

**TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM
KHOA LÝ LUẬN CHÍNH TRỊ**



**THUYẾT MINH
ĐỀ TÀI NCKH CẤP TRƯỜNG**

ĐỀ TÀI

**QUAN ĐIỂM, CHỦ TRƯỞNG CỦA ĐẢNG, NHÀ NƯỚC
TA VỀ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN QUỐC GIA**

Chủ nhiệm đề tài: THS. TRẦN HOÀNG HẢI

Thành viên tham gia:

ThS. Phạm Thị Thu

ThS. Phạm Thị Thu Trang

ThS. Nguyễn Thuý Dương

Hải Phòng, tháng 5/2016

**TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM
KHOA LÝ LUẬN CHÍNH TRỊ**



**THUYẾT MINH
ĐỀ TÀI NCKH CẤP TRƯỜNG**

ĐỀ TÀI

**QUAN ĐIỂM, CHỦ TRƯỞNG CỦA ĐẢNG, NHÀ NƯỚC
TA VỀ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN QUỐC GIA**

Chủ nhiệm đề tài: THS. TRẦN HOÀNG HẢI

Thành viên tham gia:

ThS. Phạm Thị Thu

ThS. Phạm Thị Thu Trang

ThS. Nguyễn Thuý Dương

Hải Phòng, tháng 5/2016

MỤC LỤC

MỞ ĐẦU	8
1. Tính cấp thiết của vấn đề nghiên cứu.....	8
2. Tổng quan về tình hình nghiên cứu thuộc lĩnh vực đề tài.....	10
3. Mục tiêu, đối tượng, phạm vi nghiên cứu.....	15
4. Phương pháp nghiên cứu, kết cấu của công trình nghiên cứu.....	15
5. Kết quả đạt được của đề tài	16
CHƯƠNG 1 LÝ LUẬN CHUNG VỀ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN	17
1.1. CẢNG BIỂN VÀ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN.....	17
<i>1.1.1. Cảng biển.....</i>	17
1.1.1.1 Khái niệm cảng biển.....	17
1.1.1.2 Phân loại cảng biển.....	18
1.1.1.3 Chức năng của cảng biển.....	20
<i>1.1.2. Phát triển cảng biển</i>	22
1.1.2.1 Khái niệm phát triển cảng biển.....	22
1.1.2.2 Các yếu tố tác động tới phát triển cảng biển.....	24
1.1.2.3. Tính tất yếu của phát triển cảng biển.....	24
1.2. Kinh nghiệm phát triển cảng biển ở một số quốc gia.....	26
<i>1.2.1. Kinh nghiệm HongKong.....</i>	26
<i>1.2.2. Kinh nghiệm Nhật Bản.....</i>	28

CHƯƠNG 2 QUAN ĐIỂM, CHỦ TRƯỞNG CỦA ĐẢNG, NHÀ NƯỚC TA VỀ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN	30
2.1. Thực trạng hệ thống cảng biển Việt Nam	30
<i>2.1.1 Thực trạng các nhóm cảng biển Việt Nam</i>	<i>30</i>
<i>2.1.2. Thực trạng kết cấu hạ tầng hệ thống cảng biển Việt Nam</i>	<i>39</i>
<i>2.1.3 Thực trạng nguồn vốn đầu tư phát triển cảng biển</i>	<i>41</i>
<i>2.1.4 Thực trạng vấn đề quản lý cảng biển</i>	<i>43</i>
2.2 Quan điểm, chủ trương của Đảng và Nhà nước ta đối với phát triển kinh tế đất nước	44
<i>2.2.1 Quan điểm, đường lối của Đảng ta về phát triển kinh tế</i>	<i>44</i>
<i>2.2.2 Chính sách, pháp luật của Nhà nước ta về phát triển kinh tế</i>	<i>46</i>
2.3 Khái quát quan điểm, chủ trương của Đảng và Nhà nước ta về phát triển cảng biển giai đoạn 2006 -2014	47
2.4 Mục tiêu, quan điểm, định hướng của Đảng và Nhà nước ta đối với phát triển cảng biển	51
<i>2.4.1 Mục tiêu phát triển cảng biển</i>	<i>51</i>
<i>2.4.2 Quan điểm, chỉ đạo của Đảng về phát triển cảng biển</i>	<i>53</i>
<i>2.4.3 Chủ trương, chính sách của Nhà nước đối với phát triển cảng biển</i>	<i>54</i>
<i>2.4.4 Các chỉ tiêu định hướng cơ bản của Nhà nước đối với phát triển cảng biển</i>	<i>57</i>
CHƯƠNG 3 NHẬN XÉT, BÀI HỌC KINH NGHIỆM	53

3.1. Nhận xét quá trình lãnh đạo của Đảng, Nhà nước ta trong quản lý phát triển cảng biển (giai đoạn 2006 -2015)	53
3.1.1. Ưu điểm	53
3.1.2 Những hạn chế, nguyên nhân	61
3.2 Những bài học kinh nghiệm	63..
KẾT LUẬN	66
DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI	67
TÀI LIỆU THAM KHẢO	68

DANH SÁCH BẢNG BIỂU

Bảng 1.1. Các loại hình dịch vụ hàng hải

Bảng 2.1. Vốn đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam (2005 -2011)

DANH SÁCH HÌNH ẢNH

Hình 1.1. Phân loại cảng biển theo quy mô

Hình 1.2. Phân loại cảng theo vai trò

Hình 1.3: Kết cấu hạ tầng cảng biển

Hình 2.1: Quy hoạch Nhóm cảng biển số 1(Năm 2016)

Hình 2.2. Quy hoạch nhóm cảng biển số 2 (Năm 2016)

Hình 2.3. Quy hoạch Nhóm Cảng biển số 3

Hình 2.4. Quy hoạch nhóm cảng biển số 4

Hình 2.5. Quy hoạch Nhóm cảng biển số 5

Hình 2.6. Quy hoạch nhóm cảng biển số 6(2016)

Hình 2.7. Phân loại cảng Việt Nam theo quy mô, nhiệm vụ

DANH MỤC CÁC THUẬT NGỮ, CHỮ VIẾT TẮT

Chữ viết tắt	Tên đầy đủ
CNXH	Chủ nghĩa xã hội
KTTT	Kinh tế thị trường
CLB	Câu lạc bộ
NSNN	Ngân sách nhà nước
DN	Doanh nghiệp

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của vấn đề nghiên cứu

Ở Việt Nam, từ khi xóa bỏ cơ chế kế hoạch hóa tập trung quan liêu bao cấp chuyển sang nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, Đảng và Nhà nước ta đã từng bước xây dựng nền kinh tế mở, hội nhập. Hội nhập kinh tế mở ra thị trường phát triển mới, đồng thời lực lượng sản xuất mang tính quốc tế thúc đẩy mạnh mẽ tăng trưởng kinh tế của cả nước. Hội nhập kinh tế, Việt Nam có nhiều thế mạnh riêng, trong đó kinh tế biển là một trong những lợi thế lớn, và được coi là đòn bẩy quan trọng để phát triển kinh tế. So với các nước trong khu vực và trên thế giới, nước ta có lợi thế về biển. Với vùng biển dài 3260 km và rộng khoảng 1 triệu km², ưu thế này là tiềm năng vô cùng quan trọng đưa đất nước đi lên. Xuất phát từ lợi thế tự nhiên đó, Đảng và Nhà nước ta đã xây dựng chiến lược về biển tầm nhìn đến năm 2020 đưa Việt Nam trở thành nền kinh tế mạnh từ biển, giàu lên từ biển theo hướng phát triển bền vững. Đây cũng chính là một nội dung quan trọng trong sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa nước nhà.

Để thực hiện mục tiêu đó, phát triển kinh tế vận tải biển là một trong những nhiệm vụ quan trọng hàng đầu; bởi nước ta thuận lợi nằm trên tuyến đường hàng hải quốc tế, có cảng biển sâu, có điều kiện tốt để phát triển hàng hải, hàng không... Thực tế cho thấy, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là ưu thế nhất so với các hình thức vận tải hàng hóa khác. Số lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển, đường thủy chiếm khoảng 80% tổng số lượng hàng hóa chuyên chở quốc gia. Do yêu cầu thực tế, Việt Nam cũng đã xây dựng được mạng lưới cảng biển tương đối phong phú trải dài từ Bắc tới Nam. Tính đến thời điểm năm 2014, Việt Nam có 44 cảng biển, bao gồm 14 cảng biển loại I và 17 cảng biển loại II, 13 cảng biển loại III. Cảng biển Việt Nam, đặc biệt là các cảng biển do Nhà nước đầu tư và quản lý, thời gian qua đã được quan tâm đầu tư khai thác, thực tế vẫn không đáp ứng được yêu cầu thị trường vận đặt ra. Số lượng cảng biển hình thành không

ít, nhưng cơ sở hạ tầng của cảng biển Việt Nam vẫn còn lạc hậu, quản lý nhà nước đối với cảng biển còn yếu mặt khác, đầu tư khai thác cảng biển còn manh mún. Nhiều tàu dung tích lớn không thể cập bến tại cảng Việt Nam, mà phải neo đậu tại các cảng biển nước sâu trung gian. Có thể nói, trong 30 năm xây dựng kinh tế thị trường, phát triển cảng biển ở Việt Nam, chúng ta vừa làm vừa mò mẫm nên còn nhiều điểm chưa rõ, cần tiếp tục tìm tòi, phát triển và hoàn thiện.

Thực tiễn hoạt động đầu tư, khai thác cảng biển Việt Nam đang đứng trước một câu hỏi lớn - đó là Đảng và Nhà nước cần lãnh đạo, quản lý như thế nào để kinh tế biển nói chung, và kinh tế cảng biển nói riêng sớm trở thành một mũi nhọn, đầu tàu kinh tế quan trọng như Chiến lược biển đến 2020 đề ra. Tác giả nhận thấy có thể có đóng góp mới trong lĩnh vực nghiên cứu này do đó, đã chọn đề tài “*Quan điểm, chủ trương của Đảng, Nhà nước ta về phát triển cảng biển quốc gia*” làm đề tài nghiên cứu khoa học của mình.

2. Tổng quan về tình hình nghiên cứu thuộc lĩnh vực đề tài

Phát triển cảng biển Việt Nam đã được nghiên cứu dưới dạng sách chuyên khảo, tham khảo, giáo trình, đề tài cấp bộ, bài đăng báo, tạp chí, bài viết hội thảo các cấp... Có nhiều công trình đề cập đến cảng biển Việt Nam, tác giả khái quát theo các vấn đề sau:

Các công trình nghiên cứu về phát triển kinh tế biển

- Cuốn sách: Kinh tế biển Việt Nam trên đường phát triển và hội nhập của Tác giả Ngô Lực Tải; Cuốn sách 100 Câu hỏi - đáp về biển, đảo Việt Nam dành cho tuổi trẻ Việt Nam của Ban tuyên giáo trung ương, bài viết Biển đem lại cho ta những gì của trang www.tusachkhoahoc.vn, bài viết “Một số vấn đề cơ bản của chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020” của Phòng tổng hợp- Văn phòng Bộ tư pháp, bài viết Về chiến lược kinh tế biển của Việt Nam của tác giả Trần Đình Thiên, bài viết Việt Nam và nền kinh tế biển, bài viết 6 nhóm giải pháp để kinh tế biển phát triển bền vững của tác giả Hồ Văn Hoàn, bài viết chủ động nghiên cứu biển để phát triển bền vững của tác giả Thu Trang, bài viết Lợi thế biển của Việt Nam trên trang www.vnsea.net, bài viết Kinh tế biển Việt Nam thực trạng và thách thức của CLB Thuyền trưởng Việt Nam...

Các công trình nghiên cứu đã khẳng định lợi thế của biển Việt Nam, lợi thế đó có ý nghĩa rất lớn trong quá trình CNH, HĐH đất nước. Với bờ biển dài và rộng, các ngành kinh tế biển được xác định là mũi nhọn thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, bao gồm các ngành: Dầu khí, kinh tế cảng biển, đánh bắt hải sản, du lịch, hàng hải....Trải dài cả nước, ước tính có khoảng 100 địa điểm có thể quy hoạch cảng biển phục vụ hàng hải; có khoảng 125 bãi biển lớn nhỏ, đa dạng đáp ứng dịch vụ du lịch trong và ngoài nước chưa kể đến hàng triệu tấn hải sản được cung cấp cho thị trường...Các tác giả chỉ ra mục tiêu tổng quát phấn đấu đưa Việt Nam trở thành quốc gia mạnh từ biển, giàu từ biển, từ đó góp phần bảo đảm nâng cao đời sống

nhân dân, thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Đồng thời các tác giả cho rằng để phát triển kinh tế biển bền vững, Việt Nam cần tập trung vào nhóm giải pháp sau: nâng cao nhận thức cho toàn xã hội về chiến lược phát triển kinh tế biển gắn với phòng ngừa, thích ứng với biến đổi khí hậu và bảo vệ chủ quyền biển đảo. Mặc dù đã nêu ra được các vấn đề căn bản của phát triển kinh tế biển, song các nghiên cứu mới chỉ đứng dưới góc độ phát triển kinh tế, còn dưới góc độ quan điểm, chủ trương của Đảng, Nhà nước thì chưa đề cập nhiều tới.

Các công trình nghiên cứu tổng quát về cảng biển

- Các công trình nghiên cứu lý luận về cảng biển

Các cuốn sách “Công trình cảng biển” NXB Xây dựng năm 1998, “Biển và cảng biển thế giới” NXB Xây dựng năm 2002, “Quy hoạch cảng ” NXB Xây dựng năm 2010 do tác giả Phạm Văn Giáp là chủ biên, Cuốn giáo trình kinh tế cảng, NXB Đại học Hàng hải, năm 2012 do tác giả Nguyễn Thanh Thủy chủ biên.

Ở các công trình nêu trên các tác giả đã hệ thống hóa được lý luận chung về cảng biển, kinh tế cảng biển. Trong đó, tác giả Phạm Văn Giáp đã đề cập đến vấn đề “quy hoạch cảng biển, xây dựng và phát triển cảng nhưng dưới góc độ kỹ thuật xây dựng”. Tác giả Nguyễn Thanh Thủy đã đưa ra các khái niệm cảng biển, phân loại cảng biển, chức năng, vị trí vai trò của cảng biển, nêu ra lý thuyết kinh tế cảng.

Phân tích thị trường dịch vụ cảng biển, cơ sở vật chất kỹ thuật cảng biển, các mô hình quản lý cảng biển, chi phí dịch vụ cảng biển, cạnh tranh cảng biển, hiệu quả và khai thác cảng.

Các công trình đã đóng vai trò quan trọng trong quá trình nghiên cứu về cảng biển nhưng các tác giả chưa phân tích sâu về phát triển kinh tế cảng biển

- Các công trình nghiên cứu cảng biển Việt Nam

Các công trình cho lĩnh vực này bao gồm: Cuốn sách “*Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển và đường thủy nội địa ở Việt Nam*” của Bộ Giao thông vận tải,

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 do Bộ Giao thông vận tải Việt viết “*Cảng biển Việt Nam, tầm Nam và cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản nghiên cứu, bài nhìn tương lai*” của tác giả Khắc Dũng, bài viết Về chiến lược phát triển kinh tế biển Việt Nam trong hội nhập quốc tế của tác giả Phạm Ngọc Anh, bài viết “*Kế hoạch phát triển và giải pháp nâng cao năng lực hệ thống cảng biển Việt Nam*” của tác giả Nguyễn Ngọc Huệ, bài viết “*Hiện trạng vận tải biển Việt Nam, cảng biển, công nghiệp đóng tàu Việt Nam và các chính sách phát triển*”, Tác giả Hà Đức Bằng với bài viết “*Làm gì để hàng hải Việt Nam đủ sức cạnh tranh và hội nhập*”, Bài viết “*Một số vấn đề kinh tế hàng hải Việt Nam hiện nay*” của tác giả Nguyễn Hồng Sơn, tác giả Vương Đình Lam với bài viết “*Hàng hải Việt Nam đổi mới và hội nhập vì sự phát triển bền vững*”, tác giả Minh Thư với bài “*Cảng biển Việt Nam đối diện khó khăn*”, tác giả Nguyễn Khoa với bài Thực trạng Cảng biển Việt Nam...

Các tác giả khẳng định vai trò to lớn của cảng biển đối với việc phát triển kinh tế biển nói riêng và phát triển nền kinh tế Việt Nam nói chung, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập quốc tế, gắn liền với việc bảo vệ chủ quyền và an ninh quốc gia. Việt Nam đang hướng đến một chiến lược mới về phát triển kinh tế biển, xây dựng một quốc gia kinh tế biển, giàu nhờ biển, mạnh vì biển. Với tiềm năng sẵn có, ngành kinh tế hàng hải nước ta có rất nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển. Suốt chiều dài trên 3.260 km đường bờ biển của Tổ quốc, hơn 100 địa điểm có thể xây dựng cảng, trong đó một số nơi có thể xây dựng cảng trung chuyển và cảng cửa ngõ quốc tế. Những cảng biển này là tiền đề căn bản để phát triển kinh tế cảng.

Các tác giả cũng đưa ra những kiến nghị, những giải pháp phát triển cảng biển: Xây dựng mô hình quản lý cảng phù hợp; hoàn thiện hệ thống logistics, hệ thống hạ tầng giao thông phục vụ hoạt động của cụm cảng biển; điều chỉnh cung

cầu hàng hóa, bến cảng và phát triển cơ sở hạ tầng kết nối; đưa ra nhóm giải pháp về chính sách phí, giá dịch vụ và nhóm giải pháp về quản lý hoạt động khai thác.

Các công trình nghiên cứu về chính sách phát triển kinh tế cảng biển

Các công trình này bao gồm: “*Chỉ dẫn dịch vụ cảng biển và hậu cần thương mại Việt Nam*” của tác giả Nguyễn Văn Long, bài viết “*Vấn đề đầu tư và cơ chế quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam*” của tác giả Đặng Công Xường, “*Quản lý quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển quốc gia*” của tác giả Nguyễn Văn Chương, “*Kinh nghiệm quản lý và khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển của các Quốc Gia*” của tác giả Đặng Công Xường, Luận án Đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam giai đoạn 2005 – 2020 của tác giả Nguyễn Thị Thu Hà, Luận án “*Hoàn thiện mô hình quản lý nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển của Việt Nam*” của tác giả Đặng Công Xường, Bài viết “*Nâng cấp cảng biển để làm du lịch*” của tác giả Yên Minh

Các tác giả đã đưa ra những chính sách cụ thể trong phát triển cảng biển: Đưa ra khung khổ pháp lý cụ thể, xác định rõ cơ quan chuyên trách quản lý đầu tư phát triển cảng biển, có chính sách đầu tư phát triển nguồn nhân lực cho phù hợp với yêu cầu mới, chính sách phát triển khoa học công nghệ cảng biển, chính sách về xây dựng, chính sách về doanh nghiệp hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực cảng biển.

Các công trình cũng đã khảo sát kinh nghiệm của các quốc gia trong việc xây dựng chính sách về cảng biển: Nhật Bản, Trung quốc, Sin- ga- po, Ma- lay- si- a như: chính sách thu hút đầu tư, chính sách phát triển nguồn nhân lực..

Các công trình cũng đã tập trung phân tích thực trạng chính sách phát triển kinh tế cảng biển Việt Nam và chỉ ra những tồn tại thể hiện trong từng chính sách. Kết luận chung rút ra từ những phân tích đã nêu là: Các chính sách còn thiếu, không đồng bộ, thiếu tính khả thi, chông chéo và nhiều mâu thuẫn.

