

TÓM TẮT CUỘC HỌP CÁC VẤN ĐỀ VỀ CẢNG BIỂN (Bản dịch)

Thời gian: 11/01/2008, 14:00-15:30

Địa điểm: Phòng họp 2D, Bộ Giao thông Vận tải, 80 Trần Hưng Đạo, Hà Nội

Thành phần: Phụ lục 1 – Danh sách Tham dự

MỤC ĐÍCH

- Bộ Giao thông Vận tải (Bộ GTVT) trình bày các tiêu chí lựa chọn dự án và danh mục các dự án đầu tư xây mới và nâng cấp cảng biển và dự án giao thông bộ liên quan;
- Thảo luận các vấn đề tồn đọng đã nêu tại Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam vừa qua (gọi tắt là Diễn đàn) gồm có:
 - Những khó khăn về tuyến giao thông đến các cảng biển hiện thời và trong việc xây dựng các cảng mới tại Cái Mép – Thị Vải;
 - Nghiên cứu về luồng giao thông và giải pháp đẩy nhanh luồng chu chuyển hàng hóa từ các khu công nghiệp (gọi tắt là IZ) đến các khu vực cảng tại Tp.Hồ Chí Minh và vùng lân cận;
 - Việc tiếp cận các số liệu thống kê về hàng hóa, thông tin dự án, và các kế hoạch cần đảm bảo tính thường xuyên và nên sử dụng các đơn vị đo lường bằng tấn cũng như bằng đơn vị công-ten-nơ;
 - Việc tiếp cận bản Sửa đổi Quy hoạch Tổng thể Nhóm Cảng biển số 5.

CÁC VẤN ĐỀ THẢO LUẬN và TRẢ LỜI

Ông Paul Hoogwawaerts, thay mặt Tiểu ban Cảng biển Diễn đàn Doanh nghiệp (gọi tắt là Nhóm), trân trọng cảm ơn Bộ đã tạo cơ hội giúp Nhóm có được thông tin rõ ràng về các vấn đề hạ tầng cảng biển – hiện đang là mối quan tâm hàng đầu của các doanh nghiệp và Chính phủ. Sự hiện diện của Nhóm được nêu rõ – không chỉ bao gồm các công ty vận tải mà còn bao gồm các nhà xuất khẩu và vận hành cảng biển – tất cả các doanh nghiệp tham gia vào qui trình vận chuyển hàng hóa đã qua chế biến ra nước ngoài. Mục đích của cuộc họp nhằm tiếp tục theo dõi những nội dung đã thảo luận tại Diễn đàn trước về những giải pháp cho các vấn đề đã nêu. Dưới đây là một số nội dung thảo luận chính.

1. Giải pháp cho cơ sở hạ tầng ngắn hạn và cập nhật thông tin

Ông Trần Doãn Thọ, Thứ trưởng Bộ GTVT liệt kê những giải pháp của Chính phủ để cải thiện tuyến giao thông đến các cảng hiện thời và để tăng tốc triển khai xây dựng các dự án cảng mới. Một số điểm chính là:

- Cuộc họp của Bộ GTVT vào tháng 12/2007 về các vấn đề phát triển cảng và các vấn đề liên quan đến giao thông;
- Luồng Soài Rạp đến cảng Hiệp Phước: Kênh Soài Rạp đã được thông luồng từ đầu tháng 1/2008, và dự kiến sẽ phục vụ tàu có trọng tải đến 20,000DWT. Chính phủ chủ trương trong tương lai gần sẽ nạo vét kênh này nhằm nâng cao năng lực phục vụ tàu có trọng tải đến 50,000DWT.
- Các tuyến giao thông đến khu vực xây dựng các cảng tại Cái Mép-Thị Vải: Bộ trưởng đã gửi yêu cầu bằng văn bản đến 3 đơn vị liên quan (là DPMU 85 – cơ quan điều phối dự án ODA, Vụ Kế hoạch Đầu tư của Bộ GTVT, và Cục Hàng hải Việt Nam) về việc nạo vét kênh này. Việc chuẩn bị trước khi đấu thầu đã được chỉ đạo phải hoàn thành vào tháng 2/2008, việc nạo vét thực tế được đặt mục tiêu bắt đầu vào Quý 4/2008, và hoàn thành vào cuối năm 2009. Tiểu ban Cảng đã được Bộ gợi ý nên liên hệ với UBND tỉnh Vũng Tàu để

