

BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM



NGUYỄN CẢNH HẢI

**GIẢI PHÁP HỢP LÝ HÓA CƠ CẤU ĐỘI TÀU
CỦA TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM**

Tóm tắt luận án tiến sĩ kinh tế

Ngành: Tổ chức và quản lý vận tải; mã số: 62840103

Chuyên ngành: Tổ chức và quản lý vận tải

Hải Phòng – 2018

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

1. ThS. Nguyễn Cảnh Hải (2016), Cơ cấu đội tàu và các tiêu thức đánh giá cơ cấu đội tàu, Tạp chí Giao thông vận tải, số tháng 03/2016, tr. 111 – 113;

2. ThS. Nguyễn Cảnh Hải (2016), Cơ cấu đội tàu theo độ tuổi, Tạp chí Khoa học – Công nghệ hàng hải, số 46 – tháng 03/2016, tr. 113 – 117;

3. ThS. Nguyễn Cảnh Hải (2016), Nghiên cứu đề xuất các giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam, Chủ nhiệm đề tài nghiên cứu khoa học cấp trường.

4. ThS. Nguyễn Cảnh Hải (2016), Thực trạng cơ cấu đội tàu thế giới giai đoạn 2006 - 2015, Kỷ yếu Hội nghị quốc tế Khoa học – Công nghệ hàng hải 2016, tr. 523 – 532;

5. ThS. Nguyễn Cảnh Hải (2017), Hợp lý hóa cơ cấu đội tàu container của Vinalines, Tạp chí Khoa học – Công nghệ hàng hải, số 46 – tháng 01/2017, tr. 91 – 97;

6. ThS. Nguyễn Cảnh Hải (2017), *Thực trạng cơ cấu đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016*, Tạp chí Khoa học – Công nghệ hàng hải, số 52 – tháng 11/2017, tr. 79 – 84.

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

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

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

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

Tổng công ty Hàng hải Việt Nam là doanh nghiệp chủ lực của vận tải biển Việt Nam khi đội tàu Vinalines chiếm phần lớn tổng trọng tải vận tải biển quốc gia (tính đến cuối năm 2016, đội tàu Vinalines chiếm 25,63% tổng trọng tải đội tàu biển Việt Nam). Tổng công ty hiện đang quản lý và khai thác một đội tàu biển đa chủng loại, trong đó có những loại tàu hàng rời cỡ lớn đến 73.000 DWT, tàu container 1.800 TEU và tàu dầu 50.000 DWT. Tính đến cuối năm 2016, đội tàu của Vinalines bao gồm 86 chiếc với tổng trọng tải 1,935 triệu DWT và sẽ tiếp tục được phát triển trong thời gian tới.

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

Thứ nhất, số lượng các loại tàu già trong đội tàu khá nhiều làm tăng chi phí khai thác, dẫn đến thua lỗ, tàu nằm bờ, tàu bị bắt giữ.

Thứ hai, đội tàu của Tổng công ty có số lượng lớn được đầu tư vào giai đoạn 2006 – 2009, là giai đoạn phát triển “nóng” của vận tải biển Việt Nam. Vốn đầu tư tàu chủ yếu là nguồn vốn vay, giá tàu cao nên chi phí tài chính lớn.

Thứ ba, đội tàu Vinalines là đội tàu chủ lực của Việt Nam song cơ cấu đội tàu còn nhiều bất hợp lý, chưa theo kịp xu hướng phát triển của đội tàu thế giới nên hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu chưa cao.

Thứ tư, việc quản lý, khai thác đội tàu còn manh mún, chưa hiệu quả. Thời điểm cao nhất Vinalines có 149 tàu, thời điểm ít nhất là 100 tàu nhưng được phân bố dàn trải, phân tán và manh mún ở nhiều đơn vị khai thác; trong đó cá biệt có đơn vị chỉ quản lý một vài tàu.

Hậu quả của những bất cập trên không chỉ làm kết quả đầu tư, kinh doanh, khai thác đội tàu thấp mà ảnh hưởng lớn đến hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của Tổng công ty.

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

2. Các công trình nghiên cứu liên quan

Đội tàu biển là tư liệu sản xuất chủ yếu để tạo ra sản phẩm của vận tải biển. Nghiên cứu về đội tàu biển Việt Nam đã có nhiều công trình khoa học, dự án được công bố với quy mô và nội dung khác nhau. Trong đó, có thể liệt kê một số công trình như sau:

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

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

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

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

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

- “Nghiên cứu các biện pháp để nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu dầu của Việt Nam” của PGS.TS. Phạm Văn Cương.

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

- “Thực trạng đội tàu biển Việt Nam dưới góc độ phát triển bền vững”
- Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ (2007) - Trường Đại học Hàng hải.

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

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

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

3. Mục đích nghiên cứu của đề tài

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

Đánh giá và phân tích thực trạng cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2006 – 2016 theo 3 tiêu thức cơ bản là loại tàu, tuổi tàu và cỡ tàu trong mối liên hệ so sánh với cơ cấu đội tàu thế giới;

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

4. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

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

Phạm vi nghiên cứu về mặt không gian, luận án tập trung nghiên cứu cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trong mối liên hệ so sánh với cơ cấu đội tàu thế giới. Về mặt thời gian, thực trạng cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam được nghiên cứu trong giai đoạn 11 năm, từ năm 2006 đến năm 2016.

5. Phương pháp nghiên cứu

Phương pháp thu thập số liệu

Đề tài sử dụng phương pháp thu thập số liệu thứ cấp: thông qua các tài liệu có liên quan, bao gồm các báo cáo thống kê, báo cáo được công bố tại Cục hàng hải VN, Cục Đăng kiểm VN, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và

các doanh nghiệp thành viên; các báo cáo, thống kê định kỳ, các ấn phẩm, tài liệu về chuyên ngành hàng hải.

Phương pháp xử lý số liệu

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

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

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

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

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

Ý nghĩa khoa học của luận án

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

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

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

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

Ý nghĩa thực tiễn của luận án

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

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

Việt Nam bởi đội tàu Vinalines là đội tàu chủ lực và mang đầy đủ đặc trưng của đội tàu quốc gia.

