



CK.0000073188

GÔ LỤC TÀI

KINH TẾ BIỂN VIỆT NAM TRÊN ĐƯỜNG PHÁT TRIỂN VÀ HỘI NHẬP

NGUYÊN
C LIỆU

7



NHÀ XUẤT BẢN TỔNG HỢP THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

NGÔ LỰC TÀI

**KINH TẾ BIỂN
VIỆT NAM
trên đường
phát triển
và hội nhập**



NHÀ XUẤT BẢN TỔNG HỢP THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

LỜI GIỚI THIỆU

Tôi đã được đọc nhiều bài viết của anh Ngô Lực Tải sau mỗi khi anh báo cáo tham luận ở một hội nghị nào đó, hoặc trước khi anh gửi đăng ở báo hay tạp chí. Các bài viết của anh đề cập đến nhiều đề tài, nhưng bao trùm lên tất cả là về kinh tế biển và cảng biển.

Anh Ngô Lực Tải là một chuyên gia trong lĩnh vực hàng hải và kinh tế biển. Các bài viết của anh đều phân tích sâu sắc vấn đề dưới một góc nhìn bao quát, cả về không gian lẫn thời gian, trong mối tương quan với lĩnh vực giao thông thủy, bộ, với tình trạng biến đổi khí hậu và nước biển dâng đang tác động lớn đến nước ta hiện nay. Và trên hết, mỗi bài viết đều thể hiện rõ tình cảm nung nấu của tác giả đối với vận mệnh đất nước, là những đề xuất cụ thể trong việc khơi dậy tiềm năng biển của nước ta, sớm đưa nước ta giành vị trí xứng đáng của một quốc gia biển trong cộng đồng quốc tế.

Những bài viết kể trên được tập hợp lại thành cuốn sách **Kinh tế biển Việt Nam trên đường phát triển và hội nhập** mà quý độc giả đang có trong tay. Liên hiệp các Hội Khoa học và Kỹ thuật Thành phố Hồ Chí Minh ủng hộ sáng kiến của Hội Khoa học - kỹ thuật và Kinh tế Biển cũng như của tác giả Ngô Lực Tải trong việc cho ra đời cuốn sách này,

coi như thêm một tiếng nói của giới trí thức hưởng ứng chủ trương lớn của Nhà nước đồng thời phản biện các đề xuất cụ thể trong lĩnh vực nghiên cứu, khai thác và bảo vệ vùng biển của nước ta.

Xin cảm ơn Nhà xuất bản Tổng hợp Thành phố Hồ Chí Minh đã xuất bản cuốn sách này và trân trọng giới thiệu cùng bạn đọc.

Thành phố Hồ Chí Minh, tháng 5/2012

GS. TS. Nguyễn Ngọc Giao
Chủ tịch Liên hiệp các hội
Khoa học - Kỹ thuật
Thành phố Hồ Chí Minh

NHỮNG Ý KIẾN HẾT SỨC THIẾT THỰC CHO QUỐC KẾ, DÂN SINH...

Rất nhẹ nhàng, với lập luận sắc bén, có nhiều thông tin và số liệu minh chứng cụ thể, Thuyền trưởng viễn dương Ngô Lục Tải đã kiến giải, chỉ ra những “bất ổn”, đồng thời đề xuất những ý tưởng, sáng kiến, giải pháp thiết thực đối với khá nhiều vấn đề “nóng bỏng” của kinh tế biển Việt Nam trên chặng đường phát triển và hội nhập.

Có kiến thức chuyên môn phong phú, có kinh nghiệm hoạt động thực tiễn và quản lý hơn năm mươi năm trong lĩnh vực giao thông, vận tải, Thuyền trưởng Ngô Lục Tải có những nỗi niềm sâu lắng về những thành quả và “lỗ hổng” trong phát triển ngành giao thông vận tải biển, nhất là vấn đề quy hoạch và quản lý cảng biển. Với một đất nước có đến 3 phần biển so với 1 phần đất liền (vùng biển và thềm lục địa rộng hơn 1 triệu km², đường bờ biển dài khoảng 3.260 km), nhưng vai trò biển vẫn còn quá “mờ nhạt” trong bức tranh kinh tế, xã hội của Việt Nam. Sau 37 năm xây dựng và phát triển, kể từ ngày đất nước thống nhất đến nay (1975 - 2012), người dân vẫn còn cảm nhận dường như Việt Nam chưa thật “mặn mà” bứt khỏi nếp nghĩ “lục địa” để vươn ra biển Đông với một thực lực chính trị, kinh tế và văn hóa