biết những thông tin cập nhật nhất về tiến độ dự án. Tại khu vực Cái Mép – Thị Vải, để đẩy nhanh việc xây dựng các cảng, chính phủ dự kiến tách gói thầu xây dựng đường bộ và nạo vét luồng lạch khỏi gói thầu xây dựng cảng.

- Cập nhật về các dự án và số liệu thống kê: Vụ Kế hoạch Đầu tư của Bộ đã được yêu cầu cập nhật các thông tin về các dự án quan trọng về cảng biển trong vòng 3 tháng tới đây và Cục hàng hải Việt Nam đồng thời phải cập nhật thông tin trên trang web của Cục.

2. Các dự án chiến lược được ưu tiên phát triển đến năm 2010

Ông Nguyễn Ngọc Huệ, Phó Cục trưởng Cục Hàng hải Việt thông báo 4 dự án gồm:

- 1) Cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép – Thị Vải,
- 2) Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng,
- 3) Đầu mối trung chuyển quốc tế Vân Phong, và
- 4) Luồng tàu vào sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bó.

3. Tình hình hệ thống cảng biển và sự phát triển tương lai

Phó Cục trưởng Cục Hàng hải tóm lược tình trạng các cảng biển và sự phát triển theo từng khu vực. Quy hoạch Tổng thể Cảng biển hiện tại gồm 8 nhóm cảng chính. Kế hoạch các Nhóm Cảng số 1, 3, 5, 6 đã được Thủ tướng phê duyệt. Kế hoạch của 4 Nhóm cảng biển còn lại đã được Bộ Giao thông phê duyệt trừ cảng Nghi Sơn (tỉnh Thanh Hóa) do chưa quy hoạch xong cảng cho nhà máy lọc dầu số 2 tại đây. Một số điểm chính như sau:

Bắc Việt Nam

- Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng gồm cảng Hải Phòng hiện tại, cảng Đình Vũ (mới) và Lạch Huyện (hoạch định). Tại cảng Đình Vũ và Hải Phòng, một bến dài đã được nâng cấp và 4 bến hiện đang xây dựng. Do luồng lạch vào cảng Hải Phòng hiện chỉ giới hạn cho tàu có trọng tải dưới 10,000DWT, một kênh mới đã được xây dựng với độ sâu 7.5m đến Đình Vũ. Bản đề xuất dự án cảng Lạch Huyện đã được trình Thủ tướng nhằm tiến hành xây dựng giai đoạn 1 của dự án vào cuối năm 2008.
- Cảng Cái Lân: việc mở rộng cảng gặp khó khăn do hạn chế về tính không cầu Bãi Cháy và vấn đề bảo vệ môi trường vịnh Hạ Long.
- Cảng Cẩm Phả- cảng chuyên dùng cho xuất khẩu than.

