1	21,2	9,1	82,4	13,3
2001	35,9	25,4	20,1	9,6	91,0	10,4
2002	34,5	35,0	22,7	10,1	102,3	12,4
2003	37,9	39,9	25,9	10,6	114,3	11,7
2004	47,1	41,3	29,0	10,3	127,7	11,7
2005	51,2	45,8	28,9	12,6	138,5	8,5
2006	57,6	49,1	33,1	14,7	154,5	11,6
2007	62,5	58,6	42,9	17,1	181,1	17,2
2008	63,7	72,4	42,8	17,7	196,6	8,5
2009	84,3	69,4	60,3	20,1	251,2	12
2010	74,8	79,5	75,5	29,5	259,2	10
2011	80,5	74,6	87,9	43	286	10,4

Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

Phụ lục 2.12: Tổng số lao động và thu nhập bình quân của người lao động tại các cảng biển do Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam quản lý và khai thác (tính đến 31/12/2011)

TT	Tên cảng	Tổng số lao động (người)	Thu nhập bình quân (triệu đồng-người/tháng)	Nộp ngân sách (triệu đồng)
1	Cảng Hải Phòng	3.668	9,854	45.959
2	Cảng Đoạn Xá	411	10,333	21.500
3	Cảng Vật Cách	580	5,376	3.660
4	Cảng Transvina			8.500
5	Cảng Quảng Ninh	1.005	8,350	10.500
6	Cảng Đà Nẵng	770	8,977	8.500
7	Cảng Cam Ranh	207	6,454	4.000
8	Cảng Quy Nhơn	950	8,915	16.000
9	Cảng Nghệ Tĩnh	564	4,763	4.000
10	Cảng Nha Trang	171	3,608	2.900
11	Cảng Sài Gòn	1.745	5,329	50.000
12	Cảng Cần Thơ	182	3,179	1.500
13	Cảng Cái Cui	74	2,239	306
14	Cảng SP - PSA			
15	Cảng Quốc tế Cái Mép			
16	Cảng container DVQT cảng Sài Gòn - SSA			
17	Cảng Khuyến Lương			5.973

Nguồn: Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam

Lưu ý: Số liệu nộp Ngân sách của năm 2010

**Phụ lục 2.13: Năng suất lao động và hiệu suất sử dụng vốn đầu tư
tại cảng Hải Phòng, giai đoạn 2006 - 2011**

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Bình quân năm
1	Giá trị gia tăng (VA)	Tỷ đồng	125	143,7	183,7	260,9	304,7	344,53	
2	Giá trị gia tăng tăng thêm (ΔVA)	Tỷ đồng		18,7	40	77,2	43,8	39,83	
3	Lợi nhuận sau thuế (LN)	Tỷ đồng	14	15,8	20,92	45,6	57,4	62	
4	Lợi nhuận sau thuế tăng thêm (ΔLN)	Tỷ đồng		1,8	5,12	24,68	11,8	4,6	
5	Vốn đầu tư (I)	Tỷ đồng	841,21	653,73	431,62	449,66	545,51	624,03	
6=2/5	$\frac{\Delta VA}{I}$	%		2,86%	9,26%	17,1%	8%	6,38%	8,72%
7=4/5	$\frac{\Delta LN}{I}$	%		0,27%	1,18%	5,48%	2,16%	0,78%	$\approx 2\%$
8	Tổng số lao động	Người	2.260	2.400	2.600	2.887	3.183	3.543	
9=1/8	Năng suất lao động (theo giá hiện hành)	Tỷ đồng/ Người	0,0553	0,0598	0,0706	0,090	0,095	0,097	0,078

