

# Giải pháp thu hút hàng hóa trung chuyển nội địa đến các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải

## SOLUTIONS TO ATTRACT INLAND TRANSSHIPMENT GOODS TO CAI MEP - THI VAI PORTS

TS. BÙI THIÊN THU; ThS. NGUYỄN XUÂN TUẤN

Cục Hàng hải Việt Nam

### Tóm tắt

Bài viết tổng hợp về thực trạng đầu tư, khai thác các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải. Phân tích nguyên nhân tác động đến sức hấp dẫn hàng hóa, đặc biệt là hàng hóa trung chuyển nội địa đến các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải. Từ đó, cung cấp cho các nhà hoạch định chính sách một số giải pháp cải thiện sức hấp dẫn hàng hóa trung chuyển nội địa, góp phần nâng cao hiệu quả khai thác cảng biển khu vực.

### Abstract

The article summarizes about current status of investing and operating Cai Mep – Thi Vai ports. The article analyzes cause impact on the attractiveness of goods, especially inland transshipment goods to Cai mep - Thi Vai ports. Therefrom supplies to policy makers some solutions to improve inland transshipment good attractiveness, contribute to improving the operation efficiency of seaports.

### 1. Đặt vấn đề

Đất nước ta có bờ biển trải dài trên 3.260km, hàng trăm vịnh có khả năng xây dựng cảng biển, tuy vậy, không phải vị trí nào cũng có những điều kiện thuận lợi để phát triển bến cảng nước sâu. Cái Mép - Thị Vải tỉnh Bà Rịa – Vũng Tàu là một trong số ít những vị trí được đánh giá là có những ưu thế vượt trội so với các khu vực khác của Việt Nam, vừa có điều kiện tự nhiên thuận lợi có thể xây dựng cảng biển tiếp nhận tàu đến hàng trăm ngàn tấn vừa gần với Vùng kinh trọng điểm phía Nam là trung tâm công nghiệp, thương mại, tài chính hàng đầu cả nước, đóng góp hơn 42% GDP, gần 40% kim ngạch xuất khẩu cả nước [1].

Với những lợi thế về điều kiện tự nhiên, kinh tế xã hội, quy hoạch phát triển Nhóm cảng biển số 5 đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã xác định cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu là một trong 03 cảng biển cửa ngõ quốc tế quan trọng trong hệ thống cảng biển Việt Nam có kế hoạch thực hiện dự án vận chuyển container quốc tế.

Thực hiện quy hoạch phát triển cảng biển, khu vực Cái Mép - Thị Vải đã được đầu tư các bến có quy mô lớn, hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế, song hiện nay hiệu suất khai thác các bến cảng rất thấp, chỉ đạt khoảng 1/5 công suất thiết kế. Hàng hóa xuất nhập khẩu trên tuyến biển xa phần lớn vẫn phải trung chuyển qua các cảng khác trong khu vực như Hồng Kông, **Xin - ga - po (Singapo)** làm ảnh hưởng lớn đến tính cạnh tranh của hàng hóa Việt Nam trên trường quốc tế. Do đó, việc thu hút hàng hóa trung chuyển nội địa của Việt Nam đến các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải sẽ góp phần tăng sức cạnh tranh của hàng hóa và nâng cao hiệu quả khai thác cảng biển.

