

MỘT SỐ VẤN ĐỀ VỀ KINH TẾ HÀNG HẢI VIỆT NAM HIỆN NAY

NGUYỄN HỒNG SƠN *

Với tiềm năng sẵn có, ngành kinh tế hàng hải nước ta có rất nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển. Suốt chiều dài trên 3.260 km đường bờ biển của Tổ quốc, nhiều vị trí phù hợp để xây dựng các nhà máy đóng tàu và sửa chữa tàu biển, tạo điều kiện cho công nghiệp đóng tàu phát triển, hơn 100 địa điểm có thể xây dựng cảng, trong đó một số nơi có thể xây dựng cảng trung chuyển và cảng cửa ngõ quốc tế. Những cảng biển này là tiền đề căn bản để phát triển đội tàu biển quốc gia lớn mạnh trong khu vực và trên thế giới. Đội tàu biển và công nghiệp đóng tàu, lĩnh vực dịch vụ hàng hải cũng có thêm nhiều lợi thế mới. Nhưng hiện tại ngành chưa tận dụng triệt để những lợi thế này.

1 - Thực trạng ngành kinh tế hàng hải Việt Nam

Để biến những tiềm năng đó thành hiện thực, tinh thần và quyết tâm của Đảng và Nhà nước đối với sự phát triển của ngành kinh tế hàng hải đã được thể hiện trong Chiến lược biển Việt Nam. Nghị quyết số 09-NQ/TW ngày 09-02-2007 của Hội nghị Trung ương 4 khóa X về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 đã xác định rõ, ngành kinh tế hàng hải được ưu tiên thứ hai trong thứ tự phát triển kinh tế biển, chỉ đứng sau khai thác, chế biến dầu khí (đứng trên khai thác và chế biến hải sản; du lịch biển và kinh tế hải đảo; xây dựng các khu kinh tế, các khu công nghiệp tập

trung và khu chế xuất ven biển gắn với phát triển các khu đô thị ven biển). Vận tải biển được coi là một trong những ngành dịch vụ mũi nhọn và trước mắt cùng với công nghiệp đóng tàu cần được tập trung đầu tư phát triển.

Tại Thông báo số 188-TB/TW ngày 07-10-2008 của Ban Bí thư, ngành kinh tế hàng hải cũng được yêu cầu tập trung đầu tư xây dựng nhanh một số cảng biển hiện đại, đồng thời phát triển đồng bộ kết cấu hạ tầng sau cảng, xây dựng các nhà máy đóng tàu và sửa chữa tàu biển, phát triển nhanh, mạnh đội

* ThS, Phó Vụ trưởng Vụ Kinh tế, Văn phòng Trung ương Đảng

tàu biển Việt Nam theo quy hoạch đã được phê duyệt.

Nghị quyết số 27/2007/NQ-CP ngày 30-5-2007 của Chính phủ về Chương trình hành động đã chỉ rõ: để bảo đảm phát triển nhanh, bền vững các ngành kinh tế có tiềm năng, trước mắt cần tập trung vào xây dựng cảng biển; phát triển công nghiệp đóng tàu và xây dựng đội tàu biển mạnh.

Trong thực tế, gần 2 năm sau khi Chiến lược biển ra đời, ngành kinh tế hàng hải đã có sự phát triển vượt bậc. Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, năm 2008 sản lượng hàng hóa thông qua các cảng biển đạt xấp xỉ 196,58 triệu tấn, tăng 9% so với năm 2007; trong đó hàng công-ten-nơ đạt 5.023.312 TEUs, tăng hơn 12% so với năm 2007; hàng khô đạt 88 triệu tấn, tăng hơn 10%; hàng quá cảnh đạt gần 18 triệu tấn, tăng trên 3%; hành khách xuất nhập cảnh thông qua các cảng biển Việt Nam đạt 511.229 lượt người, tăng trên 46%.

Đội tàu biển Việt Nam đã vận tải đạt 69,285 triệu tấn, tăng 13% so với năm 2007, trong đó: vận tải biển nước ngoài đạt 47,39 triệu tấn, tăng 7%; vận tải hàng hóa trong nước đạt 21,997 triệu tấn, tăng gần 29%; vận tải công-ten-nơ đạt 1.451.552 TEUs, tăng 76,3%. Lần đầu tiên, tàu chở hàng khô Vinalines Global có trọng tải 73.350 DWT lớn nhất từ trước đến nay đã được Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam đầu tư và đưa vào khai thác từ tháng 7- 2008.

