

Đưa Cái Mép - Thị Vải thành cảng trung chuyển quốc tế

Bộ GTVT vừa phê duyệt quy hoạch cảng biển Đông Nam Bộ - nhóm 5. Trong đó, xác định cảng biển Vũng Tàu sẽ hình thành cảng trung chuyển quốc tế.

Cơ sở nào để hình thành cảng trung chuyển quốc tế tại cảng biển Vũng Tàu? Ông PHẠM ANH TUẤN, phó tổng giám đốc Công ty cổ phần Tư vấn thiết kế cảng - kỹ thuật biển Porcoast (đơn vị được Bộ GTVT lập quy hoạch cảng biển Việt Nam và thực hiện quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ), cho biết:

- Gần 30% tổng khối lượng hàng container thông qua cảng biển toàn cầu là hàng trung chuyển. Tuyến hàng hải quốc tế qua Biển Đông vận chuyển khoảng 40% tổng lượng vận tải biển container toàn cầu. Trong cơ cấu thị trường xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam, tổng giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu đi biển xa (châu Âu, Mỹ, Phi) chiếm gần 30%. Như vậy, việc hình thành và phát triển trung tâm trung chuyển container tại Việt Nam là cần thiết.

Khả năng hình thành và phát triển cảng trung chuyển đối với



Ngày 20-2-2017 tàu Margrethe Maersk trong tải 194.000 tấn, sức chở 18.300 TEU cập cảng quốc tế Cái Mép (Tân Thành, Bà Rịa - Vũng Tàu) - đưa cảng này trở thành cảng thứ 19 trên thế giới có khả năng tiếp nhận tàu siêu lớn này

Ảnh: Đ.HÀ



Ông Phạm Anh Tuấn

cảng biển Vũng Tàu, mà cụ thể là khu vực Cái Mép, dựa trên các yếu tố có sẵn và có thể tạo lập. Khu cảng này nằm ở vị trí cửa sông Cái Mép - Thị Vải có độ sâu rất tốt, gần tuyến hàng hải quốc tế qua Biển Đông, lại trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam...

Trong những năm qua, Bộ GTVT đã có những chỉ đạo mang tính đột phá như nghiên cứu, thử nghiệm và cho phép các tàu mẹ trọng tải trên 100.000 tấn vào làm hàng tại Cái Mép. Với việc tiếp nhận thành công đội tàu mẹ có kích thước cực lớn như vậy là cơ sở để các bến cảng

tại Cái Mép trở thành điểm cảng của các hãng tàu trên các tuyến dịch vụ Á - Âu, Á - Mỹ... Điều này cũng chứng tỏ năng lực của cảng có thể trở thành trung tâm trung chuyển của khu vực phục vụ cho hàng hóa khu vực Đông Nam Á.

*** So với cảng biển trung chuyển quốc tế ở các nước, sự hình thành cảng trung chuyển quốc tế ở Việt Nam có gì khác và đặc biệt hơn, thưa ông?**

- Xem lại sự phát triển các cảng trung chuyển quốc tế khu vực Đông Nam Á và Bắc Á trong các năm vừa qua như cảng Busan (Hàn Quốc), Thượng Hải, Cao Hùng, Hong Kong (Trung Quốc), Singapore... thì các yếu tố sẵn có và được tạo lập hầu hết đều hội tụ ở các cảng trung chuyển này. Cái Mép của nước ta cũng cơ

bản đáp ứng được hầu hết các yếu tố để hình thành cảng trung chuyển quốc tế.

Như vậy, sự khác nhau còn lại có lẽ là do cơ chế chính sách phát triển và khai thác cảng biển. Nếu coi Cái Mép là khu cảng của quốc gia, tập trung nguồn lực, quyết liệt điều tiết hàng hóa và tạo một cơ chế thông thoáng để các chủ hàng, các hãng tàu coi đây là một trung tâm chuyển tải hàng hóa của họ, thì Cái Mép mới có thể trở thành khu bến trung chuyển quốc tế.