### 2. Thực trạng đầu tư, khai thác cảng tại khu vực Cái Mép - Thị Vải

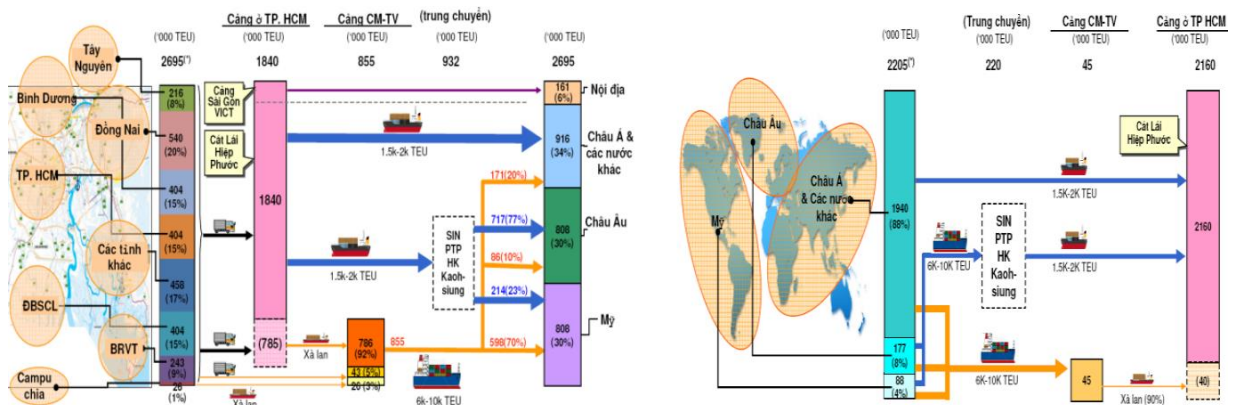
Đến cuối năm 2013, khu vực Cái Mép - Thị Vải đã đưa vào khai thác 17 bến cảng hàng khô trong đó có 11 bến hàng tổng hợp và 06 bến container với tổng công suất khoảng 103 triệu tấn/năm trong đó bao gồm khoảng 21,3 triệu tấn hàng tổng hợp và 6,8 triệu TEU container. Ngoài ra, hiện nay có 02 bến cảng tổng hợp và 01 bến cảng container khác đang trong giai đoạn xây dựng với công suất thông qua khoảng 2,5 triệu tấn hàng tổng hợp và 2,1 triệu TEU container (khoảng 28 triệu tấn/năm) [2]. Năm 2013, Cảng Bà Rịa Vũng Tàu thông qua 22,6 triệu tấn hàng khô chiếm khoảng 22% công suất cảng, riêng hàng container đạt 945.740 Teu, chiếm khoảng 14% công suất các bến container chuyên dùng [3].

**Bảng 1. Các bến cảng chuyên dùng container tại Cái Mép - Thị Vải [4],[5]**

Tên bến cảng	Công suất TK (TEU/năm)	TMĐT (Triệu USD)	Nhà đầu tư	Năm hoạt động
Đang hoạt động	6.800.000			

SITV	1.100.000	267	SICC + Hutchison (Hongkong)	9/2010
SP-PSA	740.000	240	Vinalines + CSG + PSA (Singapore)	5/2009

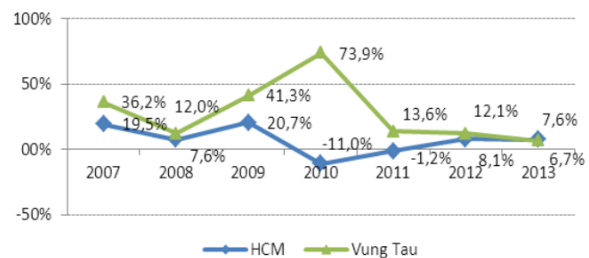
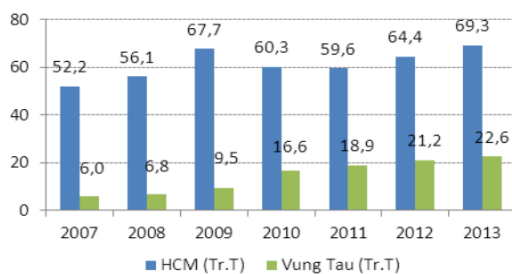
Tên bến cảng	Công suất TK (TEU/năm)	TMĐT (Triệu USD)	Nhà đầu tư	Năm hoạt động
- TCCT - TCIT	1.500.000	204	- Tân Cảng Sài Gòn	5/2010
			- TCSG + MOL + Wanhai + Hanjin	01/2011
CMIT	1.150.000	268,6	Vinalines + CSG + APMT (Đan Mạch)	3/2011
SSIT	1.570.000	240	Vinalines + CSG + SSA Marine (Mỹ)	2012
ODA Cái Mép	740.000	326,8	Nhà nước	2013
<b>Đang xây dựng</b>	<b>1.700.000</b>			
Gemalink	1.700.000	300	Gemadept + CMA CGM (Pháp)	
<b>Tổng cộng</b>	<b>8.500.000</b>	<b>1.846,4</b>		

