

LỜI CAM ĐOAN

Tôi xin cam đoan đây là công trình nghiên cứu của riêng tôi. Các số liệu, kết quả nêu trong luận án là trung thực. Các tài liệu tham khảo có nguồn trích dẫn rõ ràng. Luận án chưa từng được ai công bố trong bất kỳ công trình nghiên cứu khoa học nào.

Nghiên cứu sinh

Vũ Thị Minh Loan

MỤC LỤC

	Trang
Trang bìa	
Lời cam đoan	i
Mục lục	ii
Danh mục các chữ viết tắt	v
Danh mục các bảng trong luận án	vi
Danh mục các hình, sơ đồ trong luận án	vii
PHẦN MỞ ĐẦU	1
Chương 1	8
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	8
1.1.1 Khái niệm về đội tàu biển quốc gia	8
1.1.2 Thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia	10
1.1.3 Sự cần thiết nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia	12
1.1.4 Các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia	16
1.2 Vai trò quản lý nhà nước trong việc nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia	20
1.2.1 Sơ lược về quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải	20
1.2.2 Vai trò quản lý nhà nước trong việc nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia	23
1.3 Phương thức tác động của nhà nước để nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia	37
1.3.1 Các công cụ được sử dụng trong quản lý để nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia	37
1.3.2 Lựa chọn công cụ quản lý hữu hiệu tác động để nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia	39

1.3.3	Xác định phương thức tác động của nhà nước để nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia	40
1.4	Phương pháp mô hình để xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia	41
1.4.1	Khái quát chung về phương pháp mô hình	41
1.4.2	Nội dung của phương pháp mô hình trong nghiên cứu và phân tích kinh tế	42
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	45
1.5.1	Chính sách phát triển đội tàu biển của một số nước	45
1.5.2	Chính sách phát triển cảng biển của một số nước	55
1.5.3	Chính sách phát triển dịch vụ hàng hải của một số nước	59
1.5.4	Xu hướng phát triển vận tải biển trên thế giới giai đoạn đầu thế kỷ 21	60
	Chương 2	63
	THỰC TRẠNG QUẢN LÝ NHÀ NƯỚC TRONG VIỆC NÂNG CAO THỊ PHẦN VẬN TẢI CỦA ĐỘI TÀU BIỂN VIỆT NAM	
2.1	Thực trạng thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 1996- 2006	63
2.1.1	Thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 1996- 2006	63
2.1.2	Nguyên nhân cơ bản hạn chế sự gia tăng của thị phần vận tải	66
2.2	Đánh giá thực trạng về đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải Việt Nam	70
2.2.1	Thực trạng đội tàu biển Việt Nam	70
2.2.2	Thực trạng hệ thống cảng biển Việt Nam	84
2.2.3	Thực trạng hệ thống dịch vụ hàng hải Việt Nam	92
2.3	Đánh giá hoạt động vận tải của đội tàu biển Việt Nam	98
2.3.1	Vận tải biển nội địa	98
2.3.2	Vận tải biển nước ngoài	101
2.4	Thực trạng về hệ thống chính sách quản lý hoạt động và phát triển vận tải biển trong việc nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam	103

2.4.1	Chính sách quản lý hoạt động và phát triển đội tàu biển	104
2.4.2	Chính sách quản lý hoạt động và phát triển cảng biển	110
2.4.3	Chính sách quản lý hoạt động và phát triển dịch vụ hàng hải	118
Chương 3		123
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	123
3.1.1	Định hướng phát triển hệ thống cảng biển	123
3.1.2	Định hướng phát triển đội tàu vận tải biển và dịch vụ hàng hải	124
3.1.3	Các cam kết hội nhập WTO về vận tải biển	125
3.1.4	Định hướng hoàn thiện chính sách quản lý nhà nước nhằm nâng cao thị phần vận tải	126
3.2	Ứng dụng phương pháp mô hình để xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến thị phần vận tải	127
3.2.1	Xây dựng mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến thị phần vận tải	127
3.2.2	Ứng dụng mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến thị phần vận tải	137
3.3	Đề xuất giải pháp chính sách cơ bản nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam	153
3.3.1	Nhóm giải pháp chính sách cơ bản về phát triển cảng biển	154
3.3.2	Nhóm giải pháp chính sách cơ bản về phát triển đội tàu	167
3.3.3	Nhóm giải pháp chính sách cơ bản về phát triển dịch vụ hàng hải	182
PHẦN KẾT LUẬN		185
DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH CÔNG BỐ CỦA TÁC GIẢ		188
TÀI LIỆU THAM KHẢO		189
PHỤ LỤC		196

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT TRONG LUẬN ÁN

- ASEAN: Hiệp hội các Quốc gia Đông Nam Á
TPVT: Thị phần vận tải
Vosco: Công ty Vận tải biển Việt Nam
Vinaship: Công ty Cổ phần vận tải biển Vinaship
Vinalines: Công ty Vận tải biển Vinalines
Vipco: Công ty Cổ phần vận tải xăng dầu Vipco
Vitaco: Công ty Cổ phần vận tải xăng dầu Vitaco
VAT: Thuế giá trị gia tăng
XNK: Xuất nhập khẩu
WTO: Tổ chức Thương mại Thế giới

DANH MỤC CÁC BẢNG TRONG LUẬN ÁN

STT	Tên bảng	Trang
Bảng 1.1	Đội tàu của một số nước có ngành hàng hải phát triển mạnh (tính đến 1/1/2006)	10
Bảng 1.2	Dự báo luồng hàng xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển của Việt Nam năm 2010, 2020	12
Bảng 1.3	Tình hình đăng ký tàu của một số nước (tính đến 1/1/2006)	46
Bảng 1.4	Đội tàu của một số nước trong khu vực châu Á qua một số năm	54
Bảng 2.1	Thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 1996-2006	64
Bảng 2.2	Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo số lượng	71
Bảng 2.3	Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo trọng tải	72
Bảng 2.4	Tuổi bình quân của đội tàu biển Việt Nam	72
Bảng 2.5	Cơ cấu đội tàu biển thế giới theo trọng tải	75
Bảng 2.6	Tình hình container hoá trong vận tải biển Việt Nam	76
Bảng 2.7	Năng suất đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 2001-2006	79
Bảng 2.8	Trọng tải bình quân của đội tàu biển Việt Nam	81
Bảng 2.9	Hệ thống cảng biển Việt Nam	86
Bảng 2.10	Khả năng tiếp nhận tàu của các cầu cảng nước ta	87
Bảng 2.11	Trang thiết bị xếp dỡ hàng hoá chính	88
Bảng 2.12	Tổng hợp các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải	96
Bảng 2.13	Sản lượng vận tải của đội tàu biển Việt Nam qua một số năm	100
Bảng 3.1	Kết quả khảo sát tỷ trọng thành phần thời gian chuyển đi của tàu	142
Bảng 3.2	Hệ số tải trọng của các nhân tố thành phần thời gian chuyển đi của tàu	144
Bảng 3.3	Hệ số tải trọng của các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT	147
Bảng 3.4	Mức độ cần tác động tới các nhân tố cơ bản	153

DANH MỤC CÁC HÌNH, SƠ ĐỒ TRONG LUẬN ÁN

STT	Tên hình, sơ đồ	Trang
Hình 2.1	Thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 1996- 2006	65
Hình 2.2	Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo số lượng	73
Hình 2.3	Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo trọng tải	73
Hình 2.4	Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo số lượng (31/12/2006)	74
Hình 2.5	Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo trọng tải (31/12/2006)	74
Hình 2.6	Mức độ container hoá trong vận tải biển Việt Nam	77
Hình 2.7	Sản lượng vận tải biển trên tuyến nội địa thời kỳ 2001-2006	101
Hình 2.8	Sản lượng vận tải biển trên tuyến nước ngoài thời kỳ 2001-2006	102
Sơ đồ 1.1	Mô hình môi trường kinh doanh của doanh nghiệp vận tải biển	16
Sơ đồ 1.2	Mô hình tổ chức bộ máy quản lý nhà nước của ngành hàng hải	21
Sơ đồ 3.1	Các bước giải mô hình theo phương pháp chuyên gia	135

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài luận án

Hiện nay phần lớn lượng hàng hoá xuất- nhập khẩu của các quốc gia trên toàn thế giới được vận chuyển bằng đường biển. Vận tải biển có những ưu thế và đã trở thành phương thức vận tải quan trọng trong hệ thống lưu thông hàng hoá, góp phần rất lớn vào sự phát triển kinh tế của mỗi quốc gia. Thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia phản ánh vị thế của ngành hàng hải và có vai trò quyết định đối với sự tồn tại và phát triển của các doanh nghiệp vận tải biển.

Trong những năm gần đây, các hãng tàu biển nước ngoài liên tục đổi mới và phát triển mạnh cả về số lượng, chất lượng và đặc biệt đối với những nước có truyền thống lâu đời về quản lý, khai thác kinh doanh vận tải biển. Các hãng luôn tìm kiếm, xâm nhập vào những khu vực mà năng lực của đội tàu còn “non trẻ”, chậm phát triển để giành thị phần vận tải nhiều hơn, trong khi đó các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam với cơ cấu đội tàu chưa hợp lý, tuổi bình quân cao, thiếu tàu chuyên dụng, hệ thống cảng biển Việt Nam còn nhiều hạn chế về qui mô và trang thiết bị hiện đại, nhu cầu về cảng nước sâu chưa được đáp ứng...; hoạt động của các doanh nghiệp dịch vụ hàng hải còn nhiều tồn tại nên chất lượng cung cấp dịch vụ chưa cao; trong hoạt động xuất nhập khẩu các chủ hàng nước ngoài đã thực hiện được “mua tận gốc” “bán tận ngọn”- họ có quyền chỉ định tàu để chuyên chở; đầu tư phát triển vận tải biển mang nặng tính dàn trải; hệ thống cơ chế chính sách và pháp luật chuyên ngành còn nhiều bất cập, hạn chế, chưa thực sự thích ứng, đặc biệt khi Việt Nam đã trở thành thành viên của Tổ chức thương mại thế giới. Đó là những nguyên nhân cơ bản dẫn đến thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam trong những năm gần đây tuy đã được cải thiện nhưng vẫn còn thấp, đến

năm 2006 mới chỉ đạt 18,5% khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu 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. Sự cạnh tranh giữa các chủ thể kinh tế nhằm giành cho mình thị phần lớn hơn luôn tồn tại như một đặc trưng cơ bản của nền kinh tế thị trường, đây chính là cơ hội và thách thức đối với hoạt động vận tải biển Việt Nam trong cuộc chạy đua cạnh tranh để giành thị phần vận tải lớn hơn, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập của nền kinh tế đất nước.

Nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam đảm bảo cho sự tồn tại và phát triển của doanh nghiệp vận tải biển, chủ động đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu ngày một tăng, phản ánh sự cân đối, đồng bộ trong phát triển vận tải biển, xác định vị thế và khả năng cạnh tranh của đội tàu biển Việt Nam, tham gia quá trình hội nhập vận tải biển với các nước trong khu vực và trên thế giới. Đặc trưng cơ bản hoạt động vận tải biển (hoạt động đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải) của bất kỳ quốc gia nào chính là quá trình tham gia tất yếu vào mạng lưới hoạt động vận tải biển quốc tế. Điều này đã lý giải tại sao cơ sở pháp lý, chính sách cho hoạt động vận tải biển của một quốc gia phải được xây dựng trên nền tảng của các Công ước và Pháp luật quốc tế về vận tải biển. 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 thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam. Do vậy, nghiên cứu sinh đã chọn đề tài nghiên cứu: *“Hoàn thiện quản lý nhà nước nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam”*.

2. Công trình nghiên cứu liên quan đến đề tài luận án

Nghiên cứu về thị phần vận tải, về quản lý nhà nước nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia và các nghiên cứu liên quan đã được thực hiện đến đâu? Cho đến nay, chưa có một nghiên cứu nào trong và ngoài nước đi sâu nghiên cứu trực tiếp về quản lý nhà nước trong việc tăng thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam.

Đối với các nước có nền kinh tế và ngành hàng hải phát triển lâu đời trên thế giới, thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia hầu như rất ổn định, các hãng tàu tại các quốc gia này phần lớn làm chủ được thị trường vận tải hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển. Các nghiên cứu vẫn tập trung nhiều cho hoạt động vận tải biển ở tầm vĩ mô và kết quả là các giải pháp về thể chế, chính sách cụ thể cho sự phát triển được đặt trong nhiều mối quan hệ, chỉ ra sự mâu thuẫn giữa phát triển cảng và bảo vệ môi trường (Martinek, Dennis Allen- American, 1991), điều tra xác định các nhân tố tích cực và phát triển của chính sách vận tải biển của châu Âu trong những năm 1990 (Pallis, Athanasion Antoniou-UK, 1998). Nghiên cứu mối quan hệ giữa thương mại và hoạt động vận tải biển (Della Croce, Maria Clara-UK, 1995) đã khẳng định mối quan hệ thúc đẩy hỗ trợ giữa hai lĩnh vực này và gần đây nhất là nghiên cứu về hội nhập của hệ thống cảng biển Trung Quốc trong tiến trình toàn cầu hoá vận tải container (Guy, Emmanuel- Canada, 2004), theo đó nhà nước cần quán triệt bốn sự biến đổi tương quan trong hệ thống cảng biển Trung quốc đó là: tư nhân hoá cảng, mở rộng qui mô cảng, đổi mới mạng lưới giao dịch và chấp nhận sự xuất hiện của môi trường kinh doanh mới [60, 61]. Còn với các nước đang phát triển, chính phủ các nước đều đưa ra các chính sách, qui định cụ thể nhằm dành quyền vận tải cho đội tàu quốc gia, chính sách phát triển vận tải biển luôn được điều chỉnh để không ngừng nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia.