Bàn về những giải pháp để xây dựng hiệu quả hơn chính sách phát triển kinh tế cảng biển Việt Nam, các công trình chú trọng tới những giải pháp cơ bản sau: giải pháp huy động vốn để phát triển cảng biển, giải pháp về xác định chủ thể quản lý cảng biển, giải pháp về quy hoạch tổng thể phát triển cảng biển. Tác giả Nguyễn Thị Ngọc Thanh đề ra “các giải pháp chiến lược phát triển cảng biển cho khu vực thành phố Hồ Chí Minh”: hoàn thiện tổ chức quản lý toàn diện các cảng biển, nâng cao vai trò của hội cảng biển Việt Nam, giải pháp về bảo đảm an ninh trật tự và an toàn hàng hóa cho các cảng, tác giả Đặng Công Xưởng đưa ra các giải pháp hoàn thiện mô hình tổng thể quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam: xác định mô hình quản lý cảng, các giải pháp về quản lý vốn đầu tư của nhà nước, giải pháp về giá và cước phí vận tải, đưa ra cơ chế thu hồi vốn đầu tư... Tác giả Nguyễn Thị Thu Hà phân tích, đánh giá thực trạng của đầu tư phát triển cảng biển ở Việt Nam và đề xuất một số giải pháp để đầu tư có hiệu quả hệ thống cảng biển Việt Nam: đa dạng hóa các hình thức huy động vốn, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn đầu tư, quản lý vốn khai thác cảng biển... Đề tài “Giải pháp nâng cao hiệu quả đầu tư cảng biển” do Vụ Kết cấu hạ tầng – Bộ Kế hoạch và đầu tư thực hiện năm 2009 đề ra một số giải pháp nhằm hoàn thiện quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam: tăng cường huy động vốn phát triển cảng biển và nâng cao năng lực quản lý cảng biển.

*Tóm lại, các công trình nêu trên đã phân tích thực trạng cảng biển Việt Nam. Trên cơ sở những phân tích đó, các công trình đã chỉ ra những tồn tại, hạn chế của thị trường và môi trường chính sách, đồng thời gợi ý giải pháp cho sự phát triển kinh tế cảng biển. Những công trình đó cũng đã đưa ra những giải pháp để phát triển kinh tế cảng biển. Đã có một số ít công trình đi sâu phân tích kinh nghiệm phát triển kinh tế cảng biển của các quốc gia trên thế giới và đưa ra những khuyến nghị cho Việt Nam. Tuy nhiên, dưới góc độ nghiên cứu khái quát **quan điểm chủ trương của Đảng, Nhà nước ta về phát triển cảng biển** thì chưa có công trình nào tập trung nghiên cứu. Đây chính là điểm mới trong nghiên cứu đề tài của tác giả.*

3. Mục tiêu, đối tượng, phạm vi nghiên cứu

3.1 Mục tiêu nghiên cứu

Nghiên cứu sáng tỏ quan điểm, chủ trương của Đảng, chính sách, pháp luật của Nhà nước về phát triển cảng biển quốc gia, cứu nhằm *đúc kết một số kinh nghiệm vận dụng vào phát triển cảng biển trong thời kỳ mới đạt kết quả, hiệu quả cao hơn.*

3.2 Đối tượng nghiên cứu

Đề tài tập trung nghiên cứu đường lối ***quan điểm, chính sách*** của Đảng và Nhà nước về phát triển cảng biển.

3.3 Phạm vi nghiên cứu

- *Về nội dung:* Nghiên cứu chủ trương và sự chỉ đạo của Đảng, chính sách của Nhà nước phát triển cảng biển từ năm 2006 đến năm 2015, nhận xét và rút ra những kinh nghiệm cho giai đoạn tiếp theo.

- *Về thời gian:* Nghiên cứu quá trình Đảng Cộng sản Việt Nam lãnh đạo phát triển cảng biển từ năm 2006 (Đại hội X) đến năm 2015 (sau Đại hội XI). Tuy nhiên, trong quá trình nghiên cứu thực hiện đề tài, tác giả sử dụng một số tư liệu có liên quan trước năm 2006.

- *Về không gian:* Nghiên cứu trong phạm vi cả nước, tập trung chủ yếu ở các vùng có cảng biển phát triển. Chọn mẫu nghiên cứu các cảng biển lớn điển hình (Cảng biển Hải Phòng, Cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh...)

4. Phương pháp nghiên cứu, kết cấu của công trình nghiên cứu

4.1 Phương pháp nghiên cứu

Nghiên cứu đề tài, tác giả dụng chủ yếu phương pháp lịch sử, phương pháp phân tích thống kê, đồng thời, còn sử dụng một số phương pháp khác như, tổng hợp, so sánh..., để giải quyết vấn đề nghiên cứu.

4.2 Kết cấu của công trình nghiên cứu

Ngoài phần mở đầu, kết luận và các phụ lục, đề tài được chia làm 3 chương:

Chương 1: Lý luận chung về phát triển cảng biển.

Chương 2: Quan điểm, chủ trương của Đảng, Nhà nước ta về phát triển cảng biển

Chương 3: Nhận xét, bài học kinh nghiệm

5. Kết quả đạt được của đề tài

- Phân tích, luận giải quan điểm, tư tưởng chỉ đạo của Đảng, Nhà nước ta về phát triển cảng biển trong giai đoạn 2006 - 2015.
- Đánh giá ưu điểm, hạn chế và nguyên nhân quá trình Đảng và Nhà nước lãnh đạo, thực hiện phát triển kinh tế biển nói chung và cảng biển nói riêng; trên cơ sở đó đúc rút một số kinh nghiệm để vận dụng vào phát triển cảng biển trong giai đoạn mới.

CHƯƠNG 1

LÝ LUẬN CHUNG VỀ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN

1.1 Cảng biển và phát triển cảng biển

1.1.1. Cảng biển

1.1.1.1 Khái niệm.

Theo điều 73 Bộ luật Hàng hải 2015 của Việt Nam: “Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng.”

Điều 4 Bộ luật Hàng hải 2015 của Việt Nam giải thích: “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 trang thiết bị.”; “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, luồng hàng hải và xây dựng các công trình phụ trợ khác.”; “Bến cảng là khu vực bao gồm vùng đất và vùng nước thuộc một cảng biển, được xây dựng cầu cảng, kho, bãi, nhà xưởng, trụ sở, cơ sở dịch vụ, hệ thống giao thông, thông tin liên lạc, điện, nước, vùng nước trước cầu cảng, luồng hàng hải và các công trình phụ trợ khác. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng.”

Với quan điểm của tác giả cảng biển không phải là điểm cuối hoặc kết thúc của quá trình vận tải mà là điểm luân chuyển hàng hóa và hành khách. Nói cách khác cảng như một mắt xích trong dây truyền vận tải.

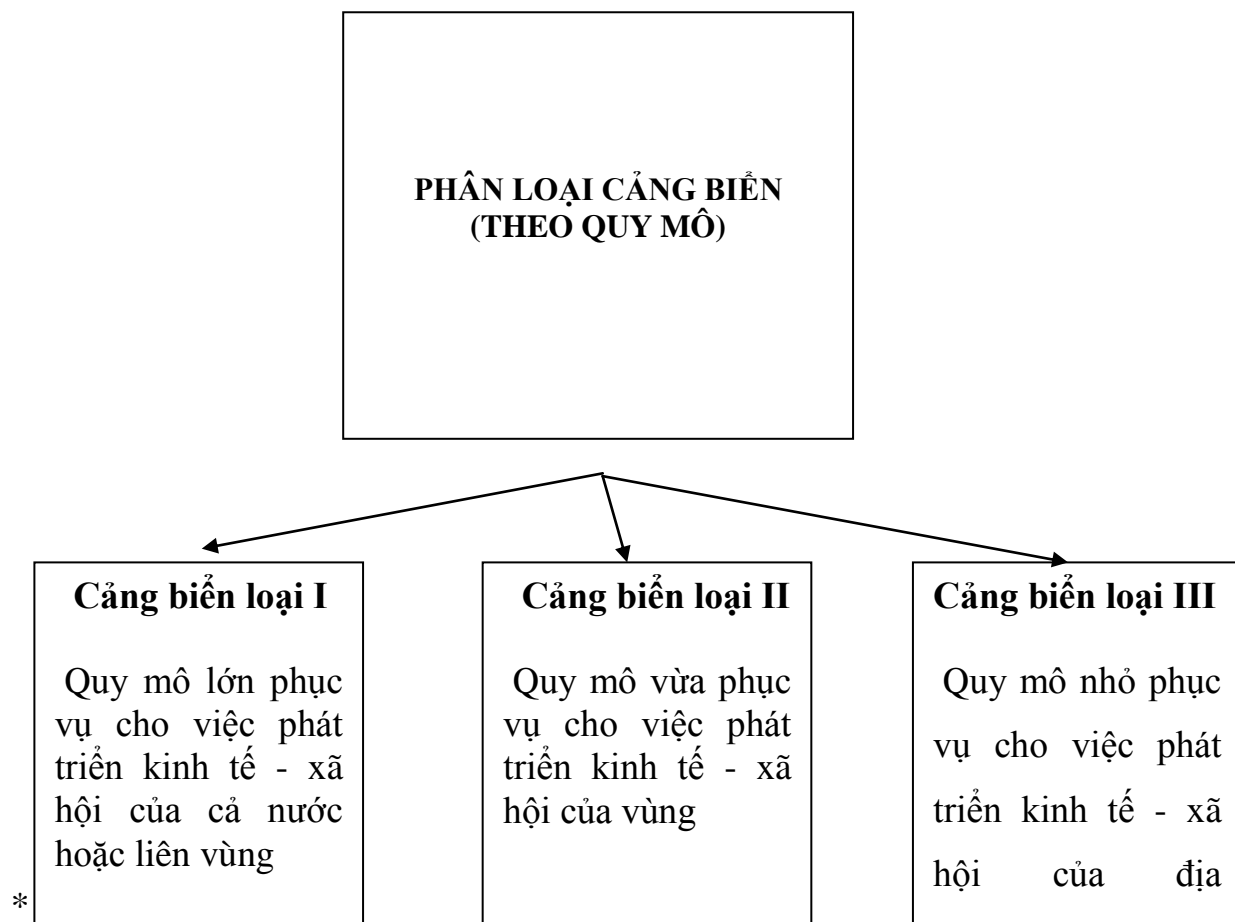
Thuật ngữ “cảng biển” không đồng nghĩa với việc phải đặt ở ven biển, cảng biển có thể nằm sâu trong các cửa sông, có các luồng vào cảng tiếp nhận được tàu biển.

1.1.1.2 Phân loại cảng biển

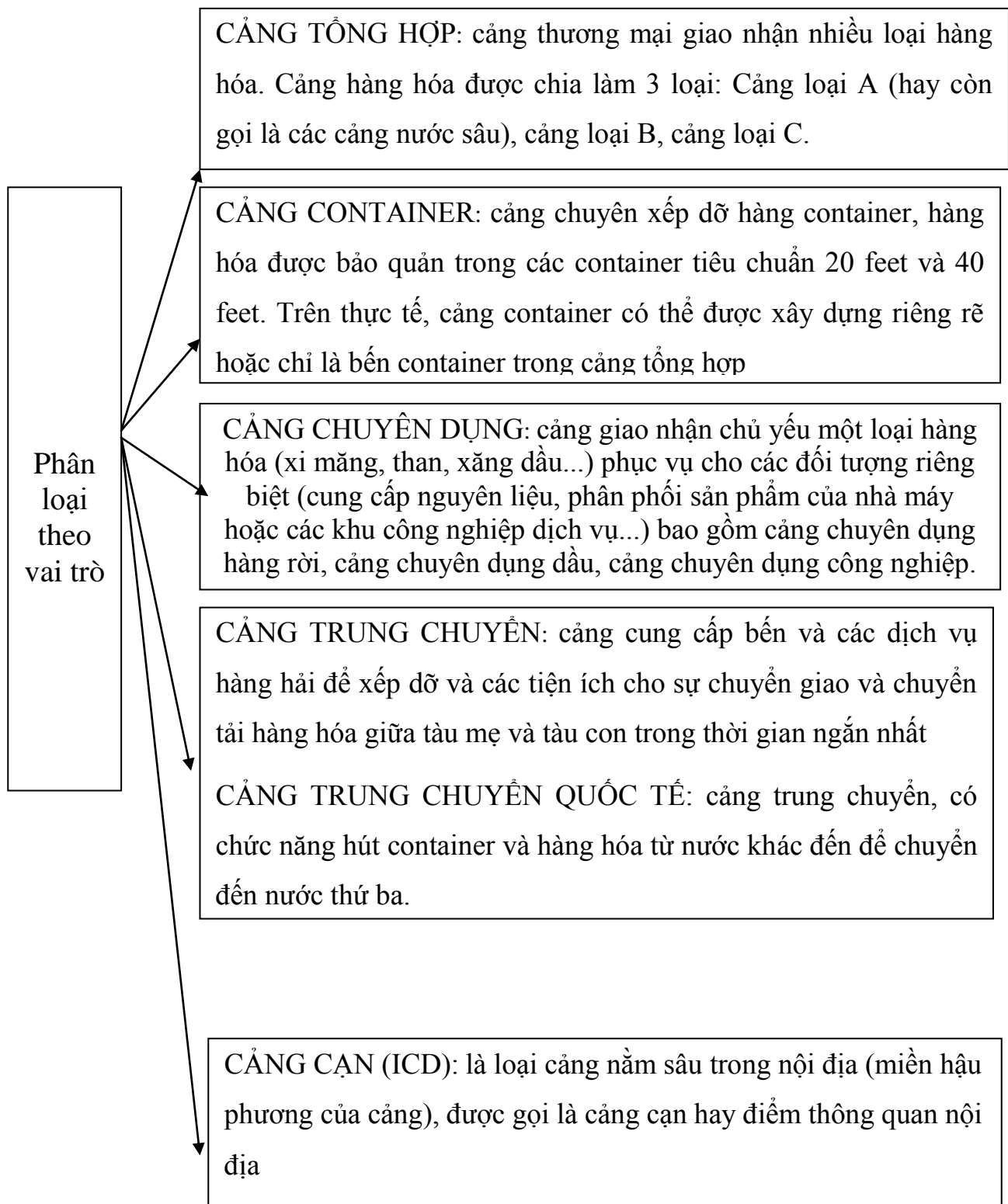
Có nhiều cách để phân loại cảng biển như sau:

* **Theo quy mô**, cảng biển được phân loại:

Cảng biển đặc biệt là cảng biển có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng và có chức năng trung chuyển quốc tế hoặc cảng cửa ngõ quốc tế;



Hình 1.1. Phân loại cảng biển theo quy mô



Hình 1.2. Phân loại cảng biển theo vai trò

Ngoài ra, còn nhiều cách phân loại cảng biển khác nhau 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 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.

1.1.1.3 Chức năng của cảng biển

* Theo **Điều 76 Bộ luật Hàng hải 2015**, chức năng cơ bản của cảng biển gồm:

- Cung cấp dịch vụ hỗ trợ tàu thuyền đến, rời cảng.
- Cung cấp phương tiện, thiết bị và nhân lực cần thiết cho tàu thuyền neo đậu, bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách.
- Cung cấp dịch vụ vận chuyển, bốc dỡ, lưu kho bãi và bảo quản hàng hóa trong cảng.
- Đầu mối kết nối hệ thống giao thông ngoài cảng biển.
- Là nơi để tàu thuyền trú ẩn, sửa chữa, bảo dưỡng hoặc thực hiện những dịch vụ cần thiết trong trường hợp khẩn cấp.
- Cung cấp các dịch vụ khác cho tàu thuyền, người và hàng hóa.

Tuy nhiên, dưới góc độ khác cảng biển còn có các chức năng sau:

- 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 lặn 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, lặn biển... phát triển theo.

- Chức năng vận chuyển và bóc xếp hàng hóa.

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 hóa.

- 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 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 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 hóa cho xuất khẩu và vai trò phân phối 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 nơi khác đổ về...

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

Hoạt động của cảng còn tạo ra sự giao lưu văn hóa 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 hóa. Các thương nhân nước ngoài (Trung Quốc, Nhật Bản, Ấn Độ...) mang đến đây những sản phẩm truyền thống cùng bản sắc văn hóa đậm đặc sắc của dân tộc mình. Ngược lại, nền văn hóa của Việt Nam cũng sẽ giao lưu và truyền bá sang các nước khác thông qua việc

1.1.2 Phát triển cảng biển

1.1.2.1 Khái niệm phát triển cảng biển

Phát triển cảng biển là hoạt động sử dụng các nguồn lực để xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển, thực hiện hiệu quả các hoạt động dịch vụ cảng biển nhằm đảm bảo tăng trưởng kinh tế và ổn định các vấn đề xã hội liên quan đến cảng biển.

Để phát triển cảng biển, cần thiết phải có sự đầu tư lớn về nguồn vốn, quy hoạch vùng đất cảng, vùng nước cảng phù hợp, cụ thể phải xây dựng một kết cấu hạ tầng cảng biển hiện đại, ổn định.

a. Kết cấu hạ tầng trong cảng:

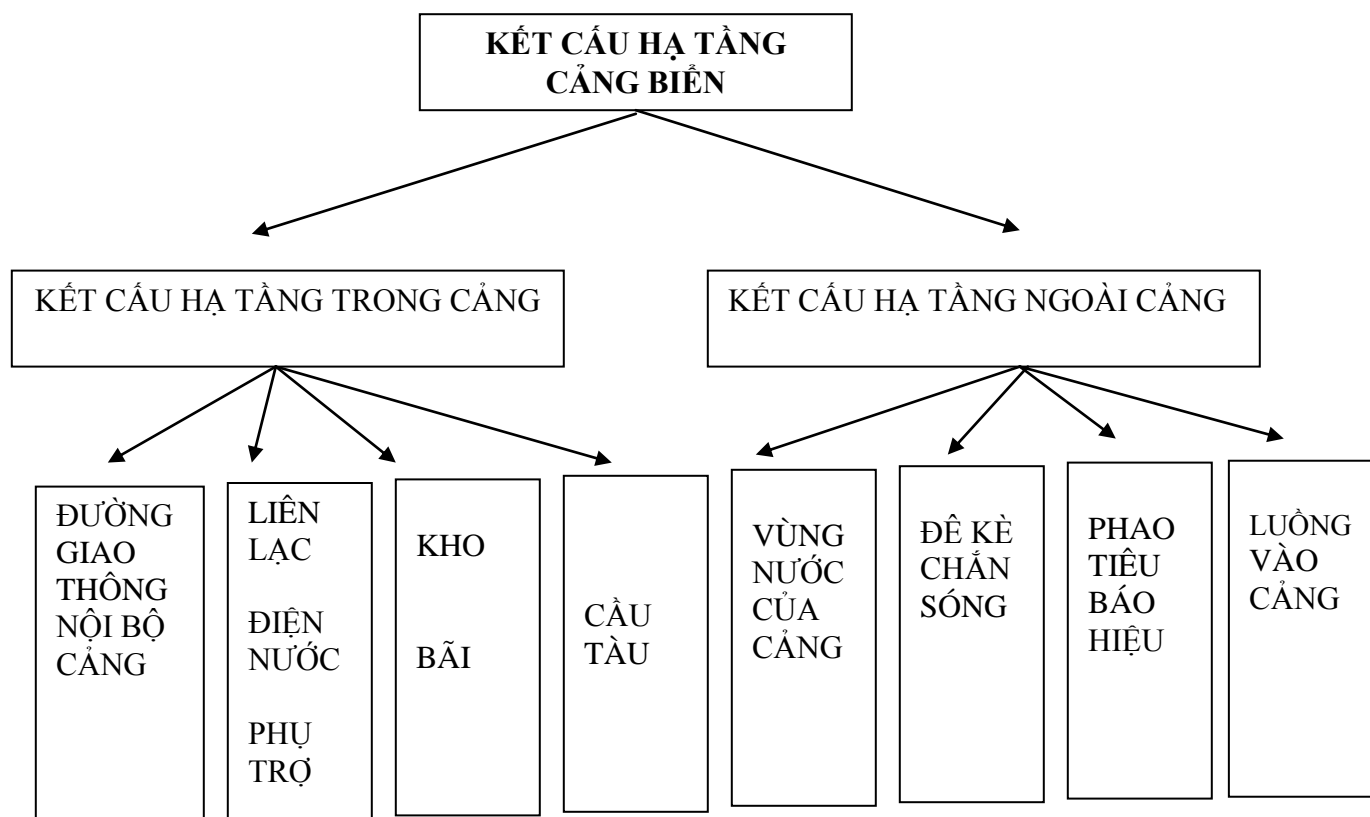
Nếu phân theo khu vực địa lý, kết cấu hạ tầng cảng biển bao gồm: Kết cấu hạ tầng trong cảng và kết cấu hạ tầng ngoài cảng. Gồm toàn bộ hệ thống cầu tàu, kho tàng, bến bãi và hệ thống giao thông và thông tin liên lạc nội bộ trong cảng gắn kết với hệ thống giao thông, thông tin quốc gia. Ngoài ra còn các công trình điện nước và các công trình phụ trợ khác.