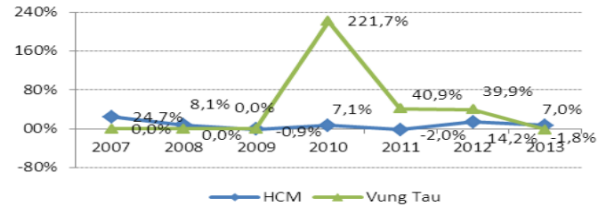
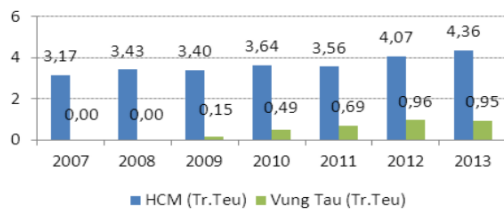


Hình 1. Hàng xuất – nhập khẩu bằng đường biển từ các cảng Nhóm 5 [6]

Thời gian qua các bến cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải chưa phát huy hiệu quả chức năng theo quy hoạch. Hàng hóa từ Nhóm cảng biển số 5 (gồm các cảng Tp. Hồ Chí Minh, Đồng Nai, Bình Dương, Bà Rịa Vũng Tàu) đi các tuyến biển xa đến châu Âu, châu Mỹ phần lớn vẫn được trung chuyển qua Hồng Kông, **Xin - ga - po**. Theo số liệu nghiên cứu năm 2012, Nhóm cảng biển số 5 thông qua lượng hàng hóa xuất nhập khẩu khoảng 4,7 triệu TEU container, trong đó khoảng 1,88 triệu TEU hàng xuất nhập khẩu đi đến châu Âu và châu Mỹ, tuy nhiên lượng hàng vận tải trên tuyến biển xa xuất phát từ các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải chiếm tỷ trọng nhỏ, khoảng 42% đối với hàng xuất và khoảng 17% đối với hàng nhập khẩu (Hình 1).

Từ tháng 5/2009, khi bến cảng container đầu tiên (SP-PSA) được đưa vào khai thác, năm 2010 hàng hóa đã có sự dịch chuyển đáng kể từ khu vực thành phố Hồ Chí Minh ra Vũng Tàu. Tuy nhiên sự dịch chuyển này đã không duy trì như mong đợi, hàng hóa qua cảng thành phố Hồ Chí Minh có sự chững lại trong năm 2010 nhưng tiếp tục tăng trưởng nhanh trở lại để chiếm lĩnh hàng hóa trong nhóm cảng biển số 5. Hàng hóa qua cảng biển Vũng Tàu tăng trưởng hơn 220% trong năm 2010 từ 150 ngàn TEU lên 490 ngàn TEU nhưng tăng trưởng chậm dần từ năm 2011 thậm chí tăng trưởng âm trong năm 2013. Đến nay, tổng lượng hàng container thông qua cảng biển Vũng Tàu vẫn ở dưới mức 1 triệu TEU/năm (0).





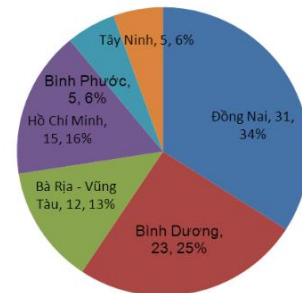
Hình 2. Khối lượng và tăng trưởng hàng khô và hàng container qua cảng Vũng Tàu [1]

### 3. Nguyên nhân tác động đến sức hấp dẫn hàng qua cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải

Lượng hàng hóa qua các bến cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải tăng trưởng chậm có thể được đánh giá qua các nguyên nhân dưới đây:

