

Việt Nam : Căn cứ hậu cần của Đông Nam Á

Phần III Cảng biển và cảng sông



Tác giả : ĐẶNG Đình Cung JJR 64 *Kỹ sư tư vấn*

95 phần trăm mậu dịch quốc tế thông qua đường thủy. Trong năm 2010, mười vạn tàu hàng, trọng tải tổng cộng 1,3 tỷ DWT¹, đã chở gần tám tỷ tấn hàng. Một nửa lượng hàng đó quá giang Biển Đông và đa số tàu qua Biển Đông đi gần bờ biển nước ta. Mặc dù không có thống kê chính xác riêng cho Việt Nam, chúng ta cũng có thể nghĩ rằng lượng hàng xuất và nhập khẩu của nước ta qua đường thủy là rất lớn. Do đó, cảng biển và cảng sông là những hạ tầng quan trọng ở nước ta. Vấn đề là xây bao nhiêu, ở đâu và lớn nhỏ đến đâu.

Với 3.400 km bờ biển và một trăm dòng sông lớn nhỏ, chúng ta không có vấn đề chọn địa điểm xây những cảng nhỏ. Trong bài này chúng tôi xin trình bày việc xây cảng trung chuyển container quốc tế nước sâu và mắc nối những cảng này với những cảng nhỏ và hậu phương (hinterland). Đặt ra vấn đề địa điểm, địa chính và mắc nối với mạng hậu cần quốc tế.

Cùng với KS Doãn Mạnh Dũng, chúng tôi gọi một cảng là cảng nước sâu khi cảng sâu hơn 14 mét². Chúng tôi gọi một cảng quốc tế là một cảng thường xuyên tiếp nhận những tàu chở hàng từ Việt Nam sang nước khác hay, ngược lại, từ nước khác đến Việt Nam. Nếu lấy độ mớn nước cộng thêm hiện tượng squat³ thì một cảng sâu không tới 14 mét chỉ có thể tiếp được những tàu trọng tải tối đa 4.000 TEU. Vậy, trong bài này, chúng tôi định nghĩa một cảng nước sâu quốc tế là một cảng sâu ít nhất 14 mét thường xuyên tiếp nhận những tàu mắc nối với những cảng nước khác. Một cảng có thể là một cảng quốc tế mà không sâu và một cảng có thể sâu nhưng không quốc tế.

Địa điểm

Một cảng có thể đặt ở ven biển, dọc bờ sông, bờ hồ hay trên cạn. Kích thước một cảng có thể đủ để vài thuyền nhỏ thả neo và có thể lớn đến cả nghìn tàu nhỏ hay cả chục tàu lớn thả neo. Một cảng có thể là một ụ nổi thô sơ mà cũng có thể là một bến kiên cố với những phương tiện thuyền chuyển cả nghìn container trong một vài giờ. Một cảng có thể là một chỗ thả neo thiên nhiên, kín gió hay thông gió, được con người sắp xếp ít nhiều hay không. Nhưng một cảng phải đủ sâu để tàu thuyền không bị mắc cạn, đủ rộng để tàu thuyền có thể vận hành dễ dàng và ngăn cản sóng gió để tàu thuyền thả neo cập bến được an toàn. Nếu địa dư tự nhiên không hội đủ ba điều kiện này thì phải đào cảng cho sâu thêm, đào lạch dẫn tới bến, xây kè để chống sóng gió. Trong trường hợp thứ hai sẽ đặt ra vấn đề chi phí bảo trì có bù với lợi ích của một cảng nước sâu hay không.

Khi xưa, ba điều kiện đó, bề sâu, diện tích và bao che, không phải là một vấn đề. Kích thước tàu biển nhỏ nên có thể vào cửa sông rồi đi ngược dòng sông rất sâu vào đất liền. Việc này rất cần thiết vì đường bộ hồi đó hiểm trở, nhiều khi lại không có. Vào thời Hậu Lê, tàu Châu Âu vào đến tận Phố Hiến, tỉnh Hưng Yên, để giao thương với xứ Đàng Ngoài. Khi người Pháp chiếm Nam Kỳ, họ xây hải cảng ở Sài Gòn, gần 50 km trong đất liền, mặc dù tàu phải chờ lâu ở Vũng Tàu⁴ thủy triều lên mới vào được. Nhưng tàu biển trở nên càng ngày càng lớn. Bây giờ chỉ có những sông lớn mới có thể cho phép tàu biển đi sâu vào đất liền. Thành phố Montreal, bên Canada, vẫn là một hải cảng trên sông Saint Laurent tiếp nhận những tàu trọng tải 20/30.000 DWT. Thành phố Cần Thơ, ở nước ta, vẫn là một hải cảng trên sông Hậu, tiếp nhận những tàu trọng tải 10.000 DWT và hơn nữa nếu nạo được một lạch đủ sâu dẫn ra biển.

Ngoài những dòng sông lớn đó, xu hướng là người ta dần dần xây những bến cảng mỗi ngày một gần bờ biển hơn. Lúc đầu những bến đó gọi là tiền cảng của hải cảng cũ, nhưng dần dần trở thành cảng chính. Khi xưa, tàu biển đi ngược sông Seine đến tận Lutèce, tên cũ của thành phố Paris. Đến thời Trung cổ, người ta xây ở hạ lưu cảng Rouen. Kể từ đầu thế kỷ XIX, hải cảng này được thay thế bằng hải cảng Le Havre, ngay ở cửa sông Seine. Cũng theo xu hướng đó, cảng Hải Phòng, ở trung tâm thành phố Hải Phòng, lần lượt dọn đến Đình Vũ và Cái Lân ở cửa sông Nam Triệu. Giống như quy trình tiến ra biển từ thế kỷ XIX của cảng Rotterdam, hải cảng Sài Gòn cũng dời từ Ba Son đến Nhà Bè rồi sẽ ra tới Cần Giờ. Hiện nay Vũng Tàu chỉ là một cảng tiếp nhận những tàu chở dầu trọng tải 100.000 DWT trở lên. Nhưng trong tương lai Sài Gòn sẽ là hậu cảng của Vũng Tàu.

