

KINH TẾ

Phát triển cảng biển - Ưu tiên nơi thiên thời, địa lợi

Thứ hai, 23/08/2010, 11:57 (GMT+7)

Ngày 8-8, Cảng quốc tế Long An dài 2.600m, nằm trên sông Soài Rạp, được khởi công xây dựng. Theo chủ đầu tư, khi hoàn thành, cảng Long An có thể tiếp nhận tàu 30.000 - 70.000 DWT. Công suất xếp dỡ của cảng giai đoạn 1, dự kiến năm 2013, là 2,5 triệu tấn/năm và tăng lên 9,3 triệu tấn/năm vào năm 2015, đạt 15 triệu tấn vào năm 2020. Đây là tín hiệu vui nhưng cũng phát đi sự lo lắng cho việc... phát triển của hệ thống cảng biển Việt Nam.

Chưa hoạt động hết công suất

Việt Nam có hơn 3.000km bờ biển và nằm giữa đầu mối giao thương hàng hải Đông và Tây bán cầu, do đó chủ trương phát triển mạnh mẽ kinh tế biển trong đó có hệ thống cảng biển và các dịch vụ đi cùng là đúng đắn. Tuy nhiên, điều này không có nghĩa "chỗ nào có biển là có... cảng". Theo nhiều nhà khoa học, việc phát triển hệ thống cảng biển như thế nào cần phải được tính toán cụ thể, cân nhắc cẩn trọng. Không phải Việt Nam chưa có nhiều bài học về vấn đề này. Thực tế thời gian qua cho thấy, đã có không ít cảng được xây dựng nhưng lượng hàng hóa ra, vào rất ít và ngay cả nhiều cảng đã có tên tuổi song vẫn có những khoảng thời gian dài chưa thể hoạt động hết công suất của mình.



Bốc dỡ container tại Cảng SPCT. Ảnh: CAO THĂNG

Cảng Sài Gòn, một cảng biển lớn, có bề dày hoạt động hơn 100 năm tại TPHCM, có công suất tiếp nhận khoảng 15 triệu tấn hàng hóa/năm nhưng suốt từ năm 2003 đến 2009 mới tăng được sản lượng từ 9,5 triệu tấn lên 14 triệu tấn hàng hóa/năm. Cảng SP-PSA, một liên doanh giữa cảng Sài Gòn và đối tác Singapore nằm bên bờ sông Cái Mép - Thị Vải của tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, một nơi được coi là trung tâm phát triển cảng biển nước sâu của Việt Nam, tuy đã đi vào hoạt động gần 1 năm nhưng hiện mới chỉ đạt khoảng 50% công suất thiết kế.

Đây cũng là một thành công của SP-PSA bởi một số cảng biển nước sâu khác, hình thành cùng lúc với SP-PSA ở khu vực Cái Mép - Thị Vải hiện vẫn thưa thớt tàu ra, vào. Cảng container quốc tế Sài Gòn (SPCT) - một cảng hiện đại vừa mới được xây dựng ở Hiệp Phước, huyện Nhà Bè, TPHCM với sự đầu tư của Dubai World, tập đoàn cảng biển lớn thứ 2 trên thế giới, vốn có nhiều mối hàng hóa, nên hiện lượng hàng hóa ra vào khá đều. Tuy nhiên vẫn còn khoảng cách khá xa so với công suất thiết kế. Hiện tại, trong khu vực TPHCM chỉ có Tân Cảng Cát Lái luôn tấp nập khách do có vị trí thuận lợi, là điểm nối giữa các trung tâm sản xuất hàng hóa gồm Biên Hòa, Bình Dương và TPHCM. Đa phần các cảng còn lại đều hoạt động không hết công suất.

