

CHI PHÍ VẬN TẢI QUÁ LỚN - MỘT NGUYÊN NHÂN GÂY LỖ CHO ‘TÂN RAI’ VÀ ‘NHÂN CƠ’

Lê Trung Thành

Người dân sống dọc tuyến đường 725, QL20 qua thành phố Bảo Lộc về tới ngã ba Dầu Giây- Đồng Nai đã “quen dần” với hình dáng của những chiếc xe đầu kéo cỡ lớn thay vì những thùng container 40 feet ở phía sau thường thấy loại xe này lắp đặt thùng ben để chuyên chở than từ Gò Dầu lên Tổ hợp Tân Rai, có bạt che kín mít.

Trước bãi xe cạnh cổng nhà máy đầy bùn đất đỏ nhiều xe đang chờ đến lượt đổ than hoặc chuẩn bị cho chuyến đi mới...

Với tải trọng trên dưới 40 Tấn, loại xe này sẽ góp sức tàn phá cầu đường mà chúng chạy qua hằng ngày...

Nó là “hung thần” nhưng cũng là cứu cánh cho hai Tổ hợp Bauxite Tân Rai và Nhân Cơ trong (và hơn?) chục năm tới!

Cuối tháng 5 vừa qua, Tập đoàn công nghiệp Than và Khoáng sản Việt Nam (Vinacomin) đã âm thầm tổ chức xuất khẩu chuyến hàng alumin đầu tiên từ Tổ hợp bauxite Tân Rai về cảng Gò Dầu.



Những chiếc xe tải nặng đậu trước cổng nhà máy Tân Rai

Có thể vì quá lo lắng hoặc xen lẫn vui mừng nên Vinacomin đã thận trọng giữ gìn, không làm rùm beng, không mời báo giới truyền thông tới đưa tin cho dư luận hay biết. Tuy nhiên, trên báo Tuổi Trẻ và một vài tờ báo khác vẫn “chộp” được nhiều hình

ảnh về những chiếc xe phủ bạt kín mít, chất alumin đóng bao... quá tải nên bị cảnh sát giao thông Lâm Đồng, Đồng Nai xử lý.

Dẫu có trực trặc kỹ thuật nhưng rồi con tàu nhận alumin đã rời bến cảng Gò Dầu an toàn. Chắc rằng, Vinacomin sẽ rút ra nhiều kinh nghiệm để việc tổ chức vận chuyển, bốc xếp alumin xuất khẩu sẽ dần vào nề nếp. Tuy nhiên, dù sẽ chuyên nghiệp hơn, dù có kế hoạch tập kết hàng nhanh hơn, thời gian lưu kho thấp hơn... thì vấn đề cốt lõi nhất, không thể khắc phục được là cự ly vận chuyển dài 210km từ Tân Rai về Gò Dầu và tương lai, từ tổ hợp bauxite Nhân Cơ về Gò Dầu dài 320km là một “hàm” bất biến trong một khoảng thời gian dài (mười, mười lăm năm nữa?) nếu không có tuyến đường sắt thay thế.



Với loại xe chở nặng 40 tấn này, chẳng mấy chốc cầu đường sẽ hư hại nặng

Hiện nay, để phục vụ cho Tổ hợp Tân Rai, Vinacomin đang tổ chức vận chuyển than cám và than cục từ Cẩm Phả (Quảng Ninh) vào cảng Gò Dầu bằng loại tàu biển trọng tải 3.000 DWT. Giá tiền vận chuyển đường biển bình quân 300.000 đ/T cộng với khoảng 460.000 đ/T vận chuyển đường bộ, cộng với tiền xếp dỡ đã ngốn trên dưới 800.000 đ/T. Riêng với than, Tân Rai phải chi xấp xỉ 400 tỷ đồng mỗi năm trả cho Công ty cổ phần vận tải, Sài Gòn Công ty cổ phần giao nhận Thuận Phong (Vinatrans). Nếu tính thêm các khoản chi phí vận tải các loại nhiên liệu (dầu DO, FO),

đá vôi, NaOH, H₂SO₄... thì mỗi năm, Tổ hợp Tân Rai phải chi khoảng 30 triệu USD cho việc nhập các loại nhiên liệu, vật tư bảo đảm cho nhà máy hoạt động đúng công suất thiết kế.