Kết cấu hạ tầng ngoài cảng: Gồm vùng nước trước bến, vùng nước cho tàu quay trở, vùng nước tàu chờ đợi, sửa chữa nhỏ, tránh bão và toàn bộ vùng nước là tuyến luồng hàng hải cho tàu hoạt động ra vào cảng (gồm luồng hàng hải quốc gia và luồng nhánh vào cảng). Kết cấu hạ tầng ngoài cảng còn có hệ thống phao tiêu,

báo hiệu dẫn tàu và các công trình phụ trợ khác. Ngoài ra còn bao gồm hệ thống đê kè, đập chắn sóng...đôi với những cảng biển mà điều kiện tự nhiên không cho phép.

Hình 1.3: KẾT CẤU HẠ TẦNG CẢNG BIỂN

(Theo luận án tiến sỹ của PGS.TS Đặng Công Xưởng về “Hoàn thiện quản lý Nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển, năm 2007)



b. Dịch vụ cảng biển: đó là những dịch vụ liên quan nền việc phục vụ và khai thác hoạt động của cảng biển hay các dịch vụ hàng hải. Ngày nay, các cảng biển lớn đều có hệ thống dịch vụ cảng biển đa dạng phối hợp. Thậm chí, tiêu chí một cảng biển hiện đại, hệ thống dịch vụ cảng biển phải linh hoạt, hiệu quả. Hệ thống dịch vụ không chỉ giúp cho cảng biển vận hành tốt, mà còn tạo ra giá trị gia tăng không hề nhỏ, giải quyết nhiều vấn đề về kinh tế và tạo công ăn việc làm cho xã hội. Theo quy định tại Điều 1 của Nghị định số 10/2001/NĐ-CP của Chính phủ ban

hành ngày 19/3/2001 về “điều kiện kinh doanh dịch vụ hàng hải” thì dịch vụ hàng hải bao gồm các loại hình sau đây:

stt	Loại hình dịch vụ hàng hải
1	<i>Dịch vụ đại lý tàu biển</i>
2	<i>Dịch vụ đại lý vận tải đường biển</i>
3	<i>Dịch vụ môi giới hàng hải</i>
4	<i>Dịch vụ cung ứng tàu biển</i>
5	<i>Dịch vụ kiểm đếm hàng hoá</i>
6	<i>Dịch vụ lai dắt tàu biển</i>
7	<i>Dịch vụ sửa chữa tàu biển tại cảng</i>
8	<i>Dịch vụ vệ sinh tàu biển</i>
9	<i>Dịch vụ bốc dỡ hàng hoá tại cảng biển</i>
10	<i>Dịch vụ trung chuyển Container quốc tế</i>
11	<i>Dịch vụ logistics</i>
12	<i>Dịch vụ kinh doanh vận tải không có tàu</i>
13	<i>Dịch vụ kho bãi hàng hải</i>

Bảng 1. Các loại hình dịch vụ hàng hải

1.1.2.2 Tính tất yếu phải phát triển cảng biển.

Đối với các quốc gia, việc tận dụng những lợi thế về mặt tự nhiên, vị trí địa lý là điều kiện quan trọng cho phát triển kinh tế. Đặc biệt, những nước có bờ biển dài và rộng như Việt Nam, việc xây dựng, quy hoạch hệ thống cảng biển có ý nghĩa to lớn trong quá trình công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước. Cảng biển là mắt xích quan trọng trong chuỗi dịch vụ vận chuyển hàng hóa. Cảng biển cũng chính là đầu mối giao thông nối liền biển với lục địa. Phát triển cảng biển, đặc biệt là lĩnh vực dịch vụ cảng biển mang lại những giá trị quan trọng vì những lý do sau:

- *Cảng biển đóng vai trò “hậu cần” cho vận tải biển.*

Vận tải biển là phương thức vận tải hiệu quả và tiết kiệm chi phí nhất, bởi vậy, khối lượng hàng hóa được vận chuyển bằng đường biển luôn chiếm khối lượng và tỷ trọng cao hơn các phương thức vận chuyển khác. Trước kia, khi khối lượng hàng hóa vận chuyển theo đường biển chưa nhiều, các con tàu biển quy mô nhỏ thì các chuyến hàng thường chỉ là các chuyến ngắn ngày và cự ly gần; tuy nhiên, khi khoa học kỹ thuật phát triển, đặc biệt là kỹ thuật đóng tàu hiện đại xuất hiện, thì những cảng biển trước kia không đủ “tầm” làm bến đỗ cho tàu công suất lớn. Chính vì vậy, nhu cầu quy hoạch xây dựng hệ thống hậu cần, đặc biệt là hệ thống cảng biển hiện đại là vô cùng cần thiết trong bối cảnh hội nhập. Việt Nam cũng đang trong giai đoạn hội nhập, nên quy hoạch phát triển cảng biển của Nhà nước là đòi hỏi tất yếu.

- *Dịch vụ cảng biển đem lại giá trị lớn cho ngân sách.* Không thể phủ nhận vai trò của cảng biển, đặc biệt là tạo ra giá trị lớn cho ngân sách nhà nước. Thông qua hệ thống thuế, phí, lệ phí... các dịch vụ hậu cần của cảng biển ngày càng khẳng định được vai trò quan trọng trong việc thu hút giá trị, ngoại tệ từ các hãng tàu, đội tàu ngoại quốc.

- *Dịch vụ cảng biển giải quyết các vấn đề xã hội, đặc biệt giải quyết việc làm cho lao động.* Hàng năm, các cảng biển thu hút hàng trăm, hàng ngàn nhân công lao động, từ lao động phổ thông đến trình độ chuyên môn quản lý cao. Đối với người lao động có tay nghề, thu nhập từ các loại hình dịch vụ cảng biển được đánh giá là hấp dẫn không kém gì các loại hình kinh doanh dịch vụ khác. Trong xu thế mở cửa hội nhập sâu rộng như ngày này, thì dự báo, số lượng nhân công làm việc tại các cảng biển có xu hướng tăng cùng với sự gia tăng của nhiều loại hình dịch vụ cảng biển.

- *Cơ cấu kinh tế được dịch chuyển theo hướng tiến bộ một phần nhờ vai trò dịch vụ cảng biển.* Một trong những nội dung quan trọng của CNH, HĐH đất nước, cơ cấu kinh tế nước ta “dịch chuyển theo hướng tiến bộ”, tức là, tỷ trọng của các

ngành công nghiệp, dịch vụ tăng dần, còn ngành nông nghiệp phải có xu hướng giảm dần. Hiện nay, Việt Nam vẫn là nước nông nghiệp, phần lớn người dân vẫn làm việc trong nông nghiệp. Theo quan điểm của Đảng, thì cơ cấu kinh tế ngành cần được chuyển dịch. Dịch vụ cảng biển được mở rộng cũng tạo điều kiện thuận lợi để dịch chuyển cơ cấu kinh tế thành công.

- *Dịch vụ cảng biển đưa đất nước hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng.* Phát triển cảng biển là một yếu tố cần thiết để gắn kết kinh tế Việt Nam với kinh tế thế giới. Từ đó, tạo động lực đưa đất nước hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng.

1.1.3 Kinh nghiệm phát triển cảng biển ở một số quốc gia.

1.1.3.1. Kinh nghiệm HongKong

Hongkong có lịch sử hơn 160 năm phát triển cảng biển, trong vòng 3 thập niên trở lại đây Hongkong được biết đến như một cảng trung chuyển tâm cỡ với dịch vụ cảng biển hết sức hiệu quả và là một trung tâm logistics hàng đầu của khu vực Châu Á.

Cảng biển chính là nhân tố quan trọng tạo cơ sở cho sự phát triển logistics mang lại sự thịnh vượng và sự tăng trưởng cho nền kinh tế Hongkong. Cảng container không chỉ được xem là yếu tố sống còn của Hongkong mà còn của khu vực Nam Trung Quốc – nơi được xem là khu vực có tốc độ công nghiệp hóa nhanh nhất trên thế giới. Tiếp giáp với phía Nam Trung Quốc, nơi tập trung các nhà máy sản xuất ô tô, hóa chất, hàng điện tử (vùng đồng bằng Sông Ngọc-PRD) và cũng gần với các cảng Shenzhen, Guangzhou nên Hongkong phải chịu sức ép cạnh tranh gay gắt về dịch vụ logistics và cảng biển. Để tồn tại và phát triển, Hongkong đã chọn phát triển hệ thống cảng biển theo mô hình cảng mở hoàn toàn (free port). 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. Trong chiến lược phát triển cảng biển, Hongkong đặc biệt chú trọng đến chất lượng

dịch vụ cung cấp cho khách hàng nhằm tạo thuận lợi và nâng cao hiệu quả hoạt động logistics. Cảng Hongkong được khách hàng biết đến nhờ khả năng làm hàng hiệu quả, thời gian làm hàng trung bình đối với một tàu container là 10 giờ (xếp và dỡ). Hongkong tự hào là cảng có khả năng xếp dỡ container thuộc loại nhanh nhất trong khu vực với 40 container/cầu/giờ. Nhờ hoạt động làm hàng hiệu quả của cảng Hongkong mà mỗi một phút một tàu có sức chở 6.000 container tiết kiệm được 139 USD (chi phí thuê loại tàu 6.000 TEU là 200.000 USD/ngày). Cảng container Hongkong có độ sâu từ 14,2 - 15,5m, gồm 9 cảng (Terminal) với tổng số 24 bến (Berth) dưới sự điều hành của các nhà khai thác tư nhân, gồm Modern Terminal Ltd (MTL), Hongkong International Terminal Ltd (HIT), COSCO-HIT, DP World, Asia Container Terminal Ltd (ACT) và PSA. Hongkong 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 khai thác cảng biển ở Hongkong 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 cần thiết để phát triển cảng biển. Tốc độ tăng trưởng bình quân hàng năm của cảng container Hongkong đạt 7,2% (giai đoạn 2002-2006). Hơn 80% lượng container trung chuyển qua cảng Hongkong có nguồn gốc từ phía Nam Trung Quốc. Mặc dù gặp phải sự cạnh tranh gay gắt của các cảng Shenzhen(cảng container xếp vị trí thứ 4 trên thế giới 2006) và cảng Guangzhou ở phía Nam trung Quốc nhưng nhờ lợi thế là cảng Tự do (free port), có nhiều tuyến hàng hải trực tiếp tới Mỹ và Châu Âu, đồng thời đáp ứng được những nhu cầu khắt khe về chất lượng dịch vụ cũng như là tốc độ, nên mức tăng trưởng của cảng Hongkong vẫn được đảm bảo. Không chỉ đóng vai trò là cảng trung chuyển trong khu vực, cảng Hongkong còn là một mắt xích quan trọng trong chuỗi cung ứng toàn cầu với sự tham gia của hơn 80 hãng vận tải biển hàng đầu thế giới với trên 450 tuyến vận tải container mỗi tuần tới hơn 500 cảng biển khắp nơi trên thế giới.

Tóm lại, những bài học có thể rút ra từ kinh nghiệm phát triển cảng biển của Hongkong là:

- Đảm bảo các cơ sở hạ tầng thiết yếu (giao thông, năng lượng, viễn thông) để các nhà đầu tư an tâm thực hiện các dự án cảng biển.
- Phát triển cảng trung chuyển quốc tế theo mô hình cảng mở (free port).
- Cạnh tranh bằng chất lượng dịch vụ thông qua hoạt động làm hàng hiệu quả.

1.1.3.2. Kinh nghiệm Nhật Bản

Nhật Bản cũng là quốc gia có hệ thống cảng biển phát triển rất hiện đại, chính phủ Nhật bản cũng rất quan tâm tới vấn đề quy hoạch hệ thống cảng biển quốc gia. Các cảng biển ở Nhật Bản được phân chia thành 3 nhóm rất rõ ràng: cảng đặc biệt quan trọng (cảng trọng điểm quốc gia), cảng quan trọng và cảng địa phương. Theo đó chính phủ có những chính sách đầu tư phát triển thích hợp cho từng nhóm cảng biển. Để có được kết quả như ngày nay, ngay từ đầu của thời kỳ container hóa (năm 1967), Nhật Bản đã thành lập các công ty phát triển tại các khu vực trọng điểm để đáp ứng sự phát triển kinh tế - xã hội của đất nước và sự phát triển của vận tải container trên thế giới. Hai công ty được thành lập là Công ty Phát triển cảng Keihil chịu trách nhiệm phát triển các cảng biển Tokyo, Yokohama và Công ty Phát triển cảng Hanshin chịu trách nhiệm phát triển cảng Kobe và Osaka. Các công ty này do Chính phủ sở hữu, có trách nhiệm xây dựng các cầu cảng thương mại theo quy hoạch phát triển cảng do Bộ giao thông vận tải phê duyệt, sau đó cho các công ty vận tải biển hoặc các công ty dịch vụ khai thác xếp dỡ thuê khai thác. Để huy động nguồn vốn cho các dự án phát triển cảng, chính phủ thực hiện chế độ đa sở hữu tín dụng, theo đó, cơ cấu vốn được chia thành; 20% vốn Chính phủ cấp, 40% vốn vay tư kho bạc, và 40% vốn còn lại được 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 và công bằng; mức cho thuê được quyết định trên cơ sở các chi phí thực tế của từng công trình. Nhật Bản tự hào là quốc gia đầu tiên áp dụng mô hình “chủ cảng” rất thành công ở khu vực châu Á. Trong vòng 15 năm

sau khi thành lập, công ty phát triển cảng biển Keihil và Hanshin đã hoàn thành việc xây dựng phát triển các bến container tại những khu vực cảng đặc biệt quan trọng, đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế xã hội của Nhật Bản. Năm 1982, khi phần lớn các cầu tàu phục vụ cho mục đích ngoại thương đã được hoàn tất, các công ty phát. Theo đó các cảng biển được đặt dưới sự quản lý của PMB. Cơ quan này hoạt động vì mục đích phi lợi nhuận. Nhiệm vụ của PMB là đầu tư, cải tạo và nâng cấp các công trình cảng biển, đồng thời đưa vào các biện pháp quản lý và khai thác tiên tiến nhằm nâng cao năng lực của hệ thống cảng biển, đáp ứng nhu cầu phát triển của logistics.

Tóm lại: Nhật Bản được xem là một điển hình thành công trong lĩnh vực phát triển cảng biển ở khu vực châu Á từ rất sớm. Một số bài học được rút ra từ kinh nghiệm phát triển cảng biển của Nhật Bản là:

- Việc đầu tư cảng biển được thực hiện dựa trên các tiêu chí rõ ràng.
- Xây dựng mô hình quản lý khai thác tiên tiến (mô hình chủ cảng).
- Lập cơ quan quản lý cảng biển để quản lý thống nhất về mặt nhà nước các cảng biển.

CHƯƠNG II

QUAN ĐIỂM, CHỦ TRƯỞNG CỦA ĐẢNG, NHÀ NƯỚC TA VỀ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN

2.1. Thực trạng hệ thống cảng biển Việt Nam.

2.1.1 Thực trạng các nhóm cảng biển Việt Nam

Hiện nay, hệ thống cảng biển Việt Nam gồm 44 cảng biển, được chia làm 6 nhóm:

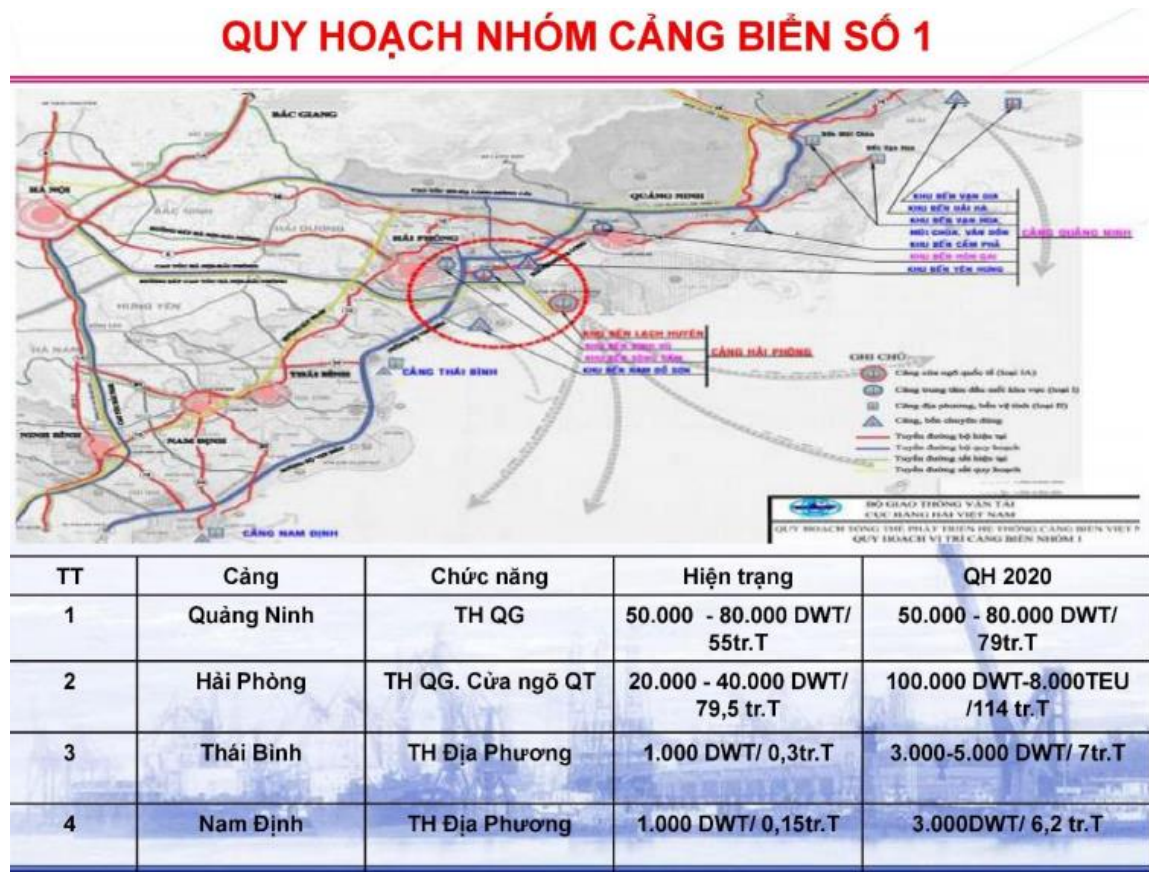
Nhóm 1: Nhóm cảng biển phía Bắc (Từ Quảng Ninh đến Ninh Bình)

Đây là nhóm cảng biển có hiệu suất cao, đứng đầu là cảng biển Hải Phòng và cảng Hòn Gai – Quảng Ninh, nòng cốt là Cảng Cái Lân, cảng tổng hợp quốc gia. Theo quy hoạch, tổng lượng hàng hóa qua khối cảng biển phía Bắc (gồm: Quảng Ninh, Hải Phòng, Thái Bình, Nam Định) giai đoạn 2010- 2015 đến năm 2015 đạt 125 triệu tấn. Năm 2014, tổng sản lượng hàng qua cảng ở 4 địa phương đạt 121,84 triệu tấn, tương đối sát với quy hoạch. Thế nhưng, sự tăng trưởng chủ yếu ở cảng biển Hải Phòng khi đạt tới 66,1 triệu tấn, chiếm 54,2% tổng sản lượng của cả 4 địa phương. Cùng đó, Quảng Ninh cũng đạt tới 55,5 triệu tấn, chiếm 45,5%. Trong khi đó, hàng hóa qua cảng biển Thái Bình, Nam Định chỉ chiếm 3%.

