

Số: 135 /BCH-Visaba
V/v: Tắc nghẽn cảng Cát Lái

TP Hồ Chí Minh, ngày 09 tháng 08 năm 2021

Kính gửi: - Quý cơ quan Báo chí và Truyền thông

Hiệp hội Đại lý và Môi giới hàng hải Việt Nam (Hiệp hội) xin gửi đến quý các cơ quan Báo chí và Truyền thông lời chào trân trọng.

Trong thời gian vừa qua, Hiệp hội đã nhận được một số công văn báo cáo từ các hội viên phản ánh về sự tắc nghẽn cảng Cát Lái và sự đối nghịch hàng hóa giữa các cảng trong cùng khu vực Hồ Chí Minh.

Đề quý các cơ quan hiểu rõ bản chất sự việc và chung sức cùng Hiệp hội có tiếng nói góp phần nâng cao hiệu quả công tác quy hoạch và quản lý quy hoạch của Nhà nước, Hiệp hội có một số ý kiến trình bày như sau:

Tình trạng tắc nghẽn nghiêm trọng của cảng Cát Lái trong thời gian gần đây đã buộc hàng loạt các cơ quan Ban, Ngành từ Bộ Giao thông vận tải, Bộ Công thương, Bộ Tài chính, UBND Tỉnh và các cơ quan cùng hệ thống các cảng lân cận được huy động vào cuộc để có thể giải tỏa ùn tắc tại cảng khu vực này.

Tác động của đại dịch Covid-19 chỉ là “giọt nước làm tràn ly” đẩy tình trạng tắc nghẽn cảng vốn đã rất nghiêm trọng trong 5 năm trở lại đây trở thành tâm điểm đáng chú ý. Cụ thể:

Theo Quyết định số 3655/QĐ-BGTVT ngày 27/12/2017 của Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (nhóm 5) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, Khu bến Cát Lái trên sông Đồng Nai có sản lượng thông qua không vượt quá 4,01-4,02 triệu TEU mỗi năm (đến năm 2020) và 4,02-40,3 triệu TEU mỗi năm (đến năm 2030). Tuy nhiên, theo thống kê từ Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA), từ năm 2017, sản lượng hàng hóa thông qua khu cảng biển Cát Lái đã liên tục tăng và vượt công suất quy hoạch cảng đến năm 2030. Chi tiết như bảng thống kê bên dưới:

Năm	2016	2017	2018	2019	2020	2021E
Cảng Tân Cảng Cát Lái (ngàn TEU)	4,037	4,463	4,721	5,245	5,585	5,783
So sánh với công suất cảng Cát Lái	100%	111%	117%	130%	139%	144%

Nguồn: VPA

Không chỉ tiếp nhận các tàu biển feeder đến 30.000DWT về cảng mà khu vực cảng Cát Lái còn là nơi tập kết của hàng triệu Teus mỗi năm được vận chuyển bằng tàu sông, sà lan từ các cảng khu vực Cái Mép, Hiệp Phước...đổ về.

Với những lợi thế ưu đãi của một doanh nghiệp nhà nước, không chỉ Cát Lái mà các cảng khác được hưởng ưu đãi đặc biệt từ Nhà nước tại khu vực Cái Mép, các ICD như Sóng Thần, Long Bình, Nhơn Trạch... đều có thể áp dụng các chính sách giá cực kỳ cạnh tranh để không ngừng thu hút nguồn hàng, không chỉ gây nên tình trạng tắc nghẽn trong khu vực mà còn đang tạo ra sự mất cân đối và cạnh tranh không lành mạnh giữa các doanh nghiệp.

