

Dịch vụ cảng biển có lỗi vẫn lo

Việt Nam chưa có hệ thống cảng container đạt chuẩn quốc tế

Trong 8 tháng đầu năm 2011, trái với những khó khăn của các DN vận tải biển thì các DN trong nhóm kinh doanh dịch vụ cảng biển lại có lỗi khi kim ngạch xuất khẩu đạt mức tăng trưởng khá.

Đình Tịnh

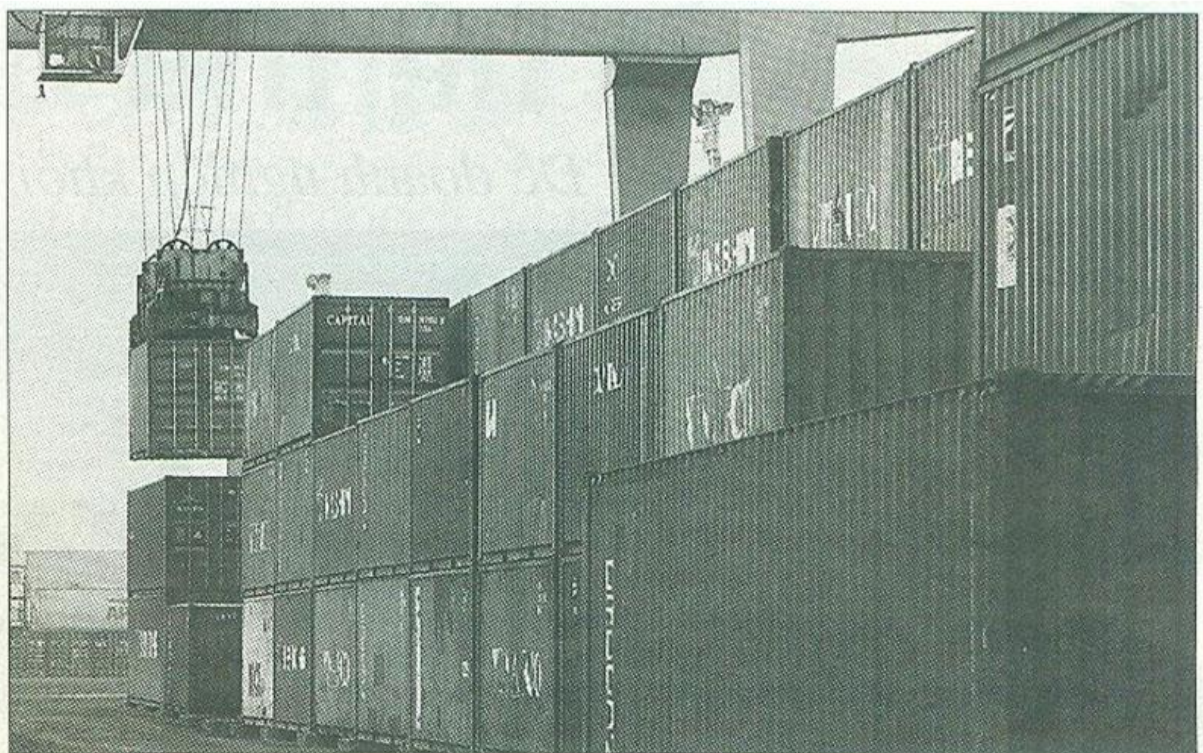
■ Báo cáo cho thấy, tổng sản lượng hàng thông qua toàn cảng của TCT hàng hải (Vinalines) tăng 115% so với cùng kỳ năm 2010. Nếu tính theo khu vực, sản lượng hàng thông qua tại phía Bắc vẫn đạt mức tăng trưởng ổn định. Ví dụ như Cảng Hải Phòng tăng 16%, Cảng Quảng Ninh tăng 7%, Cảng Vật Cách tăng 27%, Cảng Đoạn Xá tăng 6%... Điều đó kéo theo mức tăng trưởng tại một số DN hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ khai thác cảng như: Công ty CP đại lý hàng hải VN đạt doanh thu 260 tỷ đồng, lợi nhuận là 13 tỷ đồng; Cảng Hải Phòng doanh thu đạt 510 tỷ đồng, lợi nhuận 24 tỷ đồng; Cảng Đà Nẵng doanh thu 139 tỷ đồng, lợi nhuận đạt 4,6 tỷ đồng; Cảng Quy Nhơn doanh thu 165 tỷ đồng, lợi nhuận 8,7 tỷ đồng.

