

**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**

TÓM TẮT 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**

HẢI PHÒNG 2017

Công trình được hoàn thành tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Người hướng dẫn khoa học: 1 PGS.TS Dương Văn Bạo

2 GS.TS Vương Toàn Thuyên

Phản biện 1: PGS.TS. Từ Sỹ Sùa

Trường Đại học giao thông vận tải

Phản biện 2: PGS.TS Đan Đức Hiệp

Hội Kinh tế Hải Phòng

Phản biện 3: PGS.TS Nguyễn Thái Sơn

Trường Đại học Hải Phòng

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án tiến sĩ cấp Trường họp tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam vào hồi.....giờ.....phút ngày....tháng 2 năm 2017

HẢI PHÒNG 2017

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 hoá 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 15th 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.

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 KTVT. 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 hóa 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:

Luận án đã tổng hợp một cách có hệ thống cơ sở lý luận về CKKT 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 trở 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 – The path to the crisis of 2008 (Gustaff de Monie, Jean-Paul Rodrigue, Theo Notteboom, 2010) tập trung vào việc 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. *Crisis in shipping cycle* (George Logothetis – 2008) chứng minh 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. *Maritime economics 3rd edition* (Martin Stopford – 2009) đề cập đến khái niệm chu kỳ thị trường VTB và một vài phân tích mang tính dự báo về chu kỳ thị trường VTB. Đồng thời, tác giả 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. *Globalization & the Long Shipping Cycle* (Stopford) phân tích chi tiết quan hệ giữa toàn cầu hóa và CKVTB trong dài hạn. *Shipping out of the economic crisis (Jan Hoffman – 2009)* chỉ ra quá trình điều chỉnh và thích nghi với hoàn cảnh của VTB thế giới trong khủng hoảng theo lý thuyết cung cầu. *Review of maritime transport 2012, 2013, 2014, 2015, 2016* (Liên Hiệp Quốc) cung cấp một cách đầy đủ và toàn diện thực trạng ngành vận tải đường biển toàn cầu mỗi năm.

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 ‘*Structure Vector Autoregressive analysis in a data rich Environment*’ của Helmut Lutkepohi, ‘*Economic Analysis in Central Bank – Model Versus Judgment*’ của Lionel Price, ‘*VAR models in Macroeconomic Research*’ của Hilde Christiane Bjornland và ‘*Implications of dynamic factor models for VAR analysis*’ của James H. Stock, và Mark W. Watson. Các tác giả tập trung phân tích ưu nhược điểm của các mô hình VAR và khuyến khích sử dụng VAR làm công cụ để phân tích phản ứng của các biến số vĩ mô trước các cú sốc, đồng thời hỗ trợ đặc lực công tác dự báo

Loại thứ hai là các nghiên cứu thực nghiệm. Trong đó, VAR được sử dụng ở các bối cảnh khác nhau. Có thể kể đến là ‘*A VAR model for monetary Policy Analysis in a small open Economy*’ (Tor Jacobson, Per Jansson, Anders Vredin, Anders Warne) phân tích chính sách tiền tệ trong dài hạn; ‘*A structure VAR model of the Australian Economy*’ (Mardi Dungey, La Trobe University và Adrian Pagan) sử dụng mô hình SVAR để nghiên cứu các mối quan hệ kinh tế vĩ mô ở Australia và phân rã chu kỳ tăng trưởng GDP của nước này, nhận diện các nhân tố ảnh hưởng. ‘*Export and Economic Growth in Saudi Arabia: A VAR Model Analysis*’ (Hassan Alhajhoj) sử dụng VAR để nghiên cứu mối quan hệ giữa một số biến số vĩ mô của Saudi Arabia và tăng trưởng GDP của thế giới. ‘*A VAR analysis of the connection between FDI and economic growth in Romania*’ (Bianca Maria Ludosean) 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. ‘*Monetary Policy and the Real*

Economy: A Structure VAR Approach for Sri Lanka (Thanabalasingam Vinayagathan) sử dụng SVAR, 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. Patrick Higgin, Tao Zha, và Karen Zhong là đồng tác giả của bài nghiên cứu *'Implications of dynamic factor models for VAR analysis, Forecasting China's Economic Growth and Inflation'* đề cập tới việc dự báo tăng trưởng và lạm phát cho Trung Quốc bằng mô hình BVAR. Cuối cùng, *'Structure Modelling of the UK Economy within a VAR Framework using Quarterly and Monthly data'* sử dụng VAR để ước lượng mối quan hệ giữa các biến số vĩ mô quan trọng của Anh.

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) 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. Hạn chế cơ bản của luận án là không định lượng được mối quan hệ của ngoại thương và tăng trưởng.