*** Theo ông, cần có cơ chế nào và đến bao giờ Việt Nam mới thật sự có cảng trung chuyển quốc tế?**

- Khu bến cảng Cái Mép tăng trưởng ấn tượng trong thời gian qua với mức tăng 28% năm 2015,

35% năm 2016, 22,6% năm 2017 và liên tục nằm trong nhóm các cảng tăng trưởng nhanh nhất thế giới (theo Alphaliner). Hiện nay, có 20 tuyến dịch vụ cập cảng Cái Mép hàng tuần. Trong đó, có 13 tuyến tàu mẹ đi thẳng bờ Đông, bờ Tây nước Mỹ; 2 tuyến tàu mẹ đi thẳng châu Âu với kích cỡ tàu lên đến 165.000 tấn; 5 tuyến tàu nội Á. Hàng hóa xuất nhập khẩu Việt Nam hiện đang được kết nối một cách tốt nhất. Đặc biệt, hàng xuất khẩu đi Mỹ chỉ mất 16 ngày, nhanh nhất trong khu vực Đông Nam Á.

Tiềm năng từ cảng Cái Mép rất lớn, năng lực cảng nước sâu sánh ngang với các cảng lớn trong khu vực, nhưng để phát triển trở thành một trung tâm trung chuyển, Cái Mép cần nhiều giải pháp, chính sách mạnh mẽ hơn từ Chính phủ và các bộ ngành, chứ không chỉ coi là nhiệm vụ của Bộ GTVT. Theo tôi, có 3 yếu tố cần quan tâm: sự thuận tiện của luồng vào cảng, sự tập trung hàng hóa và tính liên kết vùng. Trong đó, việc điều tiết luồng hàng hóa để tập trung khai thác cảng nước sâu là rất quan trọng. Hiện nay, các chủ hàng vẫn chủ yếu tập trung giao nhận hàng tại cảng Cát Lái, trong khi tình trạng tắc nghẽn tại cảng này vẫn đang tiếp diễn. Do vậy, cần thiết phải có biện pháp để điều tiết nguồn hàng giữa các khu vực cảng để phát huy tối đa tiềm năng, thế mạnh của cảng nước sâu Cái Mép...

NGỌC AN thực hiện

Đưa Cái Mép - Thị Vải thành cảng trung chuyển quốc tế

05/05/2018 10:43 GMT+7

TTO - Bộ GTVT vừa phê duyệt quy hoạch cảng biển Đông Nam Bộ - nhóm 5. Trong đó, xác định cảng biển Vũng Tàu sẽ hình thành cảng trung chuyển quốc tế.

- Cái Mép - Thị Vải 'treo cầu' nhìn Cát Lái quá tải
- Giải cứu cảng 2 tỉ USD Cái Mép - Thị Vải như thế nào?
- Lại bàn cách 'giải cứu' cảng Cát Lái và Cái Mép - Thị Vải



Ngày 20-2-2017 tàu Margrethe Maersk trọng tải 194.000 tấn, sức chở 18.300 TEU cập cảng quốc tế Cái Mép (Tân Thành, Bà Rịa - Vũng Tàu) - đưa cảng này trở thành cảng thứ 19 trên thế giới có khả năng tiếp nhận tàu siêu lớn này - Ảnh: Đ.HÀ

Cơ sở nào để hình thành **cảng trung chuyển quốc tế** tại cảng biển Vũng Tàu?

Ông Phạm Anh Tuấn, phó tổng giám đốc Công ty cổ phần Tư vấn thiết kế Cảng - Kỹ thuật Biển Portcoast (đơn vị được Bộ GTVT lập quy hoạch cảng biển Việt Nam và thực hiện quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ), cho biết:

- Gần 30% tổng khối lượng hàng container thông qua cảng biển toàn cầu là hàng trung chuyển. Tuyến hàng hải quốc tế qua Biển Đông vận chuyển khoảng 40% tổng lượng vận tải biển container toàn cầu.

Trong cơ cấu thị trường xuất nhập khẩu hàng hóa của Việt Nam, tổng giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu đi biển xa (châu Âu, Mỹ, Phi) chiếm gần 30%.

Như vậy, việc hình thành và phát triển trung tâm trung chuyển container tại Việt Nam là cần thiết.

Khả năng hình thành và phát triển cảng trung chuyển đối với cảng biển Vũng Tàu, mà cụ thể là khu vực Cái Mép, dựa trên các yếu tố có sẵn và có thể tạo lập.

Khu cảng này nằm ở vị trí cửa sông Cái Mép - Thị Vải có độ sâu rất tốt, gần tuyến hàng hải quốc tế qua Biển Đông, lại trong vùng kinh tế trọng điểm phía Nam...

