

ĐÁNH GIÁ CÔNG TÁC QUY HOẠCH, QUẢN LÝ VÀ KHAI THÁC CẢNG VIỆT NAM THEO MỘT SỐ CHỈ TIÊU CƠ BẢN

ASSESSMENT OF PORT PLANNING, MANAGING & OPERATING UNDER SOME BASE INDEXES

TS. NGUYỄN THỊ BẠCH DƯƠNG
Khoa Công trình, Trường Đại học GTVT

Tóm tắt

Hiện nay trong công tác thiết kế quy hoạch cũng như quản lý, khai thác cảng ở Việt Nam còn chưa phát huy được tối ưu tiềm năng và hiệu quả. Hệ thống cảng biển trong nước còn dư thừa khả năng và công suất thiết kế. Bài báo đề xuất một số chỉ tiêu để đánh giá các công tác này so với các cảng biển hiện đại trên thế giới.

Abstract

By this, Port Planning, Managing and Operating have also not take hold as strongly as hope, have not promoted potential optimum as well as it's efficiency in Vietnam. There is still some excess capacity in the seaport system. The article proposes some index to estimate those works with modern ports in the world.

Từ khóa: Quy hoạch cảng, Quản lý và khai thác Cảng, cảng hiện đại.

Keyword: Port Planning, Port Managing and Operating, modern port.

1. Giới thiệu chung

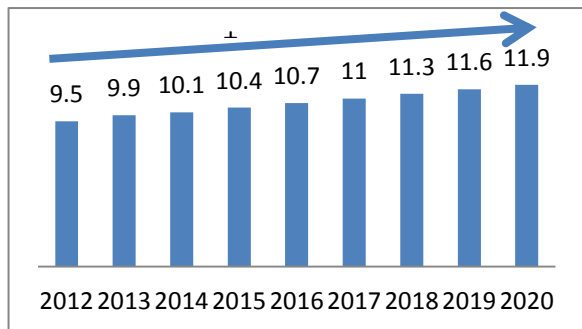
1.1. Cảng biển hiện đại và công tác quy hoạch, quản lý, khai thác

Cảng hiện đại là “Cảng luôn có những hoạt động khẩn trương. Một dàn nhạc giao hưởng với tiết tấu nhanh, gấp của tiếng còi, tiếng động cơ ô tô vào ra nhận trả hàng, tiếng ì ầm của những cần cẩu cạnh bờ đang hối hả làm việc và còn nữa là tiếng người, ... đang diễn ra nơi bến cảng” [1].

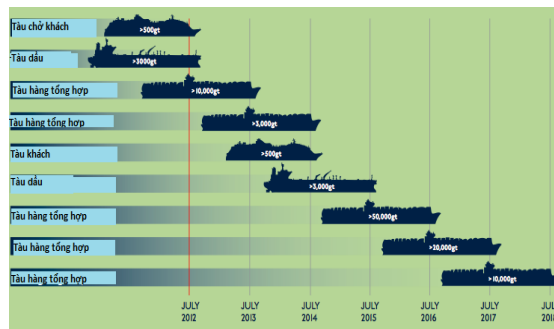
Công tác thiết kế quy hoạch cảng biển hiện đại là phát huy tối ưu tiềm năng và hiệu quả hoạt động là sự định hướng sắp xếp hợp lý, khoa học và việc đánh giá những yếu tố đặc trưng của nó cho hiện tại và tương lai. Tuy nhiên, xét cả về mặt chủ quan và khách quan, thực tế hiện nay cho thấy trong việc khai thác lợi thế từ biển còn không ít hạn chế, khó khăn, hoạt động đầu tư manh mún, chưa đồng bộ, hiệu quả thấp, kinh tế biển phát triển chậm, thiếu bền vững và cơ cấu chưa hợp lý. Quy mô kinh tế biển và vùng ven biển nước ta vẫn chưa tương xứng với tiềm năng, giá trị tổng sản phẩm hằng năm còn nhỏ bé, chỉ bằng 1/20 của Trung Quốc, 1/94 của Nhật Bản, 1/7 của Hàn Quốc và 1/260 kinh tế biển của thế giới.

