

MỘT SỐ GIẢI PHÁP NÂNG CAO HIỆU QUẢ ĐẦU TƯ HỆ THỐNG CẢNG BIỂN VIỆT NAM

PGS. TS. PHẠM VĂN CƯƠNG
Trường Đại học Hàng hải
ThS. TĂNG THỊ HẰNG
Trường Đại học Hải Phòng

Tóm tắt

Phát triển nền kinh tế thị trường nhiều thành phần theo định hướng xã hội chủ nghĩa, có sự quản lý của Nhà nước ở nước ta, đòi hỏi một sự đổi mới mạnh mẽ ở nhiều lĩnh vực, trong đó có lĩnh vực quản lý hoạt động đầu tư. Quản lý đầu tư theo dự án là một yêu cầu rất quan trọng. Nâng cao hiệu quả đầu tư, cả trên phương diện tài chính cũng như hiệu quả kinh tế xã hội, đòi hỏi phải quản lý tốt quá trình đầu tư bao gồm tất cả các giai đoạn từ nghiên cứu cơ hội đầu tư đến giai đoạn vận hành các kết quả đầu tư. Bài viết dưới đây sẽ trình bày thực trạng hoạt động đầu tư cảng biển, định hướng và giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động đầu tư trong doanh nghiệp cảng biển Việt Nam.

Abstract

Developing market economy oriented more components socialism, the State's management in our country, requires a strong reform in many areas, including field management investment. Investment Management Project is a very important requirement. Improve the efficiency of investment, both financially as well as economic efficiency, good management requires the investment process includes all stages from research investment opportunities to stage campaign out of investment results. The following article will present the current status of investment activities seaport, direction and solutions to improve operational efficiency in business investment in Vietnam's seaports.

1. Khái niệm về đầu tư cảng biển

Đầu tư phát triển (gọi tắt là đầu tư) là quá trình sử dụng vốn đầu tư nhằm tái sản xuất giản đơn và tái sản xuất mở rộng các cơ sở vật chất kỹ thuật của nền kinh tế nói chung, của địa phương, của ngành và các cơ sở sản xuất kinh doanh dịch vụ nói riêng thông qua các hoạt động xây dựng nhà cửa, cấu trúc hạ tầng, mua sắm và lắp đặt máy móc thiết bị, tiến hành các công tác xây dựng cơ bản khác và thực hiện các chi phí phục vụ cho một chu kỳ hoạt động của các cơ sở vật chất kỹ thuật này [1], [2].

2. Đánh giá chung thực trạng hệ thống cảng và nhu cầu đầu tư cảng biển Việt Nam

Hệ thống cảng biển Việt Nam hiện tại có 49 cảng biển các loại, bao gồm 17 cảng biển loại I; 23 cảng biển loại II; 9 cảng biển loại III (cảng dầu khí ngoài khơi). Nếu kể cả các bến cảng chuyên dụng thì tổng cộng có 166 bến cảng các loại. Các cảng biển được chia thành 8 nhóm theo vùng lãnh thổ [7].

Với 8 nhóm cảng biển và nhiều cảng biển, nhưng trong đó không có cảng trung chuyển container quốc tế, và chỉ có 5 cảng lớn có khả năng tiếp nhận tàu container thường xuyên. Đứng đầu là cụm cảng Tp.Hồ Chí Minh chiếm tới trên 70% tỷ lệ khối lượng container qua hệ thống cảng Việt Nam, sau đó là cảng Chùa Vẽ Hải Phòng với trên 20%. Trong khi đó, cảng Cái Lân, Quảng Ninh (chỉ chiếm khoảng 3%), Quy Nhơn (khoảng 1%) và Đà Nẵng (khoảng 1%) lượng container qua hệ thống cảng Việt Nam.

Như vậy, dễ nhận thấy việc đầu tư vào các cảng container của Việt Nam hiện nay chủ yếu theo bề rộng, dần trải nhiều hơn là đầu tư theo chiều sâu. Các cảng thậm chí quy mô không đáp ứng ngay cả tiêu chuẩn tối thiểu. Ví dụ như cảng container Cái Mép có quy mô quá nhỏ (độ dài cầu cảng cần thiết phải là 400m nhưng cảng Cái Mép chỉ đạt 300 m, hay độ sâu luồng cho tàu có mớn nước từ 12-14 m vào cảng, trong khi mớn nước cần thiết phải đạt 16-17m).

