

Việt tiếp cận các chân hàng nhập khẩu than có quy mô lớn, không có yêu cầu cao về kỹ thuật phức tạp của các nhà máy nhiệt điện trong nước và ngoài nước với các đi tàu biển Việt Nam.



Than cũng khó với

Cho đến thời điểm này, mới chỉ Tập đoàn Công nghiệp Than – Khoáng sản Việt Nam (Vinacomin) có đồng thái hợp tác trong việc tìm kiếm cho đi tàu góm 82 tàu biển, trung bình gần 2 triệu DWT của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) tiếp cận các hợp tác gia vận chuyển than nhập khẩu phức tạp của các nhà máy nhiệt điện của Vinacomin.

Nói cách khác là bởi, dù Vinalines và Vinacomin đã ký biên bản hợp tác sản xuất sản phẩm, doch với nhau, đặc biệt là việc vận chuyển than, từ tháng 3/2017, nhưng đến nay, doanh nghiệp đang chiếm tới 26% tổng trọng tải đi tàu biển của nước này mới tiếp cận những đơn hàng đầu tiên.

Theo ông Nguyễn Hoàng Trung, Phó tổng giám đốc Vinacomin, tập đoàn này sẵn sàng dành một phần lớn ngân sách vận chuyển tới các nhà máy nhiệt điện cho Vinalines trên cơ sở giá và các điều kiện vận chuyển than tương đương với các đi tác quốctưúng thườ.

Tuy nhiên, ngay cả khi đáp ứng các điều kiện và để mà đi tác đầa ra, nguồnthan nhập khẩu của Vinacomin vào khoồng 500.000 tấn là không đầ cho đi tàu đầng đốihàng nhiềunăm nay của Vinalines.

Ông Bùi Việt Hoài, Phó tổng giám đốc Vinalines cho biết, năm 2016, tổng số nội địa vận chuyển biển của Vinalines đạt 24 triệu tấn, trong đó, than chiếm 8% (1,6 triệu tấn).

“Với 36 tàu hàng rời gồm 26 tàu trọng tải 20.000 – 40.000 DWT; 8 tàu trọng tải 40.000 – 60.000 DWT; 2 tàu trọng tải trên 60.000 DWT, Vinalines có thể chuyên chở được khoảng 21 triệu tấn than nhập khẩu mỗi năm”, ông Hoài cho biết.

Trên thực tế, Vinalines còn thêm một phân chân hàng nhập khẩu than từ Tập đoàn Điện lực Việt Nam – EVN (4,75 triệu tấn năm 2017; 6,7 triệu tấn năm 2018; 11 triệu tấn năm 2020); Tập đoàn Dầu khí Việt Nam (2,2 triệu tấn năm 2017; 7,3 triệu tấn năm 2018; 13 triệu tấn năm 2020).

Hiện trong số các nhà vận chuyển nội địa lớn, mới chỉ có Tổng công ty phôi Vn tại dầu khí Việt Nam chủ yếu vận chuyển các hợp đồng vận chuyển than cho Tập đoàn Dầu khí Việt Nam. Các doanh nghiệp vận tải biển còn lại đều đang rớt chót vót trong việc tiếp cận các chân hàng nhập khẩu than có quy mô lớn, không có yêu cầu cao về kỹ thuật phức tạp các nhà máy nhiệt điện trong nước.

Theo ông Đỗ Xuân Quỳnh, hiện các đơn vị xuất nhập khẩu Việt Nam vẫn duy trì tập quán mua CIF, bán FOB (mua hàng tại cảng đến, bán hàng tại cảng đi). Theo đó, quy định thuê tàu vận tải hoàn toàn thuộc về các đối tác nước ngoài và đơn vị vận chuyển hàng hải tàu nước ngoài.

Bên cạnh đó, ngay cả khi đã chọn mua FOB, các đơn vị vận chuyển than nhập khẩu thì cũng đều chịu thiệt gian khổ qua khâu thuê tàu vận và tiếp xúc đơn vị vận chuyển, trong khi than là mặt hàng không có yêu cầu cao về tàu vận chuyển và trong thực tế không còn tiêu chuẩn tu cũ tàu dưới 15 năm.

“Đây chính là rào cản lớn đối với đội tàu Vinalines nói riêng và các đội tàu Việt Nam nói chung”, ông Quỳnh cho biết.

Bung phao hỗ trợ

Cần phải nói thêm rằng, việc giành các chân hàng xuất nhập khẩu cho đi tàu hàng Việt Nam đã được các bộ, ngành triển khai từ hơn 10 năm nay, nhưng kết quả đạt được là không đáng kể.