Sản lượng hàng hóa qua hệ thống Cảng Việt Nam nhỏ hơn đáng kể khi so với các nước trong khu vực và thế giới có chiều dài bến cảng tương đương. Điều này cho thấy các cảng biển Việt Nam hoạt động còn chưa hiệu quả, với năng lực hiện tại vẫn còn khả năng để tăng sản lượng. Các giá trị chỉ tiêu, đặc trưng trong công tác quy hoạch cảng cần được chỉnh sửa và xem xét một số yếu tố mới nhằm phát huy tối ưu và hiệu quả nhất trong quản lý và khai thác cảng [1].

1.2. Xu hướng vận tải biển trên thế giới



Hình 1. Dự báo lượng hàng vận tải biển thế giới (nghìn tỷ Tấn) theo kịch bản 3 của UNESCAP [3]



Hình 2. Kích thước một số loại tàu trên thế giới [4]

Hệ thống cảng biển trên thế giới phát triển không ngừng qua từng năm, do kích thước tàu ngày một tăng lên (hình 1,2) và nhu cầu vận tải đường thủy ngày càng chiếm vai trò quan trọng mà các hình thức vận tải khác không đáp ứng được. Mạng lưới giao thông thủy, đường thủy ngày càng dày đặc kết nối nhiều khu vực nền kinh tế với nhau, đóng vai trò to lớn trong sự phát triển kinh tế của mỗi khu vực mà điển hình là 3 tuyến chính: Đông Tây, Bắc Nam, tuyến nội bộ giữa mỗi khu vực mà trong đó Châu Á (đặc biệt là khu vực Đông Nam Á trong đó có Việt Nam) đóng vai trò cầu nối cho các tuyến vận tải từ Châu Âu

sang Châu Mỹ và ngược lại biến khu vực này thành một thương trường khốc liệt nhất về thị phần cung ứng vận tải biển.

Theo quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam, khối lượng hàng hóa qua các nhóm cảng năm 2020 -2030 như trên bảng 1.

Bảng 1. Sản lượng hàng hóa qua hệ thống cảng Việt Nam

Các nhóm cảng	Sản lượng hàng năm (Tr. Tấn)			Tăng bq (%)
	2015	2020	2030	
Nhóm 1: Từ Quảng Ninh - Ninh Bình	112 -117	153 - 164	260 - 265	6 - 7
Nhóm 2: Từ Thanh Hóa -Hà Tĩnh	46,7 - 48	101 - 106	171 - 182	6 - 7
Nhóm 3: Từ Quảng Bình - Quảng Ngãi	31 -32,5	56 - 70	97,4 - 115	6.4 -7.3
Nhóm 4: Từ Bình Định - Bình Thuận	24 - 25	61 – 62,5	85,4 - 91,3	4 -5
Nhóm 5: Nhóm cảng biển Đông Nam Bộ (gồm cả Côn Đảo, các cảng trên sông Soài Rạp thuộc Long An)	172 - 175	238 - 248	358,5 – 411,5	5 – 6,5
Nhóm 6: Các cảng còn lại (gồm cả Phú Quốc, các đảo Tây Nam)	10 – 11,2	25 - 28	66,5 – 71,5	15,5 -16,6
Tổng cộng	395-408,7	634 – 678,5	1038,8 – 1136,3	

2. Phân tích, đề xuất lựa chọn các chỉ tiêu quy hoạch, quản lý và khai thác cảng hiện đại

Từ các dữ liệu thu thập được của các cảng hiện đại có khối lượng hàng thông qua cảng nổi tiếng trên thế giới, tiến hành xử lý số liệu theo thống kê và phân tích theo các chỉ tiêu đề xuất để khai thác cảng hiện đại như sau:

- Chỉ số K_{kl} khối lượng hàng hoá thông qua bến trên 1m dài cầu bến dùng đánh giá thời gian sử dụng hiệu quả của cầu tàu, công nghệ bốc xếp hàng hóa (Cao: $K_{kl} \geq 0.002$ Tr.Teu; Trung bình: $0,002Tr.Teu > K_{kl} \geq 0,001Tr.Teu$; Thấp $K_{kl} < 0,001$).