Miền Trung

- Cảng Tiên Sa – Đà Nẵng: có một đê chắn sóng dài 500m đã được hoàn tất vì thế cảng sẽ mở rộng thời gian hoạt động cũng như công suất làm hàng.
- Cảng Dung Quất là cảng đa năng phục vụ xuất khẩu dầu, làm hàng công-ten-nơ và hàng bách hóa, và đóng tàu.
- Cảng Vân Phong: Điều kiện tự nhiên (độ sâu tự nhiên là 16m đến 20m, không bị sa bồi, hầu như không có sóng) khá tốt cho việc phát triển một cảng nước sâu và cảng trung chuyển tàu công-ten-nơ và tàu chở dầu quốc tế, có khả năng tiếp nhận các tàu mẹ có trọng tải lên đến 150.000DWT. Cảng hiện tại đã xử lý khối lượng lũy kế là 4.5ml tấn hàng trung chuyển dầu. Giai đoạn đầu tiên của dự án xây dựng cảng nước sâu sẽ sớm khởi động với việc xây dựng 2 bến dài cho các tàu công-ten-nơ trọng tải 6000-9000TEUs. Hiện đang kêu gọi thêm đầu tư vào cảng này.

Tp.Hồ Chí Minh & Khu vực lân cận

Trong số 30 cảng hiện thời thì những cảng chính là Tân Cảng, Cảng Sài Gòn, Cảng Bến Nghé và cảng VICT. Chính phủ đã có kế hoạch di dời những cảng hiện nằm trong khu vực Tp.Hồ

Chí Minh đến 3 khu vực mới là Cát Lái – Nhơn Trạch, Hiệp Phước (sông Soài Rạp), và Cái Mép – Thị Vải. Cơ sở hạ tầng cảng biển hiện đã hoàn tất tại Cát Lái và kênh Soài Rạp đã thông luồng trong tháng 1 này. Tại Cái Mép – Thị Vải, để có thể sớm bắt đầu khởi công xây dựng các cảng mới, Chính phủ dự kiến tách gói thầu nạo vét kênh và gói thầu xây dựng đường dẫn đến cảng khỏi gói thầu xây dựng cảng.

Khu vực Đồng bằng Sông Cửu Long

Hiện có rất nhiều cảng dọc khu vực sông Tiền Giang & Hậu Giang. Theo dự kiến của Chính phủ, phương án luồng thay thế cho việc sử dụng các kênh dẫn hiện đang bị sa bồi là xây một luồng động qua kênh Quan Chánh Bó ra Đại An. Nghiên cứu tiền khả thi dự án luồng động đã hoàn tất và xây dựng luồng sẽ khởi động cuối 2008. Hiện đang chọn nhà thi công và thiết kế.

Những dự án cảng khác nằm trong Quy hoạch Cảng Tổng thể

- Cảng Vũng Áng (tỉnh Hà Tĩnh): bến dài đầu tiên cho tàu trọng tải 45,000DWT đã hoàn thành. Bến thứ hai đang xây dựng.
- Chính phủ dự kiến xây dựng một cảng chuyên biệt cho than và dầu tại Sơn Dương (đối diện cảng Vũng Áng) nhằm phục vụ các nhà máy điện.
- Cảng Chân Mây, với đầu tư mới của tập đoàn Vinashin, dự kiến sẽ phục vụ tàu mẹ có trọng tải từ 10,000 đến 15,000DWT. Bến dài cho tài công-ten-nơ cũng đã được xây dựng.
- Cảng Nhơn Hội (Quy Nhơn) sẽ được xây dựng.
- Hệ thống cảng biển chuyên dụng dự kiến phục vụ nhập khẩu khoảng từ 60 triệu đến 200 triệu tấn than/năm. Hệ thống này phụ thuộc vào kế hoạch phát triển các nhà máy điện của Tổng Công ty Điện lực Việt Nam (EVN) và sẽ được cập nhật trong bản sửa đổi Quy hoạch Hệ thống Cảng biển Việt Nam.

4. Quy hoạch Tổng thể Cảng biển (hoặc hàng hải)

Theo Phó Cục trưởng Cục Hàng hải, bản Quy hoạch Tổng thể đã được phê duyệt với dự kiến đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 hiện đang được Cục sửa đổi với sự giúp đỡ của các chuyên gia tư vấn nước ngoài. Dự kiến bản Quy hoạch sửa đổi sẽ hoàn thành vào cuối năm 2008. Một số lý do chính phải sửa lại Quy hoạch là:

- Khối lượng hàng hóa năm 2007 gần như đã rất sát so với dự kiến cho năm 2010 (187,000 tấn so với 200,000 tấn).
- Tăng trưởng khối lượng công-ten-nơ năm 2007: từ 3 triệu lên 4.5 triệu (31%) và khối lượng hàng hóa tăng 70%.
- Năng lực của đội tàu Việt Nam: tăng hơn 1 triệu DWT trong năm 2007.

