

Đề trở thành cường quốc biển - Cơ hội từ Vân Phong

Theo Báo Thanh Niên, Ngày 09/01/2010



Phối cảnh cảng Vân Phong - ảnh: tư liệu

Với vị trí thuận lợi, việc xây dựng và đưa vào hoạt động cảng Vân Phong (Khánh Hòa) được coi là cơ hội lớn để VN trở thành trung tâm hậu cần của khu vực và thế giới trong tương lai gần.

Theo các chuyên gia hàng hải, vịnh Vân Phong ở vị trí cực đông của bờ biển VN, gần ngã ba đường hàng hải quốc tế, cạnh các tuyến châu Á - Bắc Á, châu Úc - Đông Bắc Á và Đông Nam Á - Đông Bắc Á. Về phương diện hàng hải, dọc theo bờ biển VN, vịnh Vân Phong nằm gần các trục đường hàng hải quốc tế nhất. Hơn nữa, lại nằm ở khoảng cách trung bình tới các cảng biển VN và các trung tâm trung chuyển lớn của khu vực. Do đó, vịnh Vân Phong là điểm hội tụ lý tưởng của các cảng vùng bán đảo Đông Dương và khu vực châu Á - Thái Bình Dương. Một lợi thế nữa của cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong là nằm gần quốc lộ 1A và đường sắt xuyên Việt.

Ông Phạm Anh Tuấn - Giám đốc dự án Công ty CP tư vấn thiết kế cảng - kỹ thuật biển (Portcoast, đơn vị lập quy hoạch hệ thống cảng biển VN) - nhận xét, vũng Đầm Môn thuộc vịnh Vân Phong, tỉnh Khánh Hòa có vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên thuận lợi để xây dựng cảng nước sâu quy mô lớn cho tàu trọng tải lên đến 200.000 DWT. Đây cũng là địa điểm thích hợp nhất để hình thành, phát triển cảng trung chuyển container quốc tế cạnh tranh với các đầu mối trung chuyển hiện có trong khu vực như Singapore, Hồng Kông, Cao Hùng (Đài Loan), Tanjung Pelepas (Malaysia)...

Giảm gần 100 USD/teu

Theo ông Tuấn, hiện nay, hệ thống cảng biển VN chưa có nơi nào đủ điều kiện tiếp nhận tàu chở container sức chở lớn vận hành xuyên đại dương. Do vậy hàng xuất nhập khẩu đi châu Âu, Bắc Mỹ (chiếm khoảng 30%) buộc phải trung chuyển qua Singapore hoặc Hồng Kông. Chi phí tiếp chuyển bình quân tăng khoảng 94 USD/TEU so với chuyển thẳng và thời gian cũng kéo dài thêm 6 - 7 ngày.

Trong tương lai, khi cảng Vân Phong hình thành, một lượng hàng xuất nhập khẩu khổng lồ của VN và các nước trong khu vực vận hành trên các tuyến xuyên đại dương đi châu Âu, Bắc Mỹ sẽ trung chuyển qua đây, thay vì đi qua các đầu mối trung chuyển hiện có như Hồng Kông, Singapore... Ngoài ra, một nguồn container dồi dào của Khu kinh tế Vân Phong và lân cận vận hành trên các tuyến biển gần cũng sẽ quá cảnh qua đây. Đối với nguồn hàng trong nước, vai trò của cảng Vân Phong chủ yếu là hỗ trợ cho các cảng cửa ngõ, đầu mối; đảm nhận tiếp chuyển hàng container xuất nhập khẩu vận hành trên các tuyến biển xa bằng cỡ tàu lớn mà các cảng cửa ngõ và đầu mối không có khả năng tiếp nhận hoặc năng lực thông qua không đáp ứng nổi.

Phát huy lợi thế giá rẻ

Trong khi VN đang gấp rút chuẩn bị khởi công xây dựng 2 bến dài 690m thuộc giai đoạn khởi động tại Vân Phong thì Singapore đã triển khai kế hoạch xây dựng thêm 18 bến cho tàu lớn để nâng năng lực thông qua từ 24,8 triệu TEU (2006) lên khoảng 50 triệu TEU vào năm 2018. Hồng Kông cũng có kế hoạch xây dựng thêm 12 bến để nâng năng lực thông qua lên 40 triệu TEU vào năm 2020. Đây sẽ là thách thức lớn đối với sự phát triển của cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong trong việc thu hút hàng container của các nước lân cận ở khu vực đến trung chuyển tại cảng. Trong bối cảnh đó, việc đẩy nhanh tiến độ triển khai cảng Vân

Phong là hết sức cần thiết để bắt kịp cơ hội và nhu cầu vận chuyển hàng hải. Một vấn đề quan trọng nữa là phải tính toán đến lợi thế cạnh tranh của Vân Phong khi cảng này đi vào hoạt động.

