

Vai trò ngành Hàng hải trong chiến lược phát triển kinh tế biển

05:20am - 20/10/2016

Ngành Hàng hải có vai trò quan trọng trong chiến lược phát triển ngành GTVT nói riêng và phát triển kinh tế - xã hội nói chung.



Ngành Hàng hải có vai trò quan trọng trong chiến lược phát triển ngành GTVT nói riêng và phát triển kinh tế - xã hội nói chung. Với tính đặc thù, có tiềm năng rất lớn và mang tính quốc tế hóa cao, với vị trí vừa là đầu mối, vừa là cầu nối về giao thông hàng hải trong nước với các nước trong khu vực và trên thế giới, nên mọi hoạt động của Ngành đều có tác động nhất định đối với sự phát triển của cả nền kinh tế quốc dân, nhất là các ngành, các lĩnh vực liên quan đến kinh tế biển, kinh tế thương mại, du lịch, góp phần bảo vệ chủ quyền, quyền chủ quyền quốc gia cũng như bảo đảm quốc phòng - an ninh và bảo vệ môi trường biển. Điều này đặt ra trọng trách rất lớn đối với ngành Hàng hải Việt Nam là cần phải nâng cao hơn nữa hiệu lực quản lý nhà nước chuyên ngành, nhằm góp phần thúc đẩy kinh tế hàng hải và kinh tế biển nói chung theo Nghị quyết về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 sẽ phấn đấu đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển.

Đưa vận tải biển ngày một vươn xa

Để cạnh tranh, đưa vận tải biển ngày một phát triển với mục tiêu tái cơ cấu vận tải biển theo hướng chủ yếu đảm nhận vận chuyển hàng hóa viễn dương, các tuyến ven biển, nhất là vận tải Bắc - Nam, vận tải than nhập khẩu phục vụ các nhà máy nhiệt điện, vận chuyển dầu thô phục vụ các nhà máy lọc hóa dầu; nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu lên 25 - 30%; phát triển tuyến vận tải hành khách ven biển, hải đảo, phấn đấu đến năm 2020, thị phần vận tải hàng hóa là 21,25%, vận tải hành khách là 0,07% so với khối lượng vận tải toàn Ngành; phát triển đồng bộ dịch vụ hỗ trợ vận tải, vận tải đa phương thức, đặc biệt nâng cao chất lượng dịch vụ logistics.

Bên cạnh đó, xây dựng kế hoạch, chính sách phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại, chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng (tàu container, hàng lỏng...) và tàu trọng tải lớn. Đến năm 2020, tổng trọng tải đội tàu là 6,8 - 7,5 triệu DWT, trong đó tàu chở hàng khô là 4,72 - 5,21 triệu DWT, tàu chở hàng lỏng là 1,44 - 1,58 triệu DWT, tàu chở container là 0,68 - 0,72 triệu DWT; từng bước trẻ hóa đội tàu biển Việt Nam đến năm 2020 đạt độ tuổi bình quân 12 năm; nghiên cứu, đề xuất chính sách cơ cấu lại đội ngũ chủ tàu Việt Nam, bảo đảm nguồn lực tài chính đầu tư đội tàu quy mô, hiện đại, đủ sức cạnh tranh trên thị trường vận tải trong nước và quốc tế; xây dựng, ban hành chính sách hỗ trợ nhằm nâng dần thị phần vận chuyển hàng xuất, nhập khẩu bằng đường biển của đội tàu biển Việt Nam.

Xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải hiện đại để hội nhập

Phát huy thế mạnh lợi thế nằm trong tuyến, luồng hàng hải quốc tế cần tập trung đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải phải gắn với kế hoạch phát triển kinh tế - xã hội giai đoạn 2016 - 2020, đồng thời xác định các lĩnh vực trọng tâm, trọng điểm cần đầu tư, kết hợp thực hiện bảo trì và sử dụng hiệu quả kết cấu hạ tầng hàng hải nhằm tăng cường năng lực vận tải biển; xác định rõ và huy động mọi nguồn lực để đầu tư kết cấu hạ tầng hàng hải; ứng dụng công nghệ mới, vật liệu mới nhằm hạ giá thành đầu tư xây dựng công trình; đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển, chú trọng việc cho thuê khai thác cầu bến cảng biển quan trọng và bảo trì kết cấu hạ tầng hàng hải.

Để đảm bảo chiến lược phát triển kết cấu hạ tầng cần tập trung, ưu tiên đầu tư xây dựng đồng bộ, hiện đại cảng cửa ngõ quốc tế Cái Mép - Thị Vải để tiếp nhận tàu có trọng tải trên 100.000 DWT (8.000TEU); tiếp tục đầu tư phát triển và khai thác có hiệu quả các cảng, bến trong khu vực theo quy hoạch được duyệt; xây dựng luồng tàu mới vào sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bó cho tàu trọng tải 10.000 DWT đầy tải (tàu 20.000 DWT giảm tải) gắn với việc mở rộng, nâng cấp cụm cảng Cần Thơ - Cái Cui thành cụm cảng đầu mối khu vực miền Tây Nam bộ.

Đi liền với việc phát triển các cảng biển có quy mô lớn thì cần xây dựng, nâng cấp và mở rộng các cảng: Nghi Sơn, Cửa Lò, Vũng Áng, Đà Nẵng, Dung Quất, Quy Nhơn, nhằm đáp ứng nhu cầu theo từng thời kỳ; xây dựng các cảng chuyên dụng phục vụ cho các nhà máy nhiệt điện, xuất khẩu nhôm; lựa chọn, xây dựng bến hành khách quốc tế tại khu vực Huế, Đà Nẵng, Nha Trang; tập trung, ưu tiên đầu tư xây dựng đồng bộ, hiện đại cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện, đủ khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải đến 100.000 DWT (8.000TEU); tiếp tục phát triển các cảng biển,

bến container và bến cảng chuyên dụng đáp ứng nhu cầu trong từng thời kỳ; xây dựng cảng khách tại khu vực Hải Phòng, Quảng Ninh.