- Tỷ số chiều dài bến trên khu đất K_b dùng đánh giá tình hình đầu tư, cơ sở hạ tầng, thời gian lưu kho của hàng hóa (Cao: $K_b \geq 0.003$ m/ha; Trung bình: $0,003$ m/ha $> K_b \geq 0,001$ m/ha; Thấp $K_b < 0,001$)

- Tỷ số kho trên bãi K_s dùng đánh giá tình hình đầu tư của cảng, khối lượng hàng hóa cần thiết phải lưu kho phụ thuộc loại hàng hóa, thời tiết, thời gian lưu bãi (Cao: $K_s \geq 0.05$; Trung bình: $0,05$ m/ha $> K_s \geq 0,01$ m/ha; Thấp $K_s < 0,01$).

- Tỷ số số tuyến xếp dỡ trên chiều dài bến K_t (tuyến/m) và cho một bến K_{tb} (m/bến) dùng đánh giá tình hình đầu tư phương tiện thiết bị, khả năng thông qua của bến, định mức bốc xếp hàng hóa trong một giờ:

+Tuyến bến Cao: $K_t \leq 80$; Trung bình: $80 < K_t \leq 150$; Thấp $K_t < 150$.

+ Cho một bến $K_t \leq 60$; Trung bình: $60 < K_s \leq 100$; Thấp $K_s < 100$.

Bảng 2. Thống kê một số chỉ tiêu đánh giá cảng container trên thế giới [1]

TT	Tên cảng	Sản lượng năm (Tr.TEU)	Sản lượng năm/1m dài bến (Tr.TEU/m)	Chiều dài bến/ diện tích khu đất (m/ha)	Diện tích kho/Diện tích bãi	Chiều dài bến (m) /1 tuyến xếp dỡ	Sản lượng thông qua cho 1 tuyến xếp dỡ (1,000TEU/ Tuyen/năm)
1	Singapore	32,60	0,00171	0,0025	0/753	95,10	163,00
2	Busan, Hàn Quốc	18,65	0,00168	0,0003	0,075		
3	Hồng Kông	17,10	0,00223	0,0028	0,395	77,62	172,73
4	Yangshan, Trung Quốc	15,00	0,00500	0,0004	0,055	88,24	441,18
5	Klang, Malaysia	10,35	0,00170	0,0029	0,118	101,32	172,50

- Các chỉ số: Số lượng máy xếp dỡ và phương tiện hợp lý (đánh giá khả năng khai thác hiệu quả của bến cảng) và Chỉ tiêu tài chính (đánh giá hệ số lợi nhuận/Tấn, hệ số lợi nhuận/TEU) sẽ được xác định ở bài báo tiếp theo.

Các chỉ tiêu này xác định thông qua dữ liệu thống kê một số cảng hiện đại nằm trong 10 cảng lớn trên thế giới bảng 2, 3 (khối lượng hàng hóa thông qua lớn, cảng đáp ứng cho tàu có kích thước lớn).

Bảng 3. Thống kê một số chỉ tiêu cảng tổng hợp hiện đại trên thế giới [1]

TT	Tên cảng	Sản lượng hàng hóa trên mét dài bến (Tr.Tấn/m)	Chỉ số chiều dài bến trên diện tích khu đất
1	Rotterdam (Hà Lan)	0,0054	0,00125
2	Cảng Thiên Tân (Trung Quốc)	0,0150	0,00024
3	Cảng Constanta (Romania)	0,0120	0,00920
4	Cảng Richards Bay (Nam Phi)	0,0015	0,00032
5	Cảng Alexandria (Ai Cập)	0,0360	0,00046

3. Đánh giá công tác quy hoạch, quản lý và khai thác cảng tại Việt Nam thông qua một số chỉ số.**3.1. Cảng Container****Bảng 4. Thống kê một số chỉ tiêu cảng container trong nước**