Bản Quy hoạch sửa đổi – theo Thứ trưởng Bộ GTVT – dự kiến sẽ được hoàn thành/phê duyệt cuối quý 1 2008. Bản Quy hoạch sửa đổi sẽ hoạch định chi tiết cảng biển đến 2020 và đưa ra định hướng đến năm 2030 dựa trên mức tăng trưởng GDP dự kiến hàng năm là 8 đến 10%, và dự kiến tăng trưởng hàng hóa hàng năm từ 15 đến 20%. Toàn bộ các cảng công-ten-nơ, và cảng chuyên dụng, cảng biển chiến lược đều được đề cập trong bản Quy hoạch sửa đổi này.

Nhóm đề xuất rằng việc lập kế hoạch, ngoài việc đo lường thuần túy về số tấn, số đơn vị hàng hóa bằng công-ten-nơ và số công-ten-nơ rỗng cũng cần được phản ánh rõ. Một số lý do chính là:

- Xu thế công-ten-nơ hóa: Một số hàng hóa hiện chưa vận chuyển bằng công-ten-nơ sẽ sớm được vận chuyển bằng phương thức này trong tương lai;

- Việc gia tăng luồng hàng nhập khẩu vào Việt Nam sau khi gia nhập WTO theo mọi phương thức và các loại kích cỡ khác nhau sẽ kèm theo lượng công ten-nơ rỗng ra khỏi Việt Nam. Vì thế, nhu cầu cho việc bốc dỡ, xử lý, và vận tải công-ten nơ rỗng sẽ cao hơn, chiếm nhiều diện tích trong giao thông bộ hơn và cuối cùng là mất nhiều thời gian hơn. Các kế hoạch tổng thể dựa trên cơ sở lượng hàng hóa dự tính bằng công-ten-nơ sẽ đảm bảo việc giải quyết và luồng giao thông hàng hóa suôn sẻ.

Phó Cục trưởng Cục Hàng hải cam kết sẽ cung cấp các số liệu thống kê đo bằng tấn và đơn vị công-ten-nơ.

5. Các câu hỏi khác và đề xuất của Nhóm và trả lời của Chính phủ

1. Chính phủ đã có kế hoạch gì giải quyết tắc nghẽn hàng hóa tại phía Nam và tăng tốc việc di chuyển hàng hóa?

Trả lời: Thứ trưởng thông báo những nỗ lực của Chính phủ trong việc giảm tắc nghẽn giao thông bộ đến khu vực Cái Mép – Thị Vải. Đường Cao tốc 51 sẽ được mở rộng từ 4 đến 6 làn hay mở rộng 2.5m mỗi bên. Một đường cao tốc mới từ Biên Hòa đến Cái Mép – Thị Vải và Vũng Tàu sẽ được xây dựng. Bộ Kế hoạch Đầu tư hiện đang chuẩn bị hướng dẫn thi hành Nghị định BOT trong việc lựa chọn đối tác dự án. Nghiên cứu khả thi dự án đã hoàn thành và việc lựa chọn đối tác dự án sẽ tiếp nối vào tháng 3/2008. Dự án mở rộng đường cao tốc 51 sẽ hoàn thành vào đầu năm 2009.

2. Liệu có một kế hoạch thống nhất có thể sử dụng cho các bên liên quan khác nhau được không? Một kế hoạch như vậy là công cụ tốt trong việc khuyến khích FDI vào Việt Nam và giảm những mối lo ngại của các nhà đầu tư/các nhà sản xuất về việc tắc nghẽn tại khu vực phía Nam vì thế việc chia sẻ thông tin về kế hoạch là cần thiết.

