

Để trở thành cường quốc biển: Thực trạng đáng buồn

Theo Báo Thanh Niên, Ngày 06/01/2010



Hoạt động xếp dỡ hàng hóa tại Cảng Sài Gòn
ảnh: Mai Vọng

Chỉ có một cảng, lại ở ngoại vi của Đông Nam châu Á, rất xa các trung tâm Thái Quyển, Hồng Kông, Đài Loan, Thượng Hải, Hàn Quốc và Nhật Bản nhưng cảng container của Singapore trở thành cảng trung chuyển hàng đầu thế giới. Đường biển VN nằm ở trung tâm, VN hiện có hàng trăm cảng nhưng vẫn chưa thể trở thành trung tâm hậu cần của khu vực.

Một công chức cấp Bộ kể rằng, khi nghe giới thiệu VN có trên 100 cảng, chuyên gia nước ngoài tỏ vẻ ngạc nhiên và không tin. Một quốc gia không lớn như VN mà sở hữu đến hơn 100 cảng, nghe thật là "hoành tráng". Nhưng thực tế đáng buồn là tổng quy mô cả trăm cảng ở VN cộng lại cũng không bằng một cảng Singapore hiện tại.

Tự loại mình ra khỏi cuộc chơi

Cứ 20 km bờ biển là có một cửa sông lớn. Các vũng, vịnh ven bờ chiếm khoảng 60% đường bờ biển, trong đó có 12 vũng, vịnh lớn.

Tính đến cuối năm 2009, VN đã trải qua 10 năm thực hiện quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển đến năm 2010, được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt vào năm 1999. 10 năm nhìn lại, theo đánh giá của Bộ GTVT, hệ thống cảng biển VN trong thời gian qua đã cơ bản đáp ứng được mục tiêu phát triển theo quy hoạch được duyệt. Nhưng trên thực tế, chúng ta lại chưa có nổi một cảng quốc tế. Điều này khiến VN đang tự loại mình ra khỏi cuộc chơi của các hãng tàu lớn khi trung bình các tàu container quốc tế chở 12.500 TEU trong khi tàu lớn nhất mà Cái Mép - Thị Vải đón được chỉ là 8.000 TEU, cảng Hải Phòng cũng chỉ có thể đón tàu khoảng 6.000 TEU.

VN nên phát triển hệ thống cảng ra biển. Hệ thống cảng cũ nên chuyển đổi công năng thành bến xe, dịch vụ hậu cần cho cảng mới

Ông **Cao Tiến Thọ**, nguyên Tổng giám đốc Cảng Hải Phòng

Thừa cảng nhỏ, thiếu cảng lớn, chưa có cảng quốc tế. Đó là thực trạng của hệ thống cảng VN hiện nay. Theo thống kê, số lượng cầu bến đáp ứng cho tàu trên 5 vạn DWT làm hàng chỉ chiếm 1,37% và chủ yếu là cho hàng chuyên dùng. Cầu bến cho tàu 2 - 5 vạn DWT chiếm 21,43% (hàng tổng hợp 15,9%); cho tàu 1 - 2 vạn DWT chiếm 39,72% (hàng tổng hợp 24,31%) và cho tàu dưới 1 vạn DWT chiếm 38,46% (hàng tổng hợp 24,85%).

Theo Thứ trưởng Bộ GTVT Trần Doãn Thọ thì hiện tượng chia lỏ (nhỏ lẻ) các cảng biển hiện nay vẫn phổ biến. Dù đây là vấn đề có tính lịch sử, song chưa được giải quyết một cách thấu đáo. Theo số liệu của Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA) thì năm 2008, toàn bộ hệ thống cảng thuộc VPA (49 cảng biển) chỉ đạt tổng sản lượng 144 triệu tấn, chỉ tăng 7% so với năm 2007. Đặc biệt tại khu vực miền Trung, nơi có tiềm năng về cảng biển, lượng hàng hóa thông qua các cảng biển ở khu vực này không tăng.