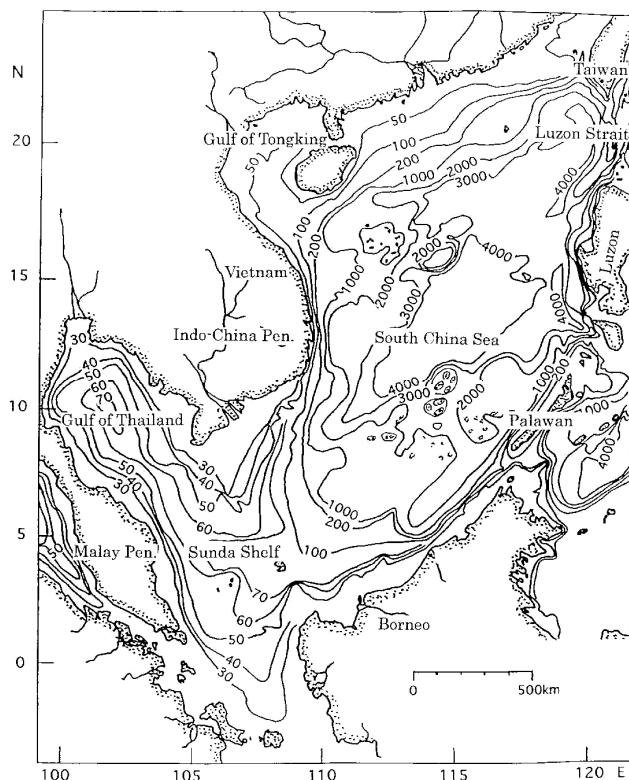
Trên thế giới cũng như ở nước ta có ít cửa sông đủ sâu đủ rộng để xây một cảng nước sâu. Muốn xây cảng như vậy thì phải chọn những nơi đồi núi tiếp giáp với biển tạo nên những vũng đủ sâu đủ rộng để tiếp tàu có trọng tải lớn. Ở nước ta, những nơi đó là hai đoạn bờ biển từ Móng Cái đến Hạ Long và từ Đà Nẵng đến Vũng Tàu. Giữa hai đoạn đó, ở Bắc Trung Bộ cũng có vài nơi núi đá gần biển như là ở đèo Ngang (hình 1).

Gần bờ nước ta thường là một lớp trầm tích do các sông lớn mang đến. Chỉ có đoạn từ Đà Nẵng đến Phan Thiết là đáy biển xuống sâu ở gần bờ cho phép xây cảng nước sâu (hình 2). Những nơi khác thì phải xây thêm đê chắn sóng, đào thêm đáy vịnh cho đủ sâu và đào lạch dẫn tàu đến cửa vịnh. Những nơi đáy biển gần bờ quá nông thì có thể dùng những đảo tự nhiên hay xây đảo nhân tạo ngoài khơi để các tàu lớn có thể cập bến trao đổi hàng hóa với những tàu nhỏ từ đất liền ra. Vào cuối thế kỷ trước, người Pháp xây hải cảng Antifer ở bờ biển phía Bắc cảng Le Havre để tiếp nhận những tàu chở dầu lớn. Cảng này chỉ là một âu vũng nhân tạo bao quanh

bởi đề chấn sóng hoàn toàn do con người xây. Không phải ở nơi nào cũng thuận tiện để xây những công trình nhân tạo, những vũng và những lạch được đào sâu này. Dạng hình của chúng sẽ thay đổi theo thời gian bởi tác động của những dòng nước gần mặt biển. Những dòng nước này có thể đào vũng và lạch sâu thêm hay mang phù sa đến bồi đắp. Trong trường hợp thứ hai này thì phải liên tục đào để có thể tiếp tục tiếp nhận tàu. Để ước tính xây được một hải cảng ở một địa điểm hay không thì bắt buộc phải nghiên cứu kỹ theo mô hình toán học và maket thu nhỏ. Không phải nơi nào cũng có thể xây cảng nước sâu được. Nhìn ảnh chụp từ vệ tinh của GoogleEarth thì từ Móng Cái đến thành phố Hạ Long không có nơi nào có thể xây cảng nước sâu được. Cảng Hải Phòng sẽ chỉ có thể tiếp những tàu có trọng tải tối đa 10/15.000 DWT thôi vì không bố công của để liên tục duy trì một lạch sâu dẫn những tàu lớn hơn vào cảng.

Hình 1 Những địa điểm trên đất liền có thể xây hải cảng ở nước ta (Phông hình của một sách giáo khoa) →

Một hải cảng phải có một bến với những phương tiện chuyển tải, một diện tích tạm chứa hàng và những cơ sở dịch vụ phụ trợ hành chính kỹ thuật như là hải quan, bảo vệ canh gác, phòng cháy chữa cháy, trục kéo hoa tiêu, cung cấp nhiên liệu, nước uống và những sản phẩm tiêu dùng khác, ngân hàng, nghỉ dưỡng và giải trí cho thủy đoàn,... Hàng hóa từ tàu dỡ xuống phải được hợp cách hóa (conditionized) trước khi phân bố đi nơi khác: đóng thóc gạo vào bao, đóng gói hay đóng thùng hàng chứa trong container, lọc dầu thô thành nhiên liệu, chiết vào thùng khí đốt hóa lỏng, đốt than thành điện, luyện khoáng sản thành kim loại, xi măng hay phân bón,... Nhiều khi hàng dỡ từ tàu được gia công thành thương phẩm ngay tại khu cảng. Hàng hóa đưa lên tàu được sản xuất hay chế biến từ xa mang đến nhưng cũng có thể được sản xuất hay chế biến ở ngay khu cảng trước khi chất lên tàu. Thêm vào đó phải có một khu đô thị cho gia đình những lao động cung cấp các dịch vụ và sản phẩm này. Tất cả những hạng mục và cơ sở đó, gọi là cụm cảng (industrial port complex), cần đến một diện tích đất liền rộng xung quanh cảng. Diện tích đó tùy ở những nhà máy và kho chứa xây ở cụm cảng. Những nơi ở nước ta có thể xây cụm cảng như vậy là, từ Bắc vào Nam, Vũng Áng, tập thể Đà Nẵng – Hội An, Quy Nhơn, tập thể Vân Phong – Nha Trang và Vũng Tàu.



