

**BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO
TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN**



VŨ THỊ MINH LOAN

**HOÀN THIỆN QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC NHẪM NÂNG CAO
THỊ PHẦN VẬN TẢI CỦA ĐỘI TÀU BIỂN VIỆT NAM**

Chuyên ngành: **Quản lý Kinh tế**
(Khoa học Quản lý)

Mã số: **62.34.01.01**

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

HÀ NỘI - 2008

CÔNG TRÌNH ĐƯỢC HOÀN THÀNH TẠI TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN

Người hướng dẫn khoa học:

1. PGS.TS. Mai Văn Bưu

Trường Đại học Kinh tế Quốc dân

2. TS. Nguyễn Hoàng Tiệm

Cục Hàng Hải Việt Nam

Phản biện 1: GS.TSKH Nghiêm Văn Dĩnh

Trường Đại học Giao thông Vận tải

Phản biện 2: PGS.TS Trần Đức Sửu

Cục đường sông Việt Nam

Phản biện 3: PGS.TS Đặng Văn Uy

Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam

Luận án sẽ được bảo vệ trước Hội đồng chấm luận án cấp Nhà nước
họp tại Trường Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội

Vào hồi 14 h 00, ngày 28 tháng 05 năm 2008

Có thể tìm hiểu luận án tại:

- Thư viện Quốc gia
- Thư viện Trường đại học Kinh tế Quốc dân

DANH MỤC CÔNG TRÌNH CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ VỀ NỘI DUNG ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

1. Vũ Thị Minh Loan (2006), “Cho thuê kết cấu hạ tầng bến cảng- bước đột phá trong quản lý và phát triển cảng biển Việt Nam”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (11), tr. 27-28.
2. Vũ Thị Minh Loan (2006), “Phương thức tác động của nhà nước nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (12), tr. 14-15.
3. Vũ Thị Minh Loan (2007), “Các nhân tố ảnh hưởng đến thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (3), tr. 28-29.
4. Vũ Thị Minh Loan (2007), “Mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (3), tr. 46-48.
5. Vũ Thị Minh Loan (2007), “Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 2001-2006”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (5), tr. 37-39.
6. Vũ Thị Minh Loan (2007), “Nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia- yêu cầu tất yếu trong bối cảnh hội nhập và phát triển vận tải biển”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (6), tr. 15-16.
7. Vũ Thị Minh Loan (2007), “Vai trò quản lý nhà nước trong việc nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (7), tr.15-17.
8. Vũ Thị Minh Loan (2007), “Mức độ ảnh hưởng của các nhân tố cơ bản- cơ sở trong hoạch định chính sách nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (8), tr.23-25.

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài luận án

Quản lý hoạt động và phát triển đội tàu biển là một trong những nhu cầu thiết yếu của các quốc gia có biển. Nếu biết tận dụng tiềm năng và có những công cụ quản lý hữu hiệu sẽ mang lại lợi ích to lớn cho nền kinh tế quốc dân. Đối với nước ta hàng hoá xuất- nhập khẩu (XNK) chủ yếu được vận chuyển bằng đường biển. Nhưng hiện nay đội tàu biển quốc gia mới chỉ đảm nhận vận chuyển một phần do cơ sở vật chất như đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải còn nhiều hạn chế, cơ chế chính sách quản lý còn chưa thực sự thích ứng với yêu cầu của hội nhập WTO. Thị phần vận tải (TPVT) của đội tàu biển quốc gia trong những năm gần đây tuy có được cải thiện nhưng vẫn còn thấp. Đến năm 2006 mới chỉ đạt 18,5% trong khi đó theo quyết định số 1195/QĐ-TTg ngày 01/11/2003 của Thủ tướng chính phủ thì mục tiêu này sẽ là 25% vào năm 2010 và lên tới 35% vào năm 2020. Nhà nước với vai trò thiết lập khuôn khổ pháp luật về kinh tế, tạo môi trường kinh doanh thuận lợi thông qua các chính sách và hệ thống pháp luật chuẩn mực, phù hợp sẽ có tác động quyết định đến sự phát triển của hoạt động vận tải biển. Hoàn thiện quản lý nhà nước là một yêu cầu cấp bách tạo nền móng vững chắc giải quyết vấn đề bức xúc hiện nay để nâng cao TPVT. Do vậy, đề tài luận án: “*Hoàn thiện quản lý nhà nước nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam*” được thực hiện với mong muốn góp một phần nhỏ bé vào nghiên cứu của vấn đề này.

2. Mục tiêu nghiên cứu

Hệ thống hoá cơ sở lý luận về vai trò quản lý nhà nước, phân tích thực trạng về quản lý nhà nước trong việc nâng cao TPVT, đề xuất giải pháp chính sách cơ bản nhằm nâng cao TPVT của đội tàu biển Việt Nam.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

- Đối tượng nghiên cứu: Quản lý nhà nước đối với các doanh nghiệp vận tải biển.
- Phạm vi nghiên cứu: Hệ thống chính sách liên quan đến quản lý hoạt động và phát triển vận tải biển.

4. Phương pháp nghiên cứu

Ngoài các phương pháp truyền thống như: phân tích, thống kê, so sánh... còn sử dụng phương pháp mô hình để xác lập được mối quan hệ giữa TPVT và các nhân tố cơ bản tác động đến nó, phương pháp chuyên gia có kết hợp điều tra khảo sát thực tế để giải quyết một số nội dung trong nghiên cứu.

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

- Hệ thống hoá cơ sở lý luận về quản lý nhà nước trong hoạt động và phát triển đội tàu, nâng cao TPVT.
- Nghiên cứu mối quan hệ giữa TPVT và các nhân tố cơ bản cấu thành có ảnh hưởng trực tiếp đến TPVT. Từ đó xác định công cụ quản lý điều hành và phương thức tác động của nhà nước để thực hiện mục tiêu nâng cao TPVT.
- Phân tích đánh giá hệ thống chính sách quản lý hoạt động và phát triển vận tải biển cũng như xu hướng phát triển vận tải biển của các nước trong khu vực và trên thế giới. Tiến hành khảo sát, phân tích, đánh giá hiện trạng quản lý nhà nước trong việc nâng cao TPVT, xác định nguyên nhân hạn chế sự tăng trưởng TPVT của đội tàu biển Việt Nam trong thời gian qua.
- Vận dụng cơ sở lý luận về quản lý nhà nước trong việc nâng cao TPVT có kết hợp khảo sát, điều tra thực tế, xin ý kiến các chuyên gia quản lý khai thác tàu nhằm kết hợp ở một chứng mực nhất định giữa lý luận khoa học và thực tiễn của hoạt động vận tải biển của nước ta. Đây chính là một trong những căn cứ logic, quan trọng giúp các nhà quản lý trong việc hoạch định các chính sách. Có thể xem đây là một tư duy mới mà nghiên cứu sinh đã sử dụng để giải quyết vấn đề đặt ra của đề tài luận án. Đề xuất giải pháp chính sách cơ bản nhằm nâng cao TPVT của đội tàu biển Việt Nam.

6. Kết cấu của luận án

Ngoài phần mở đầu, kết luận, phụ lục và tài liệu tham khảo, kết cấu của luận án gồm 3 chương:

- Chương 1:* Cơ sở lý luận về quản lý nhà nước trong việc nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia
- Chương 2:* Thực trạng quản lý nhà nước trong việc nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam
- Chương 3:* Đề xuất giải pháp chính sách cơ bản trong việc nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam.

Chương 1

CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC TRONG VIỆC NÂNG CAO THỊ PHẦN VẬN TẢI CỦA ĐỘI TÀU BIỂN QUỐC GIA

1.1 Khái quát về đội tàu biển quốc gia và thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia

1.1.1 Khái niệm về đội tàu biển quốc gia

Đội tàu quốc gia đề cập trong luận án được xem xét trên cơ sở của Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam bao gồm các tàu vận tải hàng hoá thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân trong nước và tổ chức, cá nhân nước ngoài (có đủ điều kiện cho phép) được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia.

1.1.2 Thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia

Có nhiều tài liệu mới chỉ đưa con số về TPVT mà chưa chỉ ra khái niệm, việc tính toán nó như thế nào và các yếu tố nào ảnh hưởng đến TPVT. Với mục tiêu nghiên cứu, theo quan điểm của nghiên cứu sinh cần phải hiểu rõ khái niệm cũng như cách xác định cụ thể về TPVT.