Đối với nước ta, trong những năm gần đây có nhiều công trình nghiên cứu nhằm mục đích để nâng cao năng lực ngành hàng hải Việt Nam, thúc đẩy vận tải biển phát triển, trên cơ sở đó sẽ có tác động nhất định đến thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam. Các quy hoạch về phát triển vận tải biển, phát triển đội tàu vận tải biển, cảng biển, nâng cao chất lượng dịch vụ hàng hải, dự án phát triển cơ sở hạ tầng, dự án sửa đổi Bộ luật hàng hải Việt Nam, nghiên cứu dự báo luồng hàng xuất nhập khẩu... đã góp phần tích cực, tạo sự chuyển mình khởi sắc để vận tải biển của Việt Nam trưởng thành, phát triển và chủ động hội nhập. Nghiên cứu về tăng năng lực cạnh tranh của ngành hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập cũng đã xem xét một cách toàn diện, nhưng nghiên cứu mới chỉ ra được các tiêu thức chung thể hiện sức cạnh tranh của ngành và đề xuất các giải pháp trên giác độ định hướng tổng thể, trong khi đó theo tiêu chí cơ bản trên thế giới đánh giá về khả năng cạnh tranh của ngành lại là thị phần và khả năng duy trì lợi nhuận. Vấn đề đặt ra: tại sao nhà nước đã tập trung đầu tư cho nghiên cứu để phát triển đội tàu vận tải biển, hệ thống cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải, cơ sở hạ tầng cho hoạt động vận tải biển ... nhưng thị phần vận tải vẫn chưa thể nâng cao? Nhiều bài báo tranh trở và có những bình luận lo ngại về vấn đề này, ví dụ như nhận định “Đề có thể tăng thị phần vận tải hàng hoá xuất nhập khẩu cho đội tàu Việt Nam lên 25% trong xu thế hội nhập là một vấn đề không dễ tìm lời giải đáp” [38, tr.28]. Cho đến nay, chưa có một nghiên cứu độc lập về vấn đề tăng thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam, thị phần vận tải mới chỉ được xem xét đề cập trong một số đề tài như là một mục tiêu phải quán triệt khi thực hiện đề tài nghiên cứu, vấn đề được bàn luận ở bài viết đăng trên tạp chí chuyên ngành về một số nguyên nhân dẫn đến tình trạng thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam thấp như hiện nay và đưa ra được một số giải pháp khái quát mang tính tình huống, nghiên cứu chưa chỉ được bản chất, cốt lõi của thị phần vận tải, các nhân tố cơ bản cấu thành ảnh hưởng đến thị phần vận tải cũng

như mức độ tác động chúng đến thị phần vận tải, là căn cứ định lượng giúp nhà nước hoạch định được các chính sách tác động nhằm nâng cao thị phần vận tải. Đây chính là “lỗ hổng” cần được tiếp cận nghiên cứu để nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam.

3. 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 thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam, đề xuất giải pháp chính sách cơ bản nhằm nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam trong giai đoạn tới.

4. 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.

5. 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 thị phần vận tải và các yếu tố tác động đến nó, phương pháp chuyên gia để giải quyết một số nội dung trong nghiên cứu.

Với đặc thù của hoạt động vận tải biển, nguồn số liệu dùng trong luận án phải là số liệu tổng hợp của toàn ngành, được thu thập trên cơ sở phân tích và xử lý các tài liệu thứ cấp đã được công bố để đảm bảo tính nhất quán của số liệu sử dụng đồng thời kết hợp phương thức điều tra khảo sát thực tế để thu được các cơ sở dữ liệu cụ thể phục vụ cho phương pháp nghiên cứu được sử dụng trong luận án.

6. 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 thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia.

- Nghiên cứu mối quan hệ giữa thị phần vận tải và các nhân tố cơ bản cấu thành có ảnh hưởng trực tiếp đến thị phần vận tải. 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 thị phần vận tải .
- 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 thị phần vận tải, xác định nguyên nhân hạn chế sự tăng trưởng thị phần vận tải 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 thị phần vận tải 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 chừng 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 thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam.

Với ý nghĩa khoa học và thực tiễn của luận án, những kết quả nghiên cứu đạt được có thể là tài liệu tham khảo cho các nhà quản lý, các nhà hoạch định chính sách của ngành hàng hải cũng như các nhà quản lý khai thác đang trực tiếp điều hành tại các doanh nghiệp vận tải biển, doanh nghiệp cảng biển và doanh nghiệp dịch vụ hàng hải.

7. Câu hỏi đặt ra trong nghiên cứu

Để đạt được các mục tiêu đặt ra của đề tài luận án, câu hỏi nghiên cứu chính là các nội dung cần tiếp cận, triển khai dựa trên cơ sở lý luận logic và khoa học. Trong phạm vi của đề tài luận án, các câu hỏi nghiên cứu bao gồm:

- Có những công trình nào đã nghiên cứu hoặc nghiên cứu liên quan đến chủ đề nghiên cứu của luận án ?
- Luận án đã sử dụng phương pháp tiếp cận nghiên cứu nào?
- Cách xác định thị phần vận tải? Các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến thị phần vận tải? Bằng cách nào có thể xác định được các nhân tố này cũng như mức độ tác động của chúng đến thị phần vận tải?
- Nhà nước có vai trò như thế nào đối với việc nâng cao thị phần vận tải?
- Các công cụ quản lý nhà nước về kinh tế ? Tại sao công cụ chính sách được lựa chọn là công cụ quản lý hữu hiệu? Phương thức tác động của nhà nước trong việc nâng cao thị phần vận tải?
- Đánh giá hiện trạng đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải? Thực trạng về thị phần vận tải cũng như hệ thống chính sách quản lý hoạt động và phát triển vận tải biển trong việc nâng cao thị phần vận tải ?
- Giải pháp chính sách cơ bản nào để nâng cao thị phần vận tải ?
- Kết quả, điểm mới và hạn chế cũng như hướng nghiên cứu tiếp theo của đề tài luận án là gì?

8. 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 : 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

Tàu biển quốc gia được quy định trong bộ luật hàng hải của mỗi quốc gia. Với đặc thù của hoạt động vận tải biển, bộ luật này thường được xây dựng dựa trên nền tảng của hệ thống pháp luật hàng hải quốc tế. Theo điều 11 của Bộ luật hàng hải Việt Nam, tàu biển là tàu hoặc cấu trúc nổi di động khác chuyên dùng hoạt động trên biển. Tàu biển quy định trong Bộ luật này không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ và tàu đánh cá [39, tr.14]. Với khái niệm này tàu biển sẽ bao gồm rất nhiều loại chuyên dùng hoạt động trên biển với các mục đích khác nhau như: tàu vận tải hành khách, tàu vận tải hàng hoá, tàu cứu hộ, phà biển... Tàu biển (gọi tắt là tàu) được đề cập trong luận án nghiên cứu là *tàu vận tải hàng hoá* tức là tàu biển chuyên dùng *thực hiện nhiệm vụ vận chuyển hàng hoá trên các tuyến đường biển*.

Tàu biển quốc gia được nhìn nhận theo quan điểm của Bộ Luật hàng hải Việt Nam chính là tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia bao gồm đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam và đăng ký quyền sở hữu. Mặt khác, theo luật hiện hành các tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức cá nhân nước ngoài khi đáp ứng đầy đủ các điều kiện quy định cũng được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia theo một trong hai hình thức sau:

- Đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam và đăng ký quyền sở hữu
- Đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam

Còn đối với tàu biển do tổ chức, cá nhân thuê theo hình thức thuê tàu trần (chỉ thuê tàu, không thuê thuyền viên) và thuê mua tàu, khi đảm bảo các điều kiện cho phép cũng có thể đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam. Với logic này, *đội tàu biển quốc gia được hiểu là tập hợp các tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân trong nước và tổ chức, cá nhân nước ngoài được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia*. Nhưng trong giới hạn phạm vi nghiên cứu của đề tài luận án thì đội tàu biển quốc gia được đề cập là tập hợp các tàu vận tải hàng hoá trên các tuyến đường biển. Do vậy, có thể hiểu *đội tàu biển quốc gia là tập hợp 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*.

Cũng với lập luận trên, theo quan điểm của các nước có ngành hàng hải phát triển các tàu thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân trong quốc gia khi đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài vẫn được tính vào đội tàu quốc gia. Vì vậy, quan niệm về đội tàu biển quốc gia được mở rộng hơn: *đội tàu biển quốc gia là tập hợp các tàu vận tải hàng hoá thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân trong nước bao gồm các tàu được đăng ký mang cờ quốc tịch quốc gia và các tàu đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài*. Ví dụ: đội tàu Nhật Bản tính đến 1/1/2006 có 3.091 tàu trong đó 707 tàu mang cờ quốc tịch quốc gia (national flag), 2.384 tàu chiếm tới 77% mang cờ quốc tịch nước ngoài (foreign flag), bảng 1.1 sau đây là số liệu về đội tàu của một số nước [59, tr.33] - nước được xếp trong nhóm 35 nước có ngành hàng hải phát triển mạnh trên thế giới:

**Bảng 1.1: Đội tàu của một số nước có ngành hàng hải phát triển mạnh
(tính đến 1/1/2006)**

Tên nước	Số lượng tàu (chiếc)		
	Tàu mang cờ quốc gia	Tàu mang cờ nước ngoài	Tổng số
Mỹ	625	1.054	1.679
Anh	370	409	779
Đức	420	2.366	2.786
Japan	707	2.384	3.091
China	1.763	1.130	2.893
Singapore	467	287	754
Malaysia	249	76	325
Indonesia	591	120	711
Philippines	275	37	312
Thailand	278	40	318

Nguồn: Ban thư ký UNTAD tổng hợp trên cơ sở số liệu do đăng kiểm Lloyd's - Fairplay cung cấp.

Như vậy, quan niệm về đội tàu quốc gia đề cập trong luận án được xem xét trên cơ sở của Bộ Luật hàng hải Việt Nam sẽ chỉ 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

Như chúng ta đã biết, hoạt động của đội tàu vận tải biển luôn gắn với thị trường vận tải biển. Thị trường vận tải biển là nơi diễn ra hoạt động của

các tàu vận tải biển để tiến hành quá trình vận chuyển hàng hoá, hành khách trên các tuyến vận tải biển.

Theo phạm vi hoạt động, tuyến vận tải biển quốc gia gồm:

- *Tuyến nội địa*: Là tuyến vận tải giữa các cảng biển hoặc cảng sông với các cảng biển trong một quốc gia và ngược lại. Theo luật hàng hải quốc tế, quyền vận tải trên các tuyến nội địa thuộc đội tàu quốc gia. Ví dụ: Bộ Luật hàng hải Việt Nam, tại điều 7 qui định: Tàu biển Việt Nam được ưu tiên vận tải nội địa đối với hàng hoá, hành khách và hành lý. Khi tàu biển Việt Nam không có đủ khả năng vận chuyển thì tàu biển nước ngoài được tham gia vận tải nội địa trong các trường hợp: vận chuyển hàng siêu trường, siêu trọng hoặc các loại hàng hoá khác bằng tàu biển chuyên dùng (trường hợp này Bộ trưởng Bộ giao thông vận tải biển quyết định); phòng chống, khắc phục thiên tai, dịch bệnh hoặc cứu trợ nhân đạo khẩn cấp (giám đốc Cảng vụ hàng hải quyết định).
- *Tuyến nước ngoài*: Là tuyến vận tải từ các cảng biển của một quốc gia đến một hoặc một số cảng biển nước ngoài khác và ngược lại [3, tr.I-1], chẳng hạn đối với nước ta tuyến nước ngoài chính là tuyến hành hải từ cảng biển Việt Nam đến một hoặc một số cảng biển nước ngoài và ngược lại [15].

Như vậy, khi nói đến thị phần vận tải (TPVT) của đội tàu biển quốc gia thực chất là đề cập đến *TPVT trên tuyến nước ngoài trong việc vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu (XNK)*. 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 của đội tàu biển quốc gia.

- *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:

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

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)

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

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

Theo cách xác định trên, muốn nâng cao thị phần vận tải năm sau so với năm trước của đội tàu biển quốc gia thì tốc độ tăng của khối lượng hàng vận chuyển do đội tàu biển quốc gia đảm nhiệm phải lớn hơn tốc độ tăng của khối lượng hàng hoá XNK thông qua cảng biển quốc gia.