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

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

Luận án đã có một số điểm mới như sau:

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

Thứ hai, luận án đã xây dựng các nhóm giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cho từng loại tàu chủ yếu là tàu hàng khô, tàu container và tàu dầu trên cơ sở thực trạng cơ cấu đội tàu Tổng công ty theo các tiêu thức khác nhau;

Thứ ba, luận án xây dựng quy trình để hợp lý hóa cơ cấu đội tàu cho một doanh nghiệp kinh doanh vận tải đường biển từ việc nghiên cứu đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

8. Kết cấu của đề tài luận án

Ngoài các phần khác theo quy định thì nội dung của của luận án được kết cấu thành 3 chương:

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

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

1.1. Tàu biển và đội tàu biển

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

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

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

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

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

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

- Xu hướng tăng tải trọng của tàu;
- Xu hướng tăng tốc độ tàu;
- Xu hướng chuyên môn hóa đội tàu;
- Xu hướng tự động hóa;
- Xu hướng trẻ hóa đội tàu.

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

Hiện nay, có các phương thức tài trợ và phát triển đội tàu biển sau: Đóng mới tàu, mua tàu và các phương thức khác như liên doanh, điều chuyển...

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

1.2.1. Cơ cấu đội tàu

Theo quan điểm của tác giả, cơ cấu đội tàu biển là tập hợp các chủng loại tàu với tỷ trọng khác nhau cấu thành nên đội tàu chở hàng hóa hoặc hành khách bằng đường biển của một tổ chức hay vùng lãnh thổ nào đó (Sau đây thuật ngữ cơ cấu đội tàu biển được gọi tắt là cơ cấu đội tàu). Tùy thuộc vào tiêu chí đánh giá mà cơ cấu đội tàu được phân biệt thành các bộ phận khác nhau.

1.2.2. Phân loại cơ cấu đội tàu

Có thể phân loại cơ cấu đội tàu theo các tiêu thức sau:

- Cơ cấu theo loại tàu (chức năng của tàu);
- Cơ cấu theo cỡ tàu của từng loại tàu;
- Cơ cấu theo tuổi tàu của từng loại tàu và cỡ tàu;
- Cơ cấu theo phạm vi hoạt động;
- Cơ cấu theo hình thức tổ chức khai thác;
- Cơ cấu theo cờ quốc tịch.

1.2.3. Hợp lý hóa cơ cấu đội tàu

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

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

Để đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu, tác giả dựa vào 6 tiêu chí sau:

- Trọng tải bình quân;
- Quy mô đội tàu;
- Mức tải trọng (cỡ tàu);

- Tuổi tàu và tuổi tàu bình quân;
- Suất vốn đầu tư tàu;
- Hiệu quả kinh doanh, khai thác đội tàu.

1.4. Các nhân tố ảnh hưởng tới cơ cấu đội tàu

Cơ cấu đội tàu chịu ảnh hưởng của các nhân tố sau:

- Cơ chế, chính sách;
- Luồng hàng xuất nhập khẩu;
- Khả năng đáp ứng và nhu cầu thị trường;
- Năng lực tài chính;
- Năng lực khai thác.

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

Cơ cấu đội tàu tác động trực tiếp đến hiệu quả kinh doanh, khai thác đội tàu. Từ loại tàu, cỡ tàu, tuổi tàu đến tính chuyên môn hóa, hiện đại hóa đội tàu đều có ảnh hưởng 2 chiều tới hiệu quả kinh doanh, khai thác đội tàu.

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

Từ việc tìm hiểu kinh nghiệm phát triển và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của một số quốc gia trên thế giới như Trung Quốc, Singapore, Malaysia và Thái Lan; tác giả rút ra một số bài học kinh nghiệm phát triển và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu cho Việt Nam như sau:

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

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

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

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

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

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

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

2.2.1. Cơ cấu đội tàu thế giới giai đoạn 2006 – 2016

2.2.1.1. Sự phát triển đội tàu thế giới

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

Trong giai đoạn 2006 – 2016, tổng trọng tải và tuổi tàu bình quân của đội tàu thế giới đều có sự biến động. Cụ thể, năm 2006 tổng trọng tải đội tàu thế giới đạt 959 triệu DWT, mỗi năm tăng trung bình khoảng 6,56% và đến năm 2016, tổng trọng tải đội tàu thế giới là 1.806 triệu DWT. Tuổi bình quân đội tàu thế giới có tăng, giảm khác nhau nhưng chủ yếu là biến động giảm; năm 2006 đội tàu thế giới có tuổi bình quân là 15,3 tuổi và tới năm 2016 thì tuổi bình quân giảm còn 9,74 tuổi. Điều này phản ánh đội tàu thế giới ngày càng được trẻ hóa.

2.2.1.2. Cơ cấu đội tàu thế giới theo loại tàu

Nếu phân chia theo công năng sử dụng, tàu biển thế giới được chia làm 4 loại tàu chính: tàu dầu, tàu hàng rời, tàu bách hóa, tàu container và các loại tàu khác.

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

2.2.1.3. Cơ cấu đội tàu thế giới theo tuổi tàu

Cơ cấu theo tuổi của đội tàu thế giới có sự thay đổi theo từng năm, theo mỗi loại tàu, theo từng nhóm tuổi. Mỗi loại tàu thì nhóm tàu quá già (> 20 tuổi) thường giảm qua các năm, thay vào đó là sự tăng trọng tải của nhóm tuổi 0-4, các nhóm tuổi còn lại biến động không nhiều. Tàu dầu là loại tàu có sự biến động nhiều nhất ở các nhóm tuổi khi tỷ trọng mỗi nhóm tuổi tăng giảm liên tục theo từng năm. Tàu bách hóa có trọng tải nhóm tàu trên 20 tuổi chiếm tỷ lệ lớn so với nhóm tàu tuổi trẻ (0-4 tuổi và 5-9 tuổi), trong khi các loại tàu khác thì tỷ trọng nhóm tàu tuổi trẻ cao hơn nhiều so với nhóm tàu trên 20 tuổi. Điều này cho thấy cơ cấu đội tàu thế giới theo tuổi tàu khá hợp lý, phù hợp với xu hướng phát triển chung khi các loại tàu chuyên dụng dần thay thế tàu bách hóa và nhóm tàu tuổi trẻ ngày càng tăng trọng tải thay thế dần cho nhóm tàu già.

