

Tác động từ dự án cảng container MSC Cần Giờ đến sự phát triển của vùng TP.HCM

Impact of the transshipment port MSC Can Gio on the development of Ho Chi Minh City region

> TS.KTS LÊ THỊ BẢO THU^{1,2*}, Lê Huỳnh Bích Trâm^{1,2}

¹Khoa Kỹ thuật xây dựng, Trường ĐH Bách khoa TP.HCM

²Đại học Quốc gia TP.HCM; *Email: thu.bmkt@hcmut.edu.vn

TÓM TẮT

Năm 2023, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quyết định chấp thuận đầu tư dự án Cảng trung chuyển quốc tế MCS Cần Giờ, công suất 200 triệu container/năm. Cảng dự kiến xây dựng trên đảo Con Chó của huyện Cần Giờ, TP.HCM, với mục tiêu là cảng trung chuyển container trên tuyến hàng hải quốc tế nhộn nhịp thứ hai thế giới. Kế hoạch dự án gồm 2 giai đoạn, hoàn thành 100% công suất vào năm 2045. Để cảng MSC có đầy đủ nguồn lực vận hành đúng công suất nghiên cứu, TP.HCM, địa phương chủ quản nơi xây dựng cảng MSC, được giao nhiệm vụ nghiên cứu khả thi cho triển khai dự án, cần có những kế hoạch tương ứng về phát triển hạ tầng, nguồn nhân lực.

Bài viết tham khảo kinh nghiệm các nước về mối quan hệ tương tác giữa cảng biển với thành phố, thông qua đó, đánh giá khả năng thúc đẩy đô thị hóa của Cần Giờ khi triển khai cảng trung chuyển quốc tế MSC, đóng góp vào nỗ lực của thành phố trong việc thu thập ý kiến từ nhiều lĩnh vực cho mục tiêu phát triển kinh tế và bảo tồn khu dự trữ sinh quyển thế giới Cần Giờ.

Từ khóa: Cảng trung chuyển; thành phố cảng; container hóa; trung tâm logistic; vùng nội địa; hạ tầng logistic

ABSTRACT

The Project of Can Gio International transshipment Port MSC Can Gio with capacity of 200 million containers/year has gotten the Decision of Approval by the Prime Minister in 2023. The expected project locates on Con Cho Island, Can Gio, Ho Chi Minh City, to approach becoming a container transshipment port on the world's second busiest international maritime route. The project has 2 phases and will be operated at 100% capacity by 2045. In order for MSC to have sufficient resources to operate at expected capacity, Ho Chi Minh city (HCMC), with the role as host of the MSC project, has responsibility to organize corresponding activities as feasibility research of infrastructure and human resources development and also conservation of the world biosphere reserve at Can Gio.

The article refers to experiences of actual interactive relationship between cities and their ports to locate the MSC project in the situation of global maritime logistic and to propose the urbanized affects on its host locality. The result from this article is expected to contribute to Ho Chi Minh city 's efforts in implementing the MSC project in accordance with the goal of sustainable socio-economic development and nature conservation.

Key word: Containerization; distribution center; hinterland; logistic infrastructure; port city; transshipment port.

1. TỔNG QUAN

1.1. Giới thiệu về hoạt động khai thác cảng của TP.HCM, Bà Rịa - Vũng Tàu và dự án cảng MSC

Nghị quyết số 20 của Bộ Chính trị năm 2002 về phương hướng nhiệm vụ phát triển TP.HCM đến năm 2010 yêu cầu di dời hệ thống cảng biển dọc sông Sài Gòn ra khỏi khu vực nội thành. Sau hơn 20 năm, hệ thống cảng nội địa của TP.HCM đã được chuyển đổi công năng, di dời khỏi khu vực nội thành và dịch chuyển về phía biển.

Trên sông Thị Vải phía bờ tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu phát triển nhiều dự án cảng biển, mở ra giai đoạn khai thác dịch vụ vận tải biển với đa dạng nguồn lực đầu tư và vận hành. Theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam thời kỳ 2021 - 2030, tầm nhìn đến năm 2050 đã được Thủ tướng Chính Phủ phê duyệt tại Quyết định số 1579/QĐ-TTg ngày 22/9/2021: Cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu được phân loại là Cảng biển đặc biệt và là hệ thống cảng cửa ngõ, cảng trung chuyển

quốc tế lớn nhất Việt Nam, trong đó gồm các khu bến như: Khu bến Cái Mép; Khu bến Thị Vải,... Trong phạm vi cảng biển Bà Rịa - Vũng Tàu được quy hoạch 77 bến cảng bao gồm 67 bến cảng trên đất liền và 10 bến cảng ngoài khơi. (Cảng vụ hàng hải Vũng Tàu, 2023)



