

# CẢNG TRUNG CHUYỂN QUỐC TẾ VÂN PHONG TRONG CHIẾN LƯỢC KINH TẾ BIỂN

LÊ VŨ KHÁNH \* - PHAN DUYÊN \*\*

*Quyết định số 202/1999/QĐ-TTg ngày 12-10-1999 của Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010, trong đó Vân Phong là cảng trung chuyển quốc tế duy nhất tại Việt Nam thuộc diện tiềm năng. Tại Hội nghị Ban Chấp hành Trung ương lần thứ 4 (khóa X), khi bàn về Chiến lược phát triển kinh tế biển đến năm 2020 cũng đã nêu rõ tầm quan trọng của cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong, tỉnh Khánh Hòa. Việc xây dựng cảng Vân Phong là một cơ hội mà chúng ta không được phép bỏ lỡ...*

## 1 - Xu thế phát triển của thương mại và hàng hải trên thế giới

Toàn cầu hóa đã trở thành một xu thế phát triển chủ đạo trên thế giới. Điều đó thể hiện rõ trên nhiều khía cạnh, trong đó có số liệu thống kê về sự tăng mạnh lượng hàng hóa luân chuyển giữa các quốc gia và các châu lục. Điều đáng nói là, tuy thương mại trên thế giới chủ yếu diễn ra ở ba trung tâm kinh tế lớn là Bắc Mỹ, châu Âu và Đông Á, nhưng châu Á luôn chiếm trên 50% tổng lưu lượng hàng thế giới trên các tuyến và khoảng 65% tổng lượng hàng nhập khẩu vào Mỹ. Đã thành quy luật là, mỗi khi hàng hóa trao đổi gia tăng, thì nhu cầu vận chuyển cũng tăng theo, đặc biệt là nhu cầu vận chuyển bằng công-ten-nơ đường biển, kéo theo đó nhu cầu về cảng trung chuyển quốc tế cũng gia tăng tương ứng.

Do có những lợi thế về vị trí địa lý, tài nguyên thiên nhiên và thị trường, thương mại và hàng hải quốc tế ở khu vực Đông - Nam Á rất phát triển, nên các cường quốc trên thế giới đều muốn tăng cường tầm ảnh hưởng của mình tại

đây. Một số nhà phân tích cho rằng, sự ổn định của khu vực này chỉ có thể tạo lập được trên cơ sở một thế cân bằng động giữa các thế lực trên cơ sở vừa hợp tác cùng chia sẻ quyền lợi, vừa cạnh tranh quyết liệt.

Bởi vậy, xu thế chung hiện nay là các nước nghèo và đang phát triển tận dụng thời cơ, phát huy tối đa lợi thế so sánh để đẩy nhanh tốc độ phát triển. Xin-ga-po là một ví dụ điển hình về việc lợi dụng vị trí địa lý trên bản đồ thương mại - hàng hải thế giới để phát triển cảng trung chuyển quốc tế và dịch vụ. Tuy nhiên, Xin-ga-po đang bắt đầu phải đối mặt với việc Thái Lan đào kênh Kờ-ra nối Ấn Độ Dương với Thái Bình Dương. Khi đó, đường hàng hải quốc tế từ Tây sang Đông và ngược lại sẽ chủ yếu đi qua vịnh Thái Lan, sẽ rất gần với lãnh hải Việt Nam về phía Nam Mũi Cà Mau, rồi nhập vào trục hàng hải quốc tế Bắc - Nam, Nam - Bắc

\* Cục Hàng hải Việt Nam

\*\* Đài Truyền hình Trung ương

vốn chạy rất sát vùng biển cực Đông của Việt Nam, tức là tỉnh Khánh Hòa, nơi có vịnh Vân Phong.

Ngoài những thuận lợi về vị trí địa lý, nguồn cung cấp hàng hóa, nhiên liệu, dịch vụ,...; châu Á còn là một thị trường tiêu thụ đông dân nhất thế giới, nên hầu hết các tuyến đường hàng hải quốc tế chủ yếu đều đi qua khu vực Đông Á. Các hãng vận tải đường biển lớn trên thế giới đều chọn khu vực này đặt địa điểm trung chuyển và phân phối hàng hóa, vì thế công suất cảng hiện có của khu vực này hiện đang thiếu hụt nghiêm trọng. Nếu Việt Nam có được một cảng trung chuyển quốc tế của mình thì ngoài khoản thu được từ dịch vụ trung chuyển, hàng năm đất nước ta cũng tiết kiệm được hàng trăm triệu USD từ khoản phí này.

