

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI**

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO**

**TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM**



**NCS. NGUYỄN THỊ THÚY HỒNG**

**NGHIÊN CỨU ẢNH HƯỞNG CỦA CHU KỲ KINH TẾ  
ĐẾN HOẠT ĐỘNG VẬN CHUYỂN  
HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN Ở VIỆT NAM**

**LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ**

**HẢI PHÒNG 2017**

**BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI      BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO**  
**TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM**

**NCS. NGUYỄN THỊ THÚY HỒNG**

**NGHIÊN CỨU ẢNH HƯỞNG CỦA CHU KỲ KINH TẾ**  
**ĐẾN HOẠT ĐỘNG VẬN CHUYỂN**  
**HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN Ở VIỆT NAM**

**LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ**

**NGÀNH TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ VẬN TẢI; MÃ SỐ 62.84.01.03**  
**CHUYÊN NGÀNH: TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ VẬN TẢI**

**Người hướng dẫn khoa học: 1 PGS.TS Dương Văn Bạo**  
**2 GS.TS Vương Toàn Thuyên**

**HẢI PHÒNG 2017**

## LỜI CAM ĐOAN

Tên tôi là Nguyễn Thị Thúy Hồng, tác giả của luận án tiến sĩ: “*Nghiên cứu ảnh hưởng của CKKT đến hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam*”. Bằng danh dự của mình, tôi xin cam đoan đây là công trình do chính 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 này 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 26/12/2017

NCS. Nguyễn Thị Thúy Hồng

## LỜI CẢM ƠN

Tôi xin cảm ơn Ban giám hiệu, Khoa Kinh Tế và Viện đào tạo Sau đại học trường Đại học Hàng Hải Việt Nam đã hỗ trợ và tạo điều kiện cho tôi về thời gian, công việc trong suốt quá trình học tập và nghiên cứu vừa qua.

Tôi xin bày tỏ sự cảm ơn chân thành và sâu sắc nhất đến các thầy giáo hướng dẫn, PGS.TS Dương Văn Bạo và GS.TS Vương Toàn Thuyên, đã giúp đỡ, hướng dẫn tôi hoàn thành luận án.

Cuối cùng, tôi xin được nói lời cảm ơn các đồng nghiệp trong Khoa Kinh Tế trường Đại học Hàng hải Việt Nam, bạn bè, người thân đã luôn ở bên cạnh, cổ vũ, động viên và nhiệt tình giúp đỡ tôi trong thời gian qua.

## MỤC LỤC

<b>LỜI CAM ĐOAN</b> .....	<b>i</b>
<b>LỜI CẢM ƠN</b> .....	<b>ii</b>
<b>DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU</b> .....	<b>vii</b>
<b>DANH MỤC CÁC BẢNG</b> .....	<b>x</b>
<b>DANH MỤC HÌNH VẼ</b> .....	<b>xii</b>
<b>MỞ ĐẦU</b> .....	<b>1</b>
1. Tính cấp thiết của đề tài .....	1
2. Mục đích nghiên cứu.....	2
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu .....	2
4. Phương pháp nghiên cứu.....	3
5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài .....	4
Ý nghĩa khoa học của đề tài: .....	4
6. Kết quả đạt được và những điểm mới của luận án .....	4
7. Kết cấu của luận án.....	5
<b>TỔNG QUAN VỀ ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU</b> .....	<b>6</b>
I. Kết quả nghiên cứu của nước ngoài .....	6
II. Kết quả của một số công trình nghiên cứu trong nước .....	13
III. Kinh nghiệm hạn chế ảnh hưởng của chu kỳ kinh tế đến ngành vận tải biển và hoạt động vận chuyển đường biển ở một số quốc gia.....	19
<b>CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ CHU KỲ KINH TẾ VÀ HOẠT ĐỘNG VẬN CHUYỂN ĐƯỜNG BIỂN</b> .....	<b>27</b>
1.1. Chu kỳ kinh tế và mối quan hệ với các hoạt động kinh tế quốc dân .....	27
1.1.1. Khái niệm chu kỳ kinh tế, hoạt động kinh tế và ngành kinh tế .....	27
1.1.2. Các nhân tố tạo thành chu kỳ kinh tế .....	29
1.1.3. Một số lý thuyết quan trọng về chu kỳ kinh doanh .....	30
1.1.4. Ý nghĩa của việc xác định chu kỳ kinh tế .....	33

1.1.5. Mối quan hệ giữa các hoạt động kinh tế và các ngành kinh tế với chu kỳ kinh tế.....	34
1.2. Hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển .....	37
1.2.1. Khái niệm hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và chu kỳ VTB. ....	37
1.2.2. Tầm quan trọng của hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển đối với nền kinh tế quốc dân.....	40
1.2.3. Lợi thế qui mô và lợi thế cạnh tranh của vận tải hàng hóa bằng đường biển .....	41
1.2.4. Các nhân tố tác động đến hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.....	45
1.2.5. Một số chỉ tiêu cơ bản phản ánh kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển .....	49
1.3. Mối quan hệ giữa chu kỳ kinh tế và hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.....	53
1.3.1. Nguyên nhân hình thành chu kỳ vận tải biển.....	53
1.3.2. Độ lệch pha giữa chu kỳ kinh tế và chu kỳ vận tải biển.....	54
1.3.3. Độ dài bước sóng của chu kỳ kinh tế và chu kỳ vận tải biển.....	55
1.4. Mô hình định lượng ảnh hưởng của chu kỳ kinh tế và hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển .....	56
1.4.1. Lý do lựa chọn mô hình nghiên cứu định lượng cho luận án.....	56
1.4.2. Lựa chọn mô hình .....	57
1.4.3. Lựa chọn các biến số .....	61
<b>CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG CHU KỲ KINH TẾ VÀ HOẠT ĐỘNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN Ở VIỆT NAM.....</b>	<b>63</b>
2.1. Chu kỳ kinh tế của Việt Nam.....	63
2.1.1. Tổng quan nền kinh tế Việt Nam .....	63

2.1.2. Phân tích chu kỳ kinh tế của Việt Nam và các nhân tố ảnh hưởng .....	67
2.2. Thực trạng hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam .....	79
2.2.1. Đặc điểm hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam qua các thời kỳ.....	79
2.2.2. Đánh giá các nhân tố tác động đến hoạt động vận chuyển bằng đường biển ở Việt Nam .....	85
2.2.3. Phân tích các chu kỳ vận tải biển của Việt Nam giai đoạn 1986 - 2016 .....	102
<b>CHƯƠNG 3: ẢNH HƯỞNG CỦA CHU KỲ KINH TẾ ĐẾN HOẠT ĐỘNG VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN Ở VIỆT NAM .....</b>	<b>114</b>
3.1. Xây dựng mô hình xác định ảnh hưởng của chu kỳ kinh tế đến kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam.....	114
3.1.1. Môi quan hệ giữa chu kỳ kinh tế và kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.....	114
3.1.2. Xác định ảnh hưởng của GDP đối với sản lượng vận chuyển, luân chuyển vận tải biển .....	116
3.1.3. Phân tích tác động của các nhân tố vĩ mô đối với qui mô GDP .....	118
3.1.4. Phân tích tác động của các nhân tố cấu thành GDP đối với các chỉ tiêu phản ánh kết quả hoạt động vận chuyển đường biển.....	121
3.2 . Ứng dụng kết quả nghiên cứu vào điều hành kinh tế vĩ mô và vi mô....	126
3.2.1. Ứng dụng kết quả nghiên cứu vào công tác điều hành vĩ mô .....	126
3.2.2. Ứng dụng kết quả nghiên cứu trong công tác dự báo, lập kế hoạch và chiến lược kinh doanh tại các doanh nghiệp vận tải biển .....	137
<b>KẾT LUẬN .....</b>	<b>145</b>
<b>DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ .....</b>	<b>147</b>

<b>LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN.....</b>	<b>147</b>
<b>TÀI LIỆU THAM KHẢO .....</b>	<b>148</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>
<b>PHỤ LỤC 5.....</b>	<b>1/PL5</b>
<b>PHỤ LỤC 6.....</b>	<b>1/PL6</b>
<b>PHỤ LỤC 7.....</b>	<b>1/PL7</b>



## DANH MỤC CÁC CHỮ VIẾT TẮT VÀ KÝ HIỆU

<i>Chữ viết tắt</i>	<i>Giải thích</i>	
	<i>Tiếng Việt</i>	<i>Tiếng Anh</i>
ADB	Ngân hàng phát triển châu Á	Asian Development Bank
AFTA	Khu vực mậu dịch tự do ASEAN	ASEAN Free Trade Area
ASEAN	Hiệp hội các quốc gia Đông Nam Á	Association of Southeast Asian Nation
ATIGA	Hiệp định thương mại hàng hoá ASEAN	Asean Trade in Goods Agreement
CNH – HĐH	Công nghiệp hóa hiện đại hóa	
CKKD	Chu kỳ kinh doanh	
CIF	Giao hàng tại cảng dỡ	Cost, Insurance, Freight
CKKT	Chu kỳ kinh tế	
CKVTB	Chu kỳ VTB	
CP	Cổ phần	
CPI	Chỉ số giá tiêu dùng	Consumption Price Index
DN	Doanh nghiệp	
DNNN	Doanh nghiệp nhà nước	
DWT	Trọng tải toàn bộ	Deadweight Ton
ECM	Mô hình đồng kết hợp (liên kết) và cơ chế hiệu chỉnh sai số	Error Correction Model
FED	Cục dự trữ Liên bang Mỹ	Federal Reserve System
FOB	Giao hàng trên tàu	Free on Board

FTA	Hiệp định thương mại tự do	Free Trade Agreement
GDP	Tổng sản phẩm quốc nội	Gross Domestic Product
GTVT	Giao Thông vận tải	
GTGT	Giá trị gia tăng	
GTSX	Giá trị sản xuất	
HTX	Hợp tác xã	
IATA	Hiệp hội vận tải hàng không quốc tế	International Air Transport Association
ICOR	Hiệu quả sử dụng vốn đầu tư	Incremental Capital – Output Ratio
IMF	Quĩ Tiền Tệ Quốc Tế	International Monetary Fund
IMO	Tổ chức Hàng hải Quốc tế	International Maritime Organization
ISF	Liên đoàn Vận tải biển Quốc tế	International Shipping Federation
KTQD	Kinh tế quốc dân	
KTVTB	Kinh tế VTB	
NICs	Các nước công nghiệp mới	Newly Industrialized Country
NHTM	Ngân hàng thương mại	
NHTW	Ngân Hàng trung ương	
NHNN	Ngân hàng nhà nước	
ODA	Viện trợ phát triển chính thức	Official Development Assistance
OECD	Tổ chức hợp tác và phát triển kinh tế	Organization for Economic Cooperation and Development

OLS	Phương pháp bình phương bé nhất	Ordinary Least Square
PL		Party Logistics
SXKD	Sản xuất kinh doanh	
STCW	Công ước Quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện thuyền viên, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên	International Convention on Standard of Training Certification and Watch keeping for Seafarers
TCTK	Tổng Cục Thống Kê	
UNCLOS	Công ước quốc tế về luật Biển	United Nations Convention on Law of the Sea
UNCTAD	Hội nghị Liên hợp quốc về thương mại và phát triển	United Nation Conference on Trade on Development
VAR (SVAR, BVAR, GVAR)	Mô hình vecto tự hồi qui (Biến thể của VAR)	Vector Autoregression (Structural, Bayesian, Global)
VAT	Thuế giá trị gia tăng	Value Added Tax
VTB	Vận tải biển	
XHCN	Xã hội chủ nghĩa	
WB	Ngân hàng thế giới	World Bank
WEF	Diễn đàn kinh tế thế giới	World Economic Forum
WTO	Tổ chức thương mại quốc tế	World Trade Organization

## DANH MỤC CÁC BẢNG

<i>Số bảng</i>	<i>Tên bảng</i>	<i>Trang</i>
1.1	Các giai đoạn của chu kỳ kinh tế	33
1.2	Các giai đoạn của chu kỳ VTB	39
2.1	Số liệu thống kê GDP của một số quốc gia	66
2.2	Độ lệch sản lượng	68
2.3	Tốc độ tăng trưởng kinh tế, tỷ lệ thất nghiệp và cán cân thương mại giai đoạn 1986 – 1990	69
2.4	Tốc độ tăng trưởng kinh tế, tỷ lệ thất nghiệp và cán cân thương mại giai đoạn 1991 – 1999	70
2.5	Mối quan hệ giữa đầu tư, tốc độ tăng M2 và tăng trưởng GDP ở Việt Nam giai đoạn 1991 – 1999 (theo giá so sánh)	72
2.6	Tốc độ tăng trưởng kinh tế, tỷ lệ thất nghiệp và cán cân thương mại giai đoạn 2000 – 2009	73
2.7	Mối quan hệ giữa đầu tư, cung tiền và tăng trưởng GDP ở Việt Nam giai đoạn 2000 -2009 (theo giá so sánh)	75
2.8	Tốc độ tăng trưởng kinh tế, tỷ lệ thất nghiệp và cán cân thương mại giai đoạn 2010 – 1012	76
2.9	Mối quan hệ giữa đầu tư và tăng trưởng GDP ở Việt Nam giai đoạn 2010 -2012 (theo giá so sánh)	77
2.10	Tốc độ tăng trưởng kinh tế, tỷ lệ thất nghiệp và cán cân thương mại giai đoạn 2013 – 2015	78
2.11	Thực trạng kết quả sản xuất kinh doanh của một số doanh nghiệp VTB	82

2.12	Tỷ trọng hàng hóa xuất nhập khẩu của một số nước đi qua Biển Đông qua Biển Đông năm 2016	86
2.13	Thực trạng đội tàu Việt Nam theo công năng 2016	90
2.14	Phân loại đội tàu biển Việt Nam theo tuổi tàu	93
2.15	Số liệu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài giai đoạn 2010 -2016	99
2.16	Độ lệch sản lượng	104
2.17	Sản lượng VTB giai đoạn 1986-1993	106
2.18	Sản lượng VTB Việt Nam giai đoạn 1993-2002	108
2.19	Sản lượng VTB Việt Nam giai đoạn 2000-2009	110
2.20	Chỉ số cước tàu hàng khô thế giới 2005 -2008	111
2.21	Sản lượng VTB Việt Nam giai đoạn 2010 - 2013	112
2.22	Sản lượng VTB Việt Nam giai đoạn 2014 đến nay	113
3.1	Mối quan hệ giữa sản lượng vận chuyển và luân chuyển với chu kỳ kinh tế	114
3.2	Kiểm định tính dừng	115
3.3	Kiểm định nhân quả Granger	119
3.4	Nguồn số liệu	120
3.5	Kiểm định nghiệm đơn vị	122
3.6	Kết quả kiểm định nhân quả mối quan hệ giữa sản lượng vận chuyển và luân chuyển đường biển với các nhân tố cấu thành GDP	123
3.7	Kết quả dự báo sản lượng vận chuyển và luân chuyển đường biển	124
3.8	Kết quả dự báo sản lượng vận chuyển và luân chuyển đường biển	125

## DANH MỤC HÌNH VẼ

<i>Số hình</i>	<i>Tên hình vẽ</i>	<i>Trang</i>
1.1	Các giai đoạn của chu kỳ kinh tế	32
1.2	Mối quan hệ giữa chu kỳ kinh tế và chu kỳ VTB	56
2.1	Tỷ lệ tăng trưởng kinh tế và chỉ số giá tiêu dùng tính theo GDP thực tế 1986 – 2013	64
2.2	Dao động chu kỳ của GDP theo xu hướng của nó	67
2.3	Số lượng và tổng trọng tải đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 1990 – 2016	89
2.4	Năng suất đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 1986 – 2015	94
2.5	So sánh tốc độ tăng trưởng sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu	96
2.6	Chu kỳ VTB dựa trên biến động sản lượng vận chuyển	104
2.7	Chu kỳ VTB dựa trên biến động sản lượng luân chuyển	105
2.8	Biến động BDI từ năm 1985 đến 2015	105
3.1	Dao động chu kỳ kinh tế và chu kỳ VTB	116
3.2	Dự báo sản lượng vận chuyển và luân chuyển	128
3.3	Công cụ lãi suất nhằm mục tiêu chống suy thoái	134
3.4	Cán cân thương mại và giá trị hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam từ năm 2009 đến nay	135
3.5	Biến động tỷ giá VNĐ so với Nhân dân tệ và Dollar Malaysia từ 2008 đến nay	136

## MỞ ĐẦU

### 1. Tính cấp thiết của đề tài

CKKT là một thuật ngữ phổ biến, mô tả sự biến động qui mô sản lượng của mỗi nền kinh tế theo thời gian. Khái niệm này đặc biệt hữu hiệu khi sử dụng để phân tích ảnh hưởng của các biến động kinh tế ngắn hạn. Quan sát CKKT cho phép các nhà hoạch định chính sách xác định được hiện trạng của nền kinh tế để đề ra các chính sách điều tiết vĩ mô phù hợp cho tổng thể nền kinh tế và cho mỗi ngành kinh tế. Nhân tố chính góp phần hình thành CKKT là mức độ thay đổi sản lượng của các ngành trong nền KTQD. Sự thăng trầm của CKKT là một trong những nhân tố cơ bản tác động đến kết quả hoạt động của các ngành, trong đó có dịch vụ VTB. Ngược lại, kết quả hoạt động của các ngành sản xuất và dịch vụ góp phần tạo nên sản lượng của cả nền kinh tế.

Trong bối cảnh hội nhập kinh tế thế giới, nền kinh tế định hướng thị trường của Việt Nam đang gặp nhiều cơ hội và cũng không ít các thách thức. Nhân tố thị trường đang dần chiếm lĩnh và chi phối các hoạt động kinh tế, tác động đến thành tựu kinh tế chung và đến hầu hết các lĩnh vực sản xuất cũng như tiêu dùng. Quá trình chuyển đổi cơ chế kinh tế đã bắt đầu từ sau Đại hội Đảng Cộng Sản Việt Nam lần thứ VI, tức là năm 1986 đến nay, dự kiến sẽ còn kéo dài. Trong suốt 30 năm qua, xu hướng phát triển nhanh chóng của nền KTQD kéo theo sự phát triển của các lĩnh vực sản xuất công nghiệp, nông nghiệp và đặc biệt là dịch vụ, trong đó có các dịch vụ vận tải. VTB nói chung và vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nói riêng là một trong những ngành kinh tế chịu ảnh hưởng lớn nhất của quá trình mở cửa và hội nhập kinh tế thế giới.

Khi sự can thiệp của chính phủ vào nền kinh tế giảm dần, chúng ta bắt đầu quan sát được sự dao động tổng sản lượng của nền kinh tế theo lý thuyết chu kỳ. Bản thân những dao động tiến triển và sa sút mang tính chu kỳ được hình thành từ các biến số liên quan đến kết quả sản xuất kinh doanh của các ngành kinh tế, mà

vận chuyển hàng hóa bằng đường biển là một trong số đó. Ngược lại, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển cũng chịu những tác động đáng kể từ các dao động của CKKT. Bằng các kiến thức tích lũy được và trên cơ sở tham khảo ý kiến của nhiều chuyên gia trong ngành cũng như theo sự hướng dẫn của các thầy giáo, NCS đã hoàn thành luận án ***‘Nghiên cứu ảnh hưởng của chu kỳ kinh tế đến hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam’***. Chủ đề mang tính học thuật này cung cấp một lượng thông tin khá lớn về nền kinh tế Việt Nam, thực tiễn kinh doanh vận chuyển đường biển ở Việt Nam và nghiên cứu mối liên hệ giữa CKKT với kết quả hoạt động vận chuyển đường biển Việt Nam, nhằm chứng minh sự tồn tại của các dao động chu kỳ và sự phụ thuộc lẫn nhau giữa thành tựu KTQD và KTVTĐ. Thông qua đó, tạo lập cơ sở cho việc hoạch định chính sách phát triển đồng bộ nền kinh tế và hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

## **2. Mục đích nghiên cứu**

Mục đích của đề tài là để tìm cách hạn chế tổn thất do CKKT gây ra đối với hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển tại Việt Nam. Vì vậy, các mục tiêu cụ thể bao gồm:

- Xác định các nhân tố cấu thành và các nhân tố ảnh hưởng đến CKKT của Việt Nam.
- Phân tích hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển ở Việt Nam thông qua các nhân tố ảnh hưởng.
- Định lượng ảnh hưởng của CKKT đến một số chỉ tiêu phản ánh kết quả hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển tại Việt Nam; từ đó đưa ra các kiến nghị phù hợp.

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

- Đối tượng nghiên cứu của đề tài là ảnh hưởng của CKKT đến kết quả hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển ở Việt Nam; Nghiên cứu về lý luận và



thực tiễn mối quan hệ này trên cả hai góc độ định lượng và định tính.

- Phạm vi nghiên cứu:

Về không gian: Luận án nghiên cứu CKKT của Việt Nam thông qua sự biến động của chỉ tiêu đại diện là GDP; Đồng thời phân tích hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam dựa trên chỉ tiêu sản lượng vận chuyển và luân chuyển đường biển; Trên cơ sở đó, xác lập mối quan hệ giữa CKKT và kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam.

Về thời gian: Luận án tập trung phân tích diễn biến CKKT, hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển trong phạm vi 31 năm, kể từ năm 1986 đến năm 2016. Mốc thời gian 1986 là khi Việt Nam bắt đầu chuyển đổi mô hình kinh tế kế hoạch hóa tập trung sang cơ chế thị trường có sự quản lý của nhà nước. Năm 2016 được chọn để đảm bảo tính thời sự và cập nhật của luận án.

#### **4. Phương pháp nghiên cứu**

Luận án sử dụng các phương pháp nghiên cứu sau:

- Phương pháp thống kê: Các số liệu trong luận án được tổng hợp từ các nguồn cơ bản là TCTK, Cục Hàng Hải Việt Nam, WB, IMF, UNCTAD,... các báo cáo thường niên (định kỳ) của một số Bộ, Ngành và kết quả từ các nghiên cứu trước đó... Các chuỗi số liệu được đưa vào mô hình định lượng đều được hiệu chỉnh bằng phương pháp thích hợp trước khi đưa vào ước lượng.

- Phương pháp so sánh: Trên cơ sở các số liệu thu thập được, tác giả so sánh sự biến động theo thời gian để phân tích diễn biến của hiện tượng; so sánh về cả không gian để có thể đánh giá toàn diện hơn vấn đề nghiên cứu.

- Phương pháp mô hình hóa: Các sơ đồ, hình vẽ được sử dụng để làm rõ các nội dung đánh giá, phân tích; đồng thời góp phần làm tăng tính thuyết phục và giá trị của các lập luận.

- Phương pháp phân tích định lượng: Luận án sử dụng một số kỹ thuật phân tích chuỗi số thời gian, bao gồm phương pháp hồi qui đơn, phương pháp lọc HP, mô hình

vecto tự hồi qui (VAR) cho nghiên cứu thực nghiệm giai đoạn 1986-2016.

## **5. Ý nghĩa khoa học và thực tiễn của đề tài**

### ***Ý nghĩa khoa học của đề tài:***

Đề tài đã tổng hợp một cách có hệ thống cơ sở lý luận về CKKD từ lý thuyết khoa học kinh tế và khái quát những vấn đề cơ bản về hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Bên cạnh đó, đề tài đã phân tích lý thuyết chu kỳ cho thấy tồn tại mối quan hệ giữa thành tựu kinh tế quốc gia và kết quả hoạt động vận chuyển đường biển.

### ***Ý nghĩa thực tiễn của đề tài:***

Đề tài đã đánh giá, phân tích CKKT của Việt Nam cũng như các giai đoạn phát triển của hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển trong 31 năm. Công cụ định lượng được sử dụng trong đề tài đã cho thấy sự tồn tại của CKKT ở Việt Nam, chỉ ra tác động về mặt lượng giữa các nhân tố tạo thành và ảnh hưởng đến CKKT tới kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển. Thông qua đó, đề tài xác định được mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố, tác động trễ của các nhân tố đó, làm cơ sở đề xuất các giải pháp nhằm nâng cao kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam. Mặt khác, mô hình định lượng được sử dụng trong đề tài có thể áp dụng ở phạm vi doanh nghiệp để giúp các nhà quản lý nhận diện tác động của các biến động kinh tế tới kết quả SXKD, từ đó có được các quyết sách phù hợp trong bối cảnh các biến động kinh tế ngắn hạn diễn ra liên tục như hiện nay.

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

Luận án đã giải quyết được yêu cầu cơ bản của đề tài. Đó là xác định các nhân tố vĩ mô có ảnh hưởng và mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đó tới kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam.

Những điểm mới của luận án bao gồm:

- Luận án đã xây dựng cơ sở lý thuyết cho mối quan hệ giữa CKKT và

CKVTB. Ngoài ra, NCS đã sử dụng lý thuyết lợi thế cạnh tranh và lợi thế qui mô để phân tích lợi thế của hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

- Bằng số liệu thống kê từ nhiều nguồn tin cậy và phương pháp định lượng phù hợp, NCS đã xây dựng mô hình chứng minh ảnh hưởng đáng kể của CKKT đến kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam trong khoảng thời gian từ năm 1986 đến nay.

- Từ kết quả nghiên cứu thực tế, NCS đã gợi ý vận dụng mô hình nghiên cứu trong phạm vi doanh nghiệp, làm cơ sở để dự báo và xây dựng kế hoạch, chiến lược SXKD trong sự biến động của các yếu tố vĩ mô. Đồng thời, đề xuất một số giải pháp chính sách nhằm hỗ trợ sự phát triển ngành VTB nói chung và hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nói riêng.

## **7. Kết cấu của luận án**

Tổng quan về đề tài nghiên cứu

Chương 1: Cơ sở lý luận về chu kỳ kinh tế và hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

Chương 2: Thực trạng chu kỳ kinh tế và hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam

Chương 3: Nghiên cứu ảnh hưởng của chu kỳ kinh tế đến kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam và đề xuất một số giải pháp

## TỔNG QUAN VỀ ĐỀ TÀI NGHIÊN CỨU

### I. Kết quả nghiên cứu của nước ngoài

#### I.1. Chu kỳ kinh tế thế giới và tác động của nó đến vận tải biển toàn cầu

*Economic cycles in maritime shipping and port* [75] – *The path to the crisis of 2008* – Gustaff de Monie, Jean-Paul Rodrigue, Theo Notteboom, 2010.

Bài viết vận dụng lý thuyết về CKKT để giải thích sự hình thành của cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu 2008 và ảnh hưởng sâu sắc của nó đến hàng hải quốc tế. Các số liệu thống kê từ những năm 1950 đến năm 2007 cho phép các nhà khoa học phân tích khá toàn diện mối quan hệ giữa khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển toàn cầu với tổng giá trị kim ngạch xuất khẩu. Bên cạnh đó, bài viết cũng khẳng định đã có sự thay đổi đáng kể trong mối quan hệ giữa ngành công nghiệp tài chính với ngành VTB. Theo truyền thống, các công cụ tài chính nâng đỡ và là cơ sở cho sự phát triển nhanh chóng của VTB quốc tế. Tuy nhiên, trong một vài thập kỷ gần đây, chính VTB lại trở thành đòn bẩy cho các hoạt động tài chính. Các tác giả cũng đã sử dụng phương pháp phân tích thống kê để chỉ ra sự sụt giảm đột biến, tới 94% so với 6 tháng trước đó, của chỉ số cước của Hiệp Hội VTB Baltic (BDI) vào thời điểm diễn ra cuộc khủng hoảng kinh tế, đầu năm 2009, đồng thời cũng cho thấy số lượng container qua một số cảng lớn (hub port) giảm mạnh vào tháng giêng năm 2009. Cuối cùng, bài viết cũng bình luận về phương pháp dự báo được sử dụng nhiều để xác định biến động của lượng container vận chuyển bằng đường biển. Tuy nhiên, các tác giả chỉ dừng lại ở việc nhận định có mối quan hệ giữa cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới 2008 với VTB quốc tế mà chưa phân tích chi tiết cũng như định lượng được mối quan hệ đó.

*Crisis in shipping cycle* [50]- George Logothetis – 2008

Bài báo có tính thời sự vì mô tả trung thực diễn biến của cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới 2008. Tác giả cũng cho rằng chính sách tài khóa tiêu cực của các nước trong khối OECD nhằm đối phó với khủng hoảng nợ công là những nhân tố

chính gây ra thời kỳ suy thoái kéo dài trong ngành VTB toàn cầu. Bên cạnh đó, bằng phương pháp phân tích thống kê tác giả cũng chỉ ra mối quan hệ chặt chẽ giữa thương mại toàn cầu và VTB.

*Maritime economics 3<sup>rd</sup> edition* [66]- Martin Stopford – 2009

Cuốn sách hơn 800 trang của Stopford là cuốn sách giáo khoa viết về kinh tế học ứng dụng trong ngành kinh doanh hàng hải với đầy đủ cơ sở lý thuyết và số liệu minh họa thực tiễn. Sáu phần chính của cuốn sách lần lượt là: giới thiệu về VTB, thị trường kinh doanh vận tải, công ty kinh doanh VTB, tuyến đường biển và hệ thống vận tải, đội tàu buôn và cung ứng VTB, dự báo và kế hoạch. Phần trực tiếp liên quan đến luận án là về thị trường kinh doanh vận tải. Phần này gồm có 3 chương. Trong đó, chương đầu tiên mang tên chu kỳ thị trường VTB có đề cập tới các biến động mang tính chu kỳ của hoạt động vận tải. Tác giả đã đưa ra và phân biệt các khái niệm: chu kỳ ngắn hạn, chu kỳ dài hạn và chu kỳ mùa vụ trong VTB. Bên cạnh đó, bằng số liệu thống kê qua hơn hai thế kỷ, tác giả đã chứng minh nhận định về sự tồn tại của chu kỳ trong VTB. Đáng chú ý là chu kỳ thuyền buồm (sailing ship cycles) 1741 – 1869, chu kỳ thị trường tàu buôn (tramp ship cycles) 1869 - 1936, chu kỳ thị trường vận tải hàng rời (bulk shipping market cycles) 1945 -2008. Tuy nhiên, tác giả không đề cập tới mối liên hệ giữa CKKT thế giới và chu kỳ thị trường VTB toàn cầu. Cuối cùng, trước khi kết thúc chương, tác giả đã có một vài phân tích mang tính dự báo về chu kỳ thị trường vận tải. Ở phần cuối cuốn sách (part 6: forecast and planning), Stopford đã khuyến nghị sử dụng công cụ định lượng để nghiên cứu các dữ liệu dãy số thời gian trong VTB nhằm dự báo và đưa ra các kịch bản cho tương lai. Tác giả đã chứng minh bằng việc sử dụng công cụ định lượng phổ biến là phương pháp bình phương nhỏ nhất (OLS) để ước lượng các hàm hồi qui đơn biến và đa biến mô tả các mối quan hệ kinh tế trong VTB. Đây là một gợi ý quan trọng để NCS thiết lập mô hình định lượng cho đề tài luận án .

Trong một bài viết khác, với vai trò là giáo sư thỉnh giảng của Royal Institute of Naval Architects năm 2009, Stopford đã phân tích chi tiết quan hệ giữa toàn cầu hóa và CKVTB trong dài hạn (*Globalization & the Long Shipping Cycle* [65]). Đáng chú ý là những nội dung trong mục 5 của bài giảng. Những số liệu cụ thể được Stopford đưa ra đã chứng minh mối quan hệ khá chặt giữa GDP toàn cầu và thương mại VTB. Trong hơn 50 năm, từ 1966 đến 2010, tác giả đã chỉ ra các mốc thời gian có ý nghĩa nhằm giúp độc giả nhận diện sự phụ thuộc lẫn nhau rất cơ bản giữa GDP và thương mại VTB. Ở các năm 1973 (khủng hoảng dầu mỏ lần thứ nhất), 1979 (khủng hoảng dầu mỏ lần thứ 2), 1991 (khủng hoảng tài chính thế giới), 1997 (khủng hoảng tài chính châu Á) và 2008 (khủng hoảng tín dụng Mỹ), sự sụt giảm tỷ lệ tăng trưởng GDP kéo giá trị thương mại VTB đi xuống rõ rệt. Trong bài viết, Stopford đồng thời sử dụng các số liệu về chỉ số cước, về số tấn trọng tải tàu biển được đặt hàng đóng mới và khối lượng hàng hóa vận chuyển đường biển toàn thế giới kết hợp với qui mô GDP toàn cầu để chứng minh luận điểm về quan hệ giữa toàn cầu hóa và chu kỳ dài hạn của VTB thế giới. Tuy nhiên, cũng giống như nhiều bài viết khác, Stopford không chỉ ra bất kỳ một phương pháp cụ thể nào để định lượng mối quan hệ này.

***Shipping out of the economic crisis* [58]– Jan Hoffman – 2009**

Bài báo về VTB trong khủng hoảng của Jan Hoffman (2009), trưởng ban thuận lợi hóa thương mại của Liên hợp quốc, lại tiếp cận VTB ở một góc độ khác. Trong đó, tác giả chỉ ra quá trình điều chỉnh và thích nghi với hoàn cảnh của VTB thế giới trong khủng hoảng theo lý thuyết cung cầu. Trong khủng hoảng, các hãng tàu thường có các động thái cơ bản như dừng các đơn đặt hàng đóng mới phương tiện, nhượng bán tàu cũ cho các hoạt động phá dỡ, giảm tốc độ chạy tàu để tiết kiệm chi phí nhiên liệu, thậm chí có thể tạm ngừng khai thác từng phần hoặc toàn bộ đội tàu để chờ đợi kinh tế phục hồi. Cung vận tải vì thế sẽ giảm dần tới khi các giao dịch thị trường có thể tiếp tục diễn ra ở trạng thái cân bằng mới.

*Review of maritime transport 2012, 2013, 2014, 2015, 2016* [77] – Liên Hiệp Quốc

Cuốn tạp chí thường niên của Liên Hiệp Quốc cung cấp một cách đầy đủ và toàn diện thực trạng ngành vận tải đường biển toàn cầu mỗi năm và so sánh với lịch sử VTB. Trong đó, nhiều số liệu thống kê đã chỉ ra một cách rõ ràng mối quan hệ hữu cơ giữa sự tăng trưởng kinh tế toàn cầu và hoạt động vận chuyển đường biển. Các phân tích khách quan dựa trên cơ sở dữ liệu đã đồng thời giải thích lý do của mối quan hệ đó. Người đọc dễ dàng nhận ra biến động chu kỳ của VTB gắn liền với các giai đoạn khủng hoảng và gia tăng mạnh mẽ hoạt động kinh tế. Bằng việc dẫn chiếu số liệu thống kê về sản lượng hàng hóa vận chuyển, biến động chỉ số cước của các nhóm hàng hóa chủ yếu (hàng container, hàng rời, hàng lỏng và hàng bách hóa), qua đó chứng minh mối quan hệ giữa các biến động kinh tế ngắn hạn với hoạt động của ngành VTB. Mặc dù không cung cấp phương pháp và cách thức để xác định ảnh hưởng qua lại giữa biến động kinh tế ngắn hạn và hoạt động vận chuyển đường biển nhưng có thể coi đây là nguồn tài liệu tham khảo đáng tin cậy cho các nghiên cứu chuyên ngành.

- Các bài báo và cuốn sách đề cập tới tác động của các biến động vĩ mô đến VTB nói chung và vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nói riêng mà NCS đã được đọc có một số điểm chung sau đây:

- Mang tính thời sự vì được viết vào thời kỳ 2008 – 2009, khi mà khủng hoảng kinh tế toàn cầu đang ở mức độ sâu sắc nhất.

- Sử dụng một số lý thuyết của khoa học kinh tế như lý thuyết chu kỳ, lý thuyết cung cầu và công cụ phân tích thống kê để luận giải tác động của biến động vĩ mô nói chung, khủng hoảng kinh tế nói riêng đến ngành VTB thế giới.

Điều đó gợi ý cho NCS hướng tới việc tìm cách trả lời cho câu hỏi: Trong phạm vi hẹp hơn, ở tầm quốc gia, có hay không ảnh hưởng của các biến động vĩ mô đến VTB nói chung và vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nói riêng? Và

nếu có thì mức độ ảnh hưởng sẽ như thế nào?

## *I.2. Về các nghiên cứu sử dụng mô hình Vector tự hồi qui*

VAR được sử dụng khá phổ biến trong nhiều nghiên cứu về kinh tế vĩ mô. Tìm hiểu về VAR trong các nghiên cứu của nước ngoài, NCS nhận thấy có 2 loại tài liệu.

Loại thứ nhất là các bài viết về nghiên cứu định lượng đi sâu phân tích VAR và các ứng dụng của nó. Điển hình là bài viết có tiêu đề '**Structure Vector Autoregressive analysis in a data rich Environment**' của Helmut Lutkepohi năm 2014. Trong đó, tác giả tổng hợp kết quả điều tra về các nghiên cứu có sử dụng VAR, SVAR, BVAR và GVAR. Theo tác giả, mỗi dạng của VAR có phạm vi áp dụng và thế mạnh riêng [53]. Tuy nhiên, nhà nghiên cứu có thể linh hoạt lựa chọn mô hình phù hợp để phân tích các phản ứng đẩy và dự báo các biến số vĩ mô nếu các kiểm định cho kết quả đáng tin cậy. Bài nghiên cứu '**Economic Analysis in Central Bank – Model Versus Judgment**' của Lionel Price (Bank of England, 1996) và '**VAR models in Macroeconomic Research**' của Hilde Christiane Bjornland (2000 Statistics Norway) là các bài viết được đặt hàng bởi Ngân hàng Trung Ương Vương quốc Anh và Tổng cục Thống kê của Na uy. Mặc dù cách tiếp cận và nội dung không giống nhau nhưng cả 2 bài viết đều khuyến khích sử dụng VAR như là một công cụ hữu hiệu để phân tích phản ứng của các biến số vĩ mô trước các cú sốc, đồng thời hỗ trợ đắc lực công tác dự báo [63]. Trong bài viết của mình, ngoài phần mô tả phương pháp ước lượng, các kiểm định và ý nghĩa của nó, Hilde đã phân tích riêng rẽ tác động của các cú sốc cầu, cú sốc cung và cú sốc giá dầu đối với CKKT của các nước Đức, Anh và Na uy và nhận thấy mỗi nền kinh tế phản ứng với các cú sốc không giống nhau [54]. Ở một góc độ khác, trong một báo cáo kết quả nghiên cứu năm 2005, '**Implications of dynamic factor models for VAR analysis**', James H. Stock, Harvard University và Mark W. Watson Princeton University cho thấy VAR phù hợp với các nghiên cứu định lượng về tương tác



giữa các chuỗi thời gian. Đồng thời các tác giả cũng sử dụng SVAR để ước lượng một số biến số vĩ mô của Mỹ, bác bỏ một số tư duy truyền thống về mối quan hệ giữa các biến số nói trên và nhận dạng các cú sốc liên quan đến chính sách tiền tệ [57].

Loại bài thứ hai là các nghiên cứu thực nghiệm. Trong đó, VAR được sử dụng ở các bối cảnh khác nhau. Trước hết là '*A VAR model for monetary Policy Analysis in a small open Economy*' (1999) của Tor Jacobson, Per Jansson, Anders Vredin, Anders Warne. Bài báo sử dụng VAR để phân tích chính sách tiền tệ trong dài hạn [76]. Cụ thể là nghiên cứu ảnh hưởng của việc đổi mới hệ thống ngân hàng đối với lãi suất, mối quan hệ ngắn hạn và dài hạn giữa mức giá chung và tỷ giá hối đoái, dự báo lạm phát và mối quan hệ giữa lạm phát với độ lệch sản lượng. Bài thứ 2 có tên '*A structure VAR model of the Australian Economy*' (Mardi Dungey, La Trobe University và Adrian Pagan, Australian National University). Trong đó các tác giả sử dụng mô hình SVAR để nghiên cứu các mối quan hệ kinh tế vĩ mô ở Australia từ quý 1 năm 1980 đến quý 3 năm 1998, phân tích tác động của các cú sốc GDP của Mỹ, các điều kiện thương mại, mức giá chung, tổng cầu và tiền mặt lên nền kinh tế của Australia. Đồng thời, các tác giả đã dùng SVAR để ước lượng nhằm phân rã chu kỳ tăng trưởng GDP của nước này, nhận diện các nhân tố ảnh hưởng [64]. Năm 2007, trong bài viết '*Export and Economic Growth in Saudi Arabia: A VAR Model Analysis*', Hassan Alhajhoj đã sử dụng VAR để nghiên cứu mối quan hệ giữa 6 biến số vĩ mô, gồm: GDP, tiêu dùng của hộ gia đình, chi tiêu của chính phủ, đầu tư, xuất khẩu, nhập khẩu của Saudi Arabia và tăng trưởng GDP của thế giới từ năm 1970 đến năm 2005 và rút ra kết luận về mối quan hệ chặt chẽ tương tác giữa tăng trưởng GDP và xuất khẩu của nước này [52]. Từ đại học Timisoara, Bianca Maria Ludosean đã công bố kết quả nghiên cứu bằng bài viết '*A VAR analysis of the connection between FDI and economic growth in Romania*' (2010). Trong bài viết, tác giả sử dụng mô hình VAR 2 biến gồm GDP

và FDI để nghiên cứu mối quan hệ giữa tăng trưởng kinh tế và đầu tư trực tiếp nước ngoài vào Romania trong thời gian từ năm 1991 đến năm 2009. Kết quả cho thấy tác động một chiều của FDI đối với GDP của Romania [46]. Tiếp đó, năm 2013, Thanabalasingam Vinayagathan của Học viện Chính sách Quốc gia Sri Lanka (GRIPS) có bài *'Monetary Policy and the Real Economy: A Structure VAR Approach for Sri Lanka'*. Cũng là SVAR, nhưng tác giả sử dụng để ước lượng ảnh hưởng của các cú sốc từ chính sách tiền tệ và giá dầu đến các biến số phản ánh tình hình kinh tế vĩ mô của Sri Lanka. Năm biến số được đưa vào mô hình gồm GDP, cung tiền, tỷ giá hối đoái, lãi suất và CPI. Các số liệu được lấy theo tháng từ năm 1978 đến hết năm 2011. Kết quả ước lượng cho thấy lãi suất là nhân tố cơ bản tác động đến tình hình kinh tế vĩ mô của Sri Lanka, mà không phải là tỷ giá hối đoái như kết quả của nhiều nghiên cứu trước đó. Các cú sốc tiền tệ từ nước ngoài và giá dầu không phải là mối đe dọa đối với sự ổn định của nền kinh tế nước này [74]. Một bài nghiên cứu không thể không đề cập tới của Patrick Higin, Tao Zha, và Karen Zhong. Đó là *'Implications of dynamic factor models for VAR analysis, Forecasting China's Economic Growth and Inflation'* (Federal Reserve Bank of Atlanta, 2016). Nghiên cứu này tập trung vào mục tiêu dự báo tăng trưởng và lạm phát cho Trung Quốc đến năm 2020 bằng mô hình BVAR (được phát triển từ mô hình VAR căn bản và được cho là có độ chính xác cao hơn). Nhóm tác giả sử dụng chuỗi số liệu GDP và CPI của Trung Quốc từ tháng 1 năm 2000 đến hết tháng 12 năm 2015 và cho kết quả dự báo về tăng trưởng kinh tế của Trung Quốc không phải là kiểu chữ U thông thường mà là theo dạng chữ L [72] (nghĩa là tăng trưởng GDP sẽ phục hồi chậm đến năm 2020 mà không tăng trở lại như các mô hình truyền thống). Cuối cùng là bài nghiên cứu có tựa đề là *'Structure Modelling of the UK Economy within a VAR Framework using Quarterly and Monthly data'*. Nghiên cứu này sử dụng VAR để ước lượng mối quan hệ giữa các biến số vĩ mô quan trọng của Anh và sử dụng các kỹ thuật kinh tế lượng để kiểm định mối

quan hệ đó trong dài hạn, phân tích tác động ngắn hạn của các cú sốc đối với kinh tế Anh.

- Tiếp cận với các nghiên cứu của nước ngoài có sử dụng VAR, NCS nhận thấy đây là một trong những công cụ thích hợp để phân tích tác động qua lại giữa các biến số kinh tế, dự báo trung và dài hạn, làm cơ sở cho các khuyến nghị chính sách. Mô hình định lượng này được NCS sử dụng trong luận án để kiểm chứng các lý thuyết về mối quan hệ giữa các biến số vĩ mô và mối quan hệ giữa CKKT với kết quả hoạt động vận chuyển đường biển cũng như dùng để dự báo biến động sản lượng vận chuyển hàng hoá bằng đường biển trong trung hạn.

## ***II. Kết quả của một số công trình nghiên cứu trong nước***

### ***II.1. Về mối quan hệ giữa kinh tế vĩ mô và kinh tế ngành***

***Một số vấn đề lý luận và thực tiễn về mối quan hệ giữa ngoại thương với tăng trưởng và phát triển kinh tế của Việt Nam trong điều kiện nền kinh tế mở*** (Trần Anh Phương - Luận án tiến sĩ chuyên ngành Kinh Tế Chính Trị - 1996) [37]

Đây là một trong số ít các luận án tiến sĩ có đề cập tới tăng trưởng sản lượng của kinh tế Việt Nam và xem xét nó trong mối quan hệ với hoạt động ngoại thương thời kỳ mở cửa. Tuy nhiên, luận án này đã được hoàn thành từ cách đây hơn 20 năm nên bối cảnh kinh tế cũng như quan điểm chủ quan của tác giả rất khác so với thực tế hiện nay. Luận án tập trung nghiên cứu hoạt động xuất nhập khẩu và đề xuất mục tiêu phát triển ngoại thương nói chung trong bối cảnh mở cửa kinh tế những năm cuối thế kỷ 20. Tác giả chủ yếu dựa trên lý thuyết trọng thương và phương pháp diễn dịch (mà không sử dụng công cụ định lượng) để phân tích mối quan hệ của ngoại thương và phát triển kinh tế. Sự tương đồng duy nhất giữa luận án và đề tài của NCS là tập trung nghiên cứu ảnh hưởng qua lại giữa kinh tế vĩ mô và kinh tế ngành.

***Mối quan hệ giữa mở cửa thương mại và tăng trưởng kinh tế ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*** (Hoàng Xuân Bình – Luận án tiến sĩ kinh tế

chuyên ngành Kinh Tế Đối Ngoại – 2011) [10]

Tương tự như luận án của Trần Anh Phương, luận án này tập trung nghiên cứu mối quan hệ giữa mở cửa thương mại với tăng trưởng kinh tế ở Việt Nam trong thời kỳ hội nhập và đề xuất các biện pháp nhằm giải quyết tích cực mối quan hệ này trong thời gian tới. Dựa trên lý thuyết tăng trưởng của trường phái Keynes kết hợp với lý thuyết về lợi thế cạnh tranh của Micheal Porter, tác giả đã thành công trong việc phân tích, đánh giá tác động của việc tăng cường các hoạt động ngoại thương đối với tỷ lệ tăng trưởng GDP. Điểm nổi bật khác biệt của luận án so với rất ít các luận án đề cập tới mối quan hệ giữa kinh tế vĩ mô và kinh tế ngành là tác giả đã sử dụng mô hình kinh tế lượng để lượng hóa các mối quan hệ. Các công cụ định lượng được tác giả sử dụng bao gồm kiểm định nghiệm đơn vị (Augmented- Dickey fuller), kiểm định đồng liên kết (Johansen Integration Test), kiểm định nhân quả (Granger Causality Test), mô hình hồi qui đồng liên kết (Cointegration Regression Model), mô hình vecto tự hồi qui (Vector Auto Regression – VAR) và mô hình hiệu chỉnh sai số (Error Correction Model – ECM).

***Giải pháp phát triển dịch vụ VTB Việt Nam đáp ứng yêu cầu của tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế*** (Lê Thị Việt Nga – Luận án tiến sĩ Kinh tế - 2012) [13]

Tác giả dựa trên lý thuyết về kinh tế học quốc tế, sử dụng phương pháp nghiên cứu qui nạp và diễn dịch nhằm hệ thống cơ sở lý luận và đánh giá các vấn đề liên quan đến hội nhập kinh tế quốc tế và dịch vụ VTB. Nội dung luận án đề cập đến thực trạng hoạt động vận chuyển, dịch vụ cảng biển và các dịch vụ phụ trợ khác, đặt chúng trong bối cảnh kinh tế Việt Nam hiện nay và đề xuất nhiều giải pháp phát triển dịch vụ VTB ở Việt Nam.

***Hoàn thiện quản lý nhà nước nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam*** (Vũ Thị Minh Loan – Luận án tiến sĩ kinh tế, chuyên ngành Quản Lý Kinh Tế -2013) [43]

Bằng phương pháp nghiên cứu chủ yếu là mô hình hóa, luận án đề cập đến hai vấn đề có mối quan hệ biện chứng, đó là thực trạng năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam và vai trò của quản lý nhà nước. Tác giả đã tập trung phân tích thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia trong phạm vi nội địa và quốc tế. Từ đó, chỉ rõ những điểm mạnh, điểm yếu trong việc chiếm lĩnh thị trường vận tải của đội tàu biển Việt Nam. Cuối cùng, tác giả đã đề xuất hệ thống các giải pháp nhằm nâng cao thị phần của đội tàu biển quốc gia bao gồm: chính sách đối với đội tàu biển, chính sách đối với hạ tầng cơ sở VTB và chính sách đối với các dịch vụ phụ trợ vận chuyển đường biển.

***Tác động của xuất khẩu hàng hóa tới tăng trưởng kinh tế Việt Nam***  
(Nguyễn Thị Thu Thủy – Luận án Tiến sĩ Kinh Tế chuyên ngành Kinh tế và Quản lý thương mại 2014) [23]

Luận án sử dụng kết hợp nhiều phương pháp nghiên cứu truyền thống (phương pháp thống kê, phương pháp so sánh đối chứng,...) với phương pháp nghiên cứu định lượng. Cụ thể là sử dụng mô hình VAR hai biến và mô hình hồi qui đa biến. Trên cơ sở lý thuyết tăng trưởng nội sinh, tác giả tập trung phân tích mối quan hệ qua lại giữa xuất khẩu và tăng trưởng kinh tế, chỉ ra mối quan hệ khá chặt chẽ giữa xuất khẩu hàng hóa và tăng trưởng kinh tế trong khoảng 10 năm, từ 2002 đến 2012. Các nhân tố nội hàm của tăng trưởng bao gồm tỷ lệ gia tăng dân số, mức độ tích lũy vốn vật chất và các yếu tố tổng hợp đều được đưa vào phân tích trong mô hình để định lượng mức độ ảnh hưởng của xuất khẩu tới từng nhân tố. Mặt khác, tác giả kết hợp phân tích số liệu thống kê với diễn giải ý nghĩa của kết quả ước lượng mô hình để đề xuất một số giải pháp cơ bản nhằm thúc đẩy xuất khẩu hàng hóa, tạo đà cho tăng trưởng kinh tế. Mặc dù tên luận án có nhiều điểm tương đồng với nhiều đề tài khác (ví dụ như đề tài của NCS Hoàng Xuân Bình ở trên). Tuy nhiên, cách tiếp cận và giải quyết vấn đề logic và sâu sắc hơn.

- Các công trình nghiên cứu kể trên đều có đối tượng nghiên cứu là mối

quan hệ giữa một vấn đề vĩ mô (tăng trưởng, phát triển kinh tế, hội nhập quốc tế và quản lý nhà nước) với các vấn đề thuộc kinh tế ngành (ngoại thương, xuất nhập khẩu, phát triển đội tàu, dịch vụ VTB). Nền tảng lý thuyết của các luận án nói trên đều là khoa học kinh tế được ứng dụng trong từng ngành cụ thể. Các luận án sử dụng kết hợp nhiều phương pháp nghiên cứu để làm rõ vấn đề. Tùy thuộc vào phạm vi nghiên cứu về thời gian và không gian, mỗi công trình đều thu được những kết quả nhất định, có tính thời sự trong từng giai đoạn lịch sử. Các nghiên cứu về quan hệ giữa tăng trưởng và phát triển kinh tế với thương mại quốc tế hầu hết đều sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng. Trong khi đó, các nghiên cứu liên quan đến VTB mới chỉ dừng lại ở việc phân tích thống kê hoặc sử dụng phương pháp mô hình hoá. Để giải quyết đề tài luận án, NCS lựa chọn phương pháp nghiên cứu định lượng kết hợp với một số phương pháp nghiên cứu truyền thống. NCS cho rằng đây là một cách tiếp cận mới trong việc nghiên cứu các vấn đề về KTVTB tại Việt Nam.

## *II.2. Các nghiên cứu về chu kỳ kinh tế của Việt Nam*

Để trả lời câu hỏi liệu có tồn tại CKKT ở Việt Nam hay không, NCS đã tìm đọc nhiều tài liệu của các nhà khoa học về vấn đề này và dưới đây một số công trình tiêu biểu:

Trước hết là bài nghiên cứu **“Tổng quan kinh tế Việt Nam 2013”** của TS. Nguyễn Đức Thành và Ngô Quốc Thái (Trung tâm nghiên cứu chính sách, trường Đại học Kinh tế, Đại học Quốc gia Hà Nội) [18]. Các tác giả đã tổng hợp số liệu về GDP, tỷ lệ tăng trưởng, tỷ lệ lạm phát trong khoảng thời gian từ năm 1990 đến năm 2013 để minh họa cho luận điểm về tính chu kỳ trong nền kinh tế Việt Nam [18 tr 2, 3]. Đồng thời, để có cái nhìn sâu sắc hơn, bài viết đã phân tích chi tiết các yếu tố cấu thành tổng cung, tổng cầu trong sự chi phối của CKKT ở Việt Nam. Tuy nhiên, các tác giả mới chỉ dừng lại ở việc chỉ ra sự tồn tại của CKKT mà chưa sử dụng công cụ định lượng để chứng minh điều này. Tìm đọc thêm các bài viết

của TS Nguyễn Đức Thành, NCS thấy có bài viết về CKKT của Việt Nam trên tạp chí Nghiên cứu Kinh Tế số 25/2013 [16] [17], trong cuốn sách **“Báo cáo thường niên Kinh tế Việt Nam”** năm 2008 và năm 2014 của Viện Nghiên cứu chính sách kinh tế (VEPR).

Bài viết thứ 2 có tựa đề **“Ước lượng sản lượng tiềm năng cho Việt Nam”** trong quãng thời gian từ năm 1986 đến năm 2010. Bài nghiên cứu dựa trên lý thuyết về sản lượng tiềm năng, được công bố vào thời điểm kinh tế Việt Nam bắt đầu có các dấu hiệu phục hồi sau khủng hoảng kinh tế 2008. Đặc điểm chính của bài viết này là sử dụng tới 3 phương pháp định lượng khác nhau để tính toán sản lượng tiềm năng cho Việt Nam, gián tiếp xác định các CKKT của Việt Nam. Đó là phương pháp xu hướng tuyến tính, phương pháp lọc HP và phương pháp hàm sản xuất. Mỗi phương pháp đều có ưu điểm và hạn chế riêng. Tuy nhiên, phương pháp lọc HP được cho là đơn giản hơn và đảm bảo xác định dễ dàng chênh lệch sản lượng thực tế và sản lượng tiềm năng.

• Qua các nghiên cứu trên, chúng ta có thể khẳng định rằng CKKT đã và đang chi phối kinh tế Việt Nam và là một trong những đề tài được các nhà kinh tế học quan tâm. Trong luận án này, phương pháp lọc HP được NCS sử dụng để xác định CKKT của Việt Nam trong phạm vi thời gian trải dài từ năm 1986 đến năm 2016. Tức là mở rộng phạm vi nghiên cứu về thời gian so với các công trình nghiên cứu trước đây.

### *II.3. Một số nghiên cứu sử dụng mô hình Vector tự hồi qui*

Ngoài các nghiên cứu ở nước ngoài có sử dụng VAR đã đề cập ở mục I.2, NCS đã tìm đọc một số bài viết có sử dụng mô hình định lượng tương tự tại Việt Nam. Bài báo **‘Kiểm định tác động của chính sách tiền tệ đến tăng trưởng kinh tế Việt Nam’** (2013) của Nguyễn Thị Thanh Vân, Nguyễn Thiện Duy và Phạm Tiến Dũng sử dụng VECM để xem xét mối quan hệ giữa GDP thực, lãi suất tái cấp vốn, cung tiền, tỷ giá hối đoái thực đa phương và CPI từ quý 1 năm 2000 đến quý 2

năm 2013. Kết quả ước lượng và kiểm định mô hình cho thấy tồn tại mối quan hệ dài hạn giữa cung tiền, lãi suất tái cấp vốn và tỷ giá hối đoái thực đa phương với tăng trưởng kinh tế. Các nhân tố đều không tác động ngay đến tăng trưởng mà trễ khoảng 3 tháng [22]. Cũng sử dụng VECM, Bùi Quốc Dũng và Hoàng Việt Phương sử dụng dữ liệu theo tháng và theo quý từ năm 2000 đến hết năm 2013 để phân tích và dự báo CPI cho các tháng và quý năm 2013 trong bài nghiên cứu **‘Ứng dụng mô hình hiệu chỉnh sai số vector vào dự báo lạm phát tại NHNN Việt Nam’**. Bên cạnh đó, các tác giả cũng khẳng định ý nghĩa của việc sử dụng các mô hình định lượng trong công tác dự báo tại các NHTW trên thế giới và giới thiệu phương pháp dự báo CPI bằng tại NHNN Việt Nam [2]. Bài báo **“Truyền dẫn chính sách tiền tệ: một số mô hình kiểm định phù hợp”** của Trầm Thị Xuân Hương, Võ Xuân Vinh và Nguyễn Phúc Cảnh (Trường Đại học Kinh Tế TP HCM) cũng theo đuổi chủ đề tương tự. Nội dung bài báo cho thấy mô hình VAR và SVAR là hai mô hình phù hợp nhất cho các nghiên cứu về kênh truyền dẫn của CSTT [36]. Nghiên cứu về thị trường chứng khoán của Việt Nam, Huỳnh Thị Cẩm Hà, Lê Thị Lanh, Lê Thị Hồng Minh và Hoàng Thị Phương Anh (Đại Học Kinh Tế TP HCM) có bài **‘Kiểm định các nhân tố vĩ mô tác động đến thị trường chứng khoán Việt Nam’**. Bài viết phân tích tác động của các biến cung tiền, lãi suất cho vay, CPI và giá trị sản lượng công nghiệp đến chỉ số chứng khoán giai đoạn 2001 đến 2013. Kết quả cho thấy tồn tại mối quan hệ cả trong ngắn hạn và dài hạn giữa cung tiền và giá trị sản lượng công nghiệp với chỉ số chứng khoán. Bên cạnh đó, kết quả nghiên cứu cũng cho thấy quá trình điều chỉnh về trạng thái cân bằng của chỉ số chứng khoán khi gặp các cú sốc là rất chậm [11].

- VAR được sử dụng khá phổ biến trong các nghiên cứu về kinh tế vĩ mô, đặc biệt là các vấn đề liên quan đến tài chính-ngân hàng ở Việt Nam. Các tác giả thường sử dụng VAR để xác định mối quan hệ giữa các biến số vĩ mô, tạo kịch bản và dự báo trung và dài hạn. Đến nay, NCS chưa tìm được công trình nghiên cứu



nào về lĩnh vực KTVTĐ ở Việt Nam có sử dụng mô hình định lượng này. Nhận thấy VAR là một mô hình kinh tế lượng đủ mạnh và phù hợp với mục tiêu nghiên cứu. Vì vậy, NCS chọn VAR làm công cụ chính để giải quyết đề tài luận án.