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) tập trung nghiên cứu mối quan hệ giữa mở cửa thương mại với tăng trưởng và phát triển 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. Tác giả đã sử dụng mô hình kinh tế lượng để lượng hóa các mối quan hệ.

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) tập trung vào thực trạng ngành VTB trong bối cảnh hội nhập kinh tế quốc tế.

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) đề cập đến thực trạng năng lực cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam và vai trò của quản lý nhà nước.

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) phân tích mối quan hệ qua lại giữa xuất khẩu và tăng trưởng kinh tế thông qua việc sử dụng mô hình VAR hai biến và mô hình hồi qui đa biến.

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

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) phân tích chi tiết các yếu tố cấu thành tổng cung, tổng cầu trong sự chi phối của CKKT ở Việt Nam. Ngoài ra, TS Nguyễn Đức Thành còn có bài viết về CKKT của Việt Nam trên tạp chí Nghiên cứu Kinh Tế số 25/2013, trong cuốn “Báo cáo thường niên Kinh tế Việt Nam” năm 2008 và năm 2014 của Viện Nghiên cứu chính sách kinh tế (VEPR).

“Ước lượng sản lượng tiềm năng cho Việt Nam” sử dụng 3 công cụ định lượng khác nhau để tính toán sản lượng tiềm năng cho Việt Nam, từ đó định dạng CKKT của Việt Nam.

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

Một số bài báo khoa học ở Việt Nam có sử dụng VAR là ‘**Kiểm định tác động của chính sách tiền tệ đến tăng trưởng kinh tế Việt Nam**’ của Nguyễn Thị Thanh Vân, Nguyễn Thiện Duy và Phạm Tiến Dũng, ‘**Ứng dụng mô hình hiệu chỉnh sai số vector vào dự báo lạm phát tại NHNN Việt Nam**’ Bùi Quốc Dũng và Hoàng Việt Phương, “**Truyền dẫn chính sách tiền tệ: một số mô hình kiểm định phù hợp**”, của Trâm Thị Xuân Hương, Võ Xuân Vinh và Nguyễn Phúc Cảnh ‘**Kiểm định các nhân tố vĩ mô tác động đến thị trường chứng khoán Việt Nam**’ của Huỳnh Thị Cẩm Hà, Lê Thị Lanh, Lê Thị Hồng Minh và Hoàng Thị Phương Anh Các bài báo này sử dụng VAR và các biến thể của nó để phân tích mối quan hệ của các chỉ tiêu kinh tế vĩ mô, tác động của CSTT tại Việt Nam.

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

III.1. Một số nước công nghiệp phát triển

Hoa Kỳ

Áp dụng luật liên bang về VTB (Merchant Marine Act) về bảo hộ VTB nội địa
Liên minh châu Âu

Các hãng tàu tự chủ động điều chỉnh hoạt động và chiến lược để thích nghi với điều kiện khai thác nguồn hàng khó khăn do suy thoái kinh tế gây ra như 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, liên kết vận chuyển hàng hóa trên tuyến nhằm cắt giảm chi phí.

Hàn Quốc

Chính phủ cam kết xem xét việc đề ra chính sách hỗ trợ các doanh nghiệp từ ngân sách, 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.

III. 2. Một số nước đang phát triển

Trung Quốc

Trung Quốc đã xây dựng chiến lược Biển từ năm 1949, ban hành nhiều chính sách liên quan đến phát triển VTB. Trong thời kỳ kinh tế khó khăn, nhiều công ty VTB của Trung Quốc được chính phủ hỗ trợ về tài chính. 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.

Philippines

Chính phủ 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. Bên cạnh đó, với những công ty VTB dành trên 90% lợi nhuận để phát triển đội tàu còn được miễn thuế thu nhập doanh nghiệp; miễn thuế thu nhập cá nhân của các thuyền viên Philippines 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 Philippines còn được hưởng lợi từ chính sách miễn thuế nhập khẩu tàu biển và các phụ tùng thay thế, miễn thuế GTGT từ kinh doanh VTB.

Thái Lan

Chính phủ đưa ra 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, chính phủ cũng thực thi các chính sách hỗ trợ đầu tư gồm tài trợ các khoản vay vốn với lãi suất thấp, để các doanh nghiệp có điều kiện tái cơ cấu đội tàu. 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. Ngoài ra, còn một số bài học chính sách hay có thể tham khảo từ một số quốc gia khác, như chính phủ Nhật Bản khuyến khích hình thức sở hữu chung, Malaysia thành lập ngân hàng công nghiệp và quỹ VTB để hỗ trợ cho vay vốn đối với các hoạt động VTB...