Thiếu cảng cho tàu trọng tải lớn, VN không chỉ loại mình ra khỏi cuộc chơi mà còn tự làm khó mình trong việc xuất nhập khẩu hàng hóa đi ra khu vực và thế giới. Theo báo cáo của Ngân hàng Thế giới năm 2007,

chi phí để xuất một container 20 feet từ VN, bao gồm chi phí cho các thủ tục giấy tờ, chi phí hành chính, xếp dỡ, và vận chuyển nội địa hết 701 USD. Trong khi đó, chi phí này ở Trung Quốc chỉ là 335 USD và ở Singapore là 382 USD.

Nếu không nhanh chân sẽ mất cơ hội

Nhận xét về quy hoạch cảng biển VN, tiến sĩ Vũ Thành Tự Anh, Giám đốc Nghiên cứu Chương trình giảng dạy Fulbright cho rằng, rất nhiều kế hoạch "hoành tráng" về cảng đã được công bố hoặc đang được triển khai ở các tỉnh miền Trung, bao gồm Bình Định, Quảng Ngãi, Quảng Nam, Đà Nẵng, Thừa Thiên - Huế. Tuy nhiên, nhìn từ góc độ kinh tế thì những dự án này rất thiếu cơ sở. Với quy mô như hiện nay, VN chỉ cần tối đa ba cảng nước sâu cho ba miền. Theo ông, cả một vùng rộng lớn ở miền Tây nước Mỹ (dài hơn 1.900 km) cũng chỉ có 3 cảng biển quốc tế. Những quyết định tốn kém về cơ sở hạ tầng như cảng biển chỉ nên được thực hiện sau khi đã nắm vững các luồng lưu chuyển thương mại quốc tế.

Cũng theo ông Tự Anh, miền Đông Nam Bộ có nhu cầu cấp thiết về cảng biển nước sâu để có thể duy trì được tốc độ tăng trưởng như hiện nay. Khu vực này cũng ở vị trí hết sức thuận lợi để khai thác các tuyến vận tải biển quốc tế quan trọng. Đây cũng là vị trí đã được các hãng tàu lớn đưa vào trong bản đồ lộ trình của mình. Tổ hợp cảng mới Cái Mép - Thị Vải ở Bà Rịa - Vũng Tàu đang được triển khai và các nhà đầu tư nước ngoài cũng đang rất quan tâm tới dự án này. Vì vậy, phát triển cảng biển mới cho miền Đông Nam Bộ nên là một ưu tiên quốc gia và tập trung nguồn lực để xây dựng những cảng biển quy mô lớn.

Ông Cao Tiến Thụy, nguyên Tổng giám đốc Cảng Hải Phòng cũng cho rằng, ba vùng Bắc, Trung, Nam mỗi vùng cần có một cảng nước sâu để tàu lớn ra vào.

Thứ trưởng Trần Doãn Thọ cũng nhấn mạnh, chủ trương của bộ là phát triển cảng trung chuyển quốc tế ở khu vực miền Trung, lấy Vân Phong làm trọng điểm. Tất cả các cảng khác sẽ trở thành vệ tinh.

Về những hạn chế trong hệ thống cảng biển hiện nay, Cục trưởng Cục Hàng hải Vương Đình Lam từng nói: "Chúng ta cần nhìn nhận nghiêm túc vấn đề lạc hậu về công nghệ, cơ sở hạ tầng ở các cảng. Muốn vươn ra biển lớn, cần chú trọng quy hoạch và khai thác các cảng biển nước sâu ở cả ba miền".

