

## LỜI CAM ĐOAN

Tên tôi là Nguyễn Cảnh Hải, tác giả của luận án tiến sĩ “Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam”. Bằng danh dự bản thân, tôi xin cam đoan rằng:

- Luận án này là công trình do tôi nghiên cứu và thực hiện, không có phần sao chép bất hợp pháp nào từ các công trình nghiên cứu của các tác giả khác;

- Các thông tin, số liệu được sử dụng trong luận án là hoàn toàn trung thực và chính xác;

- Tất cả những sự giúp đỡ cho việc thực hiện luận án đã được cảm ơn và các thông tin trích dẫn trong luận án đã được ghi rõ nguồn gốc.

*Hải Phòng, ngày      tháng      năm 2018*

**Tác giả**

**Nguyễn Cảnh Hải**

## LỜI CẢM ƠN

Luận án này được thực hiện và hoàn thành tại Viện Đào tạo Sau đại học, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam. Tôi xin bày tỏ lòng biết ơn sâu sắc nhất tới TS. Nguyễn Hữu Hùng và PGS. TS. Đặng Công Xương đã tận tình giúp đỡ và định hướng tôi trưởng thành trong công tác nghiên cứu khoa học và hoàn thiện luận án. Trong suốt quá trình học tập và nghiên cứu, để hoàn thiện được luận án này, tôi cũng đã nhận được sự hướng dẫn và giúp đỡ tận tình của Ban giám hiệu Trường Đại học hàng hải Việt Nam, Khoa Kinh tế, Viện đào tạo sau đại học, Trung tâm Giáo dục thường xuyên và các Phòng, Ban chức năng của Trường Đại học hàng hải Việt Nam. Tôi xin cảm ơn sâu sắc tới tất cả các thầy, cô về sự hỗ trợ quý báu này.

Tôi xin cảm ơn đến lãnh đạo và cán bộ công nhân viên của Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) và các doanh nghiệp thành viên: công ty vận tải biển Vinalines, công ty vận tải biển Container Vinalines, công ty vận tải biển Việt Nam, công ty vận tải biển Vinaship... đã nhiệt tình giúp đỡ tôi trong thời gian đi tìm hiểu thực tế và lấy số liệu.

Cuối cùng, tôi xin bày tỏ lòng biết ơn tới gia đình, người thân, bạn bè và đồng nghiệp đã luôn bên cạnh, cổ vũ, động viên và nhiệt tình giúp đỡ tôi trong thời gian qua.

Một lần nữa tôi xin trân trọng cảm ơn tới tất cả mọi người đã nhiệt tình giúp đỡ tôi hoàn thành luận án này.

**Tác giả luận án**

## MỤC LỤC

|   |      |
|---|------|
| <b>LỜI CAM ĐOAN</b> .....   | i    |
| <b>LỜI CẢM ƠN</b> .....   | ii   |
| <b>MỤC LỤC</b> .....  | iii  |
| <b>DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÍ HIỆU</b> .....                                   | vii  |
| <b>DANH MỤC CÁC BẢNG</b> .....  | viii |
| <b>DANH MỤC CÁC HÌNH</b> .....  | xi   |
| <b>MỞ ĐẦU</b> .....   | 1    |
| <b>CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ CƠ CẤU ĐỘI TÀU VÀ HỢP LÝ HÓA CƠ CẤU ĐỘI TÀU</b> ..... | 14   |
| 1.1. Tàu biển và đội tàu biển.....  | 14   |
| 1.1.1. Các khái niệm về tàu biển và đội tàu biển.....                               | 14   |
| 1.1.2. Chức năng và vai trò của đội tàu đối với vận tải biển.....                   | 15   |
| 1.1.3. Xu hướng phát triển của đội tàu vận tải biển.....                            | 16   |
| 1.1.4. Các phương thức tài trợ và phát triển đội tàu biển.....                      | 20   |
| 1.2. Cơ cấu đội tàu, hợp lý hóa cơ cấu đội tàu.....                                 | 23   |
| 1.2.1. Cơ cấu đội tàu .....   | 23   |
| 1.2.2. Phân loại cơ cấu đội tàu.....  | 24   |
| 1.2.3. Hợp lý hóa cơ cấu đội tàu .....  | 27   |
| 1.3. Các tiêu chí đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu .....                   | 29   |
| 1.3.1. Trọng tải bình quân.....   | 29   |
| 1.3.2. Quy mô đội tàu .....   | 30   |
| 1.3.3. Mức tải trọng (cỡ tàu) .....   | 31   |
| 1.3.4. Tuổi tàu và tuổi tàu bình quân .....   | 32   |
| 1.3.5. Suất vốn đầu tư tàu .....  | 33   |
| 1.3.6. Hiệu quả kinh doanh, khai thác đội tàu .....                                 | 34   |
| 1.4. Các nhân tố ảnh hưởng tới cơ cấu đội tàu hợp lý .....                          | 36   |

|   |           |
|---|-----------|
| 1.4.1. Cơ chế, chính sách .....   | 36        |
| 1.4.2. Luồng hàng xuất nhập khẩu.....   | 36        |
| 1.4.3. Khả năng đáp ứng và nhu cầu thị trường.....  | 37        |
| 1.3.4. Năng lực tài chính.....  | 37        |
| 1.3.5. Năng lực khai thác .....   | 38        |
| 1.5. Ảnh hưởng của cơ cấu đội tàu hợp lý đến hiệu quả kinh doanh khai thác<br>tàu.....  | 39        |
| 1.5.1. Ảnh hưởng của loại tàu.....  | 39        |
| 1.5.2. Ảnh hưởng của cỡ tàu.....  | 40        |
| 1.5.3. Ảnh hưởng của tuổi tàu.....  | 41        |
| 1.5.4. Ảnh hưởng của tính chuyên môn hóa và hiện đại hóa đội tàu .....  | 42        |
| 1.6. Bài học kinh nghiệm phát triển và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của một số<br>quốc gia trên thế giới.....                            | 43        |
| 1.6.1. Kinh nghiệm phát triển và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của một số<br>quốc gia trên thế giới .....                                 | 43        |
| 1.6.2. Bài học kinh nghiệm phát triển và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu cho<br>Việt Nam.....   | 46        |
| <b>CHƯƠNG 2. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG CƠ CẤU ĐỘI TÀU VÀ MỨC<br/>ĐỘ HỢP LÝ HÓA CƠ CẤU ĐỘI TÀU TỔNG CÔNG TY .....</b>                        | <b>48</b> |
| 2.1. Tổng quan về Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.....   | 48        |
| 2.1.1. Giới thiệu chung .....   | 48        |
| 2.1.2. Cơ cấu tổ chức .....   | 49        |
| 2.1.3. Cổ phần hóa doanh nghiệp tại Tổng công ty Hàng hải Việt Nam..  | 50        |
| 2.2. Đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam<br>trong môi liên hệ so sánh với cơ cấu đội tàu thế giới ..... | 52        |
| 2.2.1. Cơ cấu đội tàu thế giới giai đoạn 2006 - 2016.....   | 52        |
| 2.2.2. Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016.....  | 66        |

|  |            |
|--|------------|
| 2.2.3. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo loại tàu.....   | 68         |
| 2.2.4. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo tuổi tàu.....   | 71         |
| 2.2.5. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo cỡ tàu.....   | 75         |
| 2.2.6. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo quy mô doanh nghiệp.....                                      | 78         |
| 2.3. Đánh giá hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.....            | 79         |
| 2.3.1. Đội tàu hàng khô.....   | 79         |
| 2.3.2. Đội tàu dầu.....  | 90         |
| 2.3.3. Đội tàu container.....  | 93         |
| 2.3.4. Đánh giá chung cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.                               | 96         |
| <b>CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP HỢP LÝ HÓA CƠ CẤU ĐỘI TÀU TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM.....</b>           | <b>102</b> |
| 3.1. Định hướng phát triển ngành vận tải biển Việt Nam và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.....      | 102        |
| 3.1.1. Quy hoạch phát triển ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030..... | 102        |
| 3.1.2. Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020.....  | 112        |
| 3.1.3. Định hướng phát triển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.....                                   | 114        |
| 3.2. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2017 – 2020..... | 118        |
| 3.2.1. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô.....   | 118        |
| 3.2.2. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu container.....  | 134        |
| 3.2.3. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu dầu.....  | 144        |
| 3.2.4. Một số giải pháp hỗ trợ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu.....                                      | 146        |
| 3.2.5. Cơ cấu đội tàu hợp lý của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2017 – 2020.....         | 149        |

|  |              |
|--|--------------|
| 3.3. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2020 – 2030..... | 150          |
| 3.3.1. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô .....  | 151          |
| 3.3.2. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu container .....   | 154          |
| 3.3.3. Cơ cấu đội tàu hợp lý của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2020 – 2030.....         | 156          |
| 3.4. Quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu.....  | 157          |
| <b>KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ .....</b>   | <b>162</b>   |
| <b>DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN.....</b>               | <b>167</b>   |
| <b>TÀI LIỆU THAM KHẢO.....</b>   | <b>168</b>   |
| <b>PHỤ LỤC 1 .....</b>   | <b>1/PL1</b> |
| <b>PHỤ LỤC 2 .....</b>   | <b>1/PL2</b> |
| <b>PHỤ LỤC 3 .....</b>   | <b>1/PL3</b> |
| <b>PHỤ LỤC 4 .....</b>   | <b>1/PL4</b> |

## DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU

### Tiếng Việt:

| <b>Chữ viết tắt</b> | <b>Giải thích</b>     |
|---------------------|-----------------------|
| CCĐT                | Cơ cấu đội tàu        |
| DNNN                | Doanh nghiệp nhà nước |
| ĐVT                 | Đơn vị tính           |
| MTV                 | Một thành viên        |
| T                   | Tấn                   |
| Tkm                 | Tấn.km                |
| TNHH                | Trách nhiệm hữu hạn   |
| VND                 | Đồng Việt Nam         |
| VTB                 | Vận tải biển          |

### Tiếng Anh:

| <b>Chữ viết tắt</b> | <b>Giải thích tiếng Anh</b>                       | <b>Giải thích tiếng Việt</b>                            |
|---------------------|---|---|
| DWT                 | Deadweight tonnage                                | Đơn vị đo năng lực vận tải an toàn của tàu              |
| GDP                 | Gross Domestic Product                            | Tổng sản phẩm nội địa                                   |
| ICD                 | Inland Clearance Depot                            | Điểm thông quan nội địa                                 |
| TEU                 | Twenty-foot equivalent units                      | Đơn vị đo hàng hóa được container hóa                   |
| USD                 | United States Dollar                              | Đồng đô - la Mỹ   |
| UNCTAD              | United Nation Conference on Trade and Development | Hội nghị của Liên hiệp quốc về thương mại và phát triển |
| VNL/<br>Vinalines   | Vietnam National Shipping Lines                   | Tổng công ty Hàng hải Việt Nam                          |
| WTO                 | World Trade Organization                          | Tổ chức thương mại thế giới                             |

## DANH MỤC CÁC BẢNG

| <b>Số bảng</b> | <b>Tên bảng</b>   | <b>Trang</b> |
|----------------|---|--------------|
| 2.1            | Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh giai đoạn 2012 - 2016                             | 52           |
| 2.2            | Cơ cấu đội tàu thế giới theo loại tàu giai đoạn 2006 - 2016                             | 56           |
| 2.3            | Cơ cấu đội tàu thế giới theo tuổi tính đến năm 2016                                     | 59           |
| 2.4            | Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2016  | 66           |
| 2.5            | Cơ cấu đội tàu Vinalines theo tuổi tàu cho từng loại tàu năm 2016                       | 73           |
| 2.6            | Cơ cấu đội tàu Vinalines theo cỡ tàu năm 2016   | 77           |
| 2.7            | Kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô VLC                                       | 81           |
| 2.8            | Kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô Vinaship                                  | 84           |
| 2.9            | Kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô Vosco                                     | 88           |
| 2.10           | Kết quả kinh doanh khai thác đội tàu dầu Vinalines                                      | 92           |
| 2.11           | Hệ số vận doanh của đội tàu VCSC  | 95           |
| 2.12           | Kết quả kinh doanh khai thác tàu Diamond và Pioneer                                     | 96           |
| 3.1            | Tổng hợp nhu cầu hàng hóa vận tải theo các giai đoạn                                    | 107          |
| 3.2            | Kết quả dự báo lượng hàng VTB do đội tàu Việt Nam đảm nhận                              | 107          |
| 3.3            | Năng suất phương tiện theo loại tàu và tuyến vận tải                                    | 108          |
| 3.4            | Tổng hợp chỉ tiêu theo các phương án về lượng hàng vận tải do đội tàu Việt Nam đảm nhận | 109          |



|      |   |     |
|------|---|-----|
| 3.5  | Quy mô đội tàu Việt Nam theo phương án IIa  | 110 |
| 3.6  | Lượng hàng vận tải biển và thị phần do đội tàu Việt Nam đảm nhận theo phương án IIa | 111 |
| 3.7  | Danh sách tàu đề nghị thanh lý, giảm bán  | 119 |
| 3.8  | Quy mô các loại tàu của đội tàu Vinalines so với đội tàu Việt Nam                   | 120 |
| 3.9  | Quy mô đội tàu hàng khô Vinalines đến năm 2020                                      | 121 |
| 3.10 | Lượng hàng vận tải do đội tàu Vinalines đảm nhận năm 2020                           | 123 |
| 3.11 | Thông số và định mức tiêu hao nhiên liệu của các cỡ tàu                             | 125 |
| 3.12 | Tuyến vận tải nội địa và khối lượng hàng hóa đảm nhận                               | 125 |
| 3.13 | Chi phí chuyển đi cho từng tàu theo từng tuyến vận tải                              | 126 |
| 3.14 | Tuyến vận tải quốc tế và khối lượng hàng hóa đảm nhận                               | 128 |
| 3.15 | Thông số và định mức tiêu hao nhiên liệu của các cỡ tàu                             | 129 |
| 3.16 | Chi phí chuyển đi cho từng tàu theo từng tuyến vận tải                              | 129 |
| 3.17 | Kế hoạch bổ sung tàu hàng khô giai đoạn 2017 - 2020                                 | 133 |
| 3.18 | Năng lực đội tàu container của Vinalines tính đến 31/12/2016                        | 134 |
| 3.19 | Các tham số tính toán lựa chọn cỡ tàu tối ưu  | 138 |
| 3.20 | Thời gian và mức tiêu hao nhiên liệu chuyển đi của các cỡ tàu                       | 139 |
| 3.21 | Khoản mục chi phí tính toán chi phí tính đổi đơn vị                                 | 141 |
| 3.22 | Kế hoạch bổ sung tàu container nội địa giai đoạn 2017 - 2020                        | 143 |
| 3.23 | Cơ cấu đội tàu hợp lý của Vinalines tính đến năm 2020                               | 150 |

|      |   |     |
|------|---|-----|
| 3.24 | Quy mô đội tàu hàng khô Vialines năm 2025             | 152 |
| 3.25 | Quy mô đội tàu container Vialines năm 2025            | 155 |
| 3.26 | Cơ cấu đội tàu hợp lý của Vinalines tính đến năm 2025 | 156 |

## DANH MỤC CÁC HÌNH

| <b>Số hình</b> | <b>Tên hình</b>  | <b>Trang</b> |
|----------------|--|--------------|
| 1.1            | Cơ cấu đội tàu theo cỡ của từng loại tàu                     | 25           |
| 1.2            | Cơ cấu đội tàu theo hình thức tổ chức khai thác              | 26           |
| 2.1            | Cơ cấu tổ chức của Vinalines                                 | 49           |
| 2.2            | Cơ cấu đội tàu thế giới theo loại tàu giai đoạn 1980 - 2016  | 53           |
| 2.3            | Tổng trọng tải đội tàu thế giới giai đoạn 2006 - 2016        | 55           |
| 2.4            | Tuổi bình quân đội tàu thế giới giai đoạn 2006 - 2016        | 56           |
| 2.5            | Cơ cấu đội tàu thế giới theo loại tàu giai đoạn 2006 - 2016  | 57           |
| 2.6            | Cơ cấu đội tàu thế giới theo tuổi giai đoạn 2006 - 2016      | 61           |
| 2.7            | Cơ cấu đội tàu hàng rời theo tuổi giai đoạn 2006 - 2016      | 62           |
| 2.8            | Cơ cấu đội tàu container theo tuổi giai đoạn 2006 - 2016     | 63           |
| 2.9            | Cơ cấu đội tàu bách hóa theo tuổi giai đoạn 2006 - 2016      | 64           |
| 2.10           | Cơ cấu đội tàu dầu theo tuổi giai đoạn 2006 - 2016           | 65           |
| 2.11           | Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016               | 67           |
| 2.12           | Trọng tải bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016  | 67           |
| 2.13           | Cơ cấu đội tàu Vinalines theo loại tàu giai đoạn 2006 - 2016 | 68           |
| 2.14           | Số lượng tàu theo chủng loại của đội tàu Vinalines           | 70           |
| 2.15           | Trọng tải tàu theo chủng loại của đội tàu Vinalines          | 70           |
| 2.16           | Cơ cấu đội tàu Vinalines theo tuổi tàu giai đoạn 2006 - 2016 | 71           |

|      |   |     |
|------|---|-----|
| 2.17 | Tuổi bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016      | 74  |
| 2.18 | Cơ cấu đội tàu Vinalines theo cỡ tàu giai đoạn 2006 - 2016  | 76  |
| 2.19 | Tải trọng bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016 | 76  |
| 2.20 | Suất vốn đầu tư tàu của đội tàu hàng khô VLC                | 80  |
| 2.21 | Suất vốn đầu tư tàu của đội tàu hàng khô Vinaship           | 83  |
| 2.22 | Suất vốn đầu tư tàu của đội tàu hàng khô Vosco              | 87  |
| 2.23 | Suất vốn đầu tư tàu của đội tàu dầu Vinalines               | 91  |
| 2.24 | Suất vốn đầu tư tàu của đội tàu container Vinalines         | 94  |
| 3.1  | Quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu                         | 159 |

## MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

Việt Nam là một quốc gia có bờ biển dài hơn 3.260 km, dọc theo bờ biển có nhiều địa điểm tự nhiên thuận lợi cho sự hình thành hệ thống cảng biển từ Bắc vào Nam. Do vị trí ở rất gần đường hàng hải quốc tế, lại ở trong khu vực có tốc độ phát triển kinh tế cao và thị trường vận tải biển sôi động nên Việt Nam có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển mối quan hệ thương mại thế giới và khu vực.

Kinh tế vận tải biển là một trong những thế mạnh của Việt Nam, và được coi là đòn bẩy quan trọng trong quá trình hội nhập. Đến nay, kinh tế vận tải biển đã mang lại cho đất nước những thành tựu đáng kể, đặc biệt trong lĩnh vực ngoại thương. Có thể nói, kinh tế vận tải biển là một trong những phương tiện hữu hiệu thúc đẩy kinh tế đối ngoại phát triển, góp phần tích lũy vốn cho nền kinh tế đồng thời giải quyết được các vấn đề mang tính xã hội như tạo công ăn việc làm, nâng cao thu nhập cho người dân.

Để tận dụng tối đa tiềm năng về vị trí, điều kiện tự nhiên và nâng cao vị thế của ngành hàng hải Việt Nam trên thị trường quốc tế, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 250/TTg ngày 29/4/1995 thành lập Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) trên cơ sở sắp xếp lại các đơn vị: vận tải biển, bốc xếp, sửa chữa tàu biển, dịch vụ hàng hải thuộc Cục Hàng hải Việt Nam và Bộ Giao thông vận tải quản lý.

Trong suốt quá trình tổ chức, hoạt động của mình, được sự quan tâm chỉ đạo của Chính phủ và sự hỗ trợ có hiệu quả của các bộ, ban, ngành Trung ương, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã luôn chú trọng công tác sắp xếp, đổi mới doanh nghiệp nhằm thực hiện thắng lợi kế hoạch phát triển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trong từng giai đoạn, bảo toàn và phát triển vốn nhà nước.

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam là doanh nghiệp chủ lực của vận tải biển Việt Nam khi đội tàu Vinalines chiếm phần lớn tổng trọng tải vận tải biển quốc gia (tính đến cuối năm 2016, đội tàu Vinalines chiếm 25,63% tổng trọng tải đội tàu biển Việt Nam). Tổng công ty hiện đang quản lý và khai thác một đội tàu biển đa chủng loại, trong đó có những loại tàu hàng rời cỡ lớn đến 73.000 DWT, tàu container 1800 TEU và tàu dầu 50.000 DWT. Tính đến cuối năm 2016, đội tàu của Vinalines bao gồm 86 chiếc với tổng trọng tải 1,935 triệu DWT và sẽ tiếp tục được phát triển trong thời gian tới.

Kinh doanh vận tải biển là một trong ba lĩnh vực hoạt động của Tổng công ty: vận tải biển, cảng biển và dịch vụ hàng hải. Những năm gần đây, bên cạnh những kết quả đã đạt được thì hoạt động đầu tư, kinh doanh, khai thác đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam còn nhiều bất cập.

Thứ nhất, số lượng các loại tàu già trong đội tàu khá nhiều làm tăng chi phí khai thác, dẫn đến thua lỗ, tàu nằm bờ, tàu bị bắt giữ. Nhiều tàu trong đội tàu hiện tại của Tổng công ty được đầu tư mua lại tốn hàng trăm tỷ đồng khi nó đã già nua, lạc hậu hoặc thậm chí có một số con tàu đóng mới vẫn không hoạt động được như tàu Lash Sông Gianh đã gây lãng phí rất lớn. Kết luận của Thanh tra Chính phủ năm 2012 cho thấy Vinalines đã đi vào đúng "vết xe đổ" của Vinashin khi mua hàng loạt tàu cũ. Có 17 tàu trên 15 tuổi không đủ điều kiện đăng ký tại Việt Nam, thậm chí tàu Lively Falcon 30 tuổi vẫn được mua và được Bộ Giao thông vận tải cho phép đăng ký treo cờ nước ngoài (Mông Cổ, Panama). Điển hình trong số này có đội tàu của Cty cổ phần vận tải dầu khí Việt Nam (Falcon) mua tuổi bình quân là 26 năm và có tới 7/10 tàu treo cờ nước ngoài (tại thời điểm thanh tra). Việc mua tàu cũ không thể đăng ký tại Việt Nam làm xấu đi hình ảnh đội tàu quốc gia, giảm sức cạnh tranh. Theo Cục đăng kiểm Việt Nam, chỉ trong năm 2011 đã có hơn 40 tàu của Vinalines bị bắt giữ tại Trung Quốc, Ấn Độ, Nhật Bản... như: Hoa Sen, Vinalines Star, Cái Lân 4, Vinalines Glory, Vinalines Global...

Thứ hai, đội tàu của Tổng công ty có số lượng lớn được đầu tư vào giai đoạn 2006 – 2009, là giai đoạn phát triển “nóng” của vận tải biển Việt Nam. Trong vòng 5 năm (2005 – 2010), Vinalines đầu tư mua 73 tàu, đa số các tàu mua là của nước ngoài, đã qua sử dụng, với năng lực vận tải 2.004.961 DWT, tổng số vốn là 22.853 tỉ đồng. 85% vốn mua tàu là vay thương mại, thậm chí dự án mua tàu Sky, Ocean, Global sử dụng 100% vốn vay... Nguồn vốn đầu tư tàu chủ yếu là nguồn vốn vay, giá tàu cao nên chi phí tài chính lớn. Lãi vay đầu tư tàu chiếm tỉ lệ lớn trong các khoản mục chi phí khai thác tàu, tác động trực tiếp đến lợi nhuận khai thác.

Thứ ba, đội tàu Vinalines là đội tàu chủ lực của Việt Nam song cơ cấu đội tàu còn nhiều bất hợp lý, chưa theo kịp xu hướng phát triển của đội tàu thế giới nên hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu chưa cao. Năm 2012, Thanh tra Chính phủ kết luận rằng việc đầu tư tàu của các công ty thuộc Vinalines là bất hợp lý cả về cỡ tàu, loại tàu và tuổi tàu; suất đầu tư cao hơn so với thực tế. Theo chủng loại, tàu hàng khô chiếm tỷ trọng quá lớn trong khi tỷ trọng tàu dầu và tàu container còn thấp, việc tổ chức quản lý khai thác tàu dầu còn nhiều hạn chế. Theo tuổi tàu, những nhóm tàu già chiếm tỷ trọng còn cao, tuổi tàu bình quân của đội tàu Vinalines cao hơn nhiều so với đội tàu thế giới. Theo cỡ tàu, đội tàu Vinalines chủ yếu là các tàu cỡ nhỏ và trung bình, số lượng tàu cỡ lớn còn hạn chế và hầu hết đều cho thuê định hạn.

Thứ tư, việc quản lý, khai thác đội tàu còn manh mún, chưa hiệu quả. Thời điểm cao nhất Vinalines có 149 tàu, thời điểm ít nhất là 86 tàu nhưng được phân bố dàn trải, phân tán và manh mún ở nhiều đơn vị khai thác; trong đó cá biệt có đơn vị chỉ quản lý một vài tàu. Nhiều đơn vị trực thuộc Tổng công ty mua tàu về không trực tiếp khai thác mà cho thuê định hạn, làm lệch hướng phát triển vận tải biển, chưa bám sát chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ để phát triển thị trường vận tải biển phục vụ nền kinh tế quốc dân.

Mặc dù được sự quan tâm, chỉ đạo của Nhà nước và các Bộ, ngành liên quan nhưng hiệu quả kinh doanh vận tải biển, một trong ba lĩnh vực kinh doanh chính của Tổng công ty chưa cao. Hậu quả của những bất cập trên không chỉ làm kết quả đầu tư, kinh doanh, khai thác đội tàu thấp mà ảnh hưởng lớn đến hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của Tổng công ty.

Vậy, làm thế nào để hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam từ việc nghiên cứu những bất hợp lý, những điểm hạn chế trong quá trình đầu tư, kinh doanh khai thác đội tàu; góp phần nâng cao hiệu quả sản xuất, kinh doanh và sức cạnh tranh của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, tương xứng với tiềm năng cũng như nguồn lực được giao? Đó là lí do để tác giả chọn đề tài “Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam”.

## **2. Các công trình nghiên cứu liên quan**

Đội tàu biển là tư liệu sản xuất chủ yếu để tạo ra sản phẩm của vận tải biển. Nghiên cứu về đội tàu biển Việt Nam đã có nhiều công trình khoa học, dự án được công bố với quy mô và nội dung khác nhau. Tuy nhiên, những công trình khoa học đề cập tới cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu rất hạn chế, đặc biệt là các công trình khoa học của nước ngoài. Do đó, tác giả tìm hiểu về một số công trình khoa học trong nước nghiên cứu về đội tàu biển. Trong đó, có thể liệt kê một số công trình như sau:

*“Xây dựng đội tàu biển quốc gia trước vận hội lớn”*, đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ của tác giả Nguyễn Phú Lễ, Hà Nội (1999).

Đề tài có ý nghĩa thiết thực về thực tiễn, hướng vào nghiên cứu chủ đề vừa cơ bản vừa mang tính thời sự đối với ngành hàng hải Việt Nam vào những năm đất nước có bước phát triển vượt bậc về vận tải và mở cửa xuất nhập khẩu. Tuy nhiên, tác giả chỉ đề cập đến bài toán đầu tư và huy động tài chính để phát triển nhanh đội tàu. Đề tài đã chỉ ra các tiêu chí kỹ thuật khi đánh giá năng lực của đội tàu vận tải mà không đề cập đến cơ cấu đội tàu theo



các tiêu thức khác nhau như loại tàu, cỡ tàu, tuổi tàu... Những giải pháp đề tài đưa ra tập trung vào việc huy động vốn để đầu tư gia tăng tổng trọng tải cho đội tàu chủ lực của quốc gia [20].

*“Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế”*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Nhà nước của tác giả Đinh Ngọc Viện, Hà Nội (2001).

Đề tài đã nghiên cứu tổng quan một số vấn đề chủ yếu về năng lực cạnh tranh của ngành vận tải biển. Từ lý thuyết chung về khả năng cạnh tranh ở cấp độ quốc gia, tác giả đã đưa ra những đánh giá năng lực cạnh tranh của đội tàu quốc gia, đồng thời đã phân tích đánh giá về vận tải biển Việt Nam và năng lực cạnh tranh vận tải hàng hoá của Việt Nam trong vận tải khu vực châu Á. Phạm vi nghiên cứu đề tài tập trung vào năng lực cạnh tranh của đội tàu vận tải thông qua các thông số kỹ thuật của đội tàu vận tải, nhấn mạnh yếu tố quyết định là kỹ thuật công nghệ và tổng trọng tải đội tàu. Do vậy, giải pháp nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia được đề tài xây dựng là giải pháp tập trung phát triển đội tàu vận tải quốc gia về kỹ thuật công nghệ và tổng trọng tải đội tàu. Như vậy, đề tài không đề cập đến cơ cấu đội tàu hay hợp lý hóa cơ cấu đội tàu mà chỉ đề cập đến năng lực cạnh tranh của đội tàu quốc gia [33].

*“Tạo sức mạnh tổng hợp để ngành hàng hải Việt Nam vững bước trên con đường hội nhập”*, Đề tài NCKH cấp Bộ của tác giả Hồng Minh, Hà Nội (2002).

Đề tài nghiên cứu về năng lực cạnh tranh quốc gia dựa trên các doanh nghiệp cấu thành chủ chốt là doanh nghiệp vận tải biển và doanh nghiệp cảng biển. Đề tài đã hệ thống hóa được lý luận về phát triển ngành vận tải Việt Nam trong giai đoạn đầu hội nhập, đồng thời đã chỉ ra các tiêu chí đánh giá về năng lực đội tàu và để nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia thì phải phát triển mạnh đội tàu vận tải biển. Nghiên cứu chỉ ra lý do dẫn đến cần phải nâng cao năng lực cạnh tranh trong xu thế toàn cầu hóa và hội nhập quốc tế, phân

tích các yếu tố ảnh hưởng đến năng lực của ngành vận tải Việt Nam, trong đó coi đội tàu là yếu tố cơ bản. Như vậy, đề tài chỉ nghiên cứu đội tàu vận tải biển như một tiêu chí nhằm đánh giá năng lực cạnh tranh của ngành mà không đề cập tới cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu [21].

*“Nghiên cứu các giải pháp về vốn để phát triển đội tàu vận tải biển nòng cốt của Việt Nam”*, Luận án tiến sĩ kinh tế của tác giả Vũ Trụ Phi, Đại học Hàng hải (2005).

Luận án nghiên cứu phân tích thực trạng của đội tàu biển Việt Nam; do thiếu vốn song lại đầu tư dàn trải trên diện rộng dẫn đến tình trạng đầu tư quy mô nhỏ, trang bị kỹ thuật lạc hậu, phạm vi hoạt động hạn chế. Thực trạng đó dẫn đến hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh đội tàu thấp, sức cạnh tranh trên thị trường vận tải biển quốc tế yếu. Để khắc phục tình trạng này, quan điểm của luận án là phát triển một đội tàu vận tải biển theo hướng tập trung và tăng dần mức độ chuyên dụng. Từ đó, luận án xây dựng các giải pháp về vốn để tập trung phát triển đội tàu vận tải quốc gia. Luận án chỉ ra rằng Việt Nam không nên đầu tư đội tàu vận tải biển một cách dàn trải, tàu nhỏ, kỹ thuật lạc hậu vì không phù hợp với cầu vận tải biển quốc tế mà cần thiết phải xây dựng đội tàu vận tải biển nòng cốt của quốc gia (nền tảng là đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - Vinalines). Như vậy, đề tài có đề cập đến đội tàu vận tải quốc gia, đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, xây dựng các giải pháp về vốn để phát triển đội tàu mà không tìm hiểu về cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu [22].

*“Hoàn thiện quản lý nhà nước nhằm nâng cao thị phần vận tải cho đội tàu Việt Nam”*, Luận án tiến sĩ kinh tế của tác giả Vũ Thị Minh Loan, Đại học Kinh tế quốc dân (2008).

Luận án đã hệ thống hoá cơ sở lý luận về vai trò quản lý nhà nước, phân tích thực trạng về quản lý nhà nước trong việc nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam và đề xuất giải pháp chính sách cơ bản nhằm nâng cao

thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam trong giai đoạn năm 2006 trở về sau. Như vậy, liên quan đến đội tàu biển Việt Nam, luận án đã phân tích, đánh giá hiện trạng đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 1996 – 2006 và khảo sát thực tế 3 loại tàu chủ lực là tàu hàng khô, tàu container và tàu dầu tại 5 công ty vận tải biển (Vosco, Vinaship, Vipco, Vitaco và Vinalines shipping) năm 2006. Luận án chỉ nghiên cứu đội tàu biển bên cạnh 2 đối tượng là cảng biển và dịch vụ hàng hải để tìm ra những giải pháp nhằm nâng cao thị phần vận tải cho đội tàu biển Việt Nam mà không chuyên sâu nghiên cứu đội tàu biển, cơ cấu đội tàu hay giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu [19].

Ngoài ra, còn có một số nghiên cứu liên quan đến đội tàu vận tải biển như sau:

- *“Nghiên cứu các biện pháp để nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu dầu của Việt Nam”* của PGS.TS. Phạm Văn Cương. Đề tài này tập trung nghiên cứu hiệu quả khai thác tàu dầu, một trong 3 loại tàu chủ yếu của đội tàu Việt Nam.

- *“Mô hình hóa công tác quản lý tàu biển”* - Đề tài nghiên cứu khoa học cấp trường của tập thể giảng viên tổ Quản lý và khai thác đội tàu (2004) - Trường Đại học Hàng hải.

- *“Thực trạng đội tàu biển Việt Nam dưới góc độ phát triển bền vững”* - Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ (2007) - Trường Đại học Hàng hải. Trong đề tài này, tác giả chủ yếu làm rõ mối quan hệ giữa giữa nhu cầu phát triển đội tàu biển Việt Nam gắn với quá trình phát triển bền vững đặc biệt là vấn đề bảo vệ môi trường.

Bên cạnh đó, một số cơ quan Nhà nước, tổ chức kinh tế trong và ngoài nước có những bộ phận chuyên nghiên cứu về đội tàu biển Việt Nam như Cục Hàng hải Việt Nam, Cục đăng kiểm Việt Nam, Tạp chí Hàng hải Việt Nam... Như vậy, nghiên cứu về đội tàu biển là một trong những vấn đề thời sự, mang tính chiến lược cao của Việt Nam nói riêng và thế giới nói chung.

Xuất phát từ việc tìm hiểu trên cho thấy, nghiên cứu về đội tàu biển Việt Nam đã có nhiều công trình đề cập đến. Tuy nhiên, chưa có đề tài nào nghiên cứu về cơ cấu đội tàu và giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của một đội tàu cụ thể. Đề tài tập trung nghiên cứu cơ sở lý luận về cơ cấu đội tàu, hợp lý hóa cơ cấu đội tàu cũng như thực trạng và đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

Đề án Tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam được Tổng công ty Hàng hải Việt Nam xây dựng năm 2012 nhằm nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh và tổ chức điều hành doanh nghiệp, hướng tới mục tiêu vượt qua khó khăn, tạo sự ổn định và phát triển cân bằng, tạo đà cho giai đoạn 2016 – 2020, định hướng đến năm 2030, xứng đáng với vai trò là doanh nghiệp chủ đạo của Nhà nước trong lĩnh vực vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải của Việt Nam. Liên quan đến đội tàu, đề án đã đánh giá thực trạng hoạt động kinh doanh vận tải biển và đầu tư phát triển đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2007 – 2011. Đề án không phân tích và đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu Vinalines theo các tiêu thức khác nhau trong mối liên hệ so sánh với cơ cấu đội tàu Việt Nam và cơ cấu đội tàu thế giới. Dựa trên thực trạng và số liệu dự báo, đề án đã đề xuất các giải pháp tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Tuy nhiên các giải pháp tái cơ cấu liên quan đến đội tàu vận tải biển, đề án chỉ đề xuất các giải pháp chung, như đầu tư thêm loại tàu nào, định hướng mở tuyến vận tải trong tương lai... mà chưa đưa ra các giải pháp cụ thể nên thanh lý, giảm bán những tàu nào; bổ sung thêm bao nhiêu tàu, cỡ tàu to hay nhỏ, quy mô ra sao cho từng loại tàu cụ thể; mở thêm tuyến vận tải nào... cho các giai đoạn khác nhau nhằm hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

Vì vậy, việc nghiên cứu của đề tài “Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam” mang tính cấp thiết và không bị trùng lặp.

### **3. Mục đích nghiên cứu của đề tài**

Hệ thống hóa những vấn đề lý luận cơ bản về tàu biển; xây dựng cơ sở lý luận về cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu;

Phân tích, đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2006 – 2016 theo 3 tiêu thức cơ bản là loại tàu, tuổi tàu và cỡ tàu trong mối liên hệ so sánh với cơ cấu đội tàu thế giới. Bên cạnh đó, tìm hiểu kết quả kinh doanh khai thác tàu một số đội tàu tiêu biểu của Vinalines. Mục đích để tìm ra những hạn chế, bất hợp lý của cơ cấu đội tàu và ảnh hưởng của nó tới kết quả kinh doanh khai thác đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trong giai đoạn nghiên cứu;

Đề xuất những giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cho các giai đoạn khác nhau. Những giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu được đề xuất là nhằm xây dựng đội tàu cân đối, cơ cấu hợp lý; góp phần nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu cho Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

### **4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu**

#### *Đối tượng nghiên cứu*

Đối tượng nghiên cứu của luận án là cơ sở lý luận về cơ cấu đội tàu, hợp lý hóa cơ cấu đội tàu và cơ cấu đội tàu theo các tiêu thức khác nhau của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

Đội tàu nghiên cứu ở đây là đội tàu vận tải hàng hóa bằng đường biển của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Sau đây, “cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam” là cụm từ đề cập đến cơ cấu đội tàu vận tải hàng hóa bằng đường biển của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; cơ cấu đội tàu thế giới và cơ cấu đội tàu Việt Nam được đề cập trong đề tài là cơ cấu đội tàu vận tải biển thế giới và cơ cấu đội tàu vận tải biển Việt Nam). Cơ cấu đội tàu có thể phân loại theo nhiều tiêu thức khác nhau, tuy nhiên đề tài luận án tập

trung nghiên cứu cơ cấu đội tàu theo ba tiêu thức cơ bản là loại tàu, tuổi tàu và cỡ tàu.

#### *Phạm vi nghiên cứu*

Về mặt không gian, luận án tập trung nghiên cứu cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trong mối liên hệ so sánh với cơ cấu đội tàu thế giới.

Về mặt thời gian, thực trạng cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam được nghiên cứu trong giai đoạn 11 năm, từ năm 2006 đến năm 2016. Phần giải pháp đưa ra nhằm hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam được chia làm hai giai đoạn: giai đoạn 2017 – 2020 và giai đoạn sau năm 2020, định hướng đến năm 2030.

### **5. Phương pháp nghiên cứu**

#### *Phương pháp thu thập số liệu*

Đề tài sử dụng phương pháp thu thập số liệu thứ cấp: thông qua các tài liệu có liên quan, bao gồm các báo cáo thống kê, báo cáo được công bố tại Cục hàng hải VN, Cục Đăng kiểm VN, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và các doanh nghiệp thành viên; các báo cáo, thống kê định kỳ, các ấn phẩm, tài liệu về chuyên ngành hàng hải.

#### *Phương pháp xử lý số liệu*

Để đạt được mục tiêu nghiên cứu, đề tài sử dụng các phương pháp xử lý số liệu như sau:

- Phương pháp thống kê kinh tế, kết hợp với nghiên cứu định tính và nghiên cứu định lượng: thông qua việc xử lý các dữ liệu thu thập được, sử dụng các phương pháp thống kê, phân tích đánh giá, so sánh theo chuỗi thời gian để rút ra kết luận.

- Phương pháp phân tích, so sánh, tổng hợp: khảo sát, đo lường, lựa chọn, so sánh, đối chiếu, phân tích, tổng hợp, đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu và đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu.

- Ứng dụng một số phần mềm tính toán chuyên dụng như LINGO 13.0 FOR WINDOWS, Excel... để tính toán, xây dựng mô hình, giải các bài toán vận tải nhằm tìm ra phương án tối ưu trong việc chọn tuyến vận tải, chọn cỡ tàu... để đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu.

## **6. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của luận án**

### *Ý nghĩa khoa học của luận án*

Luận án hoàn thiện cơ sở lý luận về tàu biển; xây dựng cơ sở lý luận về cơ cấu đội tàu, hợp lý hóa cơ cấu đội tàu;

Luận án xây dựng các tiêu chí đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu, các nhân tố ảnh hưởng tới cơ cấu đội tàu và ảnh hưởng của cơ cấu đội tàu đến kinh doanh, khai thác tàu.

Luận án xây dựng quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu cho một đội tàu vận tải biển. Đây là kết quả từ việc nghiên cứu đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

Kết quả nghiên cứu có những đóng góp nhất định cho khoa học chuyên ngành tổ chức và quản lý vận tải, cụ thể là lý thuyết về cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu. Luận án là tài liệu tham khảo hữu ích cho các chuyên gia, nhà quản lý, hoạch định chính sách... cũng như các nhà khoa học trong lĩnh vực kinh tế vận tải biển.

### *Ý nghĩa thực tiễn của luận án*

Luận án tập trung đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trong mối liên hệ so sánh với cơ cấu đội tàu thế giới, ảnh hưởng của cơ cấu đội tàu tới kết quả kinh doanh khai thác đội tàu Tổng công ty. Từ đó đề xuất các giải pháp hợp lý hóa đội tàu của Vinalines, góp phần phát triển bền vững đội tàu, nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

Trong thực tiễn, các nhóm giải pháp tác giả xây dựng và trình bày trong luận án có thể áp dụng cho các doanh nghiệp vận tải biển của Việt Nam có

đặc trưng và cơ cấu đội tàu tương đồng Tổng công ty Hàng hải Việt Nam vì Vinalines là đội tàu chủ lực và nòng cốt của đội tàu quốc gia.

## **7. Kết quả đạt được và những điểm mới của luận án**

Luận án đã giải quyết được yêu cầu cơ bản của đề tài nghiên cứu. Đó là xây dựng các giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, đội tàu chủ lực của đội tàu quốc gia.

Luận án đã đạt được một vài điểm mới như sau:

Thứ nhất, luận án đã xây dựng cơ sở lý luận về cơ cấu đội tàu, hợp lý hóa cơ cấu đội tàu, các tiêu chí đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu và ảnh hưởng của cơ cấu đội tàu đến kinh doanh, khai thác tàu;

Thứ hai, luận án đã đề xuất các nhóm giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cho từng loại tàu chủ yếu là tàu hàng khô, tàu container và tàu dầu trên cơ sở thực trạng cơ cấu đội tàu Tổng công ty theo các tiêu thức khác nhau. Nhóm giải pháp được đề xuất cho hai giai đoạn khác nhau là giai đoạn 2017 – 2020 và giai đoạn 2020 – 2030. Những giải pháp được đề xuất giúp cho Tổng công ty Hàng hải Việt Nam sở hữu đội tàu có cơ cấu phù hợp, đảm bảo nhiệm vụ vận chuyển hàng hóa trong nước và quốc tế, góp phần phát triển kinh tế biển của đất nước trong hai giai đoạn trên;

Thứ ba, luận án xây dựng quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu cho một doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường biển từ việc nghiên cứu đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Quy trình này có thể áp dụng khi nghiên cứu đội tàu của doanh nghiệp vận tải biển có quy mô đủ lớn để phát triển đội tàu cơ cấu hợp lý, phù hợp với định hướng phát triển vận tải biển quốc gia và xu hướng phát triển của đội tàu thế giới.

## **8. Kết cấu của đề tài luận án**

Kết cấu của đề tài gồm các phần thứ tự sau:

- Phần mở đầu;
- Phần nội dung (được chia làm 3 chương);



- Phần kết luận và kiến nghị;
- Danh mục các công trình khoa học đã công bố liên quan đến đề tài luận án;

- Tài liệu tham khảo;
- Phần phụ lục.

Phần nội dung của luận án được kết cấu thành 3 chương như sau:

- Chương 1. Cơ sở lý luận về cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu;
- Chương 2. Đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu và mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam;
- Chương 3. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

# **CHƯƠNG 1. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ CƠ CẤU ĐỘI TÀU VÀ HỢP LÝ HÓA CƠ CẤU ĐỘI TÀU**

## **1.1. Tàu biển và đội tàu biển**

### **1.1.1. Các khái niệm về tàu biển và đội tàu biển**

Tàu biển là một phương tiện kỹ thuật tồn tại một cách trực quan hàng trăm năm nay và được dùng vào nhiều mục đích khác nhau, từ mục đích thương mại của các cá nhân hoặc tổ chức cho đến mục đích phục vụ công ích của từng quốc gia.

Tuy nhiên, cho đến nay, trên thế giới vẫn chưa có một định nghĩa chuẩn về tàu biển, mặc dù đã có hàng chục công ước quốc tế về hàng hải có quy định nhiều vấn đề chi tiết liên quan đến tàu biển, thậm chí quy định chi tiết cho từng loại tàu và từng cỡ tàu cụ thể, đặc biệt là các loại tàu vận chuyển hàng hàng hóa và hành khách. Do vậy, định nghĩa về tàu biển cũng chỉ mang tính tương đối theo các mục đích và cách tiếp cận khác nhau. Xuất phát từ mục đích làm thế nào để có một đội tàu hợp lý về mặt cơ cấu cũng như đảm hiệu quả về mặt khai thác đội tàu trong tương lai, ta tạm thời đưa định nghĩa tàu biển như dưới đây:

Theo điều 13 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam, 2015 thì “tàu biển là phương tiện nội di động chuyên dùng hoạt động trên biển”. Tàu biển quy định trong Bộ luật này không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ, tàu cá, phương tiện thủy nội địa, tàu ngầm, tàu lặn, thủy phi cơ, kho chứa nổi, giàn di động, ụ nổi. Do vậy, Bộ luật này chủ yếu đề cập các vấn đề liên quan tới tàu vận tải biển [17].

Tàu vận tải biển là một phương tiện kỹ thuật được dùng vào mục đích vận tải hàng hóa hoặc hành khách trên biển và các vùng nước liên quan đến biển vì mục đích thương mại.

Tàu vận tải biển chỉ đảm nhận chức năng vận tải, với sứ mệnh đảm bảo lưu thông hàng hóa và hành khách trên phạm vi toàn cầu.

Một con tàu thuộc các định nghĩa như trên sẽ phải tuân thủ theo các quy định của luật quốc gia và các Công ước quốc tế liên quan đến vấn đề an toàn và trách nhiệm trong công tác khai thác tàu.

An toàn của tàu bao gồm các khía cạnh như an toàn về hàng hải (không có hoặc hạn chế tổn thất do tàu gây ra) và an toàn về chính trị (không có khủng bố hoặc đe dọa từ tàu), nghĩa là chủ tàu hoặc người khai thác tàu phải đảm bảo rằng con tàu đang khai thác luôn đem lại sự an toàn về mọi mặt.

Trách nhiệm của chủ tàu xuất phát từ các bất cẩn trong công tác quản lý và khai thác tàu, do vậy chủ tàu phải chịu trách nhiệm về những tổn thất về môi trường, về con người và vật chất.

Từ những định nghĩa trên, có thể rút ra một định nghĩa chung như sau:

Tàu biển là phương tiện vận tải thủy được cơ giới hóa, hiện đại hóa, hoạt động trong một phạm vi xác định nhằm phục vụ lợi ích và mục đích của con người về mặt kỹ thuật – kinh tế trên biển.

Đội tàu biển là tập hợp tất cả các tàu biển dùng vào việc khai thác – kinh doanh vận chuyển hàng hóa, làm tăng thu nhập cho nền kinh tế quốc dân, thông qua việc bán sản phẩm phục vụ của mình (Thu cước vận chuyển hàng hóa hay hành khách) [5, 6].

### **1.1.2. Chức năng và vai trò của đội tàu đối với vận tải biển**

Tàu biển là phương tiện chuyên chở hàng hóa và hành khách bằng đường biển. Tàu biển có vai trò rất quan trọng trong vận tải đường biển, không có tàu biển thì không thể có vận tải bằng đường biển.

Hoạt động vận tải biển đóng vai trò quan trọng trong thương mại hàng hóa trên phạm vi toàn cầu, vận tải biển được coi là chất xúc tác thúc đẩy phát triển kinh tế thế giới. Nhờ sự đầu tư và khai thác đội tàu của các chủ tàu biển

trên thế giới mà hàng hóa mới được dịch chuyển từ khu vực này đến khu vực khác nhằm đáp ứng cho nhu cầu sản xuất và tiêu dùng xã hội.

Trên thế giới, các quốc gia có biển hay không đều có thể đầu tư và phát triển đội tàu vận tải biển thuộc các loại hình sở hữu khác nhau. Đội tàu quốc gia có chức năng vận chuyển hàng hóa, hành khách trong nước và quốc tế nhằm tăng nguồn thu cho đất nước.

Nhờ chức năng vận chuyển hàng hóa giữa hai vị trí địa lý khác nhau trên thế giới mà đội tàu biển góp phần thúc đẩy sự phát triển xuất nhập khẩu hàng hóa giữa các quốc gia. Bên cạnh đó là quá trình nhập khẩu nguyên, nhiên, vật liệu và sản phẩm cần thiết của các nước. Khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng tàu biển chiếm khoảng 80% tổng lượng hàng hóa trao đổi trên phạm vi toàn cầu. Việc xuất khẩu của một quốc gia nào đó được thực hiện bằng đội tàu của mình sẽ đem lại nguồn lợi tối đa, bởi vì lúc này cùng với việc xuất khẩu hàng hóa là xuất khẩu dịch vụ vận tải. Trong nhập khẩu, nếu như đạt được thỏa thuận nhập khẩu hàng trực tiếp từ người xuất khẩu bằng đội tàu của mình sẽ đem lại sự tiết kiệm ngoại tệ cho quốc gia nhập khẩu.

Bên cạnh chức năng chính là vận chuyển hàng hóa thì đội tàu biển còn thực hiện việc vận chuyển hành khách cùng với các phương tiện vận tải khác như ô tô, tàu hỏa, máy bay. Tuy khối lượng vận chuyển hành khách của tàu vận tải biển còn khá khiêm tốn so với các phương tiện vận tải khác nhưng điều đó cũng góp phần vào việc phát triển hợp tác du lịch, văn hóa quốc tế.

### **1.1.3. Xu hướng phát triển của đội tàu vận tải biển**

#### **1.1.3.1. Xu hướng tăng tải trọng của tàu**

Tăng tải trọng tàu là việc đóng các con tàu có kích cỡ và trọng tải lớn dần theo dòng thời gian. Xu hướng này diễn ra đối với tất cả các loại tàu vận tải biển. Tăng tải trọng tàu phát triển trên cơ sở tăng khối lượng hàng hóa cần vận chuyển, tăng khoảng cách vận chuyển, nâng cao năng suất xếp dỡ ở các

cảng... Trên thế giới, xu hướng tăng tải trọng đội tàu xảy ra cùng với quá trình trẻ hóa đội tàu. Việc tăng tải trọng tàu sẽ đem lại một số lợi ích sau đây:

Thứ nhất, làm tăng khả năng vận chuyển của tàu nhờ vào việc chở được nhiều hàng hóa;

Thứ hai, giảm giá thành xếp dỡ hàng hóa và giảm giá thành vận chuyển hàng hóa nhờ vào lợi thế quy mô.

Để xu hướng tăng tải trọng tàu đạt hiệu quả thì phải có đủ nguồn hàng để vận chuyển, luồng lạch và cảng phải đủ sâu, năng suất xếp dỡ của cảng phải đủ lớn. Hiện nay, xu hướng tăng tải trọng tàu bị chững lại do đã tới hạn các điều kiện để tiếp tục tăng tải trọng tàu [5].

#### **1.1.3.2. Xu hướng tăng tốc độ tàu**

Tăng tốc độ tàu là việc đóng các con tàu có tốc độ tăng dần theo thời gian nhờ vào việc áp dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật trong ngành đóng tàu.

Hình thức vận tải bằng đường biển bên cạnh những ưu việt thì có nhược điểm là thời gian vận chuyển thường kéo dài, do tốc độ tàu biển hạn chế so với các phương tiện vận tải khác. Xu hướng tăng tốc độ tàu là tất yếu, làm rút ngắn thời gian chạy tàu, do đó thời gian đưa hàng từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ được rút ngắn.

Tăng tốc độ tàu biển chủ yếu diễn ra đối với tàu chở khách và tàu chở các mặt hàng thương mại đòi hỏi thời gian vận chuyển nhanh để hạn chế việc suy giảm chất lượng hàng hóa trên đường vận chuyển, đặc biệt là các mặt hàng chịu ảnh hưởng của nhiệt độ. Mục đích của xu hướng này là nhằm tăng tính cạnh tranh với các phương thức vận tải khác. Quá trình tăng tốc độ của tàu thể hiện rõ nét ở tàu chợ và tàu chuyên môn hóa hẹp.

Việc tăng tốc độ của tàu sẽ đem lại một số lợi ích sau đây:

Thứ nhất, rút ngắn thời gian chạy tàu và rút ngắn thời gian đưa hàng từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ;

Thứ hai, tăng tốc độ tàu tạo điều kiện tăng khả năng vận chuyển của tàu và đội tàu nhờ vào việc tăng số lượng chuyến đi trong kỳ khai thác.

Để tăng tốc độ tàu thì có thể áp dụng các biện pháp như: Nâng cao chất lượng đẩy tàu do cải tiến hình dạng vỏ, hình dạng mũi và đuôi, cải tiến động cơ và những biện pháp kỹ thuật khác [5].

### **1.1.3.3. Xu hướng chuyên môn hóa đội tàu**

Chuyên môn hóa đội tàu là việc đóng mới những con tàu chuyên vận chuyển một loại, một nhóm loại hàng hóa có tính chất tương tự nhau làm tăng khả năng chuyên chở và giảm thiểu thời gian chu kỳ một chuyến đi.

Chuyên môn hóa đội tàu biển là một trong những xu hướng nổi bật nhất của ngành vận tải biển. Việc xuất hiện các tàu chở khách (Có chức năng cơ bản để vận chuyển hành khách), việc phân chia đội tàu hàng thành các nhóm tàu hàng khô, hàng lỏng được coi là giai đoạn đầu tiên của việc chuyên môn hóa đội tàu. Năm 1873, việc vận chuyển dầu mỏ được thực hiện ở biển Caxpien bằng một chiếc tàu hàng. Cũng trên vùng biển này, vào năm 1877 xuất hiện chiếc tàu thủy hơi nước đầu tiên. Quá trình chuyên môn hóa đội tàu vẫn tiếp tục được phát triển trên thế giới, trong thành phần đội tàu hàng khô lại xuất hiện những tàu chở than quặng, chở gỗ, chở bông, chở hàng đông lạnh, các phà biển... Tàu dầu phân thành tàu chở dầu nặng, dầu nhẹ và xăng, hơi đốt...

Lợi ích của chuyên môn hóa đội tàu thể hiện như sau:

Thứ nhất, người khai thác tận dụng được trọng tải và dung tích của tàu;

Thứ hai, tạo điều kiện cho việc thực hiện cơ giới hóa xếp dỡ ở cảng, giải phóng sức lao động thủ công. Do đó, giảm số lượng nhân công ở cảng và tăng năng suất công nhân cũng như thiết bị xếp dỡ;

Thứ ba, chuyên môn hóa làm tăng chất lượng bảo quản hàng hóa vì tàu chỉ chở một loại hàng hay một nhóm hàng có tính chất tương tự nhau.

Hiện nay, việc chuyên môn hóa đội tàu thể hiện ở việc đóng mới những con tàu chuyên môn hóa hẹp, thuận lợi để vận chuyển một loại hàng hóa nhất định như container, khí hóa lỏng... Tuy nhiên, cùng với việc chuyên môn hóa đội tàu trong đội tàu vận tải biển của thế giới thì vẫn xuất hiện những con tàu tổng hợp, nhiều chức năng, thuận lợi vận chuyển nhiều loại hàng và trên nhiều tuyến khác nhau [5].

#### **1.1.3.4. Xu hướng tự động hóa**

Tự động hóa trong đóng tàu là việc nghiên cứu, thiết kế và đóng mới những con tàu với các trang thiết bị hiện đại, có thể hoạt động mà không cần tới sự can thiệp trực tiếp của con người.

Lợi ích lớn nhất của tự động hóa là tiết kiệm lao động, giảm chi phí quản lý và khai thác tàu. Bên cạnh đó, tự động hóa còn giúp tiết kiệm năng lượng và nguyên vật liệu; nâng cao chất lượng và độ chính xác.

Sự tiến bộ của khoa học kỹ thuật, đặc biệt là trong ngành công nghiệp đóng tàu đã cho ra đời những con tàu với trang thiết bị hiện đại, mức độ tự động hóa cao. Tự động hóa trong công tác lái tàu và công tác buồng máy dựa trên cơ sở ứng dụng những thành tựu của khoa học kỹ thuật và công nghệ thông tin hiện đại nhằm giảm nhẹ điều kiện nặng nhọc cho thuyền viên trên tàu [5].

#### **1.1.3.5. Xu hướng trẻ hóa đội tàu**

Trẻ hóa đội tàu là xu hướng sử dụng những con tàu tuổi trẻ (dưới 10 tuổi) thay thế dần những con tàu già, khai thác kém hiệu quả.

Xu hướng trẻ hóa đội tàu khá phổ biến và được nhiều nước trên thế giới áp dụng. Trẻ hóa đội tàu làm giảm thiểu chi phí sửa chữa, thời gian sửa chữa tàu, hạn chế tổn thất cho các bên liên quan cũng như đóng góp vào sự phát triển bền vững đội tàu thế giới [5].

#### **1.1.4. Các phương thức tài trợ và phát triển đội tàu biển**

Các quốc gia, dù có biển hay không có biển, đều có thể xây dựng đội tàu vận tải biển thuộc các loại hình sở hữu khác nhau để tiến hành vận chuyển hàng hóa, hành khách cho quốc gia mình hoặc đi chở thuê cho nước ngoài với mục đích kinh doanh, thu lợi nhuận, tăng thu ngoại tệ cho đất nước.

Việc đầu tư tàu có thể vì mục đích để bổ sung năng lực vận tải nhằm tăng khả năng cạnh tranh của đội tàu hoặc để thay thế các con tàu đã lỗi thời không đủ khả năng kinh doanh trên thị trường vận tải biển.

Hầu hết các quốc gia có biển đều quan tâm đến việc đầu tư đội tàu để chủ động vận chuyển hàng hoá, không phụ thuộc vào việc cung cấp dịch vụ vận tải biển từ nước ngoài, góp phần tăng khả năng cạnh tranh cho hàng hoá của nước mình trên thị trường nội địa và quốc tế.

Các cá nhân và tổ chức có tiềm lực tài chính cũng mạnh dạn đầu tư tàu để kinh doanh kiếm lời từ việc thu tiền cước vận tải hoặc tiền thuê tàu khi cho người khác thuê tàu định hạn hoặc thuê tàu trần.

Hiện nay, có một số phương thức tài trợ và phát triển đội tàu biển sau:

##### **1.1.4.1. Đóng mới tàu**

Đặt đóng mới tàu biển là hình thức bổ sung tàu mà công ty chủ tàu đặt nhà máy đóng tàu về việc đóng mới tàu biển với các thông số kỹ thuật cơ bản thông qua hợp đồng đóng mới tàu.

Đặt đóng mới là một biện pháp tái cấu trúc đội tàu trong tương lai. Các chủ tàu có thể đặt đóng mới ở các nhà máy đóng tàu trong nước hoặc ở nước ngoài, tùy theo các mục đích và yêu cầu khác nhau.

Ưu điểm nổi bật của phương pháp này là chủ tàu có được con tàu với tính năng phù hợp mục đích khai thác; các tàu mới sẽ tiết kiệm được chi phí sửa chữa, kéo dài hơn thời gian khai thác, giảm thiểu các rủi ro về hàng hóa và tàu. Tuy nhiên, phương pháp này có nhược điểm lớn là gây ứ đọng lượng



vốn đầu tư đáng kể bởi vì giá trị các con tàu thường rất lớn và thời gian đóng tàu thường kéo dài, có thể đến vài năm hoặc hơn.

Đặt đóng mới tàu là hình thức đầu tư thêm tàu khá phổ biến. Dựa vào thế mạnh khai thác, nguồn lực tài chính, cung cầu thị trường vận tải biển... mà chủ tàu tiến hành đặt đóng mới loại tàu có kích cỡ, công năng phù hợp.

#### **1.1.4.2. Mua tàu**

Việc đóng mới tàu có thể khiến chủ tàu tốn khá nhiều thời gian và công sức thì phương pháp mua tàu khắc phục được nhược điểm này. Hiện nay, có 3 hình thức mua tàu là mua đứt bán đoạn, thuê mua và vay mua. Chủ tàu có thể mua tàu cũ trên thị trường tàu cũ hay mua tàu đóng mới.

