

“Cửa ngõ” vươn ra biển

TP Cần Thơ nằm ở vị trí trung tâm của vùng ĐBSCL, đóng vai trò là đầu mối giao thông nội vùng và liên vùng, liên vận quốc tế. Với tiềm năng và vị trí thuận lợi về giao thương, Cần Thơ đã, đang và sẽ tiếp tục đảm nhận vai trò trung tâm vùng về nhiều mặt. Trong đó có tiềm năng, lợi thế về hạ tầng cảng và dịch vụ logistics đang được quan tâm đầu tư, phát huy, đáp ứng yêu cầu phát triển của TP Cần Thơ nói riêng và ĐBSCL nói chung.

Nhiều lợi thế chưa được phát huy

Nhìn một cách tổng thể, hệ thống giao thông của TP Cần Thơ cơ bản được quan tâm đầu tư phát triển, tạo ra một diện mạo mới. Hệ thống dịch vụ vận tải phát triển mạnh, đa dạng loại hình cả đường bộ, đường thủy và hàng không, góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế, từng bước đưa Cần Thơ trở thành trung tâm dịch vụ lớn của vùng ĐBSCL. Tuy nhiên, hệ thống giao thông, trong đó có hạ tầng cảng và dịch vụ logistics còn chưa đồng bộ, chưa kết nối thông suốt liên vùng. Hằng năm, kim ngạch xuất khẩu hàng hóa của TP Cần Thơ hơn 1 tỉ USD, nhưng lượng hàng hóa xuất qua các cảng ở Cần Thơ chưa đạt như mong muốn. Theo ông Phạm Thái Bình, Giám đốc Công ty TNHH Trung An, quận Thốt Nốt, cho biết: Xuất khẩu gạo của công ty qua Cảng Cần Thơ rất ít. Trung bình mỗi năm, công ty xuất khẩu khoảng 100.000 tấn gạo (tương đương 4.000 container), nhưng chủ yếu xuất từ cảng Mỹ Thới (An Giang), 1 phần trung chuyển đi TP Hồ Chí Minh qua Cảng Trà Nóc của Công ty Lương thực Sông Hậu. Việt Nam xuất khẩu 6-7 triệu tấn gạo/năm và tập trung chủ yếu ở ĐBSCL. Trong khi Cần Thơ là trung tâm vùng ĐBSCL nhưng lượng gạo DN trung chuyển qua các cảng ở Cần Thơ không đáng kể".



Bốc xếp trang thiết bị phục vụ đầu tư xây dựng Dự án Điện gió Bạc Liêu tại Cảng Cái Cui. Ảnh: CTV

Theo một số doanh nghiệp xuất khẩu ở TP Cần Thơ, thời gian qua, hạ tầng cảng của Cần Thơ từng bước phát triển, song vấn đề quan trọng là cách điều hành, quản lý, đầu tư các dịch vụ đi kèm như bến bãi, bốc xếp, hệ thống phương tiện trung chuyển từ Cần Thơ đi TP Hồ Chí Minh còn chưa đồng bộ. Nếu doanh nghiệp xuất hàng từ Cần Thơ, việc cử bộ phận đi kiểm tra bốc xếp hàng tại cảng sẽ thuận lợi, tiết kiệm thời gian, thủ tục. Khi trung chuyển hàng hóa về TP Hồ Chí Minh để xuất khẩu, doanh nghiệp phải cử hẳn 1 bộ phận chuyên trách đến TP Hồ Chí Minh nên chi phí đội lên rất nhiều. Theo ông Trần Hữu Hiệp, Vụ trưởng Vụ Kinh tế- Ban Chỉ đạo Tây Nam Bộ, hệ thống đường thủy của TP Cần Thơ hiện nay chưa phát huy tốt lợi thế giao thông thủy và chưa kết hợp khai thác với vận tải biển và đường bộ. Luồng Định An chưa thông, kênh Quan Chánh Bó đang thực hiện nên tàu có tải trọng lớn chưa ra vào được các cảng trên sông Hậu. Hiệu quả của các cảng ở Cần Thơ, nhất là Cảng Cái Cui chưa khai thác hết công suất. Mặt khác, việc thực hiện xã hội hóa đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng giao thông, nhất là hạ tầng giao thông thủy của TP Cần Thơ trong thời gian qua chưa đạt như kỳ vọng.