- *Khái niệm:*

Thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia biểu thị bởi tỉ lệ phần trăm lượng hàng hoá xuất nhập khẩu do đội tàu quốc gia vận chuyển so với tổng khối lượng hàng hàng xuất nhập khẩu được vận chuyển bằng đường biển thông qua các cảng biển của quốc gia.

- *Cách xác định:*

Dựa trên khái niệm nêu trên, TPVT được xác định theo công thức sau:

$$S = \frac{\sum_{j=1}^n Q_{XNKj}}{\sum_{k=1}^p Q_{XNKTOk}}, (\%) \quad (1)$$

Trong đó:

S: Thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia (%)

$\sum_{j=1}^n Q_{XNKj}$: Tổng khối lượng hàng hoá XNK do đội tàu quốc gia vận chuyển trong năm (tấn). Khối lượng này *không bao gồm* khối lượng hàng *chở thuê* giữa các cảng nước ngoài.

j : Chỉ số tàu quốc gia thực hiện vận chuyển hàng hàng hoá XNK (j = 1 ÷ n)

$\sum_{k=1}^p Q_{XNKTO_k}$: Tổng khối lượng hàng hoá XNK thông qua các cảng trong nước do cả tàu quốc gia và tàu của các hãng tàu nước ngoài vận chuyển trong năm (Tấn)

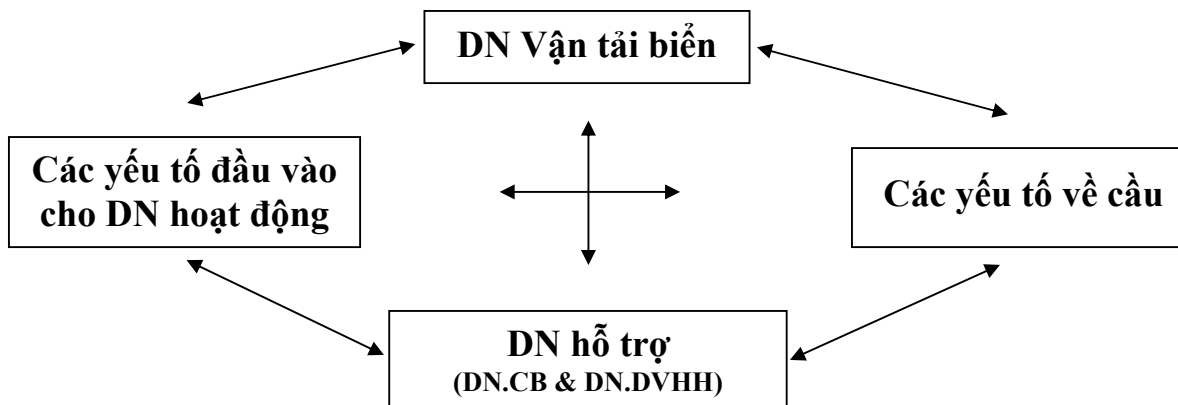
k : Chỉ số cảng biển trong nước thực hiện quá trình XNK hàng hoá (k = 1÷p)

1.1.3 Sự cần thiết nâng cao TPVT

- Đảm bảo sự tồn tại và phát triển bền vững của doanh nghiệp vận tải biển
- Chủ động đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu
- Phản ánh sự cân đối, đồng bộ trong phát triển vận tải biển
- Xác định vị thế và sức cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia, góp phần tăng thu ngoại tệ cho nền kinh tế quốc dân.

1.1.4 Các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT

Vận dụng nguyên lý mô hình môi trường kinh doanh kinh tế vi mô [59, tr.32] của Michale.E.Porter vào hoạt động vận tải biển, xác lập được môi trường kinh doanh của doanh nghiệp vận tải biển :



Sơ đồ 1.1: Mô hình môi trường kinh doanh của doanh nghiệp vận tải biển

Qua mô hình trên cho thấy TPVT sẽ chịu sự tác động của các nhân tố thuộc bốn nhóm. Trong đó nhóm yếu tố về cầu- nhu cầu hàng hoá XNK vận chuyển bằng đường biển được xem là nguồn đã có. Các nhân tố đầu vào thường gắn liền với nhóm doanh nghiệp vận tải biển, doanh nghiệp hỗ trợ (trực tiếp), đó là đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải. Như vậy, về cơ bản khi xem xét mô hình nêu trên, nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT sẽ tập trung chủ yếu vào đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải nhưng ngay bản thân đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải cũng đã chứa đựng trong nó các mối quan hệ và tác động phức tạp đến TPVT. Vậy, trong đội tàu nhân tố

nào là nhân tố đặc trưng cơ bản có tác động trực tiếp đến TPVT? và cũng tương tự sẽ phải nghiên cứu tiếp tục đối với cảng biển, hệ thống dịch vụ hàng hải... dựa trên căn cứ khoa học và thực tiễn hoạt động vận tải biển. *Bằng cách nào có thể xác định được nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT? Có thể sử dụng một trong hai phương pháp chính sau:*

- Điều tra, nghiên cứu, liệt kê, xem xét, phân tích các nhân tố ảnh hưởng đến TPVT.
- Sử dụng phương pháp mô hình thiết lập mối quan hệ giữa TPVT và các nhân tố cơ bản cấu thành, ảnh hưởng trực tiếp đến TPVT.

1.2 Vai trò quản lý nhà nước trong việc nâng cao TPVT

1.2.1 Sơ lược về quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải

Mục tiêu chung quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải được xác định trên 3 điểm cơ bản sau [8, tr.6]: Tạo quyền tự chủ đầy đủ cho các doanh nghiệp hàng hải thuộc mọi thành phần kinh tế; Đảm bảo hoạt động của ngành hàng hải luôn luôn ổn định và phát triển; Pháp luật về hàng hải được thực hiện nghiêm chỉnh. Nhà nước sử dụng các công cụ quản lý chủ yếu như công cụ: pháp luật, kế hoạch (chiến lược, quy hoạch...), chính sách và công cụ khác để tác động tới đối tượng quản lý (tàu biển, cảng biển...) để đạt được mục tiêu đặt ra, đảm bảo tính hiệu lực và hiệu quả trong quản lý trong đó tiêu chí cơ bản đánh giá hiệu quả quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải bao gồm các chỉ tiêu phản ánh kết quả đạt được mục tiêu của ngành trong từng thời kỳ. Trong giai đoạn tới, cảng biển phải có khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn, đảm bảo thông qua toàn bộ khối lượng hàng hóa XNK; đội tàu có khả năng đáp ứng nhu cầu vận tải ngày một tăng và TPVT sẽ đạt 25% vào năm 2010 và 35% vào năm 2020- đây cũng chính là tiêu chí cụ thể đánh giá hiệu quả quản lý nhà nước đối với đội tàu biển nước ta.

1.2.2 Vai trò quản lý nhà nước trong việc nâng cao TPVT

Quản lý nhà nước về kinh tế trong bối cảnh hiện nay đã thực sự trở thành nhân tố cơ bản quyết định sự phát triển của mỗi quốc gia. Cạnh tranh giữa các hãng tàu nhằm giành cho mình thị phần lớn hơn là đặc trưng cơ bản của hoạt động kinh tế thị trường vận tải biển quốc tế. Vận tải biển là khâu hoạt động trọng yếu của ngành hàng hải có tác động tích cực đến TPVT. Để thúc đẩy vận tải biển phát triển, tăng TPVT, nhà nước luôn giữ vị trí đặc biệt quan trọng có

vai trò tác động quyết định đến sự phát triển vận tải biển quốc gia, nâng cao TPVT, được thể hiện thông qua các chức năng sau đây:

- *Hoạch định chiến lược, quy hoạch để tạo định hướng phát triển*
- *Tổ chức, điều hành hoạt động hàng hải quốc gia*
- *Tạo môi trường pháp lý- khuôn khổ cho hoạt động hàng hải quốc gia phát triển* chủ yếu thông qua: thiết lập khung pháp luật về kinh tế; tạo lập hệ thống pháp luật hàng hải quốc gia; tham gia các công ước quốc tế liên quan đến lĩnh vực hàng hải, tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động hàng hải quốc gia; ký kết hiệp định hàng hải với các nước.
- *Tạo môi trường chính sách thuận lợi phát triển ngành hàng hải quốc gia* như: thực hiện chính sách mở cửa, chủ động hội nhập về vận tải biển; thực hiện hỗ trợ phát triển vận tải biển.
- *Đảm bảo cơ sở vật chất kỹ thuật cho vận tải biển quốc gia phát triển* đặc biệt là đội tàu, cảng biển.
- *Thực hiện quá trình kiểm soát.*

1.3 Phương thức tác động của nhà nước để nâng cao TPVT

1.3.1 Các công cụ được sử dụng trong quản lý để nâng cao TPVT

Là chủ thể quản lý, nhà nước sử dụng các công cụ quản lý để truyền tải được ý chí và mục tiêu cần đạt được tới đối tượng quản lý. Các công cụ thường được sử dụng trong quản lý nhà nước để nâng cao TPVT bao gồm công cụ: pháp luật, kế hoạch (quy hoạch, chiến lược, chương trình, dự án...), công cụ chính sách và các công cụ khác.