Mua tàu mới giúp chủ tàu có được con tàu mới, hiện đại và thời gian nhanh hơn so với phương pháp đặt đóng mới tàu. Theo đó, chi phí sửa chữa tàu được giảm thiểu, tăng thời gian khai thác tàu, hạn chế các rủi ro về tàu và hàng hóa. Tuy nhiên, nhược điểm lớn nhất của hình thức này là nguồn vốn đầu tư lớn làm tăng chi phí khấu hao.

Ngược lại với mua tàu mới, hình thức mua tàu cũ trên thị trường trong nước và nước ngoài đòi hỏi nguồn vốn đầu tư nhỏ hơn, giảm thiểu tình trạng ứ đọng vốn đầu tư, do việc mua tàu cũ diễn ra trong một thời gian ngắn, thậm chí chỉ trong vòng vài tháng. Hơn nữa, giá trị của các tàu cũ thường thấp, bởi nó đã được khấu hao hết hoặc gần như thế, trừ khi thị trường vận tải đang trong thời kỳ hưng thịnh. Tuy nhiên, hình thức này có nhược điểm lớn là một số khoản mục chi phí tăng theo thời gian, đồng thời hạn chế thời gian khai thác tàu do phải khắc phục các khiếm khuyết nảy sinh từ các tàu già. Bên cạnh đó, các rủi ro về hàng hóa và tàu có nguy cơ ngày càng gia tăng do tính năng và tình trạng kỹ thuật của tàu ngày càng xuống cấp, đặc biệt là các nước có nền kinh tế kém phát triển.

Doanh nghiệp có thể lựa chọn các phương thức mua tàu như tự mua, vay mua hay thuê mua tùy thuộc vào năng lực tài chính và khả năng quản lý, khai thác tàu của doanh nghiệp.

#### **1.1.4.3. Các phương thức khác**

##### *Liên doanh*

Doanh nghiệp liên doanh là doanh nghiệp do hai bên hoặc nhiều bên hợp tác thành lập tại Việt Nam trên cơ sở hợp đồng liên doanh hoặc hiệp định ký giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước ngoài hoặc là doanh nghiệp do doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài hợp tác với doanh nghiệp Việt Nam hoặc do doanh nghiệp liên doanh hợp tác với nhà đầu tư nước ngoài trên cơ sở hợp đồng liên doanh. Doanh nghiệp liên doanh được thành lập theo hình thức công ty trách nhiệm hữu hạn. Mỗi bên liên doanh chịu trách nhiệm trong phạm vi phần vốn cam kết góp vào vốn pháp định của doanh nghiệp. Doanh nghiệp liên doanh có tư cách pháp nhân theo pháp luật Việt Nam, được thành lập và hoạt động kể từ ngày được cấp Giấy phép đầu tư.

Hiện nay, liên doanh vận tải biển ở Việt Nam chưa phổ biến mà chủ yếu là các doanh nghiệp liên doanh nước ngoài hoạt động kinh doanh vận tải biển tại Việt Nam.

##### *Điều chuyển*

Điều chuyển là hình thức doanh nghiệp điều động tàu cho các đơn vị thành viên hoặc doanh nghiệp điều động tài sản giữa các đơn vị thành viên thuộc doanh nghiệp theo hình thức ghi tăng, ghi giảm vốn.

Ưu điểm của phương thức này là doanh nghiệp được sở hữu tàu biển để kinh doanh khai thác tàu mà không cần nguồn vốn đầu tư lớn.

## **1.2. Cơ cấu đội tàu, hợp lý hóa cơ cấu đội tàu**

### **1.2.1. Cơ cấu đội tàu**

Trước hết cần tìm hiểu thế nào là cơ cấu? "Cơ cấu là một phạm trù triết học dùng để biểu thị cấu trúc bên trong, tỷ lệ và mối quan hệ giữa các bộ phận hợp thành hệ thống. Cơ cấu được biểu hiện như là tập hợp những mối quan hệ liên kết hữu cơ, các yếu tố khác nhau của một hệ thống nhất định. Nó biểu hiện ra như là một thuộc tính của sự vật hiện tượng nó biến đổi cùng với sự biến đổi sự vật, hiện tượng". Vì thế khi nghiên cứu cơ cấu phải đứng trên quan điểm hệ thống.

Cơ cấu của một đối tượng được thể hiện bằng hai đặc trưng chính. Đó là các bộ phận cấu thành nên đối tượng và mối quan hệ giữa các bộ phận cấu thành đó. Cơ cấu của một đối tượng quyết định tính chất hay năng lực của nó nhằm thực hiện một chức năng hay mục tiêu nào đó mà đối tượng cần đạt đến. [43].

Một khái niệm khác về cơ cấu được đưa ra như sau:

“Cơ cấu là cách tổ chức, sắp xếp các thành phần nhằm thực hiện chức năng của một hệ thống”;

“Cơ cấu là cấu tạo cơ học (vật lý) của một vật hoặc một hiện tượng, là cái cấu thành nên vật, sự vật đó mà có thể đem ra phân tích hoặc mổ xẻ được” [45].

Từ những khái niệm cơ cấu ở trên, theo quan điểm của tác giả, cơ cấu đội tàu biển là tập hợp các chủng loại tàu với tỷ trọng khác nhau cấu thành nên đội tàu chở hàng hóa hoặc hành khách bằng đường biển của một tổ chức hay vùng lãnh thổ nào đó (Sau đây thuật ngữ cơ cấu đội tàu biển được gọi tắt là cơ cấu đội tàu).

Cơ cấu đội tàu cho thấy đội tàu bao gồm những nhóm/loại tàu nào, số lượng mỗi nhóm/loại tàu ra sao, tỉ lệ trọng tải tương ứng của từng nhóm/loại tàu... Tùy thuộc vào tiêu thức phân loại (theo loại tàu, tuổi tàu, cỡ tàu, hình

thức tổ chức khai thác, cở tàu ...) mà cơ cấu đội tàu gồm những loại tàu khác nhau.

Cấu trúc đội tàu là một thuật ngữ tương đồng với cơ cấu đội tàu. Cấu trúc đội tàu cũng đề cập đến các chủng loại tàu tạo nên một đội tàu nào đó. Tuy nhiên khi nói đến cấu trúc có thể thấy được sự phân tầng rõ hơn, trong mỗi chủng loại tàu cấu thành nên đội tàu lại được phân chia nhỏ hơn theo từng cỡ tàu, tuổi tàu...

### **1.2.2. Phân loại cơ cấu đội tàu**

#### **1.2.2.1. Cơ cấu theo loại tàu (chức năng của tàu)**

Theo tiêu thức phân loại này thì cơ cấu đội tàu bao gồm 2 loại sau:

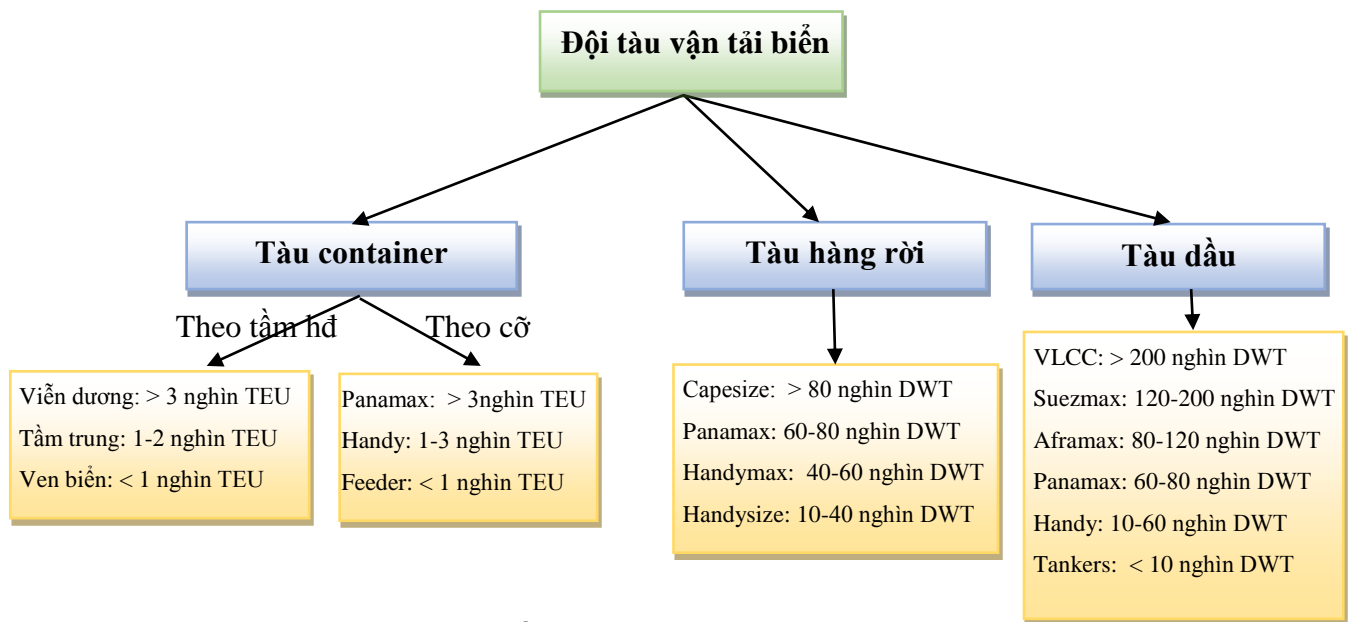
Tàu hàng: Là loại tàu được sử dụng để chuyên chở các loại hàng hóa khác nhau. Tùy thuộc vào chủng loại hàng hóa cũng như cách thức đóng gói hàng hóa mà tàu hàng được chia làm 3 loại tàu chủ yếu là tàu hàng khô, tàu hàng lỏng và tàu container;

Tàu khách: Là loại tàu được sử dụng để chuyên chở hành khách và hành lý, kể cả hàng hóa.

Đề tài tập trung nghiên cứu cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Do vậy, khi đề cập đến cơ cấu theo loại tàu thì đội tàu bao gồm 3 chủng loại tàu chở hàng là tàu hàng khô, tàu hàng lỏng và tàu container.

#### **1.2.2.2. Cơ cấu theo cỡ tàu của từng loại tàu**

Cỡ tàu biểu thị sức chở của tàu, là toàn bộ trọng lượng hàng hóa, hành khách và hành lý (nếu có), trọng lượng vật phẩm cung ứng cho chuyến đi như nhiên liệu, dầu mỡ, nước ngọt, thực phẩm, vật liệu phụ tùng dự trữ, trọng lượng thuyền viên và hành trang. Mỗi loại tàu trong đội tàu biển bao gồm nhiều cỡ tàu có trọng tải khác nhau. Theo phân loại của UNCTAD, ba loại tàu trong đội tàu biển được chia thành các cỡ như sau:



Hình 1.1. Cơ cấu đội tàu theo cỡ của từng loại tàu

Nguồn: UNCTAD

Với tàu container chuyên dụng thì mỗi cỡ tàu lại có một nguồn hàng thích hợp và có một thị trường cước riêng [6].

Hiện nay, trên thế giới đã xuất hiện một số loại tàu chuyên dụng như tàu chở ô tô, tàu Ro – Ro, tàu đông lạnh... đáp ứng nhu cầu vận chuyển những loại hàng hóa đặc biệt.

### 1.2.2.3. Cơ cấu theo tuổi tàu của từng loại tàu và cỡ tàu

Mỗi loại tàu hay cỡ tàu khác nhau trong đội tàu biển lại bao gồm nhiều tàu có độ tuổi khác nhau. Dựa vào các chu kỳ (lần) sửa chữa lớn và chu kỳ phân cấp loại tàu cũng như mức đóng phí tàu già, người ta phân chia tàu biển thành bốn nhóm tuổi. Theo đó, cơ cấu theo tuổi gồm những nhóm tàu sau:

Tàu trẻ, là những tàu có tuổi không quá 10 năm;

Tàu trung bình, là những tàu có tuổi từ 10-15 năm;

Tàu già, là những tàu có tuổi từ 15-20 năm;

Tàu quá già, là những tàu có tuổi 20 năm trở lên [23].

### 1.2.2.4. Cơ cấu theo phạm vi hoạt động

Theo phạm vi hoạt động, cơ cấu đội tàu bao gồm ba loại:

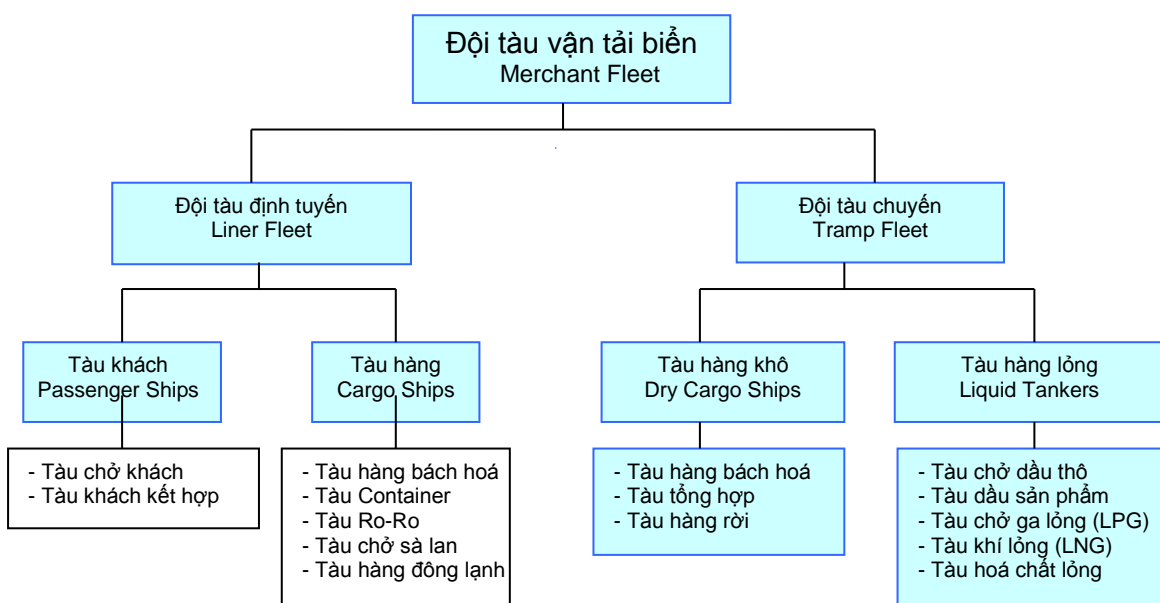
Đội tàu nội địa: gồm các tàu vận chuyển hàng hóa và hành khách trên các tuyến ven biển trong phạm vi quốc gia;

Đội tàu ven biển: gồm các tàu vận chuyển hàng hóa và hành khách trên các tuyến biển gần và ven biển;

Đội tàu viễn dương: gồm các tàu vận chuyển hàng hóa và hành khách trên các tuyến biển xa [6].

### 1.2.2.5. Cơ cấu theo hình thức tổ chức khai thác

Theo hình thức tổ chức khai thác, đội tàu biển được phân thành 2 loại là tàu định tuyến và tàu chuyển. Mỗi loại tàu này lại bao gồm các loại tàu khác nhau như sau [6]:



Hình 1.2. Cơ cấu đội tàu theo hình thức tổ chức khai thác

Nguồn: UNCTAD và Lloyd

### 1.2.2.6. Cơ cấu theo cờ quốc tịch

Theo cờ quốc tịch thì đội tàu biển được chia thành hai loại:

Tàu treo cờ trong nước: là tàu của nước nào thì treo cờ của nước đó;

Tàu treo cờ nước ngoài: là các tàu thuê cờ nước ngoài để nhằm hưởng một số lợi thế trong khai thác (Chế độ thuyền viên, thuế đánh vào tàu...) [17].

### 1.2.3. Hợp lý hóa cơ cấu đội tàu

Thuật ngữ hợp lý hóa được định nghĩa là “cách tổ chức công việc, nhất là việc sản xuất sao cho được nhanh chóng mà đỡ tốn nhân công, nguyên liệu và thì giờ”

Như vậy, hợp lý hóa là việc vận hành, thực hiện chức năng của một hệ thống hiệu quả khi các nguồn lực được sử dụng ít nhất [46].

Từ khái niệm hợp lý hóa và cơ cấu đội tàu ở trên, tác giả xây dựng khái niệm hợp lý hóa cơ cấu đội tàu như sau:

Hợp lý hóa cơ cấu đội tàu là việc duy trì và phát triển một đội tàu có cơ cấu phù hợp, theo xu thế phát triển chung của ngành hàng hải thế giới và chiến lược phát triển đội tàu biển quốc gia, đảm bảo hiệu quả kinh doanh khai thác cao nhất trong điều kiện tiết kiệm các yếu tố liên quan (nhân lực, thời gian, chi phí).

Tùy theo tiêu thức phân loại mà cơ cấu đội tàu bao gồm nhiều loại tàu khác nhau. Cơ cấu phù hợp của đội tàu đề cập đến tuổi bình quân đội tàu, tải trọng bình quân đội tàu, tỷ trọng các loại tàu, hiệu quả kinh doanh khai thác mỗi loại tàu... Với mỗi đội tàu thì những tiêu chí này có sự khác nhau, tuy nhiên những tiêu chí này phải phù hợp với quy mô cũng như khả năng quản lý khai thác tàu của doanh nghiệp, thị trường vận tải biển của quốc gia và thế giới.

Doanh nghiệp quy mô nhỏ, vốn đầu tư ít có thể đầu tư tàu cũ, cỡ nhỏ với số lượng ít thì tải trọng bình quân đội tàu cao, tuổi tàu bình quân cao... Doanh nghiệp quy mô lớn, vốn đầu tư nhiều có thể đầu tư đội tàu trẻ, hiện đại, cỡ tàu to thì tải trọng bình quân lớn, tuổi tàu bình quân thấp... Hiệu quả kinh doanh đội tàu phụ thuộc vào nhiều yếu tố như tuổi tàu, cỡ tàu, tuyến vận tải, loại hàng vận chuyển, giá nhiên liệu, giá cước thị trường, khả năng quản lý khai thác tàu...

Quy mô đội tàu quốc gia cũng vậy, quốc gia có nền kinh tế hàng hải lâu đời, phát triển thường có đội tàu số lượng lớn, cỡ tàu lớn, hiện đại thì tuổi tàu bình quân thường thấp, tải trọng bình quân lớn, hiệu quả kinh doanh khai thác tàu thường cao hơn. Ngược lại, đội tàu quốc gia quy mô nhỏ, số lượng tàu ít, nhiều tàu cũ thì tuổi bình quân và tải trọng bình quân đội tàu thấp hơn, hiệu quả kinh doanh khai thác kém hơn. Về lý thuyết là vậy, nhưng thực tế có những đội tàu quy mô nhỏ, số lượng ít vẫn có hiệu quả kinh doanh khai thác cao nếu năng lực quản lý, khai thác tốt, thị trường vận tải biển thuận lợi...

Mỗi quốc gia nói chung và doanh nghiệp vận tải biển nói riêng, khi quyết định phát triển đội tàu của mình đều phải có những tính toán dựa trên nhiều cơ sở khác nhau. Một trong những cơ sở này là xu thế phát triển chung của ngành hàng hải thế giới và chiến lược phát triển đội tàu biển quốc gia. Đội tàu có cơ cấu như thế nào thì phù hợp với xu thế phát triển chung của ngành hàng hải thế giới và chiến lược phát triển đội tàu biển quốc gia?

Nếu nghiên cứu cơ cấu đội tàu biển thế giới trong một thời gian đủ dài (tác giả trình bày ở chương 2) sẽ thấy cơ cấu đội tàu thay đổi theo từng giai đoạn. Có giai đoạn thì đội tàu thế giới phát triển mạnh đội tàu hàng rời và hàng bách hóa nhưng theo thời gian thì những con tàu chuyên môn hóa ra đời và ngày càng phát triển như tàu container, tàu khí hóa lỏng, tàu hàng rời cỡ lớn, tàu Ro-Ro, tàu đông lạnh, tàu chở ô tô... Theo loại tàu là vậy, còn theo cỡ tàu và tuổi tàu thì tuổi tàu bình quân của đội tàu thế giới ngày càng giảm trong khi trọng tải bình quân ngày càng tăng. Điều này phản ánh xu hướng chung của ngành hàng hải thế giới là phát triển đội tàu ngày càng trẻ, hiện đại hơn và cỡ tàu lớn hơn; những loại tàu bách hóa tổng hợp ngày càng giảm về số lượng, thay vào đó là sự gia tăng những loại tàu chuyên dụng.

Chiến lược phát triển đội tàu biển quốc gia phản ánh chính sách, chủ trương của một đất nước về việc đầu tư, phát triển đội tàu của mình trong một giai đoạn nào đó. Để xây dựng chiến lược phát triển đội tàu biển, mỗi quốc



gia phải dựa vào xu hướng chung của ngành hàng hải thế giới, thị trường vận tải biển, bối cảnh kinh tế thế giới và trong nước và các yếu tố khác ảnh hưởng tới vận tải biển như cung cầu thị trường, điều kiện tự nhiên, khả năng quản lý khai thác đội tàu... Chiến lược phát triển đội tàu biển quốc gia có thể khác nhau tùy thuộc từng giai đoạn thời gian.

Đội tàu có cơ cấu hợp lý còn là đội tàu đảm bảo hiệu quả kinh doanh khai thác cao nhất nhưng tiết kiệm nhân lực, giảm thiểu các khoản mục chi phí và các thành phần thời gian. Hiệu quả kinh doanh khai thác tàu tùy thuộc vào nhiều yếu tố khác nhau như tuổi tàu, tình trạng kỹ thuật, năng lực khai thác, thị trường vận tải biển...

### **1.3. Các tiêu chí đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu**

#### **1.3.1. Trọng tải bình quân**

Trọng tải bình quân là một trong những tiêu chí để đánh giá quy mô đội tàu biển và được xác định bằng công thức như sau:

$$\overline{DWT} = \frac{\sum_{i=1}^n DWT_i}{n} \quad (\text{MT}) \quad (1.1)$$

Trong đó:

$\overline{DWT}$ : Trọng tải bình quân của đội tàu;

$DWT_i$ : Trọng tải của tàu thứ  $i$  trong đội tàu ( $i = \overline{1, n}$ );

$n$ : Số lượng tàu trong đội tàu.

Đội tàu biển bao gồm nhiều tàu có chủng loại, cỡ tàu và độ tuổi khác nhau. Do đó, có thể tính trọng tải bình quân cho từng loại tàu, từng cỡ tàu, từng nhóm tuổi tàu cũng như cả đội tàu. Từ giá trị của trọng tải bình quân, người ta có thể đánh giá quy mô của mỗi nhóm cỡ tàu, tuổi tàu, loại tàu trong tổng thể đội tàu hay đánh giá quy mô đội tàu đang ở mức độ như thế nào so với quốc gia và thế giới. Qua những đánh giá này có thể thấy được cơ cấu đội tàu đã phù hợp với chiến lược phát triển của quốc gia hay chưa, có theo kịp xu hướng phát triển chung của đội tàu thế giới hay không để đề xuất những biện

pháp phát triển một đội tàu cân đối về trọng tải. Hiện nay, đội tàu thế giới có xu hướng tăng dần trọng tải bình quân.

### 1.3.2. Quy mô đội tàu

Với những doanh nghiệp vận tải biển có quy mô lớn, bao gồm nhiều đơn vị thành viên, mà mỗi đơn vị quản lý một đội tàu khác nhau thì có thể đánh giá được quy mô đội tàu của từng đơn vị bằng cách tính tỷ trọng quy mô đội tàu như sau:

$$k_i = \frac{K_i}{\sum_1^n K_i} \quad (1.2)$$

Trong đó:

$k_i$ : Tỷ trọng quy mô đội tàu của đơn vị thành viên thứ  $i$ ;

$K_i$ : Tổng tải trọng đội tàu của đơn vị thứ  $i$  trong doanh nghiệp ( $i = \overline{1, n}$ );

$n$ : Số lượng đơn vị thành viên trong doanh nghiệp.

Tỷ trọng quy mô cho thấy quy mô đội tàu của mỗi đơn vị thành viên so với đội tàu của cả doanh nghiệp để từ đó có những phân tích, đánh giá về cơ cấu đội tàu của từng đơn vị thành viên, của cả doanh nghiệp.

Bên cạnh quy mô đội tàu của các đơn vị thành viên trong mỗi doanh nghiệp, có thể đánh giá quy mô đội tàu của các doanh nghiệp trong tổng thể ngành. Ngành vận tải biển của mỗi quốc gia bao gồm một hệ thống các doanh nghiệp khác nhau về loại hình, quy mô, năng lực... Do đó, đội tàu của mỗi doanh nghiệp cũng có sự khác nhau về quy mô. Để đánh giá quy mô đội tàu của doanh nghiệp trong ngành vận tải biển, có thể tính tỷ trọng quy mô đội tàu như sau:

$$l_j = \frac{L_j}{\sum_1^m L_j} \quad (1.3)$$

Trong đó:

$l_j$ : Tỷ trọng quy mô của doanh nghiệp thứ  $j$ ;

$L_j$ : Tổng tải trọng đội tàu của doanh nghiệp thứ  $j$  ( $j = 1, m$ );

$m$ : Số lượng doanh nghiệp trong ngành vận tải biển.

Tỷ trọng quy mô của doanh nghiệp trong ngành vận tải biển cho thấy sự phát triển của đội tàu doanh nghiệp trong sự phát triển chung của ngành vận tải biển.

### 1.3.3. Mức tải trọng (cỡ tàu)

Dựa vào tải trọng mà đội tàu biển có thể phân thành các cỡ tàu khác nhau. Mỗi mức tải trọng (cỡ tàu) này lại chiếm tỷ trọng khác nhau trong đội tàu biển. Do đó có thể tính được tỷ trọng của mỗi cỡ tàu trong đội tàu theo công thức sau:

$$p_i = \frac{P_i}{\sum_1^n P_i} \quad (1.4)$$

Trong đó:

$p_i$ : Tỷ trọng của cỡ tàu thứ  $i$ ;

$P_i$ : Tổng trọng tải của nhóm tàu thuộc cỡ tàu thứ  $i$  ( $i = \overline{1, n}$ );

$n$ : Số lượng cỡ tàu được phân chia trong đội tàu.

Cơ cấu đội tàu là tập hợp của các loại tàu khác nhau dựa vào tiêu thức phân loại. Thông thường, cơ cấu đội tàu được thống kê theo loại, theo cỡ và theo tuổi tàu. Mỗi loại, nhóm tuổi tàu này lại bao gồm nhiều tàu có các mức tải trọng (cỡ tàu) khác nhau. Do đó, có thể tính tỷ trọng mỗi cỡ tàu của từng loại tàu trong đội tàu biển.

Mỗi doanh nghiệp sẽ có một thế mạnh khai thác riêng. Đó có thể là thế mạnh khai thác tàu chợ hay tàu chuyến, khai thác tuyến nội địa hay tuyến quốc tế, khai thác tàu cỡ lớn hay cỡ nhỏ,... Doanh nghiệp có thế mạnh khai thác cỡ tàu nào thì nên đầu tư vào cỡ tàu đó. Do đó, dựa vào loại hình của doanh nghiệp, thế mạnh khai thác cùng với tỷ trọng của mỗi cỡ tàu trong cơ cấu đội tàu có thể đánh giá được sự hợp lý hay bất hợp lý của cơ cấu đội tàu. Cỡ tàu nào thích hợp với điều kiện khai thác của doanh nghiệp và tiếp tục đầu

tư; cỡ tàu nào khai thác kém hiệu quả cần phải thanh lý, chuyển nhượng; cỡ tàu nào chưa có trong đội tàu cần bổ sung để sử dụng tối đa nguồn lực của doanh nghiệp... là vấn đề cần đặt ra khi phân tích tỷ trọng của mỗi cỡ tàu và hiệu quả khai thác tương ứng.

#### 1.3.4. Tuổi tàu và tuổi tàu bình quân

Thông thường, tàu biển được chia thành các mức tuổi khác nhau là: 0-9 tuổi, 10-14 tuổi, 15-19 tuổi và trên 20 tuổi. Khi thống kê đội tàu theo tuổi, có thể phân chia dựa vào cỡ tàu hoặc loại tàu. Dựa vào đây, có thể tính được tuổi tàu bình quân của từng loại tàu, từng cỡ tàu cũng như tuổi tàu bình quân của cả đội tàu. Tuổi tàu bình quân được xác định như sau:

$$\bar{N} = \frac{\sum_{i=1}^n N_i}{n} \quad (1.5)$$

Trong đó:

$\bar{N}$ : Tuổi tàu bình quân;

$N_i$ : Tuổi của tàu thứ  $i$  trong đội tàu ( $i = \overline{1, n}$ );

$n$ : Số lượng tàu trong đội tàu.

Mỗi loại tàu, mỗi cỡ tàu lại có tuổi bình quân khác nhau. Tuổi tàu bách hóa và tàu dầu thường cao hơn tuổi tàu container và tàu hàng rời. Như vậy, tính được tuổi tàu bình quân của mỗi loại tàu, mỗi cỡ tàu sẽ cho thấy mức độ hiện đại của đội tàu. Từ đó đánh giá hiệu quả kinh doanh mỗi loại tàu mang lại để có biện pháp thanh lý những tàu già, hiệu quả khai thác không cao; đồng thời đầu tư thêm những tàu trẻ, hiện đại. Qua việc tính tuổi bình quân của mỗi loại tàu, cỡ tàu cũng như tuổi bình quân của cả đội tàu, phân tích hiệu quả khai thác sẽ cho thấy cơ cấu đội tàu có phù hợp hay không, cần điều chỉnh hay thay đổi như thế nào. Đó là cơ sở để đề xuất những giải pháp nhằm hợp lý hóa cơ cấu đội tàu, nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu vận tải biển.

Mỗi nhóm tuổi tàu bao gồm nhiều tàu với tải trọng khác nhau. Để thấy được tỷ trọng của mỗi nhóm tuổi tàu trong tổng trọng tải của đội tàu, sử dụng công thức tính tỷ trọng cơ cấu đội tàu theo độ tuổi như sau:

$$q_j = \frac{Q_j}{\sum_1^m Q_j} \quad (1.6)$$

Trong đó:

$q_j$ : Tỷ trọng của nhóm tàu thuộc độ tuổi thứ  $j$ ;

$Q_j$ : Tổng trọng tải của nhóm tàu thuộc độ tuổi thứ  $j$  ( $j = \overline{1, m}$ );

$m$ : Số lượng độ tuổi tàu được phân chia trong đội tàu.

Tùy thuộc tình hình thực tế và bối cảnh thị trường vận tải biển, từ tỷ trọng mỗi nhóm tuổi tàu trong đội tàu mà chủ tàu có thể thay đổi cơ cấu đội tàu theo độ tuổi bằng cách đầu tư thêm những tàu trẻ, thanh lý bớt những tàu tàu già, khai thác kém hiệu quả.

### 1.3.5. Suất vốn đầu tư tàu

Suất vốn đầu tư tàu là mức chi phí cần thiết để đầu tư tàu, thường được tính theo 1 tấn trọng tải tàu. Suất vốn đầu tư tàu được xác định như sau:

$$\bar{V} = \frac{V}{DWT} \quad (\text{USD/MT}) \quad (1.7)$$

Trong đó:

$\bar{V}$ : Suất vốn đầu tư tàu (USD/MT);

$V$ : Vốn đầu tư tàu (USD);

$DWT$ : Trọng tải tàu (MT).

Suất vốn đầu tư là cơ sở để xác định tổng mức đầu tư tàu trong quá trình thực hiện đầu tư tàu của các công ty vận tải biển.

Các loại tàu khác nhau sẽ có suất đầu tư khác nhau vì mỗi loại tàu lại có các đặc tính kỹ thuật, trang thiết bị, công năng sử dụng riêng. Với mỗi loại tàu, suất đầu tư sẽ thay đổi khi cỡ tàu, tuổi tàu... thay đổi. Sau khi đầu tư tàu,

các công ty vận tải biển sẽ tổ chức quản lý và khai thác đội tàu của mình. Mục đích cuối cùng của việc quản lý và khai thác đội tàu của các công ty vận tải biển là lợi nhuận. So sánh tỷ suất lợi nhuận và vốn đầu tư tàu ban đầu sẽ cho thấy hiệu quả kinh doanh khai thác tàu.

Thực tế, các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam, đặc biệt là các doanh nghiệp nhà nước thường đầu tư tàu mà không dựa vào suất vốn đầu tư tàu. Tàu được mua có thể là từ thị trường mua bán tàu cũ, mua tàu mới ở nước ngoài hay trong nước. Tuy nhiên tại Việt Nam, chưa có tổ chức nào kiểm soát suất vốn đầu tư tàu nên các doanh nghiệp sẽ tự thao túng trong việc xây dựng phương án, thực hiện đầu tư tàu biển cho mình.

### **1.3.6. Hiệu quả kinh doanh, khai thác đội tàu**

Trong vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, hệ thống chỉ tiêu kinh tế - khai thác và hiệu quả bao gồm những nhóm chỉ tiêu sau:

Nhóm chỉ tiêu sản lượng vận chuyển,

Nhóm chỉ tiêu thời gian công tác của tàu,

Nhóm chỉ tiêu sử dụng tàu,

Khả năng vận chuyển của tàu,

Giá thành trong vận chuyển đường biển,

Doanh thu trong vận chuyển đường biển,

Lợi nhuận trong vận chuyển đường biển.

Tuy nhiên, trong phạm vi nghiên cứu của đề tài; hiệu quả kinh doanh, khai thác đội tàu chỉ là một trong sáu tiêu chí đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu nên đề tài chỉ sử dụng chỉ tiêu lợi nhuận để đánh giá hiệu quả kinh doanh, khai thác đội tàu.

Lợi nhuận là phần chênh lệch giữa các khoản thu và các khoản chi liên quan đến việc thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng hoá hoặc hành khách.

Lợi nhuận thường ký hiệu là  $\Delta F$  và được xác định bằng công thức sau:

$$\Delta F = F - C - T \quad (\text{VNĐ}) \quad (1.8)$$

Trong đó:

F: doanh thu vận chuyển hàng hoá hoặc hành khách (VNĐ);

C: chi phí vận chuyển hàng hoá hoặc hành khách (VNĐ);

T: Các khoản thuế phải đóng theo quy định của Nhà nước (VNĐ).

Hoặc có thể tính lợi nhuận bằng công thức sau:

$$\Delta F = F - (C_{cd} + C_{bd}) \quad (\text{VNĐ}) \quad (1.9)$$

Trong đó:  $C_{cd}$ ,  $C_{bd}$  lần lượt là chi phí cố định và chi phí biến đổi liên quan đến việc vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách.

Lợi nhuận là một chỉ tiêu chất lượng tổng hợp thể hiện kết quả quá trình sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp. Nhờ có lợi nhuận mà doanh nghiệp có nguồn vốn quan trọng để tái sản xuất, mở rộng doanh nghiệp, thúc đẩy nền kinh tế quốc dân phát triển.

Khi tính toán được lợi nhuận, để thấy được bao nhiêu đồng lợi nhuận được tạo ra từ 1 đồng chi phí hay 1 đồng vốn trong sản xuất thì sử dụng thêm chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận. Có hai cách tính tỷ suất lợi nhuận như sau:

Tỷ suất lợi nhuận theo chi phí ( $\eta_c$ ):

$$\eta_c = \frac{\Delta F}{C} \quad (1.10)$$

Tỷ suất lợi nhuận theo chi phí phản ánh 1 đồng chi phí trong sản xuất tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận.

Tỷ suất lợi nhuận theo vốn ( $\eta_v$ ):

$$\eta_v = \frac{\Delta F}{V_{bq}} \quad (1.11)$$

Trong đó,  $V_{bq}$  là nguồn vốn sản xuất kinh doanh bình quân trong kỳ.

Tỷ suất lợi nhuận theo vốn phản ánh 1 đồng vốn trong sản xuất tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận [18].

## **1.4. Các nhân tố ảnh hưởng tới cơ cấu đội tàu hợp lý**

### **1.4.1. Cơ chế, chính sách**

Nhà nước quản lý hoạt động vận tải biển thông qua các chính sách và chiến lược phát triển ngành giao thông vận tải nói chung và ngành vận tải biển nói riêng; thông qua các quy định nhằm quản lý hoạt động kinh doanh vận tải biển đảm bảo sự bình đẳng trong kinh doanh vận tải biển của tất cả các thành phần kinh tế, đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải và thân thiện với môi trường, đảm bảo lợi ích của người sử dụng vận tải biển; thông qua việc quản lý chương trình nhằm đảm bảo tính thực thi của các chiến lược, chính sách dài hạn, đảm bảo tính hiệu quả của các đầu tư nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải đường biển; thông qua việc quản lý cung cấp dịch vụ vận tải biển nhằm kiểm tra giám sát các công ty vận tải biển trong việc tuân thủ các quy định.

Mỗi quốc gia khi tham gia vào thị trường vận tải hàng hóa bằng đường biển thì đều phải tuân thủ các công ước, bộ luật, tập quán về hàng hải, về vận tải hàng hóa... Từng quốc gia lại có những quy định, cơ chế, chính sách riêng để quản lý, điều tiết nền kinh tế, trong đó có vận tải biển. Cơ chế, chính sách phát triển sẽ tác động trực tiếp tới cơ cấu đội tàu theo tuổi, theo cỡ tàu. Mỗi doanh nghiệp, hãng tàu khi quyết định đầu tư tàu đều phải dựa trên những hoạch định, chính sách nhà nước đưa ra. Đội tàu quốc gia là tổng hợp đội tàu của những doanh nghiệp, hãng tàu thuộc quốc gia đó. Những quốc gia phát triển, có lịch sử lâu đời trong kinh doanh khai thác tàu thì đội tàu chủ yếu là những tàu cỡ lớn, tuổi tàu thấp và ngược lại.

### **1.4.2. Luồng hàng xuất nhập khẩu**

Luồng hàng xuất nhập khẩu ảnh hưởng trực tiếp đến cơ cấu đội tàu của mỗi quốc gia. Luồng hàng nhập khẩu của mỗi quốc gia bao gồm luồng hàng đi (xuất khẩu) và luồng hàng về (nhập khẩu). Loại hàng nhập khẩu là hàng gì, nhập khẩu từ quốc gia nào, cần tàu loại gì/ cỡ nào để vận chuyển? Loại hàng



xuất khẩu là hàng gì, xuất khẩu sang khu vực nào, cần loại tàu gì/ cỡ nào để vận chuyển? Luồng hàng tập trung vào mặt hàng nào thì loại tàu vận chuyển mặt hàng đó sẽ chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu đội tàu. Chúng loại, kích thước, đặc tính... của các loại hàng sẽ ảnh hưởng tới chủng loại và kích cỡ tàu vận chuyển. Lượng hàng vận chuyển lớn, cự ly vận chuyển xa thì tàu vận chuyển phải là tàu cỡ lớn, tuyến hoạt động xa; tùy số lượng các mặt hàng mà tàu vận chuyển thích hợp là tàu chuyên dụng, tàu bách hóa... Như vậy luồng hàng xuất nhập khẩu sẽ chi phối cơ cấu đội tàu theo loại tàu, theo cỡ tàu.

#### **1.4.3. Khả năng đáp ứng và nhu cầu thị trường**

Cung trong vận chuyển đường biển là tổng số tấn trọng tải (DWT) của đội tàu biển tại một thời điểm nhất định trên một thị trường nhất định.

Nhu cầu tàu trong vận chuyển đường biển là loại tàu, số lượng tàu cùng kiểu hoặc số tấn tàu cần thiết cung cấp cho một thị trường hay một tuyến nhất định. Tuy nhiên, đại lượng đặc trưng điển hình cho nhu cầu tàu là số lượng tấn tàu theo DWT.

Nhu cầu tàu được xác định trên cơ sở nhu cầu vận chuyển và hệ số chất xếp riêng của hàng hóa. Nếu hàng hóa có hệ số chất xếp riêng lớn (hàng nhẹ) thì đòi hỏi số tấn tàu phải tăng lên nhiều hơn so với vận chuyển các loại hàng nặng.

Đội tàu biển trong một thời điểm nhất định nào đó có thể cân bằng được cung về vận chuyển đường biển và nhu cầu thị trường vận tải là một đội tàu có cơ cấu hợp lý.

#### **1.4.4. Năng lực tài chính**

Tàu biển là tài sản có giá trị lớn của mỗi doanh nghiệp vận tải biển và việc chuyển quyền sở hữu tàu biển phải được thể hiện bằng văn bản theo quy định của pháp luật nhà nước. Do đó, để đầu tư tàu biển doanh nghiệp cần có nguồn vốn đảm bảo. Nguồn vốn đầu tư tàu bao gồm vốn của doanh nghiệp, vốn nhà nước, vốn vay, vốn liên doanh... Tùy thuộc vào khả năng tài chính

của mình mà doanh nghiệp sẽ nghiên cứu, phân tích và đi đến quyết định đầu tư loại tàu nào, cỡ tàu ra sao để kinh doanh khai thác. Nguồn vốn càng dồi dào thì doanh nghiệp có thể đầu tư các loại tàu mới, hiện đại, trọng tải lớn và ngược lại. Nếu không đủ năng lực tài chính để đầu tư tàu biển, doanh nghiệp có thể thuê tàu để kinh doanh khai thác.

#### **1.4.5. Năng lực khai thác**

Mỗi quốc gia nói chung và doanh nghiệp vận tải biển nói riêng đều có năng lực khai thác. Năng lực khai thác ở đây đề cập đến thế mạnh khai thác loại/ cỡ tàu nào, phạm vi hoạt động ra sao, khai thác trực tiếp hay gián tiếp... tàu định tuyến (tàu chợ) hay tàu chuyên... Thông thường, doanh nghiệp sở hữu loại tàu nào thì có thế mạnh khai thác loại tàu đó. Phạm vi hoạt động của tàu càng rộng yêu cầu trình độ và kinh nghiệm khai thác càng cao. Mỗi hình thức khai thác tàu có những đặc trưng, yêu cầu khác nhau đòi hỏi năng lực của người khai thác. Khai thác trực tiếp là hình thức khai thác mà chủ tàu tổ chức vận chuyển để thu tiền cước, bao gồm tổ chức vận tải tàu chuyên và tổ chức vận tải tàu định tuyến (tàu chợ). Thế mạnh khai thác tàu chuyên có thể là tàu hàng rời, tàu dầu...; khai thác tàu chợ tập trung chủ yếu là tàu container. Khai thác gián tiếp là chủ tàu cho người khác thuê tàu để lấy tiền thuê tàu trong một thời gian nhất định. Mỗi doanh nghiệp nói riêng hay quốc gia nói chung có thế mạnh khai thác loại/ cỡ tàu nào, tuyến hoạt động ra sao... nên tập trung đầu tư và phát triển loại tàu đó để đạt được hiệu quả kinh doanh khai thác tàu cao nhất.

Như vậy, cơ cấu đội tàu chịu sự ảnh hưởng của nhiều yếu tố. Tùy theo loại hình, quy mô và năng lực của doanh nghiệp mà doanh nghiệp có thể áp dụng những biện pháp cụ thể để hợp lý hóa cơ cấu đội tàu, phát triển bền vững đội tàu và phù hợp với xu thế của ngành hàng hải thế giới.

## **1.5. Ảnh hưởng của cơ cấu đội tàu hợp lý đến hiệu quả kinh doanh khai thác tàu**

### **1.5.1. Ảnh hưởng của loại tàu**

Theo chức năng, đội tàu được chia làm hai loại là tàu hàng và tàu khách. Tuy nhiên, phạm vi nghiên cứu của đề tài là cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nên cơ cấu đội tàu theo loại ở đây là cơ cấu đội tàu hàng và được phân thành 3 loại: tàu hàng khô, tàu hàng lỏng và tàu container.

Vậy, cơ cấu đội tàu theo loại tác động thế nào đến hiệu quả kinh doanh khai thác tàu? Nếu đội tàu đa chủng loại, có thể đánh giá được hiệu quả khai thác của mỗi loại tàu trong một khoảng thời gian nhất định như từng chuyến đi, hàng tháng, hàng quý hay hàng năm. Các khoản mục chi phí khai thác của các loại tàu khác nhau là tương đồng nhau nhưng sự biến đổi và tỷ trọng của mỗi khoản mục lại có sự khác nhau cho mỗi loại tàu. Cước phí vận chuyển các loại hàng hóa ứng với mỗi loại tàu vận chuyển cũng có sự chênh lệch. Do đó, lợi nhuận khai thác mà mỗi loại tàu mang lại khác nhau. Với đội tàu đa chủng loại, chủ tàu sẽ có nguồn cung tàu phong phú (về loại, cỡ, tuổi tàu) để đáp ứng nhu cầu đa dạng của nhiều chủ hàng khác nhau. Do đó, cơ hội ký kết các hợp đồng vận chuyển giữa chủ tàu và chủ hàng nhiều hơn, tăng hiệu quả kinh doanh khai thác của chủ tàu. Tuy nhiên, một số khoản mục chi phí, đặc biệt là chi phí quản lý gián tiếp đội tàu đa chủng loại lớn hơn, yêu cầu năng lực, trình độ chuyên môn của người khai thác tàu cao hơn so với đội tàu cùng loại.

Ngược lại, nếu đội tàu đồng nhất về chủng loại thì việc quản lý, khai thác tàu đơn giản hơn, bộ máy gọn nhẹ hơn, góp phần giảm chi phí khai thác cho chủ tàu. Tuy nhiên, cơ hội ký kết hợp đồng vận chuyển sẽ giảm đi khi nhu cầu tàu của các chủ hàng ngày càng đa dạng, tính cạnh tranh giữa các chủ tàu ngày càng cao. Tất cả các yếu tố này đều ảnh hưởng đến lợi nhuận kinh doanh khai thác tàu.

Như vậy, cơ cấu đội tàu theo loại ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu. Về lý thuyết, đội tàu đa chủng loại sẽ mang lại hiệu quả cao hơn so với đội tàu đồng loại. Tuy nhiên, hiệu quả khai thác tàu còn phụ thuộc vào nhiều yếu tố như cung – cầu vận tải biển, trình độ chuyên môn, năng lực của người khai thác, tác động của nền kinh tế... nên khi đánh giá hiệu quả khai thác tàu, cần tính toán ảnh hưởng của nhiều yếu tố khác nhau.

### **1.5.2. Ảnh hưởng của cỡ tàu**

Trong phạm vi nghiên cứu của đề tài, cơ cấu đội tàu theo cỡ tàu đề cập đến các cỡ tàu khác nhau của 3 loại tàu là tàu hàng khô, tàu hàng lỏng và tàu container. Vậy, cơ cấu theo cỡ tàu ảnh hưởng như thế nào đến hiệu quả kinh doanh khai thác tàu?

Cỡ tàu (mức trọng tải tàu) sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí khai thác tàu. Cỡ tàu khác nhau dẫn tới sự thay đổi của một số khoản mục chi phí. Trọng tải tàu tăng thì các khoản mục chi phí cố định có tăng nhưng không đáng kể, mà chủ yếu làm thay đổi các khoản mục chi phí biến đổi. Tàu càng to thì số lượng thuyền viên tăng ít dẫn tới chi phí thuyền viên tăng không đáng kể, phân bổ chi phí quản lý gần như không thay đổi. Các khoản mục chi phí biến đổi như chi phí nhiên liệu, dầu nhờn, cảng phí... tăng theo sự tăng của trọng tải tàu vì các khoản mục chi phí này đều được tính theo trọng tải tàu. Tuy nhiên, tổng sức chở của tàu lớn dẫn tới tốc độ tăng khả năng vận chuyển của tàu lớn hơn tốc độ tăng của chi phí khai thác tàu. Do đó, chi phí vận chuyển tính cho một tấn hàng vận chuyển giảm xuống. Mặt khác, chi phí đầu tư đơn vị cho một tấn tàu cũng giảm khi trọng tải tàu tăng lên. Vì vậy, tỷ lệ khấu hao phân bổ cho một tấn tàu trong giá thành sản phẩm sẽ giảm xuống.

Như vậy, khi trọng tải tàu tăng lên thì chi phí khai thác tàu tăng nhưng tốc độ tăng của chi phí là thấp hơn so với tốc độ tăng khả năng vận chuyển của tàu. Kết quả cuối cùng là giá thành vận chuyển khai thác tàu giảm xuống,

góp phần tăng lợi nhuận khai thác. Nói cách khác, cỡ tàu tác động tích cực đến hiệu quả kinh doanh khai thác tàu (nếu các yếu tố khác không thay đổi).

Xét cơ cấu theo cỡ tàu, đội tàu thường được chia làm 3 nhóm là tàu cỡ lớn, cỡ trung bình và cỡ nhỏ. Nếu các yếu tố khác như tuyến đường vận chuyển xa, nguồn hàng ổn định thì hiệu quả khai thác của nhóm tàu cỡ lớn thường cao hơn nhóm tàu cỡ nhỏ. Tuy nhiên, nguồn vốn đầu tư tàu thường lớn nên không phải chủ tàu nào cũng có đủ năng lực tài chính cũng năng lực quản lý, khai thác tàu để đầu tư tàu cỡ lớn.

### **1.5.3. Ảnh hưởng của tuổi tàu**

Cơ cấu theo tuổi tàu được phân làm 3 loại: tàu trẻ, tàu trung bình, tàu già và tàu quá già. Đội tàu trẻ luôn là mục tiêu của các chủ tàu khi đầu tư, phát triển đội tàu của mình và xu hướng trẻ hóa đội tàu là một trong những xu hướng phát triển của đội tàu thế giới hiện nay.

Dễ dàng nhận thấy kinh doanh khai thác tàu trẻ sẽ đem lại hiệu quả cao hơn so với tàu già. Ngoài chi phí khấu hao tăng lên thì các khoản mục chi phí của tàu trẻ đều không đổi hoặc giảm đi so với tàu già. Một số khoản mục chi phí không đổi như chi phí quản lý tàu, tiền lương thuyền viên và các chi phí liên quan. Các khoản mục chi phí giảm đi như chi phí nhiên liệu, dầu nhờn; chi phí sửa chữa, bảo dưỡng; chi phí vật liệu, phụ tùng thay thế vì thời gian khai thác của tàu trẻ dài hơn; mức tiêu hao nhiên liệu, dầu nhờn cũng thấp hơn; hỏng hóc, sự cố ít xảy ra hơn. Tàu trẻ, trang thiết bị trên tàu mới, hiện đại nên chi phí bảo hiểm tàu và tài sản trên tàu giảm. Như vậy, những khoản chi phí tiết kiệm được khi sử dụng tàu trẻ đủ để bù đắp và vượt qua khoản chi phí khấu hao tăng lên làm cho giá thành vận chuyển một tấn hàng giảm xuống, góp phần tăng lợi nhuận khai thác tàu.

Nếu cơ cấu đội tàu mà tỉ trọng nhóm tàu trẻ cao hơn so với các nhóm tàu còn lại thì tuổi bình quân đội tàu sẽ thấp hơn đội tàu có trọng tải các nhóm tàu tuổi già chiếm tỉ lệ lớn. Hay tuổi bình quân đội tàu phản ánh cơ cấu đội tàu

theo tuổi và ảnh hưởng tới hiệu quả kinh doanh khai thác tàu. Như phân tích ở trên, tuổi tàu có tác động trực tiếp đến chi phí khai thác tàu. Tuổi tàu càng trẻ thì chi phí khai thác tàu càng giảm, lợi nhuận khai thác tàu càng tăng. Do đó, trẻ hóa đội tàu là xu hướng mà nhiều nước có đội tàu vận chuyển đường biển trên thế giới đang theo đuổi.

#### **1.5.4. Ảnh hưởng của tính chuyên môn hóa và hiện đại hóa đội tàu**

Phát triển đội tàu biển có tính chuyên môn hóa cao đáp ứng nhu cầu vận chuyển trong nước và quốc tế là chính sách kinh tế biển của nhiều quốc gia. Hiện nay, việc chuyên môn hóa đội tàu thể hiện ở việc đóng mới những con tàu chuyên môn hóa hẹp, thuận lợi để vận chuyển một loại hàng hóa nhất định như tàu container, tàu hàng rời tải trọng lớn, tàu chở dầu thô và sản phẩm dầu... Việc xuất hiện những con tàu này làm tăng chất lượng bảo quản hàng hóa và tiện lợi cho công tác cơ giới hóa xếp dỡ, góp phần giảm chi phí chèn lót, xếp dỡ hàng hóa trên tàu, hạn chế thời gian phụ của tàu.

Song song với việc phát triển đội tàu có tính chuyên môn hóa cao thì các quốc gia trên thế giới đang ngày càng hiện đại hóa đội tàu của mình. Quan điểm của các quốc gia về đội tàu hiện đại hóa có sự khác nhau, phụ thuộc vào điều kiện, hoàn cảnh xuất phát của đội tàu mỗi quốc gia. Với các nước có ngành hàng hải tiên tiến, vừa có tiềm năng kinh tế, vừa có sự phát triển cao về khoa học và công nghệ thì quan điểm của họ về đội tàu hiện đại là khả năng ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến nhất từ thiết kế đến thi công và lắp đặt trang thiết bị điều khiển. Đó là những tàu có mức độ tự động hóa cao nhất, kiểm soát tối đa các rủi ro phát sinh trong quá trình vận hành máy móc, trang thiết bị và điều khiển tàu, trong khi số lượng thuyền viên lại giảm xuống tới mức tối thiểu. Với Việt Nam, một đất nước xuất phát từ một nền kinh tế thấp kém, hạn chế về vốn cũng như khả năng ứng dụng khoa học công nghệ mới so với các nước tiên tiến thì việc xác định đội tàu hiện đại phải theo quan điểm của riêng mình. Trước hết, đó là đội tàu thỏa mãn các yêu cầu của các

công ước hàng hải quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, ngăn ngừa khả năng gây ô nhiễm trong khai thác, đáp ứng nhu cầu khách hàng, đồng thời có hiệu quả kinh tế cao nhất. Việc khai thác đội tàu hiện đại sẽ hạn chế được các tổn thất, rủi ro có thể xảy ra với thuyền viên, con tàu và hàng hóa; đảm bảo an toàn cho tàu trong quá trình hành hải; giảm thiểu chi phí khai thác, nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác tàu.

Như vậy, phát triển đội tàu có tính chuyên môn hóa và hiện đại hóa cao là xu hướng tất yếu của các quốc gia khi tham gia vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Chuyên môn hóa và hiện đại hóa đội tàu giúp giảm thiểu chi phí quản lý, khai thác tàu; nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu; mở rộng thị phần vận chuyển; đảm bảo hiệu quả cao nhất trong kinh doanh khai thác tàu.

## **1.6. Bài học kinh nghiệm phát triển và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của một số quốc gia trên thế giới**

### **1.6.1. Kinh nghiệm phát triển và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của một số quốc gia trên thế giới**

#### **1.6.1.1. Kinh nghiệm của Trung Quốc**

Trung Quốc là một trong những cường quốc về vận tải biển trên thế giới. Để đội tàu Trung Quốc phát triển và cạnh tranh với đội tàu các quốc gia khác và vận tải khối lượng hàng hoá khổng lồ phục vụ cho phát triển nền kinh tế của đất nước, Trung Quốc đã áp dụng một số chiến lược như sau:

- Trung Quốc đầu tư phát triển mạnh đội tàu hoạt động vận tải tuyến quốc tế với số lượng tàu lớn và tổng trọng tải quy mô lớn. Nhà nước hỗ trợ vốn đầu tư, ưu đãi vốn phát triển đội tàu vận tải biển quốc tế, miễn giảm thuế với loại hình kinh doanh vận tải quốc tế, khuyến khích tư nhân tham gia vận tải biển quốc tế đồng thời áp dụng nhiều chính sách thông thoáng để thu hút vốn đầu tư cho phát triển đội tàu biển chạy quốc tế. Nhờ vậy là tỷ trọng các loại tàu cỡ lớn, chạy tuyến quốc tế ngày càng tăng trong cơ cấu đội tàu quốc gia.

- Mở cửa, quốc tế hóa đầu tư với ngành vận tải biển, tận dụng mọi nguồn lực để đầu tư phát triển đội tàu. Năm 2004, một trong những bước đột phá lớn của vận tải biển Trung Quốc cho phép tự do hoá đầu tư trong lĩnh vực này. Theo đó, các nhà đầu tư nước ngoài được tự do kinh doanh vận tải biển ngay tại Trung Quốc, sử dụng tàu không mang cờ Trung Quốc vận tải nội địa cũng như cho phép thành lập công ty quản lý tàu nước ngoài, đồng thời khuyến khích các công ty vận tải Trung Quốc chuyển sở hữu hoàn toàn hoặc một phần ra nước ngoài.

#### **1.6.1.2. Kinh nghiệm của Singapore**

Singapore là một quốc gia có ngành vận tải biển lớn nhất Châu Á, có các chủ tàu lớn và đội tàu sở hữu hùng mạnh, năng lực tài chính lớn với xuất phát điểm vô cùng hạn chế về nguồn lực (không có lợi thế tự nhiên hay nguồn lực vận tải biển như bến cảng, đội tàu, nguồn nhân lực). Nếu năm 1950, Singapore còn là một nước nghèo, vận tải biển gần như không có gì thì đến nay vận tải biển Singapore phát triển mạnh trong nhóm dẫn đầu thế giới và đóng góp lớn nhất trong phát triển kinh tế quốc gia. Đội tàu vận tải biển của Singapore đứng đầu thế giới về tổng trọng tải đội tàu, dịch vụ vận tải của Singapore cũng đóng góp hơn 50% GDP đất nước. Có được kết quả này là do Singapore đã thực hiện nhiều chiến lược cạnh tranh linh hoạt, cởi mở đối với vận tải biển, trong đó có việc quốc tế hoá ngành vận tải biển, tạo môi trường cạnh tranh quốc tế hoàn hảo và hình thành các chủ tàu quốc tế. Singapore đã áp dụng chính sách mở cửa vận tải biển từ những năm 1968, cho phép khuyến khích tàu đăng ký treo cờ quốc tế và hoạt động kinh doanh quốc tế (kể cả với tàu đặt đóng trong nước) nhưng quy định chặt chẽ về tuổi tàu bình quân nhằm trẻ hoá đội tàu. Chính sách đăng ký mở này không chỉ tạo thuận lợi cho các chủ tàu Singapore có nhiều cơ hội tham gia vận tải trên các tuyến nước ngoài, tăng khả năng giành hàng vận tải nhờ chính sách hiện hành tại nước mà tàu



đăng ký, mà còn khẳng định uy tín của đội tàu Singapore trên thị trường vận tải biển thế giới.

### **1.6.1.3. Kinh nghiệm của Malaysia**

Là một quốc gia có phần lớn diện tích được bao bọc bởi biển, Malaysia từ lâu đã có chiến lược phát triển vận tải biển, góp phần vào sự thành công trong phát triển kinh tế của Malaysia. Năm 2001, điểm xuất phát của Malaysia tương đương Việt Nam nhưng đến nay, năng lực vận tải của Malaysia đã gấp 10 lần Việt Nam nhờ những chiến lược phát triển đúng đắn. Malaysia đã thực hiện một số chính sách đầu tư phát triển đội tàu như sau:

- Chính phủ Malaysia có chính sách khuyến khích đầu tư phát triển đội tàu là miễn giảm thuế. Cụ thể, các doanh nghiệp khi mua tàu sẽ được nhà nước giảm thuế lợi tức và miễn 50% doanh thu chịu thuế. Để khuyến khích sự phát triển đội tàu, Nhà nước không ấn định cứng nhắc thuế nhập khẩu đối với các tàu nhập khẩu. Áp mức thuế 30% với tàu dưới 26 GT, 10% với tàu 26-4000 GT, miễn thuế nhập khẩu với các tàu biển dung tích trên 4000 GT. Bên cạnh đó, Malaysia còn thành lập tổ chức hàng hải quốc tế có nhiệm vụ kêu gọi đầu tư vốn từ các hãng tàu trong nước. Nhờ vậy, các doanh nghiệp vận tải biển Malaysia đầu tư phát triển mạnh đội tàu trọng tải lớn và chạy tuyến quốc, tăng dần tải trọng bình quân đội tàu, giảm dần tuổi tàu bình quân và tăng tỷ trọng nhóm tàu cỡ lớn, tuổi trẻ trong cơ cấu đội tàu quốc gia

- Nhà nước thực hiện những chính sách ưu đãi, hỗ trợ về vốn để phát triển và hiện đại hóa đội tàu. Theo đó, Malaysia thành lập các trung tâm tài chính lớn để thu hút, tập trung các tổ chức tài chính nước ngoài nhằm đáp ứng nhu cầu vốn để phát triển đội tàu biển. Quỹ vận tải biển của nhà nước cũng tạo điều kiện cho các doanh nghiệp vận tải biển mở rộng và hiện đại hoá đội tàu. Nhà nước cũng hỗ trợ tìm các nguồn cho vay, tài trợ vốn với lãi suất thấp để thúc đẩy đầu tư cho ngành, khuyến khích các ngân hàng hỗ trợ vốn cho vay ưu đãi cho doanh nghiệp vận tải biển. Nhờ việc huy động tối đa các

nguồn vốn xã hội mà các doanh nghiệp đầu tư, trẻ hóa đội tàu, góp phần hợp lý hóa cơ cấu đội tàu quốc gia, tăng năng lực cạnh tranh, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá và phát triển kinh tế đất nước.