Hiện nay, cả nước có 46 nhà máy sửa chữa, đóng mới tàu có trọng tải từ 1.000 DWT đến 400.000 DWT với 60 công trình nâng hạ, trong đó có 26 công trình nâng hạ tàu từ trên 1.000 DWT đến 400.000 DWT. Với cơ sở hạ tầng hiện nay, ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam có khả năng đóng mới 150 tàu/năm. Đặc biệt, vừa qua Tập đoàn Công nghiệp tàu

thủy Việt Nam đã đóng thành công kho nổi chứa dầu FSO5 có trọng tải 150.000 DWT.

Mặc dù có nhiều nỗ lực và đã đạt được những kết quả đáng ghi nhận, nhưng hiện trạng của ngành kinh tế hàng hải vẫn đang tồn tại một số vấn đề bất cập, chậm được khắc phục về quy hoạch cảng biển, cơ cấu đầu tư, nguồn nhân lực,...

Mặt khác, làn sóng khủng hoảng tài chính và kinh tế toàn cầu không chỉ ảnh hưởng trực tiếp đến nền kinh tế Việt Nam nói chung, mà còn tác động nghiêm trọng tới từng lĩnh vực, ngành kinh tế, trong đó có ngành kinh tế hàng hải.

2 - Tồn tại và khó khăn trước mắt

Thực hiện Chương trình hành động của Chính phủ theo tinh thần Nghị quyết Trung ương 4 khóa X, một trong những công việc mà Bộ Giao thông Vận tải được giao chủ trì là rà soát, điều chỉnh, bổ sung các quy hoạch phát triển kinh tế hàng hải, dầu khí (hệ thống cảng biển, các tuyến vận tải biển, đội tàu, dịch vụ cảng biển, xây dựng các tập đoàn kinh tế mạnh trong lĩnh vực vận tải biển).

Tuy nhiên, trong quá trình triển khai, thực hiện đã xuất hiện một số vấn đề tồn tại. Cho đến thời điểm này, quy hoạch cảng biển do Bộ Giao thông Vận tải trình Chính phủ dự kiến hoàn thành trong quý I năm 2008 vẫn chưa được ban hành. Tiến độ đầu tư các dự án xây dựng kết cấu hạ tầng, chuyển đổi công năng một số cảng, nhất là các cảng khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu, Thành phố Hồ Chí Minh còn chậm. Tháng 4 và 5-2008 đã xảy ra tình trạng ùn tắc hàng hóa tại khu vực Thành phố Hồ Chí Minh. Nhiều luồng tàu biển bị bồi lắng nhưng thiếu kinh phí để nạo vét nên độ sâu hạn chế làm giảm năng lực hàng hóa thông qua cảng biển, nhất là ở những cảng lớn

như cảng Hải Phòng, cảng Cần Thơ... Đội ngũ sĩ quan, thuyền viên và hoa tiêu đã được tăng cường đào tạo nhưng chưa đáp ứng nhu cầu cả về số lượng và chất lượng trước yêu cầu phát triển của ngành. Chất lượng dịch vụ hàng hải mặc dù đã được cải thiện nhưng vẫn còn nhiều bất cập, sức cạnh tranh và thị phần vận tải quốc tế thấp, dịch vụ logistics (hiểu một cách đơn giản là dịch vụ giao nhận hàng hóa) phát triển chưa đồng bộ, còn manh mún.

Ngoài ra, khủng hoảng tài chính toàn cầu đã tác động mạnh đến lượng cầu (đầu tư, xuất - nhập khẩu và tiêu dùng của người dân giảm) dẫn đến 2 trong 4 phân ngành của kinh tế hàng hải là vận tải biển và đóng tàu biển đang gặp nhiều khó khăn; 2 phân ngành còn lại là dịch vụ hàng hải và cảng biển cũng gián tiếp bị ảnh hưởng theo.

