

Để trở thành cường quốc biển: Cảng chờ hạ tầng

Theo Báo Thanh Niên, Ngày 07/01/2010



Hạ tầng dịch vụ cảng tại VN chưa đồng bộ
Ảnh: Mai Vọng

Một số cảng quốc tế lớn của Việt Nam sẽ đưa vào hoạt động trong những năm tới. Nhưng chỉ có cảng lớn thôi chưa đủ. Hạ tầng cơ sở, hạ tầng dịch vụ... quanh cảng biển để giúp hàng hóa thông quan nhanh nhất, chi phí thấp nhất... là yếu tố quan trọng để VN được lựa chọn thành cảng trung chuyển của khu vực và thế giới.

Cảng "mòn mỏi" chờ đường

Cụm cảng Cái Mép - Thị Vải có tổng chiều dài quy hoạch gần 30 km chạy dọc khu vực Cái Mép (Bà Rịa - Vũng Tàu) lên đến Gò Dầu (Đồng Nai), được định hướng phát triển thành khu vực cảng cửa ngõ quốc tế, nằm trong nhóm cảng biển số 5 (TP.HCM, Đồng Nai và Bà Rịa - Vũng Tàu), có tầm quan trọng bậc nhất trong hệ thống cảng biển VN. Thế nhưng, hiện nay việc vận chuyển hàng hóa từ TP.HCM và các tỉnh Đông Nam Bộ đi các cảng tại cụm Thị Vải - Cái Mép và ngược lại vẫn phải sử dụng quốc lộ 51. Trong khi đó, tuyến quốc lộ độc đạo này từ lâu đã trở nên quá tải với nhu cầu vận tải nói chung và vận chuyển hàng hóa ra vào các cảng nói riêng. Theo phản ánh của các tài xế, quốc lộ 51 quá hẹp nên thường xuyên xảy ra kẹt xe, đã vậy làn đường dành cho xe hai bánh lưu thông chỉ rộng khoảng 1,5m nên loại phương tiện này thường chạy luôn ra làn dành cho ô tô kéo theo kẹt xe, tai nạn liên tục.

Một cụm cảng hết sức quan trọng tại phía Nam là khu vực Hiệp Phước (Nhà Bè) cũng đang "ngắc ngoải" chờ mạng lưới đường sá kết nối. Điển hình là cảng Sài Gòn - Hiệp Phước đang trong quá trình xây dựng nhưng gần như bị cô lập vì hoàn toàn chưa có một con đường nào dẫn vào khu vực này. Do đó, việc thi công rất khó khăn và tốn kém do mọi vật tư, thiết bị đều phải vận chuyển bằng đường thủy. Nhưng đáng lo ngại nhất là khi cảng này bắt đầu vận hành vào khoảng 2011 mà tình trạng thiếu đường vẫn chưa được cải thiện thì chỉ có nước... "chết đứng". Cảng container trung tâm Sài Gòn (SPCT) đã đi vào hoạt động từ tháng 10.2009 nhưng đường sá kết nối vẫn chưa hoàn chỉnh, trong đó mạng lưới đường sá ra vào khu công nghiệp Hiệp Phước chật hẹp, xuống cấp, không tương xứng với nhu cầu vận chuyển quá lớn tại đây.

Đại diện Phòng Thương mại châu Âu tại Việt Nam cho biết, hiện nay các dự án hỗ trợ cho các cảng container như luồng nước sâu và hệ thống đường giao thông nối với các cảng tại VN chưa được đầu tư đầy đủ. Sự phát triển không đồng bộ giữa cầu đường và hệ thống cảng biển đã dẫn tới tình trạng ùn tắc hàng hóa tại cảng. Đây là hạn chế lớn của hệ thống cảng VN hiện nay và phải nhanh chóng được khắc phục và rút kinh nghiệm trong việc xây dựng các cảng mới.
(Xuân Toàn)

Cảng Cát Lái (Q.2, TP.HCM) là trung tâm xuất nhập khẩu hàng hóa, tập trung đến 80% lượng container của các tỉnh phía Nam, thế nhưng liên tỉnh lộ 25B dẫn vào cảng thì xuống cấp, quá tải hằng bao nhiêu năm nay trong khi việc mở rộng đường quá chậm trễ. Cảnh thường thấy trên con đường này là container xếp hàng kéo dài nhiều km làm ách tắc việc bốc dỡ hàng hóa của doanh nghiệp vận tải. Gần đây, khi Công ty CP H

tầng kỹ thuật TP.HCM (CII) đặt thêm quây hoàn phí trên con đường này thì tình trạng kẹt xe trước cảng Cát Lái càng nghiêm trọng hơn...