Ông Bùi Thiên Thu, Phó cục trưởng Cục Hàng hải Việt Nam, các hãng tàu nội nước có tu nghiệp tàu rớt cao, hoặc chưa thực sự phù hợp, nên hầu hết lượng hàng nhập khẩu, trong đó có than, đã rơi vào các công ty vận tải biển nước ngoài.

Đi tàu Việt Nam đang trong giai đoạn đặc biệt khó khăn do cạnh tranh vận tải biển trong nước và quốc tế do thiếu nguồn cung đi tàu suốt 10 năm qua.

Khan hiếm nguồn hàng, giá cước thấp, giá thuê tàu giảm thấp; cạnh tranh gay gắt, trong khi giá dầu, giá vật tư phụ tùng, dịch vụ sửa chữa, dịch vụ hàng hải, bảo hiểm và cung ứng vận chuyển cao và đang có xu hướng tăng mạnh kể từ giữa năm 2016, nhất là giá dầu, đã đẩy các doanh nghiệp vận tải biển vào tình trạng thua lỗ lớn.

Đặc biệt khó cho đi tàu Việt, tháng 6/2016, Bộ Giao thông – Vận tải đã có văn bản đề nghị Thủ tướng Chính phủ cho các tập đoàn, công ty lớn trong nước tiếp tục hỗ trợ các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam theo hướng tiếp tục đầu tư trong nước để cải thiện các hợp đồng vận chuyển than nhập khẩu theo Luật Đầu tư năm 2013.

Trong giai đoạn chuyển đổi từ đầu tư quốc tế sang đầu tư trong nước, Bộ Giao thông – Vận tải đề nghị Thủ tướng cho Bộ Công thương hỗ trợ, cho các công ty hàng dành khoảng 30% số vốn đầu tư ban đầu giá trị giao cho Vinalines thực hiện.

Cần phải nói thêm rằng, ngay cả khi các nhà máy nhiệt điện số 1 lòng “mỏ cũ”, thì khả năng giành được hàng trên sân nhà của đi tàu Việt vẫn khá nhỏ do các hãng tàu nước ngoài có thể tìm cách lách luật tham gia đầu tư bằng việc xây dựng liên doanh hoặc liên doanh với các công ty trong nước.

“Vào thời điểm hiện tại, khả năng vận tải của các doanh nghiệp trong nước chưa thể cạnh tranh được với các hãng vận tải quốc tế có lịch sử hoạt động lâu dài và quy mô, nên trình độ quản lý tài sản các công ty đầu tư giành các chân hàng sẽ không lớn”, Phó cục trưởng Cục Hàng hải Việt

Nam đánh giá.

Thống kê của Cục Đăng kiểm Việt Nam cho thấy, đội tàu hàng Việt Nam đang có số suất giảm rất lớn cả về số lượng và chất lượng khi chỉ còn 1.406 chiếc (bao gồm cả tàu của các doanh nghiệp Việt Nam, như mang quốc tịch nước ngoài), trong khi số lượng năm ngoái là 1.800 tàu. Đội tàu nội địa chủ yếu được mua sắm từ năm 2008, đến nay đã quá 15 năm tuổi – vừa hao nhiên liệu, vừa tốn chi phí bảo trì, sửa chữa và nhất là không thích hợp với phương thức bốc dỡ mủi tại các cảng.

Theo Hiệp hội Chủ tàu Việt Nam, nhu cầu vận chuyển tái cấu trúc đội tàu từ nay đến năm 2020 cần ít nhất 1,5 tỷ USD, ngoài ra, các chủ tàu còn cần ngay 550 triệu USD để mua và lắp đặt hệ thống xử lý nước dằn tàu cho 560 tàu chủ yếu tùy thuộc quốc tịch. Tuy nhiên, hầu hết các doanh nghiệp vận tải biển đang là con nợ của các ngân hàng với nhiều khoản nợ xấu, nên việc chủ tàu từ chối vận chuyển tái cấu trúc đội tàu là không khả thi.

“Doanh nghiệp vận tải biển đang chờ những cú hích lớn từ Chính phủ để tăng bước phục hồi, tạo cơ sở để tích lũy sức mạnh nội tại, nâng cao khả năng cạnh tranh, đảm bảo năng lực thực hiện chủ trương, chiến lược phát triển kinh tế biển Việt Nam của Đảng và Nhà nước”, Thứ trưởng Bộ Giao thông – Vận tải Nguyễn Văn Công cho biết.

Người n : Vinalines