

PHÂN TÍCH SWOT

CẢNG CỬA NGŨ QUỐC TẾ CÁI MÉP – THỊ VẢI

TS. Nguyễn Ngọc Huệ
Cục Hàng Hải Việt Nam

Phần này bàn đến các Điểm mạnh (S), Điểm yếu (W), Cơ hội (O) và Nguy cơ (T) đối với dự án cảng Cái Mép-Thị Vải. Trong phần này, cảng Cái Mép – Thị Vải có thể được coi như một nhóm cảng không chỉ bao gồm các cảng container và cảng tổng hợp theo dự án ODA, mà bao gồm cả các cảng khác sẽ được xây dựng trong khu vực này bởi một số doanh nghiệp NN,...

Trước hết, liệt kê các nhân tố được coi là S, W, O và T, sau đó sẽ kiến nghị một số các chiến lược chính.

Thêm vào đó, vì các loại hàng mục tiêu giữa hàng container và hàng ngoài container khác nhau, nên phần này sẽ được thảo luận trên cơ sở chia thành 2 cảng: Cảng container quốc tế Cái Mép (cảng container) và Cảng đa chức năng quốc tế Thị Vải (cảng Tổng hợp).

| Ma trận SWOT sử dụng cho Cảng Cái Mép - Thị Vải | | |
|--|---|--|
| | Điểm mạnh (S) Điểm mạnh của Cảng CM-TV (Năng lực, Lợi thế Cạnh tranh) | Điểm yếu (W) Các điểm yếu hay bất lợi của Cảng CM-TV |
| Cơ hội (O) Các cơ hội mới về lợi nhuận và tăng trưởng của cảng CM-TV . | Chiến lược S-O Chiến lược S-O theo đuổi các cơ hội phù hợp với các điểm mạnh của Cảng CM-TV. | Chiến lược W-O Chiến lược W-O nhằm khắc phục điểm yếu để theo đuổi các cơ hội của cảng CM-TV. |
| Nguy cơ (T) Thay đổi môi trường bên ngoài tạo ra các nguy cơ với cảng CM-TV. | Chiến lược S-T Chiến lược S-T xác định các phương cách Cảng CM-TV có thể sử dụng để dùng các điểm mạnh của mình giảm bớt khả năng bị xâm hại từ | Chiến lược W-T Chiến lược W-T xây dựng một kế hoạch phòng vệ nhằm hạn chế các điểm yếu của Cảng CM-TV khỏi bị các nguy cơ bên ngoài xâm hại. |

Cảng container quốc tế Cái Mép (cảng container)

Điểm mạnh

- Cơ sở vật chất
- **Các bến dài và sâu:** có khả năng tiếp nhận tàu lớn hơn như tàu có kích cỡ lớn hơn Panamax
- **Kho bãi rộng:** có khả năng tiếp nhận, làm hàng và lưu kho nhiều hàng container cùng một lúc
- **Các thiết bị hiện đại hoá:** có khả năng vận chuyển hộp nhanh hơn, an toàn và có hệ thống
- Vị trí địa lý
- **Trạch hướng không đáng kể so với tuyến chuyên chở bằng tàu chính:** có khả năng thu hút các tuyến tàu chính (tàu container lớn hơn cập

cảng)

- Đường vào/tiếp cận
- **Đường vào rộng:** điều kiện tiếp cận tốt từ/ đến vùng hấp dẫn của cảng
- Công nghệ
- **Khả năng đưa công nghệ mới vào phần mềm và nguồn nhân lực:** khả năng cung cấp dịch vụ tốt với năng suất và chất lượng cao

Điểm yếu

- Thương hiệu của Cảng
- **Có ít hoặc không có sự trung thành của khách hàng:** đây sẽ là một cảng hoàn toàn mới. Rất ít hãng tàu trên thế giới biết đến nó. Và do đó không có sự trung thành của khách hàng, đặc biệt trong giai đoạn đầu.
- Chức năng của cảng
- **Thiếu chức năng hiện tại của cảng:** Đặc biệt trong giai đoạn đầu, sẽ không có hàng loạt các công ty, chi nhánh, kho hàng... liên quan đến cảng thường được đặt cạnh cảng
- Lao động
- **Thiếu người lao động lành nghề:** Trong khu vực KTTĐPN, không có đủ lao động lành nghề có khả năng làm hàng container sử dụng thiết bị hiện đại. Đào tạo là cần thiết đối với các lao động trong nước.
- Tiếp cận
- **Xa thành phố HCM và những khu công nghiệp hiện tại:** TP HCM là trung tâm tiêu thụ, là điểm đến của hàng container. Các khu CN hiện tại ở phía Đông Bắc của TP HCM là những trung tâm sản xuất mà từ đó các mặt hàng xuất khẩu sẽ được chuyển ra Cảng. Xem xét chi phí vận chuyển giữa các vùng này và Cái Mép, những người gửi hàng có thể chịu chi phí cao hơn những cảng hiện tại gần TP HCM.