### ***III. Kinh nghiệm hạn chế ảnh hưởng của chu kỳ kinh tế đến ngành vận tải biển và hoạt động vận chuyển đường biển ở một số quốc gia***

Tìm đọc các tài liệu về các chính sách mà các chính phủ và DN VTĐ trên thế giới sử dụng để hỗ trợ ngành VTĐ nói chung và hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nói riêng ứng phó với CKKT, NCS đã tổng hợp được một số thông tin cơ bản sau đây:

#### ***III.1. Một số nước công nghiệp phát triển***

##### ***Hoa Kỳ***

Mỹ là quốc gia có qui mô thương mại lớn nhất trên thế giới hiện nay. Lượng hàng hóa vận chuyển đường biển mỗi năm của nước này hiện ở mức hơn 1 tỷ tấn. Ở Mỹ, việc quản lý hiệu quả cảng biển đã giúp giảm đáng kể chi phí VTĐ và kéo theo giá cả hàng hóa trở nên rẻ hơn. Các hoạt động liên quan đến vận tải đường biển tạo ra khoảng 15,9 triệu việc làm và đóng góp 78,6 tỷ USD vào GDP mỗi năm. VTĐ còn được coi là sự sống của an ninh quốc gia. Nhờ VTĐ, quân lực Hoa Kỳ có cơ hội để cải tổ lực lượng theo hướng tinh gọn hơn với khả năng cơ động và ứng phó nhanh hơn. Ví dụ, trong chiến tranh vùng Vịnh, 95% các hoạt động cung ứng phục vụ chiến đấu là từ tàu biển.

Bên cạnh các đạo luật liên bang về VTĐ, đạo luật John Act (Merchant Marine Act) về bảo hộ VTĐ nội địa đã gián tiếp duy trì khoảng 500.000 việc làm, tương đương 29 tỷ USD thu nhập của lao động. Nhờ đạo luật này, hiện tại đội tàu biển 40.000 chiếc hoạt động trên các tuyến nội địa của Mỹ đang đóng góp 92,5 nghìn tỷ USD trong tổng giá trị sản xuất mỗi năm. Khủng hoảng kinh tế hầu như không ảnh hưởng nhiều tới ngành VTĐ của Mỹ một phần nhờ việc duy trì chính sách nhất quán trong bảo hộ VTĐ [45].

### ***Liên minh châu Âu***

Vận tải đường biển đặc biệt phát triển giữa các nước cộng đồng châu Âu và giữa khu vực này với phần còn lại của thế giới. Thành công lớn nhất của ngành công nghiệp VTB châu Âu là sự phát triển vượt bậc của vận tải container bằng phương thức vận tải liên hợp và VTB đường ngắn (short sea shipping). Tuy nhiên, chính sự phát triển nhanh chóng của VTB trong những năm trước khủng hoảng 2008 đã làm gia tăng các khoản nợ ngân hàng của các chủ tàu. Công việc làm ăn tiến triển theo chiều hướng tốt khiến họ lạc quan và mong muốn mở rộng qui mô và phạm vi kinh doanh. Vì vậy, họ không ngại vay tiền ngân hàng để đặt đóng và mua mới phương tiện phục vụ vận chuyển. Kể từ năm 2009 đến nay, các hãng tàu lớn của châu Âu đều rơi vào tình trạng tài chính khó khăn do nhu cầu vận chuyển giảm đáng kể trong khi các khoản nợ ngân hàng vẫn phải đều đặn thanh toán. Đó là chưa kể chi phí ngày tàu và sự mất giá của phương tiện theo thời gian. Nhiều chủ tàu đã tuyên bố bỏ tàu, bán tàu và hầu như mất khả năng trả nợ. Theo ước tính, các ngân hàng châu Âu tổn thất khoảng 350 tỷ USD từ các khoản vay nói trên [56]. Nhiều thông tin dự báo cho rằng phải mất từ vài năm đến vài thập kỷ để các hoạt động vận chuyển ở khu vực này hồi phục hoàn toàn .

Đối phó với các tác động tiêu cực do suy thoái kinh tế gây ra, mỗi hãng tàu đều tự chủ động điều chỉnh hoạt động và chiến lược để thích nghi với tình hình mới. Các hãng tàu tự thay đổi tuyến vận chuyển, cắt giảm một số tuyến có lưu lượng hàng thấp, ghé cảng nhiều hơn để gom hàng và thay đổi luôn lịch trình chạy tàu. Vì thế, thời hạn giao hàng dài hơn, có trường hợp gần như gấp đôi. Nhưng đổi lại, chủ hàng có thể hoàn toàn yên tâm về hàng hóa và xác định chính xác thời gian nhận hàng. Xu hướng liên kết các hãng tàu cũng thấy rõ trong thời kỳ kinh tế khó khăn. Thay vì độc lập khai thác vận tải, các hãng tàu có thể sử dụng những con tàu cỡ lớn để cùng vận chuyển hàng hóa trên tuyến. Những biện pháp trên đều nhằm vào một mục tiêu quan trọng: cắt giảm chi phí. Những hãng tàu đi đầu trong xu

hướng này là Maersk Lines, Hamburg Sud, Hapag-Lloyd, CMA – CGM.... [68]

### ***Hàn Quốc***

Là một trong những quốc gia công nghiệp mới, Hàn Quốc được biết đến như một đất nước có ngành hàng hải phát triển mạnh. Tuy nhiên, mức độ hội nhập càng sâu thì tác động của khủng hoảng kinh tế toàn cầu càng lớn. VTB Hàn Quốc cũng phải đứng trước những khó khăn đáng kể do suy thoái kinh tế toàn cầu gây ra.

Trước tình hình đó, chính phủ đã kêu gọi các doanh nghiệp VTB Hàn Quốc tìm cách cùng nhau vượt qua khó khăn, tranh thủ tái cơ cấu, với tiêu chí là “biến khó khăn do khủng hoảng kinh tế gây ra thành cơ hội để phát triển” [62]. Đồng thời cam kết xem xét việc đề ra chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp từ ngân sách. Bên cạnh đó, chính phủ Hàn Quốc khuyến khích các doanh nghiệp tự thay đổi qui mô để đối phó với khủng hoảng. Bản thân các hãng tàu cũng tự động hủy các hợp đồng đóng mới, các dự án mở rộng tầm hoạt động và các chương trình phát triển thị trường tại Trung, Nam Mỹ và Mông Cổ.

### ***III. 2. Một số nước đang phát triển***

#### ***Trung Quốc***

Trung Quốc có điều kiện địa lý rất thuận lợi để phát triển VTB. Tổng chiều dài bờ biển lên tới 18.000 km. Nếu mở rộng tới Đài Loan và Hải Nam thì chiều dài bờ biển của nước này lên tới 30.000 km. Ngay từ khi mới giải phóng năm 1949, Trung Quốc đã sớm xây dựng chiến lược Biển. Cho đến nay, nhiều chính sách liên quan đến phát triển VTB ở Trung Quốc đã được ban hành như: Qui hoạch phát triển biển quốc gia, Đề cương qui hoạch phát triển VTB trên toàn quốc, Qui tắc quản lý tàu thuyền nước ngoài của nước Cộng hòa Nhân Dân Trung Hoa [36].

Khủng hoảng kinh tế năm 2008 đã ảnh hưởng không nhỏ đến các hoạt động vận chuyển đường biển của nước này. COSCO, công ty VTB lớn nhất nước này với đội tàu hàng khô lớn nhất thế giới, đứng thứ 6 về vận tải container, đã tổn thất tới 10,5 tỷ nhân dân tệ về doanh thu và 1,6 tỷ nhân dân tệ lợi nhuận ròng trong

năm 2011 [55]. Hiện tại, COSCO và nhiều công ty VTB của Trung Quốc đang được chính phủ hỗ trợ về tài chính để hạn chế tổn thất, làm cơ sở cho việc khôi phục trở lại các hoạt động vận chuyển. Cụ thể là, theo sự chỉ đạo của chính phủ, các ngân hàng của Trung Quốc đã cho các chủ tàu vay hàng tỷ đô la kể từ khi bắt đầu cuộc khủng hoảng tháng 9/2008. Các chủ tàu Trung Quốc, vì thế, có thể thay thế các nguồn tài chính từ nước ngoài bằng nguồn cho vay lãi suất thấp ở trong nước để duy trì hoạt động. Tuy nhiên, khoản cho vay ưu đãi này luôn được giám sát chặt chẽ bởi một ủy ban đặc biệt do chính phủ thiết lập nhằm tối đa hóa hiệu quả của khoản hỗ trợ từ chính phủ. Ngoài ra, ngành VTB của Trung Quốc có rất nhiều lợi thế về cước phí. Một lý do quan trọng là vì nước này có thể chủ động sản xuất và cung cấp cơ sở hạ tầng và trang thiết bị, phương tiện cho ngành. Trong khủng hoảng, những lợi thế này đã phát huy tối đa sức mạnh của nó giúp VTB Trung Quốc dễ dàng hơn trong việc ký kết các hợp đồng vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu. Bên cạnh đó, các công ty VTB nhỏ cũng được chính phủ khuyến khích sáp nhập với các doanh nghiệp lớn hơn nhằm giảm bớt chi phí quản lý và tái cơ cấu đội tàu cho phù hợp với thời kỳ mới. Tuy nhiên, trên thực tế, nhiều công ty nhỏ đã phải tuyên bố phá sản vì không thể tìm kiếm được hợp đồng vận chuyển và tình trạng kinh doanh thua lỗ vẫn phổ biến ở cả nhiều hãng tàu lớn.

### ***Philippines***

Nằm trong khu vực Đông Nam Á, là thành viên của Asean, Philippines có nhiều điểm tương đồng với Việt Nam. Đến nay, Philippines được coi như một quốc gia hàng hải đứng đầu thế giới về dịch vụ cung ứng thuyền viên. Theo số liệu thống kê, trước khủng hoảng kinh tế 2008, tiền thuế thu được từ cho thuê tàu trần ở nước này khoảng 2 triệu USD và doanh thu từ hoạt động cung ứng thuyền viên lên tới gần 2 triệu USD. Tuy nhiên, đội tàu biển của Philippines chỉ đảm nhận khoảng 10% tổng sản lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, 90% còn lại thuộc về đội tàu biển của nước ngoài [67]. Thực trạng này buộc Philippines phải thực hiện

nhiều biện pháp. Đó là qui định giành quyền vận chuyển hàng hoá XNK do chính phủ kiểm soát cho tàu biển treo cờ Phillipines; qui định về bảo hộ VTB đối với việc chuyên chở hàng hoá XNK giữa nước này và một số nước khác và khuyến khích các ngân hàng cho vay đầu tư phát triển đội tàu.

Khủng hoảng kinh tế làm ngành hàng hải nước này rơi vào tình trạng khó khăn. Lao động Phillipines tại nước ngoài mất việc hàng loạt, trong đó có nhiều thuyền viên làm việc trên tàu ngoại. Trước tình hình đó, chính phủ đã buộc phải tuyên bố miễn thuế thu nhập doanh nghiệp với những công ty VTB dành trên 90% lợi nhuận để phát triển đội tàu; miễn thuế thu nhập cá nhân của các thuyền viên Phillipines và sử dụng quỹ hỗ trợ tài chính từ ngân sách của chính phủ để đào tạo lại lao động và tạo việc làm mới cho họ. Ngoài ra, các công ty VTB Phillipines còn được hưởng lợi từ chính sách miễn thuế nhập khẩu tàu biển và các phụ tùng thay thế phục vụ sửa chữa tàu biển, miễn thuế GTGT từ kinh doanh VTB [60].

### ***Thái Lan***

Ngành hàng hải của Thái Lan cũng có nhiều điểm tương đồng với Việt Nam về cả cơ cấu đội tàu và năng lực cạnh tranh. Với mục tiêu tái cơ cấu VTB sau khủng hoảng kinh tế, chính phủ Thái Lan đã thực thi nhiều chính sách quyết liệt. Các chính sách hỗ trợ về tài chính như miễn thuế thu nhập doanh nghiệp cho các công ty VTB, miễn thuế thu nhập cá nhân cho nhân viên làm việc tại các công ty này, giảm thuế GTGT cho các doanh nghiệp xuất khẩu sử dụng tàu biển của các hãng tàu trong nước, giảm thuế bán tàu cũ để mua tàu mới, giảm thuế nhập khẩu cho ngành VTB để khuyến khích đổi mới trang thiết bị máy móc và phương tiện. Bên cạnh đó các chính sách hỗ trợ đầu tư gồm chính phủ tài trợ các khoản vay vốn với lãi suất thấp, đồng thời chỉ đạo các ngân hàng cho vay vốn với lãi suất ưu đãi để các doanh nghiệp có điều kiện tái cơ cấu đội tàu, từng bước nâng cao năng lực cạnh tranh. Mặt khác, phần vốn nước ngoài tại các công ty VTB cũng được kiểm soát chặt chẽ nhằm đảm bảo quyền quyết định thuộc về phía các nhà đầu tư Thái

Lan [5].

Ngoài ra, còn một số bài học chính sách hay có thể tham khảo từ một số quốc gia khác. Tại Nhật Bản, chính phủ khuyến khích hình thức sở hữu chung. Cụ thể là các tập đoàn tài chính, tập đoàn công nghiệp, công ty VTB cùng góp vốn mua tàu và khai thác phục vụ chuyển cho chính các tập đoàn đó. Thời hạn sở hữu chung được thoả thuận giữa các đối tác dựa trên thời gian hoàn vốn. Malaysia thành lập cả một ngân hàng công nghiệp và quỹ VTB để hỗ trợ cho vay vốn đối với các hoạt động VTB...

### **Kết luận**

1. Tổng hợp các nghiên cứu nước ngoài viết về đề tài CKKT và VTB nhận thấy nội dung của các bài viết đều xoay quanh mối quan hệ giữa CKKT thế giới và hoạt động VTB, được đại diện bằng một số chỉ tiêu cơ bản như giá trị thương mại VTB, cước phí VTB, sản lượng hàng hóa vận chuyển và thông qua hệ thống cảng trong phạm vi toàn thế giới. Mặc dù đã cố gắng tiếp cận các nghiên cứu về mối quan hệ giữa các thành tựu kinh tế vĩ mô ở một quốc gia cụ thể với kết quả vận chuyển đường biển ở nước đó nhưng do khó khăn về nguồn tài liệu tham khảo nên tác giả không thể tìm được những bài viết như ý.

2. Về các nghiên cứu trong nước có liên quan, ngoài một số rất ít các luận văn tiến sĩ kể trên, tác giả cũng đã tham khảo hơn 20 luận văn tiến sĩ có liên quan đến tăng trưởng, chủ yếu là quan hệ giữa tăng trưởng kinh tế và vốn đầu tư, định chế tài chính, phúc lợi và công bằng xã hội. Tuy nhiên, không có bất kỳ luận án nào đề cập tới CKKT (mặc dù CKKT và tăng trưởng kinh tế là hai khái niệm kinh tế vĩ mô khá gần gũi nhưng không hề giống nhau).

3. NCS cũng đã tìm hiểu một số luận án tiến sĩ chuyên ngành tổ chức và quản lý vận tải đã bảo vệ thành công trước đây. Bao gồm: Nghiên cứu hoàn thiện qui hoạch bến cảng container và áp dụng vào khu vực kinh tế phía Bắc Việt Nam (NCS. Dương Văn Bạo), Hoàn thiện mô hình vận tải liner cho đội tàu container

Việt Nam (NCS. Nguyễn Hữu Hùng), Hoàn thiện mô hình quản lý nhà nước về kết cấu cảng biển Việt Nam (NCS. Đặng Công Xương), Nghiên cứu giải pháp về vốn để phát triển đội tàu VTB nòng cốt của Việt Nam (NCS. Vũ Trụ Phi). Các luận án này đều tập trung giải quyết các vấn đề kinh tế của ngành VTB. Nội dung liên quan đến kinh tế vĩ mô được phân tích trong các luận án này là một số chính sách mà chính phủ sử dụng để kiểm soát và điều hành hoạt động VTB.

4. Tổng hợp một số nghiên cứu về kinh tế vĩ mô có sử dụng VAR và các mô hình tương tự ở cả trong và ngoài nước, NCS nhận thấy tất cả các nghiên cứu này đều đề cập đến mối quan hệ giữa các biến số kinh tế vĩ mô, chủ yếu liên quan đến CSTT và các công cụ của nó. Ngoài tác dụng phân tích mối quan hệ, xem xét ảnh hưởng của các cú sốc, đánh giá chính sách, tạo kịch bản, VAR và các mô hình tương tự còn là công cụ hữu hiệu để dự báo.

5. Khủng hoảng và tăng trưởng kinh tế đều có tác động tiêu cực hoặc tích cực đối với ngành VTB của cả những quốc gia phát triển và đang phát triển. Mỗi quốc gia đều có những biện pháp hỗ trợ VTB khác nhau nhằm đối phó với khủng hoảng kinh tế. Qua phân tích tác động của suy thoái kinh tế tới VTB một số nước và khu vực trên thế giới và các biện pháp đối phó đã được thực hiện, NCS nhận thấy có 2 nhóm biện pháp chính như sau:

-Nhóm biện pháp về quản lý nhà nước: sử dụng công cụ chính sách để hỗ trợ sự phát triển ngành. Chính sách bị động là bảo hộ VTB nội địa và qui định giành quyền vận chuyển hàng hóa XNK do chính phủ kiểm soát để tạo việc làm ổn định cho đội tàu buôn. Chính sách chủ động bao gồm việc chính phủ trực tiếp hỗ trợ vốn vay ưu đãi, qui định mức lãi suất cho vay thấp để tái cơ cấu đội tàu; miễn hoặc giảm thuế VAT đối với hoạt động VTB; dùng tiền ngân sách để đào tạo nghề cho thuyền viên bị các hãng tàu sa thải do gặp khó khăn trong kinh doanh,...

-Nhóm biện pháp tự thân là các phản ứng có tính chất tạm thời của các doanh nghiệp nhằm đối phó với suy thoái kinh tế. Bao gồm: chủ động tái cơ cấu

đội tàu để phù hợp hơn với nhu cầu vận chuyển; liên kết, sáp nhập, thay đổi hành trình nhằm tiết kiệm chi phí,...

Nói chung, các biện pháp được sử dụng đều mang tính thụ động nên chỉ có tác dụng hạn chế mà ít có tác dụng phòng ngừa tổn thất. Qua phân tích các biện pháp đối phó với biến động kinh tế ngắn hạn, NCS cho rằng việc nhận biết và dự báo ảnh hưởng của các nhân tố vĩ mô đối với hoạt động vận chuyển đường biển là một cơ sở quan trọng để đưa ra các biện pháp hiệu quả hạn chế tổn thất do suy thoái kinh tế gây ra.

**Tóm lại**, các công trình nghiên cứu về ảnh hưởng của CKKT đến hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển trên thế giới thường đề cập đến vấn đề này trên phạm vi toàn cầu. Các công trình nghiên cứu về CKKT và KTVTĐ ở Việt Nam thường độc lập, không được đặt trong mối quan hệ với các lĩnh vực khác. Bên cạnh đó, có rất ít nghiên cứu về lĩnh vực KTVTĐ sử dụng các phương pháp định lượng. Các tài liệu đề cập đến kinh nghiệm hạn chế ảnh hưởng tiêu cực của CKTT đến hoạt động vận chuyển đường biển ở một số quốc gia cho thấy chính phủ mỗi nước đều thực thi kết hợp nhiều chính sách. Tuy nhiên, hầu hết các chính sách này đều mang tính chất đối phó. Như vậy, tính đến thời điểm này, NCS có thể khẳng định chắc chắn chưa có bất kỳ một luận án tiến sĩ nào có nội dung hoàn toàn trùng khớp với đề tài đã lựa chọn. Cơ sở lý thuyết của đề tài luận án bao gồm các lý thuyết về kinh tế học vĩ mô và kinh tế học ứng dụng trong lĩnh vực vận chuyển đường biển. Phương pháp tiếp cận đề tài của NCS cũng có thể được coi là khác biệt so với các nghiên cứu trong lĩnh vực KTVTĐ từ trước đến nay.



# CHƯƠNG 1: CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ CHU KỲ KINH TẾ VÀ HOẠT ĐỘNG VẬN CHUYỂN ĐƯỜNG BIỂN

## 1.1. Chu kỳ kinh tế và mối quan hệ với các hoạt động kinh tế quốc dân

### 1.1.1. Khái niệm chu kỳ kinh tế, hoạt động kinh tế và ngành kinh tế

CKKT (economic cycle) là một thuật ngữ của kinh tế thị trường, có rất nhiều định nghĩa khác nhau. Ngay cả tên gọi cũng có thể là CKKD (business cycle). CKKD hay CKKT đều được hiểu là cách gọi khác nhau của cùng một hiện tượng kinh tế vĩ mô. Ở đây, tác giả chỉ xin dẫn chiếu một số định nghĩa phổ biến nhất.

CKKT là sự biến động của GDP thực tế theo trình tự ba pha, lần lượt là suy thoái, phục hồi và hưng thịnh (bùng nổ). Cũng có quan điểm coi pha phục hồi là thứ yếu nên CKKT chỉ gồm hai pha chính là suy thoái và hưng thịnh (hay mở rộng) [79].

“CKKT gồm những thời kỳ bành trướng xảy ra hầu như cùng một lúc trong nhiều hoạt động kinh tế, và tiếp theo đó lại có những thời kỳ khủng hoảng và những thời kỳ hồi phục được hòa nhập vào giai đoạn bành trướng của chu kỳ tiếp sau” [30].

“CKKT được hiểu là sự biến động của các hoạt động kinh tế ngắn hạn trong một thời kỳ nhất định, trong đó, giai đoạn tăng trưởng và giai đoạn suy giảm luân chuyển lẫn nhau không ngừng” [28].

“CKKT là sự dao động của sản lượng thực tế xung quanh xu hướng tăng lên của sản lượng tiềm năng” [24].

“CKKT là sự biến động của tổng sản lượng trong ngắn hạn xung quanh đường xu thế của nó” (Đường xu thế của sản lượng là một tiến trình đều đặn của sản lượng dài hạn khi mà những biến động trong ngắn hạn đã được tính bình quân)” [8]

“CKKT là một sự dao động của tổng sản lượng quốc dân, của thu nhập và việc làm, thường kéo dài trong giai đoạn từ 2 đến 10 năm, được đánh dấu bằng một

sự mở rộng hay thu hẹp trên qui mô lớn trong hầu hết các khu vực của nền kinh tế” [26].

Các định nghĩa trên có cách biểu hiện không giống nhau nhưng đều cho thấy CKKT được hình thành từ biến động sản lượng thực tế. Bởi vì giá trị sản lượng thực tế cũng chính là cơ sở để xác định tốc độ tăng trưởng hoặc trạng thái sa sút kinh tế. Luận án này chủ yếu dựa trên định nghĩa về CKKT của David Begg [8] và Samuelson [26] nhằm chứng minh sự tồn tại của CKKT ở Việt Nam và phân tích ảnh hưởng của nó đối với hoạt động vận chuyển đường biển của Việt Nam. Kết hợp lại, NCS đưa ra định nghĩa về CKKT như sau: “*CKKT là sự biến động của tổng sản lượng quốc gia xung quanh đường xu thế của nó, được đánh dấu bằng một sự mở rộng hay thu hẹp trên qui mô lớn trong hầu hết các khu vực của nền kinh tế*”.

CKKT là những giai đoạn mở rộng hay thu hẹp không mang tính qui luật trong hoạt động kinh tế. Các nhà kinh tế thường chia CKKT thành hai giai đoạn chính: suy thoái và tăng trưởng. Các đỉnh và đáy là những điểm chuyển hướng của chu kỳ. Sự đi xuống của một CKKT được gọi là suy thoái, thường được định nghĩa là một giai đoạn trong đó sản lượng thực tế giảm xuống ít nhất trong hai quý liên tiếp. Suy thoái bắt đầu tại một đỉnh và kết thúc tại một đáy. Trong khi đó, thời kỳ tăng trưởng hay mở rộng thường là hình ảnh phản chiếu của suy thoái, và mỗi nhân tố trên sẽ hoạt động theo chiều ngược lại. Đặc điểm cơ bản của CKKT là hình thái của nó không tuân theo một qui luật nào, nghĩa là không có hai hoặc nhiều hơn những CKKT giống nhau.

**Hoạt động kinh tế** được hiểu là các hoạt động liên quan đến sản xuất, phân phối và tiêu thụ hàng hóa, dịch vụ ở tất cả các cấp độ. Theo một cách khác, hoạt động kinh tế là bất kỳ hoạt động nào sử dụng các yếu tố nguồn lực sẵn có, tạo ra một số lượng hàng hoá và dịch vụ, đem trao đổi và tạo ra một lượng giá trị lớn hơn cái mà mình đã bỏ ra [1].

**Ngành kinh tế** là một bộ phận của nền kinh tế chuyên tạo ra hàng hóa và dịch vụ [9]. Trong các nền kinh tế hiện đại, các ngành kinh tế trở nên ngày càng đa dạng, đan xen, liên kết và phụ thuộc lẫn nhau. Xu hướng cho thấy đang tồn tại sự thay đổi cơ cấu và tỉ trọng đóng góp của các ngành kinh tế trong nền KTQD. Đó là sự mở rộng, lấn át của các ngành dịch vụ. Có thể phân loại ngành kinh tế theo vốn hoặc lao động thành ngành thâm dụng tư bản và ngành thâm dụng lao động; hoặc theo sản phẩm (dầu mỏ, thực phẩm, tài chính, vận tải,...).

### **1.1.2. Các nhân tố tạo thành chu kỳ kinh tế**

Theo định nghĩa, CKKT là sự biến động của sản lượng quốc gia. Sản lượng của nền kinh tế được hiểu là toàn bộ giá trị bằng tiền của các hàng hóa và dịch vụ mà nền kinh tế đó sản xuất được trong một đơn vị thời gian. Tùy theo quan điểm thống kê, người ta có thể sử dụng một trong hai chỉ tiêu đo lường sản lượng cơ bản nhất là GNP hoặc GDP. Hiện nay GDP được sử dụng phổ biến hơn. Vì vậy, GDP sẽ được chọn làm chỉ tiêu đo lường sản lượng quốc gia trong luận án này.

"GDP là chỉ tiêu đo lường tổng giá trị bằng tiền của các hàng hóa và dịch vụ cuối cùng được sản xuất trong phạm vi lãnh thổ quốc gia trong một thời kỳ, thường là một năm"[24]. Những hàng hóa và dịch vụ này được các tác nhân kinh tế mua sắm, phục vụ cho nhu cầu cá nhân và SXKD. Như vậy tổng cầu là yếu tố xác định qui mô của GDP. Biến động tăng giảm của tổng cầu là do sự thay đổi trong các thành phần của nó, bao gồm: chi tiêu của các hộ gia đình, của các doanh nghiệp, của chính phủ và của người nước ngoài. Đồng thời, hành vi tiêu dùng của các tác nhân nói trên lại chịu sự tác động của các nguyên nhân bên trong và bên ngoài nền kinh tế (còn gọi là các biến số nội sinh và ngoại sinh) [28].

Các lý thuyết ngoại sinh xác định cội nguồn của CKKT từ những biến động bên ngoài hệ thống kinh tế như chính trị, thời tiết, dân số... Ví dụ: chiến tranh, cách mạng và bầu cử, di cư, phát hiện ra vùng đất mới hoặc tài nguyên mới, phát kiến khoa học và đổi mới công nghệ, số ngày nắng, mưa trong năm, v...v.

Ngược lại, các lý thuyết nội sinh đi tìm những cơ chế bên trong bản thân hệ thống kinh tế gây ra việc tự hình thành CKKT. Theo cách tiếp cận này, mọi sự mở rộng đều nuôi dưỡng sự suy thoái và thu hẹp, mọi sự thu hẹp đều nuôi dưỡng sự hồi sinh và mở rộng – gần như lặp lại theo qui luật.

### ***1.1.3. Một số lý thuyết quan trọng về chu kỳ kinh tế***

- Mô hình gia tốc – số nhân của P. Samuelson cho rằng, những biến động ngoại sinh được lan truyền bằng một số nhân đi kèm một lý thuyết đầu tư gọi là gia tốc. Do đó chúng tạo ra những dao động chu kỳ có tính qui luật của sản lượng. Đầu tư vốn là một nhân tố quan trọng chi phối CKKT. Nó chịu tác động chủ yếu của mức cầu về sản phẩm do đầu tư mới tạo ra trong tương lai, chính sách thuế, lãi suất, dự đoán của các nhà đầu tư về tình trạng của nền kinh tế và đặc biệt là sản lượng. Tăng trưởng sản lượng kích thích đầu tư. Nhưng sản lượng phải tăng liên tục, với cùng nhịp độ mới đảm bảo duy trì đầu tư không đổi. Và ngay khi sản lượng ngừng tăng, đầu tư rớt sẽ giảm xuống bằng không. Đầu tư cũng sẽ nhanh chóng giảm xuống dưới không nếu sản lượng giảm vì suy thoái kinh tế buộc các nhà đầu tư phải có giải pháp an toàn là bán bớt máy móc và không cần thay thế chúng để thu hồi vốn, tránh tổn thất [26]. Cơ chế hình thành CKKT có thể được mô tả như sau:

+ Đầu tư tăng → sản lượng tăng (theo mô hình số nhân) → đầu tư tăng (theo nhân tố gia tốc) → sản lượng tăng... → đạt đỉnh chu kỳ.

+ Sản lượng ngừng tăng → đầu tư giảm (theo nhân tố gia tốc) → sản lượng giảm (theo mô hình số nhân) → đầu tư giảm (theo nhân tố gia tốc) → sản lượng giảm..... → chạm đáy chu kỳ.

+ Sau đó, đầu tư tăng lên và bắt đầu thời kỳ phục hồi.

- Lý thuyết tiền tệ mà đại diện là nhà kinh tế học người Mỹ Milton Friedman lại ủng hộ quan điểm cho rằng CKKT hình thành do sự mở rộng hay thắt chặt tiền tệ và tín dụng. Theo đó, cung tiền được coi là yếu tố quyết định tăng

trường ở mỗi quốc gia, trực tiếp tác động đến giá cả, sản lượng và việc làm. NHTW có thể chi phối qui mô cung tiền bằng cách sử dụng các công cụ điều tiết mạnh như qui định tỷ lệ dự trữ bắt buộc hay mua bán trái phiếu, tín phiếu chính phủ. Vấn đề là sự biến động mức cung tiền trong mỗi thời kỳ có ảnh hưởng trực tiếp đến trạng thái của nền kinh tế. Nếu cung tiền quá lớn sẽ tạo ra nguy cơ lạm phát và ngược lại, kinh tế có thể rơi vào thời kỳ sa sút, thậm chí khủng hoảng nếu cung tiền quá ít, không tương ứng với mức cầu tiền [8].

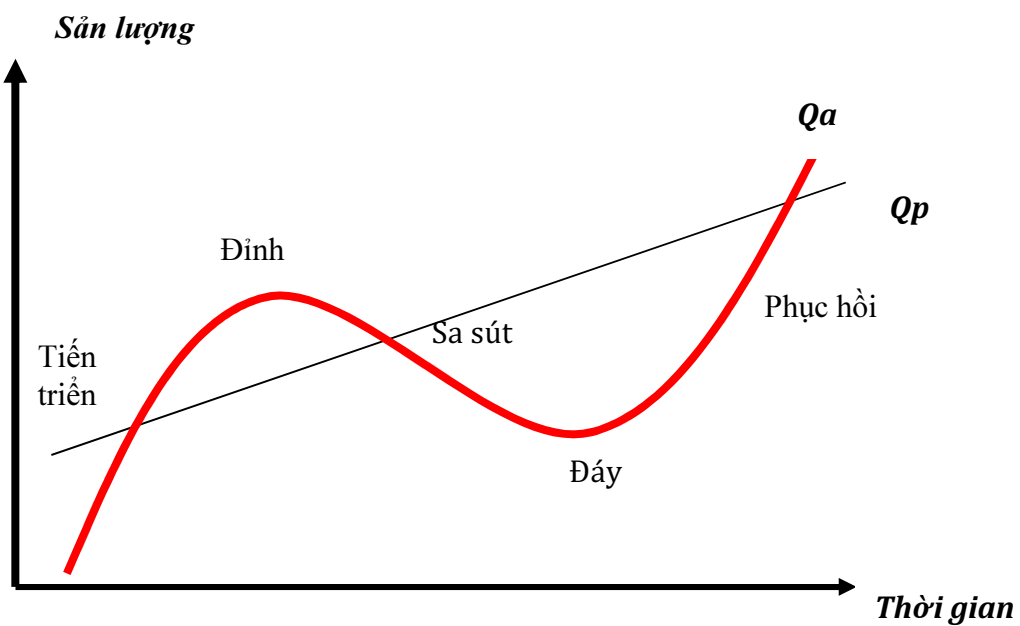
- Lý thuyết CKKT chính trị cho rằng các chính trị gia gây nên các dao động của sản lượng thông qua việc sử dụng các chính sách kinh tế vĩ mô vào mục đích cá nhân nhằm mục tiêu tái đắc cử (được quan sát và chứng minh tại Mỹ - nơi mà một cá nhân có thể giữ vị trí tổng thống hơn một nhiệm kỳ bầu cử). Lịch sử Hoa Kỳ cho thấy các cuộc bầu cử tổng thống rất nhạy cảm với tình hình kinh tế từ 6 đến 9 tháng, trước ngày bầu cử. Các tổng thống Mỹ mới đắc cử, ban đầu, hầu như không đưa ra bất kỳ một chính sách tích cực nào và bức tranh kinh tế trở nên ảm đạm ở nửa đầu nhiệm kỳ. Tuy nhiên, khi kỳ bầu cử đến gần, một loạt chính sách kinh tế nhằm làm giảm thất nghiệp, kích thích sản xuất và tiêu dùng được đưa ra và làm cho nền kinh tế trở nên sáng sủa hơn ở đúng thời điểm cuộc bầu cử diễn ra. Điều đó giúp các tổng thống Mỹ dễ dàng tái đắc cử và cũng tạo ra sự dao động sản lượng theo chu kỳ 8 năm một lần tại Mỹ [28].

- Lý thuyết CKKT cân bằng của Robert Lucas khẳng định nguyên nhân dẫn đến CKKT bắt nguồn từ nhận thức sai lầm về tiền lương và giá cả của công nhân, khiến cho cung lao động trở nên quá nhiều hoặc quá ít, kéo theo sự thay đổi của sản lượng và việc làm. Thực tế cho thấy, ban đầu những người công nhân không có đủ thông tin về giá cả khi đưa ra các quyết định cung ứng lao động. Theo thời gian, quá trình điều chỉnh nhận thức diễn ra làm cung lao động thay đổi và vì thế sản lượng cũng thay đổi theo [28].

- Lý thuyết CKKT thực tế (Finn Kidland và Edward Prescott) khẳng định

tiến bộ công nghệ là yếu tố tạo nên biến động chu kỳ của sản lượng quốc gia. Nói cách khác, sự thay đổi năng suất lao động do tác động của tiến bộ công nghệ trong một khu vực kinh tế có thể lan truyền tới các khu vực khác, gây ra sự thu hẹp hoặc mở rộng qui mô sản lượng toàn nền kinh tế. Vì vậy, các chính phủ, thay vì nỗ lực sử dụng các công cụ tài khóa và tiền tệ tùy nghi để bình ổn CKKT, nên tập trung vào các hoạt động nghiên cứu và triển khai để tạo ra sự thay đổi chất lượng tăng trưởng hay sự gia tăng năng suất [28].

Mỗi lý thuyết đều có cách riêng để giải thích sự hình thành của CKKT. Các quan điểm đôi khi mâu thuẫn này đều có chứa đựng những yếu tố hiện thực. Tuy nhiên, không có lý thuyết nào đúng ở mọi nơi, mọi lúc.



Hình 1.1. Chu kỳ kinh tế

*Bảng 1.1. Các giai đoạn của CKKT*

<b>Giai đoạn</b>	<b>Đặc điểm</b>	<b>Dấu hiệu</b>
Tiến triển	Thời kỳ gia tăng nhịp độ hoạt động kinh tế	1.Lợi nhuận DN dương 2.Lạm phát tăng 3.Sản xuất mở rộng 4.Mức độ sử dụng nguồn lực tăng
Đỉnh	Kết thúc giai đoạn tiến triển	1.Mức độ sử dụng nguồn lực rất cao 2.Tiền lương tăng 3.Lạm phát tăng nhanh 4.Cường độ sản xuất cao
Sa sút	Giảm nhịp độ hoạt động kinh tế	1.Lợi nhuận DN giảm 2.Lạm phát thấp hơn mức dự đoán 3.Quỹ mô sản xuất bị thu hẹp 4.Tỷ lệ thất nghiệp tăng
Đáy	Kết thúc giai đoạn sa sút	1.Lợi nhuận âm 2.Sản xuất đình trệ 3.Tỷ lệ thất nghiệp ở mức cao
Phục hồi	Giai đoạn tiến triển mới	1.Sản xuất ổn định 2.Tỷ lệ hàng tồn kho giảm 3.Các nguồn lực bắt đầu được sử dụng nhiều hơn

*Nguồn: NCS tự tổng hợp*

#### **1.1.4. Ý nghĩa của việc xác định chu kỳ kinh tế**

CKKT là một vấn đề thực tiễn và là đề tài đáng quan tâm của kinh tế học vĩ mô vì mỗi dao động của chu kỳ hàm chứa hầu hết các biến động của các biến số kinh tế vĩ mô.

Đối với các nhà kinh tế học, việc xác định chính xác diễn biến của CKKT là một chủ đề được quan tâm hàng đầu và cũng là mục tiêu quan trọng nhằm chứng minh các lý thuyết kinh tế vĩ mô. Cũng giống như nhiều môn khoa học khác, lý thuyết kinh tế học được rút ra từ thực tiễn, đồng thời cũng được sử dụng để phân tích các vấn đề và tình huống kinh tế đang và sẽ diễn ra. Mỗi giai đoạn của CKKT là kết quả của các tác động tổng hợp, bao gồm nhiều yếu tố gây ra. Các yếu tố này đều ít nhiều có quan hệ với nhau.

Về phía các nhà hoạch định chính sách, họ muốn tìm được tính qui luật của

CKKT nhằm đề ra các chính sách hữu hiệu, ngăn cản giai đoạn sa sút và sự phát triển quá nóng của nền kinh tế. Nói cách khác, các chính trị gia cần có thông tin đầy đủ và phương pháp dự báo chu kỳ hợp lý để chủ động đối phó với những thăng trầm của CKKT.

Đối với những nhà nghiên cứu kinh tế không chuyên, những người hứng thú đối với kinh tế học, bước đầu tiên đơn giản nhất để tiếp cận khoa học kinh tế là tìm hiểu CKKT. Bởi vì, mọi người đều có thể quan sát diễn biến chu kỳ một cách trực quan thông qua các số liệu thống kê. Bên cạnh đó, các lý thuyết kinh tế vĩ mô giúp chúng ta làm sáng tỏ nguồn gốc của các dao động trong chu kỳ. Từ đó, người nghiên cứu sẽ dễ dàng hơn khi tiếp cận các kiến thức trừu tượng khác của kinh tế học.

### ***1.1.5. Mối quan hệ giữa các hoạt động kinh tế và các ngành kinh tế với chu kỳ kinh tế.***

#### ***1.1.5.1. Mối quan hệ giữa các hoạt động kinh tế và chu kỳ kinh tế***

Như đã đề cập ở mục 1.1.2, biến động sản lượng – tạo nên dao động CKKT – là do sự thay đổi trong qui mô chi tiêu của các tác nhân kinh tế. Cứ mỗi giây có tới hàng triệu triệu giao dịch kinh tế diễn ra giữa người tiêu dùng, người sản xuất, chính phủ và những người nước ngoài. Các giao dịch mua bán đi kèm với các giao dịch thanh toán đóng góp vào GTSX của nền kinh tế.

Tác nhân kinh tế thứ nhất, những người tiêu dùng (còn được gọi là các hộ gia đình) mua sắm phần lớn hàng hóa và dịch vụ mà nền kinh tế sản xuất được. Số liệu thống kê cho thấy khoảng 65 -70% tổng giá trị hàng hóa và dịch vụ được sản xuất trong mỗi nền kinh tế là để đáp ứng nhu cầu của các hộ gia đình. Vì vậy, bất kỳ sự thay đổi nào, dù là rất nhỏ trong hành vi mua sắm của hộ gia đình cũng đều tác động lớn tới sản lượng của cả nền kinh tế. Sự thay đổi này có thể do rất nhiều nguyên nhân, cụ thể như: biến động thu nhập, yếu tố tâm lý, thị hiếu, sự thay đổi thói quen chi tiêu, bùng nổ dân số, các yếu tố chính trị, thời tiết, khí hậu....

Tác nhân kinh tế thứ hai là những người sản xuất (còn được gọi là các doanh



nghiệp). Ngoài chức năng chính là sản xuất và cung ứng hàng hóa theo nhu cầu, các doanh nghiệp cũng chi tiêu dưới dạng đầu tư, bao gồm: mua sắm tài sản cố định, xây dựng nhà ở, văn phòng và chênh lệch hàng tồn kho. Mặc dù tổng chi tiêu của các doanh nghiệp chiếm tỷ trọng không lớn nhưng hoạt động đầu tư thường rất nhạy cảm với tình hình kinh tế. Vì vậy, qui mô hoạt động đầu tư thường xuyên biến động và kéo theo phản ứng dây chuyền đối với các hoạt động của các tác nhân khác.

Chính phủ giữ vai trò là tác nhân kinh tế thứ ba. Ngoài chức năng chính là quản lý và điều tiết các hoạt động kinh tế bằng các chính sách, chính phủ còn được biết đến như là người tiêu dùng lớn nhất, với túi tiền khổng lồ - ngân sách nhà nước. Chính phủ dùng ngân sách để chi tiêu rất nhiều cho việc xây dựng cơ sở hạ tầng và trang bị cho bộ máy quản lý của mình. Thực tiễn ở nhiều nước, trong đó có Việt Nam cho thấy chi ngân sách của chính phủ là nhân tố chủ yếu quyết định tăng trưởng sản lượng.

Tác nhân kinh tế cuối cùng là người nước ngoài. Xu hướng toàn cầu hóa hiện nay ngày càng làm tăng thêm vai trò của người nước ngoài trong việc đóng góp vào tổng sản lượng của nền kinh tế. Các hoạt động kinh tế chủ yếu của người nước ngoài bao gồm: xuất khẩu, nhập khẩu, vay nợ, viện trợ và đầu tư đều có ảnh hưởng đáng kể đến qui mô sản lượng quốc gia. Một quốc gia biết khai thác lợi thế từ các mối quan hệ ngoại thương có thể làm tăng đáng kể phần đóng góp của nhân tố nước ngoài trong GDP và ngược lại.

Ngoại trừ chính phủ, phản ứng của ba tác nhân còn lại trước các biến động kinh tế thường là cùng chiều. Ví dụ, khi chính phủ thi hành chính sách tiền tệ thắt chặt nhằm kiểm soát lạm phát, nguồn cung tiền trở nên khan hiếm buộc hộ gia đình, doanh nghiệp và người nước ngoài phải thắt chặt chi tiêu. Kết quả là tổng cầu giảm nhanh, tồn kho tăng làm các doanh nghiệp buộc phải cắt giảm nhân công và hạn chế sản lượng, thời kỳ sa sút bắt đầu...

Nói chung, mỗi hoạt động của mỗi tác nhân kinh tế đều đóng góp ít nhiều vào GDP. Mặt khác, khi nền kinh tế trải qua các giai đoạn khác nhau của CKKT thì các tác nhân kinh tế cũng phải điều chỉnh hành vi chi tiêu của họ. Mối quan hệ qua lại này giống như nhân tố gia tốc, góp phần làm cho biên độ dao động của CKKT trở nên lớn hơn nhiều, đôi khi vượt ra ngoài tầm kiểm soát của chính phủ.

#### *1.1.5.2. Mối quan hệ giữa kinh tế ngành và chu kỳ kinh tế*

Trong hạch toán sản lượng quốc gia, người ta thường thống kê sản lượng của các ngành kinh tế, sau đó tổng hợp lại. Vì vậy, đương nhiên kết quả hoạt động kinh tế ngành là thành tố trong GDP. Thông thường, các ngành kinh tế được chia thành 3 nhóm chính, bao gồm: nông lâm nghiệp và thủy sản, công nghiệp và xây dựng, dịch vụ. Cơ cấu sản lượng của các nhóm ngành trong GDP có thể thay đổi theo thời gian và phụ thuộc nhiều vào yếu tố thể chế. Nhìn chung, ở các quốc gia phát triển, tỷ trọng đóng góp của nhóm ngành dịch vụ thường lớn nhất. Trong đó, có thể kể đến các dịch vụ vận tải, ngân hàng và tài chính. Các quốc gia đang phát triển có mức thu nhập trung bình lại chú trọng đến sự phát triển của nhóm ngành công nghiệp và xây dựng. Trong khi đó, nhóm ngành nông lâm nghiệp và thủy sản thường giữ vị trí trọng yếu tại những quốc gia kém phát triển hơn.

Sự dao động CKKT chính là tổng hợp những dao động mang tính chu kỳ của mỗi ngành kinh tế. Mặt khác, trong phạm vi một nền kinh tế, sự phụ thuộc giữa các ngành kinh tế tạo nên mối quan hệ gắn kết, nhân quả, có tác động lan truyền nhanh và mạnh. Ví dụ, sự phát triển của các hoạt động sản xuất vật chất tạo cơ hội cho sự gia tăng mạnh mẽ dịch vụ vận tải và các hoạt động phụ trợ. Đến lượt mình, ngành vận tải trong vai trò là cầu nối các ngành, các doanh nghiệp sản xuất và thương mại góp phần thúc đẩy tăng trưởng sản lượng của các ngành khác.

Theo chiều ngược lại, CKKT có tác động đối với mọi ngành kinh tế. Nó có thể là nhân tố kích thích đầu tư và sản lượng mạnh mẽ, đồng thời cũng có thể kìm hãm sản xuất, thậm chí tạo nên làn sóng phá sản hàng loạt trong giai đoạn sa sút

kinh tế.

Tóm lại, CKKT mà chúng ta quan sát được chính là tổng hợp của vô số các hoạt động kinh tế diễn ra tại những thời điểm khác nhau, trong các lĩnh vực khác nhau của nền kinh tế. Để phát hiện và nghiên cứu nguồn gốc phát sinh CKKT cũng như mối quan hệ giữa CKKT với các thành tố của nó, chúng ta cần xem xét chi tiết từng thành tố và phân tích kỹ lưỡng từng mối quan hệ như vậy.

## **1.2. Hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển**

### ***1.2.1. Khái niệm hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển và chu kỳ vận tải biển***

#### ***1.2.1.1. Khái niệm vận chuyển hàng hóa bằng đường biển***

Ngành vận tải nằm trong lĩnh vực thứ 3 của nền kinh tế - lĩnh vực dịch vụ. Vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ra đời khá sớm (thế kỷ V trước Công Nguyên) so với các phương thức vận tải khác, đang chiếm lĩnh khoảng 90% tổng lượng hàng hóa được chuyên chở toàn cầu.

Vận tải là thuật ngữ được dùng để mô tả hoạt động liên quan đến chuyên chở các đối tượng của nó trên một phạm vi không gian nhất định. Đó là một ngành có nhiều lĩnh vực hoạt động và quản lý. Trên quan điểm kinh tế, vận tải là một ngành sản xuất đặc biệt, thực hiện quá trình dịch chuyển hàng hóa và hành khách trong không gian, đáp ứng nhu cầu lưu thông, trao đổi hàng hóa và thỏa mãn sự đi lại của con người. Quá trình dịch chuyển các đối tượng có nhiều công đoạn khác nhau, trong đó có vận chuyển. Theo quan điểm SXKD, vận tải là một ngành kinh tế dịch vụ kiếm lợi nhuận bằng việc bán các sản phẩm dịch vụ vận tải của mình cho xã hội. VTB là một phân ngành của vận tải, được xem là một ngành công nghiệp dịch vụ đáp ứng nhu cầu vận tải của xã hội thông qua việc cung cấp dịch vụ vận chuyển từ cảng biển này đến cảng biển khác trong không gian, theo thời gian để nhận tiền công vận chuyển.

Vận chuyển là việc dịch chuyển người hoặc vật từ nơi này đến nơi khác bằng

phương tiện cơ giới hay thủ công, bằng sức người hay sức kéo của súc vật sống. Nghĩa là vận chuyển là một hoạt động cụ thể trong lĩnh vực vận tải, đó là sự dịch chuyển các đối tượng từ nơi này đến nơi khác trong không gian bằng một phương thức vận tải nào đó. Đây là hoạt động chính trong toàn bộ dây chuyền vận tải, có quan hệ mật thiết với nhiều hoạt động khác trong hệ thống vận tải. "*Vận chuyển đường biển là hoạt động chính trong lĩnh vực VTB, trong đó người vận chuyển phải chịu trách nhiệm tổ chức nhận, chuyên chở và giao trả các đối tượng vận chuyển một cách an toàn và hiệu quả*" [19].

#### 1.2.1.2. Khái niệm chu kỳ thị trường vận tải và chu kỳ vận tải biển

Chu kỳ thị trường VTB (shipping market cycles) là một khái niệm phức tạp và cần được hiểu biết một cách thấu đáo. Tính chất chu kỳ không chỉ là đặc điểm riêng của ngành VTB vì người ta đã nhận ra sự biến động mang tính chu kỳ của nhiều ngành sản xuất vật chất khác. Có thể chia chu kỳ thị trường VTB thành 2 loại:

- Chu kỳ dài hạn (long term cycle hoặc secular trend) trong VTB kéo dài hàng trăm năm. Theo quan sát, mỗi giai đoạn của chu kỳ kéo dài khoảng 60 năm. Trong đó, giai đoạn tăng trưởng luôn đi kèm với thời kỳ buôn bán hưng thịnh và ngược lại[66].

- Chu kỳ ngắn hạn (short term cycle hoặc periodic trend), còn được gọi là CKVTB (shipping cycle) liên quan mật thiết với CKKT (business cycle) kéo dài từ 3 đến 12 năm, là thành phần cấu tạo và định dạng nên chu kỳ thị trường vận tải [66].

Ngoài ra, còn có khái niệm chu kỳ mùa vụ trong vận tải (seasonal cycle). Khái niệm này dùng để chỉ những dao động lặp đi lặp lại trong vòng một năm của thị trường VTB. Ví dụ, thị trường vận tải hàng khô thường hoạt động yếu ớt trong khoảng tháng 7 và tháng 8 hàng năm. Chu kỳ mùa vụ là thành tố chính tạo nên chu kỳ vận tải [66].

Chu kỳ ngắn hạn hay còn gọi là CKVTB là khái niệm được hình thành từ

việc nghiên cứu các biến động tăng giảm của cước phí và sản lượng vận chuyển đường biển [66]. Cụ thể như sau: “CKVTB là sự biến động của thị trường VTB được mô tả thông qua các dao động của sản lượng và cước phí xung quanh xu hướng của nó”. Vì VTB gắn liền với các thành tựu kinh tế vĩ mô, cho nên CKVTB phải có mối quan hệ với CKKT.

*Bảng 1.2. Các giai đoạn của CKVTB*

<b>Giai đoạn</b>	<b>Đặc điểm</b>	<b>Dấu hiệu</b>
Tiền triển	Thời kỳ gia tăng nhịp độ hoạt động VTB	1.Cước vận tải tăng. 2.Nguồn hàng dồi dào. 3.Trọng tải của đội tàu gia tăng nhanh chóng.
Đỉnh	Kết thúc giai đoạn tiền triển	1. Có thể kéo dài từ vài tuần cho đến vài năm, phụ thuộc vào tính ổn định của trạng thái cân bằng cung cầu. 2.Cước VTB tăng cao vượt quá 2 đến 3 lần chi phí khai thác tàu. 3. Tốc độ tàu tăng nhanh; hoạt động khai thác tàu trở nên linh hoạt; các thông tin tích cực từ thị trường VTB trở nên rất hấp dẫn các nhà đầu tư. 4. Số lượng hợp đồng đóng mới tàu biển gia tăng nhanh chóng.
Sa sút	Giảm nhịp độ hoạt động kinh tế	1. Cước vận tải giảm. 2. Các hãng tàu chủ động điều chỉnh giảm tốc độ chạy tàu để hạn chế tiêu hao nhiên liệu, tình trạng tàu chờ hàng xuất hiện ngày càng nhiều.
Đáy	Kết thúc giai đoạn sa sút	1. Dư thừa năng lực vận tải, phương tiện xếp lốt để chờ hàng vận chuyển, tốc độ tàu chậm để tiết kiệm nhiên liệu, dẫn đến trễ chuyến thường xuyên. 2. Cước vận tải giảm thấp, thậm chí nhỏ hơn cả chi phí khai thác tàu. 3. Các điều kiện tín dụng thắt chặt ảnh hưởng tiêu cực đến dòng tiền, dẫn đến khó khăn về tài chính tại các doanh nghiệp VTB. Chủ tàu buộc phải rao bán tàu ở mức giá thấp trong khi rất khó tìm được người mua.
Phục hồi	Giai đoạn tiền triển mới	1. Cung và cầu đạt tới trạng thái cân bằng, cước VTB bắt đầu tăng cao hơn chi phí khai thác bình quân kèm theo sự giảm xuống tương ứng của tấn trọng tải tàu. 2. Tình hình thị trường trở nên khó dự báo và không chắc chắn.

*Nguồn: Stopfort, và tự tổng hợp của NCS*

### **1.2.2. Tầm quan trọng của hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển đối với nền kinh tế quốc dân**

So sánh giữa các nền kinh tế đã phát triển và đang phát triển có thể thấy rõ vai trò của vận chuyển hàng hóa nói chung và vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nói riêng trong việc tạo ra một trình độ phát triển cao. Đặc trưng của các quốc gia đang phát triển là quá trình sản xuất và tiêu thụ hàng hóa diễn ra gần nhau, phần lớn lao động làm việc trong ngành nông nghiệp, tỷ lệ dân số ở thành thị thấp. Với sự hiện diện của hệ thống vận chuyển tiên tiến, đa dạng về khả năng cũng như mức độ sẵn sàng phục vụ, toàn bộ nền kinh tế sẽ có điều kiện thuận lợi để chuyển đổi theo cấu trúc của nền kinh tế công nghiệp phát triển. Nói cách khác, hệ thống vận chuyển, bao gồm cả vận chuyển đường biển với chi phí thấp và năng động sẽ góp phần nâng cao năng lực cạnh tranh quốc gia trên thị trường toàn cầu, tăng tính hiệu quả của sản xuất và giảm giá cả của hàng hóa.

Cũng giống như các phương thức vận chuyển khác, vận chuyển đường biển có vai trò quan trọng trong nền kinh tế:

- Tạo nên một phần đáng kể trong thu nhập quốc dân và tổng sản phẩm quốc nội.

- Đáp ứng nhu cầu di chuyển hàng hóa ngày càng tăng. Ngành vận tải tuy không trực tiếp tạo ra sản phẩm vật chất mới như các ngành kinh tế khác song nó lại tạo ra khả năng sử dụng các sản phẩm xã hội bằng cách đưa các sản phẩm đó từ nơi sản xuất đến nơi tiêu dùng, làm tăng giá trị sản phẩm.

- Tạo nên khuynh hướng định vị công nghiệp và xây dựng. Thực tế cho thấy các khu công nghiệp và các trung tâm phân phối đều được xây dựng ở những nơi có giao thông vận tải thuận lợi.

- Đóng vai trò quan trọng trong việc đảm bảo tái sản xuất của những ngành khác vì vận tải đóng vai trò vận chuyển nguyên nhiên vật liệu giữa các vùng, miền trong nội địa và giao thương quốc tế. Trong quá trình đó, nó cũng đã góp phần tiêu

thụ một khối lượng lớn sản phẩm của các ngành khác.

- Thúc đẩy chuyên môn hóa, do đó làm tăng hiệu quả kinh tế.

- Góp phần khắc phục sự phát triển không đồng đều giữa các địa phương, mở rộng giao lưu, trao đổi thương mại, văn hóa, khoa học kỹ thuật trong nước và quốc tế; tăng cường khả năng quốc phòng và bảo vệ an ninh đất nước.

Bên cạnh những đóng góp chung của ngành vận tải đối với KTQD, VTB còn có vai trò quan trọng khác. Các hoạt động thương mại trong tiến trình toàn cầu hóa hiện nay chủ yếu vẫn dựa trên vận tải đường biển. Cho nên, những quốc gia định hướng phát triển kinh tế hướng ngoại coi vận tải đường biển như là một ngành kinh tế mũi nhọn, góp phần thúc đẩy phát triển kinh tế. Thêm nữa, phát triển VTB còn gián tiếp tăng cường an ninh quốc gia, đặc biệt là an ninh hàng hải – vấn đề được coi là hết sức quan trọng với mỗi quốc gia trong giai đoạn hiện nay.

### ***1.2.3. Lợi thế qui mô và lợi thế cạnh tranh của vận tải hàng hóa bằng đường biển***

#### ***1.2.3.1. Lợi thế qui mô của vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.***

Lợi thế qui mô hay tính kinh tế nhờ qui mô (economics of scale) là thuật ngữ kinh tế dùng để chỉ sức mạnh cạnh tranh mà một ngành hoặc một doanh nghiệp có được khi việc mở rộng qui mô đi kèm với sự giảm xuống liên tục của chi phí bình quân. Đây chính là lý do giải thích tại sao vận tải đường biển là phương thức vận tải rẻ nhất so với các phương thức vận tải khác.

Cuộc cách mạng container hóa và chuyên dụng hóa đội tàu biển là những thành tố chính trong quá trình hình thành tính kinh tế nhờ qui mô của ngành VTB. Vận tải đường biển hiện nắm giữ lợi thế tuyệt đối trong việc vận chuyển máy móc thiết bị cho ngành công nghiệp nặng. Sức mạnh của vận tải đường biển không nằm ở tốc độ mà chính là ở năng lực chuyên chở. Vận tải đường sắt và vận tải đường bộ không thể vận chuyển loại hàng hóa nói trên trong khoảng cách địa lý như vậy [51].

Vận tải đường biển là phương thức vận tải quốc tế chủ yếu. Hàng năm, có khoảng 10 tỷ tấn hàng hóa được vận chuyển trên các con tàu biển qua các đại dương. Về giá trị, vận tải đường biển hiện chiếm khoảng hơn 71% tổng cước vận tải toàn thế giới. Sản lượng VTB toàn cầu hiện đã gấp hơn 3 lần so với vận tải đường bộ, 400 lần so với vận tải đường không. Ngày nay, các hoạt động thương mại hóa toàn cầu thúc đẩy vận tải đường biển. Ngược lại, vận tải đường biển là nhân tố chủ yếu hỗ trợ mối quan hệ thương mại giữa các quốc gia công nghiệp hóa và các thị trường Châu Á mới nổi.

Hai cuộc cách mạng kỹ thuật trong vận tải tàu chợ và vận tải hàng rời đóng vai trò trong việc duy trì mức chi phí thấp của vận tải đường biển. Bằng việc vận dụng tính kinh tế nhờ qui mô, đầu tư vào hệ thống công cụ xếp dỡ hàng hóa chuyên dụng kết hợp, chi phí vận tải hàng rời trở nên rẻ hơn đối với các nền công nghiệp nhập khẩu nguyên liệu thô. Việc sử dụng tàu biển để chuyên chở nguyên liệu từ khoảng cách hàng nghìn km mang lại lợi ích kinh tế rõ rệt so với vận tải ô tô hoặc đường sắt từ khoảng cách chỉ vài trăm km. Ví dụ, vận tải đường sắt để chở than từ Virginia tới Jackson Ville Florida thuộc Hoa Kỳ (1.302 km) đắt gấp 3 lần so với vận tải đường biển từ Hampton Road tới Nhật Bản (12.500 km từ bờ Đông Hoa Kỳ, qua Thái Bình Dương đến Nhật Bản).

#### *1.2.3.2. Lợi thế cạnh tranh của vận tải đường biển*

Lợi thế cạnh tranh của một ngành được đo bằng khả năng duy trì và mở rộng thị trường nhằm tìm kiếm lợi nhuận trong môi trường cạnh tranh, được biểu hiện ở hai góc độ: chi phí thấp và khác biệt hóa.

