

DỰ ÁN HỢP TÁC KỸ THUẬT NHẪM TĂNG CƯỜNG NĂNG LỰC QUẢN LÝ HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM

LTS: Dự án tăng cường năng lực quản lý hệ thống cảng biển Việt Nam được Viện Phát triển ven biển hải ngoại (OCDI) của Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản (JICA) tài trợ, triển khai từ tháng 12/2004.

Ông Lê Vũ Khánh – Phụ trách ban Quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển – Cục hàng hải Việt Nam sẽ cung cấp cho độc giả những thông tin liên quan đến Dự án này.

Phóng viên (PV): *Thưa ông, Dự án tăng cường năng lực quản lý hệ thống cảng biển Việt Nam bao gồm những nội dung chính gì? Những vấn đề nào Ông nhận thấy có thể tham khảo và áp dụng vào hoàn cảnh thực tế của Việt Nam?*

Ông Lê Vũ Khánh (L.V.K): Dự án tăng cường năng lực quản lý hệ thống cảng biển Việt Nam là một dự án hợp tác kỹ thuật do JICA Nhật Bản tài trợ cho phần hoạt động của phía Nhật Bản. Mục đích cụ thể của Dự án là nhằm tăng cường năng lực quản lý nhà nước và quản lý kinh doanh khai thác cảng biển thông qua việc chuyển giao kinh nghiệm và kiến thức của các chuyên gia Nhật Bản cho cán bộ của Cục hàng hải Việt Nam. Nội dung của Dự án đi vào chính những điểm mà Việt Nam đang cần như giới thiệu mô hình quản lý cảng tiên tiến hiện được áp dụng trên thế giới, khuyến khích sự tham gia của khu vực kinh tế ngoài quốc doanh vào đầu tư xây dựng và kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển, những điều kiện về pháp lý và thể chế cần có để có thể quản lý kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển có hiệu quả. Có thể nói, những nội dung của Dự án đều rất thiết thực, đặc biệt trong điều kiện khi Việt Nam đang chuyển đổi sang nền kinh tế thị trường, nhiều thành phần. Trong chương trình Dự án, các chuyên gia của Viện Phát triển ven biển hải ngoại của Nhật Bản (Overseas Coastal Development Institute of Japan - OCDI) sẽ giảng dạy cho các cán bộ của Cục hàng hải Việt Nam về những vấn đề liên quan đến các mô hình quản lý cảng biển trên thế giới, cùng phân tích những điểm mạnh, điểm yếu của các mô hình, chú trọng vào việc giới thiệu cách thức tạo điều kiện thu hút các thành phần kinh tế ngoài quốc doanh tham gia đầu tư xây dựng và kinh doanh khai thác cảng biển nhằm giảm nhẹ gánh nặng đầu tư và quản lý khai thác cho Nhà nước. Các chuyên gia của OCDI cũng sẽ cùng các đối tác Việt Nam phân tích những điều kiện của Việt Nam và cụ thể hơn nữa là các điều kiện của cảng Cái Mép – Thị Vải để xây dựng một mô hình quản lý cảng phù hợp với những điều kiện đặc thù, đồng thời cũng phát huy được những điểm mạnh của một mô hình quản lý tiên tiến áp dụng cho quản lý cảng biển

Việt Nam, mà trước hết là cảng Cái Mép – Thị Vải. Nói chung những kiến thức được chuyên gia Nhật Bản chuyển giao, những vấn đề được đưa ra phân tích đều có tính thực tiễn cao cần được nghiên cứu và áp dụng vào thực tiễn quản lý cảng biển tại Việt Nam.

PV: Là người trực tiếp tham gia Dự án này ngay từ những ngày đầu (tháng 2/2005), Ông có kế hoạch gì trong thời gian tới để có thể đưa những “chất liệu” được cung cấp thành các chính sách cụ thể? Những đề xuất của Ông?

Ông L.V.K: Từ những kiến thức, lý luận chung để trở thành chính sách là cả một quá trình lâu dài. Tuy nhiên những ý tưởng về mô hình quản lý cảng biển như chuyên gia Nhật Bản đang giảng dạy cũng không phải là hoàn toàn mới ở Việt Nam. Ngay trong Quyết định số 202/QĐ-TTg, ngày 12/10/1999 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010 cũng đã thể hiện nội dung này: “người đầu tư có quyền tổ chức kinh doanh khai thác để thu hồi vốn” (khoản 4, Điều 2). Quyết định 228/2003/QĐ-TTg, về việc thí điểm cho thuê khai thác cầu cảng Cái Lân là một bước tiến xa hơn, cụ thể hơn theo hướng khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng và kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển. Đó đã là những tiền đề cho việc biến ý tưởng thành chính sách và từ chính sách thành những quy định cụ thể. Trước hết có lẽ sẽ bắt đầu từ việc sửa Nghị định 160 của Chính phủ, nằm trong chương trình soạn thảo và chỉnh sửa các văn bản dưới luật sau khi Quốc hội đã thông qua Bộ luật Hàng hải Việt Nam (sửa đổi), có hiệu lực từ 01/01/2006. Chúng tôi chủ trương cần có những quy định trong Nghị định sửa đổi đó, cho phép hình thành một cơ chế quản lý mới theo hướng tách vai trò chủ sở hữu ra khỏi vai trò người kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển, tách vai trò điều tiết, giám sát ra khỏi chức năng cung cấp dịch vụ mà cốt lõi của nó là thành lập một Ban Quản lý cảng (Port Management Body-PMB). Sau đó cần có những bước tiếp để một tư duy mới, một mô hình mới về quản lý cảng biển có thể hình thành rõ nét và phát triển.