Trên thực tế, tàu biển trọng tải lớn chỉ có thể ghé vào những cảng lớn, có độ sâu và hạ tầng cơ sở phù hợp. Để khắc phục các hạn chế của các cảng ven bờ lục địa, thậm chí người ta còn tính đến cả phương án xây dựng những cảng nổi trên biển ở những điểm giao nhau của các đường hàng hải quốc tế làm điểm đỗ, trả và nhận hàng cho các thế hệ tàu công-ten-nơ lớn. Trước thực tế đó, toàn bộ các cảng hiện có của Việt Nam và dọc bờ biển Việt Nam duy nhất có vịnh Vân Phong là nơi hội tụ được cả hai ưu điểm, vừa có độ sâu lý tưởng trên 22 mét, vừa là một giao điểm giữa các trục hàng hải Bắc - Nam và Đông - Tây.

## 2 - Nhu cầu vận tải công-ten-nơ và thực trạng hệ thống cảng biển của Việt Nam

Việc duy trì được tốc độ phát triển kinh tế nhanh với mức trên 7%/năm trong suốt thập kỷ vừa qua đã chứng minh cho tiềm năng "cát cánh" của đất nước ta. Kim ngạch xuất, nhập khẩu tăng bình quân khoảng 10%. Tính chung giai đoạn từ năm 1990 đến 2001, tốc độ tăng trưởng bình quân của thương mại nhanh hơn tốc độ tăng trưởng GDP khoảng 2,6 lần. Khối lượng thương mại tăng đồng nghĩa với khối

lượng hàng thông qua cảng tăng. Nếu trong khoảng thời gian từ 1995 đến 2001 lượng hàng qua cảng tăng 2,6 lần, thì hàng công-ten-nơ có tốc độ tăng nhanh nhất đạt 4,5 lần. Dự kiến những năm tới lượng hàng thông qua cảng sẽ còn tăng cao hơn. Lượng hàng hóa xuất nhập khẩu tăng nhanh trong xu thế công-ten-nơ hóa vận tải đang tạo những tiền đề và cũng là đòi hỏi cho việc xây dựng một cảng trung chuyển đáp ứng nhu cầu vận tải bằng công-ten-nơ của chính Việt Nam, đồng thời đáp ứng một phần mức thiếu hụt công suất cảng trung chuyển công-ten-nơ trong khu vực Đông Á (dự báo ở mức 4 triệu TEU hiện nay và lên đến 30 triệu TEU năm 2020).

Công suất cảng hiện tại của Việt Nam đạt khoảng 110 triệu tấn/năm, dự kiến tăng lên từ 230 đến 244 triệu tấn/năm vào thời điểm năm 2010. Về cơ bản, mức công suất đó đủ đáp ứng lượng hàng thông qua cảng của nước ta. Tuy nhiên, chỉ có hai cảng Hải Phòng và Chùa Vẽ có trang thiết bị xếp dỡ công-ten-nơ chuyên dụng. Các cảng này lại đều nằm sâu trong sông, luồng vào và mặt bằng hạn chế. Cảng Hải Phòng chỉ có thể tiếp nhận tàu khoảng 7.000 DWT và cảng Sài Gòn khoảng 20.000 DWT. Đây là mức thấp so với những tàu công-ten-nơ thế hệ Pa-na-max. Vị trí của các cảng này lại không thuận tiện đối với hàng hải quốc tế nên không có tiềm năng phát triển dịch vụ trung chuyển quốc tế.