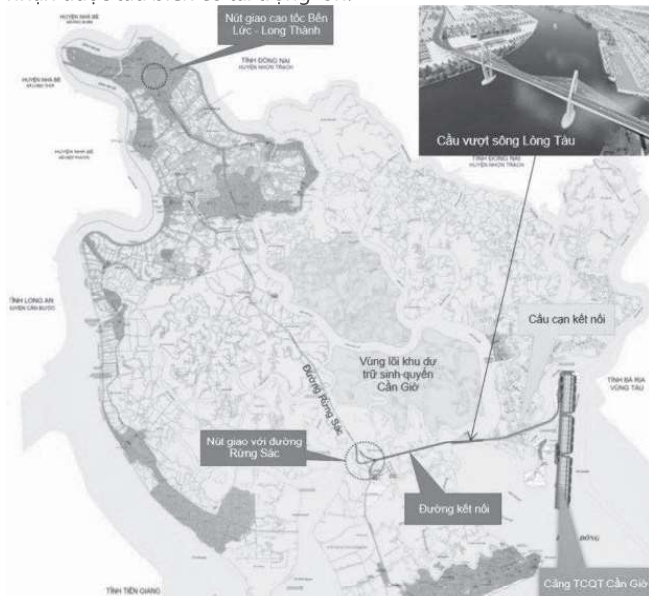
Hình 1. Quy hoạch bến cảng trên sông Thị Vải. Nguồn: Cảng vụ hàng hải Vũng Tàu

- Khu bến Cái Mép có 11 bến cảng (với 23 cầu cảng, tổng chiều dài cầu cảng là 6.440,2 m) và 01 Bến phao neo. Khu bến khả năng tiếp nhận tàu container có tổng trọng tải đến 214.000 DWT (sức chở 18.340 TEUs); tàu LPG, LNG có tổng trọng tải đến 80.000 DWT; tàu dầu có tổng trọng tải đến 70.000 DWT và tàu hàng tổng hợp có tổng trọng tải 150.000 DWT.

- Khu bến Thị Vải có 13 bến cảng (với 29 cầu cảng, tổng chiều dài cầu cảng là 6.124,9 m); Khu bến khả năng tiếp nhận tàu hàng tổng hợp có tổng trọng tải đến 100.000 DWT. [Hình 1]

1.2. Giới thiệu về dự án cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ MSC

Tăng trưởng lưu thông hàng hóa toàn cầu đưa đến những giới hạn mới về công suất của các cảng quốc tế. Việt Nam là quốc gia có đường bờ biển dài hơn 3.000 km, cùng với sự lãnh đạo của Đảng, điều hành của Chính phủ, đất nước ngày càng có mối quan hệ đối tác sâu rộng với quốc tế, trong bối cảnh đó, khai thác cảng biển yêu cầu có tầm nhìn mới để vượt tới những giá trị mới. Theo Đề án quy hoạch phát triển cảng biển giai đoạn 2021 - 2030, tầm nhìn đến 2050, quy hoạch cảng container, tổng hợp, hàng rời dự kiến được bổ sung tại bốn vị trí trên địa bàn huyện Cần Giờ. Trong đó, vị trí khả thi nhất có quy mô 100ha có thể đón tàu đến 200.000 DWT tiếp giáp với luồng Cái Mép - Thị Vải (thuộc địa phận đảo Con Chó). Cảng đặt tại cửa biển giáp với tuyến luồng hàng hải quan trọng là tuyến luồng Cái Mép - Thị Vải và luồng Sài Gòn - Vũng Tàu nên có thể tiếp nhận được tàu biển có tải trọng lớn.



Hình 2. Vị trí xây dựng cảng MSC trong huyện Cần Giờ. Nguồn: Sở GTVT TP.HCM

Năm 2023, dự án Cảng trung chuyển quốc tế MSC được đơn vị tư vấn Portcoast nghiên cứu, thiết kế, báo cáo Chính phủ. Tổ công tác thực hiện để nghiên cứu xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ do sở GTVT TP.HCM làm tổ trưởng hoàn thiện hồ sơ dự án. Theo đó, cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ (huyện Cần Giờ, TP.HCM) có mức đầu tư dự kiến gần 5.4 tỷ USD. Vị trí cảng là khu vực đảo Con Chó nằm ở cửa sông Cái Mép, thuộc vùng đệm khu dự trữ sinh quyển rừng ngập mặn Cần Giờ, không ảnh hưởng đến vùng lõi khu dự trữ [Hình 2]. Nơi đây nằm biệt lập với các khu vực lân cận, có kết nối thuận lợi với luồng hàng hải và luồng đường thủy. Về quy mô, tổng chiều dài cầu cảng chính dự kiến khoảng 7km và bến sà lan khoảng 2km để đón tàu có trọng tải 250.000 DWT. Cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ sẽ sử dụng điện để trở thành cảng xanh đầu tiên tại Việt Nam. (PortCoast, 2023).

Theo tính toán, việc khai thác hết công suất cảng Cần Giờ sẽ đóng góp cho ngân sách 34.000 - 40.000 tỷ đồng/năm. Cảng tạo ra 6.000 - 8.000 việc làm tại cảng và hàng chục ngàn việc làm ở các khâu dịch vụ hậu cần, trung tâm logistics và khu phi thuế quan. Dự án được chia làm 7 giai đoạn thực hiện, trong đó giai đoạn 1 dự kiến khai thác từ năm 2027 và hoàn thành đầu tư vào năm 2045.