1.1.3 Sự cần thiết nâng cao TPVT

Hội nhập nền kinh tế thế giới trong đó có hội nhập vận tải biển tạo nên nhu cầu vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển ngày một gia tăng. Đội tàu biển quốc gia sẽ phải chịu sức ép cạnh tranh rất lớn ngay tại

“sân nhà”. Để đảm bảo sự phát triển bền vững của vận tải biển trong môi trường cạnh tranh, nâng cao TPVT là yêu cầu cấp thiết, cụ thể:

1.1.3.1 Đảm bảo sự tồn tại và phát triển bền vững của doanh nghiệp vận tải biển

Mục tiêu hoạt động chính của doanh nghiệp vận tải biển là kinh doanh vận chuyển hàng hoá giữa các cảng, do vậy hàng hoá là đối tượng phục vụ chủ yếu của doanh nghiệp. Đội tàu vận tải biển được xác định là cơ sở vật chất quan trọng nhất vì hoạt động khai thác tàu trực tiếp làm ra sản phẩm vận tải, đem lại nguồn thu chủ lực cho doanh nghiệp vận tải biển. Do vậy, khối lượng hàng hoá xuất nhập khẩu do đội tàu quốc gia vận chuyển chiếm tỷ trọng ngày càng cao là cơ sở vững chắc cho sự tồn tại và phát triển mở rộng thị trường, kích thích doanh nghiệp đầu tư tăng năng lực vận tải của mình. Nhưng cũng có quan điểm cho rằng: doanh nghiệp vận tải biển cũng như các doanh nghiệp được thành lập theo luật doanh nghiệp sẽ có quyền kinh doanh những ngành nghề mà pháp luật không cấm, doanh nghiệp vận tải biển không chỉ có hoạt động duy nhất là chuyên chở hàng hoá mà có thể còn có các hoạt động khác nữa cũng tạo ra doanh thu. Về bản chất, đối với doanh nghiệp vận tải biển thì chức năng vận chuyển hàng hoá là hoạt động cơ bản, tạo nguồn thu chính cho doanh nghiệp, bởi lẽ: doanh nghiệp vận tải biển là một tổ chức kinh tế có tư cách pháp nhân, được thành lập theo pháp luật Việt Nam, thực hiện chức năng kinh doanh vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu bằng tàu biển qua các cảng biển Việt Nam; Đồng thời, thực hiện vận chuyển hàng hoá dưới hình thức chở thuê cho các chủ hàng nước ngoài, thực hiện cho thuê tàu...theo quy định của Bộ luật Hàng Hải, pháp luật Việt Nam và luật pháp quốc tế [48, tr.15]. Do vậy, TPVT được nâng cao biểu thị sự lớn mạnh và phát triển của các doanh nghiệp vận tải biển.

1.1.3.2 Chủ động đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu

Trong bối cảnh hội nhập nền kinh tế thế giới, giao thương hàng hoá giữa nước ta với các nước trong khu vực và trên thế giới là nhu cầu tất yếu, vận tải biển giữ vai trò quan trọng trong sự hội nhập và phát triển kinh tế đất nước. Vận tải biển là phương thức vận tải quốc tế lâu đời và quan trọng nhất đối với thương mại quốc tế, có tới 4/5 khối lượng hàng hoá trong buôn bán quốc tế được vận chuyển bằng đường biển [1, tr.35]. Hơn 95% hàng hoá XNK của Việt Nam được vận chuyển bằng đường biển [52, tr.23], vận tải biển đã trở thành một trong những mắt xích thiết yếu, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu của nước ta. Trong giai đoạn tới, khối lượng hàng XNK vận chuyển bằng đường biển của Việt Nam theo dự báo có xu hướng không ngừng gia tăng [13, tr.67-68], số liệu cụ thể trên bảng 1.2.

Bảng 1.2: Dự báo luồng hàng xuất nhập khẩu vận chuyển bằng đường biển của Việt Nam năm 2010, 2020

Châu lục	Năm 2010		Năm 2020	
	Hàng xuất (1000 T)	Hàng nhập (1000 T)	Hàng xuất (1000 T)	Hàng nhập (1000 T)
Châu Âu	14.800	17.500	28.800	32.200
Châu Á	32.000	38.500	56.000	72.800
Châu Mỹ	20.800	10.500	48.000	25.200
Châu Úc	5.600	2.100	12.800	7.000
Châu Phi	2.000	350	4.800	1.400
Các nước khác	4.800	1.050	9.600	1.400
<i>Tổng xuất; nhập</i>	80.000	70.000	160.000	140.000
<i>Tổng XNK</i>	150.000		300.000	

Nguồn: Nghiên cứu luồng hàng xuất nhập khẩu phục vụ hội nhập quốc tế về GTVT.

Bộ GTVT, 12/2004

Như vậy, đến năm 2010 khối lượng hàng XNK của Việt Nam cần vận chuyển bằng đường biển lên tới 150 triệu tấn và 2020 là 300 triệu tấn. Đây là một yêu cầu lớn đặt ra đối với đội tàu biển quốc gia. Với bất kỳ quốc gia nào, việc đảm bảo vận chuyển hàng hoá nội địa và hàng xuất nhập khẩu là trọng trách của đội tàu quốc gia. TPVT được nâng cao sẽ khẳng định năng lực vận tải của đội tàu quốc gia và khả năng chủ động đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu.

1.1.3.3 Phản ánh sự cân đối, đồng bộ trong phát triển vận tải biển

Hoạt động của đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải là những hoạt động cơ bản tạo nên sản phẩm vận tải biển. Đội tàu là đơn vị trực tiếp tạo nên sản phẩm vận tải nhưng hoạt động của nó phụ thuộc rất lớn vào sự tương thích, phối kết hợp chặt chẽ với các hoạt động của hệ thống cảng biển và dịch vụ hàng hải. Do vậy, khi lượng hàng hoá xuất nhập khẩu do đội tàu quốc gia vận chuyển thông qua hệ thống cảng biển quốc gia chiếm ưu thế hơn so với các hãng tàu nước ngoài không chỉ khẳng định năng lực vận tải của đội tàu quốc gia mà còn phản ánh sự phát triển cơ bản, cân đối và hợp lý giữa đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải, tạo sự phát triển đồng bộ, phù hợp với xu hướng phát triển vận tải biển trong khu vực và trên thế giới.

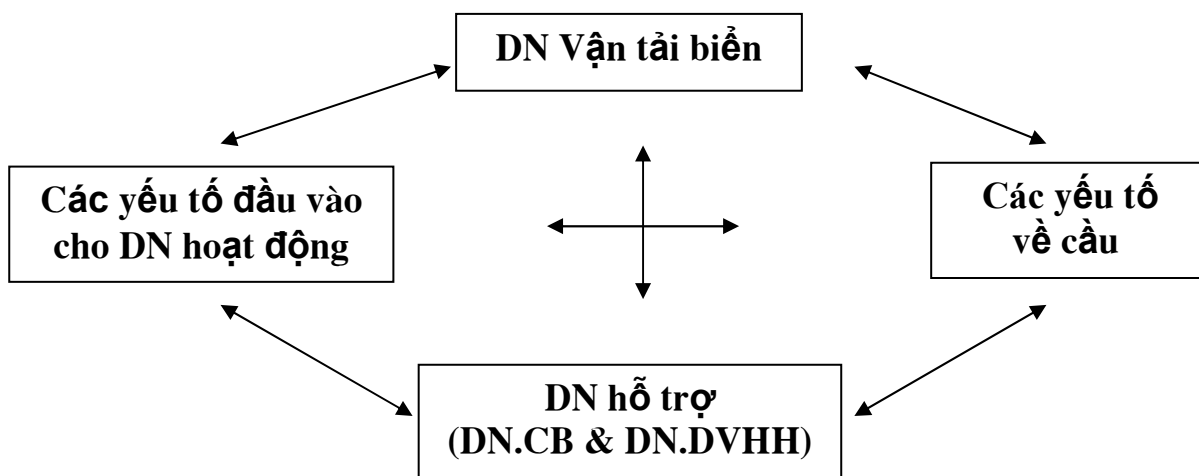
1.1.3.4 Xác định vị thế và sức cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia

Thực chất hội nhập nền kinh tế thế giới trong đó có hội nhập vận tải biển là quá trình tham gia vào cuộc chơi chung của thế giới. Tuân thủ và thực hiện luật chơi chung này, ngoài qui định của các công ước quốc tế về hàng hải là qui định của Tổ chức thương mại thế giới và ASEAN có liên quan tới vận tải biển [52, tr. 23]. Quá trình tự do hoá thương mại dịch vụ vận tải biển đòi hỏi các quốc gia phải mở cửa thị trường vận tải biển, thực hiện các nguyên tắc nghiêm ngặt của Tổ chức thương mại thế giới, tham gia cạnh tranh công bằng. Hội nhập vận tải biển sẽ mở ra nhiều cơ hội và không ít thách thức cho vận tải

biển quốc gia, sức ép về cạnh tranh là rất lớn đối với đội tàu quốc gia mà TPVT chính là số đo quan trọng phản ánh năng lực cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia. Khi TPVT được nâng cao sẽ khẳng định uy tín, vị thế, sức cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia.

1.1.4 Các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT

Khi đề cập đến đội tàu biển quốc gia cần phải đề cập đến các doanh nghiệp vận tải biển, vì các tàu thuộc đội tàu biển quốc gia đều phải trực thuộc sở hữu và chịu sự quản lý điều hành của một trong các doanh nghiệp vận tải biển (DN.VTB). Với đặc thù của vận tải biển, 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 mô hình môi trường kinh doanh của DN.VTB- sơ đồ 1.1:



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

Thông qua mô hình trên cho thấy TPVT sẽ chịu sự tác động của các nhân tố thuộc bốn nhóm sau:

- *Nhóm DN.VTB*: đội tàu biển- cơ sở vật chất nòng cốt của doanh nghiệp, phương thức tổ chức khai thác kinh doanh, chính sách về tàu biển...
- *Nhóm các doanh nghiệp hỗ trợ (trực tiếp)*:

- Doanh nghiệp cảng biển- DN.CB: khả năng giải phóng tàu - năng suất xếp dỡ, trang thiết bị xếp dỡ, các chính sách về cảng biển....
- Doanh nghiệp dịch vụ hàng hải- DN.DVHH: thời gian, chất lượng dịch vụ, chính sách về dịch vụ hàng hải...
- *Nhóm các yếu tố đầu vào*: vốn, công nghệ, nguồn nhân lực, cơ sở hạ tầng cho hoạt động vận tải biển...Nguồn lực cung cấp cho hoạt động vận tải biển về cơ bản bao gồm: đội ngũ thuyền viên cung cấp cho đội tàu, các cán bộ khai thác làm việc tại các DN.VTB, DN.CB, nguồn lực phục vụ cho hoạt động của hệ thống DN.DVHH.
- *Nhóm yếu tố về cầu* : Nhu cầu hàng hoá XNK vận chuyển bằng đường biển

Hoạt động kinh tế của bất kỳ chủ thể nào trong quốc gia luôn chịu sự chi phối, tác động điều tiết của nhà nước. Nếu nhìn nhận được đúng bản chất và phát hiện được quy luật ảnh hưởng các nhân tố tới mục tiêu cần đạt được sẽ tạo nền tảng vững chắc để nhà nước sử dụng phương thức quản lý, tác động, khuyến khích phù hợp, phát huy tốt công năng của nhân tố cơ bản ảnh hưởng trực tiếp đến TPVT. Đồng thời, cũng trên cơ sở đó chính bản thân doanh nghiệp sẽ phải chọn lọc phương thức kinh doanh khai thác hiệu quả, thúc đẩy nâng cao TPVT. Như vậy, TPVT chịu ảnh hưởng bởi nhiều nhân tố tác động trong những mối quan hệ phức tạp đặc biệt trước bối cảnh toàn cầu hoá nền kinh tế. Sự phát triển kinh tế của quốc gia luôn chịu sự tác động chi phối của quy luật cạnh tranh trong đó ngành hàng hải cụ thể là hoạt động vận tải biển đang phải chịu sức ép cạnh tranh khốc liệt trước xu thế tự do hoá thương mại, vận tải biển quốc gia phải tham gia vào “sân chơi chung” với những quy tắc chặt chẽ của Tổ chức thương mại thế giới (WTO) được xây dựng trên bốn nguyên tắc pháp lý nền tảng, đó là nguyên tắc: tối huệ quốc, đãi ngộ quốc gia, mở cửa thị trường và cạnh tranh công bằng. TPVT là một trong

những chỉ số quan trọng đánh giá sức cạnh tranh của đội tàu biển quốc gia. Do vậy, với chức năng quản lý nhà nước các nhà quản lý cần nhìn nhận được các tác nhân cơ bản tác động đến TPVT dựa trên cơ sở khoa học để hướng hoạt động quản lý đạt được mục tiêu đặt ra.

Trước sự hội nhập và phát triển của nền kinh tế, lượng hàng hoá sản xuất đáp ứng nhu cầu tiêu dùng trong nước và phục vụ xuất khẩu ngày một tăng. Với những ưu thế nổi trội, vận tải biển giữ vai trò đặc biệt quan trọng, hơn 95% hàng hoá XNK quốc gia được vận chuyển bằng đường biển [26, tr.24]. Theo dự báo khối lượng hàng hoá XNK vận chuyển bằng đường biển của nước ta đến 2010 và 2020 có xu hướng tăng sẽ là thách thức với đội tàu biển Việt Nam. Một quy luật gần như mang tính khách quan về việc phân chia quyền vận tải theo tỷ lệ 40:40:20 - Bộ Luật Liner của Tổ chức thương mại thế giới đang được nhiều quốc gia chấp thuận đặc biệt trong tiến trình toàn cầu hoá nền kinh tế hiện nay.