Năm 2002, Việt Nam đã tổng kết một năm làm thí điểm dịch vụ trung chuyển quốc tế tại 3 cảng. Thực tế cho thấy, chỉ có cảng Sài Gòn được 3000 TEU (thu được 120.000 USD phí dịch vụ), cảng Bến Nghé được 4 TEU, còn cảng Hải Phòng không được công-ten-nơ nào. Điều đó có thể đi đến kết luận quan trọng là việc hình thành cảng công-ten-nơ không phải do quyết định chủ quan duy ý chí, mà phụ thuộc vào những điều kiện khách quan, trong đó hai điều kiện quan trọng nhất là vị trí địa lý tự nhiên, điều kiện địa hình (có độ sâu, độ kín gió, kín sóng, diện tích mặt nước) và điều kiện về kinh tế, chính trị, hàng hải (nằm ở khu vực kinh tế

thương mại sôi động và tại giao điểm của các tuyến hàng hải quốc tế).

Theo xu thế phát triển cảng biển trên thế giới, độ sâu 14 mét đang được sử dụng làm ranh giới phân chia cầu cảng cũ và cầu cảng hiện đại. Từ năm 1997 đến nay, trong lúc tất cả các nước trong khu vực Đông Á đều đã ngừng xây dựng thêm cầu cảng có độ sâu dưới 14 mét, mà tăng cường từ 16 mét trở lên, thì Việt Nam hiện nay vẫn đang đầu tư xây dựng những cầu cảng có độ sâu 13 mét. Trong khi Nhật Bản khánh thành 2 cầu sâu 16 mét ở Yô-kô-ha-ma năm 2001, thì chúng ta vẫn làm theo tư vấn nước ngoài quy hoạch và thiết kế những cầu cảng mới ở Cái Lân và Cái Mép - Thị Vải với độ sâu 13 - 14 mét, dự kiến hoàn thành vào năm 2010. Có chuyên gia ngành hàng hải đặt câu hỏi, *phải chăng chúng ta đã tự loại mình ra khỏi thế cạnh tranh với các cảng có độ sâu hơn ta trong khu vực?* Cũng cần lưu ý rằng, khi đã xây dựng cầu cảng có độ sâu hạn chế (giả dụ 13 mét) thì sau này cũng không thể chỉ đơn thuần tốn kém tiền của để nạo vét luồng lạch, mà độ sâu trước bến tối đa cũng chỉ nâng lên được trên dưới 14 mét. Do đó, có thể sẽ phải phá bỏ các cảng đó đi rất lãng phí.

### 3 - Vịnh Vân Phong và dự án cảng trung chuyển quốc tế

Vịnh Vân Phong thuộc huyện Vạn Ninh, nằm ở phía Bắc tỉnh Khánh Hòa, có một vị trí đặc biệt trên bản đồ thương mại - hàng hải quốc tế. Đây là điểm cực đông của bán đảo Đông Dương, nằm gần sát các trục hàng hải quốc tế từ châu Âu về Đông - Bắc Á, từ châu Âu qua châu Á đi tiếp châu Mỹ La-tinh, các tuyến Bắc Á đi Nam Á, đi châu Đại Dương; và ngược lại. Đó chính là lợi thế cơ bản nhất mà không mấy nơi trên thế giới có được. Hơn nữa, Vân Phong chính là địa điểm để hình thành một chợ lớn của thế giới - một khu kinh tế mở, mà trong đó thành phần cốt lõi là một cảng trung chuyển quốc tế. Điều đó cho phép các doanh nghiệp nhà nước Việt Nam tiếp xúc nhanh nhất với thị

trường thế giới không chỉ để mua bán hàng hóa, mà còn đổi mới công nghệ và nâng cao kỹ năng quản lý.

Về địa hình, Vân Phong có bán đảo Hòn Gốm che chắn phía Đông và phía Bắc nên tránh được sóng, có độ kín gió tốt nhất trong tất cả các cảng của Việt Nam, rất an toàn cho tàu ra vào cảng. Điều đặc biệt là, vịnh Vân Phong có độ sâu tự nhiên rất lớn: trong tổng số 110 ki-lô-mét bờ biển có thể làm cảng, thì đã có 60 ki-lô-mét có độ sâu từ 15 - 22 mét. Luồng vào cảng ngắn có độ sâu trên 22 mét, chiều rộng luồng nơi hẹp nhất là trên 400 mét, cho phép tàu có thể lưu hành hai chiều thuận tiện và an toàn.

