19/09/2012

NGUYỄN XUÂN THÀNH
JONATHAN PINCUS

DI DỜI CẢNG BIỂN THÀNH PHỐ HỒ CHÍ MINH

Bối cảnh

Trong mười năm qua, Việt Nam đã nổi lên thành một nền kinh tế hội nhập thương mại quốc tệ sâu rộng. Với xuất phát điểm thấp, số lượng container thông qua các cảng của Việt Nam đã tăng với tốc độ trên 20%/năm tính bình quân từ 2000 đến 2009. Như thông tin trong Bảng 1 cho thấy, đây là tốc độ tăng trưởng container nhanh nhất ở châu Á trong giai đoạn này. Đầu tư xây dựng các cảng biển nước sâu hiện đại để hỗ trợ cho tăng trưởng thương mại quốc tế đã trở thành ưu tiên quốc gia. Các cảng biển ở khu vực TP.HCM là có tầm quan trọng nhất, hỗ trợ cho hoạt động thương mại quốc tế không chỉ ở TP.HCM và khu vực lân cận, mà còn cho toàn bộ khu vực phía Nam của đất nước.[1] Trong số các cảng thường xuyên có hàng container, thì cảng biển TP.HCM chiếm tới 55% về lượng trong năm 2010 (xem Bảng 2).

Bảng 1: Số container thông qua cảng ở một số nước châu Á

	Container (triệu TEU)		Tốc độ tăng (%)
	2000	2010	2001-10
Việt Nam	1,03	6,47	20,21
Trung Quốc	41,00	129,61	12,20
Malaysia	4,64	18,25	14,67
Ấn Độ	2,45	9,75	14,81
Indonesia	3,80	8,37	8,22
Thái Lan	3,18	6,65	7,66
Hàn Quốc	9,03	18,54	7,46
Philippines	3,03	4,95	5,02
Singapore	17,10	29,18	5,49
Bangladesh	0,46	1,36	11,51

Ghi chú: TEU là đơn vị tương đương 20 foot. Một container 20-foot bằng một TEU.
Nguồn: NHTG, Chỉ báo Phát triển Thế giới.

Bảng 2: Số container thông qua các vùng cảng biển Việt Nam năm 2011

	Container	
	TEU	Tỷ trọng
Cảng miền bắc		
Hải Phòng	1.812.943	26,09%
Quảng Ninh	260.239	3,75%
Cảng miền trung		
Đà Nẵng	114.373	1,65%
Quy Nhơn	62.549	0,90%
Cảng Đông Nam bộ		
TP HCM	3.631.757	52,27%
Bà Rịa - Vũng Tàu	560.245	8,06%
Bình Dương	62.182	0,89%
Cảng khác	3.191	0,05%
Tổng	6.948.164	100,00%

Nguồn: Dữ liệu báo cáo của các cảng cho Hiệp hội Cảng Biển Việt Nam (VPA).

[1] Cảng biển TP.HCM nằm trong Nhóm Cảng biển số 5 (Đông Nam bộ) theo hệ thống tổ chức cảng biển của Cục Hàng hải Việt Nam, trong đó bao gồm cả các cảng ở Bình Dương, Đồng Nai và Bà Rịa – Vũng Tàu.

Tình huống này do Nguyễn Xuân Thành và Jonathan Pincus, giảng viên Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright biên soạn. Nghiên cứu tình huống được dựa trên bài viết nghiên cứu chính sách của cùng tác giả cho Ngân hàng Thế giới với tựa đề Di dời cảng biển Thành phố Hồ Chí Minh: Tình huống nghiên cứu về sự phân mảng thể chế, tháng 11/2011. Các nghiên cứu tình huống của Chương trình Giảng dạy Fulbright được sử dụng làm tài liệu cho thảo luận trên lớp học, chứ không phải để đưa ra khuyến nghị chính sách.

Bản quyền © 2012 Chương trình Giảng dạy Kinh tế Fulbright

Vào giữa thập niên 2000, các công ty vận tải biển và hãng tàu bắt đầu cảnh báo về tình trạng ách tắc cảng ở TP.HCM khi cơ sở hạ tầng bốc xếp container hoạt động gần hết công suất trong khi không còn chỗ để mở rộng tại những địa điểm hiện hữu.[2] Tình hình ngày càng cho thấy việc duy trì tăng trưởng nhanh trong thương mại quốc tế đòi hỏi phải phát triển hệ thống cảng mới với cơ sở hạ tầng hiện đại và hệ thống cảng mới phải được đặt ngoài khu vực trung tâm thành phố.

Trên thế giới, cảng biển đã và đang được chuyển dịch ra khỏi khu vực nội đô vì nhu cầu tiếp nhận tàu lớn hơn, chi phí cơ hội gia tăng của đất trung tâm thành phố và tình trạng tắc nghẽn giao thông do hoạt động cảng gây ra. Những ví dụ gần đây về việc di dời cảng và phát triển cảng mới ở châu Á bao gồm Cảng Busan chuyển ra Tân Cảng Busan ở Hàn Quốc, Cảng Waigaoqiao chuyển ra Cảng Yangshan ở Thượng Hải, Trung Quốc, Cảng Bangkok ra Cảng Laem Chabang ở Thái Lan, và Cảng Mumbai sang Cảng Nhava Sheva ở Ấn Độ.

Sông Cái Mép – Thị Vải ở Bà Rịa – Vũng Tàu (BRVT) được xác định là địa điểm phù hợp để trở thành cảng cửa ngõ quốc tế chính của Việt Nam (xem bản đồ trong Phụ lục 1).[3] Với độ sâu 14 mét và không có tình trạng bồi lắng nhiều, địa điểm này có thể hình thành các bến cảng container nước sâu để tiếp nhận tàu cỡ post-panamax để vận chuyển hàng trực tiếp đi Bắc Mỹ và châu Âu.[4] Một vấn để cần cân nhắc đối với địa điểm mới này là nó cách TP.HCM 80 km và do vậy đòi hỏi phải đầu tư các cơ sở hạ tầng hỗ trợ, đặc biệt là các tuyến đường kết nối với cảng.

Chính sách di dời cảng TP.HCM rất được cộng đồng doanh nghiệp ủng hộ. Các tổ hợp vận hành cảng biển hàng đầu thế giới đều thể hiện ước muốn đầu tư lớn vào các cảng ở BRVAT. Tuy nhiên, gần một năm trôi qua sau thời hạn định di dời cản là năm 2010, mới chỉ có một cảng duy nhất trong số tất cả các cảng ở TP.HCM là không còn ở địa điểm cũ.

Những hạn chế đối với các cảng hiện hữu trong TP.HCM

Như minh họa trong Phụ lục 2, cảng biển TP.HCM là một cụm nhiều bến cảng do nhiều công ty khác nhau vận hành bao gồm các đơn vị nhà nước thuộc trung ương, địa phương, quân đội và nước ngoài. Cảng Sài Gòn là cảng lâu đời nhất có từ thời kỳ thuộc địa. Các bến cảng trực thuộc là Nhà Rồng, Khánh Hội và Tân Thuận hiện chiếm diện tích đất lớn nhất và phục vụ hoạt động thương mại cả quốc tế và nội địa. Cảng Sài Gòn hiện là công ty con của Vinalines - Tổng công Hàng hải Việt Nam. Cảng Bến Nghé là doanh nghiệp nhà nước địa phương trực thuộc UBND TP.HCM. Cảng cũng phục vụ vận chuyển hàng nội địa và quốc tế. Cảng Container Quốc tế Việt Nam (VICT) là cảng chuyên dụng container đầu tiên của Việt Nam, được hình thành trên cơ sở liên doanh giữa Công ty Vận tải Thủy miền Nam, Tập đoàn NOL của Singapore và Mitsui & Co. của Nhật. Tân Cảng Sài Gòn (SNP) cũng là cảng container do Quân chủng Hải quân thành lập vào cuối thập niên 1980. Nhà máy Đóng tàu Ba Son, tiền thân là xưởng đóng tàu, cũng nằm trong khu vực cảng và thuộc sự quản lý của Tổng cục Công nghiệp Quốc phòng.

Ngoài ra, TP.HCM còn có một số cảng nhỏ khác. Cảng Tân Thuận Đông, do Công ty Dịch vụ Vận tải Sài Gòn vận hành cũng vận chuyển hàng hóa tổng hợp nội địa và quốc tế. Cảng Rau quả (Vegeport) ở phía nam Khu Chế xuất Tân Thuận chủ yếu tiếp nhận hàng ngũ cốc và phân bón. Phía nam cảng Rau

[2] APL/APL Logistics. 2007, "Vietnam Transportation and Logistics – Challenges and Opportunities", Báo cáo do Frost & Sullivan biên soạn, tháng 2.

[3] Hiệp Phước thuộc Huyện Nhà Bè ở phía Nam TP.HCM cũng được chọn là vị trí di dời thứ hai. Tuy nhiên, luồng tàu (30km) cần phải được nạo vét để cảng có thể tiếp nhận được tàu trọng tải 30.000DWT.

[4] Cảng container ở đây có thể được xây dựng để đón "tàu mẹ" với tải trọng 8.000-10.000 TEU (100.000-120.000 DWT).

Quả là Cảng Bông Sen (Lotus), một liên doanh của Viettrans với hai công ty của Ukraine là Vosa và Blassco. Cảng này vận chuyển hàng container, hàng tổng hợp và hàng siêu trường, siêu trọng.

Tất cả cảng ở TP.HCM đều sử dụng đất bờ sông trong các quận trung tâm và vùng lân cận. Sự tăng trưởng nhanh hoạt động xuất nhập khẩu và sự chuyển dịch nhanh sang sử dụng container trong ngành hàng hải vào đầu những năm 2000 đã tạo ra những thay đổi quan trọng đối với các cảng trong thành phố.[5] Những hạn chế về mớn nước và chiều dài bến đã ngăn cản tàu lớn cập cảng thành phố. Do đó hàng hóa xuất nhập khẩu phải được trung chuyển bằng tàu nhỏ "feeder" đến cảng ở Singapore và một số nước khác, từ đó làm tăng chi phí vận chuyển về thời gian và tiền bạc. Hơn nữa, vị trí nằm sâu trong trung tâm thành phố của những cảng này đang gây ra tình trạng ách tắc giao thông nghiêm trọng vì xe tải phải đi qua các quận trung tâm đông đúc để vào cảng. Thành phố cũng đang thực hiện các dự án phát triển đô thị lớn tại Thủ Thiêm nằm ở phía đông của sông Sài Gòn. Việc xây dựng cầu kết nối hai bờ sẽ chắc chắn ngăn cản tàu lớn đi qua.[6] Quan trọng nhất có lẽ là đất ở những khu cảng hiện hữu đã tăng giá trị lên rất nhiều trong 10 năm qua. Việc không tái phát triển được các khu đất này cho mục đích ở và thương mại là một cơ hội bị bỏ phí vôn cùng xét về cả thu ngân sách lẫn ngoại tác tích cực dưới dạng cầu tăng thêm về đầu tư và dịch vụ bổ trợ.

