

TỰ LIỆU - PHỎNG SỰ

CẢNG SSIT – MỘT TRONG NHỮNG ĐỘNG LỰC THÚC ĐẨY PHÁT TRIỂN CẢNG TRUNG CHUYỂN QUỐC TẾ VIỆT NAM

Từ một dự án từng đối diện nguy cơ đi vào ngõ cụt đến hành trình trở thành mắt xích ngày càng quan trọng của cụm cảng Cái Mép – Thị Vải.

Câu chuyện của SSIT là hành trình hình thành một liên doanh chiến lược, vượt qua khủng hoảng tài chính toàn cầu, tìm đường sống bằng hàng rời, mở ra bước ngoặt với tuyến container của MSC và tiếp tục hướng tới một giai đoạn phát triển mới.

PHẦN 1 | HÌNH THÀNH

Cái Mép – Thị Vải: cửa ngõ hàng hải của phía Nam

Cái Mép – Thị Vải là cụm cảng biển nước sâu ở Thành phố Hồ Chí Minh (Bà Rịa – Vũng Tàu) và là một trong hai cụm cảng đặc biệt của Việt Nam hiện nay, cùng với cảng quốc tế Hải Phòng, cụm cảng giữ vai trò cửa ngõ kết nối giao thương hàng hóa đường thủy của các tỉnh phía Nam, đồng thời tương lai là cảng trung chuyển quốc tế công suất lớn, giúp rút ngắn thời gian vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu giữa Việt Nam với các nước trên thế giới.

Với sự phát triển mạnh mẽ và ấn tượng trong gần một thập kỷ, cụm cảng Cái Mép – Thị Vải đang đi trên con đường trở thành một trong những cụm cảng lớn nhất thế giới, từng bước ghi dấu tên mình trên bản đồ hàng hải toàn cầu.



Bản đồ quy hoạch cụm cảng Cái Mép – Thị Vải đến năm 2050.

Tuy nhiên, vẫn chưa có nhiều người biết rằng điểm xuất phát của cụm cảng Cái Mép – Thị Vải đã trải qua rất nhiều gian truân. Trong hành trình đó, cảng SSIT – liên doanh giữa VIMC, Cảng Sài Gòn và SSA Marine (Mỹ) – là cảng đầu tiên của cụm cảng Cái Mép – Thị Vải, là một trong những động lực thúc đẩy phát triển cảng trung chuyển quốc tế Việt Nam.

Từ quy hoạch cảng cửa ngõ đến liên doanh chiến lược

Tháng 8/2005, Thủ tướng Chính phủ phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng số 5, bao gồm hệ thống cảng Thành phố Hồ Chí Minh – Đồng Nai – Bà Rịa – Vũng Tàu; trong đó xác định khu vực cảng Cái Mép – Thị Vải sẽ đóng vai trò cảng cửa ngõ cho toàn vùng.

Nắm bắt nhu cầu cùng tầm nhìn định hướng chiến lược dài hạn cho sự phát triển của ngành cảng biển Việt Nam, các đối tác Việt Nam đã tìm kiếm, thúc đẩy hợp tác và hình thành liên doanh đầu tư giữa các cổ đông Cảng Sài Gòn, Vinaline – nay là VIMC – và SSA Marine.

Ngày 03/10/2006, Giấy phép đầu tư khu vực cảng nằm ở hạ lưu sông Cái Mép được cấp cho cảng SSIT, tên đầy đủ là Công ty Liên doanh Dịch vụ Container Quốc tế Cảng Sài Gòn – SSA.

Một dự án được đặt trên nền tảng tài chính lớn

Theo Giấy chứng nhận đầu tư lần đầu, tổng vốn của dự án là 285 triệu USD, trong đó vốn góp 70 triệu USD và phần vốn vay 215 triệu USD. Phương án tài chính ban đầu được tính toán với giá xếp dỡ container 20 feet đầy/rỗng lần lượt là 85 USD/50 USD; container 40 feet đầy/rỗng lần lượt là 114 USD/65 USD; hàng trung chuyển đổi với container 20 feet và 40 feet lần lượt là 60 USD/100 USD.

Cơ sở để dự kiến mức giá xếp dỡ nói trên là Quyết định về cước, phí cảng biển của Ban Vật giá Chính phủ số 127/1997/VGCP-CNTD.DV ngày 28/10/1997.