Cơ hội

- Môi trường kinh tế
- **Tỉ lệ tăng trưởng kinh tế cao:** Nhập khẩu hàng hoá sẽ tăng duy trì mức tiêu thụ cao, và xuất khẩu cũng sẽ tăng.
- **Tổ chức thương mại thế giới WTO:** Việc gia nhập WTO của Việt Nam sẽ giảm các rào cản thương mại quốc tế và tăng cường các hoạt động thương mại quốc tế.
- Các nhà khai thác và các các hãng tàu biển
- **Sự quan tâm nhiều hơn từ các nhà khai thác và các hãng tàu biển:** điều này đồng nghĩa với khả năng đưa các nhà khai thác nhiều kinh nghiệm vào khai thác dựa trên những điều kiện hợp đồng thích hợp, và thu hút những người sử dụng cảng có nhiều hàng hoá.
- Khung pháp lý
- **Cải thiện khung pháp lý bao gồm cả Bộ luật Hàng Hải:** Đây là cơ hội tốt để xem xét và cải cách khung pháp lý nếu cần thiết.
- **Nhiều dự án khu CN ở khu vực Bà Rịa-Vũng tàu:** Có nhiều dự án khu CN trong khu vực này. Những công ty hay nhà máy này dự kiến tận dụng chủ yếu Cảng tổng hợp Thị Vải. Nhưng trong số này, có thể có một vài công ty hoặc nhà máy vận chuyển sản phẩm bằng container.

Nguy cơ

- Cho đến nay, chưa có nguy cơ nào đáng kể đối với dự án. Nhưng, phối hợp các dự án cảng container theo chính sách và chiến lược có cân nhắc kỹ là

điều quan trọng.

| S, W, O và I | | |
|----------------------|--|--|
| Điểm mạnh (S) | Cơ sở vật chất | Bền sâu, diện tích lưu kho rộng, trang thiết bị tiên tiến |
| | Vị trí địa lý | Chệch với tuyến hàng hải chính ít nhất |
| | Tiếp cận | Đường tiếp cận rộng rãi |
| | Kỹ thuật | Có khả năng triển khai kỹ thuật mới vào phần mềm và nguồn r |
| Điểm yếu (W) | Thương hiệu cảng | Thấp và không có khách hàng trung thành |
| | Chức năng cảng | Thiếu các chức năng cảng (vào giai đoạn đầu) |
| | Lao động | Thiếu lao động lành nghề |
| | Tiếp cận | Xa TP.HCM và các khu công nghiệp hiện có |
| Cơ hội (O) | Môi trường kinh tế | Mức tăng trưởng cao, WTO (tăng cường thương mại quốc tế) |
| | Công nghiệp | Có nhiều dự án khu công nghiệp tại khu vực Bà Rịa - Vũng Tàu |
| | Các nhà khai thác và hãng vận tải | Ngày càng được nhiều nhà khai thác và hãng vận tải biển qua |
| | Khung pháp chế | Khung pháp chế được cải thiện, bao gồm Bộ luật Hàng hải |
| Nguy cơ (I) | | |

Cảng đa chức năng quốc tế Thi Vải (cảng tổng hợp)

Điểm mạnh

- Cơ sở vật chất
- **Các bến dài và sâu:** có khả năng tiếp nhận tàu lớn hơn như tàu có kích cỡ lớn hơn Panamax
- **Kho bãi rộng:** có khả năng tiếp nhận, làm hàng và lưu kho nhiều hàng container cùng một lúc
- Vị trí địa lý
- **Gần các khu CN chính theo quy hoạch:** khả năng thu hút khối lượng hàng XK và NK lớn. Cảng này có tiềm năng hỗ trợ hoạt động sản xuất với chi phí thấp hơn.
- Đường vào/tiếp cận
- **Đường vào rộng:** điều kiện tiếp cận tốt từ/ đến vùng hấp dẫn của cảng

Điểm yếu

- Thương hiệu của Cảng
- **Có ít hoặc không có sự trung thành của khách hàng:** đây sẽ là một cảng hoàn toàn mới. Rất ít hãng tàu trên thế giới biết đến nó. Và do đó không có sự trung thành của khách hàng, đặc biệt trong giai đoạn đầu.
- Chức năng của cảng
- **Thiếu chức năng hiện tại của cảng:** Đặc biệt trong giai đoạn đầu, sẽ không có hàng loạt các công ty, chi nhánh, kho hàng... liên quan đến cảng thường được đặt cạnh cảng
- Lao động
- **Thiếu người lao động lành nghề:** Trong khu vực KTTĐPN, không có đủ lao động lành nghề có khả năng làm hàng container sử dụng thiết bị hiện đại. Đào tạo là cần thiết đối với các lao động trong nước.