Kết luận

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. Qua tìm hiểu 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. Gồm nhóm biện pháp về quản lý nhà nước và nhóm biện pháp có tính chất tạm thời do doanh nghiệp tự thực hiện.

Dựa trên việc nghiên cứu tổng quan về đề tài, NCS lựa chọn cơ sở lý thuyết của 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. Luận án kế thừa các nghiên cứu về CKKT, về VTB và kinh nghiệm của các quốc gia trên thế giới trong việc hạn chế ảnh hưởng tiêu cực của CKKT đến ngành VTB.

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 là sự biến động của tổng sản lượng quốc dân 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”

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 hoặc 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.

Ngành kinh tế là một bộ phận của nền kinh tế chuyên tạo ra hàng hóa và dịch vụ.

1.1.2. Các nhân tố tạo thành chu kỳ kinh tế

Theo định nghĩa, CKKT là sự biến động của sản lượng. Vì vậy, NCS sử dụng

chỉ tiêu đo lường sản lượng phổ biến là GDP. "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".

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

- Mô hình gia tốc – số nhân của P. Samuelson.
- Lý thuyết tiền tệ của Milton Friedman.
- Lý thuyết CKKD chính trị.
- Lý thuyết CKKT cân bằng của Robert Lucas.
- Lý thuyết CKKT thực tế của Finn Kidland và Edward Prescott.

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.

Bảng 1.1. Các giai đoạn của CKKT

| Giai đoạn | Đặc điểm | Dấu hiệu |
|------------|--------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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. Mối quan hệ giữa các hoạt động kinh tế và các ngành kinh tế với chu kỳ kinh tế.

1.1.4.1. Mối quan hệ giữa các hoạt động kinh tế và chu kỳ kinh tế

Biến động sản lượng là do sự thay đổi trong qui mô chi tiêu của các tác nhân kinh tế. Ngoại trừ chính phủ, phản ứng của người tiêu dùng, doanh nghiệp và người nước ngoài trước các biến động kinh tế thường là cùng chiều. 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.

1.1.4.2. 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, kết quả hoạt động kinh tế ngành là thành tố trong GDP. Sự dao động CKKT chính là tổng hợp những dao động mang

tính chu kỳ của mỗi ngành kinh tế. Theo chiều ngược lại, CKKT có tác động đối với mọi ngành kinh tế.

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

"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".

1.2.1.2. Khái niệm chu kỳ vận tải biển

"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 chúng".

Bảng 1.2. Các giai đoạn của CKVTB

| Giai đoạn | Đặc điểm | Dấu hiệu |
|------------------|----------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 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. Lợi thế qui mô và lợi thế cạnh tranh của vận tải hàng hóa bằng đường biển

1.2.2.1. Lợi thế qui mô của vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

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 do mức chi phí thấp. 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.

1.2.2.2. Lợi thế cạnh tranh của vận tải đường biển

Năng lực chuyên chở của ngành VTB rất lớn. Công cụ vận chuyển có sức chở vượt trội so với các công cụ vận chuyển của các loại hình vận chuyển khác. Năng suất lao động trong ngành VTB rất cao, 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. Vận tải đường biển còn là hình thức vận tải thân thiện với môi trường nhất, được xem là một phương thức vận tải an toàn, 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 như phụ thuộc rất nhiều vào yếu tố tự nhiên, tốc độ trung bình của tàu biển thấp, kém linh hoạt, làm hàng phải có yêu cầu riêng đối với khu vực cảng và các công trình cảng

1.2.3. Các nhân tố tác động đến hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển.

- Điều kiện tự nhiên
- Điều kiện kinh tế - xã hội
- Cơ sở hạ tầng và sự kết nối với các phương tiện giao thông khác
- Nguồn nhân lực
- Đội tàu biển quốc gia:
- Hệ thống cảng biển
- Cơ sở pháp lý và cơ chế chính sách
- Vấn đề an ninh, an toàn hàng hải và biến đổi khí hậu.