No	Tên cảng	Sản lượng năm (Tr.TEU)	Sản lượng năm/1m dài bến (Tr.TEU/m)	Chiều dài bến/ diện tích khu đất (m/ha)	Diện tích kho /Diện tích bãi	Chiều dài bến /1 tuyến xếp dỡ (m /tuyến)	Sản lượng cho 1 tuyến xếp dỡ theo năm (1.000Teus /tuyen)	Số lượng tuyến xếp dỡ cho 1 bến
1	Tân Cảng Cát Lái	3,620	0,00241	0,00125	0,028571	65,22	157,391	2,88
2	Cảng container Cái Lân 1,2,3	0,088	0,000148	0,00328		148,50	22,065	1,33
3	Chùa Vê	0,556	0,000656	0,00413	0,016327	94,22	0,06185	1,80
4	Đình Vũ	0,516	0,001214	0,00177	0,018	85,00	103,236	2,50
5	Tân Vũ (Hải Phòng)	0,8	0,000816	0,00192		89,15	0,0348	2,20
6	Cảng VIC	0,536	0,001103	0,00243	0,043305	69,43	76.596,57	1,75
7	Cảng Đoạn Xá	0,250	0,001136	0,00275	0,018461	55,00	62.500,00	4,00
8	PTSC Đình Vũ	0,268	0,001073	0,00178	0,023016	83,33	89.487,33	3,00

- Theo chỉ số sản lượng hàng hóa trên 1m dài bến (bảng 2 và 4) cho thấy chỉ số này của nước ta vẫn còn rất nhỏ so với các cảng hiện đại trên thế giới hay khả năng khai thác nhóm cảng container chưa hiệu quả, có thể trang thiết bị chưa hiện đại, cầu bến hoạt động chưa hết khả năng.

- Theo chỉ số chiều dài bến trên diện tích khu đất của cảng container Việt Nam (bảng 2 và 4) hầu như lớn hơn so với các cảng container trên thế giới, nhưng sản lượng hàng hóa cảng hiện đại lớn hơn gấp vài chục lần. Có thể cho thấy thời gian lưu kho hàng hóa lâu, bến còn khả năng tăng năng suất. Ngoài ra cũng cho thấy trang bị thiết bị cầu bến của các cảng Việt Nam chưa chuyên dụng, chưa hiện đại, chưa hoạt động hết năng suất.

- Đánh giá theo chỉ số diện tích kho trên diện tích khu đất các cảng container Việt Nam (bảng 2 và 4) ta khá nhỏ, điều này cho thấy khả năng giải phóng hàng nguyên container nhanh, dịch vụ vận chuyển bằng đường biển khá nhanh, hệ thống giao thông kết nối hiện đại, hàng lẻ nhiều.

- Đánh giá theo chỉ số sản lượng trên một tuyến xếp dỡ theo năm các cảng container Việt Nam (bảng 2 và 4) chỉ số này rất nhỏ so với thế giới, cho thấy mức độ cơ giới hóa trong cảng, thời gian lưu kho nhiều, giải phóng hàng chậm, hệ thống mạng lưới cơ sở hạ tầng chưa tốt, giá thành cho dịch vụ logistic tăng, cảng hoạt động chưa hiệu quả, thời gian vận chuyển hàng hóa dài. Đây là điểm rất yếu của dịch vụ vận tải biển.

- Đánh giá theo chỉ số chiều dài bến cho 1 tuyến xếp dỡ các cảng container Việt Nam (bảng 2 và 4) chênh không nhiều, tuy nhiên công suất và năng suất hoạt động của cầu bến các cảng hiện đại cao hơn ở Việt Nam.

- Đánh giá theo chỉ số số tuyến xếp cho một bến của Việt Nam (bảng 2 và 4) ở mức trung bình nhưng số lượng bến cho một cảng nhỏ nên lại là thấp so với các cảng container hiện đại.

3.2. Cảng tổng hợp

- Theo chỉ số chiều dài bến trên diện tích khu đất của các cảng biển tổng hợp Việt Nam (bảng 2 và 5) tương đương so với các nước trên thế giới nhưng sản lượng năm của các cảng thế giới lớn.