Bảng 3: Cảng ở Thành phố Hồ Chí Minh

Cảng	Số cầu cảng	Tổng chiều dài (m)	Diện tích (ha)	Cỡ tàu (DWT)	Kế hoạch di dời (*)
Tân Cảng Sài Gòn	4	733	31,9	5.000	Về Cát Lái (sông Đồng Nai, TP.HCM) vào 2006 và về Cái Mép vào 2010
Nhà máy Ba Son	6	754	26,4	6.000-10.000	Về Cái Mép vào 2010
Cảng Sài Gòn, bến Nhà Rồng, Khánh Hội	10	1.750	32,2	10.000-30.000	Về Cái Mép (BRVT) và Hiệp Phước (TP.HCM) vào 2010.
Cảng Sài Gòn, Tân Thuận	5	995	13,6	10.000-30.000	Không mở rộng
Cảng Tân Thuận Đông	1	149	2,9	15.000	Di dời vào 2010
Cảng Bến Nghé	4	816	32,0	10.000-30.000	Chuyển đổi công năng sau 2020
Cảng VICT	4	678	28,3	15.000-20.000	Chuyên đổi công năng sau 2020
Cảng Rau Quả	1	222	7,2	20.000	Di dời vào 2010 (sau khi xong cầu Phú Mỹ)
Cảng Bông Sen	2	275	6,0	30.000	-

(*) Kế hoạch di dời trên cơ sở của Quyết định 791/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch chi tiết cảng biển TP.HCM, Đồng Nai và BRVT, 12 tháng 8 năm 2005.
Nguồn: Khảo sát các cảng hiện hữu của tác giả.

Ý tưởng di dời cảng nội ô thành phố lần đầu tiên được đề xuất vào cuối thập niên 90. Tuy nhiên, mãi đến 2005 mới có một quyết định mạnh mẽ của Chính phủ, trong đó xác định Nhà máy Đóng tàu Ba

[5] Năm 2005, số lượng container bốc dỡ tại Tân Cảng Sài Gòn vượt một triệu TEU. Đây chính là ngưỡng công suất mà các hãng tàu quốc tế cân nhắc sử dụng tàu mẹ để vận chuyển trực tiếp hàng hóa giữa Việt Nam với Bắc Mỹ hay châu Âu.
[6] Thực tế, tranh luận về việc xây cầu và di dời cảng luôn làm đau đầu các nhà hoạch định chính sách trong quá trình quy hoạch và triển khai dự án từ giữa thập niên 1990 cho đến nay. Quyết định xây hầm Thủ Thiêm tốn kém (là một phần của dự án xa lộ Đông Tây TPHCM) thay vì xây cầu vào năm 2002 là do yêu cầu cho phép tàu thuyền qua lại để đến các cảng hiện hữu ở thượng lưu. Hiện nay, hai cây cầu đã được hoàn thành là cầu Thủ Thiêm 1 gần Tân Cảng Sài Gòn và cầu Phú Mỹ gần cảng Rau Quả và Bông Sen. Dự án phát triển Thủ Thiêm đang kêu gọi xây thêm 3 cây cầu nữa là cầu Thủ Thiêm 2, 3 và 4, cộng thêm một cầu đi bộ.

Son và bốn cảng là Tân Cảng Sài Gòn, Cảng Sài Gòn (bến Nhà Rồng và Khánh Hội), Cảng Tân Thuận Đông và Cảng Rau Quả là nhưng cơ sở phải được di dời ra khỏi thành phố trễ nhất là vào năm 2010.[7]

Khi thời hạn di dời trôi qua, chỉ có Tân Cảng Sài Gòn là đã được di dời khỏi vị trí cũ ở trung tâm thành phố sang Cát Lái ở Quận 2.[8] Cảng Cát Lái hiện nay là cảng lớn nhất và thành công nhất trong các cảng biển ở Việt Nam. Năm 2010, lượng container thông qua Tân Cảng Cát Lai đạt hơn 2,5 triệu TEU với một tốc độ tăng trưởng bình quân năm ấn tượng ở mức 12,6% trong năm 2009-2010, một giai đoạn tăng trưởng chậm chạp của thương mại quốc tế do tác đọng của khủng hoảng kinh tế toàn cầu. Đáng chú ý là trong cùng thời gian này, Cảng Sài Gòn và VICT lại bị giảm sút về lượng hàng container (xem Bảng 4). Với địa điểm và diện tích lớn ưu thế trực thuộc quân đội,[9] Tân Cảng mới dễ tiếp cận với khách hàng và cung cấp cơ sở hạ tầng kho bãi lớn hơn. Hơn nữa, là doanh nghiệp thuộc Bộ Quốc phòng, cảng với địa điểm mới có thể cung cấp dịch vụ tích hợp, đặc biệt là khâu giám định hải quan nhanh chóng.[10]

Bảng 4: Số lượng container thông qua các cảng TP.HCM (TEU)

	2008	2009	2010	Tốc độ tăng trưởng hàng năm, 2008-10
Tân Cảng (Cát Lái)	2.018.104	2.460.000	2.559.305	12,6%
Cảng Sài Gòn	510.496	378.226	401.982	-11,3%
Cảng VICT	536.176	300.000	297.561	-25,5%
Cảng Bến Nghé	188.815	140.922	210.549	5,6%

Nguồn: Số liệu do các cảng báo cáo cho Hiệt hội Cảng biển Việt Nam (VPA).

Ngoài Cát Lái, việc di dời các cảng khác ở TP.HCM không có mấy biến chuyển. Lý do chính mà các cảng này đưa ra là tính khả thi của vị trí mới và thiếu vốn đầu tư cho di dời. Trong số những địa điểm mới được đề xuất, Cái Mép – Thị Vải có tiềm năng lớn nhất vì điều kiện tự nhiên và cự ly gần TP.HCM và các tỉnh lân cận. Hơn nữa, yêu cầu di dời cảng ở TP.HCM về Cái Mép – Thị Vải là quyết định của Thủ tướng Chính phủ.

Hệ thống Cảng Cái Mép – Thị Vải: Những nỗ lực phát triển ban đầu

Vào cuối thập niên 1980, Bộ Giao thông – Vận tải bắt đầu tìm kiếm vị trí mới cho cảng biển ở TP.HCM và vùng lân cận. Năm 1991, Phân viện Thiết kế Giao thông Vận tải phía Nam[11] năm 1991 đã cho ra đời những nghiên cứu đầu tiên và tiến tới lập quy hoạch về Hệ thống Cảng biển Nước sâu Thị Vải-Vũng Tàu vào năm 1992.[12] Quy hoạch này kêu gọi phát triển cảng ở ba khu vực là Gò Dầu ở tỉnh Đồng Nai, Phú Mỹ và Cái Mép ở BRVT. Về căn bản, bản quy hoạch này đề ra sự phát triển cảng để kết nối với hoạt động kinh tế

[7] Quyết định 791/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch tổng thể chi tiết cảng biển ở TPHCM, Đồng Nai và Bà Rịa – Vũng Tàu, ngày 12/08/2005.

[8] Cảng Cát Lái hiện là công ty cổ phần niêm yết trong đó Tân Cảng Sài Gòn của Quân chủng Hải quân là cổ đông lớn nhất. Cổ đông lớn khác là Công ty Thanh niên Xung phong TPHCM thuộc UBND TP.HCM.

[9] Diện tích Cảng Cát Lái là 72 ha so với địa điểm cũ chưa tới 40 ha.

[10] Dựa vào phỏng vấn của tác giả với các cảng và hãng tàu.

[11] Nay là Công ty Tư vấn Thiết kế GT-VT phía Nam (Tedi South). Phòng Cảng - Đường thủy của Tedi South, nơi trực tiếp làm nghiên cứu, sau đó được tách ra và trở thành Công ty Cổ phần Tư vấn Thiết kế cảng - kỹ thuật biển (Portcoast Consultant Corporation).

[12] Quyết định 55/Ttg của Thủ Tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch tổng thể Hệ thống cảng nước sâu Thị Vải - Vũng Tàu, ngày 5/11/1992.

liền kề, bao gồm công nghiệp chế biến ở Khu Công nghiệp Gò Dầu (Đồng Nai), công nghiệp nặng ở Khu Công nghiệp Phú Mỹ (BRVT) và công nghiệp dầu khí trong tương lai ở Cái Mép. Tuy nhiên, bản quy hoạch không đề cập nhu cầu xây dựng cảng container chuyên dụng hoặc di dời cảng từ TP.HCM.

Khi tốc độ phát triển công nghiệp tăng tốc vào nửa cuối thập niên 90, nhiều cảng chuyên dụng bắt đầu được xây dựng, bao gồm Phước Thái – Vedan (nguyên liệu bột ngọt) và Unique-Gas (sản phẩm hóa lỏng) ở Gò Dầu, Baria-Serece (hàng rời và chất lỏng) ở Phú Mỹ và cảng LPG (khí hóa lỏng) ở Cái Mép. Đầu năm 1998, quy hoạch tổng thể cảng được điều chỉnh, trong đó phân chia hệ thống thành bốn khu cảng và xác định địa điểm cho cảng tổng hợp và container.[13]

Năm 2001-02, Cơ quan Hợp tác Quốc tế Nhật Bản (JICA) thực hiện nghiên cứu phát triển cảng ở phía nam. Trong nghiên cứu này, JICA đề xuất đầu tư các cảng container và cảng tổng hợp với công suất vừa phải ở Cái Mép – Thị Vải. Sáu bến cảng tổng hợp với công suất thông qua 3,3-6 triệu tấn được phác thảo cho khu vực Thị Vải. Hệ thống cảng gồm 8 bến container với tổng công suất 2,7 triệu TEU được quy hoạch cho khu vực Cái Mép Thượng và Cái Mép Hạ. Đề xuất này phù hợp với thực tế là lượng container thông qua ở TP.HCM năm 2002 chỉ có 855.000 TEU. Mặc dù quy hoạch chung là có cơ sở và chi tiết, các nhà đầu tư vẫn hoài nghi về cam kết của chính phủ để phát triển cơ sở hạ tầng hỗ trợ (Thành 2010, 11). Kết quả là những cơ sở hạ tầng khởi công vào đầu những năm 2000 vẫn chỉ là cảng chuyển dụng phục vụ các nhà máy công nghiệp gần đó. Những dự án cảng quốc tế lớn kỳ vọng có sự tham gia của nước ngoài không tiến triển gì hơn ngoài những gì đề ra giấy. Cụ thể, Cảng Quốc tế Thị Vải, liên doanh giữa Công ty Dịch vụ và Vận tải viển Vũng Tàu (VTS), Công ty Thép Việt Nam (VSC) và Công ty Thép Kyoei của Nhật Bản, nhận giấy phép từ năm 1997 bao gồm 41 ha đất cảng biển, nhưng đến nay vẫn chưa có đầu tư thực tế nào.[14]