#### **1.6.1.4. Kinh nghiệm của Thái Lan**

Trước bối cảnh đội tàu biển trong nước còn nhiều hạn chế, tuổi tàu cao và chỉ đảm nhận được một phần nhỏ thị phần chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển, còn lại phần lớn thị phần bị chiếm bởi các hãng tàu nước ngoài, Chính phủ Thái Lan đã đưa ra một số chính sách tái cơ cấu đội tàu vận tải biển, bắt đầu bằng các cải cách về thuế, phí.

Cụ thể là, Chính phủ miễn thuế nhập khẩu đối với tàu biển có trọng tải trên 1.000 GT và các phụ tùng, thiết bị của tàu biển. Đồng thời, Chính phủ cũng cho dẫn thuế thu nhập trong việc kinh doanh tàu biển. Bên cạnh đó, Chính phủ Thái Lan đặc biệt khuyến khích các chủ tàu biển kinh doanh vận tải biển quốc tế, với các chính sách như: giảm thuế thu nhập đánh vào thu nhập từ việc thuê tàu dùng cho vận tải quốc tế, miễn thuế thu nhập doanh nghiệp từ nguồn thu được qua bán tàu mà các tàu này kinh doanh vận tải biển quốc tế nếu nguồn thu dùng để mua tàu thay thế trong vòng 1 năm, miễn thuế thu nhập doanh nghiệp cho thu nhập từ việc kinh doanh khai thác tàu treo cờ Thái. Ngoài ra, Chính phủ Thái Lan thông qua một số ngân hàng còn trợ cấp cho các nhà kinh doanh tàu biển một khoản tín dụng lớn với lãi suất ưu đãi kèm theo một số điều kiện nhằm phát triển số lượng và trọng tải cho đội tàu quốc gia, đặc biệt là đội tàu container.

#### **1.6.2. Bài học kinh nghiệm phát triển và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu cho Việt Nam**

Hầu hết các nước có biển, tùy theo lợi thế quốc gia về vận tải biển, sẽ triển khai các biện pháp đặc thù phù hợp để phát triển và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu. Tuy nhiên, kinh nghiệm từ các quốc gia vận tải biển trên đều cho thấy có những cách làm rất đáng học tập, là bài học kinh nghiệm tốt để Việt Nam

phát triển đội tàu vận tải biển có cơ cấu phù hợp. Bài học kinh nghiệm mà Việt Nam có thể thu được là:

- Chính sách mở cửa vận tải biển, tạo môi trường cạnh tranh quốc tế và hình thành chủ tàu quốc tế, tạo điều kiện cho các chủ tàu nước ngoài hoạt động vận tải biển trong nước và nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu quốc gia trên thị trường thế giới;

- Chính sách miễn giảm thuế, ưu đãi và hỗ trợ vốn trong việc đầu tư phát triển đội tàu, đặc biệt là đội tàu chuyên dụng, vận tải tuyến quốc tế nhằm tăng tỷ trọng nhóm tàu cỡ lớn, chạy tuyến quốc tế trong cơ cấu đội tàu;

- Chính sách xã hội hóa, huy động tối đa các nguồn vốn trong xã hội để đầu tư, phát triển đội tàu. Đó có thể là thành lập các trung tâm tài chính lớn để thu hút đầu tư từ nước ngoài, thành lập quỹ vận tải biển của quốc gia...

## **CHƯƠNG 2. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG CƠ CẤU ĐỘI TÀU VÀ MỨC ĐỘ HỢP LÝ HÓA CƠ CẤU ĐỘI TÀU TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM**

### **2.1. Tổng quan về Tổng công ty Hàng hải Việt Nam**

#### **2.1.1. Giới thiệu chung**

Ngày 29/04/1995, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam được thành lập theo Quyết định số 250/TTg của Thủ tướng Chính phủ, trên cơ sở sắp xếp lại một số doanh nghiệp vận tải biển, bốc xếp và dịch vụ hàng hải do Cục Hàng hải Việt Nam và Bộ Giao thông vận tải quản lý. Hoạt động theo điều lệ về tổ chức và hoạt động của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam do Chính phủ phê chuẩn tại Nghị định số 79/CP ngày 22/11/1995.

Ngày 29/9/2006, Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 216/2006/QĐ-TTg về việc phê duyệt Đề án chuyển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam sang tổ chức và hoạt động theo mô hình công ty mẹ – công ty con và Quyết định số 217/2006/QĐ-TTg thành lập Công ty mẹ – Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

Ngày 25/6/2010, Thủ tướng Chính phủ có Quyết định số 985/QĐ-TTg về việc chuyển Công ty mẹ – Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thành công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu.

Tên tiếng Việt: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

Tên tiếng Anh: VIETNAM NATIONAL SHIPPING LINES

Tên viết tắt: VINALINES

Loại hình doanh nghiệp: Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên

Vốn điều lệ: 10.693.000.000.000 đồng

Trụ sở: Toà nhà Ocean Park, Số 1 Đào Duy Anh, Đống Đa, Hà Nội.

Điện thoại: (84)4.35770825~29 Fax: (84)4.35770850/60/31/32

Email: [vnl@vinalines.com.vn](mailto:vnl@vinalines.com.vn)

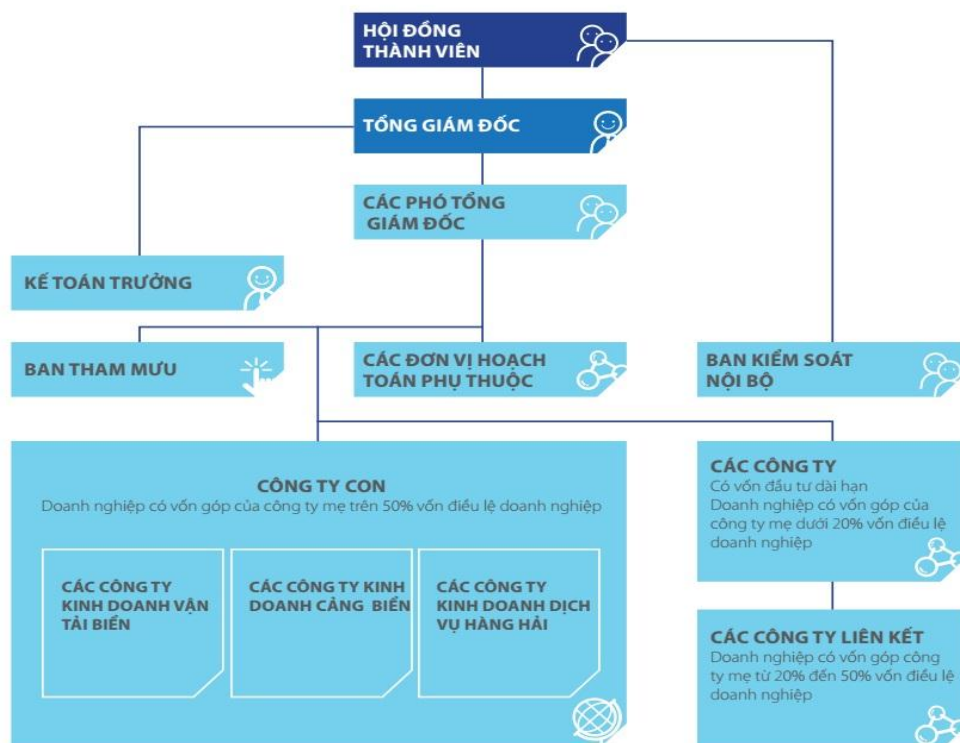
Website: <http://www.vinalines.com.vn>; <http://www.vinalines.vn> [36].

### 2.1.2. Cơ cấu tổ chức

Hiện nay, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đang được tổ chức và hoạt động theo mô hình công ty mẹ – công ty con theo Điều lệ tổ chức và hoạt động đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 184/2013/QĐ-TTg ngày 15/11/2013.

Công ty mẹ – Tổng công ty Hàng hải Việt Nam là công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước là chủ sở hữu có 06 đơn vị hạch toán phụ thuộc và các doanh nghiệp có cổ phần chi phối, doanh nghiệp có vốn góp.

Cơ cấu tổ chức quản lý, giám sát, điều hành của Công ty mẹ – Tổng công ty Hàng hải Việt Nam gồm: Hội đồng thành viên, Ban Kiểm soát nội bộ, Tổng giám đốc, các Phó tổng giám đốc, Kế toán trưởng và bộ máy giúp việc [26, 36].



Hình 2.1. Cơ cấu tổ chức của Vinalines

Nguồn: [www.vinalines.com.vn](http://www.vinalines.com.vn)

### **2.1.3. Cổ phần hóa doanh nghiệp tại Tổng công ty Hàng hải Việt Nam**

Thực hiện Nghị định số 59/2011/NĐ-CP ngày 18/07/2011 của Chính phủ về việc chuyển doanh nghiệp 100% vốn nhà nước thành công ty cổ phần, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thực hiện đổi mới, sắp xếp, cổ phần hóa doanh nghiệp nhà nước thuộc Tổng công ty theo Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2012 – 2015 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 04/02/2013 và các văn bản điều chỉnh. Tính đến tháng 12 năm 2016, công tác sắp xếp, cổ phần hóa doanh nghiệp, tình hình thực hiện thoái vốn nhà nước đã đạt được một số kết quả như sau:

*Công tác sắp xếp, đổi mới doanh nghiệp:*

- Cổ phần hóa doanh nghiệp thành viên: Đã hoàn thành công tác cổ phần hóa đối với 12/12 doanh nghiệp theo Đề án tái cơ cấu.

- Giải thể doanh nghiệp: Đã giải thể, chấm dứt hoạt động 04 doanh nghiệp (Công ty thương mại xăng dầu đường biển Vinalines, công ty kinh doanh xăng dầu Vinalines phía Bắc và công ty hàng hải Vinalines Cần Thơ), dừng hoạt động 01 doanh nghiệp (Trung tâm nhân lực hàng hải Đông Nam Á) và đang thực hiện các thủ tục giải thể 03 doanh nghiệp (Công ty TNHH Sửa chữa tàu biển Vinalines - Đông Đô, công ty cổ phần phát triển cảng Bến Đình Sao Mai, trường cao đẳng nghề hàng hải Vinalines).

- Phá sản doanh nghiệp: 03/03 doanh nghiệp đã có quyết định mở thủ tục phá sản của Tòa án (Công ty TNHH một thành viên vận tải viễn dương Vinashin, công ty cổ phần vận tải dầu khí Việt Nam - Falcon và công ty TNHH một thành viên công nghiệp tàu thủy Cà Mau).

*Công tác thoái vốn góp tại các doanh nghiệp thành viên:*

Tính đến 31/12/2016, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã thoái vốn thành công tại 37 doanh nghiệp và tiếp tục thoái vốn tại một số doanh nghiệp thành viên khác, tổng số tiền thu được là 2.343 tỷ đồng, lãi 551 tỷ đồng.

Vinalines đã thực hiện thoái toàn bộ vốn góp tại các doanh nghiệp kinh doanh trong các lĩnh vực: ngân hàng, bảo hiểm, bất động sản, chứng khoán, xăng dầu... Với các doanh nghiệp vận tải biển, Vinalines đã tiến hành rút vốn nhà nước tại các công ty con (doanh nghiệp có vốn góp của công ty mẹ trên 50% vốn điều lệ doanh nghiệp), đảm bảo tỉ lệ vốn nhà nước trong cơ cấu vốn điều lệ là 51% và thoái 100% vốn nhà nước tại một số công ty liên kết (doanh nghiệp có vốn góp của công ty mẹ từ 20% đến 50% vốn điều lệ doanh nghiệp) và doanh nghiệp đầu tư dài hạn (doanh nghiệp có vốn góp của công ty mẹ dưới 20% vốn điều lệ doanh nghiệp).

*Công tác cổ phần hóa công ty mẹ - Tổng công ty:*

Tổng công ty đã phối hợp cùng Liên danh tư vấn xác định giá trị doanh nghiệp hoàn thành hồ sơ xác định giá trị doanh nghiệp cổ phần hóa công ty mẹ, trình Ban chỉ đạo cổ phần hóa thẩm tra, trình Bộ Giao thông vận tải phê duyệt. Ngày 30/12/2014, Bộ Giao thông vận tải ban hành Quyết định số 5038/QĐ-BGTVT về giá trị doanh nghiệp để cổ phần hóa công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Tuy nhiên, theo số liệu tính toán ban đầu, đến thời điểm 31/12/2015, giá trị thực tế phần vốn nhà nước tại Công ty mẹ đã tăng lên một khoản rất lớn so với giá trị thực tế phần vốn nhà nước tại thời điểm xác định giá trị doanh nghiệp (khoảng 4.100 tỷ đồng do kết quả tái cơ cấu được nợ và việc tăng giá trị thị trường của các khoản đầu tư vốn vào các doanh nghiệp thành viên). Phần chênh lệch tăng này, Công ty mẹ - Tổng công ty phải nộp về Quỹ hỗ trợ sắp xếp và phát triển doanh nghiệp theo quy định khi chính thức chuyển thành công ty cổ phần. Trước tình hình biến động về giá trị tài sản, thay đổi về kế hoạch kinh doanh của công ty mẹ so với phương án cổ phần hóa đã xây dựng, để phản ánh đúng giá trị của doanh nghiệp cổ phần hóa, xây dựng mức vốn điều lệ phù hợp, đảm bảo cho công ty cổ phần hoạt động ổn định sau cổ phần hóa, Tổng công ty đang đề nghị Chính phủ thực hiện việc xác định lại giá trị doanh nghiệp tại thời điểm 31/12/2015 để cổ

phần hóa công ty mẹ - Tổng công ty và điều chỉnh một số nội dung cơ bản trong phương án cổ phần hóa. Do đó, tiến trình cổ phần hóa công ty mẹ - Tổng công ty diễn ra chậm lại so với kế hoạch đề ra.

*Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh trong những năm tái cơ cấu:*

Trong giai đoạn tái cơ cấu, Vinalines đã thực hiện thoái vốn, giải thể, phá sản tại một số doanh nghiệp và tiến hành bán, thanh lý những tài sản hoạt động không hiệu quả nên chỉ tiêu doanh thu của Vinalines có năm giảm so với năm trước nhưng kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh đều tăng (Bảng 2.1). Điều dễ nhận thấy từ bảng số liệu trên là Vinalines đã giảm lỗ rất lớn qua từng năm và đặc biệt có lợi nhuận trong năm 2015.

*Bảng 2.1. Kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh giai đoạn 2012 - 2016*

*ĐVT: 10<sup>9</sup> VNĐ*

| <b>TT</b> | <b>Các chỉ tiêu</b> | <b>2012</b> | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> | <b>2016</b> |
|-----------|---------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
| 1         | Doanh thu           | 21.441      | 20.567      | 18.379      | 17.701      | 17.002      |
| 2         | Lợi nhuận           | (8.045)     | (7.061)     | (3.421)     | <b>65</b>   | <b>205</b>  |

*Nguồn: Báo cáo công bố thông tin hoạt động của Tổng công ty*

*Hàng hải Việt Nam (2017)*

Như vậy, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã thực hiện đúng chủ trương, chính sách cổ phần hóa doanh nghiệp nhà nước của Chính phủ. Tuy kết quả thực hiện công tác tái cơ cấu và cổ phần hóa Tổng công ty còn chậm so với kế hoạch đề ra nhưng cổ phần hóa là tất yếu và bước đầu đem lại hiệu quả trong sản xuất kinh doanh của Tổng công ty [27, 28].

## **2.2. Đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trong môi liên hệ so sánh với cơ cấu đội tàu thế giới**

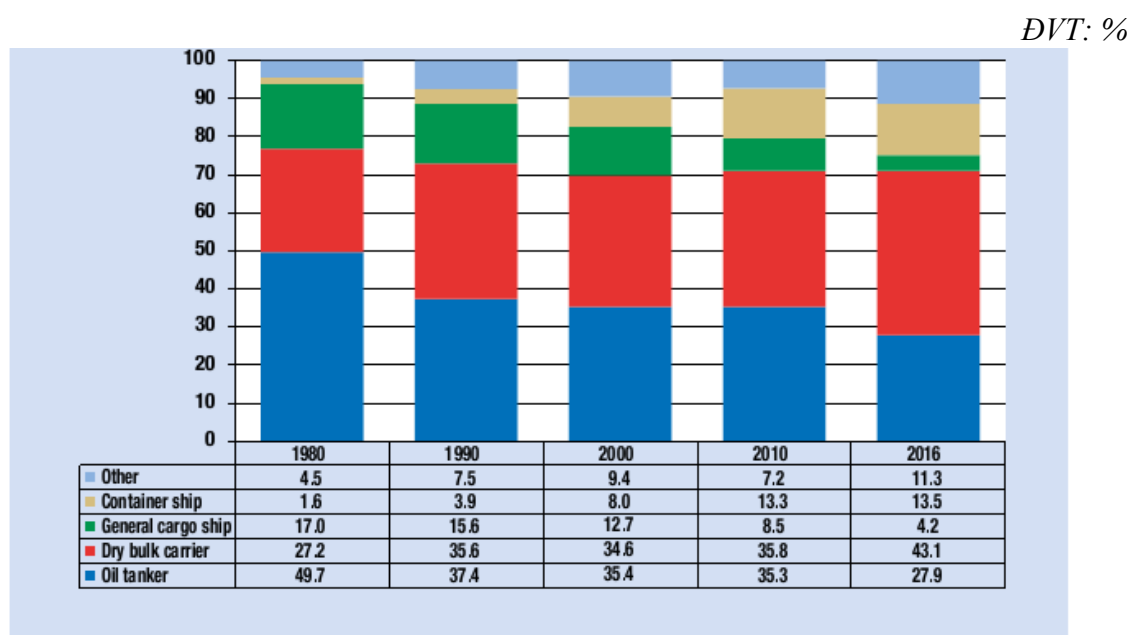
### **2.2.1. Cơ cấu đội tàu thế giới giai đoạn 2006 - 2016**

#### **2.2.1.1. Sự phát triển đội tàu thế giới**

Quá trình phát triển của đội tàu thế giới từ cuối thế kỷ 20 đến nay đã có nhiều thay đổi, chia thành các giai đoạn khác nhau về sự tăng trưởng, đình trệ



và suy giảm. Đồ thị sau thể hiện tỷ lệ trọng tải của từng loại tàu chủ yếu trong cơ cấu đội tàu thế giới giai đoạn 1980 – 2016:



*Hình 2.2. Cơ cấu đội tàu thế giới theo loại tàu giai đoạn 1980 - 2016*

*Nguồn: UNCTAD , Review of Maritime Transport (2016)*

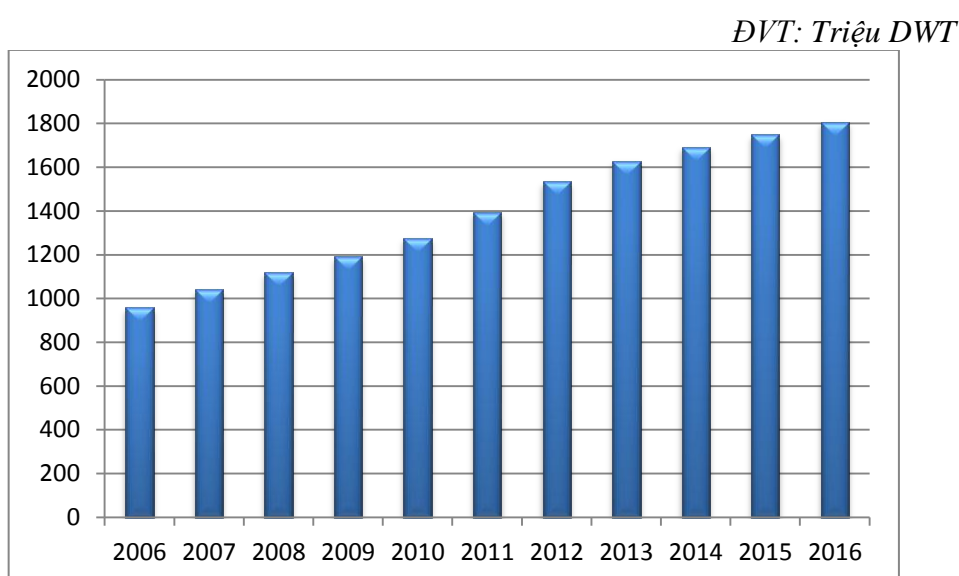
Những năm 1980, tổng tải trọng đội tàu thế giới đạt gần 700 triệu DWT, bao gồm 4 loại tàu chính là tàu dầu, tàu hàng rời, tàu bách hóa, tàu container và các loại tàu khác. Trong đó, tàu dầu chiếm tỷ trọng chủ yếu 50%, tiếp đến là tàu hàng rời, gần 30%; tàu container chỉ chiếm tỷ trọng rất nhỏ 1,6%. Tuy nhiên, đến giai đoạn những năm 1985, 1990; tổng trọng tải đội tàu thế giới có sự sụt giảm. Năm 1990, tổng trọng tải đội tàu thế giới chỉ còn khoảng 650 triệu DWT. Tỷ trọng mỗi loại tàu cũng có sự thay đổi đáng kể. Tàu dầu và tàu bách hóa có tải trọng giảm, nếu tải trọng tàu bách hóa chỉ giảm 1,4% tỷ lệ từ năm 1980 đến năm 1990 thì tàu dầu giảm mạnh, từ 49,7% xuống còn 37,4 % (giảm hơn 12%). Tàu container và tàu bách hóa có tải trọng tăng, tỷ trọng tàu container tăng nhẹ trong 10 năm 2,3% còn tàu hàng khô tăng thêm hơn 8% tổng trọng tải.

Giai đoạn từ năm 1995 đến nay là giai đoạn phát triển mạnh mẽ, toàn diện và quốc tế hóa của hình thức vận tải hàng hóa bằng container. Đội tàu container liên tục phát triển về số lượng lẫn trọng tải. Nếu như năm 1995, trọng tải đội tàu này là 44 triệu DWT thì hơn 20 năm sau, năm 2016, con số này đã tăng 5,55 lần (244 triệu DWT). Những năm trở lại đây, sự thay thế các tàu bách hóa truyền thống bằng tàu container là thay đổi to lớn trong ngành thương mại vận tải tàu định tuyến.

Tàu hàng rời và tàu dầu cũng có sự phát triển mạnh mẽ. Trong vòng 36 năm, tải trọng đội tàu hàng rời đã tăng gần 4 lần, từ 186 triệu DWT năm 1980 đến 778 triệu DWT năm 2016. Tàu hàng rời cỡ lớn là loại tàu có sự tăng trưởng mạnh nhất. Đội tàu hàng rời cũng có những thay đổi tương tự về kích cỡ tàu, trải đều ở các nhóm cỡ tàu khác nhau. Các cỡ tàu hàng rời như handysize (10 - 40 nghìn DWT), handymax (40 - 60 nghìn DWT), panama (60 - 80 nghìn DWT) và capesize (> 80 nghìn DWT) đều tăng. Các tàu cỡ lớn hơn, hoạt động hiệu quả hơn đã tham gia vào thị trường vận tải theo hướng tích cực và làm giảm tỷ lệ tăng trưởng của các tàu cỡ nhỏ. Các loại tàu chở ô tô hay chở hóa chất cũng ngày càng phát triển, tính chuyên môn hóa ngày càng cao, đóng vai trò quan trọng trong quá trình phát triển của đội tàu thế giới. Việc sử dụng tàu hàng rời cỡ lớn đóng vai trò chi phối trong sự phát triển của ngành thương mại vận chuyển hàng rời chủ yếu bằng đường biển như quặng sắt, than đá... Nếu giai đoạn 1980 - 1990, tải trọng đội tàu dầu giảm từ 339 triệu DWT xuống còn 246 triệu DWT thì giai đoạn 1995 - 2016 hoàn toàn ngược lại. Năm 1995, trọng tải đội tàu dầu thế giới là 268 triệu DWT nhưng tới năm 2016 con số này đạt mức là 503 triệu DWT. Tuy nhiên, nếu tính theo tỷ trọng thì trọng tải đội tàu dầu càng ngày càng giảm, năm 1980 trọng tải tàu dầu chiếm gần 50% tổng trọng tải đội thế giới thì năm 2000 là 35,4% và giảm còn 27,9% tính tới đầu năm 2016.

Song song với sự phát triển về tải trọng của tàu container, tàu hàng rời và tàu dầu là sự sụt giảm đáng kể về tải trọng và số lượng của tàu bách hóa. Năm 1980, tỷ trọng tàu bách hóa trong tổng trọng tải đội tàu thế giới là 17% tương ứng với 116 triệu DWT thì đến năm 2016 chỉ còn 4,2% tương ứng hơn 75 triệu DWT. Lý giải cho sự sụt giảm về cả số lượng và tải trọng này là xu hướng chuyên môn hóa đội tàu vận tải biển trên giới ngày càng phát triển.

Đồ thị sau thể hiện sự phát triển của tổng trọng tải đội tàu thế giới trong giai đoạn 2006 – 2016:



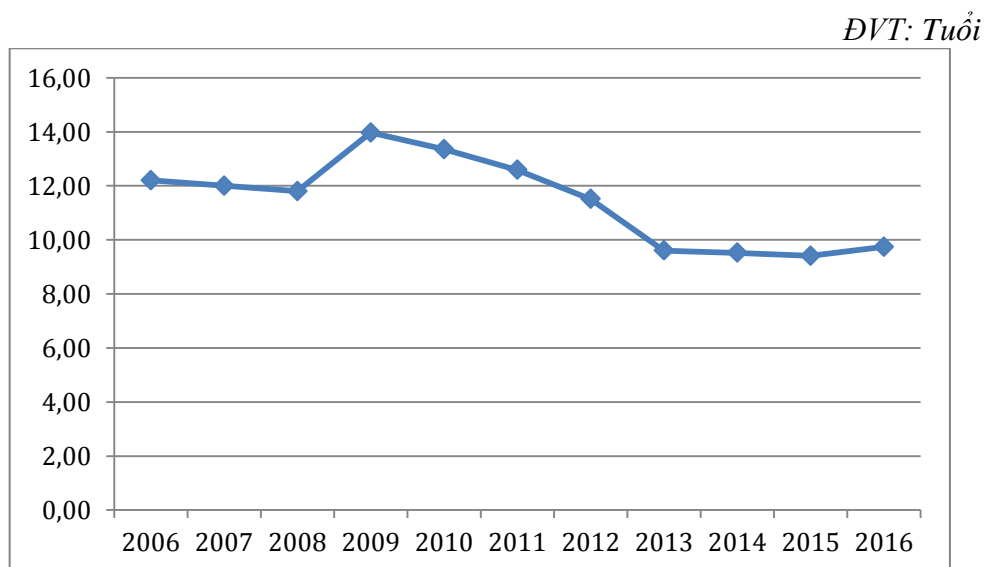
*Hình 2.3. Tổng trọng tải đội tàu thế giới giai đoạn 2006 - 2016*

*Nguồn: UNCTAD, Review of Maritime Transport (2006 - 2016)*

Mỗi loại tàu trong đội thế giới đều có sự biến động khác nhau, tuy nhiên tổng trọng tải đội tàu thế giới tăng dần theo từng năm. Cụ thể, năm 2006 tổng trọng tải đội tàu thế giới đạt 959 triệu DWT, mỗi năm tăng trung bình khoảng 6,56% và đến năm 2016, tổng trọng tải đội tàu thế giới là 1.806 triệu DWT.

Bên cạnh sự tăng trưởng về tổng trọng tải thì đội tàu thế giới cũng có sự thay đổi của tuổi bình quân (Tuổi bình quân được tính cho những tàu có tải trọng từ 1.000 DWT trở lên). Trong vòng 10 năm trở lại đây, tuổi bình quân đội tàu thế giới có tăng, giảm khác nhau nhưng chủ yếu là biến động giảm;

năm 2006 đội tàu thế giới có tuổi bình quân là 15,3 tuổi và tới năm 2016 thì tuổi bình quân giảm còn 9,74 tuổi. Điều này phản ánh đội tàu thế giới ngày càng được trẻ hóa. Đồ thị sau thể hiện tuổi bình quân của đội tàu thế giới (tính cho những tàu có tải trọng từ 1.000 DWT trở lên) giai đoạn 2006 – 2016:



*Hình 2.4. Tuổi bình quân đội tàu thế giới giai đoạn 2006 - 2016*

*Nguồn: UNCTAD, Review of Maritime Transport (2006 – 2016)*

### 2.2.1.2. Cơ cấu đội tàu thế giới theo loại tàu

*Bảng 2.2. Cơ cấu đội tàu thế giới theo loại tàu giai đoạn 2006 - 2016*

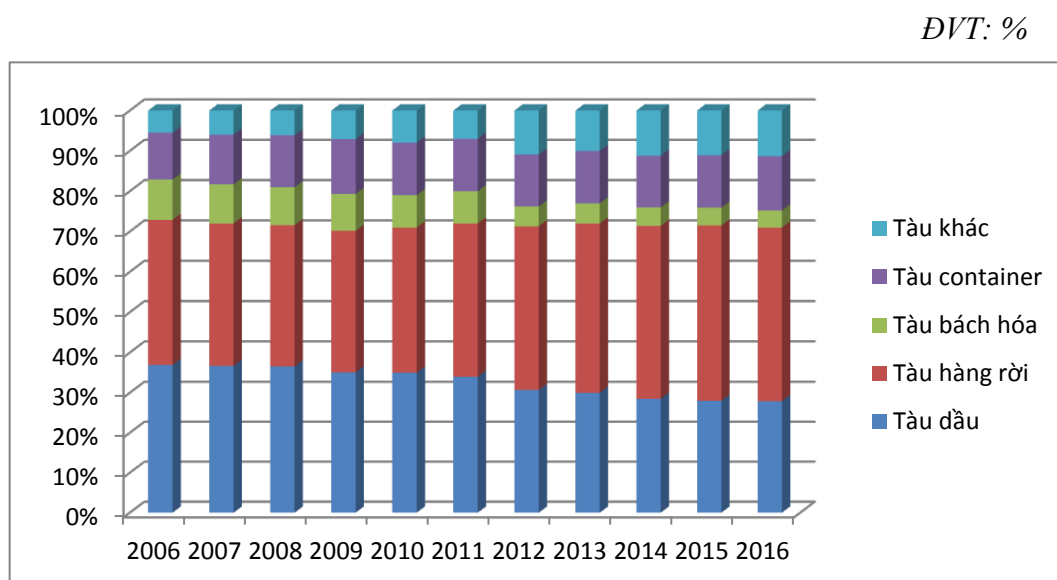
*ĐVT: 10<sup>3</sup> DWT*

| TT | Năm  | Tàu dầu | Tàu hàng rời | Tàu bách hóa | Tàu container | Tàu khác | Tổng trọng tải   |
|----|------|---------|--------------|--------------|---------------|----------|------------------|
| 1  | 2006 | 354.219 | 345.924      | 96.218       | 111.095       | 52.508   | <b>959.964</b>   |
| 2  | 2007 | 382.975 | 367.542      | 100.934      | 128.321       | 62.554   | <b>1.042.326</b> |
| 3  | 2008 | 407.881 | 391.127      | 105.492      | 144.655       | 68.624   | <b>1.117.779</b> |
| 4  | 2009 | 418.266 | 418.356      | 108.881      | 161.919       | 84.895   | <b>1.192.317</b> |
| 5  | 2010 | 450.053 | 456.623      | 108.232      | 164.158       | 97.071   | <b>1.276.137</b> |
| 6  | 2011 | 474.846 | 532.039      | 108.971      | 183.859       | 96.028   | <b>1.395.743</b> |
| 7  | 2012 | 469.516 | 623.006      | 80.825       | 196.583       | 166.667  | <b>1.536.597</b> |
| 8  | 2013 | 490.743 | 684.673      | 80.345       | 206.577       | 166.445  | <b>1.628.783</b> |
| 9  | 2014 | 482.017 | 726.319      | 77.552       | 216.345       | 189.395  | <b>1.691.628</b> |
| 10 | 2015 | 489.388 | 760.468      | 76.731       | 227.741       | 194.893  | <b>1.749.222</b> |
| 11 | 2016 | 503.343 | 778.890      | 75.258       | 244.274       | 204.886  | <b>1.806.650</b> |

*Nguồn: UNCTAD, Review of Maritime Transport (2006 – 2016)*

Nếu phân chia theo công năng sử dụng, tàu biển thế giới được chia làm 4 loại tàu chính: tàu dầu, tàu hàng rời, tàu bách hóa, tàu container và các loại tàu khác. Tổng hợp từ báo cáo hàng năm của UNCTAD, cơ cấu đội tàu thế giới theo loại tàu giai đoạn 2006 – 2016 thể hiện qua bảng 2.2 ở trên.

Có thể thấy, tổng trọng tải đội tàu thế giới tăng liên tục theo từng năm. Tính đến năm 2016, tổng trọng tải đội tàu thế giới đạt 1,806 triệu DWT, tăng gần gấp đôi so với năm 2006 (959 triệu DWT). Cơ cấu đội tàu thế giới theo loại tàu được thống kê theo Bảng 1 – Phụ lục 1 và được biểu diễn qua đồ thị sau:



*Hình 2.5. Cơ cấu đội tàu thế giới theo loại tàu giai đoạn 2006 - 2016*

*Nguồn: UNCTAD, Review of Maritime Transport (2006 – 2016)*

Đồ thị trên thể hiện tỷ lệ trọng tải từng loại tàu trong cơ cấu đội tàu thế giới trong giai đoạn 2006 - 2016. Tuy tổng trọng tải đội tàu thế giới liên tục tăng nhưng tỷ trọng các loại tàu trong đội tàu thế giới khá ổn định qua các năm. Tàu hàng rời là loại tàu chiếm tỷ trọng lớn nhất, bình quân 38,90% tổng trọng tải đội tàu thế giới; tiếp đến là tàu dầu, bình quân 32,69%. Tàu container khá ổn định ở mức bình quân là 12,88% tổng trọng tải đội tàu thế giới.

Tàu dầu và tàu bách hóa là 2 loại tàu có tỷ lệ trọng tải giảm qua các năm, trái ngược với tàu hàng rời và tàu container. Quy mô tàu dầu ngày càng tăng nhưng tỷ trọng lại giảm, năm 2006 trọng tải tàu dầu là 354 triệu DWT chiếm 36,9% tổng trọng tải đội tàu thế giới; đến năm 2016 tỷ trọng tàu dầu chỉ còn 27,9% mặc dù trọng tải tăng lên 503 triệu DWT. Điều này cho thấy trọng tải bình quân của tàu dầu tăng mạnh trong giai đoạn 2006 – 2016, tốc độ tăng trọng tải của tàu dầu thấp hơn tàu hàng rời và tàu container. Trọng tải tàu bách hóa tăng dần trong giai đoạn 2006 - 2011, sau đó lại giảm dần; tỷ trọng giảm mạnh từ 10,0% tổng trọng tải đội tàu thế giới năm 2006 xuống còn 8% năm 2011 và 4,2% năm 2016. Với tàu hàng rời, trọng tải liên tục tăng và chiếm tỷ trọng khá cao trong tổng trọng tải đội tàu thế giới; 36,0% năm 2006, biến động tăng/giảm không nhiều qua các năm và từ năm 2010 thì trọng tải liên tục tăng, đến năm 2016 thì tỷ trọng loại tàu này là 43,1% so với đội tàu thế giới, tương đương 778 triệu DWT. Tỷ trọng tàu container tăng dần trong giai đoạn 2006 - 2009 từ 11,6% lên 13,6% và khá ổn định trong những năm còn lại. Năm 2016, trọng tải tàu container là hơn 244 triệu DWT, chiếm 13,5% tổng trọng tải đội tàu thế giới và gấp hơn 2 lần trọng tải loại tàu này năm 2006.

Như vậy; tàu dầu, tàu container và tàu hàng rời đều có phát triển về trọng tải, đặc biệt là tàu container và tàu hàng rời, trọng tải đã tăng gấp đôi trong giai đoạn 2006 - 2016. Tàu dầu và tàu hàng rời là 2 chủng loại chiếm tỷ trọng lớn, đều trên 1/3 tổng trọng tải đội tàu thế giới. Tàu bách hóa chiếm tỷ lệ thấp và giảm mạnh qua các năm. Điều này cho thấy các loại tàu chuyên dụng như tàu chở dầu, tàu chở container và tàu chở hàng rời cỡ lớn ngày càng phát triển và đáp ứng được nhu cầu chuyên chở hàng hóa trên toàn thế giới.

### **2.2.1.3. Cơ cấu đội tàu thế giới theo tuổi tàu**

Tính đến năm 2016, tổng trọng tải đội tàu thế giới là 1.806.650 ( $10^3$  DWT) với tuổi tàu trung bình là 9,74 (Tính cho tàu có trọng tải trên 1.000

DWT). Mỗi chủng loại tàu đều được chia thành 5 nhóm tuổi (0 - 4 tuổi, 5 - 9 tuổi, 10 - 14 tuổi, 15 - 19 tuổi và trên 20 tuổi) để thống kê số lượng và trọng tải. Bảng sau thể hiện cơ cấu đội tàu thế giới theo tuổi tàu tính đến năm 2016:

*Bảng 2.3. Cơ cấu đội tàu thế giới theo tuổi tính đến năm 2016*

| Loại tàu      | Tiêu chí           | 0 - 4 tuổi | 5 - 9 tuổi | 10 -14 tuổi | 15 - 19 tuổi | Trên 20 tuổi | Tuổi BQ năm 2015 | Tuổi BQ năm 2016 |
|---------------|--------------------|------------|------------|-------------|--------------|--------------|------------------|------------------|
| Tàu hàng rời  | Số lượng (%)       | 42,83      | 25,46      | 11,97       | 9,86         | 9,89         |                  |                  |
|               | Trọng tải (%)      | 46,40      | 25,95      | 11,48       | 8,14         | 8,04         | 8,06             | 7,95             |
|               | Trọng tải bq (DWT) | 78.988     | 74.330     | 69.988      | 60.182       | 59.281       |                  |                  |
| Tàu container | Số lượng (%)       | 19,47      | 33,45      | 19,36       | 17,75        | 10,57        |                  |                  |
|               | Trọng tải (%)      | 33,42      | 33,94      | 17,94       | 10,51        | 4,19         | 8,23             | 8,41             |
|               | Trọng tải bq (DWT) | 79.877     | 7.220      | 43.141      | 28.516       | 8.425        |                  |                  |
| Tàu bách hóa  | Số lượng (%)       | 9,67       | 15,93      | 8,66        | 8,41         | 57,33        |                  |                  |
|               | Trọng tải (%)      | 18,97      | 22,10      | 10,09       | 10,72        | 38,12        | 17,46            | 17,97            |
|               | Trọng tải bq (DWT) | 7.985      | 5.659      | 5.005       | 5.188        | 2.620        |                  |                  |
| Tàu dầu       | Số lượng (%)       | 17,12      | 22,41      | 14,09       | 8,26         | 38,12        |                  |                  |
|               | Trọng tải (%)      | 24,93      | 33,65      | 23,92       | 12,57        | 4,92         | 8,95             | 9,54             |
|               | Trọng tải bq (DWT) | 77.324     | 79.850     | 90.878      | 82.949       | 7.125        |                  |                  |
| Tàu khác      | Số lượng (%)       | 15,02      | 18,22      | 9,72        | 8,80         | 48,23        |                  |                  |
|               | Trọng tải (%)      | 19,06      | 27,43      | 12,55       | 10,47        | 30,49        | 15,47            | 15,60            |
|               | Trọng tải bq (DWT) | 6.853      | 8.288      | 7.649       | 6.912        | 4.000        |                  |                  |
| Tổng          | Số lượng (%)       | 13,47      | 17,03      | 9,11        | 7,53         | 52,86        |                  |                  |
|               | Trọng tải (%)      | 34,42      | 29,18      | 15,89       | 10,07        | 10,45        | 9,55             | 9,74             |
|               | Trọng tải bq (DWT) | 42.284     | 32.314     | 33.772      | 24.657       | 5.963        |                  |                  |

*Nguồn: UNCTAD, Review of Maritime Transport (2017)*

Nếu tính về số lượng, nhóm tàu tuổi từ 20 trở lên chiếm tỷ trọng lớn nhất (52,86%), tiếp theo đó là 5 - 9 tuổi, 0 - 4 tuổi, 10 - 14 tuổi và 15 - 19 tuổi. Nếu tính theo tải trọng lại có sự khác biệt, nhóm tàu 0 - 4 tuổi chiếm phần lớn trọng tải đội tàu thế giới (34,42%), sau đó là nhóm tàu 5 - 9 tuổi (29,18%), 10 - 14 tuổi (15,89%) và hai nhóm tàu tuổi già còn lại đều chiếm khoảng 10% tổng trọng tải đội tàu. Điều này phản ánh xu hướng phát triển tất yếu của đội tàu thế giới, những tàu vận tải biển mới được đầu tư đều là tàu có trọng tải lớn,

đáp ứng nhu cầu vận chuyển các tuyến xa. Còn những tàu tuổi già (nhóm tàu từ 15 tuổi trở lên) hầu hết là những tàu tải trọng thấp.

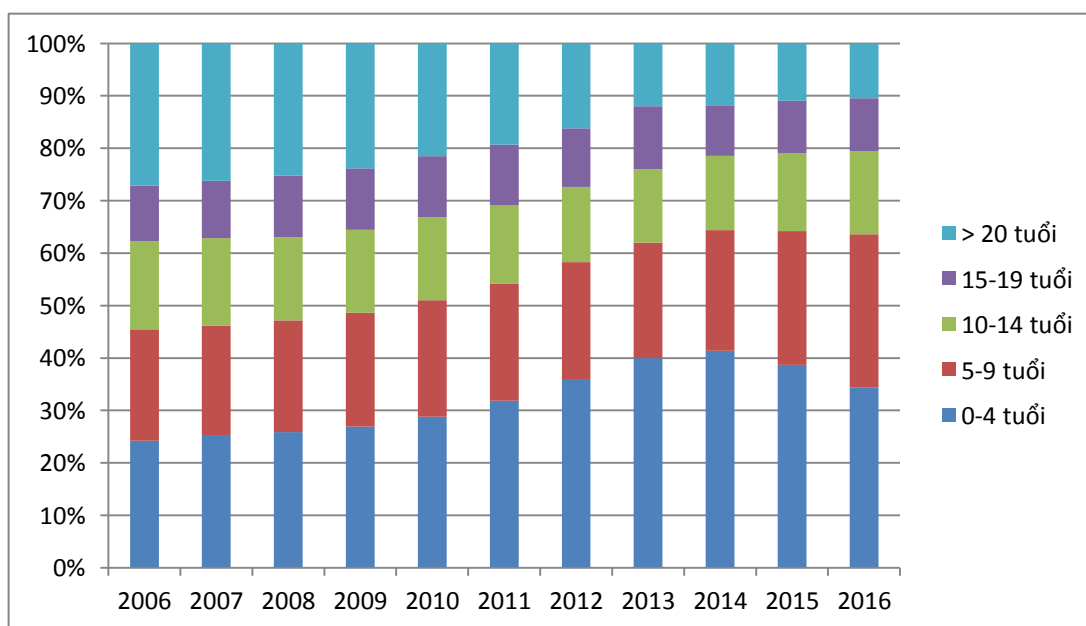
Xét toàn bộ đội tàu là vậy, nếu xét cho mỗi loại tàu thì có sự khác biệt. Tàu hàng rời và tàu container có tỷ lệ số lượng và trọng tải tàu tuổi trẻ khá tương xứng với nhau. Còn tàu bách hóa và tàu dầu, tỷ lệ số lượng tàu ít hơn tỷ lệ tải trọng ở hầu hết các nhóm tuổi tàu. Trọng tải bình quân của các nhóm tàu tuổi trẻ thường cao hơn nhiều so với nhóm tàu tuổi trung bình và tuổi già đối với các loại tàu. Các loại tàu đều có tỷ lệ số lượng tàu trên 20 tuổi cao hơn tỷ lệ trọng tải, đặc biệt là tàu dầu và tàu container; điều này cho thấy đội tàu thế giới đang được trẻ hóa và nâng dần tải trọng bình quân.

Tàu hàng rời, tàu container và tàu dầu là các loại tàu có tuổi bình quân trẻ hơn (dưới 10 tuổi) so với tàu bách hóa và các loại tàu còn lại. Tàu bách hóa là nhóm tàu có tuổi bình quân lớn nhất (17,97 tuổi), cao gần gấp đôi tuổi bình quân của cả đội tàu thế giới. Số lượng tàu tuổi trẻ (dưới 10 tuổi) của ba loại tàu hàng rời, tàu container và tàu dầu này chiếm tỷ trọng tương đối lớn (40 - 70% đội tàu). Hầu hết các loại tàu đều có sự tăng nhẹ về tuổi tàu bình quân nên tuổi tàu bình quân đội tàu thế giới tăng từ 9,55 tuổi năm 2015 lên 9,74 tuổi năm 2016.

Cơ cấu đội tàu thế giới theo tuổi giai đoạn 2006 – 2016 tính theo tỷ lệ tải trọng các nhóm tuổi tàu được thể hiện qua Bảng 2 – Phụ lục 1 và có thể biểu diễn qua đồ thị dưới đây:



DVT: %



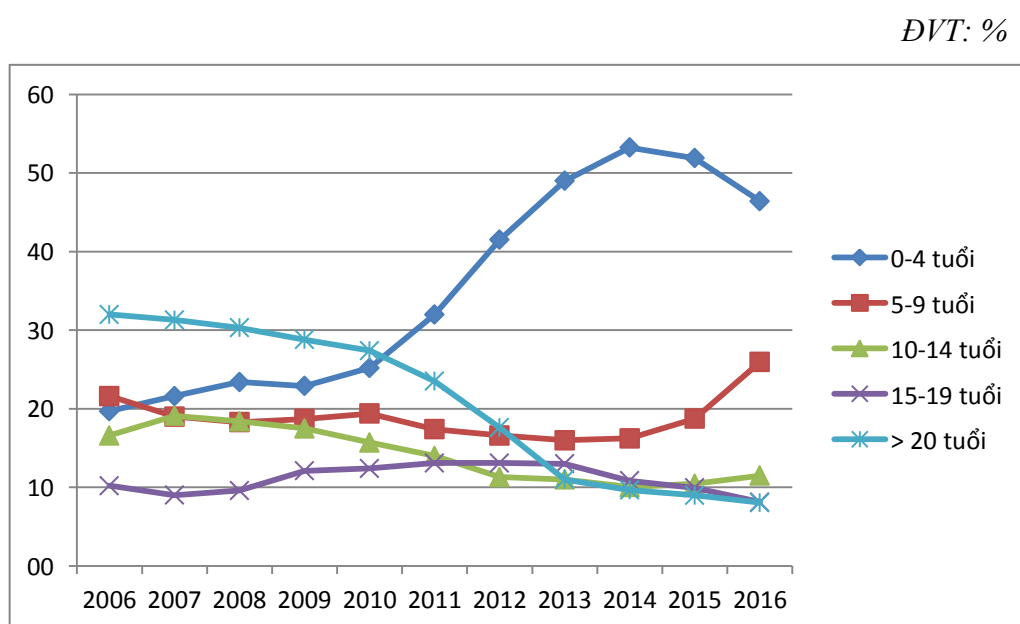
Hình 2.6. Cơ cấu đội tàu thế giới theo tuổi giai đoạn 2006 - 2016

Nguồn: UNCTAD, Review of Maritime Transport (2006 – 2016)

Đồ thị trên cho thấy, tỷ trọng các nhóm tàu tuổi trẻ của đội tàu thế giới ngày càng tăng trong khi các nhóm tàu tuổi già thì ngược lại. Nhóm tàu 0 – 4 tuổi có tỷ trọng tăng khá nhanh, từ 24,2 % tổng trọng tải đội tàu thế giới năm 2006 lên 41,4% năm 2014 và giảm còn 34,4% năm 2016 còn nhóm tàu 5 – 9 tuổi có xu hướng tăng từ 21,2% lên 29,2%. Hai nhóm tàu trẻ chiếm tỷ trọng trên 60% tổng trọng tải đội tàu thế giới năm 2016, cao hơn 20% so với năm 2006. Tỷ trọng nhóm tàu tuổi trung bình (10 – 14 tuổi) khá ổn định, khoảng 14 - 17 % mỗi năm. Nhóm tàu 15 – 19 tuổi có tỷ trọng không biến động nhiều (khoảng 10%) trong khi nhóm tàu quá già (trên 20 tuổi) giảm mạnh, từ 27,1% năm 2006 xuống còn 10,5% năm 2016. Những biến động này phản ánh sự thay đổi của cơ cấu đội tàu thế giới theo độ tuổi, trọng tải các nhóm tàu tuổi già ngày càng giảm bên cạnh sự tăng trưởng của các nhóm tàu tuổi trẻ làm cho đội tàu thế giới càng càng trẻ hóa, tuổi tàu bình quân giảm từ 15,30 tuổi năm 2006 xuống còn 9,74 tuổi năm 2016.

Để thấy rõ hơn thực trạng cơ cấu đội tàu thế giới theo độ tuổi, cần phân tích cơ cấu theo độ tuổi của mỗi loại tàu riêng biệt. Số liệu này được thể hiện trong Bảng 3 – Phụ lục 1.

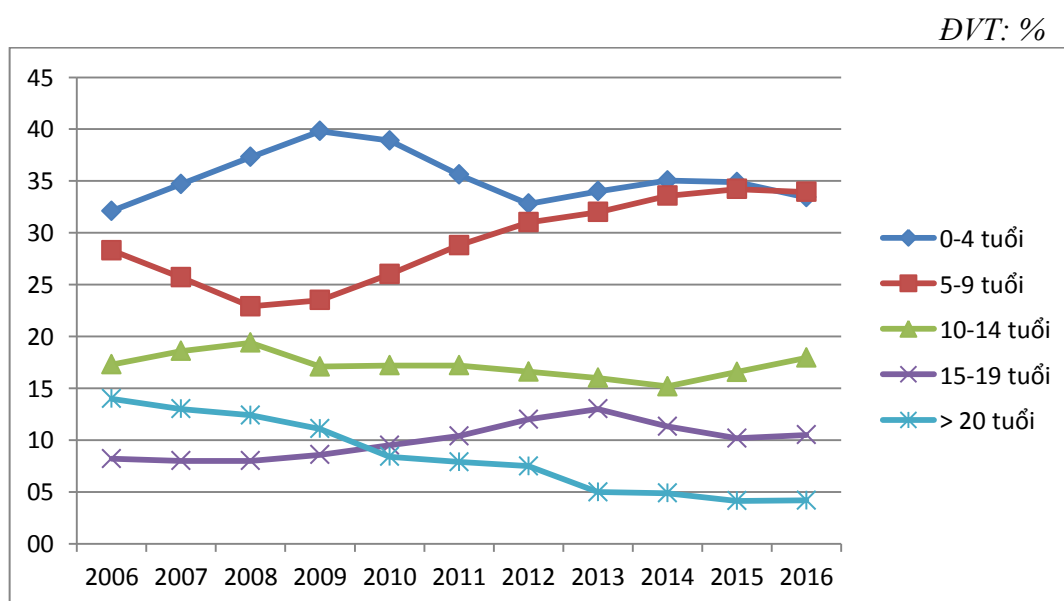
Tàu hàng rời là loại tàu chiếm tỷ trọng lớn trong đội tàu thế giới (Chiếm hơn 1/3 tổng trọng tải đội tàu thế giới). Cơ cấu đội tàu hàng rời khá hợp lý và phù hợp với xu thế phát triển chung của đội tàu thế giới. Tỷ trọng nhóm tàu già (> 20 tuổi) giảm mạnh qua mỗi năm, năm 2006 là 32% nhưng tới năm 2016 chỉ còn 8,04%. Song song với sự sụt giảm tỷ trọng nhóm tàu trên 20 tuổi là sự tăng trưởng rõ rệt của nhóm tàu 0 - 4 tuổi. Năm 2006, nhóm tàu 0 - 4 tuổi chỉ chiếm 19,7% tổng trọng tải đội tàu thế giới, đạt đỉnh 53,2% năm 2014 và đến năm 2016 còn 46,4% tổng trọng tải đội tàu hàng rời. Các nhóm tuổi tàu còn lại có sự biến động không đáng kể, tỷ trọng khá ổn định so với hai nhóm tàu trên 20 tuổi và 0 - 4 tuổi. Đồ thị sau thể hiện cơ cấu đội tàu hàng rời thế giới theo tuổi tàu giai đoạn 2006 – 2016 (tính theo tỷ lệ tải trọng các nhóm tuổi tàu so với tổng trọng tải đội tàu hàng rời):



*Hình 2.7. Cơ cấu đội tàu hàng rời theo tuổi giai đoạn 2006 - 2016*

*Nguồn: UNCTAD, Review of Maritime Transport (2006 – 2016)*

Tàu container là loại tàu có sự phát triển mạnh về cả số lượng và trọng tải trong đội tàu thế giới. Tỷ trọng tàu container khá ổn định qua các năm nhưng tổng trọng tải đã tăng hơn gấp đôi từ năm 2006 đến năm 2016. Xét về cơ cấu theo độ tuổi giai đoạn 2006 - 2016, đội tàu container không có nhiều sự thay đổi. Tỷ lệ trọng tải nhóm tàu quá già (>20 tuổi) giảm từ 14% năm 2006 xuống còn 4,2% năm 2016 so với tổng trọng tải đội tàu container. Các nhóm tuổi khác có sự thay đổi về tỷ trọng nhưng không nhiều, nhóm tàu 0 - 4 tuổi dao động ở mức trên dưới 35%, nhóm tàu 5 - 9 tuổi ở mức 30% và nhóm 10 - 14 tuổi ở mức 17%, riêng nhóm 15 - 19 tuổi có tỷ trọng tăng nhẹ qua các năm. Cơ cấu đội tàu container thế giới theo tuổi tàu giai đoạn 2006 – 2016 được thể hiện qua đồ thị sau (tính theo tỷ lệ tải trọng các nhóm tuổi tàu so với tổng trọng tải đội tàu container):

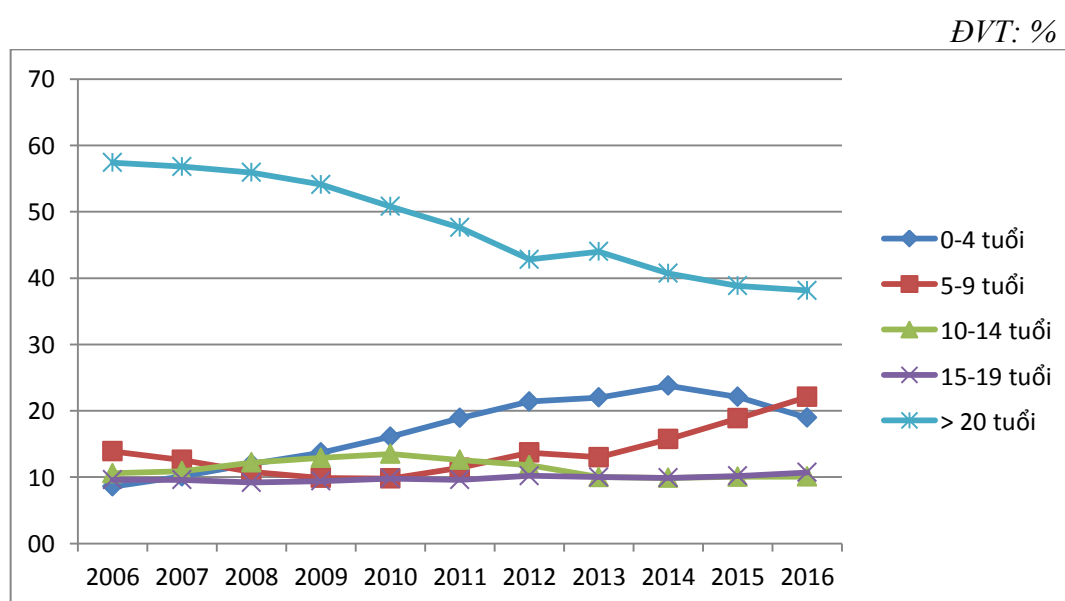


*Hình 2.8. Cơ cấu đội tàu container theo tuổi giai đoạn 2006 - 2016*

*Nguồn: UNCTAD , Review of Maritime Transport (2006 – 2016)*

Tàu bách hóa là loại tàu chiếm tỷ trọng thấp nhất trong tổng trọng tải đội tàu thế giới so với 3 loại tàu còn lại. Cùng với xu hướng chuyên môn hóa và hiện đại hóa đội tàu thì trọng tải loại tàu này giảm rõ rệt qua từng năm. Về cơ cấu, các nhóm tuổi của tàu bách hóa có sự biến động khá hợp lý. Nhóm tàu

già (> 20 tuổi) có tỷ trọng ngày càng giảm; từ 57,4% năm 2006 xuống còn 38,1% năm 2016. Song song với đó là nhóm tàu 0 - 4 tuổi tăng hơn 2 lần và nhóm tàu 5 - 9 tuổi tăng gấp rưỡi tỷ trọng từ năm 2006 đến năm 2016. Hai nhóm tuổi còn lại biến động không đáng kể. Cơ cấu theo tuổi tàu của tàu bách hóa thể giới có sự khác biệt so với tàu hàng rời và tàu container khi tỷ trọng nhóm tàu trên 20 tuổi cao trong khi tỷ trọng 2 nhóm tàu tuổi trẻ (0 - 4 tuổi và 5 - 9 tuổi) khá thấp. Đồ thị sau thể hiện cơ cấu đội tàu bách hóa thể giới theo tuổi tàu giai đoạn 2006 – 2016 (tính theo tỷ lệ tải trọng các nhóm tuổi tàu so với tổng trọng tải đội tàu bách hóa):

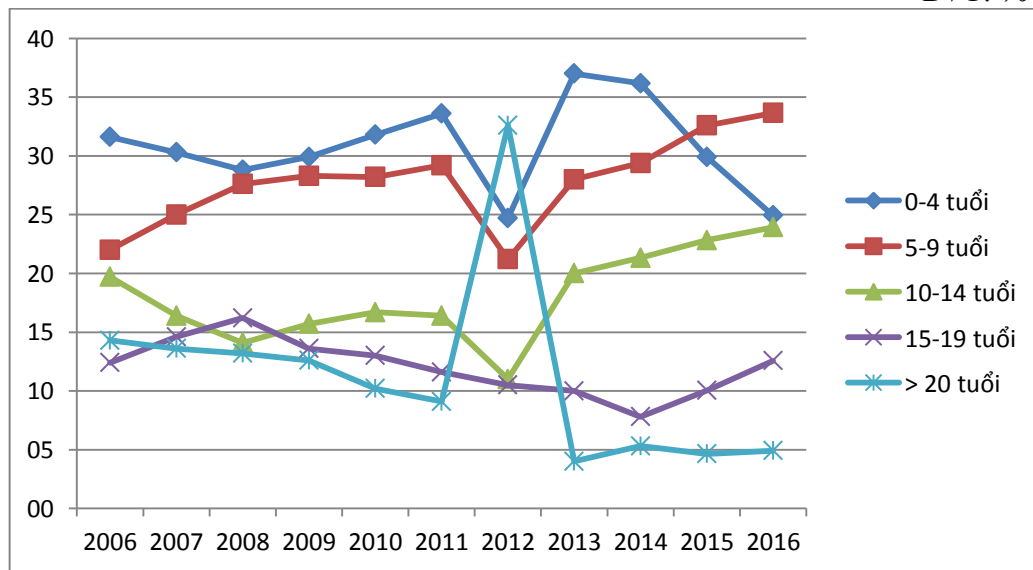


*Hình 2.9. Cơ cấu đội tàu bách hóa theo tuổi giai đoạn 2006 - 2016*

*Nguồn: UNCTAD, Review of Maritime Transport (2006 – 2016)*

Cũng như tàu bách hóa, tàu dầu là loại tàu có tỷ trọng giảm qua các năm nhưng trọng tải lại tăng khá đều. Cơ cấu đội tàu dầu thế giới theo tuổi tàu giai đoạn 2006 – 2016 được thể hiện qua đồ thị sau (tính theo tỷ lệ tải trọng các nhóm tuổi tàu so với tổng trọng tải đội tàu dầu):

DVT: %



Hình 2.10. Cơ cấu đội tàu dầu theo tuổi giai đoạn 2006 - 2016

Nguồn: UNCTAD, Review of Maritime Transport (2006 – 2016)

Xét cơ cấu theo độ tuổi, các nhóm tuổi của 3 loại tàu trên biển động một chiều khá rõ nét thì các nhóm tuổi của đội tàu dầu có tỷ trọng tăng giảm liên tục qua từng năm, đặc biệt là 2 nhóm tàu 0 - 4 tuổi và trên 20 tuổi. Nhóm tàu tuổi quá già năm 2006 chiếm 14,3% nhưng đến năm 2011 chỉ còn 9,1% và tăng mạnh lên 32,6% tổng trọng tải đội tàu dầu năm 2012; đến năm 2016 chỉ còn 4,9%. Nhóm tuổi 0 - 4 chiếm tỷ trọng lớn nhất (trên dưới 30%) nhưng cũng tăng giảm rõ rệt qua từng năm; 31,6% năm 2006, giảm mạnh còn 24,7% năm 2012, đạt đỉnh 37,0% năm 2013 và còn lại 24,9% vào năm 2016. Các nhóm tuổi còn lại có tỷ trọng cũng biến động liên tục theo từng năm nhưng mức độ không lớn.