Về liên kết hợp tác phát triển với hệ thống cảng hiện hữu của Bà Rịa - Vũng Tàu, Cảng Cần Giờ được đánh giá cần thiết cho chiến lược phát triển cảng biển Việt Nam, đặc biệt là sau năm 2030, khi cụm cảng Cái Mép - Thị Vải được dự đoán sẽ vượt công suất. Ở vị trí cửa biển, cảng MSC sẽ có tiền phương tốt khi kết nối với các cảng lớn trên toàn thế giới, đồng thời cần thiết tổ chức vùng hậu phương hiệu quả với hệ thống giao thông và trung tâm logistics ngay tại cảng cùng như các vùng lân cận.

2. NGHIÊN CỨU

2.1. Kinh nghiệm phát triển cảng container của các nước

Các nền văn minh thời sơ khai định cư ở các ngã giao thương (G.Wilton, 2001). Có thể thấy mối tương quan rõ rệt giữa sự thành công của cảng và sự phát triển của đô thị trong lịch sử các thành phố ven biển như Saint Petersburg - Nga, Antwerp - Bỉ, Hamburg - Đức. Nhiều thành phố trên thế giới được hình thành từ hạt nhân là cảng đã xây dựng mối quan hệ gắn kết chặt chẽ với cảng. Nền kinh tế đa dạng của các thành phố gắn liền với cảng, vốn là nguồn tạo việc làm và cửa ngõ tương tác thương mại với thị trường toàn cầu. Xung đột về nhu cầu không gian diện tích khi quá trình tăng trưởng của đô thị diễn ra song song với nhu cầu mở rộng của cảng đã đẩy các cảng dịch chuyển ra khỏi nội đô thành phố, hướng về phía hạ lưu (P.Clark, 2013). Trong thế kỷ 20, kinh tế toàn cầu thúc đẩy xu hướng tổ chức lại các hoạt động cảng và phương thức sử dụng đất đai của cảng. Điển hình là quá trình toàn cầu hóa và container hóa làm thay đổi mối quan hệ tương tác kinh tế-xã hội giữa thành phố và cảng. Có nhiều yếu tố tạo nên sự khác biệt của thành phố cảng container so với trước đây, đến từ thành tựu về kỹ thuật cảng biển, tự động hóa, yêu cầu về an ninh và an toàn trong quá trình vận hành cảng.

Sự phát triển kỹ thuật nhằm đáp ứng nhu cầu vận chuyển khối lượng nhiều hơn bằng phương tiện lớn hơn đòi hỏi không gian và môn nước sâu hơn, nên các nhà khai thác bến cảng phải tìm kiếm các địa điểm mới nằm cách xa các địa điểm thông thường. (M.Acciaro, K.Renken, N.E.Khadiri, 2020)

Việc container hóa làm giảm yêu cầu về lao động vì bến container hiện đại chỉ cần một lượng nhỏ lao động có trình độ để vận hành. Do đó, các bến cảng tuyến dụng ít người hơn trước rất nhiều, làm giảm toàn bộ các hoạt động tương tác giữa cảng/thành phố, điển hình như luồng giao thông đi đến của lao động tại cảng. (Hein, C.M.; van de Laar, Paul Th., 2020)

Các vấn đề về an toàn và an ninh ngày càng trở nên nghiêm trọng hơn, do đó việc tiếp cận các khu vực cảng bị hạn chế. Cảng và bến cảng là những khu vực được kiểm soát và bảo vệ mà công chúng không thể dễ dàng tiếp cận, đặc biệt là ở các bến container.

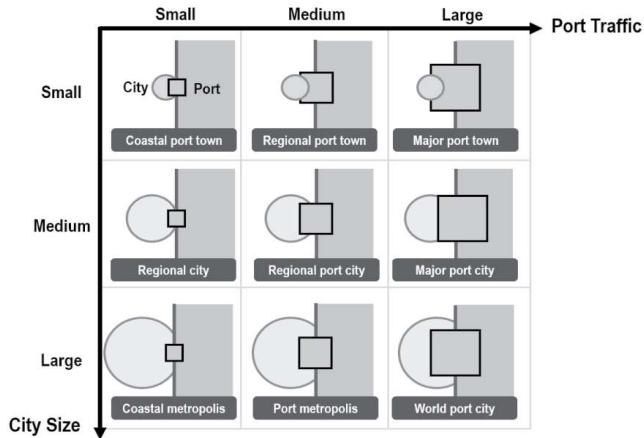
Hoạt động tàu hiện đại đòi hỏi ít lao động hơn và nguồn lao động đã được quốc tế hóa, từ người quản lý đến thuyền viên, do đó không liên kết với các cộng đồng dọc theo các cảng ghé cảng. Tàu container dành ít thời gian ở cảng, thường dưới 24 giờ, làm giảm đáng kể cơ hội kết nối với bờ.