Vai trò của vốn ODA đối sự trỗi dạy của những cảng mới và hiện đại

Nghiên cứu của JICA đã mở đường cho vốn tài trợ ODA của Nhật Bản. Tháng 3 năm 2005, Ngân hàng Hợp tác Quốc tế Nhật Bản chấp thuận khoản vay ODA 36,4 tỷ yên (tương đương 328,6 triệu đô-la Mỹ) cho hệ thống cảng Cái Mép – Thị Vải.[15] Khoản vay này là một phần của dự án 700 triệu đô-la do Bộ Giao thông – Vận tải quản lý để nạo vét luồng tàu, lắp đặt thiết bị hoa tiêu, xây dựng đường, cầu kết nối và xây dựng Cảng Tổng hợp Quốc tế Thị Vải và Cảng Container Quốc tế Cái Mép. Dự án ODA nằm trong quy hoạch tổng thể chi tiết phát triển hệ thống cảng Đông Nam bộ bao gồm TP.HCM, Đồng Nai và BRVT. Quyết định của Thủ tướng Chính phủ duyệt quy hoạch vào tháng 8/2005 đã ấn định thời hạn di dời cụ thể cảng trong thành phố ra Cái Mép – Thị Vải (và Hiệp Phước ở phía nam thành phố) vào năm 2010. So với nghiên cứu của JICA, quy hoạch 2005 đã tăng mạnh số bến cảng lên 19, trong đó có 4 bến container với 18 cầu cảng. Quyết định bổ sung thêm công suất cho hệ thống cảng được đưa ra khi Bộ Giao thông – Vận tải điều chỉnh dự báo vận chuyển container khu vực TP.HCM và vùng lân cận lên 4,1 triệu TEU năm 2010 và 6,2 triệu năm 2015.

Trong nhiều năm, Việt Nam đã nằm trong tầm ngắm của các nhà vận hành cảng quốc tế vốn rất muốn đa dạng hóa hoạt động đầu tư cảng ngoài những địa bàn hoạt động truyền thống của mình. Các hãng tàu lớn cũng muốn kiểm soát hoạt động cảng bằng cách góp vốn đầu tư vào những cảng có

[13] Quyết định 50/Ttg/1998/QĐ-Ttg của Thủ Tướng Chính phủ về việc phê duyệt điều chỉnh và bổ sung Quy hoạch tổng thể hệ thống cảng nước sâu Thị Vải - Vũng Tàu, ngày 28/02/1998.

[14] Thủ tướng Chính phủ tháng 10/2007 còn trực tiếp yêu cầu UBND BRVT rút giấy phép dự án này.

[15] Đây là khoản vay bằng đồng yên Nhật, lãi suất 0,4%, kỳ hạn 40 năm với 10 năm ân hạn thuộc Chương trình STEP. (Nguồn: JBIC và Cơ quan hỗ trợ phát triển chính thức Nhật, Hoạt động ODA của JBIC ở Việt Nam, 04/2008.)

tốc độ tăng trưởng nhanh nhất trên thế giới, trong đó có Việt Nam. Các doanh nghiệp cảng ở TP.HCM, dưới áp lực di dời, cũng nhanh chóng xin đất ở khu vực cảng mới. Như đã đề cập ở trên, trước 2005 các nhà đầu tư cảng vẫn không tin rằng chính phủ sẽ dành đủ nguồn lực để phát triển Cái Mép – Thị Vải. Dự án ODA đóng một vai trò quan trọng trong việc thu hút đầu tư tư nhân đến địa điểm mới. Tin tưởng vào cam kết phát triển những cơ sở hạ tầng hỗ trợ cần thiết từ nguồn vốn ODA, một số nhà vận hành cảng và hãng tàu hàng đầu thế giới đã nhanh chóng xin giấy phép đầu tư vào cuối 2005 và đầu 2006, trước cả khi Việt Nam chính thức gia nhập WTO.

Trong thời gian ngắn từ tháng 10/2006 đến tháng 2/2007, 5 giấy phép đầu tư đã được cấp cho việc phát triển cảng container. Trong số đó, duy nhất có Cảng Container Tân Cảng – Cái Mép (TCCT) là 100% vốn trong nước do Công ty Tân Cảng Sài Gòn đầu tư. Sau đó, Tân Cảng Sài Gòn còn liên doanh với ba hãng tàu quốc tế để thành lập Cảng Quốc tế Tân Cảng Cái Mép (TCIT). Có ba dự án được liên doanh giữa cùng một đối tác nội địa là Cảng Sài Gòn và Vinalines với các nhà vận hành cảng quốc tế khác nhau[16]: SP-PSA là liên doanh với Cảng Singapore (PSA); SSIT là liên doanh với SSA Marine của Mỹ; và CMIT là liên doanh với APM, công ty con của Tập đoàn Maersk. Một cảng nữa là SITV được thành lập trên cơ sở liên doanh giữa Công ty Đầu tư Xây dựng Thương Mại Sài Gòn và Hutchison Port Holdings (HPH) của Hồng Kông.

Khác với nhiều dự án đầu tư quy mô lớn nhưng chỉ nằm trên giấy, cả 5 dự án cảng container đều được triển khai theo kế hoạch đầu tư. Sau hai năm xây dựng, SP-PSA và TCCT đã đi vào hoạt động từ năm 2009. SITV, CMIT và TCIT cũng được khánh thành vào cuối 2010 và đầu 2011. Việc nạo vét và lắp đặt thiết bị hoa tiêu trên lường Cái Mép, một thành phần quan trọng trong dự án ODA, cũng được hoàn thành. Ngay sau khi khánh thành, các cảng mới này đã đón nhận 16 tuyến tàu mẹ loại post-panamax vận chuyển hàng trực tiếp đến Bắc Mỹ và châu Âu.

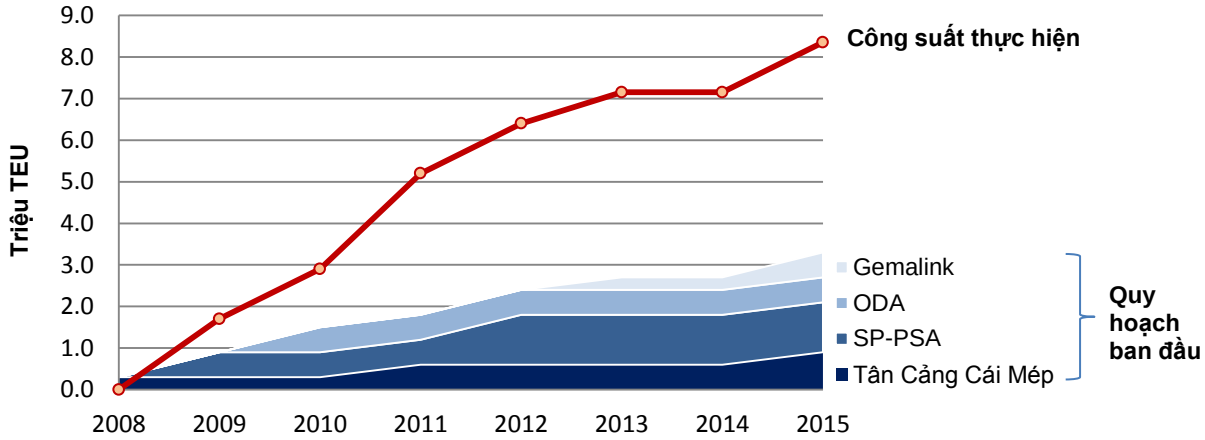
Những thách thức đối với Cảng Cái Mép – Thị Vải

Sau một thời gian ngắn đi vào hoạt động, nhiệt huyết của các nhà vận hành cảng đã mau chóng vơi đi khi khối lượng container thực tế thấp hơn hẳn so với kỳ vọng. Theo báo cáo của các cảng, lượng container thông qua thực tế bằng 28% tổng công suất trong năm 2010, và chỉ còn 12,9% trong 8 tháng đầu năm 2011.[17] Đến tháng 5 và 6/2011, 4 tuyến tàu (trong số 16 tuyến ban đầu) đã bị hủy vì không đủ nhu cầu.[18]

Ban đầu tổ hợp các nhà đầu tư ở mỗi cảng cho rằng hệ thống cảng container sẽ được phát triển theo trình tự ưu tiên để đảm bảo cung gặp cầu. Như minh họa trong Hình 1, quy hoạch ban đầu dự tính xây dựng 4 cảng container với tổng công suất 3,3 triệu TEU đến năm 2015. Tuy nhiên, trên thực tế, hàng loạt giấy phép đầu tư đã được cấp. Tính đến đầu năm 2011, 4 cảng container đi đi vào hoạt động (SP-PSA, TCCT-TCIT, SITV và CMIT) có tổng công suất lên tới 5,2 triệu TEU (xem Bảng 5). Tình trạng thừa công suất có thể còn trầm trọng hơn nữa khi một số cảng đang xây dựng sẽ đi vào hoạt động trong những năm sắp tới. Cảng SSIT sẽ được hoàn thành vào đầu năm 2012, làm tăng tổng công suất của toàn khu cảng lên 6,4 triệu TEU. Hai cảng dùng vốn ODA sẽ được hoàn tất vào 2013. Ngoài ra, một cảng container nữa là liên doanh giữa Gemadept và CMA-CGM của Pháp, hiện đang được triển khai xây dựng với diện tích đất rộng nhất và cầu cảng dài nhất.

[16] Cảng Sài Gòn là công ty con của Vinalines, nhưng cả hai đều tham gia các liên doanh, chiếm 51% vốn trong mỗi dự án.
[17] Số liệu của các cảng báo cáo cho Hiệp hội Cảng biển Việt Nam.
[18] Cosco, Kline, Yangming và Hanjin tuyên bố ngưng đưa tàu mẹ vào Cái Mép trong hải trình châu Á – châu Âu của họ vào tháng 5/2011, và CSAV cũng ngưng khái thác hải trình đi trực tiếp từ Cái Mép đến bờ Tây Hoa Kỳ vào tháng 6/2011.

Hình 1: Công suất cảng container theo phân kỳ đầu tư trong quy hoạch ban đầu so với công suất thực hiện trên thực tế



Nguồn: Công suất theo quy hoạch ban đầu lấy từ Cục Hàng hải Việt Nam (Vinamarine) và công suất thực hiện lấy từ Bảng 5.