Còn tại miền Nam, tuy có các cảng container thuộc dạng lớn và phát triển nhất đất nước, song khu vực này lại đang phải đối mặt với các thách thức với công tác phát triển và quy hoạch cảng biển. Việc tăng trưởng ở mức cao trong hơn 10 năm qua đã khiến công tác quy hoạch không theo kịp, kém và thiếu đầu tư, dẫn tới tình trạng tắc nghẽn tại các cảng hiện nay. Thậm chí, tắc nghẽn đã bị xem là một “vấn nạn” hiện nay.

Tình trạng tắc nghẽn tại một số cảng container của Việt Nam hiện nay sẽ ảnh hưởng mạnh tới chuỗi cung ứng của cả nền kinh tế, tác động tiêu cực tới xuất nhập khẩu của Việt Nam. Giải pháp quy hoạch và khoanh vùng để giảm thiểu tắc nghẽn tại các cảng container của Việt Nam lại chưa thực sự đạt hiệu quả. Nhiều người đang bày tỏ lo ngại việc chậm chạp di dời cảng TP. Hồ Chí Minh theo kế hoạch có thể gây ảnh hưởng tới việc quy hoạch chung của hệ thống cảng biển phía Nam. Nếu tình trạng tắc nghẽn tại cảng còn kéo dài, không chỉ công ty vận tải biển, cơ quan vận hành cảng mà các nhà xuất nhập khẩu cũng sẽ phải gánh chung thiệt hại. Cụ thể là các chi phí gia tăng (chi phí kho bãi, xăng dầu do tàu bị chậm) đối với các công ty vận tải biển, chi phí làm hàng tăng với cơ quan vận hành cảng. Nặng nề nhất là các nhà xuất nhập khẩu khi thời gian chờ đợi hàng hoá quá cánh kéo dài, hàng tồn kho bị đọng lâu, thời gian kinh doanh sản xuất kéo dài. Những khó khăn này có thể sẽ khiến các hợp đồng chuyển từ Việt Nam sang các nước khác có hệ thống cảng thuận tiện hơn.

Để đạt được mục tiêu, quy mô phát triển hệ thống cảng biển nêu trên, dự kiến tổng kinh phí đầu tư trong cả giai đoạn đến năm 2030 từ 810 - 990 nghìn tỷ đồng (đến năm 2020 là 360 - 440 nghìn tỷ đồng). Nguồn vốn ngân sách chiếm khoảng 12% - 15% tổng mức đầu tư, chủ yếu dành cho các hạng mục cơ sở hạ tầng công cộng cảng biển và hỗ trợ một số hạng mục khác cho giai đoạn khởi động đối với dự án trọng điểm có hiệu quả kinh doanh thấp. Nguồn vốn huy động của các doanh nghiệp cho đầu tư cảng trong cả giai đoạn đến năm 2030 khoảng 715 - 840 nghìn tỷ đồng (đến năm 2020 khoảng 315 - 370 nghìn tỷ đồng). Các dự án ưu tiên đầu tư trong giai đoạn đến 2015 bao gồm các dự án sau [6]:

Đối với luồng vào cảng: Luồng Hải Phòng; Cái Mép - Thị Vải vào cảng Vũng Tàu, Đồng Nai; sông Soài Rạp vào cảng TP. HCM; cửa sông Hậu vào ĐBSCL.

Đối với cảng tổng hợp: Giai đoạn khởi động cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong và cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện. Hải Phòng; khu bến Cái Mép, Phú Mỹ - Thị Vải cảng cửa ngõ quốc tế Vũng Tàu; khu bến Hiệp Phước cảng TP.HCM; khu bến Cái Cui cảng Cần Thơ.

Đối với cảng chuyên dùng: Khu bến chuyên dùng Nhà máy lọc dầu Nghi Sơn - Thanh Hóa; Long Sơn - Bà Rịa Vũng Tàu; khu bến chuyên dùng của các liên hợp luyện kim Sơn Dương - Hà Tĩnh, Kê Gà - Bình Thuận, Cà Ná - Ninh Thuận. Các đầu mối tiếp nhận than phục vụ nhà máy nhiệt điện tại Nghi Sơn - Thanh Hóa, Sơn Dương Vũng Áng - Hà Tĩnh, Vĩnh Tân - Bình Thuận, Đông và Tây ĐBSCL.

Thống kê cho thấy, hệ thống cảng biển Việt Nam hiện có khoảng 160 bến cảng với hơn 300 cầu cảng với tổng chiều dài tuyến bến đạt hơn 36km. Các cảng biển Việt Nam hiện do rất nhiều bộ, ngành, doanh nghiệp, các địa phương, ban quản lý khu công nghiệp, khu kinh tế, đầu tư, quản lý và khai thác. Với tốc độ xây dựng cầu bến mỗi năm tăng 6%, bình quân mỗi năm cả nước có thêm gần 2km cầu cảng [6], [7].

