

MỘT SỐ THÀNH TỰU TRÊN LĨNH VỰC KINH TẾ HÀNG HẢI Ở HẢI PHÒNG (2005 - 2010)

ACHIEVEMENTS OF MARITIME ECONOMY IN HAIPHONG (2005 - 2010)

ThS. NGUYỄN THỊ THANH

Khoa Lý luận Chính trị, Trường ĐHHH Việt Nam

Tóm tắt

Kinh tế hàng hải là một thế mạnh của Thành phố Hải Phòng. Bài viết phân tích một số thành tựu trên lĩnh vực kinh tế hàng hải ở Hải Phòng (2005 - 2010), bao gồm: vận tải biển (vận tải hành khách và vận tải hàng hóa), dịch vụ cảng biển, công nghiệp đóng và sửa chữa tàu biển.

Abstract

Maritime Economy is the strength of Haiphong City. The paper would analyze a number of achievements in the field of maritime economy in Haiphong (2005 - 2010), including sea transport (passenger transport and freight), port services, shipbuilding and repairing industry.

1. Giới thiệu

Trong Quyết định số 1601/QĐ - TTg được Thủ tướng phê duyệt ngày 15/10/2009 đã nêu rõ mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 (Nhằm thực hiện Nghị quyết **Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020** của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khoá X đề ra), kinh tế hàng hải đứng thứ hai và sau năm 2020 kinh tế hàng hải đứng đầu trong 5 lĩnh vực phát triển kinh tế biển; đồng thời góp phần củng cố an ninh, quốc phòng của đất nước. Là thành phố cảng quốc tế, đô thị loại I cấp quốc gia, trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ, du lịch của Việt Nam và khu vực duyên hải, giữ vị trí trọng yếu về an ninh - quốc phòng, Hải Phòng được xác định là một trung tâm phát triển kinh tế biển của quốc gia. Trong đó, kinh tế hàng hải được coi là một thế mạnh của Thành phố.

2. Đối với vận tải biển

Vận tải biển là một nội dung quan trọng của phát triển kinh tế hàng hải ở Hải Phòng. Những kết quả vận tải biển đạt được trên hai khía cạnh: vận tải hành khách và vận tải hàng hóa.

2.1. Vận tải hành khách

Việt Nam có 3.260 km bờ biển, nằm ở vị trí xung yếu trên biển Đông, thuận lợi cho vận tải hàng hoá, hành khách và phát triển du lịch bằng tàu biển. Tuy nhiên, ngành hàng hải Việt Nam và đội tàu biển chủ yếu làm nhiệm vụ vận tải hàng hoá, còn vận tải hành khách và du lịch trên biển gần như từ lâu bị bỏ trống, không mấy hấp dẫn đối với các chủ tàu.

Trong thời gian qua, bên cạnh hoạt động vận chuyển hành khách bằng đường bộ thì vận chuyển hành khách bằng đường biển cũng có những đóng góp không nhỏ. Hoạt động này chủ yếu tập trung đối với khu vực vận tải hành khách nội địa, đặc biệt trên tuyến Hải Phòng - Cát Bà - Hải Phòng. Thống kê khối lượng hành khách vận chuyển và luân chuyển trong những năm gần đây có thể thấy qua bảng 1.

Bảng 1. Khối lượng hành khách vận chuyển và luân chuyển ở Hải Phòng

Năm	Khối lượng hành khách vận chuyển (1000 người)			Khối lượng hành khách luân chuyển (triệu người.km)		
	Tổng số	Chia ra		Tổng số	Chia ra	
		Đường bộ	Đường thủy		Đường bộ	Đường thủy
2005	17.860	15.267	2.593	598,7	570,1	28,6
2006	22.692	20.040	2.652	756,0	725,8	30,2
2007	25.938	22.706	3.232	1.017,0	979,0	38,0
2008	29.017	26.188	2.829	1.138,3	1.106,2	32,1
2009	27.782	25.555	2.227	1.043,1	1.017,5	25,5
2010	29.250	26.704	2.546	1.051,7	1.023,7	28,0

