

Các cảng biển khu vực TP Hồ Chí Minh hầu hết nằm trong khu vực nội thành thành phố, ven bờ sông Sài Gòn. Tất cả các cảng đều không có vành đai giao thông riêng mà vẫn sử dụng chung các tuyến đường giao thông dân sinh của thành phố. Do vậy, với sự gia tăng khối lượng hàng hoá của các cảng cùng với tốc độ đô thị hóa vùng hạ lưu sông Sài Gòn và sự phát triển các khu công nghiệp về phía nam thành phố như khu công nghiệp Hiệp Phước, khu chế xuất Tân Thuận ... đã làm cho các tuyến đường chạy ven cảng trở nên quá tải và thường xuyên bị ách tắc giao thông.

Vậy cần có giải pháp cho các cảng để giải toả lượng hàng hoá ngày càng gia tăng, mà chịu ảnh hưởng ít nhất của hệ thống giao thông đường bộ qua nội thành TP Hồ Chí Minh.

Theo số liệu thống kê, hiện tại một năm các cảng khu vực TP Hồ Chí Minh cần phải giải toả lượng hàng xấp xỉ 20 triệu tấn (chưa kể khoảng 7 triệu tấn xăng dầu cho toàn khu vực và nước bạn Campuchia). Như vậy bình quân 1 ngày, các cảng khu vực TP Hồ Chí Minh phải có từ 5.000 - 6.000 xe tải các loại ra vào cảng để xuất nhập hàng hoá. Nếu chỉ tính riêng trục đường Nguyễn Tất Thành, liên tỉnh lộ 15 thì trừ các giờ cao

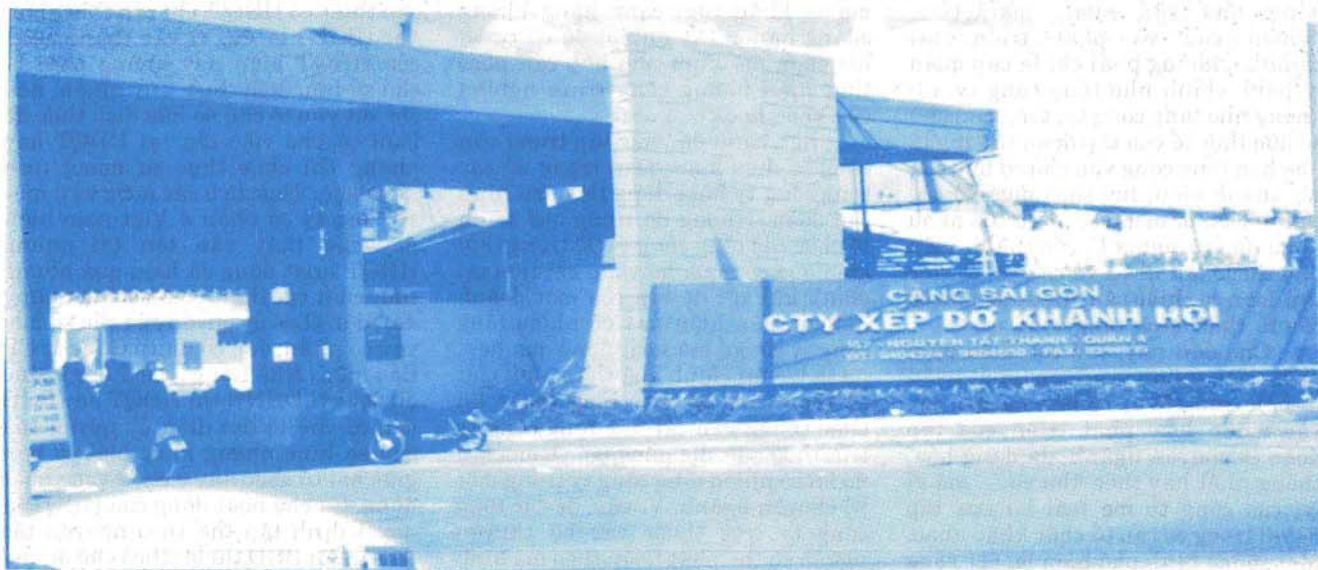
Căn cứ vào những nhu cầu thực tế của các cảng biển khu vực thành phố, căn cứ vào khả năng phát triển của hệ thống giao thông đường bộ theo quy hoạch của thành phố Hồ Chí Minh đến năm 2010, có thể đề xuất một số giải pháp nhằm hạn chế ảnh hưởng của đường giao thông ngoài cảng đối với việc giải toả hàng hoá thông qua các cảng như sau :

1. Các giải pháp chung của nhà nước

a. Có quy hoạch để hạn chế mở rộng và không tăng thêm khả năng thông qua của các cảng nằm trong nội thành TP Hồ Chí Minh. Từ đó làm giảm áp lực về giao thông đường bộ để giải toả hàng hoá tại các cảng