So với dự kiến trong quy hoạch, mong muốn nâng dần sản lượng ở cảng Thái Bình, Nam Định không đạt yêu cầu. Tuy nhóm cảng phía Bắc tăng trưởng, nhưng chỉ tập trung ở Hải Phòng và Quảng Ninh. Hải Phòng trở thành trung tâm của nhóm cảng biển phía Bắc, vượt trội cả về khối lượng hàng hóa thông qua, doanh thu lẫn sự đa dạng. Hàng qua cảng biển Quảng Ninh chủ yếu là xi măng và than (chiếm hơn 86%).

Theo Cục Hàng hải Việt Nam, tàu vào cảng biển Hải Phòng đang có xu thế tăng tổng tấn trọng tải (DWT). Năm 2014, Hải Phòng đón khoảng 16.000 lượt tàu,

trong đó số tàu từ 5001 DWT chiếm từ 40-48%. Số tàu có trọng tải 20.000 DWT vào làm hàng cũng đang có xu hướng tăng cao tại khu vực Đình Vũ. Ngoài ra, một số tàu lớn giảm tải cũng vào được các cảng phía thượng nguồn sông Cấm làm hàng. Theo quy hoạch một số cảng biển phía Bắc tới năm 2020, Cảng Hải Phòng sẽ có thể đón được tàu trên 100 000DWT và tổng sản lượng hàng hóa qua cảng có thể lên tới 114 triệu tấn. Trong khi đó, cảng Quảng Ninh có thể đảm nhiệm số lượng hàng hóa là 79 triệu tấn.



(nguồn: Cục hàng hải Việt Nam)

Hình 2.1: Quy hoạch Nhóm cảng biển số 1(Năm 2016)

Nhóm 2: Nhóm cảng biển Bắc trung Bộ từ Thanh hóa đến Hà Tĩnh.

Được quy hoạch ba cảng chính loại 1:

- Cảng biển Nghi Sơn, Thanh Hóa là tổng hợp quốc gia (loại I), gồm các bến cảng: Nghi Sơn, Bắc Nghi Sơn, Nam Nghi Sơn, Đảo Mê, các bến địa phương cho phương tiện nhỏ với vai trò là vệ tinh cho cảng chính tại Lễ Môn, Quảng Châu, Quảng Nham...

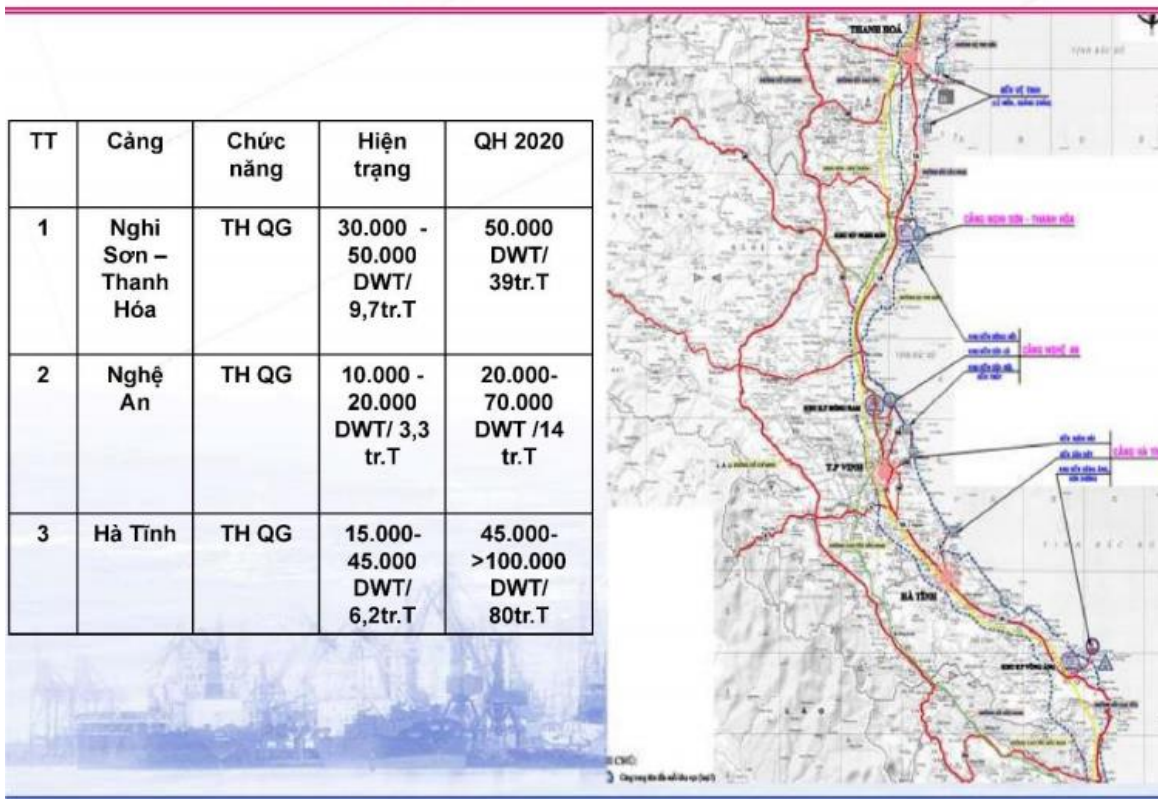
- Cảng biển Nghệ An: là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I), gồm các khu chức năng: khu bến Cửa Lò, khu bến Đồng Hội, các bến địa phương có vai trò là vệ tinh tại Cửa Hội, Bến Thủy.

- Cảng biển Hà Tĩnh: là cảng tổng hợp quốc gia, đầu mối khu vực (loại I) gồm: khu cảng bến Vũng Áng, khu bến cảng Sơn Dương, các bến địa phương tại Xuân Hải, Cửa Sót.

Đặc điểm các cảng ở nhóm biển này (trừ Cửa Lò) ít bị bồi lắng, đều là cảng nước sâu có khả năng tiếp nhận tàu 3-5 vạn DWT, đáp ứng việc phát triển khu kinh tế ở các địa phương. Một ví dụ điển hình là hệ thống cảng nước sâu ở Vũng Áng – Sơn Dương đã “tạo điều kiện cho Hà Tĩnh hình thành và phát triển khu kinh tế Vũng Áng, thu hút được số vốn 16 tỷ USD đầu tư vào lĩnh vực công nghiệp, điện năng, luyện kim... tạo bước đột phá cho tỉnh và khu vực”.

Hiện nay, các cảng thuộc nhóm cảng biển số 2 đã tiếp nhận được trên 19 triệu tấn hàng hóa, theo quy hoạch chi tiết đến năm 2020, con số này sẽ lên đến 133 triệu tấn, có thể tiếp nhận được tàu thuyền với dung tích đến 50 000 DWT.

QUY HOẠCH NHÓM CẢNG BIỂN SỐ 2



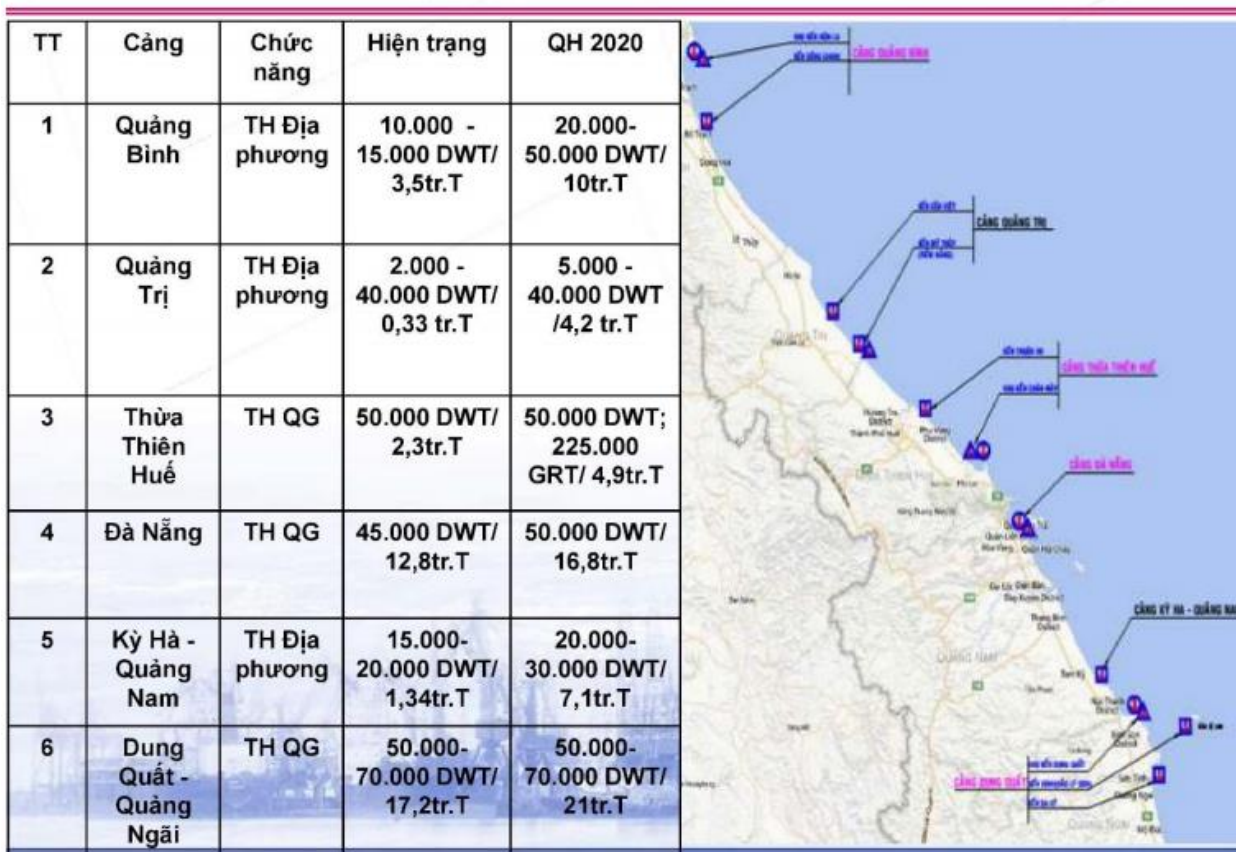
(Nguồn: Cục Hàng Hải Việt Nam)

Hình 2.2. Quy hoạch nhóm cảng biển số 2 (Năm 2016)

Nhóm 3: Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ (từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi)

Bao gồm các cảng từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi. Hầu hết các cảng này đều có quy mô nhỏ, ngoại trừ cảng Đà Nẵng và cảng Dung Quất. Khả năng thông qua các cảng này không đồng đều nhau. Cảng Đà Nẵng có thể tiếp nhận tàu 45 000 DWT, cảng Dung Quất có thể tiếp nhận tàu 70 000 DWT. Để tập trung phát triển và phát triển có trọng điểm nhằm phục vụ chiến lược phát triển kinh tế miền Trung Trung Bộ, trong quy hoạch tổng thể đến năm 2020 đã được Chính phủ phê duyệt, cảng Đà Nẵng là trọng điểm sẽ được cải tạo mở rộng, có thể tiếp nhận 16,8 triệu tấn, cảng Dung Quất là 21 triệu tấn. Hiện nay, các cảng biển thuộc nhóm 3 đã tiếp nhận được gần 38 triệu tấn, theo quy hoạch đến năm 2020 sẽ là 50 triệu tấn và có thể tiếp nhận được tàu 50 000 DWT.

QUY HOẠCH NHÓM CẢNG BIỂN SỐ 3



(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

Hình 2.3. Quy hoạch Nhóm Cảng biển số 3

Nhóm 4: Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận.

Đây là khu vực rất có tiềm năng trong việc xây dựng và phát triển cảng biển. Hiện tại vùng này có 2 cảng lớn là cảng Quy Nhơn và cảng Nha Trang. Cả 2 cảng này đều là cảng tổng hợp với khả năng thông qua khối lượng hàng hóa lớn nhất trong nhóm. Cảng Quy Nhơn với trên 300 m cầu tàu, độ sâu luồng -9,0m đủ điều kiện cho tàu dưới 50 000 DWT ra vào cảng. Hiện nay, khả năng bốc xếp của cảng đạt 11,6 triệu tấn/năm. Đặc biệt, Thủ tướng Chính Phủ đã quyết định quy hoạch cảng nước sâu Vân Phong để phát triển thành cảng trung chuyển container quốc tế. Tiềm năng của cảng Vân phong là rất lớn và rõ ràng, cảng có thể tiếp nhận tàu 150 000 DWT và khả năng bốc xếp đạt 11,3 triệu tấn. Sau khi đi vào nghiên cứu, để tiết

kiệm đáng kể vốn và nguồn lực của xã hội, thời điểm triển khai sẽ được xác định phù hợp trong tương lai. Theo quy hoạch, đến năm 2020 Cảng biển Khánh Hòa có thể tiếp nhận 19,5 triệu tấn.

QUY HOẠCH NHÓM CẢNG BIỂN SỐ 4

TT	Cảng	Chức năng	Hiện trạng	QH 2020
1	Quy Nhơn – Bình Định	TH QG	30.000 - 50.000 DWT/ 11,6tr.T	50.000 DWT/ 15tr.T
2	Phú Yên	TH Địa phương	5.000 DWT/ 5,1 tr.T	5.000 - 20.000 DWT /6 tr.T
3	Khánh Hòa	TH QG	50.000-150.000DWT/ 11,3tr.T	50.000-150.000 DWT/ 19,5tr.T
4	Ninh Thuận	TH Địa phương	1.000 DWT/ 0,1tr.T	3.000-5.000 DWT/ 1tr.T
5	Bình Thuận	TH Địa phương	1.000-100.000 DWT/ 8,7tr.T	10.000-100.000 DWT/ 17,6tr.T

(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam)

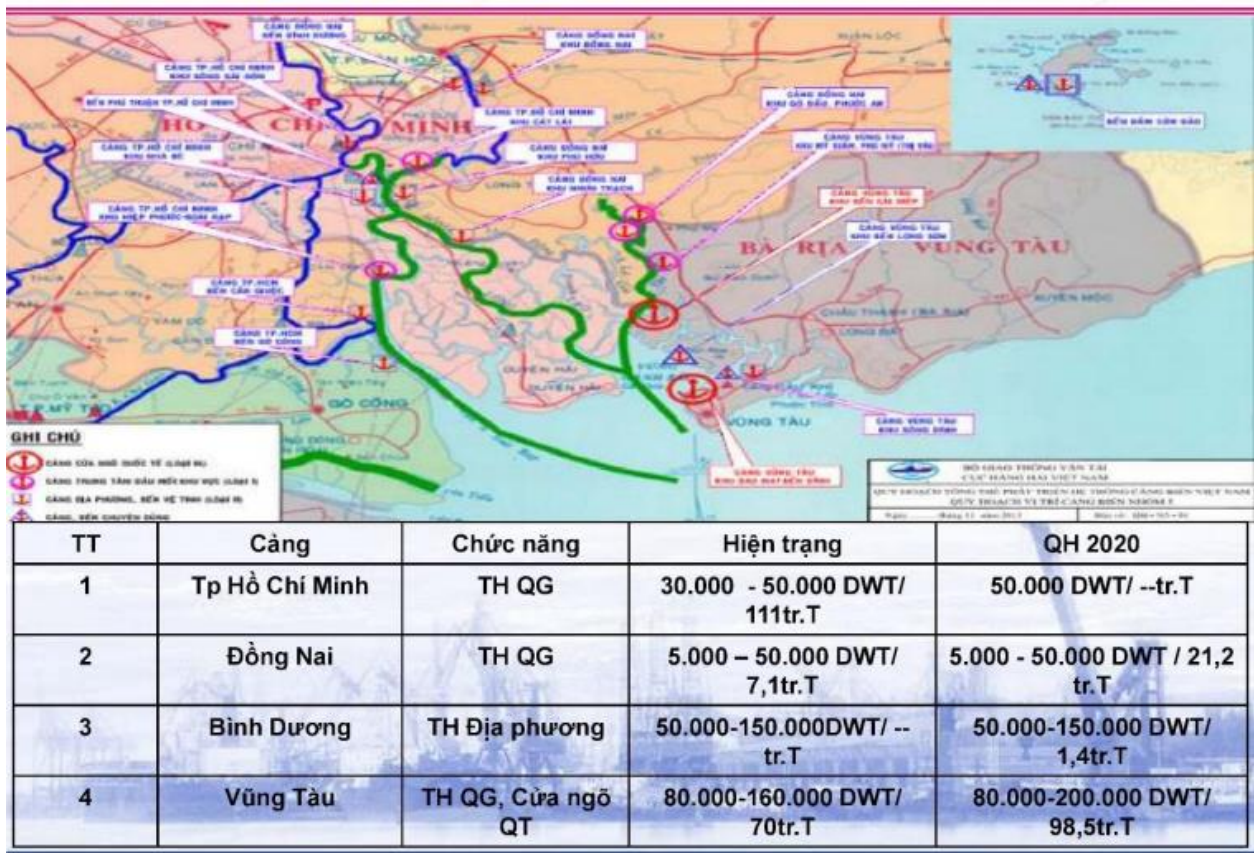
Hình 2.4. Quy hoạch nhóm cảng biển số 4

Nhóm 5: Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (bao gồm cả Côn Đảo và trên sông Sỏi Rạp thuộc Long An, Tiền Giang)

Là khu vực có tốc độ phát triển kinh tế sôi động và nhanh nhất nước. Sự phát triển kinh tế của khu vực này kéo theo sự phát triển của các cảng, và đây cũng là khu vực có mật độ xây dựng và phát triển cảng cao nhất nhì. Việc quy hoạch và phát triển cảng ở khu vực này khá tràn lan là do trải. Trong hệ thống cảng tại khu vực TP.HCM, các cảng Sài Gòn, Bến Nghé, Tân Cảng – Cát Lái, VICT, Hiệp Phước, SPCT được xem là những cảng lớn nhất”.

Khu vực Vũng Tàu có một số cảng nổi bật vừa đi vào hoạt động. Trong số đó, duy nhất có Cảng Container Tân Cảng – Cái mép (TCCT) là 100% vốn trong nước do Công ty Tân Cảng Sài Gòn đầu tư. Sau đó, Tân Cảng Sài Gòn còn liên doanh với ba hãng tàu quốc tế để thành lập Cảng Quốc tế Tân Cảng Cái Mép (TCIT). Có ba dự án được liên doanh giữa cùng một đối tác nội địa là Cảng Sài Gòn và Vinalines với các nhà vận hành cảng quốc tế khác nhau: SP-PSA là liên doanh với Cảng Singapore (PSA); SSIT là liên doanh với SSA Marine của Mỹ; và CMIT là liên doanh với APM, công ty con của Tập đoàn Maersk. Cảng SITV được thành lập trên cơ sở liên doanh giữa Công ty Đầu tư Xây dựng Thương Mại Sài Gòn và Hutchison Port Holdings (HPH) của Hồng Kông.

QUY HOẠCH NHÓM CẢNG BIỂN SỐ 5



(Nguồn: Cục Hàng Hải Việt Nam)

Hình 2.5. Quy hoạch Nhóm cảng biển số 5

Nhóm 6: Nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long (bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam)

Các cảng thuộc vùng đồng bằng sông Cửu Long chủ yếu là các cảng nhỏ phục vụ cho việc xuất nhập khẩu hàng tiêu dùng và lương thực thực phẩm. Cảng lớn và được xây dựng có quy mô nhất là cảng Cần Thơ. Cảng Cần Thơ có chiều dài toàn bộ là 142 m cầu tàu được trang bị bằng thiết bị đa năng. Luồng ra vào cảng hiện tại bị hạn chế bởi sa bồi, với chiều sâu 7,5m cảng chỉ có thể tiếp nhận các tàu có trọng tải dưới 20 000 DWT. Hiện cảng có hơn 3 500 m² bãi và trên 1000 m² kho, cho phép bốc xếp trên 5,6 triệu tấn thông qua/năm. Theo quy hoạch đến năm 2020, con số này là 8,8 triệu tấn.

