

Thứ Sáu, 29/01/2016 00:36

[Tìm cửa ra cho Cảng quốc tế Cái Mép - Thị Vải](#) [1]



Theo nhiều chuyên gia và doanh nghiệp, hoạt động của Cảng Cái Mép – Thị Vải còn nhiều bất cập, hiệu quả đầu tư chưa cao, còn gây khó khăn cho các doanh nghiệp và cả các hãng tàu.

Ông Nguyễn Thành Tâm, đại diện Công ty InterLog dẫn 2 chuyện được xem là nghịch lý đối với doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực logistics khi xuất hàng qua Cảng Cái Mép - Thị Vải.

Thứ nhất, trong khi các cảng tại khu vực TP.HCM có rất nhiều điểm được xây dựng để tập kết container rỗng, thì quanh khu vực Cảng Cái Mép – Thị Vải lại hầu như không có. Điều này làm tăng chi phí cho doanh nghiệp, khiến tiến độ giao hàng bị chậm lại.

Thứ hai, cũng là xuất hàng đi khu vực châu Á, trong khi thời gian chuyển hàng tại cảng Cát Lái (TP.HCM) chỉ mất khoảng 2-3 ngày, thì tại Cảng Cái Mép – Thị Vải, thời gian này lên tới hàng chục ngày. “Chưa tính đến chuyện hạ tầng giao thông chưa đồng bộ, quãng đường vận chuyển xa làm tăng chi phí, chỉ riêng hai nghịch lý trên đã khiến các doanh nghiệp logistics không mặn mà với việc đưa hàng hóa qua cảng này”, ông Nguyễn Thành Tâm nói.

Chia sẻ quan điểm với phóng viên Báo Đầu tư, đại diện một hãng tàu nước ngoài (không muốn nêu tên) cũng than phiền về mức chi phí cao. “Nếu khách không chấp nhận giá cả, thì dù muốn, chúng tôi không thể thuyết phục họ vào Cảng Cái Mép – Thị Vải được. Còn các tồn tại khác, như hạ tầng chưa đồng bộ, mô hình quản lý chưa tối ưu... thì đều có thể khắc phục được”, đại diện hãng tàu lý giải về việc vẫn phải chọn cảng Cát Lái dù rằng, hàng ngày vẫn phải đối mặt với nạn kẹt xe nhiều giờ.

Hãng tàu này đã hoạt động ở Việt Nam hơn 20 năm, hoạt động chủ yếu tại Cảng Cát Lái và Cảng Hải Phòng. Tổng lượng hàng hóa mà doanh nghiệp thực hiện tại thị trường Việt Nam năm vừa qua là hơn 300.000 TEU, chỉ tính riêng ở Cảng Cát Lái đã ở trong top 3 về thị phần. Cho đến nay, doanh nghiệp này cũng đã thực hiện thông quan hàng hóa qua Cảng Cái Mép – Thị Vải, nhưng chỉ làm với hàng xuất sang thị trường Hoa Kỳ và tỷ lệ chiếm khá nhỏ trong tổng sản lượng.

Cũng phải nói thêm, trong 2 năm gần đây, Cảng Cái Mép - Thị Vải liên tục có sự tăng trưởng cao. Riêng trong năm 2015, tốc độ tăng trưởng trên 16%, với tổng lượng hàng hóa qua cảng là hơn 1,3 triệu TEU. Mặc dù mức tăng trưởng này cao hơn mức bình quân chung của cả nước và vượt trội so với các cảng trong cụm cảng biển số 5 (khu vực Đông Nam Bộ), song đánh giá của Cục Hàng hải Việt Nam, mục tiêu là cảng trung chuyển quốc tế vẫn chưa đạt được. Tháng 10/2015 mới bắt đầu có đơn hàng trung chuyển qua cảng đầu tiên.

Theo đại diện Cục hàng hải Việt Nam, có một số nguyên nhân khiến Cảng Cái Mép - Thị Vải chưa đạt được hiệu quả như mong muốn. Đó là, công suất còn thấp, hạ tầng kết nối liên cảng thiếu, chưa đồng bộ; hạ tầng đường thủy từ TP.HCM đến Cảng Cái Mép - Thị Vải chưa được đầu tư... Từ đó, Cục Hàng hải Việt Nam đề xuất một số giải pháp như: không đầu tư mới cảng container; hạn chế công suất các cảng tại TP.HCM; đầu tư hoàn thiện hạ tầng cứng và hạ tầng mềm của cảng; xây dựng cảng có tính chuyên môn hóa cao (chuyển đổi công năng Cảng Cái Mép - Thị Vải chỉ đón container - PV); gắn với phát triển Hành lang kinh tế Đông - Tây, trong đó Cảng Cái Mép - Thị Vải là điểm cuối...

Trao đổi với phóng viên Báo Đầu tư, ông Nguyễn Xuân Kỳ, Phó tổng giám đốc CMIT cho biết, doanh nghiệp của ông là một nhà đầu tư Cảng Cái Mép - Thị Vải, với việc lượng hàng qua cảng ngày càng tăng, đã trung chuyển hàng qua châu Âu, Hoa Kỳ... là cơ sở để tin vào cơ hội phát triển. Tuy nhiên, đại diện của CMIT cho rằng, để hiệu quả khai thác cảng được như kỳ vọng, cần có những hỗ trợ lớn hơn ở tầm vĩ mô.

Hồng Sơn

Nguồn: Báo Đầu tư điện tử

Thương Mại Quốc Tế: [Logistics Việt Nam](#) [2]

Source URL: <http://www.thuongmai.vn/tim-cua-ra-cho-cang-quoc-te-cai-mep-thi-vai.html>

Links:

[1] <http://www.thuongmai.vn/tim-cua-ra-cho-cang-quoc-te-cai-mep-thi-vai.html>

[2] <http://www.thuongmai.vn/thuong-mai-quoc-te/logistics-viet-nam.html>