Cục trưởng Cục HHVN Nguyễn Ngọc Huệ cho biết: Không chỉ riêng trong năm 2011, mà trong năm 2010, sản lượng hàng thông qua cảng đạt những con số rất tích cực với trên 259 triệu tấn (tăng 29,5% so với mục tiêu 200 triệu tấn trong QĐ số 202/TTg), trong đó hàng container đạt trên 6,52 triệu TEUs. Điều này cho thấy xu thế container hóa ngày càng tăng đồng thời cũng đặt ra những thách thức không nhỏ cho sự phát triển của ngành hàng hải trong thời gian tới, đặc biệt là vấn đề phát triển cảng trung chuyển quốc tế tại VN. Cũng theo ông Huệ, cả nước hiện đã có trên 45km cầu cảng. Ông Huệ cũng thừa nhận ngành HHVN vẫn còn tồn tại nhiều khó khăn, vướng mắc. Cụ thể, tính đồng bộ, thống nhất giữa chính sách sách hàng hải với luật hàng hải và giữa luật, chính sách của một số ngành, lĩnh vực khác với luật hàng hải còn nhiều bất cập, đòi hỏi cần sớm được điều chỉnh phù hợp; Cầu cảng, bến cảng bố trí manh mún, thiếu cảng có quy mô lớn, hiện đại và chuyên dụng hóa. Chưa có cảng trung chuyển quốc tế và việc kết nối giữa cảng với đường bộ, đường sắt, đường thủy nội địa còn bất cập. Thiếu các trung tâm phân phối hàng hóa sau cảng. Điều kiện đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải và phòng ngừa ô nhiễm môi trường của cầu cảng,

bến cảng còn hạn chế; Phần lớn các tuyến luồng vào cảng đều có độ sâu hạn chế và luôn bị tác động mạnh từ thiên nhiên; Hệ thống báo hiệu hàng hải đa phần là thiết bị truyền thống; thiếu hệ thống điều hành, kiểm soát đối với hoạt động hàng hải (VTS, LRIT...) và chưa hình thành sự kết nối tương thích giữa thiết bị trợ giúp hàng hải với hệ thống công nghệ thông tin điện tử viễn thông hàng hải...

Một vấn đề quan trọng khác là: Chưa có cảng nào của VN có tên trong danh mục "tìm kiếm" của hệ thống quản lý container toàn cầu. Nhờ đó, các chủ hàng, dù ở bất cứ đâu trên thế giới vẫn có thể biết chính xác hàng hoá của mình đang ở vị trí nào, tại cảng nào và do tàu nào vận chuyển... Hoạt động khai thác cảng sẽ thuận tiện hơn, tiết kiệm chi phí và tăng sức cạnh tranh của cảng. Thế nhưng, hiện tại chưa có cảng biển nào của VN có phần mềm quản lý container đạt chuẩn quốc tế. Có nghĩa là, VN vẫn còn là "khoảng trống" trên bản đồ cảng thế giới. Đây thực sự là vấn đề đáng lo ngại bởi nên nhớ, VN được xác định là 1 quốc gia phát triển mạnh về kinh tế biển. Các cảng nước sâu sẽ là thế mạnh đột phá hướng ra biển trong tương lai. Để giải quyết những tồn tại đã nêu, theo ông Huệ, Cục HHVN sẽ tập trung triển khai đồng bộ, quyết liệt 7 giải pháp gồm xây dựng, hoàn thiện pháp luật hàng hải; triển khai đồng bộ quy hoạch và chính sách phát triển ngành; tổ chức cán bộ, cải cách hành chính và phát triển nguồn nhân lực ngành hàng hải; tăng cường tổ chức thực hiện pháp luật và chính sách hàng hải; tăng cường hợp tác quốc tế và hội nhập quốc tế; phát triển kết cấu hạ tầng ngành hàng hải; bảo đảm an toàn, an ninh và phòng chống thiên tai, cứu hộ, cứu nạn trong giao thông hàng hải, nâng cao chất lượng về CNTT đáp ứng đòi hỏi trong tình hình mới...

Thời gian tới, Cục HHVN cũng kiến nghị Bộ GTVT cho phép triển khai nghiên cứu cơ chế tổng thể phát triển cảng Trung chuyển quốc tế Vân Phong, cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện, Cái Mép - Thị Vải; tiếp tục ưu tiên nguồn vốn nhà nước để đầu tư cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, Cái Mép - Thị Vải; luồng cho tàu lớn vào sông Hậu... Đồng thời, tiến hành triển khai đề án thành lập Tổng cục HHVN trên cơ sở tổ chức lại Cục HHVN; đề án nghiên cứu, đề xuất, xây dựng Luật Cảng biển; đề án nghiên cứu cơ chế tài chính đặc thù của Cục HHVN.



Xu thế container hóa ngày càng tăng thách thức sự phát triển của ngành *Ảnh: Q.Tuấn*