PHẦN 2 | KHÓ KHĂN

Cú sốc Lehman Brothers và khủng hoảng tín dụng toàn cầu

Công tác gọi vốn được tổ chức ngay sau đó, vào năm 2007. Nhưng ngày 15/9/2008, Ngân hàng Lehman Brothers Holdings của Mỹ nộp đơn xin phá sản sau 158 năm hoạt động, kéo theo cuộc khủng hoảng tài chính lớn nhất trong lịch sử ngân hàng thời bấy giờ. Thị trường chứng khoán Mỹ đổ dốc nhanh chóng; nhiều ngân hàng, vì tâm lý hoảng sợ, lập tức khóa van tín dụng, dẫn tới tình trạng khan hiếm tiền mặt.

Cuộc khủng hoảng khiến nền kinh tế toàn cầu thất thoát 4.500 tỷ USD vào năm 2009. Nước Mỹ – nền kinh tế số một thế giới – lâm vào suy thoái, trong khi khủng hoảng nhanh chóng lan rộng ra nhiều quốc gia. Các ngân hàng châu Âu cạn nguồn USD để trả cho các khoản vay bằng đồng USD. Cuối cùng, Cục Dự trữ Liên bang Mỹ (Fed) phải đứng ra làm bên cho vay cuối cùng, cung cấp khoảng 1.000 tỷ USD thanh khoản.

Tác động của cuộc khủng hoảng khiến tăng trưởng toàn cầu từ mức 4,2% năm 2007 giảm còn 1,8% vào năm 2008 và tiếp tục giảm trong năm 2009. Các chuyên gia kinh tế nhận định đây là cuộc khủng hoảng tài chính toàn cầu tồi tệ nhất kể từ cuộc khủng hoảng kinh tế năm 1930.

Bài toán huy động 215 triệu USD vốn vay

Trong bối cảnh dự án SSIT đang cần nguồn vốn lớn để xây dựng, việc tìm kiếm một nhà cho vay đủ năng lực tài chính và đủ điều kiện đồng hành trong suốt vòng đời dự án trở thành một quá trình đặc biệt khó khăn. Các đối tác liên doanh đã tích cực tìm kiếm mọi nguồn vốn trong nước và nước ngoài, cuối cùng chấp nhận các khoản vay từ những định chế tài chính lớn như IFC – công ty con của Ngân hàng Thế giới (WB), KfW, FMO, Proparco – nhánh của AFD – và ICF Debt Pool, quỹ được hình thành từ nguồn vốn của KfW với tỷ lệ lên đến 99%. Đi kèm với nguồn vốn là mức lãi suất phản ánh rủi ro rất cao tại thời điểm đó.

Xây dựng giữa tâm bão



SSIT trong những ngày đầu triển khai xây dựng.

Từ năm 2008, dự án bắt đầu triển khai công tác xây dựng. Năm 2009, các nhà cho vay ký các thỏa thuận cho vay để giải ngân cho hoạt động đầu tư, với kế hoạch đưa giai đoạn 1 vào khai thác trong năm 2012.

Tuy nhiên, khủng hoảng tài chính kéo theo khủng hoảng kinh tế toàn cầu và khủng hoảng trên các thị trường hàng hóa, trong đó có thị trường vận chuyển container. Trước tình hình đó, các nhà cho vay họp bàn và quyết định ngừng giải ngân cho dự án vào quý I/2013.



Giai đoạn “ngủ đông” của cảng SSIT.

Quyết định này đẩy dự án SSIT vào khủng hoảng: công trình xây dựng chưa hoàn tất, quá trình tái cơ cấu nợ kéo dài, toàn bộ hoạt động thu – chi chịu sự kiểm soát gắt gao của các nhà cho vay. Mọi thứ gần như bế tắc và dự án đứng trước nguy cơ đi vào ngõ cụt.

PHẦN 3 | VƯỢT QUA GIAI ĐOẠN KHÓ KHĂN

Đàm phán tái cơ cấu: cuộc thương lượng không còn đường lùi

SSIT vừa phải tìm hướng khai thác, vừa tiến hành đàm phán tái cơ cấu với các nhà cho vay. Quá trình làm việc với các thể chế tài chính toàn cầu diễn ra rất nghiêm túc, căng thẳng và cực kỳ khó khăn, trong bối cảnh gần như không có điều kiện thuận lợi cho SSIT và các chủ sở hữu. Để bảo vệ toàn vẹn những lợi ích cốt lõi của chủ đầu tư, từng điều kiện đàm phán đều được tính toán, cân nhắc và thương lượng một cách cẩn trọng, nghiêm túc.