Tuy vậy, khối lượng hàng hóa qua các cảng không đều, chủ yếu tập trung vào một số cảng lớn ở khu vực Hải Phòng, Đà Nẵng, Quy Nhơn, TP.HCM. Hệ thống cảng biển Việt Nam có số lượng bến cảng tổng hợp và bến cảng chuyên dùng là chủ yếu, bến container chiếm rất ít, trong khi đó xu thế vận chuyển hàng hóa bằng container ngày một tăng cao.

Theo các chuyên gia, mặc dù gần đây tầm quan trọng của hệ thống cảng biển đã được nhận thức rất rõ, nhưng cơ sở hạ tầng cảng biển Việt Nam vẫn thuộc loại yếu kém về chất lượng, lạc hậu về trình độ kỹ thuật - công nghệ so với yêu cầu và các nước tiên tiến trong khu vực. Hiện nay, Việt Nam đang rất thiếu cầu bến cho tàu trọng tải lớn, đặc biệt là các bến cho tàu container vận hành trên tuyến biển xa. Cầu bến cho tàu trên 5 vạn DWT chỉ chiếm 1,37% và chủ yếu là cho hàng chuyên dùng, cho tàu 2 - 5 vạn DWT chiếm 21,43% (hàng tổng hợp 15,9%); cho tàu 1 - 2 vạn DWT chiếm 39,73% (hàng tổng hợp 24,31%); cho tàu dưới 1 vạn DWT chiếm 38,49% (hàng tổng hợp 24,85%).

Bên cạnh đó, theo khảo sát của Bộ Giao thông - Vận tải gần đây, trừ một số bến mới được xây dựng đưa vào khai thác trong gần 5 năm trở lại đây đã được trang bị các thiết bị xếp dỡ tương đối hiện đại; còn lại hầu hết vẫn sử dụng các thiết bị bốc xếp thông thường, quản lý điều hành quá

trình bốc xếp bảo quản giao nhận hàng hóa với kỹ thuật công nghệ lạc hậu. Hệ quả là bình quân năng suất xếp dỡ hàng tổng hợp chỉ đạt 2.000 - 3.000 T/mét dài bến, hàng container 12 - 25 thùng/cầu/giờ, tức bằng khoảng 50% - 60% so với các cảng tiên tiến trong khu vực [6], [7].

Theo công ty cổ phần tư vấn thiết kế cảng - kỹ thuật biển - đơn vị lập qui hoạch hệ thống cảng biển Việt Nam, tính tới tháng 9/2009 hệ thống cảng biển của cả nước đã xếp dỡ đến 198 triệu tấn hàng hóa/năm và theo qui hoạch đến năm 2020 sẽ xếp dỡ đến 1,1 tỉ tấn hàng hóa/năm và đến năm 2030 sẽ xếp dỡ 1,6 - 2,1 tỉ tấn hàng hóa/năm [7].

Về công nghệ bốc xếp, trừ một số bến cảng của Chùa Vẽ (Hải Phòng), cảng Tiên Sa (Đà Nẵng), Tân Cảng, VIC, Bến Nghé, Tân Thuận (TP.HCM) đã trang bị một số phương tiện thiết bị xếp dỡ hiện đại, chuyên dụng container, còn lại hầu hết các cảng biển Việt Nam chủ yếu sử dụng thiết bị bốc xếp thông thường, thô sơ hoặc cần cầu tàu là chính [7].

Năng suất xếp dỡ của các cảng ở Việt Nam bình quân mới đạt 2.500T/mét dài cầu tàu/năm cho loại hàng tổng hợp (bằng 1/2 năng suất các cảng trong khu vực), 8 - 10 container/h (bằng 1/3 so với các cảng trong khu vực). Vì vậy, chi phí vận tải biển, bốc xếp của Việt Nam tăng cao và không có tính cạnh tranh trong khu vực) [7].

Chuẩn tắc luồng tàu hiện nay chưa phù hợp với quy mô cầu bến, nạo vét duy tu không kịp thời, chậm được cải tạo nâng cấp, hạn chế rất lớn tới năng lực chung của hệ thống cảng. Bên cạnh đó, mạng kỹ thuật hạ tầng phục vụ hoạt động của cảng (điện, nước, thông tin liên lạc, đường giao thông sắt bộ nối với mạng quốc gia v.v...) chưa đồng bộ với quy mô và thời điểm đưa cảng vào vận hành khai thác [7].