Khi đề xuất xây dựng vịnh Vân Phong thành cảng trung chuyển quốc tế, cũng đã có những ý kiến phản biện cho rằng, nên chọn một cảng đã có sẵn như Chân Mây hay Liên Chiểu. Tuy nhiên, một trong những điều kiện cơ bản nhất để xây dựng cảng trung chuyển quốc tế là độ sâu tự nhiên và không gian đủ rộng. Ngoài ra, các nhà khoa học đã sử dụng lý thuyết về lực quán tính Coriolis kết hợp với tác động của dòng hải lưu ngầm chảy từ hướng Bắc sang Nam để giải thích sự tồn tại của một hiện tượng tự nhiên là, *tất cả các vịnh trên bờ biển Việt Nam có cửa hướng ra Bắc hay Đông đều bị bồi lắng* (đặc biệt khi có cửa sông mang sa bồi đổ vào vịnh) *và chịu tác động của gió xoáy theo chiều ngược kim đồng hồ khi có gió bão xuất hiện trên biển Đông.* Điều đó đã được chứng minh tại vịnh Dung Quất (cửa mở ra hướng Bắc), vào năm 2001 sau khi nạo vét được xuống độ sâu 9 mét để cho phép tàu 20.000 DWT ra vào, thì chỉ một năm sau, năm 2002, theo công văn của Ủy ban nhân dân tỉnh Quảng Ngãi và Ban quản lý Khu công nghiệp Dung Quất gửi Cục Hàng hải Việt Nam, độ sâu chỉ còn khoảng 6 mét. Độ sâu đó chỉ có thể cho phép tàu tối đa 7.000 DWT ra vào mà thôi, trong khi theo dự án thiết kế ban đầu, cảng này là để phục vụ cho cả những tàu dầu có trọng tải lớn, đòi hỏi môn nước sâu 15 - 17 mét, thậm chí 20 mét. Các

vịnh Chân Mây hay Liên Chiểu cũng trong tình trạng tương tự, có khác nhau chỉ là tốc độ bồi lắng, chưa kể đến yếu tố cách xa đường hàng hải quốc tế hơn nên không thể chọn làm địa điểm xây dựng cảng trung chuyển quốc tế. Nếu muốn cải tạo độ sâu thì phải nạo vét, ngoài ra còn phải xây đê chắn sóng, chắn cát (chi phí nạo vét khoảng 7,5 USD/mét khối; chi phí xây đập chắn sóng, chắn cát vào khoảng từ 80 đến 120 triệu USD cho 1 ki-lô-mét chiều dài).

Vân Phong là một trong số rất ít vịnh của Việt Nam (Vân Phong, Cam Ranh, Vũng Rô) kín sóng, kín gió, không bị bồi lắng và qua nhiều năm vẫn giữ được độ sâu nguyên thủy, có diện tích mặt nước lớn nhất, thuận tiện để xây dựng cảng trung chuyển quốc tế. Giá trị của tuyến nước sâu như vậy là rất lớn, các sách giáo khoa về kinh tế - địa lý của Trung Quốc ghi rằng: *"Tuyến nước sâu là một tài sản quý giá của quốc gia cần được bảo vệ; chỗ nào cần nông thì dùng nông, cần sâu thì dùng sâu, chưa dùng tới thì phải giữ gìn, bảo vệ cho đời sau"*. Bởi vậy, nếu vịnh Vân Phong có được quy hoạch thêm chức năng làm du lịch, thì cũng chỉ nên kết hợp với các mục tiêu kinh tế, xã hội khác, trong đó việc xây dựng và hoạt động của một cảng trung chuyển quốc tế phải là trọng tâm.

Những điều kiện hỗ trợ khác để hình thành một cảng trung chuyển quốc tế tại Vân Phong như đường bộ, đường sắt nối với mạng lưới giao thông quốc gia, điện, nước, thông tin viễn thông, nguồn hàng nội địa, nhân lực lao động, khu vực đô thị v.v., tuy chưa phải đã phát triển đầy đủ, hoặc mới chỉ ở dạng tiềm năng, nhưng đều là những tiền đề tốt, hoàn toàn có thể giải quyết được, một khi ta có mục tiêu xây dựng nơi đây thành một cảng trung chuyển quốc tế. Trung tâm bán đảo Hòn Gốm cách đường quốc lộ số 1A khoảng 20 ki-lô-mét, nếu quyết định xây dựng cảng thì việc làm thêm một con đường bộ như vậy cùng với đường sắt nối ra đường quốc lộ và tuyến đường sắt Bắc - Nam không phải là khó. Trong kế hoạch, ngành du lịch cũng

