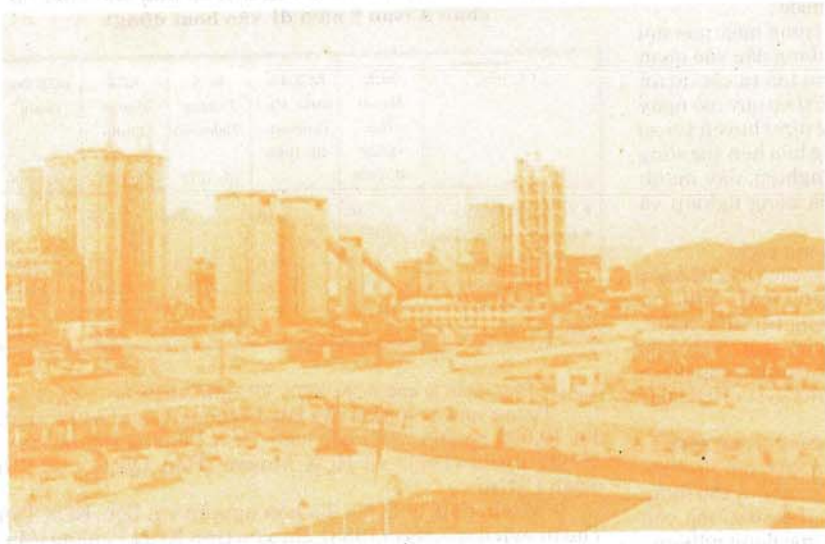




chất nên quá trình biến chế phức tạp và giá thành cao. Còn người Nhật chỉ có rất ít quặng sắt đã áp dụng phương pháp mua quặng sắt và than cốc ở các nơi giá rẻ nhất trên thế giới và có ít tạp chất nhất và dùng các tàu lớn chở về các cảng ven biển nên giá vật tư quặng sắt, than cốc và chất lượng các vật tư này tốt hơn hẳn và giá cũng rẻ hơn nhiều so với than và quặng sắt tại chỗ của Pháp Đức. Các lò cao cực lớn mỗi nhóm có công suất trên 5 đến 10 triệu tấn năm là công suất tối ưu được thiết lập sát ven biển ở các cảng sâu. Nguyên liệu quặng sắt, than cốc v.v... được cầu trực tiếp đưa vào các lò cao. Gang còn nóng chảy từ các lò cao được đưa ngay đến các lò luyện thép và từ các lò luyện thép dòng nước thép nóng bỏng được ép thành các thanh thép, các thanh thép này được chuyển theo các dây chuyền sản xuất đến các nhà máy chế biến các phụ tùng rồi xe ô tô, xe gắn máy v.v... và sau đó sẽ chuyển đến những nhà máy ráp lại và đóng gói chuyển xuống các

Trước năm 1945, có ý kiến là Việt Nam giống như một cái đòn gánh gánh 2 thúng gạo, thúng thứ nhất là Đồng bằng sông Hồng và thúng thứ hai là Đồng bằng sông Cửu Long. Theo "thỏa hiệp thuộc địa" do người Pháp áp đặt thì Đồng dương chỉ có quyền sản xuất các nông khoáng sản xuất khẩu rẻ tiền cho Pháp và nhập khẩu lại của Pháp các hàng công nghiệp cấp cao. Năm 1939, Đồng Dương chỉ sản xuất nông khoáng sản mà thôi.

I. Kinh nghiệm phát triển của Nhật

Các chi phí chuyên chở và thời gian chuyên chở đóng vai trò chính yếu trong phát triển kinh tế. Đường biển với những tàu lớn 40.000 đến 500.000 tấn trở lên là phương tiện chuyên chở có trọng lượng lớn và phí chuyên chở tối thiểu. Từ đó tại các nước công nghiệp phát triển đã xuất hiện mô hình công nghiệp hóa ở sát các cảng sâu ven biển. Nước Nhật đã áp dụng thành công rực rỡ mô hình này. Nhật hầu như không có tài nguyên nông khoáng sản nào quan trọng và phải nhập khẩu hầu như tất cả nông khoáng sản. Nhật đã biến khởi điểm của họ thành ưu thế với chính sách mua nông khoáng sản ở những nước bán rẻ nhất và chất lượng tốt nhất và dùng những tàu từ 40.000 đến 500.000 tấn trở lên, có những chiếc như tàu dầu lớn đến 800.000 - 1.000.000 tấn không qua được eo biển Singapore và phải chạy vòng xa hơn để chở dầu từ các nước về Nhật. Lý do là tàu càng lớn thì phí chuyên chở càng ít hơn vì tàu lớn an toàn hơn toàn nhỏ, tiêu hao xăng dầu