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

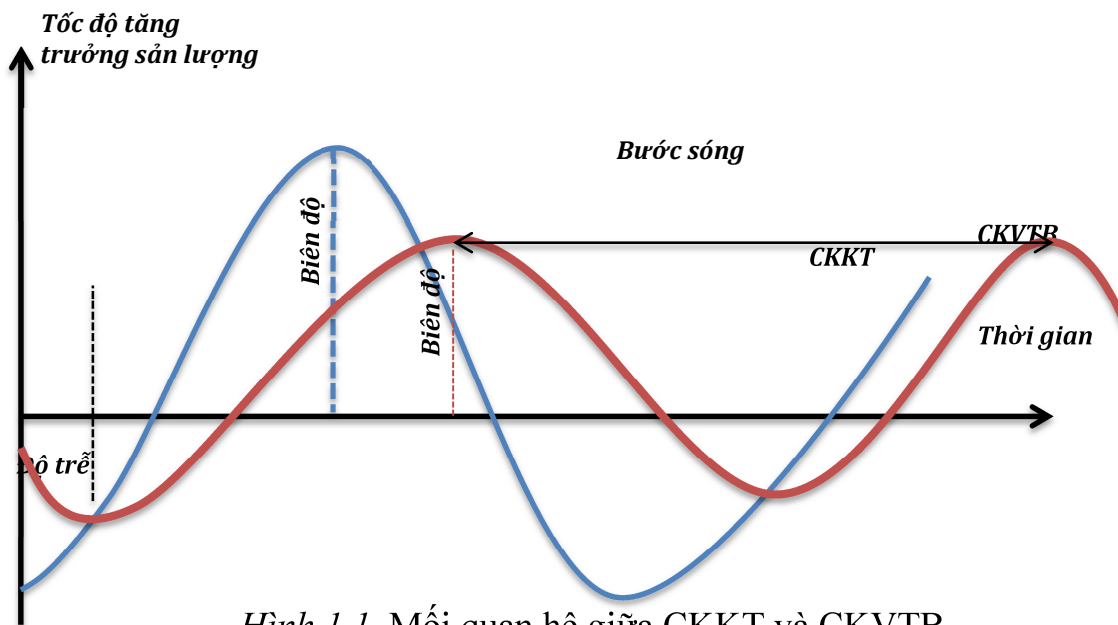
- Chỉ tiêu phản ánh kết quả sản xuất: khối lượng vận chuyển; khối lượng luân chuyển; chi phí
- Chỉ tiêu phản ánh kết quả kinh doanh: doanh thu; lợi nhuận

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

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.

Ở góc độ kinh tế, bước sóng dài có nghĩa là CKKT kéo dài, có tác động tích cực vì thời kỳ tăng trưởng và sa sút diễn ra trong quãng thời gian dài tương ứng. Vì thế mà loại chu kỳ này ít gây tổn thương cho nền kinh tế. 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.

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.



Hình 1.1. 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

Công cụ định lượng chứng minh sự tồn tại mối quan hệ giữa CKKT và kết quả hoạt động vận chuyển đường biển. Đồng thời, việc xác định và dự báo chính xác tình trạng của nền kinh tế cũng như thực tiễn kinh doanh hiện tại của ngành có tác dụng hỗ trợ đắc lực công tác lập kế hoạch, chiến lược và điều hành doanh nghiệp.

1.4.2. Lựa chọn mô hình

1.4.2.1. Xây dựng mô hình

- Phương pháp lọc Hodrick- Prescott (HP) để xác định CKKT ở Việt Nam
- 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
- Phương pháp ước lượng bình phương nhỏ nhất (OLS) để xác định mối quan hệ giữa GDP và các chỉ tiêu phản ánh kết quả hoạt động vận chuyển đường biển.
- 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

1.4.2.2. Dữ liệu

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 sau khi tiến hành các biến đổi phù hợp.

1.4.3. Lựa chọn các biến số

Qui mô và tăng trưởng GDP chịu tác động của các yếu tố cấu thành và tác

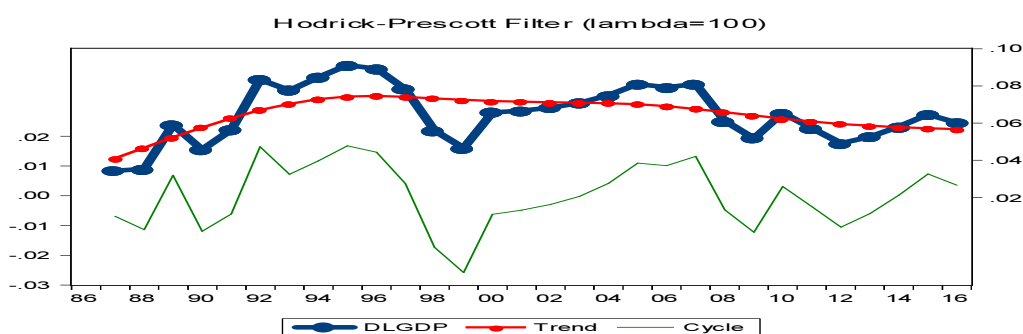
động đến nó bao gồm tiêu dùng của hộ gia đình, đầu tư và xuất nhập khẩu; lãi suất, cung tiền, chi tiêu của chính phủ và các cú sốc từ bên ngoài nền kinh tế. Kết quả hoạt động vận chuyển đường biển được đại diện bằng các chỉ tiêu: sản lượng vận chuyển, sản lượng luân chuyển, chi phí, doanh thu và lợi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