Bảng 5: Các cảng container ở Cái Mép – Thị Vải

Cảng	Năm đi vào hoạt động	Đối tác Việt Nam	Đối tác nước ngoài	Công suất (tr. TEU)	Sản lượng 2010 (tr. TEU)	Sản lượng 8T 2011 (tr. TEU)
Cảng Quốc tế SP-PSA (SP-PSA)	29/05/09	Cảng Sài Gòn	PSA International Port	1,1	0,182	0,114
Cảng Container Tân Cảng - Cái Mép (TCCT)	03/06/09	Sài Gòn Tân Cảng	-	0,6	0,295	0,204
Cảng Quốc tế Tân Cảng - Cái Mép (TCIT)	15/01/11	Sài Gòn Tân Cảng	Wanhai Lines, MOL và Hanjin Shipping	1,2	-	0,084
Cảng Quốc tế Sài Gòn Việt Nam (SITV)	24/08/10	SICC	Hutchison Port Holdings (HPH)	1,2	0,025	0,045
Cảng quốc tế Cái Mép (CMIT)	30/03/11	Cảng Sài Gòn	APM Terminals	1,1	-	0,032
Cảng Quốc tế SP-SSA (SSIT)	2012	Cảng Sài Gòn	SSA Holdings International	1,2	-	-
Cảng Container Quốc tế Cái Mép	2013	PMU 85	JBIC (vốn ODA Nhật)	0,75	-	-
Cảng Terminal Link Cái Mép (Gemalink)	-	Gemadept	CMA-CGM	1,2	-	-

Ghi chú: Theo quy hoạch mới nhất, sẽ có thêm 6 cảng container và cảng tổng hợp được xây dựng.
Nguồn: Tổng hợp của tác giả từ các cảng, Cục Hàng hải và Hiệp hội Cảng biển Việt Nam.

Khi Thái Lan bắt đầu phát triển cảng biển nước sâu mới ở Laem Chabang để thay thế cảng Klong Toey ở Bangkok vào cuối thập niên 1980, chỉ có một cảng container được xây dựng với công suất 0,6 triệu TEU. Theo thời gian, nhiều cảng được bổ sung và Laem Chabang hiện có 7 cảng container và một cảng tổng hợp. Laem Chabang hiện xếp thứ 22 trong số các cảng container hàng đầu thế giới, với

5,2 triệu TEU thông qua trong năm 2010.[19] Cảng lớn nhất của Ấn Độ là Nhava Sheva, được xây dựng để giảm tải cho Cảng Mumbai vào năm 1989, hiện có ba cảng với tổng số 5 bến. Công suất thông qua trong năm 2010 của Nhava Sheva là 4,3 triệu TEU.[20]

Do quy hoạch chi tiết Cái Mép – Thị Vải liên tục được thay đổi sau năm 2006, ngày càng nhiều cảng được bổ sung và hiện nay hầu như tất cả đất bờ sông đã có chủ đăng ký sử dụng (xem Phụ lục 3). Trong báo cáo cuối cùng về quy hoạch chi tiết do Công ty Tư vấn Thiết kế Cảng – Kỹ thuật Biển (Portcoast) thực hiện vào tháng 4/2011, chỉ còn một khu đất được giữ lại (được đặt là khu căn cứ dịch vụ hàng hải). Vào tháng 8/2011, khi quy hoạch được duyệt, ngay cả khu đất còn lại này cũng đã được chuyển thành cảng hàng hóa tổng hợp.[21] Theo quy hoạch chi tiết năm 2011, hệ thống cảng Cái Mép – Thị Vải có tổng cộng 34 bến cảng,[22] trong đó 14 cảng đang được khai thác gồm cảng container, hóa tổng hợp và chuyên dụng.

Cơ sở hạ tầng hỗ trợ

Vấn đề công suất dư thừa càng trở nên trầm trọng khi nhà nước không thể hoàn tất cơ sở hạ tầng hỗ trợ cần thiết. Cảng Cái Mép – Thị Vải cách Biên Hòa (Đồng Nai) 50 km và TP.HCM 80 km. Việc vận chuyển container bằng đường bộ phải sử dụng con đường bốn làn xe hiện hữu là Quốc lộ 51 (xem Phụ lục 1 và 2). Chọn lựa thay thế duy nhất cho đường bộ là vận tải bằng xà lan đường thủy nội địa tới các cảng hiện hữu trong thành phố. So với xe tải, vận chuyển bằng xà lan thân thiện với môi trường và ít tốn kém hơn về nhiên liệu cũng như các khoản chi không chính thức. Nhưng xà lan di chuyển chậm, mất 6 – 8 giờ mỗi chuyến.[23] Mặc dù xà lan vẫn là phương tiện vận tải quan trọng, việc phụ thuộc nhiều vào phương tiện này sẽ sớm gây ra tắc nghẽn và tai nạn trên các tuyến sông Nhà Bè, Sài Gòn và Đồng Nai.

Như đã đề cập ở trên, việc xây dựng cảng container ở Cái Mép – Thị Vải được bắt đầu từ năm 2007. Tuy nhiên, mãi cho đến cuối năm 2009, dự án nâng cấp và mở rộng Quốc lộ 51 (QL51) mới được khởi động. Ngay cả khi hoàn tất, QL51 được mở rộng sẽ vẫn không đủ. Các doanh nghiệp vận tải phàn nàn họ không thể chở nặng do giới hạn tải trọng trên quốc lộ hiện hữu, hạn chế tốc độ và những nguy hiểm rình rập do phải lưu thông chung giữa xe ô tô và xe hai bánh.[24] Hệ thống đường cao tốc là rất cần thiết để cho phép xe tải siêu trọng chạy với tốc độ nhanh. Đường cao tốc TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây đã được triển khai xây dựng sẽ giảm khoảng cách và tăng tốc độ đi lại, và được dự kiến hoàn thành vào cuối 2012. Tuy nhiên, thời hạn này có nhiều khả năng phải lùi lại đến cuối 2013 hay đầu 2014. Đường cao tốc Biên Hòa - Vũng Tàu cũng phải khởi công sớm để hoàn tất mạng lưới đường bộ kết nối.

Trong khi điều kiện yếu kém của hệ thống đường đang gây thiệt hại cho khu cảng, nó vẫn chưa phải là vấn đề cấp bách nhất trong các vấn đề liên quan tới việc thiếu cơ sở hạ tầng kết nối. Không gì rõ hơn là yêu cầu để cảng hoạt đông thì phải hoàn tất đường kết nối cảng với QL51 (hay còn gọi là đường 965). Cho đến tháng 10/2011 thì đoạn đường dài 8,5 km này vẫn phải mất thêm vài tháng để

[19] World Shipping Council, truy cập ngày 10/10/2011, http://www.worldshipping.org/about-the-industry/global-trade/top-50-world-container-ports.
[20] Như trên.
[21] Cảng được đặt tên là Bến cảng Tổng hợp Bàn Thạch trong quy hoạch chi tiết 2011.
[22] Bộ trưởng Giao thông, quyết định 1745/QĐ-BGTVN về việc chấp thuận Quy hoạch chi tiết Nhóm Cảng biển vùng Đông Nam bộ (Nhóm 5) đến 2020, định hướng 2030, 03/082011.
[23] APL/APL Logistics.
[24] Tốc độ hiện nay của xe chở container trên xa lộ là từ 36-60 km/h.

hoàn tất (xem Bảng 6). Sự tồn tại của nhiều cảng còn cho thấy nhu cầu phải xây dựng đường liên cảng với công suất lớn. Chính phủ đã nhận thấy điều này và đã tài trợ thông qua nguồn trái phiếu, nhưng hoạt động xây dựng luôn bì trì hoãn. Tuyến đường sắt chở hàng giữa Biên Hòa và Cái Mép – Thị Vải đã được đề xuất, nhưng tính khả thi về kinh tế và tài chính của dự án vẫn đang phải xem xét vì khoảng cách quá ngắn (chưa tới 80 km).

Bảng 6: Cơ sở hạ tầng đường bộ hỗ trợ cho Cảng Cái Mép – Thị Vải

Tên dự án	Chi phí đầu tư (tỷ VND)	Chiều dài (km)	Số làn xe	Nhà đầu tư/ cơ quan triển khai	Tài trợ	Thời gian hoàn tất
Đường 965	1.500	8,5	4-6	Bộ Giao thông, PMU 85	Vốn ODA (JBIC)	Cuối 2011
Đường liên cảng	2.838 (giai đoạn 1)	21,3	6-8	UBND BRVT	Trái phiếu chính phủ	2012 (giai đoạn 1)
Mở rộng QL51	3.200	72,7	6	Công ty CP phát triển đường cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu (BVEC)	BOT	02/2012
Đường cao tốc TP.HCM-Long Thành-Dầu Giây	18.882	55	4	Tổng công ty đầu tư phát triển đường cao tốc Việt Nam (VEC)	ODA (ADB & JBIC)	Đầu 2014
Đường cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu	15.000	76	4	Công ty CP phát triển đường cao tốc Biên Hòa-Vũng Tàu (BVEC)	BOT	-

Nguồn: Tổng hợp của tác giả.

Một lần nữa, kinh nghiệm Laem Chabang mang lại những bài học đáng giá về việc xây dựng cơ sở hạ tầng toàn diện để hỗ trợ phát triển cảng. Laem Chabang cách Bangkok 120 km. Để thúc đẩy cảng mới, hệ thống đường cao tốc hiện đại được đầu tư để nối cảng với Bangkok và các khu công nghiệp thuộc vùng duyên hải phía đông. Sử xà lan chở hàng dọc theo sông Chao Phraya cũng là một chọn lựa khả thi. Một mắt xích khác tạo nên sự thành công của Laem Chabang là tuyến đường sắt nối cảng không chỉ với Bangkok mà còn với cảng container nội địa ICD tại Lat Krabang.

Câu hỏi quan trọng nhất hiện nay vẫn là làm thế nào giải quyết công suất dư thừa ở Cái Mép – Thị Vải và việc tiếp tục sử dụng cảng ở trung tâm TP.HCM. Các bến cảng container với hệ thống thiết bị hiện đại nhất đã được xây dựng ở Cái Mép – Thị Vải với công suất 6,4 triệu TEU. Trong khi chỉ có một phần nhỏ công suất này được sử dụng, hầu hết hàng container vẫn thông qua các cảng ở TP.HCM do chính những nhà đầu tư vào cảng mới vận hành. Quyết định tiếp tục sử dụng cảng ở TP.HCM là hợp lý nhìn từ góc độ từng nhà đầu tư, vì các cảng này vẫn có lợi nhuận ngay cả trong giai đoạn tăng trưởng chậm 2009-10.[25] Tuy nhiên, nhìn từ góc độ xã hội thì cách làm này tốn kém do ngoại tác tiêu cực như tắc nghẽn giao thông và ô nhiễm, chi phí cơ hội của việc sử dụng các khu đất vàng của thành phố cho cảng thay vì để phát triển thương mại và dân cư.