← Hình 2 - Độ sâu đáy biển ở Biển Đông tính bằng mét (Nguồn : A. Moritomo, K. Yoshimoto và T. Yanagi⁵)

Một địa điểm thuận tiện trên phương diện kỹ thuật không có nghĩa là nên xây một hải cảng lớn ở đó. Một cảng đã có sẵn có một độc quyền địa phương (local monopoly) và một cảng thứ hai kế bên không thể phát triển cạnh tranh được trừ khi cụm cảng thứ nhất đã bão hòa. Thí dụ, cảng Đà Nẵng vẫn còn chỗ để xây thêm bến và, từ Hội An đến Đà Nẵng, vẫn còn chỗ để xây các cụm công nghiệp phụ trợ cho cảng. Vậy việc xây cảng Chân Mây ở vài cây số phía Bắc bán đảo Sơn Trà là một lãng phí. Cũng vì lý do độc quyền địa phương, nếu có cảng Đà Nẵng và Vân Phong thì việc xây cảng Quy Nhơn phải chờ khi nào mâu dịch quốc tế của nước ta ngang hàng với Hàn Quốc, Đài Loan hay Nhật Bản.

Địa chính

Đại để, ngành hàng hải chuyên chở ba loại hàng :

- những chất lỏng và chất khí, chủ yếu của các hóa phẩm và dầu khí,
- những sản phẩm dưới dạng hạt, chủ yếu của các ngành khoáng sản và hạt mễ cốc,
- và những container của tất cả các ngành công nghiệp khác.

Một tàu hàng càng lớn bao nhiêu thì chi phí chuyên chở mỗi tấn/hải lý càng rẻ bấy nhiêu. Theo những tính toán kinh tế kỹ thuật thì trọng tải một tàu chỉ bị hạn chế bởi công nghệ đóng vỏ tàu, công nghệ động cơ đẩy tàu, khả năng tàu vượt qua eo biển và khả năng các hải cảng có thể tiếp đón tàu. Với tiến bộ công nghệ, bây giờ người ta có thể đóng và vận hành những tàu chở container lớn trọng tải tới 400.000 DWT, 18.000 TEU, dài 400 m, rộng 59 m, độ mớn nước 16,50 m, trị giá 190 triệu Mỹ kim⁶. Nhưng có một số vấn đề thực tiễn làm hạn chế sự phát triển của những tàu khổng lồ đó :

1. Vì có nơi đáy biển quá nông, tàu không thể cập bất cứ cảng nào, đi qua bất cứ eo biển nào và cũng không thể chạy bất cứ tuyến hàng hải nào (bảng 1).

Bảng 1 - Thí dụ một vài cỡ tàu

Địa điểm	Tên cỡ tàu	Móm nước tối đa (m)	Trọng tải (DWT)
Kênh Suez	Suezmax	20	240.000
Kênh Panama	Panamax	12	65.000
Sông Saint Laurent Canada	Seawaymax	8	28.000
Eo biển Malacca Singapore	Malacamax	20	300.000

2. Với thể tích lớn của các thùng nhiên liệu và những tủ đông lạnh trên tàu, một tàu biển không cần phải cập bến nhiều lần trên một tuyến để được cung cấp dầu chạy máy và thực phẩm tươi cho thủy thủ đoàn mà chỉ mua thêm những thứ đó nhân khi đậu neo ở một cảng vì một lý do khác nào đó như là chuyển tải, sửa chữa, bảo trì... Trong tương lai, nhu cầu cung cấp nhiên liệu này sẽ không còn nữa với những tàu chạy bằng năng lượng hạt nhân.

3. Hàng hóa chất trên một tàu 200.000 DWT trị giá khoảng một tỷ Mỹ kim. Với tỷ số lãi 3 % mỗi năm chỉ riêng tiền lãi để mua lượng hàng đó đã tốn khoảng 100.000 Mỹ kim mỗi ngày, khấu hao và chi phí vận hành một tàu lớn như vậy cũng khoảng 50.000 Mỹ kim mỗi ngày, thời gian trở nên một yếu tố quan trọng. Dù trên phương diện kỹ thuật một cảng nước sâu lớn có thể tiếp nhận những tàu cỡ đó, một tàu chưa chắc gì sẽ cập bến nếu chỉ chuyển tải ít hàng hóa, nếu phải chờ lâu mới có thể cập bến hay nếu phải mất nhiều thì giờ chuyển tải và được cung cấp chất đốt.

Để suy ra những hậu quả cụ thể cho ngành hậu cần của nước ta, chúng tôi xin bắt đầu bằng tình huống đơn giản nhất : ngành chuyên chở container ở Địa Trung Hải (hình 3).

Địa Trung Hải chỉ có hai ngõ ra vào :

- eo biển Gibraltar có độ sâu hơn 500 mét không hạn chế kích thước tàu, có luồng nước trên mặt biển mạnh và phức tạp, nhưng các thuyền trưởng có kinh nghiệm dễ dàng khác phục được,
- và kênh Suez, tàu phải xếp hàng để thông qua và những tàu kích thước trên Suezmax không thể qua được và phải đi vòng quanh Phi Châu qua mũi Good Hope để nối liền Châu Âu với Châu Á.