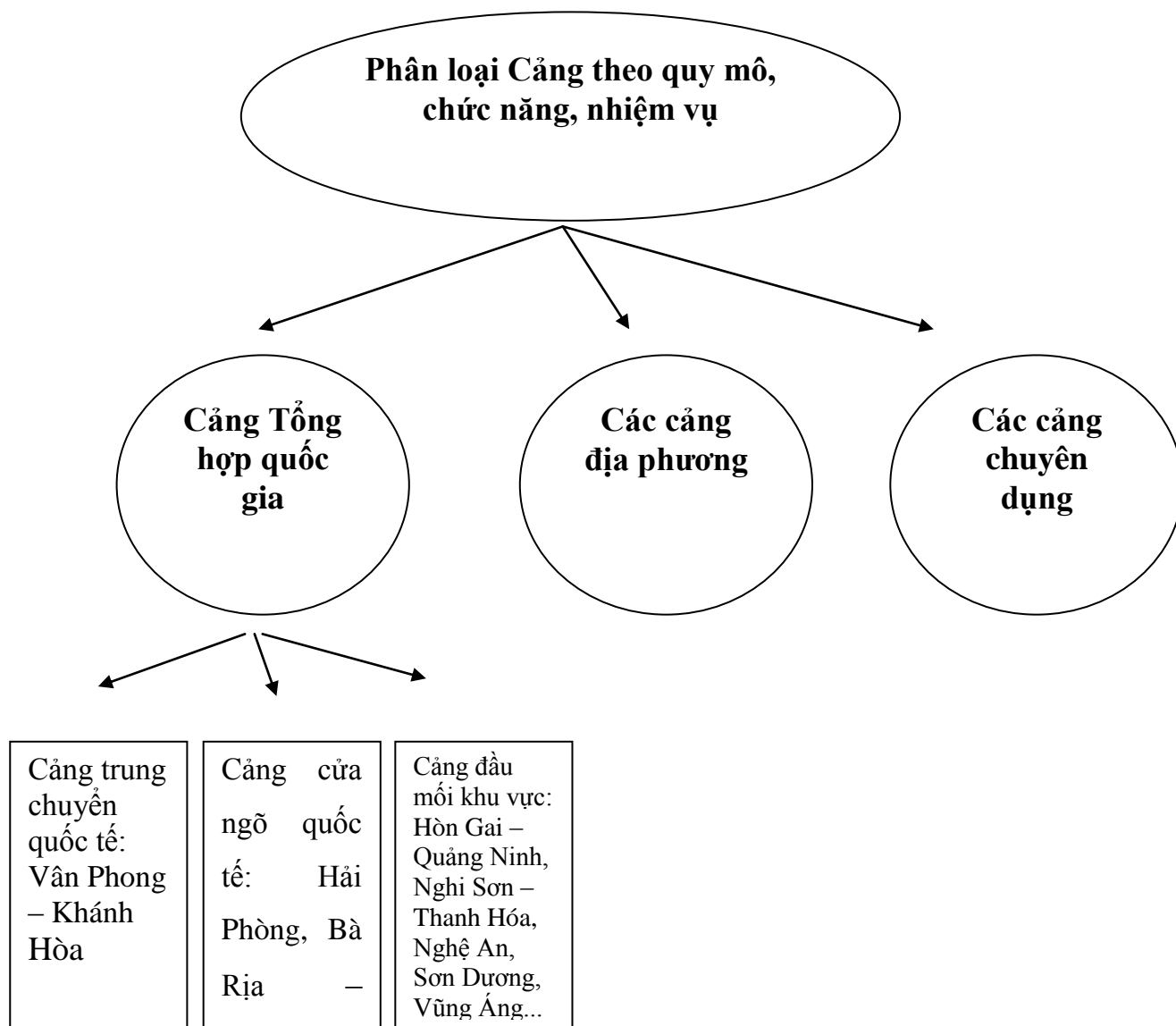
QUY HOẠCH NHÓM CẢNG BIỂN SỐ 6

TT	Cảng	Chức năng	Hiện trạng	QH 2020
1	Cần Thơ	TH QG	10.000 - 20.000 DWT/ 5,6 tr.T	10.000-20.000 DWT/ 8,8tr.T
2	Đồng Tháp	TH Địa phương	5.000DWT/ 0,48tr.T	5.000DWT/ 0,48tr.T
3	Tiền Giang	TH Địa phương	3.000DWT/ 1,4 tr.T	5.000-50.000 DWT/ 0,35tr.T
4	Vĩnh Long	TH Địa phương	5.000 DWT/ --tr.T	5.000 DWT/ 0,25tr.T
5	Bến tre	TH Địa phương	5.000 DWT/ 70tr.T	5.000 DWT/ 0,25tr.T
6	An Giang	TH Địa phương	10.000 DWT/ 2,53tr.T	10.000 DWT/ 3,1tr.T
7	Hậu Giang	TH Địa phương	Chưa xây dựng	10.000-20.000 DWT/ 0,5tr.T
8	Trà Vinh	TH Địa phương	30.000-50.000 DWT/ --tr.T	30.000-50.000 DWT/ 8-18tr.T
9	Sóc Trăng	TH Địa phương	Chưa xây dựng	10.000-20.000 DWT/ 0,5tr.T
10	Bạc Liêu	TH Địa phương	Chưa xây dựng	5.000 DWT/ 0,4tr.T
11	Cà Mau	TH Địa phương	3.000DWT/0,29tr.T	5.000 DWT/ 0,7tr.T
12	Kiên Giang	TH Địa phương	3.000-30.000 DWT/ 1,5tr.T	3.000-30.000 DWT/ 3,75tr.T

(Nguồn: Cục Hàng Hải Việt Nam)

Hình 2.6. Quy hoạch nhóm cảng biển số 6(2016)

Tùy theo quy mô, chức năng, nhiệm vụ các cảng được phân loại như sau:



Hình 2.7. Phân loại cảng Việt Nam theo quy mô, nhiệm vụ

Từ việc phân tích các nhóm cảng biển Việt Nam, ta rút ra được một số nhận xét sau:

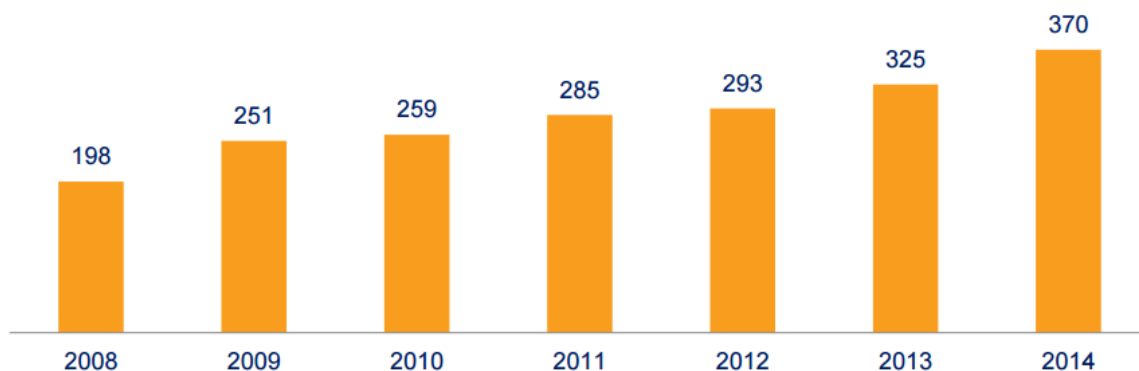
Thứ nhất, hệ thống cảng biển Việt Nam tương đối đa dạng trải dài dọc suốt cả nước. Tuy nhiên, năng lực của các nhóm cảng Việt Nam trong giai đoạn hiện nay không đồng đều. Có thể thấy, nhóm cảng biển số 1 và nhóm cảng biển số 5 chiếm trên 90% sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu qua cảng của Việt Nam.

- Thứ hai, bản thân bên trong các nhóm cảng biển, năng lực tiếp nhận hàng hóa giữa các bên cảng cũng không đồng đều. Có bên cảng "làm không hết việc", nhưng cũng có bên cảng luôn nằm trong tình trạng "đói hàng". Điều đó chứng tỏ khâu quy hoạch hệ thống cảng biển vẫn còn nhiều bất cập, thiếu tính thực tế. Hậu quả tất yếu của điều này sẽ là tình trạng cạnh tranh không lành mạnh giữa các bên cảng trong cùng nhóm cảng với nhau.

2.1.2. Thực trạng kết cấu hạ tầng hệ thống cảng biển Việt Nam

Tính đến thời điểm hiện tại cả nước hiện có 44 cảng biển (14 cảng biển loại I, 17 cảng biển loại II và 13 cảng biển loại III) với 219 bến cảng có 373 cầu cảng, tổng chiều dài khoảng 43,6km; có 39 luồng vào cảng quốc gia và 10 luồng vào cảng chuyên dùng. Năng lực thông qua được phản ánh qua biểu đồ dưới đây:

Sản lượng thông qua cảng biển (triệu tấn)



Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam

Như vậy, khối lượng hàng hóa cảng biển Việt Nam tiếp nhận từ 2008 tới 2014 nhìn chung là đều có sự tăng trưởng tốt, trung bình tăng trưởng trên 10%. Điều đó phần nào phản ánh kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam thời gian qua đã cơ bản đáp ứng được mục tiêu phát triển kinh tế-xã hội, đảm bảo an ninh-quốc phòng. Cơ sở hạ tầng bến cảng từng bước được cải thiện. “Nhiều bến cảng tổng hợp, container mới cho tàu trọng tải lớn với hạ tầng đồng bộ hiện đại đã và đang được xây dựng, khai thác tại Cái Lân - Quảng Ninh, Đình Vũ - Hải Phòng, Vũng Áng -

Hà Tĩnh, Cái Mép Thị Vải - Vũng Tàu, Hiệp Phước - TP. Hồ Chí Minh và mới đây là Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, cơ bản đáp ứng yêu cầu hội nhập khu vực và thế giới đối với lĩnh vực cảng biển. Một số cảng, bến chuyên dùng quy mô lớn phục vụ các khu kinh tế và cơ sở công nghiệp tập trung cũng đang triển khai tại Nghi Sơn - Thanh Hóa, Sơn Dương - Hà Tĩnh, Vĩnh Tân - Bình Thuận, Duyên Hải - Trà Vinh phù hợp với tiến trình đầu tư chung của doanh nghiệp, địa phương và của Ngành.”

Tuy nhiên, thực tế đi vào khai thác cảng biển, đã xuất hiện nhiều bất cập trong cơ chế phối hợp, quản lý thực hiện Quy hoạch:

Cảng biển Việt Nam phát triển thiếu đồng bộ, chưa tập hợp được sức mạnh để cạnh tranh với bên ngoài, thu hút hàng trung chuyển. Hiện tại, các cảng nước sâu hoạt động kém hiệu quả, nên hàng hóa Việt Nam phải trung chuyển qua các cảng Hồng Kông, Singapore và Đài Loan để đến các thị trường các nước ở châu Mỹ, châu Âu làm tăng giá thành giảm sức cạnh tranh.

Hầu hết các cảng chính nằm sâu trong sông, luồng tàu dài, nhiều đoạn cong, độ sâu hạn chế và thường xuyên bị bồi lấp phù sa làm hạn chế khả năng thông tàu: Luồng tàu Vũng Tàu – Sài Gòn thuộc hệ thống sông Đồng Nai ổn định nhất nhì cũng chỉ đạt đến 8,5m cho phép tàu 15 000 DWT đầy tải và những tàu lớn hơn với điều kiện hạn chế ra vào. Luồng tàu Hải Phòng chỉ đạt đến -8,5m cho phép tàu 15000 DWT đầy tải và những tàu lớn hơn với điều kiện hạn chế ra vào. Luồng tàu Hải Phòng chỉ đạt -5,5m đến -6,4m cho phép tàu 10.000 DWT đầy tải. Luồng qua cửa Định An vào các cảng trên sông Hậu của Đồng bằng sông Cửu Long rất khó khăn. Độ sâu luồng chỉ đạt -2 đến -4m. Tuyến luồng không ổn định, liên tục thay đổi.

Mạng giao thông đường sắt, thủy bộ nối cảng với các khu dân cư, khu kinh tế, khu chế xuất và mạng giao thông quốc gia chưa được xây dựng đồng bộ nên

thường xuyên bị ách tắc giao thông quốc gia chưa được xây dựng đồng bộ nên thường xuyên bị ách tắc giao thông làm ứ đọng hàng hóa trong cảng. Công suất trang thiết bị xếp dỡ trên bến không cao, thiếu các thiết bị xếp dỡ chuyên dụng nên thời gian giải phóng tàu chậm làm ảnh hưởng đến hiệu quả kinh tế.

2.1.3 Thực trạng nguồn vốn đầu tư phát triển cảng biển.

Vốn đầu tư phát triển cảng biển luôn đóng vai trò quan trọng đối với việc xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển. Ở Việt Nam, vốn đầu tư phát triển cảng biển chủ yếu là do Nhà nước đầu tư, những năm gần đây, nhiều cảng có quy mô vừa và nhỏ bắt đầu thực hiện cổ phần hóa, do đó, đã huy động được một lượng vốn không nhỏ từ khu vực tư nhân trong và ngoài nước để phát triển cảng biển.

T T	Năm Chỉ tiêu	Tổng số	2005	2006	2007	2008	2009	2010
		TỔNG SỐ	13.898,9	4.009,8	4.310,5	4.646,7	5.018,5	8.481,2
1	Vốn NSNN	2970,7	982,0	1021,59	1087,3	1249,6	1628,4	1271,7
2	Vốn ODA	5737,3	1566,9	1819,89	1857,8	2554,4	4249,1	2264,1
3	Vốn FDI	601,7	178,7	209,49	200,3	197,69	322,29	499,9
4	Vốn DN	2223,9	388,48	793,13	701,66	823,03	1195,9	1889,2
5	Nguồn vốn khác	2365,4	893,7	466,4	799,7	203,75	1085,6	1426,1

(Nguồn: Tổng hợp theo số liệu Tổng Cục Thống kê)

Bảng 2.1. Vốn đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam (2005 -2011)

Nếu xét riêng về thu hút đầu tư nước ngoài hiện có nhiều nguồn vốn phát triển hệ thống cảng biển nước ta, trong đó thu hút đầu tư nước ngoài có vị trí quan trọng. Hầu hết các dự án đầu tư cảng biển đều sử dụng nguồn vốn ODA với tỷ trọng 28,96% tổng vốn đầu tư vào hệ thống cảng biển và hơn 50% nguồn vốn đầu tư nước ngoài. Tỷ trọng này gia tăng mỗi năm (2001-2010) bình quân là 21,2%. Các năm gần đây, nguồn vốn này tiếp tục gia tăng, vì các dự án đi vào giai đoạn kết thúc, các công trình cảng biển cơ bản được hoàn thành và đi vào hoạt động như hệ thống thông tin cứu hộ ven biển, cầu Bãi Cháy, cảng Hải Phòng, cảng Tiên Sa- Đà Nẵng, cảng Cái Lân - Quảng Ninh,... với số vốn ODA trên dưới 100 triệu USD, có dự án lên tới hơn 300 triệu USD (dự án xây dựng cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải, từ nguồn vốn ODA của Nhật Bản được khởi công từ năm 2007 và hoàn thành vào năm 2011, với tổng vốn đầu tư lên tới 341,41 triệu USD).

Tuy nhiên, theo đánh giá của một số chuyên gia kinh tế, khối lượng thực hiện thấp cũng như tốc độ giải ngân vốn ODA vào hệ thống cảng biển chậm. Đây là thực trạng của hầu hết các dự án đầu tư trong lĩnh vực giao thông vận tải nói chung và lĩnh vực cảng biển nói riêng.

Cùng với việc thu hút nguồn vốn ODA, là nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) cũng được huy động mạnh vào phát triển hệ thống cảng biển.

Vào các năm tiếp theo, đầu tư cảng biển tiếp tục diễn ra sôi động với các dự án liên doanh xây dựng mới và nâng cấp mở rộng với tổng vốn đầu tư lên đến 432 triệu USD. Dòng vốn FDI chỉ tập trung vào khu kinh tế trọng điểm phía Nam. Thành phố Hồ Chí Minh là đơn vị thu hút FDI vào phát triển cảng biển lớn nhất cả nước với 18 dự án (trong tổng số 38 dự án của cả nước giai đoạn 2001-2010). Ngoài ra, còn có một số dự án ở các tỉnh Bà Rịa-Vũng Tàu, Kiên Giang, Bình Dương...

Tuy nhiên, tình trạng đầu tư dàn trải, thiếu trọng tâm, trọng điểm, do vậy, chưa tập trung đầu tư đủ mạnh cho những đầu mối cảng biển quan trọng mang tính liên vùng và quốc gia, những cảng có lượng hàng hóa qua cảng tăng cao như cảng Hải Phòng và cảng Thành phố Hồ Chí Minh.

2.1.4 Thực trạng vấn đề quản lý cảng biển.

Quản lý cảng biển được chia làm 2 lĩnh vực: Quản lý khai thác cảng biển và quản lý nhà nước cảng biển. Trong thời gian qua, quản lý cảng biển còn tồn tại nhiều bất cập. Đó là:

+ Thủ tục cho tàu thuyền ra vào cảng còn thiếu linh hoạt, cứng nhắc làm kéo dài thời gian, chi phí neo đậu tàu, thuyền, ảnh hưởng đến chi phí doanh nghiệp.

+ Vẫn còn tồn tại vấn đề chồng chéo thủ tục hành chính. Ví dụ: Luật đường sông và luật đường biển nhiều khoản chồng chéo nhau...

+ Quản lý nhà nước đối với cảng biển chưa hiệu quả. Thiếu một cơ quan chủ quản tổ chức khai thác cảng biển (chính quyền cảng) đóng vai trò điều phối các hoạt động cảng biển.

+ Cơ chế giá ở các cảng biển chưa thống nhất, còn tồn tại “phá giá” cảng biển, cạnh tranh không lành mạnh giữa các cảng biển trong cùng một khu vực.

2.2 Quan điểm, chủ trương của Đảng và Nhà nước ta đối với phát triển kinh tế đất nước.

2.2.1 Quan điểm, đường lối của Đảng ta đối với phát triển kinh tế.

Quan điểm, đường lối của Đảng là hệ thống những tư tưởng chính trị chủ đạo trong việc hoạch định phương hướng chiến lược của đất nước. Đảng Cộng sản Việt

Nam với tư cách là “đại biểu trung thành lợi ích của giai cấp công nhân, nhân dân lao động và của dân tộc”. Thời kỳ trước đổi mới, Đảng đã lãnh đạo nhân dân ta giành thắng lợi quan trọng trong 2 cuộc kháng chiến chống thực dân Pháp và đế quốc Mỹ; mang lại những ngày tháng độc lập tự do cho dân tộc. Khi bước vào thời kỳ đổi mới, Đảng tiếp tục lãnh đạo nhân dân xây dựng con đường đi lên CNXH. Đảng ta nhận định, đây là con đường gay go, khó khăn không kém so với giai đoạn chiến tranh. Để thực hiện thành công con đường CNXH, Đảng xác định phát triển kinh tế là nhiệm vụ then chốt, quyết định tới uy tín của Đảng, niềm tin về CNXH. Trước đổi mới, Việt Nam xây dựng mô hình kinh tế kế hoạch hóa tập trung quan liêu bao cấp; với nhiều bất cập trong sản xuất, phân phối, trao đổi và tiêu dùng. Với tinh thần “nhìn thẳng vào sự thật” Đảng ta đã quyết tâm xây dựng thời kỳ đổi mới. Nhìn một cách khái quát, “đổi mới bắt đầu từ kinh tế, trước hết là đổi mới tư duy kinh tế, đồng thời từng bước đổi mới hệ thống chính trị” có nghĩa rằng, đổi mới kinh tế sẽ quyết định đổi mới hệ thống chính trị, cơ sở hạ tầng có trước mới quyết định tới kiến trúc thượng tầng. Từ Đại hội IX (2001) đến Đại hội XI (2011) Đảng ta nhận định mô hình kinh tế hiện nay chúng ta đang xây dựng là mô hình KTTT định hướng XHCN. Đây là mô hình phù hợp với thời kỳ quá độ lên CNXH ở nước ta. Đại hội IX (2001) khẳng định đó là *“nền kinh tế hàng hóa nhiều thành phần vận động theo cơ chế thị trường có sự quản lý của Nhà nước dưới sự lãnh đạo của Đảng Cộng sản. Đây là một hình thái kinh tế thị trường vừa tuân theo quy luật của kinh tế thị trường, vừa dựa trên cơ sở và được dẫn dắt, chi phối bởi các nguyên tắc và bản chất của chủ nghĩa xã hội”*.