Đã có một số chuyên gia ngành hàng hải cho rằng, ngoài tác động của nền kinh tế thế giới, nguyên nhân của tình trạng này còn do các doanh nghiệp vận tải biển và đóng tàu phát triển quá "nóng", trong khi các nhà máy sửa chữa tàu biển lại không được chú trọng đầu tư. Một số bộ phận cần đặc biệt chú ý điều chỉnh hiện nay là:

Vận tải biển

Thực tế cho thấy, ngay cả khi nền kinh tế thế giới lạm phát do giá dầu lên cao (đỉnh điểm là 147,27 USD/thùng, vào ngày 11-7-2008), phần lớn đội tàu vận tải biển cũng không chịu nhiều áp lực như hiện nay, thậm chí còn có điều kiện phát triển hơn. Vì giá dầu tăng làm giá cước tăng theo, trong khi nhu cầu vận tải còn lớn. Hơn nữa, nhiều doanh nghiệp vận tải biển cho khách hàng nước ngoài thuê tàu định hạn là chủ yếu. Nhưng từ tháng 9- 2008 đến nay, nền kinh tế và tài chính Mỹ có nhiều bất ổn lớn đã kéo theo sự suy thoái của nền kinh tế cả thế giới.

Nhu cầu sản xuất và tiêu dùng giảm mạnh dẫn đến tình trạng thừa cung trọng tải. Cạnh tranh ngày càng khốc liệt giữa các hãng tàu quốc tế làm nhiều hãng tàu vận tải biển trên thế giới bị phá sản hay bị thôn tính, điển hình như: Hapag - Lloyd (Đức), C & Lines (Hàn Quốc), Syms (Trung Quốc),... cũng đã tác động mạnh tới đội tàu vận tải biển trong nước.

Một số doanh nghiệp vận tải biển cho biết, trong vòng 4 tháng qua, giá cước vận tải biển đã giảm 30% - 70%, thậm chí với loại tàu hàng khô có trọng tải 40.000 DWT - 100.000 DWT giảm tới 90%. Lãnh đạo Công ty Vận tải biển Đông (Tập đoàn Vinashin) cho biết, tàu chở hàng rời cỡ lớn (cape size, panamax) tuyến Trung Quốc - Bra-xin, giá cước vận tải hiện nay chỉ còn 6 USD - 8 USD/tấn; trong khi trước đó, giá cước lên tới 100 USD - 105 USD/tấn.

Đối với thị trường vận tải công-ten-nơ, mức cước cho thuê tàu cũng giảm mạnh hơn 60% so với đầu năm 2008. Đội tàu công-ten-nơ của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam đều là tàu cỡ nhỏ, trọng tải đến 1.000 Teus (container 20), được khai thác trên các tuyến feeder (tuyến ngắn và chuyên tuyến), mức độ giảm giá cước cũng khoảng 30% - 40% so với trước đó.

Theo Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam, hiện nay giá cước vận tải công-ten-nơ đi châu Âu chỉ còn 500 USD/TEU, thậm chí đã có chủ tàu đồng ý mức giá 300 USD - 400 USD/TEU. Trước đó, giá cước vận tải công-ten-nơ đi tuyến này ở mức 1.500 USD/TEU.

Khủng hoảng kinh tế cũng làm trầm trọng thêm nhiều khó khăn cho nguồn nhân lực vận tải biển: trả lương và chế độ đãi ngộ không tương xứng cho đội ngũ sĩ quan, thuyền viên; một số doanh nghiệp vận tải biển giảm hoạt động kinh doanh do nhu cầu vận tải thu hẹp

lại; cơ sở vật chất cho khâu thực hành còn thiếu và lạc hậu sẽ càng chậm được đổi mới và phát triển;...

Nguồn nhân lực cho phát triển kinh tế hàng hải, nhất là vận tải biển đã và đang tiếp tục đặt ra một số vấn đề: thiếu thuyền trưởng có tay nghề cao cho nên khi mua tàu lớn, kỹ thuật hiện đại, hầu hết các công ty vận tải biển Việt Nam phải chấp nhận bỏ ra một khoản tiền lớn để thuê người nước ngoài điều khiển; non kém về trình độ ngoại ngữ, khi đi làm cho chủ tàu nước ngoài, sĩ quan, thuyền viên Việt Nam chấp nhận thua thiệt về tiền công so với lao động nước ngoài mặc dù thời gian và hiệu quả làm việc như nhau.