Với tổng lượng vốn 440.000 tỷ đồng là số vốn dự kiến đầu tư cho hệ thống cảng biển đến năm 2020. Nếu chỉ nhìn vào số lượng, người ta có thể nghĩ Việt Nam có quá nhiều cảng và thừa năng lực một cách giả tạo. Trong khi đó lại rất thiếu bến nước sâu cho tàu tải lớn, đặc biệt là các bến cho tàu chở hàng container vận hành trên các tuyến biển xa [6], [7].

Theo các tác giả bản Quy hoạch được trình Chính phủ, cần xác định rõ hai loại cảng: tổng hợp và chuyên dùng, trong đó Quy hoạch tập trung điều chỉnh loại cảng tổng hợp. Loại cảng chuyên dùng chỉ nên được coi là một hạng mục của dự án với quy mô cụ thể do chủ đầu tư dự án quyết định trên cơ sở quy hoạch phát triển kinh tế xã hội.

Không chỉ phát triển mới, việc di dời, chuyển đổi công năng một số cảng hiện có là vấn đề cấp thiết đối với Việt Nam, bởi các cảng quan trọng phần lớn nằm sâu trong sông, gần khu dân cư, đô thị khó có khả năng nâng cấp, cải tạo luồng vào cảng và mạng giao thông nối cảng. Theo đó, việc di dời, chuyển đổi công năng đối với các cảng, khu bến được thực hiện theo hướng tiến mạnh ra biển, vừa để giảm thiểu khó khăn, trở ngại về luồng tàu ra vào, vừa tạo động lực phát triển các khu công nghiệp, đô thị ven biển. Phần lớn quỹ đất của cảng phải di dời sẽ được chuyển đổi thành các công trình công cộng phù hợp với quy hoạch chung của thành phố.

Phần lớn luồng tàu vào cảng đều dọc theo các con sông, mức dao động thủy triều lớn, chịu ảnh hưởng rất nhiều của sa bồi, luồng lạch dài, chiều sâu hạn chế. Hàng năm, Nhà nước phải bỏ ra một khoản kinh phí rất lớn để nạo vét, duy tu luồng lạch để đảm bảo cho các cảng có thể tiếp nhận được khối lượng hàng hóa ngày một tăng nhanh [3], [7].

Mặc dù hầu hết các cảng biển Việt Nam đều có hệ thống đường ô tô nối liền với đường bộ quốc gia song các tuyến đường này thường xuyên phải đối mặt với tình trạng ách tắc. Một số cảng nằm ở khu đô thị, khu dân cư nên tình trạng giao thông bị ngưng trệ, chỉ hoạt động được ban đêm nên hạn chế rất nhiều năng suất của các cảng.

Các tuyến đường sắt tới cảng tuy có thuận lợi hơn so với đường bộ song hiện tại các cảng có đường sắt trực tiếp vào tới tận cầu tàu thì mới chỉ có ở cảng Hải Phòng. Còn lại việc vận chuyển hàng hóa bằng đường sắt phải thêm một công đoạn dùng xe ô tô, nên rất hạn chế cho năng suất vận tải. Mặt khác, đường sắt Việt Nam là đường đơn, khổ hẹp và đi qua khu đô thị nên hoạt động của đường sắt chủ yếu là ban đêm.

3. Giải pháp nâng cao hiệu quả hoạt động đầu tư hệ thống cảng biển Việt Nam:

Theo số liệu thống kê, mức tăng khối lượng container qua cảng trung bình hiện nay là 20%/năm và có thể sẽ tăng lên 25% trong ngắn hạn. Đặc biệt, tiềm năng tăng trưởng của miền Bắc rất lớn và nhanh hơn các khu vực khác với mức tăng bình quân 25%/năm. Dự kiến mức tăng này sẽ tiếp tục được duy trì thời gian tới vì vốn FDI ngày càng chảy vào miền Bắc nhiều hơn, như dự án đầu tư của tập đoàn Canon/Foxcom. Miền Nam cũng luôn tăng trưởng ở mức cao trong hơn