- Theo Nghị quyết của **Đại hội XI (2011)**, “quan điểm phát triển kinh tế” của Đảng Cộng sản Việt Nam được nêu ra:

+ *“Phát triển nhanh gắn liền với phát triển bền vững, phát triển bền vững là yêu cầu xuyên suốt trong Chiến lược”*.

+ *“Đổi mới đồng bộ, phù hợp về kinh tế và chính trị vì mục tiêu xây dựng nước Việt Nam xã hội chủ nghĩa dân giàu, nước mạnh, dân chủ, công bằng, văn Minh”*

- + *“Mở rộng dân chủ, phát huy tối đa nhân tố con người; coi con người là chủ thể, nguồn lực chủ yếu và là mục tiêu của sự phát triển”*
- + *“Phát triển mạnh mẽ lực lượng sản xuất với trình độ khoa học, công nghệ ngày càng cao; đồng thời hoàn thiện quan hệ sản xuất trong nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa”*
- + *“Xây dựng nền kinh tế độc lập, tự chủ ngày càng cao trong điều kiện hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng”*
- + *“Phát huy nội lực và sức mạnh dân tộc là yếu tố quyết định, đồng thời tranh thủ ngoại lực và sức mạnh thời đại là yếu tố quan trọng để phát triển nhanh, bền vững và xây dựng nền kinh tế độc lập, tự chủ.”*

Như vậy, quan điểm của Đảng trong quá trình xây dựng KTTT định hướng XHCN là quan điểm phát triển toàn diện. Có thể hiểu, quan điểm của Đảng định hướng không phải là phát triển kinh tế bằng mọi giá, phát triển kinh tế phải tinh đến các hài hòa các vấn đề xã hội như: môi trường, phúc lợi xã hội, dân chủ, bình đẳng, việc làm...Xây dựng “nền kinh tế hàng hóa nhiều thành phần” dựa trên nền tảng nhiều chế độ sở hữu khác nhau. Điều này, sẽ tạo điều kiện cho đất nước tranh thủ được các nguồn lực quan trọng để thúc đẩy tăng trưởng kinh tế. Mặt khác, quá trình “chuyển dịch cơ cấu kinh tế, chuyển đổi mô hình tăng trưởng” cũng là nội dung cấp thiết trong quá trình xây dựng kinh tế hiện nay. Mặt trái của thời kỳ bao cấp vẫn tồn tại, khắc phục mặt trái đó là cả một quá trình cải tạo “chất” của nền kinh tế. Muốn vậy, quá trình hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng XHCN cần được quan tâm hơn nữa. Cùng với đó tăng trưởng kinh tế phải kết hợp hài hòa với phát triển theo chiều sâu, nghĩa là gia tăng hàm lượng tri thức trong sản xuất, tăng năng suất lao động, “thực hiện tiến bộ và công bằng xã hội” đảm bảo mục tiêu xuyên suốt thời kỳ quá độ “dân giàu, nước mạnh, dân chủ, công bằng văn minh.”

2.2.2 Chính sách, pháp luật của Nhà nước ta đối với phát triển kinh tế.

Với cơ chế *“Đảng lãnh đạo, Nhà nước quản lý, nhân dân làm chủ”*, quan điểm, đường lối của Đảng được cụ thể hóa bằng chính sách, pháp luật của Nhà

nước. Trên phương diện kinh tế, Đảng ta đề ra đường lối, chủ trương, quan điểm xây dựng đất nước thời kỳ đổi mới, đó là xây dựng nền KTTT định hướng XHCN. Đường lối đó được cụ thể hóa bằng “thể chế kinh tế kinh tế thị trường định hướng XHCN”.

Thể chế kinh tế thị trường định hướng XHCN được hiểu một cách đơn giản đó là công cụ để nhà nước quản lý nền kinh tế vận hành theo đúng mục tiêu, định hướng của mình. Công cụ đó sẽ hướng dẫn cho các chủ thể kinh tế vận động an toàn trong hành lang pháp lý, còn đối với nền kinh tế “*vận động theo đuổi mục tiêu kinh tế - xã hội tối đa, chứ không đơn thuần là mục tiêu lợi nhuận tối đa*”. Nhà nước ta là nhà nước pháp quyền xã hội chủ nghĩa, sử dụng thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa để thực hiện nhiệm vụ quản lý, điều tiết nền kinh tế. Chính vì vậy, hoàn thiện thể chế kinh tế thị trường định hướng XHCN nói chung và chính sách, pháp luật về kinh tế thị trường nói riêng là vấn đề quan trọng. Việc hình thành khung luật pháp cho nền kinh tế thị trường bao gồm:

- *Khung pháp lý cho việc thực hiện quyền tự do kinh doanh, phát triển nền kinh tế nhiều thành phần.* Sự khác biệt giữa nền kinh tế kế hoạch hóa tập trung và nền kinh tế thị trường là vấn đề sở hữu. Sự ra đời các luật liên quan đến các hình thức pháp lý doanh nghiệp với những loại hình sở hữu khác nhau là cơ sở quan trọng cho việc hình thành nền kinh tế nhiều thành phần. Các văn bản quy phạm pháp luật liên quan chặt chẽ đến các hoạt động của doanh nghiệp về sở hữu, hợp đồng; huy động và sử dụng nguồn lực (đất đai, vốn, tín dụng, tài nguyên, lao động); cạnh tranh; thuế, hải quan, xuất nhập khẩu, giải quyết tranh chấp trong kinh doanh và phá sản doanh nghiệp... đã được ban hành nhằm hoàn thiện môi trường kinh doanh và phát triển kinh tế nhiều thành phần.

- *Khung pháp lý về thị trường hàng hóa, dịch vụ.*

Trên thị trường hàng hóa, dịch vụ, quan hệ cung cầu, giá cả hàng tiêu dùng, dịch vụ được xác lập tuân theo nguyên tắc thị trường. Tự do hóa lưu thông hàng

hóa, xóa bỏ những quy định ngăn song cấm chợ, làm cho thị trường hàng hóa trong cả nước ngày càng phát triển. Nhà nước bước đầu đã có một số biện pháp quản lý các thị trường nhằm lành mạnh hóa thị trường và bảo vệ người tiêu dùng. Điều đó được thể hiện qua các Nghị định về công tác quản lý thị trường... Trong thời gian ngắn thị trường hàng hóa, dịch vụ được phát triển nhanh chóng và mở rộng cả trong và ngoài nước. Phần lớn giá cả hàng hóa, dịch vụ đã được tự do hóa, trừ một số loại hàng hóa và dịch vụ công ích thiết yếu như điện, nước, xăng dầu, hàng không....

- Khung pháp lý cho việc hình thành và vận hành thị trường các yếu tố sản xuất.

Thị trường các yếu tố sản xuất như thị trường vốn, lao động, khoa học công nghệ... trong quá trình chuyển đổi mô hình kinh tế, để cơ chế thị trường hoạt động thông suốt, thời gian qua nước ta đã bước đầu hình thành các loại thị trường. Tuy nhiên, các loại thị trường này còn sơ khai, sự hình thành còn mang nhiều yếu tố tự phát, tốc độ phát triển còn chậm nên tác động và ảnh hưởng của nó đến nền kinh tế còn nhiều hạn chế. Việc hình thành và phát triển đồng bộ các loại thị trường vẫn là yêu cầu cấp thiết đối với đổi mới quản lý kinh tế ở nước ta hiện nay.

2.3 Khái quát đường lối, chủ trương của Đảng và Nhà nước ta về phát triển cảng biển giai đoạn 2006 -2014.

Phát triển cảng biển là nội dung quan trọng của kinh tế biển. Kinh tế biển bao gồm các hoạt động kinh tế diễn ra trên biển, chủ yếu gồm: 1. Kinh tế hàng hải (vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ liên quan); 2. Hải sản (đánh bắt, nuôi trồng, khai thác cảng cá); 3. Khai thác dầu khí trên biển; 4. Du lịch biển; 5. Nghề muối biển; 6. Dịch vụ tìm kiếm, cứu hộ, cứu nạn trên biển; 7. Kinh tế hải đảo. Như vậy, Đảng không trực tiếp đề ra đường lối phát triển cảng biển, mà được thông qua "chiến lược kinh tế biển". Chiến lược này được đề ra từ rất sớm, và có sự chuyển biến trong nhận thức và chủ trương của Đảng, Nhà nước ta:

Sau quá trình thực hiện Nghị quyết số 03/NQ-TW ngày 6/5/1993 của Bộ Chính trị bàn về một số nhiệm vụ phát triển kinh tế biển trong những năm trước mắt và Nghị quyết Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ VIII (6/1996) của Đảng, với chủ trương phát triển mạnh mẽ kinh tế biển gắn với bảo đảm an ninh, quốc phòng, trong đó đã quan tâm và tạo điều kiện để phát triển KTHH. Trên cơ sở đó, **Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ IX (4/2001)**, Đảng đã thông qua Chiến lược phát triển kinh tế - xã hội (2001 - 2010), trong đó nêu rõ chủ trương phát triển kinh tế khu vực biển và hải đảo là:

“Xây dựng chiến lược phát triển kinh tế biển và hải đảo, phát huy thế mạnh đặc thù của hơn 1 triệu km² thềm lục địa. Tăng cường điều tra cơ bản làm cơ sở cho các quy hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế biển. Đẩy mạnh nuôi trồng, khai thác, chế biến hải sản; thăm dò, khai thác và chế biến dầu khí, phát triển đóng tàu thuyền và vận tải biển; mở mang du lịch; bảo vệ môi trường; tiến mạnh ra biển và làm chủ vùng biển”

Tại Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ IX (2001) của Đảng, lần đầu tiên “Chiến lược phát triển kinh tế biển của Việt Nam được thể hiện một cách tương đối đầy đủ và toàn diện trong văn kiện của Đại hội Đảng, chiến lược đã khẳng định vai trò và nhiệm vụ phát triển kinh tế biển là một bộ phận cấu thành hữu cơ trong nền kinh tế của đất nước.”

Đại hội còn chỉ rõ: “Hoàn thiện hệ thống cảng biển quốc gia và mạng lưới các cảng địa phương theo quy hoạch. Phát triển vận tải thủy, tăng năng lực vận tải biển gắn với phát triển công nghiệp đóng và sửa chữa tàu”, “Phát triển và nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải hàng hoá, hành khách ngày càng hiện đại, an toàn, có sức cạnh tranh, vươn nhanh ra thị trường khu vực và thế giới. Giành thị phần lớn cho doanh nghiệp trong nước trong vận chuyển hàng hoá Việt Nam theo đường biển và đường hàng không quốc tế”. Quá trình thực hiện chủ trương của Đảng, KTHH đã đạt được nhiều kết quả rất đáng khích lệ.

Tuy nhiên, để đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của thực tiễn, **Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ X (4/2006)** của Đảng, trên cơ sở đưa ra định hướng đẩy mạnh CNH, HĐH gắn với phát triển kinh tế tri thức, Đại hội tiếp tục đưa ra định hướng phát triển kinh tế biển: "Xây dựng và thực hiện chiến lược phát triển kinh tế biển toàn diện, có trọng tâm, sớm đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về kinh tế biển trong khu vực, gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh và hợp tác quốc tế. Phát triển hệ thống cảng biển, vận tải biển, khai thác và chế biến dầu khí, hải sản, dịch vụ biển; đẩy mạnh ngành công nghiệp đóng tàu biển và công nghiệp khai thác, chế biến hải sản"...Đại hội tiếp tục khẳng định: "Phát triển mạnh kinh tế biển vừa toàn diện, vừa có trọng tâm, trọng điểm với những ngành có lợi thế so sánh để đưa Việt Nam trở thành quốc gia mạnh về kinh tế biển gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh và hợp tác quốc tế. Hoàn chỉnh quy hoạch và phát triển có hiệu quả hệ thống cảng biển và vận tải biển, khai thác và chế biến dầu khí, hải sản, dịch vụ biển và phát triển du lịch biển, đảo. Đẩy mạnh phát triển ngành công nghiệp đóng tàu và phát triển các ngành công nghiệp, dịch vụ bổ trợ. Hình thành một số hành lang kinh tế ven biển. Nhanh chóng phát triển KT-XH ở các hải đảo gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh".

Cụ thể hóa đường lối của Đảng về phát triển kinh tế biển, trong lĩnh vực cảng biển, chính phủ đã đưa **Nghị định 71/2006** ngày 25/7/2006 về "Quản lý cảng biển và luồng hàng hải" - Nghị định thay thế cho **Nghị định 160/2003** của Chính phủ. Nghị định này "quy định về đầu tư xây dựng, quản lý, khai thác cảng biển, luồng hàng hải và quản lý hoạt động hàng hải tại cảng biển Việt Nam. Các quy định về an toàn hàng hải, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của Nghị định này cũng áp dụng đối với cảng quân sự, cảng cá và cảng, bến thủy nội địa nằm trong vùng nước cảng biển". Nghị định ra đời trên nền tảng luật Hàng hải đã được công bố sửa đổi năm 2005.

Trên cơ sở đưa ra chủ trương phát triển KT-XH hài hòa giữa các vùng, đô thị và nông thôn, tại **Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI (1/2011)**, Đảng tiếp tục

đưa ra chủ trương “phát triển kinh tế ven biển, biển và hải đảo theo định hướng Chiến lược biển Việt Nam” đến năm 2020 như sau:

"Xây dựng hợp lý hệ thống cảng biển, các khu công nghiệp, khu kinh tế, đô thị ven biển gắn với phát triển công nghiệp đóng và sửa chữa tàu, khai thác, chế biến dầu khí, vận tải biển, du lịch biển. Phát triển mạnh kinh tế đảo, khai thác hải sản xa bờ gắn với tìm kiếm cứu hộ, cứu nạn và giữ vững chủ quyền vùng biển quốc gia."

Trong “Chiến lược phát triển kinh tế-xã hội 2011-2020”, Đảng ta đã xác định rõ phải phát triển nhanh kết cấu hạ tầng, nhất là hạ tầng giao thông. Trong đó, coi việc hình thành hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ, với một số công trình lớn như “xây dựng một số cảng biển và cảng hàng không hiện đại” là “một đột phá chiến lược, là yếu tố quan trọng thúc đẩy phát triển kinh tế-xã hội và cơ cấu lại nền kinh tế”. Trong định hướng “phát triển hài hòa, bền vững vùng kinh tế biển, ven biển và hải đảo” tương xứng với vị thế, tiềm năng biển của nước ta, Đảng ta khẳng định: “Phát triển cảng biển, dịch vụ cảng và vận tải biển, sông – biển” là nhiệm vụ quan trọng trong định hướng Chiến lược biển đến năm 2020 và “xây dựng hợp lý hệ thống cảng biển,... gắn với công nghiệp đóng và sửa chữa tàu, khai thác chế biến dầu khí, vận tải biển, du lịch biển”

Triển khai chủ trương của Đại hội XI, Hội nghị Ban Chấp hành Trung ương Đảng lần thứ 4 đã ban hành *Nghị quyết số 13-NQ/TW* về "Xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng đồng bộ nhằm đưa nước ta cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020". Trong các giải pháp để thực hiện Nghị quyết, Đảng ta nhấn mạnh các nhóm giải pháp: Nâng cao chất lượng xây dựng và thực hiện quy hoạch phát triển kết cấu hạ tầng; thu hút mạnh và sử dụng có hiệu quả các nguồn vốn đầu tư phát triển hệ thống kết cấu hạ tầng; thu hút mạnh và sử dụng có hiệu quả nguồn vốn ODA và vốn đầu tư nước ngoài; đẩy mạnh vận động các đối tác, các

nhà tài trợ tiếp tục cung cấp ODA để phát triển kết cấu hạ tầng, nhất là các công trình lớn như cảng biển sân bay.

Để cụ thể hóa đường lối của Đảng về “Chiến lược phát triển kinh tế-xã hội 2011-2020” Chính phủ đã ban hành *Nghị định 21/2012/NĐ – CP* ngày 21/3/2012 về "quản lý cảng biển và luồng hàng hải thay thế *Nghị định 71/2006/NĐ-CP*. Đồng thời bằng thông tư số 10/2013/TT-BGTVT đã hướng dẫn thi hành Nghị định 21/2012/NĐ-CP.

2.4 Mục tiêu, quan điểm, định hướng của Đảng và Nhà nước ta đối với phát triển cảng biển

2.4.1. Mục tiêu phát triển cảng biển của Đảng và Nhà nước ta.

Theo quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24 tháng 6 năm 2014 của Thủ tướng chính phủ "*PHÊ DUYỆT ĐIỀU CHỈNH QUY HOẠCH PHÁT TRIỂN HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM ĐẾN NĂM 2020, ĐỊNH HƯỚNG ĐẾN NĂM 2030*" Phát triển cảng biển phải đảm bảo **mục tiêu cơ bản** sau:

"Phát triển hệ thống cảng biển theo một quy hoạch tổng thể và thống nhất trên quy mô cả nước nhằm đáp ứng yêu cầu công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước; tạo cơ sở vật chất kỹ thuật để nhanh chóng đưa nước ta hội nhập và đủ sức cạnh tranh trong hoạt động cảng biển với các nước trong khu vực và trên thế giới, khẳng định vị trí và ưu thế về kinh tế biển, đồng thời góp phần bảo đảm quốc phòng, an ninh của đất nước. Hình thành những đầu mối giao lưu kinh tế quan trọng với quốc tế làm động lực phát triển các khu kinh tế, đô thị - công nghiệp ven biển."

Mục tiêu cụ thể:

- Bảo đảm thông qua toàn bộ lượng hàng xuất nhập khẩu và giao lưu giữa các vùng, miền trong nước bằng đường biển đáp ứng yêu cầu phát triển kinh tế - xã

hội của đất nước với năng lực theo quy hoạch của hệ thống cảng biển tại các thời điểm quy hoạch như sau:

+ Khoảng từ 400 đến 410 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 275 đến 280 triệu tấn/năm) vào năm 2015;

+ Khoảng từ 640 đến 680 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 375 đến 400 triệu tấn/năm) vào năm 2020;

+ Khoảng từ 1.040 đến 1.160 triệu tấn/năm (trong đó hàng tổng hợp, container từ 630 đến 715 triệu tấn/năm) vào năm 2030.

- Tập trung xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế tại Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu và vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (khi có điều kiện) tiếp nhận được tàu trọng tải đến 100.000 tấn (tàu container 8.000 TEU) hoặc lớn hơn, đủ năng lực để có thể kết hợp vai trò trung chuyển container quốc tế; các cảng chuyên dùng quy mô lớn cho các liên hợp luyện kim, lọc hóa dầu, trung tâm nhiệt điện sử dụng than.

- Cải tạo, nâng cấp các cảng đầu mối hiện có; xây dựng có trọng điểm một số cảng địa phương theo chức năng, quy mô phù hợp với yêu cầu phát triển kinh tế - xã hội và khả năng huy động vốn.

- Phát triển cảng tại các huyện đảo với quy mô phù hợp để tiếp nhận hàng hóa, hành khách phục vụ phát triển kinh tế - xã hội gắn với bảo đảm quốc phòng, an ninh.