Một chuyên gia kinh tế tại TP.HCM phân tích, một cảng lớn tại miền Bắc sẽ làm cho hoạt động xuất khẩu của khu vực miền Tây Trung Quốc rẻ hơn và nhanh hơn. Cảng nước sâu ở Hải Phòng có thể giúp rút ngắn quãng đường vận chuyển hàng hóa ra vào miền Tây Trung Quốc tới 800 km, khuyến khích các doanh nghiệp nước ngoài lựa chọn VN làm điểm đến thứ hai, để giảm bớt chi phí và rủi ro đầu tư vào Trung Quốc. Cảng nước sâu ở miền Trung sẽ đón nhận hàng hóa ra vào khu vực miền Bắc Thái Lan, Lào và Myanmar, củng cố thêm vị trí trung chuyển quốc tế và tạo điều kiện thuận lợi hơn cho việc xuất khẩu dầu lửa của VN. Theo dự tính, cảng nước sâu ở miền Trung sẽ tiết kiệm 1,5 tỉ USD chi phí xuất khẩu dầu lửa của VN. Cảng nước sâu ở miền Nam có thể trở thành đầu mối vận chuyển cho hàng hóa của Campuchia, miền Nam Thái Lan và khu vực Đông Nam Á. "Nhu cầu xây dựng trung tâm vận chuyển lớn thứ ba trong khu vực ngoài Singapore và Hồng Kông đang mở ra với VN. Chúng ta có thể đưa ra giá cả cạnh tranh hơn, từ đó thu hút được dịch vụ ở một số tuyến vận chuyển nhất định. Vấn đề là ta phải làm nhanh. Nếu không sẽ mất cơ hội", chuyên gia này nói.

Tiềm năng có sẵn, lợi thế có sẵn, quy hoạch cũng đã có, vấn đề còn lại là phải làm tốt, làm nhanh, làm đồng bộ để biến cảng nước sâu lớn thành cơ hội ghi tên VN lên bản đồ các trung tâm trung chuyển hàng hóa của khu vực và thế giới.

"Thành phố cảng Đà Nẵng có nhiều khả năng cạnh tranh hơn so với Bangkok" là lo lắng của ông Utis Kaothien, cố vấn cao cấp của Ủy ban Kinh tế - xã hội Chính phủ Thái Lan vào cuối tháng 4.2005 ở hội thảo về phát triển EWEC tại Thái Lan. Theo ông Utis, chỉ trong một thập niên nữa, thành phố cảng Đà Nẵng của VN có thể qua mặt Bangkok và những thành phố cảng khác của xứ Thái để trở thành trung tâm kinh tế lớn nhất ở tiểu vùng Mê Kông. Cảng nước sâu Đà Nẵng với vị thế nối liền các nước thuộc hành lang Đông - Tây sẽ trở thành nơi cạnh tranh kinh tế đáng ngại cũng như thu hút nhiều nguồn đầu tư nước ngoài, kể cả từ các nhà đầu tư Thái.

Tuy nhiên, đã qua một nửa thời gian từ cảnh báo đó, những dấu hiệu cạnh tranh mà người Thái lo lắng vẫn chưa xuất hiện rõ nét. Chỉ năm bảy chục container hàng lâm sản và khoáng sản từ Lào qua hai cửa khẩu Bờ Y và Lao Bảo đến cảng Đà Nẵng trong năm 2009, vẫn quá thấp so với kỳ vọng. Ông Nguyễn Hữu Sia, Phó giám đốc Cảng Đà Nẵng nhận xét: "tiềm năng là to lớn thật, nhưng vẫn chưa được đánh thức"

T.Đ.Thắng

Theo Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển VN đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 mà Bộ GTVT vừa trình Chính phủ phê duyệt, hệ thống cảng biển và luồng vào cảng sẽ được đầu tư đồng bộ và hiện đại. Cụ thể, sẽ xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong cho tàu container có trọng tải lớn và cực lớn (9.000 TEU đến 15.000 TEU); cảng cửa ngõ quốc tế tại Hải Phòng, Bà Rịa - Vũng Tàu và vùng kinh tế trọng điểm miền Trung (khi có điều kiện), tiếp nhận được tàu trọng tải 8 - 10 vạn DWT, tàu container 4.000 - 8.000 TEU; các cảng đầu mối chuyên dùng để tiếp chuyển hàng rời, hàng lỏng để phục vụ các khu công nghiệp cho tàu 7 - 20 vạn DWT (bến hàng rời) và 15 - 30 vạn DWT (bến hàng lỏng); Bến khách du lịch với nhà ga hành khách hiện đại đạt tiêu chuẩn quốc tế phục vụ tàu khách du lịch quốc tế đến 10 vạn GRT tại các trung tâm du lịch lớn. Chú trọng cải tạo nâng cấp các cảng hiện có để khắc phục tình trạng yếu kém về chất lượng và lạc hậu về kỹ thuật công nghệ.

M.Vọng - K.T.Long