MỘT SỐ GIẢI PHÁP ĐỂ HẠN CHẾ ẢNH HƯỞNG CỦA HỆ THỐNG GIAO THÔNG NGOÀI CẢNG ĐỐI VỚI VIỆC GIẢI TỎA HÀNG HÓA TẠI CÁC CẢNG KHU VỰC TP. HỒ CHÍ MINH

Thạc sĩ NGUYỄN THỊ NGỌC THANH



Để đáp ứng yêu cầu gia tăng của lượng hàng hoá thông qua cảng, đồng thời bảo đảm lưu thông của các phương tiện giao thông phục vụ dân sinh. Nhà nước cũng đã có nhiều cố gắng để tăng khả năng lưu thông trên các tuyến đường đi tới các cảng biển, như mở rộng và nâng cấp đường Nguyễn Tất Thành, liên tỉnh lộ 15, đường vành đai ven sông Sài Gòn. Nhưng vẫn không giải quyết được tình trạng quá tải, nạn kẹt xe vẫn diễn ra thường xuyên, nhất là ở các nút giao thông như cầu Tân Thuận và cầu Khánh Hội.

điểm, bình quân mỗi giờ có từ 200 đến 220 xe chở hàng ra vào các cảng dọc tuyến đường. Đó là chưa kể các xe chở hàng xăng dầu và các xe chở khách, chở hàng hóa khác lưu thông trên các tuyến đường này phục vụ cho các khu công nghiệp, chế xuất và khu dân cư Nhà Bè - Cần Giuộc. Con số này được dự báo tăng lên 1,5 lần vào năm 2010, và như vậy chắc chắn không thể giải quyết được vấn đề giao thông đường bộ ngoài cảng để giải toả lượng hàng hoá dự kiến nếu như không có những giải pháp đồng bộ và có cơ sở khoa học để khắc phục.

trong nội thành như cảng Sài Gòn, Tân Cảng, Bến Nghé, VICT (Vietnam International Container Terminal), và các cảng dọc tuyến sông Sài Gòn - Nhà Bè.

Hiện tại trong tổng số 20 triệu tấn hàng hoá (chưa kể xăng dầu và khí hoá lỏng) thông qua các cảng khu vực TP Hồ Chí Minh đã có đến 95% được xếp dỡ tại các cảng trong nội thành (từ Tân Cảng đến cảng Bông Sen). Dự kiến không tăng lượng hàng hoá thông qua tại các cảng này và giữ ở mức 19-20 triệu tấn đến năm 2010 ; Mở rộng thêm các cảng dọc

tuyến sông Nhà Bè và Soài Rạp về phía hạ lưu để đảm nhận bốc xếp hàng hoá xuất nhập khẩu dự kiến thông qua các cảng khu vực TP Hồ Chí Minh lên khoảng 25 triệu tấn vào năm 2010, đồng thời với việc mở một tuyến đường xuống Nhà Bè - Cần Giuộc nối với đường vành đai Nam Bình Chánh để giải toả hàng hoá và khai thác tiềm năng của vùng đất duyên hải Cần Giuộc như quy hoạch của TP Hồ Chí Minh.

b. Mở rộng và nâng cấp tuyến đường giao thông nối các cảng với các trục giao thông vành đai và trục xuyên thành phố, trong đó tập trung giải quyết các nút giao thông thường xuyên gây kẹt xe như cầu Khánh Hội và Tân Thuận trên trục Nguyễn Tất Thành - Liên tỉnh lộ 15. Đồng thời có chính sách để hạn chế phương tiện giao thông cá nhân trên các trục đường này nhằm tăng tốc độ lưu thông trên tuyến đường của các xe cơ giới vận tải. Ví dụ : hỗ trợ cho vận tải công cộng để phục vụ đi lại của nhân dân khu vực dọc tuyến, khuyến khích các cơ quan, doanh nghiệp có xe đưa rước công nhân ...

c. Dành quỹ đất thuộc các khu vực gần các trục đường giao thông quốc gia hoặc đường vành đai của thành phố, đồng thời có các điều kiện thuận lợi về đường thủy để khuyến khích các cảng xây dựng các khu tập kết hàng hoá trước hoặc sau khi xếp dỡ lên tàu; hàng hoá từ đây được vận chuyển bằng đường thủy để xếp lên tàu và ngược lại từ tàu vào khu tập kết hàng. Đây chính là các cảng cạn hay ICD đối với các hàng hoá vận chuyển bằng container.