- Khắc phục tình trạng lạc hậu về trình độ kỹ thuật - công nghệ, yếu kém về chất lượng phục vụ, tăng khả năng cạnh tranh trong hội nhập quốc tế về cảng biển.

- Nghiên cứu kết hợp chính trị với nạo vét để cải tạo, nâng cấp luồng tàu vào cảng, đảm bảo cho tàu lớn vào, rời cảng thuận lợi, an toàn, đồng bộ với quy mô cầu bến và phù hợp với chức năng, vai trò của cảng.

2.4.2 Quan điểm chỉ đạo của Đảng và Nhà nước về phát triển cảng biển.

Cụ thể hóa đường lối của Đảng về phát triển kinh tế biển, trên lĩnh vực phát triển cảng biển, Chính phủ đã chỉ rõ **quan điểm** phát triển cảng biển:

- Tận dụng tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên để phát triển toàn diện hệ thống cảng biển, đột phá đi thẳng vào hiện đại, nhanh chóng hội nhập với các nước tiên tiến trong khu vực về lĩnh vực cảng biển nhằm góp phần thực hiện mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, từng bước đưa kinh tế hàng hải trở thành mũi nhọn hàng đầu trong 5 lĩnh vực kinh tế biển, đồng thời góp phần củng cố an ninh, quốc phòng của đất nước.

- Phát triển hợp lý giữa các cảng tổng hợp quốc gia, cảng chuyên dùng, cảng địa phương, đảm bảo tính thống nhất trong toàn hệ thống. Chú trọng phát triển các cảng nước sâu ở cả ba miền Bắc, Trung, Nam tạo những cửa mở lớn vươn ra biển xa có sức hấp dẫn ảnh hưởng tới địa bàn các nước lân cận trong khu vực; từng bước củng cố, nâng cấp mở rộng các cảng khác; coi trọng công tác duy tu bảo trì để đảm bảo khai thác đồng bộ, hiệu quả.

- Phát triển đồng bộ giữa cảng biển với mạng cơ sở hạ tầng sau cảng, giữa kết cấu hạ tầng cảng biển với hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển. Đặc biệt chú trọng đảm bảo sự kết nối liên hoàn giữa cảng biển với mạng giao thông quốc gia và đầu mối logistic ở khu vực;

- Phát triển hướng mạnh ra biển để tiếp cận nhanh chóng với biển xa, giảm thiểu khó khăn trở ngại về luồng tàu vào cảng; kết hợp tạo động lực phát triển các khu kinh tế, công nghiệp – đô thị ven biển.

- Huy động mọi nguồn lực trong và ngoài nước để phát triển cảng biển. Đẩy mạnh xã hội hóa việc đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển, không chỉ đối với cầu bến cảng mà còn cả hạ tầng công cộng kết nối với cảng biển (luồng tàu, đê ngăn sóng, chắn cát, hệ thống đường giao thông, hệ thống điện nước nối cảng ...)

- Kết hợp chặt chẽ giữa phát triển cảng biển với quản lý bảo vệ môi trường, đảm bảo sự phát triển bền vững; gắn liền với yêu cầu bảo đảm an ninh, quốc phòng.

2.4.3 Chính sách của Nhà nước đối với phát triển cảng biển

2.4.3.1 Chính sách quy hoạch phát triển cảng biển

Đề cụ thể hóa đường lối, quan điểm của Đảng về phát triển kinh tế biển, Nhà nước đã đưa ra nhiều chính sách, thể chế. Trước tiên, “*Luật biển Việt Nam*” được thiết lập phù hợp với “*Công ước quốc tế về Luật biển*” năm 1982. Trong đó, 6 ngành kinh tế biển được Việt Nam đưa ra ưu tiên phát triển đó là:

- *“Tìm kiếm, thăm dò, khai thác, chế biến dầu, khí và các loại tài nguyên, khoáng sản biển.*
- *Vận tải biển, cảng biển, đóng mới và sửa chữa tàu thuyền, phương tiện đi biển và các dịch vụ hàng hải khác.*
- *Du lịch biển và kinh tế đảo.*
- *Khai thác, nuôi trồng, chế biến hải sản.*
- *Phát triển, nghiên cứu, ứng dụng và chuyển giao khoa học – công nghệ về khai thác và phát triển kinh tế biển*
- *Xây dựng và phát triển nguồn nhân lực biển”*

Năm 1983, Tổng Cục Đường biển đã công bố dự án Bộ luật Hàng Hải Việt Nam. Dự án này dựa trên những nguyên tắc cơ bản về “*Công ước quốc tế về Luật biển*” năm 1982. Dự án được triển khai nghiên cứu trong suốt giai đoạn cuối thời kỳ bao cấp, đến đầu thập niên 90 của của thế kỷ XX. Quốc hội khóa VII đã thông qua Bộ luật Hàng hải đầu tiên ngày 30/6/1990 và bắt đầu hiệu lực từ ngày 01/01/1991. Đối với lĩnh vực cảng biển, Bộ luật này đưa ra khái niệm vùng đất cảng, vùng nước cảng; giao nhiệm vụ “*Hội đồng bộ trưởng quy định mở cảng biển*”; quy định về cơ quan quản lý nhà nước cảng biển là Cảng vụ. Trong giai đoạn đó, Bộ đã chỉ đạo Cục Hàng hải Việt Nam xây dựng hệ thống 12 cảng vụ

trong cả nước làm đại diện cho Cục thực hiện pháp luật của Nhà nước trong hệ thống cảng biển Việt Nam.

Theo quyết định số 2190/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 24 tháng 12 năm 2009 về " *Về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*" thì quy hoạch hệ thống cảng biển theo vùng lãnh thổ được chia thành 6 nhóm gồm:

" Nhóm 1: Nhóm cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình;

Nhóm 2: Nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh;

Nhóm 3: Nhóm cảng biển Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi;

Nhóm 4: Nhóm cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận;

Nhóm 5: Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (bao gồm cả Côn Đảo và trên sông Soài Rạp thuộc Long An, Tiền Giang);

Nhóm 6: Nhóm cảng biển đồng bằng sông Cửu Long (bao gồm cả Phú Quốc và các đảo Tây Nam)."

Nếu quy hoạch theo Theo quy mô, chức năng nhiệm vụ: hệ thống cảng biển Việt Nam có các loại cảng:

"- Cảng tổng hợp quốc gia: là các cảng chính trong hệ thống cảng biển Việt Nam, bao gồm:

+ Cảng trung chuyển quốc tế: Vân Phong – Khánh Hòa;

+ Cảng cửa ngõ quốc tế: Hải Phòng, Bà Rịa – Vũng Tàu;

+ Cảng đầu mối khu vực: Hòn Gai – Quảng Ninh, Nghi Sơn – Thanh Hóa, Nghệ An, Sơn Dương, Vũng Áng – Hà Tĩnh, Dung Quất – Quảng Ngãi, Quy Nhơn – Bình Định, Nha Trang, Ba Ngòi – Khánh Hòa, thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Cần Thơ.

- Các cảng địa phương: có phạm vi hấp dẫn và chức năng phục vụ chủ yếu trong phạm vi địa phương (tỉnh, thành phố).

- Cảng chuyên dùng: phục vụ trực tiếp cho các cơ sở công nghiệp tập trung, hàng qua cảng có tính đặc thù chuyên biệt (dầu thô, sản phẩm dầu, than quặng, xi măng, clinke, hành khách, ...) và là một hạng mục tổng thể cơ sở công nghiệp mà nó phục vụ. Riêng cảng chuyên dùng tiếp chuyển than nhập ngoại cho nhiệt điện, sẽ bố trí đầu mối tiếp nhận chung cho từng cụm nhà máy theo vùng lãnh thổ."

Trong thời gian tới, Chính phủ cần tập trung triển khai nội dung: Nâng cao chất lượng quy hoạch và tăng cường công tác quản lý quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển. Trước mắt, ngành Hàng hải cần bổ sung và hoàn thiện các quy hoạch phát triển ngành, trình Chính phủ phê duyệt (quy hoạch chi tiết các nhóm cảng biển, quy hoạch phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam, quy hoạch phát triển ngành đóng tàu, các dịch vụ hàng hải...) làm cơ sở pháp lý để quản lý, hướng dẫn và cho phép các nhà đầu tư nước ngoài thực hiện các dự án theo đúng quy hoạch.

Trên cơ sở quy hoạch đã được duyệt, các dự án tiền khả thi và khả thi, cần đặc biệt xem xét và quan tâm tới phương án kinh tế và phương án hoàn vốn của dự án. Thực hiện đúng tiến độ xây dựng công trình, đưa công trình vào hoạt động đúng thời hạn để nhanh chóng thu hồi vốn đầu tư.

2.4.3.2 Quản lý Nhà nước đối với cảng biển

Quản lý Nhà nước cảng biển là việc ban hành các văn bản quy phạm pháp luật quản lý cảng biển và hoạt động tại cảng biển; ban hành chiến lược và chính sách phát triển cảng biển; lập và công bố quy hoạch phát triển cảng biển, giám sát thực hiện quy hoạch cảng biển, quản lý việc đầu tư xây dựng phát triển cảng biển.

Việc xây dựng hệ thống kết cấu hạ tầng cảng biển, hệ thống quản lý cảng thích hợp là rất quan trọng.

Nghị định số 21/2012/NĐ-CP ngày 21 tháng 3 năm 2012 đã chỉ rõ: Chính nội dung quản lý nhà nước về cảng biển và luồng hàng hải (điều 6); trách nhiệm quản lý nhà nước về cảng biển và luồng hàng hải (điều 7).

Thực tiễn hoạt động đầu tư, khai thác cảng biển Việt Nam đang đứng trước một câu hỏi lớn - đó là xác định phương thức và mô hình quản lý về cảng biển thế nào cho phù hợp để đạt hiệu quả tương xứng với tiềm năng và góp phần thực hiện thành công Chiến lược biển của Đảng và Chính phủ đề ra. Bởi vậy, trong **Bộ luật hàng hải sửa đổi năm 2015**, đã giải thích rõ và đưa vào một số điều luật mới về quản lý nhà nước cảng biển cũng như thành lập Ban Quản lý khai thác cảng biển.

2.4.4 Các chỉ tiêu định hướng cơ bản của Nhà nước đối với phát triển cảng biển

Các chỉ tiêu trong Quy hoạch cảng biển như sau:

“Năm 2020: 640 ÷ 680 triệu tấn/năm (hàng tổng hợp, container 375 ÷ 400 triệu tấn /năm), so với 870,8 ÷ 1.082 (hàng tổng hợp, container 396,1 ÷ 438,5 triệu tấn/năm).”

“Năm 2025: Các chỉ tiêu được giữ nguyên: 830 ÷ 905 triệu tấn/năm (hàng tổng hợp, container 495 ÷ 540 triệu tấn/năm).”

“Năm 2030: 1.040 ÷ 1.160 triệu tấn/năm (hàng tổng hợp, container 630 ÷ 715 triệu tấn/năm), so với 1.580 ÷ 2.100 (hàng tổng hợp, container 813,7 ÷ 1.083 triệu tấn/năm).”

CHƯƠNG 3

NHẬN XÉT, BÀI HỌC KINH NGHIỆM

3.1. NHẬN XÉT QUÁ TRÌNH ĐẢNG LÃNH ĐẠO, NHÀ NƯỚC TA TRONG QUẢN LÝ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN (GIAI ĐOẠN 2006 -2015)

3.1.1. Ưu điểm

- Về hoạch định chủ trương của Đảng:

Từ thực tế về kinh tế biển Việt Nam trong những năm qua, Đảng đã đánh giá đúng tình hình, chủ động hoạch định chủ trương, phương hướng phát triển kinh tế biển nói chung, kinh tế cảng biển nói riêng. Đường lối thể hiện sự sáng tạo, tư duy nhạy bén, phù hợp với tình hình bối cảnh hội nhập quốc tế.

Với vị trí thuận lợi, kinh tế biển Việt Nam đã mang lại nhiều giá trị cho đất nước. Do đó, từ rất sớm, nhất là trong quá trình phát triển và hội nhập quốc tế, Đảng và Nhà nước Việt Nam đã nhận thức sâu sắc và thể hiện rõ quan điểm phát triển kinh tế độc lập, tự chủ trong quá trình hình thành đường lối, chủ trương phát triển kinh tế biển, và bảo vệ chủ quyền biển, đảo luôn được quan tâm, chỉ đạo thực hiện phù hợp với hoàn cảnh Việt Nam. Nhận thức của Đảng và Nhà nước Việt Nam ngày càng đầy đủ, sâu sắc hơn về phát triển kinh tế biển nói chung và biển nói riêng.

- Về lãnh đạo của Nhà nước:

Nhà nước đã thể chế hóa chủ trương, quan điểm của Đảng, các cơ quan chức năng từng bước hoàn thiện hành lang pháp lý tạo điều kiện cho ngành Hàng hải phát triển vững chắc. Mô hình quản lý Nhà nước đối với cảng biển dần dần được hoàn thiện.

Đảng lãnh đạo, Nhà nước quản lý là cơ chế vận hành của hệ thống chính trị. Muốn thực hiện thắng lợi sự nghiệp CNH, HĐH, rất cần sự đổi mới hoạt động, quản lý của cơ quan nhà nước. Việt Nam cũng đang dần dần từng bước xây dựng mô hình “*chính quyền cảng*”, đây là mô hình tiên tiến đối với quản lý nhà nước

cảng biển ở Việt Nam. Bên cạnh đó, Bộ luật Hàng hải Việt Nam năm 2015 ra đời đã đáp ứng được những đòi hỏi từ thực tiễn đối với sự phát triển cảng biển. Việc Quốc hội thông qua Bộ Luật HHVN không những khẳng định sự quan tâm của Đảng, Nhà nước đối với vai trò, vị trí của một ngành kinh tế kỹ thuật đặc thù, với những tiềm năng rất lớn mà còn được coi là bước ngoặt quan trọng trong nhận thức tư duy lý luận của Đảng và Nhà nước về chiến lược biển, kinh tế biển nói chung và kinh tế cảng biển nói riêng. Các đơn vị hành chính sự nghiệp liên quan đến cảng biển như Bộ GTVT, Cục HHVN, Cảng vụ, tổng công ty hàn hải... được sự quan tâm của Đảng và Nhà nước cũng đã có sự cải biến tích cực trong khâu cải cách hành chính.

- Về chỉ đạo thực tiễn của Đảng:

Sự trưởng thành trong tư duy lý luận đã giúp Đảng và Nhà nước có những nhận thức mới và sâu sắc về phát triển kinh tế biển nói chung và kinh tế cảng biển nói riêng trong quá trình hoạch định đường lối và đã được các cấp, các ngành triển khai thực hiện. Từ chỗ chưa quan tâm nhiều đến biển, đến vai trò và tầm quan trọng của biển đối với phát triển KT-XH, đến đời sống của những người dân sống ven biển và các vùng hải đảo, đến nay biển được coi là chiếc phao, cửa mở lớn giúp Việt Nam giao lưu, hội nhập với khu vực và thế giới. Đặc biệt, bên cạnh xây dựng và ban hành các chủ trương, chính sách mang tầm vĩ mô, Đảng và Nhà nước luôn chú trọng xây dựng các chính sách để phát triển KT-XH đối với các địa phương ven biển, các đảo, quần đảo. Trên cơ sở các nghị quyết của Đảng, quyết định của Chính phủ, các ngành, các cấp đã xây dựng chiến lược, quy hoạch, kế hoạch, chương trình hành động cho từng lĩnh vực, ở từng địa bàn và bước đầu triển khai đã mang lại những kết quả đáng ghi nhận. Công tác khảo sát, thăm dò, nghiên cứu khoa học biển ngày càng được quan tâm, làm cơ sở cho việc phát triển các ngành, các vùng kinh tế biển, cũng như việc hoạch định các chính sách quản lý tài nguyên môi trường biển của đất nước. Cơ cấu ngành, nghề biển từng

bước được điều chỉnh ngày càng hợp lý hơn, những ngành khai thác và sử dụng lợi thế của biển như: Vận tải biển, cảng biển, dịch vụ hàng hải, đóng tàu, du lịch, nuôi trồng thủy sản và đánh bắt hải sản xa bờ, đang được đẩy mạnh và đem lại giá trị kinh tế cao. Đảm bảo hiệu lực, hiệu quả trong nhiệm vụ quản lý nhà nước chuyên ngành về hàng hải đang là vấn đề cấp thiết. Đây là cơ sở để tiếp tục xác lập và hoàn thiện vị trí, chức năng, nhiệm vụ, quyền hạn và kiện toàn cơ cấu tổ chức quản lý nhà nước về hàng hải, kể cả vị trí, vai trò quản lý nhà nước về hàng hải trong quản lý về biển nói chung và trong quản lý nhà nước đối với kinh tế biển nói riêng.

- Kết quả về phát triển cảng biển

Ngày 12/10/1999, Thủ tướng Chính phủ ra Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg về việc phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010, định hướng đến năm 2020 nhằm tập trung vào 8 nhóm cảng biển chính, như vậy là quá nhiều. Trong khi đó, vẫn có một số bến chuyên dùng còn nhỏ bé và nằm đan xen với các bến tổng hợp container cho tàu trọng tải lớn trong cùng một khu chức năng, vừa gây lãng phí tài nguyên đường bờ làm cảng, vừa gây khó khăn phức tạp trong quản lý khai thác. Tuy nhiên, bước đột phá trong quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam được thể hiện thông qua Quyết định số 16/2008/QĐ-TTg về việc phê duyệt "*Quy hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*". Đây là sự điều chỉnh sáng suốt của Đảng trong việc thực hiện chiến lược kinh tế biển, từ 8 nhóm cảng biển trước đây nay theo quy hoạch chỉ còn 6 nhóm cảng chính. So sánh về hệ thống cảng biển Việt Nam cho thấy, năm 1996 cả nước có 90 cầu cảng, với 24.000m cầu bến và 10 khu chuyển tải; năm 2005, cả nước có 24 địa phương có cảng biển, bao gồm 126 bến cảng, 266 cầu cảng, tổng chiều dài cầu bến hơn 35.000m và 17 khu chuyển tải. Đến năm 2011, cả nước có 216 bến cảng, với 373 cầu cảng tổng chiều dài khoảng 43.600m, năng lực

thông qua hơn 430 triệu tấn/năm (trong đó có 213 cầu cảng cho hàng tổng hợp, container dài hơn 35.900m, tổng công suất khoảng 250 triệu tấn/năm); 39 luồng vào cảng quốc gia và 10 luồng vào cảng chuyên dụng (Báo cáo của Cục HHVN năm 2012). Như vậy, số lượng cảng biển liên tục tăng qua các năm, năm 2011 tăng gấp 1,7 lần so với năm 2005 và 3,1 lần so với năm 1990. Điều đó cho thấy, quá trình đổi mới tư duy của Đảng về xây dựng kết cấu hạ tầng đã tạo ra những sự thay đổi lớn cho phát triển KT-XH, trong đó có kết cấu hạ tầng cảng biển là nhiệm vụ trọng tâm và xuyên suốt của Đảng trong quá trình hội nhập khu vực và thế giới. Với việc đầu tư tốt về cơ sở hạ tầng đã giúp cho các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ tại cảng có điều kiện để khai thác và đổi mới quy trình, tổ chức trong hoạt động sản xuất, kinh doanh nhằm đạt hiệu quả cao nhất. Tuy nhiên, trong thời gian này, hệ thống cảng biển Việt Nam đã đảm nhiệm thông qua hầu hết lượng hàng ngoại thương và hỗ trợ một phần lượng trung chuyển xuất, nhập khẩu của Lào, góp phần đưa Việt Nam từng bước tiếp cận và hội nhập với khu vực và thế giới. Đến năm 2011, trong cả nước đã có nhiều cảng biển chủ động vay vốn đầu tư, mở rộng như cảng Hải Phòng, Đà Nẵng, Sài Gòn; các cảng đầu tư bằng vốn ngân sách đã triển khai cho doanh nghiệp thuê khai thác như cảng Cái Lân, Vũng Áng nhằm thu hồi vốn nhà nước, tránh được tình trạng chỉ giao vốn, không rõ thời hạn thu hồi như trước đây. Bước đầu đã thoả thuận cho phép các công ty có vốn đầu tư nước ngoài nghiên cứu đầu tư cảng, thực hiện đúng quyết định phê duyệt quy hoạch của Thủ tướng Chính phủ, cho phép mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư cảng.