Khả năng tiếp cận nội địa được cải thiện khi phần lớn các hoạt động kinh tế sử dụng cảng đều nằm ở sâu trong đất liền.

Kết quả là các cảng container ngày càng trở thành những thực thể hội nhập về mặt kinh tế với chuỗi cung ứng toàn cầu, đồng thời ngắt kết nối với các khu vực đô thị của chúng.

2.2. Kinh nghiệm phát triển đô thị - cảng của các nước

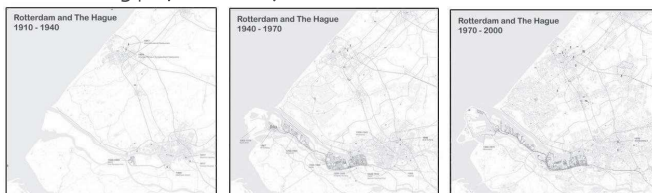
Các tác giả nghiên cứu về cảng nhận định có mối quan hệ giữa quy mô của cảng với quy mô của khu vực đô thị hình thành từ cảng, đặc biệt đối với các thành phố ven biển có vị trí cảng tốt.



Hình 3. Tương quan quy mô giữa đô thị và cảng. Nguồn: C. Ducruet (2003)

Thông thường, do chi phí vận tải nội địa cao nên quy mô thành phố và quy mô cảng có xu hướng tương đồng, vị trí của cảng nằm bên trong hoặc rìa thành phố. Mối quan hệ thành phố và cảng là thành phố cung cấp nguồn lực hạ tầng, hành chính quản lý, hàng hóa sản xuất và cảng đóng góp nguồn thu, tạo việc làm cho cư dân đô thị (A.Verhetsel, 2009). Thông qua cảng, hoạt động hàng hải là động lực trực tiếp cho tăng trưởng đô thị. Với diện tích đất liền hạn chế, hoạt động cảng bị giới hạn trong phạm vi khả năng sản xuất và tiêu dùng của thành phố nơi xây dựng cảng. [Hình 3].

Việc container hóa đã thay đổi mối quan hệ này khi nhu cầu thực tiễn thúc đẩy hình thành các bến cảng lớn hơn nhiều và mở rộng khả năng tiếp cận nội địa. Điều này phá vỡ tỉ lệ tương quan về quy mô giữa năng lực sản xuất và tiêu thụ của thành phố với hoạt động kinh tế của cảng (B.J.Karen, V.D. Berghe, T.A.Daemen, 2020). Sự xuất hiện các trung tâm trung gian là điểm khác biệt đáng chú ý nhất của quá trình này vì có rất ít giao thông đi vào vùng nội địa. Các cảng như Algeciras (Tây Ban Nha) và Freeport ở nhiều nước châu Âu là những trung tâm trung chuyển lớn gần các thành phố có quy mô tương đối nhỏ. Do đó, kích thước cảng có thể hoàn toàn không liên quan đến quy mô thành phố. Việc thiết lập các cửa ngõ cũng góp phần tạo ra sự khác biệt giữa quy mô cảng và quy mô thành phố vì chúng phục vụ nhiều vùng nội địa rộng lớn. Các thành phố cửa ngõ châu Âu, như Antwerp và Rotterdam, là những ví dụ điển hình về trường hợp thành phố có diện tích cảng sau quá trình khai thác và phát triển đã trở thành thực thể lớn hơn khu vực đô thị và gắn liền với chuỗi cung ứng toàn cầu hơn là kết nối với các hoạt động kinh tế khác trong phạm vi đô thị. [Hình 4]



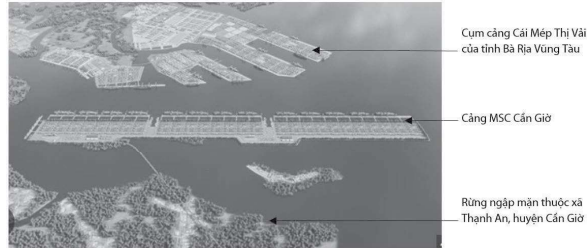
Hình 4. Quá trình mở rộng quy mô cảng Rotterdam trong 100 năm. Nguồn: Hein, C.M.; van de Laar, Paul Th., 2020

2.3. Dự án cảng trung chuyển quốc tế MSC Cần Giờ

Dự án cảng trung chuyển quốc tế Cần Giờ dự kiến bố trí ở lao Con Chó, xã Thạnh An, huyện Cần Giờ. Tổng chiều dài cầu cảng chính khoảng 7km, bến sà lan dự kiến dài 2km. [Hình 5]

Diện tích cảng MSC Cần Giờ ước tính 571ha. Diện tích này gồm 101.5ha vùng nước hoạt động cảng và 459.5ha phục vụ xây dựng cầu cảng, kho bãi, giao thông nội bộ, văn phòng làm việc, nhà ở cho nhân viên điều hành và khai thác cảng, hạ tầng kỹ thuật.

