

“Tối tập” dự án đầu tư xây dựng cảng biển



Hàng loạt dự án xây dựng cơ sở hạ tầng cảng biển với quy mô lớn đang được triển khai, hy vọng sẽ mang lại cho cảng biển Việt Nam một bộ mặt mới.

(Tiếp theo trang 1)

Cầu bến cho tàu trên 5 vạn DWT: không quá một bàn tay

Chuyện hệ thống cảng biển Việt Nam có quá nhiều bến cảng (nếu tính về số lượng) và quá ít cảng đáp ứng yêu cầu (tính về quy mô và chất lượng) không phải là chuyện bây giờ mới nói, song vẫn luôn là thực trạng làm đau đầu các nhà quản lý chuyên ngành. Trên thực tế, không “đau đầu” sao được khi với hơn 330m cầu bến với tổng chiều dài 39.951m (25.993 m dài bến hàng tổng hợp, container và 13.958 m dài bến hàng chuyên dùng, gần gấp 2 lần so với năm 1999), 35 luồng vào cảng quốc gia công cộng và 12 luồng vào cảng chuyên dùng, cơ sở hạ tầng cảng biển Việt Nam vẫn luôn được xếp vào hàng yếu kém về chất lượng, lạc hậu về trình độ kỹ thuật công nghệ so với yêu cầu và các nước tiên tiến trong khu vực. Đây là chưa nói đến việc chỉ có chưa đầy 2% (chính xác hơn -1,37%) trong số hơn 330 cầu bến của cả nước có thể đáp ứng cho tàu trên 5 vạn DWT vào làm hàng. Cầu bến cho tàu 2 - 5 vạn DWT chiếm 21,43%, cho tàu 1 - 2 vạn DWT chiếm 39,72% và cho tàu dưới 1 vạn DWT chiếm 38,46%. Cảng biển Việt Nam, tính về số lượng là thế, về chất lượng cũng “không khá hơn là mấy” theo nhận định có phần chua xót của nhiều chuyên gia. Trên thực tế, trừ một số bến mới được xây dựng đưa vào khai thác gần đây được trang bị các thiết bị xếp dỡ tương đối hiện đại còn lại hầu hết các bến cảng vẫn sử dụng các thiết bị bốc xếp thông thường, quản lý điều hành quá trình

“Tối tấp” dự án đầu tư xây dựng cảng biển



bốc xếp bảo quản giao nhận hàng hóa với kỹ thuật công nghệ lạc hậu nên năng suất xếp dỡ của các cảng rất thấp. Bình quân năng suất xếp dỡ hàng tổng hợp 3.000 - 4.000 t/m dài bến, hàng container 12 - 25 thùng/cầu - giờ, chỉ bằng khoảng 50 - 60% năng suất của các cảng tiên tiến trong khu vực.

“Tối tấp” dự án

Như trên đã nói, hàng loạt dự án xây dựng CSHT cảng biển với quy mô lớn đang được triển khai hy vọng sẽ mang lại

cho cảng biển Việt Nam một bộ mặt mới đồng bộ hơn, hiện đại hơn. Chủ tịch HĐQT kiêm Tổng Giám đốc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) Dương Chí Dũng cho biết, Tổng công ty đang tiếp tục triển khai dự án xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong giai đoạn khởi động với hai bến cho tàu container sức chở đến 9.000 TEU và một số công trình dịch vụ hậu cần, kho bãi trên bờ. Cùng với đó, Vinalines cũng đang tích cực triển khai các thủ tục đầu tư và thành lập liên doanh với các đối tác Nhật Bản để

đầu tư xây dựng các bến thuộc giai đoạn khởi động cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng. Ngoài 2 dự án trọng điểm quốc gia trên, Vinalines cũng đang hoàn tất các thủ tục xây dựng cảng Đình Vũ - Hải Phòng giai đoạn 3 với 235m cầu cảng, tiếp tục triển khai dự án xây dựng cảng Cái Cui giai đoạn II, dự án cảng container quốc tế Vũng Tàu và khu hậu cần logistics, dự án cảng Sài Gòn - Hiệp Phước giai đoạn I với công suất thông qua khoảng 8,5 triệu tấn/năm, tiếp nhận tàu có trọng tải đến 5 vạn DWT. Dự án cảng quốc tế Cái Mép, cảng container quốc tế cảng Sài Gòn - SSA cũng đang trong quá trình triển khai thi công, dự kiến sẽ hoàn thành và đưa vào khai thác đầu năm 2011.

Phía Cục Hàng hải Việt Nam, Cục trưởng Vương Đình Lam khẳng định, Cục cũng đang rất tích cực đẩy mạnh công tác đầu tư xây dựng cơ bản. Cụ thể, Cục HHVN đang triển khai, đẩy nhanh tiến độ rất nhiều dự án như Dự án đầu tư xây dựng luồng cho tàu có trọng tải lớn vào sông Hậu qua kênh Quan Chánh Bó, dự án xây dựng cảng An Thới Phú Quốc, dự án cải tạo, nâng cấp tuyến luồng 30.000 - 50.000 DWT vào cảng Dung Quất, dự án xây dựng luồng tàu biển 30.000 DWT giai đoạn 2 vào cảng Quy Nhơn và dự án cải tạo nâng cấp luồng tàu vào cảng Cửa Việt...

T.B