Thói quen “Hàng Việt đi tàu ngoại” hay xuất khẩu hàng hóa (bán) theo phương thức FOB (Free On Board), nhập khẩu hàng hóa (mua) theo phương thức CIF (Cost - Insurance - Freight) đang là vấn đề làm hạn chế sự phát triển của ngành hàng hải nước nhà.

Đóng tàu biển

Theo các chuyên gia hàng hải trên thế giới, lượng đơn đặt hàng đóng mới tàu trong tháng 10-2008 đã giảm 89% so với cùng kỳ năm 2007. Còn theo số liệu của Ngân hàng Đầu tư Trung Quốc, lượng đơn đặt hàng đóng mới tàu trong 10 tháng đầu năm 2008 ở nước này đã giảm 34% so với cùng kỳ năm 2007.

Hiện nay, Chính quyền Trung Quốc đã dừng việc thông qua kế hoạch mới cho các công ty đóng tàu, kiểm soát chặt chẽ việc đầu tư đóng mới tàu và cơ cấu lại ngành đóng tàu. Theo Bộ Công nghiệp và Công nghệ thông tin Trung Quốc, thị trường đóng tàu gặp khó khăn trong mấy tháng qua và họ sẽ kiểm tra gắt gao các dự án đầu tư mới, về nguyên tắc sẽ không thông qua dự án đóng tàu mới. Bộ này cũng yêu cầu các chính quyền địa phương đệ trình thông tin về tất cả các xưởng sửa chữa

và đóng tàu bắt đầu hoạt động từ năm 2002 vào ngày 30-12-2008 cùng với vốn đầu tư, nguồn tài chính và quy mô dự án. Bộ Công nghiệp và Công nghệ thông tin Trung Quốc còn cho biết, thị trường đóng tàu gặp khó khăn trong 2 tháng qua do *dư thừa năng lực đang trở nên phổ biến trong thị trường vận tải biển*; tác động của cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu hiện tại gây khó khăn cho các chủ tàu trong việc bảo đảm nguồn tài chính và xu hướng giảm sẽ còn đeo đẳng thị trường đóng tàu trong cả năm 2009.

Ở nước ta, các doanh nghiệp đóng tàu cũng đang gặp rất nhiều khó khăn, đặc biệt ở các địa phương, như Nam Định, Thái Bình, Thanh Hóa, Hải Phòng... Theo thống kê sơ bộ, cả nước hiện có 524 dự án tàu trọng tải 5.000 DWT trở xuống (riêng Nam Định có 239 chiếc). Nếu các tàu này được hoàn thành thì số tiền khoảng vài ngàn tỉ đồng cần tiếp tục được giải ngân. Ngay từ tháng 6-2008, nhiều doanh nghiệp đóng tàu ở Nam Định đã phải hoạt động cầm chừng do các ngân hàng thắt chặt tiền tệ, nâng lãi suất cho vay. Đến thời điểm này, có không ít doanh nghiệp đóng tàu của tỉnh đang đứng trước nguy cơ phá sản với nguyên nhân chính là tàu đóng xong nhưng không có hàng để chuyên chở. Một chủ doanh nghiệp đóng tàu ở địa phương cho biết, dự kiến có khoảng một nửa trong tổng số trên 10.000 lao động đã phải nghỉ việc. Trong tổng số 1.781 tỉ đồng mà các doanh nghiệp đóng tàu ở Nam Định đã đầu tư, có tới 1.037 tỉ đồng là vốn vay ở các ngân hàng. Tình trạng tương tự ở các địa phương ven biển khác cũng trầm trọng không kém.

Một câu hỏi được đặt ra là, khi các doanh nghiệp đóng tàu phá sản thì các ngân hàng có bị ảnh hưởng không và mức độ ảnh hưởng dây chuyền tới toàn bộ nền kinh tế sẽ như thế nào? Đây là câu hỏi có thể có ngay câu trả lời

từ phía các ngân hàng về con số thiệt hại, nhưng biện pháp nào để ngăn ngừa và khắc phục phần nào hậu quả đó, cho đến nay vẫn chưa có câu trả lời.