VTB chiếm khoảng 90% về khối lượng và hơn 70% về giá trị của toàn bộ hàng hóa được vận chuyển trên toàn thế giới. VTB có thể chuyên chở tất cả các loại hàng hóa trong buôn bán quốc tế. Đặc biệt thích hợp và hiệu quả là các loại hàng rời có khối lượng lớn hoặc giá trị thấp như than đá, quặng, ngũ cốc, dầu mỏ. Ước tính khoảng trên 60% khối lượng hàng hóa luân chuyển đường biển hàng năm



là hàng rời, dầu thô chiếm khoảng trên 20%. Như vậy, so với các hình thức vận chuyển khác, vận tải đường biển chắc chắn phải có những ưu thế đặc biệt. Vận tải đường biển nổi bật với lợi thế về chi phí thấp và thân thiện với môi trường khi so sánh với vận tải đường không, đường bộ và đường sắt. Cụ thể là:

Chi phí đầu tư xây dựng các tuyến hàng hải thấp. Các tuyến vận tải trên biển hầu hết đều là các tuyến giao thông tự nhiên, không đòi hỏi nhiều vốn, nguyên vật liệu, sức lao động để xây dựng, duy trì, bảo quản, trừ việc xây dựng các kênh đào và hải cảng. Theo số liệu thống kê của Văn phòng kiểm toán Hoa Kỳ, chi phí cho hạ tầng cơ sở của VTB chỉ là 4 USD/10<sup>3</sup>Tấn.hải lý Trong khi đó, chi phí này cho vận tải bộ là 7 – 14 USD/10<sup>3</sup>Tấn.hải lý.

Năng lực chuyên chở của ngành VTB rất lớn. Công cụ vận chuyển (là tàu biển) có sức chở vượt trội so với các công cụ vận chuyển của các loại hình vận chuyển khác. Bên cạnh đó, có thể chạy nhiều tàu trong cùng một thời gian, trên cùng một tuyến đường mà không ảnh hưởng đến vận tốc của phương tiện. Gần đây, xu hướng container hóa làm tăng tính chuyên nghiệp cũng như khả năng xếp dỡ tại các cảng biển và giảm đáng kể thời gian làm hàng.

Ưu điểm nổi bật của VTB là giá thành rẻ vì trọng tải tàu biển và cự li vận chuyển bình quân lớn, biên chế ít. Do đó, năng suất lao động trong ngành VTB rất cao. Ngày nay, tiến bộ khoa học kỹ thuật được áp dụng vào ngành vận tải nên giá thành VTB có xu hướng ngày càng thấp, trở thành lợi thế cạnh tranh bậc nhất so với các phương thức vận tải khác.

Mức tiêu hao nhiên liệu trên một tấn trọng tải của tàu biển thấp hơn hầu hết các loại phương tiện vận tải khác, chỉ cao hơn vận tải đường sông một ít.

Hiện nay, một số hãng logistics thường xuyên sử dụng vận tải hàng không đã chuyển sang dịch vụ VTB. Điều này có vẻ đáng ngạc nhiên nếu đứng trên quan điểm so sánh sự chênh lệch về tốc độ. Nhưng những hãng cung cấp dịch vụ logistics này đã tìm thấy ưu điểm trong dịch vụ vận tải, đó là thời hạn giao hàng

chính xác. Chứng minh cho xu hướng trên là số liệu thống kê về tỷ lệ tăng khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng đường biển liên tục cao hơn nhiều so với đường không kể từ năm 2006 đến nay. Theo Hiệp Hội vận tải Hàng Không Quốc tế (IATA), vận tải container đường biển đã tăng 9,5% từ 2000 đến 2005 gấp đôi mức tăng của vận tải đường không, chủ yếu là do việc đưa vào khai thác thế hệ tàu container mới tốc độ cao và cước rẻ.

Vận chuyển đường biển còn là hình thức vận tải thân thiện với môi trường nhất, vì ít hao phí năng lượng và lượng  $CO_2$  thải ra môi trường cũng thấp nhất so với các hình thức vận tải khác. Một nghiên cứu về môi trường cho thấy, nếu toàn bộ hàng hóa vận tải đường không được thay thế bằng VTB thì lượng  $CO_2$  thải ra trên 1 tấn.km có thể giảm tới 90%.

Thêm nữa, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển cũng được xem là một phương thức vận tải an toàn. Tỷ lệ tai nạn hàng hải chỉ bằng 1/75 và 1/14 lần tỷ lệ tai nạn đường bộ và đường sắt.

Cuối cùng, một tác dụng quan trọng nữa của VTB là hỗ trợ sự phát triển kinh tế xã hội của khu vực có tuyến đường biển đi qua hoặc có cảng biển và tạo ra một lượng lớn công ăn việc làm, hơn bất kỳ hình thức vận tải nào khác.

Tuy nhiên, vận chuyển đường biển còn có một số hạn chế cơ bản sau đây [39]:

- Vận tải đường biển phụ thuộc rất nhiều vào yếu tố tự nhiên. Các tàu biển thường gặp nhiều rủi ro hàng hải như mắc cạn, đâm va phải đá ngầm, chìm đắm do gặp thiên tai trên biển... Theo thống kê của các công ty bảo hiểm, hàng tháng trên thế giới có khoảng 300 tàu biển gặp các loại tai nạn trên biển. Trong số đó, có nhiều trường hợp tổn thất toàn bộ.

- Tốc độ trung bình của tàu biển vào khoảng 12 – 14 hải lý/giờ, ở mức thấp so với các phương tiện vận tải khác. Nếu sắp xếp về thứ tự thì tốc độ vận chuyển đường biển thấp hơn nhiều so với vận tải hàng không (500 – 700 km/h), đường bộ

(40 – 80 km/h) và đường sắt (50 – 200 km/h). Nhưng tàu biển có thể hoạt động liên tục trong nhiều ngày, thậm chí là nhiều tháng (nếu đủ nhiên liệu). Trên thực tế, về kỹ thuật, người ta có thể đóng các tàu biển có tốc độ cao hơn nhiều. Tuy nhiên, đối với các tàu chở hàng, việc duy trì tốc độ kinh tế là cần thiết để hạn chế tiêu hao nhiên liệu, giảm giá thành vận tải.

- Thêm nữa, phương tiện vận chuyển đường thủy được cho là kém linh hoạt so với đường bộ và đường sắt vì chỉ có thể hoạt động trên biển và các khu vực nước có đủ độ sâu cần thiết. Chưa kể việc các tàu biển cập bờ, làm hàng phải có yêu cầu riêng đối với khu vực cảng và các công trình cảng cũng như trang thiết bị xếp dỡ phù hợp [85].

#### ***1.2.4. Các nhân tố tác động đến hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.***

##### ***1.2.4.1. Điều kiện tự nhiên***

- Các tuyến đường biển được hình thành tự nhiên, là cầu nối các khu vực kinh tế lớn trên thế giới. Mặc dù chủ yếu được hình thành tự nhiên nhưng những quốc gia có tuyến đường biển đi qua hoặc nằm gần các tuyến đường biển quốc tế bao giờ cũng có lợi thế lớn trong việc phát triển các hoạt động hàng hải. Tuy nhiên, thực tế đã có nhiều thay đổi vì trên thế giới hiện nay, có những quốc gia nằm sâu trong lục địa mà vẫn có đội tàu rất mạnh (như Thụy Sĩ). Cho đến nay, ngoài các tuyến đường biển truyền thống, có lưu lượng tàu qua lại lớn, một số quốc gia đang cố gắng tìm thêm những tuyến đường mới và thuyết phục các chủ tàu thay đổi hành trình, nhờ thế, tạo cơ hội phát triển kinh tế địa phương và khu vực gần tuyến biển đó.

- Điều kiện thời tiết, khí hậu và thủy văn trên các tuyến hàng hải và tại các bến cảng là các nhân tố quyết định tốc độ, sự an toàn và thời gian chuyển đi của tàu biển. Vận tải nói chung và VTB nói riêng là một trong những ngành kinh tế chịu tác động mạnh nhất của các điều kiện ngoại cảnh.

#### *1.2.4.2. Điều kiện kinh tế - xã hội*

Những nền kinh tế có tốc độ tăng trưởng cao, nằm trong khu vực kinh tế và thương mại phát triển đều là môi trường tốt cho ngành vận tải, đặc biệt là VTB. Sự lớn mạnh không ngừng của qui mô kinh tế, cùng với mức độ chuyên môn hóa ngày càng gia tăng đã thúc đẩy nhu cầu vận chuyển hàng hóa và dịch vụ bằng đường biển. Các ngành kinh tế là khách hàng của ngành GTVT nói chung, VTB nói riêng. Khi các ngành này tăng trưởng về qui mô, làm gia tăng nhu cầu vận tải thì VTB có nhiều cơ hội thuận lợi để phát triển. Nếu các ngành kinh tế ở vào giai đoạn sa sút, nhu cầu chuyên chở giảm, thì VTB cũng đồng thời gặp nhiều khó khăn. Khủng hoảng kinh tế đi kèm với sự sụt giảm đáng kể của thương mại quốc tế và cước vận chuyển. Các hãng tàu buộc phải điều chỉnh các điều khoản trong hợp đồng chuyên chở, căn cứ vào điều kiện tài chính để tiết kiệm chi phí ngắn hạn và thích nghi với giai đoạn kinh tế bất ổn. Theo thống kê, VTB bằng container tăng trưởng bình quân 8%/năm. Ở giai đoạn tiến triển kinh tế, con số này có thể lên tới trên 10% - 20%/năm. Tuy nhiên, tháng 5 năm 2009, thời điểm xảy ra khủng hoảng kinh tế, có đến 10% dung tích tàu container trên toàn thế giới không được sử dụng; 325 hợp đồng đóng mới tàu vận tải hàng khô, 47 hợp đồng đối với tàu chở dầu và 78 hợp đồng đóng mới tàu chở container bị hủy [79]. Ngược lại, sự phát triển nhanh chóng về số lượng và chất lượng của đội tàu VTB, mức độ cơ giới hóa, hiện đại hóa tại các cảng đầu mối là những nhân tố có ý nghĩa góp phần thúc đẩy tăng trưởng kinh tế ngành và KTQD. Ước tính ở các quốc gia phát triển, ngành vận tải đóng góp từ 6 -12% trong GDP, trong đó, gần ½ là từ hoạt động VTB [85].

#### *1.2.4.3. Cơ sở hạ tầng và sự kết nối với các phương tiện giao thông khác*

Vận chuyển đường biển có mức chi phí đầu tư xây dựng tuyến đường gần như bằng không. Nhưng hoạt động này chỉ có ý nghĩa khi hệ thống cơ sở vật chất trong đất liền đầy đủ và chất lượng, như hệ thống cảng bến, hệ thống vận tải đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa. Sự liên kết chặt chẽ giữa VTB với các hình

thức vận tải khác tạo nên quá trình luân chuyển liên hoàn của hàng hóa, làm tăng hiệu quả hoạt động của toàn ngành vận tải.

#### *1.2.4.4. Nguồn nhân lực*

Số lượng và chất lượng nguồn nhân lực được xem như yếu tố tiên quyết để phát triển VTB. Vận chuyển đường biển là lĩnh vực kinh doanh đặc thù. Lao động làm việc trên tàu trong môi trường cách ly với bên ngoài trong điều kiện làm việc hà khắc, chấp hành kỷ luật lao động tuyệt đối. Vì vậy, thuyền viên phải là những người có phẩm chất, được đào tạo bài bản. Một quốc gia có đội tàu mạnh, phát triển nhanh phải đồng thời sở hữu đội ngũ lao động hàng hải chất lượng. Hiện nay, các trung tâm đào tạo và cung cấp thuyền viên lớn trên thế giới đã hình thành tại khu vực Đông và Nam Á như Philippines, Việt Nam, Trung Quốc, Ấn Độ....

Bên cạnh đó, đội ngũ cán bộ quản lý, khai thác vận tải chuyên nghiệp, được trang bị đầy đủ các kiến thức chuyên môn sẽ tạo nên mối liên hệ hiệu quả giữa những người trực tiếp vận hành phương tiện và những người điều hành hoạt động kinh doanh tại các hãng tàu. Điều này làm tăng năng lực sản xuất tại các doanh nghiệp VTB, đồng thời cũng kích thích sự phát triển hoạt động vận chuyển đường biển.

#### *1.2.4.5. Đội tàu biển quốc gia*

Qui mô và chất lượng của đội tàu biển quốc gia trực tiếp xác định năng lực vận chuyển đường biển cũng như khả năng cạnh tranh quốc gia trên trường quốc tế. Các quốc gia có đội tàu biển mạnh đều có cơ hội mở rộng tầm hoạt động và ảnh hưởng đến những quốc gia khác. Lợi thế về việc hiểu biết tâm lý thị trường thường cho phép các công ty VTB chiếm được thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của quốc gia. Bên cạnh đó, sức mạnh của đội tàu quốc gia còn thể hiện ở khả năng vươn xa trong lĩnh vực vận tải chở thuê. Để thực sự là nhân tố góp phần phát triển hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển thì các doanh nghiệp VTB phải tự mình khẳng định được uy tín, danh tiếng và chất lượng sản phẩm trên thị

trường. Điều này được thể hiện cụ thể ở chất lượng vận chuyển, thời gian giao hàng, các dịch vụ phụ trợ tạo nên giá trị gia tăng mà chủ tàu có thể cung cấp...

#### *1.2.4.6. Hệ thống cảng biển*

Cảng biển là cơ sở vật chất kỹ thuật quan trọng của hệ thống vận tải đường biển. Nó đồng thời cũng là đầu mối liên kết các loại hình vận tải với nhau. Vì thế, cảng biển vừa nằm trong kết cấu hạ tầng của VTB, vừa có ý nghĩa quan trọng trong việc phát triển dịch vụ VTB. Với độ sâu luồng thích hợp, hệ thống trang thiết bị xếp dỡ và kho bãi chuyên dụng hiện đại, dịch vụ hỗ trợ và cung ứng tàu biển hoàn hảo, kết nối đường bộ, đường sắt và đường thủy nội địa linh hoạt, cảng biển có khả năng thu hút mạnh đối với tàu biển. Theo cách đó, cảng biển trở thành nhân tố góp phần vào sự phát triển của các hoạt động vận chuyển đường biển trong lãnh thổ quốc gia và giữa các nước trên thế giới.

#### *1.2.4.7. Cơ sở pháp lý và cơ chế chính sách*

Thứ nhất, hệ thống các Công ước, Quy tắc quốc tế mà quốc gia đó đã phê chuẩn chính là cơ sở pháp lý cho mọi hoạt động VTB quốc tế. Việc lựa chọn tham gia các Công ước trên cơ sở hiểu biết sâu sắc về trách nhiệm, nghĩa vụ và quyền lợi của đội tàu biển quốc gia có tác dụng kích thích hoặc hạn chế hoạt động vận chuyển đường biển.

Thứ hai, trên thực tế, VTB thường gắn liền với vận tải quốc tế. Vì vậy, để phát triển vận tải quốc tế, hệ thống luật quốc gia cũng phải được xây dựng dựa theo những chuẩn mực nhất định để phù hợp với thông lệ và thống nhất với các điều ước quốc tế. Điều này chính là là cơ sở pháp lý quan trọng cho hoạt động VTB.

Thứ ba, các chiến lược và chính sách phát triển ngành thường được thực hiện trong dài hạn, giai đoạn từ 5 đến 20 năm, là định hướng quan trọng cho các hoạt động VTB. Vì có tác động trực tiếp và gần như là ngay lập tức đối với VTB nên hệ thống các chiến lược này có thể ảnh hưởng đáng kể tới qui mô vận chuyển

đường biển.

Thứ tư, chính sách kinh tế vĩ mô của nhà nước có ý nghĩa khuyến khích hoặc kìm hãm sự phát triển của các hoạt động vận chuyển đường biển. Thông thường, các chính sách thúc đẩy tăng trưởng cũng đồng thời gián tiếp hỗ trợ VTB phát triển. Bên cạnh đó, chính phủ cũng có thể sử dụng hệ thống luật pháp và chính sách để tác động trực tiếp tới sự phát triển của ngành.

#### *1.2.4.8. Vấn đề an ninh, an toàn hàng hải và biến đổi khí hậu.*

Trong thế giới nhiều biến động hiện nay, vấn đề an ninh trên các tuyến đường biển đang trở thành chủ đề được quan tâm hàng đầu, ảnh hưởng trực tiếp đến cơ hội tồn tại và phát triển của ngành hàng hải. Nạn cướp biển, xung đột chính trị quốc gia và tranh chấp chủ quyền lãnh thổ có thể trở thành những nhân tố ảnh hưởng tiêu cực đến sự phát triển của VTB.

Bên cạnh đó, nếu điều kiện hành hải gặp khó khăn do thiên tai cũng sẽ cản trở các hoạt động vận chuyển đường biển. Hiện tượng biến đổi khí hậu làm thay đổi dòng chảy, gây ra bão lốc bất thường không theo qui luật. Vấn đề này đang và sẽ trở thành bài toán cần lời giải cho sự phát triển của ngành VTB quốc gia nói riêng và thế giới nói chung.

#### ***1.2.5. Một số chỉ tiêu cơ bản phản ánh kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển***

##### *1.2.5.1. Chỉ tiêu phản ánh kết quả sản xuất*

- Khối lượng vận chuyển

Khối lượng vận chuyển (Q) là số lượng hoặc trọng lượng của đối tượng vận chuyển mà các phương tiện chở được trong một thời kỳ khai thác nhất định [19]. Chỉ tiêu này có thể được xác định theo các đơn vị khác nhau, phụ thuộc vào đối tượng vận chuyển.

- Tàu chở hàng bách hóa, hàng rời hoặc tàu hàng khô tổng hợp, có đơn vị tính sản lượng vận chuyển là tấn. Trên thực tế, các loại tàu này có thể vận chuyển

nhiều loại hàng hóa có đặc tính lý hóa khác nhau nên các qui định về bảo quản và vận chuyển không giống nhau. Vì vậy, cước phí đối với mỗi loại cũng khác. Trong phạm vi hẹp, ví dụ thống kê sản lượng vận chuyển của một tàu hoặc của một hãng tàu, việc phân biệt chủng loại hàng hóa chuyên chở để tính sản lượng riêng cho mỗi loại sẽ đảm bảo quá trình phân tích đánh giá hiệu quả SXKD chính xác hơn. Tuy nhiên, ở góc độ tổng thể, khi mà sản lượng VTB có ý nghĩa như là một chỉ tiêu phản ánh mức độ phục vụ của ngành vận tải đối với các ngành khác và cả nền kinh tế thì việc cộng gộp theo đơn vị tấn đối với tất cả các loại hàng thông thường là có thể chấp nhận được.

- Đối với tàu chở container, người ta thường sử dụng một đơn vị tiêu chuẩn rất phổ biến là TEU để đo lường sản lượng vận chuyển. Tuy nhiên, để tổng hợp số liệu chung cho toàn bộ đội tàu, chúng ta có thể sử dụng qui định về tiêu chuẩn container của ISO (năm 1967). Trong đó, 1 TEU tương đương với 1 container loại 1C, chiều dài 19,1 feet, trọng lượng tối đa 20 tấn và dung tích chứa hàng là 30,5 m<sup>3</sup>.

- Tàu chở hàng lỏng hoặc khí hóa lỏng có đơn vị tính sản lượng vận chuyển là m<sup>3</sup>. Để qui đổi ra tấn, người ta phải căn cứ vào từng loại hàng cụ thể:

Dầu Diesel (DO) là 860 kg/m<sup>3</sup>

Dầu Mazut (FO) là 980 kg/m<sup>3</sup>

Khí hóa lỏng là 1 tấn = 2 m<sup>3</sup>

Trên thực tế, đây là những loại hàng có dung tích thay đổi theo điều kiện môi trường. Vì vậy, các công thức qui đổi trên không thể cho kết quả chính xác tuyệt đối.

- Khối lượng luân chuyển

Khối lượng luân chuyển (QL) là tích số giữa khối lượng vận chuyển và cự li vận chuyển[19].

$$\text{Cho một chuyến: } (QL)_{ch} = \sum Q_{ch} L_{bq} \quad (1.1)$$



Trong đó:  $Q_{ch}$  là sản lượng hàng hóa vận chuyển trong 1 chuyến

$L_{bq}$  là quãng đường vận chuyển có hàng bình quân trong chuyến đi

$$\text{Cho cả kỳ: } \sum QL = \sum (QL)ch \quad (1.2)$$

Đây là chỉ tiêu phản ánh khối lượng công việc mà doanh nghiệp đã thực hiện được trong một thời kỳ nhất định. Các doanh nghiệp VTB thường căn cứ vào chỉ tiêu này để lập kế hoạch vận chuyển, làm cơ sở để tính cước, tính giá thành cũng như hiệu quả của hoạt động SXKD.

Khối lượng luân chuyển có thể được tính bằng các đơn vị khác nhau như tấn-km, tấn-hải lý, teu-km, teu-hải lý. Thông thường, để thuận tiện cho công tác thống kê ở góc độ tổng thể, người ta dùng đơn vị tấn-km và việc chuyển đổi đơn vị tính cũng không gặp khó khăn gì.

- Chi phí

Chi phí vận chuyển đường biển là toàn bộ hao phí về lao động sống và lao động vật hoá mà doanh nghiệp VTB phải bỏ ra để thực hiện nhiệm vụ SXKD vận tải trong điều kiện nhất định, trong một thời kỳ nhất định. Tổng chi phí khai thác tàu trong năm là cơ sở để tính toán các chỉ tiêu hiệu quả khai thác tàu của năm đó.

Kết cấu chủ yếu của chi phí vận chuyển bao gồm: chi phí vốn và các khoản phải trả, chi phí sửa chữa định kỳ, chi phí hoạt động, chi phí hành trình và chi phí làm hàng.

Chi phí cho một chuyến đi có công thức tính như sau:

$$Cch = \sum_{i=1}^m Ccdi + \sum_{j=1}^n Cbdj \quad (1.3)$$

Trong đó:  $Ccdi$  là khoản mục chi phí cố định  $i$  ( $i = 1, m$ )

$Cbdj$  là khoản mục chi phí biến đổi  $j$  ( $j = 1, n$ )

Tổng chi phí khai thác tàu trong cả kỳ:

$$\sum Cn = \sum Cch_i . \quad (1.4)$$

#### 1.2.5.2. Chỉ tiêu phản ánh kết quả kinh doanh

- Doanh thu

Doanh thu VTB là toàn bộ số tiền mà doanh nghiệp vận chuyển thu được từ việc cung cấp dịch vụ vận tải trong một khoảng thời gian nhất định. Doanh thu là nguồn để trang trải các khoản chi phí, thanh toán các khoản nghĩa vụ với nhà nước, khoản nợ đối với người cho vay và là nguồn để tạo ra lợi nhuận. Đây đồng thời cũng là chỉ tiêu phản ánh qui mô tổ chức sản xuất cũng như vị thế của doanh nghiệp trên thị trường.

Doanh thu vận chuyển hàng hóa bằng đường biển (D) phát sinh từ tiền cước vận chuyển và được tính bằng công thức:

$$\text{Cho một chuyến: } D_{ch} = \sum Q_i f_i \quad (1.5)$$

Trong đó:  $Q_i$  là sản lượng hàng hóa loại  $i$  được vận chuyển

$f_i$  là cước vận chuyển của hàng hoá loại  $i$

$$\text{Cho cả kỳ: } \sum D_n = \sum D_{ch} \quad (1.6)$$

- Lợi nhuận

Lợi nhuận của hoạt động kinh doanh vận chuyển đường biển là phần chênh lệch giữa các khoản thu và các khoản chi liên quan đến việc thực hiện dịch vụ vận chuyển hàng hóa hoặc hành khách. Đây được xem như chỉ tiêu chất lượng tổng hợp quan trọng để tạo nguồn vốn tái sản xuất mở rộng, tạo đòn bẩy kinh tế cho sự phát triển của doanh nghiệp VTB nói riêng và của nền kinh tế nói chung.

Công thức tính lợi nhuận:

Lợi nhuận trước thuế (lợi nhuận thuần) ( $P_t$ ):

$$P_t = \sum D_n - \sum C_n \quad (1.7)$$

Lợi nhuận sau thuế (lợi nhuận ròng) ( $P_s$ ):

$$P_s = P_t - T_{tn} \quad (1.8)$$

Trong đó  $T_{tn}$  là thuế thu nhập từ lợi nhuận kinh doanh vận chuyển hàng hóa bằng đường biển phải nộp.

### **1.3. Mối quan hệ giữa chu kỳ kinh tế và hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển**

Việc đánh giá hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển chủ yếu dựa trên các chỉ tiêu phản ánh kết quả được đề cập ở trên. Mặt khác, như đã trình bày trong mục 1.2.1.2, cước phí và sản lượng VTB là 2 chỉ tiêu đại diện dùng để đo lường biến động CKVTB. Vì vậy, việc nghiên cứu mối quan hệ giữa CKKT và hoạt động vận chuyển hàng hóa đường biển hoàn toàn tương tự như nghiên cứu mối quan hệ giữa CKKT và CKVTB.

#### ***1.3.1. Nguyên nhân hình thành chu kỳ vận tải biển***

- Hoạt động đầu tư cực kỳ nhạy cảm với tình hình kinh tế. Nó được ví như nhân tố gia tốc làm qui mô kinh tế nhanh chóng mở rộng hoặc thu hẹp lại như đã được đề cập ở mục 1.1.2. Đầu tư là việc tạo ra một lượng tư bản mới. Như vậy đòi hỏi phải có sự chuyển dịch dòng tiền và các giao dịch kinh tế gắn liền với sự trao đổi tài sản dưới dạng đầu tư. Vận tải đương nhiên giữ vai trò dịch chuyển khối tài sản đầu tư từ nơi mua đến nơi sẽ định vị khối tài sản đó. Hơn nữa, hoạt động đầu tư chắc chắn làm gia tăng lượng hàng hóa trong nền kinh tế và là một trong những thành phần chủ đạo của GDP. Vậy sự gia tăng hoặc giảm sút đầu tư vào nền kinh tế luôn gắn liền với việc đẩy mạnh hoặc suy giảm các hoạt động vận tải, trong đó có VTB.

- Chính sách tiền tệ với công cụ cung tiền và lãi suất có thể tác động trực tiếp tới cả CKKT và CKVTB. Thứ nhất, thay đổi mức cung tiền có thể dẫn tới sự mở rộng hoặc thu hẹp qui mô kinh tế, ảnh hưởng sâu sắc đến các hoạt động tiêu dùng, đầu tư và xuất nhập khẩu. Vì thế, xem xét tác động của CKKT đến vận chuyển đường biển không thể bỏ qua nhân tố này. Thứ hai, sự thay đổi lãi suất có ảnh hưởng lớn đến hầu hết các hoạt động kinh tế. Vì vậy công cụ này thường được sử dụng để hạn chế suy thoái và lạm phát. Là một bộ phận cấu thành của nền kinh tế, ngành VTB cũng không nằm ngoài tầm ảnh hưởng của lãi suất. Đội tàu biển thế

hiện năng lực chuyên chở của ngành có giá trị đầu tư rất lớn. Bản thân các hãng tàu thường phải huy động vốn từ rất nhiều nguồn để có thể sở hữu một con tàu. Lãi suất là yếu tố đầu tiên mà các chủ tàu phải nghĩ tới khi quyết định đầu tư vì nó quyết định chi phí của hoạt động đầu tư. Ngoài ra, biến động lãi suất còn tác động trực tiếp đến qui mô sản xuất của các ngành khác. Vì thế mà tác động đến sản lượng và doanh thu VTB.

- Ngoài những yếu tố trên, các yếu tố khác như chu kỳ kinh doanh chính trị, các cú sốc kinh tế đều có tác động đến hoạt động vận chuyển đường biển ở các mức độ khác nhau.

Tuy nhiên, vận chuyển hàng hóa bằng đường biển còn chịu sự tác động của một số nhân tố mang tính chất đặc thù hoặc nằm ngoài phạm vi của nền kinh tế như tình hình tuyến đường, an ninh trên biển, các hoạt động giao lưu thương mại giữa các quốc gia khác...

### ***1.3.2. Độ lệch pha giữa chu kỳ kinh tế và chu kỳ vận tải biển***

Không những khác biệt về biên độ dao động, mối quan hệ giữa CKKT và CKVTB (nếu có) còn thể hiện ở độ trễ (độ lệch pha) của các dao động chu kỳ. Đặc tính phục vụ của ngành cho thấy sự phụ thuộc đáng kể vào các hoạt động kinh tế khác.

- Để quan sát CKVTB, chúng ta có thể xuất phát từ thời điểm bắt đầu giai đoạn sa sút của CKKT. Dấu hiệu suy giảm sản lượng đã được nhận biết dường như chưa hề có bất kỳ tác động nào đối với VTB. Các hợp đồng vận chuyển hàng hóa đã được ký kết vẫn tiếp tục được thực hiện trong một khoảng thời gian nhất định và người ta vẫn có thể nhìn thấy sự tăng trưởng của hoạt động vận chuyển đường biển trong thời kỳ đầu của giai đoạn suy thoái kinh tế.

- Tiếp theo đó, khi những công việc cũ đã hoàn tất, các hãng tàu bắt đầu nhận thấy khó khăn trước mắt. Đó là họ không còn có thể dễ dàng tìm kiếm được các đơn hàng như trước, kể cả với mức cước phí thấp. Lý do là vì hầu hết các

ngành sản xuất vật chất của nền kinh tế đều đã phải thu hẹp qui mô sản xuất do suy thoái kinh tế. Khi không còn hàng hóa để vận chuyển, ngành VTB mới bắt đầu giai đoạn sa sút.

- Ở quãng thời gian đầu của giai đoạn phục hồi kinh tế, cỗ máy kinh tế được khởi động lại, các hoạt động kinh tế trở nên nhộn nhịp hơn thì ngành VTB có thể vẫn chưa vượt qua đáy của CKVTB. Ở giai đoạn này, các hoạt động vận chuyển dường như bị tê liệt. Nhu cầu vận chuyển chỉ xuất hiện trở lại khi các doanh nghiệp sản xuất có những hợp đồng đầu tiên sau thời gian dài tồn kho lớn và sản xuất cầm chừng. Giai đoạn phục hồi CKVTB diễn ra chậm hơn CKKT và tốc độ phục hồi ban đầu cũng không lớn. Đến khi nền kinh tế thực sự đi vào hoạt động ổn định, các hoạt động vận chuyển đường biển mới đạt tốc độ tăng trưởng tương ứng.

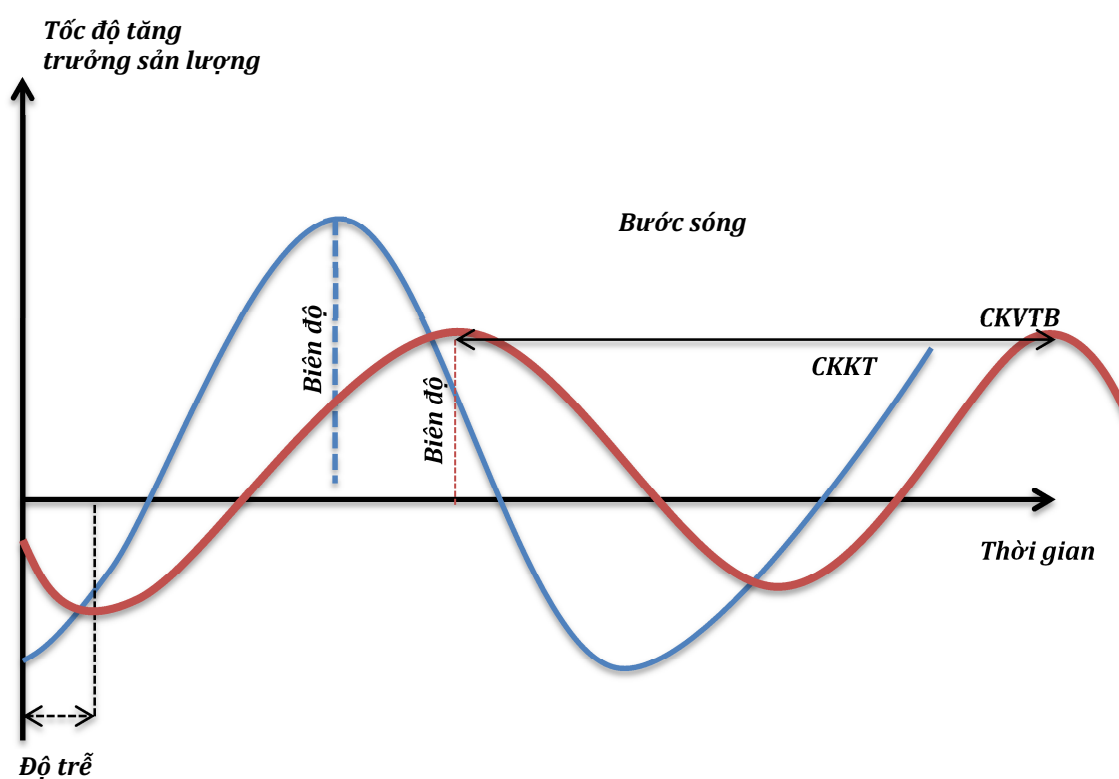
Nhìn chung, độ lệch pha giữa CKKT và CKVTB không dễ quan sát. Nhất là trong giai đoạn hiện nay, khi mà các giao dịch kinh tế diễn ra nhanh hơn do sự tiến bộ của công nghệ truyền thông và do cuộc cách mạng toàn cầu hóa. Tuy nhiên, tư duy lý thuyết cho thấy vẫn tồn tại điều này. Điều này đặt ra một vấn đề cần phải giải quyết. Đó là xác định và định lượng “độ trễ” của dao động CKVTB so với CKKT.

### ***1.3.3. Độ dài bước sóng của chu kỳ kinh tế và chu kỳ vận tải biển***

Bước sóng là một thuật ngữ vật lý dùng để chỉ khoảng cách giữa hai đỉnh sóng, hoặc giữa hai cấu trúc lặp lại của sóng. Tác giả cũng sử dụng thuật ngữ này như là một thước đo thời gian để chỉ khoảng cách giữa hai đỉnh gần nhất của CKKT và CKVTB.

Ở góc độ kinh tế, bước sóng dài có nghĩa là CKKT kéo dài. Sự kéo dài của CKKT mang nhiều ý nghĩa. Hiện tượng này có tác động tích cực vì thời kỳ tăng trưởng và sa sút diễn ra trong quãng thời gian dài tương ứng chứng tỏ nền kinh tế không gặp những cú sốc mạnh làm chu kỳ đổi chiều nhanh chóng. Vì thế mà loại chu kỳ này ít gây tổn thương cho nền kinh tế. Tuy nhiên, sự kéo dài của thời kỳ sa

sút có thể làm cho nền kinh tế lao dốc quá lâu, vì thế, rất khó để bước vào thời kỳ phục hồi do hạ tầng của nền kinh tế bị kiệt quệ. Ngược lại, nếu bước sóng quá ngắn, khoảng cách giữa các đỉnh quá gần, suy thoái và lạm phát diễn ra liên tục, nối tiếp nhau thì mức độ bất ổn của nền kinh tế là rất lớn. Tương tự, với CKVTB, bước sóng dài thường tốt hơn bước sóng ngắn vì các dao động thăng trầm của chu kỳ diễn ra chậm làm cho các doanh nghiệp dễ đối phó hơn so với trường hợp các biến động chu kỳ diễn ra quá nhanh chóng.



Hình 1.2. Mối quan hệ giữa CKKT và CKVTB

#### 1.4. Mô hình định lượng ảnh hưởng của chu kỳ kinh tế và hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển

##### 1.4.1. Lý do lựa chọn mô hình nghiên cứu định lượng cho luận án

Những phân tích trên cho thấy ảnh hưởng qua lại và sự phụ thuộc của CKVTB, của kết quả hoạt động vận chuyển đường biển vào CKKT. Việc đánh giá và định lượng mối quan hệ này là một chủ đề hấp dẫn ở cả góc độ kinh tế vĩ mô và

KTVTĐ.

Thứ nhất, công cụ định lượng chứng minh sự tồn tại mối quan hệ giữa biến động kinh tế vĩ mô và hoạt động của một ngành kinh tế đặc biệt – vận tải.

Thứ hai, ở góc độ doanh nghiệp, việc xác định và dự báo chính xác tình trạng của nền kinh tế cũng như thực tiễn kinh doanh hiện tại của ngành là để có được những quyết định chính xác và kịp thời trong công tác điều hành doanh nghiệp, tránh tổn thất và chủ động trong các tình huống kinh tế khác nhau.

Thứ ba, tham vọng của NCS khi lựa chọn đề tài này là sử dụng các mô hình kinh tế lượng để liên kết CKKT và kết quả hoạt động vận chuyển đường biển. Đồng thời tìm cách dự báo các biến động sản lượng vận chuyển đường biển của Việt Nam dựa trên giá trị lịch sử của chính nó cũng như dựa trên các dao động của CKKT theo cách dễ áp dụng nhất.

### **1.4.2. Lựa chọn mô hình**

#### **1.4.2.1. Xây dựng mô hình**

#### **Sử dụng phương pháp lọc Hodrick- Prescott (HP) để xác định CKKT ở Việt Nam**

Phương pháp lọc HP là một phương pháp thống kê đơn thuần, phân rã chuỗi thời gian thành hai thành phần (xu thế và chu kỳ), ước tính sản lượng tiềm năng dựa trên việc loại bỏ thành phần chu kỳ ra khỏi chuỗi thời gian GDP thực tế, giữ lại thành phần xu hướng để đối chiếu với biến động chuỗi số GDP [21].

$$Y_t = T_t + C_t \quad (1.9)$$

Trong đó  $Y_t$  là chuỗi số thời gian

$T_t$  là thành phần xu thế biến đổi chậm

$C_t$  là thành phần chu kỳ

$T_t$  được xác định dựa trên kết quả của bài toán sau:

$$\min \left\{ \sum_1^n (Y_t - T_t)^2 + \lambda \sum_{t=2}^n [(T_{t+2} - T_{t+1}) - (T_{t+1} - T_t)]^2 \right\} \quad (1.10)$$

Trong đó thành phần thứ nhất là tổng bình phương các sai lệch giữa  $Y_t$  và  $T_t$ , thành phần thứ hai là nhân tử  $\lambda$  (tham số san – hiệu chỉnh độ trơn) được nhân với tổng bình phương các sai phân của hai thành phần xu thế.

Áp dụng phương pháp này để xác định CKKT của Việt Nam với  $\lambda = 100$ , ta có:

$$\min \left\{ \sum_1^n (GDP_t - T_t)^2 + \lambda \sum_{t=2}^n [(T_{t+2} - T_{t+1}) - (T_{t+1} - T_t)]^2 \right\} \quad (1.11)$$

**Sử dụng phương pháp kiểm định đồng tích hợp để chứng minh tồn tại mối quan hệ giữa CKKT và hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển ở Việt Nam**

Kiểm định đồng tích hợp nhằm xác định xem với một số biến số không dừng có bao nhiêu tổ hợp tuyến tính của các biến số này là dừng. Nghĩa là tồn tại bao nhiêu quan hệ cân bằng trong dài hạn [21]. Phương trình đồng tích hợp với các biến có xu thế và có hệ số chặn có dạng:

$$\Pi Y_{t-1} = \alpha(\beta' Y_{t-1} + \mu_0) + \theta \gamma_0 \quad (1.12)$$

Trong đó: Số hạng  $\Pi Y_{t-1}$  là thành phần hiệu chỉnh sai số

$\alpha$  là ma trận các tham số hiệu chỉnh

$\beta'$  là vecto các số thực

$\mu_0$  là hệ số chặn

$\theta \gamma_0$  là thành phần xu thế

Áp dụng phương pháp kiểm định này để trả lời câu hỏi liệu có tồn tại mối quan hệ giữa GDP và sản lượng vận chuyển, luân chuyển đường biển của Việt Nam.

**Sử dụng phương pháp ước lượng bình phương nhỏ nhất (OLS) để nghiên cứu mối quan hệ giữa GDP và các chỉ tiêu phản ánh kết quả hoạt động vận chuyển đường biển.**



OLS được giới thiệu bởi Gauss vào những năm cuối thế kỷ 18 và được sử dụng rộng rãi trong nhiều lĩnh vực. Mặc dù hiện nay, người ta đã phát triển nhiều phương pháp ước lượng mới nhưng OLS vẫn là phương pháp thông dụng do các ưu việt của nó [27] [21]. Mô hình hồi qui có dạng:

$$Y = \beta_1 + \beta_2 X + u \text{ hoặc } \ln(Y) = \beta_1 + \beta_2 \ln(X) + u \quad (1.13)$$

Trong đó X và Y lần lượt là biến độc lập và biến phụ thuộc.

$\beta_1$  và  $\beta_2$  lần lượt là hệ số chặn và hệ số góc

u là nhiễu ngẫu nhiên

Áp dụng phương pháp ước lượng OLS để kiểm định mối quan hệ giữa GDP và các chỉ tiêu phản ánh kết quả hoạt động vận chuyển đường biển, phương trình hồi qui đề xuất có dạng:

$$\log(R_t) = \beta_1 + \beta_2 \log(GDP_t) + u_t \quad (1.14)$$

Trong đó:

$R_t$ : là các chỉ tiêu phản ánh kết quả hoạt động vận chuyển đường biển. Có bao nhiêu chỉ tiêu được đưa vào mô hình sẽ có bấy nhiêu phương trình tương ứng.

$\beta_2$ : Thông số mô hình về mối quan hệ giữa GDP và các chỉ tiêu phản ánh kết quả hoạt động vận chuyển đường biển. Kỳ vọng dấu  $\beta_2 > 0$

**Sử dụng mô hình VAR để phân tích mối quan hệ giữa các yếu tố tác động đến CKKT và GDP, các yếu tố cấu thành GDP và kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển**

Lý thuyết đồng liên kết được phân tích bởi Granger (1981) và hoàn thiện bởi Engle và Granger (1987). Lý thuyết này được áp dụng phổ biến trong việc phân tích quan hệ giữa các biến số kinh tế là dãy số thời gian. Trong đó phải kể đến các nghiên cứu của Bayoumi (1996), Wren – Lewis (1998), Lord (2002).

Mô hình kinh tế lượng VAR do nhà khoa học kinh tế người Mỹ Christopher Sims (Nobel Kinh Tế 2011) đề xuất từ năm 1980. Mô hình này thực chất là sự kết hợp của 2 phương pháp: tự hồi qui đơn chiều (univariate

autoregression - AR) và phương trình ngẫu nhiên (simultaneous equation reference goes here equations – Ses) [29]. Ý tưởng của Sims khi xây dựng VAR là để đo lường phản ứng của các biến số vĩ mô trước các cú sốc kinh tế. Trong mô hình VAR, mỗi biến số được giải thích bằng một phương trình chứa các giá trị trễ của chính nó và giá trị trễ của các biến khác. Hiện nay, VAR được sử dụng rất rộng rãi trong các nghiên cứu sử dụng chuỗi số thời gian liên quan đến lĩnh vực tài chính tiền tệ và kinh tế vĩ mô[29].

Dạng cơ bản của VAR là:

$$Y_t = A_1 Y_{t-1} + A_2 Y_{t-2} + \dots + A_p Y_{t-p} + s_t + u_t \quad (1.15)$$

Trong đó:  $Y_t$  là một chuỗi số thời gian gồm  $m$  biến ngẫu nhiên dừng.

$A_i$  là ma trận vuông cấp  $m \times m$ ,  $i = 1, 2, \dots, p$

$s_t$  là vector các yếu tố xác định có thể bao gồm hằng số, xu thế tuyến tính hoặc đa thức

$$s_t = (s_{1t}, s_{2t}, \dots, s_{mt})'$$

$u$  là vector các nhiễu trắng

Dưới dạng toán tử trễ, ta có:

$$Y_t = A_1 L + A_2 L^2 + \dots + A_p L^p + s_t + u_t \quad (1.16)$$

Mô hình trên được gọi là mô hình VAR cấp  $p$ , ký hiệu là VAR( $p$ ).

Trong luận án này, lý thuyết đồng liên kết và cơ chế hiệu chỉnh sai số được sử dụng nhằm kiểm định các hiệu ứng ngắn hạn và dài hạn của các nhân tố cấu thành GDP đến kết quả hoạt động vận chuyển. Bên cạnh đó, vì mục tiêu của luận án là xác định được ảnh hưởng của CKKT đến hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, do đó, tác giả quyết định chọn mô hình VAR để xem xét động thái và sự phụ thuộc lẫn nhau giữa các biến vĩ mô có mối quan hệ trực tiếp hoặc gián tiếp với CKKT và các chỉ tiêu phản ánh kết quả hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển theo thời gian.

Áp dụng cho luận án này, 2 nhóm biến số mà tác giả dự kiến đưa vào VAR

bao gồm:

Nhóm 1 (các biến số kinh tế vĩ mô):

- Biến ngoại sinh: mức cung tiền, lãi suất cho vay, chi tiêu của chính phủ.
- Biến nội sinh: Chi tiêu của hộ gia đình, tổng đầu tư, giá trị kim ngạch xuất khẩu và giá trị kim ngạch nhập khẩu.

Nhóm 2 (các biến số phản ánh kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển): Sản lượng hàng hóa vận chuyển, sản lượng hàng hóa luân chuyển, chi phí, doanh thu và lợi nhuận.

#### *1.4.2.2. Dữ liệu*

Với mô hình trên, số lượng mẫu càng lớn thì tính chính xác của mô hình càng cao. Tuy nhiên, việc thu thập các số liệu nói trên theo tháng tại Việt Nam là không khả thi. Vì vậy, NCS buộc phải sử dụng các dữ liệu có thể khai thác được theo quý và theo năm. Trong thời gian nghiên cứu, NCS đã tiến hành thu thập và xây dựng cơ sở dữ liệu đối với các chuỗi GDP, tổng đầu tư toàn xã hội, đầu tư của chính phủ, chi tiêu của hộ gia đình, giá trị xuất khẩu, giá trị nhập khẩu, lãi suất và cung tiền, sản lượng hàng hóa vận chuyển, sản lượng hàng hóa luân chuyển đường biển trong khoảng thời gian từ năm 1986 đến 2016.

Nguồn dữ liệu chủ yếu được lấy từ Niên giám thống kê, website của ngân hàng Thế giới WB, quỹ tiền tệ Quốc tế IMF, Tổng cục Hàng Hải Việt Nam. Dữ liệu phân tích được mã hóa và nhập vào bảng tính của phần mềm Eviews 8.0. Do các dữ liệu trên đều là biến số của chuỗi số thời gian nên phải tiến hành các biến đổi phù hợp, kiểm tra tính chất dữ liệu và ước lượng các thông số của mô hình để mô hình phản ánh đúng với bản chất của hiện tượng nghiên cứu.

#### *1.4.3. Lựa chọn các biến số*

CKKT là tổng hợp các biến động sản lượng của các ngành sản xuất và dịch vụ trong nền kinh tế, kể cả VTB. Vì vậy, dao động CKKT có khả năng tác động đến VTB trên nhiều mặt. Qui mô và tăng trưởng GDP (yếu tố định dạng CKKT)

chịu tác động của các yếu tố cấu thành và tác động đến nó bao gồm tiêu dùng của hộ gia đình, đầu tư và xuất nhập khẩu; lãi suất, cung tiền, chi tiêu của chính phủ và các cú sốc từ bên ngoài nền kinh tế. Kết quả hoạt động vận chuyển đường biển được đại diện bằng các chỉ tiêu: sản lượng vận chuyển, sản lượng luân chuyển, chi phí, doanh thu và lợi nhuận VTB.

## **CHƯƠNG 2: THỰC TRẠNG CHU KỲ KINH TẾ VÀ HOẠT ĐỘNG VẬN CHUYỂN HÀNG HÓA BẰNG ĐƯỜNG BIỂN Ở VIỆT NAM**

### **2.1. Chu kỳ kinh tế của Việt Nam**

#### **2.1.1. Tổng quan nền kinh tế Việt Nam**

Việt Nam nằm ở cực Đông bán đảo Đông Dương, có diện tích đất liền khoảng 331.698 km<sup>2</sup>, diện tích vùng biển thuộc chủ quyền, quyền chủ quyền và quyền tài phán khoảng 1.000.000 km<sup>2</sup> trên khu vực biển Đông, tiếp giáp với Trung Quốc ở phía Bắc, Lào và Campuchia ở phía Tây [38]. Thành tựu kinh tế thu được trong khoảng nửa thế kỷ gần đây thể hiện nỗ lực của người Việt Nam trong việc xây dựng đất nước từ khởi điểm bị tàn phá sau chiến tranh.

##### **2.1.1.1. Kinh tế Việt Nam trước năm 1986**

Sau giải phóng miền Nam 1975, năm 1976, Việt Nam thống nhất đổi tên thành nước Cộng hòa XHCN Việt Nam. Các đặc điểm kinh tế chính như sau:

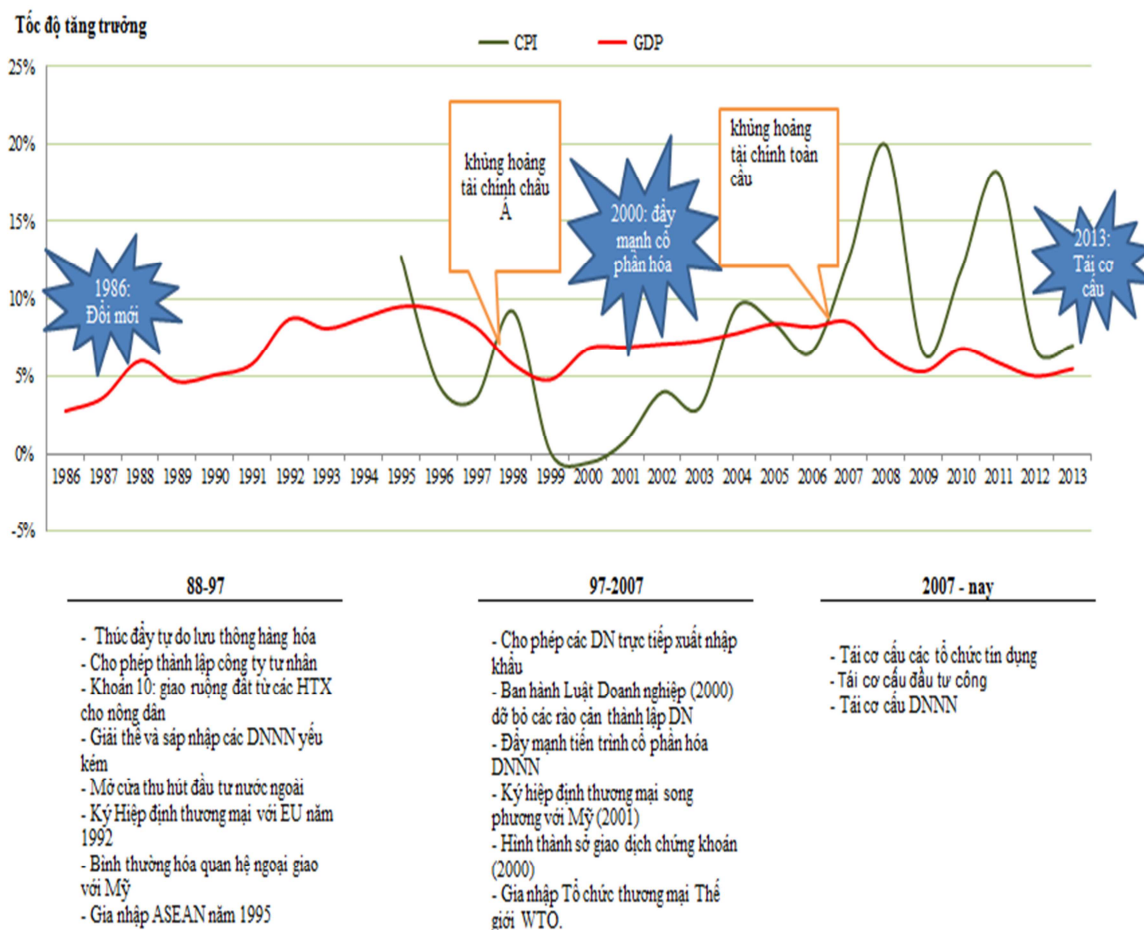
- Nhà nước lãnh đạo nền KTQD theo kế hoạch thống nhất. Các thành phần kinh tế phi XHCN được cải tạo, kinh tế quốc doanh giữ vai trò chủ đạo trong nền kinh tế và công nghiệp nặng được ưu tiên phát triển, nông dân được khuyến khích tham gia sản xuất tập thể.

- Hội nhập kinh tế thông qua triển khai các hiệp định hợp tác với các nước XHCN, đặc biệt là trong khuôn khổ Hội Đồng Tương Trợ Kinh Tế từ năm 1978.

Từ năm 1976 – 1985, tổng sản phẩm xã hội tăng 50,5%, bình quân 4,6%/năm, thu nhập quốc dân tăng 38,8%, bình quân tăng khoảng 3,7%/năm. Trong thời kỳ này, tổng sản phẩm trong nước chỉ đáp ứng được 80 – 90% nhu cầu. Sản xuất không đủ cho tiêu dùng nên không có tích lũy cho nền kinh tế. Một phần KTQD phải dựa vào viện trợ và vay nợ nước ngoài. Thời kỳ 1976 – 1980, tổng vay nợ và viện trợ nước ngoài chiếm khoảng 58,2% tổng thu ngân sách và bằng 61,9% tổng thu trong nước; số liệu tương ứng thời kỳ 1981 – 1985 là 22,4% và 28,9%. Tính đến 1985, tổng nợ nước ngoài lên đến 8,3 tỷ rúp và 1,9 tỷ USD, sản xuất tăng

chậm và hầu như không phát triển, hoạt động của khu vực ‘kinh tế ngầm’ diễn ra ngày một mạnh mẽ và có chiều hướng lan rộng, lạm phát phi mã 774,7% năm 1986 xảy ra do chính sách “giá – lương – tiền” gây hậu quả nghiêm trọng và kéo dài đến năm 1990, 1991 [95].

### 2.1.1.2. Kinh tế Việt Nam sau năm 1986



Hình 2.1. Tỷ lệ tăng trưởng kinh tế và chỉ số giá tiêu dùng tính theo GDP thực tế 1986 - 2013

Nguồn: [www.cafef.vn](http://www.cafef.vn), 2014

Năm 1986, Việt Nam bắt đầu công cuộc “Đổi mới”, chuyển đổi từ nền kinh tế kế hoạch hóa tập trung sang nền kinh tế thị trường định hướng XHCN. Thời kỳ 1986 đến 1996, GDP tăng liên tục với mức tăng trưởng bình quân 6,6%/năm. Lạm phát từ 3 con số cuối những năm 1980 được đưa về 12,7% năm 1995 và 4,5% năm

1996 [79]. Thành công của Việt Nam trong giai đoạn 1986 - 1997 được cho là nhờ các chính sách nhằm vào việc kích cung, sử dụng hiệu quả hơn nguồn vốn vật chất và con người [94]. Năm 1997, khủng hoảng tài chính châu Á làm giảm tốc độ tăng trưởng của nền kinh tế. Tuy nhiên, vì mức độ hội nhập còn ít nên tác động của khủng hoảng kinh tế được đánh giá là không lớn và cũng không kéo dài. Đáng lưu ý là trong những năm 90, mặc dù có sự gia tăng mạnh mẽ về vốn nhưng đó không phải là nguyên nhân chính của tăng trưởng. Gần 40-60% tăng trưởng là nhờ tăng năng suất và phần còn lại nhờ tích lũy tư liệu sản xuất.

Từ năm 1997 trở đi, Việt Nam tiếp tục các bước tiến mới trong công cuộc cải cách nền kinh tế. Thành tựu lớn nhất trong giai đoạn này là thúc đẩy tiến trình cổ phần hóa DNNN và hình thành sở Giao dịch Chứng khoán vào năm 2000. Việc này tăng cường khả năng huy động vốn và minh bạch thông tin trong hệ thống tài chính, thúc đẩy doanh nghiệp hoạt động hiệu quả hơn. Tốc độ tăng trưởng GDP bình quân giai đoạn 1997 – 2006 đạt 7,1%, ở mức cao so với nhiều nước khác. Trong khi đó, lạm phát được giữ ở mức thấp với tăng trưởng CPI bình quân là 4,5%/năm. Năm 1999 và 2001, CPI tăng không đáng kể. Đặc biệt vào năm 2000, nền kinh tế còn ở trong tình trạng giảm phát. Cùng thời gian này, Việt Nam nhận được dòng vốn FDI cao kỷ lục. Tuy nhiên, năng suất chỉ đóng góp 15% vào tăng trưởng, phần còn lại do tích lũy vốn vật chất và nguồn vốn con người.

Từ năm 2007 đến nay, tăng trưởng GDP có chiều hướng giảm với mức tăng trưởng bình quân là 6,2% trong khi mức tăng trưởng bình quân của CPI là 11,8%. Đặc biệt, tăng trưởng trong giai đoạn này hầu như hoàn toàn là dựa vào tích lũy vốn thông qua tăng trưởng tín dụng. Điều này giúp cho Việt Nam giữ được mức tăng trưởng GDP cao và lạm phát thấp. Tuy nhiên, sự lệ thuộc thái quá vào vốn tạo nên hiện tượng tăng trưởng không bền vững. Trước nhu cầu tái cơ cấu, hướng tới chất lượng tăng trưởng kinh tế, đề án tái cơ cấu nền kinh tế được Chính phủ phê duyệt vào tháng 02/2013 có 3 nhiệm vụ trọng tâm: tái cơ cấu đầu tư công, tái cơ

cấu DNNN và tái cơ cấu NHTM. Kết quả thu được trong khoảng 3 năm qua là giảm tỷ trọng đầu tư/GDP từ mức bình quân 39% trong thời kỳ 2006-2010 xuống 32,8% năm 2015. Tái cơ cấu, chuyển đổi mô hình tăng trưởng về bản chất là cuộc "đổi mới" lần hai. Theo đó, sự phân bổ lại và sử dụng nguồn lực quốc gia sẽ có hiệu quả hơn. Đổi mới kinh tế đồng bộ với đổi mới hệ thống chính trị. Biện pháp được sử dụng hiện nay là sử dụng chính sách “trọng cung”, hỗ trợ doanh nghiệp đầu tư vào cải tiến công nghệ, đầu tư vào giáo dục đại học và dạy nghề để cải thiện năng suất.

So với các nước khác, số liệu thống kê cho thấy qui mô kinh tế của Việt Nam nhỏ, hiện ở vị trí 33/177 thế giới, có GDP theo sức mua tương đương khoảng 322 tỷ USD, thứ 6/10 nước trong khu vực Đông Nam Á.

*Bảng 2.1. Số liệu thống kê GDP của một số quốc gia năm 2016*

*Đơn vị: Triệu USD*

<b>STT</b>	<b>Quốc gia</b>	<b>Thứ hạng theo qui mô GDP</b>	<b>GDP theo sức mua tương đương</b>
1	Mỹ	2	17.419.000
2	Trung Quốc	1	18.031.932
3	Nhật Bản	4	4.630.941
4	Indonesia	8	2.676.109
5	Thái Lan	21	985.526
6	Việt Nam	33	510.715
7	Singapore	38	452.691
8	Campuchia	103	49.958

*Nguồn: Ngân Hàng Thế Giới (WB), 2017*

Cơ cấu GDP của Việt Nam trong những năm qua có sự thay đổi rõ rệt. Chính sách CNH-HĐH đã làm tỷ trọng nhóm ngành công nghiệp tăng nhanh, từ chưa đầy 20% những năm 1980 lên mức hơn 40% như hiện nay. Cũng theo số liệu thống kê, tỷ trọng của nhóm ngành nông nghiệp đã giảm còn khoảng 21% và nhóm ngành dịch vụ dao động trong khoảng 35 - 40% GDP.