Những cơ hội mới

Ngày 9-9-2014, Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn chính thức khởi công xây dựng Dự án cảng Tân Cảng-Thốt Nốt tại Khu công nghiệp Thốt Nốt. Giai đoạn 1 của cảng với quy mô 11.000m², diện tích bãi 6.900m², cầu cảng chính 2.000 DWT, rộng 12m dài 75m. Bến sà lan 1.000T, dài 31m. Giai đoạn 1 dự kiến hoàn tất vào tháng 6-2015.

Cảng được đầu tư đầy đủ các trang thiết bị phục vụ gồm 1 cầu Liebherr, 2 xe nâng container (hàng và rỗng), 5 đầu kéo xe container và 8 rơ-moóc, xe forklift, băng chuyền đóng gạo. Định hướng chiến lược của Tân Cảng Sài Gòn là cung cấp dịch vụ logistics, sau khi đi vào hoạt động khai thác, Tân Cảng Thốt Nốt sẽ triển khai các loại hình dịch vụ logistics, phục vụ xếp dỡ container hàng xuất nhập khẩu phục vụ khách hàng, trọng tâm là ngành hàng gạo, thủy sản, thức ăn thủy sản,... từ các trung tâm nguồn hàng tại khu vực Thốt Nốt, Kiên Giang và vùng lân cận. Với vị trí này, Tân Cảng Thốt Nốt sẽ đóng vai trò quan trọng giúp cho TP Cần Thơ thu hút đầu tư vào KCN Thốt Nốt ở giai đoạn 2, qui mô 400 ha, tạo nhiều việc làm cho lao động địa phương. Ông Nguyễn Văn Chiến, Phó Tổng Giám đốc Hậu cần Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn, cho biết: "Thuận lợi của cảng là nằm cạnh bên Chợ gạo của Tổng Công ty Lương Thực Miền Nam (VFA 2) sẽ hỗ trợ tạo ra nhiều lợi ích cho các doanh nghiệp xuất khẩu gạo ở khu vực ĐBSCL tiết kiệm chi phí logistics khi đóng container tại cảng Tân Cảng Thốt Nốt. Trong khi thời gian qua, doanh nghiệp phải vận chuyển lên cảng khu vực TP HCM chờ đóng hàng vào container, làm phát sinh nhiều chi phí và thời gian".

Ngoài thu hút các nhà đầu tư từ nơi khác đến đầu tư lĩnh vực cảng tại TP Cần Thơ, việc phát huy nguồn nội lực của các cảng hiện hữu tại thành phố là yêu cầu đặc biệt quan trọng. Từ tháng 10-2013, Cảng Cái Cui và Cảng Cần Thơ cũ (cảng Hoàng Diệu) chính thức sáp nhập làm 1 và trực thuộc Công ty TNHH MTV Cảng Cần Thơ. Việc sáp nhập này đã góp phần đưa hoạt động sản xuất, kinh doanh của công ty tăng trưởng nhanh chóng. Ông Phan Thành Tiến, Tổng Giám đốc Công ty TNHH MTV Cảng Cần Thơ, phấn khởi cho biết: "Năm 2013, sản lượng hàng hóa thông quan tại 2 cảng trực thuộc Cảng Cần Thơ đạt trên 1,5 triệu tấn. Đến năm 2014, sản lượng hàng hóa qua cảng đạt 2,4 triệu tấn, doanh thu đạt trên 93 tỉ đồng". Song song đó, công ty đã ký kết được hợp đồng cung ứng dịch vụ bốc xếp trang thiết bị, quặng, hàng rời cho các dự án lớn, các doanh nghiệp có tên tuổi trong vùng ĐBSCL như: Dự án Điện gió Bạc Liêu, Dự án Nhà máy nhiệt điện Duyên hải, Công ty TNHH Giấy Lee&Man tại dự án Nhà máy Giấy Lee&Man Hậu Giang... Tính riêng đối với hợp đồng bốc xếp than đá phục vụ cho nhà máy nhiệt điện thuộc dự án nhà máy giấy Lee&Man Hậu Giang đã có sản lượng 3.000tấn/ngày. Trên đà phát triển này, Công ty TNHH MTV Cảng Cần Thơ đang tiếp tục triển khai giai đoạn 2 Cảng Cái Cui với việc đầu tư 2 cần cầu gantry chạy ra trên cầu cảng, 2 xe chụp reach - stacker, bãi container 100.000m² theo hình thức kêu gọi đầu tư và khai thác. Ngoài ra, Cảng Cần Thơ đang hợp tác với đối tác xây dựng cảng cạn ICD quy mô 14,9 ha để kịp đi vào hoạt động trong năm 2016-2018.