Xuất phát từ mô hình môi trường kinh doanh của doanh nghiệp vận tải biển thì TPVT chịu sự tác động của các nhân tố thuộc bốn nhóm nêu trên, về nguyên tắc nhiệm vụ của người nghiên cứu phải quán triệt đánh giá được ảnh hưởng của tất cả các nhân tố đến TPVT- đây chính là cơ sở giúp các nhà quản lý trong việc hoạch định chính sách. Nhưng với những hạn chế nhất định khi thực hiện công việc nghiên cứu đề tài luận án và đặc biệt ở góc độ quản lý ngành, nhà quản lý cần phải lắng được đâu là nhân tố chính- nhân tố cơ bản, cấu thành có ảnh hưởng trực tiếp đến TPVT. Trong bốn nhóm nhân tố nêu trên, hàng hoá luôn là đối tượng của hoạt động vận tải biển, dự báo nhu cầu hàng hoá XNK vận chuyển bằng đường biển chính là lượng hàng tiềm năng mà đội tàu quốc gia phải giữ trọng trách và được xem là nguồn đã có. Với đặc thù của hoạt động vận tải biển, các nhân tố đầu vào như vốn, công nghệ, nguồn nhân lực- đội ngũ sỹ quan thuyền viên, cán bộ khai thác tàu, khai thác

cảng, dịch vụ hàng hải...cũng là một trong những nhân tố ảnh hưởng đến TPVT. Khi nghiên cứu ảnh hưởng của nguồn nhân lực đến TPVT không thể tách rời khỏi quy mô, cơ cấu và xu hướng phát triển của doanh nghiệp nói riêng và ngành hàng hải nói chung mà luôn có sự gắn kết chặt chẽ 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 vì đây chính là một trong những vùng thị trường sử dụng nguồn lực, nơi kiểm định chất lượng nguồn nhân lực, thông qua đó gián tiếp đánh giá được ảnh hưởng của chúng đến TPVT. Tương tự cũng xem xét đối với các nhân tố vốn, công nghệ... Như vậy, về cơ bản khi nghiên cứu mô hình môi trường kinh doanh của doanh nghiệp vận tải biển, nhân tố cơ bản ảnh hưởng trực tiếp 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 nhiều phương pháp xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT, song nhìn chung nó được qui tụ dưới hai phương pháp chính sau:

- Phương pháp điều tra, nghiên cứu, liệt kê, xem xét, phân tích các nhân tố ảnh hưởng. Phương thức này đề cập tới tất cả các nhân tố, trên cơ sở điều tra, phỏng vấn xin ý kiến chuyên gia... cũng cho ta kết quả về nhân tố cơ bản. Các nhân tố tìm được sẽ mang ý nghĩa định tính nhiều hơn mà chưa định lượng được mức độ ảnh hưởng của nó tới thị phần vận tải.
- Xuất phát từ khái niệm về TPVT (phương trình định nghĩa [27, tr.14]), triển khai tìm được mối quan hệ giữa TPVT và các nhân tố cơ bản cấu thành,

ảnh hưởng cơ bản trực tiếp đến TPVT. Trong ngành hàng hải khi sử dụng phương pháp này, kết quả không những biểu đạt được các nhân tố ảnh hưởng về mặt định tính mà còn cả về định lượng. Nghiên cứu sinh đã phát triển khái niệm và xác lập mô hình (chi tiết xem mục 3.2.1). Nhân tố được xác định bằng phương pháp mô hình đảm bảo có căn cứ khoa học và tính logic cao.

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

Ngành hàng hải là một khâu quan trọng trong hoạt động của nền kinh tế quốc dân, bất kỳ một quốc gia nào cũng cần thiết lập hệ thống quản lý để duy trì, đảm bảo cho quá trình phát triển ổn định, bền vững và phù hợp với bối cảnh phát triển kinh tế của quốc gia. 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

a. Công cụ quản lý:

Để làm tốt công tác quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải các công cụ chủ yếu dùng trong quản lý thường là công cụ: pháp luật, kế hoạch (chiến lược, quy hoạch phát triển, chương trình mục tiêu...), chính sách và công cụ khác.

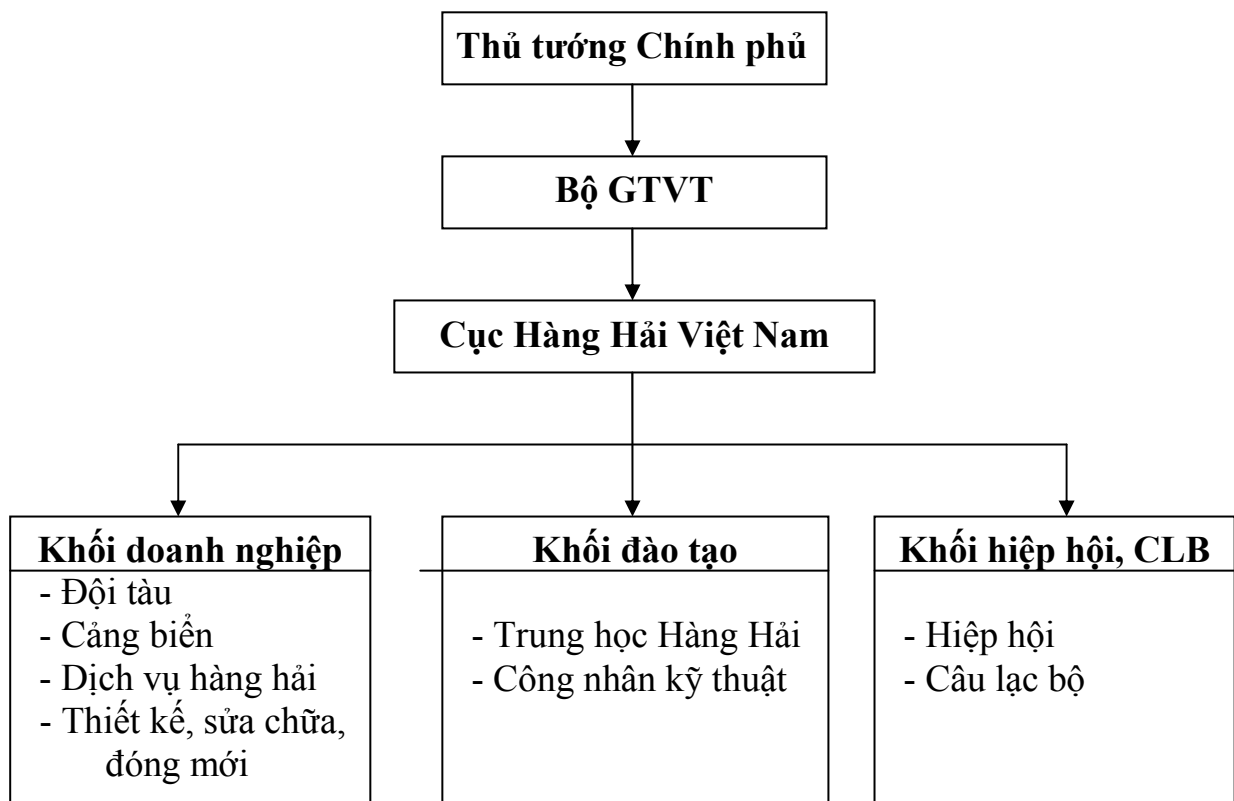
b. Đối tượng quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải

Đối tượng quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải bao gồm: Tàu biển và thuyền viên; Cảng biển, luồng tàu biển và khu vực neo đậu của tàu,

thuyền; Vận tải và dịch vụ hàng hải; An toàn hàng hải (tìm kiếm cứu nạn, đèn biển, đài thông tin); Các dự án đầu tư trong ngành hàng hải.

c. Cơ quan quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải

Đại diện cho khối quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải Việt Nam là Cục hàng hải Việt Nam. Cục hàng hải là tổ chức có nhiệm vụ thực hiện các chức năng quản lý nhà nước về ngành hàng hải, bao gồm quản lý hoạt động và phát triển hàng hải trên phạm vi cả nước. Mô hình tổ chức bộ máy quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải được thể hiện trên sơ đồ 1.2:



Sơ đồ 1.2: Mô hình tổ chức bộ máy quản lý nhà nước của ngành hàng hải

Thông qua mô hình, Cục hàng hải Việt Nam- cơ quan thực hiện công tác quản lý với ba khối cơ bản: đó là khối doanh nghiệp, khối đào tạo và khối các hiệp hội, câu lạc bộ nhằm thực hiện các mục tiêu chung của toàn ngành trong đó có mục tiêu nâng cao TPVT. Ưu điểm nổi bật của mô hình tổ chức

bộ máy quản lý nhà nước của ngành hàng hải là thể hiện một cách rõ nét cấu trúc đặc trưng cơ bản hoạt động của ngành đặc biệt là khối đội tàu, cảng biển và dịch vụ hàng hải trong việc tạo ra sản phẩm của ngành cũng như TPVT. Bên cạnh đó, các hoạt động khác như thiết kế, sửa chữa, đóng mới, đào tạo nguồn nhân lực, sự đóng góp của các hiệp hội (hiệp hội cảng biển, hiệp hội chủ tàu) câu lạc bộ (câu lạc bộ thuyền trưởng, câu lạc bộ luật gia) đã tạo sự hỗ trợ đồng bộ để thực hiện các mục tiêu phát triển của ngành hàng hải trong đó có mục tiêu nâng cao TPVT. Tuy nhiên, hoạt động quản lý nhà nước đối với ngành thực hiện theo mô hình trên cũng tồn tại những hạn chế nhất định như: khó kiểm soát cụ thể được chất lượng đào tạo nguồn nhân lực, bộ máy còn công kênh...

đ. Hiệu lực, hiệu quả của quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải

Hiệu lực quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải phản ánh sự chấp hành, thực hiện, sự tuân thủ các chiến lược, kế hoạch, chính sách và pháp luật của các chủ thể hoạt động trong ngành như các doanh nghiệp vận tải biển, doanh nghiệp cảng biển, tổ chức cung ứng dịch vụ hàng hải.... Hiệu lực này phụ thuộc nhiều vào việc hoàn thành các chức năng quản lý của Cục Hàng hải Việt Nam trong quá trình triển khai thực hiện các chiến lược, kế hoạch, chính sách và pháp luật trong ngành hàng hải. Tiêu chí đánh giá hiệu lực quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải bao gồm một hệ thống các chỉ tiêu cụ thể, mức độ thực hiện các chiến lược, kế hoạch, mức độ chấp hành chính sách và pháp luật của các chủ thể trong ngành. Quy hoạch phát triển không được thực hiện, pháp luật không được tuân thủ là biểu hiện của hiệu lực quản lý nhà nước yếu kém. Hiệu quả quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải là kết quả đạt được mục tiêu của ngành trong từng thời kỳ nhất định. Hiệu quả quản lý nhà nước không chỉ phụ thuộc vào công tác tổ chức thực hiện mà quan trọng là phụ thuộc vào công tác hoạch định. Hoạch định chiến lược, hoạch định kế

hoạch, các chính sách và pháp luật. Hiệu lực quản lý nhà nước nói nhiều đến các cơ quan hành chính chức năng còn hiệu quả quản lý nhà nước nói đến cả hệ thống quản lý nhà nước từ các cơ quan hoạch định đến các cơ quan hành chính chức năng chủ yếu là tổ chức triển khai. Tiêu chí dùng để đánh giá hiệu quả quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải gồm các chỉ tiêu phản ánh kết quả đạt được mục tiêu của ngành hàng hải trong từng thời kỳ như 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 đồng thời mục tiêu 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 và tác động tích cực đến TPVT. Để thúc đẩy vận tải biển phát triển, tăng TPVT, nhà nước luôn giữ vai trò đặc biệt quan trọng. Vai trò quản lý nhà nước có tác động quyết định đến sự phát triển vận tải biển quốc gia, nâng cao TPVT của đội tàu biển quốc gia và được thể hiện thông qua các chức năng sau đây:

1.2.2.1 Hoạch định chiến lược, quy hoạch để tạo định hướng phát triển

Chiến lược phát triển ngành hàng hải quốc gia thể hiện khung định hướng và các giải pháp tổng quát phát triển toàn ngành trong giai đoạn nhất định. Chẳng hạn chiến lược của ngành hàng hải Việt Nam: mở rộng, cải tiến trang thiết bị cảng; tăng cường sử dụng năng lực của cảng hiện tại bằng cách

khôi phục, cải tạo, nâng cấp và sử dụng trang thiết bị làm hàng hiệu quả hơn; phát triển đội tàu biển Việt Nam có đủ khả năng cạnh tranh; hỗ trợ tài chính để tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng và hiện đại hoá đội tàu [7, tr.4-8]...khi xây dựng các chiến lược đã dựa trên nhu cầu thực tiễn và xu thế phát triển tất yếu của vận tải biển các nước trong khu vực và trên thế giới.

Quy hoạch phát triển ngành hàng hải quốc gia: Thể hiện sự cụ thể hoá một bước của chiến lược phát triển của ngành, nó là một tập hợp các mục tiêu và sự bố trí nguồn lực theo thời gian nhất định. Ví dụ: quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010, quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến 2010 và định hướng phát triển đến 2020; quy hoạch phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam đến năm 2010...

Như vậy, nếu không có chiến lược, quy hoạch tổng thể thống nhất sẽ không có được khung định hướng rõ ràng cho sự phát triển của ngành hàng hải. Trên cơ sở đó, việc sử dụng nguồn lực của ngành sẽ đem lại hiệu quả kinh tế cao trong khuôn khổ nhất định, thúc đẩy sự phát triển của ngành hàng hải quốc gia, tạo thuận lợi cho sự phát triển của đội tàu, cảng biển...góp phần tích cực nâng cao TPVT.

1.2.2.2 Tổ chức, điều hành hoạt động hàng hải quốc gia

Tổ chức, điều hành hoạt động hàng hải quốc gia là tập hợp các nhiệm vụ nhà nước: thiết lập hệ thống quản lý vận hành các hoạt động hàng hải trên phạm vi cả nước nhằm thực hiện các mục tiêu theo định hướng nhất định. Việc tổ chức và điều hành hoạt động hàng hải giữ vai trò tích cực trong tiến trình quản lý nhằm huy động mọi nguồn lực tạo sức mạnh cho sự phát triển của ngành trên cơ sở thiết lập bộ máy quản lý nhà nước về hàng hải, tổ chức các khâu hoạt động (đội tàu, cảng biển, hệ thống DVHH, cứu hộ, bảo đảm an toàn hàng hải...) cũng như sử dụng các công cụ điều hành tạo động lực cho hoạt động hàng hải quốc gia phát triển đạt được các mục tiêu đã hoạch định.