đã được ngân sách nhà nước cấp 60 tỉ đồng để xây dựng đường bộ nối từ trục quốc lộ 1A ra trung tâm bán đảo Hòn Gốm. Dọc theo quốc lộ 1A đã có đường điện cao thế sẵn sàng cung cấp cho khu vực cảng. Nước ngọt từ thượng nguồn sông Ba với trữ lượng trên 5,8 tỉ mét khối đủ để cung cấp cho cả một khu đô thị và công nghiệp khi khu vực vịnh Vân Phong phát triển. Nơi đây lại đang có điều kiện thuận lợi để nối đường sắt của ta với tuyến đường sắt tại Stung-treng (Cam-pu-chia), Pác-xế (Lào) và U-don (Thái Lan). Hơn thế nữa, vị thế của cảng Vân Phong sẽ còn có ảnh hưởng lớn khác tới các vùng đó. Ngoài ra, Đèo Cả thuộc tỉnh Phú Yên, phía Bắc Vân Phong, cũng là nơi thuận tiện để xây dựng một khu công nghiệp luyện quặng bô-xít.

Một cảng trung chuyển quốc tế thường có tới 70% lượng hàng qua cảng là để đi tiếp đến những cảng đích khác. Lượng hàng đó chỉ đòi hỏi vận tải nội cảng mà thôi. Phần hàng vào nội địa của Việt Nam, không nhất thiết tất cả đều đi theo đường sắt và đường bộ, mà còn có thể tổ chức đội tàu vận tải biển theo hướng có những tàu con, cỡ từ 2 đến 5 ngàn tấn, có mớn nước thấp, tới các cảng sông nằm sâu trong nội địa để thu gom hàng chuyển đến Vân Phong, rồi nhận hàng từ các tàu mẹ ở đó đưa đến các cảng nội địa, giảm sức ép đối với các tuyến vận tải đường bộ và đường sắt.

Khi đã có cảng Vân Phong sẽ không cần phải đầu tư tốn kém, xây dựng những cảng ở tầm trung (chưa đủ hiện đại và không có đủ độ sâu cần thiết để tiếp nhận những tàu lớn chở công-ten-nơ hay tàu dầu, nhưng lại quá dư thừa độ sâu cho những tàu con). Cảng Vân Phong còn đóng vai trò trung tâm và những cảng khác sẽ là vệ tinh, hậu cần cho nó, đồng thời với cơ cấu đội tàu chuyển đổi tương ứng với một số tàu lớn chạy biển xa còn lại tập trung làm tàu con (feeder) trong nước đưa hàng đến và giải tỏa hàng đi từ Vân Phong. Đây là mô hình tổ chức ngành hàng hải có hiệu quả của nhiều nước tiên tiến. Hiện tại, khu vực này đã có nhà máy đóng tàu của liên doanh Vinashin - Hyundai đang

hoạt động, trong tương lai có thể làm tiền đề cho dịch vụ sửa chữa và cung ứng dịch vụ tàu biển khi cảng trung chuyển quốc tế đi vào hoạt động. Việc mua lô hàng lớn, chuyển tải tại vịnh Vân Phong thay vì các tàu con của Việt Nam phải chạy tàu rỗng sang Xin-ga-po lấy hàng từng lô nhỏ đã tiết kiệm cho chủ hàng Petrolimex Việt Nam mỗi chuyến hàng trăm ngàn USD, nộp ngân sách (tiền thuế) cho tỉnh khoảng trên 70 tỉ đồng và công ty thu xếp dịch vụ chuyển tải cũng thu được một khoản phí dịch vụ tương đối lớn cho mỗi chuyến. Trong thời gian qua, đã có những chuyến chuyển tải khác khi tàu mẹ neo tại vịnh và đợi lấy dầu thô của các tàu con từ các nước In-đô-nê-xi-a và Ma-lai-xi-a sang để chở về Mỹ.