Trả lời: Thứ trưởng thông báo rằng Bản Quy hoạch “Phát triển Chiến lược ngành Vận tải” bao gồm toàn bộ các dự án quan trọng của ngành. Một số ví dụ về dự án khác ngoài các dự án cảng biển trong Quy hoạch này là:

- Hai đường cao tốc dự kiến được xây dựng: Một là tuyến đường từ Hà Nội đến Hải Phòng và sẽ bắt đầu từ tháng 6/2008. Một tuyến đường khác (ở Bắc đồng bằng sông Hồng) từ sân bay Nội Bài đến Móng Cái (tỉnh Quảng Ninh). Một cầu mới sẽ nối đường cao tốc này đến cảng Lạch Huyện.
- Nâng cấp đường sắt: Côn Minh (Trung Quốc) đến Lào Cai, qua Hà Nội, tới cảng Hải Phòng/ Cái Lân.
- Đường sắt mới (dự kiến) từ tỉnh Ninh Bình đến Hà Nội và Lào Cai.
- Sân bay Quốc tế Long Thành: dự kiến sẽ phục vụ từ 40-50 triệu hành khách.

Bản Quy hoạch Tổng thể này đã đệ trình và hiện đang do Bộ Kế hoạch Đầu tư thẩm định. Thứ trưởng cam kết sẽ công bố bản Quy hoạch này tháng tới ngay sau khi Thủ tướng phê duyệt.

3. Nhóm đề xuất những làn đường dành riêng cho người tham gia giao thông cần tách bạch với làn đường cao tốc dành riêng cho việc vận chuyển hàng hóa đến các cảng. Việc tách bạch này là chính đáng và sẽ giúp đảm bảo an toàn giao thông cho người đi đường và đảm bảo lưu thông hàng hóa hiệu quả từ các khu công nghiệp đến các cảng nếu xét đến tỷ lệ tại

nạn giao thông đường bộ cao và lưu lượng lớn cũng như các loại phương tiện tham gia giao thông đường bộ cùng với các xe tải và giao thông hàng hóa trên cùng một làn đường.

Trả lời: Thứ trưởng thông báo rằng việc tách bạch này nói chung rất khó tại Việt Nam khi một đường cao tốc có 4 làn và cam kết tách bạch giao thông trên Quốc lộ 51 khi mở rộng đường này lên 6 làn. Trong tương lai, Bộ Giao thông sẽ cố gắng xây dựng các đường cao tốc chuyên biệt chỉ dành cho xe con và xe tải.

4. Làm rõ tình trạng đường dẫn đến cảng Cát Lái và cảng VICT.

Trả lời: Thứ trưởng thông báo rằng UBND Tp.Hồ Chí Minh chịu trách nhiệm về mọi tuyến đường nằm trong vành đai 2 và Bộ Giao thông chịu trách nhiệm về tuyến đường xây dựng bên ngoài đường vành đai này. Bộ đề nghị Nhóm tiếp tục làm việc với UBND Tp.Hồ Chí Minh. Về tuyến đường cao tốc Sài Gòn – Long Thành – Giàu Dãy hiện đang trong giai đoạn lên bản vẽ kỹ thuật. Ở bước kế tiếp, Bộ sẽ cân nhắc kéo dài đường cao tốc này đến Đà Lạt. Chính phủ cũng cân nhắc xây dựng một đường cao tốc khác nối liền khu vực Cát Lái.