- Tiếp cận
- **Xa thành phố HCM và những khu công nghiệp hiện tại:** TP HCM là trung tâm tiêu thụ, là điểm đến của hàng container. Các khu CN hiện tại ở phía Đông Bắc của TP HCM là những trung tâm sản xuất mà từ đó các mặt hàng xuất khẩu sẽ được chuyển ra Cảng. Xem xét chi phí vận chuyển giữa các vùng này và Thị Vải, những người gửi hàng có thể chịu chi phí cao hơn những cảng hiện tại gần TP HCM.

Cơ hội

- Môi trường kinh tế
- **Tỉ lệ tăng trưởng kinh tế cao:** Nhập khẩu hàng hoá sẽ tăng duy trì mức tiêu thụ cao, và xuất khẩu cũng sẽ tăng.
- **Tổ chức thương mại thế giới WTO:** Việc gia nhập WTO của Việt Nam sẽ giảm các rào cản thương mại quốc tế và tăng cường các hoạt động thương mại quốc tế.
- **Nhiều dự án khu công nghiệp tại khu vực Bà Rịa Vũng Tàu:** Có nhiều dự án công nghiệp dự kiến đặt tại khu vực này. Các công ty hoặc nhà máy tại đây sẽ là khách hàng sử dụng cảng tiềm năng.
- Khung pháp chế
- **Khung pháp chế được cải thiện bao gồm Bộ luật Hàng hải:** Đây là cơ hội tốt để xem xét và cải thiện khung pháp chế nếu cần thiết.

Nguy cơ

- Cho đến nay, dự án chưa gặp một nguy cơ rõ rệt nào cả. Nhưng vấn đề quan trọng là phối hợp các dự án cảng trong một chính sách hoặc chiến lược được chuẩn bị kỹ lưỡng.

Chiến lược Xúc tiến Cảng Cái Mép - Thị Vải

Từ dự báo nhu cầu, tổng lượng hàng hoá thông qua của tất cả mặt hàng cho các cảng thuộc SFEA là 130 triệu tấn vào năm 2010, 200 triệu tấn vào năm 2015, 300 triệu tấn vào năm 2020. So với bảng xếp hạng cảng thế giới (xem 2.5.1), vào năm 2010, tất cả các cảng thuộc SFEA sẽ tương đương với NY/NJ vào năm 2003 (xếp hạng 18, 132 triệu tấn, 2003), {năm 2015 có thể tương đương với Hong Kong (năm 2003, xếp hạng 4, 208 triệu tấn), năm 2020, tương đương Thượng Hải (năm 2003, xếp hạng 3, 316 triệu tấn)}.

Tương tự, so với xếp hạng cảng thế giới về hàng container, năm 2010, tổng khối lượng container thực hiện tại các cảng thuộc SFEA có thể tương đương với NY/NJ vào năm 2003 (hạng 15, 4.1 triệu TEU), {năm 2015 có thể tương đương Hamburg (năm 2003, hạng 9, 6.1 triệu TEU) và năm 2020 tương đương Busan (năm 2003, hạng 5, 10.4 triệu TEU)}.

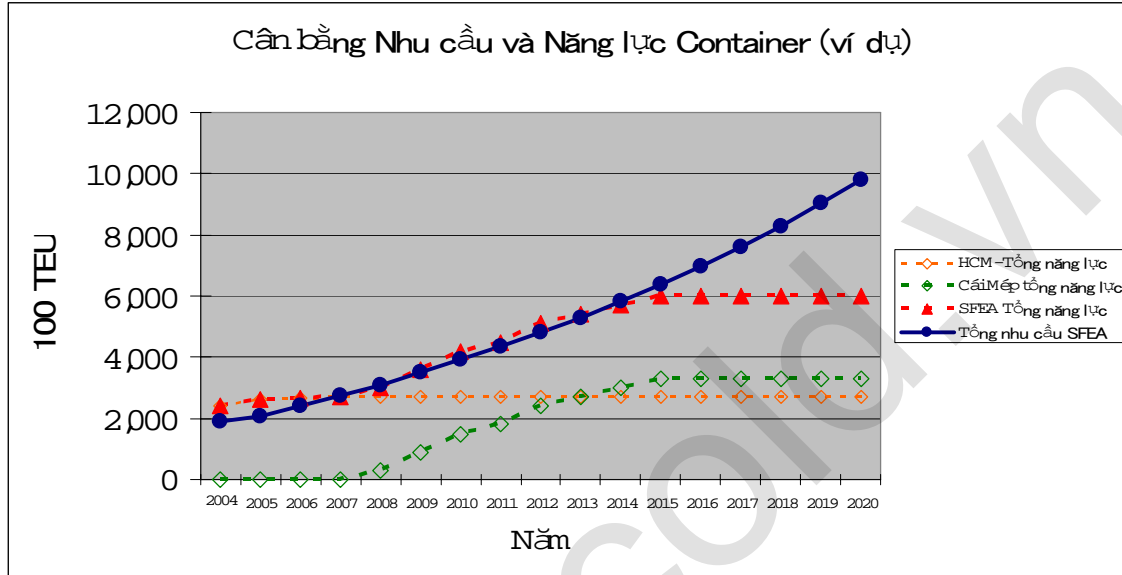
Dự báo nhu cầu được xem xét có thể là quá cao đối với các cảng thuộc SFEA, vì, chẳng hạn trong trường hợp hàng container, chúng ta có thể rút kinh nghiệm từ quá khứ là có thể dự báo thô mức cao nhất dựa vào dân số.