Công suất cảng đến 2030 dự kiến đạt 4.8 triệu TEU và đến 2047 đạt 16.9 triệu TEU (bằng 1/2 sản lượng của Singapore hiện nay). Dự án đóng góp 34000 - 40000 tỉ đồng mỗi năm khi khai thác hết công suất tính toán. (PortCoast, 2023)



Hình 5. Phối cảnh vùng biển xây dựng cảng MSC và cảng Cái Mép Thị Vải (PortCoast)

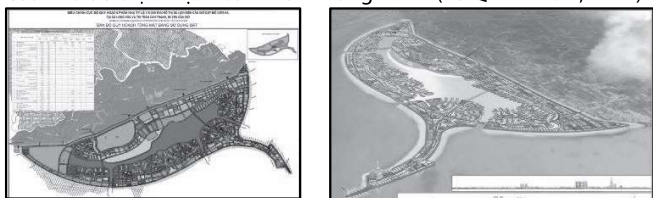
2.4. Số liệu về đô thị hóa khu vực Cần Giờ (dân số, kinh tế, tỉ lệ hạ tầng đô thị/số dân)

Cần Giờ là huyện đảo của TP.HCM, cách trung tâm thành phố 50km, kết nối với trung tâm thành phố chủ yếu bằng phương tiện đường thủy. Cần Giờ có 20km đường bờ biển, có rừng ngập mặn đan xen với hệ thống sông rạch dày đặc chứa đựng các hệ sinh thái đa dạng sinh học gồm nhiều loài động thực vật đặc hữu của miền duyên hải Việt Nam, được công nhận là khu dự trữ sinh quyển thế giới. Với cơ cấu đất đai tự nhiên gồm 46.45% làm nghiệp, 32% sông rạch, Cần Giờ có mật độ hạ tầng giao thông bộ <10%. Huyện có diện tích 704,45 km², dân số khoảng 74.000 người, mật độ dân số 94 người/km². (Thống kê TP.HCM, 2023) Trong báo cáo đánh giá các tiêu chí chuyển các huyện thành quận hoặc thành phố thuộc TP.HCM, huyện Cần Giờ có số dân <50% chỉ tiêu cần đạt. (Thanh Tâm, 2024)

Với lợi thế có Khu dự trữ sinh quyển thế giới rộng khoảng 38.000ha, di tích lịch sử quốc gia Rừng Sác, bãi biển 30-4, khu du lịch Lâm viên, khu du lịch Vàm Sát,... Cần Giờ được xác định mục tiêu là trọng điểm phát triển đô thị du lịch sinh thái của TP.HCM.

Quy hoạch chung xây dựng huyện Cần Giờ đến 2025, được phê duyệt tại Quyết định số 4766/QĐ-UBND ngày 2/7/2012 đã tạo nền tảng quan trọng trong công tác đầu tư xây dựng, quản lý đô thị và phát triển kinh tế song song với việc bảo tồn hệ sinh thái huyện Cần Giờ.

Trong các dự án phát triển đô thị du lịch sinh thái của huyện Cần Giờ, có dự án Khu đô thị du lịch biển Cần Giờ, đã được phê duyệt năm 2018 và đang báo cáo điều chỉnh năm 2024 để phù hợp với các đề án phát triển hạ tầng và chủ trương chung. Theo đó, khu đô thị có thể thu hút số dân khoảng 53.700 người. Khu vực lập quy hoạch là Vùng bờ (theo nghị định 40/NĐ-CP năm 2016) của xã Long Hòa và thị trấn Cần Thạnh. Đây chủ yếu là khu vực dự kiến lấn biển với tổng diện tích 2870ha, trong đó đã lấn biển theo dự án trước đây của khu đô thị du lịch Cần Giờ khoảng 20ha. (Sở QHKT HCM, 2024)



Quy hoạch sử dụng đất khu đô thị du lịch biển Cần Giờ Phối cảnh toàn khu đô thị du lịch biển Cần Giờ

Hình 6. Quy hoạch điều chỉnh Khu đô thị du lịch biển Cần Giờ. (Sở QHKT HCM, 2024)

3. THẢO LUẬN

Tính chất và yêu cầu của cảng MSC Cần Giờ

Cảng Rotterdam là cảng lớn nhất châu Âu, vị trí thuộc thành phố Rotterdam, Zuid-Holland, Hà Lan, diện tích khai thác cảng 5.299 ha. Lịch sử phát triển 100 năm cảng Rotterdam cho thấy các giai đoạn hình thành, cùng phát triển, tách rời và độc lập giữa cảng với thành phố của nó. Trường hợp của Rotterdam và các cảng quốc tế trên thế giới cho thấy sự chuyển đổi từ loại hình cảng phục vụ hoạt động kinh tế công nghiệp của thành phố (staple port) sang loại hình cảng trung chuyển (transshipment port) là một xu thế không thể đảo ngược đối với cảng giáp biển trong bối cảnh toàn cầu hóa. (Hoyle, B. S., & D. A. Pinder, 2020)

Cảng MSC Cần Giờ khi đi vào hoạt động sẽ có tính chất tương ứng với kiểu cảng trung chuyển Rotterdam hiện tại - mô hình cảng gắn với chuỗi cung ứng toàn cầu. Vấn đề của loại cảng trung chuyển là mối liên hệ với thành phố chủ quản bằng tầm nhìn kinh tế chính trị và quan hệ ở quy mô vùng, khu vực và quốc tế, hơn là giới hạn trong quy mô sản xuất và tiêu dùng của thành phố. Điều này giúp cho cảng MSC Cần Giờ được cung cấp lượng hàng hóa dồi dào, lớn hơn khả năng sản xuất nội địa, để có thể đạt đến công suất tính toán.