Như vậy, có thể thấy rằng cơ cấu theo tuổi của đội tàu thế giới có sự thay đổi theo từng năm, theo mỗi loại tàu, theo từng nhóm tuổi. Mỗi loại tàu thì nhóm tàu quá già (> 20 tuổi) thường giảm qua các năm, thay vào đó là sự tăng trọng tải của nhóm tuổi 0 - 4, các nhóm tuổi còn lại biến động không nhiều. Tàu dầu là loại tàu có sự biến động nhiều nhất ở các nhóm tuổi khi tỷ trọng mỗi nhóm tuổi tăng giảm liên tục theo từng năm. Tàu bách hóa có trọng tải

nhóm tàu trên 20 tuổi chiếm tỷ lệ lớn so với nhóm tàu tuổi trẻ (0 - 4 tuổi và 5 - 9 tuổi), trong khi các loại tàu khác thì tỷ trọng nhóm tàu tuổi trẻ cao hơn nhiều so với nhóm tàu trên 20 tuổi. Điều này cho thấy cơ cấu đội tàu thế giới theo tuổi tàu khá hợp lý, phù hợp với xu hướng phát triển chung khi các loại tàu chuyên dụng dần thay thế tàu bách hóa và nhóm tàu tuổi trẻ ngày càng tăng trọng tải thay thế dần cho nhóm tàu già.

### 2.2.2. Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016

Vinalines là doanh nghiệp chủ lực của vận tải biển Việt Nam khi đội tàu Vinalines chiếm phần lớn tổng trọng tải vận tải biển quốc gia (đến cuối năm 2016, đội tàu Vinalines chiếm 25,63% tổng trọng tải đội tàu biển Việt Nam). Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016 được thể hiện qua bảng sau:

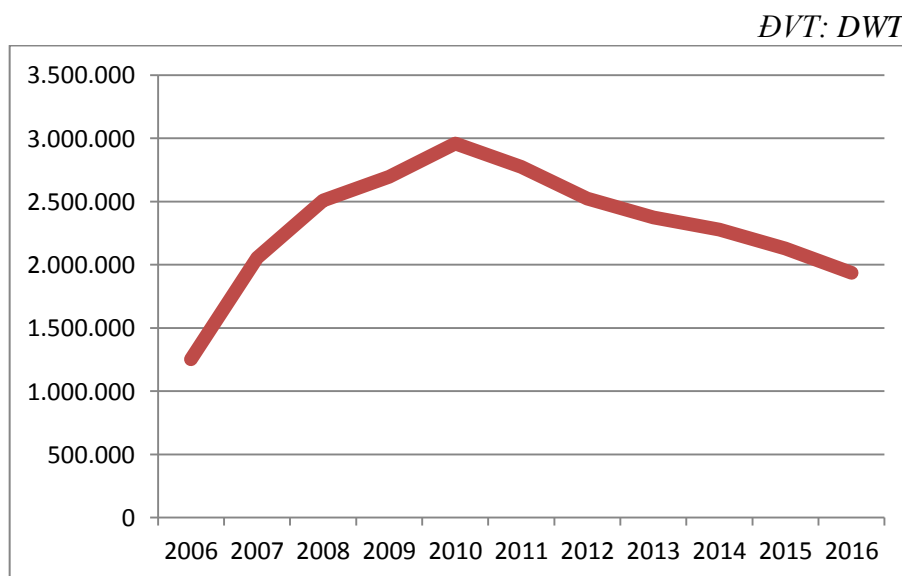
*Bảng 2.4. Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2016*

| TT | Năm  | Số lượng (chiếc) | Trọng tải (DWT) | Trọng tải bình quân (DWT) | Mức tăng trọng tải (%/năm) |
|----|------|------------------|-----------------|---------------------------|----------------------------|
| 1  | 2006 | 108              | 1.252.665       | 11.599                    |                            |
| 2  | 2007 | 134              | 2.055.395       | 15.339                    | 64,08                      |
| 3  | 2008 | 145              | 2.507.425       | 17.293                    | 21,99                      |
| 4  | 2009 | 149              | 2.695.356       | 18.090                    | 7,49                       |
| 5  | 2010 | 148              | 2.959.159       | 19.994                    | 9,79                       |
| 6  | 2011 | 133              | 2.774.695       | 20.862                    | -6,23                      |
| 7  | 2012 | 125              | 2.522.962       | 20.184                    | -9,07                      |
| 8  | 2013 | 119              | 2.374.063       | 19.950                    | -5,90                      |
| 9  | 2014 | 111              | 2.277.147       | 20.515                    | -4,08                      |
| 10 | 2015 | 100              | 2.128.711       | 21.287                    | -6,52                      |
| 11 | 2016 | 86               | 1.935.853       | 22.510                    | -9,06                      |

*Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam*

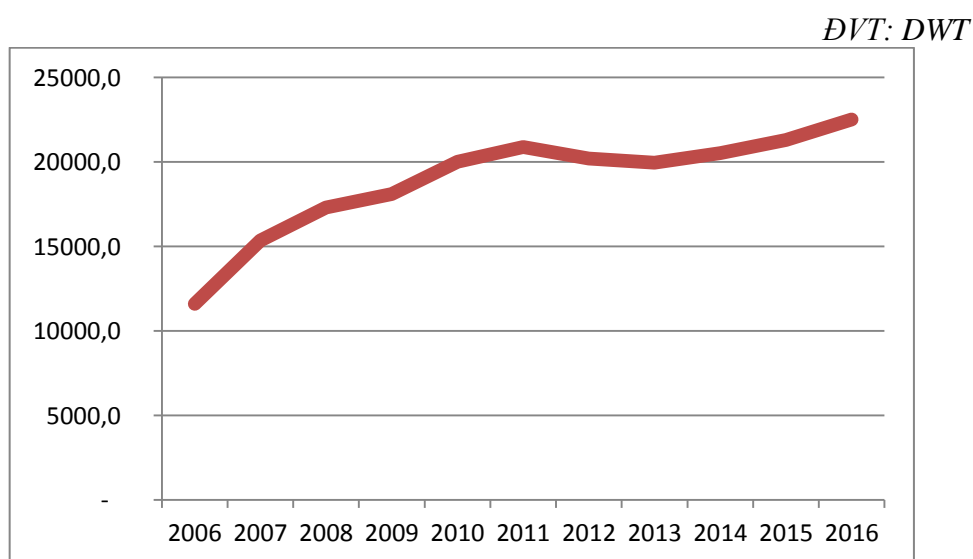
Sự phát triển quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016 phân thành 2 giai đoạn rõ rệt: giai đoạn 2006 - 2010 và giai đoạn 2011 – 2016. Nếu giai đoạn 2006 - 2010 phát triển mạnh về trọng tải, tốc độ tăng trưởng nhanh, bình quân mỗi năm 24,40% (đặc biệt là năm 2007, tổng trọng tải tăng 64,08% so với năm trước đó) thì giai đoạn 2011 – 2016 có tốc độ tăng trưởng âm, tổng

trọng tải đội tàu năm 2016 chỉ còn 65,42% so với năm 2010. Đồ thị sau thể hiện sự thay đổi quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2016:



*Hình 2.11. Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016*

*Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2006 – 2016)*



*Hình 2.12. Trọng tải bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016*

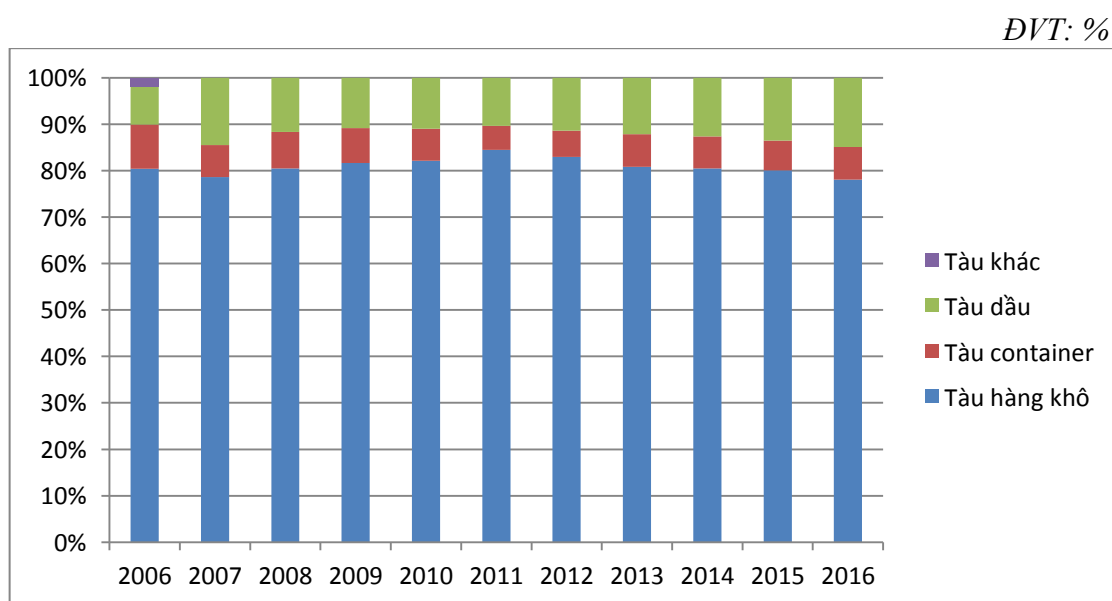
*Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2006 – 2016)*

Tổng trọng tải đội tàu Vinalines liên tục tăng từ năm 2006 đến 2010, sau đó lại giảm dần tới năm 2016. Tính cả giai đoạn 2006 – 2016 thì số lượng tàu của Vinalines giảm 0,80 lần nhưng tổng trọng tải đội tàu tăng 1,55 lần; điều

này cho thấy Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã phát triển đội tàu theo xu hướng tăng dần tàu có trọng tải lớn. Cụ thể, trọng tải bình quân đội tàu Vinalines chủ yếu biến động tăng qua từng năm, năm 2006 chỉ đạt 11.599 DWT nhưng 10 năm sau đã tăng gần gấp đôi 22.510 DWT. Sự thay đổi trọng tải bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2016 được thể hiện qua hình 2.12.

### 2.2.3. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo loại tàu

Đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam bao gồm ba chủng loại chính là tàu hàng khô, tàu dầu và tàu container. Số liệu được thể hiện ở Bảng 1 – Phụ lục 2 và đồ thị sau thể hiện cơ cấu đội tàu Vinalines theo loại tàu (tính theo tỷ lệ trọng tải mỗi loại tàu so với tổng trọng tải đội tàu Vinalines):



*Hình 2.13. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo loại tàu giai đoạn 2006 - 2016*

*Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2006 - 2016)*

Từ đồ thị thể hiện cơ cấu đội tàu theo loại tàu, có thể nhận thấy rằng, tàu hàng khô là loại tàu chủ yếu của Vinalines khi trọng tải loại tàu này chiếm trên dưới 80% tổng trọng tải đội tàu, tiếp đến là tàu dầu chiếm khoảng trên 10% tổng trọng tải, còn lại là tàu container. Năm 2006, Tổng công ty có 2 tàu



chở nhựa đường và hóa chất nhưng từ năm 2007 trở đi thì Vinalines tập trung đầu tư và kinh doanh 3 loại tàu: tàu hàng khô, tàu container và tàu dầu.

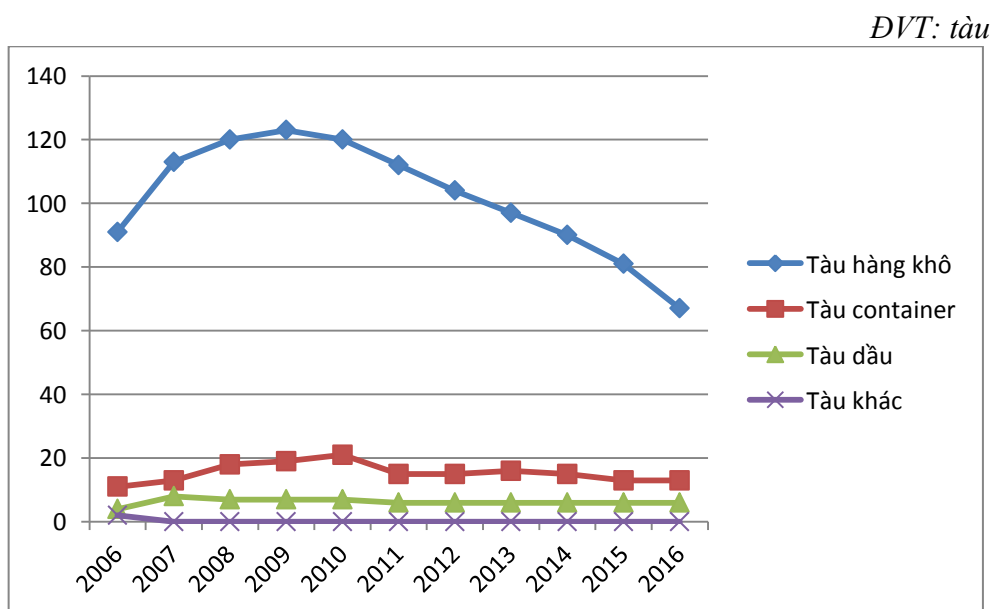
Số lượng tàu hàng khô tăng mạnh giai đoạn 2006 - 2009, từ 91 lên 123 tàu nhưng giảm dần từ năm 2010 trở đi, đến năm 2016 còn lại 67 tàu. Trọng tải tàu hàng khô phát triển tương tự số lượng tàu. Tuy nhiên, tốc độ tăng trọng tải là 1,50 lần trong khi số lượng tàu giảm đi 0,74 lần cho thấy tải trọng bình quân tàu hàng khô Vinalines tăng mạnh trong giai đoạn 2006 - 2016, năm 2006 là 11.069 DWT tới năm 2016 đã tăng hơn gấp đôi lên 22.550 DWT.

Tàu dầu không phải là loại tàu chủ lực của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và chiếm trên 10% tổng trọng tải đội tàu. Năm 2006, Vinalines có 4 tàu dầu với trọng tải 102.878 DWT nhưng sang năm 2007 số lượng đã tăng lên gấp đôi và trọng tải tăng gần gấp 3 và đây là năm tàu dầu “đạt đỉnh” cả về số lượng và trọng tải. Từ năm 2008 trở đi, số lượng tàu dầu giảm dần và ổn định trong giai đoạn 2011 - 2016 với 6 chiếc tương đương 288.332 DWT tải trọng. Tải trọng tàu dầu có sự biến động tương tự số lượng khi thay đổi trong giai đoạn 2006 – 2010 nhưng ổn định trong những năm tiếp theo. Tính cả giai đoạn 2006 - 2016 thì số lượng tàu dầu tăng 1,5 lần; thấp hơn tốc độ tăng trọng tải là 2,80 lần cho thấy Tổng công ty đã tăng dần tải trọng bình quân cho đội tàu dầu.

Tàu container chiếm tỷ trọng khá thấp trong đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và tăng giảm liên tục qua các năm, năm 2006 tỷ trọng loại tàu này là 9,47% nhưng đến năm 2016 còn lại 7,06%. Số lượng và trọng tải tàu container tăng dần trong giai đoạn 2006 - 2010 và “đạt đỉnh” ở năm 2010 cả về số lượng và trọng tải với 19 chiếc tương ứng 203.201 DWT tải trọng. Giai đoạn 2011 - 2016, số lượng và trọng tải tàu container biến động không nhiều và có xu hướng giảm, đến năm 2016 còn lại 13 chiếc với 136.617 DWT tải trọng. Khác với tàu hàng khô và tàu dầu, tốc độ biến động số lượng tàu container (1,18 lần) xấp xỉ trọng tải (1,15 lần) giai đoạn 2006 - 2016 nên tải

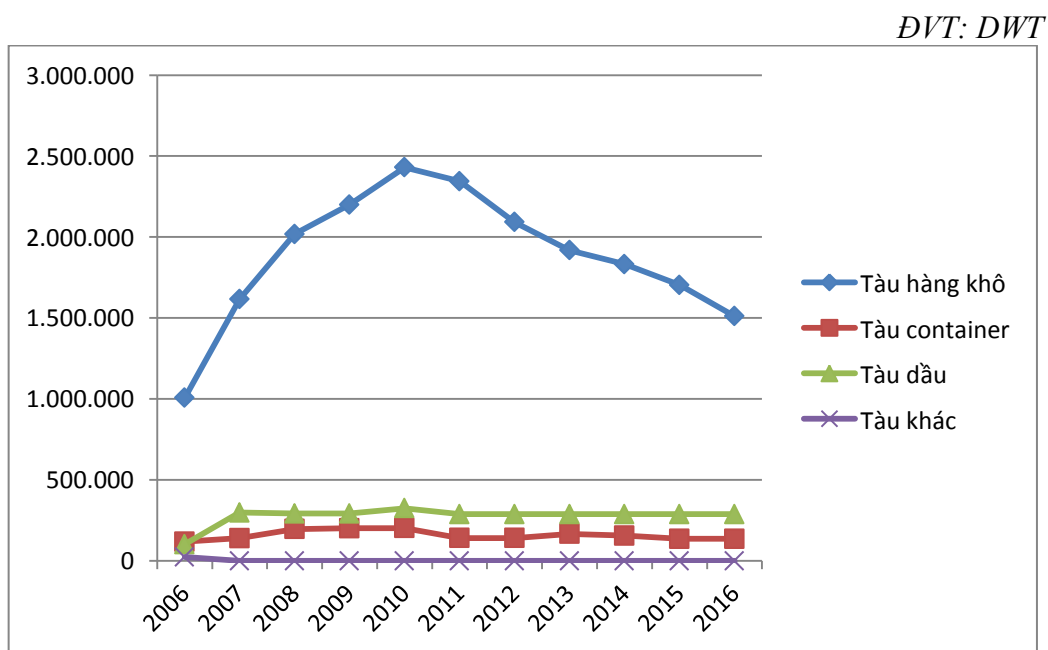
trọng bình quân tàu container giảm nhẹ từ 10.786 DWT năm 2006 xuống còn 10.509 DWT năm 2016.

Các đồ thị sau thể hiện sự biến động số lượng và trọng tải mỗi chủng loại tàu của đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2016:



*Hình 2.14. Số lượng tàu theo chủng loại của đội tàu Vinalines*

*Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2006 - 2016)*



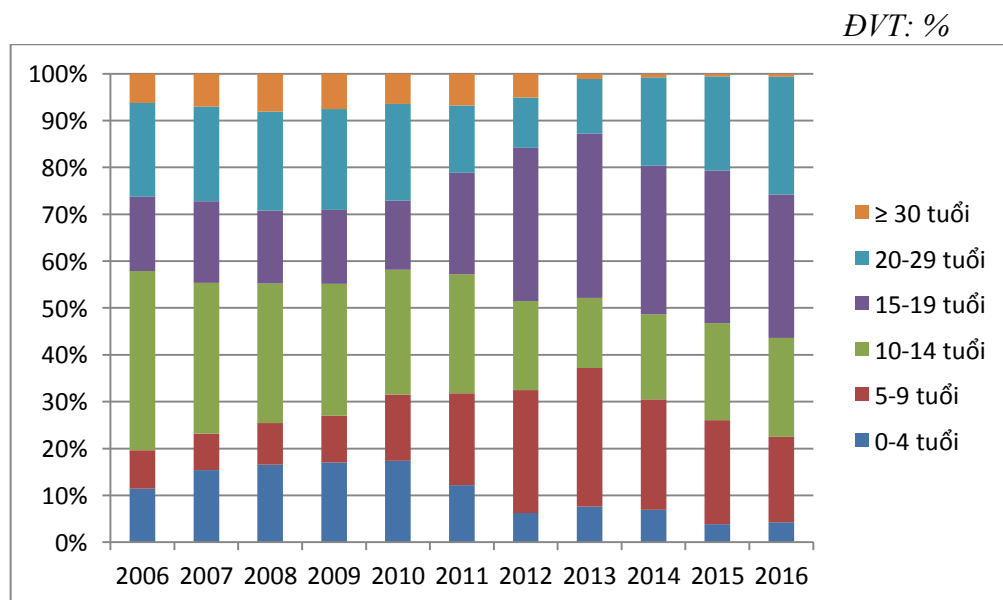
*Hình 2.15. Trọng tải tàu theo chủng loại của đội tàu Vinalines*

*Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2006 – 2016)*

Như vậy, giai đoạn 2006 - 2016, hai loại tàu hàng khô và tàu container của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có sự tăng trưởng tương đồng về cả số lượng và trọng tải, tăng dần trong giai đoạn 2006 - 2009 và giảm dần từ năm 2010 trở về sau; tàu dầu thì có sự biến động trong giai đoạn 2006 – 2010 nhưng ổn định vào những năm còn lại. Tuy nhiên, tốc độ tăng giảm số lượng và trọng tải mỗi loại tàu theo thời gian có sự khác nhau làm cho tải trọng bình quân của tàu hàng khô và tàu dầu tăng lên trong khi tàu container giảm xuống. So với đội tàu Việt Nam, cơ cấu đội tàu Vinalines theo chủng loại khá tương xứng về tỷ trọng nhưng lại khác biệt so với cơ cấu đội tàu thế giới. Tàu hàng khô chiếm tỷ trọng chủ yếu trong đội tàu Vinalines, cao hơn nhiều tỷ lệ tương ứng của đội tàu thế giới trong khi tàu dầu và tàu container thì ngược lại.

#### 2.2.4. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo tuổi tàu

Để thấy rõ cơ cấu theo tuổi tàu, tác giả chia đội tàu Vinalines thành các nhóm tuổi: 0 - 4 tuổi, 5 - 9 tuổi, 10 - 14 tuổi, 15 - 19 tuổi, 20 - 29 tuổi và 30 tuổi trở lên. Đồ thị sau thể hiện tỷ lệ trọng tải mỗi nhóm tuổi tàu trong tổng trọng tải đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016 (số liệu Bảng 2 – Phụ lục 2):



Hình 2.16. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo tuổi tàu giai đoạn 2006 - 2016

Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2006 – 2016)

Nhóm tàu trẻ (dưới 10 tuổi) chiếm 20 - 30% tổng trọng tải đội tàu Vinalines, trong đó trọng tải nhóm tàu 0 - 4 tuổi tăng giai đoạn 2006 - 2010 nhưng lại giảm dần từ 2011 trở đi còn nhóm tàu 5 - 9 tuổi có xu hướng tăng dần tổng trọng tải giai đoạn 2006 – 2013 và giảm xuống trong 3 năm 2014 – 2016 (tính trong cả giai đoạn 2006 – 2016 thì tỷ trọng tàu nhóm này đã tăng 2,22 lần từ 8,2% lên 18,24%). Số lượng và trọng tải nhóm tàu 0 - 4 tuổi giảm dần trong giai đoạn 2010 – 2016 cho thấy giai đoạn này Tổng công ty không bổ sung tàu mới cho đội tàu. Trọng tải nhóm tàu trung bình (10 - 14 tuổi) tăng dần từ năm 2006 đến 2010, sau đó giảm dần trong khi tỷ lệ trọng tải của nhóm tàu tuổi này có xu hướng giảm theo từng năm (38,29% năm 2006 giảm còn 21,11% năm 2016). Tương tự nhóm tàu 5 – 9 tuổi, nhóm tàu già (15 - 19 tuổi) có tải trọng và tỷ trọng tăng dần trong giai đoạn 2006 – 2013 và giảm xuống trong 3 năm còn lại. Trọng tải của 2 nhóm tàu trung bình và tàu già chiếm khoảng ½ tổng trọng tải đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Nhóm tàu 20 - 29 tuổi chiếm tỷ trọng còn cao, chỉ một số năm tỷ lệ trên 10% còn lại đều trên dưới 20% tổng trọng tải đội tàu. Vinalines còn sở hữu một lượng tàu trên 30 tuổi, tuy nhiên trọng tải nhóm tàu này đã giảm từ tỷ lệ 6,24% tổng trọng tải đội tàu Tổng công ty năm 2006 xuống còn 0,64% năm 2016 với số lượng tàu giảm dần theo từng năm. Nhìn chung, số lượng tàu quá già ( $\geq 20$  tuổi) giảm dần theo thời gian (40 tàu năm 2006 xuống còn 22 tàu năm 2016) nhưng tỷ trọng nhóm tàu này vẫn còn cao. Điều này phản ánh Vinalines có chú trọng thanh lý những con tàu quá già, khai thác kém hiệu quả nhưng không bổ sung tàu mới nên tỷ trọng nhóm tàu quá già vẫn còn cao.

Tính đến 31/12/2016, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam sở hữu 86 tàu với tổng trọng tải 1.935.853 DWT, trong đó có tới 67 tàu hàng khô, chỉ có 13 tàu container và 6 tàu dầu. Bảng số liệu sau thể hiện cơ cấu đội tàu theo độ tuổi của đội tàu Vinalines cho từng loại tàu tính đến cuối năm 2016:

Bảng 2.5. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo tuổi tàu cho từng loại tàu năm 2016

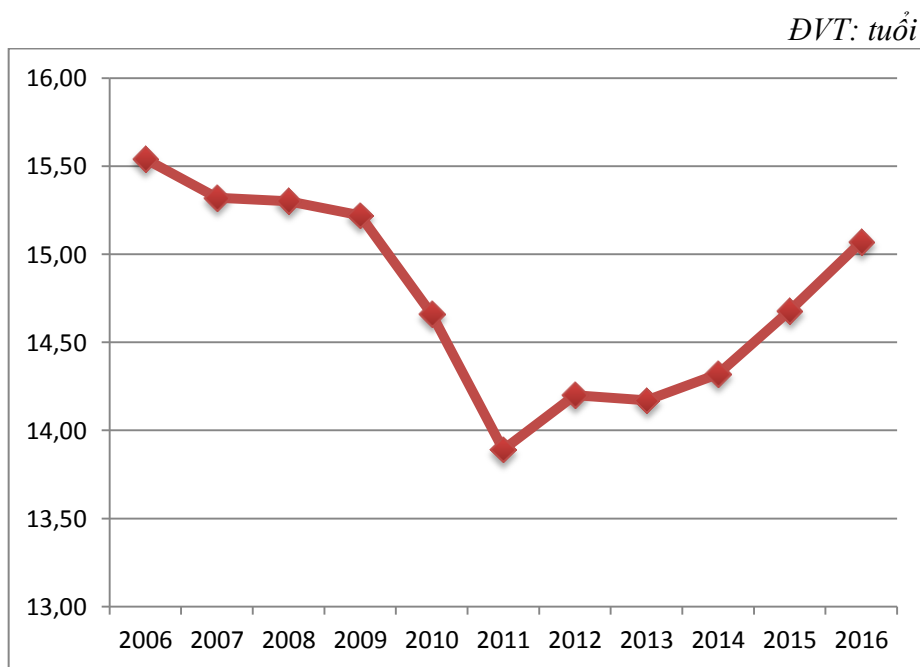
| Tuổi tàu   | Chỉ tiêu    | Loại tàu      |         |              | Tổng cộng |
|------------|-------------|---------------|---------|--------------|-----------|
|            |             | Tàu container | Tàu dầu | Tàu hàng khô |           |
| 0-4 tuổi   | Số lượng    | 1             | 0       | 1            | 2         |
|            | DWT         | 25.794        | 0       | 56.472       | 82.266    |
|            | Tỉ lệ % DWT | 18,88         | 0,00    | 3,74         | 4,25      |
| 5-9 tuổi   | Số lượng    | 1             | 1       | 14           | 16        |
|            | DWT         | 13.720        | 50.530  | 288.869      | 353.119   |
|            | Tỉ lệ % DWT | 10,04         | 17,52   | 19,12        | 18,24     |
| 10-14 tuổi | Số lượng    | 4             | 3       | 15           | 22        |
|            | DWT         | 39.086        | 143.616 | 226.029      | 408.731   |
|            | Tỉ lệ % DWT | 28,61         | 49,81   | 14,96        | 21,11     |
| 15-19 tuổi | Số lượng    | 5             | 2       | 17           | 24        |
|            | DWT         | 44.165        | 94.186  | 453.661      | 592.012   |
|            | Tỉ lệ % DWT | 32,33         | 32,67   | 30,03        | 30,58     |
| 20-29 tuổi | Số lượng    | 2             | 0       | 19           | 21        |
|            | DWT         | 13.852        | 0       | 473.507      | 487.359   |
|            | Tỉ lệ % DWT | 10,14         | 0,00    | 31,34        | 25,18     |
| ≥ 30 tuổi  | Số lượng    | 0             | 0       | 1            | 1         |
|            | DWT         | 0             | 0       | 12.367       | 12.367    |
|            | Tỉ lệ % DWT | 0,00          | 0,00    | 0,82         | 0,64      |
| Tổng cộng  | Số lượng    | 13            | 6       | 67           | 86        |
|            | DWT         | 136.617       | 288.332 | 1.510.904    | 1.935.853 |
|            | Tỉ lệ % DWT | 7,06          | 14,89   | 78,05        | 100,00    |

Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2016)

Xét theo chủng loại thì tàu hàng khô là loại tàu có tuổi già nhất, khi 77,14% trọng tải loại tàu này thuộc các nhóm tàu trên 10 tuổi và có tới 20 tàu tuổi quá già (trên 20 tuổi) với 32,16% tải trọng. Số lượng tàu dầu Vinalines ít và có độ tuổi trung bình. Tàu container chiếm 7,06% tổng trọng tải đội tàu Vinalines và phân bố ở các độ tuổi khác nhau, tỷ trọng tàu tuổi trẻ chiếm khoảng 30%. Như vậy, cơ cấu theo tuổi tàu của Vinalines có sự khác biệt cho từng loại tàu.

Về tuổi bình quân, đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có tuổi bình quân khoảng 14 - 15 tuổi qua các năm. Giai đoạn 2006 - 2011, tuổi bình quân của đội tàu Vinalines giảm dần từ 15,54 xuống 14,22 tuổi. Những năm tiếp theo đều tăng so với năm 2011 và đến cuối năm 2016 thì tuổi bình quân của

đội tàu Vinalines là 15,07 tuổi. Đồ thị sau thể hiện tuổi tàu bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2016:



*Hình 2.17. Tuổi bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016*

*Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2006 – 2016)*

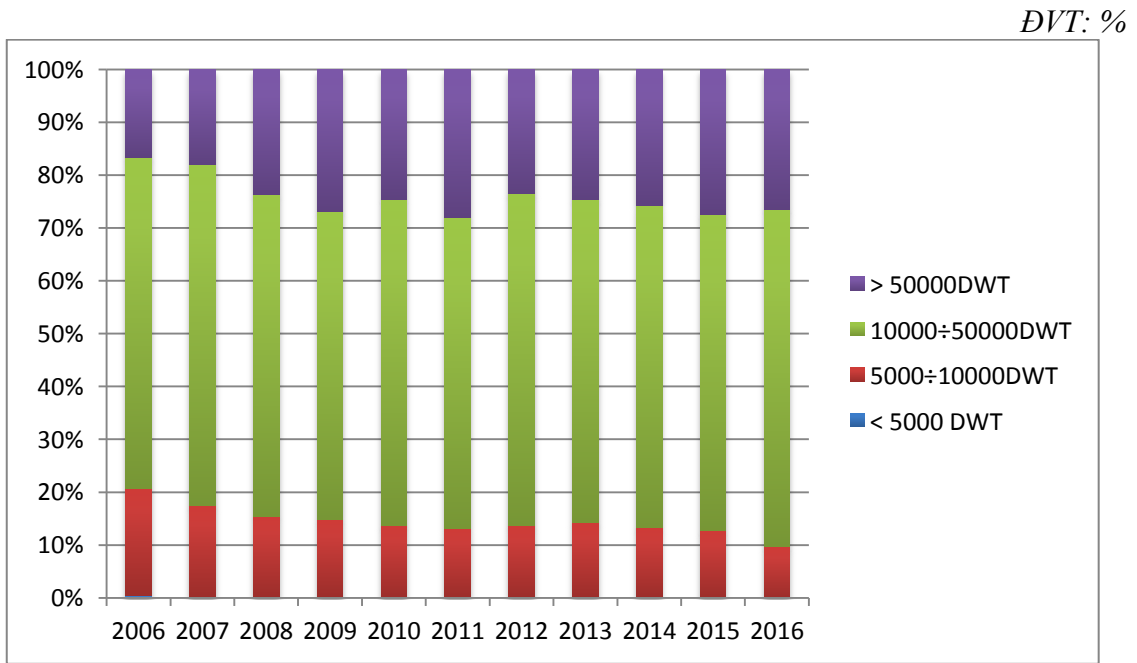
Như vậy, cơ cấu theo tuổi tàu của đội tàu Vinalines tương ứng với đội tàu của Việt Nam khi tỷ trọng nhóm tàu 0 - 4 tuổi so với đội tàu chiếm tỷ lệ thấp; nhóm tàu già (15 - 20 tuổi) và quá già (trên 20 tuổi) chiếm tỷ trọng cao, gần ½ tổng trọng tải đội tàu và trong các nhóm tuổi tàu thì tàu hàng khô vẫn chiếm phần lớn cả về số lượng và tải trọng. So với đội tàu thế giới thì lại có sự khác biệt, nhóm tàu trẻ (dưới 10 tuổi) của đội tàu thế giới chiếm tới ½ tổng trọng tải đội tàu trong khi của Vinalines chỉ khoảng 20 - 30%; nhóm tàu quá già (trên 20 tuổi) thì ngược lại, tỷ trọng nhóm tàu tuổi này trong đội tàu thế giới khoảng 10% nhưng của Vinalines gấp đôi. Về tuổi bình quân, đội tàu Vinalines cao hơn nhiều so với đội tàu thế giới; tính đến năm 2016, tuổi tàu bình quân đội tàu Vinalines là 15,07 trong khi đội tàu thế giới chỉ 9,74 (tính cho những tàu có trọng tải 1.000 DWT trở lên). Như vậy, đội tàu Vinalines

chưa theo kịp xu hướng phát triển của đội tàu thế giới khi tỷ trọng các nhóm tàu tuổi già và tuổi bình quân đều cao hơn nhiều so với đội tàu thế giới.

#### **2.2.5. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo cỡ tàu**

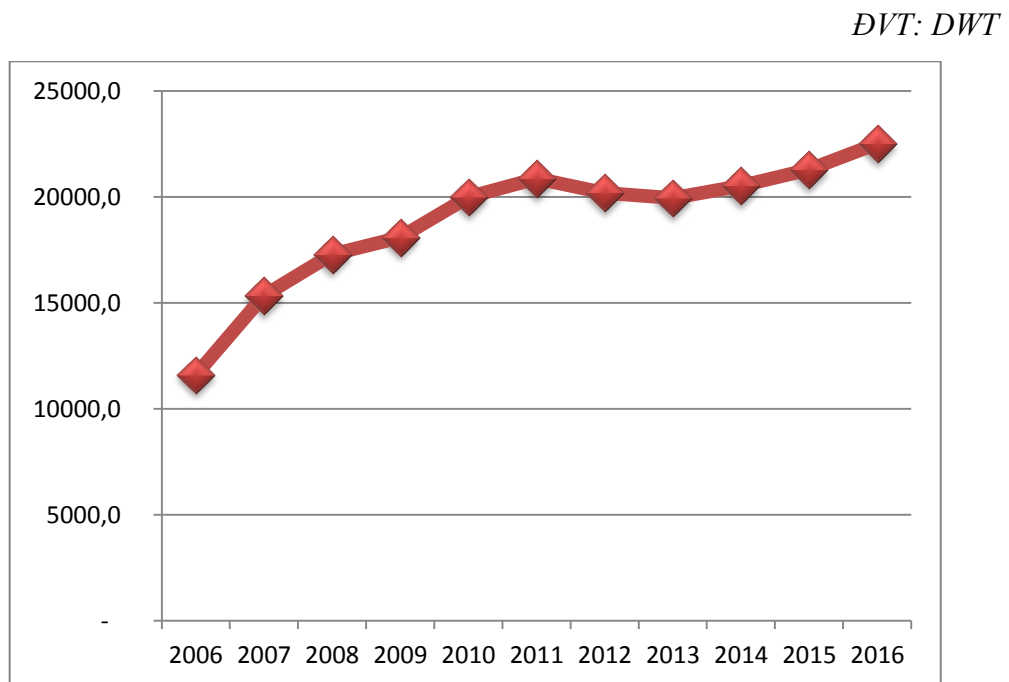
Theo cỡ tàu, đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) được phân thành các cỡ sau: dưới 5.000 DWT, 5.000 ÷ 10.000 DWT, 10.000 ÷ 50.000 DWT và trên 50.000 DWT.

Đội tàu của Vinalines tập trung chủ yếu ở 2 cỡ tàu có trọng tải trung bình, 5.000 ÷ 10.000 DWT và 10.000 ÷ 50.000 DWT. Tỷ lệ trọng tải của nhóm cỡ tàu 5.000 ÷ 10.000 DWT có xu hướng giảm dần theo thời gian; từ 20,24% năm 2006 giảm còn 9,64% năm 2016. Trọng tải nhóm cỡ tàu 10.000 ÷ 50.000 DWT tăng dần trong giai đoạn 2006 – 2010, sau đó giảm dần nhưng tỷ trọng cỡ tàu này ổn định ở mức trên dưới 60%. Nếu tỷ trọng cỡ tàu 5.000 ÷ 10.000 DWT có xu hướng giảm từng năm thì khi tỷ trọng tàu cỡ lớn (> 50.000 DWT) tăng dần theo thời gian (16,66% năm 2006, tăng trung bình mỗi năm gần 1% và đạt tỷ trọng 26,46% vào năm 2016). Tàu cỡ nhỏ (< 5.000 DWT) chiếm tỷ trọng không đáng kể trong cơ cấu đội tàu theo cỡ tàu của Vinalines vì Tổng công ty chỉ sở hữu 1-2 tàu mỗi năm và đến năm 2015 thì Vinalines không còn cỡ tàu này. Các đồ thị sau thể hiện tỷ lệ trọng tải của mỗi nhóm cỡ tàu trong tổng trọng tải đội tàu và tải trọng bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016 (số liệu minh họa ở Bảng 3 – Phụ lục 2):



Hình 2.18. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo cỡ tàu giai đoạn 2006 - 2016

Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2006 – 2016)



Hình 2.19. Tải trọng bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016

Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2006 – 2016)

Tải trọng bình quân của đội tàu Tổng công ty có xu hướng tăng dần theo thời gian. Năm 2006, tải trọng bình quân đội tàu Vinalines chỉ 11.599 DWT



và tăng dần theo từng năm (trừ năm 2012 và 2013), đến năm 2016 tải trọng bình quân đạt 22.510 DWT. Tính trong cả giai đoạn 2006 – 2015 thì tải trọng bình quân của đội tàu Vinalines đã tăng lên 1,94 lần. Điều này phản ánh Vinalines đã phát triển đội tàu theo hướng tăng dần số lượng tàu cỡ lớn, tuy nhiên những tàu cỡ lớn đều tập trung vào loại tàu hàng khô.

Tính đến 31/12/2016, đội tàu Vinalines bao gồm 86 tàu với tổng trọng tải 1.935.853 DWT, tập trung vào 2 nhóm tàu cỡ trung bình (5.000 ÷ 10.000 DWT và 10.000 ÷ 50.000 DWT). Bảng số liệu sau thể hiện cơ cấu theo cỡ tàu cho từng loại tàu của đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam năm 2016:

*Bảng 2.6. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo cỡ tàu năm 2016*

| Cỡ tàu (DWT)    | Chỉ tiêu    | Loại tàu      |         |              | Tổng cộng |
|-----------------|-------------|---------------|---------|--------------|-----------|
|                 |             | Tàu container | Tàu dầu | Tàu hàng khô |           |
| < 5,000         | Số lượng    | 0             | 0       | 0            | 0         |
|                 | DWT         | 0             | 0       | 0            | 0         |
|                 | Tỉ lệ % DWT | 0,00          | 0,00    | 0,00         | 0,00      |
| 5,000 ÷ 10,000  | Số lượng    | 9             | 0       | 17           | 26        |
|                 | DWT         | 72.303        | 0       | 114.289      | 186.592   |
|                 | Tỉ lệ % DWT | 52,92         | 0,00    | 7,56         | 9,64      |
| 10,000 ÷ 50,000 | Số lượng    | 4             | 4       | 43           | 51        |
|                 | DWT         | 64.314        | 187.271 | 985.388      | 1.236.973 |
|                 | Tỉ lệ % DWT | 47,08         | 64,95   | 65,22        | 63,90     |
| > 50,000        | Số lượng    | 0             | 2       | 7            | 9         |
|                 | DWT         | 0             | 101.061 | 411.228      | 512.289   |
|                 | Tỉ lệ % DWT | 0,00          | 35,05   | 27,22        | 26,46     |
| Tổng cộng       | Số lượng    | 13            | 6       | 67           | 86        |
|                 | DWT         | 136.617       | 288.332 | 1.510.904    | 1.935.853 |
|                 | Tỉ lệ % DWT | 7,06          | 14,89   | 78,05        | 100       |

*Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2016)*

Xét cơ cấu theo cỡ tàu, tàu container và tàu dầu của Tổng công ty có số lượng, tỷ trọng không nhiều và phần lớn đều thuộc cỡ tàu trung bình. Tàu hàng khô chiếm 78,05% tổng trọng tải với số lượng 67 tàu. Trong đó 43 tàu thuộc cỡ 10.000 – 50.000 DWT tương đương 65,22% trọng tải loại tàu này;

27,22% trọng tải là tàu cỡ lớn. Các loại tàu của Vinalines hầu hết đều tập trung ở 2 cỡ tàu trung bình, chỉ có số lượng ít tàu dầu và tàu hàng khô cỡ lớn.

#### **2.2.6. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo quy mô doanh nghiệp**

Hiện nay, Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có 6 đơn vị hạch toán phụ thuộc và 21 công ty con (tính đến 31/12/2016). Trong đó, thời điểm nhiều nhất có 15 doanh nghiệp thành viên tham gia kinh doanh khai thác tàu. Đội tàu các doanh nghiệp hạch toán phụ thuộc Vinalines gồm: Vận tải biển Vinalines, Container Vinalines và Chi nhánh Nha Trang. Đội tàu các doanh nghiệp có vốn nhà nước trên 50% gồm: Vosco, Vitranschart, Đông Đô, Nosco, Vinaship, Biển Đông và Inlaco Sài Gòn (Falcon phá sản năm 2015). Đội tàu Viconship Sài Gòn, Tranco, Hải Âu và Inlaco Hải Phòng thuộc các doanh nghiệp liên kết có vốn nhà nước dưới 50%.

Cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam theo doanh nghiệp thành viên được thể qua Bảng 4 – Phụ lục 2.

Nhìn vào bảng số liệu có thể thấy, đội tàu của các doanh nghiệp thành viên có sự khác nhau rõ rệt về số lượng, trọng tải cũng như tuổi tàu. Tuy nhiên, giữa các năm giai đoạn 2010 - 2016 không có sự biến động lớn nào. Ba doanh nghiệp có số lượng tàu lớn nhất là vận tải biển Vinalines, Vosco và Vinaship. Tuy nhiên đội tàu Vinaship có tuổi tàu cao, tuổi bình quân đội tàu các năm đều trên 18 tuổi. Đội tàu vận tải biển Vinalines vừa có tải trọng bình quân lớn nhất vừa trẻ tuổi nhất, bình quân chỉ trên 10 tuổi. Các doanh nghiệp có tuổi tàu bình quân cao gồm: Vinaship, Viconship Sài Gòn và Inlaco Hải Phòng; đều trên 17 tuổi. Một số doanh nghiệp có số lượng tàu giảm theo thời gian như: Vosco, Vitranschart, Vinaship, Falcon và Hải Âu. Các doanh nghiệp còn lại ít có sự thay đổi số lượng tàu, trừ VTB Vinalines có biến động tăng. Những doanh nghiệp liên kết có vốn nhà nước dưới 50% số lượng tàu ít và tuổi tàu khá cao so với nhóm doanh nghiệp hạch toán phụ thuộc và doanh nghiệp liên kết có vốn nhà nước trên 50%. Năm 2016, số lượng doanh nghiệp

thành viên tham gia khai thác tàu còn lại 10 doanh nghiệp do Tổng công ty tiến hành thoái vốn và một vài doanh nghiệp bán bớt tàu nên số lượng tàu giảm xuống, tuổi tàu bình quân của các doanh nghiệp tăng lên so với năm 2015.

Nhìn chung đội tàu của các doanh nghiệp thành viên Vinalines không đồng đều về số lượng, tải trọng bình quân và tuổi tàu bình quân. Tải trọng bình quân hầu hết các doanh nghiệp còn thấp, tuổi tàu tương đối cao [1, 2].

### **2.3. Đánh giá hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam**

Như trên đã phân tích, đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam do nhiều doanh nghiệp thành viên quản lý và bao gồm 3 chủng loại là tàu hàng khô, tàu container và tàu dầu. Trong phần này, tác giả tập trung tìm hiểu suất vốn đầu tư tàu và đánh giá hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu của một số doanh nghiệp tiêu biểu cho mỗi loại tàu.

#### **2.3.1. Đội tàu hàng khô**

Tàu hàng khô chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu đội tàu Vinalines, hơn  $\frac{3}{4}$  tổng trọng tải đội tàu. Để đánh giá hiệu quả, tác giả tìm hiểu suất vốn đầu tư tàu và kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô của một số doanh nghiệp thành viên tiêu biểu của Tổng công ty. Các doanh nghiệp được lựa chọn gồm: công ty vận tải biển Vinalines (VLC), công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam (Vosco) và công ty cổ phần vận tải biển Vinaship.

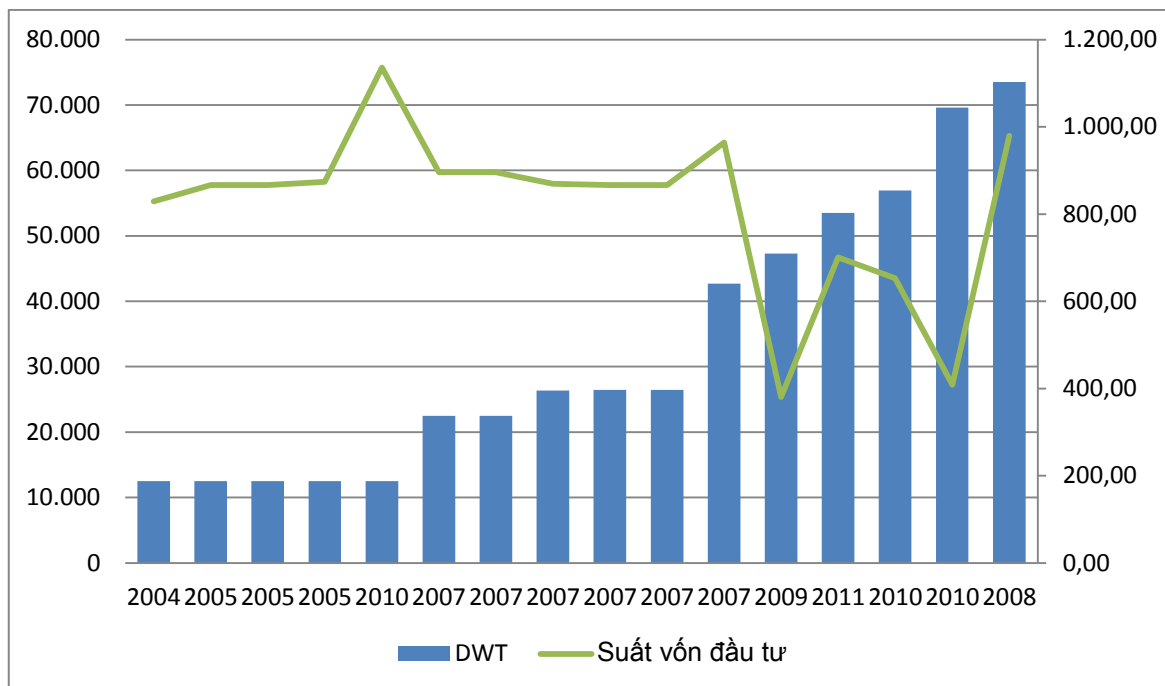
##### **2.3.1.1. Đội tàu hàng khô công ty vận tải biển Vinalines (VLC)**

Tính đến hết năm 2016, đội tàu hàng khô của VLC gồm 17 chiếc với tổng trọng tải là 558.701 DWT. Đội tàu của công ty được đầu tư trong giai đoạn 2004 – 2011 với tuổi tàu tại thời điểm đầu tư và suất vốn đầu tư khác nhau (số liệu cụ thể được minh họa tại Bảng 1 – Phụ lục 3). Đồ thị sau thể hiện suất vốn đầu tư tàu của đội tàu hàng khô công ty vận tải biển Vinalines

(biểu đồ cột thể hiện trọng tải tàu, biểu đồ đường thể hiện suất vốn đầu tư tàu, thời gian là năm đầu tư tàu):

*DVT: DWT*

*DVT: USD/DWT*



*Hình 2.20. Suất vốn đầu tư tàu của đội tàu hàng khô VLC*

*Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam*

Từ hình vẽ trên, có thể nhận thấy suất vốn đầu tư cao nhất là của tàu VNL Freedom, được đầu tư mới năm 2010, trọng tải 12.500 DWT với suất vốn đầu tư lên tới 1.136 (USD/DWT). Tàu VNL Green có suất vốn đầu tư thấp nhất là 380 (USD/DWT) với trọng tải 47.271 DWT, được đầu tư năm 2009 khi tàu đã 12 tuổi. Các tàu trọng tải dưới 22.500 DWT của VLC đều được mua mới với suất vốn đầu tư khá cao (trên 800 USD/DWT); những tàu còn lại trọng tải lớn hơn được mua cũ với suất vốn đầu tư khác nhau cho từng thời điểm đầu tư, những tàu đầu tư giai đoạn 2007 – 2008 thường có suất đầu tư cao hơn năm 2009 trở về sau.

Vậy, với suất vốn đầu tư đội tàu như vậy, hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu như thế nào? Đội tàu của công ty chủ yếu là tàu có tải trọng trung bình (10.000 – 50.000 DWT), chỉ có 4 tàu cỡ lớn là VNL Brave, VNL Sunrise,

VNL Global và VNL Trader. Hầu hết các tàu đều khai thác tuyến châu Á, các tàu cỡ lớn thường chạy khu vực Trung Đông, các tàu cỡ trung bình chạy tuyến Đông Nam Á, Đông Bắc Á hay Ấn Độ. Kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô VLC giai đoạn 2011 – 2015 được đánh giá qua hai chỉ tiêu là tỉ suất lợi nhuận và hệ số vận doanh như sau (số liệu cụ thể được thể hiện ở Bảng 2 – Phụ lục 3):

*Bảng 2.7. Kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô VLC*

| TT               | Tàu         | Năm đóng | DWT            | Tỉ suất lợi nhuận (%) |               |               |               |               | Hệ số vận doanh |             |             |             |             |
|------------------|-------------|----------|----------------|-----------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                  |             |          |                | 2011                  | 2012          | 2013          | 2014          | 2015          | 2011            | 2012        | 2013        | 2014        | 2015        |
| 1                | Tây Sơn 1   | 2004     | 12,500         | 56.01                 | -26.13        | -30.07        | -16.90        | -6.86         | 0.94            | 0.94        | 0.94        | 0.94        | 0.99        |
| 2                | Tây sơn 2   | 2005     | 12,500         | 37.45                 | -14.48        | -25.30        | -20.85        | -21.59        | 0.96            | 0.96        | 0.96        | 0.96        | 0.93        |
| 3                | Tây sơn 3   | 2005     | 12,500         | 11.00                 | -13.44        | -28.67        | -13.79        | -13.50        | 0.94            | 0.94        | 0.94        | 0.94        | 0.89        |
| 4                | Tây Sơn 4   | 2005     | 12,500         | 24.65                 | 3.82          | -20.25        | -12.28        | 13.22         | 0.97            | 0.97        | 0.97        | 0.97        | 0.94        |
| 5                | VNL Freedom | 2010     | 12,500         | 152.30                | 81.99         | -6.03         | -6.84         | -13.67        | 0.89            | 0.89        | 0.90        | 0.89        | 0.94        |
| 6                | VNL Queen   | 2005     | 18,504         | 1785.69               |               |               |               |               | 0.87            |             |             |             |             |
| 7                | VNL Unity   | 2007     | 22,500         | 32.26                 | -6.57         | -21.04        | 1.27          | -6.23         | 0.98            | 0.98        | 0.98        | 0.99        | 0.93        |
| 8                | VNL Mighty  | 2007     | 22,500         | 16.85                 | -2.16         | -22.15        | -11.99        | -19.82        | 0.98            | 0.98        | 0.98        | 0.98        | 0.94        |
| 9                | VNL Fortuna | 1991     | 26,369         |                       | -1.00         | -36.89        | -19.53        | -28.86        |                 | 0.90        | 0.90        | 0.90        | 0.96        |
| 10               | VNL Star    | 1993     | 26,456         | 68.37                 | 10.39         | -28.80        | -25.32        | -7.82         | 0.92            | 0.92        | 0.92        | 0.93        | 0.98        |
| 11               | VNL Ocean   | 1993     | 26,456         |                       | -36.00        | -29.87        | -21.62        | -30.98        |                 | 0.92        | 0.92        | 0.92        | 0.95        |
| 12               | VNL Sky     | 1997     | 42,717         |                       | -45.74        | -10.85        | -32.25        | -29.96        |                 | 0.93        | 0.93        | 0.93        | 0.88        |
| 13               | VNL Green   | 1997     | 47,271         |                       | 9.46          | -11.69        | -17.17        | -19.62        |                 | 0.93        | 0.93        | 0.93        | 0.93        |
| 14               | VNL Brave   | 2007     | 53,529         | 49.62                 | -3.72         | -34.52        | -40.50        | -38.95        | 0.97            | 0.97        | 0.97        | 0.97        | 0.92        |
| 15               | VNL Sunrise | 2006     | 56,950         | 184.36                | 26.92         | -27.26        | -30.99        | -26.64        | 0.95            | 0.95        | 0.95        | 0.95        | 1.00        |
| 16               | VNL Trader  | 1997     | 69,614         |                       | -25.98        | -39.34        | -39.92        | -39.30        |                 | 0.90        | 0.91        | 0.91        | 0.92        |
| 17               | VNL Global  | 1994     | 73,530         |                       | -41.13        | -61.65        | -60.45        | -51.99        |                 | 0.87        | 0.87        | 0.87        | 0.99        |
| <b>Tổng cộng</b> |             |          | <b>548,896</b> | <b>29.67</b>          | <b>-10.89</b> | <b>-28.99</b> | <b>-25.44</b> | <b>-22.87</b> | <b>0.80</b>     | <b>0.93</b> | <b>0.94</b> | <b>0.94</b> | <b>0.94</b> |

*Nguồn: Công ty vận tải biển Vinalines*

Năm 2011, công ty khai thác 15 tàu (Hai tàu VNL Fortuna và VNL Global mới được sáp nhập từ chi nhánh Thành phố Hồ Chí Minh) thì có 7 tàu bị lỗ. Tuy nhiên đây là năm có số lượng tàu khai thác lỗ thấp nhất. 8 tàu còn lại lợi nhuận dương, nhưng không đủ bù đắp lỗ của 7 tàu trên nên tính cả đội tàu vẫn bị lỗ hơn 53 tỷ VND. Hệ số vận doanh của đội tàu chỉ đạt 0,80.

Sang năm 2012, công ty đầu tư thêm tàu nâng số lượng tàu lên 16. Mặc dù thời gian khai thác tàu trong năm và hệ số vận doanh khá cao nhưng chi phí hoạt động tài chính chiếm tỷ lệ lớn (khoảng 30% tổng chi phí) nên tất cả các tàu đều lỗ dẫn đến kết quả kinh doanh khai thác đội tàu trong năm lỗ tới hơn 450 tỷ VND.

Giai đoạn 2013 - 2015, đội tàu không thay đổi về số lượng và kết quả kinh doanh đội tàu không khả quan hơn năm 2012 mà còn kém hiệu quả hơn. Trong giai đoạn này, gần như các tàu đều không mang lại lợi nhuận cho công ty. Do đó, kết quả kinh doanh đội tàu của công ty đều lỗ, năm 2013 lỗ tới hơn 1.200 tỷ VND còn năm 2014 và 2015 kết quả khả quan hơn. Kết quả này là do đội tàu phải gánh chi phí tài chính quá lớn (hơn 20% tổng chi phí) mặc dù thời gian khai thác tàu trong năm và hệ số vận doanh khá cao.

Nhìn chung, những tàu được đầu tư mới có hiệu quả khai thác cao hơn những tàu mua cũ khi tỉ suất lợi nhuận cao hơn. Một số tàu được mua cũ (trên 10 tuổi) năm 2007 với suất vốn đầu tư khá cao (800 – 1.000 USD/DWT) như VNL Fortuna, VNL Star, VNL Ocean, VNL Sky và VNL Global có hiệu quả khai thác thấp.

Tuy nhiên, nếu chỉ xét tới doanh thu và tổng chi phí khai thác của mỗi tàu thì lại có kết quả khả quan hơn. Tỉ suất lợi nhuận trong năm 2011 tính cho cả đội tàu đạt hơn 30% khi có tới 13/15 tàu đem lại hiệu số (Doanh thu – Chi phí) là dương. Năm 2012 con số này là 7/18 tàu còn giai đoạn 2013 - 2015 hầu hết các tàu đều âm. Như vậy, với việc khai thác tàu đem lại hiệu quả thấp, thể hiện ở hiệu số (Doanh thu – Chi phí) thì đội tàu công ty còn phải gánh thêm chi phí tài chính nên không mai lại lợi nhuận cho công ty. Chi phí tài chính này chủ yếu tập trung vào vốn đầu tư ban đầu. Do đội tàu công ty được đầu tư nhiều vào giai đoạn 2007 - 2008, là giai đoạn phát triển nóng của vận tải biển Việt Nam, vốn vay lớn, lãi suất ngân hàng cao nên nguồn thu từ việc

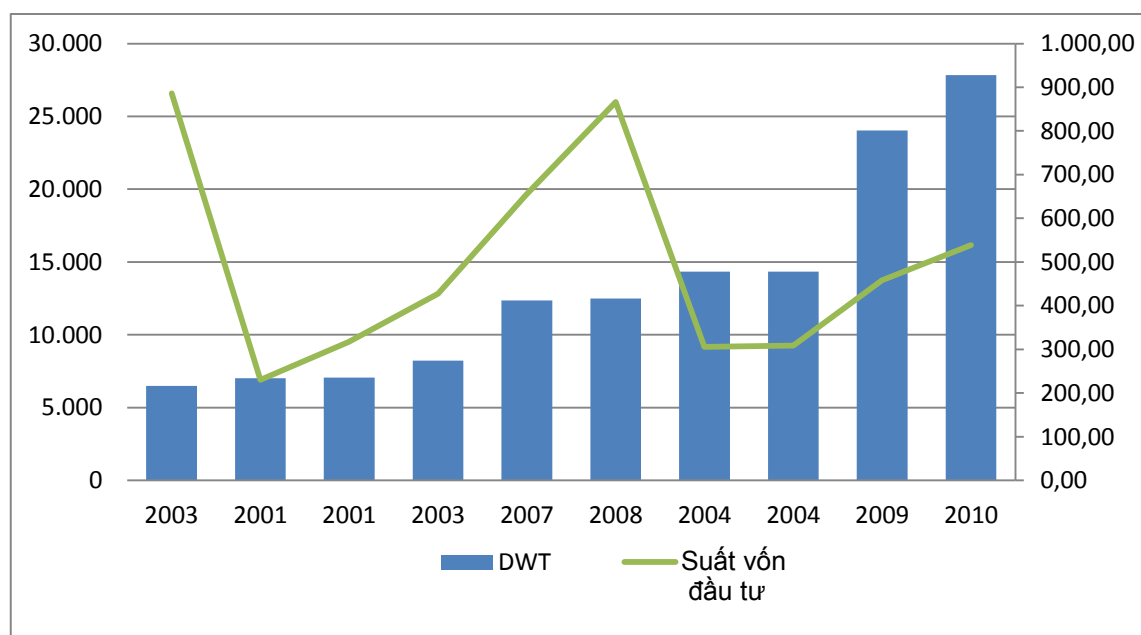
kinh doanh khai thác tàu không đủ để bù đắp tổng chi phí khai thác và chi phí tài chính. Kết quả là đội tàu công ty khai thác kém hiệu quả, không có lãi [7].