- Đến năm 2013, khu vực Đông Nam Bộ đã thành lập và đưa vào khai thác 91 khu công nghiệp (KCN)[7], đây là các trung tâm sản xuất hàng chế tác xuất nhập khẩu theo định hướng container hóa. Khu vực Bà Rịa – Vũng Tàu có 12 KCN với diện tích 1.857ha chiếm 13% về số lượng và 17% về diện tích. Hầu hết các KCN tập trung tại thành phố Hồ Chí Minh và vùng phụ cận với 79 KCN, diện tích 9.179ha, chiếm 87% về số lượng và 83% về diện tích. Do kém lợi thế về khoảng cách vận tải và chi phí nên các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải có sức hấp dẫn thấp hơn so với các bến cảng khu vực thành phố Hồ Chí Minh. (thay . bằng dấu ;)

- Hiện nay các cảng biển lớn trên thế giới đều được phát triển gắn liền với các trung tâm hậu cần, logistics sau cảng. Trong khi các trung tâm logistics và các cảng cạn (ICD) là yếu tố rất quan trọng trong việc phát triển nguồn hàng cho cảng thì Bà Rịa - Vũng Tàu vẫn chưa hình thành trung tâm logistics hậu cảng hay các ICD để hỗ trợ cảng biển (0). (thay . bằng dấu ;)



Hình 3. Phân bố các KCN và ICD tại khu vực Đông Nam Bộ

- Kết nối các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải đến chân hàng trong nội địa hiện tại chủ yếu thông qua mạng đường bộ và đường thủy nội địa, chưa có kết nối đường sắt. Do năng lực hạ tầng giao thông bộ hạn chế, chi phí vận tải cao, đồng thời việc đầu tư nâng cấp mạng giao thông thủy nội địa chưa kịp thời nên chưa tạo được sức hấp dẫn hàng hóa đến cảng. (thay . bằng dấu ;)

- Lượng hàng hóa đến cảng Vũng Tàu nhỏ, đồng thời phải chia sẻ cho nhiều bến cảng đã đầu tư trong khu vực Cái Mép- Thị Vải nên mỗi bến cảng không đủ lượng hàng hóa để hấp dẫn các hãng tàu lớn gần kết và mở tuyến vận tải biển xa. Thực tế số lượng tuyến vận tải đi châu Âu, châu Mỹ đã giảm từ 16 tuyến xuống còn 12 tuyến năm 2011 và còn 8 tuyến từ năm 2012.

### 4. Giải pháp thu hút hàng hóa trung chuyển nội địa đến Cái Mép – Thị Vải

Từ những phân tích như trên, tác giả cho rằng có thể triển khai một số giải pháp thu hút hàng trung chuyển nội địa đến các bến cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải như sau:

#### 4.1. Giải pháp ngắn hạn

- Tăng cường đầu tư cơ sở hạ tầng giao thông kết nối đến cảng để giảm chi phí và thời gian vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu từ các KCN, các ICD hiện có trong nội địa đến các bến cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải. Trước mắt là cải thiện năng lực hạ tầng giao thông đường bộ từ Vũng Tàu đi thành phố Hồ Chí Minh, Đồng Nai và các khu vực phụ cận, đồng thời đẩy nhanh tiến độ nâng cấp tuyến vận tải thủy nội địa kết nối khu vực Cái Mép – Thị Vải với thành phố Hồ Chí Minh



và đồng bằng sông Cửu Long để thu hút hàng hóa đang phải trung chuyển qua Hồng Kông, Xin - ga - po về Cái Mép – Thị Vải;

- Cần có sự liên kết, phối hợp kinh doanh giữa các chủ cảng trong khu vực Cái Mép – Thị Vải để tập trung hàng hóa cho 1 (hoặc 2) bến cảng giai đoạn trước mắt đặc biệt là hàng hóa vận tải trên tuyến biển xa để đảm bảo cho 1 bến cảng trong số các bến cảng đã đầu tư nhanh chóng đạt được quy mô kinh tế lớn (xếp dỡ được 1 triệu TEU/năm) làm cơ sở thiết lập ổn định các tuyến vận tải biển xa từ Cái Mép - Thị Vải đi châu Âu, châu Mỹ và tạo tiền đề hình thành các dịch vụ hỗ trợ như vận tải đa phương thức, logistics...