2.2.2. Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2016

Sự phát triển quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016 phân thành 2 giai đoạn rõ rệt: giai đoạn 2006 - 2010 và giai đoạn 2011 - 2016. Nếu giai đoạn 2006 - 2010 phát triển mạnh về trọng tải, tốc độ tăng trưởng nhanh, bình quân mỗi năm 24,40% (đặc biệt là năm 2007, tổng trọng tải tăng 64,08% so với năm trước đó) thì giai đoạn 2011 - 2016 có tốc độ tăng trưởng âm, tổng trọng tải đội tàu năm 2016 chỉ còn 65,42% so với năm 2010. Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016 được thể hiện qua bảng sau:

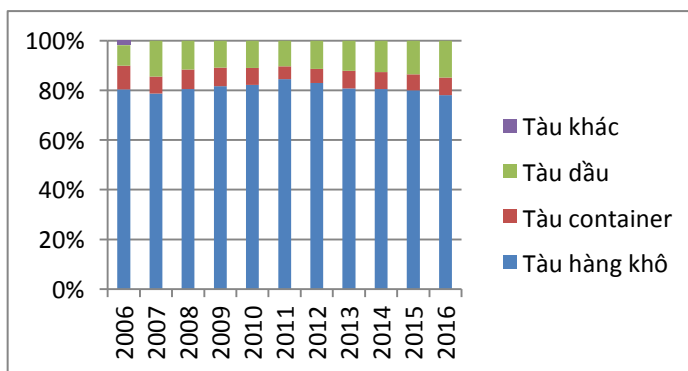
Bảng 2.1. Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2016

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

2.2.3. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo loại tàu

Đồ thị sau thể hiện cơ cấu đội tàu Vinalines theo loại tàu (tính theo tỷ lệ trọng tải mỗi loại tàu so với tổng trọng tải đội tàu Vinalines):

ĐVT: %



Hình 2.1. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo loại tàu giai đoạn 2006 - 2016

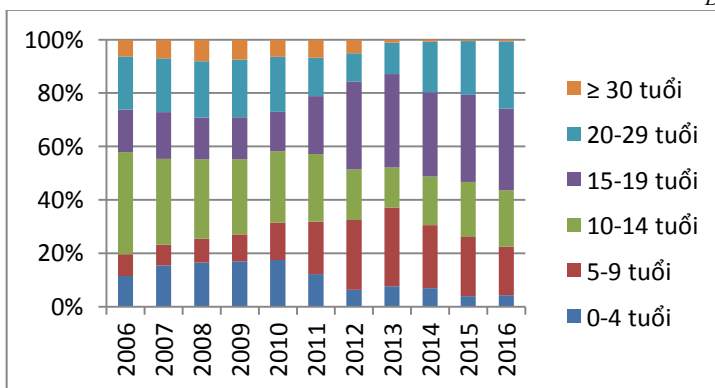
Tàu hàng khô là loại tàu chủ yếu của Vinalines khi trọng tải loại tàu này chiếm trên dưới 80% tổng trọng tải đội tàu, tiếp đến là tàu dầu chiếm khoảng trên 10% tổng trọng tải, còn lại là tàu container.

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

2.2.4. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo tuổi tàu

Đồ thị sau thể hiện tỷ lệ trọng tải của mỗi nhóm tuổi tàu trong tổng trọng tải đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016:

DVT: %



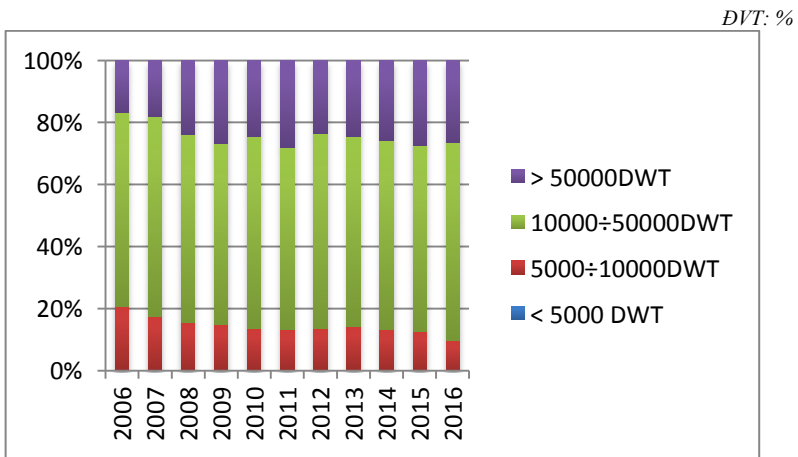
Hình 2.2. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo tuổi tàu giai đoạn 2006 – 2016

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

cho những tàu có trọng tải 1.000 DWT trở lên). Như vậy, đội tàu Vinalines chưa theo kịp xu hướng phát triển của đội tàu thế giới khi tỷ trọng các nhóm tàu tuổi già và tuổi bình quân đều cao hơn nhiều so với đội tàu thế giới.

2.2.5. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo cỡ tàu

Đồ thị sau thể hiện tỷ lệ trọng tải của mỗi nhóm cỡ tàu trong tổng trọng tải đội tàu và tải trọng bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2016:



Hình 2.3. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo cỡ tàu giai đoạn 2006 – 2016

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

Tải trọng bình quân của đội tàu Tổng công ty có xu hướng tăng dần theo thời gian. Năm 2006, tải trọng bình quân đội tàu Vinalines chỉ 11.599 DWT và tăng dần theo từng năm (trừ năm 2012 và 2013), đến năm 2016 tải trọng bình quân đạt 22.510 DWT. Tính trong cả giai đoạn 2006 – 2015 thì tải trọng bình quân của đội tàu Vinalines đã tăng lên 1,94 lần. Điều này phản ánh Vinalines đã phát triển đội tàu theo hướng tăng dần số lượng tàu cỡ lớn, tuy nhiên những tàu cỡ lớn đều tập trung vào loại tàu hàng khô.

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

Hiện nay, Công ty mẹ - Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có 6 đơn vị hạch toán phụ thuộc, 33 công ty con (công ty mẹ sở hữu trên 50% vốn điều lệ) và 11 công ty liên kết (công ty mẹ sở hữu dưới 50% vốn điều lệ). Trong đó, có 15 doanh nghiệp thành viên tham gia kinh doanh khai thác tàu. đội tàu của các doanh nghiệp thành viên có sự khác nhau rõ rệt về số lượng, trọng tải cũng như tuổi tàu. Tải trọng bình quân hầu hết các doanh nghiệp còn thấp, tuổi tàu tương đối cao

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

2.3.1. Đội tàu hàng khô

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

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

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

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

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

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

2.3.2. Đội tàu dầu

Tàu dầu chỉ chiếm trên dưới 10% tổng trọng tải đội tàu Vinalines với số lượng tàu rất hạn chế. Đội tàu dầu của Vinalines hoạt động khá hiệu quả nếu không tính tới chi phí hoạt động tài chính. Những tàu trực tiếp khai thác

đem lại lợi nhuận cao hơn so với việc cho thuê định hạn. Nhưng do đội tàu chủ yếu được đầu tư vào giai đoạn phát triển “nóng” của kinh tế biển Việt Nam, suất vốn đầu tư tàu cao nên chi phí tài chính chiếm tỷ trọng lớn trong tổng chi phí, dẫn tới kết quả kinh doanh đội tàu dầu không hiệu quả.