Đánh giá tác động của đô thị hóa từ MSC đối với Cần Giờ

Tác động trực tiếp

Với vai trò là chính quyền nơi xây dựng cảng, TP.HCM cần có chính sách, quy hoạch, hạ tầng, nhân lực để cung cấp cho MSC Cần Giờ. Theo các chuyên gia về cảng trung chuyển, MSC chỉ có thể hoạt động hiệu quả khi có đủ lượng container đi ra thế giới và vào Việt Nam để có thể thu hút các hãng tàu cập cảng MSC. Với vị trí địa lý của TP.HCM, MSC Cần Giờ có phạm vi vùng nội địa (hinterland) bao gồm Đông Nam Bộ, Đồng Bằng sông Cửu Long, mở rộng đến Campuchia. Năng lực sản xuất và tiêu thụ của phạm vi này được dự báo vượt công suất tính toán của cảng. Vấn đề cần giải quyết là năng lực của hạ tầng logistic để lưu thông lượng container này.

Cần Giờ hiện có phà Bình Khánh ở phía Bắc, kết nối với trung tâm thành phố; trong nội bộ Cần Giờ có đường Rừng Sác rộng 6 làn xe. Để có thể lưu thông các giao dịch giữa cảng với trung tâm điều hành trong nội đô, và phục vụ lưu thông đi và đến cảng của lực lượng nhân sự khoảng 6000 - 8000 người làm việc tại cảng, hiện trạng hạ tầng của Cần Giờ không thể đáp ứng. Do đó, có thể coi sự xuất hiện của MSC là động lực để Cần Giờ phát triển thêm

hạ tầng giao thông. Cụ thể là dự án cầu thay cho phà Bình Khánh, dự án đường nối đường Rừng Sác, cầu qua sông Lòng Tàu với cảng MSC, là những tuyến giao thông cần thiết phục vụ cho giao dịch điều hành cảng.

Tác động gián tiếp qua các dự án liên quan

Với vị trí xây dựng trong bối cảnh địa lý tự nhiên của TP.HCM, để trung chuyển lượng container theo công suất tính toán của dự án, phương án kết nối cảng MSC bằng đường thủy đến hệ thống cảng và trung tâm logistic trong nội địa có nhiều thuận lợi hơn so với đường bộ. Hiện tại, trên địa bàn TP.HCM có cảng Cát Lái, Phú Hữu trên luồng Soài Rạp-Lòng Tàu, công suất tương đương 50% cả nước, trên luồng Thị Vải có các cảng container Cái Mép, Cái Mép Hạ; cảng tổng hợp Posco, Ba Son; cảng Phú Mỹ, cảng xăng dầu, và các cảng nằm trong quy hoạch phát triển kinh tế cảng biển của tỉnh Bà Rịa Vũng Tàu. Vấn đề cần giải quyết hiện nay của các cảng cung cấp/tiếp nhận container cho MSC là hệ thống giao thông kết nối với cảng bị quá tải. Để có thể lưu thông lượng container đến và đi MSC cần thúc đẩy các dự án giao thông chuyên dụng dành cho cảng như đường sắt, đường dành riêng cho xe chở container.

a. Tuyến đường chuyên dụng cho cảng Cát Lái-Phú Hữu

Năm 2024, UBND TP.HCM đề xuất Bộ GTVT chấp thuận để TP.HCM đầu tư xây dựng tuyến đường chuyên dụng kết nối cảng Cát Lái-Phú Hữu với cao tốc TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây. Theo đề xuất, đường này kết nối trực tiếp nguồn hàng với cảng Cát Lái, thay thế tuyến Võ Chí Công - Nguyễn Thị Định. Trong đó, tuyến Nguyễn Thị Định hiện đang là tuyến độc đạo cho xe hàng container vào cảng Cát Lái và cho tất cả các loại xe hỗn hợp đi phà Cát Lái. Do đó, tuyến chuyên dụng dành riêng cho lưu thông hàng vào cảng sẽ giải quyết tình trạng độc đạo của tuyến Nguyễn Thị Định. Cụ thể, tuyến đường chuyên dụng dài 6km, rộng 60m, 12 làn xe, vận tốc thiết kế 60km/h, bắt đầu từ đường Nguyễn Thị Định, qua đường Nguyễn Thị Tư rồi đi qua rạch Bà Cua, Ông Nhiều và kết thúc tại nút giao giữa đường Vành đai 3 TP.HCM và cao tốc TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây. [Hình 7]

Tuyến đường này sẽ kết nối nguồn hàng hóa của vùng kinh tế trọng điểm phía Nam với cảng Cát Lái, cảng đóng vai trò trọng điểm với năng lực thông quan đến 50% lượng hàng hóa container của cả nước.