Hình 3 - Tuyến hàng hải các tàu lớn ở Địa Trung Hải (Phông ảnh của AppleMap →)

Trong tương lai, ở Địa Trung Hải các tàu chở container khổng lồ sẽ chỉ muốn cập bến ở Port Said, trên kênh Suez, Marsaxlokk, trên đảo Malta, và Algeiras, ở eo biển Gibraltar, cực nam Tây Ba Nha. Người ta gọi những cảng này là những hub (cảng thuyền chuyển). Các tàu nhỏ hơn sẽ mang những container từ những cảng lân cận đến các hub này đổi lấy những container do các tàu lớn đặt xuống để mang về các cảng gốc của họ. Vì lý do đó mà Hội đồng Châu Âu có chính sách khai triển những đội tàu chở hàng dọc theo các bờ biển của Liên hiệp Châu Âu gọi là Xa lộ Biển (Sea Highway).

Cảng Port Said ở giữa một vùng vẫn còn nghèo và không ổn định về chính trị. Cảng Marsaxlokk ở giữa biển không mắc nối với đất liền, và cảng Algeiras ở cực nam của Châu Âu, quá xa những nơi có nhu cầu gửi hàng và nhận hàng. Mặc dù các tàu dự định cho Xa lộ Biển là những tàu cao tốc, tốc độ 25 gút (45 km/giờ) trở lên, nhưng vẫn còn chậm hơn tàu hoả (100/120 km/giờ) và xe ô tô (80 km/giờ). Dầu sao khi các tàu của Xa lộ Biển cập bến thì cũng vẫn phải chuyển hàng từ nơi gửi đến cảng hay từ cảng đến nơi nhận bằng đường sắt hay đường bộ, làm tăng thêm tiền cước.

Do đó, các hub Marsaxlokk và Algeiras sẽ được tăng cường bởi các hub nhỏ hơn ở Piraeus, bên Hy Lạp, Gioia Tauro, bên Ý, và Valencia, bên Tây Ba Nha. Người ta khai triển ba hub này để mắc nối chúng với những hub và khu công nghiệp ở phía bắc Châu Âu bằng một mạng đường sắt và một mạng đường bộ dày đặc nối liền với phía bắc Châu Âu. Trong bối cảnh đó, những cảng nổi tiếng như Marseille, Genova hay Venezia, ở đáy những vịnh, xa các tuyến hàng hải chính, sẽ ngưng phát triển hay sẽ suy thoái để trở thành những hub địa phương mắc nối với những khu công nghiệp trên lục địa (hình 4, trang sau).



Hình 4 - Dự án Xa lộ Biển Châu Âu phía Đại Tây Dương
(Nguồn : Bộ Giao thông Pháp)

Biển Đông có nhiều eo biển dùng làm ngõ ra vào và có hai tuyến hàng hải chính (hình 5) :

- những tàu trọng tải dưới 200.000 DWT xuyên qua các eo biển Malacca Singapore và Sunda, chạy dọc bờ biển Việt Nam,
- những tàu lớn hơn chạy dọc bờ Tây quần đảo Philippines.

Rất ít tàu chạy qua giữa hai quần đảo Hoàng Sa và Trường Sa vì có nhiều nơi có đá ngầm chưa được phát hiện và ghi trên bản đồ.



Hình 5 – Các tuyến hàng hải chính ở Biển Đông
(Phông ảnh của AppleMap)

Cũng như các cảng Marseille hay Genova ở Địa Trung Hải, cảng Bangkok, ở đáy vịnh Thái Lan, và cảng Hải Phòng, ở đáy vịnh Bắc Bộ, trong tương lai sẽ chỉ có tầm vóc đủ để phục vụ kinh tế hậu phương lân cận. Khi nào xây xong kênh Kra thì xu hướng này cũng sẽ không thay đổi. Vì những lý do kinh tế kỹ thuật nêu ở trên, những tàu hàng chạy trên Biển Đông sẽ nối liền các eo biển của Indonesia đến Hongkong hay xa hơn nữa và chỉ rẽ vòng các cảng Việt Nam và Philippines khi có lượng hàng phải chuyển tải đủ lớn.

Nhưng tình trạng địa chính của ta không đơn giản là chỉ được ngấm một nửa sản lượng mậu dịch của nhân loại qua mặt ở ngoài khơi. So với Philippines thì cảng Manila sẽ chỉ có tầm vóc khiêm tốn phục vụ kinh tế địa phương vì nước này là một quần đảo giữa Thái Bình Dương không thể làm hậu phương cho một hải cảng lớn được. Ngược lại, nước ta có hậu phương lớn bao gồm **Căm Bốt**, Lào vùng Đông Bắc Thái Lan và các tỉnh phía Nam và phía Tây Trung Quốc. Những hải cảng ở Việt Nam có nhiều triển vọng hơn với điều kiện chúng được mắc nối với những vùng đó bằng một mạng đường sắt dày đặc. Chúng tôi đã có nhiều dịp khai triển việc mắc nối này rồi⁷ và xin nhắc lại ở bài này những khía cạnh địa chính.