- Chỉ số sản lượng hàng hóa thông qua mét dài bến đối với hàng tổng hợp, chỉ số này cảng cao thì nhận thấy hoạt động lưu thông hàng hóa trên bến càng tấp nập, sơ đồ cơ giới hóa trên bến càng phát triển, hiện đại hóa. Chỉ số này của Việt Nam rất thấp (bảng 2 và 5).

Bảng 5. Thống kê một số chỉ tiêu cảng tổng hợp tại Việt Nam

STT	Tên cảng	Sản lượng hàng hóa trên mét dài	Chỉ số chiều dài bến trên diện tích
-----	----------	---------------------------------	-------------------------------------

		bến (Tr.Tấn/m)	khu đất (m/m²)
1	Cảng Sài Gòn	0,00340	0,0060
2	Cảng Phú Quý	0,00540	0,0035
3	Cảng Đồng Nai	0,00360	0,0009
4	Cảng Cam Ranh	0,00290	0,0007
5	Cảng Chân Mây	0,00370	0,0051
6	Cảng Nha Trang	0,00200	0,0061
7	Cảng Bình Dương	0,00320	0,0024
8	Cảng Vũng Tàu	0,00087	0,0010
9	Cảng Mỹ Tho	0,00085	0,0055

- Theo chỉ số chiều dài bến trên diện tích khu đất của các cảng biển tổng hợp Việt Nam (bảng 2 và 5) tương đương so với các nước trên thế giới nhưng sản lượng năm của các cảng thế giới lớn.

- Chỉ số sản lượng hàng hóa thông qua mét dài bến đối với hàng tổng hợp, chỉ số này càng cao thì nhận thấy hoạt động lưu thông hàng hóa trên bến càng tấp nập, sơ đồ cơ giới hóa trên bến càng phát triển, hiện đại hóa. Chỉ số này của Việt Nam rất thấp (bảng 2 và 5).

4. Kết luận

***Kết luận**

- Bài báo tổng quan hiện trạng, tương lai xu hướng vận tải biển và dự báo khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển trên thế giới và Việt Nam ngày càng tăng.

- Bài báo đề xuất những chỉ tiêu mới cần xem xét trong quá trình quy hoạch cảng hiện đại, cũng như để đánh giá công tác quản lý và khai thác cảng tại Việt Nam thông qua việc xác định các chỉ tiêu này.

- Xây dựng một số các giá trị của các chỉ tiêu này trong đề xuất ban đầu.

Qua đó cũng đã đánh giá thực trạng một số cảng biển Việt Nam, nhằm nâng cao năng lực khai thác cảng hiện có, phát triển hệ thống cảng biển một cách hợp lý trong tương lai.

***Hướng nghiên cứu tiếp theo**

Để đáp ứng nhu cầu vận tải biển hay nhằm đẩy mạnh phát triển kinh tế biển, công tác quy hoạch, quản lý và khai thác cảng biển còn cần phải xem xét về tài chính và khía cạnh khác nữa.

Với các số liệu thống kê còn ít và thời gian hạn chế, tác giả ban đầu đề xuất và nghiên cứu tính toán theo thống kê một số chỉ tiêu mới nêu trên. Đây cũng là nhược điểm cần phải được nghiên cứu và sẽ được trình bày trong các bài báo tiếp theo.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] TS. Phạm Văn Trung, TS. Nguyễn Thị Bạch Dương (2015), *Nghiên cứu các chỉ số dùng đánh giá công tác thiết kế quy hoạch cảng hiện đại*, Đề tài NCKH cấp Trường, Đại học Hàng hải VN
- [2] Nguồn <http://elib.dostquangtri.gov.vn/>
- [3] Nguồn <http://www.marine-knowledge.com/wp-content/uploads/2012/01/Ocean-Shipping-Lanes.jpg>
- [4] Nguồn http://www.portstrategy.com/news/101port-operationscargo-handlingslowing_-_but_not_by_much.
- [5] Nguồn *IMO Circular Letter 12/2008*.