PV: Thưa ông, sau 1 năm thực hiện thí điểm cho thuê khai thác cơ sở hạ tầng cảng biển, kết quả chắc khá khả quan nên Cục HHVN mới tiếp tục triển khai đề án cho thuê 3 cảng Quy Nhơn, Nha Trang, Nghệ Tĩnh? Trong quá trình thực hiện, Ông thấy có những vướng mắc gì cần rút kinh nghiệm?

Ông L.V.K: Như trên đã nói, Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 228/2003/QĐ-TTg cho phép thí điểm cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng Cái Lân, Quảng Ninh. Sau 1 năm triển khai, ngày 12/9 vừa qua, Bộ Giao thông vận tải đã tổ chức Hội nghị sơ kết 1 năm thực hiện hợp đồng. Sau khi nghe ý kiến đóng góp của các đại biểu tham dự Hội nghị, ông Vương Đình

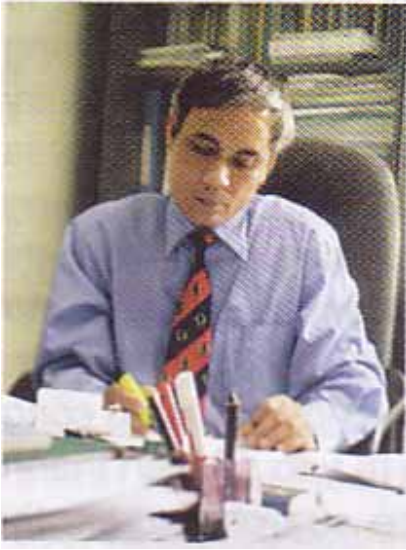
Lam, Cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam, thay mặt Chủ tịch đoàn có những kết luận quan trọng sau:

- Mô hình này gắn chặt quan hệ trách nhiệm giữa bên cho thuê và bên thuê;
- Hai bên đã phối hợp chặt chẽ để đạt được hiệu quả trong khai thác cảng Cái Lân;
- Khi được thuê, bên khai thác phân tích, xây dựng chiến lược phát triển ngắn hạn và dài hạn sát với thị trường trong nước và khu vực;
- Hợp đồng này đã theo đúng nguyên tắc “Ai đầu tư thì người đó có quyền thu lại vốn để tái đầu tư”;
- Mô hình này khi được áp dụng rộng rãi trên toàn quốc sẽ tạo ra sự bình đẳng giữa các doanh nghiệp.

Như vậy, có thể nói rằng, dù thời gian thí điểm mới chỉ là 1 năm, nhưng mô hình quản lý khai thác cảng Cái Lân đã cho thấy hướng đi đúng với những thành công bước đầu và vì thế cần được nhân rộng ra các cảng khác trong cả nước để tạo một sân chơi chung, bình đẳng giữa các doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng. Vì là thí điểm mô hình cho thuê kết cấu hạ tầng, trong đó bên thuê được chỉ định nên Hợp đồng Cái Lân chưa phát huy được hết thế mạnh của hợp đồng cho thuê cảng như chủ đích của nó. Khi được áp dụng cho các cảng khác, mà dự kiến trước hết là các cảng Nghệ Tĩnh, Quy Nhơn và Nha Trang, chúng ta cũng sẽ gặp những khó khăn và thuận lợi tương tự như trường hợp cảng Cái Lân, vì thế khi áp dụng mô hình cho thuê kết cấu hạ tầng cần phải tính đến tất cả các điều kiện chung và đặc thù của từng cảng. Và đó chính là điểm khó của việc áp dụng cơ chế này, tức là ta phải áp dụng một mô hình quản lý tiên tiến có định hướng hoàn toàn mở và tự do cạnh tranh cho tất cả các thành phần kinh tế vào điều kiện của nền kinh tế Việt Nam đang trong quá trình chuyển đổi. Cũng chính trong điều kiện đó mà việc cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển tại các cảng nói trên cần phải được đặt trong một tổng thể chuyển đổi cả về cơ cấu tổ chức, hình thức sở hữu và mô hình quản lý của doanh nghiệp cảng.

PV: *Xin cảm ơn Ông!*

Hồng Minh *(thực hiện)*



Ông Lê Vũ Khánh - Trưởng ban Quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển, Cục hàng hải Việt Nam



Lớp học của cán bộ trong nhóm đối tác của Cục HHVN thuộc Dự án tăng cường năng lực quản lý hệ thống cảng biển Việt Nam.