1.3.2 Lựa chọn công cụ quản lý hữu hiệu tác động để nâng cao TPVT

Công cụ chính sách là công cụ đặc thù và không thể thiếu, được nhà nước sử dụng để quản lý đối với ngành hàng hải. Chúng có chức năng cơ bản là tạo ra được kích thích đủ lớn cần thiết để biến đường lối chủ trương, chiến lược phát triển ngành hàng hải thành hiện thực, đẩy nhanh sự phát triển của các hoạt động thuộc mục tiêu bộ phận như của đội tàu, cảng biển, hệ thống dịch vụ hàng hải...mà chính sách hướng tới trong việc thực hiện mục tiêu tổng quát, trong đó nâng cao TPVT được xem như là một mục tiêu quan trọng cần đạt được. Trong giới hạn phạm vi nghiên cứu của đề tài luận án, để đạt được mục tiêu nâng cao TPVT, công cụ chính sách là công cụ hữu hiệu được lựa chọn trong quản lý.

1.3.3 Xác định phương thức tác động của nhà nước để nâng cao TPVT

Phương pháp quản lý thể hiện phương thức tác động. Nhà nước có thể sử dụng nhiều phương thức để tác động tới đối tượng quản lý, tiếp cận theo *phương thức sử dụng công cụ quản lý thích hợp tác động tới các nhân tố cơ bản, cấu thành có ảnh hưởng trực tiếp đến TPVT* là phương pháp được lựa chọn để thực hiện nội dung nghiên cứu.

1.4 Phương pháp mô hình để xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT

1.4.1. Nội dung cơ bản của phương pháp mô hình:

- Xây dựng mô hình của đối tượng (mô hình hoá đối tượng)
- Dùng mô hình làm công cụ suy luận phục vụ yêu cầu nghiên cứu (phân tích mô hình).

1.4.2. Nội dung của phương pháp mô hình trong nghiên cứu và phân tích kinh tế

Bản chất của phương pháp mô hình trước hết là xây dựng, xác định mô hình của đối tượng, sau đó dùng mô hình làm công cụ suy luận phục vụ yêu cầu nghiên cứu. Theo cách tiếp cận này, nội dung của phương pháp mô hình [27, tr.17] trong nghiên cứu và phân tích kinh tế được tiến hành theo 4 bước đó là: đặt vấn đề, mô hình hóa, phân tích mô hình và giải thích kết quả.

Để có thể *ứng dụng phương pháp mô hình* cho việc xác định các nhân tố cơ bản cũng như mức độ ảnh hưởng của chúng đến TPVT cần thực hiện theo các nội dung trên. Vấn đề cốt lõi là phải *thiết lập được mô hình biểu diễn mối quan hệ giữa TPVT và các nhân tố cơ bản*. Căn cứ vào kết quả phân tích mô hình, vận dụng để phân tích giải quyết cho các vấn đề nghiên cứu. Đối với ngành hàng hải, phương pháp này có đủ cơ sở để triển khai thực hiện.

1.5 Kinh nghiệm quản lý và xu hướng phát triển vận tải biển của một số nước trong khu vực và trên thế giới

Nghiên cứu kinh nghiệm quản lý của một số nước như: Singapore, Thái Lan, Indonesia, Philippin, Malaysia, Trung Quốc, Nhật Bản, Hà Lan cũng như xu hướng phát triển vận tải biển của một số nước trong khu vực và trên thế giới trong giai đoạn tới giúp các nhà quản lý phải có những động thái tích cực, khách quan nhìn nhận đúng bản chất vấn đề, mục tiêu cần phải đạt trong từng giai đoạn. Chính sách phát triển đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải được xem là một trong những công cụ quản lý quan trọng thúc đẩy vận tải biển quốc gia phát triển, cơ sở nâng cao TPVT.

Chương 2
THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC TRONG VIỆC
NÂNG CAO THỊ PHẦN VẬN TẢI CỦA ĐỘI TÀU BIỂN VIỆT NAM

2.1 Thực trạng TPVT của đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 1996- 2006

2.1.1 Thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 1996- 2006

TPVT có xu hướng tăng dần qua các năm từ 1996- 2006, cụ thể được thể hiện trong bảng 2.1 sau đây:

Bảng 2.1 : Thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 1996-2006

Năm	Khối lượng hàng XNK đội tàu VN vận chuyển (Tấn)	Khối lượng hàng XNK thông qua cảng (Tấn)	Thị phần vận tải (%)
1996	3.498.000	34.980.000	10,0
1997	4.616.400	38.470.000	12,0
1998	5.991440	42.796.000	14,0
1999	6.902.000	49.300.000	14,0
2000	7.819.500	52.130.000	15,0
2001	13.574.600	91.091.000	15,0
2002	12.766.050	77.370.000	16,5
2003	12.746.080	77.720.000	16,4
2004	15.552.813	88.368.250	17,6
2005	25.469.921	139.172.900	18,3
2006	28.497.115	154.038.460	18,5

Nguồn: Thu thập từ các báo cáo của Cục Hàng Hải Việt Nam từ 1996 đến 1/2007.

Năm 1996 TPVT là 10% nhưng cho đến năm 2006 TPVT đã có sự gia tăng đạt 18,5% đây chính là sự cố gắng rất lớn trong đầu tư phát triển cơ sở vật chất trọng yếu của ngành hàng hải. Năm 2001 đến 2003 TPVT hầu như tăng không đáng kể, năm 2004 TPVT đạt 17,6% và tăng đều đạt 18,5% vào năm 2006 do đầu tư nâng tổng trọng tải của đội tàu từ 2.883.898 DWT năm 2004 đến 3.447.474 DWT năm 2007 kết hợp sử dụng các chính sách khuyến khích chủ hàng sử dụng tàu Việt Nam... nhưng TPVT vẫn ở mức thấp.

2.1.2 Nguyên nhân cơ bản hạn chế sự gia tăng TPVT

- Chất lượng đội tàu Việt Nam còn thấp, quy mô nhỏ, cơ cấu chưa hợp lý tàu hàng khô vẫn chiếm ưu thế
- Thiếu cảng chuyên dụng, cảng nước sâu để tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn
- Trang thiết bị chuyên dụng phục vụ làm hàng tại các cảng còn hạn chế
- Do hạn chế về luồng lạch nên buộc các tàu phải thực hiện phương án chuyển tải
- Nhiều chủ hàng Việt Nam quen phương thức mua CIF và bán FOB
- Các hãng tàu nước ngoài thường có mức “hoa hồng môi giới” cao hơn
- Nhiều doanh nghiệp Việt Nam làm môi giới hoặc đại lý cho hãng tàu nước ngoài thường ít khi thuê tàu Việt Nam để vận chuyển hàng
- Bảo hộ ngành đóng tàu trong nước thông qua việc áp dụng thuế nhập khẩu, thuế VAT đối với những tàu biển mua từ nước ngoài.