[25] Lợi nhuận sau thuế của Cảng Sài Gòn và Tân Cảng Cát Lái năm 2010 là 64 và 73 tỷ đồng. (Nguồn: Báo cáo tài chính 2010 của các công ty vận hành cảng)

Nếu một phần trong 4 triệu TEU vận chuyển qua cảng ở TP.HCM hiện nay được chuyển về Cái Mép – Thị Vải, thì vấn đề dư công suất có thể được giảm bớt. Cần lưu ý rằng ngay cả khi có đầy đủ cơ sở hạ tầng kết nối, cảng Laem Chabang chỉ thực sự vươn lên khi Chính phủ Thái Lan áp đặt giới hạn một triệu TEU đối với cảng Klong Toey vào năm 1996, từ đó buộc các hãng tàu phải chuyển sang những bến cảng mới.[26, 27] Kinh nghiệm này chỉ ra nhu cầu phải nhận dạng và loại bỏ những trở ngại đối với việc di dời cảng nằm trong nội ô TP.HCM, và vai trò của chính phủ trong việc thúc đẩy lợi ích của xã hội lên trên lợi ích tư nhân của mỗi doanh nghiệp.

Di dời cảng ở TP.HCM: Quy hoạch sử dụng đất và quyền sở hữu

Các doanh nghiệp vận hành cảng nắm quyền sử dụng đất cho phép họ dùng đất thuộc sở hữu toàn dân vào mục đích vận hành cảng. Họ không sở hữu đất theo nghĩa có quyền bán, cho thuê hoặc cầm cố, hay phát triển đất theo mục đích sử dụng khác như nhà ở hay thương mại. Do vậy các cảng có động cơ duy trì một số hoạt động hàng hải danh nghĩa tại địa điểm hiện hữu để kiểm soát được đất. Đồng thời, họ cũng cần vốn để đầu tư vào các dự án mới ở Cái Mép – Thị Vải và nơi khác.

Phần lớn quyền lực chính trị của các cảng xuất phát từ thực tế rằng họ là nhà vận hành cảng nhưng cơ quan chủ quản của họ là nơi có vai trò điều tiết. UBND TP.HCM nắm giữ chức năng duyệt quy hoạch sử dụng đất cho thành phố, và đồng thời là cơ quan chủ quản của một số doanh nghiệp cảng (là doanh nghiệp nhà nước địa phương). Tương tự, Bộ Giao thông – Vận tải vừa nắm giữ chức năng quy hoạch phát triển cảng biển, điều tiết hoạt động hàng hải lại vừa là đơn vị chủ quản của doanh nghiệp cảng biển (là doanh nghiệp nhà nước trung ương). Thêm vào đó, Quân chủng Hải quân thực hiện nhiệm vụ quốc phòng và đồng thời quản lý doanh nghiệp quốc phòng làm kinh tế cảng biển.

Tổng diện tích đất của các cảng trong nội ô TP.HCM là hơn 167 ha ở các quận 1, 4 và Bình Thạnh. Diện tích của nhà máy đóng tàu và bốn cảng phải di dời là 107,5 ha. Lợi ích tài chính lớn nhất từ việc di dời cảng sẽ là giá trị quyền sử dụng đất khi chuyển đổi mục đích sử dụng từ vận cảng sang thương mại và nhà ở.[28] Quy hoạch sử dụng đất minh bạch và quyền sử dụng đất rõ ràng là rất cần thiết để hỗ trợ nỗ lực di dời và chuyển đổi công năng, đặc biệt là đối với các khu đất của Cảng Sài Gòn, Tân Cảng Sài Gòn và Nhà máy Đóng tàu Ba Son, hiện có diện tích lớn nhất ở nhưng vị trí tương đương các khu đất vàng của thành phố. Tuy nhiên, hoạt động di dời liên quan tới nhiều cảng và nhiều cấp chính quyền với những khó khăn của sự phân mảng về thể chế và thiếu phối hợp. Kết quả là kế hoạch di dời bị trì hoãn trong thời gian dài.

Có hai lựa chọn liên quan đến việc tạo nguồn lực từ đất để tài trợ cho việc di dời cảng. Thứ nhất là cho phép các doanh nghiệp có cảng phải di dời được bán quyền sử dụng đất cảng của họ. Thứ hai là cho phép các doanh nghiệp cảng làm chủ đầu tư hoặc liên doanh với nhà đầu tư khác để tự tái phát triển khu đất sau khi thực hiện chuyển đổi mục đích sử dụng. Ngoài ra, Nhà nước cũng có quyền thu

[26] Ngân hàng Phát triển châu Á. 2009, "Maritime Connectivity in Archipelagic Southeast Asia: An Overview", Southeast Asia Working Paper Series, tháng 8.

[27] Mặc dù mức trần là tín hiệu mạnh từ chính phủ Thái Lan để chuyển hướng hàng container sang cảng mới, Cảng Klong Toey vẫn không bị di dời và hiện tiếp nhận khoảng 1,3 triệu TEU một năm dù không có tăng trưởng. Vào đầu năm 2011, một số chính trị gia thuộc đảng cầm quyền Thái Lan bắt đầu kêu gọi tái phát triển đất cảng thành công viên và dịch vụ thương mại. Bộ Giao thông Thái Lan phản ứng khi cho rằng họ có đề án riêng và không tính chuyện di dời cảng (Bangkok Post, "Democrats unveil plan to move port, build park", (Phe Dân chủ đưa kế hoạch chuyển cảng, xây công viên) 22/04/2011).

[28] Giá trị đất trung tâm hiện nay ở TP.HCM nằm trong khoảng 6.000 đến 10.000 đô-la (căn cứ khảo sát giá đất hàng tuần của VietRees). Nếu lấy giá cận dưới do thực tế đất đô thị ở Việt Nam thường được coi có giá cao hơn giá trị thực và tỷ lệ mật độ xây dựng 50%, thì toàn bộ đất cảng khu vực trung tâm có giá trị ít nhất 5 tỷ đô-la (3,2 tỷ đô-la cho riêng diện tích của các địa điểm phải di dời).

hồi đất của doanh nghiệp di dời cho các mục đích công cộng, xã hội hoặc an ninh - quốc phòng, nhưng cần phải bồi thường cho doanh nghiệp. Trong cả hai trường hợp, doanh thu từ giao dịch đất sẽ được sử dụng để trang trải cho các chi phí phát sinh trong quá trình di dời và để bù cho chi phí đầu tư cảng mới của các doanh nghiệp nhà nước. Các khoản lợi nhuận phụ trội từ hoạt động giao dịch đất cảng đều phải nộp vào ngân sách nhà nước. Đối với các cảng Sài Gòn, Tân Thuận Đông và Rau Quả, tiền thu được sẽ thuộc ngân sách của TP.HCM để tài trợ cho phát triển cơ sở hạ tầng thành phố. Đối với Tân Cảng Sài Gòn và Nhà máy Ba Son, Bộ Quốc Phòng sẽ quản lý số tiền thu được cho mục tiêu quốc phòng.[29]

Dựa vào những điều khoản trên, không có gì ngạc nhiên khi tất cả doanh nghiệp cảng đều chọn cách thứ hai là đứng ra làm chủ đầu tư để tái phát triển khu đất vì có tiềm năng mang lại lợi ích tài chính lớn hơn trong khi vẫn cho phép họ duy trì quyền kiểm soát đất. Cảng Sài Gòn đã có kế hoạch chuyển đổi công năng để tái phát triển đất cảng, tạo nguồn thu để tài trợ cho cảng mới ở Hiệp Phước. Theo Ban công tác di dời chuyển đổi công năng Cảng Sài Gòn, hai bến cảng Nhà Rồng và Khánh Hội sẽ được chuyển thành bến tàu khách du lịch, trung tâm dịch vụ hàng hải và thương mại (xem Phụ lục 4: A & B). Vậy, về nguyên tắc, kế hoạch này hoàn toàn tuân thủ một điều kiện đặt ra đối với phương án chuyển đổi mục đích sử dụng đất để tái phát triển, đó là doanh nghiệp di dời "có chức năng kinh doanh phù hợp với dự án đầu tư".

Tuy nhiên, điều kiện thứ hai để Cảng Sài Gòn triển khai việc chuyển đổi công năng là "dự án đầu tư tại vị trí cảng cũ được cấp có thẩm quyền phê duyệt phù hợp với quy hoạch sử dụng đất của Thành phố Hồ Chí Minh". Điều này đòi hỏi TP.HCM có quy hoạch sử dụng đất chi tiết đối với khu trung tâm.[30] Cho đến giữa năm 2011, Ủy ban Nhân dân TP.HCM vẫn chưa phê duyệt quy hoạch này. Thực ra thì chỉ đến năm 2009, Sở Quy hoạch Kiến trúc TP mới bắt đầu tiến hành làm quy hoạch sử dụng đất khu trung tâm, bao gồm các cảng trong nội ô. Giống như nhiều nỗ lực khác của chính phủ để triển khai các chính sách, một ban chỉ đạo bao gồm nhiều cơ quan hữu quan đã được thành lập vào tháng 4/2008 để "chỉ đạo kế hoạch di dời cảng".[31] Trong mỗi cuộc họp của ban chỉ đạo trong suốt những năm 2008-2011, vấn đề quy hoạch sử dụng đất đều được đưa ra. Sơ đồ bên dưới cho thấy một loạt những ý kiến chỉ đạo của Phó Thủ tướng và Thủ tướng Chính phủ xác định hạn chót để TP.HCM hoàn thành quy hoạch sử dụng khu đất hiện hữu của các cảng di dời theo các khuyến nghị của ban chỉ đạo. Tuy nhiên, mỗi khi hạn chót trôi qua, thì lại có một chỉ đạo mới đề ra hạn chót khác (xem Sơ đồ 1).

[29] Các quy định chi tiết được ghi rõ trong Quy chế tài chính phục vụ di dời các cảng trên sông Sài Gòn và Nhà máy Đóng tàu Ba Son ban hành hành kèm với Quyết định số 46/2010/QĐ-Ttg ngày 24/06/2010 của Thủ tướng Chính phủ.

[30] Theo luật định, UBND tỉnh, thành phố trực thuộc trung tương chịu trách nhiệm chuẩn bị, phê duyệt và thực thi quy hoạch sử dụng đất chi tiết tỷ lệ 1:2000. Chỉ sau khi các quy hoạch sử dụng đất này hoàn tất thì các nhà đầu tư mới chuẩn bị quy hoạch sử dụng đất chi tiết tỷ lệ 1:500 và thực hiện dự án đầu tư.

[31] Quyết định 458/QĐ-Ttg ngày 28/4/2008 của Thủ tướng Chính phủ thiết lập ban chỉ đạo di dời cảng TP.HCM.