2.3.3. Đội tàu container

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

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

2.3.4.1. Đánh giá chung

Thứ nhất, quy mô đội tàu Vinalines khá lớn, gần 2 triệu DWT tính đến cuối năm 2016, tăng 1,54 lần so với năm 2006. Xét cơ cấu đội tàu theo loại thì đội tàu Tổng công ty bao gồm 3 loại tàu chính: tàu hàng khô chiếm tỷ trọng quá lớn trong tổng trọng tải đội tàu (khoảng 80%), cao hơn nhiều so với tỷ lệ tương ứng của đội tàu thế giới (khoảng 48%) trong khi tỷ trọng 2 loại tàu container và tàu dầu lại thấp hơn;

Thứ hai, tuổi tàu bình quân của đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2016 còn cao (14 – 15,5 tuổi) và giai đoạn 2011 – 2016 có xu hướng tăng dần.;

Thứ ba, tải trọng bình quân của đội tàu Tổng công ty tính đến năm 2016 đạt 22.510 DWT, tăng trung bình mỗi năm 9,41% tính từ năm 2006. Xét cơ cấu đội tàu theo cỡ tàu thì đội tàu Tổng công ty tập trung vào 2 nhóm tàu có tải trọng trung bình, 5.000 - 10.000 DWT và 10.000 – 50.000 DWT. Số lượng tàu cỡ lớn (trên 50.000 DWT) còn ít so với số lượng đội tàu Tổng công ty;

Thứ tư, xét cơ cấu đội tàu quy mô doanh nghiệp, đội tàu của các doanh nghiệp thành viên không đồng đều về tải trọng bình quân cũng như tuổi tàu bình quân;

Thứ năm, việc đầu tư tàu của Vinalines chưa hiệu quả, còn nhiều hạn chế, bất cập. Đội tàu Vinalines được đầu tư chủ yếu trong giai đoạn 2000 – 2011; trong đó, một số lượng lớn tàu già, cũ được đầu tư trong thời gian 2006 – 2008;

Thứ sáu, những bất hợp lý của cơ cấu đội tàu nói trên dẫn đến kết quả kinh doanh khai thác đội tàu Tổng công ty còn kém hiệu quả, đặc biệt là đội tàu của các doanh nghiệp hạch toán phụ thuộc và nhóm tàu có tải trọng dưới 10.000 DWT, nhóm tàu già, cũ được đầu tư trong giai đoạn 2006 - 2008.

2.3.4.2. Nguyên nhân tác động

Nguyên nhân chủ quan

- Tuổi bình quân đội tàu cao;
- Tình trạng kỹ thuật, trang thiết bị đội tàu còn hạn chế;
- Đầu tư tàu tại thời điểm giá mua cao, chủ yếu là vốn vay nên chi phí tài chính lớn;
- Vai trò quản trị của Công ty mẹ chưa được phát huy nên đội tàu manh mún, nhỏ lẻ, thuộc sự quản lý của nhiều doanh nghiệp thành viên.

Nguyên nhân khách quan

- Khủng hoảng kinh tế kéo dài tác động mạnh mẽ tới các DN VTB;
- Giá nhiên liệu biến động liên tục ảnh hưởng tới khai thác tàu;
- Các hãng tàu biển nước ngoài được hoạt động bình đẳng tại VN;
- Cơ chế, chính sách quản lý của NN chưa đồng bộ và chưa phát huy được hết tác dụng.

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

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

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

“Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26/08/2014.

Trong phạm vi nghiên cứu của đề tài, tác giả quan tâm đến nội dung của quy hoạch về vận tải biển và đội tàu. Theo đó, quy hoạch đã dự báo nhu cầu hàng hóa vận tải và lượng hàng vận tải do đội tàu Việt Nam đảm nhận cho từng nhóm hàng hóa theo 2 nhóm phương án thấp và cao. Năng suất phương tiện theo loại tàu và tuyến vận tải, quy mô đội tàu và nhu cầu bổ sung đội tàu cũng được đề ra trong bản quy hoạch. Quy hoạch đã lựa chọn phương án cơ bản dựa vào kinh tế thế giới, thị trường vận tải biển toàn cầu và định hướng phát triển vận tải biển Việt Nam.

3.1.2. Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020

“Chiến lược biển Việt Nam” được ban hành theo Nghị quyết số 09-NQ/TW ngày 09/02/2007 tại Hội nghị lần thứ tư Ban Chấp hành Trung ương Đảng Cộng sản Việt Nam (khoá X). Mục tiêu tổng quát là đến năm 2020, phần đầu đưa nước ta trở thành quốc gia mạnh về biển, làm giàu từ biển, bảo đảm vững chắc chủ quyền, quyền chủ quyền quốc gia trên biển, đảo, góp phần quan trọng trong sự nghiệp công nghiệp hoá, hiện đại hoá, làm cho đất nước giàu mạnh.

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

Định hướng phát triển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đến năm 2020 được thể hiện trong Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2013). Tổng công ty xác định mục tiêu chính là tiếp tục giữ vững vai trò nòng cốt trong ngành hàng hải Việt Nam, nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường khu vực và quốc tế, mở rộng quy mô hoạt động sản xuất kinh doanh khi điều kiện thị trường cho phép.

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

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

3.2.1.1. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô

Tổng công ty cần phải thanh lý, giảm bán những tàu quá già (trên 20 tuổi) để nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu.

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

Từ quy mô đội tàu Vinalines và đội tàu Việt Nam giai đoạn 2006 - 2016, tính được tỷ trọng trung bình của các loại tàu hàng khô, tàu container và tàu hàng lỏng của đội tàu Vinalines so với đội tàu Việt Nam trong 10 năm qua lần lượt là 47,90%; 64,76% và 24,87%.