Kết luận

Thứ trưởng và Nhóm cùng nhất trí:

- (Các) bản quy hoạch tổng thể sẽ được thông báo cho Nhóm sau khi được phê duyệt, và một cuộc họp về (các) bản quy hoạch tổng thể sẽ được tổ chức vào một ngày gần đây.
- Để chuẩn bị cho Diễn đàn/Hội nghị Nhóm Tư vấn vào giữa năm 2008, Nhóm sẽ tổ chức một cuộc họp tiếp theo với Bộ một tháng trước Diễn đàn/Hội nghị.
- Bộ hoan nghênh nhóm tiếp tục chia sẻ những ý kiến phản hồi với Bộ về việc xây dựng các quy hoạch hoặc những văn bản có nội dung tương tự.

Phụ lục 1: Danh sách Tham dự

STT.		Họ Tên	Chức danh	Tổ chức
Bộ Giao thông Vận tải				
1	Ông	Trần Doãn Thọ	Thứ trưởng	Bộ Giao thông
2	Ông	Trương Tấn Viên	Vụ trưởng	Vụ Kế hoạch Đầu tư
3	Ông	Bùi Thiên Thu	Phó Vụ trưởng	Vụ Hợp tác Quốc tế
4	Ông	Lê Văn Chính	Chuyên viên cao cấp	Vụ Kế hoạch Đầu tư
5	Ông	Trần Việt Hà	Chuyên viên cao cấp	Vụ Hợp tác Quốc tế
6	Ông	Nguyễn Ngọc Thuyên	Chuyên viên	Vụ Hợp tác Quốc tế
7	Bà	Nguyễn Thu Hằng	Chuyên viên	Vụ Kế hoạch Đầu tư
8	Ông	Nguyễn Thạch Cường	Chuyên viên	Vụ Hợp tác Quốc tế
Cục Hàng hải Việt Nam				
9	Ông	Nguyễn Ngọc Huệ	Phó Cục trưởng	Cục Hàng hải Việt Nam
Ministry of Planning and Investment (MPI)				
10	Ông	Ngô Công Thành	Trưởng phòng	Phòng Dịch vụ - Cục Đầu tư Nước ngoài
VBF & Business Community				
1	Ông	Paul Hoogwaerts	Tổng Giám đốc	Maersk Vietnam Limited
2	Ông	Barry Akbar	Giám đốc điều hành	APL
3	Ông	Hồ Kim Lân	Tổng Thư ký	Hiệp hội Cảng biển Việt Nam
4	Ông	Nguyễn Quang Út	Trưởng chi nhánh	APL
5	Ông	Nguyễn Nam Sơn	Trưởng phòng Dự án	Gemadep
6	Ông	Michael Rasmussen	Tổng Giám đốc	Cái Mép International Terminal
7	Ông	Nguyễn Xuân Kỳ	Phó Tổng Giám đốc	Cái Mép International Terminal
8	Ông	Nguyễn Xuân Thọ	Giám đốc Khu vực	OOCL Vietnam Ltd.
9	Ông	Lê Mạnh Tiến	Cán bộ cao cấp	Mitsui & Co. Vietnam., Ltd
10	Ông	Lương Bá Hùng	Cán bộ cao cấp	Mitsui & Co. Vietnam., Ltd
11	Bà	Sheena Nguyễn	Tổng Giám đốc	ACM Co.
12	Ông	Roy Cummins	Tổng Giám đốc	Sài Gòn Premier Container Terminal
13	Ông	Nguyễn Lê Chon Tâm		DP World
14	Ông	Barry Akbar	Giám đốc điều hành	APL
15	Ông	Nguyễn Tuấn Anh		Evergreen Shipping Agency
16	Ông	Trần Mạnh Hùng	Luật sư	Baker&McKenzie
17	Bà	Nguyễn Thị Tuyết Mai	Luật sư tập sự	Baker&McKenzie
18	Ông	Đỗ Đức Hạnh	Trưởng phòng Dự án	Vinacapital
19	Bà	Anne Tristine Nguyen	Giám đốc	Vinacapital
20	Bà	Phạm Liên Anh	Cán bộ Chương trình	Ban Thư ký Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam
21	Bà	Võ Châu Giang	Cán bộ Chương trình	Ban Thư ký Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam