Nghiên cứu các giải pháp huy động vốn từ khu vực tư nhân vào phát triển Đường sắt Việt Nam

ThS. PHẠM QUANG TÚ
Tổng công ty Đường sắt Việt Nam

Tóm tắt: ***Trong lịch sử phát triển trên 130 năm của mình, vận tải đường sắt Việt Nam đã có thời kỳ chiếm thị phần lớn nhất trong vận tải của cả nước, có nhiều năm đạt 40 - 45%. Tuy nhiên, trong những năm gần đây, thị phần vận tải đường sắt ngày càng giảm sút, đến nay chỉ đạt khoảng 2 - 3% về vận tải hành khách và 5 - 6% về vận tải hàng hóa. Một trong những nguyên nhân dẫn đến sự giảm sút nghiêm trọng nêu trên là do hệ thống kết cấu hạ tầng, đầu máy toa xe đường sắt đã quá cũ, lạc hậu công nghệ do nhiều năm không được đầu tư đúng mức và trong tương lai, nguồn vốn từ ngân sách nhà nước và vốn tự có của đường sắt để đầu tư cũng sẽ rất khó khăn. Vì vậy, cần huy động vốn từ ngoài đường sắt.***

Bài báo trình bày các giải pháp huy động vốn từ khu vực tư nhân cho đường sắt thông qua nghiên cứu kinh nghiệm của đường sắt Nhật Bản khi tiến hành tư nhân hóa đường sắt quốc gia.

Abstract: ***Vietnam Railways, in its 130 year history, played an extremely important role in the national transportation system. The organisation was responsible for 40-45 percent of the total amount of traffic flow in the country in many years. However, the proportion of railway transportation in Vietnam has decreased dramatically; as only 2-3 percent of passengers and 5-6 percent of freight are being transported by trains presently. One reason that may have led to the significant fall in railway traffic is the outdated infrastructure and railway vehicles, which have experienced a shortage of investment for a long period of time. It will also be of extreme difficulty to finance future investment using funds from Vietnamese national budget or from the organisation itself because of the scarcity of them. To deal with this hardship, Vietnam Railways may raise capital from other economic sectors.***

This paper presents solutions to raise funds from private investors, by examining the experience of Japanese National Railway Company when privatise the whole national railway system.

1. Kinh nghiệm của đường sắt Nhật Bản trong việc tái cấu trúc và cổ phần hóa, tư nhân hóa

Trước năm 1987, Đường sắt Quốc gia Nhật Bản là lĩnh vực nhà nước phải bù lỗ, là ngành hoạt động kém hiệu quả. Cụ thể, trong giữa những năm 80 của thế kỷ XX, Chính phủ Nhật Bản đã trợ cấp cho đường sắt 3,17% tổng chi ngân sách. Công ty Đường sắt Quốc gia Nhật Bản khiến mỗi người dân Nhật phải chịu một khoản nợ lên tới 180.000 yên, chiếm 13% khoản nợ mà Chính phủ Nhật Bản nợ hệ thống ngân hàng.

Từ ngày 01/4/1987, Chính phủ Nhật Bản đã quyết định tư nhân hóa đường sắt quốc gia nhằm giảm gánh nặng chi phí và tìm hướng cải tổ, phát triển cho đường sắt quốc gia. Việc tư nhân hóa đường sắt đã đem lại hiệu quả khai thác, tăng năng suất lao động và đảm bảo lợi nhuận cho đường sắt. Đặc biệt là các doanh nghiệp đã có ý thức về năng suất và hiệu quả, giá thành sản phẩm, cạnh tranh; xóa bỏ tư tưởng và thái độ độc quyền, từ đó phải tìm ra các biện pháp cạnh tranh đặc biệt tạo ra sự đoàn kết và hợp tác. Quyền làm chủ của doanh nghiệp khu tư nhân hóa được phát huy tối đa, doanh nghiệp được quyền tái cơ cấu sắp xếp lại sản xuất kinh doanh, giảm lao động, tăng độ nhạy cảm linh hoạt, do đó việc đầu tư từng bước được cải thiện rõ rệt, doanh nghiệp được thực hiện những việc mà luật pháp cho phép.

Để thực hiện việc cổ phần hóa và sắp xếp lại các công ty, Chính phủ Nhật Bản đã phải chuẩn bị dự thảo 09 văn bản luật mới liên quan đến việc tái cấu trúc và cổ phần hóa, tư nhân hóa đường sắt quốc gia trình Quốc hội vào tháng 11/1986. Đó là, Luật Khoanh nợ các khoản nợ dài hạn; Luật Cải cách Đường sắt; Luật Cổ phần các công ty vận tải; Luật Số hóa đường sắt cao tốc; Luật Tổ chức và giải thể đường sắt quốc gia; Luật về tìm và đào tạo lại nghề cho lao động dư thừa khi cổ phần hóa; Luật Chỉ đạo cải cách; Luật Doanh nghiệp đường sắt và Luật Cải cách thuế địa phương.

Trong quá trình cổ phần hóa, các công ty (6 công ty) phải thực hiện thống nhất: Giá vé, tiền lương, điều kiện lao động, đầu tư... chia các khoản nợ cũ để trả. Đây là vấn đề gay cấn nhất vì tổng số nợ là 468,75 tỷ yên, sau đó được phân bổ Công ty Vận tải Đường sắt cao tốc chịu 105 tỷ (22,4%), các công ty vận tải 16%, còn lại là tổ chức xử lý hậu quả 61,6%.

Điều quan trọng là việc phân quyền, theo đó thì sự can thiệp từ bên ngoài, từ trên xuống giảm đến mức tối đa. Vì vậy, việc kiểm tra chỉ ở mức tối thiểu. Cụ thể như: Trước đây, kế hoạch của Công ty Đường sắt Quốc gia Nhật Bản do Quốc hội quyết định, nay chỉ cần Bộ GTVT cấp phép. Các công ty tự quyền quyết định huy động vốn, nhanh chóng thực hiện dự án, các hoạt động đầu tư đều do công ty tự quyết định và chịu trách nhiệm chứ không phải xin như trước kia. Giá cước vận tải được hình thành do nhu cầu của thị trường và được Bộ GTVT chấp thuận (là sự hiệp thương của 6 công ty).

Những bài học về điều kiện thành công của các công ty CP đường sắt là xóa bỏ cửa quyền; bố trí cán bộ đúng, đặc biệt là các nhà quản lý doanh nghiệp phù hợp; tối thiểu hóa sự can thiệp từ bên ngoài, việc

kiểm tra phải rõ ràng, đơn giản; quan điểm đồng nghiệp được đề cao và tạo cơ hội thăng tiến cho tất cả mọi người; tăng cường hợp tác ngoài ngành; công tác liên kết với các ngành dịch vụ khác; tổ chức lại, tạo cạnh tranh minh bạch.

Công ty Đường sắt Nhật Bản sau khi cổ phần hóa giá vé giảm khoảng 30% so với trước đó. Các cơ quan hành chính như trước không thể tạo gia tăng năng suất lao động, giảm giá thành; chống được độc quyền, bảo vệ người tiêu dùng, tăng lợi ích xã hội và đặc biệt cổ phần hóa đã tạo ra nhiều chủ thể độc lập có thể tiến hành huy động các nguồn vốn khác nhau từ các thành phần kinh tế, đặc biệt là kinh tế tư nhân khác. Họ đã bỏ vốn để góp cổ phần (đây là hình thức huy động vốn rất hiệu quả ở đường sắt Nhật Bản; cổ phần hóa thành công có nghĩa là số vốn của nhà nước trước đây đã được thay bởi vốn của các thành phần kinh tế khác).

