

ĐỀ XUẤT MỘT SỐ VẤN ĐỀ VỀ HẠ TẦNG CẢNG VÀ VẬN TẢI BIỂN

*Chuẩn bị bởi
Tiểu Nhóm Hạ tầng cảng và Vận tải biển
Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam VBF*

TÓM TẮT ĐỀ XUẤT

Khái quát chung

Tiểu nhóm Công tác Hạ tầng Cảng và Vận tải biển thuộc Diễn đàn Doanh nghiệp Việt Nam muốn nhấn mạnh lần nữa tầm quan trọng của việc phát triển một trung tâm trung chuyên (hub) quốc tế và trung chuyển nội địa tại Cái Mép, việc này sẽ không chỉ góp phần giải quyết tình trạng mất cân đối cung/cầu nghiêm trọng thị trường cảng công-ten-ơ tại miền Nam Việt Nam mà còn tạo ra quy mô cần thiết để khai thác cảng nước sâu như thị trường yêu cầu cho Việt Nam và cho toàn bộ hàng hoá xuất nhập khẩu của cả nước, như là một kết quả trực tiếp.

Chúng tôi hiểu rằng Bộ Giao thông Vận tải và Bộ Kế hoạch và Đầu tư đều biết rõ và nỗ lực đối với tham vọng này, bản đề xuất này muốn nhấn mạnh lại sự cần thiết phải hợp nhất các bến cảng nước sâu hiện có trong khu vực Cái Mép nhằm tạo ra một hub trung chuyển cần thiết và đủ quy mô, đáp ứng kịp sự gia tăng không ngừng về kích cỡ các tàu đưa vào khai thác.

Với sự ra đời của Hiệp định Đối tác Kinh tế Chiến lược Xuyên Thái Bình Dương (TPP) và Hiệp định Thương mại Tự do Châu Âu, sự cần thiết tạo ra một trung tâm trung chuyển hàng hóa nội địa và quốc tế chưa bao giờ trở nên thuận lợi như thế. Sự gia tăng kết quả trong thương mại (do đó gia tăng rất nhiều lượng lưu thông công-ten-ơ xuất và nhập vào Việt Nam) đang được kỳ vọng sẽ vượt xa tốc độ tăng trưởng dự báo trước đây là 7% đến 8% từ bây giờ cho đến năm 2020. Để phát huy tối đa tiềm năng mà cả TPP và FTA với Châu Âu đem đến cho Việt Nam, sự tồn tại của một cảng biển container nước sâu là vô cùng cần thiết để phục vụ nhu cầu vận chuyển hàng hóa đang ngày càng gia tăng. Sự phụ thuộc hiện nay vào các cảng tại thành phố HCM và tiếp tục hoạt động gom hàng về các trung tâm trung chuyển của Singapore, Malaysia và Hồng Kông, là không bền vững đứng trên cả hai góc nhìn thương mại và tổ chức vận hành.

Để tạo ra quy mô này, trước tiên cần phải tạo ra một môi trường cạnh tranh để vận hành cảng công-ten-ơ. Hai bước đầu tiên và quan trọng nhất để hiện thực hóa kế hoạch này như sau:

- Giảm phí và lệ phí hàng hải cho các tàu có kích cỡ nhất định. Lưu ý rằng bằng cách giảm phí và lệ phí hàng hải cho mỗi tàu, kết quả là số lượng các tàu đến Việt Nam tăng lên nhiều giúp gia tăng nguồn thu cho đất nước.
- Cần thiết phải duy tu nạo vét luồng vào khu cảng Cái Mép tối thiểu đạt độ sâu 14 mét (ở mức thủy triều thấp).

Khi mà hai vấn đề nêu trên là hết sức quan trọng và một trong hai vấn đề đó phải khẩn trương được thực hiện thì hai yêu cầu sau đây cũng cần phải được giải quyết nếu Việt Nam muốn tối đa hoá các tiềm năng và lợi thế về lâu dài:

1. Chúng tôi kiến nghị Chính phủ xem xét lại chính sách về cảng hiện nay để việc đầu tư khai thác cảng (cả vốn đầu tư công và tư nhân) được thực hiện nhằm phục vụ cho lợi ích quốc gia chứ không phải cho bất kỳ một khu vực hay tỉnh thành nào. Cụ thể, cần xem xét các vấn đề sau:
 - a. Chính phủ có thể hỗ trợ các nhà xuất nhập khẩu ở miền Nam Việt Nam bằng cách nào đó, như dịch chuyển việc gom hàng (từ các cảng nội đô Thành phố HCM đến Singapore và Malaysia) về các cảng nước sâu khu vực Cái Mép.