### 2.3.1.2. Đội tàu hàng khô công ty cổ phần vận tải biển Vinaship

Đội tàu Vinaship có số lượng giảm qua các năm. Năm 2011, công ty sở hữu 17 chiếc tàu, đến năm 2012 còn 14 chiếc và sang giai đoạn 2013 - 2014, số lượng tàu của công ty là 13 chiếc, đến năm 2016 công ty còn lại 10 tàu sau khi đã bán bớt một số tàu quá già. Khác với đội tàu hàng khô VLC, đội tàu Vinaship hầu hết được đầu tư tàu cũ từ năm 2004 trở về trước với suất vốn đầu tư thấp hơn (số liệu cụ thể được minh họa tại Bảng 3 – Phụ lục 3). Suất vốn đầu tư tàu của đội tàu hàng khô công ty vận tải biển Vinaship được thể hiện qua đồ thị sau (biểu đồ cột thể hiện trọng tải tàu, biểu đồ đường thể hiện suất vốn đầu tư tàu, thời gian là năm đầu tư tàu):

*DVT: DWT*

*DVT: USD/DWT*



*Hình 2.21. Suất vốn đầu tư tàu của đội tàu hàng khô Vinaship*

*Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam*

Đội tàu Vinaship có 4 tàu cỡ nhỏ (dưới 10.000 DWT) và 6 tàu cỡ trung bình, lớn nhất là tàu VNS Sea với 27.841 DWT trọng tải. Nhìn vào đồ thị có thể thấy, chỉ có 2 tàu đầu tư vào năm 2003 và 2008 có suất vốn đầu tư trên

800 (USD/DWT). Đó là các tàu Mỹ Hưng (6.500 DWT) và VNS Gold (12.500 DWT), đều được mua mới với suất vốn đầu tư lần lượt là 885,80 (USD/DWT) và 866,18 (USD/DWT). Những tàu còn lại tại thời điểm đầu tư đều trên 10 tuổi với suất đầu tư 200 – 400 (USD/DWT) cho những tàu cỡ nhỏ và 300 – 500 (USD/DWT) cho những tàu cỡ trên 10.000 DWT. Đặc biệt, năm 2007, tàu VNS Ocean (12.367 DWT) được Vinaship đầu tư khi đã 21 tuổi với suất vốn đầu tư cao hơn nhiều (654,97 USD/DWT) so với những tàu cùng cỡ, tuổi thấp hơn được mua vào những năm khác.

*Bảng 2.8. Kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô Vinaship*

| TT               | Tàu          | Năm đóng | DWT            | Tỉ suất lợi nhuận (%) |              |               |              |              | Hệ số vận doanh |             |             |             |             |
|------------------|--------------|----------|----------------|-----------------------|--------------|---------------|--------------|--------------|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|
|                  |              |          |                | 2011                  | 2012         | 2013          | 2014         | 2015         | 2011            | 2012        | 2013        | 2014        | 2015        |
| 1                | Mỹ Hưng      | 2003     | 6,500          | -5.79                 | -8.47        | -19.50        | -8.72        | -0.96        | 0.82            | 0.79        | 0.79        | 0.78        | 0.99        |
| 2                | Hà Nam       | 1985     | 6,512          | -0.75                 | -10.92       | -20.57        | -23.96       |              | 0.78            | 0.81        | 0.74        | 0.84        |             |
| 3                | Hà Đông      | 1986     | 6,700          | 2.51                  |              |               |              |              | 0.80            |             |             |             |             |
| 4                | Hà Tiên      | 1986     | 7,018          | -2.55                 | -26.08       | -30.22        | -8.62        |              | 0.80            | 0.83        | 0.75        | 0.73        |             |
| 5                | Bình Phước   | 1989     | 7,054          | -3.33                 | -10.32       | -14.74        | -19.90       |              | 0.72            | 0.73        | 0.72        | 0.67        |             |
| 6                | Mỹ An        | 1994     | 8,232          | 11.82                 | -11.38       | -16.74        | 2.65         | 8.80         | 0.78            | 0.80        | 0.69        | 0.78        | 0.94        |
| 7                | Hà Giang     | 1974     | 11,849         | -19.43                | -23.02       |               |              |              | 0.55            | 0.77        |             |             |             |
| 8                | Hung Yên     | 1974     | 11,849         | -18.40                |              |               |              |              | 0.76            |             |             |             |             |
| 9                | Chương Dương | 1974     | 11,857         | -13.49                |              |               |              |              | 0.11            |             |             |             |             |
| 10               | VNS Ocean    | 1986     | 12,367         | -8.48                 | 26.01        | -39.58        | -7.49        | -25.83       | 0.80            | 0.80        | 0.81        | 0.82        | 0.93        |
| 11               | VNS Gold     | 2008     | 12,500         | 1.47                  | 12.53        | -21.90        | 4.30         | -2.01        | 0.79            | 0.78        | 0.80        | 0.75        | 0.96        |
| 12               | Mỹ Thịnh     | 1990     | 14,348         | 32.06                 | 1.54         | -19.58        | 18.84        | 25.53        | 0.79            | 0.89        | 0.79        | 0.88        | 0.98        |
| 13               | Mỹ Vượng     | 1989     | 14,339         | 22.65                 | 0.63         | 6.47          | 12.87        | 18.88        | 0.81            | 0.78        | 0.83        | 0.82        | 0.98        |
| 14               | VNS Star     | 1996     | 23,949         | -8.92                 | -12.67       | -41.70        | -35.85       | -35.81       | 0.54            | 0.69        | 0.80        | 0.84        | 0.97        |
| 15               | VNS Pearl    | 1996     | 24,219         | 5.84                  | -1.47        | -26.29        | -20.49       | -6.98        | 0.74            | 0.68        | 0.80        | 0.83        | 0.98        |
| 16               | VNS Diamond  | 1996     | 24,034         | 5.56                  | -3.47        | -18.36        | -16.47       | -1.20        | 0.86            | 0.78        | 0.79        | 0.80        | 0.98        |
| 17               | VNS Sea      | 1999     | 27,841         | 15.74                 | -15.13       | -27.41        | -8.16        | -38.26       | 0.77            | 0.76        | 0.80        | 0.74        | 0.97        |
| <b>Tổng cộng</b> |              |          | <b>231,168</b> | <b>3.28</b>           | <b>-4.23</b> | <b>-22.45</b> | <b>-7.04</b> | <b>-9.42</b> | <b>0.72</b>     | <b>0.78</b> | <b>0.78</b> | <b>0.79</b> | <b>0.97</b> |

*Nguồn: Công ty cổ phần vận tải biển Vinaship*

Vậy, với đội tàu hầu như được mua cũ với suất vốn đầu tư (suất vốn đầu tư trung bình của đội tàu là 498,23 USD/DWT) thấp hơn nhiều so với VLC (suất vốn đầu tư trung bình của đội tàu là 755,20 USD/DWT) thì hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu Vinaship có tốt hơn? Kết quả kinh doanh khai



thác đội tàu hàng khô Vinaship giai đoạn 2011 - 2015 được thể hiện qua hai chỉ tiêu tỉ suất lợi nhuận và hệ số vận doanh trong bảng trên (số liệu cụ thể được trình bày tại Bảng 4 – Phụ lục 3).

Đội tàu của công ty đều là tàu hàng khô và được khai thác trực tiếp hoặc cho thuê định hạn. Nhóm tàu cho thuê định hạn bao gồm Hà Tiên, Hà Đông, VNS Pearl, VNS Sea, VNS Ocean; 3 trong số các tàu này có tải trọng trên 20.000 DWT. Nhóm tàu công ty tự khai thác có tải trọng trên dưới 10.000 DWT, chạy tuyến nội địa và các nước khu vực Đông Nam Á. Riêng tàu VNS Star có trọng tải 23.949 DWT chạy tuyến Đông Nam Á – Tây Phi. Một số tàu tự khai thác có hiệu quả như Mỹ An, Mỹ Thịnh, Mỹ Vượng và VNS Gold, còn những tàu còn lại và nhóm tàu cho thuê định hạn đều không mang lại lợi nhuận cho công ty.

Năm 2011, công ty khai thác 17 tàu thì 8 tàu có lãi, đủ bù đắp lỗ cho 9 tàu còn lại và đem lại lợi nhuận hơn 18 tỷ VND cho công ty. Năm 2011 là năm duy nhất công ty có lãi từ hoạt động khai thác tàu giai đoạn 2011 - 2015. Sau khi bán bớt 3 tàu, năm 2012, chỉ có 4 tàu mang lại lợi nhuận dương trong tổng số 14 tàu công ty khai thác là Mỹ Thịnh, Mỹ Vượng, VNS Ocean và VNS Gold. Mỹ Vượng là tàu duy nhất đều có lãi trong các năm. Thời gian khai thác tàu trong năm và hệ số vận doanh khá thấp khi hệ số vận doanh đội tàu chỉ đạt 0,72 năm 2011 và 0,78 năm 2012.

Giai đoạn 2013 - 2014, kết quả kinh doanh khai thác tàu của công ty vẫn không hiệu quả vì đội tàu còn mang lại lỗ nhiều hơn năm 2012. Năm 2012, công ty lỗ hơn 45 tỷ VND; con số này của năm 2013 là lớn nhất, tới 160 tỷ VND và năm 2014 chỉ còn gần 60 tỷ VND. Năm 2013, 12/13 tàu của công ty đều lỗ, chỉ tàu Mỹ Vượng là có lãi nên hiệu quả khai thác đội tàu kém nhất trong giai đoạn này. Sang năm 2014, 4 tàu khai thác lãi nên kết quả khả quan hơn, giảm lỗ của đội tàu đáng kể so với năm 2013. Hệ số vận doanh của đội tàu giai đoạn này tương đương các năm 2011 và 2012.

Sang năm 2015, công ty đã giảm bán một số tàu quá già, khai thác kém hiệu quả nên thời gian sửa chữa của đội tàu giảm xuống, làm tăng thời gian khai thác trong năm nên hệ số vận doanh của đội tàu khá cao (0,97). Tuy vậy, chỉ 3 trong tổng số 10 tàu mang lại lợi nhuận dương là Mỹ An, Mỹ Thịnh, Mỹ Vượng nên kết quả kinh doanh đội tàu năm 2015 còn kém hiệu quả.

Nhìn chung, những tàu tự khai thác, tàu mua mới có hiệu quả kinh doanh khai thác cao hơn so với những tàu cho thuê định hạn, tàu mua cũ. Tuy nhiên, kết quả kinh doanh đội tàu giai đoạn 2011 - 2015 kém hiệu quả, hệ số vận doanh đội tàu khá thấp. Chỉ có năm 2011 là đội tàu có lãi, các năm còn lại đều lợi nhuận âm, đặc biệt là năm 2013 do hầu hết các tàu khai thác đều lỗ. Hệ số vận doanh của đội tàu khá thấp do hầu hết các tàu của công ty cổ phần vận tải biển Vinaship đều tuổi già hoặc quá già, thời gian sửa chữa trong năm lớn làm giảm thời gian khai thác tàu. Đầu tư tàu cũ thì suất vốn đầu tư thấp, thời gian khấu hao ngắn nhưng chi phí bảo dưỡng, sửa chữa tàu tăng cao [9].

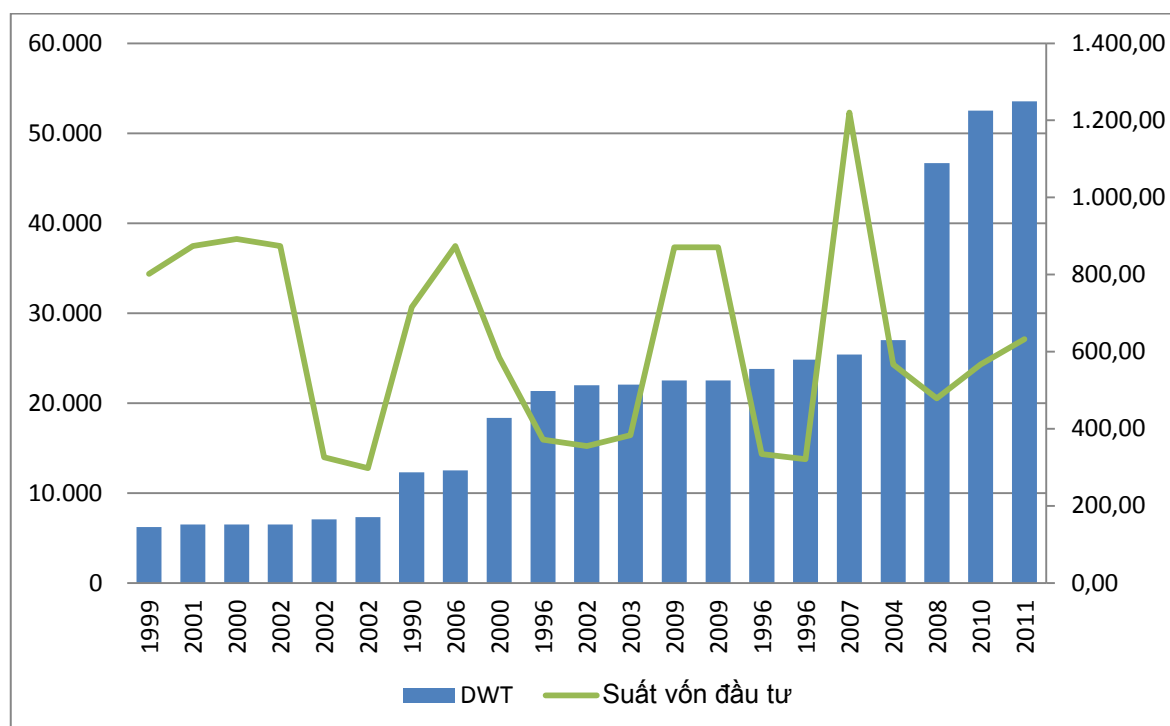
### **2.3.1.3. Đội tàu hàng khô công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam (Vosco)**

Vosco là một trong những công ty vận tải biển hàng đầu Việt Nam, tham gia kinh doanh khai thác cả 3 loại tàu: tàu hàng khô, tàu container và tàu dầu. Tuy nhiên tàu hàng khô có tải trọng từ 7.000 DWT đến trên 20.000 DWT vẫn là đội tàu chủ lực. Tàu hàng khô Vosco tính đến năm 2016 được đầu tư rải rác từ năm 1996 đến năm 2011 với suất đầu tư khác nhau phụ thuộc vào thời điểm, cỡ tàu và tuổi tàu đầu tư (số liệu cụ thể được minh họa tại Bảng 5 – Phụ lục 3). Các tàu cỡ nhỏ được đầu tư trong giai đoạn 1999 – 2002 với suất vốn đầu tư khá chênh lệch, 4 tàu được mua mới đều có suất vốn đầu tư trên 800 (USD/DWT) còn 2 tàu cũ đều 13 tuổi là Tiên Yên (7.060 DWT) và Vĩnh Hòa (7.317 DWT) được mua với suất vốn đầu tư thấp (khoảng 300 USD/DWT). Nhóm cỡ tàu trung bình có 4 tàu được mua mới vào các năm 2000, 2006 và 2009 thì tàu được đầu tư vào năm 2000 thấp hơn nhiều, các tàu còn lại được mua cũ trên 1 - 14 tuổi với suất vốn đầu tư 300 – 700 (USD/DWT), đặc biệt

tàu Neptune Star (25.398 DWT) được mua năm 2007 với giá rất cao, suất vốn đầu tư lên tới 1.220,57 (USD/DWT). Hai tàu cỡ lớn (trên 50.000 DWT) được đầu tư năm 2010 – 2011 với suất vốn đầu tư trung bình, khoảng 600 (USD/DWT). Đồ thị sau thể hiện suất vốn đầu tư tàu của đội tàu hàng khô công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam (biểu đồ cột thể hiện trọng tải tàu, biểu đồ đường thể hiện suất vốn đầu tư tàu, thời gian là năm đầu tư tàu):

*DVT: DWT*

*DVT: USD/DWT*



*Hình 2.22. Suất vốn đầu tư tàu của đội tàu hàng khô Vosco*

*Nguồn: Công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam*

Cũng như các doanh nghiệp thành viên khác của Vinalines, số lượng tàu hàng khô của Vosco giảm dần theo thời gian, năm 2011 có 23 tàu và tới năm 2016 còn lại 17 tàu. Kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô Vosco thông qua chỉ tiêu tỉ suất lợi nhuận giai đoạn 2011 - 2015 được thể hiện trong bảng sau (số liệu chi tiết được trình bày tại Bảng 6 – Phụ lục 3):

Bảng 2.9. Kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô Vosco

| TT          | Tàu           | Năm đóng | DWT            | Tỉ suất lợi nhuận (%) |             |               |              |               |
|-------------|---------------|----------|----------------|-----------------------|-------------|---------------|--------------|---------------|
|             |               |          |                | 2011                  | 2012        | 2013          | 2014         | 2015          |
| 1           | Sông Ngân     | 1998     | 6,205          | -1.44                 | -5.95       | -14.18        | -10.24       | -7.83         |
| 2           | Vĩnh Long     | 1982     | 6,477          | -2.21                 |             |               |              |               |
| 3           | Vĩnh An       | 2001     | 6,500          | 2.46                  | -5.75       | -19.95        | -18.48       | -7.12         |
| 4           | Vĩnh Thuận    | 1982     | 6,500          | -16.84                | -17.53      | -24.78        | -2.3         | -15.31        |
| 5           | Vĩnh Hưng     | 2002     | 6,500          | -8.09                 | -8.64       | -21.22        | -12.52       | -23.17        |
| 6           | Sông Tiền     | 1982     | 6,503          | -23.45                |             |               |              |               |
| 7           | Tiên Yên      | 1989     | 7,060          | -8.2                  | -7.24       | -3.83         | -23.91       | -10.27        |
| 8           | Vĩnh Hòa      | 1982     | 7,317          | -6.16                 | -8.69       | -10           | -71.63       |               |
| 9           | Vĩnh Phước    | 1986     | 12,300         | -7.75                 | -5.93       | -19.08        | -0.25        | -7.45         |
| 10          | Lan Hạ        | 1982     | 12,500         | 8.99                  | 8.97        | -4.29         | -7.03        | 0.55          |
| 11          | Ocean Star    | 2000     | 18,366         | -13.35                | 9.98        | -1.48         |              |               |
| 12          | Morning Star  | 1983     | 21,353         | 10.03                 | 5.47        | -12.75        |              |               |
| 13          | Silver Star   | 1995     | 21,967         | 26.46                 | 3.65        | 0.24          | 8.98         |               |
| 14          | Vega Star     | 1984     | 22,035         | -0.33                 | 3.27        | 5.52          | 11.19        | 27.41         |
| 15          | Blue Star     | 2009     | 22,500         | 5.09                  | 15.22       | -17.11        | -1.95        | -12.32        |
| 16          | Lucky Star    | 2009     | 22,500         | 17.96                 | -3.49       | -9.83         | -2.76        | 1.61          |
| 17          | Golden Star   | 1995     | 23,790         | 10.27                 | 10.99       | -33.55        |              |               |
| 18          | Polar Star    | 1984     | 24,835         | -1.99                 | 4.61        | -6.61         |              |               |
| 19          | Neptune Star  | 1996     | 25,398         | 1.97                  | 6.02        | -19.35        | -2.87        | -28.79        |
| 20          | Diamond Star  | 1990     | 27,000         | 32                    | 6.9         | -8.39         | 30.88        |               |
| 21          | Vosco Star    | 1999     | 46,671         | 11.6                  | 1.77        | -21.47        | -10.15       | -5.79         |
| 22          | Vosco Sky     | 2001     | 52,523         | 15.25                 | 19.43       | -15.06        | 5.38         | -24.75        |
| 23          | Vosco Unity   | 2004     | 53,552         | -12.55                | 3.77        | -19.95        | 5.85         | -40.18        |
| 24          | Vosco Sunrise | 2013     |                |                       |             | -14.83        | -8.47        | -26.47        |
| <b>Tổng</b> |               |          | <b>460,352</b> | <b>3.94</b>           | <b>3.72</b> | <b>-12.67</b> | <b>-1.34</b> | <b>-14.03</b> |

Nguồn: Công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam

Đội tàu của Vosco khai thác các tuyến khắp toàn cầu và chia làm 3 nhóm chính. Nhóm tàu tải trọng trên dưới 10.000 DWT thường chạy các tuyến Đông Nam Á và các nước châu Á. Nhóm tàu trên 20.000 DWT chạy các tuyến xa hơn như khu vực Atlantic – châu Phi, Cu Ba, Nam Mỹ - Đông Nam Á. Nhóm tàu cỡ lớn chạy tuyến toàn cầu như châu Úc, châu Mỹ và châu Âu.

Năm 2011, Vosco kinh doanh khai thác 23 tàu hàng khô. Kết quả kinh doanh đội tàu khá hiệu quả khi 11/23 tàu có lãi, trong đó có 3 tàu lãi trên 20 tỷ

VND là Silver Star, Lucky Star và Diamond Star. Tỷ suất lợi nhuận trong năm của một số tàu khá cao, như Silver Star đạt 26,46% và Lucky Star đạt 17,96%. Theo đó, đội tàu đem lại cho công ty khoản lợi nhuận hơn 76 tỷ VND.

Sang năm 2012, công ty bán bớt 2 tàu Sông Ngân và Sông Tiền, số lượng tàu còn lại là 21. Trong 21 tàu này, chỉ có 8 tàu là kinh doanh khai thác không có lãi. Tuy nhiên, những tàu còn lại lãi không cao khi chỉ có tàu Vosco Sky lãi được hơn 20 tỷ VND nên lợi nhuận đội tàu thấp hơn năm 2011, gần 60 tỷ VND.

Nếu giai đoạn 2011 - 2012 đội tàu hàng khô của công ty khai thác hiệu quả thì giai đoạn 2013 - 2015 kém hiệu quả hơn nhiều khi tỷ suất lợi nhuận của các tàu hàng năm chủ yếu mang giá trị âm. Năm 2013, công ty mua thêm tàu Vosco Sunrise nâng số lượng lên 22 tàu. Tuy nhiên, hầu như các tàu khai thác đều lỗ, chỉ tàu Vega Star và Silver Star có lãi. Số lượng tàu lỗ trên 10 tỷ VND khá nhiều, thậm chí có 2 tàu lỗ trên 20 tỷ VND là Neptune Star và Vosco Unity. Năm 2013 là năm có kết quả kinh doanh khai thác đội tàu kém hiệu quả nhất giai đoạn 2011 - 2015, khi lỗ tới gần 200 tỷ VND. Năm 2014, công ty bán bớt 4 tàu nên đội tàu còn lại 18 chiếc. Trong số này, 5 tàu khai thác có lãi; đặc biệt là tàu Diamond Star, lãi gần 25 tỷ VND nhưng không đủ để bù đắp lỗ của 8 tàu còn lại. Do đó, đội tàu vẫn lỗ trên 16 tỷ VND, kết quả khả quan hơn năm 2013 rất nhiều. Năm 2015, công ty còn lại 15 tàu nhưng chỉ 2 tàu khai thác có lãi nên cả đội tàu lỗ gần 140 tỷ VND.

Như vậy, nhóm tàu cỡ trung bình, tàu đầu tư giai đoạn trước năm 2006 của Vosco khai thác hiệu quả hơn nhóm tàu cỡ nhỏ và cỡ lớn, tàu đầu tư giai đoạn 2006 - 2009. So với đội tàu hàng khô Vinalines shipping và Vinaship thì hiệu quả kinh doanh khai thác của đội tàu hàng khô Vosco cao hơn [10].

#### *Đánh giá chung*

Tàu hàng khô là loại tàu chủ yếu của Tổng công ty hàng hải Việt Nam khi tỷ trọng loại tàu này chiếm khoảng 80% tổng trọng tải đội tàu Vinalines.

Với việc tìm hiểu kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô của 3 doanh nghiệp thành viên tiêu biểu của Tổng công ty hàng hải Việt Nam là Vinalines Shipping, Vinaship và Vosco có thể nhận thấy rằng kết quả kinh doanh đội tàu hàng khô của Tổng công ty giai đoạn 2011 - 2015 còn kém hiệu quả:

Nhóm tàu tuổi trẻ (Dưới 10 tuổi) khai thác hiệu quả hơn các nhóm tàu khác khi kết quả hàng năm thường có lãi hoặc lỗ không nhiều. Nhóm tàu có tuổi từ 15 trở lên đều mang lại lợi nhuận âm. Chi phí sửa chữa, bảo dưỡng cho các nhóm tàu già, quá già cao khiến tổng chi phí khai thác tàu tăng lên;

Nhóm tàu có tải trọng dưới 10.000 DWT khai thác kém hiệu quả hơn nhóm tàu tải trọng 10.000 – 50.000 DWT. Các tàu cỡ nhỏ hầu như đều không có lãi trong khi các tàu cỡ trung bình thường có lãi hoặc lỗ ít hơn tàu cỡ nhỏ. Số lượng các tàu cỡ lớn (trên 50.000 DWT) không nhiều, cỡ tàu này của Vosco khai thác hiệu quả trong khi Vinalines Shipping thì ngược lại;

Hệ số vận doanh đội tàu đều đạt trên 0,7. Hệ số vận doanh của nhóm tàu tuổi trẻ, trọng tải lớn thường cao hơn nhiều so với nhóm tàu tuổi già hay quá già, trọng tải nhỏ;

Nhóm tàu được đầu tư trong giai đoạn 2006 – 2009 thường có suất vốn đầu tư cao hơn so với tàu cùng cỡ, cùng tuổi đầu tư vào giai đoạn khác nhưng hiệu quả kinh doanh khai thác tàu không cao. Nhóm tàu được mua cũ có suất vốn đầu tư thấp nhưng hiệu quả kinh doanh thường không cao khi lợi nhuận thấp hơn nhóm tàu mới, hiện đại;

Đội tàu Vinaship và Vosco có tỷ lệ tàu khai thác lỗ trong số lượng tàu sở hữu thấp hơn đội tàu Vinalines Shipping. Hay nói cách khác, các doanh nghiệp thành viên đã cổ phần hóa khai thác đội tàu hiệu quả hơn doanh nghiệp hạch toán phụ thuộc Tổng công ty.

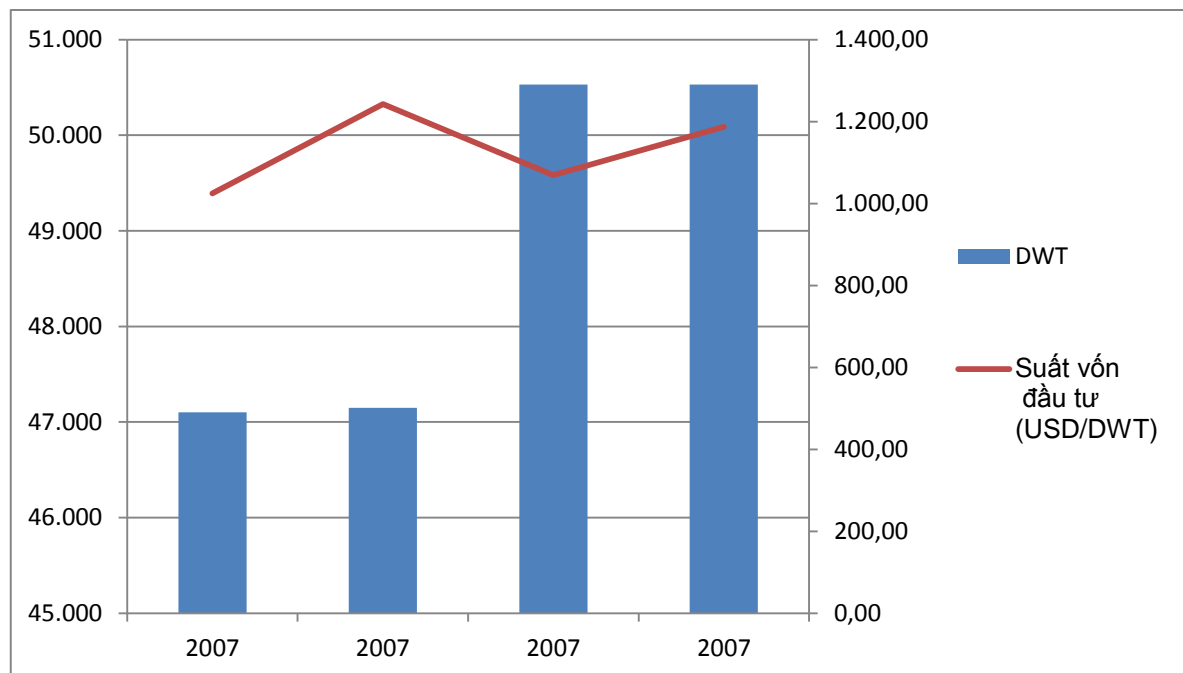
### **2.3.2. Đội tàu dầu**

Nếu tàu hàng khô chiếm hơn  $\frac{3}{4}$  tổng trọng tải đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) thì tàu dầu chỉ chiếm trên dưới 10% với số lượng

tàu rất hạn chế. Trong giai đoạn 2006 – 2016 thì số lượng tàu dầu trong đội tàu Vinalines nhiều nhất là 8 chiếc với 298.188 DWT, tương ứng 14,51% tổng trọng tải đội tàu (năm 2007); sau đó giảm dần và ổn định trong giai đoạn 2011 - 2016 với 6 tàu có tổng trọng tải 288.332 DWT. Trong phần này, tác giả tìm hiểu kết quả kinh doanh 4 tàu dầu của Vinalines gồm VNL Glory (50.530 DWT), VNL Galaxy (50.530 DWT) thuộc công ty vận tải biển Vinalines (VLC) và Đại Nam (47.102 DWT), Đại Minh (47.148 DWT) thuộc công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam (Vosco). Cả 4 tàu này đều được đầu tư năm 2007 (số liệu cụ thể được minh họa tại Bảng – Phụ lục 3). Suất vốn đầu tư tàu của đội tàu dầu được thể hiện qua đồ thị sau (biểu đồ cột thể hiện trọng tải tàu, biểu đồ đường thể hiện suất vốn đầu tư tàu, thời gian là năm đầu tư tàu):

*DVT: DWT*

*DVT: USD/DWT*



*Hình 2.23. Suất vốn đầu tư tàu của đội tàu dầu Vinalines*

*Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam*

So với tàu hàng khô thì cỡ tàu dầu lớn hơn, tuổi trẻ hơn (tại thời điểm đầu tư) nhưng suất đầu tư cao hơn nhiều. Trên đồ thị cho thấy, các tàu dầu

đều được đầu tư năm 2007 với suất vốn đầu tư tàu cao, 1.000 – 1.200 (USD/DWT). Kết quả kinh doanh khai thác đội tàu dầu Vinalines thông qua chỉ tiêu tỉ suất lợi nhuận giai đoạn 2011 – 2015 như sau (Số liệu chi tiết được trình bày qua Bảng 8 – Phụ lục 3):

*Bảng 2.10. Kết quả kinh doanh khai thác đội tàu dầu Vinalines*

| TT | Tàu        | Năm đóng | DWT    | Tỉ suất lợi nhuận (%) |       |        |        |       |
|----|------------|----------|--------|-----------------------|-------|--------|--------|-------|
|    |            |          |        | 2011                  | 2012  | 2013   | 2014   | 2015  |
| 1  | VNL Glory  | 2006     | 50,503 | 20.69                 | 15.57 | -31.57 | -14.11 | -5.19 |
| 2  | VNL Galaxy | 2006     | 50,503 | 45.58                 | 38.34 | -19.53 | -17.49 | -8.08 |
| 3  | Đại Nam    | 2000     | 47,102 | 8,24                  | 30,45 | 9,81   | 9,92   | 22,54 |
| 4  | Đại Minh   | 2004     | 47,148 | 3,72                  | 26,33 | 0,45   | 4,26   | 19,21 |

*Nguồn: Công ty vận tải biển Vinalines, công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam*

Hai tàu thuộc VLC đều có tải trọng trên 50.000 DWT là VNL Glory chở dầu sản phẩm và VNL Galaxy chở dầu sản phẩm/hóa chất đều cho các đối tác nước ngoài thuê định hạn mà không trực tiếp khai thác. Do đó, kết quả kinh doanh mà 2 tàu này mang lại đều kém hiệu quả. Nếu chưa tính chi phí hoạt động tài chính thì lợi nhuận còn mang giá trị dương trong 2 năm 2011 - 2012, 3 năm tiếp theo đều âm. Chi phí tài chính lớn, phần lợi nhuận từ việc kinh doanh tàu không đủ để bù đắp nên không có lãi. Nhìn vào bảng số liệu có thể thấy trong cả giai đoạn 2011 - 2015, tàu dầu của VLC kinh doanh đều lỗ, đặc biệt là năm 2013 lỗ tới hơn 400 tỷ VND, tỉ suất lợi nhuận rất thấp [7].

Hai tàu thuộc Vosco là Đại Nam và Đại Minh đều chở dầu sản phẩm, do công ty trực tiếp khai thác trên các tuyến bờ đông kênh đào Suez. Đây là 2 tàu dầu chị - em hiện đại, hai vỏ được đóng vào năm 2000 và 2004 nên có thể được tối ưu hóa trong việc cung cấp phụ tùng vật tư cũng như hoán đổi tàu. Nhìn vào bảng số liệu có thể thấy, việc kinh doanh khai thác đội tàu dầu Vosco khá hiệu quả. Nếu chỉ tính lợi nhuận từ việc khai thác tàu, 2 tàu đều mang lại tỷ suất lợi nhuận dương, đặc biệt là năm 2013 (Tỷ suất lợi nhuận



mỗi tàu đều đạt gần 30%). Hệ số vận doanh của tàu cao, đều gần giá trị tối đa khi số ngày tàu khai thác trong năm lớn. Tuy nhiên, đội tàu dầu Vosco phải gánh chi phí tài chính tương đối lớn (Khoảng trên 40 tỷ VND mỗi năm) nên kết quả kinh doanh không cao, năm 2012 và 2014 có lãi còn các năm còn lại đều lỗ [10].

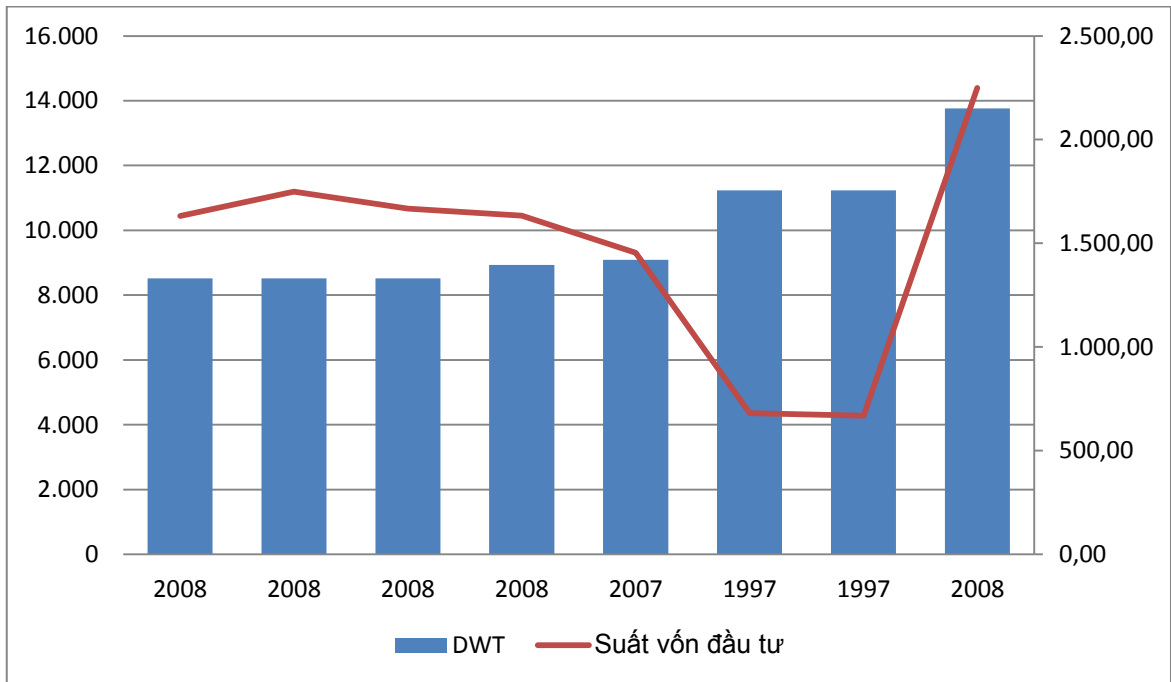
Như vậy, có thể nhận thấy đội tàu dầu của Vinalines hoạt động khá hiệu quả nếu không tính tới chi phí hoạt động tài chính. Những tàu trực tiếp khai thác đem lại lợi nhuận cao hơn so với việc cho thuê định hạn. Nhưng do đội tàu chủ yếu được đầu tư vào giai đoạn phát triển “nóng” của kinh tế biển Việt Nam, suất vốn đầu tư tàu cao nên chi phí tài chính chiếm tỷ trọng lớn trong tổng chi phí, dẫn tới kết quả kinh doanh đội tàu dầu không hiệu quả.

### **2.3.3. Đội tàu container**

Tính theo trọng tải thì tàu container là loại tàu chiếm tỷ lệ thấp nhất, chỉ dưới 10%. Năm 2006, đội tàu container của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) gồm 11 chiếc với tổng trọng tải 118.649 DWT chiếm 9,47% tổng trọng tải đội tàu Vinalines. Sau đó, số lượng tàu tăng dần hàng năm; tới năm 2010 Vinalines có tới 21 tàu container với 203.201 DWT nhưng chỉ chiếm 6,87% tỷ trọng do sự phát triển của tàu hàng khô, loại tàu chủ lực của Tổng công ty. Giai đoạn 2010 - 2016, số lượng tàu container của Vinalines giảm dần; đến năm 2016 chỉ còn 13 chiếc với tổng trọng tải 9.856 TEU, 136.617 DWT với 7,06% tỷ trọng và thuộc 4 doanh nghiệp thành viên là công ty vận tải biển container Vinalines (VCSC), công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam (Vosco), công ty TNHH MTV vận tải Biển Đông (Bisco) và công ty cổ phần hàng hải Đông Đô (Dongdo Marine). Trong phần này, tác giả tìm hiểu suất vốn đầu tư tàu và kết quả kinh doanh đội tàu container của VCSC với số liệu cụ thể được trình bày tại Bảng 9 và 10 – Phụ lục 3. Đồ thị sau thể hiện suất vốn đầu tư tàu của đội tàu container VCSC (biểu đồ cột thể hiện trọng tải tàu, biểu đồ đường thể hiện suất vốn đầu tư tàu, thời gian là năm đầu tư tàu):

*ĐVT: DWT*

*ĐVT: USD/DWT*



*Hình 2.24. Suất vốn đầu tư tàu của đội tàu container Vinalines*

*Nguồn: Công ty vận tải biển container Vinalines*

Nhìn vào biểu đồ trên có thể thấy, đội tàu VCSC được đầu tư vào 2 giai đoạn là năm 1997 và 2007 – 2008. Năm 1997, đầu tư 2 tàu Mê Linh và Vạn Xuân 11.235 DWT đều trên 13 tuổi với suất vốn đầu tư gần 700 (USD/DWT). Năm 2007, đầu tư tàu Pioneer 9.088 DWT đã 19 tuổi với suất vốn đầu tư khá cao 1.454,24 (USD/DWT). Các tàu còn lại đều được đầu tư năm 2008 với suất đầu tư 1.600 – 1.700 (USD/DWT) khi đã trên 10 tuổi, riêng tàu Diamond mới 1 tuổi nên suất vốn đầu tư lên tới 2.249,11 (USD/DWT). Như vậy, tàu container là loại tàu có suất vốn đầu tư cao nhất trong các loại tàu của Vinalines.

Với suất vốn đầu tư tàu cao như vậy, hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu container như thế nào? Chỉ tiêu hệ số vận doanh của đội tàu VCSC được thể hiện qua bảng sau:

Bảng 2.11. Hệ số vận doanh của đội tàu VCSC

| TT | Tàu         | Năm đóng | DWT    | Hệ số vận doanh |      |      |      |      |
|----|-------------|----------|--------|-----------------|------|------|------|------|
|    |             |          |        | 2011            | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 |
| 1  | Vạn Xuân    | 1984     | 11,235 | 0.91            | 0.84 | 0.53 |      |      |
| 2  | Mê Linh     | 1983     | 11,235 | 0.70            | 0.67 | 0.71 | 0.42 |      |
| 3  | Dynamic     | 1988     | 14,104 | 0.24            |      |      |      |      |
| 4  | VN Sapphire | 1987     | 14,101 | 0.05            |      |      |      |      |
| 5  | Phillip     | 1990     | 10,868 | 0.00            |      |      |      |      |
| 6  | Pioneer     | 1988     | 9,088  |                 | 0.98 | 0.90 | 0.88 | 0.86 |
| 7  | Diamond     | 2007     | 13,760 |                 | 0.85 | 0.82 | 0.85 | 0.85 |
| 8  | VNL Ruby    | 2012     | 25,793 |                 |      |      | 1.00 | 0.95 |

Nguồn: Công ty vận tải biển container Vinalines

Các tàu container do VCSC quản lý đều khai thác các tuyến nội địa hoặc cho thuê định hạn. Với những tàu tham gia khai thác trong cả năm công lịch thì có thể nhận thấy, số ngày khai thác khá cao, hệ số vận doanh đạt trên 0,8; đặc biệt là 2 tàu Pioneer và Diamond. Năm 2011, công ty bán 3 tàu Dynamic, Sapphire và Phillip; tới năm 2014 bán tiếp 2 tàu Mê Linh và Vạn Xuân. Mặc dù sản lượng và doanh thu mà đội tàu đem lại khá cao nhưng do chi phí tài chính lớn từ lãi vay đầu tư tàu (Chiếm 10 – 30% tổng chi phí) nên hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu VCSC chưa cao.

Tính đến 2016 thì đội tàu của VCSC gồm có 3 chiếc: VNL Pioneer (588 TEU), VNL Diamond (1.118 TEU) và VNL Ruby (1.800 TEU). Tàu VNL Ruby được VCSC tiếp nhận từ ngày 18/04/2013 và giao cho người thuê tàu – Evergreen thuê định hạn với phạm vi hoạt động không hạn chế từ ngày 23/04/2013. Mỗi năm tàu VNL Ruby lỗ khoảng hơn 90 tỷ VND nên nếu tiếp tục khai thác lâu dài thì bên cạnh lỗ kinh doanh hàng năm, giá trị thị trường cũng suy giảm khi tuổi tàu tăng lên nên VCSC đang đề nghị Vinalines cho bán. Công ty tự khai thác 2 tàu VNL Pioneer và VNL Diamond nhưng hiệu quả không cao khi các tàu Diamond và Pioneer đều lỗ hàng chục tỷ VND trong giai đoạn 2011 - 2015, chỉ riêng năm 2011 tàu Pioneer có lãi 3,55 tỷ VND [8]. Số liệu cụ thể được thể hiện qua bảng sau:

Bảng 2.12. Kết quả kinh doanh khai thác tàu Diamond và Pioneer

DVT: Tỷ VND

| TT | Chỉ tiêu                       | Tàu Diamond |        |         |        | Tàu Pioneer |        |        |        |
|----|--------------------------------|-------------|--------|---------|--------|-------------|--------|--------|--------|
|    |                                | 2011        | 2012   | 2013    | 2015   | 2011        | 2012   | 2013   | 2015   |
| 1  | Doanh thu                      | 78,97       | 206,95 | 215,89  | 182,37 | 68,12       | 113,75 | 148,18 | 116,36 |
| 2  | Tổng chi phí                   | 117,87      | 306,85 | 333,90  | 216,21 | 64,57       | 159,10 | 209,04 | 124,55 |
|    | Chi phí tài chính              | 38,43       | 52,82  | 91,59   | 31,16  | 12,19       | 18,59  | 27,40  | 11,54  |
|    | Tỷ trọng chi phí tài chính (%) | 32,60       | 17,21  | 27,43   | 14,41  | 18,88       | 11,68  | 13,11  | 9,27   |
| 3  | Lợi nhuận                      | -38,90      | -99,90 | -118,01 | -33,84 | 3,55        | -45,35 | -60,86 | -8,19  |

Nguồn: Công ty vận tải biển container Vinalines

Từ việc tìm hiểu kết quả kinh doanh khai thác đội tàu của công ty vận tải biển container Vinalines, đơn vị thành viên quản lý và khai thác tàu container của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; có thể nhận thấy việc kinh doanh khai thác tàu container của Vinalines còn chưa hiệu quả. Kết quả này do sự tác động của nhiều nguyên nhân khác nhau, trong đó có sự bất hợp lý cơ cấu đội tàu: tàu chủ yếu được đầu tư trong giai đoạn 2007 – 2008 với suất đầu tư khá cao nên tăng chi phí khấu hao, tuổi tàu cao dẫn tới chi phí sửa chữa lớn, giảm thời gian khai thác tàu trong năm nên chi phí khác tàu tăng lên trong khi hệ số vận doanh giảm.

### 2.3.4. Đánh giá chung cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam

#### 2.3.4.1. Đánh giá chung

Từ việc tổng hợp, phân tích và đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam theo các tiêu thức và hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu của một số doanh nghiệp thành viên tiêu biểu của Tổng công ty trên đây, tác giả rút ra một số bất hợp lý cơ cấu đội tàu của Tổng công ty như sau:

Thứ nhất, quy mô đội tàu Vinalines khá lớn, gần 2 triệu DWT tính đến cuối năm 2016, tăng 1,54 lần so với năm 2006. Xét cơ cấu đội tàu theo loại thì đội tàu Tổng công ty bao gồm 3 loại tàu chính là tàu container, tàu dầu và tàu

hàng khô. Trong đó, tàu hàng khô chiếm tỷ trọng quá lớn trong tổng trọng tải đội tàu (khoảng 80%), cao hơn nhiều so với tỷ lệ tương ứng của đội tàu thế giới (khoảng 48%) trong khi tỷ trọng 2 loại tàu container và tàu dầu lại thấp hơn. Thế mạnh trong lĩnh vực vận tải biển của Vinalines từ khi thành lập đến nay là quản lý và khai thác đội tàu hàng khô. Đây là đặc điểm nhận thấy rõ nhất khi tìm hiểu cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Tuy nhiên, để nâng cao năng lực cạnh tranh đội tàu vận tải biển và tăng thị phần vận chuyển hàng hóa của Tổng công ty thì việc đầu tư và phát triển các loại tàu chuyên dụng cỡ lớn như tàu hàng rời, tàu container là hết sức cần thiết;

Thứ hai, tuổi tàu bình quân của đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2016 còn cao (14 – 15,5 tuổi) và giai đoạn 2011 – 2016 có xu hướng tăng dần. Đội tàu Tổng công ty có tuổi bình quân cao hơn tuổi bình quân của đội tàu thế giới. Nhóm tàu trẻ (dưới 10 tuổi) của đội tàu thế giới chiếm tới ½ tổng trọng tải đội tàu trong khi của Vinalines chỉ khoảng 20 - 30%; nhóm tàu quá già (trên 20 tuổi) thì ngược lại, tỷ trọng nhóm tàu tuổi này trong đội tàu thế giới khoảng 10% nhưng của Vinalines gấp đôi. Tuổi tàu cao làm tăng chi phí bảo dưỡng, sửa chữa, tăng chi phí nhiên liệu, giảm thời gian khai thác tàu trong năm... ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả kinh doanh khai thác tàu. Mặc dù suất vốn đầu tư thấp nhưng không đủ bù đắp các khoản mục chi phí nên hiệu quả kinh doanh khai thác của nhóm tàu tuổi cao thấp;

Thứ ba, tải trọng bình quân của đội tàu Tổng công ty tính đến năm 2016 đạt 22.510 DWT, tăng trung bình mỗi năm 9,41% tính từ năm 2006. Xét cơ cấu đội tàu theo cỡ tàu thì đội tàu Tổng công ty tập trung vào 2 nhóm tàu có tải trọng trung bình, 5.000 - 10.000 DWT và 10.000 – 50.000 DWT. Số lượng tàu cỡ lớn (trên 50.000 DWT) còn ít so với số lượng đội tàu Tổng công ty. Các tàu cỡ lớn của Tổng công ty đều cho thuê định hạn mà không tự khai thác. Với nguồn lực về con người, cơ sở vật chất... hiện có và năng lực kinh doanh vận tải biển thì Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có thể quản lý và khai thác

đội tàu có nhiều tàu cỡ lớn, có trọng tải bình quân cao hơn. Do vậy, vấn đề đặt ra là Vinalines cần bổ sung cỡ tàu nào, số lượng bao nhiêu, tuyến hoạt động ở đâu... để hợp lý hóa cơ cấu đội tàu, phát triển đội tàu bền vững trong thời gian tới?

Thứ tư, xét cơ cấu đội tàu quy mô doanh nghiệp, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam là công ty mẹ có tới 21 công ty con (tính đến 31/12/2016), trong đó 10 doanh nghiệp thành viên tham gia kinh doanh khai thác tàu nhưng đội tàu của các doanh nghiệp thành viên không đồng đều về tải trọng bình quân cũng như tuổi tàu bình quân. Bất hợp lý này cũng ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả kinh doanh khai thác tàu khi một số doanh nghiệp chỉ quản lý và khai thác vài con tàu dẫn đến bộ máy quản lý chồng chéo làm tăng chi phí;

Thứ năm, việc đầu tư tàu của Vinalines chưa hiệu quả, còn nhiều hạn chế, bất cập. Đội tàu Vinalines được đầu tư chủ yếu trong giai đoạn 2000 – 2011; trong đó, một số lượng lớn tàu già, cũ được đầu tư trong thời gian 2006 – 2008, giai đoạn phát triển “nóng” của vận tải biển Việt Nam với suất vốn đầu tư cao từ nguồn vốn vay thương mại như VNL Sky, VNL Ocean, VNL Global, VNL Glaxy, VNL Glory... Việc đầu tư mua tàu biển còn nóng vội, chưa có sự tính toán kỹ đến các yếu tố tài chính, thị trường nên hiệu quả kinh doanh giảm dần do phải tăng chi phí về lãi vay, chi phí khấu hao tàu lớn;

Thứ sáu, những bất hợp lý của cơ cấu đội tàu nói trên dẫn đến kết quả kinh doanh khai thác đội tàu Tổng công ty còn kém hiệu quả, đặc biệt là đội tàu của các doanh nghiệp hạch toán phụ thuộc và nhóm tàu có tải trọng dưới 10.000 DWT, nhóm tàu già, cũ được đầu tư trong giai đoạn 2006 - 2008. Hiệu quả kinh doanh vận tải biển, một trong 3 lĩnh vực kinh doanh của Vinalines chịu tác động của nhiều yếu tố khác nhau như biến động kinh tế thế giới, thị trường vận tải biển, cơ chế chính sách... Tuy nhiên qua những phân tích, đánh giá cơ cấu đội tàu và tìm hiểu kết quả kinh doanh khai thác một số đội tàu tiêu biểu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có thể nhận thấy cơ cấu

đội tàu (theo tuổi tàu, loại tàu, cỡ tàu, theo quy mô doanh nghiệp) ảnh hưởng trực tiếp đến hiệu quả kinh doanh khai thác tàu.

#### **2.3.4.2. Nguyên nhân tác động**

Những bất hợp lý cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trên đây do sự tác động khách quan và chủ quan của nhiều nguyên nhân khác nhau, trong đó có một số nguyên nhân chính như sau:

##### *Nguyên nhân chủ quan*

Một là, tuổi bình quân đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam khá cao (giai đoạn 2006 – 2016, tuổi bình quân của đội tàu dao động từ 14 – 15,5 tuổi), cao hơn độ tuổi trung bình khai thác hiệu quả của đội tàu biển thế giới (thường khoảng trên dưới 10 tuổi). Điều này ảnh hưởng đến mức độ hiện đại, tính năng kỹ thuật và khả năng bảo đảm an toàn của đội tàu, từ đó làm giảm hiệu quả khai thác;

Hai là, tình trạng kỹ thuật, trang thiết bị đội tàu của Vinalines còn hạn chế. Một phần lớn tàu của Tổng công ty chưa đáp ứng được yêu cầu về an toàn kỹ thuật hàng hải và các công ước quốc tế mà Việt Nam đã tham gia nên tình trạng tàu bị lưu giữ tại các cảng nước ngoài vẫn còn phổ biến. Điều này làm giảm uy tín và ảnh hưởng nhiều đến khả năng cạnh tranh của đội tàu Vinalines trên thị trường vận tải xuất nhập hàng hóa quốc tế cũng như hiệu quả khai thác tàu;

Ba là, Tổng công ty gặp khó khăn về tài chính khi đầu tư một số lượng tàu biển trong giai đoạn 2006 - 2008. Kinh doanh vận tải biển đòi hỏi phải có vốn lưu động khá lớn trong khi trên 80% vốn phát triển đội tàu trong thời gian này là vốn vay của các ngân hàng thương mại với mức lãi suất cao. Tuy nhiên, hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp thành viên thấp, nguồn hàng vận tải khan hiếm, giá cước vận tải thấp dẫn tới tình trạng thua lỗ kéo dài của hầu hết các doanh nghiệp. Quản lý nguồn vốn không hiệu quả, đầu tư dàn trải không tập trung dẫn đến thua lỗ và lãng phí nguồn vốn tại các doanh nghiệp.

Vì vậy, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam không có đủ nguồn vốn để tái đầu tư và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của mình;

Bốn là, công tác quản trị doanh nghiệp vẫn còn chưa thực sự chuyên nghiệp khi vai trò quản trị của Công ty mẹ không được phát huy. Công ty mẹ vẫn tập trung vào chức năng kinh doanh với số lượng lớn đơn vị hạch toán phụ thuộc, chưa thực hiện chức năng giám sát, quản lý, xây dựng chiến lược kinh doanh cho toàn Tổng công ty, định hướng thị trường trong từng giai đoạn và chưa thể hiện được vai trò dẫn dắt, điều tiết thị trường dẫn đến việc cạnh tranh trong hệ thống các công ty thành viên. Do đó, đội tàu của Tổng công ty manh mún, nhỏ lẻ, thuộc sự quản lý của nhiều doanh nghiệp thành viên, có doanh nghiệp chỉ sở hữu một vài con tàu.

#### *Nguyên nhân khách quan*

Một là, khủng hoảng kinh tế toàn cầu năm 2008 khiến thị trường vận tải biển thế giới “roi tự do” từ thời điểm này và kéo dài tới năm 2016, các doanh nghiệp vận tải biển đang đối mặt với khó khăn và thách thức chưa từng có trong lịch sử. Tại Việt Nam, nhiều doanh nghiệp vận tải thua lỗ nặng và phải công bố phá sản. Thị trường vận tải biển không thuận lợi kéo dài, việc phải thực hiện nghĩa vụ trả nợ cho các dự án đầu tư tàu biển trong giai đoạn trước khiến nhiều doanh nghiệp gặp khó khăn trong việc đảm bảo cân bằng thu chi. Doanh nghiệp nào đã lựa chọn phương thức phát triển đội tàu càng nhanh lại càng phải đối mặt với nguy cơ thua lỗ kéo dài, bị thâm hụt, mất cân đối về tài chính nặng nề. Do đó, doanh nghiệp phải lựa chọn giải pháp bán bớt những con tàu đã già, tuổi trên 20 và khai thác không hiệu quả để cắt lỗ. Vinalines cũng không nằm ngoài “kịch bản” này khi số lượng tàu sở hữu giảm dần theo thời gian;

Hai là, giá nhiên liệu thay đổi tác động mạnh mẽ tới hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu vận tải biển. Biến động giá dầu là yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí và lợi nhuận của các doanh nghiệp vận tải biển vì khoản mục chi



phí nguyên vật liệu chiếm tới 30 – 35% tổng chi phí khai thác tàu. Đội tàu Vinalines có tuổi trung bình cao hơn nhiều so với đội tàu thế giới nên mức tiêu hao nhiên liệu lớn càng làm tăng khoản mục chi phí này;

Ba là, hội nhập quốc tế tạo điều kiện cho các hãng tàu biển nước ngoài được hoạt động bình đẳng tại Việt Nam (trừ vận tải biển nội địa). Đây là cơ hội nhưng cũng là thách thức đối với Vinalines khi đội tàu phát triển tương đối chậm, khó cạnh tranh các hãng tàu ngoại với tốc độ phát triển ngày càng mạnh, đội tàu hiện đại, nguồn tài chính hùng hậu, khả năng cung cấp dịch vụ vận tải biển ngày càng vượt xa các doanh nghiệp Việt Nam;

Bốn là, cơ chế chính sách quản lý của nhà nước chưa đồng bộ và chưa phát huy được hết tác dụng. Nhà nước chưa có những chính sách thiết thực trong việc hỗ trợ ưu đãi để các doanh nghiệp (trong đó có Vinalines) đầu tư, tái cơ cấu đội tàu tạo nên một đội tàu cân đối, cơ cấu hợp lý.

Như vậy, bên cạnh những yếu tố nội tại thì những hạn chế, bất hợp lý của cơ cấu đội tàu của Tổng công ty hàng hải Việt Nam còn chịu sự tác động của một số yếu tố bên ngoài. Những hạn chế, bất hợp lý này là cơ sở thực tiễn để tác giả đề xuất những giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty hàng hải Việt Nam ở phần tiếp theo.

## **CHƯƠNG 3. GIẢI PHÁP HỢP LÝ HÓA CƠ CẤU ĐỘI TÀU TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM**

### **3.1. Định hướng phát triển ngành vận tải biển Việt Nam và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam**

#### **3.1.1. Quy hoạch phát triển ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030**

##### **3.1.1.1. Quan điểm, mục tiêu và định hướng phát triển**

Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được nghiên cứu từ cuối năm 2007 và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15/10/2009. Do bối cảnh kinh tế thế giới và trong nước thay đổi cũng như cập nhật các cơ sở đầu vào nên Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt “Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” tại quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26/08/2014 thay thế cho quyết định trên [29, 30].

Căn cứ vào “Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030”, các quan điểm, mục tiêu và định hướng phát triển ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030 được xác định cụ thể như sau:

##### **a. Quan điểm phát triển ngành vận tải biển Việt Nam**

- Phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý và điều kiện tự nhiên của đất nước: đặc biệt là tiềm năng biển để phát triển vận tải biển một cách đồng bộ, có trọng tâm, trọng điểm, vừa có bước đi phù hợp, vừa có bước đột phá theo hướng hiện đại nhằm góp phần thực hiện những mục tiêu của chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, tạo tiền đề cho phát triển kinh tế - xã hội, bảo đảm quốc phòng, an ninh, phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước.

- Phát triển vận tải biển theo hướng hiện đại: với chất lượng ngày càng cao, chi phí hợp lý, an toàn, giảm thiểu ô nhiễm môi trường và tiết kiệm năng lượng; tăng sức cạnh tranh để chủ động hội nhập và mở rộng thị trường vận tải biển trong khu vực và thế giới.

- Phát triển vận tải biển đồng bộ với phát triển các phương thức vận tải: đường bộ, đường thủy nội địa, đường sắt, đường hàng không; ứng dụng công nghệ vận tải tiên tiến, hiện đại; chú trọng phát triển vận tải đa phương thức, dịch vụ logistics để tạo nên một hệ thống vận tải đồng bộ, liên hoàn và hiệu quả [11].

## **b. Mục tiêu phát triển ngành vận tải biển Việt Nam**

### *Mục tiêu tổng quát*

Nâng cao chất lượng dịch vụ vận tải biển để đảm nhiệm vận chuyển hàng hóa trong nước, giảm tải cho vận tải đường bộ; đảm nhận vận chuyển phần lớn khối lượng hàng hóa xuất, nhập khẩu bằng đường biển; tham gia vận chuyển hàng hóa trên các tuyến biển xa, khu vực Bắc Âu, Nam Mỹ. Khôi phục tuyến vận tải hành khách trên trục Bắc - Nam vào thời gian thích hợp nhằm đáp ứng nhu cầu đi lại của nhân dân. Đến năm 2020, cơ bản đáp ứng nhu cầu vận tải biển của nền kinh tế quốc dân với chất lượng cao, giá thành hợp lý và giảm thiểu ô nhiễm môi trường.

### *Mục tiêu cụ thể*

- Về vận tải biển và đội tàu:

+ Nâng cao chất lượng và hiệu quả kinh doanh dịch vụ vận tải biển, đáp ứng nhu cầu vận tải biển nội địa; tập trung khai thác tối đa lợi thế trên tuyến vận tải trong nước, các tuyến biển gần đối với các loại hàng truyền thống; từng bước nâng thị phần vận chuyển hàng hóa xuất, nhập khẩu; kết hợp vận chuyển hàng hóa giữa các cảng biển nước ngoài, trên tuyến biển xa.