— Vành đai 3 — Cao tốc — Quốc lộ — Tuyến bổ sung



Hình 7. Sơ đồ giao thông liên kết vùng TP.HCM (Sở GTVT HCM), phương án bổ sung tuyến đường chuyên dụng cho cảng Cát Lái - TP.HCM và cảng Vũng Tàu-BRVT



Hiện trạng tuyến giao thông độc đạo đến cảng Cát Lái (Ảnh vệ tinh, 2024)

b. Đường sắt chuyên dụng cho cụm cảng Vũng Tàu

Đối với cụm cảng của Bà Rịa - Vũng Tàu, tình trạng tắc nghẽn trên quốc lộ 51 được đề xuất bằng tuyến đường sắt chuyên dụng. Theo đề xuất của cơ quan chủ quản, đường sắt đến Cái Mép - Thị Vải kết nối Bà Rịa - Vũng Tàu với Đồng Nai, Bình Dương, TP.HCM, kết nối với các phương thức vận tải khác để tạo nên hệ thống giao thông vận tải đồng bộ, bền vững, an toàn, hiệu quả và ít tác động tiêu cực tới môi trường, là tuyến đường sắt quốc gia của vùng kinh tế Đông Nam Bộ.

Hướng tuyến có điểm đầu là ga Biên Hòa cặp song song theo quốc lộ 15 - quốc lộ 51 đến Phú Mỹ, có được một số lợi thế như kết nối với tuyến đường sắt quốc gia Bắc Nam, tận dụng hoặc mở rộng hành lang đường bộ ở nhiều đoạn để hạn chế chi phí giải phóng mặt bằng và thuận lợi khi thi công.

Tuyến đường sắt này tránh được tình huống vượt 02 sông lớn là Đồng Nai và Thị Vải, để tập trung kinh phí xây dựng các cầu đường sắt vượt đường bộ tại nút giao thông trọng điểm (Quốc lộ 1, đường Võ Nguyên Giáp, cao tốc TP.HCM - Long Thành - Dầu Giây, Tỉnh lộ 25B, Tỉnh lộ 769).

c. Hệ thống cảng cạn nội địa

Mạng lưới cảng cạn (ICD) là hạng mục hạ tầng cần phát triển đồng bộ với giao thông chuyên dụng. Có thể quy hoạch các ga hàng hóa đường sắt gắn liền với tuyến đường sắt quốc gia hiện hữu tại Đồng Nai, Bình Dương và TP.HCM thành cảng cạn, phối hợp với các cảng cạn khác để phân phối điều tiết hàng hóa hợp lý.

Vùng Đông Nam Bộ hiện có 12 cảng cạn, phục vụ lưu thông 70% lượng hàng hóa container của cả nước. Khi phát triển cảng MSC, cần triển khai chủ trương phát triển hạ tầng logistics của Chính phủ, theo đó, cần thiết quy hoạch lại mạng lưới cảng cạn theo khu vực, đóng vai trò đầu mối tiếp nhận lượng hàng hóa từ các vùng hậu phương tương ứng. Phía Tây Bắc, cảng cạn trung tâm cần được bố trí ở Củ Chi để tiếp nhận hàng hóa khu vực Tây Bắc TP.HCM, Tây Ninh, Bình Phước, Bình Dương, và mở rộng đến Campuchia, và lưu thông hàng về cảng Cát Lái theo tuyến đường thủy là sông Sài Gòn. Phía Tây TP.HCM, cảng cạn trung tâm bố trí ở Tân Kiên để tiếp nhận hàng hóa từ Đồng bằng sông Cửu Long và Campuchia, đây là vị trí thuận lợi khi có nhà ga đường sắt, đường cao tốc và bến đường thủy. Phía Đông Bắc bố trí cảng cạn trung tâm ở khu công nghệ cao giai đoạn 2 và phát triển mạng lưới cảng cạn hiện có như Long Bình, Thủ Đức, Cát Lái, lưu thông hàng hóa về Cát Lái bằng tuyến đường bộ chuyên dụng.

KẾT LUẬN

Cảng trung chuyển quốc tế MSC Cần Giờ là cơ hội để TP.HCM nói riêng, Việt Nam nói chung tham gia vào hoạt động dịch vụ vận tải biển với vị thế thuộc nhóm cảng hàng đầu toàn cầu. Để cảng MSC hoạt động đúng công suất nghiên cứu, phải có sự phối hợp của nhiều địa phương trong vùng nội địa.