Với cự ly dài thêm 110km tính từ cửa nhà máy Tân Rai lên tới Nhân Cơ- Đắk Nông, tổ hợp bauxite Nhân Cơ sẽ phải chi phí khoảng 48- 50 triệu USD tiền vận chuyển. Sau này, khi Tân Rai xuất khẩu alumin đạt sản lượng 600.000 T/năm thì tiền vận chuyển mỗi năm ở mức 300 tỷ đồng/ năm (15 triệu USD) và với Nhân Cơ sẽ ở mức 360- 380 tỷ đ/năm (18 triệu USD). Tổng hợp lại, chi phí vận chuyển 2 chiều đối với tổ hợp Tân Rai là 45 triệu USD/ năm và Nhân Cơ là 62- 65 triệu USD/ năm, chiếm tỉ lệ 20- 30% giá thành sản phẩm.

Đây là một trong vài nguyên nhân chính gây lỗ triền miên cho Tân Rai hôm nay và một vài năm nữa là Nhân Cơ mà không có cách nào khắc phục nổi khi còn hoàn toàn phụ thuộc vào vận tải đường bộ. Và, đó cũng là yếu tố quan trọng khiến giá alumin của Việt Nam không thể cạnh tranh được trên thị trường khu vực và thế giới.

Thử so sánh với ngành công nghiệp khai thác bauxite ở Australia sẽ thấy rõ điều này...

Hiện nay ở Australia có các “đại gia” giàu kinh nghiệm khai thác và chế biến bauxite là Alcoa World Alumina Australia (Tập đoàn Alcoa- Mỹ chiếm tỉ lệ 60% và Alumina Australia chiếm 40%) Rio Tinto và BHP- Billington. Hầu hết các nhà máy bauxite đều ở gần biển và có hệ thống vận chuyển bằng đường sắt tới cảng hoặc tới các nhà máy chế biến nhôm nên chi phí vận tải rất thấp. Điển hình như tổ hợp Wagerup ở Tây Australia. khu khai thác quặng bauxite đặt ở Willawdale có hệ thống băng tải quặng tinh đến nhà máy Wagerup dài 15km. Alumin (công suất 2,4 triệu T/năm) được chuyển bằng đường sắt tới cảng Bunbury (dài 70km) hoặc chở đến nhà máy luyện nhôm ở Victoria nơi có nguồn điện dồi dào và giá rẻ.

Tập đoàn BHP- Bilington có tổ hợp alumina Wesley đạt hiệu quả kinh tế cao nhờ chi phí sản xuất và chi phí vận chuyển rất thấp. Sản phẩm của họ nhờ vậy, vẫn mang về lợi nhuận trong khi thị trường alumin thế giới chìm trong cơn khủng hoảng dài. Vì vậy, ngay cả tập đoàn công nghiệp nhôm Trung Quốc (Chinalco) đã phải dừng dự án khai thác bauxite ở Aurukun gần Weipa miền bắc Australia dù đã ký hợp đồng thuê. Họ cũng phải từ bỏ dự định xây dựng nhà máy chế biến alumin ở phía nam Weipa do sau khi tính toán chi phí đầu tư lớn và phải tuân thủ những ràng buộc khắt khe của Luật Bảo vệ môi trường và có sự giám sát chặt chẽ của các tổ chức dân sự đại diện cho người dân sống xung quanh dự án nhưng giá alumin thấp sẽ gây lỗ lớn cho Chinalco.

Nêu ví dụ trên để thấy các nhà đầu tư bao giờ cũng đặt hiệu quả kinh tế lên hàng đầu và khi thấy trước thua lỗ là họ quyết định ngừng ngay dù đã tốn kém nhiều tiền của công sức để tiếp cận và chuẩn bị dự án. Chinaclo- một tập đoàn mạnh của nhà nước Trung Quốc cũng phải chùn tay trước những dự án có dấu hiệu thua lỗ mặc dù họ dư thừa tiền của nhưng cũng phải tôn trọng các nhà đầu tư đã mua cổ phiếu của họ.

Vậy mà, khi buộc phải thừa nhận hai dự án thí điểm Tân Rai và Nhân Cơ không có hiệu quả, người ta có cảm giác Vinacomin tự nguyện “nhảy vào lửa” một cách khá thoải mái, chấp nhận “lỗ” 5 năm, 7 năm, mỗi năm vài trăm tỷ đồng để mơ mộng đến ngày nào đó của gần chục năm nữa, giá alumin bỗng cao ngất ngưỡng để họ sẽ “lấy lại” những gì đã mất???