2.2 Đánh giá thực trạng về đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải Việt Nam

2.2.1 Thực trạng đội tàu biển Việt Nam

Đội tàu biển Việt Nam từ năm 2001 đến 2006 tăng trưởng nhanh về số lượng. Số liệu bảng 2.2 cho thấy số lượng tàu biển năm 2006 tăng gấp 1,75 lần so với 2001 cụ thể:

Bảng 2.2: Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo số lượng

Năm	Tổng (chiếc)	Tỷ trọng so với tổng (%)			
		Tàu dầu	Tàu container	Tàu hàng khô	Tàu khác
2001	631	8,72	1,74	59,74	29,80
2002	802	7,73	1,87	64,71	25,69
2003	925	7,89	1,95	64,32	25,84
2004	1.007	7,25	1,79	64,35	26,61
2005	1.084	7,38	1,85	65,87	24,90
2006	1.107	7,23	1,99	65,04	25,74

Nguồn: Tính toán trên cơ sở số liệu các báo cáo của Cục Hàng Hải Việt Nam .1/2007

Không chỉ tăng về số lượng mà tổng trọng tải đội tàu cũng tăng, năm 2006 tăng gấp 1,96 lần so với năm 2001 nhưng trọng tải bình quân tính cho toàn đội tàu còn thấp. Sự biến động cơ cấu đội tàu theo trọng tải qua các năm nhìn chung không có sự đột biến, bảng 2.3 là số liệu cụ thể:

Bảng 2.3: Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo trọng tải

Năm	Trọng tải (DWT)	Tỷ trọng so với tổng (%)			
		Tàu dầu	Tàu container	Tàu hàng khô	Tàu khác
2001	1.745.434	24,31	7,35	45,14	23,20
2002	2.121.069	20,21	6,91	53,17	19,71
2003	2.653.802	23,00	6,19	50,53	20,28
2004	2.883.898	22,02	6,12	52,37	19,49
2005	3.115.489	24,60	6,35	55,45	13,60
2006	3.447.474	20,84	6,05	56,29	16,82

Nguồn: Tính toán trên cơ sở số liệu các báo cáo của Cục Hàng Hải Việt Nam 1/2007.

Bên cạnh đó, tàu có trọng tải nhỏ, tốc độ thấp vẫn chiếm ưu thế, thiếu tàu chuyên dụng, tàu container chiếm tỷ trọng quá nhỏ, tỷ lệ container hoá trong vận tải còn thấp mới đạt 44,9% trong khi xu hướng container hoá trong vận tải biển diễn ra mang tính toàn cầu. Năng suất phương tiện thấp mới đạt 14,35 tấn/DWT vào năm 2006, cước vận tải cao... là những nguyên nhân cơ bản làm giảm tính hấp dẫn và tính cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam.

2.2.2 Thực trạng hệ thống cảng biển Việt Nam

Tính đến 1/2007 trên phạm vi cả nước có 25 cảng, 133 bến và 257 cầu với tổng chiều dài tuyến 35,594 km, so với năm 2004 (25,617 km) tuy tổng chiều dài tuyến cầu có tăng lên nhưng đã phản ánh quy mô không lớn của các cảng nước ta và bộc lộ nhiều hạn chế: đầu tư dàn trải, chưa có chưa có cầu cảng nào có khả năng tiếp nhận tàu từ 5 vạn tấn trở lên, tỷ trọng cao nhất vẫn là cầu dưới 1 vạn tấn (29,57%), chưa có cảng trung chuyển quốc tế, cảng nước sâu để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn, thiếu cảng chuyên dụng, luồng lạch còn nhiều hạn chế, các thiết bị chuyên dùng xếp dỡ hàng hoá rất ít chỉ mới được trang bị ở một số cảng... Với quy mô hiện tại khối lượng hàng thông qua cảng biển hàng năm tuy có tăng, điển hình năm 2005 đạt 139 triệu tấn và đặc biệt năm 2006 đạt 154 triệu tấn trong khi năm 2001 chỉ là 91 triệu tấn nhưng nếu không có chính sách đầu tư phát triển và quản lý khai thác thích hợp sẽ không thể đáp ứng được nhu cầu hàng hoá thông qua cảng ngày một tăng tới 265 triệu tấn năm 2010 và 480 triệu tấn vào năm 2020 [22, tr.23]. Trong khi nguồn vốn đầu tư còn hạn hẹp, nhà nước cần có tiêu chí phân loại hạng cảng rõ ràng, chính sách phân định đầu

tư thích hợp để phát triển bền vững hệ thống cảng biển nước ta đặc biệt khi Việt Nam đã là thành viên chính thức của WTO.

2.2.3 Thực trạng hệ thống dịch vụ hàng hải Việt Nam

Dịch vụ hàng hải là những hoạt động của các tổ chức, các doanh nghiệp phục vụ cho công tác vận tải biển. Dịch vụ hàng hải theo quy định của Nghị định 10/2001/NĐ-CP ngày 19/3/2001 bao gồm 9 loại hình dịch vụ. Năm 2000 số lượng doanh nghiệp dịch vụ hàng hải là 148 doanh nghiệp, sau nghị định 10/2001/NĐ-CP, năm 2002 đã có 373 doanh nghiệp đến năm 2006 con số này đã lên tới 410 doanh nghiệp. Chất lượng cung cấp dịch vụ hàng hải của Việt Nam chưa cao do nhiều nguyên nhân: số lượng doanh nghiệp tăng nhanh trong thời gian ngắn dẫn tới tình trạng cạnh tranh không lành mạnh, cơ sở hạ tầng phục vụ cho hoạt động dịch vụ hàng hải còn nghèo nàn, thô sơ, trình độ chuyên môn, nghiệp vụ, ngoại ngữ của lao động trong khối dịch vụ còn hạn chế. Việc cập nhật áp dụng công nghệ thông tin điện tử chưa thực sự phổ biến đồng bộ, trong khi đó sử dụng thương mại điện tử trong giao thương ở các nước trong khu vực và trên thế giới chính là công cụ trợ giúp quan trọng hàng đầu. Do vậy, để phát triển và sử dụng rộng rãi thương mại điện tử trong hoạt động dịch vụ hàng hải cần thu hút đầu tư xây dựng cơ sở vật chất với nền tảng là công nghệ thông tin.

2.3 Đánh giá hoạt động vận tải của đội tàu biển Việt Nam

2.3.1 Vận tải biển nội địa

Các tàu được đưa vào khai thác trên các tuyến nội địa có trọng tải thường không lớn để thuận tiện hơn trong việc ra vào cảng, giảm thời gian chờ đợi vào cầu do hạn chế về điều kiện luồng lạch. Hoạt động của các tàu trên tuyến nội địa đã góp phần tích cực phát triển kinh tế vùng cũng như kinh tế cả nước, lượng hàng vận chuyển trên tuyến nội địa có xu hướng tăng từ 5.860.229 tấn vào năm 2001 đến 13.180.000 tấn vào năm 2006.

2.3.2 Vận tải nước ngoài

Nhiệm vụ chủ yếu của vận tải nước ngoài là phục vụ vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu, ngoài ra tàu còn tham gia chở thuê hàng hoá giữa các cảng nước ngoài. Các tàu sử dụng trên tuyến nước ngoài thường là các tàu có trọng tải lớn hơn so với tuyến nội địa vì hoạt động trên nhiều tuyến có hành trình dài,

đảm nhận khối lượng hàng vận chuyển lớn. Trong giai đoạn 2001-2006 sản lượng vận tải biển tuyến nước ngoài tăng nhanh, so với năm 2001 năm 2005 sản lượng vận tải tăng gần gấp 2 lần và tới năm 2006 đã tăng tới gần 3 lần, TPVT cũng tăng lên năm 2006 đạt 18,5% trong khi năm 2001 chỉ là 15%.