Do đó, trên góc độ quy hoạch phát triển không gian vùng, cần thiết triển khai thực hiện đồng bộ nhiều nhiệm vụ: (1) Quy hoạch vùng TP.HCM cần nghiên cứu điều chỉnh theo hướng phát triển khả năng mở rộng kết nối đến Campuchia, để có đủ quy mô của vùng nội địa cung ứng nguồn hàng cho MSC; (2) Quy hoạch chuỗi đô thị ven biển từ Vũng Tàu (tỉnh Bà Rịa -Vũng Tàu), Cần Giờ (TP.HCM), đến Gò Công (Tiền Giang) để tăng khả năng tương tác, kết nối các địa phương trong quá trình cung cấp hạ tầng xã hội cho cảng MSC, đồng thời khai thác kinh tế du lịch sinh thái biển, rừng ngập mặn.

Đối với quá trình đô thị hóa của Cần Giờ, cảng MSC có tác động gián tiếp thông qua khả năng thúc đẩy dự án đô thị lấn

biển đang đệ trình điều chỉnh quy hoạch. Cần Giờ có khu dự trữ sinh quyển thế giới cần tuân thủ các quy định của Unesco về bảo tồn di sản thiên nhiên. Do đó, việc phát triển hạ tầng giao thông đường bộ từ trung tâm TP.HCM qua Cần Giờ để đáp ứng nhu cầu lưu thông 200 triệu TEUs/năm cho MSC là không khả thi. Đặc thù của cảng container là không vào bờ, ít liên kết với bờ, cộng với đặc điểm của cảng hiện đại là điều khiển giao dịch từ trung tâm đặt trong nội đô, nên khả năng thu hút nhân lực, hấp thụ các hoạt động kinh tế thứ cấp,... là không đủ để thúc đẩy phát triển hạ tầng xã hội cho Cần Giờ. Nhu cầu nhân lực 6000-8000 người làm việc tại cảng là nhiệm vụ của dự án đô thị du lịch biển Cần Giờ đang triển khai và các đô thị trong chuỗi đô thị ven biển gồm có Vũng Tàu, Cần Giờ, Gò Công. Cần có nghiên cứu tiếp theo cho đồ án quy hoạch chuỗi đô thị ven biển, trong đó, xác định mục tiêu là phát triển kinh tế hướng biển cho các địa phương liên quan, và xem MSC là cực tăng trưởng, thu hút các nguồn lực, hình thành dòng dịch chuyển kinh tế xã hội trong quá trình tương tác giữa MSC với chuỗi đô thị.

Tác động của MSC, do quy mô công suất rất lớn so với năng lực của một địa phương đơn lẻ, dù là đầu tàu kinh tế, trung tâm sản xuất công nghiệp như TP.HCM cũng không thể đáp ứng. Do đó, cần sự phối hợp của các địa phương của vùng trọng điểm kinh tế phía Nam, tạo thành vùng nội địa sâu 100km, có đầy đủ năng lực sản xuất, lưu thông và tiêu thụ hàng hóa tương ứng công suất của MSC. Khi MSC hoạt động hiệu quả, tác động của MSC không chỉ là 1 địa phương là Cần Giờ hoặc TP.HCM mà có phạm vi lớn hơn về địa lý, sâu rộng về lĩnh vực như giao thông, logistic, bảo hiểm, tài chính quốc tế, ...

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. A.Verhetsel, 2009, World maritime cities: From which cities do container shipping companies make decisions? Transport Policy, Volume 16, Issue 5, p240-250
2. B.J.Karen, V.D. Berghe, T.A.Daemen, 2020, From planning the Port/City to planning the Port-City: Exploring the Economic interface in European Port cities, European port cities in transition – Moving towards more Sustainable sea transport hubs, Springer Nature Switzerland AG 2020, p92-95
3. C.Ducruet, 2004, The trans-scalar development of transportation hubs: A quantitative comparison of European and East Asian Container Port cities in the 1990s, Researchgate.net
4. Cảng vụ hàng hải Vũng Tàu, 2023, <https://cangvuhanghaivungtau.gov.vn>
5. Cục Thống kê TP.HCM, 2024, <https://thongkehochiminh.gso.gov.vn>
6. G.Wilton (2024), The economy of cities: urban economics explained, www.AzBoek.com, p40-42
7. Hein, C.M., Van de Laar, Paul Th., 2020, The Separation of Ports from Cities The Case of Rotterdam (Delft University of Technology)
8. M.Acciaro, K.Renken, E.E.Khadiri, 2020, Technological changes and Logistics development in European ports, European port cities in transition - Moving towards more Sustainable sea transport hubs, Springer Nature Switzerland AG 2020, p75-80
9. P.Clark, 2013, The Oxford handbook of cities in world history, Oxford University Press, p5
10. PortCoast, Công ty cổ phần tư vấn thiết kế cảng và kỹ thuật biển, www.portcoast.com.vn
11. Sở Quy hoạch Kiến trúc TP.HCM, 2023, Hội đồng thẩm định quy hoạch Khu đô thị du lịch biển Cần Giờ, <https://qhkt.hochiminhcity.gov.vn>
12. Thanh Tâm, 2024, huyện Cần Giờ: Đẩy nhanh tiến độ thực hiện, quyết tâm thực hiện các chỉ tiêu đã đề ra, <https://www.hcmcpv.org.vn>
13. Van de Laar, 2021, Rotterdam a historical perspective for the future, <https://portusonline.org>