MÔ HÌNH CÔNG NGHIỆP HOÁ, HIỆN ĐẠI HOÁ CÁC VÙNG KINH TẾ QUỐC GIA

LÊ TIẾN HÙNG

trên mỗi tấn hàng ít hơn và phí nhân viên cũng ít hơn nhiều. Dầu thô, than cốc, quặng sắt được nhập khẩu đến các nhà máy ven biển của Nhật với giá thành rẻ hơn nhiều và chất lượng tốt hơn so với nhiều khu công nghiệp nổi danh trên thế giới như khu công nghiệp sắt thép Lorain của Pháp và Rhur của Đức nơi sử dụng quặng sắt tại chỗ của vùng Alsace - Lorain của Pháp. Chính nhờ quặng sắt này mà Đức và Pháp đã biến thành 2 cường quốc công nghiệp trên thế giới. Tuy nhiên, tiền lương công nhân của người Pháp cao, quặng sắt Lorain chỉ có hàm lượng sắt thấp có nhiều tạp

đoàn tàu chuyên dùng có nhiệm vụ chở hàng Nhật xuất khẩu khắp các nước trên thế giới. Từ khi các vật tư như dầu thô, quặng sắt v.v... đến cảng đến khi chúng biến thành hàng cao cấp xuất khẩu, thời gian không quá vài tuần và tất cả việc này đều thực hiện tại các khu công nghiệp ven biển sát các cảng sâu, mỗi khu công nghiệp có các cụm lò cao chừng 5-10 triệu tấn thép trở lên.

Công nghiệp chế biến và xuất khẩu Nhật được tổ chức theo các phương pháp sản xuất hiện đại nhất. Mỗi đồng USD nhập khẩu vật tư cho khoảng 10 đồng hàng xuất khẩu hay

tiêu dùng trong nước. Chính nhờ vậy mà mà nước Nhật đã trở thành nước nhập khẩu nông khoáng sản với giá rẻ, chế biến các vật tư rất rẻ tiền nhập khẩu này thành hàng công nghiệp cao cấp và cung ứng cho tiêu dùng trong nước và xuất khẩu khắp các nước trên thế giới với giá cao mà người Nhật đã trở thành một cường quốc trên thế giới.

Nếu đối chiếu với các vùng kinh tế và khu công nghiệp của Việt Nam hiện nay thì chưa có khu công nghiệp nào có công suất thép và khả năng sản xuất hàng công nghiệp hàng loạt chất lượng cao như so với nước Nhật.

Tại Việt Nam, trước đây người Pháp lập 2 cảng chính: Sài Gòn và Hải Phòng. Cả 2 cảng đều ở sâu trong đất liền và chỉ tiếp được những tàu nhỏ. Cảng Sài Gòn có ưu thế hơn cảng Hải Phòng vì tiếp được tàu đến 20.000 tấn và con sông Sài Gòn ít bị phù sa bồi lấp. Tuy nhiên, tàu 10.000 đến 20.000 tấn rất ít ra vào cảng Sài Gòn vì thời gian từ biển vào và ra cảng còn lâu hơn thời gian đi từ Singapore đến Vũng Tàu. Do đó, tàu lớn ít cập bến Sài Gòn và cảng này chỉ tiếp được tàu nhỏ. Ngoài ra, TP Hồ Chí Minh có khuyết điểm là phát triển theo một trục dài: thời các chúa và vua Nguyễn lập 2 thành phố là Gia Định - Sài Gòn và Chợ Lớn, Pháp tiếp tục phát triển 2 thành phố này và đến 1954 thì các thành phố nối liền với nhau, đến thời Mỹ, Chợ Lớn, Sài Gòn, Gia Định được nối liền với Biên Hòa, sau giải phóng chúng ta tiếp tục phát triển thành phố đến Vũng Tàu. Con đường xuyên tâm thành phố Chợ Lớn - Sài Gòn cũng là đường giao thông liên tỉnh Đồng bằng sông Cửu Long lên TP Hồ Chí Minh ra miền Bắc, xa lộ Sài Gòn - Vũng Tàu vừa là đường giao thông chính của thành phố, vừa là đường vận tải hàng hóa vật tư chính của các khu công nghiệp được thiết lập 2 bên đường. Vì vậy, cảng phát triển thì TP Hồ Chí Minh và miền Nam càng bị kẹt xe.