+ Khối lượng hàng hóa do đội tàu Việt Nam đảm nhận đạt khoảng từ 85 đến 91 triệu tấn vào năm 2015; khoảng từ 140 đến 153 triệu tấn vào năm

2020; khoảng từ 237 đến 270 triệu tấn vào năm 2030; số lượng hành khách (bao gồm vận chuyển hành khách trên các tuyến ven biển nội địa, tuyến từ bờ ra đảo và tuyến giữa các đảo) đạt khoảng 05 triệu lượt người vào năm 2015; đạt khoảng từ 08 đến 09 triệu lượt người vào năm 2020.

+ Phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại, hiệu quả; chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng (tàu container, hàng rời, hàng lỏng) có trọng tải lớn. Đến năm 2015, tổng trọng tải đội tàu đạt khoảng từ 4,7 đến 5,2 triệu tấn và khoảng từ 6,8 đến 7,5 triệu tấn vào năm 2020; từng bước trẻ hóa đội tàu biển Việt Nam.

- Về hệ thống cảng biển:

Thực hiện mục tiêu phát triển theo “Quy hoạch điều chỉnh phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” đã được phê duyệt tại Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24 tháng 6 năm 2014.

- Về công nghiệp tàu thủy:

Thực hiện mục tiêu phát triển theo “Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” đã được phê duyệt tại Quyết định số 2290/QĐ-TTg ngày 27 tháng 11 năm 2013.

- Về dịch vụ hàng hải và logistics:

Thực hiện mục tiêu phát triển theo “Đề án phát triển dịch vụ logistics trong ngành giao thông vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” đã được phê duyệt tại Quyết định số 169/QĐ-TTg ngày 22 tháng 01 năm 2014.

*Định hướng phát triển ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030*

Căn cứ vào “Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030” (Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26/08/2014) ngành vận tải biển Việt Nam, các định hướng phát triển ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2030 được xác định cụ thể như sau:

- Tổng khối lượng vận tải của đội tàu biển Việt Nam: đến năm 2020 đạt khoảng từ 140 đến 152 triệu tấn, trong đó vận tải biển quốc tế đạt khoảng từ 40 đến 46 triệu tấn, vận tải biển trong nước đạt khoảng 100 đến 106 triệu tấn.

- Quy mô và nhu cầu bổ sung trọng tải đội tàu:

+ Tổng trọng tải đội tàu hàng VTB đến năm 2020 đạt khoảng 6,84 đến 7,52 triệu tấn; trong đó: tàu hàng bách hóa, hàng tổng hợp khoảng 2,51 đến 2,68 triệu tấn; tàu hàng container khoảng 0,68 đến 0,72 triệu tấn; tàu hàng rời khoảng 2,21 đến 2,54 triệu tấn; tàu hàng lỏng khoảng 1,44 đến 1,58 triệu tấn.

+ Nhu cầu bổ sung đội tàu đến năm 2020 khoảng 1,38 đến 2,12 triệu tấn.

- Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam:

Thực hiện theo “Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 1037/QĐ-TTg ngày 24 tháng 6 năm 2014.

- Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp tàu thủy Việt Nam:

Thực hiện theo “Quy hoạch phát triển ngành công nghiệp tàu thủy VN đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 2290/QĐ-TTg ngày 27 tháng 11 năm 2013.

- Định hướng quy hoạch phát triển dịch vụ hỗ trợ VTB và logistics:

Thực hiện theo “Đề án phát triển dịch vụ logistics trong lĩnh vực giao thông vận tải Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 169/QĐ-TTg ngày 22 tháng 01 năm 2014.

- Định hướng phát triển nguồn nhân lực vận tải biển:

+ Đến năm 2020, đào tạo và bồi dưỡng đạt khoảng 42.000 sỹ quan, thuyền viên; trong đó đào tạo mới khoảng 15.000 người, bao gồm 7.000 người bổ sung theo yêu cầu phát triển đội tàu và 8.000 người thay thế lực lượng hiện có; cơ cấu đào tạo khoảng 6.000 sỹ quan quản lý và khoảng 9.000 thuyền viên, công nhân kỹ thuật hàng hải.

+ Đẩy mạnh công tác đào tạo nguồn nhân lực logistics, công nghiệp đóng tàu, khai thác cảng biển và quản trị doanh nghiệp.

+ Đổi mới phương thức đào tạo, chương trình, tiêu chuẩn đào tạo và huấn luyện hàng hải, đặc biệt với công tác đào tạo cán bộ quản lý sỹ quan, thuyền viên và cán bộ quản lý khai thác hoạt động logistics, vận tải đa phương thức. Coi trọng đào tạo ngoại ngữ, thực hành đi đôi với lý thuyết.

+ Tăng cường tính gắn kết giữa các doanh nghiệp với các cơ sở đào tạo, huấn luyện thuyền viên.

- Tổng kinh phí đầu tư cho phát triển đội tàu: từ nay đến năm 2020 khoảng từ 20.000 đến 30.000 tỷ đồng (khoảng từ 1,0 đến 1,5 tỷ USD), chủ yếu do các doanh nghiệp tự huy động từ các nguồn vốn hợp pháp [12].

### **3.1.1.2. Nội dung của quy hoạch về vận tải biển và đội tàu**

#### **a. Dự báo lượng hàng vận tải biển**

Để có cơ sở dự báo lượng hàng vận tải biển, quy hoạch dự báo nhu cầu hàng hóa vận tải biển theo từng nhóm hàng như hàng tổng hợp, container; hàng chuyên dùng than quặng và hàng lỏng chuyên dùng (dầu và sản phẩm dầu) và tổng hợp thành bảng số liệu trên cơ sở các chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam và dự báo thời gian tới cũng như kinh tế thế giới gần đây và triển vọng phát triển thời gian tới.

Quy hoạch đưa ra số liệu dự báo theo hai nhóm phương án:

- Nhóm phương án cao (Phương án Ia và Ib): Tương ứng kinh tế thế giới sớm phục hồi và phát triển ổn định, thị trường vận tải biển sớm khởi sắc.

- Nhóm phương án thấp (Phương án IIa và IIb): Kinh tế và thị trường vận tải biển thế giới tiếp tục chịu ảnh hưởng của những diễn biến phức tạp, khó lường hiện nay, phục hồi chậm và khó dự báo thời điểm khởi sắc trở lại.

Quy hoạch dự báo nhu cầu hàng hóa vận tải theo các giai đoạn, từ đó tự báo lượng hàng VTB do đội tàu Việt Nam đảm nhận như sau:

Bảng 3.1. Tổng hợp nhu cầu hàng hóa vận tải theo các giai đoạn

Đơn vị: Triệu T/ năm

| TT       | Danh mục                    | 2105          |               | 2020          |               | 2025          |               | 2030          |               |
|----------|-----------------------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|          |                             | PA thấp       | PA cao        | PA thấp       | PA cao        | PA thấp       | PA cao        | PA thấp       | PA cao        |
| <b>A</b> | <b>Tổng hàng vận chuyển</b> | <b>274,25</b> | <b>286,46</b> | <b>468,15</b> | <b>504,42</b> | <b>632,11</b> | <b>688,40</b> | <b>807,82</b> | <b>894,12</b> |
| -        | Xuất nhập khẩu              | 212,25        | 221,87        | 362,39        | 392,63        | 512,09        | 557,68        | 662,38        | 727,46        |
| -        | Trong nước                  | 62,00         | 64,58         | 105,76        | 111,79        | 120,03        | 130,71        | 145,43        | 166,67        |
| <b>B</b> | <b>Theo loại hàng</b>       |               |               |               |               |               |               |               |               |
| <b>1</b> | <b>Tổng hợp, container</b>  | <b>188,15</b> | <b>192,01</b> | <b>260,81</b> | <b>274,69</b> | <b>350,83</b> | <b>380,97</b> | <b>456,36</b> | <b>509,81</b> |
| -        | Xuất nhập khẩu              | 152,31        | 155,43        | 211,13        | 222,37        | 284,01        | 308,40        | 369,43        | 412,71        |
| -        | Trong nước                  | 35,84         | 36,57         | 49,68         | 52,32         | 66,83         | 72,56         | 86,92         | 97,11         |
| <b>2</b> | <b>Than quặng rời</b>       | <b>51,90</b>  | <b>56,65</b>  | <b>121,34</b> | <b>136,83</b> | <b>196,28</b> | <b>215,43</b> | <b>245,86</b> | <b>263,81</b> |
| -        | Xuất nhập khẩu              | 35,74         | 38,64         | 93,76         | 108,26        | 170,58        | 187,28        | 217,35        | 232,75        |
| -        | Trong nước                  | 16,16         | 18,01         | 27,58         | 28,57         | 25,70         | 28,15         | 28,51         | 31,06         |
| <b>3</b> | <b>Hàng lỏng xăng dầu</b>   | <b>34,20</b>  | <b>37,80</b>  | <b>86,00</b>  | <b>92,90</b>  | <b>85,00</b>  | <b>92,00</b>  | <b>105,60</b> | <b>120,50</b> |
| -        | Xuất nhập khẩu              | 24,20         | 27,80         | 57,50         | 62,00         | 57,50         | 62,00         | 75,60         | 82,00         |
| -        | Trong nước                  | 10,00         | 10,00         | 28,50         | 30,90         | 27,50         | 30,00         | 30,00         | 38,50         |
| <b>4</b> | <b>Riêng hàng container</b> | <b>111,78</b> | <b>114,77</b> | <b>168,59</b> | <b>177,56</b> | <b>238,74</b> | <b>259,33</b> | <b>322,92</b> | <b>360,76</b> |
|          | <b>Tr. TEU</b>              | <b>9,72</b>   | <b>9,98</b>   | <b>14,66</b>  | <b>15,44</b>  | <b>20,76</b>  | <b>22,55</b>  | <b>28,08</b>  | <b>31,37</b>  |
| -        | Xuất nhập khẩu (Tr. TEU)    | 8,74          | 8,92          | 13,04         | 13,73         | 18,52         | 20,11         | 25,06         | 27,99         |
| -        | Trong nước (Tr. TEU)        | 0,98          | 1,06          | 1,62          | 1,71          | 2,24          | 2,44          | 3,02          | 3,38          |

Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (2014)

Bảng 3.2. Kết quả dự báo lượng hàng VTB do đội tàu Việt Nam đảm nhận

ĐVT: Triệu T/ năm

| TT       | Danh mục                    | Phương án cao |               |              |               | Phương án thấp |               |               |               |
|----------|-----------------------------|---------------|---------------|--------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
|          |                             | Phương án Ia  |               | Phương án Ib |               | Phương án IIa  |               | Phương án IIb |               |
|          |                             | 2015          | 2020          | 2015         | 2020          | 2015           | 2020          | 2015          | 2020          |
| <b>1</b> | <b>Tổng hợp, container</b>  | <b>63,84</b>  | <b>99,77</b>  | <b>55,50</b> | <b>90,03</b>  | <b>48,82</b>   | <b>75,77</b>  | <b>40,22</b>  | <b>61,46</b>  |
| 1.1      | Xuất nhập khẩu              | 29,07         | 48,77         | 22,00        | 39,03         | 18,27          | 30,50         | 10,50         | 18,59         |
| 1.2      | Trong nước                  | 34,78         | 51,00         | 33,50        | 51,00         | 30,55          | 45,28         | 29,73         | 42,88         |
| <b>2</b> | <b>Hàng rời</b>             | <b>25,87</b>  | <b>52,24</b>  | <b>22,74</b> | <b>40,02</b>  | <b>21,81</b>   | <b>36,03</b>  | <b>20,48</b>  | <b>32,29</b>  |
| 2.1      | Xuất nhập khẩu              | 8,78          | 24,16         | 5,66         | 11,94         | 4,72           | 7,95          | 3,40          | 4,13          |
| 2.2      | Trong nước                  | 17,89         | 28,08         | 17,09        | 28,08         | 17,09          | 28,08         | 17,09         | 28,08         |
| <b>3</b> | <b>Hàng lỏng</b>            | <b>20,40</b>  | <b>46,83</b>  | <b>18,28</b> | <b>38,63</b>  | <b>17,21</b>   | <b>34,53</b>  | <b>17,19</b>  | <b>33,86</b>  |
| 3.1      | Xuất nhập khẩu              | 10,40         | 17,13         | 8,28         | 8,93          | 7,21           | 4,83          | 7,19          | 3,36          |
| 3.2      | Trong nước                  | 10,00         | 29,70         | 10,00        | 29,70         | 10,00          | 29,70         | 10,00         | 29,70         |
| <b>4</b> | <b>Tổng cộng</b>            | <b>110,19</b> | <b>198,83</b> | <b>96,52</b> | <b>168,68</b> | <b>87,83</b>   | <b>146,33</b> | <b>77,89</b>  | <b>126,72</b> |
| 4.1      | Xuất nhập khẩu              | 48,25         | 90,06         | 35,94        | 59,90         | 30,20          | 43,28         | 21,88         | 26,07         |
| 4.2      | Trong nước                  | 61,86         | 108,78        | 60,58        | 217,55        | 57,64          | 103,05        | 56,81         | 100,65        |
| <b>5</b> | <b>Riêng hàng container</b> | <b>2,352</b>  | <b>4,305</b>  | <b>2,088</b> | <b>3,895</b>  | <b>1,599</b>   | <b>2,892</b>  | <b>1,198</b>  | <b>2,148</b>  |
| 5.1      | Xuất nhập khẩu              | 1,393         | 2,639         | 1,143        | 2,230         | 0,783          | 1,476         | 0,433         | 0,816         |
| 5.2      | Trong nước                  | 0,960         | 1,670         | 0,945        | 1,665         | 0,816          | 1,416         | 0,765         | 1,332         |

Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (2014)

**b. Quy hoạch phát triển đội tàu biển Việt Nam**

Năng suất phương tiện bình quân theo loại tàu và tuyến vận tải

Bảng 3.3. Năng suất phương tiện theo loại tàu và tuyến vận tải

DVT: Tấn/DWT-năm

| TT       | Danh mục                | Năm 2015     | Năm 2020     |
|----------|-------------------------|--------------|--------------|
| <b>1</b> | <b>Tàu hàng khô</b>     | <b>49,2</b>  | <b>56,0</b>  |
| 1.1      | Xuất nhập khẩu          | 31,7         | 37,0         |
| a        | Biển gần                | 13,5         | 15,0         |
| b        | Biển trung              | 10,0         | 12,0         |
| c        | Biển xa                 | 8,2          | 10,0         |
| 1.2      | Vận chuyển trong nước   | 17,5         | 19,0         |
| <b>2</b> | <b>Tàu container</b>    | <b>168,0</b> | <b>175,0</b> |
| 2.1      | Xuất nhập khẩu          | 120,0        | 125,0        |
| a        | Biển gần                | 45,0         | 46,0         |
| b        | Biển trung              | 40,0         | 42,0         |
| c        | Biển xa                 | 35,0         | 37,0         |
| 2.2      | Vận chuyển trong nước   | 48,0         | 50,0         |
| <b>3</b> | <b>Tàu hàng rời</b>     | <b>40,0</b>  | <b>42,0</b>  |
| 3.1      | Xuất nhập khẩu          | 24,5         | 26,0         |
| a        | Biển gần                | 13,0         | 14,0         |
| b        | Biển trung              | 11,5         | 12,0         |
| 3.2      | Vận chuyển trong nước   | 15,5         | 16,0         |
| <b>4</b> | <b>Tàu dầu thô</b>      | <b>46,0</b>  | <b>52,5</b>  |
| 4.1      | Xuất nhập khẩu          | 24,0         | 27,5         |
| a        | Biển gần                | 13,0         | 15,0         |
| b        | Biển trung              | 11,0         | 12,5         |
| 4.2      | Vận chuyển trong nước   | 22,0         | 25,0         |
| <b>5</b> | <b>Tàu sản phẩm dầu</b> | <b>50,0</b>  | <b>56,5</b>  |
| 5.1      | Xuất nhập khẩu          | 27,0         | 30,5         |
| a        | Biển gần                | 14,0         | 15,5         |
| b        | Biển trung              | 13,0         | 15,0         |
| 5.2      | Vận chuyển trong nước   | 23,0         | 26,0         |

Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (2014)

Quy mô đội tàu yêu cầu và nhu cầu bổ sung đội tàu



Bảng số liệu sau đây thể hiện kết quả tính toán quy mô đội tàu cho giai đoạn 2015, 2020 và tổng hợp các chỉ tiêu chính tương ứng với các phương án về lượng hàng vận tải biển do đội tàu Việt Nam đảm nhận giai đoạn đến 2015 và 2020 (Số liệu được lấy trung bình từ khoảng dự báo trong quy hoạch):

*Bảng 3.4. Tổng hợp chỉ tiêu theo các phương án về lượng hàng vận tải do đội tàu Việt Nam đảm nhận*

| TT       | Danh mục                  | Đơn vị         | Phương án Ia  |               | Phương án Ib |               | Phương án IIa |               | Phương án IIb |               |
|----------|---------------------------|----------------|---------------|---------------|--------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|          |                           |                | 2015          | 2020          | 2015         | 2020          | 2015          | 2020          | 2015          | 2020          |
| <b>1</b> | <b>Lượng hàng vận tải</b> | <b>Tr. Tấn</b> | <b>110,11</b> | <b>198,85</b> | <b>96,52</b> | <b>168,71</b> | <b>87,84</b>  | <b>146,33</b> | <b>77,89</b>  | <b>126,72</b> |
| 1.1      | Xuất nhập khẩu            | Tr. Tấn        | 48,25         | 90,05         | 35,94        | 59,91         | 30,20         | 43,28         | 21,08         | 26,07         |
| 1.2      | Trong nước                | Tr. Tấn        | 61,86         | 108,80        | 60,58        | 108,80        | 57,64         | 103,05        | 56,81         | 100,65        |
| <b>2</b> | <b>Thị phần đảm nhận</b>  | <b>%</b>       | <b>39,25</b>  | <b>40,85</b>  | <b>34,40</b> | <b>34,70</b>  | <b>31,30</b>  | <b>30,05</b>  | <b>27,80</b>  | <b>26,10</b>  |
| 2.1      | Xuất nhập khẩu            | %              | 22,25         | 23,80         | 16,55        | 15,80         | 13,90         | 11,45         | 9,70          | 6,90          |
| 2.2      | Trong nước                | %              | 97,75         | 100,00        | 95,70        | 100,00        | 91,05         | 94,70         | 89,75         | 92,55         |
| <b>3</b> | <b>Quy mô đội tàu</b>     | <b>Tr. DWT</b> | <b>6,456</b>  | <b>10,411</b> | <b>5,841</b> | <b>8,225</b>  | <b>4,907</b>  | <b>7,175</b>  | <b>4,357</b>  | <b>6,145</b>  |
| 3.1      | Tàu hàng khô              | Tr. DWT        | 2,773         | 3,141         | 2,098        | 2,738         | 2,031         | 2,593         | 1,695         | 2,178         |
| 3.2      | Tàu hàng container        | Tr. DWT        | 0,603         | 1,076         | 0,530        | 0,962         | 0,398         | 0,698         | 0,294         | 0,511         |
| 3.3      | Tàu hàng rời              | Tr. DWT        | 1,828         | 3,718         | 1,556        | 2,700         | 1,480         | 2,372         | 1,372         | 2,063         |
| 3.4      | Tàu dầu thô               | Tr. DWT        | 0,575         | 1,372         | 0,518        | 0,721         | 0,428         | 0,408         | 0,426         | 0,289         |
| 3.5      | Tàu sản phẩm dầu          | Tr. DWT        | 0,677         | 1,104         | 1,139        | 1,104         | 0,570         | 1,104         | 0,570         | 1,104         |

*Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (2014)*

Phương án IIa được lựa chọn là phương án cơ bản cho quy hoạch vì:

- Phù hợp với thực tế: Kinh tế thế giới và thị trường vận tải biển toàn cầu, khu vực còn tiếp tục chịu ảnh hưởng của những diễn biến phức tạp khó lường hiện nay nên phục hồi chậm và khó dự báo thời điểm khởi sắc. Vận tải biển Việt Nam phát triển trên cơ sở định hướng chung đã xác định trong quyết định số 355/QĐ-TTg; đồng thời xét tới hiện trạng và xu thế diễn biến không khả quan như dự báo của các tổ chức nghiên cứu quốc tế đã đề cập gần đây.

- Định hướng phát triển vận tải biển Việt Nam trong giai đoạn quy hoạch là tập trung khai thác tối đa lợi thế trên tuyến vận tải trong nước, quốc tế biển

gần đối với các loại hàng truyền thống. Lấy mục tiêu tái cơ cấu để duy trì đội tàu làm trọng tâm, từng bước nâng dần hiệu quả hoạt động vận tải, tạo cơ sở để phát triển cho giai đoạn sau khi thị trường vận tải biển thế giới, khu vực phục hồi trở lại [11, 12].

Các bảng số liệu sau thể hiện quy mô đội tàu Việt Nam cũng như lượng hàng vận tải biển và thị phần do đội tàu Việt Nam đảm nhận theo phương án IIa (Số liệu được lấy trung bình từ khoảng dự báo trong quy hoạch):

*Bảng 3.5. Quy mô đội tàu Việt Nam theo phương án IIa*

| TT       | Loại tàu                            | 2015                  |                  | 2020                  |                  |
|----------|-------------------------------------|-----------------------|------------------|-----------------------|------------------|
|          |                                     | Trọng tải (Triệu DWT) | Số lượng (Chiếc) | Trọng tải (Triệu DWT) | Số lượng (Chiếc) |
| <b>1</b> | <b>Tàu hàng khô (1.000 DWT)</b>     | <b>2,031</b>          | <b>291</b>       | <b>2,593</b>          | <b>278</b>       |
|          | < 10                                | 0,975                 | 198              | 1,252                 | 167              |
|          | 10 ÷ 20                             | 0,670                 | 80               | 0,850                 | 92               |
|          | 20 ÷ 50                             | 0,386                 | 13               | 0,492                 | 19               |
| <b>2</b> | <b>Tàu hàng rời (1.000 DWT)</b>     | <b>1,480</b>          | <b>58</b>        | <b>2,375</b>          | <b>88</b>        |
|          | < 10                                | 0,180                 | 9                | 0,361                 | 29               |
|          | 10 ÷ 50                             | 0,902                 | 42               | 1,421                 | 37               |
|          | > 50                                | 0,399                 | 7                | 0,594                 | 22               |
| <b>3</b> | <b>Tàu container (1.000 TEU)</b>    | <b>0,398</b>          | <b>15</b>        | <b>0,697</b>          | <b>31</b>        |
|          | 0,2 ÷ 1                             | 0,097                 | 7                | 0,162                 | 15               |
|          | 1 ÷ 3                               | 0,301                 | 8                | 0,334                 | 12               |
|          | > 3                                 |                       |                  | 0,202                 | 4                |
| <b>4</b> | <b>Tàu dầu sản phẩm (1.000 DWT)</b> | <b>0,570</b>          | <b>14</b>        | <b>1,104</b>          | <b>34</b>        |
|          | 1 ÷ 30                              | 0,204                 | 7                | 0,433                 | 17               |
|          | 30 ÷ 50                             | 0,366                 | 7                | 0,672                 | 17               |
| <b>5</b> | <b>Tàu dầu thô (1.000 DWT)</b>      | <b>0,428</b>          | <b>2</b>         | <b>0,685</b>          | <b>2</b>         |
|          | 100 ÷ 150                           | 0,170                 | 1                | 0,131                 | 1                |
|          | 150 ÷ 400                           | 0,258                 | 1                | 0,554                 | 1                |
| <b>6</b> | <b>Tổng cộng</b>                    | <b>4,906</b>          | <b>380</b>       | <b>7,453</b>          | <b>433</b>       |

*Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (2014)*

Bảng 3.6. Lượng hàng vận tải biển và thị phần do đội tàu Việt Nam đảm nhận theo phương án IIa

| TT       | Danh mục                  | Đơn vị         | 2015         | 2020          | 2025          | 2030          |
|----------|---------------------------|----------------|--------------|---------------|---------------|---------------|
| <b>1</b> | <b>Lượng hàng vận tải</b> | <b>Tr. Tấn</b> | <b>89.69</b> | <b>147.09</b> | <b>184.50</b> | <b>253.75</b> |
| 1.1      | Hàng xuất nhập khẩu       | Tr. Tấn        | 30.56        | 44.04         | 63.53         | 103.04        |
| a        | Tổng hợp, container       | Tr. Tấn        | 18.625       | 30.495        | 48.280        | 71.125        |
| b        | Hàng container            | Tr. TEU        | 0.783        | 1.476         | 2.549         | 4.101         |
| c        | Hàng rời                  | Tr. Tấn        | 4.720        | 8.710         | 17.725        | 23.310        |
| d        | Hàng lỏng                 | Tr. Tấn        | 7.210        | 4.830         | 6.615         | 8.600         |
| 1.2      | Hàng trong nước           | Tr. Tấn        | 59.14        | 103.05        | 120.97        | 150.71        |
| a        | Tổng hợp, container       | Tr. Tấn        | 32.050       | 45.275        | 65.290        | 86.675        |
| b        | Hàng container            | Tr. TEU        | 0.816        | 1.416         | 2.106         | 2.880         |
| c        | Hàng rời                  | Tr. Tấn        | 17.085       | 28.075        | 26.925        | 29.785        |
| d        | Hàng lỏng                 | Tr. Tấn        | 10.000       | 29.700        | 28.750        | 34.250        |
| <b>2</b> | <b>Thị phần đảm nhận</b>  | <b>%</b>       | <b>31.3</b>  | <b>30.05</b>  | <b>29.25</b>  | <b>29.8</b>   |
| 2.1      | Hàng xuất nhập khẩu       | %              | 13.90        | 11.45         | 13.50         | 14.80         |
| a        | Tổng hợp, container       | %              | 11.85        | 14.05         | 16.25         | 18.20         |
| b        | Hàng container            | %              | 8.90         | 11.05         | 13.20         | 15.45         |
| c        | Hàng rời                  | %              | 37.25        | 44.95         | 55.65         | 57.25         |
| d        | Hàng lỏng                 | %              | 27.70        | 8.10          | 11.05         | 11.00         |
| 2.2      | Hàng trong nước           | %              | 91.00        | 94.50         | 96.50         | 96.55         |
| a        | Tổng hợp, container       | %              | 84.35        | 88.75         | 93.70         | 94.60         |
| b        | Hàng container            | %              | 80.00        | 85.00         | 90.00         | 90.00         |
| c        | Hàng rời                  | %              | 100.00       | 100.00        | 100.00        | 100.00        |
| d        | Hàng lỏng                 | %              | 100.00       | 100.00        | 100.00        | 100.00        |

Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (2014)

Định hướng phát triển về cỡ tàu

Tuyến quốc tế :

- Hàng rời: Sử dụng cỡ tàu 3 ÷ 20 vạn DWT và lớn hơn khi có điều kiện. Trong đó tàu chuyên dùng 10 ÷ 20 vạn DWT hoặc lớn hơn chở than nhập khẩu và tàu 3 ÷ 5 vạn DWT chở than, quặng, alumin xuất khẩu.
- Hàng lỏng: Sử dụng tàu trọng tải 10 ÷ 40 vạn DWT chở dầu thô nhập ngoại và tàu trọng tải 10 ÷ 50 ngàn DWT chở sản phẩm dầu nhập ngoại;

- Hàng bách hóa, tổng hợp: Sử dụng tàu trọng tải 5 ÷ 50 ngàn DWT; trong đó dùng tàu 10 ÷ 20 ngàn DWT cho tuyến đi/đến các nước Đông Nam Á, Châu Á và tàu 30÷50 ngàn DWT đi/đến Châu Phi, Châu Âu và Châu Mỹ;

- Hàng container: Đi/đến các nước Châu Á chủ yếu là tàu 500 ÷ 3000 TEU và các nước Châu Phi, Châu Âu và Châu Mỹ là tàu 4.000 ÷ 9.000 TEU.

Tuyến trong nước:

- Hàng rời, bách hóa tổng hợp: Sử dụng cỡ tàu 1.000 ÷ 10.000 DWT;

- Hàng container: Sử dụng cỡ tàu 200 ÷ 1.000 TEU;

- Hàng lỏng: Sử dụng cỡ tàu 1.000 ÷ 30.000 DWT chở sản phẩm dầu và cỡ tàu 10 ÷ 15 vạn DWT chở dầu thô từ mỏ vào nhà máy.

Như vậy, Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đã được phê duyệt năm 2009 song do bối cảnh kinh tế thế giới và trong nước tác động mạnh mẽ thị trường vận tải biển nên Quy hoạch đã được điều chỉnh lại vào năm 2014. So sánh số liệu số liệu thực tế về đội tàu vận tải biển, hàng hóa vận tải biển... của Báo cáo tổng kết công tác năm 2015 và triển khai kế hoạch nhiệm vụ năm 2016 của Cục Hàng hải Việt Nam và số liệu Quy hoạch đề ra trong phương án được lựa chọn có thể thấy, các số liệu Quy hoạch đề ra năm 2015 tuy không chính xác nhưng khá sát với số liệu thực tế của vận tải biển Việt Nam năm 2015. Do vậy, tác giả sẽ sử dụng các số liệu dự báo của Quy hoạch về đội tàu, lượng hàng vận tải, thị phần vận tải... để tính toán.

### **3.1.2. Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020**

Để phát huy các tiềm năng của biển trong thế kỷ XXI, Hội nghị lần thứ tư Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam (khoá X) đã thông qua Nghị quyết số 09-NQ/TW ngày 09/02/2007 “Về chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020”, trong đó nhấn mạnh "Thế kỷ XXI được thế giới xem là thế kỷ của đại dương". Nghị quyết đã xác định các quan điểm chỉ đạo về định hướng chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020:

Một là, nước ta phải trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển trên cơ sở phát huy mọi tiềm năng từ biển, phát triển toàn diện các ngành, nghề biển với cơ cấu phong phú, hiện đại, tạo ra tốc độ phát triển nhanh, bền vững, hiệu quả cao với tầm nhìn dài hạn;

Hai là, kết hợp chặt chẽ giữa phát triển kinh tế - xã hội với bảo đảm quốc phòng - an ninh, hợp tác quốc tế và bảo vệ môi trường, kết hợp giữa phát triển vùng biển, ven biển, hải đảo với phát triển vùng nội địa theo hướng công nghiệp hoá, hiện đại hoá;

Ba là, khai thác mọi nguồn lực để phát triển kinh tế - xã hội, bảo vệ môi trường biển trên tinh thần chủ động, tích cực mở cửa, phát huy đầy đủ và có hiệu quả các nguồn lực bên trong; tranh thủ hợp tác quốc tế, thu hút mạnh các nguồn lực bên ngoài theo nguyên tắc bình đẳng, cùng có lợi, bảo vệ vững chắc độc lập, chủ quyền và toàn vẹn lãnh thổ của đất nước.

Mục tiêu tổng quát là đến năm 2020, phấn đấu đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển, bảo đảm vững chắc chủ quyền, quyền chủ quyền quốc gia trên biển, đảo, góp phần quan trọng trong sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá, làm cho đất nước giàu mạnh.

Mục tiêu cụ thể là xây dựng và phát triển toàn diện các lĩnh vực kinh tế, xã hội, khoa học - công nghệ, tăng cường củng cố quốc phòng, an ninh; phấn đấu đến năm 2020, kinh tế trên biển và ven biển đóng góp khoảng 53-55% tổng GDP của cả nước. Giải quyết tốt các vấn đề xã hội, cải thiện một bước đáng kể đời sống nhân dân vùng biển và ven biển; có thu nhập bình quân đầu người cao gấp hai lần so với thu nhập bình quân chung của cả nước. Cùng với xây dựng một số thương cảng quốc tế có tầm cỡ khu vực, hình thành một số tập đoàn kinh tế mạnh, sẽ xây dựng một số khu kinh tế mạnh ở ven biển; xây dựng cơ quan quản lý tổng hợp thống nhất về biển có hiệu lực, hiệu quả, mở rộng hợp tác quốc tế trong các lĩnh vực về biển [44].

Để phát triển kinh tế biển theo định hướng của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 thì không thể không nhắc đến vai trò của đội tàu biển. Đội tàu biển là phương tiện để vận chuyển hàng hóa đem lại lợi nhuận trong lĩnh vực vận tải biển, tăng thu nhập cho nền kinh tế quốc dân. Do đó, xây dựng đội tàu biển cân đối, cơ cấu hợp lý là góp phần thực hiện mục tiêu đề ra của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020.

### **3.1.3. Định hướng phát triển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam**

Định hướng phát triển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đến năm 2020 được thể hiện trong Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2013).

#### **3.1.3.1. Sự cần thiết của chương trình tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam**

Thực hiện Chỉ thị số 03/CT-TTg ngày 17/01/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc đẩy mạnh tái cơ cấu doanh nghiệp nhà nước, Công văn số 88/TTg-ĐMDN ngày 16/01/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Phương án sắp xếp doanh nghiệp nhà nước thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và yêu cầu về công tác sắp xếp doanh nghiệp thuộc Tổng công ty tại thông báo số 172/TB-VPCP ngày 22/7/2011 của văn phòng Chính phủ, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nhận thấy rằng tái cơ cấu DNNN nói chung và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nói riêng là yêu cầu tất yếu:

- Chỉ có tái cơ cấu mới nhanh chóng khắc phục được những mặt yếu về hiệu quả kinh doanh, năng suất lao động, tăng cường tự chủ và tính linh hoạt trong hoạt động sản xuất kinh doanh;

- Tái cơ cấu nhằm huy động nguồn lực và sử dụng nguồn lực một cách có trọng tâm, trọng điểm để đầu tư phát triển năng lực kinh doanh.

- Tái cơ cấu nhằm rà soát lựa chọn những ngành nghề lĩnh vực trọng tâm và có kinh nghiệm để tập trung phát triển; Giảm số lượng doanh nghiệp có quy mô nhỏ, kinh doanh các ngành nghề không thuộc lĩnh vực kinh doanh

chính nhằm tập trung về một số đầu mối để chuyên môn hóa trong từng lĩnh vực kinh doanh; Cương quyết thực hiện biện pháp thoái vốn tại các doanh nghiệp có những ngành, lĩnh vực tiềm ẩn nhiều rủi ro, phụ thuộc nhiều vào vốn vay hoặc chiếm dụng nhiều vốn để tập trung toàn bộ vật lực, kinh nghiệm đưa Tổng công ty phát triển, đủ sức cạnh tranh trên thị trường hàng hải quốc tế.

- Tái cơ cấu là dịp để Tổng công ty tiến hành rà soát và khắc phục những hạn chế trong công tác quản trị điều hành, thu gọn đầu mối và nâng cao tính chuyên môn hoá đối với công tác tham mưu, sản xuất kinh doanh trong từng lĩnh vực; Rà soát lại toàn bộ các quy chế, quy định nội bộ, đánh giá những mặt đạt được và chưa đạt được trong công tác quản trị điều hành... để khắc phục nhằm hoàn thiện cơ cấu tổ chức, công tác quản trị doanh nghiệp phục vụ tốt công tác phát triển của Tổng công ty trong giai đoạn tới [25].

Với những mục tiêu như vậy, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã xây dựng “Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam” năm 2012 và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 04/02/2013.

### **3.1.3.2. Định hướng phát triển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đến năm 2020**

Định hướng đến năm 2020, Tổng công ty xác định mục tiêu chính là tiếp tục giữ vững vai trò nòng cốt trong ngành hàng hải Việt Nam, nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường khu vực và quốc tế, mở rộng quy mô hoạt động sản xuất kinh doanh khi điều kiện thị trường cho phép. Định hướng phát triển đối với từng loại hình kinh doanh chính như sau:

- Hoạt động vận tải biển: tiếp tục tái cơ cấu đội tàu để giảm tuổi tàu bình quân xuống từ 12 - 14 tuổi. Ưu tiên đầu tư đội tàu container để phục vụ nhu cầu thiết lập các tuyến vận tải chuyên tuyến đến các thị trường xuất nhập khẩu chính của Việt Nam, đầu tư đội tàu chở dầu sản phẩm cỡ vừa, đội tàu hàng

khô (từ cỡ Panamax trở xuống) trẻ tuổi, tính năng kỹ thuật hiện đại với tỷ trọng tương xứng với đội tàu container và tàu dầu sản phẩm.

- Hoạt động khai thác cảng biển: tiếp tục khai thác tối đa công suất của các cảng hiện hữu và các cảng được đầu tư, nâng cấp trong giai đoạn 2011 - 2015.

- Hoạt động dịch vụ hàng hải: phấn đấu trở thành nhà cung cấp các giải pháp tối ưu trong giao nhận, kho vận nhằm đưa doanh thu của nhóm dịch vụ logistics chiếm tỷ trọng lớn trong tổng doanh thu của toàn Tổng công ty. Đồng thời đẩy mạnh việc đầu tư các khu hậu cần, các bãi ICD, các trung tâm logistics bám sát theo Quyết định số 2223/QĐ-TTg ngày 13/12/2011 của Thủ tướng Chính phủ [25].

### **3.1.3.3. Kế hoạch tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam về hoạt động vận tải biển**

#### **a. Kinh doanh vận tải biển**

Với mỗi loại hình vận tải: container, hàng rời và sản phẩm dầu; Tổng công ty Hàng hải Việt Nam sẽ triển khai tái cơ cấu lĩnh vực kinh doanh vận tải biển như sau:

*Tập trung giảm đầu mối chủ tàu đối với tàu hàng rời và tàu dầu*

Trong thời gian tới, Tổng công ty sẽ tập trung năng lực, kinh nghiệm cũng như quan hệ khai thác của tất cả các công ty thành viên, cùng khai thác đội tàu hàng rời. Giảm bớt số lượng chủ tàu, phân chia thị trường và kích cỡ tàu để tránh chồng chéo và cạnh tranh lẫn nhau trong Tổng công ty.

*Tập trung và chuyên môn hóa với vận tải container*

- Phát triển hệ thống đại lý (đại lý tàu, hàng hóa).

- Giai đoạn 2012 - 2015: Duy trì khoảng 3 công ty đang kinh doanh dịch vụ vận tải container hiện có khai thác các tuyến feeder với đội tàu có sức chở từ 400 TEU đến 1.800 TEU. Triển khai mua chỗ trên một số tuyến từ các



hãng tàu mẹ để bước đầu tạo dựng chỗ đứng và thương hiệu Tổng công ty trên trường thế giới.

- Giai đoạn 2016 - 2020: củng cố và phát triển một công ty khai thác container hiện có để chuẩn bị hình thành công ty vận tải container khai thác tàu mẹ. Nghiên cứu hợp tác mở tuyến container trên các chặng trung và dài nối Việt Nam – Châu Âu; Việt Nam - Ấn Độ/Trung Đông; Việt Nam – Mỹ.

- Xây dựng cơ chế tài chính phù hợp: Các công ty vận tải thành viên tự hạch toán và chịu trách nhiệm trong vấn đề tài chính, bao gồm trả gốc và lãi vốn vay đầu tư tàu [25].

## **b. Về đội tàu vận tải biển**

### *Định hướng tái cơ cấu về số lượng và chủng loại tàu*

Căn cứ Quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15/10/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, tổng trọng tải đội tàu vận tải biển Việt Nam đến năm 2015 đạt 8,5 - 9,5 triệu tấn, năm 2020 đạt 11,5 - 13,5 triệu tấn, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam sẽ tiếp tục cơ cấu lại đội tàu, thanh lý những tàu già, đã hết khấu hao, hoạt động không hiệu quả, đồng thời tập trung đầu tư các tàu trẻ, có tính năng khai thác hiện đại, thoả mãn lâu dài yêu cầu của các công ước quốc tế.

Xây dựng kế hoạch đầu tư phù hợp với phân khúc thị trường của từng doanh nghiệp cụ thể, đảm bảo đáp ứng đa dạng nhu cầu vận chuyển từ những mặt hàng có giá trị thấp, yêu cầu bảo quản không cao đến những mặt hàng có giá trị và yêu cầu bảo quản cao. Ưu tiên đầu tư phát triển đội tàu chở dầu sản phẩm, đội tàu container phù hợp với điều kiện thị trường, nâng dần tỷ trọng của hai loại tàu này trong tổng trọng tải đội tàu của toàn tổng công ty.

### *Tiến độ và kế hoạch đầu tư, bán, giảm số lượng của đội tàu vận tải biển*

Trong giai đoạn 2011 - 2015, Tổng công ty sẽ chỉ đầu tư khoảng 860 nghìn tấn tàu, trong đó đã mua tàu đang khai thác là 130 ngàn tấn và thực hiện

đóng mới khoảng 730 ngàn tấn tàu, đồng thời bán, thanh lý khoảng 1,6 triệu tấn tàu. Đến năm 2015, tổng trọng tải đội tàu của Tổng công ty đạt khoảng 2,9 triệu DWT.

Tổng công ty sẽ căn cứ vào tình hình thị trường vận tải biển để điều chỉnh kế hoạch bán và thanh lý tàu cho phù hợp. Nếu diễn biến thị trường vận tải biển phát triển theo hướng tích cực thì Tổng công ty sẽ cân nhắc việc không bán tàu và giữ lại để đáp ứng nhu cầu vận tải và thực hiện nhiệm vụ chiến lược biển.

Giai đoạn 2016 - 2020, đầu tư khoảng 1,8 triệu tấn tàu, bán thanh lý khoảng 600 ngàn tấn tàu. Đến năm 2020, tổng trọng tải đội tàu đạt 4,1 triệu DWT, tuổi tàu bình quân 12 -14 tuổi [25].

### **3.2. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2017 – 2020**

Từ thực trạng cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2006 – 2016 và định hướng phát triển ngành vận tải biển, Tổng công ty; để nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu thì cần phải có những giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Vinalines.

#### **3.2.1. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô**

Từ việc đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam ở chương 2, có thể thấy rằng, tàu hàng khô là loại tàu chủ lực của Vinalines khi trọng tải loại tàu này chiếm trên dưới 80% tổng trọng tải đội tàu. Sau đây là một số giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam:

##### **3.2.1.1. Hợp lý hóa đội tàu hàng khô theo tuổi tàu**

Tính đến 31/12/2016, đội tàu hàng khô của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam bao gồm 67 chiếc với tổng trọng tải là 1.510.904 DWT, chiếm 78,05% tổng trọng tải đội tàu Vinalines.

Qua việc tìm hiểu kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô của Vinalines cho thấy những tàu hàng khô thuộc nhóm tàu tuổi già (15-19 tuổi) và nhóm tàu tuổi quá già (từ 20 tuổi trở lên) là kém hiệu quả. Tuy nhiên, xét thực trạng cơ cấu đội tàu của Tổng công ty cũng như định hướng phát triển ngành vận tải biển và Tổng công ty (mục 3.1), Tổng công ty cần phải thanh lý, giảm bán những tàu hàng khô quá già (trên 20 tuổi) để nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu.

Danh sách những tàu hàng khô cần thanh lý, giảm bán của Tổng công ty (theo danh sách đội tàu tính đến 31/12/2016) được thể hiện qua bảng sau:

*Bảng 3.7. Danh sách tàu đề nghị thanh lý, giảm bán*

| <b>TT</b> | <b>Tàu</b>     | <b>Năm đóng</b> | <b>Tuổi tàu</b> | <b>DWT</b> | <b>Doanh nghiệp</b> |
|-----------|----------------|-----------------|-----------------|------------|---------------------|
| 1         | NEPTURE STAR   | 1996            | 20              | 26.398     | VOSCO               |
| 2         | VEGA STAR      | 1994            | 22              | 22.035     | VOSCO               |
| 3         | VTC GLOBE      | 1994            | 22              | 23.726     | VITRANSCHART        |
| 4         | VTC SUN        | 1996            | 20              | 23.581     | VITRANSCHART        |
| 5         | VTC PLANET     | 1992            | 24              | 22.176     | VITRANSCHART        |
| 6         | MỸ THỊNH       | 1990            | 26              | 14.348     | VINASHIP            |
| 7         | MỸ VƯỢNG       | 1989            | 27              | 14.339     | VINASHIP            |
| 8         | MỸ AN          | 1994            | 22              | 8.232      | VINASHIP            |
| 9         | VINASHIP STAR  | 1996            | 20              | 23.949     | VINASHIP            |
| 10        | VINASHIP OCEAN | 1985            | 31              | 12.367     | VINASHIP            |
| 11        | VINASHIP       | 1996            | 20              | 24.034     | VINASHIP            |
| 12        | VINASHIP PEARL | 1996            | 20              | 24.219     | VINASHIP            |
| 13        | ĐÔNG PHONG     | 1994            | 20              | 7.088      | ĐÔNG ĐÔ             |
| 14        | NOSCO GLORY    | 1994            | 22              | 68.591     | NOSCO               |
| 15        | NOSCO VICTORY  | 1996            | 20              | 45.585     | NOSCO               |
| 16        | EASTER STAR    | 1994            | 22              | 23.724     | NOSCO               |
| 17        | EASTER SUN     | 1993            | 23              | 22.201     | NOSCO               |
| 18        | VNL OCEAN      | 1993            | 23              | 26.456     | VINALINES           |
| 19        | VNL FOTUNA     | 1991            | 25              | 26.369     | VINALINES           |
| 20        | VNL STAR       | 1993            | 23              | 26.456     | VINALINES           |

*Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2016)*

Việc bán tàu cần được thực hiện theo đúng quy định của pháp luật (Nghị định số 161/2013/NĐ-CP ngày 12 tháng 11 năm 2013 của Thủ tướng Chính

phủ). Do đó, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần lập dự án bán thanh lý số lượng tàu thuộc nhóm tuổi quá già ở trên. Đây là giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu đầu tiên mà Tổng công ty cần thực hiện để trẻ hóa đội tàu, góp phần nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác tàu.

Sau khi thanh lý, giảm bán số lượng tàu quá già như trên với tổng trọng tải 485.874 DWT, đội tàu hàng khô Vinalines còn lại 47 chiếc với tổng trọng tải 1.025.030 DWT, tuổi tàu bình quân là 12,40 tuổi; giảm mạnh so với đội tàu hàng khô ban đầu (tuổi tàu bình quân là 15,45 tuổi). Đây là cơ sở để tác giả tính toán, đề xuất các giải pháp khác hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô.

### 3.2.1.2. Hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô theo quy mô

Tàu hàng khô là loại tàu chiếm tỷ trọng lớn (khoảng 80%) trong cơ cấu đội tàu của Vinalines. Đội tàu Vinalines là đội tàu chủ lực của quốc gia khi trọng tải của đội tàu Vinalines luôn chiếm tỷ lệ lớn. Bảng sau thể hiện quy mô mỗi loại tàu của đội tàu Vinalines so với đội tàu Việt Nam:

*Bảng 3.8. Quy mô các loại tàu của đội tàu Vinalines so với đội tàu Việt Nam*

| TT | Năm  | Tàu hàng khô           |                         |              | Tàu container          |                         |              | Tàu hàng lỏng          |                         |              |
|----|------|------------------------|-------------------------|--------------|------------------------|-------------------------|--------------|------------------------|-------------------------|--------------|
|    |      | Đội tàu Việt Nam (DWT) | Đội tàu Vinalines (DWT) |              | Đội tàu Việt Nam (DWT) | Đội tàu Vinalines (DWT) |              | Đội tàu Việt Nam (DWT) | Đội tàu Vinalines (DWT) |              |
|    |      |                        | Quy mô (DWT)            | Tỷ trọng (%) |                        | Quy mô (DWT)            | Tỷ trọng (%) |                        | Quy mô (DWT)            | Tỷ trọng (%) |
| 1  | 2006 | 2.062.180              | 1.007.365               | 48,85        | 195.982                | 118.649                 | 60,54        | 506.910                | 102.878                 | 20,30        |
| 2  | 2007 | 2.244.178              | 1.616.293               | 72,02        | 223.144                | 140.914                 | 63,15        | 724.761                | 298.188                 | 41,14        |
| 3  | 2008 | 3.728.764              | 2.017.864               | 54,12        | 212.687                | 196.826                 | 92,54        | 666.956                | 292.735                 | 43,89        |
| 4  | 2009 | 4.159.709              | 2.200.505               | 52,90        | 212.687                | 202.116                 | 95,03        | 824.237                | 292.735                 | 35,52        |
| 5  | 2010 | 4.252.948              | 2.430.195               | 57,14        | 260.780                | 203.201                 | 77,92        | 818.619                | 325.763                 | 39,79        |
| 6  | 2011 | 5.039.377              | 2.344.518               | 46,52        | 669.538                | 141.846                 | 21,19        | 1.607.922              | 288.331                 | 17,93        |
| 7  | 2012 | 4.213.688              | 2.092.785               | 49,67        | 212.213                | 141.846                 | 66,84        | 1.890.327              | 288.331                 | 15,25        |
| 8  | 2013 | 4.591.689              | 1.918.093               | 41,77        | 236.673                | 167.639                 | 70,83        | 1.794.352              | 288.331                 | 16,07        |
| 9  | 2014 | 4.940.148              | 1.832.412               | 37,09        | 280.540                | 156.404                 | 55,75        | 2.003.830              | 288.331                 | 14,39        |
| 10 | 2015 | 5.141.941              | 1.703.760               | 33,13        | 214.124                | 136.618                 | 63,80        | 2.084.173              | 288.333                 | 13,83        |
| 11 | 2016 | 4.489.649              | 1.510.904               | 33,65        | 305.329                | 136.617                 | 44,74        | 1.863.719              | 288.332                 | 15,47        |

*Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam*

Từ số liệu ở bảng trên, tính được tỷ trọng trung bình của các loại tàu hàng khô, tàu container và tàu hàng lỏng của đội tàu Vinalines so với đội tàu Việt Nam trong 11 năm qua lần lượt là 47,90; 64,76 và 24,87.

Tàu hàng khô là loại tàu chủ yếu của đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Theo tính toán ở trên, sau khi đã thanh lý, giảm bán những tàu quá già thì đội tàu hàng khô của Tổng công ty còn lại 47 chiếc với tổng trọng tải 1.025.030 DWT. Vậy, bài toán đặt ra là, trong thời gian tới Vinalines có cần bổ sung thêm tàu hàng khô hay không?

*Bảng 3.9. Quy mô đội tàu hàng khô Vinalines đến năm 2020*

| TT       | Danh mục                    | Đơn vị           | Phương án Ia   |               | Phương án Ib  |               | Phương án IIa |               | Phương án IIb |               |
|----------|-----------------------------|------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|---------------|
|          |                             |                  | VN             | VNL           | VN            | VNL           | VN            | VNL           | VN            | VNL           |
| <b>1</b> | <b>Lượng hàng rời</b>       | <b>Tr. Tấn</b>   | <b>52.235</b>  |               | <b>40.020</b> |               | <b>36.030</b> |               | <b>32.290</b> |               |
| 1.1      | Xuất nhập khẩu              | Tr. Tấn          | 24.160         |               | 11.940        |               | 7.950         |               | 4.130         |               |
| 1.2      | Trong nước                  | Tr. Tấn          | 28.075         |               | 28.080        |               | 28.080        |               | 28.080        |               |
|          | <b>Thị phần đảm nhận</b>    | <b>%</b>         | <b>41.40</b>   |               | <b>30.95</b>  |               | <b>27.90</b>  |               | <b>24.95</b>  |               |
|          | Xuất nhập khẩu              | %                | 66.00          |               | 52.30         |               | 44.95         |               | 32.30         |               |
|          | Trong nước                  | %                | 100.00         |               | 100.00        |               | 100.00        |               | 100.00        |               |
| <b>2</b> | <b>Lượng hàng tổng hợp</b>  | <b>Tr. Tấn</b>   | <b>99.770</b>  |               | <b>90.030</b> |               | <b>75.780</b> |               | <b>61.470</b> |               |
| 2.1      | Xuất nhập khẩu              | Tr. Tấn          | 48.770         |               | 39.030        |               | 30.500        |               | 18.590        |               |
| 2.2      | Trong nước                  | Tr. Tấn          | 51.000         |               | 51.000        |               | 45.280        |               | 42.880        |               |
|          | <b>Thị phần đảm nhận</b>    | <b>%</b>         | <b>37.25</b>   |               | <b>33.60</b>  |               | <b>28.25</b>  |               | <b>22.95</b>  |               |
|          | Xuất nhập khẩu              | %                | 22.50          |               | 18.00         |               | 14.05         |               | 8.60          |               |
|          | Trong nước                  | %                | 100.00         |               | 100.00        |               | 88.75         |               | 84.10         |               |
| <b>3</b> | <b>Lượng hàng đảm nhận</b>  | <b>Tr. Tấn</b>   | <b>105,994</b> | <b>50,771</b> | <b>92,350</b> | <b>44,236</b> | <b>76,125</b> | <b>36,464</b> | <b>67,075</b> | <b>32,129</b> |
| 3.1      | Xuất nhập khẩu              | Tr. Tấn          | 26,919         | 12,894        | 13,270        | 6,356         | 7,859         | 3,764         | 2,933         | 1,405         |
| 3.2      | Trong nước                  | Tr. Tấn          | 79,075         | 37,877        | 79,080        | 37,879        | 68,266        | 32,699        | 64,142        | 30,724        |
| <b>4</b> | <b>Năng suất vận chuyển</b> | <b>T/DWT-năm</b> |                |               |               |               |               |               |               |               |
| 4.1      | Xuất nhập khẩu              | T/DWT-năm        |                | 15            |               | 15            |               | 15            |               | 15            |
| 4.2      | Trong nước                  | T/DWT-năm        |                | 19            |               | 19            |               | 19            |               | 19            |
| <b>5</b> | <b>Quy mô đội tàu</b>       | <b>Tr. DWT</b>   |                | <b>2,853</b>  |               | <b>2,417</b>  |               | <b>1,972</b>  |               | <b>1,711</b>  |
| 5.1      | Xuất nhập khẩu              | Tr. DWT          |                | 0,860         |               | 0,424         |               | 0,251         |               | 0,094         |
| 5.2      | Trong nước                  | Tr. DWT          |                | 1,994         |               | 1,994         |               | 1,721         |               | 1,617         |

*Nguồn: Tính toán của NCS*

Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 trình bày ở mục 3.1.1 đã cung cấp các số liệu dự báo tới năm

2020 cho các phương án khác nhau về lượng hàng vận tải, thị phần đảm nhận và năng suất phương tiện của đội tàu Việt Nam, trong đó có đội tàu hàng khô. Từ lượng hàng vận tải và thị phần đảm nhận của đội tàu hàng khô Việt Nam, có thể tính toán được lượng hàng đội tàu hàng khô Việt Nam đảm nhận năm 2020. Số liệu bảng 3.8 cho thấy tỷ trọng trung bình của đội tàu hàng khô Vinalines so với đội tàu hàng khô Việt Nam là 47,90%. Do đó, tính toán được lượng hàng đảm nhận và quy mô đội tàu hàng khô Vinalines đến năm 2020 theo bảng 3.9 ở trên.

Trong các phương án đưa ra, phương án IIa được lựa chọn vì phù hợp với thực tế cũng như định hướng phát triển vận tải biển Việt Nam trong giai đoạn quy hoạch (mục 3.1.1). Quy mô đội tàu hàng khô Vinalines năm 2020 tính được theo phương án này là 1,972 triệu DWT (bao gồm 0,251 triệu DWT tàu vận chuyển xuất nhập khẩu và 1,721 triệu DWT tàu vận chuyển trong nước). Trong khi đó, tổng trọng tải đội tàu hàng khô sau khi đã thanh lý, giảm bán là 1,025 triệu DWT. Như vậy, trong thời gian 2017 - 2020, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nên bổ sung thêm 0,947 triệu DWT tàu hàng khô để có thể đảm nhận lượng hàng vận chuyển tương ứng theo quy hoạch. Việc bổ sung tàu hàng khô nên lựa chọn cỡ tàu ra sao, vận chuyển tuyến nào?

### **3.2.1.3. Hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô theo cỡ tàu**

Tác giả lựa chọn các cỡ tàu khác nhau và một số tuyến vận tải trong nước và quốc tế, sử dụng bài toán phân bổ tàu tối ưu trên tuyến để tìm ra cỡ tàu thích hợp. Lượng hàng các tuyến vận tải trong nước và quốc tế đảm nhận được xác định dựa vào Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Theo phương án IIa được lựa chọn trong Quy hoạch, từ thị phần đảm nhận của đội tàu Việt Nam tính được lượng hàng vận tải tương ứng. Dựa vào tỷ trọng đội tàu Vinalines đối với đội tàu Việt

Nam, có thể tính được lượng hàng đội tàu Vinalines đảm nhận cho mỗi loại hàng tính đến năm 2020 như bảng 3.10.

*Bảng 3.10. Lượng hàng vận tải do đội tàu Vinalines đảm nhận năm 2020*

*(Riêng lượng hàng container có ĐVT là triệu TEU)*

| TT       | Danh mục            | Năm 2020 (Triệu T) | Đội tàu Việt Nam |                   | Lượng hàng đội tàu Vinalines (T) |
|----------|---------------------|--------------------|------------------|-------------------|----------------------------------|
|          |                     |                    | Thị phần (%)     | Lượng hàng (T)    |                                  |
| 1        | Hàng xuất nhập khẩu | 44,04              | 11,45            | 5.042.008         | 4.130.574                        |
| 1.1      | Tổng hợp            | 30,495             | 14,05            | 4.284.548         | 2.052.298                        |
| 1.2      | Hàng container      | 1,476              | 11,05            | 163.098           | 105.622                          |
| 1.3      | Hàng rời            | 8,710              | 44,95            | 3.915.145         | 1.875.354                        |
| 1.4      | Hàng lỏng           | 4,830              | 8,10             | 391.230           | 97.299                           |
| 2        | Hàng trong nước     | 103,05             | 94,50            | 97.382.250        | 40.860.460                       |
| 2.1      | Tổng hợp            | 45,275             | 88,75            | 40.181.563        | 19.246.968                       |
| 2.2      | Hàng container      | 1,416              | 85,00            | 1.203.175         | 779.176                          |
| 2.3      | Hàng rời            | 28,075             | 100,00           | 28.075.000        | 13.447.925                       |
| 2.4      | Hàng lỏng           | 29,700             | 100,00           | 29.700.000        | 7.386.390                        |
| <b>3</b> | <b>Tổng</b>         | <b>147,09</b>      | <b>30,5</b>      | <b>44.199.043</b> | <b>44.991.033</b>                |

*Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (2014)*

Sau khi thanh lý, giảm bán một số tàu quá già như trên; đội tàu hàng khô của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam còn lại là 47 chiếc với tổng trọng tải là 1.025.030 DWT (tính theo danh sách đội tàu 31/12/2016). Đội tàu hàng khô của Vinallines có trọng tải từ 6.205 DWT đến 69.614 DWT. Qua việc tìm hiểu việc kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô của một số doanh nghiệp thành viên tiêu biểu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; có thể nhận thấy các doanh nghiệp đều khai thác tuyến nội địa với nhóm tàu có trọng tải dưới 30.000 DWT và khai thác tuyến quốc tế với tất cả các cỡ tàu hiện có. Điều này là hợp lý vì điều kiện tự nhiên, luồng lạch ra vào của hệ thống cảng biển Việt Nam còn hạn chế.

Để tìm ra tuyến vận tải tối ưu cho mỗi cỡ tàu, tác giả lựa chọn một số tuyến vận tải (nội địa và quốc tế) và chọn các cỡ tàu tương ứng. Tuyến vận tải nội địa là các nhóm cỡ tàu 5.000 DWT, 10.000 DWT, 20.000 DWT và 30.000

DWT; còn tuyến vận tải quốc tế có thêm 2 cỡ tàu 40.000 DWT, 50.000 DWT. Mô hình bài toán được đưa ra ở đây là bài toán phân bổ tàu tối ưu trên tuyến (bài toán phân phối thiết bị), một dạng cụ thể của bài toán quy hoạch tuyến tính và được giải bằng phần mềm LINGO 13.0 FOR WINDOWS.

Mô hình bài toán:

$$Z = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n C_{ij} X_{ij} \rightarrow Min \quad (3.1)$$

Với các điều kiện ràng buộc:

$$\sum_{j=1}^n T_{ij} X_{ij} \leq T_i \quad (i = 1 \rightarrow m)$$

$$\sum_{i=1}^m P_{ij} X_{ij} \geq Q_j \quad (j = 1 \rightarrow n)$$

$X_{ij} \geq 0$  với mọi  $i, j$

Trong đó:

- $i$ : chỉ số tàu,  $i = 1 \rightarrow m$ ;
- $j$ : chỉ số tuyến,  $j = 1 \rightarrow n$ ;
- $C_{ij}$ : Chi phí khai thác trong 1 chuyến đi của tàu  $i$  trên tuyến  $j$ ;
- $X_{ij}$ : Số chuyến đi của tàu  $i$  trên tuyến  $j$ ;
- $T_{ij}$ : Thời gian chuyến đi vòng tròn của tàu  $i$  trên tuyến  $j$ ;
- $T_i$ : Thời gian khai thác của 1 tàu  $i$ ;
- $Q_j$ : Khối lượng hàng hóa yêu cầu vận chuyển trên mỗi tuyến  $j$ ;
- $P_{ij}$ : Khối lượng hàng hóa mà 1 tàu  $i$  vận chuyển được trong 1 chuyến đi trên tuyến  $j$  [3,4].