1.2.2.3 Tạo môi trường pháp lý- khuôn khổ cho hoạt động hàng hải quốc gia phát triển

Lưu thông hàng hoá giữa các quốc gia bằng tàu biển ngày nay được thực hiện trong môi trường tự do hoá thương mại; tạo điều kiện thuận lợi tối đa để tiếp cận thị trường và sự thông thương giữa các quốc gia trên cơ sở không phân biệt đối xử và hướng tới cạnh tranh công bằng. Do vậy, khi nhà nước tạo được môi trường pháp lý, khuôn khổ thuận lợi cho ngành hàng hải, hoạt động vận tải biển quốc gia phát triển cùng đồng nghĩa với việc đặt nền tảng vững chắc mở rộng thị trường vận tải biển, tạo cơ hội nâng cao TPVT. Nhà nước tạo môi trường pháp lý cho hoạt động hàng hải quốc gia phát triển chủ yếu thông qua:

a. Thiết lập khung pháp luật về kinh tế

Để quản lý nền kinh tế, nhà nước phải thiết lập, hoàn thiện và thực hiện một hệ thống pháp luật về kinh tế để điều chỉnh các quan hệ trong quá trình quản lý. Theo nghĩa rộng, pháp luật về kinh tế là tổng thể các quy phạm pháp luật do nhà nước ban hành hoặc thừa nhận, thể hiện ý chí của giai cấp công nhân và nhân dân lao động nhằm điều chỉnh các quan hệ xã hội phát sinh trong quá trình tổ chức và quản lý sản xuất - kinh doanh giữa các chủ thể kinh tế với cơ quan quản lý nhà nước [50, tr.179]. Đối với các hoạt động hàng hải, việc xác định khung pháp luật về kinh tế - pháp luật hàng hải đúng đắn cho các hoạt động của đội tàu, cảng biển, dịch vụ hàng hải, thuyền bộ, cứu hộ hàng hải, trục vớt tài sản chìm đắm, bảo hiểm...là điều kiện tiên quyết, đảm bảo sự phát triển đúng hướng, hiệu quả, phù hợp với luật hàng hải quốc tế. Trọng trách này không ai khác, chỉ có thể là nhà nước với chức năng, quyền lực của mình sẽ tạo lập khuôn khổ định hướng cho hoạt động hàng hải quốc gia phát triển phù hợp với xu hướng cũng như luật hàng hải quốc tế và bồi

cạnh nền kinh tế của mỗi quốc gia. Thiết lập khung pháp luật về kinh tế, xác lập môi trường pháp lý là việc làm cần thiết bởi vì:

- Hoạt động hàng hải không chỉ giới hạn trong phạm vi một quốc gia mà là sự giao lưu thông thương quốc tế và tồn tại một cách khách quan với nhiều mối quan hệ phức tạp. Do vậy, nếu không có pháp luật điều chỉnh thì các quan hệ hàng hải phát triển mang tính tự phát, không phù hợp với luật pháp quốc tế, dẫn đến sự phát triển không hiệu quả, ảnh hưởng đến các hoạt động thương mại, hoạt động vận tải biển của các doanh nghiệp và sự phát triển kinh tế của quốc gia.
- Pháp luật có tác dụng thúc đẩy các hoạt động hàng hải phát triển. Ngành hải là ngành sớm chịu sự tác động của quá trình tự do hoá thương mại, quá trình này dẫn đến yêu cầu phải mở cửa thị trường vận tải biển, thực hiện các nguyên tắc chặt chẽ của WTO, tham gia cạnh tranh công bằng thì pháp luật chính là nền tảng, căn cứ vững chắc để đặt ra những yêu cầu, biện pháp tạo điều kiện cho các chủ thể thuộc ngành hàng hải thực hiện đầy đủ quyền lợi nghĩa vụ của mình cũng như đề ra các biện pháp xử lý đối với các vi phạm nghĩa vụ, quy định các chế tài tương ứng cho các trường hợp vi phạm và bảo vệ quyền lợi chính đáng của chủ thể bị vi phạm. Khi quyền lợi chính đáng của các chủ thể được bảo vệ sẽ tạo động năng tích cực cho sự phát triển của ngành cũng như cơ hội để vận tải biển phát triển, nâng cao TPVT.
- Pháp luật điều chỉnh các quan hệ trong hoạt động hàng hải, tạo hành lang pháp lý cần thiết, định hướng cho các quan hệ đó phát triển ổn định và đúng quy luật đặc biệt trong bối cảnh hội nhập nền kinh tế thế giới. Một bối cảnh trong đó các hoạt động hàng hải của quốc gia phải chịu sự ràng buộc của nhiều mối quan hệ phức tạp đan xen và sự điều chỉnh không những của luật pháp quốc gia mà còn cả luật pháp và các công ước quốc tế về hàng hải.

b. Tạo lập hệ thống pháp luật hàng hải quốc gia

Pháp luật hàng hải là công cụ để nhà nước quản lý đối với các hoạt động hàng hải. Pháp luật hàng hải là hệ thống các quy phạm do nhà nước ban hành thể hiện dưới dạng các văn bản pháp luật về hàng hải, chúng chứa đựng các quy phạm pháp luật và các quan hệ luật pháp được hình thành trong hoạt động quản lý đồng thời là căn cứ để giải quyết các vấn đề cụ thể của quá trình quản lý hoạt động hàng hải. Các văn bản quản lý nhà nước về hàng hải là một căn cứ quan trọng về mặt pháp lý để đề ra các chính sách mới hiệu quả, đúng pháp luật hiện hành của quốc gia và luật pháp quốc tế.

Pháp luật hàng hải giữ vai trò đặc biệt quan trọng cho sự phát triển của ngành và nâng cao TPVT. Với đặc thù của mạng lưới vận tải biển rộng khắp toàn thế giới và môi quan hệ phức tạp đan xen thường xuyên diễn ra trong quá trình hoạt động, chính môi trường pháp luật về hàng hải đã trở thành “nôi” nuôi dưỡng, định hướng khuôn khổ, tạo điều kiện thuận lợi hay kìm hãm sự phát triển của ngành hàng hải nói chung và vận tải biển nói riêng. Tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận tải biển phát triển chính là tạo thuận lợi cho sự phát triển của đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải phát triển trên nền tảng môi trường pháp luật phù hợp xu thế phát triển vận tải biển quốc tế, cập nhật khai thông nút ách tắc để vận tải biển phát triển, nâng cao chất lượng và rút ngắn thời gian vận chuyển, hạ giá thành, thu hút hấp dẫn khách hàng.

Nhà nước luôn coi trọng việc tạo lập hệ thống pháp luật hàng hải thuận lợi cho hoạt động vận tải biển phát triển chính vì vậy, pháp luật về hàng hải luôn được các quốc gia sửa đổi, bổ sung, cập nhật phù hợp với các công ước, luật pháp quốc tế nhằm tạo thuận lợi cho hoạt động vận tải biển phát triển đặc biệt trong tiến trình hội nhập, chẳng hạn: hệ thống pháp luật hàng hải của Nhật Bản là một trong những điều kiện thuận lợi góp phần cho sự thành công cho sự phát triển vận tải biển của Nhật Bản. Luật chuyên chở hàng hải ban

hành ngày 1/7/1949 với 17 lần sửa đổi bổ sung và Đạo luật liên quan đến việc chuyên chở hàng hoá bằng đường biển ban hành ngày 16/6/1957 với 3 lần sửa đổi [35, tr 168]. Đó là một hệ thống luật tương đối hoàn chỉnh với nhiều lần sửa đổi nhằm khuyến khích, tạo môi trường thuận lợi phát triển vận tải biển và nâng cao khả năng cạnh tranh lành mạnh cho các hãng tàu của Nhật Bản, phù hợp với luật pháp quốc tế về thương mại và hàng hải; Đạo luật chuyên chở hàng hoá bằng đường biển của Anh năm 1971, đạo luật hàng hải của Anh lấy nguyên bản công ước Brussels 1924, sửa đổi năm 1968 (Hague- Visby rules) để áp dụng. Bộ luật hàng hải của Việt Nam ban hành năm 1990 cũng đã được sửa đổi, bổ sung và được Quốc hội khoá XI kỳ họp thứ 7 thông qua ngày 23/5/2005 (có hiệu lực ngày 1/1/2006) đã điều chỉnh một cách hài hoà, sát với thực tiễn, phù hợp với các điều ước, tập quán, thông lệ quốc tế. Đây là cơ sở pháp lý thuận lợi để nhà nước ban hành các chính sách phát triển ngành hàng hải, thúc đẩy vận tải biển Việt Nam phát triển. Cụ thể, nhà nước ưu tiên và có chính sách khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia hoạt động kinh doanh hàng hải, đặc biệt đối với đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng cảng biển, đầu tư phát triển đội tàu biển Việt Nam để đáp ứng nhu cầu vận tải biển trong nước, tăng TPVT hàng hoá XNK [33, tr 6].

c. 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

Tạo thuận lợi cho hoạt động hàng hải chính là tiền đề để vận tải biển phát triển phù hợp với xu thế hội nhập, cơ hội nâng cao TPVT. Hoạt động của tàu biển không chỉ bó gọn trong vùng biển và ra vào cảng biển của một quốc gia mà có sự giao lưu rộng rãi với các vùng biển cảng biển của các quốc gia trên thế giới. Hầu hết các quy định trong các công ước quốc tế đều nhằm vào các chính phủ, thể hiện qua việc yêu cầu chính phủ của các quốc gia thành viên phải có nghĩa vụ áp dụng các quy phạm này và thi hành các biện

pháp bảo đảm việc tuân thủ công ước. Liên quan đến lĩnh vực hàng hải, các công ước quốc tế thường bao gồm: Các công ước của Tổ chức hàng hải quốc tế (International Maritime Organization - IMO), các công ước của Ủy ban hàng hải quốc tế (công ước Brussels), các công ước của liên hợp quốc về luật biển, phát triển thương mại, luật thương mại quốc tế.

Tổ chức hàng hải quốc tế là cơ quan chuyên môn về lĩnh vực hàng hải của Liên hợp quốc. Mục tiêu của Tổ chức hàng hải quốc tế nhằm đẩy mạnh sự hợp tác giữa các chính phủ về các vấn đề kỹ thuật và các vấn đề khác có liên quan đến hoạt động hàng hải quốc tế, nhằm đảm bảo an toàn trên biển, bảo vệ môi trường biển, tạo điều kiện thuận lợi cho giao lưu quốc tế bằng đường biển. Ngày nay IMO đã mở rộng phạm vi hoạt động không ngừng trong việc thông qua và hoàn thiện hơn nữa các quy phạm hàng hải quốc tế cũng như các thủ tục hàng hải quốc tế mà còn đảm bảo cho các chính phủ, các tổ chức hàng hải quốc tế khác có thẩm quyền thực hiện những qui định hiện hành. Các cường quốc hàng hải trên thế giới như: Anh, Pháp, Mỹ, Đức, Hà Lan, Nhật Bản... đều là các thành viên của IMO. Năm 1985 Việt Nam chính thức là thành viên thứ 126 của IMO. Do vậy, việc nghiên cứu cân nhắc tham gia và chấp nhận các công ước quốc tế về hàng hải là vấn đề mang tính thời sự cấp bách. Bởi lẽ, đội tàu biển của quốc gia khi đã hoà mạng giao lưu quốc tế bằng đường biển thì không thể không nắm được các qui định hàng hải quốc tế, trong đó các công ước của IMO là nòng cốt- có thể tóm lược công ước này thành 3 nhóm lớn [41, tr.3] cơ bản sau:

- *Nhóm 1*: Các công ước quốc tế về An toàn hàng hải bao gồm: Công ước quốc tế về An toàn sinh mạng trên biển 1960 và 1974 (SOLAS-1974); Công ước quốc tế về Đường chuyên chở, 1966 (LL-1966); Công ước quốc tế về Các quy tắc phòng ngừa va chạm trên biển, 1972 (COLREG-1972); Công ước quốc tế về An toàn container, 1972 (CFC-1972); Công ước quốc tế về Tổ

chức vệ tinh hàng hải toàn cầu, 1976 (INMARSAT-1976); Công ước quốc tế về Tiêu chuẩn hoá huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca cho thuyền viên, 1978 (STCW-1978); Công ước quốc tế về Tìm và cứu hàng, 1979 (-1979)...

- *Nhóm 2:* Các công ước quốc tế về Ô nhiễm biển, nhóm này bao gồm: Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm biển do dầu (1954) cũng như các sửa đổi (1962, 1969 và 1971) (OILPOL); Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm biển do đồ rác và các chất thải khác, 1972 (LDC-1972); Công ước quốc tế về Ngăn ngừa ô nhiễm từ tàu (1973) cũng như các sửa đổi theo Nghị định thư liên quan (MARPOL-73/78); Công ước quốc tế về Sự can thiệp trên biển quốc tế trong trường hợp thảm họa ô nhiễm dầu, 1969 (INTERVENTION-1969); Công ước quốc tế về sự sẵn sàng đáp ứng và hợp tác chống ô nhiễm dầu, 1990 (OPRC-1990).

