

## CÁC VẤN ĐỀ VỀ CẢNG BIỂN

Tham luận tại Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam  
Hà Nội, 4/12/2007

*Người trình bày*

**Paul Hoogwaerts**

*Tiểu ban Cảng biển / Nhóm Cơ sở Hạ tầng*

### **I. Chào mừng**

Tôi rất vinh dự có cơ hội được phát biểu trước các quan chức chính phủ và lãnh đạo các doanh nghiệp có mặt tại Diễn đàn ngày hôm nay. Tôi xin được phép thay mặt cho Nhóm công tác Cảng biển của VBF, bao gồm các công ty xuất khẩu và các công ty vận tải, đã và đang tích cực hỗ trợ cho sự phát triển kinh tế của Việt nam. Như chúng ta đã biết, các mặt hàng xuất khẩu của Việt Nam như dệt may, da giày, đồ trang trí nội thất đến nhóm các sản phẩm về hải sản, sản phẩm nông nghiệp – đều là những mắt xích quan trọng trong việc phát triển kinh tế của đất nước.

### **II. Giới thiệu**

Trong một năm qua, kể từ sau buổi họp giữa nhóm các nhà xuất khẩu lớn do Nike dẫn đầu với một số cơ quan chính phủ Việt Nam tháng 9 năm 2006 và cuộc thảo luận tại Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam tổ chức vào tháng 5 năm 2007 tại Hà Nội, đã có nhiều tiến bộ tích cực trong lĩnh vực cảng biển:

1. Các cảng container tại thành phố Hồ Chí Minh, Cát Lái và VICT tiếp tục nâng cao năng suất hoạt động.

Chúng tôi tin tưởng rằng với sự bổ sung các cầu tàu và cần cẩu tại các cảng này dự đoán sẽ đáp ứng được yêu cầu cao trong năm năm tới.

2. Trong năm 2007 chúng tôi đã chứng kiến một số cải thiện nâng cao năng suất tại hai cảng biển chính Cát Lái và VICT do có sự đầu tư bổ sung vào các thiết bị mới cũng như áp dụng những quy trình mới tại các cảng biển này.

3. Cảng Sài Gòn cũng đã lắp đặt 2 hệ thống cần cẩu đã qua sử dụng tại đầu mối Tân Thuận vào cuối năm 2006. Chúng tôi cho rằng những nỗ lực nâng cao hơn nữa năng suất của các cảng biển hiện nay là rất đáng khuyến khích.

Những cải thiện này sẽ góp phần hỗ trợ các nhà xuất khẩu đáp ứng được sự gia tăng xuất nhập khẩu của Việt Nam trong tương lai gần.

Tuy nhiên, một số vấn đề then chốt vẫn cần được nhắc lại, và chúng tôi xin nêu ba điểm nổi bật sau đây:

- Thứ nhất, cần phải lập tức nâng cấp cơ sở hạ tầng quan trọng trong tương lai gần.
- Thứ hai, sự cần thiết trong việc điều chỉnh và hoàn thiện các dữ liệu và báo cáo.
- Thứ ba, cần đặt ra các điểm ưu tiên trong công tác đầu tư.

### **A. Cơ sở hạ tầng chính yếu trong tương lai gần**

*1. Chúng tôi xin được nhấn mạnh sự cần thiết trong việc nâng cấp các tuyến đường đến cảng Cát Lái và cảng VICT. Việc này sẽ định vị hai cửa ngõ ra/vào Việt Nam nhằm đạt được hiệu quả cao hơn.*

Theo Thông báo về kiểm tra việc thực hiện Quy hoạch hệ thống cảng biển tại Tp.Hồ Chí Minh, ngày 19/7/2007, của Bộ GTVT đã đề cập đến trong phần Nhận xét đánh giá chung rằng: “phải nhìn nhận một số tồn tại đối với việc quy hoạch phát triển các cảng biển trên địa bàn Tp. Hồ Chí Minh như: tầm nhìn quy hoạch còn yếu cả về nhìn xa và nhìn rộng, dự báo hàng hóa thấp so với thực tế, bị động với thực tế, chưa nắm bắt được khả năng phát triển kinh tế xã hội của địa phương một cách đầy đủ, nhất là sau khi Việt

Nam gia nhập WTO; tổ chức thực hiện quy hoạch còn chậm, đặc biệt là việc di dời các cảng trên sông Sài Gòn và NMĐT Ba Son và việc phát triển cảng tại các khu vực Cát Lái, Nhà Bè và Hiệp Phước; Chưa có cơ chế chính sách cụ thể cho việc di dời, đặc biệt là cơ chế tài chính và sử dụng đất đai tại vị trí cũ; Quy hoạch còn chưa đồng bộ giữa bến cảng với đường bộ, đường sắt, luồng lạch, hệ thống cấp điện, cấp nước và khu vực hậu phương của cảng...v.v.”