#### **a. Đối với thị trường nội địa**

Theo số liệu tính toán ở bảng 3.10, khối lượng hàng rời và hàng tổng hợp trong nước mà đội tàu hàng khô Vinalines đảm nhận là 32.694.893 (T); trong khi tổng khối lượng hàng rời và hàng tổng hợp (hàng trong nước và hàng xuất nhập khẩu) mà đội tàu Vinalines đảm nhận là 36.622.546 (T). Tổng trọng tải đội tàu hàng khô của Vinalines (sau khi đã hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô theo tuổi) là 1.025.030 (DWT), ta tính được lượng tải trọng tàu hàng khô cần



để đáp ứng lượng hàng rời và hàng tổng hợp trong nước là 915.099 (DWT). Các cỡ tàu được lựa chọn để vận tải nội địa có tổng trọng tải là 65.000 (DWT) nên tính được lượng hàng mà 3 tàu được lựa chọn đảm nhận là 2.322.337 (T). Giả thiết rằng, lượng hàng này chia đều cho 3 tuyến vận tải đảm nhận.

Thông số, định mức tiêu hao nhiên liệu của các cỡ tàu và ba tuyến vận tải được lựa chọn thể hiện trong các bảng sau:

*Bảng 3.11. Thông số và định mức tiêu hao nhiên liệu của các cỡ tàu*

| <b>Tên tàu</b>                 |         | <b>Tàu 1</b> | <b>Tàu 2</b> | <b>Tàu 3</b> | <b>Tàu 4</b> |
|--------------------------------|---------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Loại tàu                       |         | Hàng khô     | Hàng khô     | Hàng khô     | Hàng khô     |
| DWT                            |         | 5,000        | 10,000       | 20,000       | 30,000       |
| Tốc độ (hải lý/h)              |         | 12           | 12           | 13           | 13           |
| Mức tiêu hao IFO (T/ngày)      | Laden   | 8.23         | 10.68        | 14.00        | 22.00        |
|                                | Ballast | 8.00         | 10.20        | 13.40        | 21.10        |
|                                | Work    | 0.00         | 0.00         | 0.00         | 2.80         |
|                                | Idle    | 0.00         | 0.00         | 0.00         | 1.75         |
| Mức tiêu hao MGO (T/ngày)      | Laden   | 1.06         | 1.05         | 1.03         | 0.60         |
|                                | Ballast | 1.06         | 1.05         | 1.03         | 0.60         |
|                                | Work    | 2.30         | 2.00         | 1.50         | 1.20         |
|                                | Idle    | 1.10         | 0.92         | 0.72         | 0.46         |
| Mức tiêu hao dầu nhớt (T/ngày) | Syst    | 0.07         | 0.09         | 0.17         | 0.22         |
|                                | Hydr    | 0.08         | 0.10         | 0.07         | 0.06         |
|                                | Work    | 0.02         | 0.05         | 0.03         | 0.08         |
|                                | Idle    | 0.01         | 0.01         | 0.02         | 0.02         |
| Nước ngọt (T/ngày)             | Laden   | 7.00         | 9.00         | 8.00         | 10.00        |
|                                | Ballast | 7.00         | 9.00         | 8.00         | 10.00        |
|                                | Work    | 7.00         | 9.00         | 8.00         | 10.00        |
|                                | Idle    | 7.00         | 9.00         | 8.00         | 10.00        |

*Nguồn: Tổng hợp của NCS*

*Bảng 3.12. Tuyến vận tải nội địa và khối lượng hàng hóa đảm nhận*

| <b>TT</b> | <b>Tuyến vận tải</b>           | <b>Khoảng cách (Hải lý)</b> | <b>Khối lượng hàng hóa (T)</b> |
|-----------|--------------------------------|-----------------------------|--------------------------------|
| 1         | Tuyến 1: Cẩm Phả - Hồ Chí Minh | 794                         | 774.112                        |
| 2         | Tuyến 2: Hải Phòng - Vũng Tàu  | 749                         | 774.112                        |
| 3         | Tuyến 3: Quảng Ninh - Ba Ngòi  | 586                         | 774.112                        |

*Nguồn: Tổng hợp của NCS*

Với các giả thiết:

- Đơn giá nhiên liệu lấy ở thời điểm cuối năm 2016: FO là 8.000.000 (VND/T) và DO là 11.000.000 (VND/T);

- Các chuyến đi tàu đều vận chuyển khối lượng hàng hóa bằng 90% trọng tải tàu;

- Thời gian khai thác của mỗi cỡ tàu đều đạt 80% thời gian công lịch:

$$T_{KT} = 80\% T_{CL} = 0,8 * 365 = 292 \text{ (ngày)};$$

tính được chi phí chuyển đi cho từng tàu theo từng tuyến như sau:

*Bảng 3.13. Chi phí chuyển đi cho từng tàu theo từng tuyến vận tải*

| Tuyến   | Tàu   | Khối lượng hàng (T) | Thành phần thời gian (ngày) |     |      |      |      |      | Chi phí ngày tàu (VND) | Chi phí nhiên liệu (VND) | Cảng phí (VND) | Tổng chi phí (VND) |
|---------|-------|---------------------|-----------------------------|-----|------|------|------|------|------------------------|--------------------------|----------------|--------------------|
|         |       |                     | Xếp                         | Đỡ  | Chạy |      | Khác | Tổng |                        |                          |                |                    |
|         |       |                     |                             |     | Hàng | Rỗng |      |      |                        |                          |                |                    |
| Tuyến 1 | Tàu 1 | 4,500               | 0.5                         | 1,0 | 3,0  | 2,5  | 0,5  | 8,5  | 402,235,427            | 502,456,231              | 154,000,000    | 1,058,691,658      |
|         | Tàu 2 | 9,000               | 1.5                         | 2,0 | 3,0  | 2,5  | 1,0  | 11,0 | 609,974,932            | 770,392,000              | 220,000,000    | 1,600,366,932      |
|         | Tàu 3 | 18,000              | 2.5                         | 3,0 | 2,5  | 2,0  | 1,5  | 12,5 | 1,948,662,387          | 839,805,000              | 286,000,000    | 3,074,467,387      |
|         | Tàu 4 | 27,000              | 3.5                         | 4,0 | 2,5  | 2,0  | 2,0  | 15,0 | 3,052,350,816          | 1,198,190,000            | 352,000,000    | 4,602,540,816      |
| Tuyến 2 | Tàu 1 | 4,500               | 0.5                         | 1,0 | 2,6  | 2,1  | 0,5  | 7,7  | 395,812,510            | 462,075,913              | 154,000,000    | 1,011,888,423      |
|         | Tàu 2 | 9,000               | 1.5                         | 2,0 | 2,6  | 2,1  | 1,0  | 10,2 | 530,412,984            | 599,650,000              | 220,000,000    | 1,350,062,984      |
|         | Tàu 3 | 18,000              | 2.5                         | 3,0 | 2,4  | 1,9  | 1,5  | 12,3 | 1,895,995,836          | 780,540,000              | 286,000,000    | 2,962,535,836      |
|         | Tàu 4 | 27,000              | 3.5                         | 4,0 | 2,4  | 1,9  | 2,0  | 14,8 | 3,134,846,784          | 1,285,890,000            | 352,000,000    | 4,772,736,784      |
| Tuyến 3 | Tàu 1 | 4,500               | 0.5                         | 1,0 | 2,0  | 1,5  | 0,5  | 6,5  | 352,056,489            | 385,250,642              | 154,000,000    | 891,307,131        |
|         | Tàu 2 | 9,000               | 1.5                         | 2,0 | 2,0  | 1,5  | 1,0  | 9,0  | 486,211,902            | 504,580,000              | 220,000,000    | 1,210,791,902      |
|         | Tàu 3 | 18,000              | 2.5                         | 3,0 | 1,9  | 1,4  | 1,5  | 11,3 | 1,790,662,734          | 659,610,000              | 286,000,000    | 2,736,272,734      |
|         | Tàu 4 | 27,000              | 3.5                         | 4,0 | 1,9  | 1,4  | 2,0  | 13,8 | 2,969,854,848          | 1,106,890,000            | 352,000,000    | 4,428,744,848      |

*Nguồn: Tính toán của NCS*

Với các thông số tính toán được, mô hình bài toán được viết lại như sau:

$$\begin{aligned} \text{MIN} = & 1058 * X_{11} + 1011 * X_{12} + 891 * X_{13} + \\ & 1600 * X_{21} + 1350 * X_{22} + 1210 * X_{23} + \end{aligned}$$

$$3074 * X_{31} + 2962 * X_{32} + 2736 * X_{33} + \\ 4602 * X_{41} + 4772 * X_{42} + 4428 * X_{43}$$

Với các điều kiện ràng buộc:

$$4500 * X_{11} + 9000 * X_{21} + 18000 * X_{31} + 27000 * X_{41} \geq 774112;$$

$$4500 * X_{12} + 9000 * X_{22} + 18000 * X_{32} + 27000 * X_{42} \geq 774112;$$

$$4500 * X_{13} + 9000 * X_{23} + 18000 * X_{33} + 27000 * X_{43} \geq 774112;$$

$$7,5 * X_{11} + 6,7 * X_{12} + 5,5 * X_{13} \leq 292;$$

$$10,0 * X_{21} + 9,2 * X_{22} + 8,0 * X_{23} \leq 292;$$

$$11,5 * X_{31} + 11,3 * X_{32} + 10,3 * X_{33} \leq 292;$$

$$14,0 * X_{41} + 13,8 * X_{42} + 12,8 * X_{43} \leq 292;$$

Sử dụng phần mềm LINGO 13.0 FOR WINDOWS để giải bài toán trên (kết quả cụ thể tại Phụ lục 4), kết quả cho thấy phương án tối ưu là  $X_{13} = 17$ ,  $X_{23} = 36$ ,  $X_{32} = 22$ ,  $X_{33} = 4$ ,  $X_{41} = 17$  và  $X_{42} = 3$  hay phương án bố trí tàu tối ưu như sau:

- Tàu 1 (5.000 DWT) bố trí tuyến 3;
- Tàu 2 (10.000 DWT) bố trí tuyến 3;
- Tàu 3 (20.000 DWT) bố trí tuyến 2 và tuyến 3;
- Tàu 4 (30.000 DWT) bố trí tuyến 1 và tuyến 2.

Như vậy, với các tuyến vận tải nội địa; các cỡ tàu hàng khô lựa chọn để tính toán đều phù hợp để vận chuyển.

## **b. Đối với thị trường quốc tế**

Thị phần hàng xuất nhập khẩu do đội tàu Việt Nam đảm nhận năm 2020 theo quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 khá thấp, chỉ 11,45% do các chủ tàu nội chưa đủ khả năng cạnh tranh với các chủ tàu ngoại. Do đó, khối lượng hàng rời và hàng tổng hợp xuất nhập khẩu mà đội tàu hàng khô Vinalines đảm nhận theo bảng 3.10 là 3.927.653 (T). Trong khi tổng khối lượng hàng rời và hàng tổng hợp (bao gồm hàng xuất nhập khẩu và hàng trong nước) mà đội tàu Vinalines đảm

nhận là 36.622.546 (T). Tổng trọng tải đội tàu hàng khô của Vinalines (sau khi đã tái cơ cấu tàu hàng khô theo tuổi) là 1.025.030 (DWT), ta tính được lượng tải trọng tàu hàng khô cần để đáp ứng lượng hàng rời và hàng tổng hợp xuất nhập khẩu là 109.931 (DWT). Các cỡ tàu được lựa chọn để vận tải tuyến quốc tế có tổng trọng tải là 150.000 (DWT) nên tính được lượng hàng mà 5 tàu được lựa chọn đảm nhận là 5.359.240 (T). Giả thiết rằng, lượng hàng này chia đều cho 2 tuyến vận tải đảm nhận. Theo định hướng phát triển về cỡ tàu, quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 trình bày ở mục 3.1.1 và các tuyến vận tải đội tàu Vinalines đang vận chuyển; tác giả lựa chọn 1 tuyến vận tải đi/đến khu vực Đông Nam Á và 1 tuyến vận tải đi/đến khu vực châu Á, châu Úc như bảng 3.14:

*Bảng 3.14. Tuyến vận tải quốc tế và khối lượng hàng hóa đảm nhận*

| <b>TT</b> | <b>Tuyến vận tải</b>               | <b>Khoảng cách<br/>(Hải lý)</b> | <b>Khối lượng hàng hóa<br/>(T)</b> |
|-----------|------------------------------------|---------------------------------|------------------------------------|
| 1         | Tuyến 1: Christmas Island - Gresik | 731                             | 2.679.620                          |
| 2         | Tuyến 2: Singapore - Fangchen      | 1.348                           | 2.679.620                          |

*Nguồn: Tổng hợp của NCS*

Với các giả thiết về đơn giá nhiên liệu, thời gian khai thác, khối lượng hàng hóa vận chuyển của tàu như trên, tỉ giá 1 USD = 22.000 VND và các thông số, định mức tiêu hao nhiên liệu của các cỡ tàu như bảng 3.15; tính được chi phí chuyên đi cho từng tàu theo từng tuyến vận tải ở bảng 3.16:

Bảng 3.15. Thông số và định mức tiêu hao nhiên liệu của các cỡ tàu

| Tên tàu                        |         | Tàu 1    | Tàu 2    | Tàu 3    | Tàu 4    | Tàu 5    |
|--------------------------------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Loại tàu                       |         | Hàng khô | Hàng khô | Hàng khô | Hàng khô | Hàng khô |
| DWT                            |         | 10.000   | 20.000   | 30.000   | 40.000   | 50.000   |
| Tốc độ (hải lý/h)              |         | 12       | 13       | 13       | 13       | 14       |
| Mức tiêu hao IFO (T/ngày)      | Laden   | 10,68    | 14,00    | 22,00    | 40,20    | 63,00    |
|                                | Ballast | 10,20    | 13,40    | 21,10    | 35,80    | 57,40    |
|                                | Work    | 0,00     | 0,00     | 2,80     | 0,00     | 0,00     |
|                                | Idle    | 0,00     | 0,00     | 1,75     | 0,00     | 0,00     |
| Mức tiêu hao MGO (T/ngày)      | Laden   | 1,05     | 1,03     | 0,60     | 4,00     | 4,50     |
|                                | Ballast | 1,05     | 1,03     | 0,60     | 4,00     | 4,50     |
|                                | Work    | 2,00     | 1,50     | 1,20     | 7,00     | 10,50    |
|                                | Idle    | 0,92     | 0,72     | 0,46     | 3,00     | 3,85     |
| Mức tiêu hao dầu nhòn (T/ngày) | Syst    | 0,09     | 0,17     | 0,22     | 0,30     | 0,35     |
|                                | Hydr    | 0,10     | 0,07     | 0,06     | 0,40     | 0,42     |
|                                | Work    | 0,05     | 0,03     | 0,08     | 0,15     | 0,21     |
|                                | Idle    | 0,01     | 0,02     | 0,02     | 0,06     | 0,07     |
| Nước ngọt (T/ngày)             | Laden   | 9,00     | 8,00     | 10,00    | 40,00    | 42,00    |
|                                | Ballast | 9,00     | 8,00     | 10,00    | 40,00    | 42,00    |
|                                | Work    | 9,00     | 8,00     | 10,00    | 40,00    | 42,00    |
|                                | Idle    | 9,00     | 8,00     | 10,00    | 40,00    | 42,00    |

Nguồn: Tổng hợp của NCS

Bảng 3.16. Chi phí chuyển đi cho từng tàu theo từng tuyến vận tải

| Tuyến   | Tàu   | Khối lượng hàng (T) | Thành phần thời gian (ngày) |      |      |      |      |      | Chi phí ngày tàu (USD) | Chi phí nhiên liệu (USD) | Cảng phí (USD) | Tổng chi phí (USD) |
|---------|-------|---------------------|-----------------------------|------|------|------|------|------|------------------------|--------------------------|----------------|--------------------|
|         |       |                     | Xếp                         | Dỡ   | Chạy |      | Khác | Tổng |                        |                          |                |                    |
|         |       |                     |                             |      | Hàng | Rỗng |      |      |                        |                          |                |                    |
| Tuyến 1 | Tàu 1 | 9.000               | 1,0                         | 5,0  | 6,5  | 6,0  | 5,0  | 23,5 | 31.142                 | 27.790                   | 26.000         | 84.931             |
|         | Tàu 2 | 18.000              | 2,0                         | 8,0  | 6,0  | 5,5  | 7,0  | 28,5 | 102.939                | 34.810                   | 40.000         | 177.749            |
|         | Tàu 3 | 27.000              | 3,0                         | 7,0  | 6,0  | 5,5  | 9,0  | 30,5 | 176.241                | 60.675                   | 50.000         | 286.916            |
|         | Tàu 4 | 36.000              | 4,0                         | 10,0 | 6,0  | 5,5  | 12,0 | 37,5 | 63.417                 | 138.582                  | 60.000         | 261.999            |
|         | Tàu 5 | 45.000              | 5,0                         | 12,0 | 5,5  | 5,0  | 15,0 | 42,5 | 81.157                 | 214.689                  | 70.000         | 365.846            |
| Tuyến 2 | Tàu 1 | 9.000               | 1,0                         | 5,0  | 5,0  | 4,5  | 5,0  | 20,5 | 41.187                 | 49.397                   | 24.000         | 114.584            |
|         | Tàu 2 | 18.000              | 2,0                         | 8,0  | 4,5  | 4,0  | 7,0  | 25,5 | 122.091                | 56.798                   | 40.000         | 218.888            |
|         | Tàu 3 | 27.000              | 3,0                         | 7,0  | 4,5  | 4,0  | 9,0  | 27,5 | 206.240                | 93.220                   | 48.000         | 347.460            |
|         | Tàu 4 | 36.000              | 4,0                         | 10,0 | 4,5  | 4,0  | 12,0 | 34,5 | 71.734                 | 201.855                  | 55.000         | 328.588            |
|         | Tàu 5 | 45.000              | 5,0                         | 12,0 | 4,0  | 3,5  | 15,0 | 39,5 | 89.047                 | 299.691                  | 63.000         | 451.738            |

Nguồn: Tính toán của NCS

Với các thông số tính toán được, mô hình bài toán được viết lại như sau:

$$\begin{aligned} \text{MIN} = & 84 * X_{11} + 114 * X_{12} + \\ & 177 * X_{21} + 218 * X_{22} + \\ & 286 * X_{31} + 347 * X_{32} + \\ & 261 * X_{41} + 328 * X_{42} + \\ & 365 * X_{51} + 451 * X_{52}; \end{aligned}$$

Với các điều kiện ràng buộc:

$$9000 * X_{11} + 18000 * X_{21} + 27000 * X_{31} + 36000 * X_{41} + 45000 * X_{51} \geq 2679620;$$

$$9000 * X_{12} + 18000 * X_{22} + 27000 * X_{32} + 36000 * X_{42} + 45000 * X_{52} \geq 2679620;$$

$$23,5 * X_{11} + 20,5 * X_{12} \leq 292;$$

$$28,5 * X_{21} + 25,5 * X_{22} \leq 292;$$

$$30,5 * X_{31} + 27,5 * X_{32} \leq 292;$$

$$37,5 * X_{41} + 34,5 * X_{42} \leq 292;$$

$$42,5 * X_{41} + 39,5 * X_{42} \leq 292;$$

Sử dụng phần mềm LINGO 13.0 FOR WINDOWS để giải bài toán trên (kết quả cụ thể tại Phụ lục 4), kết quả bài toán cho thấy phương án tối ưu là  $X_{42} = 7$ ,  $X_{51} = 49$  và  $X_{52} = 43$  hay phương án bố trí tàu tối ưu như sau:

- Tàu 4 (40.000 DWT) bố trí tuyến 2;
- Tàu 5 (50.000 DWT) bố trí tuyến 1 và tuyến 2.

Điều này có nghĩa với các tuyến vận quốc tế thì cỡ tàu hàng khô hiện có của Vinalines thích hợp để vận chuyển là những tàu có trọng tải trên 30.000 DWT.

### **Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô**

Từ những tính toán bổ sung tàu hàng khô và tính chọn các cỡ tàu tối ưu vận chuyển hàng hóa trên các tuyến vận tải nội địa và quốc tế ở trên có thể đưa ra các giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô cho Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2017 – 2020 như sau:

- Giảm tỷ trọng tàu tuổi già trong cơ cấu đội tàu bằng việc thanh lý, giảm bán những tàu hàng khô quá già (trên 20 tuổi) do hiệu quả khai thác thấp. Đội

tàu hàng khô sau khi thanh lý, giảm bán còn lại 47 chiếc (theo danh sách đội tàu tính đến 31/12/2016) với tổng trọng tải 1.025.651 DWT, có tuổi bình quân là 12,40 tuổi (giảm 3,05 tuổi so với trước). Đây là cơ sở để Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trẻ hóa và nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu.

- Với các tuyến vận tải nội địa, do đặc trưng khai thác của các cảng biển trong nước về độ sâu, tuyến luồng nên không phải tàu cỡ lớn nào cũng có thể ra vào cảng. Do đó, tác giả đã lựa chọn 4 cỡ tàu 5.000 DWT, 10.000 DWT, 20.000 DWT và 30.000 DWT để tính chọn cỡ tàu nào thích hợp vận chuyển hàng trong nước. Kết quả bài toán ở trên cho thấy rằng, các cỡ tàu này đều thích hợp để vận chuyển hàng trong nước. Đây là những cỡ tàu phù hợp với điều kiện mớn nước của các cảng biển trong nước như cảng Cẩm Phả (có thể tiếp nhận cỡ tàu lớn nhất 74.000 DWT), cảng Vũng Tàu (hiện nay có khả năng tiếp nhận tàu đến 50.000 DWT) để chuyên chở than, clinker nội địa phục vụ cho các nhà máy nhiệt điện và xi măng. Ngoài ra còn một số cảng có thể đáp ứng việc xếp dỡ hàng hóa cho tàu hàng khô cỡ 20.000 DWT và 30.000 DWT như cảng Sài Gòn (cỡ tàu lớn nhất có thể tiếp nhận 32.000 DWT), cảng Quảng Ninh (có thể tiếp nhận cỡ tàu lớn nhất 75.000 DWT). Giải pháp đề ra là Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần có chủ trương, chính sách để các doanh nghiệp thành viên tham gia khai thác tàu sử dụng tối đa những tàu có cỡ trọng tải dưới 30.000 DWT vận chuyển hàng trong nước để đội tàu Việt Nam (trong đó đội tàu Vinalines là chủ lực) có thể đảm nhận được 91% thị phần vận tải hàng trong nước như quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đề ra. Như vậy ngoài những tàu có tải trọng 10.000 – 30.000 DWT đang khai thác tuyến nội địa thì Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nên đưa thêm cỡ tàu nhỏ, tải trọng dưới 10.000 DWT tham gia vận chuyển hàng trong nước.

- Với các tuyến vận tải quốc tế, tới năm 2020, đội tàu Việt Nam chỉ đảm nhận 11,45% thị phần hàng hóa xuất nhập khẩu theo quy hoạch phát triển vận

tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Theo đó, lượng hàng xuất nhập khẩu mà đội tàu Việt Nam đảm nhận vận chuyển chiếm tỷ lệ nhỏ so với đội tàu nước ngoài hay đội tàu Việt Nam không đủ khả năng cạnh tranh với đội tàu nước ngoài ngay trong việc vận chuyển hàng hóa của quốc gia. Do đó, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần chú trọng đầu tư những con tàu hiện đại để có thể giảm giá thành vận tải, nâng cao sức cạnh tranh, thu hút các chủ hàng. Theo tính toán ở trên thì những cỡ tàu trọng tải trên 30.000 DWT của Vinalines thích hợp để vận chuyển các tuyến vận tải quốc tế. Do đó, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam chỉ nên khai thác tuyến quốc tế với các cỡ tàu trên 30.000 DWT.

- Về việc bổ sung tàu cho đội tàu hàng khô giai đoạn 2017 – 2020, theo tính toán ở trên, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần bổ sung thêm 0,947 triệu DWT để đảm nhận lượng hàng theo quy hoạch tính đến năm 2020. Thực tế là Vinalines cần thay thế 0,485 triệu DWT tàu hàng khô già, cũ bằng tàu mới nên lượng tải trọng tàu hàng khô tăng thêm so với tổng trọng tải đội tàu hàng khô hiện có (tính đến cuối năm 2016) là 0,462 triệu DWT. Hiện tại, đội tàu Vinalines không có nhóm tàu cỡ dưới 10.000 DWT nhưng theo tính chọn cỡ tàu vận chuyển tuyến trong nước thì cỡ tàu này hoàn toàn phù hợp. Do vậy, Vinalines nên ưu tiên bổ sung số lượng lớn tàu cỡ này trong thời gian tới để vận chuyển những lô hàng khối lượng nhỏ, cự ly gần trong nước. Số lượng tàu cỡ 10.000 – 30.000 DWT chiếm tỷ lệ lớn trong cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nên bên cạnh việc ưu tiên bổ sung tàu hàng khô cỡ nhỏ thì Tổng công ty cần đầu tư thêm tàu cỡ 40.000 – 50.000 DWT để khai thác tuyến quốc tế biển xa, tăng khả năng cạnh tranh của đội tàu Vinalines trên thị trường thế giới. Vì vậy, tác giả xây dựng kế hoạch bổ sung tàu hàng khô giai đoạn 2017 – 2020 cho Tổng công ty Hàng hải Việt Nam như sau:



*Bảng 3.17. Kế hoạch bổ sung tàu hàng khô giai đoạn 2017 - 2020*

| <b>TT</b> | <b>Cỡ tàu (DWT)</b> | <b>Số lượng tàu (chiếc)</b> | <b>Trọng tải (DWT)</b> |
|-----------|---------------------|-----------------------------|------------------------|
| 1         | 5,000               | 20                          | 100.000                |
| 2         | 10,000              | 5                           | 50.000                 |
| 3         | 20,000              | 5                           | 100.000                |
| 4         | 30,000              | 5                           | 150.000                |
| 5         | 40,000              | 6                           | 240.000                |
| 6         | 50,000              | 6                           | 300.000                |
|           | <b>Tổng</b>         | <b>47</b>                   | <b>940.000</b>         |

*Nguồn: Tính toán của NCS*

- Thực tế, Vinalines sở hữu tới 9 tàu hàng khô có trọng tải từ 30.000 DWT trở lên (sau khi đã thanh lý những tàu trên 20 tuổi), tập trung ở 3 doanh nghiệp thành viên là công ty vận tải biển Vinalines (VLC), công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam (VOSCO) và công ty cổ phần vận tải Biển Bắc (NOSCO) nhưng hầu hết đều cho thuê định hạn. Các doanh nghiệp này đủ năng lực để quản lý và khai thác tàu hàng khô cỡ lớn nhưng gặp khó khăn trong việc tìm nguồn hàng vận chuyên. Vì vậy, bên cạnh chú trọng khai thác tuyến quốc tế các tàu cỡ trên 30.000 DWT thì Vinalines cần có phương án đầu tư và tự quản lý, khai thác các cỡ tàu hàng khô cỡ lớn để nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác và tăng năng lực cạnh tranh đội tàu Tổng công ty.

- Tất cả các doanh nghiệp thành viên kinh doanh khai thác tàu của Tổng công ty đều sở hữu tàu hàng rời. Do đó, Tổng công ty cần tập trung năng lực, kinh nghiệm cũng như quan hệ khai thác để khai thác tốt đội tàu hàng rời; giảm bớt số lượng chủ tàu, phân chia thị trường và kích cỡ tàu hợp lý giữa các doanh nghiệp thành viên để tránh chồng chéo và cạnh tranh lẫn nhau.

### 3.2.2. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu container

Tính đến 31/12/2016, đội tàu container của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam bao gồm 13 chiếc với tổng sức chở 9.856 TEU, tương ứng trọng tải 136.617 DWT và chiếm 7,06% tổng trọng tải đội tàu.

Đội tàu container do 4 doanh nghiệp quản lý và khai thác là công ty vận tải container Vinalines (VCSC), công ty TNHH MTV vận tải Biển Đông, công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam (VOSCO) và công ty cổ phần hàng hải Đông Đô (DONGDO MARINE). Tỷ trọng tàu container trong cơ cấu đội tàu thấp, chỉ trên dưới 10% và có xu hướng ngày càng giảm dần. Trong khi đó, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam hoàn toàn đủ năng lực để quản lý và khai thác đội tàu container. Qua việc đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu Vinalines và tìm hiểu kết quả kinh doanh khai thác đội tàu container của VCSC, đơn vị duy nhất của Vinalines chuyên về quản lý và khai thác tàu container có thể nhận thấy, đội tàu container của Việt Nam chủ yếu khai thác các tuyến nội địa (tàu cỡ 1.000 TEU trở xuống) hoặc cho thuê định hạn (tàu cỡ trên 1.000 TEU).

*Bảng 3.18. Năng lực đội tàu container của Vinalines tính đến 31/12/2016*

| TT          | Tên tàu             | Hãng tàu       | Năm đóng | Tuổi tàu | TEU          | DWT            |
|-------------|---------------------|----------------|----------|----------|--------------|----------------|
| 1           | Vinalines Pioneer   | VCSC           | 1998     | 18       | 588          | 9.088          |
| 2           | Vinalines Diamond   |                | 2007     | 9        | 1.118        | 13.720         |
| 3           | Vinalines Ruby      |                | 2012     | 4        | 1.792        | 25.794         |
| 4           | Vạn Lý              | Biển Đông      | 1994     | 22       | 404          | 6.832          |
| 5           | Vạn Hưng            |                | 1995     | 21       | 420          | 7.020          |
| 6           | Vinalines Mariner   |                | 2004     | 12       | 1.016        | 12.400         |
| 7           | Vinalines Navigator |                | 2005     | 11       | 1.016        | 12.400         |
| 8           | Vinalines Freighter |                | 2006     | 10       | 610          | 7.143          |
| 9           | Vinalines Trader    |                | 2006     | 10       | 610          | 7.143          |
| 10          | Biển Đông Star      |                | 2000     | 16       | 600          | 9.108          |
| 11          | Fotune Freighter    | VOSCO          | 1997     | 19       | 560          | 8.938          |
| 12          | Fotune Navigater    |                | 1998     | 18       | 561          | 8.516          |
| 13          | Đông Du             | Đông Đô Marine | 1998     | 18       | 561          | 8.516          |
| <b>Tổng</b> |                     |                |          |          | <b>9.856</b> | <b>136.617</b> |

*Nguồn: Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2016)*

Năng lực đội tàu container của Vinalines được thể hiện qua Bảng 3.18 ở trên. Cũng như tàu hàng khô, những tàu container quá già (trên 20 tuổi) cần được thanh lý, giảm bán vì khai thác kém hiệu quả. Cụ thể là 2 tàu Vạn Lý và Vạn Hưng của vận tải Biển Đông. Đội tàu container sau khi thanh lý sẽ còn lại 11 chiếc với tổng trọng tải 122.764 DWT. Vậy, với số lượng và tổng trọng tải tàu container như vậy, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có nên tiếp tục đầu tư thêm tàu hay không?

### **3.2.2.1. Tuyển vận tải nội địa**

Theo định hướng phát triển về cỡ tàu, quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 trình bày ở mục 3.1.1; đối với hàng container, cỡ tàu được sử dụng là 200 – 1.000 TEU. Do đó, với tuyển vận tải nội địa, tác giả chỉ tính toán cho những tàu có cỡ dưới 1.000 TEU. Nhóm tàu cỡ này gồm 7 chiếc với sức chở 4.090 TEU, 58.450 DWT. Số liệu bảng 3.10 cho thấy, lượng hàng container vận tải tuyển nội địa do đội tàu Vinalines đảm nhận năm 2020 là 779.176 (TEU). Bài toán đặt ra là với sức chở đội tàu container và lượng hàng đảm nhận như vậy, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có cần đầu tư thêm tàu không?

Các tàu container vận tải tuyển nội địa của Vinalines hầu hết đều có lịch trình Hải Phòng – Hồ Chí Minh – Hải Phòng (có thể ghé Đà Nẵng/ Quy Nhơn hay Cái Mép). Những tàu này có sức chở 560, 588 và 610 TEU nên tác giả chọn cỡ tàu trung bình 610 TEU với tốc độ trung bình 15 (hải lý/h) để tính toán.

Chiều dài tuyến đường:  $795 \times 2 = 1.590$  (hải lý), từ đây có thể tính được thời gian chuyển đi vòng tròn của tàu là 7 (ngày);

Tổng số 7 tàu với sức chở: 4.090 (TEU);

Khối lượng hàng hóa cần vận chuyển:  $Q = 779.176$  (TEU);

Sản lượng chuyển:  $Q_{ch} = 610 \times 2 = 1.220$  (TEU);

Giả thiết thời gian khai thác tàu trong năm là 330 (ngày), số chuyến đi trong năm là:

$$N_{ch} = \frac{330}{7} = 47 \quad (\text{chuyến});$$

Sản lượng vận chuyển trong năm:  $Q_n = 47 \times 1.220 = 57.340$  (TEU);

Nhu cầu tàu:  $N_t = \frac{Q}{Q_n} = \frac{779.176}{57.340} = 14$  (tàu).

Như vậy, với số lượng tàu container cỡ dưới 1.000 TEU hiện có của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thì giai đoạn 2017 – 2020, Tổng công ty cần bổ sung thêm 7 tàu nữa để đảm nhận hết lượng hàng container theo quy hoạch tính đến năm 2020.

Về khả năng cạnh tranh, đội tàu container của Vinalines cũng như các chủ tàu container Việt Nam khác hoàn toàn đáp ứng được toàn bộ nhu cầu vận chuyển hàng hóa và vỏ container trên toàn chặng nội địa. Đội tàu container Việt Nam chủ yếu vận tải nội địa, vận tải quốc tế tuyến gần và gom hàng cho các hãng tàu mẹ mà chưa có tàu chạy tuyến thẳng. Vì thế, các chủ hàng hóa xuất nhập khẩu Việt Nam thường lựa chọn dịch vụ của các hãng tàu biển nước ngoài có khả năng cung cấp dịch vụ trọn gói từ nơi sản xuất đến tận nơi tiêu thụ. Sau đó các hãng tàu biển nước ngoài chia nhỏ dịch vụ và thuê tàu biển của Việt Nam chạy gom hàng từ các cảng lẻ để lên tàu mẹ vận tải đến thị trường tiêu thụ. Trước đây, khi đội tàu nước ngoài tham gia vào thị trường vận tải nội địa (chiếm khoảng 1/3 thị phần vận chuyển hàng hóa trong nước) thì đội tàu Việt Nam đứng trước sức ép cạnh tranh với các chủ tàu ngoại. Để quyết bài toán dư thừa năng lực đội tàu Việt Nam, vào cuối tháng 3/2013, Bộ Giao thông vận tải đã có văn bản số 128/TB - BGTVT quyết định chấm dứt sự hiện diện của đội tàu biển treo cờ nước ngoài, gồm 20 chiếc với tổng trọng tải khoảng 500.000 DWT tại thị trường vận tải container nội địa. Nói cách khác, với thị trường vận tải container nội địa, các chủ tàu Việt Nam (trong đó có Vinalines) đã được nhà nước bảo hộ. Đây là cơ hội để đội tàu Việt Nam chủ động cải thiện mình, tăng sức cạnh tranh đối với các tuyến vận tải trong

nước. Tuy nhiên, nếu các chủ tàu Việt Nam không nâng cao chất lượng dịch vụ (mức độ hiện đại của phương tiện, khả năng quản lý khai thác tàu, thời gian giao hàng...) thì biện pháp hành chính này sẽ trở nên bất hợp lý. Như vậy, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần nâng cao năng lực cạnh tranh đội tàu container để có thể cùng với các chủ tàu container Việt Nam khác đảm nhận 100% lượng hàng hóa vận chuyển bằng container trong nước, kể cả việc gom hàng cho các chủ tàu nước ngoài trên toàn tuyến Bắc – Nam.

### **3.2.2.2. Tuyến vận tải quốc tế**

Theo định hướng phát triển về cỡ tàu, Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 trình bày ở mục 3.1.1; đối với các tuyến vận tải quốc tế đi/đến các nước châu Á chủ yếu là tàu có sức chở 500 – 3.000 TEU còn đi đến các nước khu vực khác trên thế giới là tàu có sức chở 4.000 – 9.000 TEU hoặc lớn hơn nếu có điều kiện.

Theo định hướng phát triển vận tải container trong Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trình bày ở mục 3.1.3, thời gian tới Vinalines sẽ phát triển hệ thống đại lý, triển khai mua chỗ trên một số tuyến từ các hãng tàu mẹ trên thế giới để có thể mở tuyến container trên các chặng trung và dài nối Việt Nam với Châu Âu, Ấn Độ/Trung Đông hay Mỹ.

Tuy nhiên, xét thực trạng cơ cấu đội tàu của Vinalines trình bày ở chương 2 cũng như các tuyến vận tải container hiện tại của Vinalines thì giai đoạn 2017 – 2020, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nên đầu tư tàu container để khai thác lại tuyến vận tải quốc tế biển gần trước đây như Việt Nam – Thái Lan, Việt Nam – Singapore và mở thêm tuyến vận tải chặng dài hơn trong thời gian tới. Bài toán đặt ra là cần bổ sung cỡ tàu nào và bao nhiêu tàu cho các tuyến vận tải này?

Các tuyến vận tải quốc tế trước đây mà Vinalines từng khai thác đều là tuyến vận tải biển gần, cụ thể như sau: Tuyến vận tải Hải Phòng – Hồ Chí Minh – Singapore – Hồ Chí Minh – Hải Phòng có tổng chiều dài tuyến đường

là 2.864 (hải lý) và tuyến vận tải Hồ Chí Minh – Bangkok – Laemchabang – Hồ Chí Minh có tổng chiều dài tuyến đường là 1.418 (hải lý).

Lựa chọn tuyến Hải Phòng – Hồ Chí Minh – Singapore – Hồ Chí Minh – Hải Phòng để tính toán cỡ tàu tối ưu.

Biên độ thủy triều trên vùng biển Việt Nam tương đối nhỏ, kết hợp với độ sâu luồng hạn chế nên nếu khai thác các tàu container có sức chở lớn sẽ bị phụ thuộc lịch thủy triều dẫn đến có nguy cơ phá vỡ lịch vận hành của tàu, gây khó khăn cho công tác tổ chức vận tải. Do đó, lựa chọn các cỡ tàu thích hợp để tính toán là 500 TEU, 1.000 TEU và 1.500 TEU, nằm trong dải cỡ tàu container đi/đến các nước châu Á theo Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

*Bảng 3.19. Các tham số tính toán lựa chọn cỡ tàu tối ưu*

| <b>TT</b> | <b>Các thông số</b>     | <b>Đơn vị</b> | <b>Kết quả tính toán</b> |        |        |
|-----------|-------------------------|---------------|--------------------------|--------|--------|
| 1         | Cỡ tàu                  | TEU           | 500                      | 1.000  | 1.500  |
| 2         | Chiều dài tuyến         | hải lý        | 2.864                    | 2.864  | 2.864  |
| 3         | Vận tốc tàu             | hải lý/h      | 15                       | 15     | 15     |
| 4         | Thời gian chạy          | ngày          | 7,956                    | 7,956  | 7,956  |
| 5         | Sản lượng chuyên        | TEU           | 1.000                    | 2.000  | 3.000  |
| 6         | Tỷ lệ container 20'/40' | %             | 50                       | 50     | 50     |
| 7         | Khối lượng xếp dỡ 20'   | TEU           | 500                      | 1.000  | 1.500  |
| 8         | Khối lượng xếp dỡ 40'   | FEU           | 250                      | 500    | 750    |
| 9         | Mức xếp dỡ 20'          | TEU/ngày      | 800                      | 800    | 800    |
| 10        | Mức xếp dỡ 40'          | FEU/ngày      | 500                      | 500    | 500    |
| 11        | Thời gian xếp dỡ 20'    | ngày          | 0,625                    | 1,25   | 1,875  |
| 12        | Thời gian xếp dỡ 40'    | ngày          | 0,5                      | 1      | 1,5    |
| 13        | Thời gian xếp dỡ        | ngày          | 1,125                    | 2,25   | 3,375  |
| 14        | Chiều dài luồng         | hải lý        | 80                       | 80     | 80     |
| 15        | Thời gian chạy luồng    | ngày          | 0,222                    | 0,222  | 0,222  |
| 16        | Thời gian phụ           | ngày          | 0                        | 0      | 0      |
| 17        | Tổng thời gian đỗ       | ngày          | 1,125                    | 2,25   | 3,375  |
| 18        | Tổng thời gian chạy     | ngày          | 8,178                    | 8,178  | 8,178  |
| 19        | Thời gian vòng tròn     | ngày          | 9,303                    | 10,428 | 11,553 |
| 20        | Thời gian chuyển đi     | ngày          | 10                       | 11     | 12     |
| 21        | $\Delta T$              | ngày          | 0,697                    | 0,572  | 0,447  |

*Nguồn: Tổng hợp của NCS*

Bảng 3.20. Thời gian và mức tiêu hao nhiên liệu chuyển đi của các cỡ tàu

| TT | Các thông số                        | Đơn vị | Kết quả tính toán |             |             |
|----|-------------------------------------|--------|-------------------|-------------|-------------|
| 1  | Cỡ tàu                              | TEU    | 500               | 1.000       | 1.500       |
| 2  | Giá trị tàu                         | tỷ VNĐ | 123,2             | 246,4       | 369,6       |
| 3  | DWT (1 TEU = 14 T)                  | DWT    | 7.000             | 14.000      | 21.000      |
| 4  | GT (GT = DWT/1,35)                  | GT     | 5.185             | 10.370      | 15.556      |
| 5  | Nhiên liệu chạy FO                  | T      | 15                | 22          | 25          |
| 6  | Nhiên liệu chạy DO                  | T      | 2                 | 3           | 4           |
| 7  | Nhiên liệu đỗ DO                    | T      | 2,2               | 3,1         | 4,2         |
| 8  | Thời gian chạy                      | ngày   | 8                 | 8           | 8           |
| 9  | Thời gian đỗ                        | ngày   | 2                 | 3           | 4           |
| 10 | Thời gian chuyển đi                 | ngày   | 10                | 11          | 12          |
| 11 | Phí cầu tàu                         | VNĐ    | 4.728.889         | 14.186.667  | 28.373.333  |
| 12 | Cảng phí/cảng/lần                   | VNĐ    | 37.333.333        | 112.000.000 | 224.000.000 |
| 13 | Cảng phí/cảng/lần (trừ phí cầu tàu) | VNĐ    | 32.604.444        | 97.813.333  | 195.626.667 |

Nguồn: Tính toán của NCS

Theo tuyến đường và cỡ tàu như trên, các tham số tính toán chọn cỡ tàu tối ưu cho tuyến vận tải Hải Phòng – Hồ Chí Minh – Singapore – Hồ Chí Minh – Hải Phòng được tập hợp trong bảng 3.19; thời gian chuyển đi và mức tiêu hao nhiên liệu chuyển đi được thể hiện trong bảng 3.20 ở trên với:

- Trọng lượng 1 TEU = 14 T và 1 DWT = 1,35 GT (lấy theo mức trung bình của các tàu container);
- Giá đầu tư tàu: 800 USD/DWT, 1 USD = 22.000 VNĐ;
- Phí cầu tàu và cảng phí lấy theo đơn giá trung bình của cảng Sài Gòn.

*Chỉ tiêu xác định cỡ tàu tối ưu*

Để lựa chọn cỡ tàu tối ưu trên một tuyến bất kỳ ta dựa vào chỉ tiêu tổng chi phí tính đổi đơn vị. Đây là chỉ tiêu vừa phản ánh lợi thế nhờ quy mô, vừa phản ánh mức độ ứ đọng vốn đầu tư theo cỡ tàu. Công thức xác định chỉ tiêu này như sau:

$$S_{td} = S_T + C_{ud} \quad (\text{VNĐ/TEU}) \quad (3.2)$$

Trong đó:

- $S_{td}$ : Chi phí tính đổi đơn vị (VNĐ/TEU);

-  $S_T$ : Chi phí (giá thành) vận chuyển đơn vị (VNĐ/TEU), được xác định như sau:

$$S_T = \frac{\sum C_j}{\sum Q_j} \quad (\text{VNĐ/TEU}) \quad (3.3)$$

Với:

$\sum C_j$ : Tổng chi phí khai thác tàu trong chuyến đi;

$\sum Q_j$ : Khối lượng hàng hóa vận chuyển trong chuyến.

-  $C_{vd}$ : Chi phí ứ đọng vốn đầu tư (VNĐ/TEU), được xác định như sau:

$$C_{vd} = k_T \times L_{NH} \times T_{ch} \quad (\text{VNĐ/TEU}) \quad (3.4)$$

Với:

$k_T$ : Phần vốn đầu tư tàu được sử dụng hàng năm để vận chuyển một đơn vị hàng hóa (VNĐ/TEU);

$L_{NH}$ : Lãi vay ngân hàng (%/ngày);

$T_{ch}$ : Thời gian chuyến đi của tàu (ngày).

Sử dụng công thức tính các khoản mục chi phí khai thác tàu và các công thức ở trên, kết quả tính toán chi phí tính đổi đơn vị cho các cỡ tàu trong chuyến đi được thể hiện qua bảng 3.21 với các giả thiết:

- Các hệ số tính toán các khoản mục chi phí được lấy ở mức trung bình;
- Thời gian sử dụng tàu được lấy là 15 năm;
- Giá nhiên liệu FO là 8.000.000 (VNĐ/T) và DO là 11.000.000 (VNĐ/T);
- Đơn giá xếp và dỡ container 20'/40' là 65/100 (USD/cont).



Bảng 3.21. Khoản mục chi phí tính toán chi phí tính đổi đơn vị

| TT | Các thông số                   | Đơn vị     | Kết quả tính toán |               |                  |
|----|--------------------------------|------------|-------------------|---------------|------------------|
|    |                                |            | 500               | 1000          | 1500             |
| 1  | Cỡ tàu                         | TEU        | 500               | 1000          | 1500             |
| 2  | Khấu hao cơ bản                | VNĐ        | 256.666.667       | 564.666.667   | 924.000.000      |
| 3  | Duy tu, bảo dưỡng thường xuyên | VNĐ        | 77.000.000        | 169.400.000   | 277.200.000      |
| 4  | Trích trước sửa chữa lớn       | VNĐ        | 134.750.000       | 296.450.000   | 485.100.000      |
| 5  | Bảo hiểm thân tàu              | VNĐ        | 9.375.000         | 18.750.000    | 28.125.000       |
| 6  | Bảo hiểm P & I                 | VNĐ        | 35.648.148        | 78.425.926    | 128.333.333      |
| 7  | Vật liệu, vật rẻ mau hỏng      | VNĐ        | 15.400.000        | 33.880.000    | 55.440.000       |
| 8  | Chi phí cho thuyền viên        | VNĐ        | 100.000.000       | 120.000.000   | 140.000.000      |
| 9  | Quản lý phí                    | VNĐ        | 60.000.000        | 72.000.000    | 84.000.000       |
| 10 | Nhiên liệu chạy FO             | VNĐ        | 960.000.000       | 1.408.000.000 | 1.600.000.000    |
| 11 | Nhiên liệu chạy DO             | VNĐ        | 176.000.000       | 264.000.000   | 352.000.000      |
| 12 | Nhiên liệu đổ DO               | VNĐ        | 48.400.000        | 102.300.000   | 184.800.000      |
| 13 | Phí cầu tàu                    | VNĐ        | 9.457.778         | 28.373.333    | 56.746.667       |
| 14 | Cảng phí                       | VNĐ        | 149.333.333       | 448.000.000   | 896.000.000      |
| 15 | Xếp dỡ                         | VNĐ        | 1.265.000.000     | 2.530.000.000 | 3.795.000.000    |
| 16 | Đại lý                         | VNĐ        | 66.000.000        | 132.000.000   | 198.000.000      |
| 17 | Môi giới                       | VNĐ        | 198.000.000       | 396.000.000   | 594.000.000      |
| 18 | Chi khác                       | VNĐ        | 132.000.000       | 264.000.000   | 396.000.000      |
| 19 | Tổng chi riêng cho tàu         | VNĐ        | 3.693.030.926     | 6.926.245.926 | 10.194.745.000   |
| 20 | Thời gian chuyển đi            | ngày       | 10                | 11            | 12               |
| 21 | Giá thành vận chuyển           | TEU/chuyến | 3.693.031         | 3.463.123     | 3.398.248        |
| 22 | Số lượng chuyển đi             | chuyến/năm | 32                | 29            | 27               |
| 23 | Lãi suất                       | %/năm      | 13                | 13            | 13               |
| 24 | Chi phí vốn đầu tư             | VNĐ/chuyến | 276.137.931       | 607.503.448   | 994.096.552      |
| 25 | Chi phí cơ hội đầu tư đơn vị   | VNĐ/TEU    | 276.138           | 303.752       | 331.366          |
| 26 | Tổng chi phí tính đổi đơn vị   | VNĐ/TEU    | 3.969.169         | 3.766.875     | <b>3.729.614</b> |

Nguồn: Tính toán của NCS

Kết quả tính toán ở bảng 3.21 cho thấy cỡ tàu 1.500 TEU có chi phí tính đổi đơn vị thấp nhất 3.729.614 VND/TEU. Do đó, cỡ tàu tối ưu để đưa vào khai thác tuyến vận tải Hải Phòng – Hồ Chí Minh – Singapore – Hồ Chí Minh – Hải Phòng là 1.500 TEU.

Số liệu bảng 3.10 cho thấy, lượng hàng container vận tải tuyến quốc tế do đội tàu Vinalines đảm nhận tính đến năm 2020 là 105.622 (TEU). Tính đến

cuối năm 2016 thì đội tàu container của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có 4 chiếc sức chở trên 1.000 TEU (1.016 đến 1.792 TEU). Với thời gian chuyển đi của tàu cỡ 1.500 TEU như tính toán ở bảng 3.20 là 12 (ngày) thì số lượng tàu này thừa năng lực để đáp ứng được khối lượng hàng hóa cần vận chuyển. Do đó, giải pháp đưa ra ở đây là Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nên sử dụng các tàu container cỡ trên 1.000 TEU hiện có để vận chuyển tuyến quốc tế biển gần như Việt Nam – Thái Lan hay Việt Nam - Singapore. Số lượng tàu này đủ tải trọng để đáp ứng lượng hàng container theo quy hoạch nên Tổng công ty Hàng hải Việt Nam không cần thiết phải đầu tư tàu container cỡ lớn (1.000 TEU trở lên) trong giai đoạn 2017 – 2020.

Về khả năng cạnh tranh, hiện nay các doanh nghiệp vận tải biển trong nước khó cạnh tranh với các chủ tàu nước ngoài và hiện tượng hàng nội đi tàu ngoại vẫn xảy ra. Thị phần vận tải đối với hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam thì hàng container chủ yếu do các đội tàu nước ngoài chi phối, đội tàu biển Việt Nam chỉ chiếm lĩnh được khoảng 10% thị phần hàng hóa xuất nhập khẩu và chỉ vận tải các tuyến gần như khu vực Đông Nam Á, Trung Quốc (số liệu năm 2016). Thị phần vận tải đội tàu trong nước thấp là do các doanh nghiệp xuất nhập khẩu Việt Nam có thói quen mua CIF, bán FOB (mua tại cảng đến, bán tại cảng đi). Vì quen với tập quán bán FOB nên người mua hàng ở nước ngoài được “mua tận gốc” và giành quyền chỉ định tàu chuyên chở. Ngược lại, các chủ hàng ngoại thường chỉ thích bán CIF tức là “bán tận ngọn” và giành quyền chọn tàu vận chuyển. Hơn nữa, đội tàu biển trong nước không được hỗ trợ giảm thuế, phí do cơ chế chính sách quản lý của Nhà nước về phát triển đội tàu chưa đồng bộ, chưa phát huy được hết tác dụng. Các hãng tàu nước ngoài đang hoạt động tại Việt Nam đang có xu hướng liên kết tạo nên những đội tàu quy mô lớn, đồng bộ để chiếm lĩnh thị phần vận tải và tăng khả năng cạnh tranh ngay trên thị trường trong nước. Tất cả những lý do này làm hạn chế năng lực cạnh tranh của các chủ tàu trong nước. Quy hoạch phát triển vận

tải biển Việt Nam đến năm 2010, định hướng đến năm 2020 được phê duyệt theo Quyết định số 1195/QĐ-TTg ngày 04/11/2003 của Thủ tướng Chính phủ đã định hướng phát triển loại tàu, cỡ tàu cho đến năm 2020. Theo đó, đối với hàng container chủ yếu sử dụng cỡ tàu 1.000 - 3.000 TEU chạy các tuyến khu vực Châu Á và sử dụng tàu cỡ lớn từ 4.000 - 6.000 TEU trở lên chạy các tuyến đi Châu Âu, Châu Phi và Bắc Mỹ. Nhưng hiện nay, đội tàu container Việt Nam vẫn chưa có tàu container cỡ lớn 4.000 - 6.000 TEU.

### **Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu container**

Từ những tính toán và phân tích ở trên, các giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu container của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2017 – 2020 được đề xuất như sau:

- Tổng công ty cần làm thủ tục thanh lý, giảm bán những tàu container quá già (2 tàu Vạn Lý và Vạn Hưng của vận tải Biển Đông) vì các khoản mục chi phí tăng cao dẫn tới hiệu quả khai thác thấp;

- Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần bổ sung thêm 7 tàu container cỡ dưới 1.000 TEU để đảm nhận lượng hàng container trong nước tính đến năm 2020. Tuy nhiên, vốn đầu tư tàu mới rất lớn nên việc bổ sung số lượng tàu này cần thực hiện hàng năm để đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng container nội địa ngày càng tăng. Kế hoạch bổ sung tàu container giai đoạn 2017 – 2020 cho Vinalines được thể hiện qua bảng sau:

*Bảng 3.22. Kế hoạch bổ sung tàu container nội địa giai đoạn 2017 - 2020*

| <b>TT</b> | <b>Năm bổ sung</b> | <b>Cỡ tàu (TEU)</b> | <b>Số lượng tàu</b> |
|-----------|--------------------|---------------------|---------------------|
| 1         | 2017               | 610                 | 1                   |
| 2         | 2018               | 610                 | 2                   |
| 3         | 2019               | 610                 | 2                   |
| 4         | 2020               | 610                 | 2                   |

*Nguồn: Tính toán của NCS*

Với kế hoạch bổ sung tàu container như vậy thì đến năm 2020, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam sẽ sở hữu 18 tàu container với tổng sức chở 11.427 TEU, tương đương 182.545 DWT. Bên cạnh việc bổ sung tàu hàng năm thì Vinalines cần tổ chức quản lý và khai thác tốt những tàu container cỡ dưới 1.000 TEU trên các tuyến nội địa, phát triển hệ thống đại lý (đại lý tàu, hàng hóa) để tiếp tục tìm kiếm thêm nguồn hàng, tăng năng lực cạnh tranh của đội tàu Vinalines. Từ đó, triển khai mua chỗ trên một số tuyến từ các hãng tàu mẹ để bước đầu tạo dựng chỗ đứng và thương hiệu Tổng công ty trên trường thế giới;

- Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nên sử dụng các tàu container cỡ trên 1.000 TEU hiện có mở lại tuyến vận tải quốc tế chặng ngắn như Hải Phòng – Hồ Chí Minh – Singapore – Hồ Chí Minh – Hải Phòng hay Hồ Chí Minh – Bangkok – Laemchabang – Hồ Chí Minh để vận chuyển hàng container cho các chủ hàng trong nước cũng như tìm kiếm thêm nguồn hàng nước ngoài. Song song với đó là từng bước thiết lập các tuyến liner nối các cảng nước sâu mới được đầu tư tại khu vực Cái Mép - Thị Vải đến các trung tâm trung chuyển khác trong khu vực.

- Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần phát triển hệ thống đại lý (đại lý tàu, hàng hóa) để thu hút các chủ hàng nước ngoài. Bên cạnh đó, củng cố và phát triển một công ty khai thác container hiện có (Công ty vận tải biển container Vinalines, đơn vị chủ lực về vận tải tàu container của Vinalines) để chuẩn bị hình thành công ty vận tải container khai thác tàu mẹ. Từ việc mở lại tuyến container chặng ngắn giai đoạn 2017 – 2020 sẽ nghiên cứu hợp tác để mở tuyến container trên các chặng trung và dài nối Việt Nam – Châu Âu; Việt Nam - Ấn Độ/Trung Đông; Việt Nam – Mỹ trong giai đoạn tiếp theo.

### **3.2.3. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu dầu**

Tính đến ngày 31/12/2016 thì đội tàu dầu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam gồm 6 chiếc với tổng trọng tải 288.332 DWT với tỷ trọng 15,47%

đội tàu Vinalines và do 3 đơn vị quản lý là công ty vận tải biển Vinalines (VLC), công ty TNHH MTV vận tải Biển Đông và công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam (VOSCO). Tàu dầu của VLC gồm 2 chiếc có trọng tải ngang nhau, 50.530 DWT và đều cho các đối tác nước ngoài thuê định hạn, hiệu quả kinh doanh thấp. Tàu dầu của VOSCO là cặp tàu chị - em hiện đại và do công ty trực tiếp khai thác các tuyến bờ đông kênh đào Suez, kết quả kinh doanh không cao do chi phí tài chính lớn.

Theo Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, thị phần hàng lỏng (dầu và sản phẩm dầu) đội tàu Việt Nam đảm nhận năm 2020 là 8,1% lượng hàng xuất nhập khẩu và 100% lượng hàng nội địa. Từ tỷ trọng các loại tàu của đội tàu Vinalines với đội tàu Việt Nam, tính được lượng hàng lỏng xuất nhập khẩu và nội địa mà đội tàu Vinalines đảm nhận năm 2020 lần lượt là 97.299 T và 7.386.390 T (bảng 3.10).

Thế mạnh của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam là quản lý và khai thác tàu chở hàng rời, là đội tàu chủ lực của đội tàu hàng rời quốc gia. Với vận chuyển dầu và sản phẩm dầu, Vinalines chỉ là bên cung cấp dịch vụ vận tải hay nói cách khác Vinalines chỉ thực hiện vận tải đứt đoạn mà không vận tải theo chuỗi. Số lượng tàu dầu của Vinalines ít, chỉ cung cấp dịch vụ vận tải nên không có lợi thế nhờ quy mô. Nếu đầu tư đội tàu dầu để đảm nhận lượng hàng vận chuyển theo quy hoạch thì Vinalines cần nguồn vốn lớn, chi phí tài chính chiếm tỷ lệ lớn trong chi phí khai thác tàu, đội tàu không đủ khả năng cạnh tranh. Do đó, Vinalines nên nhường quyền vận tải dầu và các sản phẩm dầu cho tập đoàn dầu khí vì họ vừa là người khai thác vừa là người vận chuyển, cung cấp vận tải theo chuỗi, đem lại hiệu quả kinh doanh cao. Tập đoàn dầu khí Việt Nam là đơn vị chủ lực của quốc gia trong việc tìm kiếm, thăm dò, khai thác, chế biến và vận chuyển dầu khí và các sản phẩm dầu. Tập đoàn dầu khí gồm nhiều đơn vị thành viên khác nhau, trong đó có đơn vị

thành viên phụ trách thăm dò, khai thác và đơn vị thành viên chuyên vận chuyển dầu và sản phẩm dầu. Giữa các đơn vị thành viên này có sự liên kết chặt chẽ với nhau và chịu sự chỉ đạo giám sát của Tập đoàn. Vì vậy, các doanh nghiệp vận tải biển khó cạnh tranh với Tập đoàn dầu khí Việt Nam trong việc vận chuyển dầu và sản phẩm dầu.

Đối với vận tải xuất nhập khẩu dầu thô xuất khẩu, đội tàu của Việt Nam cũng chỉ đạt được thị phần khiêm tốn. Nguyên nhân là do công ty nhập khẩu nước ngoài thường có những yêu cầu rất khắt khe về chất lượng, tiêu chuẩn an toàn và chống ô nhiễm môi trường đối với phương tiện vận tải chuyên chở hàng hóa của họ, đội tàu biển của Việt Nam rất ít tàu đáp ứng được những yêu cầu này.

Định hướng phát triển đội tàu trong Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã chỉ rõ, tiếp tục tập trung khai thác đội tàu hiện có và nghiên cứu phát triển, đầu tư thêm tàu cũng như tuyến vận tải đối với đội tàu hàng rời và đội tàu container mà không phát triển đội tàu dầu.