- *Nhóm 3:* Các công ước quốc tế về Trách nhiệm và bồi thường gồm: Công ước quốc tế về Trách nhiệm dân sự cho thiệt hại ô nhiễm dầu, 1969 (CLC-1969); Công ước quốc tế về thiết lập Quỹ quốc tế về bồi thường thiệt hại do ô nhiễm dầu, 1971 (FUND-1971); Công ước quốc tế về Trách nhiệm dân sự trong lĩnh vực chuyên chở nguyên liệu hạt nhân bằng đường biển, 1971 (NUCLEAR-1971) ; Công ước quốc tế về Giới hạn trách nhiệm đối với các khiếm nạn hàng hải, 1976 (LLMC-1976).

Ngoài nhóm công ước lớn còn một số công ước khác về trang thiết bị, công ước quốc tế về đo tải trọng của tàu, 1969 (TONNAGE-1969), công ước về cứu hộ, 1989 (SALVAGE-1989).

Tính đến 1/2008 Việt Nam tham gia 14 công ước quốc tế về hàng hải [24] đó là công ước quốc tế về Luật biển năm 1982; về Tổ chức hàng hải quốc tế năm 1948; về An toàn sinh mạng con người trên biển năm 1974, sửa đổi bổ sung năm 1978; về Đường môn nước năm 1966; về Phòng ngừa va chạm tàu thuyền trên biển năm 1972; về Ngăn ngừa ô nhiễm dầu từ tàu biển năm 1973,

sửa đổi bổ sung năm 1978; về Ngăn ngừa các hành vi bất hợp pháp đối với an toàn hàng hải năm 1988, sửa đổi bổ sung năm 1988; về Tổ chức huấn luyện, thi, cấp chứng chỉ chuyên môn và trực ca cho thuyền viên năm 1969, nghị định thư sửa đổi bổ sung năm 1995; về Trách nhiệm dân sự đối với thiệt hại do ô nhiễm dầu năm 1969, sửa đổi bổ sung năm 1992; về Tổ chức vệ tinh hàng hải quốc tế năm 1976, sửa đổi bổ sung năm 1998; Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức (hiệu lực từ ngày 17/11/2005); Hiệp định COSPAS-SARSAT (hiệu lực từ ngày 26/6/2002); Hiệp định ASEAN về tạo thuận lợi tìm kiếm tàu gặp nạn và cứu người bị nạn trong tai nạn tàu bị nạn (hiệu lực từ ngày 20/2/1997); và công ước nước ta tham gia gần đây nhất (có hiệu lực từ ngày 24/3/2006) là công ước về Tạo thuận lợi trong giao thông hàng hải quốc tế năm 1965. Việc các chính phủ tham gia, thừa nhận các công ước quốc tế là rất cần thiết để thực thi các biện pháp theo yêu cầu của công ước. Thông thường các luật pháp quốc gia phải được ban hành hoặc thay đổi để các điều khoản của công ước có hiệu lực. Qua đó sẽ tạo điều kiện cho đội tàu biển quốc gia hội nhập chung vào các tiêu chuẩn luật pháp quốc tế, giúp cho đội tàu quốc gia hoạt động thuận lợi hơn trên các tuyến vận tải biển quốc tế.

d. Ký kết hiệp định hàng hải với các nước

Nội dung cơ bản của hiệp định hàng hải là: các quốc gia thành viên cam kết dành cho tàu biển của nhau quyền hoạt động tại các cảng biển quốc tế của quốc gia; tạo điều kiện thuận lợi cho tàu biển của nhau hoạt động tại các lãnh thổ của các quốc gia thành viên; quyền bình đẳng trong việc sử dụng các dịch vụ cảng biển; vấn đề thừa nhận các giấy chứng nhận của tàu biển; cam kết hỗ trợ tàu biển của nhau khi gặp nạn; việc chuyển lợi nhuận phát sinh từ hoạt động vận tải biển ra nước ngoài [28, tr 41- 42]. Việc tham gia ký kết hiệp định hàng hải với các quốc gia có ngành hàng hải phát triển là cơ sở pháp lý vững chắc thuận lợi cho hoạt động hợp tác quốc tế về vận tải biển, mở rộng

thị trường thúc đẩy vận tải biển phát triển, tạo thuận lợi tối đa cho đội tàu quốc gia trên các tuyến vận tải biển quốc tế, là cơ sở để khai thác tiềm năng và lợi thế vận chuyển của đội tàu quốc gia trong việc vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu, góp phần nâng cao TPVT.

Như vậy, nhà nước với cương vị tạo dựng khung pháp lý, tạo môi trường thể chế lành mạnh, tích cực tham gia các công ước quốc tế, hiệp định về hàng hải đồng thời có sự vận dụng sáng tạo để ban hành các chính sách hợp lý đã tạo dựng môi trường thuận lợi phát triển vận tải biển và là đòn bẩy tích cực cho đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải quốc gia phát triển phù hợp, hội nhập với xu hướng chung của vận tải biển quốc tế, nhờ đó đội tàu quốc gia có nhiều cơ hội thâm nhập hoạt động trên các tuyến vận tải biển quốc tế, tăng năng lực vận tải, khối lượng hàng vận chuyển, khẳng định vị thế, nâng cao TPVT. Tính đến 9/2007 Việt Nam đã tham gia ký kết 17 hiệp định hàng hải [25] với các nước đó là Thái Lan, Hungary, Trung Quốc, Indonesia, Malaysia, Singapore, Philippines, Đức, Rumani, Hàn Quốc, Ba Lan, Pháp, Ukraine, Nga, Cu Ba, Triều Tiên, Iran. Đồng thời tham gia Hiệp định khung ASEAN về vận tải đa phương thức, Hiệp định Cospas- Starsat quốc tế, Hiệp định ASEAN về tạo thuận lợi tìm kiếm tàu gặp nạn và cứu người bị nạn trong tai nạn tàu biển, 1975.

1.2.2.4 Tạo môi trường chính sách thuận lợi phát triển ngành hàng hải quốc gia

a. Thực hiện chính sách mở cửa, chủ động hội nhập về vận tải biển

Chính sách mở cửa thị trường vận tải biển của các quốc gia trên thế giới cũng như của các nước ASEAN ngày càng cởi mở hơn đã tạo điều kiện thuận lợi cho hoạt động vận tải biển phát triển và hội nhập. Nhờ chính sách mở cửa thị trường vận tải biển đã thu hút đầu tư nước ngoài, thúc đẩy mạnh ngành hàng hải của quốc gia phát triển tạo sức bật cho hoạt động thương mại

phát triển- sự thông thương hàng hoá giữa các quốc gia bằng đường biển ngày một tăng. Đối với các nước ASEAN, chính sách mở cửa thị trường vận tải biển được thể hiện thông qua một số nội dung chính: chế độ đãi ngộ tối huệ quốc; chế độ đãi ngộ quốc gia; chính sách cho phép hiện diện thương mại như liên doanh, hợp tác thành lập công ty 100% vốn nước ngoài; chính sách cho phép sự hiện diện của thể nhân làm các dịch vụ hàng hải; mức độ mở cửa thị trường vận tải biển và dịch vụ có liên quan; chính sách khu vực và toàn cầu hoá thông qua hợp tác quốc tế và khu vực về dịch vụ hàng hải...và thể hiện qua cam kết của mình trong WTO và ASEAN [45, tr.107]. Về vận tải hàng hoá XNK (tuyến nước ngoài) Việt Nam thực hiện chính sách không hạn chế về tiếp cận thị trường cũng như về đãi ngộ quốc gia- đây vừa là cơ hội vừa là thách thức đối với đội tàu biển Việt Nam trong việc nâng cao TPVT.

b. Thực hiện hỗ trợ phát triển vận tải biển

Nhà nước không chỉ tạo môi trường thuận lợi mà còn hỗ trợ để phát triển vận tải biển thông qua các chính sách thích hợp. Khi năng lực vận tải của đội tàu quốc gia còn thấp, trang thiết bị xếp dỡ lạc hậu khả năng giải phóng tàu chậm, chất lượng dịch vụ hàng hải chưa được cải thiện thì chắc chắn TPVT vẫn chưa thể đạt được như mong muốn. Do vậy, việc hỗ trợ của nhà nước để phát triển vận tải biển là tất yếu. Điển hình của sự hỗ trợ này là sự hỗ trợ về thuế cho sự phát triển đội tàu biển quốc gia, ví dụ: Thái Lan đã thực hiện chính sách miễn thuế nhập khẩu đối với tàu biển có trọng tải trên 1000 GRT và các trang thiết bị của tàu biển. Cho dẫn thuế thu nhập trong kinh doanh tàu biển; chính phủ đặc biệt khuyến khích các chủ tàu kinh doanh vận tải biển quốc tế với chính sách cụ thể như: giảm thuế thu nhập đánh vào thu nhập từ việc thuê tàu dùng cho vận tải biển quốc tế từ 15% xuống còn 1% kể từ ngày 1/10/1996 đến 30/9/2001; miễn thuế thu nhập công ty từ nguồn thu được qua bán tàu của công ty mà các tàu này kinh doanh vận tải biển quốc tế

nếu nguồn thu phải dùng để mua tàu thay thế trong vòng 1 năm; miễn thuế thu nhập cho các nguồn thu của thuyền viên khi làm việc trên tàu Thái kinh doanh hoạt động tuyến quốc tế; chính phủ Thái Lan thông qua Ngân hàng Thái Lan và Exim Bank trợ cấp cho các nhà kinh doanh tàu biển một khoản tín dụng 8000 triệu Bạt với lãi suất 7% để mua tàu kinh doanh vận chuyển hàng hoá giữa Thái Lan với các nước [45, tr 104]...; Với Việt Nam nhà nước đã thể hiện sự hỗ trợ thông qua một số chính sách như: chính sách ưu đãi về thuế cho công ty dầu khí Việt Nam (cho phép công ty áp dụng mức thuế suất thuế doanh thu ưu đãi và hoãn nợ thuế lợi tức 5 năm kể từ khi mua tàu để tái đầu tư, miễn thuế thu nhập thuê tàu); giảm 50% thuế doanh thu đối với tàu Việt Nam và tàu nước ngoài do chủ tàu Việt Nam thuê định hạn, vay mua, thuê mua để chở hàng XNK; giảm thuế XNK đối với các hàng hoá được vận chuyển bằng tàu quốc gia [9, tr.58]- các chính sách này tạo thuận lợi giúp các chủ tàu Việt Nam giảm được giá cước vận chuyển và khuyến khích chủ hàng bán hàng theo điều kiện CIF; đối với tàu thuê theo phương thức tàu thuê tàu trần và thuê định hạn doanh nghiệp vận tải biển được miễn thuế thu nhập; đối với tàu vay mua, thuê mua, doanh nghiệp vận tải biển được miễn thuế thu nhập trong 2 năm đầu kể từ khi có thu nhập chịu thuế và được giảm 50% số thuế phải nộp trong 2 năm tiếp theo; doanh nghiệp vận tải biển được vay vốn tín dụng ưu đãi từ quỹ hỗ trợ phát triển để phát triển đội tàu theo quy định hiện hành (quyết định 149/2003/QĐ-TTg)

Ngoài ra, nhà nước vẫn duy trì một số chính sách bảo hộ hợp lý như chính sách dành hàng vận chuyển (hàng-nguồn tài chính có nguồn gốc từ ngân sách nhà nước) cho đội tàu quốc gia, không cam kết mở cửa thị trường vận tải biển nội địa- Với mục đích tạo điều kiện cho sự lớn mạnh của các doanh nghiệp vận tải biển, đội tàu quốc gia hoạt động tuyến nội địa, hầu hết các nước ASEAN trong đó có Việt Nam đã không cam kết mở cửa thị trường

vận tải biển nội địa. Nhà nước thông qua các chính sách hỗ trợ đã tác động tích cực đến sự phát triển của vận tải biển quốc gia.

1.2.2.5 Đảm bảo cơ sở vật chất kỹ thuật cho vận tải biển quốc gia phát triển

Sự lớn mạnh của vận tải biển quốc gia có mối liên hệ chặt chẽ, tác động trực tiếp đến thị phần vận tải của đội tàu quốc gia. Để hoạt động vận tải biển quốc gia phát triển thì cơ sở vật chất kỹ thuật chủ yếu nhà nước cần đảm bảo đó là đội tàu, hệ thống cảng biển quốc gia. Đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật cho vận tải biển đòi hỏi lượng đầu tư rất lớn, thu hồi vốn chậm, vì vậy tư nhân ít tham gia hoặc tham gia với tỷ lệ không lớn, nói như vậy không có nghĩa phủ nhận vai trò của khối tư nhân trong việc tham gia đầu tư cơ sở vật chất kỹ thuật của ngành nhưng đầu tư của nhà nước luôn giữ vai trò chủ đạo, chi phối, tạo điều kiện phát triển vận tải biển quốc gia. Cụ thể:

- *Đối với đội tàu quốc gia*- cơ sở vật chất quan trọng, trực tiếp tạo nên sản phẩm vận tải. Chính sách phát triển đội tàu quốc gia luôn khuyến khích sự tham gia của các thành phần kinh tế, vốn đầu tư cho một con tàu lên tới hàng triệu đô la, nên tư nhân thường đầu tư tàu có trọng tải nhỏ, hoạt động tuyến ven biển là chủ yếu, đội tàu quốc gia nòng cốt - các tàu hiện đại, trọng tải lớn thường được đầu tư bởi nguồn vốn của nhà nước. Chẳng hạn, theo số liệu từ Ban đăng ký tàu biển thuyền viên, tính đến 6/2005 đội tàu biển Việt Nam đã có 1059 tàu với tổng trọng tải 2.982.450 DWT, trong đó: 506 tàu (chiếm 47,78%) thuộc sở hữu của doanh nghiệp nhà nước với tổng trọng tải 1.813.117,95 DWT (chiếm 60,79%); 29 tàu (chiếm tỷ lệ 2,74%) thuộc quyền sở hữu của các doanh nghiệp tư nhân với tổng trọng tải 19.843,7 DWT (chiếm 0,67%); còn lại 535 tàu (chiếm 49,48%) thuộc quyền sở hữu của công ty trách nhiệm hữu hạn, công ty cổ phần, công ty hợp danh và hợp tác xã và tổng trọng tải tương đương là 1.149.488,3 DWT

(chiếm 38,54%). Như vậy, đầu tư của nhà nước cho đội tàu quốc gia luôn chiếm ưu thế hơn cả.