Để huy động được tối đa các nguồn lực tập trung phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải thì cần áp dụng các chính sách khuyến khích, thu hút nguồn vốn ngoài ngân sách; đẩy mạnh xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng hàng hải, đặc biệt là theo hình thức hợp tác công - tư (PPP), lựa chọn các dự án trọng điểm cần ưu tiên để thực hiện nhằm tạo bước đột phá về huy động nguồn vốn; xây dựng đề xuất cơ chế, chính sách ưu đãi đối với các doanh nghiệp khi tham gia đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải đối với những dự án đặc biệt quan trọng, dự án đặc thù, kết hợp bảo đảm quốc phòng - an ninh và bảo vệ chủ quyền biển đảo của Việt Nam; thu hút nguồn vốn ngoài ngân sách thông qua đẩy mạnh cổ phần hóa các cảng biển loại II, III được đầu tư từ vốn nhà nước không có vai trò quan trọng đối với kinh tế - xã hội và an ninh quốc phòng.



Tập trung tái cơ cấu doanh nghiệp hàng hải

Doanh nghiệp hàng hải có vai trò quan trọng trong chiến lược phát triển ngành Hàng hải. Một trong những nhiệm vụ hàng đầu của ngành Hàng hải là phải thực hiện thành công, hiệu quả các đề án tái cơ cấu các doanh nghiệp khác hoạt động trong lĩnh vực Hàng hải, bảo đảm hoạt động hiệu quả.

Thực hiện việc tái cơ cấu Vinalines theo Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 4/02/2013 của Thủ tướng Chính phủ, thu gọn đầu mỗi từ 73 doanh nghiệp xuống còn 36 doanh nghiệp; bảo đảm Vinalines có cơ cấu hợp lý, tập trung vào 03 lĩnh vực chính là vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải, từng bước tháo gỡ khó khăn trong giai đoạn 2014 - 2015, tạo sự ổn định và phát triển phù hợp với điều kiện thị trường giai đoạn 2016 - 2020, là doanh nghiệp nhà nước

nòng cốt trong lĩnh vực Vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải, góp phần thực hiện thành công Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 và những năm tiếp theo.

Đối với lĩnh vực đóng tàu, tiếp tục tái cơ cấu Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam theo Quyết định số 1224/QĐ-TTg ngày 26/7/2013 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án tiếp tục tái cơ cấu Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy Việt Nam, trong đó tập trung giữ lại và tái cơ cấu toàn diện 8 công ty đóng và sửa chữa tàu thủy Hạ Long, Phà Rừng, Bạch Đằng, Sông Cẩm, Thịnh Long, Cam Ranh, Công nghiệp tàu thủy Sài Gòn và Công nghiệp hàng hải Sài Gòn với mục tiêu đưa Tổng công ty làm nòng cốt trong lĩnh vực công nghiệp đóng - sửa chữa tàu biển; phân đầu ngang tâm khu vực mà trước mắt đẩy mạnh năng lực đóng và sửa chữa tàu thủy của cả nước.



Đổi mới thể chế, chính sách phát triển hàng hải

Để phát huy thế mạnh của ngành Hàng hải phát triển và hội nhập nhanh với khu vực và quốc tế, một trong những việc làm trọng tâm trong thời gian tới là cần đổi mới thể chế, chính sách phát triển hàng hải nhằm nâng cao năng lực, hiệu quả và hiệu lực quản lý nhà nước; bảo đảm môi trường cạnh tranh lành mạnh, thu hút, tạo điều kiện cho các thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng giao thông, kinh doanh vận tải; đẩy mạnh cải cách nhằm đơn giản hóa thủ tục hành chính và phân đầu giảm 20% trở lên các thủ tục hành chính trong lĩnh vực Hàng hải.

Nâng cao chất lượng, tăng cường hiệu lực quản lý nhà nước về quy hoạch, chính sách, chiến lược phát triển Ngành; rà soát, điều chỉnh các chiến lược, quy hoạch phát triển ngành Hàng hải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, bảo đảm đáp ứng mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam và yêu cầu tái cơ cấu Ngành; tăng cường công tác kiểm tra, giám sát thực hiện chiến lược, quy hoạch đảm bảo tính công khai, minh bạch và nâng cao tính khả thi của quy hoạch.

Bên cạnh đó, Ngành đẩy mạnh, chủ động tham gia sâu, rộng, thường xuyên và thể hiện vai trò chủ đạo của Việt Nam tại các hội nghị, diễn đàn hàng hải của IMO và các tổ chức quốc tế liên quan tại khu vực và trên thế giới như: IMO, IALA, APEC, ASEAN, Tokyo MOU... nhằm nâng cao tiếng nói và vị thế của Việt Nam trong cộng đồng hàng hải quốc tế, góp phần giải quyết các vướng mắc của Ngành; chủ động liên lạc, tạo lập quan hệ và hợp tác với các quốc gia có biển, các tổ chức quốc tế, các hiệp hội ngành nghề để tìm kiếm nguồn tài trợ và hợp tác kỹ thuật trong phát triển cơ sở hạ tầng hàng hải cũng như đào tạo nguồn nhân lực; tìm kiếm cơ hội mở rộng thị trường cho doanh nghiệp Việt Nam. Tăng cường hợp tác quốc tế để tiếp tục thu hút nguồn vốn ODA và các nguồn vốn ưu đãi khác cho đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng hàng hải và đội tàu biển.

bảo châu