2. Các giải pháp riêng cho các cảng

Nếu chỉ trông chờ vào sự hỗ trợ từ phía nhà nước thì các cảng sẽ rơi vào thế bị động và sẽ không thể cạnh tranh để tồn tại. Như vậy tùy theo năng lực mà mỗi cảng phải chọn cho mình một giải pháp phù hợp, vừa để thực hiện theo quy hoạch của nhà nước, vừa tìm cho mình một lối thoát khả dĩ để khắc phục sự phụ thuộc vào hệ thống giao thông công cộng, nhằm giải toả hàng tại cảng. Các giải pháp có thể lựa chọn cho các cảng là :

a. Tận dụng năng lực giao thông đường thủy để khai thác các mặt hàng có khả năng vận tải đường thủy tới nơi tiêu thụ hoặc từ nơi cung cấp hàng tới cảng. Ví dụ : hàng lúa gạo xuất khẩu, phân bón nhập khẩu về các tỉnh đồng bằng sông Cửu Long ... có thể dùng phương tiện thủy hết sức thuận lợi vì với các loại hàng này, nơi lên xuống hàng không cần phải có các thiết bị chuyên dùng, có thể chỉ dùng sức lao động thủ công cũng đã thực hiện được.

b. Đầu tư xây dựng các cảng cạn thuộc các khu vực thuận lợi cho giao

thông đường bộ để giải toả hàng hoá. Những cảng cạn được xây dựng thực chất cũng chỉ là giải pháp để hạn chế ảnh hưởng của hệ thống đường bộ trong việc giải toả hàng hóa thông qua cảng bằng việc tận dụng khả năng của phương tiện vận tải thủy nhưng đồng thời cũng có điều kiện mở rộng cảng. Chi phí xây dựng các cảng cạn thuộc các khu vực ngoại thành chỉ bằng 25 % chi phí cần thiết để giải phóng lượng hàng tương đương bằng việc xây dựng đường bộ trong nội thành. Đó là chưa kể đến lợi ích của cảng cạn sau này khi thời gian giải toả hàng hoá rất nhanh, không bị hạn chế giờ giấc và nạn kẹt xe như đường qua nội thành.

c. Xây dựng các khu cảng trung chuyển: đây là một hoạt động đặc biệt của dịch vụ cảng biển. Hàng hoá trung chuyển không ra khỏi cảng mà

hiện tại các cảng mới chỉ nghĩ đến cạnh tranh với nhau mà chưa tìm ra giải pháp hợp tác để cùng tồn tại và phát triển.

Một điểm thuận lợi của giải pháp này là những cảng lớn như Sài Gòn, Tân Cảng, Bến Nghé, VICT đều nằm liền kề nhau trên cùng một phía của bờ sông Sài Gòn. Các tuyến đường nội bộ của các cảng cũng khá tốt, chỉ cần có một sự liên kết hợp tác cùng khai thác xây dựng tuyến đường liên cảng thì việc giải toả hàng tại các cảng có thể giải quyết được về cơ bản mà không phải bị ràng buộc bởi hệ thống giao thông đường bộ trong nội thành của TP Hồ Chí Minh.

Nói tóm lại, ảnh hưởng của giao thông ngoài cảng đối với giải phóng hàng ở cảng biển thuộc khu vực TP Hồ Chí Minh là rất lớn, đã có lúc làm ảnh hưởng gần như đình trệ hoạt động



chỉ ở trong khu vực cảng trung chuyển, sau đó lại được đưa đi nước thứ ba. Như vậy, mặc dù các cảng có được doanh thu cao nhờ mỗi tấn hàng sẽ được hai lần bốc xếp lên xuống, nhưng hoàn toàn không bị phụ thuộc vào hệ thống giao thông ngoài cảng để giải toả hàng. Tuy hình thức này chưa có ở Việt Nam nhưng nếu biết khai thác vị trí địa lý hết sức thuận lợi của các cảng biển Việt Nam, nhất là khu vực TP Hồ Chí Minh thì đây là một hướng mở ra khả năng lớn cho các cảng biển khu vực TP Hồ Chí Minh tiếp tục phát triển.

d. Liên kết giữa các cảng để xây dựng một tuyến đường vành đai riêng cho mình, không phụ thuộc vào đường dân sinh đô thị như hiện tại. Chương trình này thực sự rất khó thực hiện bởi bản thân các cảng do nhiều cơ quan quản lý khác nhau, hơn nữa

một cảng như tình trạng của cảng Bến Nghé và khu Tân Thuận (cảng Sài Gòn) trong những năm 1992 - 1994 khi sửa chữa cầu Tân Thuận và mở rộng đường Nguyễn Tất Thành - Liên tỉnh lộ 15. Do đó ngoài việc trông đợi các giải pháp chung của nhà nước và của TP Hồ Chí Minh, các cảng cũng cần tìm cho mình những giải pháp thích hợp để hạn chế ảnh hưởng của hệ thống giao thông ngoài cảng trong sản xuất và kinh doanh của mình. Tuy nhiên trong lúc này, sự liên kết trong việc tìm ra một giải pháp chung có lợi cho hoạt động của các cảng là hết sức cần thiết. Điều này tự mỗi cảng khó có thể thực hiện, nhưng nếu có sự hỗ trợ của TP Hồ Chí Minh và sự ủng hộ của Hiệp hội cảng biển Việt Nam, thì giải pháp liên kết có thể thực hiện và sẽ giúp các cảng phát triển ổn định hơn ■