Sau khi đã thanh lý, giảm bán những tàu quá già thì đội tàu hàng khô của Tổng công ty còn lại 47 chiếc với tổng trọng tải 1.025.030 DWT. Từ lượng hàng vận tải và thị phần đảm nhận của đội tàu hàng khô Việt Nam, có thể tính toán được lượng hàng đội tàu hàng khô Việt Nam đảm nhận năm 2020. Từ tỷ trọng trung bình của đội tàu hàng khô Vinalines so với đội tàu hàng khô Việt Nam là 47,90%; tính toán được lượng hàng đảm nhận và quy mô đội tàu hàng khô Vinalines đến năm 2020 cho các phương án. Theo phương án được lựa chọn, quy mô đội tàu hàng khô Vinalines năm 2020 là 1,972 triệu DWT nên trong giai đoạn 2017 – 2020, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nên bổ sung thêm 0,947 triệu DWT tàu hàng khô để có thể đảm nhận lượng hàng vận chuyển tương ứng theo quy hoạch. Việc bổ sung tàu hàng khô nên lựa chọn cỡ tàu ra sao, vận chuyển tuyến nào?

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

Tác giả lựa chọn các cỡ tàu khác nhau và một số tuyến vận tải trong nước và quốc tế, sử dụng bài toán phân bổ tàu tối ưu trên tuyến để tìm ra cỡ tàu thích hợp. Lượng hàng các tuyến vận tải trong nước và quốc tế đảm nhận được xác định dựa vào Quy hoạch. Theo phương án IIa được lựa chọn trong Quy hoạch, từ thị phần đảm nhận của đội tàu Việt Nam tính được lượng hàng vận tải tương ứng. Sau đó, tính được lượng hàng đội tàu Vinalines đảm nhận cho mỗi loại hàng tính đến năm 2020 như Bảng 3.1.

Đối với tuyến vận tải nội địa và tuyến vận tải quốc tế, tác giả lựa chọn một số tuyến vận tải (phù hợp định hướng phát triển ngành hàng hải Việt Nam và Vinalines) và các cỡ tàu tương ứng. Tuyến vận tải nội địa là các nhóm cỡ tàu 5.000 DWT, 10.000 DWT, 20.000 DWT và 30.000 DWT; còn

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

*Bảng 3.1. Lượng hàng vận tải do đội tàu Vinalines đảm nhận năm 2020
(Riêng lượng hàng container có DVT là triệu TEU)*

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

Dựa vào số liệu bảng 3.1 và các cỡ tàu, các tuyến vận tải lựa chọn; tính toán các tham số và đưa vào mô hình bài toán để giải; kết quả thu được:

- Với thị trường nội địa, các cỡ tàu hàng khô lựa chọn để tính toán đều phù hợp để vận chuyên;

- Với thị trường quốc tế, các cỡ tàu hàng khô thích hợp để vận chuyên là 40.000 DWT và 50.000 DWT.

Từ những tính toán ở trên, giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2017 – 2020 như sau:

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

- Với các tuyến vận tải nội địa, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần có chủ trương, chính sách để các doanh nghiệp thành viên tham gia khai thác tàu sử dụng tối đa những tàu có cỡ trọng tải dưới 30.000 DWT;

- Với các tuyến vận tải quốc tế, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam chỉ nên khai thác các cỡ tàu trên 30.000 DWT;

- Về việc bổ sung tàu cho đội tàu hàng khô giai đoạn 2017 – 2020, theo tính toán ở trên, Tổng công ty cần bổ sung thêm 0,947 triệu DWT để đảm nhận lượng hàng theo quy hoạch tính đến năm 2020;

- Bên cạnh việc chú trọng khai thác tuyến quốc tế các tàu cỡ trên 30.000 DWT thì Vinalines cần có phương án đầu tư và tự quản lý, khai thác các cỡ tàu hàng khô cỡ lớn để nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác và tăng năng lực cạnh tranh đội tàu Tổng công ty;

- Tổng công ty cần tập trung năng lực, kinh nghiệm cũng như quan hệ khai thác để khai thác tốt đội tàu hàng rời; giảm bớt số lượng chủ tàu, phân chia thị trường và kích cỡ tàu hợp lý giữa các doanh nghiệp thành viên để tránh chồng chéo và cạnh tranh lẫn nhau.

3.2.2. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu container

Tính đến 31/12/2016, đội tàu container của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam bao gồm 13 chiếc với tổng sức chở 9.856 TEU, tương ứng trọng tải 136.617 DWT và chiếm 7,06% tổng trọng tải đội tàu.

Cũng như tàu hàng khô, những tàu container quá già (trên 20 tuổi) cần được thanh lý, giảm bán vì khai thác kém hiệu quả. Đội tàu container sau khi thanh lý sẽ còn lại 11 chiếc với tổng trọng tải 122.764 DWT. Vậy, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có nên tiếp tục đầu tư thêm tàu hay không?

3.2.2.1. Tuyển vận tải nội địa

Theo định hướng phát triển về cỡ tàu của quy hoạch, tác giả chỉ tính toán cho những tàu dưới 1.000 TEU. Sau khi thanh lý, nhóm cỡ tàu này gồm 7 chiếc với sức chở 4.090 TEU, 58.450 DWT. Tính toán cho tuyển vận tải nội địa hiện tại của đội tàu container, kết quả cho thấy trong giai đoạn 2017 – 2020, Tổng công ty cần bổ sung thêm 7 tàu nữa để đảm nhận hết lượng hàng container theo quy hoạch tính đến năm 2020.

3.2.2.2. Tuyển vận tải quốc tế

Theo định hướng phát triển về cỡ tàu của quy hoạch phát triển vận tải biển và đề án tái cơ cấu tổng công ty cũng như biên độ thủy triều của các vùng biển Việt Nam, tác giả lựa chọn các cỡ tàu thích hợp để tính toán là 500 TEU, 1.000 TEU và 1.500 TEU. Lựa chọn các tuyến vận tải, tính toán các thông số của cỡ tàu, tác giả tính được chi phí tính đơn vị các cỡ tàu trong chuyến đi. Kết quả cho thấy, cỡ tàu tối ưu là 1.500 TEU. Lượng hàng container vận tải tuyến quốc tế do đội tàu Vinalines đảm nhận đến năm 2020 và thời gian chuyến đi của cỡ tàu 1.500 TEU cho thấy trong giai đoạn 2017 – 2020, Tổng công ty đủ năng lực để đáp ứng khối lượng hàng hóa cần vận chuyển. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu container như sau:

- Tổng công ty cần làm thủ tục thanh lý, giảm bán những tàu container quá già vì các khoản mục chi phí tăng cao dẫn tới hiệu quả khai thác thấp;

- Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần bổ sung thêm 7 tàu container cỡ dưới 1.000 TEU để đảm nhận lượng hàng container trong nước tính đến năm 2020;

- Tổng công ty Hàng hải Việt Nam nên sử dụng các tàu container cỡ trên 1.000 TEU hiện có mở lại tuyển vận tải quốc tế chặng ngắn;

- Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần phát triển hệ thống đại lý (đại lý tàu, hàng hóa) để thu hút các chủ hàng nước ngoài.