(Ở nhiều nước phát triển, hàng container có thể được dự báo thô bằng công thức sau, ngoại trừ các cảng chuyển tải: lượng container thông qua = Dân số x 0.1 TEU/người)

Cần phải xem xét chi tiết hơn về dự báo nhu cầu, nhưng ít ra cụm cảng thuộc SFEA cũng được kỳ vọng sẽ trở thành cảng cửa ngõ của Việt Nam và sẽ vươn lên top 20 trên thế giới trong tương lai gần.

Do đó, khi xem xét chiến lược cho dự án Cảng Cái Mép - Thị Vải bao gồm cả các dự án cảng khác chứ không chỉ nằm trong dự án ODA, chúng ta cần luôn ghi nhớ các tiêu chuẩn quốc tế về cảng.

**Chiến lược cho cảng container (Cái Mép)
Phát triển phối hợp các cảng container**



Viễn cảnh kiểm soát cân bằng giữa năng lực và nhu cầu của cầu cảng container tại các cảng thuộc khu kinh tế trọng điểm phía Nam (SFEA)

| Năm | | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 | | |
|-------------------------------|--------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|-------|-----|
| TP.HCM | Tân Cảng | 700 | 700 | 400 | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | Cát Lái | 200 | 400 | 600 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | 1,000 | |
| | VICT | 400 | 400 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 |
| | ICDs, TSM, PL, ... | 400 | 400 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 |
| | Cảng Sài Gòn | 400 | 400 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 | 450 |
| | Bến Nghé | 300 | 300 | 300 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 | 350 |
| HCM-Tổng năng lực | | 2,400 | 2,600 | 2,650 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | 2,700 | |
| Cái Mép | Cái Mép (ODA) | | | | | | | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | |
| | Cái Mép (NP) | | | | | 300 | 300 | 300 | 600 | 600 | 600 | 600 | 900 | 900 | 900 | 900 | 900 | 900 | 900 | |
| | Cái Mép (SP+F1) | | | | | | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | |
| | Cái Mép (SP+F2) | | | | | | | | | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | |
| | Cái Mép (Gema) | | | | | | | | | | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | 600 | |
| Cái Mép tổng năng lực | | 0 | 0 | 0 | 0 | 300 | 900 | 1,500 | 1,800 | 2,400 | 2,700 | 3,000 | 3,300 | 3,300 | 3,300 | 3,300 | 3,300 | 3,300 | 3,300 | |
| SFEA Tổng năng lực | | 2,400 | 2,600 | 2,650 | 2,700 | 3,000 | 3,600 | 4,200 | 4,500 | 5,100 | 5,400 | 5,700 | 6,000 | 6,000 | 6,000 | 6,000 | 6,000 | 6,000 | | |
| SFEA | Tổng nhu cầu SFEA | 1,913 | 2,088 | 2,397 | 2,733 | 3,099 | 3,495 | 3,925 | 4,353 | 4,812 | 5,302 | 5,826 | 6,386 | 6,983 | 7,621 | 8,302 | 9,027 | 9,802 | | |
| Cân bằng (Năng lực - Nhu cầu) | | 487 | 512 | 253 | -33 | -99 | 105 | 275 | 147 | 288 | 98 | -126 | -386 | -983 | -1,621 | -2,302 | -3,027 | -3,802 | | |

Giúp cảng cửa ngõ đạt tiêu chuẩn quốc tế

Hạ tầng và thiết bị

- Mục tiêu khai thác và năng suất
- Các biện pháp thay thế nhằm thực hiện khai thác năng suất cao
- **Phương hướng Cơ bản của Kế hoạch Chuyển nhượng**
- Chiến lược Quản lý Cảng Cái Mép - Thị Vải
- Chức năng cơ bản của Cơ quan Quản lý Cảng (PMB) Cái Mép - Thị Vải
- Cơ cấu cơ bản của PMB cảng Cái Mép-Thị Vải
- Vai trò Quản lý của Nhà nước