Chúng tôi mong muốn có được bản báo cáo cập nhật và sự triển khai nhanh chóng.

1. Chúng tôi muốn nhấn mạnh sự cần thiết giải quyết các vấn đề tồn đọng gây trở ngại cho các đơn vị khai thác cảng Cái Mép trong việc khởi công xây dựng tại các cảng này. Bao gồm việc cần thiết xây dựng cầu đường để đảm bảo việc thi công xây dựng và giao thông không bị cản trở bởi giới hạn của diện tích mặt đường. Thêm vào đó, việc mở rộng kế hoạch nạo vét lòng sông là rất quan trọng nhằm đảm bảo mực nước sâu tối thiểu là 14 mét cho tất cả các cảng ở Cái Mép và Thị Vải. Đây là những cảng có thể đón tàu lớn tải trọng khoảng 8,000 container trở lên. Việc này sẽ kết nối trực tiếp Việt Nam đến Châu Âu và Hoa Kỳ.

Hơn thế, chúng tôi một lần nữa muốn nhấn mạnh rằng nếu Việt Nam mong muốn tiếp tục tăng trưởng kinh tế và xuất khẩu ở mức cao trong tương lai thì việc bắt đầu công việc này trong năm nay là điều tối quan trọng. Lý do: 24 tháng là thời gian cần thiết để xây dựng bất kỳ một cảng nào bởi sự phức tạp trong các giai đoạn gia cố nền móng. 24 tháng là khung thời gian xác định bởi các đơn vị tư vấn. Bên cạnh đó, hạ tầng cơ sở đường giao thông cần phải hoàn thành chậm nhất vào quý 4 năm 2009. Nếu chính phủ không thể theo đúng tiến độ, thì sẽ ảnh hưởng nghiêm trọng đến sự tăng trưởng và phát triển kinh tế lâu dài của Việt Nam, điều mà chúng ta cần phải tránh bằng mọi giá.

2. Chúng tôi đề nghị các cơ quan hữu quan bổ nhiệm đơn vị tư vấn độc lập tiến hành khảo sát các luồng giao thông dân dụng và vận chuyển container tiềm năng đến cảng Cái Mép và cảng Thị Vải nhằm quy hoạch tuyến giao thông an toàn và hợp lý về thời gian cho container đến các khu công nghiệp ở phía Bắc Tp. Hồ Chí Minh và ở Biên Hòa. Điều này bao gồm việc xem xét lại việc xây dựng sớm hơn tuyến giao thông Tp. Hồ Chí Minh – Long Thành và tuyến xa lộ Biên Hòa – Vũng Tàu.

Khảo sát này phải giải đáp đầy đủ nhưng không giới hạn ở các câu hỏi sau:

- Thời gian cụ thể hoàn thành tuyến giao thông mới (ví dụ, Quốc lộ 51)?
- Có những kế hoạch cụ thể nào nhằm cải thiện cơ sở hạ tầng của tuyến quốc lộ hiện tại để đáp ứng được mức tăng của hàng hóa vận chuyển từ thời điểm này đến khi hoàn tất tuyến Quốc lộ mới?
- Vận chuyển hàng hóa thuận lợi giữa các nhà máy và cảng là yếu tố tối cần thiết đối với các nhà xuất khẩu, tương đương với việc giảm thiểu nguy hiểm cho các tuyến giao thông dân dụng. Các cơ quan hữu quan có kế hoạch như thế nào để đảm bảo an toàn giao thông trên các tuyến đường này?

## **B. Dữ liệu thống kê và Báo cáo: được cung cấp thông tin và cập nhật liên tục trong quá trình triển khai dự án.**

1. Chúng tôi muốn nhấn mạnh sự cần thiết của việc nhận các thông tin, dữ liệu cập nhật của các cơ quan hữu quan một cách chính thức, thường xuyên và định kỳ. Nhìn chung, chúng ta không thể quản lý những gì không dữ liệu được..

2. Căn cứ theo điểm nêu trên, chúng tôi đề nghị chia số liệu thống kê theo cả hai đơn vị tính: tấn và container.

Cả hai mục trên đều đã được thảo luận trong các cuộc họp trước đây và được các cơ quan chức năng đánh giá là quan trọng. Chúng tôi mong muốn nhận được những thông kê này.

