

Để trở thành cường quốc biển - Lợi thế trời cho

Theo Báo Thanh Niên, Ngày 05/01/2010



Lượng hàng hóa qua cảng VN còn khiêm tốn - Ảnh: M.Vong

Bờ biển Việt Nam dài trên 3.260 km, diện tích biển gấp 3 lần đất liền với 50% dân số sống ven biển. Biển nước ta nằm trên tuyến hàng hải quan trọng và nhộn nhịp vào bậc nhất thế giới. Với những lợi thế trời cho, điều nghịch lý là Việt Nam chưa từng được gọi là "quốc gia hàng hải". Làm thế nào để đạt được điều này và xa hơn, trở thành một cường quốc biển?

Lợi thế của VN - theo đánh giá của nhiều chuyên gia trong, ngoài nước - là rất thuận lợi trong phát triển kinh tế biển, đặc biệt là trở thành trung tâm hậu cần cho khu vực và thế giới.

Đường hàng hải chiến lược

VN nằm trên bờ phía tây của biển Đông, một biển lớn của Thái Bình Dương được đánh giá là giàu tài nguyên sinh vật biển, có nhiều khoáng sản quý hiếm, đặc biệt là dầu khí. Điều quan trọng nhất, biển VN nằm trên con đường vận tải huyết mạch của thế giới nối giữa Đông Á - Thái Bình Dương với châu Âu, châu Phi, Trung Cận Đông cũng như nhiều nước và vùng lãnh thổ ở Đông Á như Nhật Bản, Hàn Quốc, Đài Loan, Singapore. Nền kinh tế của các nước và vùng lãnh thổ này đều phụ thuộc sống còn vào đường hàng hải quốc tế đi qua biển Đông của nước ta.

Theo tiến sĩ Nguyễn Tuấn Hoa, Phó giám đốc Trung tâm Học tập phát triển TP.HCM, VN nằm ở một vị trí địa lý rất thuận lợi cho việc phát triển giao thông vận tải hội nhập với khu vực và thế giới. Nhìn trên bản đồ khu vực, VN nằm ở vị trí gần như trung tâm của Đông Nam Á, lại sở hữu bờ biển dài, trong đó có rất nhiều điều kiện thuận lợi cho việc phát triển ngành hàng hải.

Một chuyên gia kinh tế tại TP.HCM phân tích, ưu điểm của VN là địa dư. Người ta thường chia các nước ASEAN thành hai nhóm: hải dương bao gồm Brunei, Indonesia, Malaysia, Philippines, Singapore, Đông Timor; lục địa bao gồm Campuchia, Lào, Myanmar, Thái Lan, VN. Nhưng VN có thể được coi là một nước vừa lục địa vừa hải dương. Nhờ địa hình địa thế đó mà hàng hóa VN, dù để tiêu thụ trong nước hay để xuất khẩu, không cần phải quá cảnh những nước láng giềng. Ngược lại, hàng hóa của vùng đông bắc Thái Lan, Lào, Campuchia và tỉnh Vân Nam (Trung Quốc) xuất khẩu sang những nước khác có thể phải quá cảnh và tạm thời lưu kho trên lãnh thổ VN, Thái Lan, Myanmar và tỉnh Quảng Tây (Trung Quốc). Một số tàu cỡ nhỏ và cỡ trung chỉ có thể dừng chân ở những cảng VN để chất, dỡ hàng của VN và của những nước láng giềng; mua thêm thực phẩm tươi, cho thủy thủ đoàn nghỉ ngơi, bảo quản định kỳ hay sửa chữa bất thường... Đây là một lợi thế của VN vì Malaysia quá gần Singapore còn Philippines và Indonesia là những quần đảo không có hậu phương. Gần đây, hãng thông tấn

VN có đường bờ biển dài, có nhiều vũng, vịnh và cửa sông nối liền với Thái Bình Dương. Vị trí địa lý này rất thuận lợi cho chúng ta phát triển kinh tế biển, nhất là kinh tế hàng hải. Nghị quyết số 27/2007/NQ-CP ngày 30.5.2007 của Chính phủ xác định đến năm 2020, kinh tế hàng hải đứng thứ hai và sau năm 2020 thì đứng thứ nhất trong các ngành kinh tế biển. Theo thống kê của Cục Hàng hải, khối lượng vận tải biển tăng trưởng bình quân gần 12%/năm trong mấy năm gần đây, cao hơn tốc độ của các loại hình phương tiện vận tải khác.

X.Toàn

Bernama (Malaysia) dẫn nhận định của các chuyên gia kinh tế hàng đầu thế giới cũng cho rằng, ngành công nghiệp hậu cần của VN có nhiều điều kiện thuận lợi để trở thành trung tâm hậu cần của khu vực và thế giới. Nhưng nếu VN không nhanh chân, cơ hội rất có thể vượt khỏi tầm tay.