2.4 Thực trạng hệ thống chính sách quản lý hoạt động và phát triển vận tải biển trong việc nâng cao TPVT

2.4.1 Chính sách quản lý hoạt động và phát triển đội tàu biển

Các chính phát triển đội tàu như: dành quyền vận chuyển hàng hóa cho đội tàu biển Việt Nam; không mở cửa thị trường vận tải biển nội địa; chính sách đăng ký tàu biển; chính sách hạn chế đầu tư nước ngoài trong kinh doanh vận tải biển vẫn cần được duy trì. Riêng việc hạn chế đầu tư nước ngoài trong kinh doanh vận tải biển cần có sự điều chỉnh cho phù hợp với lộ trình và cam kết của WTO. Chính sách dành quyền vận chuyển hàng hoá được xem là chính sách được nhiều quốc gia sử dụng như một công cụ trợ giúp cho đội tàu quốc gia phát triển ngay cả những nước có ngành hàng hải mạnh. Chính sách về tài chính, hỗ trợ về vốn đầu tư và chính sách thuế đã góp phần tích cực cho phát triển đội tàu biển nhưng trong chính sách cần sự phân định rõ các mức trọng tải đối với từng loại tàu chủ lực: tàu container, tàu dầu và tàu hàng khô cũng như các mức ưu tiên, hỗ trợ tương ứng theo hướng khuyến khích đối với đầu tư đóng mới các có trọng tải lớn tại các nhà máy đóng tàu trong nước. Còn đối với đầu tư tàu đã qua sử dụng mua trên thị trường nước ngoài cần sử dụng chính sách hỗ trợ về thuế để khuyến khích đầu tư các tàu có trọng tải lớn, tuổi tàu trẻ. Chính sách hỗ trợ về thuế vẫn cần được áp dụng linh hoạt theo hướng hỗ trợ phát triển cơ sở vật chất của vận tải biển, tạo nền tảng nâng cao TPVT.

2.4.2 Chính sách quản lý hoạt động và phát triển cảng biển

Trước năm 1991 đầu tư phát triển và duy tu cảng được thực hiện trên cơ sở hoàn toàn bằng nguồn vốn đầu tư của nhà nước. Từ sau năm 1991, thực hiện chính sách mở cửa nên đã bước đầu thu hút nguồn vốn đầu tư phát triển cảng từ nhiều thành phần kinh tế đồng thời đến giai đoạn này quản lý nhà nước và quản lý kinh doanh khai thác cảng biển đã có sự tách bạch, tạo điều kiện thúc đẩy quá trình tự lực và phát triển của các doanh nghiệp cảng. Đầu tư phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam được đầu tư đan xen bởi nhiều loại nguồn vốn dẫn

đến tình trạng quản lý chồng chéo, gây thất thu cho nhà nước. Chính sách đầu tư phát triển cảng biển phải phản ánh sự thống nhất theo luật định, đầu tư phát triển cảng gồm: đầu tư cho kết cấu hạ tầng công cộng và đầu tư cho kết cấu hạ tầng bến cảng. Đầu tư phát triển cảng biển đòi hỏi lượng vốn đầu tư lớn trong khi nguồn vốn ngân sách còn hạn hẹp nên để tránh đầu tư dàn trải, nhà nước nên tập trung đầu tư vào các hạng mục công trình trọng điểm như đầu tư xây dựng luồng công cộng cảng biển loại I, đồng thời thực hiện chính sách mở cửa thu hút rộng rãi nguồn vốn đầu tư từ nhiều thành phần kinh tế trong và ngoài nước để phát triển kết cấu hạ tầng bến cảng theo hướng khuyến khích đầu tư xây dựng các kết cấu hạ tầng bến cảng có khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn. Chính sách cho thuê kết cấu hạ tầng bước đầu áp dụng với cảng Cái Lân đã đem lại nguồn thu cho ngân sách nhà nước, song thực hiện chính sách giao vốn đối với trang thiết bị xếp dỡ cho đơn vị thuê sẽ không phù hợp nếu chính sách này tiếp tục được áp dụng với những cảng tiếp theo. Để nâng cao hiệu quả khai thác các kết cấu hạ tầng bến cảng do nhà nước đầu tư xây dựng và tạo cơ hội phát triển cảng bền vững cần lựa chọn được các nhà khai thác cảng có tiềm năng thực sự dựa trên cơ sở đấu thầu.

2.4.3 Chính sách quản lý hoạt động và phát triển dịch vụ hàng hải

Biểu giá dịch vụ hàng hải do giám đốc doanh nghiệp kinh doanh quyết định và gửi báo cáo về Bộ tài chính. Việc thả nổi giá dịch vụ tuy có gây ít nhiều sự cạnh tranh không lành mạnh nhưng đây chính là bước đầu để các doanh nghiệp tự khẳng định sức mạnh, tiềm lực của mình. Bên cạnh đó, khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia hoạt động dịch vụ hàng hải là một trong những chính sách thúc đẩy dịch vụ hàng hải phát triển. Chính sách hạn chế đối với yếu tố nước ngoài tham gia cung cấp dịch vụ hàng hải cũng đã tạo điều kiện phát triển hệ thống dịch vụ hàng hải nước ta nhưng khi Việt Nam đã là thành viên của WTO thì chính sách này sẽ không còn phù hợp cần bổ sung chỉnh sửa. Riêng đối với dịch vụ Đại lý tàu biển và Lai dắt tàu tại cảng vẫn nên duy trì tỷ lệ vốn góp hợp lý giữa các bên.

Chương 3

ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP CHÍNH SÁCH CƠ BẢN TRONG VIỆC NÂNG CAO THỊ PHẦN VẬN TẢI CỦA ĐỘI TÀU BIỂN VIỆT NAM

3.1 Định hướng phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020

3.1.1 Định hướng phát triển hệ thống cảng biển

Phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam nhằm đảm bảo thúc đẩy phát triển kinh tế đất nước, đảm bảo thông qua toàn bộ lượng hàng hoá XNK theo yêu cầu tăng trưởng của nền kinh tế, chú trọng phát triển cảng chuyên dụng. Cảng biển phải đảm bảo có khả năng tiếp nhận các chủng loại tàu có trọng tải lớn.

3.1.2 Định hướng phát triển đội tàu vận tải biển và dịch vụ hàng hải

Mục tiêu quy hoạch phát triển đội tàu biển đến năm 2010 đạt trọng tải 4.445.000 DWT, tuổi bình quân là 16, năng suất phương tiện bình quân 16,7 T/DWT; định hướng đến 2020 đạt 7.100.000 DWT, tuổi tàu bình quân là 14, năng suất phương tiện bình quân 20 T/DWT; TPVT đạt 25% vào năm 2010 và 35% vào năm 2020. Sử dụng tàu trọng tải cỡ lớn trên các tuyến nước ngoài, nâng cao chất lượng, tính chuyên nghiệp hướng đến dịch vụ trọn gói và mở rộng dịch vụ ra nước ngoài. Khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh dịch vụ hàng hải.

3.1.3 Cam kết hội nhập WTO về vận tải biển

Việt Nam không hạn chế nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài vận chuyển hàng hoá qua biên giới, không cam kết đối với vận tải hành khách. Sau 2 năm kể từ khi gia nhập, nhà cung cấp dịch vụ nước ngoài được phép liên doanh khai thác đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam với phần vốn góp không quá 49% vốn pháp định. Ngoài ra, kể từ khi gia nhập, công ty nước ngoài được phép thành lập liên doanh với 51% sở hữu nước ngoài và sau 5 năm là công ty 100% vốn nước ngoài để cung cấp một số dịch vụ vận tải biển quốc tế. Số lượng liên doanh tối đa là 5 công ty ở thời điểm gia nhập, cứ 2 năm cho phép thêm 3 công ty, sau 5 năm kể từ khi gia nhập sẽ không hạn chế số lượng công ty liên doanh. Việt Nam cam kết cho phép nước ngoài liên doanh để cung ứng một số dịch vụ hỗ trợ vận tải như: dịch vụ xếp dỡ container, dịch vụ thông quan và dịch vụ kho bãi container [14].

3.1.4 Định hướng hoàn thiện chính sách quản lý nhà nước nhằm nâng cao TPVT

Sử dụng các chính sách tác động tới các nhân tố cơ bản cấu thành lên TPVT nhằm phát huy hiệu quả tích cực của các nhân tố cơ bản dựa trên phân tích mức độ tác động của các nhân tố này đến TPVT. Chính sách tác động theo hướng tạo điều kiện cho vận tải biển phát triển, nâng cao TPVT của đội tàu biển Việt Nam. Giải pháp chính sách cơ bản tập trung theo hướng:

- *Đối với tàu*: khuyến khích sử dụng các tàu chuyên dụng, trọng tải lớn, tốc độ cao, tuổi tàu trẻ.
- *Đối với cảng*: ưu tiên phát triển cảng chuyên dụng với trang thiết bị xếp dỡ chuyên dùng hiện đại, có khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn. Thực hiện cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng do nhà nước đầu tư xây dựng trên cơ sở đấu thầu.
- *Đối với hệ thống dịch vụ hàng hải*: hiện đại hóa cơ sở vật chất và thực hiện chính sách mở cửa, riêng đối với dịch vụ Lai dắt hỗ trợ tàu tại cảng và dịch vụ Đại lý tàu biển cần giới hạn tỷ lệ vốn góp đối với bên nước ngoài.