Tìm nguồn doanh thu để duy trì sự sống của dự án

Nhận thức rằng vấn đề sống còn là phải tạo ra doanh thu, trước hết SSIT cần có cơ sở pháp lý để khai thác. Cảng đã xin Bộ Giao thông Vận tải cấp phép khai thác tạm hàng rời theo Văn bản số 3118/BGTVT-KHĐT ngày 11/04/2013; văn bản này được gia hạn hằng năm. Đến cuối năm 2014, SSIT bắt đầu khai thác hàng rời.

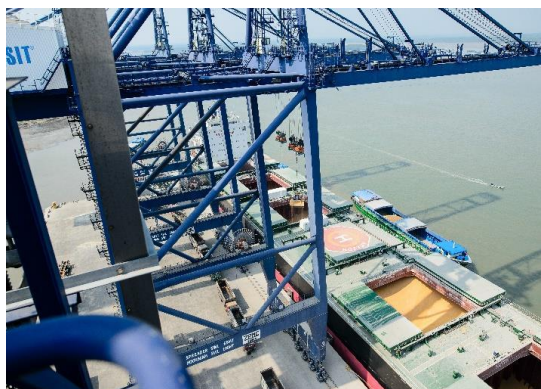


SSIT xuất khẩu 20.000 tấn tôn thành phẩm sang thị trường Hoa Kỳ năm 2016.

Hoạt động hàng rời tiếp tục được duy trì. Bên cạnh đó, SSIT từng bước mở rộng nguồn hàng, khai thác tàu khách du lịch và đa dạng hóa tệp khách hàng để tạo thêm dòng doanh thu trong giai đoạn khó khăn.



SSIT khai thác tàu khách du lịch.

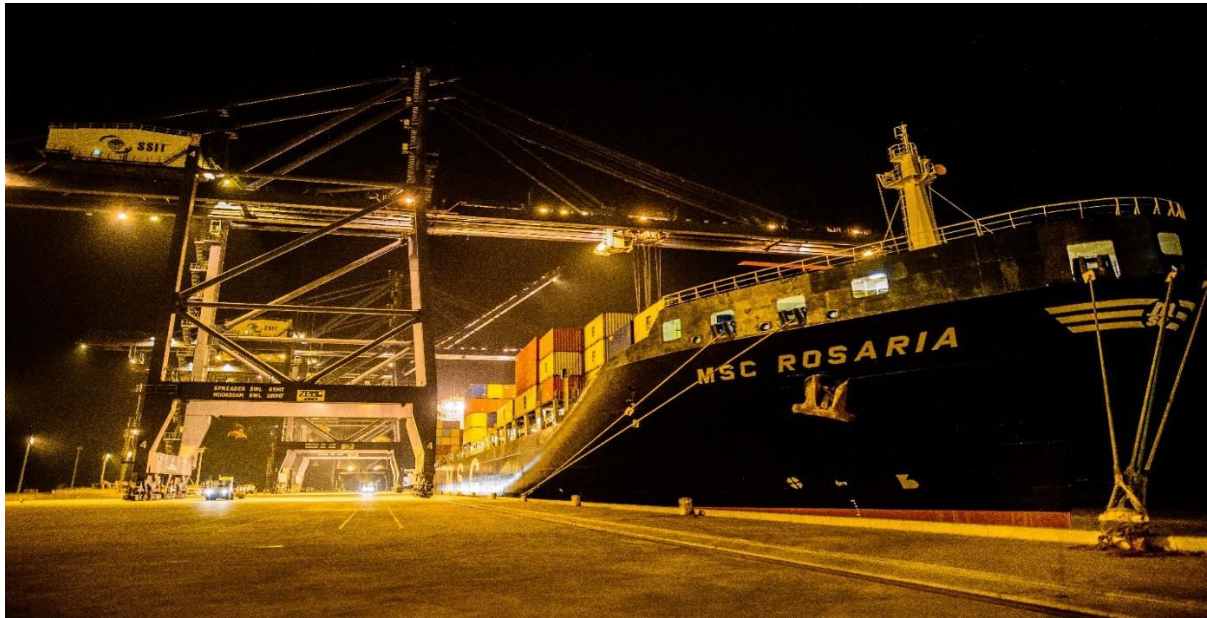


Đa dạng hóa nguồn hàng và khách hàng.

Bước ngoặt ngày 14/06/2018

SSIT tiếp tục khai thác hàng rời cho đến năm 2018, khi tiếp nhận tuyến container đầu tiên của hãng tàu MSC vào ngày 14/06/2018.