Tóm lại, vừa nằm sâu trong đất liền, vừa phát triển theo 1 trục thẳng, trục thẳng này vừa kiêm đường giao thông chính của thành phố vừa là đường tải chính hàng Nam Bắc, nên TP Hồ Chí Minh có những phí chuyển chở rất nặng và cảng phát triển những khuyết điểm trên càng lộ rõ khiến cho các chi phí giải tỏa mặt bằng, nạn kẹt xe trở nên càng nặng và dù thành phố có cố gắng đầu tư thì cũng không cạnh tranh được các thành phố và khu công nghiệp được thiết lập bên cạnh các cảng biển sâu.

II. Mô hình công nghiệp hoá và lập các thành phố ven biển, áp dụng cho Việt Nam

Việt Nam có những cảng biển

sâu rất tốt. Từ sau ngày giải phóng, chúng ta đã có những cố gắng nghiên cứu và xây dựng được một số cảng biển như sau:

- Cảng Cần Thơ, nhờ tìm được đường nước sâu, nên cảng này đã có thể tiếp được 26.000 tấn. Phí xuất khẩu 1 tấn gạo từ Cần Thơ giảm khoảng 10 USD so với phí xuất khẩu trước đây qua cảng Sài Gòn.

- Các cảng năm 2 bên sông Lòng Tàu có khả năng tiếp được tàu trên 40.000 tấn đã được trang bị và đi vào hoạt động. Cảng sâu Vũng Tàu có khả năng tiếp được tàu 250.000 tấn.

- Dọc dài theo bờ biển miền Trung có rất nhiều địa điểm lập cảng biển sâu rất tốt như Cam Ranh, Dung Quất, Chân Mây có khả năng tiếp được tàu lớn trên 50.000 tấn và xa hơn có cảng Hà Tĩnh và Cái Lân có khả năng tiếp được tàu độ vài chục ngàn tấn.

Một điều rất thuận lợi đối với các cảng Vũng Tàu, Cam Ranh, Dung Quất, Chân Mây là các cảng này nằm trên đường giao lưu hàng hải quốc tế nối liền các nước Châu Âu, Cận Đông, Ấn Độ, Singapore, Nhật, nhưng hiện nay Singapore không thể phát triển thêm nhiều vì thiếu mặt bằng, hậu phương và công nghiệp nặng. Vũng Tàu, Cam Ranh, Dung Quất, Chân Mây có ưu điểm hơn Singapore ở điểm có một số nguyên liệu tại chỗ, điện, nhân công giá rẻ, các nguồn xăng dầu biển Đông và trong tương lai các cảng biển này sẽ biến thành những khu công nghiệp và thành phố rất lớn.

III. Chính sách tập trung phát triển ưu tiên cho các cảng

Các nhận xét trên nói chung đã được Đảng và Nhà Nước nhất trí. Nhà nước đã bỏ ra nhiều số tiền lớn để trang bị cho các cảng sâu trên. Một trong những lý do thiết lập nhà máy lọc dầu ở Dung Quất thay vì ở miền Nam là vì muốn tạo ra cú hích giúp cho Dung Quất có đà phát triển thành khu công nghiệp và thành phố lớn.