3.2 Ứng dụng phương pháp mô hình để xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT

3.2.1 Xây dựng mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT

3.2.1.1 Đặt vấn đề

TPVT chịu tác động bởi nhiều nhân tố, cần phải xác định được nhân tố nào là nhân tố quyết định, ảnh hưởng trực tiếp đến TPVT cũng như mức độ tác động của chúng. Để có được câu trả lời, có thể sử dụng các phương pháp tiếp cận khác nhau. Phương pháp mô hình là một trong những phương pháp hiệu quả, kết hợp được nhiều cách tiếp cận hiện đại, mô tả được mối quan hệ giữa TPVT và các nhân tố cấu thành cơ bản, tác động trực tiếp cũng như mức độ ảnh hưởng của chúng tới TPVT đảm bảo được tính khoa học, giúp các nhà quản lý đề ra được định hướng đúng đắn, sử dụng các công cụ quản lý, giải pháp phù hợp nhằm nâng cao TPVT.

3.2.1.2 Thiết lập mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT

Xuất phát từ công thức xác định TPVT được xây dựng tại mục 1.1.2:

$$S = \frac{\sum_{j=1}^n Q_{XNK_j}}{\sum_{k=1}^p Q_{XNKQ_k}}, (\%) \quad (1)$$

Vận dụng kiến thức tính toán chuyên ngành vận tải biển kết hợp với nhiều phép biến đổi, thiết lập được mối quan hệ giữa TPVT và các nhân tố đặc trưng cơ bản:

$$(1) \Leftrightarrow \frac{1}{S} = \frac{\sum_{k=1}^p Q_{XNKQ_k} \times \sum_{j=1}^n (t_{cj} + t_{xdj} + t_{ffj})}{\sum_{j=1}^n Q_j \times T_{KTj}} \quad (6)$$

Trong đó: t_c : thời gian tàu chạy; t_{xd} : thời gian xếp dỡ hàng tại cảng; t_f : thời gian phụ của tàu trong chuyến đi và T_{KT} : thời gian khai thác của tàu trong năm. Tiếp tục các bước triển khai, ta được mô hình tổng quát:

$$S = F(A_1 X_1, A_2 X_2, A_3 X_3) \quad (8)$$

Trong đó: A_1, A_2, A_3 là hệ số tải trọng của các nhân tố (trọng số); X_1 : thời gian tàu chạy- nhân tố đặc trưng cho đội tàu; X_2 : thời gian xếp dỡ hàng tại cảng- nhân tố đặc trưng cho cảng biển; X_3 : thời gian phụ- nhân tố đặc trưng cho hệ thống dịch vụ hàng hải. Mức độ tác động như thế nào của các nhân tố đó tới TPVT được tiếp tục triển khai ở phần sau.

3.2.1.3 Phân tích mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT và giải thích kết quả

Phân tích mô hình hay còn gọi là giải mô hình xác định hệ số tải trọng của các nhân tố- mức độ tác động của các nhân tố. Trên cơ sở xem xét mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố tới TPVT hướng tới hoàn thiện nhóm các chính sách theo hướng phát huy ảnh hưởng tích cực các nhân tố tác động để nâng cao TPVT. Có nhiều cách giải mô hình: phương pháp phân tích thống kê, phương pháp chuyên gia... Trong điều kiện nghiên cứu hiện tại, phương pháp chuyên gia (kết hợp sử dụng thuật toán KLi) được lựa chọn để giải và tiến hành qua 6 bước cơ bản: gán hệ số tải trọng cho các nhân tố và tiểu nhân tố; định mức hệ số tải trọng; xác định thang điểm; lựa chọn chuyên gia; lập bảng phỏng vấn xin ý kiến chuyên gia; phân tích nhận định kết quả.

3.2.2 Ứng dụng mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT

3.2.2.1 Phương pháp luận để ứng dụng mô hình

Để ứng dụng mô hình, vấn đề đặt ra là phải xác định được mức độ ảnh hưởng của các nhân tố cơ bản đến TPVT như thế nào? có nghĩa phải xác định được hệ số tải trọng của các nhân tố cơ bản trong mô hình. Đây chính là một trong những cơ sở khoa học quan trọng cho việc phân tích, đề xuất các giải pháp chính sách cơ bản để nâng cao TPVT.

3.2.2.2 Cơ sở dữ liệu sử dụng

- *Loại tàu khảo sát:* Tàu hàng khô, tàu container, tàu dầu
- *Công ty vận tải biển:* Vosco, Vinaship, Vinalines, Vipco, Vitaco
- *Số lượng chuyến đi khảo sát:* 300 chuyến đi của tàu hàng khô, 101 chuyến đi của tàu container và 100 chuyến đi của tàu dầu (chở hàng XNK năm 2006)

3.2.2.3 Xác định hệ số tải trọng (mức độ ảnh hưởng) của các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT

Từ kết quả khảo sát 501 chuyến đi của các tàu trong năm 2006 tính toán xác định được tỷ trọng thành phần thời gian chuyến đi của tàu. Sử dụng phương pháp chuyên gia kết hợp thuật toán Kli, xác định được hệ số tải trọng của các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT, cụ thể trên bảng 3.3:

Bảng 3.3: Hệ số tải trọng của các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT

Các nhân tố	Hệ số tải trọng của các nhân tố cơ bản
I. ĐỐI VỚI TÀU HÀNG KHÔ	
1. Thời gian tàu chạy	2,938
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng	4,630
3. Thời gian phụ	0,964
II. ĐỐI VỚI TÀU CONTAINER	
1. Thời gian tàu chạy	6,143
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng	2,687
3. Thời gian phụ	0,000
III. ĐỐI VỚI TÀU DẦU	
1. Thời gian tàu chạy	5,100
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng	1,921
3. Thời gian phụ	1,753

3.2.2.4 Phân tích và đánh giá kết quả nhận được

Kết quả nhận được sau khi giải mô hình là hệ số tải trọng của các nhân tố cơ bản: thời gian chạy- nhân tố đặc trưng cho đội tàu, thời gian xếp dỡ hàng-

nhân tố đặc trưng cho cảng biển và thời gian phụ- nhân tố đặc trưng cho hệ thống dịch vụ hàng hải. Hệ số này phản ánh mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố cơ bản tới TPVT. Trên cơ sở phân tích mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố thấy rằng có thể phát huy lợi thế ảnh hưởng tích cực các nhân tố đến TPVT nếu biết vận dụng tính quy luật khai thác của các loại tàu.

TPVT không những chịu ảnh hưởng từng loại tàu, kiểu tàu mà còn bởi các yếu tố cơ bản cấu thành hệ thống vận tải biển (đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải). Đối với tàu hàng khô thời gian xếp dỡ hàng tại cảng có ảnh hưởng lớn nhất đến TPVT. Còn đối với tàu container và tàu dầu thì thời gian chạy ảnh hưởng lớn nhất đến TPVT. Do đó, khi phát triển đội tàu cần chú trọng đến những đặc điểm này. Cụ thể:

- Đối với tàu container: cần phải đầu tư xây dựng bến cảng container hiện đại, trang thiết bị có năng suất xếp dỡ cao để giảm thời gian đỗ bến của tàu, đồng thời cần phải đầu tư phát triển các tàu container thế hệ mới để khai thác tối ưu trên tuyến.
- Đối với tàu dầu không những phải chú trọng đầu tư như đối với tàu container mà còn cần phải chú ý đầu tư phát triển dịch vụ cung ứng để giảm thời gian phụ.
- Đối với tàu hàng khô đầu tư vào bến cảng không cần mức độ hiện đại như đối với tàu container.