Lý do mà các chủ hàng nước ngoài chọn vịnh Vân Phong làm địa điểm trung chuyển là nó nằm gần tuyến hàng hải quốc tế, đồng thời đủ điều kiện để tàu lớn neo đậu và thực hiện việc chuyển tải an toàn. Đây là tiền đề cho việc lập kho trung chuyển dầu (có thể là hình thức kho ngoại quan) để cung ứng cho thị trường Việt Nam và khu vực, cũng như các tàu ghé vào cảng sau này, và chủ động hơn trong việc tích nguồn dầu dự trữ chiến lược, đặc biệt trong điều kiện có những biến động về thị trường dầu mỏ trên thế giới. Ta cũng có thể áp dụng cách làm tương tự cho việc xuất, nhập khẩu những mặt hàng có khối lượng lớn như phân bón, bằng cách mua (bán) những lô hàng lớn để được hưởng giá rẻ, vận tải bằng tàu lớn và tổ chức chuyển tải tại Vân Phong để tiết kiệm chi phí vận tải.

Công tác quy hoạch cảng biển cần có tầm nhìn dài hạn tới 50, 70 thậm chí 100 năm. Việc xây dựng và phát triển cảng cần thời gian nhiều năm, nhưng tại Vân Phong, ngay từ bây giờ, khi chưa cần đầu tư gì lớn ta vẫn có thể thực hiện ngay được những dịch vụ chuyển tải như trên, thậm chí có thể tổ chức chuyển tải công-ten-nơ từ tàu mẹ sang tàu con ngay tại vùng neo và từ đó tiến đến xây dựng từng bước cầu cảng và thiết bị chuyên dụng cho việc trung chuyển.

Xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong là một dự án khổng lồ cần số vốn đầu tư nhiều tỉ USD. Nguồn vốn trong nước của chúng ta còn hạn chế, bởi vậy, cần có một chiến lược thích hợp để có thể huy động nguồn vốn đầu tư nước ngoài. Một kinh nghiệm thành công về thu hút vốn nước ngoài đầu tư vào cảng biển có thể tham khảo là trường hợp cảng Tan-jung Pe-la-pas của Ma-lai-xi-a. Họ đã khéo léo "lôi" được công ty vận tải biển khổng lồ A.P. Mo-lơ của Đan Mạch từ Xin-ga-po về mang theo công suất 2,5 triệu TEU trung chuyển mỗi năm bằng cách cho công ty này được quyền sở hữu tới 35% cảng, gắn bó quyền lợi, nghĩa vụ của họ với hoạt động kinh doanh của cảng. Với kinh nghiệm đó, thiết nghĩ Việt Nam cũng nên huy động các nguồn lực trong nước, nhất là của các đơn vị kinh tế lớn, các chủ hàng lớn cùng với các ngân hàng thương mại và bảo hiểm hợp thành một bên đối tác trong nước làm đối ứng kêu gọi các đối tác nước ngoài, hoặc vay vốn nước ngoài. Hình thức đầu tư nên thật đa dạng, BOT, BTO, BOO v.v.. Thậm chí cũng có thể tính đến cả phương án cổ phần hóa cho nhiều thành phần kinh tế tham gia để có thể thu hút được nguồn vốn của các đối tượng khác và từ dân chúng trong nước. Cũng do nhu cầu vốn đầu tư lớn nên cần chia dự án cảng trung chuyển quốc tế thành những gói thầu nhỏ, phù hợp cho từng giai đoạn đầu tư và khả năng của các nhà đầu tư, nhưng nằm trong một tổng thể chung.

Việc lựa chọn đối tác nước ngoài, trước hết, nên tập trung vào những hãng tàu lớn, những chủ hàng lớn vì chính họ là người đóng góp vốn đầu tư xây dựng cảng, đồng thời cũng là người có chân hàng đưa về cảng. Đây là một yếu tố quan trọng, đặc biệt trong giai đoạn đầu. Nếu không thu hút được nguồn vốn đầu tư từ nước ngoài để rút ngắn thời gian xây dựng, Việt Nam vẫn có thể xây dựng được cảng trung chuyển quốc tế của mình, nhưng sẽ có thể chậm, làm lỡ mất cơ hội. Nếu để mất cơ hội xây dựng một cảng trung chuyển quốc tế đủ sức cạnh tranh trên thị trường khu vực và thế giới, thì trong tương lai mãi vẫn chỉ là người phục vụ cho các cảng nước ngoài mà thôi. □