3.2.3. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu dầu

Tính đến ngày 31/12/2016 thì đội tàu dầu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam gồm 6 chiếc với tổng trọng tải 288.332 DWT với tỷ trọng 15,47% đội tàu Vinalines. Với vận chuyển dầu và sản phẩm dầu, Vinalines chỉ là bên cung cấp dịch vụ vận tải hay nói cách khác Vinalines chỉ thực hiện vận tải đứt đoạn mà không vận tải theo chuỗi. Số lượng tàu dầu của Vinalines ít, chỉ cung cấp dịch vụ vận tải nên không có lợi thế nhờ quy mô. giải pháp đưa ra đối với đội tàu dầu Vinalines giai đoạn 2017 – 2020 là tiếp tục nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu chở dầu sản phẩm hiện có, đẩy mạnh công tác tự quản lý kỹ thuật đội tàu.

3.2.4. Một số giải pháp hỗ trợ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu

- Đẩy mạnh công tác cô phần hóa, quản lý hiệu quả nguồn vốn;
- Đổi mới mô hình hoạt động, phát huy vai trò quản trị của công ty mẹ;
- Thực hiện tốt công tác quản trị tài chính, huy động các nguồn vốn để tái cơ cấu đội tàu.

3.2.5. Cơ cấu đội tàu hợp lý của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2017 – 2020

Bảng 3.2. Cơ cấu đội tàu hợp lý của Vinalines tính đến năm 2020

Cơ cấu đội tàu theo tuổi tàu				
TT	Nhóm tuổi	Số lượng	Trọng tải (DWT)	Tỷ trọng (%)
1	0-4 tuổi	54	999.780	41,04
2	4-9 tuổi	2	82.266	3,38
3	10-14 tuổi	22	450.690	18,50
4	15-19 tuổi	19	417.263	17,13
5	>=20 tuổi	21	485.908	19,95
Tổng		118	2.435.907	100,00
Cơ cấu đội tàu theo cỡ tàu				
TT	Cỡ tàu	Số lượng	Trọng tải (DWT)	Tỷ trọng (%)
1	< 5000 DWT	0	0	0,00
2	5000-10000	49	317.199	13,02
3	10000-50000	61	1.675.010	68,76
4	>50000	8	443.698	18,21
Tổng		118	2.435.907	100,00
Cơ cấu đội tàu theo loại tàu				
TT	Loại tàu	Số lượng	Trọng tải (DWT)	Tỷ trọng (%)
1	Hàng khô	94	1.965.030	80,67
2	Tàu cont	18	182.545	7,49
3	Tàu dầu	6	288.332	11,84
Tổng		118	2.435.907	100,00

3.3. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2020 – 2030

Dựa vào số liệu của quy hoạch phát triển vận tải biển và tính toán nhu cầu bổ sung tàu đến năm 2025 cho đội tàu hàng khô và tàu container tương

tự như mục 3.2, giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu giai đoạn sau năm 2020, định hướng đến năm 2030 được đề xuất như sau:

- Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cần đầu tư phát triển tàu hàng rời cỡ lớn để vận chuyển than, quặng... phục vụ nhu cầu xuất, nhập khẩu mặt hàng này của đất nước. Cụ thể, Tổng công ty cần bổ sung 0,263 triệu DWT tàu hàng khô (tương đương 2 tàu cỡ 33.000 DWT và 2 tàu 100.000 DWT) để đảm nhận lượng hàng xuất nhập khẩu theo quy hoạch tính đến năm 2025.

- Tổng công ty cần lập kế hoạch thay thế 21 tàu hàng khô quá già (trên 20 tuổi) với tổng trọng tải khoảng 485.908 DWT bằng đội tàu tương đương tuổi trẻ, hiện đại để vận chuyển hàng hóa trong nước.

- Tiếp tục quản lý và khai thác tốt đội tàu container hiện có, tìm kiếm thêm nguồn hàng vận chuyển để tăng hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu container, nâng cao năng lực cạnh tranh đội tàu Tổng công ty;

- Tổng công ty cần nghiên cứu hợp tác để mở tuyến container trên các chặng trung và dài nối Việt Nam – Châu Âu; Việt Nam - Ấn Độ/Trung Đông hay Việt Nam – Mỹ.

Với những giải pháp như trên, cơ cấu đội tàu hợp lý của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đến năm 2025 như sau:

Bảng 3.3. Cơ cấu đội tàu hợp lý của Vinalines tính đến năm 2025

Cơ cấu đội tàu theo tuổi tàu				
TT	Nhóm tuổi	Số lượng	Trọng tải (DWT)	Tỷ trọng (%)
1	0-4 tuổi	25	751.908	27,83
2	4-9 tuổi	54	999.780	37,00
3	10-14 tuổi	2	82.266	3,04
4	15-19 tuổi	22	450.690	16,68
5	>=20 tuổi	19	417.263	15,44
Tổng		122	2.701.907	100,00
Cơ cấu đội tàu theo cỡ tàu				
TT	Cỡ tàu	Số lượng	Trọng tải (DWT)	Tỷ trọng (%)
1	< 5000 DWT	0	0	0,00
2	5000-10000 DWT	49	317.199	11,74
3	10000-50000 DWT	63	1.741.010	64,44
4	>50000 DWT	10	643.698	23,82
Tổng		122	2.701.907	100,00
Cơ cấu đội tàu theo loại tàu				
TT	Loại tàu	Số lượng	Trọng tải (DWT)	Tỷ trọng (%)
1	Hàng khô	98	2.231.030	82,57
2	Tàu cont	18	182.545	6,76
3	Tàu dầu	6	288.332	10,67
Tổng		122	2.701.907	100,00