chủ động, tích cực. Kinh tế biển của Việt Nam, cũng như vai trò và “chỗ đứng” của chúng ta trên biển Đông, còn quá khiêm nhường, chưa tương xứng với tầm vóc và mong đợi. Tất nhiên, không ai ngây thơ nghĩ rằng Việt Nam có thể xây dựng đất nước thành một quốc gia biển hùng mạnh trong một sớm một chiều, mà cần phải có thời gian chuẩn bị, nhưng cũng không nên để vượt khỏi tay những cơ hội “vàng”; lấp đi, lấp lại những “sai lầm” trong các hoạt động kinh tế. Kinh nghiệm hoạt động của nhiều nước là phải có sự chọn lọc đầu tư trong phát triển kinh tế, không thể “dàn hàng ngang cùng tiến”, như chúng ta đã làm. Về phát triển kinh tế biển cũng vậy, các chuyên gia kinh tế APEC (2004) cho rằng vận tải biển, cảng biển là ngành “động lực” trong 9 ngành kinh tế biển hiện đại và vấn đề mấu chốt là quy hoạch phát triển và quản trị hữu hiệu (governance) cảng biển vì “quy hoạch, thường được ví như “kẻ dẫn đường” cho sự phát triển”. Thế mà trong thực tế nhiều năm qua, các quy hoạch cảng biển ở Việt Nam “chỉ dựa vào “ý tưởng khả thi”, nên hệ thống cảng biển bị chia cắt manh mún theo sản xuất nhỏ, gây lãng phí rất lớn, còn quy hoạch chỉ là hình thức”. Càng vào sâu quá trình hội nhập, đất nước càng có nhiều cơ hội, bên cạnh những thách thức không nhỏ, nhà nước cần có những quyết sách “quyết liệt” mang tính đột phá, phải “tăng cường điều tiết thị trường đầu tư, khai thác vận tải biển, hệ thống cảng biển”, và phải chú ý xây dựng hành lang pháp lý phát triển Logistics, nâng cấp cơ sở hạ tầng nội địa và khả năng kết nối thông tin toàn cầu để xây dựng thương hiệu cảng biển Việt Nam với tiêu chí cung cấp cho khách hàng toàn cầu “chất lượng và dịch vụ” hoàn

hảo. Hoạt động hàng hải, vận tải biển, có không ít những điều bất ổn. An toàn hàng hải là vấn đề sâu rộng. Đó thực sự đang là vấn đề của toàn thế giới, của khu vực biển Đông (Hội nghị ASEAN 2012).

Với một tầm nhìn toàn diện, Thuyền trưởng Ngô Lực Tải còn dành nhiều tâm huyết cho các vấn đề liên quan đến phát triển an sinh xã hội (kết cấu hạ tầng, ô nhiễm môi trường, ngập lụt, biến đổi khí hậu và mong muốn những “bất ổn” đó được giải quyết một cách căn bản, đồng bộ và hệ thống. Để giải quyết những “vấn nạn” kinh tế - xã hội do biến đổi khí hậu, theo bài học và kinh nghiệm của nhiều quốc gia là nhà nước nên tập trung đầu tư nhiều hơn vào cơ sở hạ tầng các công trình ở đô thị, ven biển, hải đảo và các dịch vụ cơ bản để đáp ứng nhu cầu dân sinh, nhất là hệ thống cơ sở hạ tầng giao thông, vận tải, các công trình phòng chống thiên tai như đê, đập, rừng phòng hộ với chi phí hàng năm vào khoảng 1 tỷ USD. Đồng thời, Việt Nam cần nâng cấp, cải thiện, và hiện đại hóa hệ thống quy hoạch. “Quy hoạch phải được các cơ quan chức năng tầm vĩ mô quản trị chặt chẽ ngay từ khi lập ra và phải được các địa phương, các ngành hữu quan tuân thủ và thực hiện nghiêm túc trên nguyên tắc thống nhất, xuyên suốt để nó khả thi hơn, đồng thời hạn chế tình trạng “quy hoạch treo” thường rất phổ biến ở nước ta”.