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



Hình 2.1. Dao động chu kỳ của GDP theo xu hướng (sử dụng bộ lọc HP trên Eviews)

Bảng 2.1. Độ lệch sản lượng

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

Nguồn: Tính toán của NCS

2.1.2. Phân tích các chu kỳ kinh tế 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 nền kinh tế kế hoạch hóa. Tuy nhiên, sự sụp đổ của Liên xô và các nền kinh tế XHCN Đông Âu năm 1990-1991 chặn đà tăng trưởng kinh tế, gây ra sự sụt giảm tỷ lệ tăng trưởng năm 1990.

Chu kỳ thứ hai từ 1991 đến 1999

Các nhân tố ảnh hưởng bao gồm:

- Nhân tố chính sách: Các chính sách thu hút đầu tư nước ngoài, gia nhập ASEAN và khu vực thương mại tự do AFTA, trở thành thành viên chính thức của Diễn Đàn hợp tác Kinh Tế Châu Á – Thái Bình Dương. Bên cạnh đó, 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.
- Nhân tố gia tốc: Sự gia tăng nhanh chóng của vốn đầu tư từ thời kỳ đầu đã tác động làm sản lượng tăng nhanh. Tuy nhiên, những tín hiệu tiêu cực từ các nền kinh tế châu Á mới nổi năm 1998 đã làm giảm nhanh các hoạt động đầu tư, là một trong các nhân tố kìm hãm đà tăng sản lượng những năm 1998-1999.
- Cung tiền M2: luôn tăng ở tốc độ cao trên 20%/năm. Năm 1992 và 1994, tốc độ tăng tiền cao hơn trung bình các năm là nhân tố kéo nền kinh tế Việt Nam ra khỏi khó khăn khi mất chỗ dựa từ nguồn viện trợ XHCN. 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.

Chu kỳ thứ 3 từ 2000 đến 2009

Các nhân tố ảnh hưởng:

- Nhân tố chính sách: chính thức gia nhập WTO năm 2007; chính sách tài khóa tích cực đi kèm với chính sách tiền tệ thắt chặt chống lạm phát đã phần nào hạn chế đà suy thoái kinh tế, duy trì tăng trưởng dương vào thời điểm kinh tế khó khăn nhất.
- Tác động bên ngoài: cuộc khủng hoảng kinh tế Mỹ làm tan rã nhiều định chế tài chính và ảnh hưởng tiêu cực tới 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%. 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.

Chu kỳ thứ 4 từ 2009 đến 2012

Các nhân tố ảnh hưởng:

- Nhân tố chính sách: 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. Tuy nhiên, các biện pháp chính sách không đủ mạnh để triệt tiêu những yếu kém nội tại của nền kinh tế. 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.

Chu kỳ thứ 5 từ 2013 đến nay

Sau khi bắt đáy chu kỳ cuối năm 2013 đã xuất hiện một số dấu hiệu phục hồi kinh tế chậm và chưa chắc chắn.

2.2. Hoạt động vận chuyển hàng hóa bằng đường biển ở Việt Nam

2.2.1. 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 có điều kiện thuận lợi để phát triển hàng hải vì 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.

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. Từ năm 2010 đến hết năm 2015, Việt Nam đã tăng 36 bậc (từ 103 lên 67), theo đánh giá của Diễn Đàn Kinh Tế Thế Giới (WEF), về mức độ hữu dụng và chất lượng hạ tầng giao thông. 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 tổn kém thời gian và chi phí cho doanh nghiệp.

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. 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, 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, chất lượng thuyền viên xuất khẩu của Việt Nam còn kém do năng lực làm việc yếu, thiếu kinh nghiệm thực tế, ngoại ngữ kém, thiếu kỷ luật, sức khỏe không đạt và thiếu hiểu biết về pháp luật hàng hải quốc tế

Đội tàu biển Việt Nam liên tục gia tăng về số lượng và trọng tải nhưng cơ cấu đội tàu bất hợp lý dẫn đến mất cân đối cung cầu

Bảng 2.2. Thực trạng đội tàu Việt Nam theo công năng năm 2016

| TT | Loại tàu | Số lượng (chiếc) | Trọng tải (10 ³ DWT) | Dung tích (10 ³ 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 |
| Tổng | | 1.380 | 7.554 | 4.715 | 100,00 |

Nguồn: Cục Đăng Kiểm Việt Nam, 2017

Đánh giá theo loại tàu:

Tàu hàng rời chuyên dụng:

Hiện nay, Việt Nam 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.

Tàu dầu, tàu chở hàng lỏng chuyên dụng.