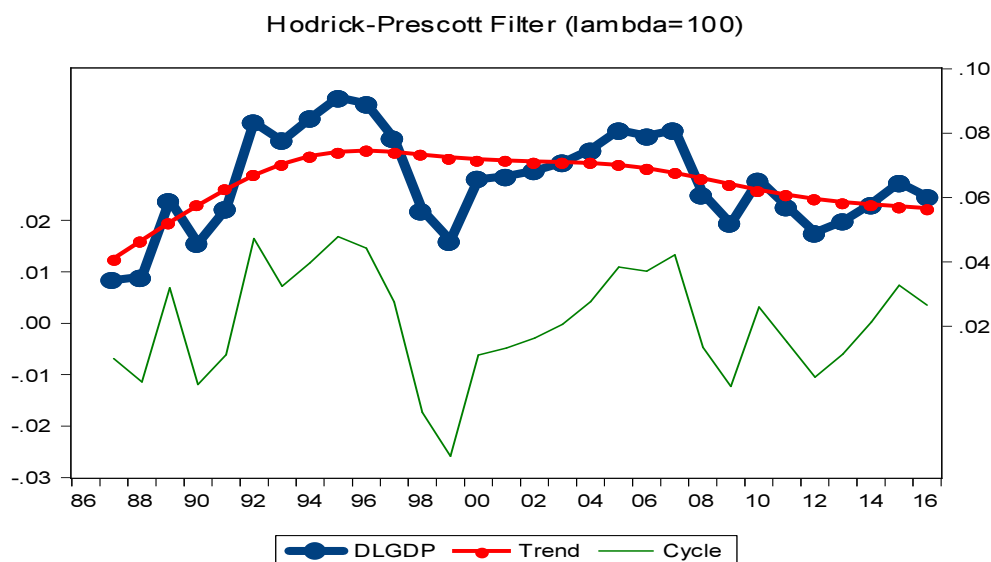


## 2.1.2. Phân tích chu kỳ kinh tế của Việt Nam và các nhân tố ảnh hưởng

### 2.1.2.1. Chu kỳ kinh tế của Việt Nam

Nền kinh tế Việt Nam trước năm 1986 là nền kinh tế kế hoạch hóa điển hình. Các dao động sản lượng cũng như các biến số kinh tế vĩ mô khác chịu tác động chủ yếu của sự điều chỉnh có chủ ý của chính phủ. Ở giai đoạn này, các chính sách kinh tế của chính phủ được sử dụng chủ yếu để đảm bảo các vấn đề xã hội và dân sinh. Khi mà các chính sách kinh tế không hướng tới mục tiêu kinh tế thì các biến số phản ánh thành tựu quốc dân cũng sẽ dao động không theo qui luật khách quan. Vì thế, NCS không tìm cách xác định CKKT Việt Nam trong giai đoạn này. Sự định hình chu kỳ bắt đầu từ khi Việt Nam chuyển sang cơ chế thị trường có sự quản lý của nhà nước. Do đó, các CKKT được nghiên cứu trong luận án này sẽ bắt đầu từ năm 1986 đến nay.

Kế thừa các phương pháp sử dụng bộ lọc HP để ước lượng sản lượng tiềm năng, với bộ số liệu GDP từ năm 1986 đến năm 2016, NCS xác định được dao động của GDP thực tế theo xu hướng của nó như sau:



Hình 2.2. Dao động chu kỳ của GDP theo xu hướng  
(sử dụng bộ lọc HP trên Eviews)

*Bảng 2.2. Độ lệch sản lượng*

<b>Năm</b>	1988	<b>1989</b>	1990	1991	1992	1993	1994	<b>1995</b>	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
<b>Độ lệch sản lượng (%)</b>	-1,2	<b>0,7</b>	-1,2	0,7	0,16	0,8	0,12	<b>1,7</b>	1,4	0,4	-1,7	-2,5	-0,6	-0,5	-0,3
<b>Năm</b>	2003	2004	2005	2006	<b>2007</b>	2008	2009	<b>2010</b>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
<b>Độ lệch sản lượng (%)</b>	0	0,4	1,1	1	<b>1,3</b>	-0,5	-1,2	<b>0,4</b>	-0,4	-1,1	-0,6	0	0,8	0,3	

*Nguồn: Tính toán của NCS, hỗ trợ bằng Eviews 8.0*

Một vấn đề đáng chú ý khi phân tách chu kỳ là đường xu hướng trên đồ thị. Ta còn có thể thấy rõ ràng đường xu hướng (thể hiện mức tăng trưởng sản lượng tiềm năng) được chia làm 2 phần: đi lên ở chu kỳ 1 và 2 cho thấy năng lực tích lũy và hiệu quả sử dụng nguồn lực tốt trong giai đoạn 1986 đến 1997, đi xuống từ năm 1998 đến nay cho thấy sự gia tăng về số lượng các yếu tố nguồn lực không đi kèm với sự biến đổi tích cực về chất lượng của chúng. Bên cạnh đó, như đã đề cập ở mục 2.1.1.2, thực tế đã chứng minh rằng tăng trưởng kinh tế Việt Nam những năm gần đây không phải là tăng trưởng chiều sâu. Việc sử dụng nguồn lực kém hiệu quả, năng suất thấp trong suốt chu kỳ thứ 3 và 4 ít được đề cập đến do chúng ta hầu như chỉ đánh giá thành tựu kinh tế dựa trên sự gia tăng sản lượng đơn thuần.

Cũng dựa trên đồ thị mô tả CKKT, theo quan điểm pha phục hồi chỉ là thứ yếu, tập trung chủ yếu vào hai pha tăng trưởng và suy thoái, tác giả nhận thấy từ năm 1986 đến nay, kinh tế Việt Nam đã trải qua 4 CKKT và đang ở chu kỳ thứ 5. Bước sóng của các chu kỳ không giống nhau và càng ngày càng ngắn lại.

*2.1.2.2. Phân tích các CKKT của Việt Nam và các nhân tố ảnh hưởng*

**Chu kỳ thứ nhất (từ 1986 – 1990)**

Đây là giai đoạn bắt đầu mở cửa kinh tế sau nhiều năm theo đuổi mô hình

kinh tế kế hoạch hóa. Quyết định chuyển đổi cơ chế kinh tế tạo nên bước ngoặt quan trọng trong lịch sử kinh tế Việt Nam. Với ba chương trình mục tiêu phát triển lương thực – thực phẩm, hàng tiêu dùng và hàng xuất khẩu, chính phủ Việt Nam đã bước đầu thực hiện chiến lược CNH – HĐH đất nước, đổi mới đời sống kinh tế xã hội và giải phóng sức sản xuất. Xuất phát điểm thấp với tốc độ tăng trưởng GDP chỉ đạt khoảng 3 – 4%, tỷ lệ thất nghiệp ở mức trên dưới 10%. Nhờ tư duy cải cách được chuyển hóa thành các chính sách kinh tế, nền kinh tế đã nhanh chóng vượt qua giai đoạn khó khăn ban đầu.

Tuy nhiên, sự sụp đổ của Liên xô và các nền kinh tế XHCN Đông Âu năm 1990-1991 đã làm Việt Nam gần như cùng lúc bị mất toàn bộ các khoản viện trợ từ khối các quốc gia tham gia Hiệp ước Wasaw. Nền kinh tế đứng trước nguy cơ khủng hoảng do mất hậu thuẫn kinh tế từ nước ngoài, chặn đà tăng trưởng kinh tế, gây ra sự sụt giảm tỷ lệ tăng trưởng năm 1990.

*Bảng 2.3. Tốc độ tăng trưởng kinh tế, tỷ lệ thất nghiệp và cán cân thương mại giai đoạn 1986 – 1990*

Năm	Tỷ lệ tăng trưởng kinh tế (%)				Tỷ lệ thất nghiệp (%)	Cán cân thương mại (10 <sup>6</sup> USD)
	Chung	NN	CN	DV		
1986	2,8	3,0	10,8	-2,27	-	-159
1987	3,6	-1,1	8,5	4,6	-	-157
1988	6,0	3,7	5,0	8,8	-	-356,6
1989	4,7	7,0	-2,6	7,9	13	-240,4
1990	5,1	1,0	2,3	10,2	8,5	-348,4

*Nguồn: Tổng Cục Thống Kê, Niên giám Thống kê 1993*

### **Chu kỳ thứ hai (từ 1991 đến 1999)**

Vượt qua khó khăn do mất sự ủng hộ và hỗ trợ kinh tế từ các nước XHCN, kinh tế Việt Nam bước vào thời kỳ tăng trưởng nhanh, với tốc độ tăng GDP trung bình 8,2% giai đoạn 1991 – 1995, cao nhất là 9,5% năm 1995, tốc độ tăng chi tiêu

cho tiêu dùng trung bình ở mức 7,5%, trong khi tỷ lệ thất nghiệp giảm còn khoảng trên 5%. Cú sốc khủng hoảng tài chính châu Á đã đột ngột làm giảm tốc độ tăng trưởng GDP của Việt Nam, gây ra giai đoạn sa sút kéo dài từ năm 1998 – 1999. Tỷ lệ tăng trưởng kinh tế giảm còn 5,8% năm 1998 và chạm đáy năm 1999 với mức 4,8%, tăng trưởng tiêu dùng cuối cùng giảm thấp, ở mức 2,69%, trong khi tỷ lệ thất nghiệp tăng lên mức 6,7% và tỷ lệ thiếu việc làm ở nông thôn lên tới gần 30%.

*Bảng 2.4. Tốc độ tăng trưởng kinh tế, tỷ lệ thất nghiệp và cán cân thương mại giai đoạn 1991 – 1999*

Năm	Tỷ lệ tăng trưởng kinh tế (%)				Tỷ lệ thất nghiệp (%)	Cán cân thương mại (10 <sup>6</sup> USD)
	Chung	NN	CN	DV		
1991	5,8	2,2	7,7	7,4	7,8	-251
1992	8,7	6,9	12,8	7,6	8,0	40
1993	8,1	3,3	12,6	8,6	6,7	-938,8
1994	8,8	3,4	13,4	9,6	6,1	-1.771,5
1995	9,5	4,8	13,6	9,8	5,8	-2.706,5
1996	9,3	4,4	14,5	8,8	5,9	-3.887,7
1997	8,2	4,3	12,6	7,1	6,0	-2.407,3
1998	5,8	3,5	8,3	5,1	6,9	-2.139,3
1999	4,8	5,2	7,7	2,3	7,4	-200,7

*Nguồn: Tổng Cục Thống Kê, Niên giám Thống kê 1993, 1995, 2000*

Các nhân tố ảnh hưởng bao gồm:

- Nhân tố chính sách: Các chính sách thu hút đầu tư nước ngoài, tham gia đàm phán thúc đẩy quan hệ kinh tế khu vực và thế giới (gia nhập ASEAN và khu vực thương mại tự do AFTA năm 1995, trở thành thành viên chính thức của Diễn Đàn hợp tác Kinh Tế Châu Á – Thái Bình Dương năm 1998) góp phần không nhỏ

vào tăng trưởng kinh tế thời kỳ này. Bên cạnh đó, việc sử dụng các chính sách kinh tế vĩ mô, đặc biệt là chính sách tiền tệ thắt chặt để kiềm chế thành công lạm phát phi mã năm 1987 đã tạo đà cho giai đoạn tăng trưởng 1989 – 1997.

- Tác động bên ngoài: Cuộc khủng hoảng tài chính tiền tệ châu Á năm 1997 là nhân tố khách quan chủ yếu gây ra sa sút kinh tế trong năm 1998 – 1999. Cuộc khủng hoảng này xảy ra từ Thái Lan với nền tảng kinh tế vĩ mô yếu kém, tiếp nhận một lượng lớn vốn đầu tư từ nước ngoài nhưng sử dụng không hiệu quả kèm theo đồng Baht lên giá mạnh. Trước tình huống đó, nhiều nhà đầu tư đồng loạt rút vốn ra khỏi thị trường làm phá sản hàng loạt các tổ chức tài chính, tín dụng. Cuộc khủng hoảng nhanh chóng lan sang các nền kinh tế mới nổi khác ở Châu Á và nhiều nước Âu, Mỹ, tác động tiêu cực đến kinh tế Việt Nam. Tuy nhiên, do mức độ hội nhập kinh tế thế giới còn ít nên cuộc khủng hoảng này được cho là không tác động nhiều đến kinh tế Việt Nam. Nhưng nó cũng đã kịp tạo ra hiệu ứng tiêu cực, làm giảm đà tăng trưởng của kinh tế Việt Nam những năm 2008 – 2009, kết thúc CKKT thứ hai.

- Nhân tố gia tốc: Số liệu ở bảng 2.5 cho thấy sự chi phối của nhân tố gia tốc đối với tăng trưởng sản lượng của Việt Nam. Sự gia tăng nhanh chóng của vốn đầu tư từ thời kỳ đầu đã tác động làm sản lượng tăng nhanh. Tuy nhiên, vào thời điểm năm 1998, những tín hiệu tiêu cực từ các nền kinh tế châu Á mới nổi đã làm giảm nhanh các hoạt động đầu tư, tốc độ tăng của tổng lượng vốn đầu tư mang giá trị âm trong năm 1998, là một trong các nhân tố kìm hãm đà tăng sản lượng những năm 1998-1999.

- Cung tiền M2 (gồm tổng giá trị tiền mặt và tiền gửi): Từ năm 1992 đến 1999, M2 của Việt Nam luôn tăng ở tốc độ cao trên 20%/năm. Năm 1992 và 1994, tốc độ tăng tiền cao hơn trung bình các năm trong giai đoạn này chính là nhân tố kéo nền kinh tế Việt Nam ra khỏi khó khăn khi mất chỗ dựa từ nguồn viện trợ XHCN năm 1991, và sau đó đưa nền kinh tế đạt đỉnh chu kỳ vào năm 1995. Thực

tế này đã chứng minh lý thuyết cầu tiền của Fisher rằng tăng cung tiền là bước khởi đầu cho sự gia tăng sản lượng quốc gia vì cung tiền chính là một yếu tố đầu vào của sản xuất. Cuối cùng, năm 1999, để đưa nền kinh tế nhanh chóng thoát đáy, chính phủ Việt Nam đã thực hiện một loạt các biện pháp nhằm mở rộng tiền tệ như giảm lãi suất cơ bản, mua lại các khoản nợ chính phủ từ nguồn vốn vay nước ngoài. Kết hợp với sự gia tăng trở lại của dòng vốn đầu tư nước ngoài sau khủng hoảng 1997. Năm 1999, M2 tăng trưởng trên 50%, tạo cơ hội phục hồi kinh tế ở chu kỳ thứ hai và thời kỳ tăng trưởng nhanh ở chu kỳ thứ ba.

*Bảng 2.5. Mối quan hệ giữa đầu tư, tốc độ tăng M2 và tăng trưởng GDP ở Việt Nam giai đoạn 1991 – 1999 (theo giá so sánh)*

Năm	Tỷ lệ tăng trưởng KT (%)	Quy mô đầu tư (nghìn tỷ VNĐ)			Tốc độ tăng đầu tư ngoài nhà nước (%)	Tốc độ tăng cung tiền M2 (%)
		Tổng số	Tư nhân	Nước ngoài		
1991	5,8	7,1	3,4	1,0	22,2	-
1992	8,7	10,9	4,8	2,3	61,4	33,5
1993	8,1	14,9	4,6	3,8	18,3	21,1
1994	8,8	14,7	4,6	4,5	8,3	30,0
1995	9,5	16,5/64,7	4,9/17,9	5,3/19,6	12,1	21,3
1996	9,3	74,3	18,5	19,3	0,8 (*)	23,3
1997	8,2	88,6	20,0	24,8	18,5	26,4
1998	5,8	91,0	21,6	18,9	-9,6	26,0
1999	4,8	99,9	24,0	17,3	2	53,4

*Nguồn: Tổng Cục Thống kê, Niên giám Thống kê (1993, 1995, 2000), WB (2015), IMF (2015), EIU (2015) và tính toán của NCS*

### **Chu kỳ thứ 3 (từ 2000 đến 2009)**

Nhờ kiên trì đường lối đổi mới và mở cửa, bắt đầu từ năm 2000, kinh tế Việt Nam phục hồi nhanh sau khủng hoảng. Tốc độ tăng GDP liên tục cao và đạt mức 8,5% năm 2007, tỷ lệ tăng trưởng tiêu dùng hộ gia đình ở mức 9,78%, tỷ lệ thất nghiệp là 4,2%. Tốc độ tăng cung tiền duy trì 25%/năm, cộng với tín dụng nội địa tăng 35%/năm (năm 2007 đạt 53%, cao nhất thế giới). 60% tín dụng đổ vào các doanh nghiệp nhà nước làm ăn kém hiệu quả nhưng chỉ tạo ra 10% việc làm cho

lực lượng lao động. Khác với chu kỳ thứ nhất, ở giai đoạn này, khi nền kinh tế đã có mức tích lũy vốn nhất định, sự gia tăng dòng vốn đầu tư từ nước ngoài cộng với sự tăng trưởng tín dụng trong nước đã làm giảm đáng kể hiệu quả đầu tư, kéo theo chỉ số ICOR (cho biết cần có bao nhiêu đơn vị vốn để có một đơn vị sản lượng) ở mức cao từ 9 đến 12, tiềm ẩn nguy cơ bất ổn kinh tế. Giai đoạn sa sút diễn ra những năm cuối chu kỳ một phần là do sự gia tăng vốn đầu tư thiếu kiểm soát và tác động lan truyền của cuộc khủng hoảng kinh tế - tài chính thế giới. Hai yếu tố cộng hưởng cùng tác động tới nền kinh tế Việt Nam đã đẩy tốc độ tăng trưởng giảm sâu, chỉ còn 5,3%, trong khi tăng trưởng tiêu dùng cuối cùng đạt 2,25% năm 2009.

*Bảng 2.6. Tốc độ tăng trưởng kinh tế, tỷ lệ thất nghiệp và cán cân thương mại giai đoạn 2000 – 2009*

Năm	Tỷ lệ tăng trưởng kinh tế (%)				Tỷ lệ thất nghiệp (%)	Cán cân thương mại (10 <sup>6</sup> USD)
	Chung	NN	CN	DV		
2000	6,79	4,6	10,1	5,3	6,4	-1.153,8
2001	6,89	3,0	10,4	6,1	6,3	-1.135
2002	7,08	4,1	9,4	6,5	6,0	-3.027,2
2003	7,34	3,2	10,3	6,6	5,8	-5.115
2004	7,79	4,4	10,2	7,3	5,6	-5.483,8
2005	8,44	4,2	8,4	8,6	5,3	-4.314
2006	8,24	3,8	7,3	8,4	4,8	-5.064,9
2007	8,44	4,0	7,4	8,5	4,6	-14.203,3
2008	6,31	4,7	4,1	7,6	4,7	-18.028,7
2009	5,32	1,9	6,0	6,6	4,6	-12.852,5

*Nguồn: Niên giám Thống kê 2005, 2010*

Các nhân tố ảnh hưởng:

- Nhân tố chính sách: Thành công trong đàm phán và chính thức gia nhập WTO năm 2007 đã làm gia tăng kỳ vọng vào sự phát triển kinh tế, mở đường cho quá trình hội nhập sâu hơn vào nền kinh tế thế giới, góp phần duy trì tỷ lệ tăng trưởng cao trong thời gian dài. Ngay khi khủng hoảng kinh tế 2008 bắt đầu tác động tới nền kinh tế, chính sách tài khóa tích cực (tăng chi tiêu và giảm thuế) đi

kèm với chính sách tiền tệ thắt chặt chống lạm phát (tăng lãi suất) đã phần nào hạn chế đà suy thoái kinh tế, duy trì tăng trưởng dương vào thời điểm kinh tế khó khăn nhất (năm 2009). Phân tích nhân tố chính sách còn cho thấy nguy cơ khủng hoảng từ trong nền kinh tế đã xuất hiện ngay sau khi gia nhập WTO do sự bùng nổ của các hoạt động đầu tư, tín dụng và sự gia tăng cung tiền mạnh mẽ. Điều này, đáng tiếc, lại xuất phát từ cách quản lý các nguồn đầu tư và thị trường tiền tệ yếu kém của chính phủ. Nhận rõ các hạn chế về chính sách và yếu kém nội tại của nền kinh tế nên quyết định tái cơ cấu kinh tế lần thứ 2 đã được thực hiện. Chú trọng hơn tới chất lượng tăng trưởng, các chính sách kinh tế vĩ mô đều hướng tới sự ổn định kinh tế, cải thiện chất lượng nguồn nhân lực và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn, đặc biệt là nguồn vốn đầu tư phát triển từ ngân sách nhà nước.

- Tác động bên ngoài: Một lần nữa, tác động do khủng hoảng kinh tế từ bên ngoài trở thành nhân tố chủ chốt tạo ra sự sụt giảm tốc độ tăng trưởng GDP của Việt Nam. Bắt đầu tại Mỹ và lan nhanh ra toàn cầu, cuộc khủng hoảng này đã làm tan rã nhiều định chế tài chính và ảnh hưởng tiêu cực tới thị trường chứng khoán thế giới. Nguyên nhân của cuộc khủng hoảng này là việc các ngân hàng Mỹ gia tăng các hoạt động cho vay cầm cố bất động sản mà không quan tâm tới khả năng chi trả của khách hàng. Mặt khác, để kiềm chế lạm phát, FED đã liên tục tăng lãi suất. Điều này làm lãi vay trở thành gánh nặng buộc các tổ chức tín dụng phải mua lại các hợp đồng thế chấp và biến nó thành tài sản đảm bảo để phát hành trái phiếu. Tuy nhiên sự đóng băng của thị trường bất động sản đã làm cho các trái phiếu này trở nên vô giá trị. Trong bối cảnh toàn cầu hóa, những sự kiện trên đã trực tiếp tác động đến hoạt động cả hệ thống ngân hàng, hoạt động xuất khẩu của Việt Nam, làm giảm cường độ và qui mô vốn đầu tư từ nước ngoài,... tạo ra giai đoạn sa sút của chu kỳ thứ ba.

- Nhân tố gia tốc: Trong giai đoạn 2000 – 2007, tốc độ tăng đầu tư luôn ở mức trên 12%, tức là gấp đôi so với tỷ lệ tăng trưởng kinh tế. Đặc biệt, năm 2007,



vốn đầu tư phát triển toàn xã hội tăng kỷ lục, tới 52%, trùng với giai đoạn đỉnh của chu kỳ. Sau đó, khủng hoảng kinh tế 2008 đã nhanh chóng gây áp lực làm giảm đầu tư do tâm lý lo ngại tổn thất trong thời kỳ khủng hoảng.

- Mức cung tiền (M2): So với chu kỳ trước, tỷ lệ tăng tiền mạnh mẽ hơn và mức độ dao động giữa các năm cũng lớn hơn. Sự bùng nổ cung tiền 2007 là một trong những nguyên nhân của lạm phát cao những tháng cuối năm 2008. Cơ chế điều hành hệ thống tiền tệ giai đoạn này được xem là một trong những nhân tố tạo ra sự bất ổn kinh tế ngắn hạn. Bằng chứng là việc NHTW sử dụng công cụ lãi suất để thu hẹp đột ngột qui mô cung tiền nhằm chống lạm phát đầu năm 2009 đã kéo đà tăng trưởng kinh tế giảm nhanh kèm theo số lượng việc làm giảm sút thấy rõ.

*Bảng 2.7. Môi quan hệ giữa đầu tư, cung tiền và tăng trưởng GDP ở Việt Nam giai đoạn 2000 - 2009 (theo giá so sánh)*

Năm	Tỷ lệ tăng trưởng KT (%)	Qui mô đầu tư (10 <sup>6</sup> VNĐ)			Tốc độ tăng đầu tư ngoài nhà nước (%)	Tốc độ tăng M2 (%)
		Chung	Tư nhân	Nước ngoài		
2000	6,8	151.183,0	34.594,0	27.172,0	13,9	38,8
2001	6,9	170.496,0	38.512,0	30.011,0	10,9	25,5
2002	7,0	200.145,0	50.612,0	34.795,0	24,6	17,6
2003	7,2	239.246,0	74.388,0	38.300,0	32,0	25,0
2004	7,8	290.927,0	109.754,0	41.342,0	34,1	30,4
2005	7,6	343.135,0	130.398,0	51.102,0	20,1	28,8
2006	7,0	404.712,0	154.006,0	65.604,0	21,0	33,6
2007	7,1	532.093,0	204.705,0	129.399,0	52,1	46,1
2008	5,7	616.735,0	217.034,0	190.670,0	22,0	20,3
2009	5,4	708.826,0	240.109,0	181.183,0	3,3	29,0

*Nguồn: Niên giám thống kê (2005, 2010), WB (2015), IMF(2015), EIU (2015) và tính toán của NCS*

### **Chu kỳ thứ 4 từ 2009 đến 2012**

Mặc dù chính phủ Việt Nam đã phản ứng gần như ngay lập tức bằng chính sách tài khóa tích cực, đó là “gói kích cầu 14.000 tỷ đồng” kèm theo nhiều chính sách hỗ trợ doanh nghiệp nhưng liên tục 3 năm sau đó, tốc độ tăng GDP vẫn hồi phục rất chậm. Tỷ lệ tăng trưởng GDP thực tế năm 2010 và 2011 chỉ cao hơn GDP tiềm năng khoảng 0,4%. Đặc biệt ghi nhận tốc độ tăng trưởng cao của tiêu dùng hộ gia đình năm 2010 là 8,19% do tác động của các gói hỗ trợ chống suy thoái. Tuy nhiên, chỉ tiêu này không tiếp tục duy trì được trong các năm tiếp theo. Giai đoạn tiến triển của chu kỳ thứ tư hầu như không quan sát được trên thực tế vì nó hình thành do tác động của các chính sách chống suy thoái kinh tế. Tuy nhiên, vì liều lượng chính sách không đủ mạnh nên tốc độ tăng trưởng GDP sau khi phục hồi nhẹ lại giảm nhanh, thấp hơn mức tiềm năng năm 2012. So sánh với chu kỳ thứ 2 (kết thúc năm 1997), ta dễ dàng nhận thấy khả năng phục hồi dài hạn của nền kinh tế ở chu kỳ này thấp hơn nhiều. Đó là do 2 nguyên nhân sau đây: thứ nhất, qua 20 năm mở cửa, nền kinh tế Việt Nam đã hội nhập sâu vào kinh tế thế giới nên mức độ tác động của khủng hoảng kinh tế toàn cầu mạnh hơn; thứ hai, dư thừa tín dụng dẫn đến tình trạng sử dụng vốn kém hiệu quả gây ra tác động lâu dài đối với nền kinh tế vì các tài sản vốn dưới dạng máy móc thiết bị không thể thay đổi và điều chỉnh một cách nhanh chóng.

*Bảng 2.8. Tốc độ tăng trưởng kinh tế, tỷ lệ thất nghiệp và cán cân thương mại giai đoạn 2010 – 2012*

Năm	Tỷ lệ tăng trưởng kinh tế (%)				Tỷ lệ thất nghiệp (%)	Cán cân thương mại (10 <sup>6</sup> USD)
	Chung	NN	CN	DV		
2010	6,78	3,3	7,2	7,2	4,3	-12.609,3
1011	5,89	4,0	6,7	6,8	3,6	-9.844,2
1012	5,03	2,7	5,8	5,9	3,2	-780,3

*Nguồn: Niên giám thống kê 2014*

Các nhân tố ảnh hưởng:

- Nhân tố chính sách: Yếu tố chủ yếu tạo nên chu kỳ này chính là các chính sách kinh tế vĩ mô ngắn hạn. Sau khi thực hiện chính sách thắt chặt tiền tệ để kiềm chế lạm phát những tháng cuối năm 2008, hiện tượng tồn kho hàng hóa và phá sản doanh nghiệp xảy ra ồ ạt buộc chính phủ phải thực thi một loạt các chính sách kinh tế vĩ mô tích cực. Nhờ đó, đà sụt giảm sản lượng được ngăn chặn. Tốc độ tăng GDP tăng qua các quý năm 2009, lần lượt là 3,14%, 4,46%, 6,04% và 6,9%. Sang năm 2010, tăng trưởng sản lượng đạt 6,4% được đánh giá chủ yếu là do hệ quả của các gói kích cầu (tổng giá trị các gói kích thích kinh tế vào khoảng 150.000 tỷ đồng, gồm hỗ trợ lãi suất 4% một năm, tương đương 17.000 tỷ đồng cho các tổ chức, cá nhân vay vốn để sản xuất, kinh doanh; giảm 30% thuế thu nhập doanh nghiệp, 50% thuế VAT, miễn thuế thu nhập cá nhân trong 6 tháng, tương đương 28.000 tỷ đồng; tăng vốn đầu tư phát triển khu vực công cộng khoảng 90.800 tỷ đồng; Các khoản chi khác nhằm ngăn chặn suy giảm kinh tế, đảm bảo an sinh xã hội là 9.800 tỷ đồng.). Tuy nhiên, các biện pháp chính sách không đủ mạnh để triệt tiêu những yếu kém nội tại của nền kinh tế. Hơn nữa, nhiều nền kinh tế trên thế giới vẫn chưa thể vượt ra khỏi suy thoái và khủng hoảng nợ công. Vì thế, tăng trưởng kinh tế các quý năm 2011 và 2012 đều thấp hơn cùng kỳ năm trước. Kinh tế Việt Nam tăng trưởng thấp hơn mức tiềm năng và rơi vào đáy chu kỳ đầu năm 2013.

*Bảng 2.9. Mối quan hệ giữa đầu tư và tăng trưởng GDP ở Việt Nam giai đoạn 2010 -2012 (theo giá so sánh)*

Năm	Tỷ lệ tăng trưởng KT (%)	Qui mô đầu tư (10 <sup>6</sup> VNĐ)			Tốc độ tăng đầu tư ngoài nhà nước (%)	Tốc độ tăng M2 (%)
		Chung	Tư nhân	Nước ngoài		
2010	6,4	830.278,0	299.487,0	214.506,0	22,0	33,3
2011	6,2	924.495,0	356.049,0	226.891,0	13,4	11,75
2012	5,3	1.010.114,0	385.027,0	218.573,0	3,5	20,5

*Nguồn: Niên giám thống kê (2013), WB (2015), IMF (2015), EIU (2015) và tính toán của NCS*

### **Chu kỳ thứ 5 từ 2013 đến nay**

Sau khi bắt đầu chu kỳ cuối năm 2013 đã xuất hiện một số dấu hiệu phục hồi kinh tế chậm và chưa chắc chắn. Tiêu dùng hộ gia đình có xu hướng phục hồi nhanh, đạt mức 9,33% năm 2015 nhưng giảm xuống còn 7,30% năm 2016. Các dấu hiệu cho thấy sự hình thành của CKKT thứ 5 bao gồm: Thứ nhất, tốc độ tăng GDP năm 2013 có xu hướng tăng liên tục qua các quý, thể hiện rõ ràng ở 2 quý cuối năm; Thứ hai, tăng trưởng thể hiện ở cả 3 nhóm ngành. Các số liệu thống kê năm 2014 và 2015 cũng đều cho thấy chuyển biến chậm nhưng tích cực của nền kinh tế; Thứ ba, chuyển dịch cơ cấu kinh tế theo hướng tích cực, thể hiện ở sự gia tăng tỷ trọng GDP của nhóm ngành công nghiệp, dịch vụ và sự giảm xuống tương ứng của nhóm ngành nông, lâm, thủy sản; Thứ tư, GDP bình quân đầu người có xu hướng tăng với tốc độ năm sau cao hơn năm trước, ở mức 4,32% năm 2013, 4,78% năm 2014 và khoảng 6,1% năm 2015; Thứ năm, chất lượng tăng trưởng có sự cải thiện thể hiện ở tỷ lệ vốn đầu tư/GDP có xu hướng giảm nhẹ làm giảm hệ số ICOR. Tốc độ tăng trưởng GDP tăng chậm, ở mức 6,68% năm 2015, năm 2016 còn 6,21%. Khu vực dịch vụ vẫn duy trì vị trí dẫn đầu trong mức đóng góp vào tỷ lệ tăng trưởng chung. Nhiều dự báo cho rằng kinh tế Việt Nam sẽ duy trì tốc độ tăng trưởng trên 6,5% trong một vài năm tới. Tuy nhiên, thực tế cho thấy kinh tế Việt Nam vẫn đang phục hồi rất chậm. Hệ số ICOR vẫn cao gấp rưỡi, gấp đôi so với nhiều nước, năng suất lao động thấp, tỷ trọng của ngành công nghiệp chế biến, chế tạo (là ranh giới để phân biệt là nước công nghiệp hay chưa) ở mức 19,2% là còn thấp.

*Bảng 2.10. Tốc độ tăng trưởng kinh tế, tỷ lệ thất nghiệp và cán cân thương mại giai đoạn 2013 – 2016*

Năm	Tỷ lệ tăng trưởng kinh tế (%)				Tỷ lệ thất nghiệp (%)	Cán cân thương mại (10 <sup>6</sup> USD)
	Chung	NN	CN	DV		
2013	5,42	2,6	5,4	6,6	2,18	999,9
2014	5,98	3,5	7,1	6,0	2,08	1.984,0
2015	6,68	2,7	5,8	5,9	2,02	-3.654,2
2016	6,21	1,4	7,6	7,0	2,3	2.680,0

*Nguồn: Tổng Cục Thống Kê, Niên giám Thống kê 2014, 2015*

## **2.2. Thực trạng hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam**

### **2.2.1. Đặc điểm hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam qua các thời kỳ**

#### *2.2.1.1. Thời kỳ trước năm 1986*

Sau khi thống nhất đất nước, ngành hàng hải Việt Nam gặp nhiều khó khăn, đòi hỏi phải được tổ chức lại. Tổng Cục Đường Biển Việt Nam trở thành tổ chức quản lý sản xuất kinh doanh chuyên ngành, hoạt động theo chế độ hạch toán kinh tế, bao gồm các doanh nghiệp VTB, xí nghiệp xếp dỡ, đại lý và sửa chữa tàu biển. Đội tàu viễn dương có tổng trọng tải 36.276 DWT bắt đầu tham gia VTB quốc tế, vận chuyển hàng hoá XNK. Liên tiếp những năm sau đó, nhiều tàu cỡ lớn (6.000 đến 15.000 DWT) đã được bổ sung bằng nhiều hình thức, phục vụ vận tải các tuyến châu Phi, châu Mỹ, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hóa và hành khách ngày càng tăng. Phạm vi hoạt động của đội tàu không ngừng được mở rộng. Từ việc khai thác hiệu quả trong khu vực các nước XHCN, đội tàu đã vươn khơi cập bến hầu hết các cảng trên thế giới, phát triển thêm nhiều tuyến vận tải viễn dương mới. Nhờ khai thác tốt các tuyến vận chuyển nước ngoài mà ngành VTB đã tiết kiệm cho nhà nước hàng triệu USD do không phải thuê thuyền bộ nước ngoài. Từ những năm 1985, ngành VTB là một trong những ngành kinh tế đầu tiên của Việt Nam đẩy mạnh hoạt động kinh tế đối ngoại, tăng cường quan hệ với nhiều quốc gia có truyền thống hàng hải trên thế giới [93].

Có thể nói do tính chất quốc tế của ngành nên việc cập nhật tiến bộ khoa học kỹ thuật trên thế giới và tăng cường các mối quan hệ quốc tế đã trở thành các nhân tố quan trọng để ngành VTB nói chung và hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nói riêng đạt được những thành tựu to lớn, đi trước nền kinh tế.

#### *2.2.1.2. Thời kỳ sau năm 1986*

Nội tiếp những thành tựu đã đạt được và tiếp thu quan điểm đổi mới, ngành đường biển đẩy mạnh quá trình đổi mới tư duy và cơ cấu tổ chức. Bên cạnh các

công ty VTB của nhà nước, nhiều công ty liên doanh ra đời và hoạt động khá hiệu quả. Từ năm 1985 đến năm 1993, tổng trọng tải đội tàu biển Việt Nam đã tăng thêm 42%.

Giai đoạn 1986 – 1995, ngành VTB Việt Nam bắt đầu xuất hiện sự cạnh tranh của các hãng tàu liên doanh với nước ngoài đầu tiên. Ban đầu là các công ty liên doanh sở hữu các tàu cũ của Liên Xô, sau đó là sự xuất hiện của tàu Trung Quốc và nhiều hãng tàu khác trên thế giới. Cạnh tranh gay gắt làm giảm mạnh giá cước vận tải. Những năm cuối thời kỳ này, vận tải container bắt đầu hình thành ở Việt Nam cùng với sự ra đời của một số hãng tàu container đầu tiên như Liên doanh VTB Việt-Pháp (Germa-trans). Sau đó là sự tham gia ồ ạt của nhiều hãng tàu container nước ngoài, chủ yếu dưới hình thức đại lý hàng hải hoặc liên doanh liên kết với các doanh nghiệp đại lý hàng hải trong nước như EAC – Saigonshipping (liên doanh với Đan Mạch), NYK – Northernfreight (liên doanh với Nhật Bản),... Thị trường vận tải container từ chỗ bỏ trống đã xuất hiện sự cạnh tranh mạnh mẽ do sự chi phối của các chủ tàu nước ngoài trong khi thiếu sự điều chỉnh và quản lý của nhà nước. Cạnh tranh gay gắt cộng với thiếu đầu tư chiều sâu nên đội tàu biển Việt Nam bắt đầu hoạt động kém hiệu quả. Chủ tàu Việt Nam không những đánh mất khả năng cạnh tranh trong vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu mà còn yếu thế hơn hẳn so với chủ tàu nước ngoài ngay trên các tuyến vận tải nội địa.

Giai đoạn 1995 – 2004, cơ cấu tổ chức ngành hàng hải có sự thay đổi hoàn toàn. Cục Hàng Hải Việt Nam trở về đúng vị trí là cơ quan quản lý nhà nước về các hoạt động hàng hải. Toàn bộ các hoạt động sản xuất kinh doanh, bao gồm khai thác, phát triển đội tàu VTB, khai thác cảng biển và các dịch vụ hàng hải do Tổng Công Ty Hàng Hải Việt Nam (VINALINES) đảm nhiệm. Trong giai đoạn này, VINALINES tập trung phát triển đội tàu VTB bằng việc đầu tư mua và đóng mới hàng loạt tàu chuyên dụng chở hàng lỏng, hàng rời và hàng container. Vì vậy, đội tàu biển Việt Nam có sự gia tăng mạnh về trọng tải cũng như khả năng cạnh tranh.

Đội tàu biển Việt Nam được phép độc quyền chuyên chở hàng hóa xuất nhập khẩu có nguồn vốn từ ngân sách nhà nước, ưu tiên cho các hàng hóa là tài nguyên quốc gia. Quyết định này còn qui định giảm thuế xuất khẩu hoặc thuế nhập khẩu đối với chủ của lô hàng xuất nhập khẩu theo hợp đồng mua FOB hoặc bán CIF sử dụng tàu biển Việt Nam. Bên cạnh đó, các doanh nghiệp còn được miễn thuế thu nhập từ cho thuê tàu trần và cho thuê định hạn; miễn thuế thu nhập 2 năm đầu và giảm 50% thuế thu nhập 2 năm tiếp theo đối với tàu vay mua và thuê mua; đồng thời được vay vốn từ Quỹ hỗ trợ phát triển để phát triển đội tàu [93].

Giai đoạn 2004-2009 là thời kỳ phát triển cực thịnh của VTB Việt Nam. Đội tàu tăng mạnh về cả số lượng và trọng tải. Sự phát triển kinh tế mạnh mẽ giai đoạn trước và sau hội nhập WTO trở thành yếu tố cơ bản thúc đẩy sự phát triển nhanh chóng của các hoạt động VTB. Hàng loạt các hợp đồng mua và đóng mới tàu chở hàng được ký kết, cước phí VTB tăng cao đặc biệt trong năm 2008, cộng với nguồn hàng phong phú, đa chủng loại, số lượng lớn. Các doanh nghiệp VTB thu lãi lớn trong năm 2008. Tuy nhiên, những tháng cuối năm 2008, nhiều dấu hiệu cho thấy sự bất ổn trên thị trường VTB. Bắt đầu từ sự sụt giảm mạnh của chỉ số BDI, cước vận chuyển bắt đầu giảm nhanh.

Giai đoạn 2009 đến nay, tức là kể từ cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu, hoạt động kinh doanh VTB gặp rất nhiều khó khăn. Tình trạng dư cung trọng tải và mất cân đối trong kết cấu đội tàu bộc lộ rất rõ. 39% tàu đang sử dụng hiện nay là tàu trên 15 tuổi, tình trạng kỹ thuật kém. Tình trạng dư thừa công suất vận tải so với nhu cầu buộc các hãng tàu phải bán tàu nhằm mục tiêu giảm chi phí và cắt lỗ thay vì phát triển và trẻ hóa đội tàu. Mặc dù vậy, hầu hết các chủ tàu lớn vẫn chịu lỗ vốn, doanh thu không đủ trả lãi vay ngân hàng và các khoản chi phí khác. Khả năng khai thác kém, tình trạng kỹ thuật của phương tiện không đủ sức cạnh tranh với đội tàu hiện đại của nước ngoài cộng với sự hồi phục kinh tế chậm chạp là những nhân tố chủ yếu cản trở các hoạt động SXKD của các doanh nghiệp VTB

trong giai đoạn này. Thống kê cho thấy hầu hết các doanh nghiệp VTB lớn của Việt Nam đều đang thua lỗ ở các mức độ khác nhau, chỉ có các chủ tàu vận tải xăng dầu thu được lợi nhuận trong thời gian qua, nhưng chủ yếu là do có nguồn hàng ổn định từ Petrolimex.

*Bảng 2.11. Thực trạng kết quả SXKD của một số doanh nghiệp VTB*

<b>Tên công ty (Mã CK)</b>	<b>Lợi nhuận sau thuế 2015 (10<sup>9</sup> đồng)</b>	<b>Mô tả trạng thái</b>	<b>Lĩnh vực hoạt động</b>
Công ty CP vận tải và thuê tàu (VST)	-193,854	Lỗ 4 năm liên tiếp. Đã bán 1 tàu năm 2013, bán 2 tàu trong năm 2014 và tiếp tục lỗ vốn năm 2015.	Vận tải hàng khô
Công ty VTB Việt Nam (VOS)	-294.796	Lỗ 3 năm liên tiếp. Bán 3 tàu năm 2014. Vào diện cảnh báo từ giữa năm 2015 do lỗ vốn triền miên.	Vận tải đa chủng loại hàng hóa
DDM (Công ty CP Hàng Hải Đông Đô)	-138.429	Hủy niêm yết từ năm 2013 vì thua lỗ vượt vốn điều lệ.	Vận tải hàng khô
VNA (Công ty CP VTB VINASHIP)	-39,706	Lỗ 3 năm liên tiếp. 5/13 tàu trên 25 tuổi. Thuộc diện cảnh báo không được ký quỹ giao dịch chứng khoán	Vận tải hàng khô
VSG (Công ty CP container phía Nam)	-91,725	Thua lỗ 7 năm liên tiếp từ 2009 đến 2015	Vận tải container
SSG (công ty CP VTB Hải Âu)	-11,623	Thua lỗ 4 năm liên tiếp. Đã bán 1 tàu trong nửa đầu năm 2014. Còn lại 2 tàu.	Vận tải hàng khô
TJC (Công ty cổ phần dịch vụ vận tải thương mại)	13,647	Còn 3 tàu sau khi bán tàu Transco Sun năm 2013. Bán tàu Hà tây trong năm 2014.	Vận tải hàng khô
VFR (Công ty cổ phần vận tải và thuê tàu)	-9,417	Lãi năm 2013 nhờ hoạt động dịch vụ trên bờ và bán tàu Vietfracht 02. Còn 3 tàu kinh doanh không hiệu quả năm 2014. Lỗ vốn 2 năm liên tiếp.	Vận tải hàng khô
PJT (Công ty cổ phần vận tải xăng dầu đường thủy PETROLIMEX)	24,095	Có lãi nhờ nguồn hàng ổn định từ tổng công ty xăng dầu PETROLIMEX	Vận tải xăng dầu
VTO (Công ty CP vận tải xăng dầu VITACO)	72,509	4/10 tàu dưới 10 tuổi. Doanh thu được hỗ trợ từ Petrolimex	Vận tải xăng dầu
VIP (Công ty CP vận tải xăng dầu VIPCO)	66,809	Hơn 110 tỷ đồng lợi nhuận sau thuế năm 2013 đến từ bán tài sản và đất thuê dự án cảng container. Lãi này được góp vào thành lập công ty Cảng Nam Hải Đình Vũ. Doanh thu hiện tại chủ yếu từ cho PETROLIMEX thuê định hạn toàn bộ đội tàu.	Vận tải xăng dầu

*Nguồn: Tổng hợp của NCS từ Cafef*



Những khó khăn mà các DN VTB Việt Nam phải đối mặt trong giai đoạn này bao gồm:

- Thiếu hụt nghiêm trọng các đơn hàng do sản xuất đình trệ. Các đánh giá và mô hình định lượng đã chứng minh sự phụ thuộc của sản lượng VTB vào GDP. Khi nền kinh tế gặp khó khăn, tốc độ tăng trưởng GDP chậm lại, nhu cầu vận tải vì thế cũng ở mức thấp. Vì vậy, các doanh nghiệp VTB đương nhiên gặp khó khăn về nguồn hàng. Kết hợp với thực tế khai thác tàu bị động, nhiều doanh nghiệp rơi vào “điểm treo tàu”, thậm chí phải bán tàu trả nợ hoặc tuyên bố phá sản.

- Giá cước vận chuyển giảm do tình trạng dư cung vận tải tạo sức ép buộc các doanh nghiệp phải giảm giá cước để cạnh tranh. Các hãng tàu qui mô càng lớn, áp lực về giá cước càng cao, gặp khó trên thị trường vận tải nội địa và quốc tế. Trên thị trường nội địa, các hãng tàu qui mô nhỏ có khả năng cạnh tranh tốt hơn (do đầu tư phương tiện nhỏ, cũ, giá rẻ, không phải đảm bảo các tiêu chuẩn và điều kiện khắt khe về khai thác VTB). Trên thị trường quốc tế, xu hướng liên kết giữa các hãng tàu lớn tạo lợi thế cạnh tranh cho các liên minh vận tải, không có cơ hội cho các hãng tàu trong nước.

- Các biện pháp thắt chặt tiền tệ chống lạm phát tăng lãi suất ngân hàng làm tăng chi phí lãi vay – Nguyên nhân chính của việc nhiều doanh nghiệp VTB liên tục báo lỗ trong một vài năm gần đây. Bên cạnh đó, chi phí lãi suất còn trở thành rào cản, hạn chế các hoạt động đầu tư đổi mới, nâng cao chất lượng phương tiện của doanh nghiệp và không hấp dẫn đầu tư vào lĩnh vực này. Thời hạn khoan nợ trong 3 năm của chính phủ đối với một số DN VTB lớn đã hết. Bắt đầu từ năm 2017, các khoản nợ cũ mới của các DN sẽ bị truy thu. Khi đó, nhiều khả năng ngân hàng sẽ giữ các phương tiện đã thế chấp hoặc xử lý bằng hình thức mua bán nợ xấu.

- Biến động giá dầu những tháng cuối năm 2008 và đầu năm 2009 làm chi phí nhiên liệu chiếm tới 40% trong cơ cấu tổng chi phí; hiện nay cũng vẫn chiếm

khoảng 30% do các tàu đóng mới hầu hết không hợp qui cách, tiêu hao nhiên liệu.

- Xu hướng hội nhập kinh tế quốc tế hiện nay buộc các doanh nghiệp VTB phải chấp nhận cạnh tranh gay gắt từ các hãng tàu nước ngoài. Với đội tàu qui mô lớn, chất lượng tốt, trình độ khai thác tàu chuyên nghiệp và qui trình khai thác hiện đại, phạm vi hoạt động rộng khắp, nhiều hãng tàu lớn đã tham gia vào thị trường vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam và chiếm lĩnh đa số thị phần VTB. Vấn đề khác là do thói quen “mua CIF bán FOB” lâu nay của chủ hàng Việt Nam. Các chủ hàng xuất nhập khẩu Việt Nam hầu hết là các doanh nghiệp sản xuất hàng xuất khẩu, hoặc nhập khẩu hàng hóa thương mại, hay mua nguyên vật liệu và máy móc thiết bị phục vụ hoạt động sản xuất. Các doanh nghiệp này thường không quan tâm đến việc giành quyền vận tải vì họ không hiểu biết nhiều về các nghiệp vụ thuê tàu và với qui mô tương đối nhỏ, họ cũng không có một bộ phận riêng để đảm nhận công việc này. Vì thế, họ thường để cho đối tác nước ngoài tự thu xếp việc thuê tàu vận chuyển. Xét về lợi ích, điều này không ảnh hưởng nhiều đến các chủ hàng xuất nhập khẩu vì đẳng nào thu nhập từ vận tải cũng không thuộc về họ. Tuy nhiên, ở góc độ tổng thể nền kinh tế, khi quyền vận tải thuộc về phía nước ngoài, đội tàu biển quốc gia sẽ mất việc làm, thu nhập quốc dân giảm do phần thu nhập từ vận tải hàng hóa XNK là của ngoại quốc. Trong kế hoạch hỗ trợ VTB, Bộ Giao Thông Vận Tải đã xúc tiến làm việc với Bộ Công Thương nhằm kết nối các chủ hàng XNK với các hãng tàu Việt Nam. Gần đây nhất là công văn chỉ đạo của Bộ Công Thương đối với các Công ty than, điện về việc ưu tiên giành quyền vận tải cho các hãng tàu trong nước (nhưng vẫn phải đấu thầu với các hãng tàu nước ngoài mạnh về qui mô và có khả năng khai thác cả nguồn hàng). Vì thế khả năng trúng thầu của hãng tàu trong nước là rất thấp, chỉ có thể trở thành các nhà thầu phụ. Trong trường hợp trúng thầu, lợi ích trước mắt thuộc về các công ty VTB Việt Nam nhưng duy trì độc quyền lại làm giảm lợi ích của các chủ hàng trong nước.

Khảo sát không chính thức của tác giả cho thấy tất cả các chủ hàng cũng như các công ty giao nhận và logistics đều không thỏa mãn với kiểu cách làm việc thiếu chuyên nghiệp của các hãng tàu Việt Nam. Ngoại trừ cước phí thấp hơn, các hãng tàu Việt Nam có rất nhiều điểm trừ, như: các thông tin về thời gian không chính xác gây tổn kém chi phí lưu kho và chi phí vận tải bộ; các phần mềm phục vụ công tác khai thác tàu không đáp ứng được yêu cầu nghiệp vụ; thái độ phục vụ của đại bộ phận nhân viên đều không làm thỏa mãn khách hàng;... Bên cạnh đó, mặc dù tín hiệu hỗ trợ liên kết chủ tàu và chủ hàng xuất nhập khẩu đã rõ ràng nhưng cả phía chủ tàu và chủ hàng đều chưa có nhiều động thái nhằm xúc tiến các hoạt động cụ thể để tạo lập và duy trì mối quan hệ hợp tác lâu dài.

Để hỗ trợ các doanh nghiệp VTB, đầu năm 2013, Bộ Giao Thông Vận Tải, Cục Hàng Hải, đã quyết định chấm dứt sự hiện diện của tàu biển treo cờ nước ngoài tại thị trường vận tải container nội địa. Bên cạnh đó, liên bộ Bộ Giao Thông Vận Tải và Công Thương cũng khuyến khích ưu tiên giành quyền vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu cho đội tàu biển Việt Nam. Tuy nhiên, diễn biến thị trường VTB hiện nay không đơn giản để có thể tháo gỡ đơn thuần bằng các chính sách của nhà nước.

### ***2.2.2. Đánh giá các nhân tố tác động đến hoạt động vận chuyển bằng đường biển ở Việt Nam***

#### ***2.2.2.1. Điều kiện tự nhiên và điều kiện kinh tế xã hội***

Việt Nam nằm trong khu vực Đông Nam Á, ngay sát Biển Đông là vùng biển được coi là ngã ba của thế giới vì có các tuyến vận tải viễn dương qua Thái Bình dương và Ấn Độ dương, châu Âu và châu Á, Trung Đông và châu Á. Ước tính hàng năm, 2/3 lượng hàng hóa vận chuyển đường biển trên thế giới đi qua vùng biển này. Không kể các tuyến vận chuyển ven biển phục vụ nhu cầu vận tải nội địa, các tuyến VTB chủ yếu qua Biển Đông bao gồm:

1. Bắc Mỹ, Tây Âu qua Địa Trung Hải, kênh đào Sue, Trung Đông, Ấn Độ

đến Đông Nam Á, Australia, New Zealand.

2. Đông Nam Á qua kênh đào Panama đến bờ Đông Bắc Mỹ và Caribe.

3. Đông Nam Á và Bắc Á đến Australia, New Zealand và Nam Thái Bình dương.

Một nửa trong số các tuyến hàng hải thông thương lớn nhất trên thế giới đi qua Biển Đông và đây cũng là tuyến đường VTB nhộn nhịp thứ hai trên thế giới. Mỗi ngày có khoảng 150-200 con tàu qua lại khu vực này. 50% trong số đó có trọng tải >5.000 tấn, 10% có trọng tải >30.000 tấn [38]. Cũng trong khu vực này, số liệu thống kê cho thấy có 536 cảng biển, trong đó có 2 cảng vào loại lớn và hiện đại nhất thế giới là Singapore và Hongkong. Nhiều nước Đông Á như Trung Quốc, Hàn Quốc, Nhật Bản, Singapore có nền kinh tế phụ thuộc sống còn vào vùng biển này vì dầu mỏ và các nguồn tài nguyên thương mại vận chuyển qua khu vực với lưu lượng bằng ½ tổng lượng hàng hóa vận tải thương mại của thế giới. 70% lượng dầu mỏ nhập khẩu và 40% lượng hàng hóa xuất khẩu của Nhật Bản; 60% lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, 70% lượng dầu mỏ nhập khẩu và 29/39 tuyến hàng hải của Trung Quốc đều đi qua Biển Đông [38].

*Bảng 2.12. Tỷ trọng hàng hóa xuất nhập khẩu của một số nước đi qua Biển Đông năm 2016*

<b>STT</b>	<b>Quốc gia</b>	<b>Tỷ trọng (%)</b>
1	Trung Quốc	22
2	Nhật Bản	42
3	Các nước Đông Nam Á	52
4	Australia	40
5	NICs	26

*Nguồn: Tạp chí Nghiên Cứu Biển Đông*

Có thể nói Việt Nam là quốc gia có địa chính trị cực kỳ thuận lợi cho sự phát triển hàng hải vì nằm ngay sát một trong những tuyến hàng hải nhộn nhịp và quan trọng nhất thế giới hiện nay.

#### *2.2.2.2. Cơ sở hạ tầng giao thông*

Hệ thống giao thông của Việt Nam liên tục được đầu tư mở rộng, cải thiện đáng kể về chất lượng. Qui mô đầu tư cho hạ tầng giao thông của Việt Nam giai đoạn 2010 -2015 là 491 nghìn tỷ đồng, gấp 3 lần so với tổng đầu tư cho giao thông giai đoạn 2001 – 2010 và dự kiến là hơn 1.081 nghìn tỷ giai đoạn 2016- 2020. Từ năm 2010 đến hết năm 2015, Việt Nam đã tăng 36 bậc (từ 103 lên 67), theo đánh giá của WEF, về mức độ hữu dụng và chất lượng hạ tầng giao thông [84]. Hệ thống kết nối giao thông cũng được quan tâm đầu tư, đảm bảo phát triển đồng đều các phương thức vận tải, đặc biệt là đường bộ, đường hàng không và đường biển. Mặc dù vậy, hạ tầng giao thông của Việt Nam vẫn được xem là chưa theo kịp sự phát triển KTXH. Tình trạng ùn tắc giao thông tại các cảng biển lớn vẫn thường xuyên xảy ra, gây tốn kém thời gian và chi phí cho doanh nghiệp.

Theo dự tính của Bộ GTVT, đầu tư cho VTB trong giai đoạn 5 năm tới ở mức 28 nghìn tỷ đồng (chỉ chiếm 2,6% trong tổng đầu tư cho phát triển giao thông). Như vậy, ngành VTB là một trong số những ngành có suất đầu tư thấp nhất trong số các phương thức vận tải hiện nay.

### *2.2.2.3. Nguồn nhân lực*

Tổng số thuyền viên Việt Nam tính đến thời điểm 30/04/2016 là 43.754 người, giảm khoảng 1.000 người so với cùng kỳ năm 2015.

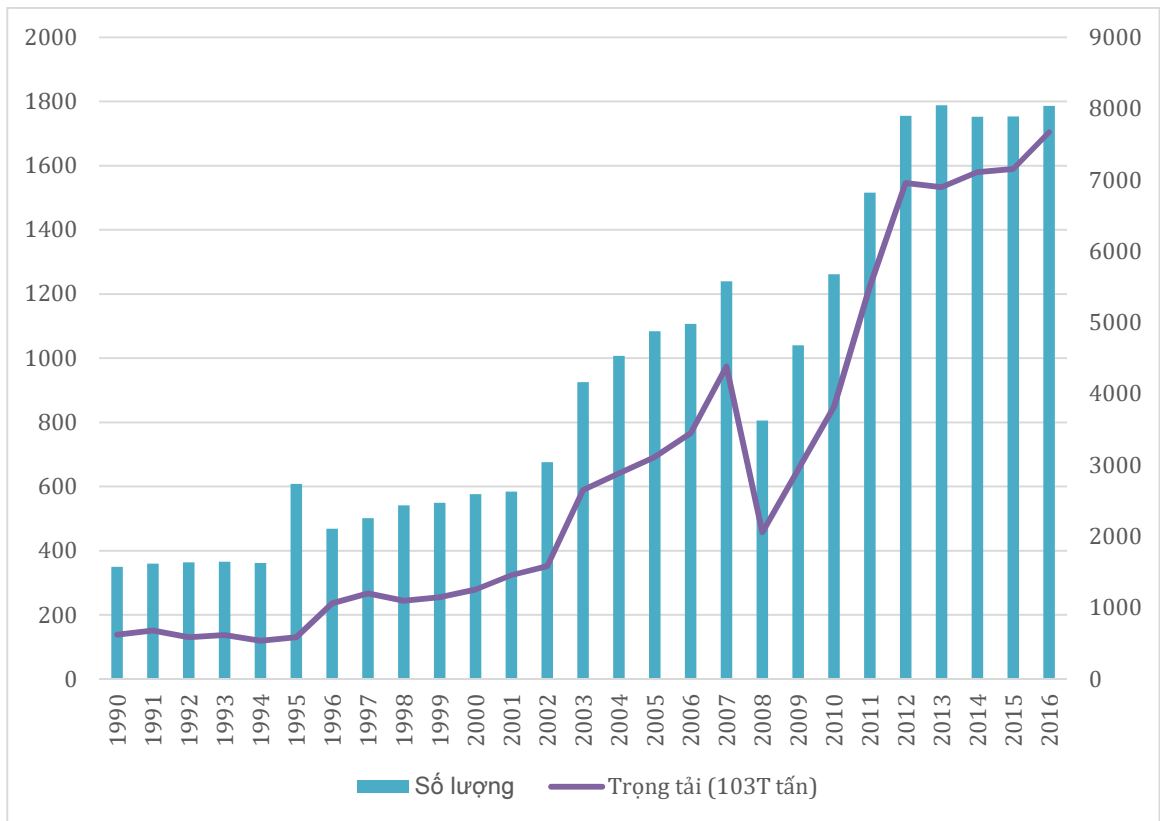
Nhìn chung đội ngũ thuyền viên Việt Nam đều đã qua đào tạo, huấn luyện tại các trung tâm đào tạo uy tín trong nước, theo tiêu chuẩn, yêu cầu của Công ước STCW (về tiêu chuẩn đào tạo, chứng nhận và trực ca cho thuyền viên), đáp ứng một cách cơ bản yêu cầu công việc trên tàu biển, kể cả tàu của nước ngoài.

Tuy nhiên, so sánh với các quốc gia hàng hải trong khu vực, chúng ta có thể thấy rõ hạn chế về nhiều mặt của đội ngũ thuyền viên Việt Nam. Trong số gần 45 nghìn thuyền viên hiện nay, một tỷ lệ không nhỏ đã chuyển ngành hoặc bỏ nghề vì nhiều lý do [34]. Vì vậy, số lượng thuyền viên Việt Nam hiện nay chỉ vào khoảng trên 35.000 người. Chất lượng thuyền viên được cho là còn yếu kém thể hiện ở các

số liệu về an toàn hàng hải. Hàng năm, số vụ tai nạn hàng hải dao động từ khoảng 30 đến 70 vụ, gây thiệt hại cả về người và phương tiện. Bên cạnh đó, số lượng thuyền viên Việt Nam làm việc trên tàu của nước ngoài (là thước đo chất lượng thuyền viên) chỉ dừng lại ở mức hơn 4.300 người, chiếm gần 10% tổng số lượng thuyền viên theo báo cáo, mang về cho Việt Nam khoảng 4,5 triệu USD, thua kém nhiều nước láng giềng về cả số lượng và chất lượng thuyền viên xuất khẩu (Philippines hàng năm xuất khẩu khoảng 300.000 – 350.000 lượt thuyền viên, chiếm 28% tổng số thuyền viên xuất khẩu toàn thế giới, đóng góp vào GNP khoảng 5 tỷ USD; Trung Quốc hiện có khoảng 110.000 thuyền viên đang làm việc trên tàu ngoại, chiếm 14,3% tổng số thuyền viên xuất khẩu toàn thế giới). Đây là những thuyền viên đã vượt qua được những cuộc phỏng vấn, tuyển dụng nghiêm ngặt của chủ tàu nước ngoài để có thể được làm việc trên tàu của họ. Nhận xét chung về thuyền viên xuất khẩu của Việt Nam là năng lực làm việc yếu, thiếu kinh nghiệm thực tế, ngoại ngữ kém, thiếu kỷ luật, sức khoẻ không đạt và thiếu hiểu biết về pháp luật hàng hải quốc tế. Vì vậy, thu nhập của thuyền viên Việt Nam chỉ bằng 1/6 của Nhật Bản và 1/2 của Philippine [31]. Thực tế này đã chỉ ra yêu cầu bức thiết về việc đào tạo và nâng cao trình độ của thuyền viên Việt Nam, phù hợp với mục tiêu phát triển ngành VTB trong giai đoạn hiện nay.