Vươn ra biển lớn

Hiện nay, các đơn vị kinh doanh hạ tầng cảng đang có xu hướng đón đầu khi kênh Quan Chánh Bó đã khởi công trở lại. Ông Phan Thành Tiến, Tổng Giám đốc Công ty TNHH MTV Cảng Cần Thơ, cho biết: "Công ty đang xây dựng kế hoạch tiên phong tham gia thực hiện bốc xếp chuyển tải hàng hóa xuất nhập khẩu (chủ yếu là hàng rời, quặng, hàng bao) từ các tàu biển lớn (50.000 DWT trở lên) neo đậu tại khu vực phao số 0 của Luồng Định An sang các phương tiện thủy nhỏ hơn phù hợp với thiết kế luồng để chuyên chở hàng hóa vào các dự án, công trình, nhà máy lớn trong vùng ĐBSCL và chuyên tải sang Campuchia. Đây là giải pháp quan trọng nhằm hóa giải một phần "nút thắt" giới hạn của luồng dẫn vào các cảng trên sông Hậu trong nhiều năm qua. Ban Giám đốc Công ty đã ký kết hợp đồng ghi nhớ với Cảng Phnom Penh (Campuchia) để mở tuyến vận tải container quốc tế Phnompenh (Campuchia) – Cần Thơ - qua luồng Định An – Cái Mép Vũng Tàu – Singapore bằng phương tiện thủy lớn (sà lan từ 150 TEUs-1.000 TEUs) nhằm thay thế phương pháp vận tải nhỏ lẻ truyền thống hàng hóa xuất nhập khẩu của vùng ĐBSCL".

Theo thống kê của Cảng vụ Hàng hải Cần Thơ (năm 2013), hiện 15 bến cảng tại ĐBSCL chỉ mới khai thác từ 20% đến dưới 50% công suất. Vì thế, khi công tác nạo vét luồng Định An, dự án kênh Quan Chánh Bó được hoàn thành năm 2015 theo cam kết của Chính phủ sẽ khai thông ách tắc cho tuyến lưu thông đường thủy quan trọng nhất khu vực ĐBSCL, các tàu có tải trọng 10.000 - 20.000 DWT có thể cập bến làm cơ sở cho việc phát triển hạ tầng bến cảng trên sông Hậu, tạo sự thay đổi to lớn đối với việc phát triển kinh doanh của các Cảng trong khu vực. Ông Trần Hữu Hiệp, Vụ trưởng Vụ Kinh tế-Ban Chỉ đạo Tây Nam Bộ, cho rằng: Để hội nhập kinh tế quốc tế, đẩy mạnh hoạt động xuất nhập khẩu tại TP Cần Thơ, vùng ĐBSCL, cần phải tập trung đầu tư hiện đại hóa hệ thống kết cấu hạ tầng, trong đó có hạ tầng cảng và dịch vụ logistics, không chỉ cho Cần Thơ mà còn là "hạ tầng dùng chung" cho cả vùng, gắn với hoàn thiện kết cấu hạ tầng đô thị, hạ tầng các khu, cụm công nghiệp. Để thu hút đầu tư vào lĩnh vực cảng, hạ tầng logistics nói riêng và các lĩnh vực khác, vấn đề tăng cường liên kết vùng là rất quan trọng. Trong đó, TP Cần Thơ đóng vai trò là trung tâm thu hút đầu tư để tạo tính lan tỏa ra các tỉnh trong vùng. Do đó, thành phố cần tạo chuyển biến mạnh mẽ hơn nữa trong cải thiện môi trường đầu tư, cải cách hành chính, hoàn thiện thể chế, hiện đại hóa nền hành chính.

MINH HUYỀN