Bức tranh toàn cảnh về hoạt động của các cảng trong cùng khu vực Hồ Chí Minh đang có sự đối lập rõ rệt giữa hai khu vực:

Khu vực cảng Cát Lái dù hoạt động tắc nghẽn nhưng lại liên tục phá vỡ quy hoạch, tiếp nhận tàu với sản lượng thông qua luôn vượt xa công suất thiết kế. Điều này đã gây nên những hệ lụy nghiêm trọng không chỉ đối với giao thông trong và ngoài cảng, gia tăng tai nạn giao thông trong khu vực, đồng thời tăng chi phí logistics đối với các doanh nghiệp xuất nhập khẩu và đặc biệt khiến môi trường sống, bộ mặt đô thị của Thành phố bị ảnh hưởng khi khu vực này trở thành một trong những điểm nóng có mức ô nhiễm nhất của Thành phố.

Trong khi cách đó không xa, các cảng trong cùng hệ thống cảng Hồ Chí Minh như SP ITC, SPCT, Hiệp Phước... được đầu tư hiện đại lại đìu hiu, vắng vẻ, không thể kéo nổi chân hàng do sự cạnh tranh từ Cát Lái, hoạt động cầm chừng thấp xa so với công suất thiết kế, thậm chí phải thanh lý thiết bị xếp dỡ và chuyển đổi công năng sang làm hàng rời, hàng ô tô...

Có thể thấy, bên cạnh những đóng góp vào nguồn thu và sự tăng trưởng của Thành phố, hoạt động của cảng Cát Lái cũng mang lại hiệu quả cho chính đơn vị khai thác cảng.

Hệ lụy hết do sự phá vỡ quy hoạch cảng này gây ra và buộc hàng loạt các Bộ Ngành phải vào cuộc giải quyết những vấn đề riêng của cảng, thiết nghĩ đã đến lúc các cơ quan Ban Ngành cần có những giải pháp quyết liệt, căn cơ và dài hơi hơn, giảm mức độ phụ thuộc, chi phối thị trường của các cảng như khu vực Cát Lái hiện nay và khu vực Cái Mép trong tương lai không xa, khi tình trạng tắc nghẽn của khu vực này cũng đang ngày trở nên nghiêm trọng hơn.

Một số giải pháp Hiệp hội xin đề xuất như sau:

- 1- Cảng Cát Lái cần phải tuân thủ theo đúng quy hoạch của Bộ GTVT, chỉ tiếp nhận sản lượng trong phạm vi quy hoạch để đảm bảo chất lượng hoạt động của cảng, cắt giảm chi phí logistics cho các doanh nghiệp xuất nhập khẩu cũng như giảm bớt gánh nặng lên hạ tầng xung quanh, đảm bảo môi trường sống và hình ảnh đô thị hiện đại, xanh – sạch – văn minh của Thành phố.
- 2- Các tàu trước đây từ các khu vực Cái Mép, Hiệp Phước... đang về cảng Cát Lái cần được điều phối chuyển sang các cảng khác, các ICD lân cận để giảm tải cho khu vực này theo đúng quy trình vận chuyển hàng hóa và nhu cầu thực tế của các chủ hàng, nhằm mang lại hiệu quả cao nhất cho các doanh nghiệp.

Với các ý kiến làm rõ trên đây, Hiệp hội trân trọng cảm ơn sự đồng hành của các cơ quan Báo chí và Truyền thông trong việc đưa tin nhanh chóng, chính xác, kịp thời hỗ trợ doanh nghiệp. Hiệp hội rất mong sẽ tiếp tục nhận được sự quan tâm, đồng hành của quý các cơ quan để chúng ta có thể góp phần cùng chung tay xây dựng nền kinh tế biển Việt Nam ngày càng vững mạnh.

Hiệp hội xin chân thành cảm ơn và trân trọng kính chào.

Nơi nhận:

- Như trên;
- Hiệp hội VPA (để phối hợp)
- Lưu TK.

**HIỆP HỘI ĐẠI LÝ VÀ MÔI GIỚI
HÀNG HẢI VIỆT NAM
Phó Tổng Thư Ký**



Nhữ Đình Thiện