Từ cuối thế kỷ XVIII, các cường quốc thực dân đã nhận định giao thương với Trung Quốc là rất quan trọng. Lúc đầu, họ tưởng có thể tiếp cận Nam Trung Quốc bằng đường sông Irrawaddy và sông Mekong. Do đó, Anh chiếm Miến Điện và Pháp chiếm Nam Kỳ và Căm Bốt⁸. Nhưng hai sông này có nhiều thác khó vượt được. Về đường bộ thì biên giới Nam Trung Quốc là những dãy núi hiểm trở cũng khó qua được. Người Anh bỏ ý định đặt chân sang Trung Quốc từ phía Nam và sát nhập Miến Điện vào Ấn Độ, lúc đó là thuộc địa của họ. Người Pháp thấy rằng có thể sang Trung Quốc qua ngã sông Hồng và các chi lưu của sông này. Do đó họ chiếm Bắc Kỳ và xây đường sắt Hà Nội – Vân Nam Phủ (bây giờ gọi là Côn Minh) trước khi hoàn thành đường Sài Gòn – Hà Nội⁹. Cũng vì lý do đó mà, trước Đế nhị Thế Chiến, mạng hậu cần ở nước ta được người Pháp khai triển bài bản hơn là ở các nước láng giềng. Mạng hậu cần này dùng để chở hàng từ Pháp sang bán ở Vân Nam, Trung Quốc, và chở khoáng sản từ Vân Nam tới những hải cảng Việt Nam để mang về Pháp chế biến. Cho tới nay, giá trị địa chính của mạng hậu cần này vẫn còn nguyên.

Như viết ở phần trên, một nửa lượng hàng mậu dịch quốc tế qua lại Biển Đông và eo biển Malacca – Singapore. Nhưng có bốn tình huống có thể thay đổi địa chính hậu cần thế giới (hình 6).



Hình 6 - Địa chính ngành hậu cần Việt Nam
(Phông ảnh của GoogleEarth)

(a) Với biến đổi khí hậu vô băng Bắc Cực tan. Tàu thuyền sẽ có thể nối liền Đông Bắc Mỹ Châu (Canada và Hoa Kỳ), Châu Âu và Đông Bắc Á Châu (Viễn Đông Nga, Nhật Bản và Hàn Quốc) qua Bắc Cực Dương rút ngắn thời gian giao thương so với tuyến qua Ấn Độ Dương và Biển Đông. Các giới chuyên gia định giá một phần tư đến một phần ba lượng hàng hiện quá giang Biển Đông sẽ chuyển sang tuyến này và sẽ chỉ còn lượng hàng mậu dịch quốc tế của Trung Quốc và các nước thuộc khối ASEAN là sẽ qua Biển Đông. Hoạt động cảng Singapore là có nguy cơ suy giảm vì mất lượng hàng chuyển qua tuyến Bắc Cực Dương. Hoạt động các cảng ven Biển Đông khác sẽ không thay đổi.

Tình huống vô băng Bắc Cực tan có nhiều khả năng diễn ra. Hiện nay các hãng hàng hải quốc tế đang nghiên cứu lại các tuyến vận tải của họ.

(b) Nếu có kênh Kra thì thời gian giao thương giữa Đông Á Châu và Ấn Độ Dương hay xa hơn nữa sẽ rút ngắn được một ngày tàu vì không phải vòng qua eo biển Malacca-Singapore. Chỉ một ngày đó đủ để làm cho kinh tế thế giới tiết kiệm một số tiền rất lớn về chi phí vận tải và chi phí bảo trì và cơ hội (maintenance and opportunity cost) của lượng hàng chứa trên tàu¹⁰. Hoạt động của cảng Singapore sẽ suy giảm. Cảng Sài Gòn sẽ trở nên cảng quan trọng nhất của khối ASEAN. Hoạt động các cảng ven Biển Đông khác sẽ không thay đổi.

Dự án đào kênh Kra được đưa ra nghiên cứu lại mỗi khi giá dầu tăng hay có đe dọa eo Malacca – Singapore bị đóng vì hải tặc, tai nạn đắm tàu hay Trung Quốc đe dọa một nước ven Biển Đông. Cho tới nay vẫn chưa có quyết định nào cụ thể cả vì

Singapore chống đối. Thái Lan lúc thì mặn mà với dự án lúc không vì thu hoạch lộ phí qua kênh ước tính quá nhỏ, ít hơn nhiều so với lộ phí qua kênh Panama hay kênh Suez. Nhưng kênh Kra thế nào cũng sẽ được các hãng hàng hải quốc tế lớn xây vì lợi ích kinh tế tiềm tàng của nó.

(c) Nếu có một hệ thống vận tải ở Myanmar từ vịnh Martaban, biển Andaman, sang Vân Nam thì thời gian giao thương giữa Ấn Độ Dương và Nam Trung Quốc sẽ rút ngắn bốn tới năm ngày so với tuyến qua eo biển Malacca – Singapore rồi qua cảng Hải Phòng. Hoạt động cảng Singapore sẽ giảm tỷ lệ với lượng hàng chuyển hướng qua ngã đó. Hoạt động cảng Rangoon sẽ gia tăng. Hoạt động của cảng Hải Phòng và các cảng ven Biển Đông khác sẽ không thay đổi.

Dự án này khó có thể được thực hiện vì phải xuyên qua đoạn cuối của dãy Hy Mã Lạp Sơn. Như viết ở phần trên, người Anh đã bỏ ý định giao thương với Nam Trung Quốc qua ngã này. Trong Đề Nhị Thể Chiến quân đội Đồng Minh có khởi động tuyến này để giúp Trung Hoa Dân Quốc kháng chiến chống Nhật. Nhưng họ cũng chỉ xây một đường bộ thô sơ và tiếp viện quân đội Tưởng Giới Thạch thêm bằng đường hàng không. Cho tới thời gian gần đây, Trung Quốc giúp Myanmar khai triển lại tuyến này. Nhưng họ gặp nhiều trở ngại kỹ thuật và Myanmar đang muốn giảm lệ thuộc kinh tế với Trung Quốc.

(d) Nếu có một hệ thống vận tải trên bộ nối liền biển Andaman với Biển Đông thì hiệu quả sẽ tương tự như tình huống có kênh Kra. So với tuyến qua eo biển Malacca – Singapore thì thời gian giao thương sẽ rút ngắn được hai tới ba ngày vì đường ngắn hơn và vận tải trên đất liền thì mau hơn là trên biển. Hoạt động các cảng của khối ASEAN sẽ biến đổi tương tự như là với tình huống có kênh Kra. Chỉ khác là hoạt động của cảng Sai Gòn và ít nhất một hải cảng nữa ở miền Trung nước ta sẽ gia tăng rất mạnh.