Đội tàu chở hàng lỏng của Việt Nam hiện có 126 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, hầu hết còn lại là tàu nhỏ, chạy nội địa, đã cũ, các tính năng kém, tình trạng kỹ thuật không đảm bảo an toàn. Vì vậy, 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 chuyên dụng container.

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. Khối lượng hàng hóa vận chuyển của đội tàu container Việt Nam chỉ 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. 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

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 đã từng bước đầu tư vốn để trẻ hóa đội tàu.

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. Trong xu thế phát triển chung, các công ty VTB Việt Nam đã bắt đầu chuyển hướng đầu tư tàu trên 10.000 DWT.

Về năng suất

Theo tấn/DWT, đội tàu Việt Nam đang có năng suất cao hơn so với thế giới. Nhưng xét theo Tkm/DWT thì năng suất của đội tàu VN thấp hơn nhiều, chỉ bằng khoảng 2/3 so với thế giới. 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.

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. Có nhiều doanh nghiệp chỉ sở hữu 1 tàu duy nhất, trọng tải thấp, không có khả năng khai thác vận tải viễn dương. 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 làm dư thừa năng lực trong nước nhưng lại thiếu cung trọng tải trên các tuyến nước ngoài.

Về tương quan cung cầu VTB

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.

2.2.2.5. Hệ thống cảng biển

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. Qui hoạch cảng biển hiện nay còn nhiều bất cập do chưa đặt trong sự phát triển kinh tế ở các địa phương.

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. 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]. 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, 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.

Trong 24 Hiệp định khung và Nghị định hội nhập chính thức trong khuôn khổ ASEAN, cũng không có điều khoản nào 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.

VTB chịu sự chi phối của hệ thống luật pháp, chính sách của nhà nước về SXKD nói chung và luật Hàng Hải Việt 2015. 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.

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. Từ năm 2014 đến nay, đội tàu biển Việt Nam đã vào Danh sách trắng của Tokyo MOU. 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. Các trung tâm tìm kiếm cứu nạn và hệ thống quản lý hành hải tàu biển hoạt động khá tốt, góp phần bảo đảm an toàn cho tàu thuyền ra vào các cảng biển Việt Nam, hạn chế tai nạn xảy ra trên biển. 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.

2.2.2.8. Công nghiệp đóng và sửa chữa tàu

Một số trung tâm đóng tàu công nghệ cao đã hình thành, có thể đóng mới những con tàu vận tải có trọng tải lớn, đòi hỏi yêu cầu kỹ thuật cao đáp ứng được các tiêu chuẩn quốc tế. Tuy nhiên, hiện nay, 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 do khó khăn chung của ngành đóng tàu thế giới, do yếu về thiết kế và năng lực thi công, hạn chế về vốn, thiếu nguồn nhân lực chất lượng cao

Hoạt động sửa chữa tàu biển ít được chú trọng đầu tư nên hàng tỷ USD thu nhập từ sửa chữa tàu biển chảy ra khỏi lãnh thổ Việt Nam mỗi năm.

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

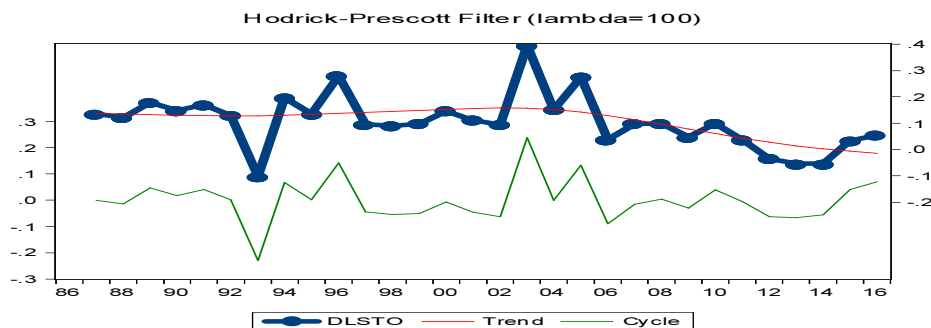
ứng tàu biển v.v...

Theo nhiều nhà nghiên cứu, dịch vụ logistics của Việt Nam có tiềm năng nhưng kém phát triển, chi phí logistics cao, 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, tốc độ thông quan hàng hóa chậm, thiếu trầm trọng nhân lực chất lượng cao.