- b. Chính phủ có thể hỗ trợ các nhà xuất nhập khẩu ở miền Bắc Việt Nam bằng cách nào đó để kết nối hàng hoá của họ trong chuỗi cung ứng về trung chuyển tại hub trung chuyển được xây dựng tại Cái Mép.
2. Chúng tôi cũng mạnh mẽ kiến nghị Chính Phủ đảm bảo rằng Bộ Giao Thông Vận Tải và Bộ Quốc Phòng cùng làm việc với một Chương trình Nghị sự Quốc gia chung nhằm mang lại lợi ích cho các nhà xuất nhập khẩu. Với mục đích này, Tiểu nhóm Hạ tầng cảng và Vận tải biển kiến nghị khôi phục đề xướng trước đây của Bộ Giao Thông Vận Tải đã được triển khai vào tháng 02 năm 2014, cụ thể như sau:

Hợp hàng quý giữa các đối tác hoạt động trong lĩnh vực vận tải và hậu cần

Bộ Giao thông Vận tải, phối hợp Ngân hàng Thế giới đã thành lập và tổ chức hợp hàng Quý với các Đối tác hoạt động trong ngành vận tải và hậu cần (Transport and Logistics Partners Quarterly Meeting - TLPQM) vào tháng 2/2014.

Mục đích chính của các cuộc họp này nhằm thúc đẩy sự tương tác và phối hợp hiệu quả giữa Bộ Giao thông Vận tải và các bên liên quan trong ngành vận tải/hậu cần. Điều này giúp tất cả những thành viên tham gia TLPQM hiểu rõ hơn về những vấn đề chung liên quan đến chính sách của Chính phủ. Từ đó, có thể đưa ra các giải pháp thực tế và khả thi cho các vấn đề có thể xảy ra trong ngành kho vận của Việt Nam.

Các mục tiêu chính của TLPQM là tạo ra một trung tâm trung chuyển hàng hóa ở miền Nam Việt Nam và điều này đòi hỏi trước tiên là việc thực hiện nạo vét phù hợp và giảm phí, lệ phí hàng hải như đã được trình bày trên đây.

Các vấn đề cụ thể:

1. Các tiềm năng về mặt tài chính cho Việt Nam, khi một hub trung chuyển được tạo ra và hoạt động gom hàng đến các trung tâm trung chuyển ở Singapore, Malaysia và Hồng Kông giảm đi

Với mỗi tàu gom hàng feeder không còn cần để chuyên chở hàng hoá của Việt Nam đến/từ các hub trung chuyển hiện nay như Singapore và Hồng Kông, khoản tiết kiệm trong tổng chi phí vận tải ít nhất là 7 triệu USD một năm.

Với mỗi chuyến tàu mẹ (nước sâu) cập bến trực tiếp vào Việt Nam, nếu 2 vấn đề nêu trên được giải quyết và thực hiện, Việt Nam sẽ nhận được thêm một khoản thu nhập (chỉ tính riêng phí và lệ phí hàng hải), khoảng 1 triệu USD mỗi năm.

Ước tính ban đầu của việc giảm 2 tàu gom hàng feeder và thêm 10 chuyến tàu mẹ cập cảng sẽ giúp giảm chi phí cho tàu gom hàng feeder khoảng 14 triệu USD và một nguồn thu bổ sung cho Việt Nam là 10 triệu USD một năm thông qua phí và lệ phí hàng hải.

2. Bỏ dỡ cơ hội nếu trì hoãn việc nạo vét luồng

Thực hiện việc nạo vét luồng như trình bày trên đây là hết sức quan trọng, điều này cho phép các tàu mẹ có mớn nước sâu có thể vào cập cảng Cái Mép trực tiếp ngay từ điểm đón trả hoa tiêu và rời cảng ngay khi kết thúc xếp dỡ hàng hoá.

Nếu một trong hai thời điểm cập và rời cảng bị hoãn lại, điều này sẽ mang lại bất lợi cạnh tranh so với các cảng Singapore, Malaysia và Hồng Kông.

3. Lợi ích đối với Việt Nam thông qua việc tạo ra một trung tâm trung chuyển

- a. Giảm thiểu ô nhiễm trong Thành phố Hồ Chí Minh thông qua việc chuyển lưu lượng xe tải lưu thông ở Tp.HCM về Cái Mép.