“Mọi thứ đã sang trang kể từ chuyến tàu đầu tiên của MSC cập cảng SSIT.”



Tàu MSC Rosaria – chuyến tàu đầu tiên khai thác hàng container tại SSIT ngày 14/06/2018.

Ông Nguyễn Lê Chơn Tâm, Tổng Giám đốc Cảng SSIT giai đoạn 2017 – 2021, luôn kiên định với mục tiêu đưa hàng container vào khai thác tại cảng. Việc đàm phán với các hãng tàu lớn khi đó đặc biệt khó khăn, bởi nhiều hãng tàu đã hình thành liên doanh với khối Tân Cảng Sài Gòn hoặc với APMT tại CMIT.

Quá trình đàm phán với MSC được giữ kín và bảo mật do có nhiều điều kiện khách quan cản trở. Tuy nhiên, với nỗ lực không ngừng nghỉ của ông Tâm và đội ngũ, cuối cùng MSC đồng ý đưa tàu vào SSIT, với sự hỗ trợ nhiệt tình của ông Boris Cohen – Tổng Giám đốc MSC Việt Nam thời điểm bấy giờ.

Đầu tư cuốn chiếu để nâng năng lực khai thác

Từ 10 ha bãi ban đầu, SSIT đầu tư theo phương thức cuốn chiếu để mở rộng bãi, hoàn thiện trang thiết bị và phân mềm khai thác cảng.



Lắp đặt thêm một tuyến điện từ EVN để bảo đảm hoạt động khai thác 24/7, phục vụ tối đa khách hàng. Ông Nguyễn Lê Chơn Tâm – Tổng Giám đốc SSIT, người thứ tư từ bên phải – kiểm tra hệ thống điện sau khi đấu nối.

Nỗ lực của tập thể cán bộ, công nhân viên SSIT cùng những người đại diện phần vốn đã giúp cảng từng bước thoát khỏi giai đoạn khó khăn. Một dấu mốc quan trọng là công tác tái cơ cấu tài chính với các nhà cho vay được hoàn thành thành công vào năm 2023.

PHẦN 4 | THÀNH TỰU HIỆN TẠI VÀ PHÁT TRIỂN TƯƠNG LAI

Kết quả kinh doanh khởi sắc, năng lực khai thác được mở rộng



Chung sức.

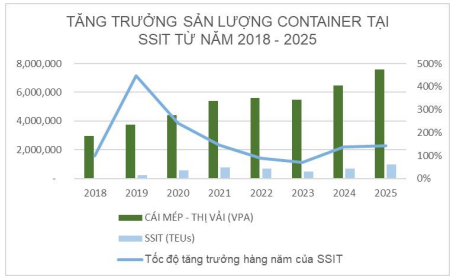


Phó Chủ tịch HĐQT SSIT thăm đón tàu.



Cảng SSIT hiện tại.

Kết quả kinh doanh của SSIT ngày càng khởi sắc. Cảng không ngừng đổi mới tư duy khai thác, vận hành và phục vụ khách hàng, đồng thời đóng góp vào quá trình phát triển kinh tế – xã hội của địa phương và của Việt Nam.



KHU VỰC / Cảng	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Thị phần năm 2025
CÁI MÉP - THỊ VẢI (VPA)	2,946,380	3,742,384	4,411,838	5,385,289	5,593,447	5,482,642	6,475,171	7,605,205	100%
SSIT	51,177	229,092	553,989	798,187	702,479	496,537	683,163	981,948	13%
Tốc độ tăng trưởng hàng năm của SSIT	100%	448%	242%	144%	88%	71%	138%	144%	

Kết quả sản lượng khai thác hàng container của Cảng SSIT giai đoạn 2018 – 2025.

Theo bảng sản lượng, tổng sản lượng của khu vực Cái Mép – Thị Vải tăng từ 2.946.380 TEU năm 2018 lên 7.605.205 TEU năm 2025. Riêng SSIT tăng từ 51.177 TEU năm 2018 lên 981.948 TEU năm 2025, chiếm 13% thị phần khu vực trong năm 2025. Tốc độ tăng trưởng hàng năm của SSIT được ghi nhận lần lượt ở mức 100% năm 2018, 448% năm 2019, 242% năm 2020, 144% năm 2021, 88% năm 2022, 71% năm 2023, 138% năm 2024 và 144% năm 2025.