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

2.2.2.1. Xác định chu kỳ vận tải biển của Việt Nam

CKVTB được xác định chủ yếu dựa trên biến động của 2 nhân tố. Đó là sản lượng và cước phí. Tuy nhiên, việc sử dụng cước phí để xác định CKVTB là không khả thi. Vì vậy, NCS chỉ sử dụng chỉ tiêu sản lượng hàng hóa 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 2.2. CKVTB dựa trên biến động sản lượng vận chuyển

Bảng 2.3. Độ lệch sản lượng

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

2.2.2.2. Phân tích các chu kỳ vận tải biển

CKVTB thứ nhất (1986 – 1993)

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. 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 chính trị này là yếu tố cơ bản gây ra sự sụt giảm sản lượng VTB trong nửa đầu năm 1993, tạo ra giai đoạn sa sút trong chu kỳ VTB đầu tiên.

CKVTB thứ 2 (1994 – 2002)

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. Sự biến động sản lượng VTB thời gian này chịu tác động lớn của việc Mỹ bỏ lệnh cấm vận đối với Việt Nam và sự kiện Việt Nam trở thành thành viên chính thức của ASEAN. Bên cạnh đó, sự thay đổi tổ chức trong nội bộ ngành là nhân tố quan trọng làm tăng năng lực của đội tàu biển. 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. 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.

CKVTB thứ 3 (2003 -2009)

Sự phục hồi kinh tế nhanh chóng sau năm 1997 đã tạo nên giai đoạn bành trướng CKVTB thứ 3 ở Việt Nam. Nguồn hàng dồi dào, cước phí hấp dẫn là những lý do chính làm tăng số lượng và tổng trọng tải của đội tàu. Tuy nhiên, giai đoạn này cũng ghi nhận sự lấn sân của nhiều hãng tàu nước ngoài. Còn ít cơ hội trên các tuyến vận tải viễn dương, các chủ tàu Việt Nam phải cạnh tranh với nhau trên các tuyến biển gần và nội địa. Nhưng 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. Như vậy trong sự tăng trưởng sản lượng những năm đầu chu kỳ đã tiềm ẩn nguy cơ của thời kỳ sa sút.

CKVTB thứ 4 (2010 -2013)

Từ năm 2009, tăng trưởng sản lượng luân chuyển và vận chuyển luôn ở mức thấp. 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.

CKVTB thứ 5 (2014 đến nay)

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 CHUYÊN 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). 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.

Kết quả cho thấy 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 đầy 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 chu kỳ kinh tế và chu kỳ vận tải biển

Bảng 3.1. 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 |

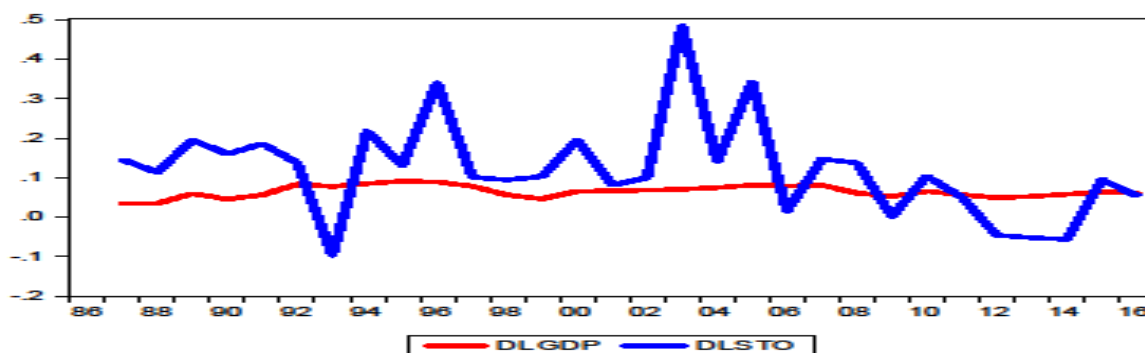
Nguồn: Tính toán và tổng hợp của NCS

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%. Đồ thị tăng trưởng sản lượng VTB không trơn mà có nhiều đỉnh và đáy hợp lại. Đồ thị GDP được làm trơn do có sự đóng góp và bổ sung của nhiều ngành khác nhau vào tổng giá trị sản lượng. Tốc độ tăng sản lượng VTB phổ biến ở mức cao hơn so với tỷ lệ tăng GDP phản ánh tính chất của ngành dịch vụ điển hình.



Đồ thị 3.1: Dao động CKKT và CKVTB

Nguồn: Tính toán của NCS

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

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

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 |

Như vậy, có mối quan hệ chặt chẽ và tỷ lệ thuận giữa GDP với sản lượng vận chuyển và luân chuyển đường biển. 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 β_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

Sử dụng mô hình VAR để phân tích mối quan hệ giữa GDP và các nhân tố vĩ mô cơ bản khác, NCS nhận thấy cung tiền (M2) và chi tiêu của chính phủ (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. Tuy nhiên, lãi suất (INT) 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 GDP chịu ảnh hưởng nhiều từ cú sốc liên quan đến M2. 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 GOV nhỏ hơn nhiều chứng tỏ sự gia tăng chi tiêu của chính phủ không có tác động nhiều đến GDP.