- Rà soát và có giải pháp giãn tiến độ toàn bộ các dự án cảng đang triển khai hoặc đang có kế hoạch triển khai trong 5 năm tới để tránh việc phân tán về hàng hóa đồng thời đảm bảo hiệu quả đầu tư cho các dự án cảng.

#### 4.2. Giải pháp dài hạn

- Thành lập khu vực tự do thương mại gắn với các bến cảng khu vực Cái Mép - Thị Vải và khu dịch vụ hậu cần logistics (diện tích đủ lớn thông thường gấp khoảng 2 lần diện tích các bến cảng cộng lại) để thu hút hàng hóa cũng như các hoạt động đầu tư thương mại, Đồng thời kết nối đường sắt từ khu hậu cảng Cái Mép – Thị Vải tới các KCN các ICD lớn trong khu vực để vận tải, tập kết hàng hóa;

- Rà soát, điều chỉnh quy hoạch phát triển các KCN trong giai đoạn đến năm 2030 và xa hơn, trong đó định hướng ưu tiên phát triển các KCN sản xuất hàng chế tạo tại Bà Rịa - Vũng Tàu để đưa chân hàng tới gần cảng biển;

- Điều phối phát triển các cảng biển khu vực Đông Nam Bộ theo chức năng cụ thể, trong đó quy định các tuyến vận tải biển xa chỉ xuất phát từ Bà Rịa Vũng Tàu, hạn chế tiếp nhận các tàu trọng tải trên 50.000 DWT vào khu vực thành phố Hồ Chí Minh.

## 5. Kết luận

Từ những năm 2000, Việt Nam đã xây dựng chiến lược, quy hoạch phát triển hàng hải cảng biển nhằm tận dụng những lợi thế về biển phát triển kinh tế đất nước và hội nhập quốc tế. Tuy nhiên để hệ thống cảng biển thực sự phát huy hiệu quả, tạo động lực cho phát triển các lĩnh vực kinh tế liên quan, đòi hỏi việc đầu tư cảng biển phải gắn liền với những giải pháp đồng bộ.

Trên cơ sở những phân tích về thực trạng đầu tư khai thác cảng biển khu vực Cái Mép - Thị Vải và thực tế phát triển cảng quốc tế, tác giả đã đề xuất những giải pháp tạo cho cảng Vũng Tàu sức thu hút hàng hóa đặc biệt là hàng xuất nhập khẩu đang phải trung chuyển qua Hồng Kông, Xin - ga - po. Nếu các giải pháp nêu trên được triển khai triệt để sẽ góp phần nâng cao hiệu quả đầu tư, khai thác hàng hải trong khu vực, nâng vị thế của cảng biển Việt Nam, giảm giá thành và tăng sức cạnh tranh hàng hóa xuất nhập khẩu.

#### TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] “Vùng kinh tế trọng điểm phía Nam: động lực phát triển của nền kinh tế”. Cục Xúc tiến thương mại.
- [2] Đề án lập điều chỉnh quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển số 5 đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Cục Hàng hải Việt Nam.
- [3] Thống kê hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam từ năm 2005 đến năm 2013. Cục Hàng hải Việt Nam.
- [4] Đề án nâng cao hiệu quả quản lý khai thác cảng biển nhóm 5 và các bến cảng khu vực Cái Mép – Thị Vải. Cục Hàng hải Việt Nam.
- [5] Quy hoạch chi tiết Nhóm cảng biển số 5 đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Cục Hàng hải Việt Nam.
- [6] Nghiên cứu thực trạng cảng và chiến lược tối ưu hóa hoạt động khai thác cảng container Miền Nam Việt Nam. Cơ quan Hợp tác quốc tế Nhật Bản (Jica).
- [7] Quy hoạch phát triển các khu công nghiệp ở Việt Nam đến năm 2015 và định hướng đến năm 2020. Bộ Kế hoạch và Đầu tư.

**Người phản biện: TS. Vũ Trụ Phi, TS. Đỗ Mai Thơm**