Sử dụng đơn vị tấn để ước lượng số container đầu vào sẽ không tương xứng và đánh giá không đúng mức số lượng thực tế. Nếu căn cứ vào đơn vị tấn thay vì căn cứ vào số lượng container đầu vào để quyết định đầu tư, thì cơ sở hạ tầng Việt Nam sẽ không được trang bị đầy đủ cho các yêu cầu trong tương lai.

*3. Chúng tôi đề nghị được cập nhật định kỳ trong quá trình xúc tiến xây dựng cơ sở hạ tầng (đường bộ) và các dự án cảng biển.*

Điều này đã được thảo luận và ghi nhận lại trong cuộc họp trước, và được hướng dẫn truy cập vào trang thông tin điện tử (website). Trang thông tin điện tử này hiện tại chưa đáp ứng được toàn bộ nhu cầu. Chúng tôi mong muốn Bộ Giao thông vận tải và các Bộ khác chủ động thông tin đến các nhà đầu tư một cách rõ ràng hơn.

### **C. Thứ tự ưu tiên và rõ ràng trong đầu tư – bảo đảm tính minh bạch trong từng quyết định.**

*1. Chúng tôi đề nghị giải trình về các khoản đầu tư của tư nhân và chính phủ trong các dự án.*

Dễ dàng nhận thấy những dự án do chính phủ đầu tư có sự chậm trễ về tiến độ so với những dự án do tư nhân đầu tư. Chúng tôi cho rằng các cơ quan hữu quan chưa có sự phân bổ tương xứng cho việc lập kế hoạch và xây dựng các cơ sở hạ tầng. Vì thế chúng tôi mong các cơ quan hữu quan cho phép nhiều các đơn vị tư nhân tham gia đầu tư vào các dự án cơ sở hạ tầng ở Việt Nam.

*2. Chúng tôi đề nghị sự giám sát và minh bạch từ phía chính phủ.*

Chính sách một cửa sẽ dễ dàng và thuận lợi hơn cho các đơn vị có quan hệ đầu tư với nhà nước Việt Nam. Chính sách này sẽ đem lại lợi ích cho cả cộng đồng doanh nghiệp và Việt Nam là một quốc gia minh bạch trong chính sách này.

*3. Chúng tôi đề nghị các cơ quan chức năng xem xét lại thuật ngữ “tầm quan trọng chiến lược” khi đề cập đến các ngành công nghiệp mà Việt Nam cần bảo vệ, cụ thể là việc không cho phép đầu tư nước ngoài vượt hạn mức quy định.*

*4. Chúng tôi đề nghị một kế hoạch hợp tác tập trung đầu tư vào một vài cảng biển lớn hơn là tập trung vào nhiều các cảng quy mô nhỏ mà không thể đáp ứng yêu cầu của một cảng biển nước sâu.*

### **III. Kết luận**

Những điểm nêu trên hiện tại chỉ thích hợp cho các yêu cầu ngắn hạn và trung hạn. Các cảng biển trong kế hoạch này sẽ đáp ứng công suất cho đến năm 2015, và vào thời điểm đó một thể hệ mới về cảng container nhất thiết phải sẵn sàng.

Thay mặt cho những tập đoàn kinh tế quan tâm đến vấn đề này, chúng tôi mong rằng Chính phủ Việt Nam sẽ xem những kiến nghị này của chúng tôi là một trong những ưu tiên hàng đầu trong thời gian tới. Chúng tôi cam kết sẽ tiếp tục phối hợp chặt chẽ với các cơ quan hữu quan nhằm xây dựng một kênh thông tin hiệu quả từ các doanh nghiệp sử dụng cơ sở hạ tầng và các cơ quan nhà nước quản lý và vận hành chúng. Sự thành công của chúng ta trong những nỗ lực này sẽ đảm bảo cho sự phát triển của nền kinh tế Việt Nam trong thời gian tới đồng thời tạo ra nhiều việc làm cho người

lao động và phồn vinh cho xã hội.

Chúng tôi rất mong nhận được sự hồi đáp từ phía Chính phủ Việt Nam về ba vấn đề chính đã được trình bày trong buổi hội thảo hôm nay:

- Sự cần thiết trong giao thông đến cả hai cảng VICT và cảng Cát Lái trong khu vực Tp. Hồ Chí Minh.
- Nhanh chóng giải quyết các vấn đề tồn đọng gây chậm trễ cho sự phát triển cũng như thi công cảng Cái Mép.
- Sự cần thiết có một đơn vị tư vấn độc lập nghiên cứu mật độ giao thông dân dụng cũng như hàng hóa đến cảng Cái Mép và cảng Thị Vải.

Một lần nữa, cảm ơn cơ hội trình bày tại buổi hội thảo ngày hôm nay.