#### *2.2.2.4. Đội tàu biển*

Trong những năm qua, đội tàu biển Việt Nam liên tục được bổ sung về cả số lượng và chất lượng. Tuy nhiên do tác động tiêu cực của khủng hoảng kinh tế cũng như những khó khăn riêng của ngành hàng hải và thương mại nên nhiều chủ tàu Việt Nam chỉ có thể duy trì tỷ suất lợi nhuận thấp, thậm chí lỗ vốn. Có nhiều nguyên nhân dẫn đến tình trạng này nhưng chủ yếu là do cơ cấu đội tàu bất hợp lý dẫn đến mất cân đối cung cầu, khan hiếm nguồn hàng, biến động giá dầu, lãi suất ngân hàng quá cao và khó tiếp cận với các gói hỗ trợ tài chính của chính phủ.



**Đồ thị 2.3. Số lượng và tổng trọng tải đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 1990 - 2016**

*Nguồn: UNCTAD, 2016*

Đồ thị tổng hợp số lượng và trọng tải tàu cho thấy rõ ràng sự tăng trưởng nhanh chóng về qui mô của đội tàu biển Việt Nam. Trong khoảng 20 năm, số lượng các phương tiện VTB đã tăng hơn năm lần, tương đương 510%, tổng trọng tải đội tàu cũng tăng 11 lần so với thời điểm 1990. Tốc độ tăng trưởng trọng tải bình quân giai đoạn 2000-2005 là 20% tương ứng với giai đoạn phát triển cực thịnh của VTB Việt Nam. Tính đến cuối năm 2015, Việt Nam có 1.753 tàu buôn tương đương 7,1 triệu DWT, có xu hướng giảm về qui mô [6].

Đội tàu biển Việt Nam đa dạng về chủng loại, có sự thay đổi nhanh về qui mô và kết cấu. Tuy nhiên, cơ cấu đội tàu hiện tại được cho là chưa hợp lý vì có quá nhiều tàu chở hàng tổng hợp, thiếu tàu container chuyên dụng, đặc biệt là những tàu có trọng tải lớn.

Bảng 2.13. Thực trạng đội tàu Việt Nam theo công năng năm 2016

TT	Loại tàu	Số lượng (chiếc)	Trọng tải (10 <sup>3</sup> DWT)	Dung tích (10 <sup>3</sup> GT)	Tỷ trọng DWT (%)
1	Tàu hàng bách hóa	742	2.473	1.409	32,74
2	Tàu hàng rời	68	2.016	1.217	26,69
3	Tàu chở Container	34	305	237	4,04
4	Tàu hàng lỏng	141	1.861	1.152	24,64
5	Tàu khác	395	899	700	11,90
<b>Tổng</b>		<b>1.380</b>	<b>7.554</b>	<b>4.715</b>	<b>100,00</b>

Nguồn: Cục Đăng Kiểm Việt Nam, 2017

#### **Đánh giá theo loại tàu:**

##### *Tàu hàng rời chuyên dụng:*

Việt Nam xuất khẩu hàng triệu tấn than, hàng trăm nghìn tấn quặng và nhập khẩu hàng trăm nghìn tấn phân bón rời, clinker rời mỗi năm. Trong khoảng 10 năm, từ 2000 đến 2010, qui mô đội tàu hàng rời của Việt Nam tăng tới 13 lần, vượt xa tốc độ tăng qui mô của đội tàu container và đội tàu chở hàng lỏng. Tính đến nay có khoảng 68 chiếc tàu chở hàng rời chuyên dụng với tổng trọng tải khoảng 2 triệu DWT, thuộc sở hữu của khoảng 50 chủ tàu. Trong đó, 9 chủ tàu lớn sở hữu 56 tàu, tương đương 82,7% DWT của đội tàu. Các tàu chuyên dụng cỡ từ 18.000 DWT chủ yếu do các thành viên của VINALINES quản lý [5].

##### *Tàu dầu, tàu chở hàng lỏng chuyên dụng.*

Đội tàu chở hàng lỏng của Việt Nam hiện có 141 chiếc với tổng trọng tải 1,8 triệu DWT và tuổi tàu bình quân là 15. Chỉ có một số tàu lớn có đủ khả năng vận chuyển hàng xuất nhập khẩu. Các tàu nhỏ khác chủ yếu để vận chuyển nội địa từ các tổng kho xăng dầu đến nơi tiêu thụ. Hiện nay, nếu giành được quyền vận tải, đội tàu dầu cũng chỉ đáp ứng được khoảng trên 20% tổng khối lượng nhiên liệu nhập khẩu và dầu thô xuất khẩu của Việt Nam.



Ngoại trừ những tàu mới được đầu tư trong một vài năm gần đây, thì hầu hết còn lại là tàu nhỏ, hoạt động trong nước, đã cũ, có tàu trên 25 tuổi (đóng năm 1975), các tính năng kém, tình trạng kỹ thuật không đảm bảo an toàn cho việc khai thác trên tuyến nước ngoài do những yêu cầu khắt khe về tình trạng kỹ thuật, trình độ khai thác và điều hành. Cho nên hiện nay một số công ty của Việt Nam phải thuê tàu nước ngoài quản lý để vận chuyển dầu và chế phẩm dầu phục vụ nhu cầu trong nước.

Tàu dầu và tàu chở hàng đòi hỏi tình trạng kỹ thuật phải luôn ở trong trạng thái tốt, hệ số an toàn cao. Nếu như đội tàu chở dầu chuyên dụng của Việt Nam không được đầu tư phát triển thích đáng thì sẽ không thể nâng cao được thị phần vận tải. Đặc biệt, theo lộ trình hội nhập, từng bước xóa bỏ chính sách bảo hộ, khi mà đội tàu chở hàng lỏng hiện đại của nước ngoài có thể tham gia kinh doanh ở mọi khu vực địa lý, thì đội tàu dầu Việt Nam có nguy cơ mất kiểm soát cả trên thị trường vận tải nội địa.

#### *Tàu chuyên dụng container.*

Vào thời điểm cuối năm 2007, trên thị trường vận tải container ở Việt Nam có 134 tàu, cỡ bình quân 950 teus, tổng năng lực vận tải khoảng 124.800 teus, tham gia khai thác 59 tuyến, đến và đi từ một số cảng chính của Việt Nam như :

- Tuyến Feeder gồm 27 tuyến khác nhau. Các tàu cập một hoặc nhiều cảng của Việt Nam, nối với các cảng trung chuyển quốc tế như Singapore, Hồng Kông và Kaohsiung.

- Tuyến trực tiếp nối vùng Châu Á gồm 32 tuyến khác nhau. Các tàu cập một hoặc nhiều cảng của Việt Nam nối với rất nhiều cảng khác nhau trong khu vực.

Hiện nay, đội tàu container có 34 chiếc, do 7 chủ tàu trong nước trực tiếp quản lý với trọng tải 236 nghìn DWT (tương đương khoảng 20.000 teus) chiếm khoảng 4% tổng trọng tải của đội tàu Việt Nam. Đội tàu cung cấp dịch vụ Feeder

tới Singapore, Hongkong và Kaohsiung để gom và rút hàng cho tàu mẹ trên các tuyến chính, nhưng vận tải nội địa giữa các cảng biển của Việt Nam vẫn là chủ yếu.

Mặc dù lượng hàng container được vận chuyển bằng đội tàu Việt Nam có tăng lên, nhưng so với nhu cầu vận chuyển thực tế thì khối lượng hàng hóa vận chuyển của đội tàu container Việt Nam còn quá nhỏ, mới chiếm khoảng 18% thị phần.

#### *Tàu hàng khô tổng hợp*

Trong những năm gần đây, đội tàu hàng khô tổng hợp của Việt Nam phát triển mạnh theo xu hướng tăng của nhu cầu vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu và nội địa. Việc các công ty VTB Việt Nam thực hiện kế hoạch tái cơ cấu đội tàu đã mang lại một số kết quả khả quan. Tính đến cuối 2015, đội tàu hàng khô tổng hợp của Việt Nam có khoảng 1.200 chiếc, cỡ từ 200 DWT trở lên, với tổng trọng tải khoảng 3,5 triệu DWT, chiếm 1/2 tổng trọng tải đội tàu biển theo DWT, tuổi bình quân là 18 tuổi. Đến hết năm 2016, số lượng tàu giảm xuống còn khoảng 750 chiếc, tổng trọng tải là 2,5 triệu DWT, bằng khoảng 70% so với năm trước. Mặc dù đã có sự chuyển biến nhất định về số lượng và trọng tải nhưng tuổi tàu bình quân cao được xem là một trong những khó khăn lớn nhất trong quá trình hội nhập vì thực tế này hạn chế đáng kể khả năng cạnh tranh của đội tàu.

#### **Đánh giá theo tuổi tàu**

Trên thực tế, tuổi tàu trung bình của đội tàu biển Việt Nam đang giảm nhanh, nhưng vẫn ở mức cao, khoảng 17 tuổi (tuổi bình quân của đội tàu thế giới là 10 tuổi). Tính đến hết tháng 12 năm 2016, tàu trên 20 tuổi vẫn chiếm khoảng 12% tổng số lượng. Nhận thức rõ vấn đề này, ngành Hàng hải Việt Nam mà đi đầu là Tổng công ty Hàng Hải và Tổng công ty Xăng dầu đã từng bước đầu tư vốn để trẻ hóa đội tàu. Một trong những lý do làm cho quá trình trẻ hóa đội tàu diễn ra chậm chạp là vì tình trạng thiếu vốn đầu tư. Trong bối cảnh kinh doanh khó khăn, việc

thu hút đầu tư trẻ hóa đội tàu từ các nguồn trong và ngoài doanh nghiệp hầu như không thể thực hiện được. Điều này ảnh hưởng rất lớn đến khả năng khai thác, cạnh tranh và phát triển chung của đội tàu.

*Bảng 2.14. Phân loại đội tàu biển Việt Nam theo tuổi tàu*

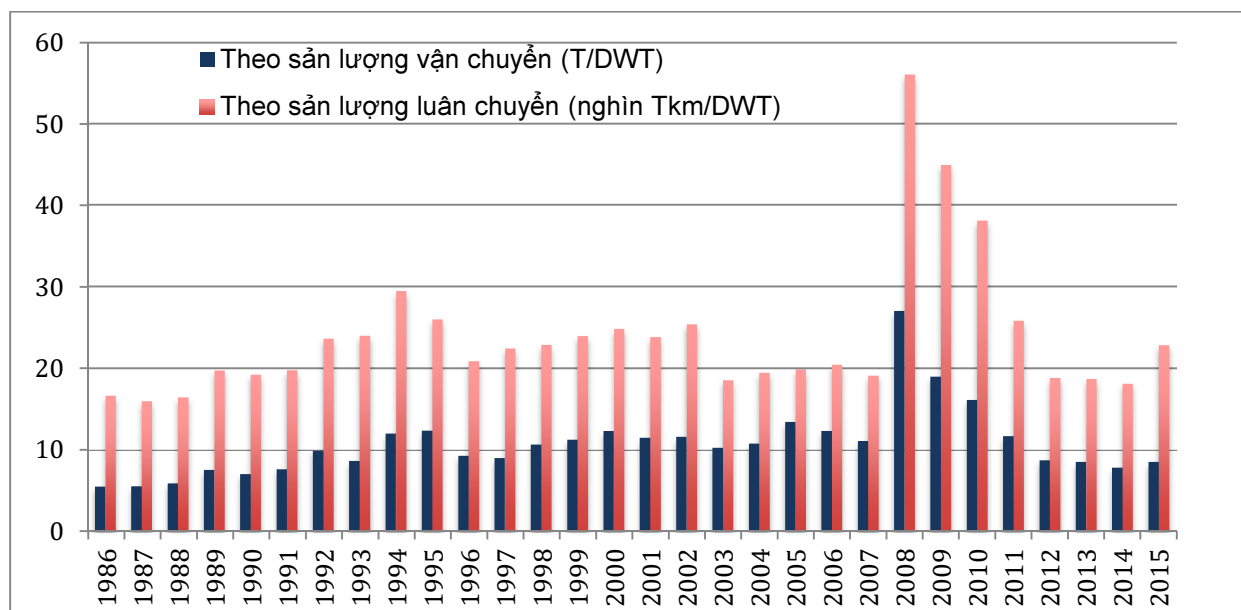
<b>Tuổi</b>	<b>&lt;5</b>	<b>5 - 10</b>	<b>11 – 15</b>	<b>16 - 20</b>	<b>21 - 30</b>	<b>31 – 40</b>	<b>&gt;40</b>
<b>Số lượng</b>	248	582	267	113	70	48	52
<b>Tỷ trọng (%)</b>	17,97	42,17	19,35	8,19	5,07	3,48	3,77

*Nguồn: Cục Đăng Kiểm Việt Nam, 2017*

### **Đánh giá theo trọng tải tàu**

Nhìn chung đội tàu biển Việt Nam có trọng tải vừa và nhỏ, phù hợp với điều kiện độ sâu của luồng ra vào các cảng Việt Nam và qui mô các lô hàng vận chuyển. Hầu hết các tàu hàng khô tổng hợp của Việt Nam vận chuyển hàng xuất nhập khẩu có cỡ trọng tải từ 6.000-12.500 DWT. Cỡ tàu container trung bình chỉ ở mức 500-1000 teus, trong khi đó tàu container trên thế giới đã đạt tới 11.500 teus. Trong xu thế phát triển chung về trọng tải, đội tàu biển Việt Nam đã bắt đầu chuyển hướng đầu tư sang các tàu trên 10.000 DWT, tập trung chủ yếu ở Vinalines. Riêng tàu hàng rời đã có tàu của Công Ty VTB Bắc (NOSCO) trên 68.000 DWT, tàu chở dầu thô của Công ty Vận tải Dầu Khí Thái Bình Dương PVJ Athena trọng tải trên 100.000 DWT.

## Về năng suất:



Đồ thị 2.4. Năng suất đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 1986 – 2015

Nguồn: UNCTAD, 2017

Năng suất bình quân của đội tàu biển Việt Nam không ổn định, hiện ở mức 8,5 tấn/DWT và khoảng trên 20 nghìn tấn km/DWT. Theo tấn/DWT, đội tàu Việt Nam đang có năng suất cao hơn so với thế giới (năng suất bình quân của đội tàu thế giới đạt khoảng 5,8 tấn/DWT năm 2015). Nhưng xét theo sản lượng luân chuyển thì năng suất của đội tàu VN thấp hơn nhiều, chỉ bằng khoảng 2/3 so với thế giới (năng suất bình quân của thế giới là 30.693 tấn hải lý/DWT năm 2015). Nguyên nhân chính dẫn đến sự chênh lệch này là do phạm vi hoạt động của đội tàu biển Việt Nam còn hạn chế, chủ yếu trong khu vực châu Á. Riêng đội tàu container có năng suất khá cao, đạt 25,98 tấn/DWT và 2,35 teus/DWT, nhưng hầu như chỉ hoạt động tuyến nội địa, chưa tham gia VTB quốc tế.

## Về tình trạng kỹ thuật:

Đội tàu biển Việt Nam phần lớn đều đã cũ và lạc hậu. Tính đến thời điểm này, theo thống kê của Cục Đăng Kiểm Việt Nam, có 597 chủ tàu biển nhưng chỉ có 33 chủ tàu sở hữu đội tàu có tổng trọng tải trên 10.000 DWT, còn lại là đội tàu

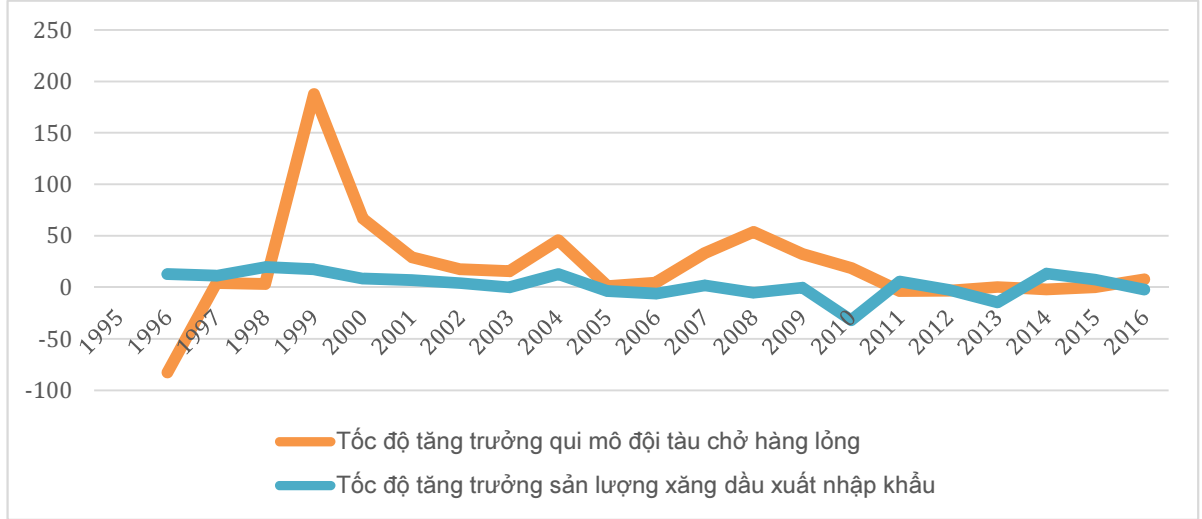
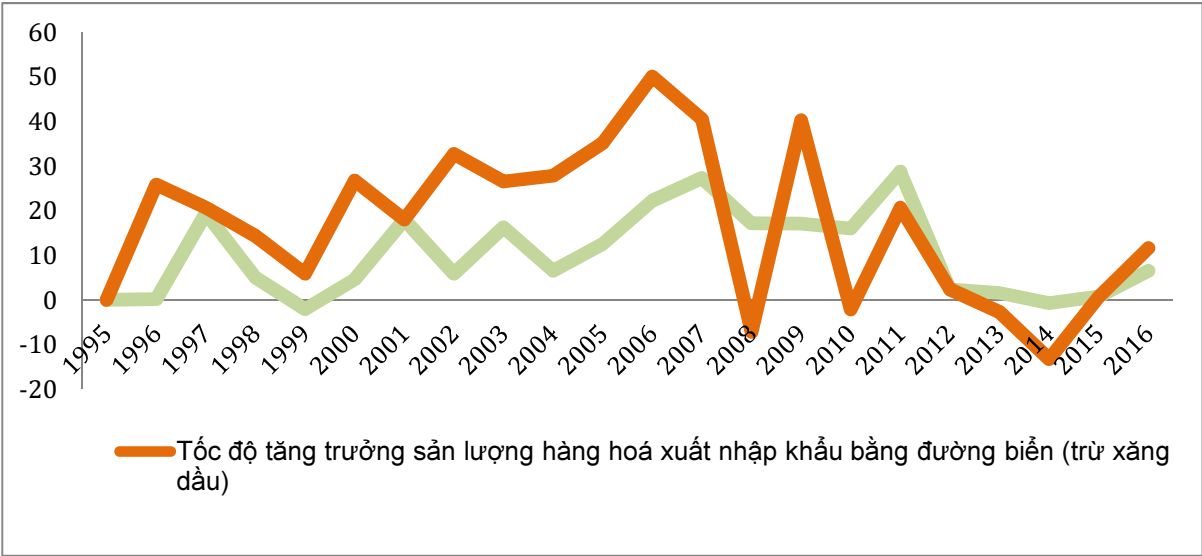
nhỏ thuộc các thành phần kinh tế tư nhân. Các chủ tàu thuộc Vinalines sở hữu đội tàu lớn nhất, lên đến 2,4 triệu DWT với khoảng 120 tàu các loại. Có nhiều doanh nghiệp chỉ sở hữu 1 tàu duy nhất, trọng tải thấp, không có khả năng khai thác vận tải viễn dương. Mặc dù Nhà nước đã có quy định tuổi tàu khi mua cũ từ nước ngoài là không quá 15 tuổi nhằm hạn chế bớt sự lỗi thời về kỹ thuật cho đội tàu của Việt Nam, giảm bớt những tổn thất về hàng hóa do tàu không đảm bảo điều kiện bảo quản. Nhưng thực tế, các doanh nghiệp VTB Việt Nam vẫn lách luật bằng cách mua và đăng ký tàu ở nước ngoài để tránh các điều kiện khắt khe về tiêu chuẩn kỹ thuật của Việt Nam. Thiếu vốn để hiện đại hóa đội tàu là nguyên nhân chính cản trở việc mở rộng thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam. Các tàu không đủ tiêu chuẩn kỹ thuật theo các Công ước quốc tế quy định buộc phải chuyển sang khai thác tuyến nội địa cùng với các tàu nhỏ vẫn hoạt động trước đây. Kết quả làm dư thừa năng lực trong nước nhưng lại thiếu cung trọng tải trên các tuyến nước ngoài.

-Mặc dù đã có các chỉ đạo sát sao của Cục Hàng Hải trong công tác thanh tra an toàn hàng hải đối với đội tàu, nhưng tình trạng các tàu Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài vẫn còn khá nhiều do các khiếm khuyết về số lượng, chất lượng của các trang thiết bị cứu sinh, cứu hỏa và phòng ngừa ô nhiễm môi trường. Riêng các tàu trên tuyến nội địa thì tình trạng vi phạm an toàn hàng hải phổ biến dẫn đến nguy cơ gây ô nhiễm môi trường rất lớn.

### **Về tương quan cung cầu VTB**

Số liệu thống kê cho thấy, trọng tải đội tàu dầu của Việt Nam quá nhỏ so với khối lượng xăng dầu XNK hàng năm. Tuy nhiên, mức độ cạnh tranh trên thị trường vận tải xăng dầu không quá gay gắt, ngay cả trong thời kỳ sa sút kinh tế do cơ chế quản lý nguồn hàng được Nhà nước qui định riêng. Trong khi đó, đội tàu hàng khô tổng hợp, hàng rời và container đa phần là tàu nhỏ, tình trạng kỹ thuật không đáp ứng được các yêu cầu an toàn hàng hải nên năng lực cạnh tranh rất yếu. Theo số liệu của Cục Hàng Hải Việt Nam, hiện nay, trong thị phần VTB, đội tàu dầu và container hiện chỉ nắm giữ 8%, đội tàu hàng khô tổng hợp nắm giữ 12%

tổng khối lượng hàng hóa XNK. Tình trạng mất cân bằng cung cầu diễn ra trong nhiều năm là do mở rộng qui mô đội tàu không dựa trên cầu thị trường dẫn đến dư cung trọng tải, nguyên nhân sâu xa của các hình thức cạnh tranh không lành mạnh. Đồ thị tương quan tốc độ tăng trưởng sản lượng vận chuyển và tốc độ tăng qui mô đội tàu cho thấy tăng trưởng trọng tải đội tàu hầu như không dựa trên diễn biến cầu vận chuyển, đặc biệt là hoạt động vận chuyển xăng dầu đường biển. Tình trạng độc quyền vận chuyển xăng dầu xuất nhập khẩu làm méo mó thị trường, dẫn đến diễn biến trái qui luật. Nếu không khắc phục được hiện trạng này, VTB Việt Nam khó có cơ hội để phát triển tương xứng với tiềm năng và kỳ vọng.



Đồ thị 2.5. So sánh tốc độ tăng trưởng sản lượng hàng hóa XNK

#### *2.2.2.5. Hệ thống cảng biển*

Qui hoạch tổng thể và thực tiễn phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đã hình thành 3 trung tâm cảng. Bao gồm: Hải Phòng, Quảng Ninh (miền Bắc); Đà Nẵng, Quảng Ngãi, Qui Nhơn, Nha Trang (miền Trung); thành phố Hồ Chí Minh, Bà Rịa – Vũng Tàu, Đồng Nai (miền Nam). Hầu hết các cảng của Việt Nam đều có công suất nhỏ, phù hợp với các tàu hàng khô và tàu container cỡ nhỏ và vừa. Tổng sản lượng hàng hóa thông qua toàn hệ thống cảng biển năm 2001 là 87 triệu tấn, năm 2010 là 260 triệu tấn, năm 2011 là 290 triệu tấn, năm 2015 là 407 triệu tấn, tốc độ tăng trưởng bình quân 12,9%/năm [32].

Bình quân giai đoạn 1995 – 2014, tăng trưởng bình quân sản lượng hàng hóa thông qua toàn hệ thống cảng biển Việt Nam ở mức 9%, chủ yếu là do sự gia tăng sản lượng hàng hóa xuất khẩu và nội địa khu vực phía Bắc và miền Trung.

Theo đánh giá của một số chuyên gia, qui hoạch cảng biển còn nhiều bất cập do chưa đặt trong sự phát triển kinh tế ở các địa phương. Việc cho phép đầu tư xây dựng quá nhiều bến cảng có thể gây ra tình trạng lãng phí nguồn lực, khai thác kém hiệu quả và cạnh tranh không lành mạnh.

#### *2.2.2.6. Cơ sở pháp lý và cơ chế chính sách*

Đến nay, Việt Nam đã là thành viên chính thức của 6 tổ chức quốc tế về VTB. Trong đó phải kể đến: Tổ chức Hàng Hải Quốc Tế (IMO), Liên đoàn VTB quốc tế (ISF) và Văn Phòng VTB quốc tế. Việt Nam cũng đã ký kết 26 Công ước và Hiệp định quốc tế về VTB, 26 Hiệp định Hàng hải song phương với các nước và vùng lãnh thổ [93]. Bao gồm Công Ước Quốc Tế về Luật Biển (UNCLOS), Hiệp Định thương mại VTB với Hoa Kỳ, Hàn Quốc, Trung Quốc, Ấn Độ,... và các nước ASEAN. Đây là cơ sở pháp lý quan trọng cho các hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển trên các tuyến quốc tế. Tuy nhiên, ý nghĩa kinh tế của các Hiệp định này không lớn vì nội dung Hiệp định chủ yếu liên quan đến việc cho phép tàu biển của các nước có cơ hội ngang nhau trong việc giành quyền vận

chuyển hàng hoá XNK.

Xét riêng trong ASEAN, đến nay, Việt Nam đã tham gia 24 Hiệp định khung và Nghị định hội nhập chính thức (như Hiệp định khung ASEAN về dịch vụ (AFAS), Hiệp định thương mại hàng hoá ASEAN (ATIGA) và nhiều Nghị định hội nhập của các ngành sản xuất và dịch vụ)). Tuy nhiên, không có điều khoản nào trong các Nghị định này đề cập đến VTB. Như vậy, chưa có bất kỳ một thoả thuận chính thức nào trong ASEAN thực sự có ý nghĩa thúc đẩy VTB. Bên cạnh đó, các Hiệp định thương mại tự do được ký kết giữa ASEAN với nhiều nước (Án Độ, Nhật Bản, Hàn Quốc, Trung Quốc,...) nhằm thúc đẩy thương mại và đầu tư, có đề cập đến nhiều ngành sản xuất, trừ VTB. Mặc dù vậy, trong nghiên cứu "Đánh giá tác động tổng thể của tự do hoá thương mại dịch vụ đối với nền kinh tế Việt Nam", các Hiệp định nói trên đều có tác động đến VTB ở các mức độ khác nhau. VTB Việt Nam được cho là một trong những ngành đạt giá trị cao với mức tăng trưởng lớn hơn so với các dịch vụ khác trong FTA ASEAN – Trung Quốc.

Về cơ chế chính sách của nhà nước hiện nay, VTB vẫn chịu sự chi phối của hệ thống luật pháp, chính sách của nhà nước về SXKD nói chung và luật Hàng Hải Việt Nam 2015. Cục Hàng Hải Việt Nam được coi là cơ quan chủ quản về lĩnh vực này cũng đang thể hiện tốt vai trò quản lý nhà nước trong việc tạo điều kiện và thiết lập các qui định về kinh doanh VTB. Nhìn chung, các qui định chính sách đều hướng tới mục tiêu dài hạn là tạo môi trường phát triển bền vững cho VTB, từng bước nâng cao GTSX của các hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển, đồng thời hỗ trợ, nâng cao năng lực cạnh tranh của DN VTB trong ngắn hạn. Nghị quyết 09 – NQ/TW của Đảng về Chiến lược Biển Việt Nam đến năm 2020 chỉ rõ quan điểm, và định hướng phát triển kinh tế biển Việt Nam, trong đó nhấn mạnh vai trò của VTB. Trên cơ sở đó, Bộ GTVT và Cục Hàng Hải Việt Nam đã có nhiều đề án cụ thể nhằm định hướng phát triển VTB nói chung, hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển nói riêng như Chiến lược phát triển GTVT đến năm



2020, tầm nhìn 2030, Chiến lược phát triển VTB đến năm 2030, định hướng đến năm 2030,... Các văn bản này là cơ sở quan trọng, cung cấp các thông tin vĩ mô cần thiết để các DN trong ngành xây dựng kế hoạch và chiến lược phát triển trong thời gian tới.

#### 2.2.2.7. An toàn, an ninh hàng hải

Những năm gần đây, số vụ tai nạn hàng hải cũng như số người chết và bị thương do tai nạn hàng hải có xu hướng ngày càng giảm. Cùng với đó là sự giảm xuống của số lượng và tỷ lệ tàu Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài.

*Bảng 2.15. Số liệu tàu biển Việt Nam bị lưu giữ ở nước ngoài  
giai đoạn 2010 -2016*

<b>Năm</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>
Số tàu bị kiểm tra	640	738	785	767	733	722	815
Số tàu bị lưu giữ	55	91	54	47	26	20	30
Tỷ lệ bị lưu giữ	8,6	12,3	6,9	6,1	3,5	2,8	3,7

*Nguồn: Cục Hàng Hải Việt Nam, 2017*

Từ năm 2014 đến nay, đội tàu biển Việt Nam đã vào Danh sách trắng của Tokyo MOU sau 15 năm là thành viên. Nhờ đó, tàu biển Việt Nam không còn là mục tiêu ưu tiên kiểm tra khi đến các cảng biển nước ngoài, tạo thuận lợi cho đội tàu tham gia VTB quốc tế.

Cả nước hiện có 4 trung tâm tìm kiếm cứu nạn, được trang bị đầy đủ các phương tiện và thiết bị hiện đại, đảm bảo thực hiện nghĩa vụ tìm kiếm cứu nạn trong vùng biển Việt Nam. Hàng năm, các trung tâm này tiến hành cứu và hỗ trợ hàng trăm lượt người và phương tiện. Hệ thống 29 đài thông tin duyên hải, 01 đài thông tin vệ tinh mặt đất, kết hợp với Trung tâm xử lý thông tin hàng hải là kết nối hữu hiệu giữa những người làm việc trên biển với đất liền, góp phần hạn chế tai nạn xảy ra trên biển.

Cùng với hệ thống quản lý hành hải tàu biển, hiện cả nước có 98 đèn biển và đăng tiêu trên hầu hết các đảo lớn thuộc lãnh hải Việt Nam. Hầu hết các tuyến

luồng hàng hải đã được lắp đặt phao tiêu, báo hiệu hàng hải đầy đủ phục vụ quản lý vận hành để bảo đảm an toàn cho tàu thuyền ra vào các cảng biển Việt Nam [33].

Tuy nhiên, trong vài năm gần đây, một số tàu vận tải Việt Nam bị cướp biển tấn công, bắt giữ, tống tiền... gây ra tổn thất về người và tài sản. Mặc dù không có số liệu thống kê chính thức về số vụ và tổn thất do cướp biển gây ra nhưng hiện trạng này đang cản trở sự phát triển của các hoạt động hàng hải, chủ yếu trên tuyến Đông Nam Á, gây tâm lý bất an cho thuyền viên, được cho là một trong những lý do thuyền viên Việt Nam bỏ nghề.

#### *2.2.2.8. Công nghiệp đóng và sửa chữa tàu*

Sau khủng hoảng kinh tế năm 2008, ngành đóng tàu Việt Nam liên tục phải đối mặt với nhiều khó khăn nhưng cũng đã xuất hiện một số điểm sáng nhờ kết quả của quá trình tái cơ cấu. Hiện nay, Việt Nam có khoảng 120 nhà máy đóng và sửa chữa tàu, tổng công suất thiết kế khoảng 2,6 triệu DWT/năm. Một số trung tâm đóng tàu công nghệ cao đã hình thành, có thể đóng mới những con tàu vận tải có trọng tải lên tới 300.000 DWT, đòi hỏi yêu cầu kỹ thuật cao (tàu chở ô tô, tàu khách, tàu nghiên cứu biển, tàu tuần tra cao tốc, tàu công trình,...), đáp ứng được các tiêu chuẩn quốc tế. Trong khi đó, hiện nay, năng lực thực tế chỉ ở mức 800.000 đến 1.000.000 DWT [5]. Ngành đóng tàu Việt Nam hầu như chỉ nhận được các hợp đồng đóng tàu cá vỏ thép hoặc theo các dự án sử dụng vốn ngân sách. Bên cạnh các nguyên nhân khách quan do khó khăn chung của ngành đóng tàu thế giới, các nguyên nhân chủ quan được cho là chúng ta còn yếu về thiết kế và năng lực thi công, hạn chế về vốn, thiếu nguồn nhân lực chất lượng cao. Mặc dù nhiều doanh nghiệp trong ngành đã bắt đầu thu lãi từ đóng tàu nhưng lỗ lũy kế tính đến cuối năm 2016 vẫn ở mức hơn 5 nghìn tỷ đồng (trong đó 3,8 nghìn tỷ đồng là do lãi vay).

Mặc dù hoạt động sửa chữa tàu bắt đầu được quan tâm đầu tư nhưng so với

các lĩnh vực khác trong ngành công nghiệp VTB, lĩnh vực này còn chưa được chú trọng. Hiện đang tồn tại sự mất cân đối giữa đóng mới và sửa chữa. Mỗi năm, Việt Nam có khoảng 400 lượt tàu biển phải sửa chữa, kiểm tra, phân cấp. Chi phí ước tính lên tới 3,5 tỷ USD. Khoảng 45% trong số đó phải sửa chữa tại nước ngoài kéo theo hàng tỷ USD chảy ra khỏi lãnh thổ Việt Nam.

#### *2.2.2.9. Các dịch vụ hàng hải*

Hiện có khoảng trên 1.000 doanh nghiệp hoạt động trong lĩnh vực dịch vụ hàng hải như đại lý tàu biển; hoa tiêu; bảo đảm hàng hải; lai dắt tàu biển; các dịch vụ cung ứng tàu biển v.v... Bên cạnh nỗ lực nhằm nâng cao chất lượng, hiệu quả dịch vụ của các doanh nghiệp, nhiều qui định về lĩnh vực này đã được thông qua, sửa đổi, bổ sung và hoàn thiện nhằm tạo ra cơ chế, chính sách phù hợp.

Với mục tiêu đưa Việt Nam trở thành trung tâm dịch vụ trung chuyển quốc tế trong khu vực và phát triển dịch vụ logistics, Nhà nước đã giành một phần ngân sách và nguồn vốn ODA để đầu tư cải thiện cơ sở hạ tầng giao thông nhằm tạo điều kiện thuận lợi cho phát triển chuỗi cung ứng. Các dịch vụ hỗ trợ cho hoạt động hàng hải đã phát triển tại Việt Nam trong những năm vừa qua, cơ bản đáp ứng được nhu cầu hỗ trợ VTB nói riêng và hàng hải nói chung. Trong những năm gần đây, dịch vụ logistics đã phát triển với mức tăng trưởng bình quân hàng năm 20 - 25%, góp phần quan trọng cho sự phát triển của ngành Hàng hải Việt Nam. Trong số các doanh nghiệp cung cấp dịch vụ logistics tại Việt Nam có những tập đoàn giao nhận hàng đầu thế giới (ở top 25 và 30) tham gia đầu tư và kinh doanh dưới nhiều hình thức. Tuy nhiên, các doanh nghiệp Việt Nam mới chỉ đáp ứng được 25% nhu cầu nội địa và đa số các doanh nghiệp chỉ dừng lại ở việc thực hiện dịch vụ cho các công ty nước ngoài có mạng lưới toàn cầu, ở cấp độ 2PL [33].

Theo nhiều nhà nghiên cứu, dịch vụ logistics của Việt Nam có tiềm năng nhưng kém phát triển, chi phí logistics cao, các hoạt động dịch vụ logistics còn ở trình độ thấp, manh mún, tự phát, các doanh nghiệp cung ứng dịch vụ logistics có

qui mô nhỏ, chủ yếu làm thuê một vài công đoạn, cơ sở hạ tầng cứng và mềm cho sự phát triển còn rất hạn chế, kết cấu hạ tầng giao thông vận tải và khung pháp lý chưa hoàn chỉnh, năng lực vận chuyển thấp, chưa sử dụng mô hình vận tải đa phương thức, tốc độ thông quan hàng hóa chậm, nguồn nhân lực có trình độ cao về lĩnh vực này thiếu trầm trọng.

### ***2.2.3. Phân tích các chu kỳ vận tải biển của Việt Nam giai đoạn 1986 - 2016***

#### ***2.2.3.1. Xác định chu kỳ vận tải biển của Việt Nam***

Như đã đề cập ở chương 1, CKVTB được xác định chủ yếu dựa trên biến động của 2 nhân tố. Đó là sản lượng và cước phí. Xem xét ảnh hưởng của cước phí đối với CKKT của Việt Nam, NCS được biết Việt Nam vẫn chưa xây dựng được một chỉ số cước chung (theo kiểu BDI) để các chủ tàu và những người khai thác tàu chọn làm cơ sở để tham chiếu trong quá trình đàm phán, ký kết hợp đồng vận chuyển. Vì vậy, BDI vẫn được coi là lựa chọn số 1 khi các chuyên gia muốn xác định giá cước hiện thời cũng như để dự báo xu hướng biến động cước VTB cho tương lai. Tuy nhiên, tác động của BDI đối với VTB Việt Nam vẫn còn khá hạn chế vì:

Thứ nhất, ở CKKT thứ nhất và thứ 2, mức độ hội nhập của VTB Việt Nam chưa cao nên các chỉ số cước thế giới rất ít được biết đến. Hợp đồng vận chuyển đường biển chủ yếu do các hãng tàu ký với chính phủ để chuyên chở hàng hóa khối lượng lớn, thực hiện theo kế hoạch năm nên cước phí gần như là cố định. Hoạt động khai thác tàu và tìm kiếm thương vụ VTB tại các công ty VTB chỉ đơn giản là bố trí tàu vận chuyển lô hàng chỉ định với mức cước đã định. Như vậy, vận chuyển đường biển hầu hết đều chỉ theo một chiều. Chiều còn lại, để tiết kiệm chi phí, tận dụng trọng tải, nâng cao năng suất, người khai thác cố gắng tìm kiếm các lô hàng vận chuyển và chào cước rất thấp, hầu như không căn cứ vào tiêu chí nào.

Thứ hai, những năm gần đây, khi mà mức độ hội nhập sâu và rộng hơn, biến động VTB trên thế giới cũng đã ít nhiều ảnh hưởng đến Việt Nam nhưng cũng chỉ

quan sát được sự thay đổi về xu hướng. Ví dụ, BDI tăng thì cước VTB Việt Nam cũng tăng và ngược lại. Tuy nhiên, mối quan hệ này không phải là ngay lập tức vì tồn tại độ trễ nhất định.

Thứ ba, thực trạng kinh doanh VTB Việt Nam hiện nay chứng minh BDI không thể chi phối hoàn toàn toàn cước VTB Việt Nam. Đội tàu biển Việt Nam có phạm vi hoạt động hẹp, chủ yếu trong khu vực Đông Nam Á. Đây là khu vực có các tập quán thương mại rất khác so với phần còn lại của thế giới. Do qui mô thị trường tiêu thụ nhỏ, các doanh nghiệp XNK không có nhu cầu mua bán các lô hàng khối lượng lớn vì cân đối cung cầu, tránh ứ đọng vốn, thiếu kho tàng để trữ hàng. Vì vậy, tàu trọng tải nhỏ chiếm tỷ lệ lớn. Trong khi đó, để tính toán BDI, người ta chỉ đưa vào các tuyến viễn dương nối các châu lục và các cỡ tàu từ 28.000 DWT (handysize) trở lên. Đa số tàu của Việt Nam hoạt động trên tuyến ngắn (trên dưới 2.000 km), cỡ tàu nhỏ (vài nghìn tấn). Do vậy, không thể sử dụng BDI để tham chiếu.

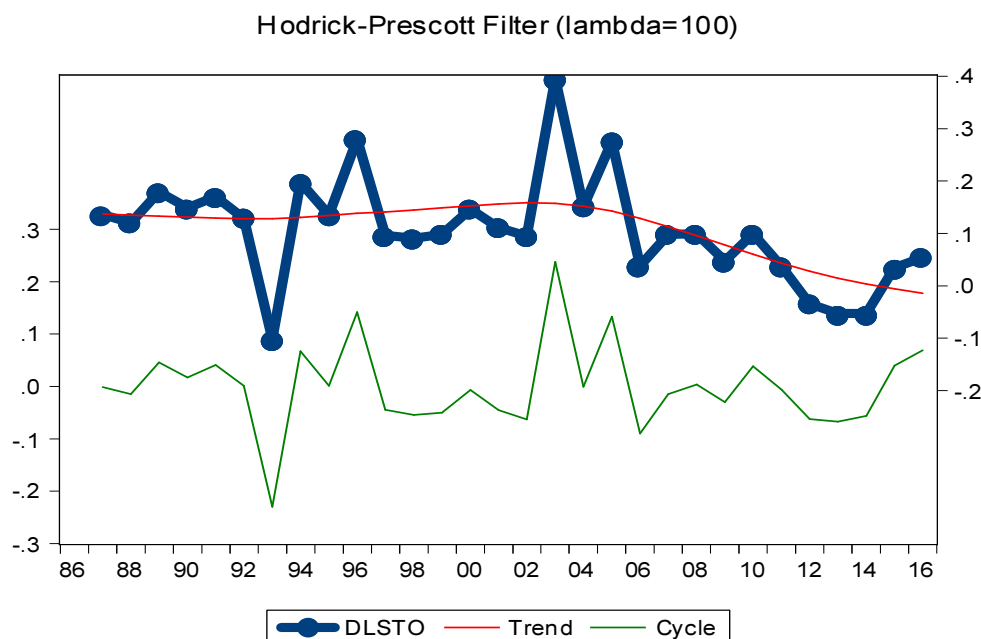
Thứ tư, một số mặt hàng vận chuyển trong khối ASEAN như gạo, phân bón do chính phủ các nước trực tiếp ký kết thông qua các Hiệp định song phương và đa phương đã được ấn định cước phí từ trước, không theo diễn biến thị trường chung.

Thứ 5, để phân tách CKVTB, việc sử dụng cước phí làm thước đo chính có thể dẫn đến sai lệch vì mức cước được xác định theo diễn biến thực tế trên thị trường, chịu tác động của lạm phát và sự biến động tỷ giá.

*Tóm lại, việc xác định CKVTB chủ yếu dựa trên biến động sản lượng. Dao động BDI được đưa vào phân tích chỉ có ý nghĩa tham khảo vì thị trường VTB Việt Nam chưa xác lập được chỉ số cước riêng và cũng ít chịu tác động của chỉ số cước thế giới.*

Vì các lý do trên, để xác định CKVTB, NCS dựa trên tốc độ tăng trưởng sản lượng hàng hóa vận chuyển và luân chuyển. Sử dụng bộ lọc HP, NCS nhận thấy các biến số khác nhau cho kết quả không giống nhau. Ở góc độ tổng thể nên

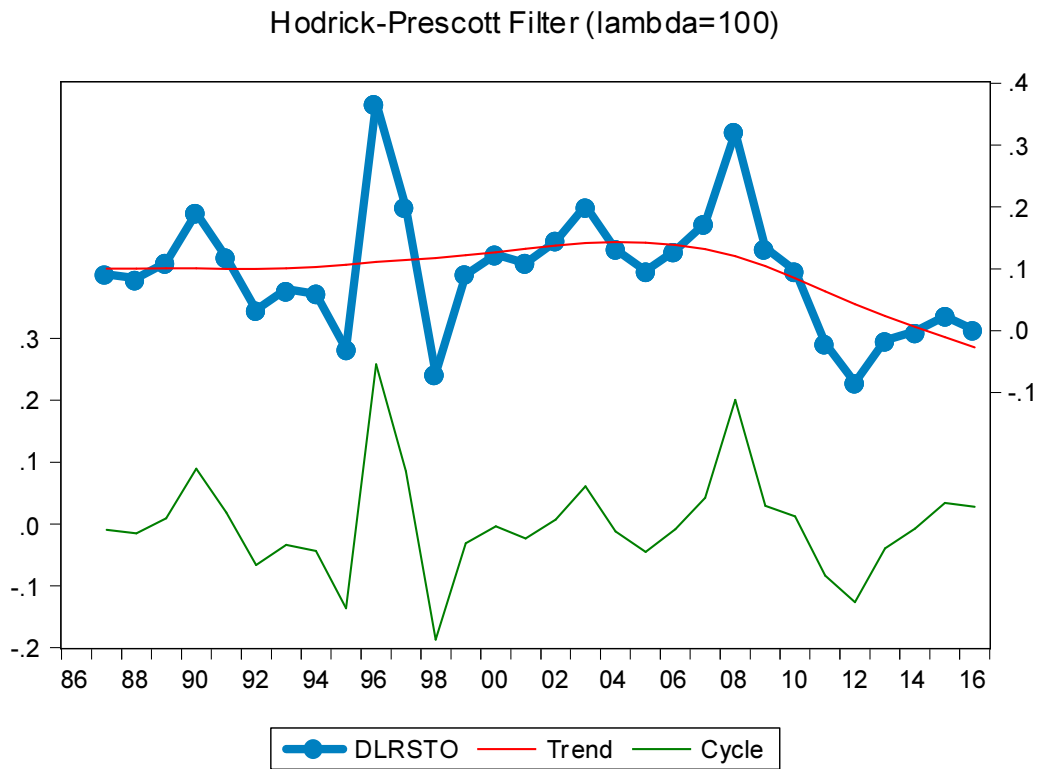
KTQD, xem xét năng lực phục vụ của ngành VTB đối với nền kinh tế, NCS chọn phân tích CKVTB theo biến động sản lượng vận chuyển. Theo đó, từ năm 1986 đến nay, ngành VTB Việt Nam đã trải qua 4 chu kỳ và đang ở chu kỳ thứ 5.



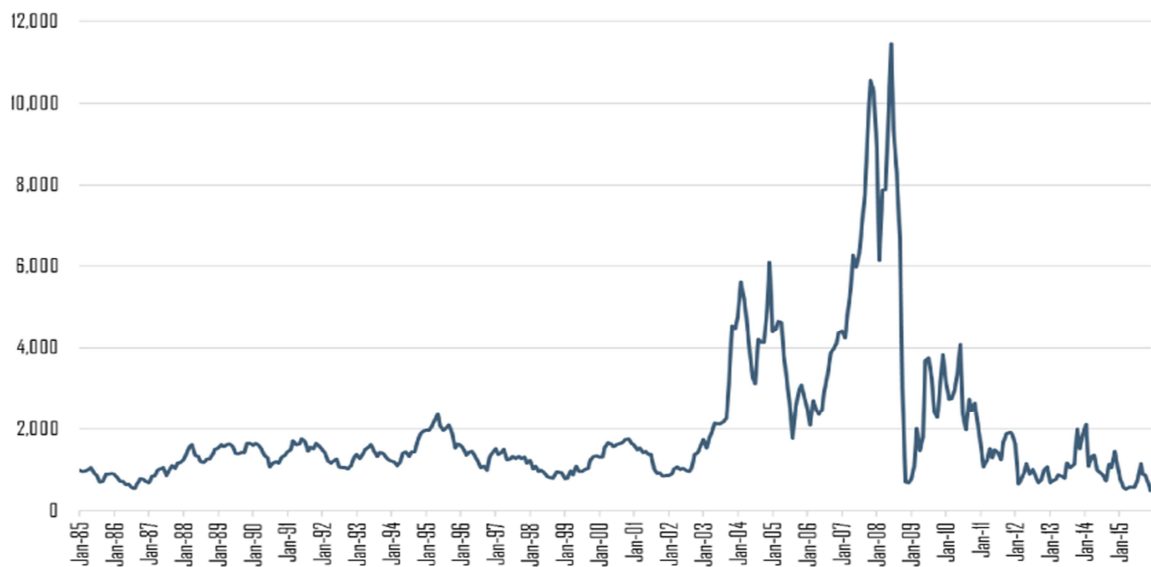
Hình 2.6. CKVTB dựa trên biến động sản lượng vận chuyển

Bảng 2.16. Độ lệch sản lượng

Năm	1988	<b>1989</b>	1990	1991	1992	1993	1994	1995	<b>1996</b>	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Độ lệch sản lượng (%)	3	<b>6</b>	2	5	0	-2	8	-2	<b>19</b>	-6	-7	-7	3	-10	-8
Năm	<b>2003</b>	2004	2005	2006	2007	2008	2009	<b>2010</b>	2011	2012	2013	2014	2015	2016	
Độ lệch sản lượng (%)	<b>30</b>	-3	18	-13	2	3	-9	<b>3</b>	0	-9	-7	-7	10	5	



Hình 2.7. CKVTB dựa trên biến động sản lượng luân chuyển



Nguồn: Bloomberg; BDIY:IND, Hoftra University.

Hình 2.8: Biến động BDI từ năm 1985 đến 2015

### 2.3.1.2. Phân tích các chu kỳ vận tải biển

#### CKVTB thứ nhất (1986 – 1993)

Bảng 2.17. Sản lượng VTB giai đoạn 1986-1993

Năm	Khối lượng hàng hóa vận chuyển		Khối lượng hàng hóa luân chuyển(10 <sup>6</sup> TKm)		Cự ly vận chuyển BQ (km)
	Qui mô (10 <sup>3</sup> T)	Tốc độ tăng trưởng (%)	Qui mô (10 <sup>6</sup> TKm)	Tốc độ tăng trưởng (%)	
1986	2.432,5	-	7.435,0	-	3.056
1987	2.786,9	14,57	8.142,0	9,5	2.922
1988	3.143,1	11,33	8.863,0	8,85	2.820
1989	3.758,0	19,56	9.894,0	11,63	2.633
1990	4.358,7	15,98	11.966,9	20,95	2.746
1991	5.166,4	18,63	13.468,3	12,55	2.607
1992	5.875,5	13,73	13.923,9	3,38	2.370
1993	5.305,0	-9,71	14.887,2	6,92	2.806

Nguồn: Niên giám thống kê (1990, 1995) và tính toán của NCS

Dưới tác động mạnh mẽ của giai đoạn tiến triển kinh tế ở chu kỳ thứ nhất, xu hướng tăng sản lượng vận chuyển đường biển diễn ra từ năm 1986 đến hết năm 1991, tốc độ tăng trưởng bình quân khoảng trên 13%/năm, tương ứng với tốc độ tăng kim ngạch XNK bình quân cùng kỳ khoảng 8,83. Ở giai đoạn này, nguồn hàng XNK ổn định, tăng đều hàng năm, thị trường cũng liên tục được mở rộng. Nhiều hãng tàu chủ động đầu tư phương tiện để đáp ứng nhu cầu vận chuyển. Nhiều công ty VTB thuộc các thành phần kinh tế cũng được thành lập, góp phần làm tăng năng lực vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, phần nào đáp ứng nhu cầu vận chuyển.

Từ cuối năm 1991 và trong năm 1992, sản lượng VTB đột ngột giảm do sự tan rã của Liên Bang Xô Viết và sự sụp đổ của hệ thống XHCN ở Đông Âu. Sự kiện này đã làm giảm nhanh mức lưu chuyển ngoại thương giữa Việt Nam với khu vực đồng Rúp. Tổng kim ngạch XNK giữa Việt Nam và khu vực này năm 1991 là 366,4 triệu rúp, chỉ đạt 15% so với năm 1990, trong đó, xuất khẩu bằng 7,3% và nhập khẩu bằng 21%. Nhiều chương trình hợp tác, liên doanh liên kết đã đổ vỡ



hoàn toàn. Nguồn hàng ổn định và dồi dào từ chính phủ hầu như không còn do kinh tế Việt Nam mất đi chỗ dựa kinh tế trong suốt gần 40 năm. Trong ngành VTB, nhiều liên doanh vừa mới được thành lập sau năm 1987 đã phải ngừng hoạt động sau khi Liên Xô tan rã. Có thể nói, sự kiện chính trị này là yếu tố cơ bản gây ra sự sụt giảm sản lượng VTB trong nửa đầu năm 1993. Tất cả đã gây sức ép, tạo ra giai đoạn sa sút trong chu kỳ VTB đầu tiên. CKVTB kết thúc trễ khoảng 3 năm so với CKKT.

Giá cước VTB ở chu kỳ thứ nhất không có biến động lớn. Ở giai đoạn này, Việt Nam mới bắt đầu tiến trình hội nhập quốc tế nên mức độ ảnh hưởng của thị trường cước thế giới không đáng kể. Hàng hóa VTB nội địa có mức cước ổn định do hoạt động VTB vẫn chủ yếu được nhà nước quản lý. Trên các tuyến quốc tế, cước VTB cũng không có nhiều biến động vì 2 lý do

- Thứ nhất, chỉ số BDI ổn định, dao động từ trên 1.300 đến dưới 2.000 (xem đồ thị 2.8).

- Thứ hai, hàng hóa VTB hầu hết do các công ty VTB của nhà nước đảm trách, chở loại hàng mà nhà nước chỉ định quyền vận tải, cước phí đã được ấn định từ trước.

Trong chu kỳ này, thực trạng yếu kém của hoạt động VTB Việt Nam cũng bộc lộ rõ nét. Những năm đầu đổi mới, đội tàu chưa được bổ sung thay thế, trong tình trạng cũ kỹ và lạc hậu, đội ngũ quản lý, khai thác và trình độ của thuyền viên rất chênh lệch so với mặt bằng chung của VTB thế giới. Giá cước VTB ở mức thấp cũng là thách thức lớn đối với nhiều chủ tàu Việt Nam. Cự ly vận chuyển bình quân không có sự biến động lớn trong suốt thời kỳ cho thấy phạm vi hoạt động của đội tàu khá ổn định, không có sự đột phá.

**Chu kỳ thứ 2 (1994 – 2002)**

*Bảng 2.18. Sản lượng VTB Việt Nam giai đoạn 1994-2002*

Năm	Khối lượng hàng hóa vận chuyển		Khối lượng hàng hóa luân chuyển (10 <sup>6</sup> TKm)		Cự ly vận chuyển BQ (km)
	Qui mô (10 <sup>3</sup> T)	Tốc độ tăng trưởng (%)	Qui mô (10 <sup>6</sup> TKm)	Tốc độ tăng trưởng (%)	
1994	6.461,5	21,8	15.799,8	6,13	2.445
1995	7.306,9	13,08	15.335,2	-2,94	2.099
1996	9.783,7	33,9	22.172,2	44,58	2.266
1997	10.775,4	10,14	27.059,1	22,04	2.512
1998	11.793,0	9,44	25.237,2	-6,73	2.140
1999	13.006,1	10,28	27.619,6	9,44	2.124
2000	15.552,5	19,58	31.244,6	13,12	2.009
2001	16.815,3	8,12	34.829,8	11,47	2.071
2002	18.491,8	9,97	40.250,1	15,56	2.177

*Nguồn: Niên giám Thống kê (1995, 2000, 2005) và tính toán của NCS*

Vượt qua khó khăn do mất các thị trường và nhiều bạn hàng truyền thống, VTB Việt Nam nhanh chóng lấy lại đà tăng trưởng sản lượng kể từ năm 1994, Mức tăng trưởng sản lượng bình quân năm luôn lớn hơn 10%. Sự biến động sản lượng VTB thời gian này chịu tác động rất lớn của việc Mỹ bỏ lệnh cấm vận đối với Việt Nam và khôi phục quan hệ ngoại giao đã bị ngắt quãng từ năm 1975. Bên cạnh đó, sự kiện Việt Nam trở thành thành viên chính thức của ASEAN đã làm thay đổi đáng kể các mối quan hệ thương mại với các nước trong khu vực và trên thế giới. Sự thay đổi tổ chức trong nội bộ ngành, hình thành Tổng Công Ty Hàng Hải Việt Nam là nhân tố quan trọng làm tăng năng lực của đội tàu biển Việt Nam do được đầu tư phát triển cả về qui mô và chủng loại. Tổng trọng tải đội tàu biển giai đoạn này khoảng 600 triệu DWT, bắt đầu được bổ sung các tàu chuyên dụng

chở container và vận chuyển xăng dầu. Sự phát triển của đội tàu VTB đã bước đầu đáp ứng được nhu cầu vận chuyển hàng hóa XNK (tổng giá trị kim ngạch XNK bình quân 3 năm 1994 – 1996 đạt mức 9.872,5 triệu USD, cao gấp đôi so với năm 1991). Tương ứng, số lượng cảng biển của Việt Nam tăng lên đến trên 70 cảng lớn nhỏ với khả năng thông qua đạt 52,4 triệu tấn/năm, bằng khoảng 300% so với năm 1991. Tuy nhiên, sau khi đạt đỉnh chu kỳ năm 1996, VTB Việt Nam tiếp tục phải chịu tác động không nhỏ của cuộc khủng hoảng tài chính châu Á 1997. Trong khoảng thời gian từ 1997 đến hết năm 1999, xu hướng giảm tốc độ tăng trưởng sản lượng VTB có thể quan sát rất rõ. Thậm chí, năm 1998, ở thời điểm ngành VTB chịu tác động lớn nhất của khủng hoảng, tổng sản lượng hàng hóa luân chuyển còn giảm do phạm vi hoạt động của đội tàu bị thu hẹp đáng kể vì không còn các đơn hàng trên các tuyến biển gần. Mặc dù có dấu hiệu phục hồi nhẹ năm 2000 nhưng thời kỳ khó khăn của VTB Việt Nam còn tiếp tục kéo dài đến nửa đầu năm 2002, chủ yếu do quá trình tái cơ cấu diễn ra chậm sau suy thoái kinh tế 1997 – 1999. Như vậy, CKVTB thứ 2 mở đầu bằng các nhân tố vĩ mô kích thích sự phát triển VTB và kết thúc do tác động tiêu cực của tình hình kinh tế trong khu vực. Phân tích CKVTB thứ 2 cho thấy tác động của các nhân tố vĩ mô đến sự hình thành và các pha của chu kỳ rất rõ ràng. So với CKKT thứ 2, CKVTB thứ 2 có độ trễ khoảng 3 năm.

BDI bắt đầu được biết đến ở Việt Nam và được một số chủ tàu lớn sử dụng để tham chiếu trong thương lượng để ký kết các hợp đồng VTB quốc tế nhưng vẫn chưa phổ biến. Trong mối liên hệ với BDI, các pha của CKVTB này cũng hoàn toàn phù hợp với dao động tăng giảm của BDI. Pha tăng trưởng của chu kỳ kéo dài từ 1994 đến 1996, BDI cũng tăng từ 1.600 năm 1994 lên mức trên 2000 vào năm 1996. Đây cũng là năm đầu tiên kể từ khi trở thành chỉ số đo lường giá cước hàng khô, BDI đạt mức 2100 điểm. Sau đó, do tác động tiêu cực của kinh tế thế giới, BDI lao dốc, cán mức 1.390 điểm vào giữa năm 1999, biến động cùng chiều với CKVTB đã được mô tả ở trên.