Trong những năm qua, Bộ GTVT đã có những chỉ đạo mang tính đột phá như nghiên cứu, thử nghiệm và cho phép các tàu mẹ trọng tải trên 100.000 tấn vào làm hàng tại Cái Mép.

Với việc tiếp nhận thành công đội tàu mẹ có kích thước cực lớn như vậy là cơ sở để các bến cảng tại Cái Mép trở thành điểm cảng của các hãng tàu trên các tuyến dịch vụ Á - Âu, Á - Mỹ...

Điều này cũng chứng tỏ năng lực của cảng có thể trở thành trung tâm trung chuyển của khu vực phục vụ cho hàng hóa khu vực Đông Nam Á.

**** So với cảng biển trung chuyển quốc tế ở các nước, sự hình thành cảng trung chuyển quốc tế ở Việt Nam có gì khác và đặc biệt hơn, thưa ông?***

- Xem lại sự phát triển các cảng trung chuyển quốc tế khu vực Đông Nam Á và Bắc Á trong các năm vừa qua như cảng Busan (Hàn Quốc), Thượng Hải, Cao Hùng, Hong Kong (Trung Quốc), Singapore... thì các yếu tố sẵn có và được tạo lập hầu hết đều hội tụ ở các cảng trung chuyển này.

Cái Mép của nước ta cũng cơ bản đáp ứng được hầu hết các yếu tố để hình thành cảng trung chuyển quốc tế.

Như vậy, sự khác nhau còn lại có lẽ là do cơ chế chính sách phát triển và khai thác cảng biển.

Nếu coi Cái Mép là khu cảng của quốc gia, tập trung nguồn lực, quyết liệt điều tiết hàng hóa và tạo một cơ chế thông thoáng để các chủ hàng, các hãng tàu coi đây là một trung



Ông Phạm Anh Tuấn

tâm chuyển tải hàng hóa của họ, thì Cái Mép mới có thể trở thành khu bến trung chuyển quốc tế.

*** Theo ông, cần có cơ chế nào và đến bao giờ Việt Nam mới thật sự có cảng trung chuyển quốc tế?**

- Khu bến cảng Cái Mép tăng trưởng ấn tượng trong thời gian qua với mức tăng 28% năm 2015, 35% năm 2016, 22,6% năm 2017 và liên tục nằm trong nhóm các cảng tăng trưởng nhanh nhất thế giới (theo Alphaliner).

Hiện nay, có 20 tuyến dịch vụ cập cảng Cái Mép hằng tuần. Trong đó, có 13 tuyến tàu mẹ đi thẳng bờ Đông, bờ Tây nước Mỹ; 2 tuyến tàu mẹ đi thẳng châu Âu với kích cỡ tàu lên đến 165.000 tấn; 5 tuyến tàu nội Á.

Hàng hóa xuất nhập khẩu Việt Nam hiện đang được kết nối một cách tốt nhất. Đặc biệt, hàng xuất khẩu đi Mỹ chỉ mất 16 ngày, nhanh nhất trong khu vực Đông Nam Á.

Tiềm năng từ cảng Cái Mép rất lớn, năng lực cảng nước sâu sánh ngang với các cảng lớn trong khu vực, nhưng để phát triển trở thành một trung tâm trung chuyển, Cái Mép cần nhiều giải pháp, chính sách mạnh mẽ hơn từ Chính phủ và các bộ ngành, chứ không chỉ coi là nhiệm vụ của Bộ GTVT.

Theo tôi, có 3 yếu tố cần quan tâm: sự thuận tiện của luồng vào cảng, sự tập trung hàng hóa và tính liên kết vùng. Trong đó, việc điều tiết luồng hàng hóa để tập trung khai thác cảng nước sâu là rất quan trọng.

Hiện nay, các chủ hàng vẫn chủ yếu tập trung giao nhận hàng tại cảng Cát Lái, trong khi tình trạng tắc nghẽn tại cảng này vẫn đang tiếp diễn.

Do vậy, cần thiết phải có biện pháp để điều tiết nguồn hàng giữa các khu vực cảng để phát huy tối đa tiềm năng, thế mạnh của cảng nước sâu Cái Mép...

NGỌC AN