Những bài viết của Thuyền trưởng Ngô Lực Tải khiến chúng ta càng hiểu sâu hơn và đồng cảm với những cảm xúc và “bức xúc” của một chuyên gia cao cấp không chỉ trong lĩnh vực chuyên môn hàng hải, mà còn trong các hoạt động xã hội,

trước những vấn đề “cần phải giải quyết” để phát triển kinh tế, đảm bảo an sinh xã hội nói chung và kinh tế biển, cảng biển nói riêng.

Tôi nghĩ đó là những ý kiến thực sự cần thiết cho “quốc kế, dân sinh”.

Nha Trang, ngày 22 tháng 3 năm 2012

TSKH. Nguyễn Tác An

Chủ tịch Ủy ban Quốc gia Chương trình
Hải dương học Liên chính phủ, Việt Nam

NHỮNG NGHIÊN CỨU SÂU SẮC VỀ PHÁT TRIỂN KINH TẾ BIỂN VIỆT NAM

Kỹ sư Ngô Lực Tải nguyên là Giám đốc Sở Giao thông Công chánh Thành phố Hồ Chí Minh đầu thập niên 90 và nay là Phó Chủ tịch Hội Khoa học Kỹ thuật và Kinh tế biển, đã có nhiều kinh nghiệm và trải nghiệm trong quản lý ngành giao thông đô thị của Thành phố có quy mô lớn bậc nhất cả nước và đứng đầu trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam.

Trong gần 50 bài báo của Kỹ sư Ngô Lực Tải đăng trong mấy năm gần đây, theo chúng tôi đã nổi lên các hướng khoa học chính sau:

1. Xây dựng nền kinh tế biển hùng mạnh của cả nước và của Thành phố Hồ Chí Minh xứng với tiềm năng vốn có. Xuất phát từ địa lợi là nước ta có khoảng 3.260 km bờ biển với nhiều vịnh biển tiện lợi cho việc bố trí các cảng nước sâu như Cái Lân, Lạch Huyện, Tiên Sa, Cam Ranh, Vân Phong, vịnh Gành Rái v.v.. với vùng biển và thềm lục địa rộng hơn 1 triệu km², tác giả đã nhấn mạnh đến vai trò kinh tế biển để phấn đấu đạt mục tiêu mà Nghị quyết 09-NQ/TW của Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa X đã đề ra: đưa đóng góp

của kinh tế biển và vùng ven biển trong GDP lên khoảng 53 - 55% và phấn đấu đưa nước ta trở thành quốc gia có nền kinh tế biển phát triển trên thế giới. Có mấy vấn đề tác giả lưu ý:

- Cơ sở hạ tầng gồm cảng biển, đặc biệt là cảng nước sâu đang thiếu nghiêm trọng. Chúng ta hiện có 160 bến cảng, 305 cầu cảng với tổng chiều dài trên 36 km. Tuy nhiên năng lực bốc dỡ còn yếu, thiếu các thiết bị nâng hiện đại, thiếu mạng lưới giao thông đồng bộ để chuyển tải hàng hóa, nhất là hệ thống đường sắt, kho bãi, Logistics vẫn còn yếu và tuy đã bốc dỡ được tới hơn 5 triệu TEUs/năm nhưng chưa theo kịp xu thế container hóa trong vận tải biển. Trong lúc đó yêu cầu bốc dỡ container đòi hỏi phải vài chục triệu TEUs để có thể cạnh tranh với nhiều nước có kinh tế biển trong khu vực, xây dựng thương hiệu của Việt Nam.

- Điều thứ hai là đội tàu vận tải của ta còn non kém, công nghiệp đóng tàu tuy có phát triển nhưng vẫn chưa đáp ứng yêu cầu, nhất là cung cấp nguyên vật liệu tại chỗ, hạn chế nhập khẩu các vật liệu sắt thép, máy móc, thiết bị.

- Tác giả rất chú ý đến đào tạo nhân lực không chỉ công nhân tay nghề cao và cán bộ quản lý có trình độ tại bến bãi mà cả lực lượng lái tàu, hoa tiêu thành thực, những thuyền viên chuyên nghiệp để xuất khẩu lao động.

- Đã nêu cao vai trò của nghiên cứu khoa học (R&D) trong kinh tế biển nhằm khai thác ưu thế biển của nước ta, nhanh chóng nâng cao năng lực cả về kỹ thuật, kinh tế và luật pháp về biển, thực hiện tốt Công ước Lao động Hàng hải (MLC).