

Hệ thống cảng biển Việt Nam: Còn nhiều hạn chế phải vượt qua

Theo Báo Lao Động, ngày 16/09/2011



Hôm nay (16.9), tại Hội trường Thống Nhất TP.HCM, Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA) khai mạc Hội nghị thường niên năm 2011, với sự tham gia của đại biểu 56 cảng thành viên, các hội viên tiềm năng, các cơ quan quản lý nhà nước và các hiệp hội ngành nghề liên quan trong ngành GTVT.

Báo cáo của VPA do Chủ tịch Hiệp hội Lê Công Minh trình bày cho biết: Khối lượng hàng nhập/xuất qua các cảng VPA trong năm 2010 đạt khoảng 154 triệu tấn, trong đó hàng container đạt khoảng 6,5 triệu TEU tăng 18% so với năm trước. Tại cụm cảng số 5, do hình thành các cảng nước sâu tại

khu vực Bà Rịa – Vũng Tàu, sự chuyển dịch hoạt động vận tải biển sử dụng tàu lớn ra khỏi khu vực TPHCM tăng trên 30%/năm và dự kiến đạt gần 1 triệu TEU thông qua các cảng nước sâu trong quý 1/2012.

Tuy nhiên, tình trạng cạnh tranh giảm giá tại các cảng nước sâu dưới sức ép của các hãng tàu đang gây khó khăn về tài chính cho các nhà đầu tư. Tại khu vực miền Bắc, hàng container còn tăng cao hơn cả khu vực phía nam trong năm 2008 (28%) nhưng giảm dần các năm sau đó, xuống còn 10% rồi 2%. Nguyên nhân do luồng vào bị chặn, tàu nhỏ vận chuyển không hiệu quả, tình trạng ách tắc giao thông bộ và sự hình thành các cảng nước sâu thu hút hàng trung chuyển nội địa tại phía nam.

Trong năm 2010, 56 cảng thành viên hiệp hội có 4 cảng đạt sản lượng trên 10 triệu tấn, 2 cảng đạt sản lượng 5-10 triệu tấn, 17 cảng đạt sản lượng trên 1-5 triệu tấn, bình quân mỗi cảng đạt 2,9 triệu tấn/năm. Có khoảng phân nửa cảng tăng trưởng khá trong năm qua.

VPA cũng đưa ra nhận định cho khối cảng ở từng khu vực. Tại cụm cảng nước sâu Cái Mép – Thị Vải, các tuyến tàu container cỡ lớn nối trực tiếp Việt Nam với thị trường Bắc Mỹ và Châu Âu đã được hình thành và đang vào giai đoạn thăm dò thị trường để phát triển lên quy mô và tần suất cao hơn.

Tại miền Bắc, do luồng lạch nhiều năm không được duy tu nên cạn dần đã làm tăng chi phí chuyển tải cho chủ hàng, chủ tàu và giảm hiệu quả đầu tư của các cảng khu vực Hải Phòng. Luồng thiết kế vào cảng Đình Vũ cho tàu 20.000DWT, nhưng hiện nay chỉ đạt độ sâu cho tàu 10.000DWT.

Còn đối với Đồng bằng sông Cửu Long (ĐBSCL), cảng Cần Thơ và cảng Cái Cui được xem là cảng trung tâm. Dự án luồng Định An được cải tạo qua kênh Quan Chánh Bó cho tàu 10.000 tấn ra vào với kinh phí ước tính 198 triệu USD đã được triển khai vào cuối năm 2009. Tuy nhiên, do luồng cũ không được đầu tư nạo vét và việc cải tạo luồng mới kéo dài gây khó khăn lớn cho tàu ra vào các cảng trên sông Hậu. Bên cạnh đó, vận tải đường bộ tăng trên tuyến đường kết nối khu vực đồng bằng với cụm cảng số 5 đã làm giảm đáng kể lượng tàu hàng thông qua các cảng (ĐBSCL) trong vài năm qua.

Để giải quyết thực trạng yếu kém, tại Hội nghị thường niên 2011 của VPA, các thành viên chủ yếu bàn bạc đưa ra giải pháp khắc phục những tồn tại, hạn chế của khối cảng. Đó là mối quan hệ giữa VPA với các cơ quan chức năng cần được xác lập theo hướng tăng cường khả năng phối hợp, giải quyết những vấn đề chung của khối cảng cụ thể hơn, nhanh hơn và hiệu quả hơn, đồng thời liên kết với các hội ngành nghề liên quan để giải quyết những công việc chung của cộng đồng hàng hải. Bên cạnh đó, hiệp hội cần đẩy mạnh hơn nữa quan hệ hợp tác với khối cảng ASEAN và quốc tế nhằm tạo điều kiện cho khối cảng chủ động hội nhập kinh tế và phát triển nguồn nhân lực có chất lượng.

Tại diễn đàn Hội nghị thường niên 2011, VPA nêu ra một số kiến nghị nhằm tạo điều kiện cho khối cảng hoạt động thuận lợi và phát triển: Hoàn chỉnh cơ chế quản lý kết cấu hạ tầng cảng biển cho từng khu vực, sớm có quy hoạch phát triển logistics, vận tải đa phương thức cạnh tranh với nước ngoài, đồng bộ hoá việc quy hoạch phát triển cảng biển với quy hoạch giao thông cầu đường, luồng lạch.

Công Toại