Sơ đồ 1: Thời hạn hoàn thành quy hoạch sử dụng đất khu trung tâm theo các chỉ đạo của Chính phủ Trung ương cho TP.HCM

28/04/2008: Ban chỉ đạo di dời cảng được thành lập
12/05/2008: BCĐ họp phiên đầu tiên với Bộ trưởng giao thông nhấn mạnh tầm quan trọng của việc quy hoạch sử dụng đất cho các cảng nội ô trong tương lai
01/04/2009: Bộ trưởng giao thông chính thức đề nghị Thủ tướng ra lệnh cho TP.HCM *sớm* phê duyệt các quy hoạch sử dụng đất cảng nội ô.
18/06/2009: Chỉ đạo của Phó Thủ tướng CP ấn định thời hạn quy hoạch sử dụng đất vào tháng 9/*2009*.
13 /01/2010: Chỉ đạo của Phó Thủ tướng CP ấn định thời hạn quy hoạch sử dụng đất vào tháng 2/*2010*.
10/08/2010: Chỉ đạo của Phó Thủ tướng CP ấn định thời hạn quy hoạch sử dụng đất vào *quí 4, 2010*.
29/03/2011: Chỉ đạo của Phó Thủ tướng CP ấn định thời hạn quy hoạch sử dụng đất vào tháng *6/2011*.
02/06/2011: Chỉ đạo của Thủ tướng CP khẳng định thời hạn quy hoạch sử dụng đất vào tháng *6/2011*.

Nguồn: Các thông báo số 219/TB-BCĐ ngày 27/5/2008, 1949/BGTVT-KHĐT ngày 1/9/2009, 178/TB-VPCP ngày 18/6/2009, 11/TB-VPCP ngày 13/1/2010, 217/TB-VPCP ngày 10/8/2010, 70/TB-VPCP ngày 29/3/2011 và 132/TB-VPCP ngày 2/6/2011.

Vấn đề trở nên phức tạp hơn vào năm 2009 khi UBND TP.HCM quyết định phát triển bến tàu khách du lịch trong dự án Công viên Phú Thuận, nằm ở phía dưới vị trí của Cảng Sài Gòn (xem Phụ lục 4: C).[32] Cục Hàng hải Việt Nam (Vinamarine) cũng đồng ý với đề xuất này khi chỉ ra rằng do có cầu Phú Mỹ nên tàu du lịch công suất 50.000 GRT hoặc lớn hơn[33] không thể cập cảng ở địa điểm theo đề xuất ban đầu của Cảng Sài Gòn.[34] Chính quyền thành phố còn đi xa hơn khi cho rằng nên hủy bỏ đề xuất xây dựng bến tàu khách du lịch ở Khánh Hội của Cảng Sài Gòn và chuyển toàn bộ diện tích này cho phát triển thương mại, nhà ở, dịch vụ giải trí và công viên. Việc mất đi mục đích đầu tư bến tàu khách và khả năng mất luôn các dự án hàng hải liên quan sẽ khiến vai trò làm chủ đầu tư khu đất hiện hữu sau khi di dời của Cảng Sài Gòn yếu đi nhiều và quyền kiểm soát các dự án phát triển trong tương lai sẽ thuộc về UBND TP.HCM.

Trong Quyết định năm 2011 của Bộ Giao thông – Vận tải phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam bộ, vấn đề bến tàu khách được giải quyết trên cơ sở một thỏa hiệp: bến tàu khách du lịch được phép xây dựng tại địa điểm do UBND TP.HCM đề nghị và bến tàu khách nội địa tại địa điểm của Cảng Sài Gòn. Tuy nhiên, cách sắp xếp này không giải quyết được tính không chắc chắn xung quanh quy hoạch và quyền sử dụng đất trong hoạt động di dời cảng và chuyển đổi công năng. Đứng trước khả năng không còn quyền kiểm soát đất sau khi di dời, chiến lược tốt nhất của Cảng Sài Gòn là giữ nguyên trạng. Vì lợi ích của mình, TP.HCM có đủ lý do để tiến hành những bước đi chậm chạp và cẩn thận trong quy hoạch sử dụng đất chi tiết của mình. Liệu cảng tàu khách và trung tâm dịch vụ hàng hải có nằm trong quy hoạch cuối cùng của thành phố hay không vẫn còn là điều phỏng đoán. Theo như tường thuật của báo Tuổi Trẻ vào tháng 10/2011, Chủ tịch UBND TP.HCM đã chỉ đạo "tạm ngưng cung cấp thông tin quy hoạch - kiến trúc đối với các dự án đang nghiên cứu, chuẩn bị

[32] Xem công văn 1637/UBND-ĐTMT do UBND TP.HCM ban hành ngày 14/4/2009.
[33] Tàu du lịch 50.000-70.000GRT là loại tàu lớn có thể chở từ 1.200-2.000 hành khách.
[34] Xem công văn 2250/CHHVN-KHĐT của Cục trưởng Cục Hàng hải ngày 28/10/2008.

đầu tư, xin cung cấp chỉ tiêu quy hoạch nằm trong phạm vi quy hoạch khu trung tâm hiện hữu (hay còn gọi khu 930ha)". UBND Thành phố cũng chỉ đạo Sở Quy hoạch và Kiến trúc cùng nhà tư vấn Nikken Sekkei hoàn tất quy hoạch khu trung tâm thành phố vào cuối tháng 11/2011.[35]

So với Cảng Sài Gòn, việc di dời Tân Cảng Sài Gòn và Nhà máy Ba Son không đến nỗi khó khăn. Vấn đề đã rõ ngay từ đầu là mọi khoản tài chính phát sinh từ giao dịch đất sẽ thuộc về Bộ Quốc Phòng. Quyền sở hữu cũng không phải là vấn đề vì quyền sử dụng đất thuộc về Bộ và phải được Bộ chuyển giao lại. Biết rằng vẫn còn quyền kiểm soát trên khu đất hiện hữu (và việc Cầu Thủ Thiêm khi hoàn tất sẽ không cho phép tàu lớn cập cảng), Tân Cảng Sài Gòn đã quyết định dời về Cát Lái vào năm 2008. Vấn đề quy hoạch sử dụng đất vẫn còn đó, không cho phép công ty tái phát triển 38,7 ha đất cảng cũ. Theo Công ty Tân Cảng Sài Gòn, khu cảng cũ hiện được dùng làm bãi container, chuyển tải hàng đến và đi từ Cảng Cát Lái và Cảng Cái Mép, và vận chuyển "thiết bị quân sự". Tuy nhiên, một phần đất hiện này đã được dùng làm khu vui chơi an uống với tên gọi Khu Du lịch Tân Cảng.

Như đã đề cập, công ty Tân Cảng Sài Gòn hiện đang vận hành hai cảng container Cát Lái và Cái Mép. Cát Lái vẫn ở TP.HCM và hàng hóa từ cảng phải được trung chuyển qua các cảng trong khu vực trước đến cảng cuối cùng. Cảng Cái Mép thì ở xa hơn, nhưng container từ đó có thể được vận chuyển trực tiếp đến thị trường cuối cùng. Rõ ràng, Tân Cảng Sài Gòn đang tự bảo hiểm theo hình thức bắt cá hai tay, và chiến lược này tỏ ra rất có hiệu quả khi Cái Mép đang gặp khó khăn, còn Cát Lái thì tiếp tục phát triển.[36] Vấn đề là việc vận chuyển container băng qua thành phố để đến Cát Lái đang gây tắc nghẽn giao thông nhiều hơn. Khi cơ sở hạ tầng hỗ trợ cho Cái Mép Thị Vải được hoàn tất trong tương lai gần, chính phủ nên cân nhắc kinh nghiệm của Cảng Bangkok và ấn định một mức trần số container điều chuyển ở Cát Lái. Nếu Sài Gòn Tân Cảng có được thặng dư tài chính từ các giao dịch đất đai theo quy hoạch sử dụng đất được thành phố phê duyệt, thì có thể khuyến khích công ty tập trung nguồn lực vào Cái Mép và bỏ đi chiến lược tự bảo hiểm của mình.

Tình hình di dời Nhà máy Ba Son lại khác với Tân Cảng mặc dù cả hai đều thuộc Bộ Quốc Phòng. Lý do là Quân chủng Hải quân có sức mạnh về tài chính và quyền thương lượng liên quan tới đất đai lớn hơn nhiều so với Tổng cục Công nghiệp Quốc phòng.[37] Do đó, Nhà máy Ba Son thiếu vốn để tài trợ cho việc di dời và phát triển cơ sở mới ở khu vực Cái Mép.[38] Tháng 9/2010, theo chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ, Bộ Tài chính đã cho Nhà máy Ba Son vay 240 tỷ đồng (12,3 triệu đô-la) từ ngân sách. Do vốn vay ngân sách không đủ để hoàn thành xây dựng, Bộ Quốc Phòng đưa ra đề xuất "xã hội hóa" dự án (hay thu hút tài trợ từ các nguồn khác). Khi đề suất này được Chính phủ chấp thuận, tiến trình bắt đầu chuyển động và một thời hạn di dời mới đã được thống nhất cho riêng Nhà máy Ba Son.[39] Một số hoạt động ô nhiễm nhất tại nhà máy đã được dời ngay về Nhà Bè và Cần Giờ ở phía nam thành phố, và công trình ở Cái Mép đã được khởi công.

Còn có nhiều cảng khác trong thành phố chưa bị di dời, một trong số đó là Cảng Container Quốc tế Việt Nam (VICT). Là liên doanh với giấy phép đầu tư nước ngoài, VICT sẽ không bị di dời ít nhất là đến 2020. Mặc dù vẫn có lời và còn dư công suất, lượng container của VICT đã giảm mạnh trong thời

[35] Tuổi Trẻ, "Tạm ngưng cung cấp thông tin quy hoạch khu trung tâm TP.HCM", 10/10/ 2011.

[36] Theo đó, Cảng Sài Gòn đang đi theo chiến lược tương tự bằng cách duy trì các hoạt động hiệu hữu và tham gia ba liên doanh riêng biệt ở Cái Mép – Thị Vải.

[37] Quân chủng Hải quân hiện đang đầu tư với nguồn lực ngày một lớn. Lẽ tự nhiên, hải quân ở mọi nơi luôn luôn dễ dàng nắm quyền kiểm soát đất ven biển. Đất Cát Lái ban đầu được dành riêng cho Lữ đoàn 125 Hải quân. Mặc dù lữ đoàn vẫn còn đóng ở đó, phần lớn đất đã được chuyển cho Tân Cảng Sài Gòn.

[38] Về vị trí mới của Nhà máy Ba Son, xem Phụ lục 3.

[39] Thời hạn di dời Ba Son được chốt vào năm 2015.

gian gần đây (xem Bảng 3). Kết quả là chủ đầu tư trong liên doanh, ít nhất là phía nước ngoài, có thể sẵn sàng thoái vốn thông qua hoạt động mua bán lại.