- b. Giảm thiểu tắc nghẽn giao thông và nguy cơ ùn tắc tại cảng trong Thành phố HCM nhờ vào cảng có quy mô lớn hơn tại Cái Mép. Lưu lượng giao thông trong thành phố giảm sẽ cải thiện sự an toàn và giảm thiểu rủi ro trong việc trễ hàng. Việc giảm thiểu rủi ro chậm hàng sẽ giúp nâng cao sự hài lòng của nhà nhập khẩu nước ngoài thông qua việc gia tăng độ tin cậy của hàng hóa xuất khẩu Việt Nam và kết quả là gia tăng các đơn đặt hàng.
- c. Giảm thiểu được lưu lượng lưu thông trên sông do có ít xà lan và tàu bè di chuyển hơn. Dòng sông có thể được khai thác cho mục đích du lịch với những tour và hoạt động gắn liền với sông nước, do đó có thể mang lại nhiều thu nhập hơn cho Việt Nam; một cách tiếp cận tương tự và đã thành công tại Bangkok.
- d. Các rủi ro đáng kể liên quan đến việc không nhanh chóng thay đổi thì lại khá đơn giản: Việt Nam sẽ không đủ năng lực để đáp ứng cho sự phát triển của TPP và hiệp định FTA châu Âu. Thông qua TPP, nền kinh tế của Việt Nam đã được xác định có tiềm năng tăng trưởng lên tới 35% vào năm 2020. Xuất khẩu là một yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến sự tăng trưởng này. Tình hình xuất khẩu tới Mỹ đã tăng trong khoảng 10-11% trong những năm qua và hiệp định TPP sẽ mở ra sự tăng trưởng lớn hơn nữa. Điều cần thiết là Việt Nam phải tận dụng cơ hội này ngay sau khi TPP được ký kết. Không tận dụng được điều này sẽ dẫn đến một nguy cơ lớn gây tổn hại đến các nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài đang có và hơn cả là nguồn vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài tiềm năng khác.
- e. Khi mà Việt Nam vẫn phải dựa vào các cảng sông, việc kết nối hàng hóa lưu thông giữa các trung tâm trung chuyển trong khu vực như Singapore và Hongkong và các nhánh sông ở Việt Nam sẽ được thực hiện thông qua các tàu gom hàng feeder. Điều này làm tăng thêm chi phí, kém hiệu quả và làm giảm khả năng cạnh tranh của Việt Nam.
- f. Hợp nhất để tạo nên năng lực và quy mô cần thiết và quan trọng là để phục vụ cho các dịch vụ lớn hơn; từ đó tiết kiệm chi phí và làm tăng giá trị cảng đối với các tuyến dịch vụ tàu mẹ cập cảng trực tiếp.
- g. Khi cảng sông vẫn là một lựa chọn cho các doanh nghiệp vận chuyển hàng hóa qua nội Á, các hãng vận tải sẽ gặp khó khăn trong việc triển khai tuyến dịch vụ (tàu lớn hơn) “kích cỡ panama” hiệu quả hơn vào Cái Mép, do quan ngại về việc chấp thuận từ chủ hàng/người gửi hàng.

4. Tiết kiệm chi phí từ việc giảm chuyển tàu gom hàng feeder đến/đi từ các trung tâm trung chuyển hiện tại ở Singapore và Hong Kong

- a. Chi phí hàng tuần của việc vận hành một tàu gom hàng feeder công suất 1100 TEU sẽ rơi vào khoảng 136,000 USD, tương đương chi phí hàng năm sẽ khoảng 7 triệu USD
- b. Chi phí hàng tuần chạy một tàu gom hàng công suất 1700 TEU là khoảng 208,000 USD, tương ứng với chi phí hàng năm khoảng 10 triệu USD.

Chi phí hàng tuần FIO/1100 TEU 136,324 USD

Chi phí hàng tuần FIO/1700 TEU 208,444 USD

5. Gia tăng thu nhập cho Việt Nam nếu Cái Mép có thể thu hút thêm nhiều tàu mẹ (mainline calls)

Nếu phí và lệ phí hàng hải được ấn định vào khoảng 20.000 USD cho mỗi chuyến tàu cập cảng, hàng năm, Việt Nam sẽ nhận được thêm khoảng 1 triệu USD trên mỗi tuyến tàu mẹ mới cập cảng. Thông qua việc thành lập một trung tâm trung chuyển và hiện thực hóa 3 đề xuất nêu trên, ít nhất có thể sẽ thu hút thêm 10 tuyến tàu mẹ sẽ đến Việt Nam, tăng thêm 10 triệu USD/năm.

6. Các yêu cầu nạo vét luồng

Chúng tôi hiểu rằng nguồn ngân sách dành cho việc nạo vét là hạn chế, điều hết sức quan trọng là các nguồn kinh phí này sẽ được phân bổ đúng khu vực. Nạo vét luồng vào cảng Cái Mép là yêu cầu hết sức cấp thiết và cần phải khẩn trương thực hiện để các tàu mẹ tuyến xa trên hành trình, hoặc khởi hành trực tiếp từ Mỹ hoặc châu Âu khi vào Cái Mép có độ sâu luồng luôn sâu

hơn so với môn nước tàu vào, rời cảng để hành hải. Điều này có nghĩa là luồng vào cảng Cái Mép cần phải được nạo vét đến độ sâu tối thiểu 14 mét với mức thủy triều thấp nhất trong ngày. Bởi vì hàng hoá xuất và nhập khẩu đang tiếp tục gia tăng, yêu cầu nạo vét luồng vào đến tối thiểu 15 mét ở mức thủy triều thấp cũng tăng theo.