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

Sử dụng VAR để phân tích quan hệ giữa các nhân tố cấu thành GDP và sản lượng vận chuyển, luân chuyển đường biển, NCS nhận thấy:

- 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.

- 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.

Các kiểm định đủ tin cậy để sử dụng VAR trong việc dự báo sản lượng vận chuyển và luân chuyển đường biển thu được kết quả dự báo cho các quý trong 2 năm 2017 và 2018.

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

- 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.

- Ưu tiên đàm phán để có thể giành quyền vận tải hàng hóa XNK cho đội tàu biển ngay trong các Hiệp Định Thương Mại tự do và các Nghị định mà Việt Nam ký

kết nhằm đạt mục tiêu sẽ tạo điều kiện mở rộng phạm vi hoạt động của đội tàu biển, 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.

- Chính phủ cần cân nhắc biện pháp hỗ trợ cần thiết cho các doanh nghiệp VTB như ưu tiên về nguồn hàng, về vốn, về thuế. Cụ thể là: qui định thuế suất thuế GTGT 0% cho hoạt động VTB, không kể VTB trong nước hay nước ngoài; tiếp tục có phương án khoan nợ, hỗ trợ lãi suất đối với các hoạt động đóng mới, mua mới để tái cơ cấu đội tàu biển quốc gia.

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

- Kích thích tiêu dùng nội địa 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 cụ thể 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,...

- Thúc đẩy các hình thức đầu tư nhằm kích thích VTB. Cụ thể là:

+ Đối với đầu tư nước ngoài: cần có chính sách và điều kiện cụ thể đối với các nhà đầu tư. Qui định về việc các nhà đầu tư phải cam kết sử dụng dịch vụ vận chuyển đường biển do các công ty VTB của Việt Nam cung cấp.

+ 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.

- Hiện tượng trễ pha giữa chu kỳ kinh tế và chu kỳ vận tải biển 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 và chiến lược nhằm 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 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 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.

- Các tác động chính sách làm gia tăng qui mô GDP đều ảnh hưởng tích cực đến kết quả hoạt động vận chuyển hàng hoá bằng đường biển

Đối với chính sách tài khoá:

+ Sử dụng gói kích cầu để kích thích cả sản xuất và tiêu dùng, hướng tới nhóm đối tượng bị tổn thương nhiều nhất khi suy thoái kinh tế xảy ra là các doanh nghiệp sản xuất. 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.

Đối với chính sách tiền tệ

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.

Đối với chính sách kinh tế đối ngoại

Kết hợp giữa các biện pháp làm tăng giá VND cùng những chính sách ưu đãi về thuế XNK, thuế thu nhập doanh nghiệp và lãi suất vay nợ ưu tiên để tác động mạnh mẽ đến các hoạt động đầu tư và sản xuất.

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

- Theo kết quả dự báo 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.

- 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 giải pháp rút ra từ thực tiễn SXKD của các doanh nghiệp VTB khi phải đối mặt với giai đoạn suy thoái của CKKT

+ Các doanh nghiệp VTB và các cảng biển cần có sự liên kết chặt chẽ hơn. 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.

+ 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. Vấn đề này đã được các Bộ có liên quan xúc tiến và triển khai đến các doanh nghiệp khoảng 2 năm nay, bước đầu đã có tín hiệu khả quan và còn nhiều tiềm năng. 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,...

+ Nghiên cứu và đổi mới cách thức hoạt động để nâng cao hiệu quả hoạt động của

Hiệp Hội Chủ Tàu Việt Nam (VSA). Cụ thể là 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 và cứng nhắc không phải là phương án tốt vì nguy cơ “bội ứớc” rất cao. 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 mối, không mất thời gian và công sức đàm phán, thương lượng mà lại phù hợp với xu hướng hiện nay.

+ Duy trì hoạt động chở thuê để tìm kiếm nguồn thu nhập cho đội tàu trong điều kiện kinh tế trong nước sa sút. Tuy nhiên, các hãng tàu qui mô nhỏ, trình độ điều hành, quản lý hạn chế, năng lực khai thác tuyến xa yêu kém khó có thể tham gia cạnh tranh trên các tuyến VTB quốc tế. Như vậy, cần liên minh với các hãng tàu khác nhằm tìm kiếm thêm các nguồn thu nhập từ nước ngoài thông qua các hoạt động chở thuê. 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.

+ 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 qui 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

+ 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