3.1.2 Những hạn chế, nguyên nhân:

3.1.2.1 Hạn chế

- Quán triệt, triển khai thực hiện chủ trương của Đảng về phát triển cảng biển ở mỗi cấp ủy, cơ quan chức năng của Chính phủ, các bộ, ngành còn nhiều yếu kém, chưa thực sự bám sát tình hình thực tế, thực hiện không đúng quy hoạch. Trong việc triển khai thực hiện các dự án cảng biển, do công tác giám

sát chưa tốt dẫn đến các dự án thực hiện không đúng tiến độ, chất lượng công trình không đảm bảo. Trong công tác cán bộ, chưa chú ý xây dựng đội ngũ cán bộ nhất là cán bộ quản lý có phẩm chất đạo đức tốt, năng lực chuyên môn giỏi; quản lý cán bộ còn lỏng lẻo... do đó đã gây ra những hậu quả nghiêm trọng làm thất thoát lớn tài sản của Nhà nước.

- Nhận thức về vị trí, vai trò của cảng biển trong sự nghiệp xây dựng và bảo vệ tổ quốc của các cấp các ngành, các địa phương chưa được toàn diện, triệt để. Bởi vậy, trong vấn đề quy hoạch phát triển cảng biển vẫn tồn tại tình trạng đầu tư dàn trải, thiết tập trung. Trong tư duy khai thác biển của người Việt Nam từ trước đến nay, thường theo lối khai thác “làm ruộng trên cạn”. Đã có thời kỳ, mấy chục tỉnh sát biển đua nhau làm cảng biển. Gần một trăm cảng biển, “băm nát” chiều dài bờ biển, thậm chí chỉ để xây dựng nên “các khu nghỉ dưỡng cho người giàu”. Động lực vươn ra biển lớn chưa thực sự rõ ràng, bị chi phối bởi tư duy lợi ích dự án cục bộ thay vì một mục tiêu đua tranh phát triển lành mạnh và có tầm nhìn xa. Trên thực tế, cách tư duy như vậy được phản ánh trong việc đầu tư cho nghiên cứu, phát triển năng lực và các lĩnh vực kinh tế biển trong đó các lĩnh vực khai thác cảng biển, vận tải biển ở trình độ nhìn chung còn thấp.

3.1.2.2 Nguyên nhân

+ *Nguyên nhân khách quan:*

Trong số các ngành kinh tế mũi nhọn của Việt Nam thì kinh tế cảng biển là ngành mang lại lợi nhuận cao, nhưng đòi hỏi về vốn, trình độ khoa học và công nghệ cao. Trong khi Việt Nam vẫn là một nước nghèo và đang phát triển, trình độ khoa học và công nghệ còn non yếu so với các nước trong khu vực và trên thế giới. Sự nhận thức về vị trí, vai trò và tầm quan trọng của biển đối với sự nghiệp phát triển KT-XH của đất nước chưa thực sự sâu sắc nên quá trình đầu tư cho cảng biển chưa đem lại hiệu quả cho kinh tế. Đó chính là một trong những

nguyên nhân dẫn đến cảng biển Việt Nam có lợi thế nhưng vẫn không đủ sức cạnh tranh với các quốc gia khác trong khu vực và thế giới.

+ *Nguyên nhân chủ quan:*

Việc xây dựng thể chế kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa là vấn đề hoàn toàn mới chưa có tiền lệ trong lịch sử. Nhận thức về kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa còn nhiều hạn chế do công tác lý luận chưa theo kịp đòi hỏi của thực tiễn. Do đó, các cơ quan quản lý Nhà nước chưa làm tốt vai trò của mình, năng lực thể chế hóa và quản lý, tổ chức thực hiện của Nhà nước còn chậm, nhất là trong việc giải quyết thủ tục hành chính trong hoạt động khai thác cảng biển.

3.2 Những bài học kinh nghiệm

- Không ngừng nâng cao nhận thức về vị trí, vai trò của kinh tế biển, kinh tế cảng biển, từng bước xây dựng, hoàn thiện chủ trương, chính sách phát triển kinh tế biển, kinh tế cảng biển. Nâng cao nhận thức của Đảng, Nhà nước và các cơ quan chức năng về vị trí, vai trò của cảng biển là tất yếu khách quan, đồng thời là cơ sở quan trọng để Đảng, Nhà nước đề ra chủ trương, chính sách phát triển kinh tế biển, kinh tế cảng biển phù hợp với thực tiễn Việt Nam và xu thế phát triển chung của thời đại.
- Lãnh đạo Nhà nước và các Bộ, Ngành nhanh chóng xây dựng cơ sở pháp lý về biển đủ và chắc chắn gắn với việc tiến hành rà soát, bổ sung và sửa đổi kịp thời các văn bản pháp luật về cảng biển, hạn chế tối đa và đi tới loại trừ hoàn toàn tình trạng chồng chéo, mâu thuẫn trong các quy định; thống nhất các chế tài xử lý vi phạm trên biển. Sớm xây dựng, hoàn chỉnh và ban hành luật về các vùng biển Việt Nam, lấy luật này làm căn cứ xây dựng, ban hành các văn bản pháp luật khác về biển và có liên quan đến biển. Đây chính là nhân tố căn bản, tạo cơ sở pháp lý vững chắc cho việc quản lý, bảo vệ biển của Việt Nam, đồng thời cũng là điều kiện tiên quyết để tạo niềm tin cho các doanh nghiệp nước ngoài đầu tư vào lĩnh vực biển tại Việt Nam.

- Tích cực, chủ động mở rộng hợp tác quốc tế trong phát triển kinh tế cảng biển. Nhờ có đường lối đổi mới và chính sách đối ngoại mở rộng đúng đắn của Đảng và Nhà nước, mà Việt Nam đã hội nhập nhanh chóng vào quá trình hợp tác quốc tế, phá được sự bao vây, cấm vận của các thế lực thù địch đối với Việt Nam, tranh thủ được nguồn lực bên ngoài, tạo điều kiện và môi trường thuận lợi thúc đẩy đất nước phát triển. Với chủ trương gắn hoạt động đối ngoại của đất nước với nhiệm vụ phát triển kinh tế, Việt Nam đã không ngừng mở rộng quan hệ hữu nghị, hợp tác với tất cả các nước, các vùng lãnh thổ, tổ chức quốc tế không phân biệt chế độ chính trị, trên tinh thần tôn trọng độc lập, chủ quyền toàn vẹn lãnh thổ và lợi ích của nhau. Tích cực, chủ động mở rộng hợp tác quốc tế với các nước trong khu vực và trên thế giới ở tất cả các lĩnh vực, trong đó có quá trình tích cực, chủ động mở rộng hợp tác quốc tế trong lĩnh vực hàng hải; nhanh chóng hoàn thiện hệ thống pháp lý trong lĩnh vực đối ngoại về biển, có tính tới quan hệ với các nước và theo thông lệ quốc tế. Đồng thời, tranh thủ các diễn đàn quốc tế để củng cố vị thế của Việt Nam về biển, giải quyết những bất đồng, tranh chấp về biển, đảo và bảo vệ vùng biển, đảo của Tổ quốc. Mở rộng hợp tác quốc tế và tăng cường công tác đối ngoại để bảo vệ chủ quyền quốc gia trên biển, phát triển kinh tế biển và vùng ven biển trên các lĩnh vực đầu tư phát triển công nghiệp, điều tra khai thác tài nguyên biển, đào tạo nguồn nhân lực, chia sẻ kinh nghiệm và thông tin, nghiên cứu khoa học, công nghệ, phòng chống cứu hộ cứu nạn, cảnh báo thiên tai, bảo vệ an ninh...

- Chú trọng hơn nữa công tác đối ngoại, đẩy mạnh quá trình hợp tác quốc tế về biển trên cơ sở song phương và đa phương, nhất là các nước đang hợp tác với Việt Nam trong lĩnh vực biển.

- Chú trọng công tác tổ chức, xây dựng đội ngũ cán bộ đáp ứng yêu cầu, nhiệm vụ phát triển cảng biển trong thời kỳ mới. Một trong những nhân tố thúc đẩy sự phát triển của ngành HHVN trong

thời kỳ hội nhập quốc tế hiện nay, ngoài vai trò lãnh đạo của Đảng, quản lý, điều hành của Nhà nước, các bộ, ngành và địa phương, còn có nhân tố con người, trực tiếp là đội ngũ cán bộ lãnh đạo, quản lý có vai trò quan trọng trong việc thực hiện đường lối, chủ trương của Đảng và đưa đường lối, chủ trương đó đi vào cuộc sống.

- Tăng cường, giữ vững sự lãnh đạo của Đảng, quản lý của Nhà nước trong phát triển kinh tế hàng hải
Nâng cao năng lực lãnh đạo của Đảng, hiệu lực quản lý của Nhà nước trong phát triển kinh tế biển nói chung, kinh tế cảng biển nói riêng là một tất yếu khách quan, đồng thời là nhân tố có ý nghĩa quyết định đến thành công của sự nghiệp CNH,HDH đất nước hiện nay.

KẾT LUẬN

Sau Đại hội Đảng VI năm 1986, Việt Nam đang từng bước mạnh dạn đổi mới mô hình kinh tế, nền kinh tế có xu hướng hội nhập quốc tế ngày càng sâu rộng. Kinh tế biển ngày càng khẳng định được vị trí quan trọng là cầu nối then chốt gắn kết nền kinh tế nội địa với bên ngoài. Định hướng chiến lược kinh tế biển, phát triển cảng biển của Đảng và Nhà nước là cần thiết hơn bao giờ hết, đường lối được phản ánh trong các văn kiện Đại hội, Hội nghị Trung ương, và được cụ thể hóa trong chính sách, pháp luật của Nhà nước. Trong giai đoạn tới đây, khi đất nước bước vào giai đoạn đẩy mạnh CNH, HĐH, thì vai trò định hướng của Đảng, sự quản lý của Nhà nước càng quan trọng hơn bao giờ hết. Đường lối đó cần kế thừa những thành tựu trong quá khứ, đúc rút kinh nghiệm từ các nước đi trước và cao hơn nữa rất cần sự phối hợp chặt chẽ giữa các thành phần kinh tế, các tổ chức kinh tế trong và ngoài nước và định hướng sáng suốt của Đảng Cộng sản Việt Nam trên lĩnh vực kinh tế biển nói chung và kinh tế cảng biển nói riêng.

**DANH MỤC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC CỦA TÁC GIẢ
LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI**

1. Trần Hoàng Hải (2014), “**Định hướng phát triển đội tàu biển Việt Nam trong thời kỳ hội nhập.**”, *Tạp chí Thị trường Giá cả - Bộ Tài Chính*, (11)
2. Trần Hoàng Hải (2015), “**Nâng cao năng lực cảng biển Việt Nam**”, *Tạp chí Thị trường Giá cả - Bộ Tài Chính*, (2)
3. Trần Hoàng Hải (2015), **Phát triển cảng biển Việt Nam: Thực trạng và giải pháp**”, *Tạp chí Kinh tế và dự báo – Bộ Kế hoạch và Đầu tư*, (3).

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Phạm Ngọc Anh (2011), “Về chiến lược phát triển kinh tế biển Việt Nam trong hội nhập quốc tế”, *Tạp chí Cộng sản*, (55).
2. Báo cáo của Chính phủ tại kỳ họp thứ 8 Quốc hội khóa XII về tình hình kinh tế – xã hội năm 2010 và kế hoạch phát triển kinh tế – xã hội năm 2011.
3. Nguyễn Văn Ban (2007), “Thực hiện chiến lược phát triển kinh tế biển theo Nghị quyết Đại hội Đảng toàn quốc lần thứ X”, *Tạp chí Biển & Bờ*, (3).
4. Báo Đầu tư, Thời báo Kinh tế Việt Nam, Thời báo Kinh tế Sài Gòn năm 2010.
5. Ban Tư tưởng - Văn hóa Trung ương (2007), *Các Nghị quyết Hội nghị lần thứ tư Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa X*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
6. Dương Văn Bạo, (2005), *Nghiên cứu hoàn thiện phương pháp quy hoạch bến cảng container và áp dụng vào khu vực kinh tế phía Bắc Việt Nam*, Luận án TS. Khoa học Tổ chức và quản lý vận tải, mã số 62.84.10.01
7. Nguyễn Thị Bằng (1996), *Những giải pháp huy động và sử dụng vốn đầu tư phát triển ngành du lịch Việt Nam*, Luận án PTS khoa học kinh tế, mã số: 5.02.09 9. Bộ Giao thông vận tải (2007), *Dự án Chiến lược Giao thông vận tải đến năm 2020*, Vụ Kế hoạch và Đầu tư, Hà Nội
8. Bộ Tài chính (1996), *Chế độ mới về quản lý tài chính và cổ phần hóa doanh nghiệp*, NXB Tài chính, Hà Nội.
9. Bộ Giao thông vận tải (2008), *Chương trình hành động thực hiện Nghị quyết Hội nghị lần thứ tư Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa X về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020*, Hà Nội.
10. Bộ Giao thông vận tải (2011), *Quyết định số 1741/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2011 về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển phía Bắc (Nhóm 1) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*, Hà Nội.

11. Bộ Giao thông vận tải (2011), *Quyết định số 1742/QĐ-BGTVT ngày 03/8/2011 về việc phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ (Nhóm 2) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*, Hà Nội.
12. Bộ Giao thông vận tải (2013), *Tờ trình số 12935/TTr-BGTVT ngày 29/11/2013 về việc điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*, Hà Nội.
13. PGS.TS. Đan Đức Hiệp (2010), *Kinh tế Hải Phòng 25 năm đổi mới và phát triển (1986-2010)*, NXB Chính trị quốc gia.
14. Đảng Cộng sản Việt Nam (2006), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ X*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
15. Đảng Cộng sản Việt Nam (2007), *Nghị quyết Hội nghị lần thứ tư Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa X*, Lưu hành nội bộ, Hà Nội.
- Đảng Cộng sản Việt Nam (2011), *Văn kiện Đại hội đại biểu toàn quốc lần thứ XI*, Nxb Chính trị quốc gia, Hà Nội.
16. Nguyễn Văn Đê (2008), *Kinh tế biển Việt Nam: Tiềm năng, cơ hội và thách thức*, Nxb Lao động xã hội, Hà Nội.
17. Hiệp hội cảng biển Việt Nam (2009), *Tóm tắt năng lực các cảng thành viên*
18. Hiệp hội cảng biển Việt Nam (2009), *Báo cáo của Ban chấp hành khóa VI tại Hội nghị thường niên VPA năm 2009*
19. Bùi Bá Khiêm, (05/2008), Logistics ở Việt Nam, *Tạp chí Kinh tế phát triển*, Tr.25-26
20. Bùi Bá Khiêm, Lê Hồng Quang (07/2008), Sức cạnh tranh của tàu biển Việt Nam trong thời kỳ hội nhập, *Tạp chí Kinh tế phát triển*, Tr. 21-23; 157
21. Bùi Bá Khiêm, (09/2010), Một số giải pháp huy động vốn để phát triển cảng Hải Phòng, *Tạp chí Kinh tế phát triển*, Tr. 55-56
22. Bùi Bá Khiêm (Chuyên san 05/2011), Vận dụng kinh nghiệm một số quốc gia trong việc huy động vốn nhằm phát triển cảng biển Việt Nam, *Tạp chí Kinh tế phát triển*, Tr. 32-33

23. Luật Hàng Hải (2015)
24. Đỗ Hoàng Long (2008), *Tác động của toàn cầu hóa kinh tế đối với dòng vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào Việt Nam*, Luận án tiến sĩ Kinh tế: 62.31.07.01
25. PGS. TS. Phan Công Nghĩa, (2007), *Cơ cấu kinh tế và chuyển dịch cơ cấu kinh tế*, NXB Đại học Kinh tế quốc dân 46. Nghị định 21/2012/NĐ-CP ngày 21/3/2012 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải
26. Nghị quyết 11/NQ-CP ngày 24 tháng 02 năm 2011 của Chính phủ về những giải pháp chủ yếu tập trung kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, bảo đảm an sinh xã hội.
27. Nghiên cứu toàn diện về phát triển bền vững hệ thống GTVT Việt Nam – Vitrans
28. Quyết định 1741/QĐ-BGTVT ngày 03 tháng 8 năm 2011 của Bộ Giao thông vận tải về việc Phê duyệt Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển phía Bắc (nhóm 1) đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.
29. Nguyễn Văn Thành (2008), *Nghiên cứu định hướng chiến lược biển Hải Phòng đến năm 2015 và 2020, nhiệm vụ và giải pháp thực hiện và Chương trình nghiên cứu khoa học phục vụ triển khai nghị quyết Đại hội XIII Đảng bộ thành phố nhiệm kỳ 2005 - 2010*, Văn phòng Thành ủy Hải Phòng, Hải Phòng.
30. Thành ủy Hải Phòng (2009), *Nghị quyết số 27-NQ/TU ngày 13/4/2009 , Về chiến lược phát triển kinh tế biển của Việt Nam*, Tạp chí Kinh tế và Dự báo, số 7,8/2007
31. Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam (2007), *Nghiên cứu khai thác nguồn vốn đầu tư để hiện đại hóa đội tàu biển Việt Nam giai đoạn đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020*.
32. Nguyễn Kế Tuấn và Ngô Thắng Lợi (2010), *Kinh tế Việt Nam năm 2009*, Nhà xuất bản Đại học Kinh tế quốc dân.
33. Viện chiến lược Bộ GTVT (2002), *Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020*, NXB GTVT, Hà Nội (III).

34. Vietnam Shipper, số tháng 06/2008.
35. Website Cục Hàng Hải Việt Nam: <http://www.vinamarine.gov.vn> - Hàng hóa ra vào cảng biển
<http://www.vinamarine.gov.vn/Index.aspx?page=report&tab=hhrvcb> - Văn bản quy phạm pháp luật
<http://www.vinamarine.gov.vn/Index.aspx?page=law&tab=blpl>
36. Website Hội viên Hiệp hội cảng biển Việt Nam:
<http://www.vpa.org.vn/vn/members/members.htm>
37. Website bến cảng Sài Gòn <http://www.csg.com.vn/html/thongke.htm>
38. Website cảng Đà Nẵng
<http://www.danangport.com.vn/Default.aspx?PageId=183>
39. Website cảng Hải Phòng:
<http://www.haiphongport.com.vn/GeneralInfo/StatisticImg.aspx>
40. Website cảng Quảng Ninh: <http://www.quangninhport.com.vn/index.html>
41. Website bến cảng Tân Cảng Sài Gòn
<http://www.saigonnewport.com.vn/Pages/IntroPage.aspx?nid=1057&sn=>
42. Website Tổng Công ty Hàng Hải Việt Nam: <http://www.vinalines.com.vn/>
43. Website tổng cục thống kê: số liệu vận tải
<http://www.gso.gov.vn/default.aspx?tabid=434&idmid=3>
44. Lê Văn Xuân (1996), *Tiếp tục đổi mới chính sách huy động vốn cho phát triển kinh tế đến năm 2010 của Việt Nam*, Luận án PTS khoa học kinh tế, mã số: 5.02.09.
45. Đặng Công Xương, (2007), *Hoàn thiện mô hình quản lý Nhà nước về kết hạ tầng cảng biển Việt Nam*, Luận án TS. Khoa học Tổ chức và quản lý vận tải, mã số 62.84.10.01
46. Hiệp hội cảng biển Việt Nam (2009), *Báo cáo của Ban chấp hành khóa VI tại Hội nghị thường niên VPA năm 2009*.