10 năm gần đây. Chính vì lẽ đó, trong những năm tới, Việt Nam cần phải đẩy mạnh đầu tư và hiện đại hóa hệ thống cảng container của mình. Với những đặc trưng riêng, quy hoạch cảng container cho từng vùng đòi hỏi phải có những điểm khác biệt. Theo chúng tôi, thay vì đầu tư dàn trải, bề rộng theo kiểu “cảng nào cũng là trung tâm” như hiện nay, miền Bắc cần tập trung phát triển một cảng trung tâm là cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện, Hải Phòng. Thêm vào đó, cần xây dựng các cảng phục vụ dài hạn, bao gồm mớn nước đủ sâu để tiếp nhận tàu biển nhiều thể hệ, bởi các giải pháp tạm thời sẽ không có hiệu quả về lâu dài. Trong khi đó, miền Nam cần chú trọng tới nhu cầu dài hạn với các cảng gắn liền cơ sở hạ tầng đáp ứng nhu cầu 20 năm tới. Hệ thống cảng cũng phải khắc phục kiểu làm cảng mà thiếu cơ sở hạ tầng tương ứng, như thiếu hẳn các cơ sở hạ tầng, dịch vụ hỗ trợ phát triển tương ứng như đường bộ, đường sắt, hệ thống kho bãi...

Một khó khăn khác là nhu cầu vốn đầu tư cho phát triển cơ sở hạ tầng rất lớn, mỗi năm khoảng 400 nghìn tỷ đồng (khoảng 20 tỷ USD). Trong khi hiện chỉ huy động được khoảng 250 nghìn tỷ đồng/năm (đạt 50-60% nhu cầu). Nhà nước dành 6 tỷ USD ngân sách cho đầu tư phát triển (chiếm 30% ngân sách), song cũng chỉ đáp ứng khoảng 50-60% nhu cầu. Đồng nghĩa với việc, nếu không kêu gọi được sự tham gia từ các nhà đầu tư nước ngoài hoặc tư nhân, số vốn này khó lòng đáp ứng được nhu cầu phát triển của hệ thống cảng biển cũng như cơ sở hạ tầng nói chung.

Để có thể thúc đẩy quá trình lưu thông, xuất nhập khẩu hàng hóa, nâng cao hiệu quả đầu tư trong xây dựng, tổ chức và khai thác cảng biển, Bộ Giao thông vận tải nói chung và các doanh nghiệp cảng biển Việt Nam nói riêng cần làm tốt hơn những công việc như: Hiện đại hoá trong từng cảng biển hiện có; Tăng cường hợp tác công - tư trong đầu tư xây dựng cảng biển; Phát triển hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, đường thủy nối với các cảng biển; Phát triển đồng bộ hệ thống cảng biển, trong đó chú trọng đến việc đẩy nhanh tiến độ xây dựng cảng trung chuyển container quốc tế tại vịnh Vân Phong, cảng cửa ngõ quốc tế Lạch Huyện Hải Phòng của miền Bắc và các cảng container ở miền Nam; Kết nối hệ thống cảng với các vùng kinh tế trong nước, với Trung Quốc và các nước trong khối ASEAN.

4. Kết luận

Chúng ta thấy rằng, đối với nền kinh tế, hoạt động đầu tư phát triển là một lĩnh vực hoạt động nhằm tạo ra và duy trì sự hoạt động của các cơ sở vật chất kỹ thuật của nền kinh tế. Đối với các cơ sở sản xuất kinh doanh dịch vụ cảng biển, hoạt động đầu tư là một hoạt động nhằm tạo mới và tăng thêm cơ sở vật chất kỹ thuật mới, duy trì sự hoạt động của cơ sở vật chất kỹ thuật hiện có, và vì thế, là điều kiện để phát triển sản xuất kinh doanh dịch vụ của các doanh nghiệp cảng biển. Với những đánh giá về thực trạng hệ thống cảng biển Việt Nam hiện nay và quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020 thì nhu cầu về đầu tư các cảng biển của Việt Nam là rất lớn. Để cho hoạt động đầu tư cảng biển trong tương lai đạt hiệu quả cao, tác giả cố đưa ra một số giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động đầu tư vào hệ thống cảng biển Việt Nam.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] TS. Nguyễn Bạch Nguyệt, *Giáo trình Lập dự án đầu tư*, NXB Khoa học và Kỹ thuật, 2004.
- [2] TS. Từ Quang Phương, *Giáo trình Quản lý dự án đầu tư*, NXB Lao động xã hội Hà Nội, 2005.
- [3] TS. Nguyễn Văn Sơn, ThS. Lê Thị Nguyễn, *Tổ chức và khai thác cảng*, Trường Đại học Hàng hải, 2003.
- [4] *Bộ luật hàng hải Việt Nam*, NXB Chính trị quốc gia, 2006.
- [5] *Luật đầu tư*, NXB Giao thông Vận tải, 2008.
- [6] *Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020*.
- [7] Thông tin trên các trang websites: www.Logisticsworld.com, www.Vinalines.com.vn, www.Vpa.org.vn, www.visabatimes.com.vn, www.toquoc.gov.vn.

Người phản biện: TS. Dương Văn Bạo