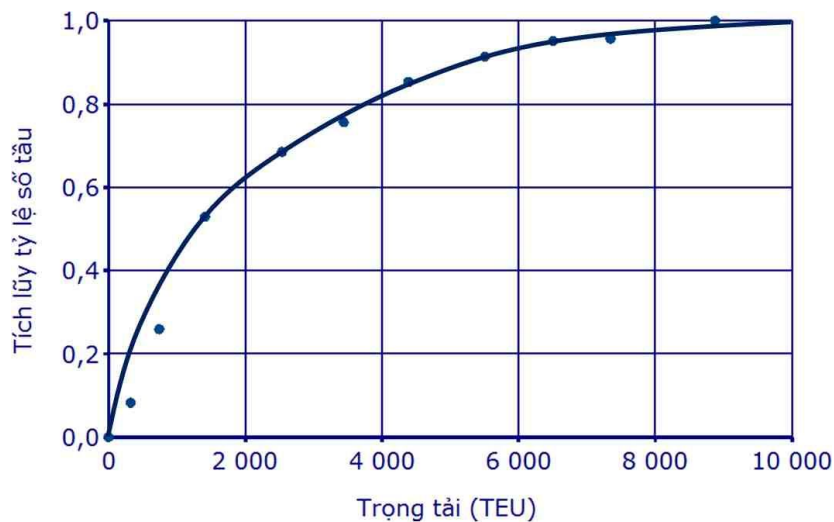
Cách đây hơn hai chục năm, UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development, Hội nghị Liên Hiệp Quốc về Thương mại và Phát triển) có kế hoạch nâng cấp và xây thêm mạng đường sắt các nước Đông Nam Á để xây dựng tuyến Đường Sắt Xuyên Á (Trans Asian Railway). Kế hoạch này là một mơ ước của ngành hoá xa quốc tế đã có từ thế kỷ trước. Nhưng dự án gặp nhiều trở ngại vì các tiêu chuẩn kỹ thuật của các đoạn đường sắt không đồng nhất và việc thực hiện trì trệ vì các vùng tuyến đường sắt nay phải đi qua có bất ổn chính trị. Với sự tài trợ của ADB (Asian Development Bank, Ngân hàng Phát triển Châu Á) các nước thuộc vùng GMS (Greater Mekong Subregion, Tiểu vùng Sông Mekong Mở Rộng) đang khôi phục và nâng cấp những tuyến đường xe ô tô trên bốn hành lang kinh tế. Trong số bốn hành lang đó có ba hành lang trực tiếp liên quan đến Việt Nam : Hành lang Bắc – Nam (North South Corridor), Hành lang Đông Tây (East West Corridor) và Hành lang Nam (Southern Corridor)¹¹. Cho tới nay đã hoàn tất tuyến đường bộ từ Rangoon đến Đông Hà của Hành lang Đông – Tây và những hành lang khác ở trong giai đoạn đang xây dựng hay đang nghiên cứu kỹ thuật.

Thích nghi với thực tế địa dư, địa chính và thị trường

Như viết ở trên, những tàu khổng lồ đặt nhiều vấn đề thực tiễn nên chưa chắc gì đã là giải đáp cho sự phát triển của mậu dịch quốc tế. Bảng 2 cho thấy tất cả các loại tàu trên thế giới có trọng tải trung bình không quá 63 400 DWT. Đó là những số liệu trung bình, nghĩa là đại đa số những tàu có trọng tải dưới 50/60 000 DWT. Hình 7 cho thấy 80 phần trăm tàu chở container có trọng tải dưới 3 800 DWT. Như vậy có nghĩa là đào sâu một cảng hay một lạch để tiếp những tàu có trọng tải trên 50/60 000 DWT hay 3 800 TEU là một điều lãng phí.

Bảng 2 - Trọng tải trung bình các tàu
(Nguồn số liệu UNCTAD¹²)

(DWT/tàu)	Tất cả các loại	Chở dầu	Chở hàng rời	Chở hàng cỡ điển	Chở container	Các loại tàu khác
Brunei	5 261	2 263		396		5 955
Kampuchea	2 944	2 445	6 074	3 144	4 534	597
Indonesia	2 134	10 997	17 427	1 821	8 583	392
Malaysia	7 519	34 538	33 101	2 468	19 847	3 091
Philippines	3 355	4 127	40 018	2 588	23 956	344
Singapore	28 531	47 873	82 558	17 723	36 952	3 775
Thailand	4 999	8 512	30 180	4 205	9 569	727
Việt Nam	3 982	14 007	12 619	2 324	8 263	550
Trung Quốc	14 030	24 974	47 050	4 734	28 742	1 235
Thế Giới	14 707	45 252	63 421	5 182	39 506	1 726



Hình 7 - Phân bố số tàu theo trọng tải
(Số liệu gom từ nhiều nguồn)

Thời Pháp thuộc, chính quyền bảo hộ ưu tiên khai triển đường sắt Bắc Nam¹³ để mắc nối những cảng sông và cảng biển của nước ta thành một mạng hậu cần hữu hiệu. Theo thứ tự chi phí chở hàng thì rẻ nhất là bằng đường thủy, sau đó là đường sắt, rồi tới đường bộ và cuối cùng là đường hàng không. Sau một thời gian khai triển đường bộ, các nước công nghiệp đang quay lại công nghệ đường thủy và đường sắt. Rất tiếc là chính phủ Việt Nam đã chọn đặt ưu tiên vào đường bộ, ngành vận tải tốn kém nhất về đầu tư cũng như về chi phí vận hành vĩ mô (bảng 3).