Duy trì cảng ở TP.HCM

Mặc dù đồng ý rằng các các nội ô bị hạn chế về không gian và bất lợi về kinh tế, UBND TP.HCM vẫn nhấn mạnh tầm quan trọng của cảng biển đối với nền kinh tế địa phương và muốn giữ một phần lưu lượng vận chuyển ở lại thành phố. Vì vậy, sự phát triển nhanh chóng của Cái Mép – Thị Vải ở BRVT đặt ra hai quan tâm chính cho chính quyền thành phố. Thứ nhất, các doanh nghiệp hậu cần logistic và doanh nghiệp dịch vụ hỗ trợ khác sẽ dời khỏi thành phố để đến chuyển tới gần các cảng container mới. Do đã định hướng sự phát triển tương lai của thành phố sẽ phụ thuộc nhiều vào dịch vụ hơn sản xuất, TP.HCM rất muốn duy trì vị thế trung tâm dịch vụ logistic của cả nước.[40] Thứ hai, nguồn thuế xuất nhập khẩu to lớn thu tại các cảng ở thành phố sẽ có nguy cơ không còn nữa sau di dời. Năm 2010, 57 ngàn tỷ đồng (2,8 tỷ đô-la) thuế xuất nhập khẩu được thu trên địa bàn thành phố, chiếm đến 40% tổng thu ngân sách. Và từ 2005, tỷ lệ này luôn nằm trong khoảng 40-46%.[41, 42] Mặc dù phần lớn số thuế xuất nhập khẩu được chuyển về Trung ương, nhưng UBND TP.HCM vẫn lấy căn cứ cơ sở thuế to lớn trên địa bàn để lập luận một tỷ lệ thuế giữ lại nhất định cho Thành phố.

Do vậy, UBND TP.HCM phải tìm cách giữ lại cảng trên địa bàn ngay cả khi phải di dời. Thành phố không có nguồn thu thay thế cho sự mất mát nguồn thuế xuất nhập khẩu. Hệ thống tài chính công của Việt Nam không có cơ chế phối hợp vùng nào để có thể chia sẻ nguồn thu ngân sách giữa các tỉnh thành mà hệ thống cảng Đông Nam bộ phục vụ.

Thực tế hiện nay là chỉ có Nhà máy Đóng tàu Ba Son sẽ được dời về Cái Mép – Thị Vải. Tân Cảng được chuyển về Cát Lái ở Quận 2, vẫn nằm trong địa giới của TP.HCM. Cảng Sài Gòn (và có thể cả Cảng Tân Thuận Đông) sẽ được dời về Hiệp Phước ở Nhà Bè, là huyện phía nam thành phố (xem Phụ lục 1). Khác với vị thế cửa ngõ quốc tế của Cái Mép – Thị Vải, Hiệp Phước được xác định là cảng khu vực Đông Nam bộ vận chuyển hàng hóa tổng hợp và container.

Tháng 12/2005, Công ty Phát triển Công nghiệp Tân Thuận thuộc UBND TP.HCM (IPC) lập liên doanh với Dubai Ports World (DB World) để phát triển Cảng Saigon Premier Container Terminal (SPCT) ở Hiệp Phước.[43] So với Cái Mép – Thị Vải, Hiệp Phước chỉ cách trung tâm thành phố 15 km. Tuy nhiên, trở ngại lớn nhất đối với Hiệp Phước là kênh Soài Rạp quá nông không khả năng tiếp nhận ngay cả những tàu hiện đang cập các cảng ở nội ô.[44] Hoạt động nạo vét giai đoạn 1 vào năm 2008 chỉ tăng độ sâu lên đến 7 m. Dự án nạo vét giai đoạn 2 để tăng độ sâu lên 9,5 m đang bị ngưng trệ.[45] Kết quả là hoạt động của SPCT từ khi khánh thành còn kém hơn cả các cảng container ở Cái Mép – Thị Vải. Năm 2010, chỉ có 94.934 TEU[46] thông qua SPCT, chiếm 12,8% công suất cảng.

[40] UBND TP.HCM, Kế hoạch phát triển kinh tế xã hội năm năm 2011-2015.
[41] Cục Thống kê TP.HCM, Niên giám thống kê TP.HCM 2010.
[42] Tổng thu thuế không tính các nguồn thu ngoài thuế như thu từ xuất khẩu dầu thô hoặc các khoản chuyển giao.
[43] Trong giai đoạn đầu, cảng có diện tích 23 ha với hai cầu cảng và công suất 750.000 TEU/ năm.
[44] Luồng tàu chính hiện này là sông Lòng Tàu, chứ không phải Soài Rạp (xem Phụ lục 1).
[45] Do chủ đầu tư là IPC không thể huy động số vốn 1.743 tỷ đồng (85 triệu đô-la) cho dự án nạo vét giai đoạn 2, dự án đã được chuyển giao cho Sở Giao thông Vận tải Thành phố vào tháng 7/2011.
[46] Số liệu báo cáo của SPCT cho Hiệp hội Cảng biển Việt Nam.

Vì độ sâu hạn chế của luồng tàu nên việc vận chuyển container sử dụng tàu cỡ lớn tới Hiệp Phước là không có tiềm năng.[47] Nhưng một cảng hàng hóa tổng hợp như cảng đang được Cảng Sài Gòn xây dựng sẽ khả thi. Dự án này, với tên gọi là Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước, được khởi công vào đầu năm 2009 với chi phí đầu tư 3.000 tỷ đồng (175 triệu đô-la). Với nguồn tài chính một phần do ngân sách nhà nước ứng trước và một phần là vốn vay ngân hàng thương mại, cảng dự kiến sẽ hoàn thành vào cuối 2012.[48] Như đã đề cập, toàn bộ chi phí đầu tư sẽ được bồi hoàn từ nguồn thu chuyển đổi công năng đất tại cảng Nhà Rồng và Khánh Hội. Vị trí cảng SPCT và Sài Gòn – Hiệp Phước được minh họa trong Phụ lục 5.[49]

Như vậy, tình trạng hiện nay là TP.HCM và khu vực lân cận hiện có hai hệ thống cảng mới.[50] Do những khoản đầu tư tốn kém đã được thực hiện và cơ sở hạ tầng cảng hiện đại đã được xây, thách thức hiện nay là phải phát huy hiệu quả sử dụng của cả hai cảng này. Để làm được điều này, cần phải có quyết định chính sách phối hợp chặt chẽ để tạo ưu tiên cho Cái Mép – Thị Vải trong vận chuyển container đi đường dài và chuyển hoạt động vận chuyển hàng tổng hợp và hàng container trong khu vực châu Á ở các cảng nội ô sang Cảng Hiệp Phước. Ngay cả khi thực hiện điều này, thì công suất của hai cảng mới chỉ được sử dụng hết khi Việt Nam có thể khôi phục đà tăng trưởng kinh tế đã đạt được vào nửa đầu thập niên 2000. Đặc biệt, sự thành công của Hiệp Phước sẽ phụ thuộc vào khả năng Việt Nam gia nhập vào các mạng lưới sản xuất công nghiệp chế tạo trong khu vực, từ đó thúc đẩy thương mại liên Á tăng trưởng nhanh.

[47] Khi tham gia vào liên doanh SPCT, DB World đã yêu cầu và được cho phép tham gia đầu tư vào các dự án bất động sản kế cận.

[48] Do ban đầu phụ thuộc hoàn toàn vào tạm ứng ngân sách nhà nước, hoạt động thi công diễn ra rất chậm. Tháng 6/2011, Cảng Sài Gòn đã đạt được thỏa thuận vay 2.000 tỷ đồng từ Ngân hàng Hàng hải (Maritime Bank) mà cổ đông lớn của ngân hàng này chính là Vinalines, công ty mẹ của Cảng Sài Gòn.

[49] Giống như tất cả những dự án khác, Cảng Sài Gòn – Hiệp Phước cần một đường kết nối quan trọng dài 3,5 km, những việc xây dựng con đường này vẫn chưa được triển khai.

[50] Thực ra, Long An và Tiền Giang cũng đang xúc tiến phát triển cảng cho riêng mình và nằm rất gần Cảng Hiệp Phước về phía gần cửa sông Soai Rạp. Hai cảng này của Long An và Tiền Giang không thuộc Nhóm cảng 5, nhưng nếu phát triển sẽ chia sẻ chung nguồn hàng trên thực tế, và do vậy càng làm mất cân đối cung cầu về dịch vụ cảng biển.

Phụ lục 1: Cảng ở khu vực trung tâm TP.HCM và kế hoạch di dời

-



Nguồn: Nguyễn Xuân Thành và Trần Thanh Phong (FETP). Bản đồ nền lấy từ Google. Vị trí và tên cảng được dựa vào thông tin các cảng hiệu hữu và Bộ Giao thông – Vận tải, Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển vùng Đông Nam bộ (Nhóm cảng biển số 5) đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, tháng 8/2011.

Phụ lục 2: Cảng hiện hữu trong khu vực trung tâm TP.HCM



Nguồn: Nguyễn Xuân Thành và Trần Thanh Phong (FETP). Bản đồ nền lấy từ Google. Vị trí và tên cảng được dựa vào thông tin các cảng hiệu hữu.

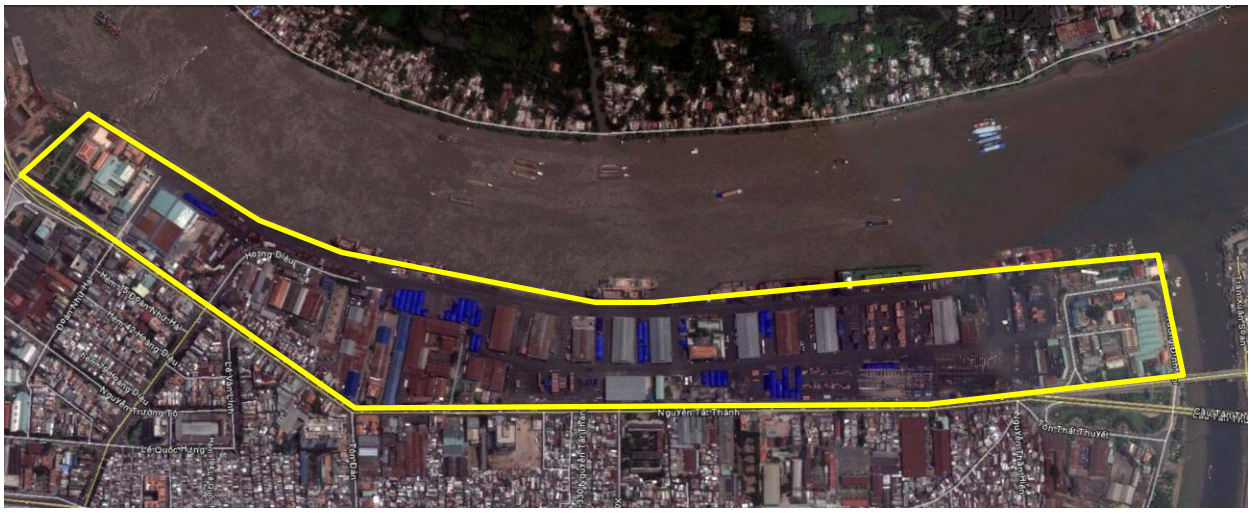
Phụ lục 3: Hệ thống Cảng Cái Mép – Thị Vải



Nguồn: Nguyễn Xuân Thành và Trần Thanh Phong (FETP). Bản đồ nền lấy từ Google. Vị trí và tên cảng dựa vào khảo sát thực tế của tác giả, các giấy phép đầu tư và Bộ Giao thông – Vận tải, Quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển Đông Nam bộ (Nhóm cảng số 5) đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, tháng 8/2011.