[Nguồn: Niên giám thống kê Hải Phòng, năm 2011]

Nhìn vào bảng 1 có thể thấy, việc vận chuyển và luân chuyển hành khách có xu hướng tăng trong những năm 2005, 2006, 2007. Về khối lượng hành khách vận chuyển: năm 2005 là 2.593.000 người, đến năm 2006 là 2.652.000 người, và đến năm 2007 là 3.232.000 người. Về khối lượng hành khách luân chuyển: năm 2005 là 28,6 triệu người.km, đến năm 2006 là 30,2 triệu người.km, năm 2007 đạt 38,0 triệu người.km. Nhưng đến giai đoạn 2008, 2009, hoạt động vận chuyển, luân chuyển hành khách lại có sự sụt giảm rõ rệt. Khối lượng hành khách vận chuyển năm 2008 giảm xuống 2.829.000 người, năm 2009 tiếp tục giảm mạnh, còn 2.227.000 người (chỉ đạt 78,7%). Khối lượng hành khách luân chuyển năm 2008 giảm xuống 32,1 triệu người.km và năm 2009 là 25,5 triệu người.km. Đến năm 2010 đã có sự gia tăng trở lại, đạt được khối lượng vận chuyển 2.546.000 người và khối lượng luân chuyển 28,0 triệu người.km, với tốc độ tăng tương ứng là 114,3% và 109,7%.

Xét trong tổng số khối lượng hành khách vận chuyển và luân chuyển của Hải Phòng thì hoạt động vận tải biển chiếm tỷ lệ còn rất khiêm tốn, chủ yếu là vận tải bằng đường bộ. Điều này dễ hiểu vì tính ưu việt của việc lựa chọn phương tiện đường bộ phục vụ đi lại của hành khách hơn hẳn so với việc lựa chọn phương tiện đường biển. Nhưng cũng đặt ra yêu cầu cho vận tải hành khách bằng đường biển của Hải Phòng cần phải quan tâm đổi mới phương thức hoạt động kinh doanh cho hiệu quả.

2.2. Vận tải hàng hóa

Trong lĩnh vực vận tải biển ở Hải Phòng thì vận tải hàng hóa được coi là hoạt động chủ yếu. Vận tải hàng hóa bằng đường biển giữ vai trò hết sức quan trọng trong lưu thông hàng hóa ở Hải Phòng, là chủ lực trong xuất khẩu hàng hóa ra thị trường các nước trên thế giới (chiếm đến khoảng 90% đối với hoạt động xuất khẩu hàng hóa).

Trên cơ sở so sánh giữa đường bộ và đường biển trong hoạt động vận chuyển, luân chuyển hàng hóa ở Hải Phòng, tác giả đưa ra số liệu cụ thể trong bảng 2.

Bảng 2. Khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển ở Hải Phòng

Năm	Khối lượng hàng hóa vận chuyển (1000 tấn)			Khối lượng hàng hóa luân chuyển (triệu tấn.km)		
	Tổng số	Chia ra		Tổng số	Chia ra	
		Đường bộ	Đường thủy		Đường bộ	Đường thủy
2005	25.373	19.022	6.351	6.419,4	1.578,4	4.841,0
2006	26.123	19.882	6.241	7.030,0	2.089,0	4.941,0
2007	31.871	23.438	8.433	8.137,8	2.528,4	5.609,4
2008	40.494	27.883	12.611	9.998,3	2.756,3	7.242,0

2009	47.053	33.658	13.395	15.798,3	2.775,6	13.022,7
2010	56.599	39.850	16.749	18.238,3	3.156,0	15.082,3

[Nguồn: Niên giám thống kê Hải Phòng, năm 2011]

Có thể thấy khối lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển bằng đường biển tăng đều trong các năm từ 2005 đến 2010. Khối lượng hàng hóa vận chuyển năm 2005 đạt 6.351.000 tấn (tăng 109,5%), năm 2006 đạt 6.241.000 tấn (98,3%), năm 2007 đạt 8.433.000 tấn (tăng 135,1%), năm 2008 đạt 12.611.000 tấn (tăng 149,5%), năm 2009 đạt 13.395.000 tấn (tăng 106,2%), năm 2010 đạt 16.749.000 tấn (tăng 125,0%).