- *Đối với hệ thống cảng biển quốc gia:*

Có thể tóm lược hệ thống đầu tư cho cảng biển quốc gia gồm:

- Đầu tư cho kết cấu đảm bảo an toàn hàng hải gồm: các công trình, thiết bị trên biển và đất liền dẫn đến khu vực như kè chắn sóng, luồng hàng hải và các loại báo hiệu hàng hải, nạo vét luồng [12, tr.12]. Đầu tư này về cơ bản được đầu tư duy tu bằng nguồn ngân sách nhà nước
- Kết cấu hạ tầng cảng biển bao gồm: cầu bến thủy diện trước cầu bến, hệ thống đường bộ, đường sắt trong cảng, hệ thống thông tin hàng hải...[8, tr.13] hầu hết các cảng được xây dựng bằng nguồn ngân sách nhà nước là chủ yếu, bên cạnh nguồn vốn vay thương mại, vốn góp cổ phần...
- Kết cấu thượng tầng cảng biển gồm: hệ thống kho bãi, nhà xưởng, thiết bị xếp dỡ, các hệ thống tự động hoá tại các cảng [12, tr.13] cũng phần lớn được đầu tư từ nguồn ngân sách nhà nước, một số ít kết cấu được doanh nghiệp cảng đầu tư.

Như vậy, hệ thống cảng biển quốc gia vẫn chủ yếu do nhà nước đầu tư. Hầu hết các cảng của các nước đang phát triển, nhà nước đầu tư xây dựng, sự tham gia của khu vực tư nhân chủ yếu dưới hình thức nhà nước cho khu vực tư nhân thuê để kinh doanh khai thác nhằm cung cấp dịch vụ chất lượng cao, giá thấp hơn cho người sử dụng, còn việc đầu tư tư nhân trong việc xây dựng cơ sở vật chất kỹ thuật của cảng chiếm tỷ lệ rất nhỏ. Với các nước phát triển, xu hướng này trong giai đoạn gần đây được khuyến khích nhưng với các nước đang phát triển, phần lớn các cảng vẫn do nhà nước đầu tư xây dựng.

1.2.2.6 Thực hiện quá trình kiểm soát

Tiếp theo quá trình nghiên cứu, xây dựng khung định hướng phát triển của ngành hàng hải là các hoạt động được triển khai cụ thể trên các cấp độ

khác nhau. Để đảm bảo thực hiện đạt được mục tiêu đặt ra, vai trò kiểm soát của nhà nước đối với ngành hàng hải giữ vị trí quan trọng nhằm phát hiện những sai lệch để có biện pháp phối hợp xử lý kịp thời, đảm bảo sự hoạt động đồng bộ và phát triển ổn định theo kế hoạch. Hoạt động kiểm tra nhà nước về cảng biển, tàu biển khi ra vào cảng cũng như hoạt động tại vùng nước của cảng... để đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải và ô nhiễm môi trường theo các quy định của luật pháp quốc gia và các điều ước quốc tế, đảm bảo sự thuận lợi thu hút các tàu vào cảng làm hàng, đồng thời phát hiện và khắc phục những tồn tại gây cản trở quá trình hoạt động và phát triển của vận tải biển. Bên cạnh đó, thanh tra hàng hải cũng được tiến hành hàng năm và định kỳ đã không ngừng củng cố sự phát triển ổn định của ngành. Hoạt động vận tải biển diễn ra trên phạm vi rất rộng, chịu sự tác động bởi hệ thống luật pháp quốc gia và quốc tế, nên việc không ngừng hoàn thiện các quyết định quản lý của nhà nước sẽ thực sự đem lại hiệu quả khi công tác kiểm soát đảm bảo tuân thủ đúng pháp luật. Thông qua kiểm soát không những phản hồi thực trạng hoạt động tại các khâu trong hệ thống của ngành mà còn cho các nhà quản lý thấy được những cơ hội và thách thức đặc biệt trong bối cảnh toàn cầu hoá nền kinh tế hiện nay, trên cơ sở đó điều chỉnh, bổ sung và hoàn thiện chiến lược, quy hoạch phát triển ngành, ví dụ: Rà soát quy hoạch phát triển cảng biển Việt Nam đến năm 2010 và chiến lược phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến 2020/2025 định hướng 2045 ... sẽ có tác động rất lớn đến hiệu quả hoạt động của hệ thống cảng biển, phát triển vận tải biển quốc gia.

1.3 Phương thức tác động của nhà nước để nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia

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

Theo quan điểm chung, công cụ quản lý là tất cả các phương tiện mà chủ thể quản lý (nhà nước) sử dụng để tác động lên đối tượng quản lý. Công cụ quản lý của nhà nước về kinh tế là tổng thể những phương tiện hữu hình và vô hình mà nhà nước sử dụng để tác động lên mọi chủ thể kinh tế trong xã hội nhằm thực hiện mục tiêu quản lý kinh tế quốc dân [50, tr.107]. Công cụ thường được sử dụng trong quản lý bao gồm: pháp luật, kế hoạch (quy hoạch, chiến lược, chương trình, dự án...), chính sách và các công cụ khác (công sở, bộ máy nhà nước, ngân sách và công khố...). Do vậy, công cụ sử dụng trong quản lý của nhà nước đối với hoạt động vận tải biển để nâng cao TPVT cũng không ngoài các công cụ nêu trên và tập trung chủ yếu vào các công cụ cơ bản:

- *Công cụ pháp luật* (pháp luật về hàng hải): công cụ pháp luật được nhà nước sử dụng để chi phối, ràng buộc và tạo môi trường cho các hoạt động hàng hải phát triển theo một trật tự kỷ cương nhất định phù hợp với công ước và luật pháp quốc tế về hàng hải. Đây là công cụ quản lý mang tính vĩ mô điều chỉnh các hoạt động của toàn ngành, tạo nền tảng cho đội tàu, cảng biển, hệ thống dịch vụ hàng hải, an toàn hàng hải...hoạt động tạo nên sản phẩm chính của ngành.
- *Công cụ kế hoạch*: Kế hoạch là con đường để thực hiện mục tiêu, đó là phương án hành động trong tương lai hay nói khác đi kế hoạch là quá trình xây dựng, quán triệt, chấp hành, giám sát, kiểm tra việc thực hiện phương án hành động trong tương lai [50, tr.115]. Kế hoạch cũng là một trong những công cụ quản lý vĩ mô của nhà nước thể hiện thông qua nhiều nội dung hoạt động để đạt được mục tiêu phát triển của ngành trong đó chiến lược và quy hoạch phát triển là nội dung quan trọng cho sự phát triển của vận tải biển quốc gia.
- *Công cụ chính sách*:

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 và hữu hiệu sự phát triển của các hoạt động thuộc mục tiêu bộ phận như của đội tàu, cảng biển, hệ thống dịch vụ hàng hải, an toàn hàng hải...mà chính sách hướng tới trong việc thực hiện mục tiêu chung để phát triển ngành, trong đó nâng cao TPVT được xem như là một mục tiêu quan trọng cần đạt được.

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

Để quản lý nhà nước đối với chuyên ngành hàng hải nhà cần sử dụng hệ thống các công cụ quản lý như : hệ thống pháp luật về hàng hải; quy hoạch phát triển vận tải biển, quy hoạch phát triển đội tàu vận tải biển quốc gia, chiến lược phát triển hệ thống cảng biển quốc gia, quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển quốc gia; hệ thống chính sách liên quan cho sự phát triển của ngành. Song, trong giới hạn phạm vi luận án, để đạt được mục tiêu quản lý là nâng cao TPVT theo quan điểm của nghiên cứu sinh nhà nước cần sử dụng công cụ chính sách để tác động bởi các lý do sau:

- Chính sách là một bộ phận năng động nhất, có độ nhạy cảm cao trước sự biến động, xu hướng phát triển của vận tải biển trong khu vực và trên thế giới theo hướng chấp nhận cạnh tranh quốc tế, phù hợp với nhu cầu hội nhập. Thực tế của nước ta và nhiều nước trên thế giới đã chứng tỏ sự thành công và phát triển trong lĩnh vực vận tải biển đều bắt nguồn từ việc lựa chọn, ban hành, sử dụng và hoàn thiện hệ thống chính sách thích hợp như chính sách phát triển đội tàu vận tải biển, hệ thống cảng biển, chính sách mở cửa chủ động hội nhập về vận tải biển... của Nhật bản, Singapor, Thái Lan... đã đem

lại sự thành công cho hoạt động vận tải biển và trên cơ sở đó vị thế, khả năng cạnh tranh của đội tàu quốc gia được khẳng định, TPVT được nâng cao.

- Vấn đề nâng cao TPVT được đặt ra là vấn đề bức xúc cần được giải quyết trong những giai đoạn nhất định của quá trình phát triển vận tải biển của mỗi quốc gia đặc biệt với quốc gia đang phát triển. Mỗi chính sách ra đời và phát huy tác dụng theo quy luật nhất định với những giới hạn nhất định tạo nên vòng đời của chính sách [29, tr.42], như vậy hiệu lực của chính sách cũng chỉ phát huy tác dụng trong giai đoạn nhất định nên việc sử dụng công cụ chính sách và không ngừng hoàn thiện chính sách sẽ đem lại hiệu quả trong việc nâng cao TPVT. Hơn nữa, ngay bản thân mỗi chính sách cụ thể đã là một tập hợp bao gồm các giải pháp nhất định để thực hiện mục tiêu. Do vậy, trong bối cảnh toàn cầu hoá nền kinh tế hiện nay và xu hướng tự do trong kinh doanh vận tải biển, sự cạnh tranh khốc liệt giữa các hãng tàu đang diễn ra mạnh mẽ bên cạnh thực trạng: TPVT còn thấp, đội tàu còn non trẻ, hệ thống cảng biển còn nhiều bất cập... đòi hỏi cần sử dụng công cụ chính sách chuyên ngành để dẫn dắt, tác động trực tiếp, kích thích phù hợp tới các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT để cải thiện VPVT.

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

TPVT chịu sự tác động của nhiều yếu tố, về nguyên tắc chung để nâng cao TPVT cần phải xem xét sự tác động của tất cả các yếu tố tác động như đã trình bày phần trên, trong đó có nhân tố thuộc doanh nghiệp, có nhân tố thuộc nhà nước...nhưng trong phạm vi nghiên cứu của đề tài luận án sẽ chỉ đề cập trên góc độ sự tác động của quản lý nhà nước trong việc 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, đạt được mục tiêu nâng cao TPVT như: tác động theo quá trình quản lý (tổ chức, điều hành,

kiểm soát...); theo tính chất tác động (thiết lập khuôn khổ pháp luật về kinh tế, tạo lập môi trường thuận lợi cho hoạt động sản xuất kinh doanh...); theo nhân tố cơ bản ảnh hưởng trực tiếp đến TPVT (tàu, cảng...). Với góc độ quản lý nhà nước, để tác động có hiệu quả, đạt được mục tiêu đặt ra, sự tác động của quản lý nhà nước trong việc nâng cao TPVT được tiếp cận theo *phương thức sử dụng công cụ quản lý thích hợp tác động tới các nhân tố cơ bản ảnh hưởng trực tiếp đến TPVT*. Do vậy, cần phải xác định được đâu là nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT? đồng thời việc xác định này phải dựa trên cơ sở lý luận có căn cứ khoa học xác đáng. Trên cơ sở đó, sử dụng các công cụ quản lý phù hợp đã lựa chọn- công cụ chính sách (lập luận ở phần trước) để định hướng, hoàn thiện các nhóm chính sách tác động tới chùm nhân tố cơ bản ảnh hưởng trực tiếp để nâng cao TPVT.