3.4. Quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu

3.4.1. Mục đích của việc xây dựng quy trình

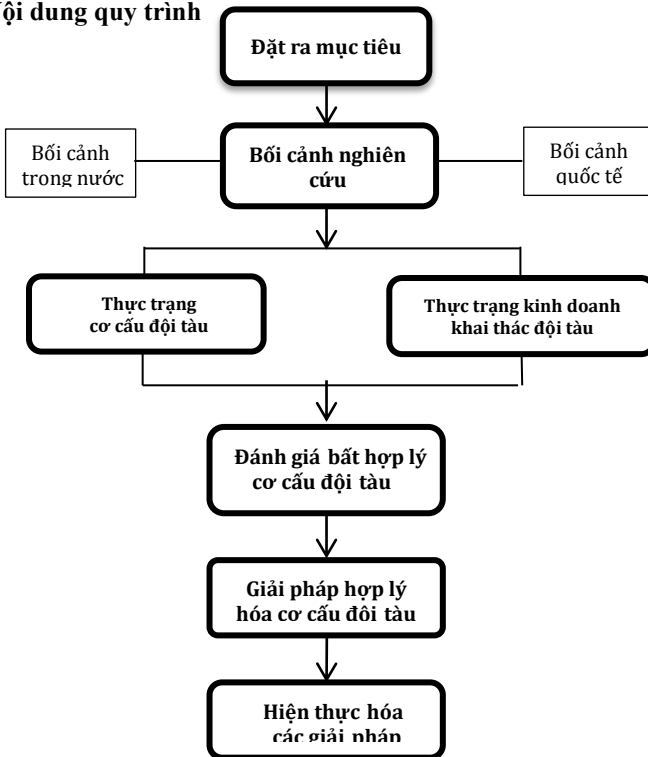
Quy trình này được sử dụng để đánh giá thực trạng, đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và các doanh nghiệp vận tải biển khác hay đội tàu quốc gia.

3.4.2. Phạm vi áp dụng quy trình

Để áp dụng quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu thì đội tàu của doanh nghiệp phải có quy mô đủ lớn, thể hiện ở số lượng tàu lớn, cơ cấu nhiều chủng loại, nhóm tuổi, cỡ tàu khác nhau. Nếu đội tàu quy mô nhỏ, số lượng ít thì doanh nghiệp có thể đánh giá, phân tích hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu để rút ra hạn chế, đề xuất giải pháp.

Quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu nên được thực hiện định kỳ 5 năm hoặc 10 năm một lần vì cơ cấu đội tàu thường ít biến động, thay đổi trong khoảng thời gian ngắn.

3.4.3. Nội dung quy trình



Hình 3.1. Quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu

Quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu được thể hiện qua Hình 3.1 và bao gồm những bước sau:

- Đặt ra mục tiêu;
- Tìm hiểu bối cảnh nghiên cứu cơ cấu đội tàu;
- Đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu và kết quả kinh doanh khai thác đội tàu của doanh nghiệp;
- Đánh giá bất hợp lý cơ cấu đội tàu và tìm hiểu nguyên nhân tác động;
- Đề xuất nhóm giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu;
- Hiện thực hóa nhóm giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu.

KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

Nghiên cứu về đội tàu biển Việt Nam đã có nhiều công trình khoa học và tạp chí chuyên ngành đề cập đến. Tuy nhiên, nghiên cứu về cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu còn rất hạn chế. Trên cơ sở mục đích của việc nghiên cứu, luận án đã giải quyết được những nội dung cơ bản sau:

1.1. Hệ thống hóa các khái niệm cơ bản về tàu biển, đội tàu biển; chức năng và vai trò của đội tàu đối với vận tải biển; xu hướng phát triển và các phương thức tài trợ, phát triển đội tàu biển;

1.2. Đưa ra các khái niệm cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu theo quan điểm của nghiên cứu sinh;

1.3. Đưa ra các tiêu chí đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu, các nhân tố ảnh hưởng đến cơ cấu đội tàu và tác động của cơ cấu đội tàu đến hoạt động kinh doanh khai thác tàu;

1.4. Phân tích, đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam theo các tiêu thức cơ bản là loại tàu, tuổi tàu, cỡ tàu (mức tải trọng) và theo quy mô doanh nghiệp giai đoạn 2006 – 2016 trong mối liên hệ so sánh với cơ cấu đội tàu thế giới;

1.5. Phân tích, đánh giá hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và tác động của cơ cấu đội tàu tới hiệu quả kinh doanh khai thác;

1.6. Tìm ra đặc điểm, trong đó có những hạn chế, bất hợp lý của cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và đánh giá các nguyên nhân tác động;

1.7. Tổng hợp định hướng phát triển ngành vận tải biển Việt Nam và Tổng công ty Hàng hải Việt Nam từ việc nghiên cứu Quy hoạch phát triển ngành vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 và Đề án tái cơ cấu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; lựa chọn những nội dung của quy hoạch và đề án liên quan đến đội tàu biển và vận tải biển làm cơ sở tính toán đề xuất giải pháp;

1.8. Tính toán, phân tích và lựa chọn phương án đề xuất từng nhóm giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đối với mỗi chủng loại tàu cơ bản là tàu hàng khô, tàu container và tàu dầu cho hai giai đoạn 2017 – 2020 và 2020 – 2030;

1.9. Xây dựng quy trình hợp lý hóa cơ cấu đội tàu trên cơ sở nghiên cứu thực trạng cơ cấu đội tàu và đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

2. Kiến nghị

Đề tài luận án “Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam” đã tập trung xây dựng cơ sở lý luận về cơ cấu đội tàu, hợp lý hóa cơ cấu đội tàu; đánh giá và phân tích thực trạng cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam theo các tiêu thức khác nhau trong mối liên hệ so sánh với cơ cấu đội tàu thế giới. Từ đó, đề xuất các nhóm giải pháp nhằm hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Vinalines. Tuy nhiên, để áp dụng hiệu quả các nhóm giải pháp này nhằm phát triển đội tàu bền vững cho Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cũng như các công ty vận tải biển khác; tác giả luận án xin đề xuất một số kiến nghị như sau:

2.1. Kiến nghị đối với Nhà nước

- Nhà nước cần xác định rõ vận tải biển là ngành kinh tế mũi nhọn của đất nước để tập trung các nguồn lực giúp ngành hàng hải Việt Nam phát triển. Cụ thể là tiếp tục áp dụng và hoàn thiện hệ thống chính sách ưu đãi, hỗ trợ về cấp vốn đầu tư, bảo lãnh tín dụng, miễn giảm thuế; chính sách giành thị phần hàng hóa xuất nhập khẩu cho đội tàu Việt Nam vận chuyển thông qua các biện pháp ưu đãi giảm thuế và phí cho các doanh nghiệp Việt Nam mua FOB bán CIF; khuyến khích các tổ chức, cá nhân tham gia đầu tư vào lĩnh vực vận tải biển;