Khối lượng hàng hóa luân chuyển năm 2005 đạt 4.841,0 triệu tấn.km (tăng 136,6%), năm 2006 đạt 4.941,0 triệu tấn.km (102,1%), năm 2007 đạt 5.609,4 triệu tấn.km (tăng 113,5%), năm 2008 đạt 7.242,0 triệu tấn.km (tăng 129,1%), năm 2009 đạt 13.022,7 triệu tấn.km (tăng 179,8%), năm 2010 đạt 15.082,3 triệu tấn.km (tăng 115,8%).

3. Đối với dịch vụ cảng biển

Cảng Hải Phòng nằm trên tuyến đường giao thông trên biển, kết nối Singapo với Hồng Kông và các cảng của Đông Á, Đông Bắc Á. Năm 1999, khi dự báo lượng hàng hóa thông qua cảng biển Hải Phòng, nhiều ý kiến cho rằng, đến năm 2010, lượng hàng hóa thông qua đạt khoảng 8,5 triệu tấn. Nhưng Hải Phòng đã chứng minh sự vượt trội khi năm 2010 đạt tới 38,4 triệu tấn; và năm 2011 là 43 triệu tấn, tương đương với nguồn thu hải quan khoảng 40.000 tỷ đồng. Lượng hàng qua Cảng tăng kỷ lục, vượt xa dự báo chính là sự khẳng định, Hải Phòng kiên định mục tiêu phát triển kinh tế hàng hải, gắn với kinh tế cảng biển.

Việc hoàn thiện các tiêu chuẩn kỹ thuật để nâng cao sức cạnh tranh; duy trì, phát triển các mối quan hệ đối ngoại, tăng cường tiếp thị, tìm kiếm, xúc tiến thông tin thị trường cho khối cảng... đưa bận hàng đến với Hải Phòng nhiều hơn, mật độ tàu hàng có mặt tại các cảng biển Hải Phòng cũng dày lên. Hiện Hải Phòng là địa phương đi đầu cả nước về cảng biển khi có tới 35 doanh nghiệp khai thác cảng với tổng chiều dài cầu cảng hơn 10,5 km, chiếm 1/4 chiều dài cầu cảng của cả nước. Hệ thống thiết bị bốc xếp tại các cảng thuộc hàng tối tân của thế giới như cầu dàn QC tại Cảng Hải Phòng với sức nâng 50 tấn trở lên, hệ thống cần trục chân đế sức nâng 40 tấn tại các cảng và các loại xe nâng hàng hiện đại, xếp dỡ gần 110 tấn/ngày, tăng gấp 3 lần so với năm 2005.

Không chỉ tăng về số lượng hàng hóa thông qua, doanh thu của các cảng biển cũng tăng trưởng đáng kể khi chuyển hướng sang xếp dỡ hàng container, mặt hàng chiếm tỷ trọng cao trong giá trị sản xuất. Năm 2011, Cảng Hải Phòng đạt sản lượng xếp dỡ 17,5 triệu tấn, tăng gần 2 triệu tấn so với năm 2010. Doanh nghiệp tập trung vào chuyển đổi Tân Cảng Đình Vũ thành cảng container chuyên dụng, mở rộng hệ thống kho bãi, đầu tư cần trục, cầu dàn để đáp ứng nhu cầu phát triển. Không chỉ Cảng Hải Phòng, Công ty CP Cảng Đoàn Xá cũng đầu tư hơn 30 tỷ đồng lắp cần trục chân đế 40 tấn phục vụ việc xếp dỡ container.