Bảng 3 - Khối lượng hàng hoá vận chuyển phân theo ngành vận tải
(Nguồn số liệu : TCTK¹⁴)

	2011 (1.000 t)	Tỷ trọng (%)	Tăng trưởng (%/năm)
Tổng số	893 227	100	13,8
Đường sắt	7 234	0,8	1,4
Đường bộ	663 913	74,3	15,2
Đường sông	157 207	17,6	10,1
Đường biển	64 673	7,2	14,3
Đường hàng không	199	0,0	14,8

Ngoài cảng Sài Gòn và một hay hai hải cảng nước sâu quốc tế ở miền Trung, chúng ta nên xây nhiều cảng công suất mỗi năm một vài trăm tới một nghìn TEU suốt dọc 3.400 km bờ biển nước ta, phần là để thích nghi với điều kiện tự nhiên, phần là vì lý do quốc phòng. Như trình bày ở phần trên, địa dư nước ta không cho phép xây những cảng nước sâu quốc tế rộng lớn. Về quốc phòng thì, nếu sơ tán công suất của một cụm cảng lớn duy nhất thành 150 cảng nhỏ ở nước ta như hiện nay thì một nước địch phải bỏ ra nhiều công lao để phong tỏa bóp nghẹt kinh tế nước ta¹⁵.

Mỗi cảng nhỏ đó có thể là những cảng chuyên dụng cho một loại hàng : cảng dầu cho một nhà máy lọc dầu, cảng mễ cốc cho một tỉnh sản xuất gạo, cảng khoáng sản cho một vùng mỏ hay một khu gang thép, cảng container cho một cụm công nghiệp,... Vì là những cảng chuyên dụng, hàng hóa phải được thu gom từ những vùng khác hay phân bố đến những vùng khác. Để làm việc này một cách tối ưu, chúng tôi đề nghị thành lập một mạng hậu cần bằng đường thủy kiểu Sea Hgway của các nước công nghiệp mô tả ở phần trên (hình 8) và một mạng bằng đường sắt chúng tôi đã mô tả trong những bài đã đăng. Hai mạng hậu cần này sẽ mắc nối các cảng nhỏ ấy với các vùng kinh tế khác của Việt Nam, Lào, Kampuchea và Thái Lan. Những vùng kinh tế đó trở thành hậu phương của các cảng nhỏ của nước ta. Khi kinh tế nước ta đạt được tầm vóc của một cường quốc công nghiệp thì tổng công suất những cảng ở nước ta sẽ bằng hay vượt công suất một cảng tầm vóc toàn cầu như Singapore, Thượng Hải hay San Francisco.

Việc xây những cảng nhỏ lại còn thích nghi với khả năng tài chính hiện nay của nước ta. Xây một cảng lớn mà không có đủ vốn đầu tư thì công trình sẽ chậm tiến độ, chủ thầu không có cơ sở vận hành sinh lãi mà lại còn phải chịu thêm lãi trung hạn, nhà thầu bị ép giá phải rút ruột công trình để bù lỗ hay xây dở dang rồi bỏ trước khi hoàn tất vì thiếu tiền¹⁶,... Xây một cảng nhỏ thì cần ít vốn, xây xong mau và bài bản, đưa vào khai thác sớm và, với lãi sinh ra nhờ hoạt động của công trình sẽ có thể xây những cảng kế tiếp. Như thế tuần tự mười năm sau là chúng ta có đủ công suất để thỏa mãn nhu cầu xuất - nhập khẩu của chúng ta.

Hình 8 - Đề nghị hệ thống xa lộ biển Việt Nam
(*Phông ảnh của GoogleEarth →*)

Kết luận

Hiện nay, Trung Quốc đang cố gắng khai triển các dự án đường sắt nối liền miền Nam nước họ với Rangoon và Vientiane (nghĩa là với Bangkok và Singapore)¹⁷. Nếu chúng ta không hoàn thành một đường sắt mắc nối một cảng của Myanmar với ít nhất một cảng của nước ta trước khi họ hoàn thành những dự án đó của họ thì những tình huống tích cực cho chúng ta kể ở một phần trên sẽ không còn nữa. Khi đó tất cả những cảng cũng như toàn thể hệ thống hậu cần ở nước ta sẽ suy thoái vì sẽ chỉ có công dụng nội địa thôi. Rất có thể đây là ý đồ của Trung Quốc nhằm bóp nghẹt chúng ta trên đất liền cũng như ở ngoài Biển Đông.

Chúng tôi thông cảm sự thất vọng của chính quyền các tỉnh duyên hải không thể xây mỗi tỉnh một cảng nước sâu quốc tế lớn. Không nói gì đến tầm vóc kinh tế của mỗi tỉnh, không phải nơi nào trên thế giới cũng có những cửa sông như sông Meuse, Rhein hay Hudson, những vịnh như Sydney, San Francisco hay Osaka - Kobe. Phải gửi tàu đi nhận hàng ở Singapore và Hồng-Kông thì tốn kém, xây cảng để tiếp tàu trọng tải lớn thì cũng tốn kém hơn, mà đâu phải tàu nào cũng muốn cập cảng Việt Nam để chiều lòng chúng ta. Địa thế nước ta là như vậy. Nếu không có lợi thế về hải cảng lớn thì nước ta có những lợi thế khác.

3.400 cây số bờ biển cho phép xây cả trăm cảng cỡ trung bình, cả nghìn cảng cỡ nhỏ. Đó là chưa nói đến một số đảo nhỏ ở ngoài khơi thuộc chủ quyền của ta. Thời bình chúng làm hạ tầng cho ngành giao thông vận tải nội địa. Thời chiến Hải quân Nhân dân có thể dùng làm căn cứ quân sự. Không có nước nào có thể phong tỏa được ngấn ấy cảng. Không có hải quân địch nào mà có thể đổ bộ và giữ vững được một dải đất dài như vậy¹⁸.

