TẠP CHÍ ĐIỆN TỬ
THƯƠNG HIỆU & CÔNG LUẬN

Tháo gỡ điểm nghẽn đường thủy, khơi thông "mạch máu" cho vùng kinh tế ĐBSCL

13:27 31/12/2022

Chuyến tàu siêu trọng từ Hải Phòng cập cảng Cần Thơ mở ra tín hiệu tích cực, tạo động cho sự phát triển kinh tế khu vực ĐBSCL.

Khởi động tuyến vận tải biển từ các cảng miền Tây

"Lễ đón chuyến tàu Container Tân Cảng Foundation vào cụm cảng Cần Thơ" đã được Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn cùng Tổng công ty Hàng hải Việt Nam tổ chức tại Tân cảng Cái Cui, thành phố Cần Thơ vào sáng 29/12 vừa qua.



Gỡ "điểm nghẽn" vận tải đường thuỷ, khơi thông nguồn hàng, tạo động lực thúc đẩy kinh tế. Ảnh minh họa.

Sự kiện container Tan Cang Foundation tải trọng 400 Teu khởi hành tại cảng Tân Cảng 128 (TP Hải Phòng) và cập cảng Cái Cui, TP Cần Thơ là niềm vui to lớn của chính quyền, doanh nghiệp và người dân trong vùng, mở ra một hướng vận tải mới tiết kiệm, hiệu quả, tối ưu chi phí.

Trước đó, 70% hàng hóa xuất khẩu của ĐBSCL thời gian qua phải vận chuyển đường bộ để tới các cảng lớn ở TP Hồ Chí Minh và Vùng Đông Nam Bộ khiến chi phí vận tải tăng cao, giảm sức cạnh tranh về giá thành của sản phẩm, tạo "điểm nghẽn" gây cản trở sự phát triển của vùng.

Khi hiệu quả của tuyến vận tải biển từ miền Tây được phát huy, ĐBSCL sẽ trở thành điểm thu hút các nhà đầu lớn trong và ngoài nước. Hàng hoá từ cụm cảng Cần Thơ sẽ được kết nối đến các cảng khu vực miền Đông Nam Bộ, miền Trung và miền Bắc, từ đó phát triển đưa nguồn hàng đi các nước tiểu vùng sông Mekong mở rộng.

Cụm cảng Cần Thơ cũng được kỳ vọng sẽ phát triển thành "chợ" container và trung tâm logistics của vùng. Từ đó thu hút các đội tàu trong và ngoài nước phát triển loại hình dịch vụ vận chuyển container trực tiếp từ các cảng miền Tây đi cụm cảng khu vực TP Hồ Chí Minh, Cái Mép, hướng tới đi thẳng tuyến quốc tế Nội Á.

Cụm cảng phát triển sẽ giúp tiết kiệm được thời gian và 40% chi phí vận chuyển hàng hoá từ miền Tây đến các nơi. Ở giai đoạn đầu, tuyến vận tải từ cảng được khai thác với tần suất 2 chuyến/tháng và có thể tăng dần để đáp ứng nhu cầu của khách hàng.

Vận tải biển giúp giảm đáng kể chi phí và tăng sức cạnh tranh cho nông sản

Tổng Công ty Tân Cảng Sài Gòn đã tiên phong khai trương tuyến tàu container nội địa đầu tiên triển khai tuyến Hải Phòng - TP Hồ Chí Minh - cảng Tân Cảng Cái Cui với tần suất 1 chuyến/tuần từ năm 2016, ngay sau khi Cục Hàng hải Việt Nam có quyết định về khai thông tuyến luồng Quan Chánh Bố. Tuy nhiên, do yếu tố độ sâu luồng không đảm bảo, tuyến khai thác đã phải tạm ngưng sau 1 năm với 33 chuyến tàu cập cảng. Từ đó, tình trạng cảng rơi vào cảnh ảm đạm.

Thực tế, dù ĐBSCL là vựa lúa, trái cây và thủy sản của cả nước nhưng tính cạnh tranh của hàng hoá lại không cao do chi phí logistics tăng ảnh hưởng đến giá cả. Theo thống kê, mỗi năm ĐBSCL có gần 21 triệu tấn hàng hoá thông qua nhưng có tới 91% lượng hàng hoá phải trung chuyển lên các cảng Cái Mép, Thị Vải để xuất khẩu

Việc mở tuyến vận tải biển từ các cảng miền Tây sẽ khơi thông luồng hàng giúp sản phẩm nông nghiệp vùng ĐBSCL đi trực tiếp ra thế giới, tạo động lực thúc đẩy kinh tế khu vực phát triển.

Việc khai thác mở lại tuyến tàu container nội địa thẳng từ Hải Phòng vào ĐBSCL, không phải qua cảng TP. Hồ Chí Minh mang đến giải pháp dịch vụ tiếp vận hậu cần trọn gói, thúc đẩy sự phát triển kinh tế cả vùng ĐBSCL.

Nếu chính quyền các địa phương đẩy nhanh tiến độ các dự án trung tâm logistics với những chính sách ưu tiên đầu tư thì 5 năm tới hứa hẹn sẽ là giai đoạn vàng cho ngành logistics.

Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt quy hoạch vùng ĐBSCL thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn 2050, với mục tiêu phấn đấu đến năm 2030 vùng ĐBSCL trở thành trung tâm kinh tế nông nghiệp bền vững, năng động và hiệu quả cao của quốc gia, khu vực và thế giới. Cùng với tuyến tàu siêu trọng mới đây, nhiều dự án lớn đang được xây dựng, được xem là bước ngoặt để thay đổi.

Hiện nay, ĐBSCL chiếm tới 60% lượng hàng thủy sản, 70% sản lượng hàng trái cây và 95% sản lượng gạo xuất khẩu của các nước. Tuy toàn vùng có hơn 2.000 cảng sông và bến xếp dỡ, nhưng công suất phục vụ thấp, quy mô nhỏ, không có cảng container chuyên dụng. Với 12 cảng biển, 35 bến cảng, 4,9km cầu cảng và các cảng biển hoạt động như một vai trò vệ tinh thu gom hàng cho các cảng lớn tại TP. Hồ Chí Minh và Cái Mép - Thị Vải (Bà Rịa - Vũng Tàu), đa số luồng tàu của ĐBSCL hoạt động ở quy mô nhỏ. Đây chính là rào cản lớn khiến khu vực dần đánh mất lợi thế về vận chuyển, giá thành hàng hóa tăng cao, gây ra tình trạng thất thoát sau thu hoạch của nhiều loại nông sản lên tới 20 - 30%.

Hồng Nhung (t/h)