Tiến sĩ Chu Quang Thứ, nguyên quyền Cục trưởng Cục Hàng hải khẳng định, VN có tiềm năng lớn về phát triển kinh tế biển. Chúng ta có điều kiện tự nhiên rất tốt, nhiều nơi có thể làm cảng với các quy mô khác nhau. Trong đó vịnh Vân Phong (Khánh Hòa) là nơi có vị trí đặc địa để làm cảng trung chuyển container quốc tế. Vịnh này có độ sâu tự nhiên trên dưới 20m, cách đường hàng hải quốc tế chỉ 30 km. Về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên, vịnh Vân Phong không thua gì Singapore hay Hồng Kông. Ngoài ra, ở miền Bắc có cảng Hải Phòng đã khai thác từ thời Pháp, miền Nam có cảng Nhà Rồng. "Điều kiện khí hậu của ta cũng rất tốt bởi ta là vùng biển nhiệt đới, nước không bị đóng băng, nên cảng có thể hoạt động quanh năm" - ông Thứ nói.

Cha đẻ chiến lược cạnh tranh của thế giới, ông Michael Porte, trong buổi diễn thuyết về lợi thế của VN cuối năm 2008, đã đặt vấn đề: Có một địa hình thuận lợi với bờ biển kéo dài, tại sao VN không thể trở thành cửa ngõ cho các quốc gia muốn tiếp cận với biển? Tại sao không thể trở thành trung tâm hậu cần kho vận cho thế giới khi mà VN là tổng cung nhiều mặt hàng thiết yếu trên thế giới?

Lãng phí do tầm nhìn

40 năm trước, Singapore chỉ là con số 0. Nhưng nhờ biết khai thác triệt để lợi thế nằm trên đường hàng hải quốc tế, Singapore đã tập trung xây dựng cảng trung chuyển container quốc tế và trở thành cảng trung chuyển hàng đầu thế giới. Lợi thế biển của ta không hề thua kém Singapore nhưng những gì chúng ta đạt được từ kinh tế biển lại vô cùng khiêm tốn so với đảo quốc này. Theo báo cáo của Tổ chức vận tải biển Liên Hiệp Quốc, với 5 triệu dân, Singapore có đội tàu với tổng trọng tải là 55,5 triệu tấn (DWT). Trong khi VN với trên 85 triệu dân mà đội tàu chỉ có 3,89 triệu tấn (DWT). Tương tự, dù chỉ có một cảng trung chuyển container quốc tế nhưng năm 2007 có tới 28,7 triệu TEU (1 TEU tương đương 1 container 20 feet) qua cảng của Singapore, trong khi VN chỉ có 3,9 triệu TEU trong cùng năm. VN thì vẫn chưa có cảng trung chuyển container quốc tế.

Trả lời câu hỏi, với lợi thế biển như nói trên, tại sao VN chưa thể trở thành trung tâm hậu cần cho khu vực và thế giới, tiến sĩ Chu Quang Thứ cho rằng, nguyên nhân lớn nhất là do tầm nhìn. Đã từ lâu chúng ta chưa tập trung nguồn lực cho đầu tư cảng biển trung chuyển quốc tế với năng lực đón tàu trọng tải lớn, dịch vụ hậu cần, bốc xếp tốt, chi phí rẻ. Thêm vào đó, trước đây ta chưa có chủ trương huy động vốn từ xã hội đầu tư làm cảng mà chỉ dựa vào ngân sách nhà nước nên rất hạn chế trong việc đầu tư kinh phí lớn để xây cảng.

Nhiều cảng trên thế giới có thể đón tàu 15.200 TEU trong khi cảng Cái Mép - Thị Vải, cảng đón được tàu lớn nhất, chỉ là 6.000 TEU (trong tương lai gần có thể tiếp nhận tàu 8.000 TEU), cảng Hải Phòng, Sài Gòn hiện cũng chỉ có thể đón tàu khoảng 2.000-3.000 TEU. Trong khi đó, các tàu container quốc tế chở 12.500 TEU mới có hiệu quả kinh tế cao. Như vậy các cảng của VN đang bị loại ra khỏi cuộc chơi của các hãng tàu vận chuyển container lớn vì muốn vào VN họ sẽ phải chuyển tải.

Ông Cao Tiến Thụ, nguyên Tổng giám đốc cảng Hải Phòng cũng phân tích, VN vốn có tiềm năng phát triển hàng hải rất lớn. Cảng biển VN ngoài việc đáp ứng nhu cầu trong nước, có thể trở thành một đầu mối xuất nhập khẩu cho cả vùng phía nam Trung Quốc và Lào. Có biển, có hệ thống cảng biển và có kinh nghiệm lâu năm về hàng hải, tuy nhiên tốc độ phát triển còn hạn chế nhất là về đội tàu biển. Chỉ có phát triển đội tàu mới có thể chiếm lĩnh được hàng hóa xuất nhập khẩu. Ngành hàng hải hiện chưa đáp ứng được vấn đề này. Mặt khác, lợi thế chúng ta là có biển trải dài từ Bắc vào Nam. Tuy nhiên vì nhiều lý do đến nay hệ thống cảng biển và đội tàu của chúng ta phát triển với tốc độ còn hạn chế. Chúng ta vẫn chưa chiếm được thị phần vận tải xuất khẩu, như dầu, gạo, than... nên một phần thị phần vận tải xuất khẩu hiện nay vẫn nhượng lại cho đội tàu nước ngoài.

Dự báo năm 2010, cảng trung chuyển của Singapore sẽ rơi vào tình trạng "ứ" hàng và đây là cơ hội lớn cho VN trong việc tiếp nhận lượng hàng hóa lớn trên thế giới. Có chớp được cơ hội này hay không, bài toán vẫn chưa có câu trả lời dù đã cận đích.

K.T.Long - H.Sâm - M.Vọng