

Trương Nhân Tuấn - Bàn về kinh đào Funan

08/10/2024



Vận chuyển hàng hải tuy chậm như đây vẫn là phương cách phổ cập hàng đầu thế giới. Nhứt là trong thời kỳ "toàn cầu hóa". 80% lượng hàng hóa và 90% giá trị hàng hóa của thế giới được vận chuyển theo đường biển. Trung bình một chiếc tàu container từ cảng Thượng hải (TQ) phải mất từ 30 đến 40 ngày để đến cảng trung chuyển Le Havre (Pháp) hay Rotterdam (Hà lan).

Hôm qua tôi nói về tầm quan trọng của cảng Sài gòn. Tầm nhìn của người Pháp, thời kỳ VN là thuộc địa, là vượt qua Anh quốc ở các thương quán của họ tại Singapour và Hong Kong.

Mấu chốt của kinh tế thị trường là cạnh tranh. Muốn cạnh tranh thì hàng hóa từ nhà sản xuất đến tay người tiêu thụ phải vừa rẻ vừa tốt và phải "có liền tại chỗ".

Vị trí của cảng Sài gòn tốt hơn Singapour vì nó có thể giúp cho hàng hóa từ Châu Âu sang các nước Châu Á, hay ngược lại, vừa rẻ, vừa nhanh chóng hơn.

Mỗi chiếc tàu container, từ Châu Âu qua Châu Á, thường phải neo đợi ở ngoài khơi Singapour từ 1 đến 2 tuần, để bốc dỡ hay để lấy thêm hàng hóa. Ngoài ra, thời gian để hàng hóa từ Singapour bốc xuống tàu khác để chở đi các quốc gia khác trong khu vực.

Sài gòn vừa là cảng biển (Bà Rịa) vừa là cảng sông. Sài gòn có ga đường sắt và phi trường quốc tế Tân sơn nhứt. Đường sắt thông thương, phía tây qua tới biên giới Thái lan. Phía bắc qua tới Côn minh, Nam ninh và Đông hưng. Đường sông thông về lục tỉnh và tới Nam vang.

Nếu chiếc tàu này cập bến Sài gòn thì hàng hóa từ chiếc tàu này đến tay người dùng, khu vực ASEAN và TQ, sẽ nhanh và rẻ hơn, nếu chiếc tàu này quá cảnh ở Singapour.

Thử nhìn lên bản đồ đính kèm. Tam giác màu đỏ là tàu dầu. Tam giác xanh là tàu chở hàng.

Người ta nói vị trí của VN (Cam ranh) quan trọng là vì luồng tàu (trị giá 5.300 tỉ đô la) bắt buộc phải đi qua khu vực biển kinh tế độc quyền của VN (hoặc phải theo hải lộ Lombok xa hơn). VN quan trọng vì VN có thể kiểm soát luồng tàu bè này.

Trong hai thập niên VN áp dụng kinh tế XHCN "ngăn sông cách chợ". Mọi khái niệm về vận chuyển hàng hải, đường sắt, đường bộ... bị triệt tiêu trong tâm trí nhiều người. Điều này làm cho họ không có khả năng nhìn thấy đâu là tầm "lợi hại" của VN trong lãnh vực vận chuyển hàng hải.

Vậy mà Hun Manet đã thấy. Dĩ nhiên con kinh Phù nam và cảng Kép sẽ "không là cây đinh gì" đối với Singapour. Nhưng nếu Thái lan bắt tay với TQ cùng làm con kinh Kra, (hay quốc lộ 9A) nối vịnh Thái lan và Ấn độ dương, thì hải lộ này sẽ bóp chết cảng trung chuyển Singapour. Còn cảng Kép và con kinh Phù nam sẽ "bóp chết" cảng Sài gòn.