Nguồn: Báo cáo tài chính hàng năm của Công ty TNHH MTV cảng Hải Phòng

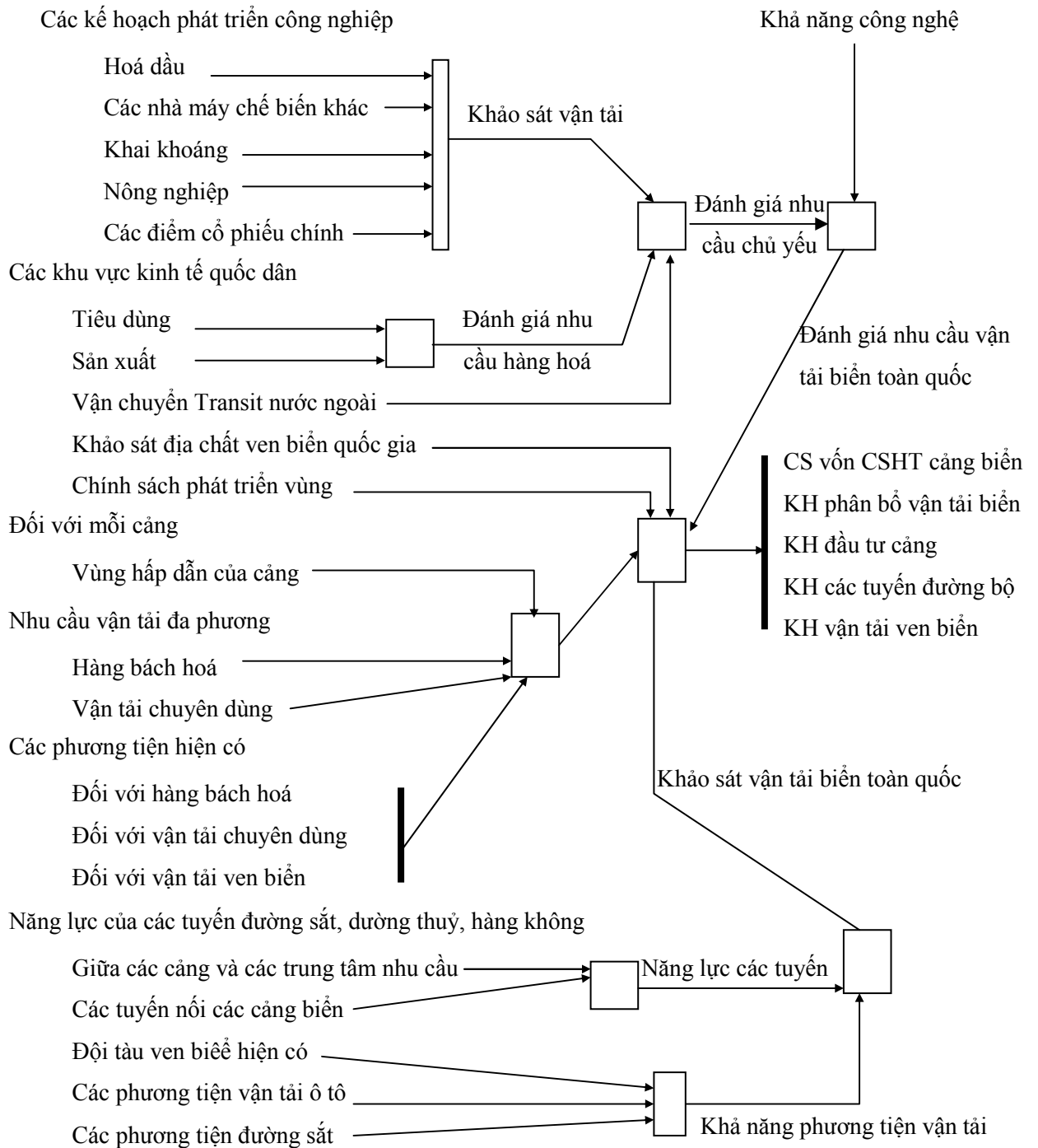
Phụ lục 2.14: Thuế xuất nhập khẩu tăng thêm nhờ đầu tư phát triển cảng biển

Đơn vị: Tỷ đồng

STT	Chỉ tiêu	Năm							
		2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
1	Thuế xuất khẩu, nhập khẩu, TTĐB hàng nhập khẩu và chênh lệch giá	23.660	26.280	38.309	60.474	76.996	74.068	80.400	80.500
2	Thuế giá trị gia tăng hàng nhập khẩu thu cân đối ngân sách	14.454	16.545	21.962	30.983	28.633	56.283	100.300	143.400
3	Số hoàn thuế GTGT và chi phí quản lý thu theo chế độ quy định	-14.830	-18.037	-24.650	-34.048	-38.000	-50.900	-42.000	-70.000
4=1+2+3	Thu cân đối NSNN từ hàng hoá, dịch vụ xuất nhập khẩu	23.284	24.788	35.621	57.409	67.629	79.451	138.700	153.900
5	Thu cân đối NSNN từ hàng hoá, dịch vụ XNK qua cảng biển	18.627	19.830	28.497	45.927	54.103	63.561	110.960	123.120
6	Thuế xuất nhập khẩu tăng thêm đối với hàng hoá qua cảng	-	1.203	8.667	17.430	8.176	9.458	47.399	12.160

Nguồn: Báo cáo quyết toán thu cân đối NSNN theo lĩnh vực - Bộ Tài chính

Phụ lục 3.1: Các nhân tố ảnh hưởng đến quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển và kế hoạch đầu tư cảng biển



Nguồn: Tạp chí GTVT số 6/1998