Ông Phạm Anh Tuấn, Giám đốc dự án Công ty CP tư vấn thiết kế cảng - kỹ thuật biển (portcoast, đơn vị lập quy hoạch hệ thống cảng biển VN) - cho rằng, chỉ trong vòng 4 - 5 năm nữa, tại Cái Mép - Thị Vải sẽ hoàn thành một loạt cảng biển với quy mô hiện đại, cho tàu có trọng tải 50.000 - 80.000 DWT. Trong khi đó, hệ thống cơ sở hạ tầng bao gồm đường bộ, đường sắt, viễn thông, điện nước... do đi sau nên cần một thời gian dài để hoàn thiện. Điều này cũng đồng nghĩa với các cảng biển sẽ còn đơn độc và loay hoay thêm một thời gian trước khi thực sự phát huy được vai trò và quy mô đầu tư.

Quy hoạch hạ tầng theo cảng

Theo ông Cao Tiến Thọ, nguyên Tổng giám đốc Cảng Hải Phòng, ở các nước, cảng biển phải kết nối với hạ tầng. Khi đó, hàng từ tàu lên cảng phải bốc xếp nhanh rồi chuyển lên đường bộ, đường sắt, đường sông. Nhưng ở ta chủ yếu vẫn là đường bộ. Đường sắt tại VN chưa nối với cảng nên hàng muốn chuyển bằng đường sắt thì lại phải chuyển qua ô tô tải rồi mới đưa được đến điểm bốc xếp lên tàu hỏa. Vì lý do đó, lượng hàng vận chuyển từ tàu biển lên đường sắt chỉ chiếm chừng 5-10% tổng lượng hàng hóa qua cảng Hải Phòng.

Với các cảng ở miền Bắc, hàng chở qua đường sông không đáng kể vì các cầu bắc qua sông đều có tính không (khoảng cách từ sàn cầu tới mặt nước) rất thấp, tàu chở container không thể đi vào được. Chính vì vậy, hàng hóa chủ yếu tập trung trên đường bộ, gây ra tình trạng quá tải của tuyến này. Đó là chưa kể đến tình trạng đường xấu khiến thời gian lưu thông tăng. Đơn cử như đường 5 mới làm đã xuống cấp, mật độ xe quá đông, thời gian chạy từ Hải Phòng về Hà Nội gần 100 km nhưng mất tới hơn 2 tiếng rưỡi đồng hồ.

Không chỉ là hạ tầng giao thông, hạ tầng dịch vụ đi kèm với cảng biển là yếu tố quan trọng giúp giảm chi phí, nâng cao chất lượng hiệu quả của cảng biển. Quan trọng hơn, đây thực sự là "con gà đẻ trứng vàng" nếu biết khai thác. Tuy nhiên, đây cũng chính là hạn chế lớn khiến các chủ tàu quốc tế không muốn chọn Việt Nam làm điểm đến.

Ông Trần Đức Minh, Chủ tịch Hiệp hội Chủ hàng Việt Nam (VNSC) nhận xét, trước đây Sài Gòn được coi là "hòn ngọc viễn đông" vì thực sự là cảng trung chuyển. Tàu từ Nhật, Hàn Quốc, Đài Loan, Trung Quốc luôn ghé qua đây trả hàng, chuyển tải hàng đi các tuyến khác, lấy thêm dầu mỡ, lương thực, sửa chữa, cạo hà, sơn lườn, thủy thủ vui chơi giải trí rồi lại nhổ neo đi các cảng Âu, Mỹ khác.

