

NHỮNG CẢNH CỬA MỞ RA THẾ GIỚI

□ VĂN THÁI

(Chức nhiệm Bộ môn Địa lý kinh tế)

MỘT LỢI THẾ ĐÁNG KỂ ĐỐI VỚI CÁC QUỐC GIA THỰC HIỆN NỀN KINH TẾ MỞ, TÍCH CỰC THAM GIA VÀO THỊ TRƯỜNG THẾ GIỚI: CÁC HẢI CẢNG. ĐÓ LÀ NHỮNG CẢNH CỬA LỚN MỞ RA THẾ GIỚI. NHÌN VÀO QUY MÔ KHỐI LƯỢNG HÀNG HÓA VÀ TRÌNH ĐỘ THIẾT BỊ BỐC XẾP CỦA CÁC HẢI CẢNG CÓ THỂ HÌNH DUNG ĐƯỢC MỨC ĐỘ MỞ CỬA VÀ THAM GIA THỊ TRƯỜNG THẾ GIỚI CỦA MỖI NƯỚC. CẢNG SÀI GÒN: MỘT CẢNH CỬA ĐANG RỘNG MỞ...

Hàng hóa xuất nhập khẩu của mỗi nước có thể ra vào qua nhiều loại cửa khẩu khác nhau, nhưng các hải cảng luôn giữ vị trí hàng đầu về khối lượng hàng hóa vật chất ra vào và quá cảnh trên quy mô toàn thế giới cũng như ở mỗi quốc gia (trừ những nước không có hải cảng).

Trên thế giới hiện có gần 200 cảng có quy mô bốc xếp hàng hóa với khối lượng mỗi cảng hàng năm trên 10 triệu tấn. Những khu vực và quốc gia chiếm tỉ trọng cao trong tổng giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu trên thị trường thế giới đều là những khu vực và quốc gia có nhiều hải cảng lớn với quy mô trên 10 triệu tấn/năm: Châu Âu chiếm gần 70 cảng, Châu Mỹ gần 60 cảng trong khi Châu Phi chỉ có 9 cảng cỡ này; Mỹ dẫn đầu thế giới về giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu (1989: 13,8% tổng giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu trên thị trường thế giới) thì cũng là nước có nhiều hải cảng cỡ này nhất (trên 20 cảng), sau đó là Nhật (15 cảng) và các nước Đức, Anh, Pháp, Ý, Canada cũng đều có từ 5 đến 10 cảng như vậy.

Những cánh cửa lớn nhất mở ra thế giới đều nằm ở những quốc gia tích cực, hăng hái tham gia thị trường thế giới. Sáu cảng lớn nhất thế giới có khối lượng hàng hóa bốc xếp hàng năm từ 150 đến 300 triệu tấn là: Rotterdam (Hà Lan), New-York và New Orleans (Mỹ), Kobe và Chiba (Nhật), Singapore. Đúng hàng thứ hai về quy mô khối lượng hàng hóa bốc xếp (trên dưới 100 triệu /năm là các cảng: Nagoya, Yokohama, Kawasaki, và Kitakyushu (Nhật), Thượng Hải (Trung Quốc), Cao Hùng (Đài Loan), Hồng Kông, Anvers (Bỉ), Marseille (Pháp), Houston (Mỹ)).

Các hải cảng được xếp hạng tầm cỡ quốc tế không phải chỉ lớn về khối lượng hàng hóa bốc xếp mà còn phải hiện đại về thiết bị bốc xếp để có thể đón các tàu hàng lớn chuyên chở bằng container. Hầu hết các cảng có quy mô bốc xếp hàng năm trên dưới 10 triệu tấn hàng hóa đều là những cảng đã được trang bị phương tiện bốc xếp container. Các tàu vận tải biển quốc tế bằng container ngày càng nhiều, hiện chiếm khoảng 1/2 khối lượng hàng