Bảng 3. Một số chỉ tiêu chủ yếu của Cảng Hải Phòng

	Đơn vị tính	2000	2005	2008	2009	2010
Tổng số CNVC bình quân trong danh sách	Người	5.350	5.022	3.594	3.679	3.614
Diện tích bãi chứa hàng	1000m ²	377,6	258,6	394,0	394,0	394,0
Tổng số tàu vào cảng	Tàu	1.559	2.011	2.443	2.410	2.649
Tàu trong nước	Tàu	542	1.149	969	1.011	1.211
Tàu nước ngoài	Tàu	1.017	862	1.474	1.399	1.438
Khối lượng hàng hóa thông qua cảng trên địa bàn	1000 tấn	12.465	14.857	28.572	31.748	35.323
Khối lượng hàng hóa thông qua cảng chính	1000 tấn	7.645	10.512	13.969	14.370	15.689
Hàng xuất	1000 tấn	1.234	2.349	3.244	2.376	2.862
Hàng nhập	1000 tấn	3.586	5.197	7.634	8.226	7.572
Hàng nội địa	1000 tấn	2.825	2.966	3.091	3.768	5.255

[Nguồn: Niên giám thống kê Hải Phòng, năm 2011]

Ghi chú: Trừ chỉ tiêu khối lượng hàng hóa thông qua các cảng trên địa bàn Thành phố Hải Phòng, các chỉ tiêu còn lại chỉ của riêng cảng chính (Cảng Hải Phòng)

Thành phố đã đưa ra một số dự án trọng điểm cần ưu tiên đầu tư trong giai đoạn 2006 - 2010 nhằm phát huy tốt tiềm năng, thế mạnh của mình, trong đó, có những dự án lớn đầu tư vào cảng biển với số vốn đầu tư lên đến hàng nghìn tỷ đồng. Có thể theo dõi trong bảng 4.

Bảng 4. Một số dự án trọng điểm ưu tiên đầu tư giai đoạn 2006 - 2010

Đơn vị: Tỷ đồng

TT	Tên dự án	Tổng mức đầu tư	Nguồn vốn
	Cải tạo Cảng Hải Phòng giai đoạn II	1.772	Ngân sách, tín dụng
	Xây dựng Cảng cửa ngõ Lạch Huyện	15.400	Ngân sách, huy động
	Xây dựng Cầu Đính Vũ - Cát Hải	3.950	Ngân sách
	Xây Cảng tổng hợp Đính Vũ giai đoạn II	600	Vốn tự có, huy động
	Xây Cảng tổng hợp Đính Vũ giai đoạn III	300	Vốn tự có, huy động

[Nguồn: Viện Chiến lược phát triển - Bộ Kế hoạch đầu tư, 2006]

Riêng đối với dự án Cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện, sau khi hoàn thành có khả năng tiếp nhận các tàu có sức chở lớn từ 30.000 đến 80.000 tấn, trong đó có tàu container.

UBND Thành phố Hải Phòng đã cấp giấy chứng nhận đầu tư cho phép Công ty CP vận tải xăng dầu Vipco thực hiện đầu tư giai đoạn 1 cụm kho cảng container hóa dầu tại bán đảo Đính Vũ, Quận Hải An với tổng vốn đầu tư 481 tỷ đồng, trên diện tích sử dụng là 380.000 m². Thời gian thực hiện 45 năm. Quy mô đầu tư xây dựng cụm cảng xăng dầu gồm: 1 cảng nhập dầu loại tàu trọng tải đến 20.000 DWT và 1 cảng xuất dầu cho sà lan trọng tải đến 5.000 DWT; các kho chứa xăng dầu và các công trình kỹ thuật phụ trợ đồng bộ khác. Cụm cảng container gồm 2 cảng cập tàu container cho tàu trọng tải đến 30.000 DWT; hệ thống bãi chứa container diện tích 36.000 m², xưởng sửa chữa diện tích 600 m² và các công trình phụ trợ.