Nhận xét:

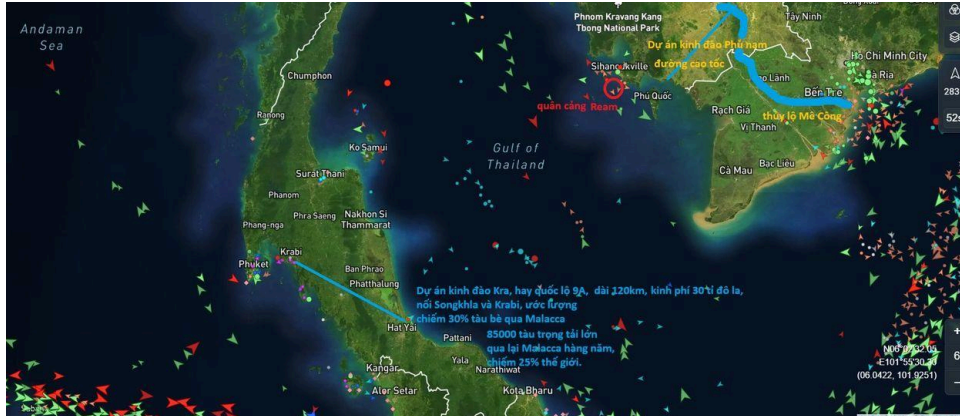
Một dân tộc cận biển mà phải ăn bám vào rừng. Bây giờ : rừng đã hết và biển đã chết. Cũng vì thiếu cận XHCN, phân biệt "địch-ta" và ngăn sông cấm chợ...từ kinh tế làm ruộng bước qua làm mướn ăn công, bây giờ bon chen muốn "rước đại bàng về làm ổ", làm chip điện tử, làm AI. Thì cũng tốt thôi. Vấn đề là làm được không ? Bọn Cam coi vậy mà "biết mình là ai". Biết dân mình còn kém nên họ tập trung vào làm những lãnh vực cần nhiều lao động, nhưng bền vững và có giá trị cao.

Chuỗi cung ứng toàn cầu đã và đang thay đổi mạnh mẽ. Vấn đề là VN không nhìn thấy. Sợ dây chuyền: sản xuất, kho bãi, vận chuyển, phân phối vẫn là kinh tế trung tâm cho những quốc gia trung bình.

Mã lai đã bỏ 106 tỉ đô la để "làm ổ cho đại bàng" về đẻ. Họ đã có đại bàng về đẻ trứng rồi. VN lấy cái gì để dụ đại bàng ?

Hôm qua tôi có nói về sự "lợi hại" của kinh đào Phù nam. Có người hỏi rằng tôi có đánh giá quá cao con kinh này hay không ?

Hình đính kèm có mục đích "minh họa".



Nếu ta ghép bản đồ đường sắt Vạn tượng - Boten (TQ) vào bối cảnh. Thấy gì ? Thấy là dự án kinh đảo Kra có thể được thay thế bởi quốc lộ 9A. Thấy là quan chức Cam tuyên bố rằng sắp tới hàng hóa từ Vạn tượng (và dĩ nhiên TQ) sẽ "chạy thẳng" ra vịnh Thái lan.

Rồi ta sẽ thấy nữa là hàng hóa từ TQ, Lào, Campuchia... tuồng (vào kinh Phù nam) ra biển, qua hải cảng Songkhla (Thái lan) rồi trung chuyển bằng quốc lộ 9A qua Ấn độ dương.

Hoặc là hàng hóa Thái, Lào, Cam (ngay cả hàng hóa VN) từ cảng Kép qua Thượng hải (hay Hong Kong).

Viễn tượng là gì ? là cảng Sài gòn thất nghiệp.

Viễn tượng là Thái lan có thể tạo ra hàng trăm ngàn công ăn việc làm, ở hai bờ Vịnh Thái lan và Ấn độ dương. Hàng chục ngàn công việc được tạo ra nhờ kinh Phù nam và cảng Kép. Chưa nói tới bên Lào (và TQ).

Còn VN ?

Hôm qua (và hôm kia) đã nói rồi. Trâu chậm không còn nước để uống.

Nhận xét:

Mỹ bày thế trận "Ấn độ - Thái bình dương" và QUAD để chống lại "sáng kiến Vành đai - con đường" của TQ. Theo tôi ý đồ của Mỹ là khó thành công. Bởi vì chỉ có VN mới có thể cắt đứt "đường tơ lụa trên biển" của TQ.

Con kinh Phù nam có làm được hay không là do VN chứ không phải do ý chí của Cam. Không có kinh Phù nam, không có Kra (hay quốc lộ 9A) thì "con đường" của TQ phải đi qua Malacca.

<https://www.facebook.com/nhantuan.truong>