Sự đồng hành của cổ đông, đội ngũ quản trị và khách hàng hãng tàu

Từ năm 2022 đến nay, Cảng Sài Gòn và ông **Nguyễn Lê Chơn Tâm** – hiện là **Tổng Giám đốc Cảng Sài Gòn, đồng thời là Phó Chủ tịch Cảng SSIT** – cùng đội ngũ người đại diện vốn và những người trực tiếp làm việc trong liên doanh tiếp tục hỗ trợ đội ngũ quản trị, điều hành; duy trì quan hệ làm việc với các khách hàng hãng tàu để thúc đẩy các kế hoạch do Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VIMC) và Cảng Sài Gòn giao phó.

“Lấy khách hàng làm trung tâm; Lấy quyền lợi doanh nghiệp làm quyết tâm; Lấy Nhân sự là trọng tâm.”

Cảng SSIT luôn nhận được sự ủng hộ nhiệt tình của các hãng tàu (carriers), đặc biệt là Tập đoàn MSC. Trong đó, **Ông Benoit de Quillacq – Tổng Giám đốc MSC tại Việt Nam** – có đóng góp rất lớn, luôn giúp đỡ và đồng hành cùng SSIT trong quá trình phát triển.

Tiếp tục hoàn thành nghĩa vụ và chuẩn bị cho chu kỳ phát triển mới

Dù tình hình vẫn còn nhiều khó khăn, toàn thể cán bộ, công nhân viên SSIT cùng những người đại diện phần vốn đã và đang nỗ lực đưa cảng thoát khỏi khó khăn, tiến tới có lãi và chia cổ tức, dự kiến trong giai đoạn 2027 – 2028.

SSIT tiếp tục hoàn thành các nghĩa vụ với cổ đông, bao gồm tiền thuê đất và lãi vay cổ đông; đồng thời nâng cấp, đầu tư cơ sở hạ tầng và trang thiết bị theo phương thức cuốn chiếu, bảo đảm hiệu quả.

Trong định hướng tiếp theo, SSIT sẽ hoàn thiện bãi container, mua thêm cầu STS, nâng cấp và mở rộng cầu cảng, đồng thời kết nối chương trình cảng mở với các cảng lân cận nhằm tối ưu hóa hoạt động khai thác của toàn cụm cảng Cái Mép – Thị Vải.

Tầm nhìn – Sứ mệnh – Giá trị cốt lõi

TẦM NHÌN

SSIT nỗ lực trở thành công ty khai thác cảng được lựa chọn ở miền Nam Việt Nam thông qua mọi việc mình thực hiện, đồng thời trở thành doanh nghiệp dẫn đầu ngành khai thác cảng trong việc mang lại lợi ích cho cổ đông.

SỨ MỆNH

Cung cấp dịch vụ mang đẳng cấp quốc tế cho khách hàng; tận dụng công nghệ để đáp ứng nhu cầu dịch vụ của các tàu cỡ lớn (ULCV); trở thành công ty khai thác cảng có chi phí hiệu quả nhất; và là doanh nghiệp được người lao động lựa chọn nhờ tạo ra cơ hội nghề nghiệp, môi trường làm việc an toàn và có tương xứng.



Bốn giá trị cốt lõi của SSIT: An toàn; Dịch vụ xuất sắc; Chính trực, toàn vẹn; Tinh thần đồng đội.

AN TOÀN SSIT đặt an toàn luôn là ưu tiên hàng đầu và duy trì các tiêu chuẩn an toàn cao nhất trong hoạt động kinh doanh.	DỊCH VỤ XUẤT SẮC SSIT thực hiện những gì đã cam kết; thích nghi nhanh với môi trường thay đổi để đáp ứng vượt trội các mong đợi của khách hàng.
CHÍNH TRỰC, TOÀN VẸN SSIT coi trọng người lao động như tài sản quý giá nhất; hoạt động kinh doanh chuyên nghiệp, có đạo đức và tuân thủ pháp luật; chịu trách nhiệm đối với các hành động, quyết định của mình và hành động nhanh.	TINH THẦN ĐỒNG ĐỘI SSIT cùng nhau đoàn kết và cùng nhau thành công; cởi mở, lắng nghe và trân trọng các quan điểm khác nhau.

Từ viên gạch đầu tiên đến một hành trình phát triển bền bỉ, SSIT tiếp tục khẳng định vai trò trong hệ sinh thái cảng biển Cái Mép – Thị Vải và trên bản đồ hàng hải Việt Nam.