### Chu kỳ thứ 3 (2003 -2009)

Bảng 2.19. Sản lượng VTB Việt Nam giai đoạn 2003-2009

Năm	Khối lượng hàng hóa vận chuyển		Khối lượng hàng hóa luân chuyển		Cự ly vận chuyển BQ (km)
	Qui mô( $10^3$ T)	Tốc độ tăng trưởng (%)	Qui mô( $10^6$ TKm)	Tốc độ tăng trưởng (%)	
2003	27.448,6	48,44	49.263,2	22,39	1.795
2004	31.332,0	14,15	56.169,8	14,02	1.793
2005	42.051,5	34,21	61.872,4	10,15	1.471
2006	42.693,4	1,53	70.453,2	13,87	1.650
2007	48.976,7	14,71	83.838,1	19	1.712
2008	55.696,5	13,72	115.556,8	37,83	2.075
2009	55.790,9	0,17	132.052,1	14,27	2.367

Nguồn: Niên giám thống kê (2005, 2010) và tính toán của NCS

Sự phục hồi kinh tế nhanh chóng sau năm 1997 đã tạo nên giai đoạn bành trướng CKVTB thứ 3 ở Việt Nam, bắt đầu từ năm 2002 đạt đỉnh năm 2005. Trong giai đoạn này, số lượng và tổng trọng tải của đội tàu có sự tăng trưởng nhanh chóng. Từ năm 2002 đến năm 2006, tổng trọng tải đội tàu biển đã tăng gần 200%. Nguồn hàng dồi dào, cước phí hấp dẫn là những lý do chính để các chủ tàu đầu tư phương tiện. Tuy nhiên, giai đoạn này cũng ghi nhận sự lấn sân của nhiều hãng tàu nước ngoài. Trước WTO, họ liên doanh liên kết với các đại lý hàng hải Việt Nam để tìm kiếm nguồn hàng. Hàng hóa XNK của Việt Nam chủ yếu do các liên doanh này đảm nhiệm. Từ sau năm 2007, các hãng tàu này dần chủ động rút khỏi các liên doanh để thành lập văn phòng đại diện tại Việt Nam, trực tiếp cạnh tranh nguồn hàng với chủ tàu Việt Nam.

Về phía đội tàu biển Việt Nam, mặc dù đảm nhận sản lượng vận chuyển năm sau cao hơn năm trước nhưng cự ly vận chuyển bình quân có xu hướng giảm đáng kể. Đặc biệt, năm 2005, cự ly vận chuyển chỉ còn ở mức 1.471 km, thấp nhất từ năm 1986. Điều đó cho thấy thị trường VTB của đội tàu biển Việt Nam đã bị thu hẹp. Gần như không còn cơ hội trên các tuyến vận tải viễn dương, các chủ tàu Việt Nam chỉ còn trông chờ vào các đơn hàng trên các tuyến biển gần và nội địa.

Trong khi đó, đội phương tiện vẫn tiếp tục được đầu tư một cách ồ ạt, thiếu qui hoạch, không tính toán đã làm cung trọng tải tăng mạnh so với nhu cầu. Trong khi nhu cầu đó lại đang chuyển dần sang phía các hãng tàu nước ngoài. Như vậy trong sự tăng trưởng sản lượng những năm đầu chu kỳ đã tiềm ẩn nguy cơ của thời kỳ sa sút. Năm 2006 là thời điểm khó khăn của VTB Việt Nam vì sản lượng VTB chỉ tăng hơn 1,5%. Tốc độ tăng trưởng sản lượng VTB ở mức thấp nhất kể từ năm 1986, chủ yếu là do sự cạnh tranh của các hãng tàu nước ngoài. Mặc dù sản lượng luân chuyển vẫn tăng do phạm vi hoạt động của đội tàu được mở rộng trở lại nhưng vào thời điểm này, VTB Việt Nam đã bộc lộ đầy đủ yếu kém về khả năng khai thác cũng như năng lực cạnh tranh trong điều kiện mở cửa ngày càng sâu rộng vào nền kinh tế thế giới. So với chu kỳ thứ 2, phạm vi hoạt động của đội tàu đã bị thu hẹp đáng kể. Dấu hiệu bất ổn trên thị trường VTB năm 2006 chưa thực sự được quan tâm do tăng trưởng sản lượng liên tiếp 2 năm 2007 và nửa đầu năm 2008. Từ cuối năm 2006 đến hết quý 3 năm 2008, cước vận chuyển hàng khô thế giới đã tăng gấp 3 lần. Quan sát số liệu 6 tháng đầu năm 2008, ta thấy mức cước VTB tăng đột biến cùng với nguồn hàng vận chuyển dồi dào đã giúp các chủ tàu Việt Nam dễ dàng kiếm lời từ các hợp đồng vận chuyển.

*Bảng 2.20. Chỉ số cước tàu hàng khô thế giới 2005 -2008*

<b>Năm</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>6 tháng đầu 2008 và cả năm 2008</b>
<b>Chỉ số cước thuê tàu định hạn</b>	401	376	711	856/663
<b>Chỉ số cước tàu chuyển</b>	469	407	873	1170/850

*Nguồn: Shipping Statistics and Market Review, Institute of Shipping Economics and Logistics, UNCTAD, 2010.*

Chỉ đến những tháng cuối năm 2008, người ta mới nhận ra đầy đủ các nhân tố cấu thành khủng hoảng trên thị trường VTB. Đó là sự tăng cao đột biến của BDI

và sự sụt giảm mạnh mẽ sản lượng vận chuyển. Kết thúc vào năm 2009, CKVTB thứ 3 có độ trễ bằng 3 so với CKKT, tương tự như chu kỳ thứ 2.

#### **Chu kỳ thứ 4 (2010 – 2013)**

*Bảng 2.21. Sản lượng VTB Việt Nam giai đoạn 2010 - 2013*

Năm	Khối lượng hàng hóa vận chuyển		Khối lượng hàng hóa luân chuyển		Cự ly vận chuyển BQ (km)
	Qui mô (10 <sup>3</sup> T)	Tốc độ tăng trưởng (%)	Qui mô (10 <sup>6</sup> TKm)	Tốc độ tăng trưởng (%)	
2010	61.593,2	10,4	145.521,4	10,2	2.363
2011	64.672,8	5	142.611,1	-2	2.206
2012	61.694,2	- 4,6	131.146,3	-8,04	2.126
2013	58.501,5	-5,2	129.088,4	-1,57	2.207

*Nguồn: Niên giám Thống Kê (2010, 2014, 2015), webside của TCTK và tính toán của NCS*

Từ năm 2009, tăng trưởng sản lượng luân chuyển và vận chuyển luôn ở mức thấp, thậm chí còn mang giá trị âm vào năm 2011, 2012 và 2013. Kinh tế trong nước phục hồi chậm và không ổn định, các biến động kinh tế chính trị tiêu cực trên thế giới và trong khu vực tác động xấu đến thị trường VTB quốc tế, năng lực cạnh tranh yếu kém của các chủ tàu trong nước là 3 nguyên nhân chính tác động đến chu kỳ thứ 4 của VTB Việt Nam. Tăng trưởng sản lượng VTB 2010 được cho là nhờ các nỗ lực đưa nền kinh tế thoát khỏi suy thoái của chính phủ.

Theo kinh nghiệm, chu kỳ VTB thường kéo dài 7 - 10 năm. Nhiều chủ tàu Việt Nam đã dựa trên dự báo này để mua và đóng mới tàu biển những năm 2006 – 2008 với kỳ vọng kiếm lời, nhưng thực tế đã diễn ra không như mong đợi. So với các chu kỳ trước, giai đoạn sa sút này kéo dài, dấu hiệu kết thúc cũng không rõ ràng. Nếu chỉ khai thác VTB thì với mức cước và nguồn hàng như trong giai đoạn này, các doanh nghiệp không lỗ vốn. Nhưng vấn đề chính lại nằm ở các khoản lãi vay mua tàu (do tính toán sai xu hướng thị trường) quá lớn, đội chi phí lên rất nhiều và gây lỗ lớn cho doanh nghiệp. Khó khăn về tài chính do thua lỗ liên tục trong nhiều năm đã buộc nhiều chủ tàu phải bán tàu để trả nợ và tuyên bố phá sản.

Sự hỗ trợ chính sách về mức lãi suất ưu đãi cho vay để mua tàu vận chuyển và giành quyền vận tải trên tuyến nội địa cho đội tàu trong nước chỉ giải quyết được một phần trong vô vàn khó khăn của các chủ tàu trong nước. Đặc điểm chính của CKVTB thứ 4 là ngắn, có độ trễ bằng 0 so với CKKT, không giống như các chu kỳ trước đây. Thực tế này cho thấy mức độ ảnh hưởng ngày càng nhanh và mạnh của các biến động kinh tế vĩ mô đến hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Các chỉ số cước VTB, mà điển hình là BDI, được sử dụng khá phổ biến để ký kết các hợp đồng vận chuyển. Do đó, mức độ chi phối của BDI đối với cước VTB của Việt Nam có thể quan sát một cách rõ ràng hơn. Xu hướng giảm mạnh và kéo dài của BDI từ gần 12.000 đầu năm 2009 xuống còn xấp xỉ 1000 trong năm 2013 và không có dấu hiệu phục hồi vững chắc và cũng được xem là một trong những nguyên nhân dẫn đến tình trạng thua lỗ của các chủ tàu Việt Nam trong giai đoạn này.

#### ***Chu kỳ thứ 5 (2014 đến nay)***

*Bảng 2.22. Sản lượng VTB Việt Nam giai đoạn 2014 đến nay*

Năm	Khối lượng hàng hóa vận chuyển		Khối lượng hàng hóa luân chuyển		Cự ly vận chuyển BQ (km)
	Qui mô (10 <sup>3</sup> T)	Tốc độ tăng trưởng (%)	Qui mô (10 <sup>6</sup> TKm)	Tốc độ tăng trưởng (%)	
2014	55.482,4	-5,62	130.015,5	0,01	2.343
2015	57.400,0	3,46	131.958,3	1,49	2.172
2016	60.600,0	5,57	132.037,5	0.06	2.179

*Nguồn: Niên giám Thống Kê (2014, 2015), website của TCTK và tính toán của NCS*

Theo kết quả của phương pháp lọc HP, chu kỳ thứ 5 được hình thành trong năm 2013 và đang trong giai đoạn tiến triển, sản lượng VTB có xu hướng tăng nhẹ, vượt qua đường xu hướng năm 2015. Các dấu hiệu phục hồi còn rất yếu nên chưa thể khẳng định chắc chắn về chu kỳ này.

CKVTB thứ 5 trễ khoảng 1 năm so với CKKT thứ 5 cho thấy đà tăng trưởng kinh tế chậm và không chắc chắn, chưa đủ mạnh để làm gia tăng các hoạt động vận chuyển đường biển ở Việt Nam.

### CHƯƠNG 3: ẢNH HƯỞNG CỦA CHU KỲ KINH TẾ ĐẾN HOẠT ĐỘNG VẬN CHUYỂN HÀNG HOÁ BẰNG ĐƯỜNG BIỂN Ở VIỆT NAM

#### 3.1. Xây dựng mô hình xác định ảnh hưởng của chu kỳ kinh tế đến kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam

##### 3.1.1. *Mối quan hệ giữa chu kỳ kinh tế và kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển*

##### 3.1.1.1. *Ảnh hưởng của cú sốc đảo chiều chu kỳ kinh tế đến sản lượng vận chuyển và luân chuyển đường biển*

Sử dụng phương pháp kiểm định đồng tích hợp như đã trình bày ở chương 1 để xem xét mối quan hệ giữa sản lượng hàng hóa vận chuyển (STO) và sản lượng hàng hóa luân chuyển (RSTO) với biến động CKKT (cú sốc - SHOCK). Để thể hiện cú sốc gây đảo chiều chu kỳ, tác giả căn cứ vào CKKT được xác định bằng phương pháp lọc HP (đã trình bày ở trên). Trong đó, các năm kết thúc chu kỳ được gán giá trị 1, các năm còn lại gán giá trị 0. Đưa dữ liệu vào Eviews, ta thu được 2 đồng liên kết ở mức ý nghĩa 5%. Biến phụ thuộc RSTO chịu sự tác động của cả STO và SHOCK.

*Bảng 3.1. Mối quan hệ giữa sản lượng vận chuyển và luân chuyển với CKKT*

Dependent variable: D(RSTO)

Excluded	Chi-sq	Df	Prob.
D(SHOCK)	10.04386	2	0.0066
D(STO)	52.95980	2	0.0000
All	68.02904	4	0.0000

*Nguồn: Kết quả kiểm định đồng tích hợp từ EVIEWS 8.0*



Kết luận rằng các cú sốc đảo chiều chu kỳ đã có tác động đến sản lượng luân chuyển hàng hóa VTB. Hơn nữa, phân tích tác động đẩy Cholesky, ta xác định được tác động trễ của các cú sốc đến sản lượng luân chuyển VTB khoảng 1 năm, tăng nhanh đến năm thứ 3 kể từ khi bắt đầu đảo chiều chu kỳ và sau đó giảm dần tác động.

### 3.1.1.2. So sánh CKKT và CKVTB

Bảng 3.2. So sánh các CKKT và CKVTB

CKKT	Thời kỳ	Bước sóng	CKVTB	Thời kỳ	Bước sóng	Trễ
1	1986-1990	-	1	1986-1993	-	-
2	1991-1999	7	2	1994-2002	8	3
3	2000-2009	12	3	2002-2009	7	2
4	2010-2012	3	4	2010-2013	7	0
5	2013-nay	-	5	2014-nay	-	1

Nguồn: Tính toán và tổng hợp của NCS

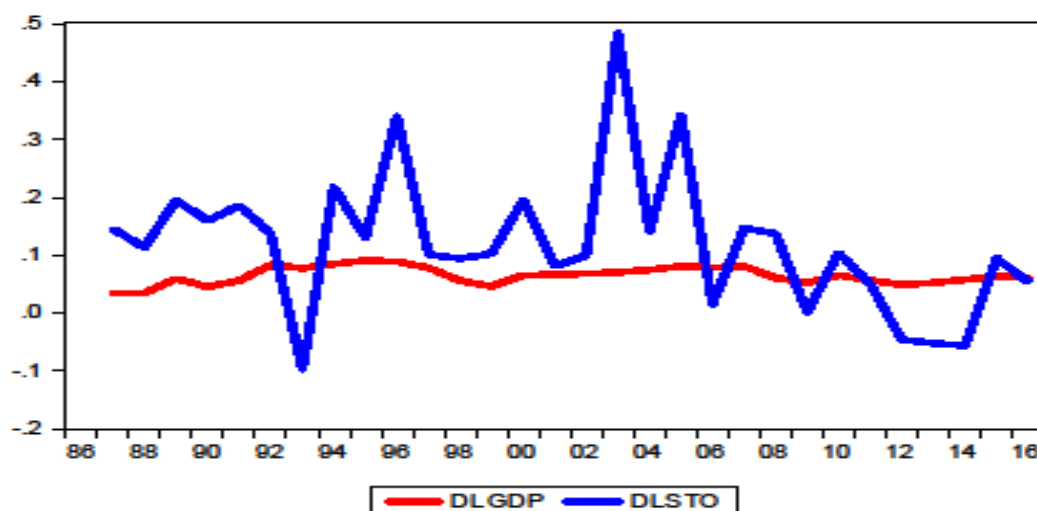
Phân tích các CKKT và CKVTB cho thấy:

- Kể từ năm 1986 đến nay, Việt Nam đã trải qua 4 CKKT và 4 CKVTB. Biến động trễ của CKVTB so với CKKT không cố định, dao động trong khoảng từ 1 đến 3 năm.

- Bước sóng của CKKT không ổn định. Trong khi đó, các đỉnh sóng của CKVTB có khoảng cách tương đối đều nhau (7 - 8 năm).

- Biên độ dao động của CKVTB mạnh hơn so với CKKT. Dao động CKKT mạnh nhất là 2,5%. Trong khi đó, dao động của CKVTB có lúc lên tới 30%. So với CKKT, CKVTB có các đỉnh và đáy có thể quan sát rõ ràng hơn nhiều. CKKT thực tế dựa trên tăng trưởng GDP, được làm trơn do có sự đóng góp và bổ sung của nhiều ngành khác nhau vào tổng giá trị sản lượng. Giả sử khi ngành VTB đang ở đáy của CKVTB thì một ngành sản xuất nào đó lại đang ở giai đoạn phục hồi; hoặc

khi ngành VTB đang ở đỉnh thì một ngành nào đó vẫn đang ở trong thời kỳ suy thoái.



Đồ thị 3.1: Dao động CKKT và CKVTB

Nguồn: Tính toán của NCS, hỗ trợ bằng phần mềm Eviews 8.0

### 3.1.2. Xác định ảnh hưởng của GDP đối với sản lượng vận chuyển, luân chuyển vận tải biển

#### 3.1.2.1. Giả thiết

Một trong những vấn đề mà đề tài luận án phải giải quyết là giải thích mối quan hệ giữa GDP và các chỉ tiêu phản ánh kết quả hoạt động vận chuyển đường biển. Về mặt cơ sở lý luận, các lý thuyết kinh tế vĩ mô đã chỉ ra rõ ràng rằng GDP là tổng hợp toàn bộ các kết quả hoạt động kinh tế trong phạm vi lãnh thổ quốc gia. Như vậy, chúng ta có thể khẳng định chắc chắn có mối quan hệ giữa qui mô GDP và giá trị đóng góp vào GDP của hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ( $GDP_{TGS}$ ). Qua nghiên cứu, NCS đã xác định được công thức để tính  $GDP_{TGS}$  cho mỗi doanh nghiệp và cả ngành VTB. Tuy nhiên do hạn chế về điều kiện, nguồn lực và thời gian nên NCS không chọn biến  $GDP_{TGS}$  để đưa vào mô hình hồi qui.

Bên cạnh đó, trong nhiều tài liệu nghiên cứu về CKVTB ở nước ngoài và trên phạm vi toàn cầu, người ta sử dụng thước đo chỉ số cước và sản lượng vận

chuyển. Tuy nhiên, việc tập hợp mức cước VTB ở Việt Nam hiện nay là không thể thực hiện được. Bên cạnh đó, vì thời gian nghiên cứu của đề tài kéo dài 30 năm, vì vậy, việc tổng hợp số liệu kinh doanh của mỗi doanh nghiệp và của cả ngành VTB là không khả thi, đặc biệt là số liệu quý. Vì vậy, biến số doanh thu, chi phí và lợi nhuận không được đưa vào mô hình. Việc này ít nhiều ảnh hưởng đến kết quả nghiên cứu vì sẽ không toàn diện. Tuy nhiên, với sản lượng vận chuyển và sản lượng luân chuyển, NCS sẽ cố gắng bóc tách và phân tích để phần nào thấy được tác động của các CKKT đến kết quả hoạt động vận chuyển đường biển ở Việt Nam. Qua phân tích thực tế, NCS nhận định rằng có thể tồn tại mối quan hệ đồng biến giữa GDP với sản lượng vận chuyển và luân chuyển đường biển. Vì vậy, NCS sử dụng mô hình hồi qui đơn để ước lượng và kiểm định giả thiết này.

### 3.1.2.2. Lập mô hình toán

Trên thực tế, sản lượng vận chuyển đường biển chịu tác động của rất nhiều yếu tố ngoài GDP. Các yếu tố bên trong bao gồm: trình độ khai thác, chất lượng thuyền viên, điều kiện hành hải, tình hình cảng bến, yếu tố mùa vụ... Các yếu tố bên ngoài là các chỉ tiêu phản ánh tình hình kinh tế quốc gia và quốc tế, các chính sách, các biến động chính trị,... Trong mô hình này, với mục tiêu xác lập quan hệ giữa nhân tố chủ yếu tạo nên CKKT và chỉ tiêu cơ bản phản ánh kết quả vận chuyển, tác giả chỉ tập trung xây dựng mối quan hệ và ảnh hưởng trực tiếp của biến động GDP với sản lượng hàng hóa vận chuyển, luân chuyển đường biển. Nghĩa là mô hình được xây dựng sau đây chỉ gồm 2 biến số: GDP và sản lượng vận chuyển, GDP và sản lượng luân chuyển đường biển. Mô hình được ước lượng bằng OLS. Dạng hàm hồi qui được khái quát như sau:

$$\text{Log}(\sum Q) = \beta_1 + \beta_2 \cdot \text{Log GDP} + U_i \quad (3.1)$$

$$\text{Và } \text{Log}(\sum Ql) = \beta_1^* + \beta_2^* \cdot \text{Log GDP} + U_i \quad (3.2)$$

### 3.1.2.3. Thu thập số liệu mẫu

Để thu thập các chuỗi số dùng làm mẫu trong mô hình, NCS lựa chọn số liệu

GDP của Việt Nam lấy từ website của IMF và sản lượng vận chuyển, luân chuyển VTB từ báo cáo tình hình kinh tế xã hội của Tổng Cục Thống Kê kết hợp với số liệu từ Niên Giám Thống Kê do Tổng Cục Thống Kê xuất bản.

#### 3.1.2.4. Ước lượng và phân tích kết quả

Bằng phương pháp hồi qui đơn, với sự hỗ trợ của phần mềm Eviews 8.0, kết quả thu được như sau:

Về mối quan hệ giữa sản lượng hàng hóa vận chuyển và GDP:

$$\text{Log (STO)} = - 7,195824 + 1,667879 \log (\text{GDP}) \text{ Với } R^2 = 98\% \quad (3.3)$$

se                    0,680806        0,072861

t                     -10.56956        22.89123

Về mối quan hệ giữa sản lượng hàng hóa luân chuyển và GDP:

$$\text{Log (RSTO)} = - 5,458328 + 1,578640 \log (\text{GDP}) \text{ Với } R^2 = 98\% \quad (3.4)$$

se                    0,841525        0,089963

t                     -6,486234        17,54764

Các kiểm định phương sai sai số thay đổi, tự tương quan (phụ lục) đều cho thấy mô hình phù hợp và có ý nghĩa thống kê.

Như vậy, xem xét độc lập tác động của GDP đối với sản lượng vận chuyển và luân chuyển của Việt Nam giai đoạn 1986 – 2016, ta đều thấy có mối quan hệ chặt chẽ và tỷ lệ thuận giữa GDP với sản lượng vận chuyển, GDP và sản lượng luân chuyển. Kết quả ước lượng phù hợp với giả thiết ban đầu. Cụ thể là, khi GDP tăng 1% thì sản lượng vận chuyển tăng khoảng 1,67%, sản lượng luân chuyển tăng khoảng 1,58%. Hệ số  $\beta_2$  trong cả 2 hàm hồi qui trên đều lớn hơn 1 cho thấy độ co giãn cao, chứng tỏ mức độ chi phối của qui mô GDP đối với sản lượng vận chuyển và luân chuyển đều khá lớn.

### 3.1.3. Phân tích tác động của các nhân tố vĩ mô đối với qui mô GDP

#### 3.1.3.1. Giả thiết

Lý thuyết kinh tế cho thấy tác động của các chính sách kinh tế vĩ mô đối với

GDP. Trong mục này, NCS sử dụng mô hình VAR để kiểm định các quan điểm đã được trình bày ở chương 1 về vai trò của lãi suất (INT), cung tiền (M2) và chi tiêu của chính phủ (GOV) đối với tổng sản lượng (GDP).

### 3.1.3.2. Biến số và các kiểm định điều kiện

Các số liệu trong mô hình đều được lấy từ website của IMF từ quý 1 năm 1986 đến hết quý 4 năm 2016.

Điều kiện đầu tiên để sử dụng VAR là các biến phải dừng. Kiểm định Augmented Dickey – Fuller (ADF) về nghiệm đơn vị và tính dừng của các chuỗi số liệu đều cho thấy đây là các chuỗi không dừng nhưng sai phân bậc nhất của các chuỗi này đều dừng ở mức ý nghĩa 1%. Đồng thời các nghiệm đều nằm trong vòng tròn đơn vị cho thấy mô hình VAR ổn định.

Bảng 3.3. Kiểm định tính dừng

Biến	Sai phân bậc 1	Giá trị độ trễ (ADF)	Giá trị tới hạn (Mức ý nghĩa 1%)	Kết luận
INT	DLINT	-9.204	-3,485	Chuỗi dừng
M2	DLM2	-6.712	-3,487	Chuỗi dừng
GOV	DLGOV	-4.307	-3.490	Chuỗi dừng
GDP	DLGDP	-4.441	-3.487	Chuỗi dừng

Nguồn: Tính toán của NCS, hỗ trợ bởi Eviews 8.0

### 3.1.3.3. Lập mô hình toán

Mô hình VAR được khái quát dưới dạng hệ phương trình như sau:

$$DLINT_t = \alpha_0 + \alpha_1 DLINT_{t-1} + \alpha_2 DLM2_{t-1} + \alpha_3 DLGOV_{t-1} + \alpha_4 DLGDP_{t-1} + U_{INT,t}$$

$$DLM2_t = \beta_0 + \beta_1 DLINT_{t-1} + \beta_2 DLM2_{t-1} + \beta_3 DLGOV_{t-1} + \beta_4 DLGDP_{t-1} + \dots + U_{LM2,t}$$

$$DLGOV_t = \delta_0 + \delta_1 DLINT_{t-1} + \delta_2 DLM2_{t-1} + \delta_3 DLGOV_{t-1} + \delta_4 DLGDP_{t-1} + \dots + U_{GOV,t}$$

$$DLGDP_t = \gamma_0 + \gamma_1 DLINT_{t-1} + \gamma_2 DLM2_{t-1} + \gamma_3 DLGOV_{t-1} + \gamma_4 DLGDP_{t-1} + \dots + U_{GDP,t}$$

Trong đó:  $\alpha, \beta, \delta, \gamma$  lần lượt là các tham số

$U_{INT,t}, U_{LM2,t}, U_{GOV,t}, U_{GDP,t}$  là các nhiễu trắng tương ứng

$DLINT_t, DLM2_t, DLGOV_t, GDP_t$  lần lượt là lãi suất, cung tiền, chi tiêu của chính phủ và tổng sản phẩm quốc nội được thể hiện dưới dạng sai phân bậc 1.

$DLINT_{t-1}, DLM2_{t-1}, DLGOV_{t-1}, DLSTO_{t-1}$  và  $DLRSTO_{t-1}$  lần lượt là giá trị quá khứ của từng biến tương ứng.

#### 3.1.3.4. Ước lượng và phân tích kết quả

Tiếp tục các kiểm định trễ, kiểm định tự tương quan và kiểm định nhân quả Granger ta có:

- Mô hình có độ trễ bằng 8 theo tiêu chuẩn AIC.

- Các phân dư có tương quan với nhau chứng tỏ cú sốc xảy ra với một biến nào đó có thể tác động tới các biến khác.

- Kết quả kiểm định Granger lần 1 cho thấy DLINT không có quan hệ Granger với các biến còn lại nên loại biến này. Khi đó mô hình chỉ còn 3 biến, bao gồm DLM2, DLGOV, DLGDP. Tiếp tục kiểm định Granger lần 2 ta có:

*Bảng 3.4. Kiểm định nhân quả Granger*

STT	Quan hệ giữa các biến số	Chi-sq	P-value
1	DLGOV có tác động tới DLM2	32.256	0.000
2	DLGOV có tác động tới DLGDP	14.749	0,064
3	DLM2 có tác động tới DLGOV	79.105	0,000
4	DLM2 có tác động tới DLGDP	17.179	0.028
5	DLGDP không tác động tới DLM2	7.637	0.450
6	DLGDP không tác động tới DLGOV	5.960	0.652

*Nguồn: Tính toán của NCS, hỗ trợ bởi Eviews 8.0*

M2 và GOV đều có tác động tới GDP chứng tỏ chính sách tài khoá và chính sách tiền tệ có ảnh hưởng đến qui mô sản lượng quốc gia. Kết quả kiểm định cho thấy hiệu lực của các chính sách kinh tế vĩ mô đối với GDP. Tuy nhiên, DLINT không có tác động qua lại với các biến khác cho thấy chính sách điều hành lãi suất của Việt Nam trong những năm qua không hướng tới mục tiêu sản lượng và không có tác dụng hỗ trợ, tương tác với cung tiền như các lý thuyết kinh tế đã chỉ ra.

Tiếp tục phân tích phản ứng đẩy và phân rã phương sai cho thấy DLGDP chịu ảnh hưởng nhiều từ cú sốc đối với DLM2. Tác động này có thể quan sát được ngay từ quý 1, có xu hướng tăng dần ở các quý tiếp theo. Ảnh hưởng của DLGOV nhỏ hơn nhiều chứng tỏ sự gia tăng chi tiêu của chính phủ không có tác động nhiều đến GDP.

**Kết luận:** Mô hình cho thấy GDP có mối quan hệ với M2 và GOV nhưng lại không được giải thích bởi INT. Nghĩa là sự thay đổi của GDP chịu tác động của cung tiền và chi tiêu chính phủ nhưng không chịu ảnh hưởng của lãi suất. Ngoài ra, cung tiền không liên quan đến lãi suất cho thấy việc điều hành chính sách tiền tệ chưa hiệu quả vì không tận dụng được ảnh hưởng qua lại giữa 2 công cụ này. Mặt khác, tác động yếu của chi tiêu chính phủ đối với GDP cho thấy hiệu quả của các khoản đầu tư công đối với nền kinh tế chưa tương xứng với qui mô của nó. Điều này có thể được giải thích bằng thực tế hoặc dựa trên hệ số ICOR cao của khu vực công trong những năm vừa qua.

### ***3.1.4. Phân tích tác động của các nhân tố cấu thành GDP đối với các chỉ tiêu phản ánh kết quả hoạt động vận chuyển đường biển***

#### ***3.1.4.1. Giả thiết***

Phân tích ở mục 3.1.2 cho thấy GDP có ảnh hưởng đến kết quả hoạt động vận chuyển đường biển. Như vậy, giả thiết rằng các nhân tố cấu thành GDP bao gồm tiêu dùng của hộ gia đình, đầu tư, xuất khẩu và nhập khẩu sẽ tác động đến các chỉ tiêu phản ánh kết quả vận chuyển ở các mức độ khác nhau.

#### ***3.1.4.2. Số liệu***

Toàn bộ các số liệu được thu thập theo quý từ 1986 đến 2016. Tổng số là 124 quan sát. NCS kỳ vọng khi đưa số liệu vào mô hình sẽ cho kết quả tương đối chuẩn xác về mối quan hệ giữa các thành tố của GDP và sản lượng VTB. Qua đó, đánh giá về mặt lượng tác động của GDP lên sản lượng hàng hóa vận chuyển đường biển của Việt Nam.

Bảng 3.5. Nguồn số liệu

STT	Biến số	Ký hiệu	Nguồn	Ghi chú
1	Tổng đầu tư toàn xã hội	INV	Website của IMF, Website của Tổng Cục Thống Kê Việt Nam	Tách số liệu bằng Eviews
2	Tổng chi tiêu cho tiêu dùng	CONS	Website của IMF	
3	Giá trị xuất khẩu	EX	Website của IMF	
4	Giá trị nhập khẩu	IM	Website của IMF	
5	Sản lượng vận chuyển	STO	Niên giám Thống Kê 1990, 1995, 1999, 2003, 2005, 2010, 2014; Website của TCTK	Tách số liệu bằng Eviews từ năm 1986 đến 2003
6	Sản lượng luân chuyển	RSTO	Niên giám Thống Kê 1990, 1995, 1999, 2003, 2005, 2010, 2014; Website của TCTK	Tách số liệu bằng Eviews từ năm 1986 đến 2003

Nguồn: NCS tổng hợp

### 3.1.4.3. Lập mô hình toán

Mô hình VAR được khái quát dưới dạng hệ phương trình như sau:

$$DLCONS_t = a_0 + a_1DLCONS_{t-1} + a_2DLINV_{t-1} + a_3DLEX_{t-1} + a_4DLIM_{t-1} + a_5DLSTO_{t-1} + a_6RSTO_{t-1} + \dots + U_{i,t}$$

$$DLINV_t = b_0 + b_1DLCONS_{t-1} + b_2DLINV_{t-1} + b_3DLEX_{t-1} + b_4DLIM_{t-1} + b_5DLSTO_{t-1} + b_6RSTO_{t-1} + \dots + U_{2,t}$$

$$DLEX_t = c_0 + c_1DLCONS_{t-1} + c_2DLINV_{t-1} + c_3DLEX_{t-1} + c_4DLIM_{t-1} + c_5DLSTO_{t-1} + c_6RSTO_{t-1} + \dots + U_{3,t}$$

$$DLIM_t = d_0 + d_1DLCONS_{t-1} + d_2DLINV_{t-1} + d_3DLEX_{t-1} + d_4DLIM_{t-1} + d_5DLSTO_{t-1} + d_6RSTO_{t-1} + \dots + U_{4,t}$$

$$DLSTO_t = g_0 + g_1DLCONS_{t-1} + g_2DLINV_{t-1} + g_3DLEX_{t-1} + g_4DLIM_{t-1} + g_5DLSTO_{t-1} + g_6RSTO_{t-1} + \dots + U_{5,t}$$

$$DLRSTO_t = h_0 + h_1DLCONS_{t-1} + h_2DLINV_{t-1} + h_3DLEX_{t-1} + h_4DLIM_{t-1} + h_5DLSTO_{t-1} + h_6RSTO_{t-1} + \dots + U_{6,t}$$

Trong đó: a, b, c, d, g, h lần lượt là các tham số

$U_{1,t}, U_{2,t}, U_{3,t}, U_{4,t}, U_{5,t}, U_{6,t}$  là các nhiễu trắng

DLCONS, DLINV, DLEX, DLIM, DLSTO và DLRSTO lần lượt là



sai phân bậc nhất của các biến số tiêu dùng, đầu tư, xuất khẩu, nhập khẩu, sản lượng vận chuyển và luân chuyển đường biển.

#### 3.1.4.4. Các kiểm định và kết quả mô hình

Để VAR ước lượng chính xác mối quan hệ giữa các biến số, các biến phải được kiểm tra và đảm bảo những yêu cầu cơ bản về:

##### **Tính dừng**

Một trong những điều kiện của mô hình là các chuỗi số thời gian phải có tính dừng. Kiểm định Augmented Dickey – Fuller (ADF) về nghiệm đơn vị và tính dừng của các chuỗi số liệu đều cho thấy đây là các chuỗi không dừng nhưng sai phân bậc nhất của các chuỗi này đều dừng ở mức ý nghĩa 1%.

*Bảng 3.6. Kiểm định nghiệm đơn vị*

<b>Biến</b>	<b>Sai phân bậc 1</b>	<b>Giá trị độ trễ (ADF)</b>	<b>Giá trị tới hạn (Mức ý nghĩa 1%)</b>	<b>Kết luận</b>
CONS	DLCONS	-5,578	-3,490	Chuỗi dừng
INV	DLINV	-13,800	-3,485	Chuỗi dừng
EX	DLEX	-10,929	-3,485	Chuỗi dừng
IM	DLIM	-12,396	-3,488	Chuỗi dừng
STO	DLSTO	-7,415	-3,487	Chuỗi dừng
RSTO	DLRSTO	-17,243	-3,485	Chuỗi dừng

*Nguồn: Tính toán của NCS, hỗ trợ bởi Eviews 8.0*

##### **Độ trễ**

Kết quả kiểm định độ trễ cho thấy VAR được ước lượng với độ trễ tối đa là 7 theo tiêu chí lựa chọn AIC (Akaike Information Criterion).

##### **Tính ổn định:**

Kiểm định cho thấy VAR ổn định với các nghiệm đều nằm trong vòng tròn đơn vị.

##### **Tương quan các phần dư**

Kiểm định tự tương quan ta thấy các phần dư có tương quan với nhau. Nghĩa là một cú sốc xảy ra với một biến nào đó có thể tác động đến cả các biến khác.

### Kiểm định nhân quả Granger:

Bảng 3.7. Kết quả kiểm định nhân quả mối quan hệ giữa sản lượng vận chuyển và luân chuyển đường biển với các nhân tố cấu thành GDP

STT	Quan hệ giữa các biến số		Chi-sq	P-value	Kết luận
1a	DLSTO	DLCONS	10.812	0,147	STO không tác động tới CONS
1b	DLCONS	DLSTO	16.076	0,024	CONS tác động tới STO
2a	DLSTO	DLEX	3.702	0,813	STO không tác động tới EX
2b	DLEX	DLSTO	2.642	0,916	EX không tác động tới STO
3a	DLSTO	DLIM	2.557	0,923	STO không tác động tới IM
3b	DLIM	DLSTO	4.490	0,722	IM không tác động tới STO
4a	DLSTO	DLINV	13.359	0,064	STO tác động tới INV
4b	DINV	DLSTO	1.763	0,972	INV không tác động tới STO
5a	DLRSTO	DLCONS	5.904	0,551	RSTO không tác động tới CONS
5b	DLCONS	DLRSTO	16.076	0,024	CONS không tác động tới RSTO
6a	DLRSTO	DLEX	5.500	0,600	RSTO không tác động tới EX
6b	DLEX	DLRSTO	3.190	0,867	EX không tác động tới RSTO
7a	DLRSTO	DLIM	4.450	0,727	RSTO không tác động tới IM
7b	DLIM	DLRSTO	6,997	0,429	IM không tác động tới RSTO
8a	DLRSTO	DLINV	8.100	0,332	RSTO không tác động tới INV
8b	DINV	DLRSTO	4,021	0,777	INV không tác động tới RSTO

Nguồn: Tính toán của NCS, hỗ trợ bằng Eviews 8.0

Ngoài ra, kiểm định còn cho thấy tác động của tiêu dùng đối với cả nhập khẩu và xuất khẩu, tác động qua lại giữa xuất và nhập khẩu, ảnh hưởng của sản lượng vận chuyển đối với sản lượng luân chuyển.

Như vậy, sản lượng vận chuyển chỉ phụ thuộc vào chi tiêu của hộ gia đình, trong khi sản lượng luân chuyển không chịu ảnh hưởng trực tiếp của bất kỳ nhân tố nào trong GDP.

#### 3.1.4.5. Phân tích phản ứng đẩy Cholesky

Bỏ qua tác động qua lại của các biến số vĩ mô cũng như quan hệ tỷ lệ giữa sản lượng vận chuyển và luân chuyển, tập trung phân tích mối quan hệ của các biến vĩ mô với DLSTO và RDLSTO ta thấy:

1. Sản lượng vận chuyển chịu sự tác động của tiêu dùng. Cú sốc chi tiêu cho tiêu dùng gần như tác động ngay lập tức đến sản lượng vận chuyển, mức độ tác động sau đó giảm dần đến hết quý 3 và tắt.

2. Tác động của sản lượng vận chuyển đến đầu tư toàn xã hội trễ khoảng 3 tháng, sau đó tăng, duy trì cường độ trong 2 năm và tắt dần.

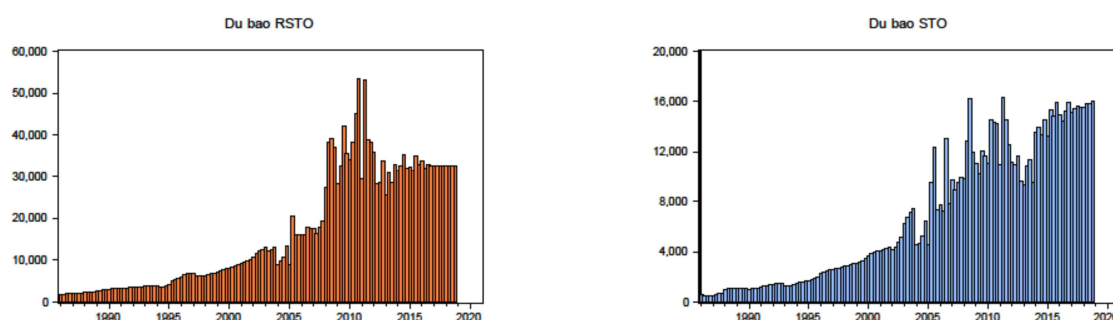
#### 3.1.4.6. Dự báo

Các kiểm định cho thấy mô hình VAR có đủ điều kiện để tiến hành dự báo. Sau khi thực hiện các kỹ thuật bỏ bớt các hệ số không có ý nghĩa thống kê để có mô hình tốt hơn. NCS dùng phần mềm Eviews 8.0 để hỗ trợ công tác dự báo sản lượng vận chuyển và luân chuyển trong thời gian từ quý 1 năm 2017 đến hết quý 4 năm 2018. Kết quả cụ thể như sau:

*Bảng 3.8. Kết quả dự báo sản lượng vận chuyển và luân chuyển đường biển*

Thời kỳ	2017 Q1	2017 Q2	2017 Q3	2017 Q4	2018 Q1	2018 Q2	2018 Q3	2018 Q4
STO ( $10^6 T$ )	15.126,77	15.471,33	15.754,55	15.579,32	15.531,25	15.804,39	15.882,46	15.997,19
Tăng trưởng (%)	1,19	6,95	1,02	-2,18	2,67	2,15	0,81	2,68
RSTO $10^9 T km$ )	32.742,11	32.671,85	32.721,69	32.664,15	32.724,70	32.714,42	32.747,32	32.777,31
Tăng trưởng (%)	- 2,95	1,93	-1,18	0,29	-0,06	0,13	0,07	0,35

*Nguồn: Tính toán của NCS, hỗ trợ bởi Eviews 8.0*



*Đồ thị 3.2. Dự báo sản lượng vận chuyển và luân chuyển*

*Nguồn: Tính toán của NCS, hỗ trợ bởi Eviews 8.0*

## **3.2 . Ứng dụng kết quả nghiên cứu vào điều hành kinh tế vĩ mô và vi mô**

### **3.2.1. Ứng dụng kết quả nghiên cứu vào công tác điều hành vĩ mô**

*3.2.1.1. Các khuyến nghị chính sách trên cơ sở tham khảo các chính sách hạn chế tác động tiêu cực của chu kỳ kinh tế đối với hoạt động vận chuyển đường biển ở các quốc gia trên thế giới*

Phân tích các biện pháp đối phó với tác động tiêu cực do CKKT gây ra tại một số quốc gia, NCS rút ra một số kết luận có thể làm cơ sở cho việc hoạch định chính sách và xây dựng chiến lược phát triển ngành như sau:

*Thứ nhất*, tiếp tục bảo hộ VTB nội địa trong giai đoạn khó khăn hiện nay của ngành VTB. Biện pháp này được đánh giá là không còn phù hợp với xu thế hội nhập, cũng như cam kết WTO và các Hiệp định thương mại quốc tế khác. Tuy nhiên, để nuôi dưỡng và tạo cơ hội phát triển cho ngành hàng hải Việt Nam, Chính phủ và Bộ GTVT nên coi đây là giải pháp trước mắt, cần thiết và hiệu quả. Bảo hộ VTB hiện nay vẫn là cách thức mà chính phủ nhiều nước đang sử dụng để trực tiếp tạo cơ hội cho sự tồn tại của các hãng tàu trong nước, làm cơ sở để mở rộng phạm vi hoạt động của đội tàu biển trên các tuyến quốc tế. Thông qua đó, tạo ra một lượng lớn công ăn việc làm, không chỉ trong lĩnh vực vận chuyển, mà còn trong các lĩnh vực có liên quan khác. Hơn nữa, trong trường hợp kinh tế thế giới bất ổn (rơi vào thời kỳ sa sút của CKKT), các hoạt động vận chuyển nội địa vẫn có thể nuôi sống ngành hàng hải quốc gia.

*Thứ hai*, phát triển hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển có thể được coi là một trong những nhân tố góp phần bảo vệ an ninh quốc gia và khẳng định vị thế kinh tế trên bản đồ thế giới. KTB đến nay vẫn là lĩnh vực quan trọng hàng đầu trong lịch sử phát triển kinh tế, là nguồn thu nhập chủ yếu của hơn một nửa dân số Việt Nam. Chúng ta lại đang phải đối mặt với các xung đột chủ quyền rất phức tạp trên biển với các quốc gia láng giềng. Các chính sách phát triển và hỗ trợ hàng hải như tăng cường số lượng và chất lượng đội tàu, giành quyền vận

chuyển hàng hóa XNK sẽ tạo điều kiện mở rộng phạm vi hoạt động của đội tàu biển, gia tăng đóng góp cho nền kinh tế. Đặc biệt, các chính sách để tạo ra một đội tàu buôn mạnh như vậy sẽ gián tiếp khẳng định chủ quyền hợp pháp trên các vùng biển thuộc quyền tài phán, đưa Việt Nam trở thành một quốc gia hàng hải, mở ra nhiều cơ hội để phát triển kinh tế đất nước. Tuy nhiên, thống kê và nghiên cứu các Hiệp định khung và Nghị định hội nhập trong ASEAN, các Hiệp định Thương mại tự do ASEAN đã ký với các quốc gia và các Hiệp định VTB giữa Việt Nam và các nước, NCS nhận thấy không hề có bất kỳ thoả thuận chính thức nào thực sự có ý nghĩa thúc đẩy VTB. Tất cả các cam kết hiện nay của Việt Nam với quốc tế đều là tự do cạnh tranh trong lĩnh vực hàng hải. Thực tế này là trở ngại cho việc đạt được mục tiêu phát triển kinh tế và KTB. Rõ ràng, việc ưu tiên đàm phán để có thể giành quyền vận tải hàng hóa XNK cho đội tàu biển cần phải được xem xét ngay trong các Hiệp Định Thương Mại tự do và các Nghị định mà Việt Nam ký kết.

*Thứ ba*, nghiên cứu cũng chỉ ra những tổn thất mà ngành hàng hải các nước phải gánh chịu trong các giai đoạn sa sút của CKKT. Khi đó, tùy thuộc vào mức độ thiệt hại, chính phủ nên cân nhắc biện pháp hỗ trợ cần thiết cho các doanh nghiệp. Biện pháp này có thể áp dụng đồng loạt cho tất cả các loại hình doanh nghiệp hoặc cho riêng các doanh nghiệp VTB như ưu tiên về nguồn hàng, về vốn [3]. Các kiến nghị cụ thể như sau:

- Chính phủ nên xem xét việc qui định thuế suất thuế GTGT 0% cho hoạt động vận chuyển đường biển, không kể trong nước hay nước ngoài. Luật thuế GTGT có qui định rõ các hoạt động VTB quốc tế (do các hãng tàu Việt Nam đảm nhiệm vận chuyển hàng hóa XNK và chở thuê giữa các cảng nước ngoài) nhưng vẫn áp thuế GTGT đối với các hoạt động vận chuyển đường biển nội địa. Thiết nghĩ trong giai đoạn cước phí thấp, chi phí cao như hiện nay, việc tạm thời áp thuế suất 0% cho VTB là cần thiết để giảm bớt gánh nặng về thuế, tạo điều kiện cho doanh nghiệp đầu tư, nâng cao chất lượng dịch vụ.

- Chính phủ cần tiếp tục có phương án khoanh nợ, hỗ trợ lãi suất đối với các hoạt động đóng mới, mua mới để tái cơ cấu đội tàu biển quốc gia. Trước khủng hoảng kinh tế 2008, nhiều hợp đồng đóng mới tàu biển đã được ký kết giữa các doanh nghiệp đóng tàu trong nước với các hãng tàu Việt Nam. Từ đó đến nay, những con tàu đã hoàn thành lần lượt được bàn giao cho các công ty VTB. Tuy nhiên, vẫn đề ở chỗ, khi đặt đóng mới tàu biển, các hãng tàu không lường trước được khó khăn mà họ gặp phải do khủng hoảng kinh tế lại kéo dài và nặng nề đến vậy. Trong bối cảnh kinh doanh sa sút, doanh thu từ VTB không còn hấp dẫn các chủ tàu vì số tiền lãi vay để đóng tàu phải trả cho ngân hàng trở thành gánh nặng quá lớn. Tiếp tục gia hạn việc khoanh các khoản nợ trong khoảng từ 3-5 năm tiếp theo và xóa lãi vay đóng tàu sẽ tạo điều kiện để hãng tàu có cơ hội dồn lực vào việc tái cơ cấu, gia tăng năng lực cạnh tranh và góp phần thực hiện các chiến lược quốc gia về VTB.

### *3.2.1.2. Các khuyến nghị chính sách rút ra từ kết quả nghiên cứu*

*Thứ nhất*, chi tiêu cho tiêu dùng là bộ phận có tỷ trọng cao nhất trong tổng giá trị sản phẩm quốc nội, đã được chứng minh bằng mô hình định lượng là có ảnh hưởng đến sản lượng vận chuyển đường biển. Kích thích tiêu dùng nội địa tại Việt Nam lâu nay chưa thực sự được quan tâm đúng mức. Các chính sách phát triển kinh tế của Việt Nam trong những năm vừa qua chủ yếu tập trung vào mở rộng đầu tư sản xuất, hướng đến xuất khẩu. Quan điểm này cần có sự điều chỉnh kịp thời vì nguy cơ nảy sinh khủng hoảng nợ. Bên cạnh đó, trong bối cảnh hội nhập, sự phụ thuộc của kinh tế quốc gia vào kinh tế thế giới làm cho các chính sách khuyến khích sản xuất để xuất khẩu không còn nhiều tác dụng ở giai đoạn sa sút của CKKT. Thúc đẩy tiêu dùng nội địa là chính sách nên được sử dụng để đảm bảo tăng trưởng bền vững và đồng thời có tác dụng làm gia tăng qui mô sản lượng vận chuyển đường biển. Các giải pháp nhằm làm tăng tiêu dùng trong nước bao gồm: tăng tiền lương cho khu vực hành chính sự nghiệp; giảm lãi suất cho vay tiêu dùng;

phát triển hệ thống phân phối, tạo liên kết chuỗi từ sản xuất đến tiêu dùng nhằm hình thành mặt bằng giá cả hợp lý, khuyến khích chi tiêu; bảo vệ lợi ích của người tiêu dùng Việt; phát động các phong trào khuyến khích người Việt Nam dùng hàng Việt Nam, khuyến khích tiêu dùng xanh,...

*Thứ hai*, kết quả nghiên cứu định lượng cũng cho thấy không tồn tại mối quan hệ chặt chẽ giữa giá trị xuất khẩu và nhập khẩu đối với sản lượng vận chuyển đường biển. Điều này trái ngược với các lý thuyết kinh tế nhưng hoàn toàn có thể giải thích được. Số liệu thống kê ở chương 2 đã cho thấy hiện nay đội tàu biển Việt Nam chỉ đảm nhận khoảng 10 - 12% tổng sản lượng hàng hoá XNK bằng đường biển. Với qui mô chuyên chở như vậy, cần có sự thay đổi đột biến về kim ngạch và sản lượng hàng hoá XNK thì mới có thể quan sát tác động của xuất và nhập khẩu đối với vận chuyển đường biển. Hoặc bằng cách nào đó, đội tàu biển Việt Nam phải chiếm lĩnh được nhiều hơn nữa thị phần vận chuyển hàng hoá XNK. Khả năng thứ nhất khó có thể xảy ra, đặc biệt là trong ngắn hạn vì thực tế thương mại quốc tế hiện nay cho thấy không tồn tại các cú sốc có thể làm thay đổi qui mô và giá trị XNK. Khả năng thứ hai thực ra là bài toán đã đặt ra suốt 30 năm qua. Nhiều kiến nghị, giải pháp đã được đưa ra nhưng vẫn chưa mang lại kết quả đáng kể nào. Trong phạm vi nghiên cứu của đề tài, tác giả sẽ không bàn đến việc làm thế nào để gia tăng các hoạt động xuất nhập khẩu (thông qua đó gia tăng sản lượng vận chuyển đường biển) mà chủ yếu là bình luận và kiến nghị về cách thức giành quyền vận tải hàng hóa XNK cho đội tàu biển Việt Nam (sẽ được trình bày ở phần sau).

*Thứ ba*, kết quả định lượng cũng cho thấy sản lượng vận chuyển có mối quan hệ với tổng giá trị đầu tư toàn xã hội. Sự gia tăng đầu tư kích thích các hoạt động vận chuyển do sự dịch chuyển vốn luôn kèm theo nhu cầu xây dựng, lắp đặt trang thiết bị và hoàn thiện hạ tầng cơ sở, làm gia tăng nhu cầu vận chuyển nguyên nhiên vật liệu và máy móc thiết bị. Cũng như xuất khẩu, trong nhiều năm qua, Việt

Nam mở cửa cho đầu tư nước ngoài, kêu gọi đầu tư trong nước. Đặc biệt phần đầu tư xây dựng cơ bản từ ngân sách luôn được coi là nguồn nuôi dưỡng tăng trưởng kinh tế. Để các hoạt động vận chuyển đường biển có cơ hội tốt hơn từ sự gia tăng qui mô đầu tư, NCS kiến nghị một số giải pháp như sau:

- Đối với đầu tư nước ngoài: cần có chính sách và điều kiện cụ thể đối với các nhà đầu tư. Ngoài những ưu tiên về hạ tầng cơ sở, về thuế,... chúng ta cần họ cam kết sử dụng dịch vụ vận chuyển đường biển do các công ty VTB của Việt Nam cung cấp. Không phải chỉ ở giai đoạn đầu của dự án đầu tư mà phải là trong suốt thời gian hoạt động tại Việt Nam. Việc vận chuyển toàn bộ hoặc một phần trang thiết bị, máy móc, nguyên vật liệu, thành phẩm đều phải bằng tàu Việt Nam.

- Đối với đầu tư tư nhân: song song với việc áp dụng qui định buộc các nhà đầu tư sử dụng phương tiện VTB nội địa để vận chuyển, Hiệp hội chủ tàu Việt Nam và các doanh nghiệp VTB cũng phải sử dụng các biện pháp mềm dẻo và linh hoạt để tiếp cận đối tượng này nhằm có được những thỏa thuận có lợi cho các bên tham gia và nhờ thế, có lợi cho nền KTQD.

- Đối với đầu tư nhà nước: Từ trước tới nay, đội tàu quốc gia luôn được ưu tiên lựa chọn tham gia các hoạt động liên quan đến đầu tư nhà nước. Việc duy trì chính sách ưu tiên này là cần thiết, đặc biệt trong bối cảnh khó khăn của ngành VTB hiện nay.

*Thứ tư*, kết quả nghiên cứu cho thấy CKVTB có độ trễ nhất định so với CKKT. Theo sau mỗi giai đoạn sa sút của CKKT luôn là giai đoạn sa sút tương ứng của CKVTB. Thời gian nối tiếp giữa 2 pha sa sút và phục hồi của 2 chu kỳ có xu hướng ngày càng rút ngắn lại. Hiện tượng này nên được coi là một trong những cơ sở quan trọng để các nhà hoạch định chính sách hàng hải chủ động xây dựng các kế hoạch ngắn và trung hạn, nhắm vào mục tiêu hạn chế tối đa tổn thất do những khó khăn mà hoạt động vận chuyển đường biển của Việt Nam sẽ gặp phải do suy thoái kinh tế gây ra. Thậm chí, ngay cả đối với các chiến lược phát triển



hàng hải cũng cần phải điều chỉnh khi có các dấu hiệu sa sút của nền kinh tế. Trước mắt, Bộ GTVT cần thiết lập 1 kênh thông tin nhằm đưa ra các cảnh báo, khuyến nghị cần thiết cho các doanh nghiệp VTB khi nhận thấy những dấu hiệu bất ổn về kinh tế vĩ mô.

*Thứ năm*, ở góc độ khác, kết quả hồi qui GDP và sản lượng vận chuyển, luân chuyển đường biển đã cho thấy mối quan hệ tỷ lệ thuận giữa GDP, chỉ tiêu đại diện CKKT, với sản lượng VTB. Tác động biên của GDP lên sản lượng vận chuyển và luân chuyển lần lượt là: 1,67 và 1,58 là tương đối lớn. Như vậy, để sản lượng VTB tăng nhanh và ổn định, ta cần sử dụng các biện pháp tác động lên qui mô GDP nhằm tăng giá trị GDP thực tế và đảm bảo dao động GDP ở mức ổn định, tạo lập CKKT có độ chệch sản lượng ở mức thấp nhất có thể. NCS cũng chủ yếu dựa trên kết quả phân tích ảnh hưởng của chỉ tiêu chính phủ và cung tiền đối với GDP để phân tích một số chính sách đã được sử dụng ở Việt Nam trong thời gian gần đây, chỉ ra những mặt tích cực và hạn chế của các chính sách đó và phân tích, đưa ra một vài khuyến nghị.

*Ở giai đoạn sa sút kinh tế*, cần sử dụng biện pháp chính sách liên quan đến mục tiêu sản lượng và tăng trưởng kinh tế. Đó là:

- Thứ nhất, chính sách tài khóa mở rộng

Việc chính phủ gia tăng chi tiêu và điều chỉnh giảm thuế sẽ kích thích tổng cầu và sản lượng. Từ sau cuộc khủng hoảng tài chính 2008, chính phủ Việt Nam đã nhanh chóng thực hiện nhiều biện pháp kích cầu gián tiếp như giãn thuế, giảm thuế, phát hành trái phiếu bổ sung, hoãn thu hồi vốn đầu tư xây dựng cơ bản, hỗ trợ lãi suất đối với doanh nghiệp. Tuy nhiên công cụ thuế không tạo nên tác động đủ lớn vì thực chất các khoản trích nộp ngân sách nhà nước dưới dạng thuế trong điều kiện sản xuất khó khăn do suy thoái kinh tế là không đáng kể. Hơn nữa, từ trước đến nay, các doanh nghiệp và cá nhân thường chấp hành luật thuế không nghiêm nên việc hỗ trợ qua thuế là không hiệu quả. Bên cạnh đó, các đợt phát hành trái

phiếu chính phủ từ năm 2008 đến nay (ước đạt khoảng trên 650 nghìn tỷ đồng) để tài trợ chi tiêu cho các công trình mục tiêu của chính phủ được xem là yếu tố duy trì tốc độ tăng trưởng dương của nền kinh tế [41]. Tuy nhiên, theo đánh giá của nhiều chuyên gia, gói chi tiêu kích cầu của chính phủ thực tế chưa mang lại hiệu quả mong muốn. Người ta cho rằng một phần của số tiền này đã chảy vào thị trường chứng khoán và bất động sản, là những thị trường có tính đầu cơ cao và tiềm ẩn rủi ro, không phù hợp với mục tiêu đề ra. Đồng thời, sự gia tăng nhanh chóng các hoạt động tín dụng làm lợi nhuận của nhiều ngân hàng tăng mạnh, trong khi rất ít các doanh nghiệp công bố tỷ suất lợi nhuận cao cho thấy có khả năng một phần của số tiền kích cầu đã được dùng để đảo nợ, làm lợi cho các tổ chức trung gian tài chính [42]. Về chính sách hỗ trợ lãi suất, chính sách trực tiếp tác động đến doanh nghiệp vừa và nhỏ với mức hỗ trợ 4% cho các khoản vay trung và dài hạn, thực tế cũng còn nhiều hạn chế do các doanh nghiệp trong diện ưu đãi về vốn thiếu năng lực quản trị, lúng túng trong việc lập hồ sơ vay dẫn đến tình trạng không thể tiếp cận được nguồn vốn ưu đãi từ chính phủ. Qua phân tích thực tế sử dụng chính sách tài khóa chống suy thoái ở Việt Nam, tác giả đề xuất một số giải pháp cụ thể như sau:

- Sử dụng gói kích cầu để kích thích cả sản xuất và tiêu dùng là hoàn toàn hợp lý. Tuy nhiên, chính phủ cần hướng tới nhóm đối tượng bị tổn thương nhiều nhất khi suy thoái kinh tế xảy ra. Theo kết quả của một cuộc điều tra nhằm xác định mức độ cảm nhận tác động của suy thoái kinh tế đến hoạt động SXKD, các doanh nghiệp sản xuất có nhận thức gần như ngay lập tức về tác động của suy thoái chiếm khoảng 60%, cao hơn so với các doanh nghiệp chế biến và dịch vụ. Vì vậy, chính phủ nên hướng gói kích cầu đến loại hình doanh nghiệp này trước tiên, và càng sớm, càng tốt. Điều đó sẽ tạo hiệu ứng lan tỏa, tác động tích cực đến các ngành dịch vụ và chế biến.