3.3 Đề xuất giải pháp chính sách cơ bản nhằm nâng cao TPVT

3.3.1 Nhóm giải pháp chính sách cơ bản về phát triển cảng biển

(1) Chính sách đầu tư phát triển cảng biển

- Ưu tiên tập trung nguồn vốn ngân sách nhà nước đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng công cộng các cảng biển loại I (cảng biển đặc biệt quan trọng) bao gồm: luồng cảng biển, hệ thống báo hiệu hàng hải và các công trình phụ trợ khác.
- Khuyến khích các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức cá nhân ngoài nước đầu tư xây dựng các kết cấu hạ tầng bến cảng.

(2) Các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân ngoài nước sau khi hoàn thành đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển hoàn toàn tự quyết định hình thức quản lý và khai thác cảng.

(3) Khuyến khích các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng bến cảng theo các hình thức hợp đồng: xây

dựng- kinh doanh - chuyển giao (BOT); xây dựng- chuyển giao- kinh doanh (BTO); xây dựng- chuyển giao (BT) và liên doanh.

(4). Chính sách khuyến khích trong đầu tư xây dựng các kết cấu hạ tầng bến cảng có khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn, cụ thể:

➤ *Đối với cảng container*

- Thực hiện giảm thuế nhập khẩu đối với các trang thiết bị xếp dỡ container hiện đại do các tổ chức, cá nhân đầu tư để phát triển cảng container.
- Các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức, cá nhân nước ngoài khi đầu tư xây dựng các bến cảng có khả năng tiếp nhận tàu container có trọng tải tương đương từ 30.000 DWT trở lên được quyền để lại thuế thu nhập doanh nghiệp trong thời hạn 5 năm.

➤ *Đối với cảng chuyên dụng xăng dầu*

- Thực hiện giảm thuế nhập khẩu đối với các trang thiết bị xếp dỡ dầu hiện đại do các tổ chức, cá nhân đầu tư để phát triển cảng chuyên dụng xếp dỡ xăng dầu
- Các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức cá nhân nước ngoài khi đầu tư xây dựng các bến cảng có khả năng tiếp nhận tàu dầu có trọng tải từ 35.000 DWT trở lên được quyền để lại thuế thu nhập doanh nghiệp trong thời hạn 5 năm.

➤ *Đối với cảng tổng hợp*

- Thực hiện giảm thuế nhập khẩu đối với các trang thiết bị xếp dỡ hiện đại cho các tổ chức, cá nhân khi đầu tư phát triển các cảng tổng hợp.
- Các tổ chức, cá nhân Việt Nam và tổ chức cá nhân nước ngoài khi đầu tư xây dựng các bến cảng có khả năng tiếp nhận tàu hàng khô có trọng tải từ 30.000 DWT trở lên được quyền để lại thuế thu nhập doanh nghiệp trong thời hạn 5 năm.

(5) Chính sách quản lý khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng do nhà nước đầu tư xây dựng từ nguồn vốn ngân sách hoặc có nguồn gốc từ vốn ngân sách nhà nước.

Kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng do nhà nước đầu tư xây dựng được cho thuê trên cơ sở đấu thầu, nhưng có giới hạn sự tham gia của các nhà thầu theo 2 giai đoạn:

➤ *Giai đoạn 1: trước khi có Nghị định 71/2006/NĐ-CP*

Tất cả các kết cấu hạ tầng bến cảng do nhà nước đầu tư xây dựng (trừ cảng đã cho thuê thí điểm) được ưu tiên dành cho các nhà khai thác trong nước, liên doanh thuê khai thác trên cơ sở đấu thầu hạn chế.

➤ *Giai đoạn 2: Sau khi có Nghị định 71/2006/NĐ-CP*

Tất cả các kết cấu hạ tầng bến cảng do nhà nước đầu tư xây dựng đã đưa vào khai thác được cho thuê khai thác trên cơ sở mở thầu rộng rãi tới tất cả các nhà khai thác cảng biển trong và ngoài nước.

3.3.2 Nhóm giải pháp chính sách cơ bản về phát triển đội tàu

(1) Chính sách phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng khuyến khích đầu tư các tàu có trọng tải lớn, tốc độ cao, tuổi tàu trẻ

a. Đối với tàu hàng khô

Khuyến khích phát triển các tàu hàng khô theo hướng đưa vào sử dụng các tàu hàng khô trọng tải lớn, tốc độ cao, cụ thể:

➤ *Đối với đầu tư tàu đóng mới trong nước*

Các doanh nghiệp vận tải biển, không phân biệt thành phần kinh tế khi đầu tư đóng mới tàu biển tại các nhà máy đóng tàu trong nước được vay vốn từ Ngân hàng Phát triển Việt Nam theo hướng khuyến khích đối với đóng mới các tàu có trọng tải lớn:

- Đối với tàu hàng khô trọng tải dưới 20.000 DWT được vay 70% tổng mức đầu tư
- Đối với tàu hàng khô trọng tải từ 20.000 DWT trở lên được vay trên 70% tổng mức đầu tư

➤ *Đối với đầu tư tàu đã qua sử dụng:*

- Các doanh nghiệp vận tải biển nhập khẩu các tàu hàng khô đã qua sử dụng có trọng tải từ 20.000 DWT - 53.000 DWT phải đảm bảo tuổi tàu dưới 15 và sẽ được giảm thuế VAT tùy theo tuổi tàu: Dưới 10 tuổi giảm 50%; Từ 10 - dưới 15 tuổi giảm 25%.

- Các doanh nghiệp vận tải biển nhập khẩu đầu tư các tàu hàng đã qua sử dụng có trọng tải trên 53.000 DWT và đảm bảo tuổi dưới 15 sẽ được miễn thuế VAT.

b. Đối với tàu container

➤ *Đối với đầu tư tàu đóng mới trong nước*

Các doanh nghiệp vận tải biển khi đầu tư đóng mới các tàu container tại các nhà máy đóng tàu trong nước được vay vốn từ Ngân hàng Phát triển Việt Nam theo hướng khuyến khích đối với đóng mới các tàu có trọng tải lớn:

- Đối với tàu hàng khô trọng tải dưới 1.000 TEU được vay 70% tổng mức đầu tư
- Đối với tàu hàng khô trọng tải từ 1.000 TEU trở lên được vay trên 70% tổng mức đầu tư.

➤ *Đối với đầu tư tàu đã qua sử dụng:*

- Các doanh nghiệp vận tải biển nhập khẩu các tàu container đã qua sử dụng có trọng tải từ 1.000 TEU- 3.000 TEU phải đảm bảo tuổi tàu dưới 15 sẽ được giảm thuế VAT tùy theo tuổi tàu: Dưới 10 tuổi giảm 50%; Từ 10 - dưới 15 tuổi giảm 25%.
- Các doanh nghiệp vận tải biển nhập khẩu đầu tư các tàu container đã qua sử dụng có trọng tải từ 3.000 TEU trở lên và đảm bảo tuổi tàu dưới 15 sẽ được miễn thuế VAT.

c. *Đối với tàu dầu*

➤ *Đối với đầu tư tàu đóng mới trong nước*

Các doanh nghiệp vận tải biển, không phân biệt thành phần kinh tế khi đầu tư đóng mới tàu biển tại các nhà máy đóng tàu trong nước được vay vốn từ Ngân hàng Phát triển Việt Nam theo hướng khuyến khích đối với đóng mới các tàu có trọng tải lớn:

- Đối với tàu dầu trọng tải dưới 30.000 DWT được vay 70% tổng mức đầu tư
- Đối với tàu dầu trọng tải từ 30.000 DWT trở lên được vay trên 70% tổng mức đầu tư

➤ *Đối với đầu tư tàu đã qua sử dụng*

Đối với các doanh nghiệp nhập khẩu tàu chở dầu sản phẩm đã qua sử dụng có trọng tải từ 30.000 DWT trở lên và tuổi dưới 15 sẽ được giảm thuế VAT tùy theo tuổi tàu: Dưới 10 tuổi giảm 50%; Từ 10 - dưới 15 tuổi giảm 25%.

(2) Tiếp tục duy trì chính sách dành quyền vận chuyển hàng hoá cho đội tàu biển Việt Nam.