Ở Bà Rịa-Vũng Tàu, kết quả một nghiên cứu của Công ty CP Tư vấn thiết kế cảng - Kỹ thuật biển (Portcoast) - tư vấn lập đồ án Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến 2030, cho thấy, đến cuối năm 2009 sản lượng hàng hóa ra, vào hệ thống cảng biển có tăng nhưng mới đạt khoảng 79% số lượng hàng hóa dự báo.

Tương tự, đến cuối năm 2009, sản lượng hàng hóa ra, vào hệ thống cảng biển Đồng Nai, Bình Dương chỉ đạt gần 60% kế hoạch. Riêng hàng container, chỉ các cảng ở Bình Dương có tiếp nhận. Các thông số trên, cho đến nay vẫn còn tính thời sự.

Cụm cảng biển số 5 gồm cụm cảng biển TPHCM, tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, tỉnh Đồng Nai - trung tâm hoạt động kinh tế lớn nhất đất nước còn như vậy. Các cụm cảng biển còn lại khác, đa phần cũng đều hoạt động chưa hết công suất. Tất nhiên, có nhiều nguyên nhân nhưng dù gì thì tình trạng này cũng cần được điều chỉnh vì đó là sự lãng phí không thể chấp nhận được.

Không phát triển ồ ạt

Công ty Phát triển công nghiệp Tân Thuận (IPC) - đơn vị được UBND TPHCM giao làm chủ đầu tư dự án nạo vét luồng tàu biển Soài Rạp, phục vụ việc phát triển hệ thống cảng biển TPHCM ở khu vực Hiệp Phước, cho biết, chỉ riêng bên bờ sông Soài Rạp, phần thuộc địa phận TPHCM đã có 15 bến cảng, cầu cảng của hàng chục doanh nghiệp đã, đang và sắp triển khai hoạt động. Trong thời gian tới, ngoài cảng container hiện đại của tỉnh Long An vừa được khởi công xây dựng, dự kiến sẽ có một cụm cảng biển hiện đại của tỉnh Tiền Giang được xây dựng bên bờ sông Soài Rạp, đoạn đi qua tỉnh này.

Ở Cái Mép - Thị Vải, ngoài hai cảng: SP-PSA và Tân Cảng Cái Mép đã hoạt động, còn có khoảng chục cảng hiện đại khác đang được xây dựng. Trước hết là 2 cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải được Chính phủ đầu tư xây dựng từ nguồn vốn ODA của Chính phủ Nhật, với kỳ vọng "mồi" được các nhà đầu tư khác vào đây.

Tiếp theo là một cảng của liên doanh giữa đối tác Việt Nam và Tập đoàn Hutchison (Hồng Công, Trung Quốc) có công suất hơn 1 triệu TEU/năm chuẩn bị đưa vào khai thác và 2 hai cảng quốc tế, một của liên doanh cảng Sài Gòn và đối tác Mỹ, có công suất bốc xếp khoảng 1 triệu TEU/năm và một của liên doanh cảng Sài Gòn và đối tác Đan Mạch có công suất bốc xếp khoảng 1,1 triệu TEU/năm cũng xây dựng sắp xong. Cuối năm 2009, Chính phủ, Bộ GTVT vừa khởi công dự án làm luồng tàu biển mới cho tàu có trọng tải lớn vào sông Hậu. Dự án này sẽ giúp cho miền Tây Nam bộ trực tiếp xuất, nhập khẩu hàng hóa, phục vụ cho việc phát triển của ĐBSCL.

Như vậy, có thể nói, chỉ trong khu vực TPHCM, Đông và Tây Nam bộ đã và đang có rất nhiều cảng biển mới đang hình thành bên cạnh những cảng biển hiện có. Điều này không sai trong toàn bộ tiến trình đưa đất nước ta trở thành một trong những trung tâm hàng hải lớn của khu vực và thế giới. Thế nhưng vấn đề là nhiều cảng biển hiện có vẫn chưa hoạt động hết công suất, nên liệu việc tiếp tục đầu tư như hiện nay có phải là tối ưu?

NGUYỄN KHOA