- Nhà nước cần có những giải pháp hỗ trợ tài chính để Tổng công ty hàng hải Việt Nam có thể kết thúc quá trình thực hiện Đề án tái cơ cấu và cổ phần hóa Tổng công ty trong thời gian sớm nhất. Cho phép Công ty mẹ - Tổng công ty sau khi chuyển thành công ty cổ phần được tiếp tục xử lý tài chính, xử lý nợ theo các cơ chế đã được các cấp có thẩm quyền chấp thuận và kéo dài cho đến khi công ty cổ phần hoàn thành công tác tái cơ cấu tài chính;

- Nhà nước cần chỉ đạo các ngân hàng cho vay vốn lưu động đối với Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cũng như các doanh nghiệp thành viên nhằm đầu tư, phát triển đội tàu biển, nâng cao năng lực cũng như thị phần của Vinalines trên thị trường vận tải quốc tế. Cần có những chính sách ưu đãi về thuế đối với một số doanh nghiệp vận tải biển đang gặp nhiều khó khăn hay đối với tàu Việt Nam và tàu nước ngoài do Việt Nam thuê/vay mua trả dần trong thời kỳ đầu kinh doanh;

- Nhà nước cần khuyến khích đầu tư phát triển đội tàu biển quốc gia. Theo đó, khuyến khích mọi thành phần kinh tế, từ nhà nước đến tư nhân kể cả các tổ chức nước ngoài đầu tư phát triển đội tàu biển Việt Nam. Xây dựng chương trình phát triển đội tàu biển Việt Nam trong những giai đoạn cụ thể để có cơ chế, chính sách thích hợp, đồng bộ, hỗ trợ kịp thời quá trình đầu tư, tái cơ cấu kết hợp phát triển và hiện đại hóa đội tàu quốc gia;

- Nhà nước cần xây dựng cơ chế tài chính phù hợp, hỗ trợ và ưu đãi các cơ sở đào tạo nhân lực ngành hàng hải để đào tạo nên đội ngũ cán bộ quản lý và thuyền viên có năng lực, chuyên môn, đáp ứng yêu cầu công việc. Đặc biệt là thuyền viên, cần phải xây dựng một đội ngũ thuyền viên hùng hậu, giàu kinh nghiệm, có trình độ ngoại ngữ cao, không những đáp ứng đủ nhu cầu vận tải trong nước mà còn có thể xuất khẩu ra nước ngoài đem lại nguồn thu ngoại tệ không nhỏ cho đất nước;

- Nhà nước cần chỉ đạo Bộ Giao thông vận tải nghiên cứu và ban hành văn bản hướng dẫn cụ thể trong việc thực thi các cam kết quốc tế và khu vực về giao thông vận tải, trên cơ sở các điều ước quốc tế về hàng hải Việt Nam đã ký kết hoặc gia nhập; tiến hành xử lý các vấn đề mà các quy phạm pháp luật về hàng hải trong nước chưa phù hợp theo nguyên tắc: vấn đề đã có quy định nay sửa đổi theo đúng quy định của điều ước quốc tế, vấn đề gì chưa có nay ban hành quy phạm pháp luật mới. Điều này là cấp thiết để ngành hàng hải Việt Nam chủ động vươn ra hội nhập kinh tế quốc tế, nâng cao khả năng cạnh tranh trong một khung pháp lý chuyên ngành ngày càng hoàn chỉnh, vừa bảo vệ được quyền lợi quốc gia, vừa phù hợp với tập quán và pháp luật quốc tế.

2.2. Kiến nghị đối với Bộ Giao thông vận tải

- Bộ Giao thông vận tải cần thúc đẩy tiến độ cổ phần hóa các doanh nghiệp vận tải Nhà nước thuộc Bộ, trong đó có Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Bởi lẽ, sau khi cổ phần hóa; nguồn vốn đảm bảo, bộ máy tinh gọn, quản trị doanh nghiệp tốt... sẽ nâng cao hiệu quả đầu tư và kinh doanh, khai thác đội tàu của doanh nghiệp;

- Bộ Giao thông vận tải cần xây dựng các cơ chế khuyến khích phát triển đội tàu hiện đại, chuyên dụng, trọng tải lớn, chạy tuyến quốc tế. Vì thực tế, năng lực cạnh tranh đội tàu vận tải biển quốc gia còn hạn chế so với đội tàu khu vực và đội tàu thế giới. Cụ thể, Bộ Giao thông vận tải cần có những ưu đãi về thủ tục mua bán tàu, đăng kiểm kỹ thuật tàu, quản lý an toàn tàu và ưu đãi về phí cảng vụ, phí bảo hiểm... để tạo điều kiện cho các doanh nghiệp vận tải biển trong nước tập trung phát triển mạnh đội tàu vận tải biển.

Kiến nghị hướng nghiên cứu tiếp theo của luận án

Bên cạnh những kết quả nhất định đạt được ở trên, đề tài nghiên cứu của tác giả còn một số hạn chế. Thứ nhất, luận án sử dụng các phương pháp

xử lý số liệu như phương pháp thống kê kinh tế; phương pháp phân tích, so sánh, tổng hợp và ứng dụng một số phần mềm tính toán chuyên dụng nên tính thuyết phục của các giải pháp đề xuất hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Vinalines còn chưa cao. Thứ hai, luận án cũng chưa xác định được giới hạn trên, giới hạn dưới của các tiêu chí đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu nên chưa có chuẩn so sánh để đánh giá cơ cấu đội tàu một cách khách quan hơn. Những hạn chế này đòi hỏi sự nghiên cứu chuyên sâu hơn nữa và tiếp tục mở ra các hướng nghiên cứu sau này.

Trong quá trình thực hiện đề tài, do khuôn khổ nghiên cứu bị giới hạn về thời gian, nguồn lực và điều kiện nghiên cứu, đặc biệt là nguồn dữ liệu số liệu chi tiết về đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam và đội tàu Việt Nam trong khoảng thời gian dài nên kết quả đạt được của luận án chưa được như kỳ vọng ban đầu. Hơn nữa, tác giả cũng chưa lượng hóa được các tiêu chí đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu nên mong muốn trong thời gian tiếp theo sẽ nghiên cứu chuyên sâu hơn nữa. Tác giả mong nhận được những ý kiến đóng góp quý báu của các nhà khoa học để luận án được hoàn thiện hơn.