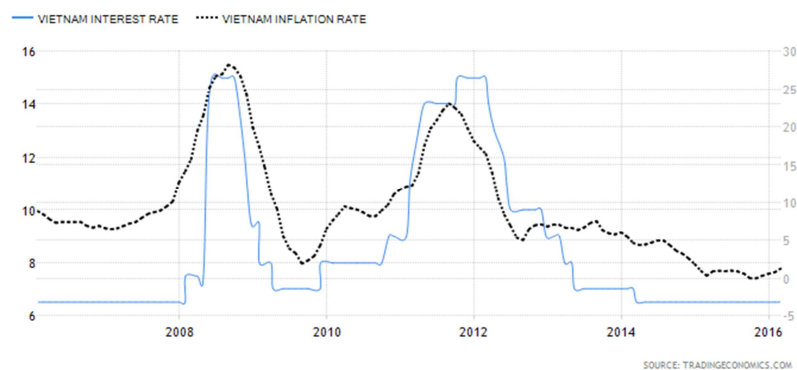
- Hạn chế việc sử dụng thuế làm công cụ để kích thích kinh tế trong bối cảnh

Việt Nam hiện nay. Chừng nào chúng ta còn chưa có các chế tài đủ mạnh và nghiêm ngặt để kiểm soát các hành vi trốn và chậm nộp thuế thì công cụ này còn không mang lại hiệu quả mong muốn.

- Kèm theo các gói kích cầu, chính phủ thường đồng thời tiến hành các đợt phát hành trái phiếu để huy động nguồn lực bổ sung cho ngân sách và cũng là một cách hiệu quả để ngăn ngừa lạm phát. Tuy nhiên, bên cạnh việc tính toán tổng giá trị trái phiếu phát hành sao cho không ảnh hưởng đến cơ cấu nợ của chính phủ, tính toán mức lãi suất trái phiếu sao cho không tác động tiêu cực đến đầu tư tư nhân, chúng ta cần sự bảo lãnh của các tổ chức tín dụng quốc tế uy tín để việc bán trái phiếu diễn ra thuận lợi hơn (như đợt phát hành trái phiếu 2013 trị giá 1 tỷ USD được ADB bảo lãnh).

- Thứ hai, chính sách tiền tệ nới lỏng

Nới lỏng tiền tệ là việc NHTW gia tăng cung tiền và chủ động điều chỉnh giảm lãi suất để hỗ trợ các hoạt động đầu tư, làm tăng sản lượng, chống lại dao động giảm của CKKT. Các biện pháp cụ thể đã được sử dụng ở Việt Nam là qui định mức trần đối với lãi suất, cung ứng thanh khoản cho các ngân hàng thương mại, giảm tình trạng căng thẳng ngoại tệ để tránh tác động lan truyền làm tăng lãi suất. Từ cuối năm 2008, đối mặt với nguy cơ khủng hoảng kinh tế, NHTW đã lập tức hạ lãi suất cơ bản từ 13% xuống còn 7%/năm, lãi suất tái cấp vốn từ 14% xuống còn 7%/năm và lãi suất chiết khấu từ 12% xuống mức 5%/năm; giảm tỷ lệ dự trữ bắt buộc từ 11% xuống 3%; điều hành linh hoạt thị trường mở để hỗ trợ NHTM; điều chỉnh giảm lãi suất tiền gửi, qui định tỷ lệ dự trữ bắt buộc từ 10% xuống 1,2%.



Hình 3.3. Công cụ lãi suất nhằm mục tiêu chống suy thoái

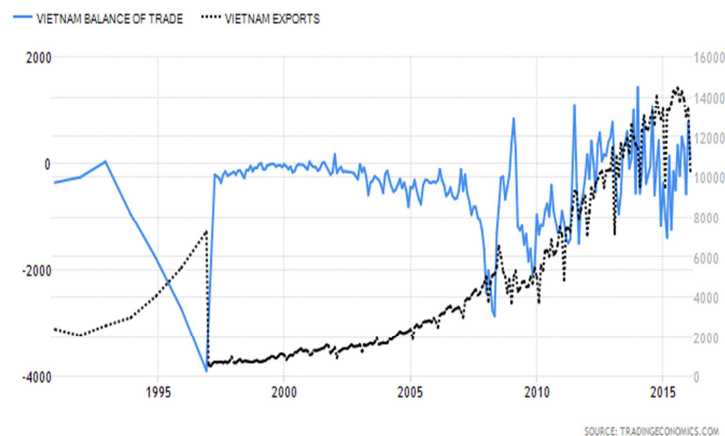
Nguồn: *Trading economics, 2016*

Tuy nhiên, mô hình định lượng đã chỉ ra thực tế là lãi suất không tác động đến GDP và cũng không có quan hệ với cung tiền. Như vậy, các chính sách hỗ trợ lãi suất của chính phủ trong thời gian qua thực chất chỉ làm lợi cho các tổ chức tín dụng và phục vụ mục đích đảo nợ của các doanh nghiệp. Dòng tiền được NHTW bơm vào nền kinh tế chủ yếu chảy ra nước ngoài dưới hình thức mua hàng nhập khẩu (thể hiện ở hiện tượng nhập siêu diễn ra trong những năm gần đây). Như vậy, việc thực thi CSTT ở Việt Nam chưa hoàn toàn phù hợp và hiệu quả. Nghiên cứu thực tế chính sách tiền tệ, NCS đưa ra kiến nghị như sau:

Chính sách tiền tệ kích thích đầu tư vào sản xuất cần có thêm các điều kiện cho vay ưu đãi về lãi suất, đảm bảo khả năng tiếp cận dòng tiền của khu vực phi chính thức trong nền kinh tế. Đồng thời, ưu đãi lãi suất ở mức độ cao hơn đối với những khu vực kinh tế năng động hơn cũng có tác dụng lan tỏa và lôi kéo các khu vực khác trong phạm vi cả nước [4].

- Thứ ba, chính sách kinh tế đối ngoại hiệu quả nhằm kích thích xuất khẩu và tăng cường thu hút vốn đầu tư từ nước ngoài.

Đẩy mạnh hoạt động xuất khẩu hàng hóa và dịch vụ là mục tiêu quan trọng nhằm đảm bảo sự gia tăng tổng cầu và sản lượng, chống lại pha suy thoái của CKKT. Tuy nhiên, thực tiễn chính sách kinh tế đối ngoại nhằm tới gia tăng kim ngạch xuất khẩu hàng hóa ở Việt Nam còn bộc lộ nhiều hạn chế.



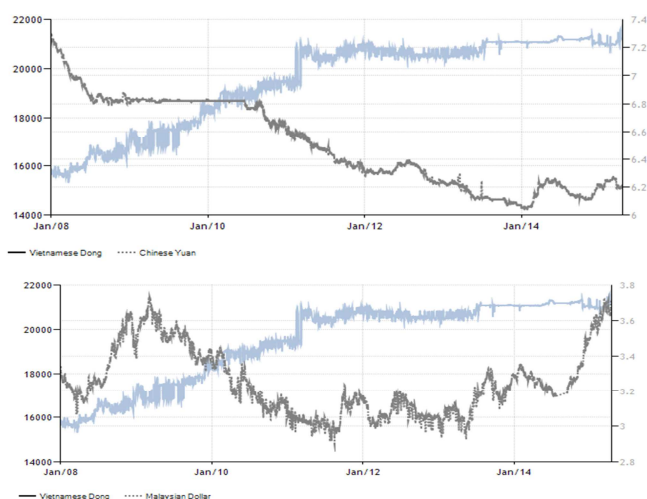
*Hình 3.4. Cán cân thương mại và giá trị hàng hóa xuất khẩu của Việt Nam từ năm 2009 đến nay*

*Nguồn: Trading Economics, 2016*

Sau cú sốc kinh tế 2008, tăng trưởng xuất khẩu của Việt Nam chậm lại thấy rõ. Ngoài các nguyên nhân khách quan như suy thoái kinh tế toàn cầu, giá hàng xuất khẩu giảm, còn nhiều nguyên nhân nội tại dẫn đến hiện trạng này. Mà các nguyên nhân bên trong nền kinh tế mới thật sự là những nguyên nhân chủ yếu bởi vì nhiều quốc gia trên thế giới cũng gặp phải những khó khăn khách quan như Việt Nam nhưng hoạt động ngoại thương của họ vẫn tăng trưởng khá tốt. Mức thuế nhập khẩu cao bình quân trên 10% được duy trì trong thời gian dài cộng với các biện pháp phi thuế quan khác làm tăng chi phí sản xuất và giá cả hàng hóa trong nước, vì thế mà làm giảm sức cạnh tranh của hàng hóa xuất khẩu. Đến năm 2008, tức là đúng vào thời kỳ khủng hoảng kinh tế, Việt Nam mới bắt đầu hạ mức thuế suất thuế nhập khẩu xuống dưới 10%. Mặc dù vậy, so với một số quốc gia trong khu vực, lộ trình giảm thuế của Việt Nam còn rất chậm. Đến tận thời điểm này, thuế suất thuế nhập khẩu bình quân của Việt Nam vẫn còn cao hơn hầu hết các quốc gia trong khu vực [12].

Xét chính sách quản lý tỷ giá hối đoái của Việt Nam ta thấy, hiện nay NHTW vẫn đang rất lúng túng trong việc can thiệp tỷ giá để chống lại CKKT. Về cơ bản, chiến lược phát triển nền kinh tế thị trường định hướng xuất khẩu cần phải

được hỗ trợ dài hạn bằng việc giữ giá VNĐ ở mức thấp. Bởi vì biện pháp này được xem là một cách để trợ giá hàng xuất khẩu, gia tăng năng lực cạnh tranh của hàng Việt Nam trên thị trường quốc tế. Tuy nhiên, trong ngắn hạn, khi nền kinh tế bất ổn do suy thoái và lạm phát xảy ra đồng thời như trong những năm 2008-2009 và sa sút kéo dài từ năm 2010 đến nay, cứng nhắc neo giữ tỷ giá không hẳn là một liều thuốc tốt cho nền kinh tế.



Hình 3.5. Biến động tỷ giá VNĐ so với Nhân dân tệ và Dollar Malaysia từ 2008 đến nay

*Nguồn: Trading Economics*

Quan sát đồ thị 3.5, ta thấy chính sách tỷ giá của Việt Nam hoàn toàn đối ngược với Trung Quốc và Malaysia, hai quốc gia trong khu vực được cho là khá thành công trong việc sử dụng công cụ chính sách để hạn chế suy thoái kinh tế. Việc tăng giá nội tệ trên thực tế có tác dụng kiềm chế lạm phát (vì để kìm giữ giá nội tệ, NHTW phải dùng các biện pháp đưa thêm nội tệ vào lưu thông), làm giảm chi phí sản xuất (với một nền kinh tế phụ thuộc nhiều vào nguồn nguyên liệu và máy móc thiết bị nhập khẩu như hiện nay, VNĐ lên giá rất có lợi cho các doanh nghiệp sản xuất công nghiệp). Bên cạnh đó, VNĐ lên giá sẽ làm giảm lãi suất của đồng nội tệ, điều này kết hợp với các chính sách tiền tệ mở rộng sẽ khuyến khích các nhà đầu tư mạnh dạn vay vốn đầu tư cho sản xuất hơn. Hơn nữa, điều này cũng

tạo thêm lòng tin của người dân và các nhà đầu tư vào khả năng tăng vị thế của VNĐ so với các ngoại tệ khác. Tăng giá VNĐ còn có tác dụng kìm hãm hiện tượng đô la hóa và vàng hóa đang phát triển mạnh ở Việt Nam thời gian qua.

Như vậy, để khuyến khích đầu tư và tiêu dùng, kích thích nền kinh tế, NHNN phải để VNĐ lên giá. Kết hợp cùng những chính sách ưu đãi về thuế XNK, thuế thu nhập doanh nghiệp và lãi suất vay nợ ưu tiên chắc chắn sẽ có tác động mạnh mẽ đến các hoạt động đầu tư và sản xuất.

*Khi nền kinh tế phát đạt:*

Với xuất phát điểm thấp, Việt Nam luôn đặt mục tiêu sản lượng ở vị trí ưu tiên hàng đầu. Điều này tạo cơ hội phát triển cho nhiều ngành sản xuất và dịch vụ, trong đó có vận chuyển đường biển. Trên thực tế, ở mỗi chu kỳ, kinh tế Việt Nam đã trải qua những giai đoạn tăng trưởng kinh tế vượt trên xu hướng (vẫn được gọi là tăng trưởng nóng). Ở góc độ vĩ mô, hiện tượng này có ảnh hưởng tiêu cực đối với nền kinh tế do tiềm ẩn nguy cơ lạm phát cao. Vì vậy việc thực thi CSTK và CSTT phải theo chiều ngược lại để kiềm chế lạm phát. Khi đó, các hoạt động của ngành vận tải nói riêng và của cả nền kinh tế nói chung sẽ gặp nhiều khó khăn. Tuy nhiên, các CSTK và CSTT nhằm kiềm chế lạm phát thường chỉ được thực hiện trong thời gian ngắn nên tác động tiêu cực đối với GDP là không đáng kể. Vì vậy, NCS không đưa ra bình luận về các biện pháp được chính phủ Việt Nam sử dụng khi kinh tế phát đạt.

### ***3.2.2. Ứng dụng kết quả nghiên cứu trong công tác dự báo, lập kế hoạch và chiến lược kinh doanh tại các doanh nghiệp vận tải biển***

#### ***3.2.2.1. Kiến nghị rút ra từ kết quả nghiên cứu định lượng***

Theo kết quả dự báo từ mô hình, sản lượng vận chuyển và luân chuyển VTB ít thay đổi trong khoảng 2 năm tiếp theo, biên độ tăng giảm cũng không nhiều. Như vậy, việc đầu tư mở rộng qui mô đội tàu có thể làm trầm trọng hơn tình trạng dư cung trọng tải. Do đó, trong thời gian này, các doanh nghiệp chỉ nên tập trung

tái cơ cấu đội tàu, thay đổi tư duy khai thác, nâng cao chất lượng dịch vụ để tăng khả năng cạnh tranh trên thị trường.

Các doanh nghiệp VTB Việt Nam cũng cần tham khảo kênh thông tin chính thống từ Bộ GTVT về các các biến động vĩ mô được dự báo là sẽ gây ra thời kỳ sa sút kinh tế. Theo kết quả nghiên cứu, sa sút CKVTB luôn đi sau sa sút CKKT. Kết quả phân tích số liệu thống kê cho thấy mất khoảng 1 năm kể từ khi xảy ra cú sốc đảo chiều kinh tế thì bắt đầu quan sát được các biến động rõ rệt trong lĩnh vực vận chuyển hàng hoá bằng đường biển. Như vậy, các DN VTB có tối đa là 12 tháng để điều chỉnh các yếu tố sản xuất (nhân sự, đội tàu, qui mô, bộ máy,...) sao cho phù hợp nhất với môi trường vĩ mô mới.

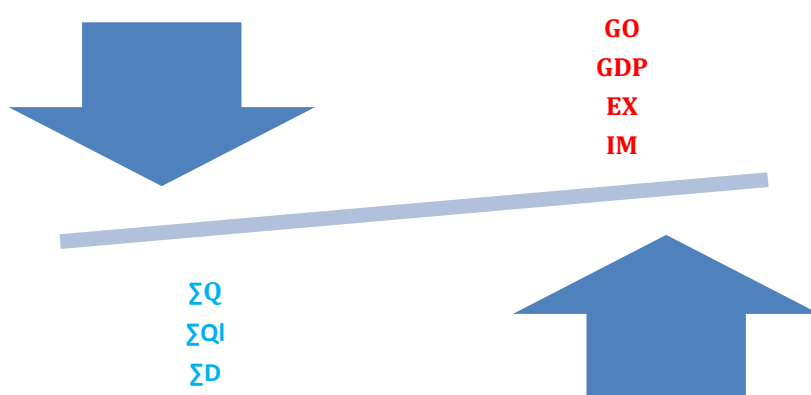
### *3.2.2.2. Sử dụng mô hình phân tích định lượng để xác định ảnh hưởng của các biến số vĩ mô đối với kết quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp*

Điều tra bằng phiếu thăm dò ý kiến 40 nhà quản trị của 40 công ty VTB (tổng trọng tải khoảng 1,1 triệu tấn) của Việt Nam, NCS nhận được 100% ý kiến đồng ý cho rằng các biến động vĩ mô có ảnh hưởng đến hoạt động của doanh nghiệp. 67,5% trong số đó khẳng định tác động rất đáng kể của tình hình kinh tế đến hoạt động của doanh nghiệp. Như vậy, để hỗ trợ công tác dự báo, lập kế hoạch và chiến lược kinh doanh cho doanh nghiệp, ngoài các cách thức truyền thống chủ yếu dựa trên kinh nghiệm, việc sử dụng phương pháp phân tích định lượng để nhận diện và đo lường tác động của các biến số vĩ mô đến kết quả SXKD của doanh nghiệp cũng cần được xem xét và sử dụng. Mô hình VAR được sử dụng trong luận án này cũng có thể dùng để phân tích ảnh hưởng của các nhân tố bên ngoài đối với các SXKD của doanh nghiệp VTB. Kết quả thu được sẽ giúp các nhà quản trị xác định độ trễ thời kỳ và mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đó đối với kết quả SXKD, từ đó chủ động đối phó bằng các kế hoạch và chiến lược phù hợp nhất. Các bước tiến hành phân tích bao gồm:

- Thứ nhất, nêu giả thuyết.



Với mục tiêu nghiên cứu là xác định ảnh hưởng của các nhân tố bên ngoài (có thể bao gồm các nhân tố vĩ mô) đến kết quả SXKD của doanh nghiệp, chúng ta có thể dựa trên các lý thuyết kinh tế, trên quan sát và kinh nghiệm thực tiễn để trình bày các giả thuyết về mối quan hệ này. Ví dụ, qua thực tiễn SXKD, nhà quản trị nhận thấy có mối quan hệ nhất định giữa tổng giá trị sản xuất công nghiệp của địa phương (GO), GDP, lượng hàng hóa XNK (EX, IM),... đối với sản lượng vận chuyển ( $\Sigma Q$ ,  $\Sigma QI$ ) và doanh thu ( $\Sigma D$ ) của doanh nghiệp. Ta có mô hình nghiên cứu như sau:



- Thứ hai, định dạng mô hình toán học:

Vì nhiều khả năng giữa các biến trên và kết quả SXKD của doanh nghiệp (với những doanh nghiệp qui mô lớn) có mối quan hệ qua lại nên mô hình VAR thích hợp để phân tích và dự báo mối quan hệ này.

Dạng của mô hình là:

$$Y = C + \Phi_1 Y_{t-1} + \dots + \Phi_n Y_{t-n} + \varepsilon_t \quad (3.4)$$

Trong đó :  $Y_t$  là một chuỗi số thời gian gồm m biến ngẫu nhiên dừng.

$\Phi_i$  là ma trận vuông cấp  $m \times m$ ,  $i = 1, 2, \dots, p$

$\varepsilon_t$  là vector các nhiễu trắng

- Thứ ba, thu thập số liệu:

Số liệu liên quan đến các biến vĩ mô có thể sưu tầm từ nhiều nguồn. Trong nước có thể lấy số liệu của Tổng Cục Thống Kê, nước ngoài có thể lấy từ website

của IMF, WB, ADB,... Các số liệu liên quan đến các chỉ tiêu phản ánh kết quả SXKD luôn có sẵn tại doanh nghiệp. Vì VAR đòi hỏi cỡ mẫu lớn để có kết quả ước lượng chính xác nên các nhà quản trị cần sưu tầm đủ số quan sát cần thiết (khoảng 50 quan sát trở lên). Vì vậy nên lấy số liệu theo quý, thay vì theo năm.

- Thứ tư, ước lượng tham số

Với sự trợ giúp của các phần mềm thích hợp như Eviews, R hoặc STATA, việc ước lượng kiểm định kết quả mô hình rất nhanh chóng. Qua đó, nhà quản trị có thể thấy rõ mối quan hệ giữa các biến số trong mô hình cũng như mức độ của các mối quan hệ đó, kể cả độ trễ tác động của từng nhân tố.

- Thứ năm, phân tích kết quả

So sánh kết quả thu được với giả thuyết hoặc quan sát thực tế để kết luận có phù hợp về mặt logic không. Kiểm tra kết quả ước lượng xem có chấp nhận được không.

- Thứ sáu, dự báo

Nếu mô hình phù hợp để dự báo thì nhà quản trị có thể sử dụng để dự báo biến động kết quả SXKD dựa trên các nhân tố ảnh hưởng đã được xác định trong mô hình. Kết quả dự báo này giúp doanh nghiệp chủ động khi lập các kế hoạch khai thác trong ngắn hạn và xây dựng chiến lược phát triển doanh nghiệp trong dài hạn.

### *3.2.2.3 . Các giải pháp rút ra từ thực tiễn sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp VTB khi phải đối mặt với giai đoạn suy thoái của chu kỳ kinh tế vừa qua*

Nghiên cứu cụ thể những khó khăn mà các DN VTB Việt Nam phải đối mặt ở CKVTB thứ 4 và thứ 5, NCS đề xuất một số kiến nghị một số giải pháp như sau:

*Thứ nhất*, các doanh nghiệp VTB và các cảng biển cần có sự liên kết chặt chẽ hơn, chia sẻ khó khăn và cùng nhau vượt qua khủng hoảng. Bộ GTVT có thể yêu cầu các cảng biển thực hiện ưu đãi về cước phí cũng như dịch vụ đối với các hãng tàu trong nước. Các bên cần cùng nhau xem xét một cơ chế thống nhất, có lợi

cho cả 2 và có lợi cho cả nền kinh tế. Cụ thể là ưu đãi không chỉ dừng lại ở mức cước thấp hơn mà còn ở nhiều lĩnh vực khác, như đảm bảo về chất lượng dịch vụ, đối xử công bằng như các tàu nước ngoài ghé cảng (không ưu tiên các hãng tàu nước ngoài về thủ tục, về cầu bến và dịch vụ khác). Với dịch vụ đầu bến tốt hơn, các hãng tàu có thể vừa giảm được chi phí và vừa tăng được khả năng cạnh tranh với nước ngoài.

*Thứ hai*, thực tế cho thấy việc tăng cường mối liên hệ giữa các chủ hàng XNK và các hãng tàu sẽ tạo cơ hội giành quyền vận chuyển cho đội tàu biển quốc gia, có lợi cho cả chủ hàng, chủ tàu và nền kinh tế. Như đã phân tích ở trên, hoạt động này đã được các Bộ có liên quan xúc tiến và triển khai đến các doanh nghiệp khoảng 2 năm nay. Theo đó, các chủ hàng XNK tổ chức hội thảo với sự có mặt của các hãng tàu trong nước. Thông qua đó, các thông tin về hàng hóa, điều kiện và tuyến đường vận chuyển sẽ được cung cấp cho các hãng tàu mà không phải qua trung gian. Bước đầu biện pháp này đã có tín hiệu khả quan. Ví dụ như phía Việt Nam đã giành được quyền vận tải mặt hàng gạo xuất khẩu sang các nước ASEAN; thạch cao nhập khẩu ( bình quân khoảng 3 triệu tấn/năm) và xi măng, clinke xuất khẩu cũng đã được đội tàu biển Việt Nam, với sự hỗ trợ của các chủ hàng XNK, giành lại từ phía nước ngoài. Tác giả cho rằng tiềm năng của mối quan hệ này còn rất lớn. Nếu các chủ tàu Việt Nam tích cực hơn nữa trong việc duy trì mối quan hệ tốt với chủ hàng XNK, thị phần vận chuyển có thể cải thiện đáng kể. Ví dụ, các hãng tàu có thể kết hợp với chủ hàng XNK, tư vấn, hỗ trợ các chủ hàng trong việc ký kết các hợp đồng XNK; thuyết phục đối tác trong việc lựa chọn người vận chuyển đường biển; hướng dẫn các nghiệp vụ thuê tàu cơ bản cho chủ hàng,...

*Thứ ba*, nghiên cứu và đổi mới cách thức hoạt động để nâng cao hiệu quả hoạt động của Hiệp Hội Chủ Tàu Việt Nam (VSA) là việc cần thiết và cấp bách trong giai đoạn hiện nay. Đến nay, Hiệp Hội mới chỉ tập hợp được chưa đầy 40 thành viên, chủ yếu gồm một số hãng tàu lớn. So với khoảng 700 tổ chức cá nhân

có tàu biển đăng ký tại Cục Đăng Kiểm Việt Nam thì số lượng thành viên của Hiệp Hội là quá ít. Mặc dù các thành viên của Hiệp Hội đang sở hữu phần lớn đội tàu biển nếu xét về tổng trọng tải. Tuy nhiên, khi không thể tập hợp được hết sức mạnh của các chủ tàu nhỏ, chúng ta không thể có sức mạnh lớn. Thực tế cho thấy các hãng tàu nhỏ ở Việt Nam thường có hiệu quả khai thác tốt hơn so với nhiều hãng tàu lớn, đặc biệt là trong thời kỳ sa sút kinh tế. Qui mô doanh nghiệp nhỏ cộng với sự linh hoạt trong công tác điều hành, quản lý cho phép các chủ tàu nhỏ vẫn “sống tốt” ngay cả khi các chủ tàu lớn thua lỗ triền miên. Hơn nữa, khi không thể thu hút đa số các chủ tàu cùng tham gia, tầm ảnh hưởng của VSA vẫn chủ yếu mang tính hình thức. Vì vậy, VSA cần thay đổi các điều kiện để trở thành hội viên, sao cho dễ dàng hơn. Đồng thời phải tạo sức hút về lợi ích để các chủ tàu lớn nhỏ đều tình nguyện tham gia và đóng góp. Để ký được các hợp đồng lớn, Hiệp Hội phải trở thành một liên minh vận tải (shipping pool) thực thụ nhằm đảm bảo kế hoạch vận chuyển và duy trì nguồn hàng cho các thành viên tham gia. Thời gian vừa qua, một số chủ tàu Việt Nam đã liên minh tự phát để đấu tranh giành quyền vận tải container trên tuyến nội địa. Tuy nhiên, để duy trì lợi ích nhóm, các chủ tàu này cần phải nghĩ đến việc thống nhất biểu cước chung để tránh cạnh tranh không lành mạnh, gây thiệt hại cho các bên. Nhìn chung, mức cước cố định không phải là phương án tốt vì nguy cơ “bội ước” rất cao. Ban hành mức cước tối thiểu có vẻ hợp lý hơn trong điều kiện thị trường Việt Nam hiện nay. Mặc dù kiến nghị về việc hình thành một liên minh VTB là hợp lý nhưng trên thực tế, việc này không dễ thực thi do xung đột lợi ích. Ví dụ, thời kỳ những năm 2000, VOSCO và một công ty VTB Thái Lan đã thành lập một liên minh VTB trên một số tuyến vận chuyển trong khu vực Đông Nam Á. Tuy nhiên, liên minh này nhanh chóng tan vỡ vì hoạt động không hiệu quả do việc phân phối nguồn hàng giữa các tàu của hai bên không đồng đều. Vì vậy, các hãng tàu có thể thuê lại tàu của hãng khác để khai thác. Điều này giúp cho hoạt động khai thác và quản lý được qui về một môi, không mất thời

gian và công sức đàm phán, thương lượng mà lại phù hợp với xu hướng hiện nay. Thực tế kinh doanh VTB cho thấy một trong những tiêu chí để chủ hàng lớn chọn người vận chuyển đường biển là anh ta phải chứng minh được năng lực khai thác tàu. Thông qua việc có khả năng huy động một đội tàu phù hợp, người khai thác đã thể hiện được những mối quan hệ tốt với các chủ tàu, người môi giới,... đảm bảo hoạt động lưu chuyển hàng hóa diễn ra thuận lợi nhất.

*Thứ tư*, duy trì hoạt động chở thuê để tìm kiếm nguồn thu nhập cho đội tàu trong điều kiện kinh tế trong nước sa sút, dẫn đến giảm lượng hàng vận chuyển nội địa và XNK. Trong thời gian qua, một số công ty VTB Việt Nam còn tồn tại được là nhờ tăng cường các hoạt động chở thuê giữa các cảng nước ngoài. Nhiều mặt hàng có nhu cầu vận tải biến động rất rõ ràng theo mùa. Ví dụ, nhu cầu nhập khẩu gạo của Philippine thường tăng mạnh vào đầu năm vì đây là thời điểm không có bão, chính phủ nước này thường tranh thủ tích trữ gạo cho thời kỳ mưa bão diễn ra vào các tháng giữa năm; Indonesia thường nhập khẩu đường từ Thái Lan vào quý 2 hàng năm để chuẩn bị cho tháng ăn chay Ramadan diễn ra vào tháng 7; thị trường xuất khẩu nông sản của Ấn Độ thường rất nhộn nhịp vào những tháng cuối năm và quý 1 hàng năm do nông sản ứ ứ sau các tháng giao thông đường biển không thuận lợi do gió mùa Tây Nam ,... Nắm bắt được yếu tố mùa vụ trên các tuyến VTB nước ngoài, các công ty VTB của Việt Nam có thể tìm kiếm được nhiều hợp đồng chở thuê mang lại thu nhập khá vì giá cước tốt. Tuy nhiên, các hãng tàu qui mô nhỏ, trình độ điều hành, quản lý hạn chế, năng lực khai thác tuyến xa yếu kém khó có thể tham gia cạnh tranh trên các tuyến VTB quốc tế. Như vậy, một lần nữa bài toán liên minh vận tải lại được đặt ra. Các hãng tàu lớn nhỏ của Việt Nam cần có tầm nhìn chiến lược cho sự phát triển của riêng mình và của toàn ngành. Việc có quá nhiều doanh nghiệp VTB cạnh tranh trong một thị trường gần như đã bão hòa về nhu cầu vận chuyển cộng thêm với sự có mặt của lực lượng hùng hậu của nhiều hãng tàu lớn trên thế giới không phải là môi trường lý tưởng để phát triển.

Bên cạnh việc giành lại thị phần vận tải hàng hóa XNK, đội tàu biển Việt Nam cần phải mở rộng hơn nữa phạm vi hoạt động. Mặc dù chở hàng XNK thuận lợi hơn cho chủ tàu vì có thể kiểm soát được ít nhất là 1 đầu bến và chủ động hơn về chi phí bảo dưỡng, sửa chữa tàu. Nhưng để gia tăng thị phần vận chuyển hàng hóa XNK chúng ta cần cả một quá trình và chiến lược lâu dài. Do đó, tìm kiếm thêm các nguồn thu nhập từ nước ngoài thông qua các hoạt động chở thuê là phương án hiệu quả nhằm hạn chế ảnh hưởng tiêu cực từ CKKD. Mặt khác, nhờ đó, đội tàu biển Việt Nam cũng lớn mạnh hơn, khả năng cạnh tranh tốt hơn, có thể tiếp cận trở lại thị trường vận tải hàng hóa XNK nhanh hơn.

*Thứ năm*, xúc tiến tư nhân hóa phần vốn góp của nhà nước tại các công ty VTB lớn. Thực tế SXKD ở nhiều hãng tàu mà nhà nước vẫn là cổ đông chi phối cho thấy sự thiếu linh hoạt trong quá trình tái cơ cấu nhằm thích nghi với điều kiện và môi trường kinh doanh. Áp lực từ các quy định và nguyên tắc cứng nhắc trong việc sử dụng và khai thác cơ sở vật chất được cho là nguyên nhân khiến cho VOSCO, VINASHIP, VITRANSCHART, ... trở nên yếu thế trong cạnh tranh với ngay cả các hãng tàu tư nhân qui mô nhỏ, chưa kể đến các hãng tàu nước ngoài.

*Thứ sáu*, đối với các hãng tàu có vốn nhà nước, việc bán tàu cất lỗ để tái cơ cấu là vấn đề cần thiết và cấp bách hiện nay. Tuy nhiên, qui trình, thủ tục xin phép bán tàu rất phức tạp và bế tắc. Vì vậy, Cục Hàng Hải Việt Nam và Bộ GTVT cần ban hành các qui định cụ thể, thông thoáng để các hãng tàu thực hiện việc tái cơ cấu thành công. Mặt khác, với vai trò quản lý nhà nước về VTB, Cục Hàng Hải Việt Nam nên xem xét việc hỗ trợ sự hợp tác giữa các hãng tàu và các nhà máy than, điện để thành lập các liên doanh vận tải, mang lại lợi ích cho DN và cả nền KTQD.

## KẾT LUẬN

Nghiên cứu các chiến lược phát triển kinh tế xã hội nói chung và chiến lược phát triển hàng hải Việt Nam nói riêng, chúng ta có thể nhận thức rõ ràng về tầm quan trọng của kinh tế biển đối với sự phát triển về kinh tế, sự ổn định về chính trị của Việt Nam trong thời kỳ tới. Để có một nền kinh tế mạnh và làm giàu từ biển, VTB là một hoạt động kinh tế cần được quan tâm thích đáng với các biện pháp và chiến lược phát triển bền vững, đồng bộ. Bên cạnh đó, VTB cũng được cho là ngành kinh tế chịu tác động rất lớn của các hoạt động sản xuất vật chất trong nền kinh tế cùng với các biến động vĩ mô khác. Trên quan điểm nghiên cứu ảnh hưởng của các biến động kinh tế vĩ mô hình thành CKKT đối với kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, luận án đã đạt được những kết quả sau:

Thứ nhất, tập hợp một cách có hệ thống cơ sở lý luận về CKKT và hoạt động vận chuyển đường biển, đồng thời xây dựng cơ sở lý thuyết cho mối quan hệ giữa CKKT và CKVTB.

Thứ hai, một phần lớn nội dung của luận án được dành để nghiên cứu và đánh giá thực trạng nền kinh tế, từ đó xác định rằng có tồn tại CKKT của Việt Nam từ năm 1986 đến nay. Các đánh giá về kết quả hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển qua các thời kỳ cũng được đề cập một cách chi tiết thông qua việc phân tích các chu kỳ VTB. Khó khăn trong kinh doanh buộc các doanh nghiệp VTB phải phản ứng bằng nhiều biện pháp tiêu cực như bán tàu, hạ giá cước,... Các biện pháp tình huống nói trên về cơ bản không cải thiện được đáng kể hiệu quả khai thác VTB. Không những thế, nó còn đẩy doanh nghiệp vào tình thế khó khăn hơn khi mất dần các công cụ sản xuất, ở vào thế đối đầu với các doanh nghiệp khác và rơi vào vòng xoáy của cuộc chiến tranh giá cước vận chuyển. Thực tế những năm vừa qua đã cho thấy hoạt động kinh doanh VTB ở Việt Nam không còn thuận lợi như giai đoạn trước đó. Ngoài các nguyên nhân do cạnh tranh với đội tàu biển nước ngoài, năng lực khai thác yếu kém thì một trong những nguyên nhân cơ bản

chính là tác động tiêu cực của suy thoái kinh tế.

Thứ ba, bằng công cụ định lượng, luận án đã cho thấy tồn tại mối quan hệ chặt chẽ giữa GDP, yếu tố hình thành nên CKKT, và sản lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam. Do đó, dao động chu kỳ luôn luôn tạo ra biến động trong các hoạt động kinh doanh VTB. Đặc biệt, ở các pha suy thoái, có thể quan sát rất rõ trạng thái sa sút của hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

Thứ tư, để hạn chế ảnh hưởng của CKKT đến hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển, NCS đã phân tích các nhóm giải pháp vừa để hạn chế dao động của CKKT, vừa để hỗ trợ trực tiếp sự phát triển của VTB nói chung và vận chuyển hàng hóa bằng đường biển nói riêng. Dần dần tạo lập vị thế mới cho VTB Việt Nam, tương xứng với tiềm năng của một quốc gia có đầy đủ các yếu tố để phát triển thành quốc gia hàng hải trên thế giới.

Tuy nhiên, do hạn chế về nguồn số liệu, kết quả phân tích định lượng chưa được đầy đủ các nhân tố như kỳ vọng ban đầu của NCS. Bên cạnh đó, vì đề tài luận án tập trung nghiên cứu mối quan hệ giữa kinh tế ngành với tổng thể nền KTQD cho nên không thể đề xuất các giải pháp cụ thể cho các doanh nghiệp đang kinh doanh VTB. Những hạn chế này cũng đồng thời mở ra nhiều hướng nghiên cứu mới như dự báo ảnh hưởng của các biến động kinh tế ngắn hạn đến kết quả SXKD của DN VTB hoặc nghiên cứu sự phù hợp của chính sách công đối với mục tiêu phát triển VTB, v...v



## **DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN**

1. Nguyễn Thị Thúy Hồng (2014), *Xác định giá trị đóng góp của hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển trong tổng sản phẩm quốc nội ở Việt Nam*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp trường.

2. Nguyễn Thị Thúy Hồng (2015), *Nghiên cứu chu kỳ vận tải biển Việt Nam trong mối quan hệ với chu kỳ kinh tế*, Đề tài nghiên cứu khoa học cấp trường.

3. Nguyễn Thị Thúy Hồng (2014), *Lợi thế cạnh tranh và tính kinh tế của vận tải hàng hóa bằng đường biển*, Tạp chí Giao Thông Vận Tải số tháng 3 năm 2014, trang 41.

4. Nguyễn Thị Thúy Hồng (2014), *Phương pháp xác định giá trị đóng góp của hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển vào tổng sản phẩm quốc nội của Việt Nam*, Tạp chí Giao Thông Vận Tải số tháng 10 năm 2014, trang 45.

5. Nguyễn Thị Thúy Hồng, Nguyễn Thị Thúy Hà (2016), *Nghiên cứu khoa học với các công cụ định lượng trong kinh tế VTB*, Tạp chí Khoa học Công nghệ Hàng hải số 46 tháng 4 năm 2016, trang 109.

6. Nguyễn Thị Thúy Hồng (2016), *Sử dụng mô hình VAR để xác định mối quan hệ giữa một số chỉ tiêu kinh tế vĩ mô với sản lượng vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam*, Hội nghị Quốc tế khoa học công nghệ Hàng Hải 2016, trang 494.

7. Nguyễn Thị Thúy Hồng (2016), *Rào cản rời ngành - yếu tố cản trở quá trình tái cơ cấu đội tàu biển Việt Nam*, Hội nghị Quốc tế khoa học công nghệ Hàng Hải 2016, trang 518.

8. Nguyen Thi Thuy Hong, Hoang Thi Lich, Bui Thi Thanh Nga, (2016), *The impact of total social capital to the cargo volume of sea transport in Vietnam*, The 15<sup>th</sup> Asia maritime and Fisheries Universities forum, National Taiwan Ocean University, page 89.

9. Nguyen Thi Thuy Hong, Hoang Thi Lich, Bui Thi Thanh Nga, (2016), *The maritime industry of Vietnam: an overview and its perspectives*, International Conference of Asian Shipping and Logistics, page 48.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

### Tiếng Việt

1. Adam Smith, *Của cải của các dân tộc* (1997), Nhà xuất bản Giáo Dục.
2. Bùi Quốc Dũng, Hoàng Việt Phương, *Ứng dụng mô hình hiệu chỉnh sai số vector vào dự báo lạm phát tại Ngân hàng Nhà nước Việt Nam*, Tạp chí Chính sách và Thị Trường tài chính – Tiền tệ.
3. CIEM- Trung tâm thông tin tư liệu (2012), *Phát triển kinh tế biển Việt Nam*.
4. Cling, Nguyễn Hữu Chí, Mireille Razafindrakoto, Francois Roubaud, (2010), *Cuộc khủng hoảng kinh tế đã tác động đến Việt Nam ở mức độ nào, báo cáo tóm lược chính sách tháng 12/2010*, dự án GSO- IRD /DIAL.
5. Cục Hàng Hải Việt Nam (2015), *Đề án tái cơ cấu VTB phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững giai đoạn đến hết năm 2020*.
6. Cục Hàng Hải Việt Nam, *Báo cáo tổng kết công tác năm 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015*.
7. Đảng Cộng Sản Việt Nam (1986), *Báo Cáo chính Trị của Ban Chấp Hành Trung Ương Đảng khóa X tại Đại Hội Đại Biểu toàn quốc lần thứ XI của Đảng*.
8. David Begg, Stanley Fisher, Rudiger Dornburch (2007), *Kinh tế học*, Mc Graw Hill Education và Nhà xuất bản Thống Kê [8, tr 283].
9. Đỗ Hồng Dương (2015), *Các khái niệm kinh tế cơ bản*, Thư viện học liệu mở Việt Nam.
10. Hoàng Xuân Bình (2011), *Mối quan hệ giữa mở cửa thương mại và tăng trưởng kinh tế ở Việt Nam trong tiến trình hội nhập quốc tế*, Luận án tiến sĩ kinh tế chuyên ngành Kinh Tế Đối Ngoại.
11. Huỳnh Thị Cẩm Hà, Lê Thị Lanh, Lê Thị Hồng Minh, Hoàng Thị

Phuong Anh (2014), *Kiểm định các nhân tố vĩ mô tác động đến thị trường chứng khoán Việt Nam*, Tạp chí Khoa học, Trường Đại Học An Giang.

12. Joseph Francois (2011), *Đánh giá tác động tổng thể của tự do hóa thương mại dịch vụ đối với nền kinh tế Việt Nam*, VECM.

13. Lê Thị Việt Nga (2012), *Giải pháp phát triển dịch vụ VTB Việt Nam đáp ứng yêu cầu của tiến trình hội nhập kinh tế quốc tế*, Luận án tiến sĩ Kinh tế.

14. Nguyễn Đức Thành (2008), *Báo cáo thường niên Kinh tế Việt Nam năm 2008*, Viện Nghiên cứu chính sách kinh tế (VEPR).

15. Nguyễn Đức Thành (2013), *CKKT của Việt Nam*, tạp chí Nghiên cứu Kinh Tế, 25/2013.

16. Nguyễn Đức Thành (2013), *CKKT Việt Nam*, Tạp chí Nghiên cứu Kinh tế, Viện nghiên cứu Kinh Tế xã hội.

17. Nguyễn Đức Thành (2014), *Báo cáo thường niên Kinh tế Việt Nam năm 2014*, Viện Nghiên cứu chính sách kinh tế (VEPR).

18. Nguyễn Đức Thành, Ngô Quốc Thái (2014), *Tổng quan Kinh tế Việt Nam 2013*, Trung tâm nghiên cứu kinh tế và chính sách, Trường Đại học Kinh Tế, Đại Học Quốc Gia Hà Nội.

19. Nguyễn Hữu Hùng (2014), *Giáo trình Kinh tế vận chuyển đường biển*, Nhà xuất bản Đại học Hàng Hải.

20. Nguyễn Ngọc Anh, Martin Gould (2013), *Ước lượng sản lượng tiềm năng cho Việt Nam*, Nhà xuất bản Tri Thức.

21. Nguyễn Quang Dong, GS.TS và Nguyễn Thị Minh, PGS.TS (2013), *Giáo trình Kinh tế lượng*, Nhà xuất bản đại học KTQD.

22. Nguyễn Thị Thanh vân, Nguyễn Thiện Duy, Phạm Tiến Dũng, *Kiểm định tác động của chính sách tiền tệ đến tang trưởng kinh tế Việt Nam*, Đại học Kinh Tế thành phố Hồ Chí Minh.

23. Nguyễn Thị Thu Thủy (2014), *Tác động của xuất khẩu hàng hóa tới*

*tăng trưởng kinh tế Việt Nam*, Luận án tiến sĩ Kinh tế.

24. Nguyễn Văn Công (2009), *Giáo trình Kinh Tế Học Vĩ mô*, Nhà xuất bản Giáo Dục.

25. Nguyễn Văn Thắng, PGS.TS (2015), *Thực hành nghiên cứu trong kinh tế và quản trị kinh doanh*, Nhà xuất bản Đại học KTQD.

26. Paul A. Samuelson, William D. Nordhalls (2002), *Kinh tế học*, Nhà xuất bản Thống Kê [23, tr 269].

27. PGS.TS Nguyễn Trọng Hoài, Phùng Thanh Bình, Nguyễn Khánh Duy (2009), *Dự báo và phân tích dữ liệu trong kinh tế và tài chính*, Nhà xuất bản Thống Kê.

28. Phạm Hồng Vân (2012), *Thông tin khoa học*, Viện Khoa học Thống Kê [25, tr 5].

29. Phạm Thế Anh (2013), *Kinh tế lượng ứng dụng phân tích chuỗi thời gian*, Nhà xuất bản Lao Động.

30. Robert J. Gordon (1994), *Kinh tế học vĩ mô*, Nhà xuất bản Khoa Học Kỹ Thuật [27, tr117].

31. Thành Châu, (3/2/2015), *Tạo thương hiệu cho thuyền viên Việt Nam*, báo Nhân Dân.

32. Thủ Tướng Chính Phủ (2009), *Quyết định phê duyệt qui hoạch phát triển VTB Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030*.

33. Thủ tướng Chính Phủ (2010), *Qui hoạch phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 số 318/QĐ – Ttg*.

34. Tiểu Văn Kính Capt (2013), *Phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao cho ngành hàng hải nước nhà*, tạp chí Hàng hải Việt Nam 3/2013.

35. Tổng Cục Thống Kê, *Niên giám Thống Kê Việt Nam 1990, 1995, 2000, 2005, 2010, 2014, 2015*, Nhà xuất bản Thống Kê.

36. Trâm Thị Xuân Hương, Võ Xuân Vinh, Nguyễn Phúc Cảnh, *Truyền dẫn*

*chính sách tiền tệ: một số kênh kiểm định phù hợp*, Tạp chí Phát triển và Hội nhập.

37. Trần Anh Phương (1996), *Tăng trưởng và phát triển kinh tế của Việt Nam trong điều kiện nền kinh tế mở*, Luận án tiến sĩ chuyên ngành Kinh Tế Chính Trị.

38. Trần Bông (2009), *Biển Đông: Địa chiến lược và tiềm năng kinh tế*, Tạp chí Nghiên Cứu Biển Đông 12/2009.

39. Trường Đại học Ngoại Thương, bộ môn Vận tải và Bảo Hiểm (2005) *Vận tải và giao nhận trong ngoại thương*, Nhà xuất bản Lý Luận Chính Trị, Hà Nội.

40. TS. Nguyễn Quang Tuyền Đại học Luật Hà Nội; Ths. Đoàn Thanh Mỹ - Tổng cục Biển và Hải đảo (Bộ Tài Nguyên Môi Trường) (2012), *chính sách pháp luật về quản lý biển của Canada, Trung Quốc, Nhật Bản và kinh nghiệm cho Việt Nam..*

41. Viện Nghiên Cứu Kinh Tế Trung Ương (2013), *Báo cáo đánh giá tổng thể kinh tế xã hội Việt Nam sau 5 năm gia nhập WTO.*

42. Viện Nghiên Cứu Quản Lý Kinh Tế Trung Ương (2011), *Báo cáo nghiên cứu năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp xuất khẩu trong ba ngành may mặc, thủy sản và điện tử ở Việt Nam.*

43. Vũ Thị Minh Loan (2013), *Hoàn thiện quản lý nhà nước nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam*, Luận án tiến sĩ kinh tế, chuyên ngành Quản Lý Kinh Tế.

### **Tiếng Anh**

44. Alderton, P.M (2004) *Sea Transport Operation and Economics*, Fifth edition, (London: Witherby)

45. American Maritime Partnership Press (2016), *Why the John Act Matters.*

46. Bianca Maria Ludosean (2010), *A VAR analysis of the connection between FDI and economic growth in Romania*, Timisoara University.

47. Box, G, Jenkins, G.M. and Reinsel, G. (1994), *Time Serial Analysis: Focasting and Control*, 3<sup>rd</sup> edition (Englewoods Cliffs, NJ: Prenclice Hall)
48. Cullinane, Kevin (2005) *Shipping Economics* (Research in Transportaion Economics (Greenwich, CT: JAI Press)
49. David Bayne (2010), *Drewry Shipping Consultants: How has the global financial crisis affected the container port and shipping industry*. Presented to Intermodal Asia 2010 Australia Conference, Sydney.
50. George Logothetis (2008), *Crisis in shipping cycle*.
51. Gust Blauwens, Peter De Baere, Eddy Van de Voorde (2010), *Transport Economics*, 4<sup>th</sup> edition.
52. Hassan Alhajhoj (2007), *Export and Economic Growth in Saudi Arabia: A VAR model analysis*.
53. Helmut Lutkepohi (2014), *Structure vector autoregressive in data rich environment*.
54. Hilde Christiane Bjornland (2000), *VAR models in macroeconomic research*, Statistic Norway.
55. IBTimes Staff Reporter (2012), *No longer Number one: Shipping Crisis hits China's once Roaring Maritime Industry*, International Business times 25/5 2012.
56. Jack Ewing (2013), *Cargo ship losses weight on European bank*, Dealbook.
57. Jame H. Stock, Mark W. Watson (2005), *Implications of dynamic factor modes for VAR analysis*, Harvard University and Princeton University.
58. Jan Hoffman (2013), chief UNCTAD, Trade Facilitation Section, *Shipping out of the economic crisis*.
59. Jean Pierre Gustaff de Monie, Jean-Paul Rodrigue (2010), *Economic cycles in maritime shipping and port, The path to the crisis of 2008*, Theo

Notteboom.

60. Josep T. Yap, Celia M. Reyes, and Janet S. Cuenca (2009), *Impact of the Global Financial and Economic Crisis on the Philippines*, Philippines Institute for Development Studies.

61. Kenneth D Boyer (1997), *Principles of Transportation*.

62. Kwon (2012), *Let 's join maritime forces to overcome shipping crisis*, Maritime Press.

63. Lionel Price (1996), *Economic Analysis in Central Bank – Model Versus Judgment*, Bank of England.

64. Mardi Dungey, Adrian Pagan (1999), *A structure VAR model of the Australian Economy*, La Trobe University, Australian National university.

65. Martin Stopford (2009), *Globalization and The long Shipping Cycle*.

66. Martin Stopford (2009), *Maritime economics*, 3<sup>rd</sup> edition [tr 101].

67. Mary Ann Palma (2009), *The Philippines as an Archipelagic and Maritime Nation: interest, challenges and perspectives*, S. Rajaratnam School of International Studies Singapore.

68. Micheallowa, Karsten Axel Krause, *International maritime transport and climate policy*, Hamburg, Germany, 2000

69. Nguyen Dieu Tu Uyen (2016), *Vietnam s' economy is an emerging market standout*, Bloomberg.

70. [Nicolas Pologeorgis](#), *The Globalization Of Financial Services*, Investopedia, 2011

71. Packard, W.V. (1989) *Shipping Pools* (London: Loyd's of London Press)

72. Patrick Higgin, Tao Zha, và Karen Zhong (2016), *Implications of dynamic factor models for VAR analysis, Forecasting China's Economic Growth and Inflation*, Federal Reserve Bank of Atlanta.

73. Shashi Kumar and Jan Hoffmann (2010), *Globlization: The maritime*

*Nexus*, in ed. Costas Gramenos, Handbook of Maritime Economics and Business, 2<sup>nd</sup> ed (London Informa U.K.,Ltd.), Forthcoming.

74. Thanabalasingam Vinayagathan (2013), *Monetary Policy and the Real Economy: A Structure VAR Approach for Sri Lanka*, (GRIPS)

75. Theo Notteboom, Gustaff De Monie, Jean-Paul Rodrigue (2010), *Economic cycle in maritime shipping and port - The path to the crisis of 2008*.

76. Tor Jacobson, Per Jansson, Anders Vredin, Anders Warne (1999), *A VAR model for monetary Policy Analysis in a small open Economy*.

77. UNITED NATION- *Review of maritime transport 2009, 2010,2011, 2012, 2013, 2014, 2015*.

78. United States government Accountability office, *surface freight transportation, Report to the subcommittee on select revenue measures, committee on ways and means house of representative*.

79. Werner Rothengatter (2011), *Economic Crisis and Consequences for the Transport Sector*, Springer, page 14.

#### **Websites**

80. <http://vi.wikipedia.org>

81. <http://baodatviet.vn/kinh-te/doanh-nghiep/van-tai-bien-nua-chim-nua-noi-3038192/>

82. <http://country.eiu.com/AllCountries.aspx>

83. <http://fica.vn/>

84. [http://inflationdata.com/inflation/inflation\\_rate/historical\\_oil\\_prices\\_table.asp](http://inflationdata.com/inflation/inflation_rate/historical_oil_prices_table.asp)

85. <http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch7en/conc7en/ch7c1en.html>

86. <http://mecometer.com/topic/total-external-debt/>

87. <http://vantaidvn.com/kienthuc/cong-ty-van-tai-bien.aspx>.

88. <http://www.adb.org/Documents/Books/>



89. [http://www.gmoundreas.gr/gmoundreas/press\\_center/crisis](http://www.gmoundreas.gr/gmoundreas/press_center/crisis)
90. <http://www.gso.gov.vn/>
91. <http://www.imf.org/>
92. <http://www.mofahcm.gov.vn/vi/mofa/>
93. <http://www.mpi.gov.vn/>
94. <http://www.nationmaster.com/>
95. <http://www.vinamarine.gov.vn/>
96. <http://www.worldbank.org/>
97. <http://www/lichsuvietnam.vn>
98. <https://www.wto.org/index.htm>

## PHỤ LỤC 1

Trích từ: *Báo cáo tổng hợp điều chỉnh qui hoạch phát triển GTVT đến năm 2020, tầm nhìn 2030*, Bộ Giao Thông Vận Tải (2014)

*Điều chỉnh Chiến lược phát triển GTVT Việt Nam đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2030*, Bộ Giao Thông Vận Tải (2013)

### **Các chiến lược phát triển kinh tế và hàng hải của Việt Nam**

#### ***Chính sách phát triển kinh tế gắn với kinh tế biển của Việt Nam trong giai đoạn hiện nay.***

Triển vọng kinh tế Việt Nam đến năm 2020 được nhiều cơ quan nghiên cứu kinh tế quốc tế đánh giá khả quan. Thông tin dự báo từ WB, IMF, Trading Economics, Bloomberg, EIU và ADB khá thống nhất. Theo đó, trong dài hạn, tăng trưởng GDP của Việt Nam dao động quanh mức bình quân 6,9%/năm. Riêng năm 2017 là 6,3 – 6,5%. GDP bình quân đầu người năm 2020 đạt 3.500 USD, tăng gấp rưỡi so với năm 2015. Năm 2017 được dự báo là giai đoạn tăng trưởng nhanh của Việt Nam so với các quốc gia khác trên thế giới. Theo nhận định của các chuyên gia Bloomberg, yếu tố cơ bản có thể làm giảm tốc độ tăng trưởng GDP của Việt Nam trong thời gian tới chỉ có thể là do thâm hụt thương mại, hình thành do sự gia tăng nhập khẩu phục vụ tiêu dùng nội địa. Tỷ lệ thất nghiệp duy trì ổn định trong 5 năm tới và không vượt ngưỡng 2,4%, tỷ lệ lạm phát thấp ở mức dưới 3% trong các quý tiếp theo. Thâm hụt thương mại năm 2016 dự kiến là 520 triệu USD, đến năm 2020 là 622 triệu USD. FDI tăng theo các quý và dự báo đạt 9.008 triệu USD năm 2020. Nợ chính phủ duy trì ở mức trên 50% GDP, năm 2020 là 68%.

Tuy nhiên, các thông tin dự báo kinh tế Việt Nam của các chuyên gia kinh tế trong nước lại không được khả quan như vậy. Theo VEPR, có tới 3 kịch bản cho kinh tế Việt Nam đến năm 2020 [18]. Nhưng ngay cả với kịch bản tốt nhất, tăng trưởng GDP bình quân cũng chỉ ở mức 5,05 đến 5,72%, tỷ

lệ lạm phát khoảng 6%/năm, tăng trưởng FDI ở mức 7 – 10%. Vì thế, mục tiêu tăng trưởng kinh tế 7,0%/năm là không khả thi, có nghĩa là không thể lặp lại giai đoạn tăng trưởng cao như ở CKKT thứ 3.

Mặc dù số liệu dự báo không hoàn toàn thống nhất nhưng đều có một số điểm chung sau đây:

Thứ nhất, tăng trưởng kinh tế Việt Nam giai đoạn 2016 – 2020 luôn duy trì ở mức cao so với bình quân toàn thế giới (gấp khoảng hơn 2 lần).

Thứ hai, các biến số kinh tế vĩ mô như tỷ lệ lạm phát, tỷ lệ thất nghiệp, qui mô vốn đầu tư,... đều cho thấy tổng thể nền kinh tế ổn định trong khoảng 5 năm tới.

Thứ ba, thách thức đối với kinh tế Việt Nam trong tương lai là quá trình tái cơ cấu diễn ra quá chậm chạp, không chắc chắn, nợ công ở mức cao vượt ngưỡng an toàn, tăng trưởng kinh tế không đi kèm với tăng năng suất.

### ***Định hướng phát triển kinh tế Việt Nam***

#### **Quan điểm phát triển**

- Phát triển nhanh gắn liền với phát triển bền vững, phát triển bền vững là yêu cầu xuyên suốt trong chiến lược.
- Khuyến khích kinh tế có vốn đầu tư nước ngoài phát triển theo quy hoạch.
- Tăng cường tiềm lực kinh tế và sức mạnh nội lực để chủ động, tích cực hội nhập quốc tế sâu rộng và có hiệu quả

#### **Mục tiêu phát triển**

- Phấn đấu đến năm 2025, Việt Nam cơ bản trở thành nước công nghiệp theo hướng hiện đại; độc lập, chủ quyền, thống nhất và toàn vẹn lãnh thổ được giữ vững; vị thế của Việt Nam trên trường quốc tế tiếp tục được nâng lên; tạo tiền đề vững chắc để phát triển cao hơn trong giai đoạn sau.
- Xây dựng cơ cấu kinh tế công nghiệp, nông nghiệp, dịch vụ hiện đại,

hiệu quả. Tỷ trọng các ngành công nghiệp và dịch vụ chiếm khoảng 85% GDP. Chú trọng các ngành dịch vụ, đặc biệt là các dịch vụ có giá trị cao, tiềm năng lớn và có lợi thế như du lịch, hàng hải, hàng không, viễn thông, công nghệ thông tin, y tế, nhằm đạt được tốc độ tăng trưởng cao hơn các khu vực sản xuất và cao hơn tốc độ tăng GDP. Coi đây là một hướng quan trọng để chuyển dịch và tái cơ cấu nền kinh tế.

- Mở rộng thị trường nội địa, phát triển mạnh thương mại trong nước, cải thiện môi trường đầu tư; khai thác có hiệu quả các thị trường có hiệp định mậu dịch tự do và thị trường tiềm năng, để mở rộng thị trường xuất khẩu, giảm quy mô và tỷ trọng nhập siêu; chủ động tham gia vào mạng phân phối toàn cầu, phát triển nhanh hệ thống phân phối các sản phẩm có lợi thế cạnh tranh ở cả trong và ngoài nước, xây dựng thương hiệu hàng hoá Việt Nam.

- Phát triển nhanh kết cấu hạ tầng giao thông, bao gồm cả việc xây dựng một số cảng biển hiện đại, nhằm thúc đẩy phát triển kinh tế - xã hội và cơ cấu lại nền kinh tế.

### ***Chiến lược phát triển kinh tế biển của Việt Nam***

Nhận thức rõ về tầm quan trọng của kinh tế biển đối với sự ổn định và phát triển của nền kinh tế quốc dân, Đảng Cộng Sản Việt Nam và Chính phủ đã có chủ trương và chiến lược chi tiết nhằm mở rộng qui mô và gia tăng tỷ trọng đóng góp vào GDP của các hoạt động kinh tế biển. Văn kiện Đại hội Đảng lần thứ IX chỉ rõ: “*Xây dựng chiến lược phát triển kinh tế biển và hải đảo, phát huy thế mạnh đặc thù của thềm lục địa. Tăng cường điều tra cơ bản làm cơ sở cho các quy hoạch, kế hoạch phát triển kinh tế biển. Đẩy mạnh công tác nuôi trồng, khai thác, chế biến hải sản; thăm dò, khai thác và chế biến dầu khí; phát triển đóng tàu thuyền và vận tải biển; mở mang du lịch; bảo vệ môi trường; tiến mạnh ra biển và làm chủ vùng biển. Phát triển tổng hợp kinh tế biển và ven biển, khai thác lợi thế của các khu vực cửa biển, hải*

*cảng để tạo thành vùng phát triển cao, thúc đẩy các vùng khác. Xây dựng căn cứ hậu cần ở một số đảo để tiến ra biển khơi. Kết hợp chặt chẽ phát triển kinh tế với bảo vệ an ninh trên biển".* Cụ thể hóa chủ trương trên, ngày 9/2/2007, Ban Chấp hành Trung ương Đảng Khóa X đã thông qua Nghị quyết 09 về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020. Quan điểm chỉ đạo được nêu trong phần định hướng Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 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*".