Tuy nhiên, trong khi báo chí nói nhiều đến Vũng Tàu, Dung Quất và Chân Mây, thì cảng Cam Ranh đã có sẵn một số trang bị trước 1975 và rất gần TP Hồ Chí Minh lại không được đề cập đến. Lý do là sau 1975, cảng này là một cảng quân sự. Nhưng ngày nay Việt Nam sống hòa bình với tất cả các nước trên thế giới và nếu như chiến tranh có xảy ra thì tất cả các cảng sẽ được sử dụng trong mục tiêu quốc phòng không riêng gì Cam Ranh. Do đó, việc sử dụng cảng Cam Ranh trong mục đích công nghiệp hoá hiện đại hoá cần được tiến hành sớm và cần có những biện pháp cụ thể cho thi hành sớm.

Một nhà máy lọc dầu 6 triệu tấn không có đủ khả năng thỏa mãn các nhu cầu trong nước (ước trên 12 triệu

tấn cho năm 2010). Đặc biệt, khi các tàu lớn quốc tế ghé các cảng Vũng Tàu, Cam Ranh thì họ cũng thường yêu cầu được tiếp tế xăng dầu, từ đó có khả năng xuất khẩu trực tiếp xăng dầu dưới hình thức lọc thay vì xuất khẩu thô như hiện nay. Muốn vậy, cần thiết lập thêm một nhà máy lọc dầu thứ hai hoặc thứ ba, vì vậy cần sớm cho phép xây một nhà máy lọc dầu thứ hai và cả thứ ba tại Vũng Tàu và Cam Ranh, còn nhà máy lọc dầu Dung Quất dùng để tiếp tế cho các tỉnh miền Bắc.

Mặt khác, nên tập trung ưu tiên đầu tư với quy mô đủ cho 1 cảng trước tiên, sau đó sẽ đầu tư cho cảng thứ hai, thứ ba... v.v..., không nên rải vốn cho quá nhiều cảng và nhiều vùng kinh tế, như hiện nay chúng ta đang rải vốn cho việc trồng rừng, cho các tỉnh miền núi, cho Đồng bằng sông Cửu Long, cho TP Hồ Chí Minh, cho Dung Quất, cho Chân Mây. Phát triển kinh tế không thực hiện theo quy luật san bằng đồng đều cho nhiều mục tiêu nhiều vùng kinh tế, trái lại phát triển sẽ thực hiện rất nhanh nếu chúng ta chọn một hay 2 điểm phát triển ưu tiên, sau khi thành công sẽ tiếp tục ưu tiên đầu tư cho điểm 3, điểm 4. Theo quan điểm này thì nên ưu tiên phát triển trước cảng sâu Vũng Tàu (điểm 1) và cảng Cam Ranh (điểm 2), nếu hoàn thành sẽ phát triển Dung Quất và tiếp theo sau là Chân Mây.

Về phí đầu tư cho 1 cảng, muốn cho cảng này có trang bị đầy đủ để phát huy hiệu quả kinh tế, cần ít ra trên 1.000 triệu USD. Khi ấy, cảng sẽ có khả năng tiếp được các tàu lớn. Nhưng muốn biến cảng biển thành khu công nghiệp xuất khẩu hàng tiêu dùng cấp cao, gồm có nhà máy lọc dầu, sắt thép, công nghiệp cơ khí làm hàng tiêu dùng xuất khẩu, trang bị điện nước và các nhà máy làm hàng xuất khẩu cấp cao, phí đầu tư cho riêng 1 cảng sẽ lên đến 4-5 tỷ USD mới mong đạt được hiệu quả kinh tế. Như vậy, Việt Nam không có đủ vốn để rải cho nhiều cảng. Vì vậy, nên tập trung trước vốn cho 1 hay 2 cảng là tối đa, đồng thời phải cắt giảm phí đầu tư dành cho các chương trình khác để có đủ vốn dành chương trình ưu tiên, sau đó chương trình này sẽ phát huy hiệu quả kinh tế lớn, từ đó có vốn để thực hiện các cảng khác.

Chiến lược phát triển tập trung cho một điểm, một địa phương, để rồi địa phương này trở thành đầu tàu phát triển cho toàn quốc có khả năng thực hiện nhanh trong 1 thời gian ngắn vài năm, so với chiến lược rải vốn cho nhiều vùng và nhiều chương trình, do phân tán lực lượng nên khó đạt được hiệu quả cao ■