Trên địa bàn Thành phố còn có những cảng chuyên dụng như Cảng dầu Thượng Lý, Cảng xi măng Chinh Phong, Cảng thủy sản Hạ Long... Hàng năm, những cảng này cũng được đầu tư nâng cấp nhằm duy trì và gia tăng năng lực bốc xếp.

Hệ thống đèn biển cũng không ngừng được đầu tư nâng cấp. Từ năm 2002 đến nay, dự án đầu tư, nâng cấp hệ thống đèn biển đã được thực hiện. Dự án có tổng mức đầu tư là 70 tỷ đồng trong đó 22 tỷ dành cho xây dựng và 48 tỷ cho trang thiết bị đèn biển, một phần từ nguồn vốn ngân sách Nhà nước và vốn vay ODA của Tây Ban Nha. Mục đích của dự án là xây dựng, hiện đại hoá 32 đèn biển nằm dọc theo tuyến từ Bắc vào Nam, xây mới 16 đèn biển, cải tạo nâng cấp 16 đèn khác, trong đó có 6 đèn cấp 1, có 3 đèn cấp 2, có 9 đèn cấp 3 và 14 đèn cấp 4.

4. Đối với công nghiệp đóng và sửa chữa tàu biển

Ngành công nghiệp đóng tàu được xác định là một trong những ngành công nghiệp mũi nhọn trong chiến lược phát triển công nghiệp của nước ta, được Chính phủ và Thành phố quan tâm với mục tiêu đưa Hải Phòng trở thành trung tâm công nghiệp đóng tàu lớn của cả nước.

Trên địa bàn Thành phố Hải Phòng hiện có khoảng 50 doanh nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu biển, chiếm khoảng 50% doanh nghiệp đóng tàu của quốc gia. Từ chỗ chỉ đóng được những con tàu vận tải cỡ nhỏ từ 400 đến 1.400 tấn, đến nay những kỹ sư và công nhân Hải Phòng đã đóng được những tàu biển có trọng tải lớn, chất lượng cao, mẫu mã đẹp, đạt tiêu chuẩn kiểm định nghiêm ngặt của hàng hải quốc tế từ 22.500 tấn đến 36.000 tấn và 53.000 tấn xuất khẩu ra thị trường nước ngoài. Từ năm 2005 đến năm 2010, các doanh nghiệp đóng tàu đã huy động hàng nghìn tỷ đồng nâng cấp các ụ, triển khai cho phép đóng các chủng loại tàu trọng tải từ 6.500 tấn đến 100.000 tấn.

Từ năm 2010 đến nay là thời điểm các doanh nghiệp đóng tàu ở Hải Phòng lao đao. Với sự chỉ đạo, hỗ trợ tích cực của Chính phủ, các cấp, các ngành có liên quan, các doanh nghiệp đóng tàu đã dần từng bước củng cố và ổn định sản xuất. Các doanh nghiệp đóng tàu ở Hải Phòng đã tập trung thực hiện tái cơ cấu ba lĩnh vực chính theo chỉ đạo. Trong đó, tập trung vào công nghiệp đóng và sửa chữa tàu biển với quy mô phù hợp; công nghiệp phụ trợ phục vụ cho việc đóng và sửa chữa tàu biển và đào tạo nâng cao tay nghề cho đội ngũ cán bộ, công nhân công nghiệp tàu biển. Đây là một công việc đầy khó khăn, gian khổ và phức tạp. Các doanh nghiệp đã chuyển nhượng, sáp nhập, giải thể, thoái vốn, bán cổ phiếu những đơn vị kinh doanh không hiệu quả, những công ty không thuộc ngành nghề kinh doanh chính, để tập trung cho ngành nghề sản xuất chính và những đơn vị hoạt động có lãi, nhằm từng bước củng cố, ổn định và phát triển. Đây mới