Hiện nay chúng ta chưa có cảng nào thực sự là cảng trung chuyển do công tác tổ chức, quản lý, điều hành, kinh doanh cảng và cả hệ thống kinh tế, xã hội ở tỉnh thành có cảng còn bất cập. Các dịch vụ luồng lạch, phao đèn, hoa tiêu, cảng vụ, sửa chữa tàu, cung ứng vật tư, lương thực, nguyên nhiên liệu cho tàu, cũng như các dịch vụ vui chơi giải trí cho thủy thủ của các cảng chúng ta còn nhiều yếu kém. Tại các cảng lớn, đường sá, dịch vụ thuận lợi, thời gian tàu nằm bờ, thủy thủ đoàn có thể lên bờ đi chơi, mua sắm, du lịch...

Còn ở ta, việc sửa chữa phải đưa tàu đi xa, hạ tầng giao thông kém, chỗ vui chơi, du lịch, mua sắm cũng không phù hợp. Đặc biệt, khâu tổ chức điều hành dịch vụ thiếu hiệu quả, nên các chủ hàng ít muốn hàng chuyển tải ở cảng VN. Nhiều tàu ghé cảng ta hiện nay chỉ để trả hàng hay làm nhiệm vụ gom hàng từ Việt Nam qua Singapore để chuyển tải đi nơi khác. Tàu Việt Nam cũng chỉ muốn chạy tuyến gần, gom hàng đi Singapore để chuyển tải rồi lại chạy về. "Nếu hãng tàu chỉ ăn quanh quẩn sân nhà thì khó thu được lợi nhuận cao" - ông Minh kết luận.

Có cảng quốc tế lớn thôi chưa đủ. Để được lựa chọn, để thu hút được các chủ tàu, để trở thành trung tâm dịch vụ hậu cần của cả khu vực và thế giới, việc phát triển đồng bộ hạ tầng cơ sở, hạ tầng dịch vụ... phải được quy hoạch đồng bộ cùng với các dự án xây dựng cảng biển.

Tại cảng Rotterdam (Hà Lan), các xe chở container trong cảng không cần đến người lái, các xe được lập trình, có bộ phận cảm biến giữa xe với đường nên tự động đưa hàng đến vị trí đã định. Tại Việt Nam, do vẫn phải dùng sức người để điều khiển trực tiếp máy cầu nên thời gian xếp một tàu hàng 1.000 TEU phải mất 2-3 ngày, trong khi ở các cảng hiện đại, cùng thời gian họ bốc xong tàu 1 vạn TEU. Năng lực bốc xếp của ta yếu nên một con tàu 1 vạn tấn ở nước ngoài chỉ bốc mất 1 ngày thì ở ta thường phải mất 3 ngày, có khi là 5 ngày thậm chí 7 ngày hoặc hơn thế nữa. Chi phí cho một ngày tàu vạn tấn chờ làm hàng ở cảng mất chừng 2.000 - 3.000 USD. Vì vậy, các tàu rất sợ bị giam trong cảng.

Ông Ngô Khắc Lễ, chuyên gia hàng hải, Công ty cổ phần vận tải và thuê tàu (Vietfracht) cho rằng, vấn đề lớn nhất của cảng biển tại Việt Nam là con người. Thủ tục hành chính ở nhiều cảng chưa đơn giản, trong khi đội ngũ cán bộ, nhân viên, công nhân tại nhiều cảng còn chưa tận tâm, chưa có trách nhiệm cao với công việc. Chính vì vậy, khá nhiều trường hợp các chủ tàu, đại lý hàng hải, chủ hàng phải chịu thêm chi phí để được bốc dỡ hàng tốt hơn, làm thủ tục cho tàu ra vào cảng nhanh hơn, giảm thời gian lưu kho, lưu bãi. "Nhà nước nên có cơ chế sao cho mỗi người làm việc tại cảng phải thực sự chịu sức ép về công việc, nếu làm không tốt, họ sẽ bị sa thải. Chỉ khi có sức ép như vậy, người lao động mới có thái độ coi trọng công việc mình làm, coi trọng khách hàng và làm việc hiệu quả hơn", ông Lễ nói.

Phương Thanh - Káp Thành Long