Đây là chính sách đang được nhiều nước áp dụng kể cả những nước có ngành hải phát triển mạnh, nó được xem như là thông lệ và là một trong những công cụ trợ giúp đặc lực cho đội tàu Việt Nam phát triển. Đối với những hàng hóa XNK có nguồn gốc tài chính từ vốn ngân sách nhà nước được ưu tiên nước dành cho đội tàu Việt Nam vận chuyển (trừ trường hợp đội Việt Nam không có khả năng vận chuyển thì mới được sử dụng tàu biển nước ngoài để vận chuyển).

3.3.3 Nhóm giải pháp chính sách cơ bản về phát triển dịch vụ hàng hải

- (1) Các tổ chức, cá nhân Việt Nam và nước ngoài đều có quyền tham gia kinh doanh các loại hình dịch vụ hàng hải. Riêng đối với doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài kinh doanh loại hình dịch vụ Đại lý tàu biển và dịch vụ Lai dắt tàu tại cảng biển thì mức vốn góp từ phía Việt Nam không dưới 51% vốn điều lệ của doanh nghiệp.
- (2) Khuyến khích các tổ chức cá nhân Việt Nam và nước ngoài đầu tư, hiện đại hoá cơ sở vật chất phục vụ hoạt động dịch vụ hàng hải.

KẾT LUẬN

Với những kết quả đạt được thông qua nghiên cứu đề tài luận án: “*Hoàn thiện quản lý nhà nước nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam*” luận án đã có những **đóng góp chủ yếu** sau đây:

- Hệ thống hoá cơ sở lý luận về quản lý nhà nước đối với hoạt động và phát triển đội tàu biển, làm rõ được vai trò của nhà nước trong việc nâng cao TPVT. Là chủ thể quản lý, nhà nước sử dụng các công cụ và phương pháp quản lý để truyền tải được ý chí và mục tiêu cần đạt được tới đối tượng quản lý. Phương pháp quản lý thể hiện phương thức tác động, mà bản chất của phương thức tác động chính là việc sử dụng công cụ quản lý theo hướng nhất định nhằm đạt được mục tiêu đã hoạch định. Do vậy, để đạt mục tiêu nâng cao TPVT, nhà nước cần phải lựa chọn sử dụng công cụ quản lý hữu hiệu cùng với phương thức tác động thích hợp.
- Nghiên cứu mối quan hệ giữa TPVT và các yếu tố cơ bản cấu thành có ảnh hưởng đến TPVT. Trên cơ sở đó xác định công cụ quản lý điều hành và phương thức tác động để nâng cao TPVT.
- Thiết lập mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT. Mô hình phản ánh thấy được mối liên quan tác động của các nhân tố cơ bản đến TPVT trong các mối quan hệ đan xen phức tạp của hoạt động vận tải biển, đồng thời có thể cho phép xác định được mức độ ảnh hưởng của các nhân tố và khẳng định TPVT chịu ảnh hưởng trực tiếp của ba nhân tố cấu thành cơ bản: thời gian chạy- đặc nhân tố trung cho đội tàu, thời gian xếp dỡ hàng tại cảng- nhân tố đặc trưng cho cảng biển và thời gian phụ- nhân

tổ đặc trưng cho dịch vụ hàng hải. Khi xác định được mức độ ảnh hưởng của các nhân tố cơ bản đến TPVT là cơ sở định lượng giúp các nhà quản lý trong việc hoạch định chính sách nhằm nâng cao TPVT.

- Phân tích, đánh giá hiện trạng về đội tàu, cảng biển, dịch vụ hàng hải và hệ thống chính sách quản lý vận tải biển của nước ta, phân tích TPVT trong giai đoạn từ 1996- 2006 để tìm nguyên nhân cơ bản tác động đến TPVT ở giai đoạn vừa qua.
- Khảo sát thực tế với 3 loại tàu chủ lực đó là: tàu hàng khô, tàu container và tàu dầu tại 5 công ty vận tải biển Vosco, Vinaship, Vipco, Vitaco, Vinalines với số tổng số chuyến đi được khảo sát là 501 chuyến (năm 2006) trong đó: 300 chuyến đi của tàu hàng khô, 101 chuyến đi của tàu container và 100 chuyến đi của tàu dầu; Lập phiếu xin ý kiến của 31 chuyên gia quản lý khai thác tàu (hai lần) với tổng số 62 phiếu. Kết quả nhận được sau khi giải mô hình đã xác định được hệ số tải trọng của các nhân tố. Hệ số này phản ánh mức độ ảnh hưởng của các nhân tố cơ bản đến TPVT là cơ sở định lượng quan trọng, một trong những căn cứ giúp nhà quản lý trong việc hoạch định chính sách theo hướng tác động tới các nhân tố cơ bản, cấu thành lên TPVT nhằm phát huy lợi thế ảnh hưởng tích cực của nhân tố đó để nâng cao TPVT.
- Đề xuất được ba nhóm giải pháp chính sách cơ bản về phát triển đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải để nâng cao TPVT. Các giải pháp đề xuất được dựa trên luận cứ khoa học và thực tiễn cũng như xu hướng phát triển của vận tải biển ở các nước trong khu vực và trên thế giới đồng thời xác định thứ bậc cần tập trung đầu tư, tránh tình trạng đầu tư dàn trải, đảm bảo sự đồng bộ trong phát triển vận tải biển, là căn cứ xác thực bền vững để nâng cao TPVT của đội tàu biển Việt Nam.

Đóng góp này không chỉ có giá trị về mặt phương pháp luận mà nó đã được nghiên cứu kết hợp vận dụng vào thực tế hoạt động vận tải biển nước ta, có thể xem đây là điểm mới của luận án.

Tuy nhiên, bên cạnh những đóng góp trên luận án vẫn còn những *hạn chế* nhất định, đó là:

- Trong phạm vi đề tài luận án chưa nghiên cứu độc lập vấn đề đảm bảo hàng hoá cho đội tàu Việt Nam mà mới chỉ kế thừa, phân tích từ các nghiên cứu liên quan nên khi tiếp cận vào bản chất của TPVT trong thiết lập mô hình thì khối lượng hàng hoá được xem là đã có. Đây cũng là hạn chế, nên chăng sẽ được giải quyết ở những đề tài độc lập cấp nhà nước.
- Chưa nghiên cứu được toàn bộ các công cụ quản lý cũng phương thức tác của nhà nước trong việc nâng cao TPVT mà chỉ mới dừng ở việc lựa chọn công cụ quản lý hữu hiệu- chính sách và phương thức tác động tới các nhân tố cơ bản để kích hoạt chúng, nâng cao TPVT.
- Việc điều tra khảo sát phục vụ giải mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT chưa có điều kiện triển khai mở rộng tới tất cả các tàu ở các doanh nghiệp vận tải biển, trên toàn bộ các chuyến đi trong nhiều năm khai thác.

Do vậy, để hoàn thiện quản lý nhà nước nhằm nâng cao TPVT của đội tàu biển Việt Nam *hướng nghiên cứu tiếp theo của luận án* sẽ là nghiên cứu mở, trên quy mô lớn hơn, tiếp cận nghiên cứu tất cả các công cụ quản lý, phương thức tác động của nhà nước để hoàn thiện phương pháp luận cũng như tiến hành điều tra khảo sát tại các công ty vận tải biển, trên các chuyến đi của tàu trong những kỳ khai thác nhất định, có như vậy kết quả nhận được sau khi giải mô hình sẽ chứa ẩn độ chính xác cao hơn. Đồng thời mở rộng nghiên cứu tới các hệ thống chính sách, pháp luật quốc tế liên quan đến thương mại vận tải biển.

Qua toàn bộ kết quả nghiên cứu của luận án, để thực hiện khả thi các giải pháp nghiên cứu sinh xin có một số *kiến nghị* như sau:

- Hệ thống pháp luật về thương mại, về hàng hải được hoàn thiện phù hợp với giai đoạn mới.
- Xây dựng các chính sách thu hút vốn từ các tổ chức tài chính trong và ngoài nước để nhanh chóng phát triển vận tải biển.
- Ngân hàng Phát triển Việt Nam phải đảm bảo có đủ tiềm lực về vốn.
- Thành lập Quỹ đầu tư phát triển và Quản lý khai thác kết cấu hạ tầng cảng biển.
- Cụ thể hoá các tiêu chí phân loại hệ thống cảng biển Việt Nam./