### **Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu dầu**

Xét điều kiện thực tiễn đội tàu dầu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và những phân tích cũng như quy hoạch, định hướng phát triển ở trên, giải pháp đưa ra đối với đội tàu dầu Vinalines giai đoạn 2017 – 2020 là tiếp tục nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu chở dầu sản phẩm hiện có, đẩy mạnh công tác tự quản lý kỹ thuật đội tàu. Tổng công ty không đầu tư phát triển đội tàu dầu để tập trung nguồn vốn tái cơ cấu đội tàu hàng khô và tàu container và mở rộng phạm vi hoạt động đối với hai loại tàu này.

### **3.2.4. Một số giải pháp hỗ trợ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu**

Căn cứ thực trạng cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trình bày ở chương 2 cũng như cơ sở thực tiễn và pháp lý ở chương 3, ngoài những giải pháp đề xuất hợp lý hóa cơ cấu đội tàu cho từng loại tàu của Vinalines ở

trên, tác giả đề xuất một số biện pháp nhằm hỗ trợ việc hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2017 - 2020 như sau:

#### **3.2.4.1. Đẩy mạnh công tác cổ phần hóa, quản lý hiệu quả nguồn vốn**

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần đẩy mạnh công tác cổ phần hóa các đơn vị thành viên và cổ phần hóa công ty mẹ theo đúng tiến độ Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2012 - 2015 được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 04/02/2013. Khi các đơn vị thành viên được cổ phần hóa, tỉ lệ vốn góp của doanh nghiệp tăng lên, tỉ lệ vốn nhà nước giảm xuống thì việc quản lý và sử dụng nguồn vốn hiệu quả hơn. Điều này sẽ khắc phục được tình trạng quản lý nguồn vốn không hiệu quả, đầu tư dàn trải không tập trung dẫn đến thua lỗ và lãng phí nguồn vốn tại các doanh nghiệp thành viên của Tổng công ty. Quản lý nguồn vốn hiệu quả sẽ tạo điều kiện cho các doanh nghiệp thanh lý, giảm bán những tàu già, khai thác kém hiệu quả để đầu tư những tàu hiện đại, đáp ứng nhu cầu vận chuyển của thị trường. Kết quả kinh doanh khai thác các loại tàu tại một số doanh nghiệp thành viên tiêu biểu của Tổng công ty (trình bày ở mục 2.3) cho thấy đội tàu của các doanh nghiệp sau khi cổ phần hóa có kết quả kinh doanh khai thác hiệu quả hơn thời gian trước đó.

#### **3.2.4.2. Đổi mới mô hình hoạt động, phát huy vai trò quản trị của công ty mẹ**

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần đổi mới mô hình hoạt động để phát huy vai trò quản trị của công ty mẹ. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam là công ty mẹ có tới 6 đơn vị hạch toán phụ thuộc và 21 công ty con, trong đó 10 doanh nghiệp thành viên tham gia kinh doanh khai thác tàu (tính đến 31/12/2016). Công tác quản trị doanh nghiệp vẫn còn chưa thực sự chuyên nghiệp khi công ty mẹ vẫn tập trung vào chức năng kinh doanh với số lượng lớn đơn vị hạch toán phụ thuộc, chưa thực hiện chức năng giám sát, quản lý, xây dựng chiến lược kinh doanh cho toàn Tổng công ty. Do đó, Tổng công ty

cần xây dựng chiến lược kinh doanh, định hướng thị trường trong từng giai đoạn và có giải pháp điều tiết thị trường để giảm sự cạnh tranh lẫn nhau giữa các doanh nghiệp thành viên. Đồng thời, Tổng công ty phải tổ chức giám sát, theo dõi quá trình hoạt động sản xuất kinh doanh của các công ty thành viên để đảm bảo đi đúng hướng theo các chiến lược và định hướng đã đề ra của toàn Tổng công ty.

Mặt khác, Tổng công ty cần đẩy mạnh tái cơ cấu mô hình tổ chức và sắp xếp đổi mới doanh nghiệp để giảm bớt số lượng doanh nghiệp thành viên tạo nên bộ máy quản lý gọn nhẹ, tập trung năng lực chuyên môn, tiết giảm chi phí, góp phần tăng hiệu quả kinh doanh khai thác tàu thay vì bộ máy quản lý công kênh, đội tàu thiếu cân đối, thuộc sự quản lý của nhiều doanh nghiệp thành viên, có doanh nghiệp chỉ sở hữu một vài con tàu như hiện nay.

### **3.2.4.3. Thực hiện tốt công tác quản trị tài chính, huy động các nguồn vốn để tái cơ cấu đội tàu**

Quá trình hội nhập quốc tế tạo điều kiện cho các hãng tàu biển nước ngoài được hoạt động bình đẳng tại Việt Nam (trừ vận tải biển nội địa) trong khi năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam phát triển tương đối chậm. So với chủ tàu Việt Nam thì các hãng tàu nước ngoài có tốc độ phát triển ngày càng mạnh, đội tàu hiện đại, nguồn tài chính hùng hậu, khả năng cung cấp dịch vụ vận tải biển ngày càng cao. Do đó, vấn đề đặt ra là đội tàu Việt Nam nói chung cũng như đội tàu Vinalines nói riêng phải nâng cao năng lực cạnh tranh, giành thị phần vận tải quốc tế với các hãng tàu nước ngoài.

Việc đầu tư phát triển các tàu chuyên dụng, hiện đại chạy tuyến quốc tế đòi hỏi một nguồn vốn rất lớn nên đây là một áp lực tài chính lớn đối với Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Vậy, làm thế nào để Tổng công ty có đủ năng lực tài chính để tái cơ cấu, trẻ hóa đội tàu của mình?

Hiện tại, Tổng công ty đang thoái vốn và cổ phần hóa các doanh nghiệp thành viên. Đây là một giải pháp để quản lý và sử dụng hiệu quả nguồn vốn



của nhà nước tại các doanh nghiệp. Bên cạnh việc đẩy mạnh công tác thoái vốn và cổ phần hóa thì Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần xây dựng phương án, đề nghị Chính phủ bảo lãnh để vay vốn lưu động tại các ngân hàng thương mại nhà nước, ngân hàng thương mại cổ phần nhà nước phục vụ việc tái đầu tư, phát triển đội tàu.

Tổng công ty cần chỉ đạo các công ty thành viên rà soát lại chi phí sản xuất kinh doanh, chi phí quản lý doanh nghiệp để giảm thiểu tối đa các khoản mục chi phí và cắt bỏ những chi phí không hợp lý, gây lãng phí làm giảm hiệu quả sản xuất kinh doanh. Theo đó, Tổng công ty tổ chức xây dựng lại hệ thống giám sát tài chính từ Công ty mẹ đến các doanh nghiệp có vốn góp nhằm nâng cao vai trò quản trị tài chính của công ty mẹ, tránh những sai phạm, bất cập về tài chính.

### **3.2.5. Cơ cấu đội tàu hợp lý của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2017 – 2020**

Với những giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đề xuất ở trên, sau khi thanh lý, giảm bán những tàu quá già và bổ sung thêm số lượng tàu hàng khô và tàu container theo kế hoạch thì cơ cấu đội tàu hợp lý của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam như bảng 3.23.

Tính đến năm 2020, đội tàu Vinalines bao gồm 120 chiếc với tổng trọng tải 2,472 triệu DWT. Đội tàu Vinalines sẽ có tuổi tàu bình quân là 9,53 (với giả thiết những tàu bổ sung giai đoạn 2017 – 2020 đều là tàu mới) và trọng tải bình quân là 20.643 DWT. So với thời điểm cuối năm 2016, tuổi tàu bình quân giảm mạnh (giảm 1,67 lần) nhưng tải trọng bình quân không tăng do bổ sung một lượng lớn tàu cỡ nhỏ. Trong đó, tỷ trọng các nhóm tàu tuổi trẻ và trung bình chiếm 62,92%; cao hơn năm 2016 (43,60%) nhưng tỷ trọng nhóm tàu tuổi trẻ (0 – 4 tuổi) tăng lên gần 10 lần (từ 4,25% lên 41,04%). Theo cỡ tàu, các nhóm cỡ tàu đều được bổ sung thêm nên tỷ trọng các nhóm cỡ tàu không biến động nhiều. Theo loại tàu, cơ cấu đội tàu đến năm 2020 của

Vinalines thì tàu hàng khô chiếm tỷ trọng chủ yếu (80,67%), tương đương đội tàu hiện nay.

*Bảng 3.23. Cơ cấu đội tàu hợp lý của Vinalines tính đến năm 2020*

| <b>Cơ cấu đội tàu theo tuổi tàu</b> |                  |                 |                        |                     |
|-------------------------------------|------------------|-----------------|------------------------|---------------------|
| <b>TT</b>                           | <b>Nhóm tuổi</b> | <b>Số lượng</b> | <b>Trọng tải (DWT)</b> | <b>Tỷ trọng (%)</b> |
| 1                                   | 0-4 tuổi         | 54              | 999.780                | 41,04               |
| 2                                   | 4-9 tuổi         | 2               | 82.266                 | 3,38                |
| 3                                   | 10-14 tuổi       | 22              | 450.690                | 18,50               |
| 4                                   | 15-19 tuổi       | 19              | 417.263                | 17,13               |
| 5                                   | >=20 tuổi        | 21              | 485.908                | 19,95               |
| <b>Tổng</b>                         |                  | <b>118</b>      | <b>2.435.907</b>       | <b>100,00</b>       |
| <b>Cơ cấu đội tàu theo cỡ tàu</b>   |                  |                 |                        |                     |
| <b>TT</b>                           | <b>Cỡ tàu</b>    | <b>Số lượng</b> | <b>Trọng tải (DWT)</b> | <b>Tỷ trọng (%)</b> |
| 1                                   | < 5000 DWT       | 0               | 0                      | 0,00                |
| 2                                   | 5000-10000       | 49              | 317.199                | 13,02               |
| 3                                   | 10000-50000      | 61              | 1.675.010              | 68,76               |
| 4                                   | >50000           | 8               | 443.698                | 18,21               |
| <b>Tổng</b>                         |                  | <b>118</b>      | <b>2.435.907</b>       | <b>100,00</b>       |
| <b>Cơ cấu đội tàu theo loại tàu</b> |                  |                 |                        |                     |
| <b>TT</b>                           | <b>Loại tàu</b>  | <b>Số lượng</b> | <b>Trọng tải (DWT)</b> | <b>Tỷ trọng (%)</b> |
| 1                                   | Hàng khô         | 94              | 1.965.030              | 80,67               |
| 2                                   | Tàu cont         | 18              | 182.545                | 7,49                |
| 3                                   | Tàu dầu          | 6               | 288.332                | 11,84               |
| <b>Tổng</b>                         |                  | <b>118</b>      | <b>2.435.907</b>       | <b>100,00</b>       |

*Nguồn: Tính toán của NCS*

### **3.3. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2020 – 2030**

Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2017 – 2020 được đề xuất ở trên dựa vào thực trạng cơ cấu đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2016 và định hướng phát triển ngành vận tải biển Việt Nam, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Giai đoạn sau năm 2020, định

hướng đến năm 2030; đề đề xuất được nhóm giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, tác giả chủ yếu dựa vào số liệu Quy hoạch (điều chỉnh) phát triển vận tải biển đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được ban hành theo quyết định số 1517/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 26/08/2014. Số liệu của Quy hoạch phát triển vận tải biển đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 hoàn toàn đáng tin cậy vì đã được sửa đổi, điều chỉnh so với Quy hoạch được phê duyệt tại quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15/10/2009 của Thủ tướng chính phủ dựa vào sự thay đổi của bối cảnh kinh tế thế giới, các chỉ tiêu kinh tế - xã hội trong nước và các nghị định, quyết định do bộ, ngành liên quan ban hành.

Xét theo loại tàu, cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam bao gồm 3 loại tàu chủ yếu là tàu hàng khô, tàu container và tàu dầu. Tuy nhiên, đội tàu dầu Vinalines không có lợi thế nhờ quy mô, không cạnh tranh được với các tập đoàn, doanh nghiệp chuyên khai thác, vận chuyển dầu và sản phẩm dầu (mục 3.2.3) nên giai đoạn 2020 – 2030; Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nên tiếp tục đầu tư phát triển tàu và tuyển vận tải đối với hai loại tàu hàng khô và tàu container.

### **3.3.1. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô**

Giai đoạn 2017 – 2020, một trong những giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu đối với tàu hàng khô Tổng công ty Hàng hải Việt Nam tác giả đề xuất ở mục 3.2.1 là thanh lý, giám bán những tàu quá già (trên 20 tuổi) và thay thế, đầu tư 0,947 triệu DWT tàu để đảm nhận vận chuyển hết khối lượng hàng tính đến năm 2020 theo Quy hoạch. Như vậy, về quy mô thì đội tàu hàng khô của Tổng công ty đến năm 2020 đạt khoảng 1.965.030 DWT.

Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 trình bày ở mục 3.1.1 đã cung cấp các số liệu dự báo tới năm 2030 cho các phương án khác nhau về lượng hàng vận tải, thị phần đảm nhận và năng suất phương tiện của đội tàu Việt Nam, trong đó có đội tàu hàng khô.

Số liệu dự báo của quy hoạch được tính toán cho những năm 2020, 2025 và 2030. Việc tính toán quy mô đội tàu hàng khô Tổng công ty Hàng hải Việt Nam tới năm 2025 cần có để đáp ứng lượng hàng vận chuyển theo quy hoạch sẽ cho thấy có cần phát triển quy mô đội tàu hàng rời trong cơ cấu đội tàu Vinalines hay không?

*Bảng 3.24. Quy mô đội tàu hàng khô Vialines năm 2025*

| TT       | Danh mục                    | Đơn vị           | Phương án Ia   |               | Phương án Ib   |               | Phương án IIa  |               | Phương án IIb |               |
|----------|-----------------------------|------------------|----------------|---------------|----------------|---------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
|          |                             |                  | VN             | VNL           | VN             | VNL           | VN             | VNL           | VN            | VNL           |
| <b>1</b> | <b>Lượng hàng rời</b>       | <b>Tr. Tấn</b>   | <b>74,905</b>  |               | <b>54,965</b>  |               | <b>44,650</b>  |               | <b>33,520</b> |               |
| 1.1      | Xuất nhập khẩu              | Tr. Tấn          | 47,980         |               | 28,040         |               | 17,725         |               | 6,595         |               |
| 1.2      | Trong nước                  | Tr. Tấn          | 26,925         |               | 26,925         |               | 26,925         |               | 26,925        |               |
|          | <b>Thị phần đảm nhận</b>    | <b>%</b>         | <b>36,80</b>   |               | <b>26,25</b>   |               | <b>29,25</b>   |               | <b>16,25</b>  |               |
|          | Xuất nhập khẩu              | %                | 74,50          |               | 62,30          |               | 55,65          |               | 36,50         |               |
|          | Trong nước                  | %                | 100,00         |               | 100,00         |               | 100,00         |               | 100,00        |               |
| <b>2</b> | <b>Lượng hàng tổng hợp</b>  | <b>Tr. Tấn</b>   | <b>146,275</b> |               | <b>132,670</b> |               | <b>113,570</b> |               | <b>98,420</b> |               |
| 2.1      | Xuất nhập khẩu              | Tr. Tấn          | 76,58          |               | 62,98          |               | 48,28          |               | 35,76         |               |
| 2.2      | Trong nước                  | Tr. Tấn          | 69,70          |               | 69,70          |               | 65,29          |               | 62,67         |               |
|          | <b>Thị phần đảm nhận</b>    | <b>%</b>         | <b>39,95</b>   |               | <b>36,25</b>   |               | <b>31,00</b>   |               | <b>26,90</b>  |               |
|          | Xuất nhập khẩu              | %                | 25,80          |               | 21,25          |               | 16,25          |               | 12,10         |               |
|          | Trong nước                  | %                | 100,00         |               | 100,00         |               | 93,70          |               | 89,90         |               |
| <b>3</b> | <b>Lượng hàng đảm nhận</b>  | <b>Tr. Tấn</b>   | <b>152,123</b> | <b>72,867</b> | <b>127,471</b> | <b>61,059</b> | <b>105,811</b> | <b>50,684</b> | <b>89,994</b> | <b>43,107</b> |
| 3.1      | Xuất nhập khẩu              | Tr. Tấn          | 55,503         | 26,586        | 30,851         | 14,778        | 17,709         | 8,483         | 6,734         | 3,225         |
| 3.2      | Trong nước                  | Tr. Tấn          | 96,620         | 46,281        | 96,620         | 46,281        | 88,102         | 42,201        | 83,261        | 39,882        |
| <b>4</b> | <b>Năng suất vận chuyển</b> | <b>T/DWT-năm</b> |                |               |                |               |                |               |               |               |
| 4.1      | Xuất nhập khẩu              | T/DWT-năm        |                | 16,5          |                | 16,5          |                | 16,5          |               | 16,5          |
| 4.2      | Trong nước                  | T/DWT-năm        |                | 20,5          |                | 20,5          |                | 20,5          |               | 20,5          |
| <b>5</b> | <b>Quy mô đội tàu</b>       | <b>Tr. DWT</b>   |                | <b>3,869</b>  |                | <b>3,153</b>  |                | <b>2,573</b>  |               | <b>2,141</b>  |
| 5.1      | Xuất nhập khẩu              | Tr. DWT          |                | 1,611         |                | 0,896         |                | 0,514         |               | 0,195         |
| 5.2      | Trong nước                  | Tr. DWT          |                | 2,258         |                | 2,258         |                | 2,059         |               | 1,945         |

*Nguồn: Tính toán của NCS*

Quy hoạch cho biết lượng hàng vận tải và thị phần đảm nhận của đội tàu hàng khô Việt Nam, do đó có thể tính toán được lượng hàng đội tàu hàng khô Việt Nam đảm nhận năm 2025. Lượng hàng do đội tàu hàng khô Vinalines đảm nhận được tính toán dựa vào tỷ trọng trung bình của đội tàu Vinalines so với đội tàu Việt Nam 47,90% trong thời gian 2006 – 2016 (số liệu được trình

bày tại bảng 3.8). Từ lượng hàng xuất nhập khẩu và trong trước do đội tàu hàng khô Vinalines đảm nhận năm 2025 và năng suất phương tiện của loại tàu này, tác giả tính được quy mô đội tàu hàng khô Vinalines năm 2025 cho các phương án khác nhau. Số liệu tính toán được thể hiện qua bảng 3.24 ở trên.

Trong các phương án đưa ra, phương án IIa được lựa chọn vì phù hợp với thực tế cũng như định hướng phát triển vận tải biển Việt Nam trong giai đoạn quy hoạch (mục 3.1.1). Theo tính toán ở bảng trên, với phương án này, quy mô đội tàu Vinalines cần có để đáp ứng lượng hàng hóa vận chuyển theo quy hoạch là 2,573 triệu DWT. So với quy mô đội tàu hàng khô Vinalines tính đến năm 2020 là 1,972 triệu DWT thì giai đoạn 2021 - 2025, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần bổ sung thêm 0,601 triệu DWT tàu hàng khô (0,263 triệu DWT tàu vận chuyển hàng xuất nhập khẩu và 0,338 triệu DWT vận chuyển hàng trong nước) để có thể đảm nhận lượng hàng vận chuyển theo quy hoạch đến năm 2025.

Tuy nhiên, trên cơ sở xu thế phát triển đội tàu thế giới và khu vực, giai đoạn sau năm 2020, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nên chú trọng phát triển đội tàu hàng chuyên dùng (chở container, hàng rời, hàng lỏng...) và trọng tải lớn. Do vậy, với lượng trọng tải tàu hàng khô cần bổ sung vận chuyển hàng xuất nhập khẩu giai đoạn sau năm 2020 như trên thì Tổng công ty nên ưu tiên đầu tư phát triển tàu chở hàng rời cỡ lớn để chở than nhập cung ứng cho nhiệt điện, than quặng cho liên hợp luyện kim và xuất than, quặng, alumin... theo định hướng phát triển cơ cấu của quốc gia. Với 0,263 triệu DWT tàu vận chuyển hàng xuất nhập khẩu thì Vinalines nên đầu tư 2 tàu 33.000 DWT và 2 tàu 100.000 DWT để vận chuyển hàng rời chuyên dụng, nâng cao năng lực cạnh tranh đội tàu Tổng công ty. Nguồn vốn đầu tư tàu rất lớn nên giai đoạn 2021 – 2025, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam sẽ tập trung nguồn vốn để đầu tư tàu hàng rời chuyên dụng mà không phát triển tàu hàng khô. Thay vào đó, trong giai đoạn này, Tổng công ty nên thanh lý, giảm bán

những tàu hàng khô quá già (trên 20 tuổi) vì hiệu quả khai thác tàu thấp bằng đội tàu trẻ, cỡ tương đương để có thể đảm nhận lượng hàng trong nước theo quy hoạch. Cụ thể, tính đến năm 2020, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam sẽ có 21 tàu hàng khô trên 20 tuổi với tổng trọng tải 485.908 DWT. Giai đoạn 2021 – 2025, Tổng công ty cần thay thế 485.908 DWT tải trọng tàu hàng khô quá già này bằng đội tàu mới, hiện đại có mức trọng tải tương ứng.

Do vậy, giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu đối với tàu hàng khô của Vinalines giai đoạn sau năm 2020, định hướng đến năm 2030 như sau:

- Giai đoạn 2021 – 2025, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần đầu tư phát triển tàu hàng rời cỡ lớn để vận chuyển than, quặng... phục vụ nhu cầu xuất, nhập khẩu mặt hàng này của đất nước. Cụ thể, Tổng công ty cần bổ sung 0,263 triệu DWT tàu hàng khô (tương đương 2 tàu cỡ 33.000 DWT và 2 tàu 100.000 DWT) để đảm nhận lượng hàng xuất nhập khẩu theo quy hoạch tính đến năm 2025.

- Giai đoạn 2021 – 2025, Tổng công ty cần lập kế hoạch thay thế 21 tàu hàng khô quá già (trên 20 tuổi) với tổng trọng tải khoảng 485.908 DWT bằng đội tàu tương đương tuổi trẻ, hiện đại để vận chuyển hàng hóa trong nước.

### **3.3.2. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu container**

Giai đoạn 2017 – 2020, giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Vinalines với đội tàu container được đề xuất là đầu tư thêm tàu container cỡ 1.500 TEU mở lại tuyến quốc tế biển gần như Việt Nam – Thái Lan hay Việt Nam – Singapore và không đầu tư thêm tàu container dưới 1.000 TEU. Vậy, giai đoạn sau năm 2020, định hướng đến năm 2030 thì Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần có những giải pháp gì để phát triển đội tàu container, hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty?

Tính toán tương tự như tàu hàng khô ở trên (mục 3.3.1), quy mô đội tàu container Vinalines cần có để đáp ứng lượng hàng vận chuyển tính đến năm

2025 với các phương án khác nhau theo Quy hoạch phát triển VTB Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được thể hiện trong bảng sau:

*Bảng 3.25. Quy mô đội tàu container Vinalines năm 2025*

| TT       | Danh mục                    | Đơn vị           | Phương án Ia |              | Phương án Ib |              | Phương án IIa |              | Phương án IIb |              |
|----------|-----------------------------|------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|---------------|--------------|
|          |                             |                  | VN           | VNL          | VN           | VNL          | VN            | VNL          | VN            | VNL          |
| <b>1</b> | <b>Lượng hàng vận tải</b>   | <b>Tr. TEU</b>   | <b>6,826</b> |              | <b>6,266</b> |              | <b>4,655</b>  |              | <b>3,551</b>  |              |
| 1.1      | Xuất nhập khẩu              | Tr. TEU          | 4,486        |              | 3,926        |              | 2,549         |              | 1,562         |              |
| 1.2      | Trong nước                  | Tr. TEU          | 2,340        |              | 2,340        |              | 2,106         |              | 1,989         |              |
| <b>2</b> | <b>Thị phần đảm nhận</b>    | <b>%</b>         | <b>31,50</b> |              | <b>28,90</b> |              | <b>21,50</b>  |              | <b>16,40</b>  |              |
| 2.1      | Xuất nhập khẩu              | %                | 23,20        |              | 20,30        |              | 13,20         |              | 8,10          |              |
| 2.2      | Trong nước                  | %                | 100,00       |              | 100,00       |              | 90,00         |              | 85,00         |              |
| <b>3</b> | <b>Lượng hàng đảm nhận</b>  | <b>Tr. TEU</b>   | <b>3,381</b> | <b>2,189</b> | <b>3,137</b> | <b>2,032</b> | <b>2,232</b>  | <b>1,445</b> | <b>1,817</b>  | <b>1,177</b> |
| 3.1      | Xuất nhập khẩu              | Tr. TEU          | 1,041        | 0,674        | 0,797        | 0,516        | 0,336         | 0,218        | 0,127         | 0,082        |
| 3.2      | Trong nước                  | Tr. TEU          | 2,340        | 1,515        | 2,340        | 1,515        | 1,895         | 1,227        | 1,691         | 1,095        |
| <b>4</b> | <b>Năng suất vận chuyển</b> | <b>T/DWT-năm</b> |              |              |              |              |               |              |               |              |
| 4.1      | Xuất nhập khẩu              | T/DWT-năm        |              | 44           |              | 44           |               | 44           |               | 44           |
| 4.2      | Trong nước                  | T/DWT-năm        |              | 52           |              | 52           |               | 52           |               | 52           |
| <b>5</b> | <b>Quy mô đội tàu</b>       | <b>TEU</b>       |              | <b>3.176</b> |              | <b>2.919</b> |               | <b>2.040</b> |               | <b>1.637</b> |
| 5.1      | Xuất nhập khẩu              | TEU              |              | 1.094        |              | 838          |               | 354          |               | 133          |
| 5.2      | Trong nước                  | TEU              |              | 2.082        |              | 2.082        |               | 1.686        |               | 1.504        |

*Nguồn: Tính toán của NCS*

Số liệu tính toán bảng 3.25 cho thấy, quy mô đội tàu container Vinalines cần có để đáp ứng lượng hàng vận chuyển tính đến năm 2025 theo các phương án đều nhỏ hơn quy mô đội tàu container Vinalines đến năm 2020 (Tổng sức chở 14.126 TEU, tương đương 182.545 DWT). Do vậy, giai đoạn 2021 – 2025, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam không cần bổ sung thêm tàu container để đảm nhận lượng hàng vận chuyển theo quy hoạch. Hay, đội tàu container Tổng công ty thừa năng lực để vận chuyển hàng hóa nên giải pháp hợp lý hóa đội tàu container giai đoạn này như sau:

- Tiếp tục quản lý và khai thác tốt đội tàu container hiện có, tìm kiếm thêm nguồn hàng vận chuyển để tăng hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu container, nâng cao năng lực cạnh tranh đội tàu Tổng công ty;

- Nếu giai đoạn 2017 – 2020, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần mở lại tuyến container quốc tế chặng ngắn thì giai đoạn 2021 – 2025, Tổng công ty cần nghiên cứu hợp tác để mở tuyến trên các chặng trung và dài nối Việt Nam – Châu Âu; Việt Nam - Ấn Độ/Trung Đông hay Việt Nam – Mỹ. Vinalines là doanh nghiệp chủ lực của vận tải biển Việt Nam nên việc mở tuyến container quốc tế là giải pháp cấp thiết để Vinalines có thể cạnh tranh được với các hãng tàu nước ngoài, góp phần hạn chế hiện tượng hàng nội đi tàu ngoại của Việt Nam.

### 3.3.3. Cơ cấu đội tàu hợp lý của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2020 – 2030

Bảng 3.26. Cơ cấu đội tàu hợp lý của Vinalines tính đến năm 2025

| <b>Cơ cấu đội tàu theo tuổi tàu</b> |                  |                 |                        |                     |
|-------------------------------------|------------------|-----------------|------------------------|---------------------|
| <b>TT</b>                           | <b>Nhóm tuổi</b> | <b>Số lượng</b> | <b>Trọng tải (DWT)</b> | <b>Tỷ trọng (%)</b> |
| 1                                   | 0-4 tuổi         | 25              | 751.908                | 27,83               |
| 2                                   | 4-9 tuổi         | 54              | 999.780                | 37,00               |
| 3                                   | 10-14 tuổi       | 2               | 82.266                 | 3,04                |
| 4                                   | 15-19 tuổi       | 22              | 450.690                | 16,68               |
| 5                                   | >=20 tuổi        | 19              | 417.263                | 15,44               |
| <b>Tổng</b>                         |                  | <b>122</b>      | <b>2.701.907</b>       | <b>100,00</b>       |
| <b>Cơ cấu đội tàu theo cỡ tàu</b>   |                  |                 |                        |                     |
| <b>TT</b>                           | <b>Cỡ tàu</b>    | <b>Số lượng</b> | <b>Trọng tải (DWT)</b> | <b>Tỷ trọng (%)</b> |
| 1                                   | < 5000 DWT       | 0               | 0                      | 0,00                |
| 2                                   | 5000-10000 DWT   | 49              | 317.199                | 11,74               |
| 3                                   | 10000-50000 DWT  | 63              | 1.741.010              | 64,44               |
| 4                                   | >50000 DWT       | 10              | 643.698                | 23,82               |
| <b>Tổng</b>                         |                  | <b>122</b>      | <b>2.701.907</b>       | <b>100,00</b>       |
| <b>Cơ cấu đội tàu theo loại tàu</b> |                  |                 |                        |                     |
| <b>TT</b>                           | <b>Loại tàu</b>  | <b>Số lượng</b> | <b>Trọng tải (DWT)</b> | <b>Tỷ trọng (%)</b> |
| 1                                   | Hàng khô         | 98              | 2.231.030              | 82,57               |
| 2                                   | Tàu cont         | 18              | 182.545                | 6,76                |
| 3                                   | Tàu dầu          | 6               | 288.332                | 10,67               |
| <b>Tổng</b>                         |                  | <b>122</b>      | <b>2.701.907</b>       | <b>100,00</b>       |

Nguồn: Tính toán của NCS



Bảng 3.26 ở trên thể hiện cơ cấu đội tàu hợp lý của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đến năm 2025 với những đề xuất bổ sung tàu giai đoạn 2021 – 2015 nhằm hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Vinalines. Theo đó, cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam tính đến năm 2025 khá tương đồng so với cơ cấu đội tàu năm 2020 do giai đoạn 2021 – 2025 chỉ bổ sung thêm 4 tàu hàng rời. Đội tàu Vinalines đến 2025 bao gồm 124 chiếc đạt tổng trọng tải 2,742 triệu DWT với tuổi tàu bình quân 9,80 (giả thiết các tàu bổ sung, thay thế đều là tàu mới) và trọng tải bình quân 22.146 DWT. Theo tuổi tàu, tỷ trọng nhóm tuổi 4 – 9 tuổi tăng mạnh (3,38% đến 37,00%) làm giảm tỷ trọng các nhóm tuổi 10 – 14 và trên 20 tuổi. Theo cỡ tàu, tỷ trọng nhóm tàu cỡ lớn đạt 23,82%; tăng 5% so với năm 2020. Theo loại tàu, tỷ trọng mỗi loại tàu khá tương đồng cơ cấu đội tàu năm 2020 khi tàu hàng khô vẫn chiếm hơn 80% tổng trọng tải đội tàu.

### **3.4. Quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu**

#### **3.4.1. Mục đích của việc xây dựng quy trình**

Qua nội dung trình bày nhằm đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam ở những phần trên, tác giả xây dựng quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu. Quy trình này được sử dụng để đánh giá thực trạng, đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và các doanh nghiệp vận tải biển khác hay đội tàu quốc gia.

Mục đích của việc thực hiện quy trình này nhằm phân tích, đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu của doanh nghiệp trong khoảng thời gian nhất định. Từ đó thấy được những hạn chế, bất cập của cơ cấu đội tàu; hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu. Đây là căn cứ để đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu, nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu, góp phần vào sự phát triển của doanh nghiệp vận tải biển nói riêng và kinh tế biển Việt Nam nói chung.

### **3.4.2. Phạm vi áp dụng quy trình**

Như đã nói ở trên, quy trình được xây dựng nhằm hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của doanh nghiệp vận tải biển. Tuy nhiên, để áp dụng quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu thì đội tàu của doanh nghiệp phải có quy mô đủ lớn, thể hiện ở số lượng tàu lớn, cơ cấu nhiều chủng loại, nhóm tuổi, cỡ tàu khác nhau. Nếu đội tàu quy mô nhỏ, số lượng ít thì doanh nghiệp có thể đánh giá, phân tích hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu để rút ra hạn chế, đề xuất giải pháp.

Quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu nên được thực hiện định kỳ 5 năm hoặc 10 năm một lần vì cơ cấu đội tàu thường ít biến động, thay đổi trong khoảng thời gian ngắn. Trong quá trình thực hiện, quy trình có thể được sửa đổi, bổ sung hay thay thế nội dung các bước trong quy trình. Sau khi kết thúc chu kỳ, doanh nghiệp nên tiếp tục thực hiện quy trình để đề xuất giải pháp, nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu.

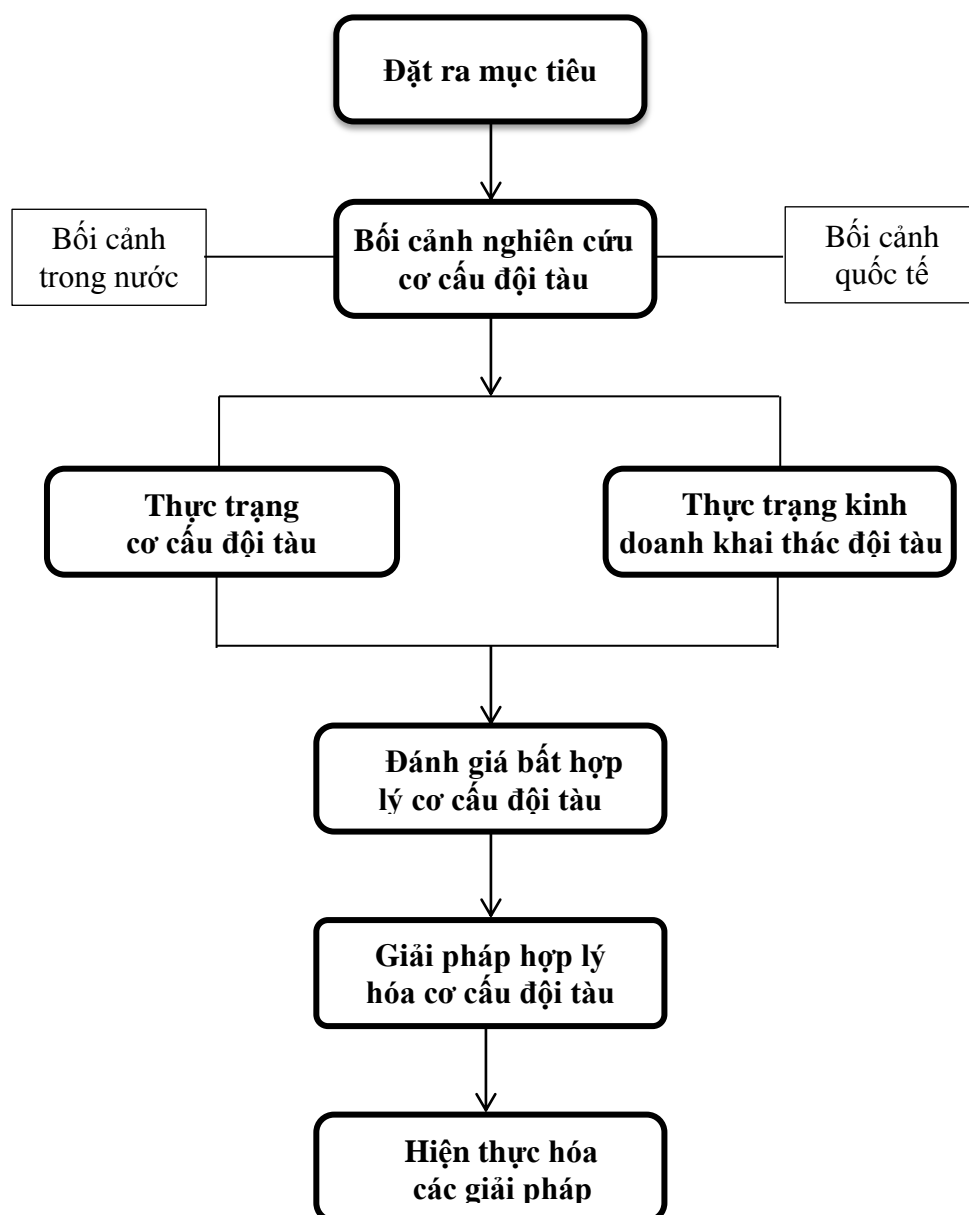
Người trực tiếp thực hiện quy trình là bộ phận quản lý, khai thác tàu của doanh nghiệp với sự tham gia của ban lãnh đạo doanh nghiệp trong việc chỉ đạo, định hướng.

### **3.4.3. Nội dung quy trình**

Quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu được tác giả xây dựng sau khi thực hiện đề tài nghiên cứu. Quy trình thể hiện các bước cơ bản của quá trình hệ thống hóa cơ sở lý luận; phân tích, đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu và đề xuất các giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu. Nội dung quy trình được mô tả theo hình 3.1 và bao gồm những bước sau:

#### *Bước 1: Đặt ra mục tiêu*

Đây là bước đầu tiên của quy trình, đề ra mục tiêu và các nhiệm vụ cơ bản của quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu. Để đề xuất được giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu thì người thực hiện cần thu thập, thống kê số liệu; tiến hành đánh giá, phân tích thực trạng cơ cấu đội tàu và kết hợp với các phương pháp tính toán, phân tích, xử lý số liệu.



*Hình 3.1. Quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu*

*Bước 2: Tìm hiểu bối cảnh nghiên cứu cơ cấu đội tàu*

Sự hình thành, tồn tại và phát triển của một doanh nghiệp vận tải biển chịu sự tác động và chi phối của nhiều yếu tố khác nhau. Do vậy, nghiên cứu cơ cấu đội tàu của doanh nghiệp cần phải tìm hiểu bối cảnh trong nước và quốc tế tác động như sự phát triển của nền kinh tế, cung cầu thị trường, cơ chế chính sách liên quan... Đặc biệt, cần tìm hiểu những quy hoạch, đề án về vận

tải biến tác động trực tiếp đến đội tàu doanh nghiệp vì đây là một trong những cơ sở để đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu trong tương lai.

*Bước 3: Đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu và kết quả kinh doanh khai thác đội tàu của doanh nghiệp*

Để thực hiện được bước này, phải tiến hành thu thập số liệu về đội tàu của doanh nghiệp trong khoảng thời gian nghiên cứu (5 năm, 10 năm...). Sau đó, tính toán, phân tích và đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu của doanh nghiệp theo các tiêu thức khác nhau như loại tàu, tuổi tàu và cỡ tàu.

Tiếp theo, phân tích và đánh giá hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu của doanh nghiệp. Trong nội dung này, cần làm rõ cơ cấu đội tàu đã tác động như thế nào tới hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu dựa trên những nhân tố ảnh hưởng tới cơ cấu đội tàu hợp lý (Mục 1.4) và ảnh hưởng của cơ cấu đội tàu hợp lý đến hiệu quả kinh doanh khai thác tàu (Mục 1.5).

*Bước 4: Đánh giá bất hợp lý cơ cấu đội tàu và tìm hiểu nguyên nhân tác động*

Sau khi thực hiện các bước trên, tìm ra những bất hợp lý cơ cấu đội tàu và tiến hành đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu doanh nghiệp theo các tiêu chí đã xây dựng (Mục 1.3). Việc đánh giá tác động của cơ cấu đội tàu đến hiệu quả kinh doanh khai thác và thực trạng cơ cấu đội tàu doanh nghiệp trong mối liên hệ so sánh với cơ cấu đội tàu thế giới sẽ cho thấy mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu. Nếu cơ cấu đội tàu hợp lý, phù hợp với xu hướng phát triển đội tàu thế giới, tác động tốt tới kinh doanh khai thác đội tàu thì doanh nghiệp tiếp tục duy trì và tổ chức quản lý, khai thác hiệu quả đội tàu. Ngược lại, tìm ra những hạn chế, bất hợp lý cơ cấu đội tàu và ảnh hưởng của nó tới hiệu quả kinh doanh khai thác. Tiếp đó, tìm hiểu những nguyên nhân (chủ quan và khách quan) gây nên sự bất hợp lý này làm cơ sở đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu.

#### *Bước 5: Đề xuất nhóm giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu*

Trước hết, cần tìm hiểu định hướng phát triển ngành vận tải biển quốc gia để định hướng phát triển đội tàu theo chủ trương của nhà nước và những đề án, quy hoạch liên quan để có những số liệu dự báo tin cậy về đội tàu, về vận tải biển. Sau đó, kết hợp với bất hợp lý cơ cấu đội tàu doanh nghiệp ở trên và những tính toán cần thiết để đề xuất nhóm giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu. Nhóm giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu được đề xuất cho các loại tàu, nhóm cỡ tàu, nhóm tuổi tàu, tuyến vận tải... để xây dựng một đội tàu cân đối, cơ cấu hợp lý, đảm bảo hiệu quả kinh doanh khai thác cao nhất.

#### *Bước 6: Hiện thực hóa nhóm giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu*

Sau khi có nhóm giải pháp, cần hiện thực hóa những giải pháp này bằng cách ra những quyết định, văn bản chỉ đạo để thực hiện trong khoảng thời gian ngắn nhất, góp phần nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu. Từ những định hướng, số liệu dự báo trong quy hoạch, đề án liên quan và các nhóm giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu ở trên, tính toán được nhu cầu bổ sung đội tàu trong giai đoạn quy hoạch. Do đó, xây dựng kế hoạch bổ sung, thanh lý tàu để có cơ cấu đội tàu hợp lý về loại tàu, cỡ tàu, tuổi tàu trong tương lai. Bên cạnh đó, người thực hiện cần đề ra những nhiệm vụ, hành động cụ thể hóa nhóm giải pháp để tiến hành trong quá trình quản lý, khai thác đội tàu của doanh nghiệp. Mục đích cuối cùng là xây dựng đội tàu cân đối, có cơ cấu hợp lý, phù hợp với định hướng phát triển của ngành vận tải biển quốc gia và xu hướng phát triển chung của đội tàu thế giới.

Sau khi thực hiện xong quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu, cần có sự tổng kết, đánh giá và rút kinh nghiệm. Từ đó, có thể sửa đổi, bổ sung hay thay thế nội dung các bước thuộc quy trình để quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu được hoàn thiện, hiệu quả hơn.

## KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

### 1. Kết luận

Nghiên cứu về đội tàu biển Việt Nam đã có nhiều công trình khoa học và tạp chí chuyên ngành đề cập đến. Tuy nhiên, nghiên cứu về cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu còn rất hạn chế. Trên cơ sở mục đích của việc nghiên cứu, luận án đã giải quyết được những nội dung cơ bản sau:

1.1. Hệ thống hóa các khái niệm cơ bản về tàu biển, đội tàu biển; chức năng và vai trò của đội tàu đối với vận tải biển; xu hướng phát triển và các phương thức tài trợ, phát triển đội tàu biển;

1.2. Đưa ra các khái niệm cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu theo quan điểm của nghiên cứu sinh;

1.3. Đưa ra các tiêu chí đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu, các nhân tố ảnh hưởng đến cơ cấu đội tàu và tác động của cơ cấu đội tàu đến hoạt động kinh doanh khai thác tàu;

1.4. Phân tích, đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam theo các tiêu thức cơ bản là loại tàu, tuổi tàu, cỡ tàu (mức tải trọng) và theo quy mô doanh nghiệp giai đoạn 2006 – 2016 trong mối liên hệ so sánh với cơ cấu đội tàu thế giới;

1.5. Phân tích, đánh giá hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và tác động của cơ cấu đội tàu tới hiệu quả kinh doanh khai thác;

1.6. Tìm ra đặc điểm, trong đó có những hạn chế, bất hợp lý của cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và đánh giá các nguyên nhân tác động;

1.7. Tổng hợp định hướng phát triển ngành vận tải biển Việt Nam và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam từ việc nghiên cứu Quy hoạch phát triển ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 và Đề

án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; lựa chọn những nội dung của quy hoạch và đề án liên quan đến đội tàu biển và vận tải biển làm cơ sở tính toán đề xuất giải pháp;

1.8. Tính toán, phân tích và lựa chọn phương án để đề xuất từng nhóm giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đối với mỗi chủng loại tàu cơ bản là tàu hàng khô, tàu container và tàu dầu cho hai giai đoạn 2017 – 2020 và 2020 – 2030;

1.9. Xây dựng quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu trên cơ sở nghiên cứu thực trạng cơ cấu đội tàu và đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

## **2. Kiến nghị**

Đề tài luận án “Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam” đã tập trung xây dựng cơ sở lý luận về cơ cấu đội tàu, hợp lý hóa cơ cấu đội tàu; đánh giá và phân tích thực trạng cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam theo các tiêu thức khác nhau trong mối liên hệ so sánh với cơ cấu đội tàu thế giới. Từ đó, đề xuất các nhóm giải pháp nhằm hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Vinalines. Tuy nhiên, để áp dụng hiệu quả các nhóm giải pháp này nhằm phát triển đội tàu bền vững cho Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cũng như các công ty vận tải biển khác; tác giả luận án xin đề xuất một số kiến nghị như sau:

### **2.1. Kiến nghị đối với Nhà nước**

- Nhà nước cần xác định rõ vận tải biển là ngành kinh tế mũi nhọn của đất nước để tập trung các nguồn lực giúp ngành hàng hải Việt Nam phát triển. Cụ thể là tiếp tục áp dụng và hoàn thiện hệ thống chính sách ưu đãi, hỗ trợ về cấp vốn đầu tư, bảo lãnh tín dụng, miễn giảm thuế; chính sách giành thị phần hàng hóa xuất nhập khẩu cho đội tàu Việt Nam vận chuyển thông qua các biện pháp ưu đãi giảm thuế và phí cho các doanh nghiệp Việt Nam mua FOB

bán CIF; khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư vào lĩnh vực vận tải biển;

- Nhà nước cần có những giải pháp hỗ trợ tài chính để Tổng công ty hàng hải Việt Nam có thể kết thúc quá trình thực hiện Đề án tái cơ cấu và cổ phần hóa Tổng công ty trong thời gian sớm nhất. Cho phép Công ty mẹ - Tổng công ty sau khi chuyển thành công ty cổ phần được tiếp tục xử lý tài chính, xử lý nợ theo các cơ chế đã được các cấp có thẩm quyền chấp thuận và kéo dài cho đến khi công ty cổ phần hoàn thành công tác tái cơ cấu tài chính;

- Nhà nước cần chỉ đạo các ngân hàng cho vay vốn lưu động đối với Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cũng như các doanh nghiệp thành viên nhằm đầu tư, phát triển đội tàu biển, nâng cao năng lực cũng như thị phần của Vinalines trên thị trường vận tải quốc tế. Cần có những chính sách ưu đãi về thuế đối với một số doanh nghiệp vận tải biển đang gặp nhiều khó khăn hay đối với tàu Việt Nam và tàu nước ngoài do Việt Nam thuê/vay mua trả dần trong thời kỳ đầu kinh doanh;

- Nhà nước cần khuyến khích đầu tư phát triển đội tàu biển quốc gia. Theo đó, khuyến khích mọi thành phần kinh tế, từ nhà nước đến tư nhân kể cả các tổ chức nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển Việt Nam. Xây dựng chương trình phát triển đội tàu biển Việt Nam trong những giai đoạn cụ thể để có cơ chế, chính sách thích hợp, đồng bộ, hỗ trợ kịp thời quá trình đầu tư, tái cơ cấu kết hợp phát triển và hiện đại hóa đội tàu quốc gia;

- Nhà nước cần xây dựng cơ chế tài chính phù hợp, hỗ trợ và ưu đãi các cơ sở đào tạo nhân lực ngành hàng hải để đào tạo nên đội ngũ cán bộ quản lý và thuyền viên có năng lực, chuyên môn, đáp ứng yêu cầu công việc. Đặc biệt là thuyền viên, cần phải xây dựng một đội ngũ thuyền viên hùng hậu, giàu kinh nghiệm, có trình độ ngoại ngữ cao, không những đáp ứng đủ nhu cầu vận tải trong nước mà còn có thể xuất khẩu ra nước ngoài đem lại nguồn thu ngoại tệ không nhỏ cho đất nước;



- Nhà nước cần chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu và ban hành văn bản hướng dẫn cụ thể trong việc thực thi các cam kết quốc tế và khu vực về giao thông vận tải, trên cơ sở các điều ước quốc tế về hàng hải Việt Nam đã ký kết hoặc gia nhập; tiến hành xử lý các vấn đề mà các quy phạm pháp luật về hàng hải trong nước chưa phù hợp theo nguyên tắc: vấn đề đã có quy định nay sửa đổi theo đúng quy định của điều ước quốc tế, vấn đề gì chưa có nay ban hành quy phạm pháp luật mới. Điều này là cấp thiết để ngành hàng hải Việt Nam chủ động vươn ra hội nhập kinh tế quốc tế, nâng cao khả năng cạnh tranh trong một khung pháp lý chuyên ngành ngày càng hoàn chỉnh, vừa bảo vệ được quyền lợi quốc gia, vừa phù hợp với tập quán và pháp luật quốc tế.

## **2.2. Kiến nghị đối với Bộ Giao thông vận tải**

- Bộ Giao thông vận tải cần thúc đẩy tiến độ cổ phần hóa các doanh nghiệp vận tải Nhà nước thuộc Bộ, trong đó có Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Bởi lẽ, sau khi cổ phần hóa; nguồn vốn đảm bảo, bộ máy tinh gọn, quản trị doanh nghiệp tốt... sẽ nâng cao hiệu quả đầu tư và kinh doanh, khai thác đội tàu của doanh nghiệp;

- Bộ Giao thông vận tải cần xây dựng các cơ chế khuyến khích phát triển đội tàu hiện đại, chuyên dụng, trọng tải lớn, chạy tuyến quốc tế. Vì thực tế, năng lực cạnh tranh đội tàu vận tải biển quốc gia còn hạn chế so với đội tàu khu vực và đội tàu thế giới. Cụ thể, Bộ Giao thông vận tải cần có những ưu đãi về thủ tục mua bán tàu, đăng kiểm kỹ thuật tàu, quản lý an toàn tàu và ưu đãi về phí cảng vụ, phí bảo hiểm... để tạo điều kiện cho các doanh nghiệp vận tải biển trong nước tập trung phát triển mạnh đội tàu vận tải biển.

### ***Kiến nghị hướng nghiên cứu tiếp theo của luận án***

Bên cạnh những kết quả nhất định đạt được ở trên, đề tài nghiên cứu của tác giả còn một số hạn chế. Thứ nhất, luận án sử dụng các phương pháp xử lý số liệu như phương pháp thống kê kinh tế; phương pháp phân tích, so sánh,

tổng hợp và ứng dụng một số phần mềm tính toán chuyên dụng nên tính thuyết phục của các giải pháp đề xuất hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Vinalines còn chưa cao. Thứ hai, luận án cũng chưa xác định được giới hạn trên, giới hạn dưới của các tiêu chí đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu nên chưa có chuẩn so sánh để đánh giá cơ cấu đội tàu một cách khách quan hơn. Những hạn chế này đòi hỏi sự nghiên cứu chuyên sâu hơn nữa và tiếp tục mở ra các hướng nghiên cứu sau này.

Trong quá trình thực hiện đề tài, do khuôn khổ nghiên cứu bị giới hạn về thời gian, nguồn lực và điều kiện nghiên cứu, đặc biệt là nguồn dữ liệu số liệu chi tiết về đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và đội tàu Việt Nam trong khoảng thời gian dài nên kết quả đạt được của luận án chưa được như kỳ vọng ban đầu. Hơn nữa, tác giả cũng chưa lượng hóa được các tiêu chí đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu nên mong muốn trong thời gian tiếp theo sẽ nghiên cứu chuyên sâu hơn nữa. Tác giả mong nhận được những ý kiến đóng góp quý báu của các nhà khoa học để luận án được hoàn thiện hơn.

## **DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN**

1. ThS. Nguyễn Cảnh Hải (2016), *Cơ cấu đội tàu và các tiêu thức đánh giá cơ cấu đội tàu*, Tạp chí Giao thông vận tải, số tháng 03/2016, tr. 111 – 113;
2. ThS. Nguyễn Cảnh Hải (2016), *Cơ cấu đội tàu theo độ tuổi*, Tạp chí Khoa học – Công nghệ hàng hải, số 46 – tháng 03/2016, tr. 113 – 117;
3. ThS. Nguyễn Cảnh Hải (2016), *Nghiên cứu đề xuất các giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam*, Chủ nhiệm đề tài nghiên cứu khoa học cấp trường.
4. ThS. Nguyễn Cảnh Hải (2016), *Thực trạng cơ cấu đội tàu thế giới giai đoạn 2006 - 2015*, Kỷ yếu Hội nghị quốc tế Khoa học – Công nghệ hàng hải 2016, tr. 523 – 532;
5. ThS. Nguyễn Cảnh Hải (2017), *Hợp lý hóa cơ cấu đội tàu container của Vinalines*, Tạp chí Khoa học – Công nghệ hàng hải, số 49 – tháng 01/2017, tr. 91 – 97;
6. ThS. Nguyễn Cảnh Hải (2017), *Thực trạng cơ cấu đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2016*, Tạp chí Khoa học – Công nghệ Hàng hải, số 52 - tháng 11/2017, tr 79 – 84.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ban Quản lý thuyền viên và tàu biển, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; *Tổng hợp số liệu đội tàu giai đoạn 2006 - 2009*.
2. Ban Quản lý thuyền viên và tàu biển, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; *Danh sách đội tàu tính đến hết năm 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 và 2015*.
3. PGS. TS. Phạm Văn Cương, TS. Hoàng Hùng (2012), *Giáo trình ứng dụng các phương pháp toán trong quản lý vận tải biển*, Nhà xuất bản Khoa học và kỹ thuật, Hà Nội.
4. PGS. TS. Phạm Văn Cương, TS. Phạm Văn Thuận (2012), *Ứng dụng phần mềm LINGO 13.0 FOR WINDOWS để giải các bài toán tối ưu trong kinh tế*, Tập 1, Nhà xuất bản Khoa học và kỹ thuật, Hà Nội.
5. TS. Phạm Văn Cương (2003), *Tổ chức khai thác đội tàu vận tải biển*, Tập 1, Trường đại học Hàng hải, Hải Phòng.
6. PGS. TS. Phạm Văn Cương, TS. Nguyễn Hữu Hùng (2012), *Tổ chức kỹ thuật vận chuyển*, Trường đại học Hàng hải, Hải Phòng.
7. Công ty vận tải biển Vinalines, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; *Báo cáo kết quả kinh doanh công ty vận tải biển Vinalines năm 2011, 2012, 2013, 2014 và 2015*.
8. Công ty vận tải biển container Vinalines, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; *Báo cáo kết quả kinh doanh đội tàu năm 2011, 2012, 2013, 2014 và 2015*.
9. Công ty cổ phần vận tải biển Vinaship, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; *Hiệu quả kinh tế của các phương tiện năm 2011, 2012, 2013, 2014 và 2015*.

10. Công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; *Báo cáo kết quả kinh doanh đội tàu năm 2011, 2012, 2013, 2014 và 2015.*

11. Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải (2013); *Đề án lập điều chỉnh quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Báo cáo giữa kỳ (Tóm tắt).*

12. Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải (2014); *Quy hoạch (Điều chỉnh) phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Báo cáo cuối kỳ.*

13. Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải (2014); *Đề án Tái cơ cấu vận tải biển phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững giai đoạn đến năm 2020.*

14. *Công ước quốc tế về thống nhất các quy tắc chung của luật liên quan đến vận đơn và Nghị định thư đã ký (“Hague Rules”), 1924.*

15. *Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường tổn thất đối với vận chuyển chất nguy hiểm, độc hại bằng đường biển, 1996.*

16. TS. Lê Thanh Hương (2011), *Nghiên cứu đánh giá tác động của khủng hoảng tài chính và suy giảm kinh tế thế giới đến hoạt động ngành vận tải biển, hàng không và đề xuất các giải pháp khắc phục, Đề tài nghiên cứu khoa học, Viện Chiến lược và phát triển Giao thông vận tải, Bộ Giao thông vận tải.*

17. Khoa Kinh tế vận tải biển, Trường đại học Hàng hải (2011), *Bài giảng Khai thác tàu.*

18. Khoa Kinh tế vận tải biển, Trường đại học Hàng hải Việt Nam (2014), *Bài giảng Kinh tế vận chuyên.*

19. Vũ Thị Minh Loan (2008), “Hoàn thiện quản lý nhà nước nhằm nâng cao thị phần vận tải cho đội tàu Việt Nam”, Luận án tiến sĩ kinh tế, Đại học Kinh tế quốc dân.

20. Nguyễn Phú Lễ (1999), “Xây dựng đội tàu biển quốc gia trước vận hội lớn”, đề tài NCKH cấp Bộ, Hà Nội.

21. Hồng Minh (2002), “Tạo sức mạnh tổng hợp để ngành hàng hải Việt Nam vững bước trên con đường hội nhập”, Đề tài NCKH cấp Bộ, Hà Nội.

22. Vũ Trụ Phi (2005), “Nghiên cứu các giải pháp về vốn để phát triển đội tàu vận tải biển nòng cốt của Việt Nam”, Luận án tiến sĩ kinh tế, Đại học Hàng hải.

23. Quốc hội nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam (2015), *Bộ luật hàng hải Việt Nam*.

24. PGS. Vương Toàn Thuyên (2004), *Kinh tế vận tải biển*, Trường Đại học Hàng hải, Hải Phòng.

25. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2012), *Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam*.

26. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2015), *Phương án cổ phần hóa công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam*.

27. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2015), *Báo cáo tình hình thực hiện Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty*.

28. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2016), *Báo cáo tình hình thực hiện Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và cổ phần hóa Công ty mẹ - Tổng công ty*.

29. Thủ tướng Chính phủ (2009), *Quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15 tháng 10 năm 2009 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*.

30. Thủ tướng Chính phủ (2014), *Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26 tháng 08 năm 2014 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*.

31. Thủ tướng Chính phủ (2011), *Nghị định số 59/2011/NĐ-CP ngày 18/07/2011 của Chính phủ về việc chuyển doanh nghiệp 100% vốn nhà nước thành công ty cổ phần.*

32. Thủ tướng Chính phủ (2013), *Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 04/02/2013 về việc phê duyệt Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.*

33. Đinh Ngọc Viện (2001), “Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế”, Đề tài NCKH cấp Nhà nước, Hà Nội.

34. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD), *Review of maritime transport 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015 & 2016.*

35. Website báo điện tử Đảng Cộng sản Việt Nam,  
[http://dangcongsan.vn/cpv/Modules/News/NewsDetail.aspx?co\\_id=30525&cn\\_id=138262](http://dangcongsan.vn/cpv/Modules/News/NewsDetail.aspx?co_id=30525&cn_id=138262)

36. Website Tổng công ty Hàng hải Việt Nam,  
[www.vinalines.com.vn](http://www.vinalines.com.vn).

37. Website Cục hàng hải Việt Nam,  
[www.vinamarine.gov.vn](http://www.vinamarine.gov.vn).

38. Website công ty vận tải biển Vinalines  
[www.vinalines-shipping.com](http://www.vinalines-shipping.com)

39. Website công ty vận tải biển container Vinalines  
[www.vinalinescontainer.com](http://www.vinalinescontainer.com)

40. Website công ty cổ phần vận tải biển Vinaship  
[www.vinaship.com.vn](http://www.vinaship.com.vn)

41. Website công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam  
[www.vosco.vn](http://www.vosco.vn)

42. Website của hội nghị liên hợp quốc về thương mại và phát triển UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development),  
*[http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-Maritime-Transport-(Series).aspx)*
43. Website,  
*<http://old.voer.edu.vn/module/kinh-te/nhung-khai-niem-chung-ve-co-cau-kinh-te.html>*
44. Website,  
*<http://www.vnsea.net/tabid/139/ArticleID/812/language/vi-VN/Default.aspx>*
45. Website,  
*<http://tratu.coviet.vn/hoc-tieng-anh/tu-dien/lac-viet/V-V/co-cau.html>*
46. Website bách khoa toàn thư mở Wikipedia,  
*<https://vi.wikipedia.org/wiki>*
47. Website của Chính phủ Nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam, *Tình hình thực hiện phát triển kinh tế - xã hội*(2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014)  
*<http://www.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu>*
48. Website của Báo Đầu tư – Cơ quan của Bộ Kế hoạch và đầu tư,  
*<http://tinnhanhchungkhoan.vn/dau-tu/tai-co-cau-nganh-tau-bien-tu-han-quoc-den-viet-nam-87738.html>*
49. Website tạp chí Investment mine,  
*<http://www.infomine.com/investment/metal-prices/crude-oil>*
50. Website tổ chức vận tải toàn cầu,  
*<http://www.clarksons.com/investors/results-presentations>*.