Phụ lục 4: Kế hoạch chuyển đổi công năng Cảng Sài Gòn hiện hữu

(A) Bến cảng Nhà Rồng và Khánh Hội hiện nay thuộc Cảng Sài Gòn (diện tích 32,2 ha)



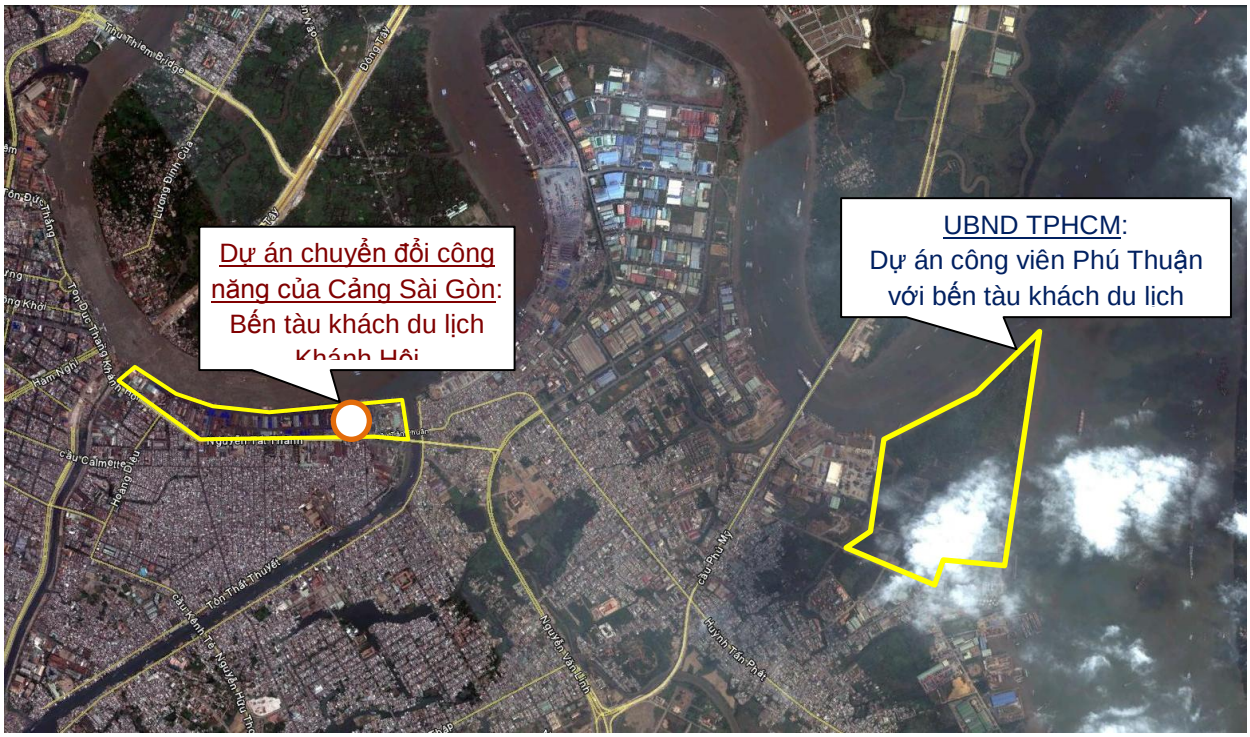
Nguồn: Bản đồ Google, tải về vào tháng 10/2011.

(B) Đề xuất chuyển đổi công năng của Cảng Sài Gòn



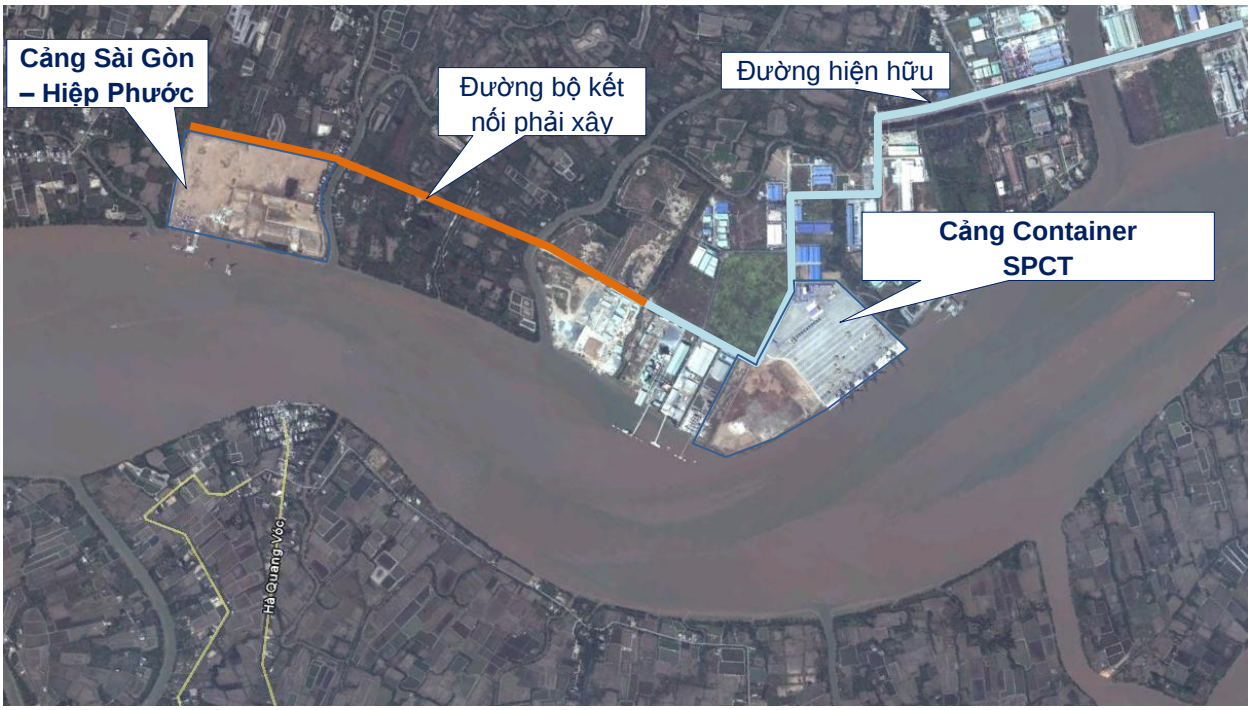
Nguồn: Công ty Cổ phần Tư vấn Thiết kế Cảng – Kỹ thuật Biển (Portcoast), "Quy hoạch di dời và tình hình triển khai thực hiện di dời các cảng trên sông Sài Gòn và Nhà máy Đóng tàu Ba Son", TP.HCM, tháng 3/2011.

(C) Bến tàu khách du lịch Phú Thuận được UBND TP.HCM chấp thuận



Nguồn: Bản đồ Google, tải về vào tháng 10/2011.

Phụ lục 5: Cảng Hiệp Phước



Nguồn: Bản đồ Google, tải về vào tháng 10/2011.

Phụ lục 6: Hàng hóa thông qua cảng TP.HCM

	Tân Cảng Sài Gòn	Cảng Sài Gòn	Cảng Tân Thuận Đông	Cảng Bến Nghé	VICT	Rau Quả	Bông Sen
2010							
Khối lượng, 1000 tấn	31.132	11.815	532	4.412	3.146	208	853
Nhập khẩu	16.163	5.073	530	1.288	1.512	208	799
Xuất khẩu	14.969	1.364	2	.208	1.570	0	24
Nội địa		5.378	0	2.916	64	0	30
Khối lượng, TEU	2.850.000(*)	401.982	0	210.549	297.561	0	4.498
2009							
Khối lượng 1000 tấn	33.000	14.008	696	4.354	3.300	299	1.127
Nhập khẩu	13.073	4.375	693	1.948	1.500	0	13
Xuất khẩu	19.927	4.615	0	455	1.800	0	1.100
Nội địa	0	5.019	3	1.951		299	14
Khối lượng TEU	2.460.000(*)	378.226	0	140.922	300.000	295	23.896
2008							
Khối lượng 1000 tấn	26.965	13.166	556	4.199	5.360	308	1.134
Nhập khẩu	13.016	5.413	498	1.512	2.670	294	1.040
Xuất khẩu	13.949	2.845	36	500	2.690	14	94
Nội địa		4.908	22	2.187	0	0	0
Khối lượng TEU	2.018.104	510.496	0	188.815	536.176	0	24.252
2007							
Khối lượng 1000 tấn	25.600	13.618	531	4.060	8.580	485	1.200
Nhập khẩu	12.660	7.307	444	998	4.154	250	1.130
Xuất khẩu	12.540	2.114	1	181	4.426	188	50
Nội địa	400	4.197	86	2.881	0	47	20
Khối lượng TEU	1.800.000	350.418	0	218.004	571.998	0	24.000
2006							
Khối lượng 1000 tấn	20.000	11.127	315	3.680	-	991	865
Nhập khẩu	9.192	6.286	257	1.033	-	418	705
Xuất khẩu	9.958	2.016		223	-	476	160
Nội địa	850	2.825	58	2.424	-	97	
Khối lượng TEU	1.400.000	220.569		191.048	-	0	17.583
2005							
Khối lượng 1000 tấn	14570	10.744	304	3.384	-	869	800
Nhập khẩu	6330	4.965	300	1.468	-	373	700
Xuất khẩu	7604	2.549	0	454	-	375	100
Nội địa	636	3.230	4	1.462	-	121	
Khối lượng TEU	1.056.000	284.506	0	163.810	-		21.000
2000							
Khối lượng 1000 tấn	4642	9.701	144	2.708	-	636	280
Nhập khẩu	2018	4.527	139	1.614	-	305	270
Xuất khẩu	2200	3.088	5	666	-	227	10
Nội địa	424	2.086	0	428	-	104	0
Khối lượng TEU	411.627	237.331	0	110.000	-	0	0

Ghi chú: (*) Tính cả lượng container mới ở Cái Mép (TCCT).

Nguồn: Số liệu báo cáo của các cảng cho Hiệp hội Cảng biển Việt Nam (VPA).