2. Giải pháp huy động vốn từ khu vực tư nhân cho phát triển Đường sắt Việt Nam

Có thể nói, trong điều kiện hiện nay, việc huy động các nguồn vốn ngoài Ngành để phát triển Đường sắt Việt Nam là hết sức cần thiết và cấp bách. Từ thực trạng của Đường sắt Việt Nam và bài học kinh nghiệm tiến hành tái cấu trúc và cổ phần hóa, tư nhân hóa của đường sắt Nhật Bản, chúng ta có thể vận dụng, đưa ra giải pháp huy động vốn từ khu vực tư nhân.

1. Những nguyên tắc cơ bản trong huy động vốn

- Các bên tham gia đều có lợi; bình đẳng, minh bạch; quyền tự chủ, quyền tự quyết phụ thuộc vào tỷ lệ góp vốn.
- Nguồn vốn đủ lớn, thời hạn đủ dài, tính pháp lý rõ ràng, minh bạch.
- Các điều kiện ưu đãi cụ thể và được khẳng định, dễ thực hiện.

2. Điều kiện pháp lý: Có đầy đủ các bộ luật và các nghị định, thông tư hướng dẫn và các quy định liên quan.

3. Các yếu tố ảnh hưởng tới việc huy động vốn

- Tính khả thi, hiệu quả.
- Quy mô, lĩnh vực, dự án đầu tư. Tỷ lệ cho phép tham gia đầu tư.
- Môi trường đầu tư.

4. Lợi ích đem lại từ việc huy động vốn từ khu vực tư nhân

- Tăng nguồn vốn cho đường sắt; công trình, dự án đường sắt được thực hiện và phát triển.
- Hiệu quả khai thác, năng suất lao động, lợi nhuận tăng.
- Thay đổi tư duy của đội ngũ lao động; xóa bỏ độc quyền, xóa bỏ cạnh tranh không lành mạnh thay vào đó là đoàn kết và hợp tác.
- Tăng quyền chủ động cho doanh nghiệp, phát huy tối đa; tăng độ nhạy cảm, thích ứng thị trường và đặc biệt là có được trình độ quản trị doanh nghiệp tốt; bớt gánh nặng cho quản lý các cấp; phân cấp triệt để.
- Doanh nghiệp được thực hiện đa dạng hóa sản phẩm.
- Giải quyết được những tồn động, nợ nần dài hạn.

Đường sắt Nhật Bản vào những năm 80 của thế kỷ trước có nhiều điểm tương đồng với Đường sắt Việt Nam hiện tại. Việc học tập kinh nghiệm huy động vốn thông qua hình thức tái cơ cấu và cổ phần hóa đường sắt quốc gia Nhật Bản cũng như nghiên cứu tìm ra các giải pháp huy động vốn từ khu vực tư nhân vào đường sắt là yếu tố quan trọng để phát triển Đường sắt Việt Nam ❑

Tài liệu tham khảo

[1]. TS. Nguyễn Hồng Thái (2005), *Nguyên nhân và giải pháp bảo toàn vốn kinh doanh của Doanh nghiệp Nhà nước*, Tạp chí GTVT (số 5).

[2]. *Luật doanh nghiệp Nhà nước (2005*), NXB. Chính trị Quốc gia, Hà Nội.

[3]. *Báo cáo tổng kết các năm 2010 đến 2013 của Tổng công ty Đường sắt Việt Nam.*

[4]. *Sakuraki,K, 1982, Transport& Economy, No.9*.

[5]. *Nakamura K. 1996 Privatisation and Beyond,* The JR Case, Japan Railway & Transport Review.

Ngày nhận bài: 20/3/2014
Ngày chấp nhận đăng: 7/4/2014
Người phản biện: TS. Lê Bá Tuấn
TS. Nguyễn Văn Bính

THANH HOA

Dạo vòng

Dạo vòng ngắm cảnh ven hồ
Thay đổi dưỡng khí tha hồ khỏe vui
Cho đời thêm tuổi thêm tươi
Cần chi suy nghĩ, mệt người lo toan
Khi biết vừa đủ là nhàn
Bớt ăn, bớt ngủ, bớt tiêu
Cho tiền đầy ví, dành nhiều cháu con.