Theo phân tích của một chuyên gia kinh tế, Vân Phong sẽ không chỉ phải cạnh tranh với cảng Hồng Kông và Singapore (đang mở rộng) mà còn với nhiều cảng trung chuyển quốc tế tầm cỡ khác như Busan (Hàn Quốc), Thượng Hải (Trung Quốc), Cao Hùng và Keelung (Đài Loan), Klang và Tanjung Pelepas (Malaysia), Laem Chabang (Thái Lan). Theo ông Phạm Anh Tuấn, để tăng tính cạnh tranh, yếu tố hấp dẫn là chi phí vận tải tiếp chuyển thu gom đi hoặc đến Vân Phong phải thấp hơn so với các cảng khác. Kết quả phân tích, tính toán theo từng tuyến vận tải và so sánh chi phí vận tải cho thấy, khả năng hấp dẫn của Vân Phong là hàng container đi biển xa của Campuchia (qua cảng Sihanoukville), Brunei (qua cảng Muara) và một phần của Philippines (qua cảng Manila). Đây cũng là điểm cần phải chú ý để khai thác.

Một chuyên gia ngành hàng hải cũng cho rằng, các cảng Klang, Tanjung Pelepas và Laem Chabang không có khả năng làm hàng hiệu quả và khả năng kết nối vào các tuyến hàng hải quốc tế như Singapore nên chú trọng đầu tư vào diện tích khai thác cảng và giá nhân công rẻ. Đây sẽ là phương thức cạnh tranh cần xem xét, vì lợi thế mà Vân Phong có được cũng chính từ diện tích xây dựng và nguồn nhân công dồi dào. Bên cạnh đó, cơ sở vật chất là yếu tố ảnh hưởng đến năng suất làm hàng của cảng. Đây là những yếu tố mà các hãng tàu lớn sẽ chú ý khi chọn tuyến trên hành trình của mình.

Dự án cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong với tổng mức đầu tư hơn 3,6 tỉ USD, do Tổng công ty hàng hải VN làm chủ đầu tư, được chia làm 4 giai đoạn:

- Giai đoạn khởi động: xây dựng hai bến tàu với tổng chiều dài bến 690m, diện tích cảng 41,5 ha, có khả năng tiếp nhận tàu container sức chở tới 9.000 TEU, đáp ứng lượng hàng thông qua 0,71 triệu TEU/năm. Năm 2013 sẽ đưa công trình vào hoạt động.

- Giai đoạn I (2015): đáp ứng lượng hàng thông qua 1,05 - 2,1 triệu TEU/năm. Cảng được xây dựng gồm 4 bến cho tàu container sức chở đến 9.000 TEU và 5 bến cho tàu chở hàng chuyển tải. Tổng diện tích toàn cảng khoảng 118 - 125 ha, tổng chiều dài bến 1.680 - 2.260m.

- Giai đoạn II (2020): đáp ứng lượng hàng thông qua 4,0 - 4,5 triệu TEU/năm. Cảng được xây dựng gồm 8 bến cho tàu container sức chở đến 12.000 TEU và 8 bến cho tàu chở hàng chuyển tải. Tổng diện tích toàn cảng 405 ha, tổng chiều dài bến 4.450 - 5.170m.

- Giai đoạn tiềm năng: Khả năng lượng hàng thông qua toàn cảng khoảng 14,5 - 17 triệu TEU/năm. Cảng được xây dựng hoàn chỉnh gồm 25 bến cho tàu container sức chở đến 15.000 TEU và 12 bến cho tàu chở hàng chuyển tải. Tổng diện tích toàn cảng 750 ha, tổng chiều dài bến 11.880 - 12.590m. Ngoài ra, cảng có hệ thống đường nội bộ nối mạng quốc gia dài khoảng 20 km.

Xuân Hòa - Phương Thanh