hóa vận chuyển hàng năm trên đường biển quốc tế. Mỗi tàu container có khả năng chuyên chở gấp bốn lần tàu thường và chỉ có thể cập bến ở những cảng có thiết bị bốc xếp container. Ngoài việc bốc xếp nhanh gọn, an toàn, một cảng container còn phải có bãi chứa lớn và các phương tiện chuyển tải trên bờ hạng nặng (xe cộ, đường xá...). Những nước có hệ thống cảng quy mô lớn (khối lượng bốc xếp mỗi cảng từ 50 triệu tấn/năm trở lên) đều là những nước dẫn đầu thế giới về số lượng các containers bốc xếp, như: Mỹ, Nhật, Hà Lan, Anh, Đài Loan, Đức, Hồng Kông... Những cảng có quy mô lớn vào hàng đầu thế giới và có thiết bị hiện đại, tỉ trọng bốc xếp bằng container chiếm từ 50% đến 90% tổng khối lượng hàng hóa ra vào cảng hàng năm như: Hồng Kông (trên 4 triệu containers/năm 1988, chỉ kể những container loại 20 feet), Singapore (3,4 triệu), Rotterdam (3,3), Cao Hùng (3,1), Kobe (2,3), Pusan (Nam Triều Tiên, 2,2), New York (2,1), và Kेलung (Đài Loan) cũng trên dưới 2 triệu containers/năm. Đó thực sự là những cánh cửa khổng lồ mở ra thế giới, mỗi ngày đem chúng hút và nhả ra hàng triệu tấn hàng hóa làm sôi động cả Đại dương Thị trường thế giới! Đáng chú ý là những cảng có quy mô lớn và tỉ trọng bốc xếp bằng container cao, phần lớn là những cảng mới được mở rộng và hiện đại hóa vào những năm 80, ở những nước công nghiệp mới (NIC) của Châu Á (chiếm 5 trong số 8 cảng kể trên). Những cánh cửa lớn mở ra thế giới của bốn con rồng Châu Á có thể cho ta một hình ảnh sinh động về nền kinh tế mở - hướng về thị trường thế giới, về nhịp thở của các quốc gia này trong cuộc chạy đua xâm nhập vào thị trường thế giới.

Cảng Sài Gòn của chúng ta đang triển khai dự án mở rộng và hiện đại hóa bốc xếp bằng container. Dự án này do chính phủ Phần Lan tài trợ 2/3 trong tổng kinh phí 15 triệu USD. Kết quả dự án này (1994) sẽ nâng khả năng bốc xếp container của toàn cảng Sài Gòn từ dưới 20% hiện nay lên xấp xỉ 50% khối lượng hàng hóa ra vào cảng và số lượng

container bốc xếp hàng năm sẽ trên 100.000 containers. Với quy mô khối lượng hàng hóa bốc xếp hàng năm 5-7 triệu tấn và gần 1/2 được bốc xếp bằng container, có thể cảng Sài Gòn vẫn chưa được ghi danh vào các biểu thống kê hệ thống cảng quốc tế. Tuy nhiên, việc mở rộng và hiện đại hoá các cảng của một nước, một vùng còn tùy thuộc nhịp độ gia tăng khối lượng hàng hóa tham gia thị trường thế giới và tùy thuộc cả địa thế thiên nhiên và hậu phương kinh tế của khu vực xây dựng cảng. Cảng Sài Gòn nằm khá sâu trong nội địa, cách biển tới hơn 80 km mà luồng lạch ra vào không phải dễ dàng đối với các tàu có trọng tải lớn, vì vậy việc mở rộng quy mô bốc xếp hàng hóa lên trên 10 triệu tấn mỗi năm là một vấn đề khó giải quyết. Trong khi đó, để chuẩn bị cho Việt Nam cất cánh, chúng ta phải có vài ba cảng có quy mô bốc xếp trên 10 triệu tấn/năm cho mỗi cảng vào năm 2.000, tương đương các cảng hiện nay của Thái Lan (Bangkok: 30 tr. T/năm), Philippin (Manila: 28 tr. tấn/năm), Malaixia (Klang: 25 tr. T/năm). Các nhà làm chiến lược kinh tế, các nhà làm quy hoạch vùng và thiết kế xây dựng cảng ngay từ bây giờ đã và đang nghiên cứu, khảo sát cho việc mở rộng và xây dựng mới hệ thống cảng tương lai - những cánh cửa mở ra thế giới cho tương xứng với tầm vóc kinh tế của nước Việt Nam sau năm 2.000.

VT.

Tài liệu tham khảo chính:

1. Geographic Division of Labour and Transport Provision of World Economic Links. S.B. Shlikhter, K.M. Zverev. Idea. Moscow, 1987.
2. Từ điển Bách khoa Địa lý. Nxb Từ điển BK xê-viết. M.1988.
3. Images économiques du monde 1990. J. Beaujeu-Garnier. Sedes. Paris, 1990.
4. Địa lý kinh tế thế giới. Văn Thái. Trường ĐH Kinh tế TP Hồ Chí Minh, 1991.