Ngoài ra, chiến lược Biển Việt Nam có mục tiêu rất cụ thể là đến năm 2020 kinh tế biển và vùng ven biển đóng góp 53-55% tổng GDP của cả nước, trong đó ngành hàng hải có vị trí hàng đầu.

*Định hướng chiến lược phát triển vận chuyển hàng hóa bằng đường biển của Việt Nam*

Cụ thể hóa chủ trương Đại hội Đảng khóa IX và Nghị Quyết của Ban Chấp Hành Trung ương Đảng khóa X, Chiến lược phát triển giao thông vận tải đến năm 2020, tầm nhìn 2030 chỉ rõ "*giao thông vận tải là một bộ phận quan trọng trong kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, một trong ba khâu đột phá, cần ưu tiên đầu tư phát triển đi trước một bước với tốc độ nhanh, bền vững nhằm 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*" [7]. Bên cạnh đó, việc phát huy tối đa lợi thế địa lý, đặc biệt là tiềm năng biển, để phát triển vận tải hàng hải cũng được nhấn mạnh.

*Quan điểm phát triển*

- 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 toàn diện và có bước đột phá về

giao thông vận tải biển nhằm góp phần thực hiện những mục tiêu của Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020, cụ thể là đến năm 2020 kinh tế hàng hải đứng thứ 2 và sau 2020 kinh tế hàng hải đứng thứ nhất trong 5 lĩnh vực phát triển kinh tế biển; đồng thời góp phần củng cố an ninh, quốc phòng của đất nước;

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

- Phát triển vận tải biển đồng bộ với phát triển các ngành vận tải liên quan: đường bộ, đường sông, đường sắt; ứng dụng và phát triển công nghệ vận tải tiên tiến, trong đó chú trọng phát triển vận tải đa phương thức và dịch vụ logistics để tạo nên một hệ thống vận tải đồng bộ, liên hoàn, hiệu quả;

- Đầu tư phát triển đội tàu có cơ cấu hợp lý, hiện đại, có năng lực cạnh tranh mạnh trên thị trường quốc tế; tập trung đầu tư cảng biển nước sâu, cảng trung chuyển và cảng cửa ngõ quốc tế ở các khu vực kinh tế trọng điểm; nghiên cứu kết hợp chính trị với cải tạo luồng lạch để bảo đảm các tàu lớn ra vào thuận lợi và an toàn;

- Xã hội hoá tối đa việc đầu tư phát triển đội tàu và kết cấu hạ tầng giao thông đường biển.

#### *Định hướng và mục tiêu tổng quát*

Vận tải đường biển chủ yếu đảm nhận vận chuyển hàng hóa viễn dương, các tuyến ven biển, nhất là vận tải Bắc - Nam, vận tải than nhập khẩu phục vụ các nhà máy nhiệt điện, vận chuyển dầu thô phục vụ các nhà máy lọc hóa dầu; từng bước nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu lên 25÷30%; phát triển các tuyến vận tải hành khách ven biển, hải đảo. *Phấn đấu tăng tỷ lệ đảm nhận vận chuyển hàng hóa bằng đường biển lên mức 9*

– 14% trong tổng khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng các phương thức vận tải. Hệ thống cảng biển đáp ứng tốt nhu cầu thông qua về hàng hóa xuất nhập khẩu và nội địa. Các cảng cửa ngõ quốc tế tại các vùng kinh tế trọng điểm gắn liền với hệ thống trung tâm phân phối hàng hóa, hệ thống giao thông kết nối đảm bảo tạo thành mạng lưới cơ sở hạ tầng logistics hiện đại, hiệu quả ngang tầm các nước tiên tiến trong khu vực.

## PHỤ LỤC 2

### Kết quả trên Eviews mô hình hồi qui 2 biến cho thấy mối liên hệ giữa sản lượng vận chuyển, sản lượng luân chuyển với GDP

Ước lượng và kiểm định mối quan hệ giữa STO và GDP

Dependent Variable: LSTO

Method: Least Squares

Date: 05/30/17 Time: 08:48

Sample (adjusted): 1986Q2 2016Q4

Included observations: 123 after adjustments

Convergence achieved after 4 iterations

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LGDP	1.667879	0.072861	22.89123	0.0000
C	-7.195824	0.680806	-10.56956	0.0000
AR(1)	0.690619	0.066140	10.44186	0.0000
R-squared	0.979916	Mean dependent var		8.296846
Adjusted R-squared	0.979581	S.D. dependent var		1.022355
S.E. of regression	0.146089	Akaike info criterion		-0.985113
Sum squared resid	2.561041	Schwarz criterion		-0.916523
Log likelihood	63.58446	Hannan-Quinn criter.		-0.957252
F-statistic	2927.434	Durbin-Watson stat		2.233230
Prob(F-statistic)	0.000000			
Inverted AR Roots	.69			

#### Kiểm định phương sai sai số thay đổi

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey

F-statistic	5.534074	Prob. F(1,121)	0.2203
Obs*R-squared	5.379509	Prob. Chi-Square(1)	0.3204
Scaled explained SS	16.25966	Prob. Chi-Square(1)	0.1321

Test Equation:

Dependent Variable: RESID^2

Method: Least Squares

Date: 05/30/17 Time: 08:50

Sample: 1986Q2 2016Q4

Included observations: 123

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.152348	0.073760	-2.065464	0.1410
LGDP	0.018642	0.007924	2.352461	0.2203
R-squared	0.043736	Mean dependent var		0.020821
Adjusted R-squared	0.035833	S.D. dependent var		0.052687
S.E. of regression	0.051735	Akaike info criterion		-3.069243
Sum squared resid	0.323856	Schwarz criterion		-3.023516
Log likelihood	190.7584	Hannan-Quinn criter.		-3.050669
F-statistic	5.534074	Durbin-Watson stat		1.263079
Prob(F-statistic)	0.020264			



## Kiểm định tự tương quan

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	2.588257	Prob. F(2,118)	0.0794
Obs*R-squared	5.169095	Prob. Chi-Square(2)	0.0754

Test Equation:

Dependent Variable: RESID

Method: Least Squares

Date: 05/30/17 Time: 09:26

Sample: 1986Q2 2016Q4

Included observations: 123

Presample missing value lagged residuals set to zero.

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LGDP	-0.029096	0.073222	-0.397365	0.6918
C	0.273626	0.684356	0.399829	0.6900
AR(1)	0.243533	0.134651	1.808625	0.0731
RESID(-1)	-0.383872	0.171621	-2.236742	0.0272
RESID(-2)	-0.149159	0.130228	-1.145369	0.2544

R-squared	0.042025	Mean dependent var	3.40E-11
Adjusted R-squared	0.009551	S.D. dependent var	0.144887
S.E. of regression	0.144193	Akaike info criterion	-0.995527
Sum squared resid	2.453412	Schwarz criterion	-0.881210
Log likelihood	66.22488	Hannan-Quinn criter.	-0.949092
F-statistic	1.294128	Durbin-Watson stat	2.015905
Prob(F-statistic)	0.276317		

Ước lượng và kiểm định mối quan hệ giữa GDP và RSTO

Dependent Variable: LRSTO

Method: Least Squares

Date: 05/30/17 Time: 09:29

Sample (adjusted): 1986Q2 2016Q4

Included observations: 123 after adjustments

Convergence achieved after 5 iterations

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LGDP	1.578640	0.089963	17.54764	0.0000
C	-5.458328	0.841525	-6.486234	0.0000
AR(1)	0.755799	0.061740	12.24173	0.0000

R-squared	0.979074	Mean dependent var	9.213188
Adjusted R-squared	0.978726	S.D. dependent var	0.976603
S.E. of regression	0.142445	Akaike info criterion	-1.035637
Sum squared resid	2.434861	Schwarz criterion	-0.967047
Log likelihood	66.69168	Hannan-Quinn criter.	-1.007776
F-statistic	2807.298	Durbin-Watson stat	2.501812
Prob(F-statistic)	0.000000		

Inverted AR Roots	.76
-------------------	-----

Kiểm định phương sai sai số thay đổi

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey

F-statistic	8.077784	Prob. F(1,121)	0.0953
Obs*R-squared	7.697431	Prob. Chi-Square(1)	0.1355
Scaled explained SS	33.71418	Prob. Chi-Square(1)	0.0840

Test Equation:  
 Dependent Variable: RESID^2  
 Method: Least Squares  
 Date: 05/30/17 Time: 09:30  
 Sample: 1986Q2 2016Q4  
 Included observations: 123

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.217276	0.083580	-2.599609	0.0105
LGDP	0.025521	0.008979	2.842144	0.2153

R-squared	0.062581	Mean dependent var	0.019796
Adjusted R-squared	0.054833	S.D. dependent var	0.060300
S.E. of regression	0.058623	Akaike info criterion	-2.819252
Sum squared resid	0.415836	Schwarz criterion	-2.773526
Log likelihood	175.3840	Hannan-Quinn criter.	-2.800678
F-statistic	8.077784	Durbin-Watson stat	1.240224
Prob(F-statistic)	0.005261		

Kiểm định tự tương quan

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:

F-statistic	7.760706	Prob. F(2,118)	0.0987
Obs*R-squared	14.29833	Prob. Chi-Square(2)	0.1128

Test Equation:  
 Dependent Variable: RESID  
 Method: Least Squares  
 Date: 05/30/17 Time: 09:37  
 Sample: 1986Q2 2016Q4  
 Included observations: 123  
 Presample missing value lagged residuals set to zero.

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LGDP	-0.031800	0.086120	-0.369254	0.7126
C	0.290925	0.805262	0.361279	0.7185
AR(1)	0.216590	0.107706	2.010934	0.0466
RESID(-1)	-0.473647	0.156606	-3.024453	0.0031
RESID(-2)	-0.018894	0.123684	-0.152764	0.8788

R-squared	0.116247	Mean dependent var	5.03E-15
Adjusted R-squared	0.086289	S.D. dependent var	0.141272
S.E. of regression	0.135040	Akaike info criterion	-1.126694
Sum squared resid	2.151817	Schwarz criterion	-1.012378
Log likelihood	74.29168	Hannan-Quinn criter.	-1.080259
F-statistic	3.880353	Durbin-Watson stat	1.995674
Prob(F-statistic)	0.005356		

### PHỤ LỤC 3

## Kiểm định đồng liên kết để chứng minh sự phụ thuộc của kết quả hoạt động vận chuyển đường biển vào CKKT

#### Johansen Cointegration Test

Date: 04/07/17 Time: 21:37 Sample (adjusted): 1989 2016 Included observations: 28 after adjustments Trend assumption: Linear deterministic trend Series: SHOCK STO RSTO Lags interval (in first differences): 1 to 2				
Unrestricted Cointegration Rank Test (Trace)				
Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Trace Statistic	0.05 Critical Value	Prob.**
None *	0.849341	79.26309	29.79707	0.0000
At most 1 *	0.596161	26.26646	15.49471	0.0008
At most 2	0.030862	0.877765	3.841466	0.3488
Trace test indicates 2 cointegrating eqn(s) at the 0.05 level * denotes rejection of the hypothesis at the 0.05 level **MacKinnon-Haug-Michelis (1999) p-values				
Unrestricted Cointegration Rank Test (Maximum Eigenvalue)				
Hypothesized No. of CE(s)	Eigenvalue	Max-Eigen Statistic	0.05 Critical Value	Prob.**
None *	0.849341	52.99662	21.13162	0.0000
At most 1 *	0.596161	25.38870	14.26460	0.0006
At most 2	0.030862	0.877765	3.841466	0.3488
Max-eigenvalue test indicates 2 cointegrating eqn(s) at the 0.05 level * denotes rejection of the hypothesis at the 0.05 level **MacKinnon-Haug-Michelis (1999) p-values				
Unrestricted Cointegrating Coefficients (normalized by b**S11*b=I):				
SHOCK	STO	RSTO		
-0.452150	-0.000444	0.000208		
6.779323	0.000104	-4.93E-05		
-1.149324	2.38E-05	1.15E-05		
Unrestricted Adjustment Coefficients (alpha):				
D(SHOCK)	-0.072898	-0.327112	0.039913	
D(STO)	-609.3746	-656.9726	-428.7530	
D(RSTO)	-4748.625	-416.5999	-120.3683	
1 Cointegrating Equation(s):		Log likelihood	-529.6618	
Normalized cointegrating coefficients (standard error in parentheses)				
SHOCK	STO	RSTO		
1.000000	0.000983	-0.000461		
	(9.1E-05)	(4.3E-05)		
Adjustment coefficients (standard error in parentheses)				
D(SHOCK)	0.032961			
	(0.04870)			
D(STO)	275.5285			
	(262.602)			
D(RSTO)	2147.089			
	(220.593)			

VEC Granger Causality/Block Exogeneity Wald Tests  
 Date: 04/07/17 Time: 21:20  
 Sample: 1986 2016  
 Included observations: 28

Dependent variable: D(SHOCK)

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
D(STO)	4.572496	2	0.1016
D(RSTO)	2.547063	2	0.2798
All	5.874869	4	0.2087

Dependent variable: D(STO)

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
D(SHOCK)	1.095032	2	0.5784
D(RSTO)	2.796591	2	0.2470
All	4.239328	4	0.3746

Dependent variable: D(RSTO)

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
D(SHOCK)	10.04386	2	0.0066
D(STO)	52.95980	2	0.0000
All	68.02904	4	0.0000

**PHỤ LỤC 4**  
**var 1: MỐI QUAN HỆ GIỮA GDP VÀ CÁC BIẾN SỐ VĨ MÔ**

***Kiểm định dừng***

**1. LINT**

Null Hypothesis: D(LINT) has a unit root  
Exogenous: Constant  
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-9.203583	0.0000
Test critical values:		
1% level	-3.484653	
5% level	-2.885249	
10% level	-2.579491	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
Dependent Variable: D(LINT,2)  
Method: Least Squares  
Date: 05/02/17 Time: 16:20  
Sample (adjusted): 1986Q3 2016Q4  
Included observations: 122 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LINT(-1))	-0.819181	0.089007	-9.203583	0.0000
C	-0.014169	0.008179	-1.732415	0.0858
R-squared	0.413793	Mean dependent var		-0.000929
Adjusted R-squared	0.408908	S.D. dependent var		0.115669
S.E. of regression	0.088929	Akaike info criterion		-1.985693
Sum squared resid	0.949010	Schwarz criterion		-1.939726
Log likelihood	123.1273	Hannan-Quinn criter.		-1.967023
F-statistic	84.70594	Durbin-Watson stat		1.958885
Prob(F-statistic)	0.000000			

**2. LM2**

Null Hypothesis: D(LM2) has a unit root  
Exogenous: Constant  
Lag Length: 4 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-6.712060	0.0000
Test critical values:		
1% level	-3.486551	
5% level	-2.886074	
10% level	-2.579931	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
 Dependent Variable: D(LM2,2)  
 Method: Least Squares  
 Date: 05/02/17 Time: 16:24  
 Sample (adjusted): 1987Q3 2016Q4  
 Included observations: 118 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LM2(-1))	-0.267903	0.039914	-6.712060	0.0000
D(LM2(-1),2)	-0.185006	0.069942	-2.645143	0.0093
D(LM2(-2),2)	0.069880	0.054501	1.282186	0.2024
D(LM2(-3),2)	-0.059603	0.016793	-3.549344	0.0006
D(LM2(-4),2)	-0.049741	0.016584	-2.999420	0.0033
C	0.015986	0.004643	3.443465	0.0008
R-squared	0.781202	Mean dependent var		-0.011667
Adjusted R-squared	0.771435	S.D. dependent var		0.075356
S.E. of regression	0.036027	Akaike info criterion		-3.759598
Sum squared resid	0.145368	Schwarz criterion		-3.618716
Log likelihood	227.8163	Hannan-Quinn criter.		-3.702396
F-statistic	79.97767	Durbin-Watson stat		2.363810
Prob(F-statistic)	0.000000			

### 3. LGOV

Null Hypothesis: D(LGOV) has a unit root  
 Exogenous: Constant  
 Lag Length: 11 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-4.306700	0.0007
Test critical values:		
1% level	-3.490210	
5% level	-2.887665	
10% level	-2.580778	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
 Dependent Variable: D(LGOV,2)  
 Method: Least Squares  
 Date: 05/02/17 Time: 16:26  
 Sample (adjusted): 1989Q2 2016Q4  
 Included observations: 111 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LGOV(-1))	-0.176058	0.040880	-4.306700	0.0000
D(LGOV(-1),2)	0.012311	0.081382	0.151269	0.8801
D(LGOV(-2),2)	0.280824	0.070058	4.008474	0.0001
D(LGOV(-3),2)	0.084453	0.062117	1.359575	0.1771
D(LGOV(-4),2)	-0.403826	0.060756	-6.646680	0.0000
D(LGOV(-5),2)	0.016440	0.063806	0.257649	0.7972
D(LGOV(-6),2)	0.170467	0.053799	3.168600	0.0020
D(LGOV(-7),2)	-0.038611	0.026983	-1.430918	0.1556

D(LGOV(-8),2)	-0.107105	0.020454	-5.236303	0.0000
D(LGOV(-9),2)	-0.064364	0.017289	-3.722842	0.0003
D(LGOV(-10),2)	-0.032438	0.013290	-2.440817	0.0164
D(LGOV(-11),2)	-0.031256	0.009542	-3.275733	0.0015
C	0.005985	0.002058	2.907635	0.0045
<hr/>				
R-squared	0.799181	Mean dependent var		-0.002188
Adjusted R-squared	0.774591	S.D. dependent var		0.025088
S.E. of regression	0.011911	Akaike info criterion		-5.913036
Sum squared resid	0.013903	Schwarz criterion		-5.595703
Log likelihood	341.1735	Hannan-Quinn criter.		-5.784303
F-statistic	32.50016	Durbin-Watson stat		2.229969
Prob(F-statistic)	0.000000			

#### 4. LGDP

Null Hypothesis: D(LGDP) has a unit root  
Exogenous: Constant  
Lag Length: 4 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-4.441302	0.0004
Test critical values:		
1% level	-3.486551	
5% level	-2.886074	
10% level	-2.579931	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
Dependent Variable: D(LGDP,2)  
Method: Least Squares  
Date: 05/02/17 Time: 16:27  
Sample (adjusted): 1987Q3 2016Q4  
Included observations: 118 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LGDP(-1))	-0.546436	0.123035	-4.441302	0.0000
D(LGDP(-1),2)	0.100620	0.104071	0.966841	0.3357
D(LGDP(-2),2)	0.147139	0.100915	1.458042	0.1476
D(LGDP(-3),2)	0.268265	0.098234	2.730888	0.0073
D(LGDP(-4),2)	-0.339648	0.093684	-3.625483	0.0004
C	0.008942	0.002051	4.359783	0.0000
<hr/>				
R-squared	0.466060	Mean dependent var		4.74E-05
Adjusted R-squared	0.442223	S.D. dependent var		0.007721
S.E. of regression	0.005766	Akaike info criterion		-7.424076
Sum squared resid	0.003724	Schwarz criterion		-7.283194
Log likelihood	444.0205	Hannan-Quinn criter.		-7.366874
F-statistic	19.55224	Durbin-Watson stat		1.975402
Prob(F-statistic)	0.000000			

Null Hypothesis: D(LGDP) has a unit root  
 Exogenous: Constant  
 Lag Length: 4 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-4.441302	0.0004
Test critical values:		
1% level	-3.486551	
5% level	-2.886074	
10% level	-2.579931	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

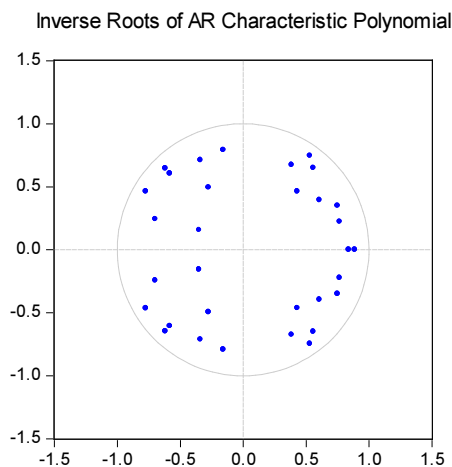
Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
 Dependent Variable: D(LGDP,2)  
 Method: Least Squares  
 Date: 05/02/17 Time: 16:27  
 Sample (adjusted): 1987Q3 2016Q4  
 Included observations: 118 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LGDP(-1))	-0.546436	0.123035	-4.441302	0.0000
D(LGDP(-1),2)	0.100620	0.104071	0.966841	0.3357
D(LGDP(-2),2)	0.147139	0.100915	1.458042	0.1476
D(LGDP(-3),2)	0.268265	0.098234	2.730888	0.0073
D(LGDP(-4),2)	-0.339648	0.093684	-3.625483	0.0004
C	0.008942	0.002051	4.359783	0.0000

R-squared	0.466060	Mean dependent var	4.74E-05
Adjusted R-squared	0.442223	S.D. dependent var	0.007721
S.E. of regression	0.005766	Akaike info criterion	-7.424076
Sum squared resid	0.003724	Schwarz criterion	-7.283194
Log likelihood	444.0205	Hannan-Quinn criter.	-7.366874
F-statistic	19.55224	Durbin-Watson stat	1.975402
Prob(F-statistic)	0.000000		

## Kiểm định nghiệm đơn vị





## Kiểm định trễ

VAR Lag Order Selection Criteria

Endogenous variables: D(LOG(INTEREST)) D(LOG(M2)) D(LOG(GOV)) D(LOG(GDP))

Exogenous variables: C

Date: 05/02/17 Time: 19:14

Sample: 1986Q1 2020Q4

Included observations: 115

Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	865.4347	NA	3.66e-12	-14.98147	-14.88600	-14.94272
1	1047.317	347.9484	2.05e-13	-17.86638	-17.38900*	-17.67261*
2	1064.664	31.97912	2.00e-13	-17.88981	-17.03052	-17.54103
3	1071.230	11.64730	2.36e-13	-17.72574	-16.48455	-17.22194
4	1099.804	48.70016	1.91e-13	-17.94442	-16.32133	-17.28561
5	1144.347	72.81875	1.17e-13	-18.44082	-16.43583	-17.62701
6	1152.879	13.35378	1.35e-13	-18.31094	-15.92404	-17.34211
7	1175.400	33.68441	1.22e-13	-18.42436	-15.65555	-17.30051
8	1217.056	59.40412*	8.01e-14*	-18.87053*	-15.71983	-17.59168

## Kiểm định tự tương quan

VAR Residual Serial Correlation LM Tests

Null Hypothesis: no serial correlation at lag order h

Date: 05/02/17 Time: 19:16

Sample: 1986Q1 2020Q4

Included observations: 115

Lags	LM-Stat	Prob
1	38.70885	0.1112
2	32.63521	0.2483
3	37.85284	0.2816
4	18.04988	0.3210
5	21.71349	0.1527
6	18.75758	0.2814

Probs from chi-square with 16 df.

## Kiểm định nhân quả Granger

VAR Granger Causality/Block Exogeneity Wald Tests

Date: 05/02/17 Time: 19:20

Sample: 1986Q1 2020Q4

Included observations: 115

Dependent variable: D(LOG(INTEREST))

Excluded	Chi-sq	Df	Prob.
D(LOG(M2))	9.020849	8	0.3405
D(LOG(GOV))	8.171353	8	0.4169
D(LOG(GDP))	6.165749	8	0.6287

All	18.95755	24	0.7542
-----	----------	----	--------

Dependent variable: D(LOG(M2))

Excluded	Chi-sq	Df	Prob.
D(LOG(INTEREST))	6.057140	8	0.6408
D(LOG(GOV))	33.28640	8	0.0001
D(LOG(GDP))	6.984388	8	0.5383
All	52.40090	24	0.0007

Dependent variable: D(LOG(GOV))

Excluded	Chi-sq	Df	Prob.
D(LOG(INTEREST))	6.849466	8	0.5530
D(LOG(M2))	78.27591	8	0.0000
D(LOG(GDP))	8.002109	8	0.4333
All	95.68107	24	0.0000

Dependent variable: D(LOG(GDP))

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
D(LOG(INTEREST))	4.848201	8	0.7737
D(LOG(M2))	15.28207	8	0.0539
D(LOG(GOV))	13.64303	8	0.0916
All	25.07191	24	0.4019

## ***Kiểm định Granger lần 2:***

VAR Granger Causality/Block Exogeneity Wald Tests

Date: 05/02/17 Time: 23:03

Sample: 1986Q1 2020Q4

Included observations: 115

Dependent variable: D(LOG(M2))

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
D(LOG(GOV))	32.25528	8	0.0001
D(LOG(GDP))	7.637110	8	0.4697
All	45.24122	16	0.0001

Dependent variable: D(LOG(GOV))

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
D(LOG(M2))	79.10540	8	0.0000
D(LOG(GDP))	5.960227	8	0.6517
All	90.26751	16	0.0000

Dependent variable: D(LOG(GDP))

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
D(LOG(M2))	17.17902	8	0.0283
D(LOG(GOV))	14.74867	8	0.0642
All	20.39545	16	0.2029

***Phân rã phương sai*** Variance Decomposition of D(LOG(GDP)):

Period	S.E.	D(LOG(M2))	D(LOG(GOV))	D(LOG(GDP))
1	0.005622	7.920156	1.336823	90.74302
2	0.006598	6.111874	2.286106	91.60202
3	0.006923	5.558021	3.838277	90.60370
4	0.007284	6.511365	3.473428	90.01521
5	0.007679	12.52428	3.159765	84.31596
6	0.007862	14.06583	3.022349	82.91182
7	0.007899	14.24778	3.019348	82.73287
8	0.008053	16.37376	3.654510	79.97173
9	0.008145	18.25551	3.572997	78.17149
10	0.008173	18.78940	3.552524	77.65808

## PHỤ LỤC 5

### var 2: MỐI QUAN HỆ GIỮA CÁC NHÂN TỐ CẤU THÀNH GDP VÀ SẢN LƯỢNG VẬN CHUYỂN ĐƯỜNG BIỂN

#### Kiểm định tính dừng

##### 1. DLCONS

Null Hypothesis: D(LCONS) has a unit root  
Exogenous: Constant  
Lag Length: 11 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-5.577515	0.0000
Test critical values:		
1% level	-3.490210	
5% level	-2.887665	
10% level	-2.580778	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
Dependent Variable: D(LCONS,2)  
Method: Least Squares  
Date: 05/26/17 Time: 02:18  
Sample (adjusted): 1989Q2 2016Q4  
Included observations: 111 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LCONS(-1))	-0.268320	0.048107	-5.577515	0.0000
D(LCONS(-1),2)	-0.115992	0.073767	-1.572405	0.1191
D(LCONS(-2),2)	0.095488	0.067449	1.415706	0.1600
D(LCONS(-3),2)	0.111853	0.067881	1.647769	0.1026
D(LCONS(-4),2)	-0.408339	0.065064	-6.275980	0.0000
D(LCONS(-5),2)	-0.069262	0.064535	-1.073253	0.2858
D(LCONS(-6),2)	0.025221	0.056433	0.446927	0.6559
D(LCONS(-7),2)	-0.050968	0.018090	-2.817426	0.0059
D(LCONS(-8),2)	-0.119071	0.016531	-7.202961	0.0000
D(LCONS(-9),2)	-0.089588	0.015531	-5.768457	0.0000
D(LCONS(-10),2)	-0.065838	0.012131	-5.427322	0.0000
D(LCONS(-11),2)	-0.059022	0.007452	-7.920132	0.0000
C	0.008836	0.002457	3.595477	0.0005
R-squared	0.649745	Mean dependent var		-0.001338
Adjusted R-squared	0.606857	S.D. dependent var		0.021421
S.E. of regression	0.013431	Akaike info criterion		-5.672766
Sum squared resid	0.017680	Schwarz criterion		-5.355434
Log likelihood	327.8385	Hannan-Quinn criter.		-5.544034
F-statistic	15.14969	Durbin-Watson stat		2.084508
Prob(F-statistic)	0.000000			

## 2. LINV

Null Hypothesis: D(LINV) has a unit root  
 Exogenous: Constant  
 Lag Length: 1 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-13.79668	0.0000
Test critical values:		
1% level	-3.485115	
5% level	-2.885450	
10% level	-2.579598	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
 Dependent Variable: D(LINV,2)  
 Method: Least Squares  
 Date: 05/26/17 Time: 02:19  
 Sample (adjusted): 1986Q4 2016Q4  
 Included observations: 121 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LINV(-1))	-2.041129	0.147944	-13.79668	0.0000
D(LINV(-1),2)	0.367906	0.085638	4.296057	0.0000
C	0.055171	0.043092	1.280329	0.2029
R-squared	0.780235	Mean dependent var		0.002419
Adjusted R-squared	0.776510	S.D. dependent var		0.998807
S.E. of regression	0.472183	Akaike info criterion		1.361581
Sum squared resid	26.30892	Schwarz criterion		1.430898
Log likelihood	-79.37567	Hannan-Quinn criter.		1.389734
F-statistic	209.4684	Durbin-Watson stat		2.122495
Prob(F-statistic)	0.000000			

## 3. LEX

Null Hypothesis: D(LEX) has a unit root  
 Exogenous: Constant  
 Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-10.92928	0.0000
Test critical values:		
1% level	-3.484653	
5% level	-2.885249	
10% level	-2.579491	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation

Dependent Variable: D(LEX,2)  
Method: Least Squares  
Date: 05/26/17 Time: 02:21  
Sample (adjusted): 1986Q3 2016Q4  
Included observations: 122 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LEX(-1))	-0.993867	0.090936	-10.92928	0.0000
C	0.052010	0.014820	3.509557	0.0006
R-squared	0.498850	Mean dependent var		0.001100
Adjusted R-squared	0.494674	S.D. dependent var		0.218595
S.E. of regression	0.155391	Akaike info criterion		-0.869481
Sum squared resid	2.897581	Schwarz criterion		-0.823513
Log likelihood	55.03834	Hannan-Quinn criter.		-0.850810
F-statistic	119.4492	Durbin-Watson stat		2.005957
Prob(F-statistic)	0.000000			

#### 4. LIM

Null Hypothesis: D(LIM) has a unit root  
Exogenous: Constant  
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-12.39640	0.0000
Test critical values:		
1% level	-3.487550	
5% level	-2.886509	
10% level	-2.580163	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
Dependent Variable: D(LIM,2)  
Method: Least Squares  
Date: 05/26/17 Time: 02:22  
Sample (adjusted): 1986Q3 2015Q2  
Included observations: 116 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LIM(-1))	-1.148132	0.092618	-12.39640	0.0000
C	0.058690	0.017320	3.388661	0.0010
R-squared	0.574104	Mean dependent var		-0.000312
Adjusted R-squared	0.570368	S.D. dependent var		0.273632
S.E. of regression	0.179356	Akaike info criterion		-0.581799
Sum squared resid	3.667209	Schwarz criterion		-0.534324
Log likelihood	35.74437	Hannan-Quinn criter.		-0.562527
F-statistic	153.6707	Durbin-Watson stat		2.010677
Prob(F-statistic)	0.000000			

## 5. LSTO

Null Hypothesis: D(LSTO) has a unit root  
 Exogenous: Constant  
 Lag Length: 5 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-7.415539	0.0000
Test critical values:		
1% level	-3.487046	
5% level	-2.886290	
10% level	-2.580046	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

Augmented Dickey-Fuller Test Equation  
 Dependent Variable: D(LSTO,2)  
 Method: Least Squares  
 Date: 05/26/17 Time: 02:23  
 Sample (adjusted): 1987Q4 2016Q4  
 Included observations: 117 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LSTO(-1))	-2.351395	0.317090	-7.415539	0.0000
D(LSTO(-1),2)	0.975333	0.288091	3.385500	0.0010
D(LSTO(-2),2)	0.786635	0.251198	3.131537	0.0022
D(LSTO(-3),2)	0.585504	0.201314	2.908415	0.0044
D(LSTO(-4),2)	0.574632	0.146754	3.915612	0.0002
D(LSTO(-5),2)	0.412153	0.086642	4.756969	0.0000
C	0.065140	0.015691	4.151450	0.0001
R-squared	0.729992	Mean dependent var		-0.000540
Adjusted R-squared	0.715264	S.D. dependent var		0.260242
S.E. of regression	0.138867	Akaike info criterion		-1.052638
Sum squared resid	2.121239	Schwarz criterion		-0.887380
Log likelihood	68.57935	Hannan-Quinn criter.		-0.985546
F-statistic	49.56591	Durbin-Watson stat		1.985853
Prob(F-statistic)	0.000000			

## 6. LRSTO

Null Hypothesis: D(LRSTO) has a unit root  
 Exogenous: Constant  
 Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=12)

	t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic	-17.24341	0.0000
Test critical values:		
1% level	-3.484653	
5% level	-2.885249	
10% level	-2.579491	

\*MacKinnon (1996) one-sided p-values.

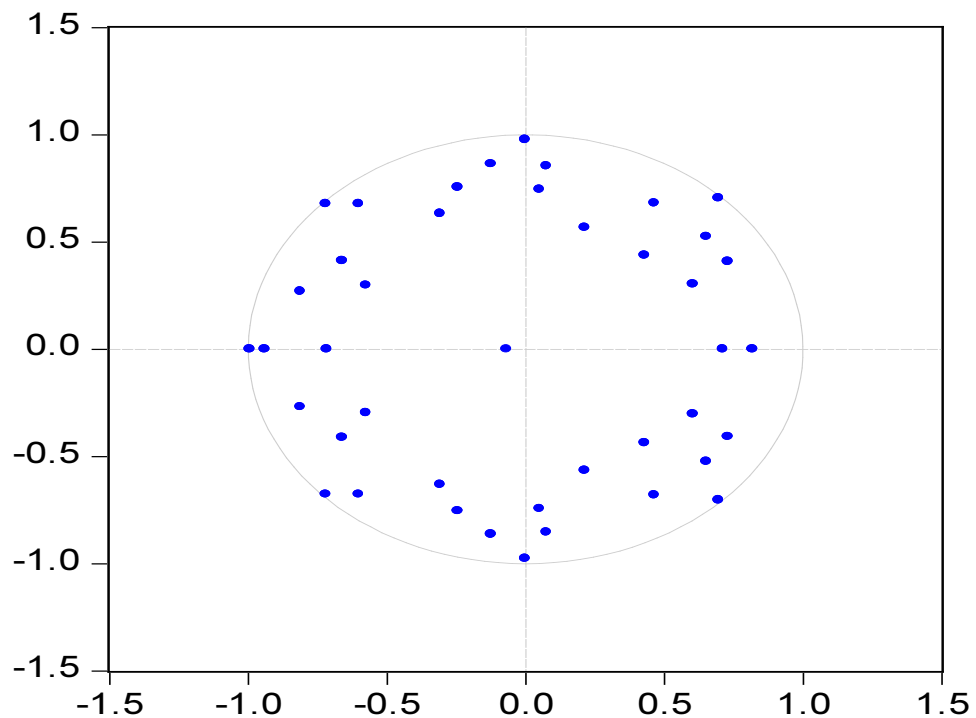
Augmented Dickey-Fuller Test Equation

Dependent Variable: D(LRSTO,2)  
 Method: Least Squares  
 Date: 05/26/17 Time: 02:24  
 Sample (adjusted): 1986Q3 2016Q4  
 Included observations: 122 after adjustments

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LRSTO(-1))	-1.425209	0.082652	-17.24341	0.0000
C	0.032917	0.012533	2.626302	0.0098
R-squared	0.712461	Mean dependent var		-0.000321
Adjusted R-squared	0.710065	S.D. dependent var		0.254041
S.E. of regression	0.136790	Akaike info criterion		-1.124483
Sum squared resid	2.245379	Schwarz criterion		-1.078515
Log likelihood	70.59346	Hannan-Quinn criter.		-1.105812
F-statistic	297.3352	Durbin-Watson stat		2.060231
Prob(F-statistic)	0.000000			

**Kiểm định đơn vị**

**Inverse Roots of AR Characteristic Polynomial**



**Kiểm định trễ**

VAR Lag Order Selection Criteria  
 Endogenous variables: D(LOG(CONS)) D(LOG(INVEST)) D(LOG(EX)) D(LOG(IMP)) D(LOG(STO))  
 D(LOG(RSTO))  
 Exogenous variables: C  
 Date: 05/26/17 Time: 02:37  
 Sample: 1986Q1 2020Q4  
 Included observations: 115



Lag	LogL	LR	FPE	AIC	SC	HQ
0	296.4156	NA	2.58e-10	-5.050706	-4.907492	-4.992576
1	460.5506	308.2883	2.78e-11	-7.279141	-6.276644*	-6.872232*
2	500.0032	69.98551	2.63e-11	-7.339186	-5.477406	-6.583499
3	554.5159	91.01255	1.93e-11	-7.661147	-4.940083	-6.556681
4	626.8911	113.2829	1.05e-11	-8.293758	-4.713412	-6.840514
5	682.4981	81.23459	7.78e-12	-8.634750	-4.195120	-6.832726
6	737.4759	74.57852*	5.94e-12*	-8.964798	-3.665885	-6.813995
7	776.7713	49.20471	6.11e-12	-9.022109*	-2.863914	-6.522528
8	803.7751	30.99569	8.06e-12	-8.865654	-1.848175	-6.017294

\* indicates lag order selected by the criterion

LR: sequential modified LR test statistic (each test at 5% level)

FPE: Final prediction error

AIC: Akaike information criterion

SC: Schwarz information criterion

HQ: Hannan-Quinn information criterion

### Kiểm định tự tương quan

VAR Residual Serial Correlation LM Tests  
Null Hypothesis: no serial correlation at lag order h

Date: 05/26/17 Time: 02:38

Sample: 1986Q1 2020Q4

Included observations: 116

Lags	LM-Stat	Prob
1	39.65877	0.3102
2	35.03130	0.5145
3	37.48613	0.4008
4	45.24194	0.1390
5	30.61911	0.7221
6	56.88292	0.0148
7	41.14752	0.2554
8	33.28450	0.5984

Probs from chi-square with 36 df.

### Kiểm định Granger

VAR Granger Causality/Block Exogeneity Wald Tests

Date: 05/26/17 Time: 02:39

Sample: 1986Q1 2020Q4

Included observations: 116

Dependent variable: D(LOG(CONS))

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
D(LOG(INVEST))	3.568035	7	0.8280
D(LOG(EX))	12.06341	7	0.0985
D(LOG(IMP))	5.229304	7	0.6320
D(LOG(STO))	10.81173	7	0.1470

D(LOG(RSTO))	3.868487	7	0.7948
All	48.35050	35	0.0660

Dependent variable: D(LOG(INVEST))

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
D(LOG(CONS))	1.234224	7	0.9901
D(LOG(EX))	5.552954	7	0.5928
D(LOG(IMP))	5.693434	7	0.5760
D(LOG(STO))	13.35879	7	0.0638
D(LOG(RSTO))	8.009527	7	0.3318
All	23.48382	35	0.9310

Dependent variable: D(LOG(EX))

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
D(LOG(CONS))	138.2956	7	0.0000
D(LOG(INVEST )	5.427876	7	0.6079
D(LOG(IMP))	19.06408	7	0.0080
D(LOG(STO))	3.701848	7	0.8134
D(LOG(RSTO))	5.498923	7	0.5993
All	259.6384	35	0.0000

Dependent variable: D(LOG(IMP))

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
D(LOG(CONS))	60.03368	7	0.0000
D(LOG(INVEST )	4.550141	7	0.7147
D(LOG(EX))	14.70188	7	0.0400
D(LOG(STO))	2.556098	7	0.9228
D(LOG(RSTO))	4.450338	7	0.7267
All	128.9080	35	0.0000

Dependent variable: D(LOG(STO))

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
D(LOG(CONS))	16.07550	7	0.0244
D(LOG(INVEST )	1.762522	7	0.9718
D(LOG(EX))	2.641639	7	0.9161
D(LOG(IMP))	4.489526	7	0.7220
D(LOG(RSTO))	10.14682	7	0.1804
All	34.98892	35	0.4687

Dependent variable: D(LOG(RSTO))

Excluded	Chi-sq	df	Prob.
D(LOG(CONS))	5.904456	7	0.5509
D(LOG(INVEST))	4.021371	7	0.7773
D(LOG(EX))	3.190319	7	0.8669
D(LOG(IMP))	6.997428	7	0.4291
D(LOG(STO))	15.60717	7	0.0290
All	28.77690	35	0.7618

### Phân rã phương sai

Variance Decomposition of D(LOG(INVEST)):

Period	S.E.	D(LOG(CONS))	D(LOG(INVEST))	D(LOG(EX))	D(LOG(IMP))	D(LOG(STO))	D(LOG(RSTO))
1	0.017855	0.083363	99.91664	0.000000	0.000000	0.000000	0.000000
2	0.022493	0.177586	94.36029	0.106125	2.487429	1.891411	0.977154
3	0.024443	0.259598	90.17747	0.152256	2.854842	4.212907	2.342925
4	0.026223	0.373738	89.18478	0.179600	2.894617	4.679628	2.687639
5	0.027098	0.375277	88.49144	0.369580	2.912378	4.876881	2.974443
6	0.027828	0.441444	82.96069	0.367640	2.734136	7.415601	6.080489
7	0.028277	0.672542	80.76332	0.361181	2.668341	8.202776	7.331843
8	0.028492	0.811384	80.19891	0.370489	2.712577	8.175872	7.730769
9	0.028797	0.684144	83.98693	0.295245	2.138958	6.798706	6.096018
10	0.029042	0.567819	84.87575	0.245725	2.454760	6.159868	5.696081

Variance Decomposition of D(LOG(STO)):

Period	S.E.	D(LOG(CONS))	D(LOG(INVEST))	D(LOG(EX))	D(LOG(IMP))	D(LOG(STO))	D(LOG(RSTO))
1	0.478630	6.498886	1.213121	4.105389	0.029080	88.15352	0.000000
2	0.660863	8.077590	1.886997	3.147168	0.469461	85.85396	0.564827
3	0.676386	8.839268	2.233262	3.039847	0.601151	84.14408	1.142392
4	0.680151	8.524644	2.131970	3.379569	0.852083	80.32141	4.790320
5	0.683096	8.388423	2.160466	3.318574	0.890442	78.97193	6.270166
6	0.705516	8.135381	2.319478	3.312826	2.010848	77.41485	6.806617
7	0.715072	8.987539	2.126779	3.585024	2.133668	75.38428	7.782707
8	0.717802	8.134982	1.914345	3.245787	1.914207	77.21786	7.572819
9	0.808342	8.240366	5.658013	3.594544	1.824231	73.46559	7.217251
10	0.893837	7.745000	10.55939	3.741911	2.347991	68.84657	6.759145

Variance Decomposition of D(LOG(RSTO)):

Period	S.E.	D(LOG(CONS))	D(LOG(INVEST))	D(LOG(EX))	D(LOG(IMP))	D(LOG(STO))	D(LOG(RSTO))
1	0.090286	16.03928	0.413903	1.082136	2.632014	25.27776	54.55490

2	0.091813	12.96819	0.358571	1.228529	2.484858	31.74916	51.21070
3	0.093444	13.00785	1.693973	1.252600	2.460775	31.11946	50.46534
4	0.096688	12.24835	3.361398	2.007798	3.756445	30.26692	48.35909
5	0.098055	11.83306	3.980723	2.411457	3.604495	30.27021	47.90004
6	0.101736	11.43375	4.431218	2.366340	4.134852	30.25573	47.37811
7	0.105356	11.36295	4.239892	2.269695	4.611470	29.05813	48.45786
8	0.106082	11.17821	4.273169	2.300719	5.612773	28.97487	47.66026
9	0.106960	11.19915	4.281285	2.457832	5.981149	28.68383	47.39675
10	0.107121	11.08470	4.998691	2.495900	6.223543	28.35733	46.83983

---

---

**PHỤ LỤC 6**  
**QUI MÔ VÀ TRỌNG TẢI ĐỘI TÀU BIỂN VIỆT NAM 1995-2016**

YEAR		1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
	Total fleet	1214.233	1061.061	1200.679	1098.092	1149.284	1256.145	1456
	Oil tankers	188.115	32.915	34.277	35.386	101.799	169.586	219
	Bulk carriers	36.014	36.014	105.992	150.91	150.91	150.91	195
	General cargo	622.762	623.937	682.535	677.774	661.103	682.646	776
	Container ships	..	..	..	..	..	16.03	32
	Other types of ships	367.342	368.195	377.875	234.022	235.472	236.973	234
		2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
	Total fleet	1554	1589	1808.691	2126	2479.392	3144.038	3892.997
	Oil tankers	257	297	432.887	439	460.24	613.316	942.76
	Bulk carriers	195	242	278.13	319	430.819	432.341	683.601
	General cargo	835	961	1022.228	1135	1323.821	1795.499	1906.178
	Container ships	32	32	16.03	28	56.934	79.554	113.845
	Other types of ships	235	57	59.416	205	207.578	223.328	246.613
		2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Total fleet	4662.833	5415.187	6979.01512	7170.127	7294.014	7111.078	7152.238
	Oil tankers	1247.605	1480.37	1426.448	1377.029	1380.774	1352.505	1339.939
	Bulk carriers	979.647	1223.489	1611.84	1619.189	1631.005	1677.509	1674.954
	General cargo	2052.776	2287.099	2927.381	3053.314	3080.536	2952.709	2947.826
	Container ships	133.096	161.736	189.33	170.468	209.811	258.853	306.164
	Other types of ships	249.709	262.493	824.01612	950.127	991.888	869.502	883.355
		2016						
	Total fleet	7670.06982						
	Oil tankers	1444.597						
	Bulk carriers	1925.841						
	General cargo	2983.38315						
	Container ships	342.219						
	Other types of ships	974.02967						

*Nguồn: UNCTAD, 2017*

## PHỤ LỤC 6

### *Khối lượng hàng hóa xuất khẩu chủ yếu được vận chuyển bằng đường biển của Việt Nam giai đoạn 1995 – 2016*

*Đơn vị: Nghìn tấn*

*Nguồn: UNCTAD*

<b>Năm</b>	<b>Dầu thô</b>	<b>Than đá</b>	<b>Thiếc</b>	<b>Hạt tiêu</b>	<b>Café</b>	<b>Cao su</b>	<b>Gạo</b>	<b>Hạt điều</b>	<b>Lạc nhân</b>	<b>Chè</b>	<b>Quế</b>
1995	7.652,0	2.821,0	3,3	18,0	248,1	138,1	1.988,0	19,8	115,1	18,8	6,4
1996	8.705,0	3.647,0	3,0	25,3	283,7	194,5	3.003,0	16,5	127,0	20,8	2,8
1997	9.638,0	3.454,0	2,5	24,7	391,6	194,2	3.575,0	33,3	86,4	32,9	3,4
1998	12.145,0	3.162,0	2,4	15,1	382,0	191,0	3.730,0	25,7	86,8	33,0	0,8
1999	14.881,9	3.259,0	2,4	34,8	482,0	263,0	4.508,3	18,4	56,0	36,0	3,2
2000	15.423,5	3.251,2	3,3	36,4	733,9	273,4	3.476,7	34,2	76,1	55,7	3,5
2001	16.731,6	4.291,6	2,2	57,0	931,1	308,1	3.720,7	43,6	78,2	67,9	3,8
2002	16.876,0	6.047,3	1,7	78,4	722,2	454,8	3.236,2	61,9	106,1	77,0	5,1
2003	17.142,5	7.261,9	2,0	73,9	749,4	432,3	3.810,0	82,2	82,4	58,6	4,9
2004	19.500,6	11.636,1	1,8	110,5	976,2	513,4	4.063,1	104,6	46,0	104,3	8,3
2005	17.966,6	17.987,8	0	109,9	912,7	554,1	5.254,8	109,0	54,7	91,7	8,3
2006	16.442,0	29.308,0	2,5	114,8	980,9	703,6	4.642,0	127,7	14,0	105,4	14,3
2007	15.062,0	32.072,0	2,3	83,0	1.232,1	715,6	4.580,0	154,7	37,0	115,7	14,0
2008	13.752,3	19.357,6	2,5	90,3	1.060,9	658,7	4.744,9	160,8	14,3	104,7	14,4
2009	13.373,0	24.992,0	0	134,0	1.183,0	731,0	5.969,0	176,0	0	135,0	0
2010	8.072,0	19.876,0	0	117,0	1.218,0	779,0	6.893,0	190,0	0	137,0	5,8
2011	8.240,4	17.162,7	0	124,0	1.260,0	817,5	7.116,3	178,0	0	135,0	5,3
2012	9.251,4	15.219,0	0	116,8	1.735,5	1.023,5	8.017,1	221,8	0	146,9	5,7
2013	8.405,6	12.801,5	0	132,6	1.300,1	1.074,0	6.587,1	260,7	0	141,2	0
2014	9306	7265	0	124	1103	1067	6348	303	0	130	0
2015	9.182	2000	0	120	1199	1139	6590	328	0	125	0
2016	6.960	2000	0	170	1790	1260	4860	347	0	134	0

**Khối lượng hàng hóa nhập khẩu chủ yếu được vận chuyển bằng  
đường biển của Việt Nam giai đoạn 1995 – 2013**

*Đơn vị: Nghìn tấn*

<b>Năm</b>	<b>Xăng dầu</b>	<b>Phân bón</b>	<b>Sắt thép</b>	<b>Clinke</b>	<b>Bột mì</b>
1995	5.003,2	2.311,0	1.116,2	959,3	254,2
1996	5578	2.787,1	1.548,5	635,6	296,0
1997	6235	2.526,7	1.400,9	861,6	151,6
1998	6.852,0	3.448,0	1.786,0	785,8	271,0
1999	7.425,4	3.702,8	2.253,6	243,7	159,4
2000	8.747,3	3.971,3	2.845,0	214,5	86,7
2001	9.083,0	3.288,2	3.870,1	1.498,6	65,6
2002	9.970,5	3.820,2	4.945,9	3.500,5	61,6
2003	9.936,4	4.135,1	4.622,8	4.131,1	52,1
2004	11.047,8	4.064,8	5.152,0	4.084,4	48,2
2005	11.478,8	2.915,0	5.495,1	4.375,5	38,8
2006	11.224,6	3.107,1	5.667,0	3.615,0	38,0
2007	13.119,5	3.800,1	8.115,5	3.812,0	77,0
2008	12.959,8	3.042,5	8.466,0	3.694,5	69,2
2009	13.000,0	4.521,0	9.704,0	3.540,0	0
2010	9.853,0	3.511,0	9.082,0	0	0
2011	10.678,0	4.255,0	7.382,0	0	0
2012	9.200,7	3.961,2	7.612,7	0	0
2013	7.371,0	4.676,4	9.448,8	0	0
2014	8.600	3795	11700	0	0
2015	10047	4505	15500	0	0
2016	11856	4160	18400		0

*Nguồn: UNCTAD*

**PHỤ LỤC 7**  
**PHIẾU KHẢO SÁT DOANH NGHIỆP VẬN TẢI BIỂN**

**I. Khảo sát chung về doanh nghiệp**

1. Tổng số phương tiện VTB phục vụ hoạt động SXKD của công ty hiện nay là:

<5	Từ 5 đến 10 tàu	Trên 10 tàu

2. Tổng số tấn trọng tải của đội tàu của công ty hiện nay là:

<10.000 DWT	Từ 10.000 DWT đến 100.000 DWT	Trên 100.000 DWT

3. Độ tuổi trung bình của các phương tiện VTB hiện nay là:

<5	Từ 5 đến 10	Từ 10 đến 15	Trên 15

4. Tàu của công ty dùng để chở:

Hàng rời	
Hàng khô tổng hợp	
Xăng dầu	
Hàng container	
Hàng rời và hàng khô tổng hợp	
Gồm tất cả các loại trên	

5. Theo đánh giá của ông (bà), cơ cấu đội tàu như trên đã phù hợp với mục tiêu và chiến lược của của công ty hay chưa?

Hoàn toàn phù hợp	Phải điều chỉnh để phù hợp hơn	Chưa phù hợp

6. Đánh giá về trình độ năng lực của đội ngũ nhân viên khai thác của công ty, ông (bà) cho rằng họ:

Xuất sắc	Tốt	Khá	Bình thường	Yếu kém

7. Tuyển vận chuyên chủ yếu của đội tàu biển của công ty:

Nội địa	Đông Nam Á	Đông Bắc Á	Ấn Độ Dương	Châu Âu, Mỹ	Không cố định

8. Nguồn vốn phát triển đội tàu:

a. Tự có	
b. Vay ngân hàng	
c. Huy động từ các cá nhân	
d. Vốn ngoại	
e. Từ thị trường chứng khoán	
f. Kết hợp các hình thức trên	



9. Ngoài kinh doanh vận tải biển, công ty còn tham gia sản xuất hàng hóa và cung cấp các dịch vụ thương mại khác.

Có	Không

**II. Đánh giá mối quan hệ giữa kết quả hoạt động vận chuyển (sản lượng và doanh thu) và các yếu tố ảnh hưởng**

10. Phiên ông (bà), đánh số những yếu tố sau đây theo thứ tự số 1 là yếu tố tác động nhiều nhất đến kết quả hoạt động vận chuyển của doanh nghiệp:

Cơ chế Chính sách	
Thành tựu của các ngành SX vật chất trong nền kinh tế quốc dân	
Qui mô, kết cấu và thực trạng đội tàu của doanh nghiệp	
Uy tín của doanh nghiệp	
Đội ngũ nhân viên khai thác	
Yếu tố khác (làm ơn chỉ rõ là gì)	

11. Theo ông (bà), tình hình kinh tế vĩ mô có tác động đến kết quả hoạt động vận chuyển của DN ở mức độ:

Rất lớn	Tương đối lớn	Không nhiều	Ít	Không ảnh hưởng

12. Theo quan sát của ông (bà), các biến động kinh tế vĩ mô có ảnh hưởng đến sản lượng vận chuyển của doanh nghiệp:

Ngay lập tức	
Trễ từ 2 đến 4 tuần	
Trễ từ 1 đến 3 tháng	
Trễ trên 3 tháng	
Không thể xác định chính xác	
Không có ảnh hưởng gì	

13. Thời kỳ khó khăn nhất trong lịch sử của doanh nghiệp là:

1986-1987	1991-1992	1998-1999	2008-2009	2010-2012	2013-2014	Hiện nay

14. Nhiều người cho rằng sự sụt giảm sản lượng tại các công ty vận tải biển VN trong giai đoạn vừa qua là do suy thoái kinh tế toàn cầu. Ông (bà) có đồng ý với quan điểm này không?

Có	
Không	
Ý kiến khác	

15. Ông (bà) có thường xuyên quan tâm đến các vấn đề kinh tế vĩ mô như biến động giá dầu, sự thay đổi chính sách kinh tế, quan hệ kinh tế đối ngoại của Việt Nam với các nước khác hay không....?

Luôn luôn	Khá thường xuyên	Thỉnh thoảng	Hiếm khi	Không bao giờ

16. Ông (bà) có cho rằng việc có thêm các thông tin về kinh tế vĩ mô sẽ hỗ trợ công tác điều hành doanh nghiệp hay không?

Chắc chắn	Không nhiều	Không liên quan

17. Tại doanh nghiệp của ông (bà), bộ phận khai thác sử dụng cơ sở nào để đàm phán cước vận chuyên:

Chỉ số cước tàu hàng khô BDI	
Chỉ số cước vận tải biển do Tổng cục Thống kê công bố	
Biểu cước tàu chợ của các công ty VTB lớn tham gia vận chuyển trên tuyến	
Dựa vào kinh nghiệm của nhân viên khai thác	
Dựa vào mức độ của mối quan hệ với chủ hàng	

18. Cước vận tải thường biến động theo tình trạng của nền kinh tế quốc dân

Khi tăng trưởng kinh tế kéo theo sự gia tăng các hoạt động sản xuất vật chất thì cước vận tải tăng.	
Khi tăng trưởng kinh tế kéo theo sự gia tăng các hoạt động sản xuất vật chất thì cước vận tải giảm.	
Khi kinh tế suy thoái kéo theo hoạt động sản xuất đình trệ thì cước vận tải tăng.	
Khi kinh tế suy thoái kéo theo hoạt động sản xuất đình trệ thì cước vận tải giảm.	
Không có mối quan hệ rõ ràng	

19. Sản lượng vận tải của doanh nghiệp thường biến động theo tình trạng của nền kinh tế quốc dân:

Khi tăng trưởng kinh tế kéo theo sự gia tăng các hoạt động sản xuất vật chất thì sản lượng vận tải của doanh nghiệp tăng.	
Khi tăng trưởng kinh tế kéo theo sự gia tăng các hoạt động sản xuất vật chất thì sản lượng vận tải của doanh nghiệp giảm.	
Khi kinh tế suy thoái kéo theo hoạt động sản xuất đình trệ thì sản lượng vận tải của doanh nghiệp tăng.	
Khi kinh tế suy thoái kéo theo hoạt động sản xuất đình trệ thì sản lượng vận tải của doanh nghiệp giảm.	
Không có mối quan hệ rõ ràng	

20. Khi thị trường diễn biến bất lợi cho doanh nghiệp, ông (bà) thường nghĩ đến việc:

Đó là điều bình thường vì thị trường đang trong quá trình điều chỉnh. Cứ cố gắng cầm cự rồi mọi việc sẽ tốt hơn.	
Chủ động tìm kiếm cơ hội bằng cách chào cuộc thấp để cạnh tranh	
Bán phương tiện, tìm cách thu hồi vốn và chuyển hướng kinh doanh	
Trông chờ sự hỗ trợ của chính phủ với các chính sách đủ mạnh để giúp doanh nghiệp thoát khỏi khó khăn.	
Phương án khác (làm ơn chỉ rõ là gì)	

21. Quyết định đầu tư phương tiện của doanh nghiệp phụ thuộc vào:

Tình hình vĩ mô	
Sự sẵn có nguồn vốn đầu tư	
Lãi suất đi vay	
Giá phương tiện trên thị trường	
Biến động cước vận tải	

22. Nếu được lựa chọn, ông (bà) mong muốn mua thêm loại phương tiện nào sau đây:

Tàu hàng khô	Tàu hàng rời	Tàu container	Tàu chở hàng lỏng	Khác

23. Theo ông (bà) so với nhiều lĩnh vực sản xuất kinh doanh khác hiện nay, kinh doanh vận tải biển có sức sinh lời:

Rất cao	Cao	Trung bình	Thấp

24. Theo quan điểm của ông (bà), khó khăn trong kinh doanh vận tải biển có nguồn gốc từ:

Cơ chế chính sách	
Tính phụ thuộc vào các ngành SX vật chất khác	
Nguồn nhân lực kém chất lượng	
Năng lực cạnh tranh của doanh nghiệp	
Ý kiến khác (làm ơn chỉ rõ là gì?)	

25. Ông (bà) hãy đánh dấu (x) vào ô được chọn trong bảng sau:

STT	Tiêu chí	Rất Đồng ý	Đồng ý	Không hoàn toàn	Không đồng ý
1	Nhiều người đánh giá Việt Nam có điều kiện địa chính trị rất thuận lợi để phát triển VTB				
2	Có quan điểm cho rằng sự phát triển kinh tế nhanh chóng trong khu vực là lợi thế to lớn cho sự phát triển VTB ở Việt Nam				
3	Một số người khẳng định cơ				

	chế chính sách là một trong những yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến kết quả hoạt động vận chuyển				
4	Cơ sở hạ tầng kết nối giao thông yếu kém ở Việt nam hiện nay là nhân tố kìm hãm VTB				
5	Nguồn nhân lực hàng hải của Việt Nam yếu về trình độ, kém về ngoại ngữ, không thể góp phần tạo ra sự đột phá trong sự phát triển chung của ngành.				
6	Đội tàu biển Việt Nam đa chủng loại nhưng kết cấu chưa hợp lý, có quá nhiều tàu hàng khô và quá ít tàu chuyên dụng là nguyên nhân dẫn tới tình trạng dư cung giả tạo				

III. **Phần thông tin cá nhân:** Ông (bà) làm ơn điền một số thông tin dưới đây:

Họ và tên:

Đơn vị công tác:

Chức vụ:

Địa chỉ hoặc số điện thoại để liên lạc:

Ông (bà) có muốn nhận được kết quả của khảo sát này không?