Ngược lại chúng tôi thất vọng nhận thấy chính phủ không có tầm nhìn đủ xa để xây dựng một hệ thống hậu cần hữu hiệu mà chỉ biết đặt trạm thu lộ phí, đánh thuế trước bạ, điều chỉnh giá xăng, phạt xe không "chính chủ", đòi nổ súng bắn những người không tuân lệnh CSGT... Hạ tầng hậu cần phải được nghiên cứu quy hoạch cho thể hệ này và các thể hệ cháu chắt chúng ta chứ không thể là một mớ dự án giải quyết những ứn tắc mắc nghẽn giao thông vận tải.



ĐẶNG Đình Cung

1 Người ta tính trọng tải của một thương thuyền bằng tấn DWT (deadweight tonnage, sức chở), nghĩa là độ rẽ (displacement) tối đa trừ trọng lượng của tàu với đầy đủ thiết bị nhưng không có hàng. Tấn ở đây là long ton (còn gọi là imperial ton), một đơn vị trọng lượng nặng bằng 1.016 kg. Với sự phát triển của vận tải bằng container, bây giờ người ta bắt đầu tính bằng TEU (twenty feet equivalent unit), một container chuẩn, dài 20 feet (khoảng 6,1 mét), cao 8,5 feet (khoảng 2,6 mét), rộng 8 feet (khoảng 2,4 mét), nghĩa là 38,5 mét khối và có thể chứa 25 tấn hàng. Một container 20 feet tính làm một TEU, một container 40 feet, dài gấp đôi, tính làm hai TEU.

2 Doãn Mạnh Dũng : "*Thế nào là một cảng nước sâu ?*"

http://kinhhtebien.vn/index.php?option=com_content&view=article&id=195:-th-nao-la-mt-cng-nc-nc-sau-&catid=90:quy-hoach-cng-bin&Itemid=71

3 Xin lỗi, chúng tôi không biết dịch từ squat ra sao. Theo định luật Bernoulli, khi một tàu di chuyển trên mặt nước thì nó lún xuống sâu hơn mồm nước tính từ định luật Archimedes. Hiện tượng squat cũng xuất hiện khi hai tàu lớn gặp gần nhau. Hiện tượng này có hậu quả lớn khi diện tích âu cảng nhỏ so với diện tích ướn của tàu và có độ sâu của âu kém so với mồm nước của tàu : nó tạo nên dòng xoáy nước trong âu có thể làm hư hại đáy và vách của âu.

4 Thời Pháp thuộc Vũng Tàu gọi là Cap Saint Jacques.

5 Akihiko Morimoto, Koichi Yoshimoto và Tetsuo Yanagi :

Characteristics of Sea Surface Circulation and Eddy Field in the South China Sea Revealed by Satellite - Altimetric Data

Journal of Oceanography, Vol. 56, pp. 331 to 344, 2000

<http://aejrsite.free.fr> Magazine Good Morning 5 Mai 2013 ©D.R. ĐẶNG Đình Cung

6 *Maersk Line passe aux porte-conteneurs de 18.000 EVP*

<http://www.meretmarine.com/fr/content/maersk-line-passe-aux-porte-conteneurs-de-18000-TEU>

7 *Việt Nam : Căn cứ hậu cần của Đông Nam Á - Phần 1 : Phân tích chiến lược ?*

<http://www.diendan.org/viet-nam/haucan-vn-1/>

Việt Nam : Căn cứ hậu cần của Đông Nam Á - Phần 2 - Đề nghị một mô hình hậu cần Việt Nam

<http://www.diendan.org/viet-nam/haucan-vn-2/>

Ngành đường sắt và Việt Nam

<http://www.diendan.org/viet-nam/nganh-111uong-sat-va-viet-nam>

8 Để tránh xung đột, hai nước Anh và Pháp thỏa thuận ngầm với nhau để Xiêm La (bây giờ gọi là Thái Lan) độc lập làm nước đệm.

9 Cũng vì sang Việt Nam dễ hơn là qua Lào và Miến Điện nên nước ta hay bị Trung Quốc xâm lăng hơn là các nước láng giềng.

10 Rút ngắn trung bình một ngày vận tải sẽ làm cho các hãng tàu thế giới tiết-kiệm từ 100 triệu đến một tỷ Mỹ kim mỗi năm. Khoảng khắc định giá này lớn vì các chuyên gia hàng-hải chưa có đồng thuận về cách định giá này.

11 Bạn đọc có thể tham khảo bản đồ những hành lang kinh tế và bản đồ mạng đường sắt của các nước thành viên ASEAN lục địa ở những bài đã trích dẫn của chúng tôi đăng trên báo mạng Diễn Đàn.

12 *UNCTAD Review of maritime Transport 2012*

http://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2012_en.pdf

13 Đường sắt này gọi là Chemin de Fer Trans-Indochinois (Đường Sắt Xuyên Đông-Dương).

14 *Khối lượng hàng hoá vận chuyển phân theo ngành vận tải*

<http://www.gso.gov.vn/default.aspx?tabid=394&idmid=3&ItemID=12736>

15 Để bảo vệ quan điểm này, chúng tôi xin nhắc lại những cố gắng của không quân Hoa kỳ đã phải oanh tạc từng làng từng huyện một mà cũng vẫn không thắng được ta. Chúng tôi xin dành vấn đề quốc phòng vào một dịp khác.

16 Tình huống này là một tai hoạ cho nước ta. Chúng tôi không có hứng dẫn chứng. Bạn đọc có nhu cầu có thể tham khảo báo chí trong nước.

17 *Myanmar to become rail transport hub*

<http://investvine.com/myanmar-to-become-rail-transport-hub/>

Planned Laos-China Railway Back On Track

<http://jclao.com/planned-laos-china-railway-back-on-track/>

18 *Ngành đường sắt và Việt Nam*

(đã dẫn)