Cảng biển và dịch vụ hàng hải

Theo điều tra của Ngân hàng Hợp tác quốc tế Nhật Bản (JBIC) năm tài khóa 2008, các doanh nghiệp Nhật Bản tiếp tục quan ngại về kết cấu hạ tầng kém phát triển ở Việt Nam, đặc biệt là hệ thống cảng biển. Có đến 45% doanh nghiệp Nhật Bản (qua khảo sát 620 doanh nghiệp Nhật Bản ở nước ngoài) cho rằng cảng biển ở Việt Nam cần được cải thiện. Cho đến nay, Việt Nam chưa có cảng nước sâu, cảng trung chuyển quốc tế.

Dịch vụ hàng hải như đại lý tàu biển, đại lý vận chuyển, cung ứng tàu biển, môi giới hàng hải,... vẫn còn cạnh tranh thiếu lành mạnh, chất lượng dịch vụ chưa cao, chi phí lớn. Đặc biệt, dịch vụ logistics còn đang ở giai đoạn đầu của sự phát triển, mạng lưới dịch vụ còn thiếu gắn kết và đồng bộ; các công ty cung cấp dịch vụ logistics nhỏ, với khả năng chuyên môn còn hạn chế.

3 - Một số đề xuất, kiến nghị

Tập trung khai thác các nguồn vốn, đầu tư nhanh cho việc xây dựng 2 cảng biển lớn (giai đoạn I) của đất nước là Cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong (Khánh Hòa) và Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng để sau 2 - 3 năm nữa có thể đưa vào sử dụng.

Điều này cũng phù hợp với tình hình đất nước hiện nay đang cần kích cầu để ổn định tăng trưởng và chuẩn bị sẵn sàng sau 2 năm nữa khi nền kinh tế đất nước sẽ bước vào giai đoạn tăng trưởng mới.

Tiếp tục hoàn thiện pháp luật về kinh tế hàng hải sao cho phù hợp với thực tiễn và thông lệ, tập quán hàng hải quốc tế.

Nghiên cứu, có chính sách hợp lý về độ tuổi nghỉ hưu của các sĩ quan, thuyền viên, hoa tiêu để tận dụng kinh nghiệm hàng hải của họ trong việc đào tạo, truyền đạt kinh nghiệm thực tiễn cho thế hệ kế cận.

Với ngành đóng tàu biển, nên có chính sách quản lý việc đầu tư đóng mới tàu nhằm tránh lãng phí nguồn vốn đầu tư của cả xã hội, trong khi nhiều lĩnh vực khác cần được quan tâm đầu tư hơn.

Về cảng biển, cần nhanh chóng xây dựng xong quy hoạch cảng biển quốc gia, khắc phục triệt để tình trạng đầu tư xây dựng cảng một cách manh mún; xã hội hóa công tác đầu tư và quản lý, khai thác một số cảng biển; làm tiền đề cho việc đầu tư xây dựng các cảng biển quốc tế, hiện đại về công nghệ khai thác cảng và quản lý cảng...

Tiếp tục nâng cao chất lượng nguồn nhân lực:

+ Tăng cường hơn nữa việc đầu tư cơ sở vật chất cho khâu thực hành nghề đi biển;

+ Cần phải coi những môn học có liên quan đến văn hóa nghề là những môn học bắt buộc trong các kỳ thi đối với sinh viên hàng hải và tuyển dụng nhân lực cho ngành hàng hải;

+ Ngoại ngữ, nhất là tiếng Anh, là một trong những tiêu chuẩn bắt buộc để đánh giá năng lực của người học trong các trường đào tạo nghề đi biển.

Các cơ quan quản lý nhà nước có liên quan kiểm tra và đánh giá ngay tình hình đầu tư đóng mới tàu của các doanh nghiệp đóng tàu quy mô vừa và nhỏ trong thời gian qua ở các địa phương ven biển, có biện pháp khắc phục những hậu quả và thiệt hại về kinh tế của các doanh nghiệp cũng như của các tổ chức tín dụng và ngân hàng cho vay. □