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

1.4.1. Khái quát chung về phương pháp mô hình

a. Khái quát về mô hình:

Trong quá trình nghiên cứu các vấn đề thuộc lĩnh vực kinh tế, có rất nhiều quan niệm về mô hình của đối tượng từ hình thức đơn giản, trực quan đến hình thức khái quát, có sử dụng các khái niệm toán học trừu tượng. Với cách tiếp cận khá đơn giản về mô hình, ta có thể hiểu: mô hình của một đối tượng là sự phản ánh hiện thực và khách quan của đối tượng; sự hình dung, tưởng tượng đối tượng đó bằng ý nghĩ của người nghiên cứu và trình bày, thể hiện, diễn đạt ý nghĩ đó bằng lời văn, chữ viết, sơ đồ, hình vẽ... hoặc một ngôn ngữ chuyên ngành. Như vậy, mỗi mô hình bao gồm nội dung của mô hình và hình thức thể hiện nội dung đó.

b. Phương pháp mô hình

Để nghiên cứu các hiện tượng, các vấn đề kinh tế, cần phải sử dụng một phương pháp suy luận gián tiếp, trong đó đối tượng trong hiện thực có liên quan đến vấn đề nghiên cứu được thay thế bằng “hình ảnh” của chúng, đó chính là các mô hình của đối tượng và ta sử dụng chính các mô hình này làm công cụ để phân tích, suy luận và giải quyết vấn đề đặt ra trong nghiên cứu.

c. Nội dung cơ bản của phương pháp mô hình

- Xây dựng, xác định mô hình của đối tượng. Quá trình này gọi là mô hình hoá đối tượng.
- Dùng mô hình làm công cụ suy luận phục vụ yêu cầu nghiên cứu. Quá trình này gọi là phân tích mô hình. [27, tr.7]

Như vậy, để sử dụng có hiệu quả của phương pháp mô hình trong nghiên cứu và phân tích các vấn đề thuộc lĩnh vực kinh tế, vấn đề *cốt lõi cơ bản* là xác lập được mô hình của đối tượng nghiên cứu [27, tr.7].

d. Mô hình kinh tế, mô hình toán kinh tế và cấu trúc mô hình toán kinh tế

- *Mô hình kinh tế*: với quan niệm về mô hình nêu trên, mô hình kinh tế chính là mô hình của các đối tượng trong lĩnh vực hoạt động kinh tế.
- *Mô hình toán kinh tế*: Mô hình toán kinh tế là mô hình kinh tế được trình bày bằng ngôn ngữ toán học. Việc sử dụng ngôn ngữ toán học tạo khả năng áp dụng các phương pháp suy luận, phân tích toán học và kế thừa các thành tựu trong lĩnh vực này cũng như các lĩnh vực khoa học có liên quan. Đối với các vấn đề phức tạp có nhiều mối liên hệ đan xen thậm chí tiềm ẩn mà chúng ta cần nghiên cứu, phân tích không chỉ về mặt định tính mà cả về định lượng nếu chỉ dùng các phương pháp phân tích giản đơn thông thường để phân tích sẽ không đủ khả năng thuyết phục để giải quyết vấn đề đặt ra. Do vậy, cần phải sử dụng sự trợ giúp của phương pháp suy luận toán học và đây cũng chính là điểm mạnh nổi trội của phương pháp mô hình toán kinh tế. Nhưng phương pháp này có nhược điểm là trong quá trình xây dựng mô hình do

phải xem xét để lựa chọn một số yếu tố đặc trưng cơ bản (các đại lượng, các biến số của mô hình) không thể đề cập tới tất cả các yếu tố liên quan. Do vậy, cần sự phân tích kết hợp một cách khoa học và logic của các yếu tố này với đối tượng nghiên cứu.

- *Cấu trúc của mô hình toán kinh tế*

Theo các tài liệu nghiên cứu về mô hình toán kinh tế, đặc trưng cơ bản của mô hình là có chứa một số yếu tố mang tính định lượng và các hệ thức toán học giữa chúng. Do vậy, có thể dùng đặc trưng này để hình dung một cách cụ thể hơn về mô hình toán kinh tế so với khái niệm đã nêu trên, mô hình toán kinh tế là một tập hợp gồm các biến số và các hệ thức toán học liên hệ giữa chúng nhằm diễn tả đối tượng liên quan đến sự kiện, hiện tượng kinh tế [27, tr.12]. Cấu trúc của mô hình toán kinh tế [27, tr.11]. gồm:

- Các biến số của mô hình: Để mô tả đối tượng nghiên cứu và phân tích định lượng các hiện tượng và vấn đề kinh tế liên quan tới đối tượng, cần xem xét và lựa chọn một số yếu tố cơ bản đặc trưng cho đối tượng và lượng hoá chúng. Các yếu tố này gọi là các đại lượng, các biến số (kinh tế) của mô hình.
- Mối liên hệ giữa các biến số- Các phương trình của mô hình: Trên thực tế, chính các mối quan hệ, ràng buộc về kinh tế sẽ tạo nên sự quan hệ giữa các biến số liên quan. Các quan hệ này thể hiện sự tác động của các quy luật trong hoạt động kinh tế, do vậy ta có thể dùng các biểu thức, các hệ thức toán học một cách thích hợp từ đơn giản đến phức tạp để thể hiện mối quan hệ giữa các biến trong mô hình. Hệ thức thông thường được sử dụng trong mô hình là phương trình, phương trình có thể dưới dạng phương trình định nghĩa (là phương trình thể hiện quan hệ định nghĩa giữa các biến số hoặc giữa hai biểu thức ở hai vế của phương trình [20, tr.14]); phương trình hành vi (là phương trình mô tả quan hệ giữa các biến số do tác động

của các qui luật hoặc do giả định [27, tr.14]); phương trình điều kiện (phương trình mô tả quan hệ giữa các biến số trong các tình huống có những điều kiện, ràng buộc cụ thể mà mô hình đề cập [27, tr.15]).

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

Bản chất của 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. Với 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 sau:

- a. *Đặt vấn đề*: Nêu bật được mục đích, yêu cầu vấn đề cần nghiên cứu trong hoạt động kinh tế
- b. *Mô hình hoá*: Mô hình hoá tức là quá trình xây dựng, xác định mô hình của đối tượng nghiên cứu. Để có được mô hình ta cần xác định được các yếu tố cần xem xét và mối quan hệ trực tiếp giữa chúng. Lượng hoá các yếu tố này và coi chúng là biến của mô hình. Trên cơ sở đó thiết lập các hệ thức toán học, chủ yếu là các phương trình để mô tả quan hệ giữa các biến số.
- c. *Phân tích mô hình*: Sau khi xây dựng được mô hình tức là đã thiết lập được mối liên hệ giữa các biến và đối tượng nghiên cứu, ta cần thực hiện việc giải mô hình để xác định được kết quả- nghiệm của mô hình.
- d. *Giải thích kết quả*: Căn cứ vào kết quả phân tích mô hình, vận dụng để phân tích giải quyết cho các vấn đề nghiên cứu.

Như vậy, 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 phải trải qua bốn bước nêu trên đó là: đặt vấn đề, mô hình hóa, phân tích mô hình và giải thích kết quả. Vì mối liên hệ logic của phân tích mô hình và giải thích kết quả nên chúng có thể được kết cấu thành một nội dung. Do vậy, khi

áp dụng phương pháp mô hình để xác định các nhân tố cơ bản cũng như mức độ ảnh hưởng của chúng đến TPVT cần tiến hành theo ba bước sau:

- Đặt vấn đề- mục đích cần thiết lập mối liên giữa TPVT và các nhân tố cơ bản
- Mô hình hóa- xây dựng mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT
- Phân tích mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT và giải thích kết quả

Trong đó, vấn đề cốt lõi là phải *thiết lập được mô hình biểu diễn mối quan hệ giữa TPVT và các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT*. 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

1.5.1 Chính sách phát triển đội tàu vận tải biển của một số nước

1.5.1.1 Singapore

Singapore là một nước có ngành hàng hải phát triển mạnh, với các chính sách linh hoạt, cởi mở, đội tàu vận tải biển của Singapore nhanh chóng đứng đầu trong khối các nước ASEAN. Chính sách phát triển đội tàu chủ yếu gồm:

- Chính sách đăng ký tàu biển: Chính phủ Singapore đã ban hành Luật sửa đổi năm 1968, áp dụng chính sách đăng ký mở [9, tr.23] (kể cả với tàu đặt đóng tại nhà máy đóng tàu trong nước). Tuy nhiên, các quy định việc đăng ký tàu tại Singapore vẫn thực hiện chặt chẽ như quy định về tuổi tàu.

Việc thực thi chính sách đăng ký mở không chỉ tạo thuận lợi đội tàu quốc gia có nhiều cơ hội tham gia vận tải trên các tuyến nước ngoài, tăng khả năng dành hàng vận chuyển nhờ chính sách hiện hành tại nước mà tàu đăng

ký, khẳng định uy tín của đội tàu Singapore trên thị trường vận tải biển quốc tế. Số liệu về đăng ký mang cờ quốc gia và cờ nước ngoài [58, tr.33] trên bảng 1.3:

Bảng 1.3: Tình hình đăng ký tàu của một số nước (tính đến 1/1/2006)

Tên nước	Số lượng tàu (chiếc)				Trọng tải tàu (1000.DWT)			
	Mang cờ quốc gia	Mang cờ nước ngoài	Tổng số	Tỷ lệ tàu mang cờ nước ngoài (%)	Mang cờ quốc gia	Mang cờ nước ngoài	Tổng số	Tỷ lệ trọng tải tàu mang cờ nước ngoài (%)
Japan	707	2.384	3.091	77,13	11.763	119.940	131.703	91,07
China	1.763	1.130	2.893	39,05	29.832	35.656	65.488	54,45
Singapore	467	287	754	38,06	14.695	8.285	22.980	36,05
Malaysia	249	76	325	23,38	5.454	4.179	9.633	43,38
Indonesia	591	120	711	16,88	3.822	2.408	6.230	38,65
Philippines	275	37	312	11,86	4.052	971	5.023	19,33
Thailand	278	40	318	12,58	2.741	457	3.198	14,30

Nguồn: Ban thư ký UNTAD tổng hợp trên cơ sở số liệu do đăng kiểm Lloyd's-Fairplay cung cấp.

- Chính sách về tài chính: Chính phủ Singapore ban hành cơ chế tài chính nhằm cung cấp tài chính cho các chủ tàu đóng tàu tại các nhà máy đóng tàu trong nước với giá bằng giá đóng tại các nhà máy đóng tàu châu Á. Chính sách này tuy không trực tiếp khuyến khích sự phát triển của đội tàu nhưng có tác dụng tích cực để phát triển đội tàu cũng như công nghiệp đóng tàu của Singapore.

- Chính sách tự do kinh doanh vận tải biển (“Biển ngỏ”): Singapore là nước có ngành hàng hải phát triển mạnh nhất khu vực Đông Nam Á và đã thực hiện chính sách “Biển ngỏ”. Ngay từ những năm 1970, đội tàu vận tải biển của

Singapore đã đạt 7,9 triệu DWT, chiếm 40% tổng trọng tải đội tàu các nước ASEAN [3, tr.I-16] và đến năm 2005 đạt trên 22 triệu tấn [57, tr.33].

- Chính sách dành quyền vận chuyển hàng hoá: Singapore chưa tham gia Bộ luật Liner của Tổ chức thương mại thế giới (UNCTAD Liner Code). Theo quy định của Bộ luật này, việc chuyên chở hàng bách hoá xuất nhập khẩu được phân chia theo tỷ lệ 40-40-20, trong đó hai nước thành viên có hàng chuyên chở 40% và nước thứ ba được quyền chuyên chở 20% lượng hàng hoá đó.
- Chính sách vận chuyển hàng hoá nội địa: Tuy là nước có chính sách “Biển mở” nhưng Singapore cũng như hầu hết các nước vẫn thực hiện chính sách dành quyền vận chuyển hàng hoá giữa các cảng nội địa cho đội tàu quốc gia nhằm bảo hộ sự phát triển của đội tàu quốc gia.
- Chính sách về thuyền viên : Singapore thực hiện chính sách ưu tiên trong việc đào tạo và cấp bằng cho thuyền viên phù hợp với các quy định của Công ước quốc tế về Đào tạo- Cấp chứng chỉ trực ca cho thuyền viên (STCW 78/95) nhằm đảm bảo chuẩn hoá đội ngũ thuyền viên. Đồng thời Singapore đã có chính sách miễn thuế thu nhập cho chủ tàu có tàu sử dụng thuyền viên người Singapore, chính sách này góp phần đáng kể mở rộng phạm vi làm việc, không ngừng nâng cao trình độ của thuyền viên.

1.5.1.2 Thái Lan

- Chính sách đăng ký tàu: Tương tự Singapore, Thái Lan cũng thực hiện chính sách đăng ký mở, tuy nhiên qua số liệu ở bảng 1.3 thì tỷ lệ tàu mang cờ quốc gia vẫn chiếm ưu thế hơn, chiếm tới tới 87,42% so với tổng số. Một trong những nguyên nhân chính mà tàu Thái Lan ít sử dụng cờ nước ngoài - Thái Lan là nước đứng đầu thế giới về sản lượng gạo xuất khẩu cùng với chính sách ngoại thương lợi thế cho đội tàu quốc gia bên cạnh sự linh hoạt trong ký kết hiệp định hàng hải với các nước.

- Chính sách dành quyền vận chuyển hàng hoá: Thái Lan đã ban hành chính sách dành quyền vận chuyển hàng hoá nhưng chỉ áp dụng đối với hàng của Chính phủ. Ngay từ năm 1979, Thái Lan đã ký hợp đồng với Trung Quốc và Việt Nam quy định việc chuyên chở hàng hoá xuất nhập khẩu giữa hai bên trên cơ sở phân chia 50:50. Nhưng quy định này chỉ tồn tại trên văn bản ký kết mà chưa từng có hiệu lực và hiệu quả. Gần đây, Thái Lan và Việt Nam đã thoả thuận sẽ ký Nghị định thư thay đổi điều khoản này vì nó không thực tế và không phù hợp với cơ chế thị trường [45, tr.102]. Năm 1983, chính sách dành quyền vận chuyển cũng chỉ mới áp dụng trên những tuyến vận chuyển chủ yếu như Thái Lan- Châu Âu, Nhật Bản, Singapore, Hồng Kông. Đến đầu năm 1984, việc phân chia vận chuyển gạo đã được ký kết giữa chính phủ Thái Lan và chính phủ các nước mua gạo để dành một tỷ lệ gạo nhất định cho đội tàu Thái Lan vận chuyển đồng thời trong thời gian đó Thái Lan cũng đưa ra tuyên bố về tỷ lệ vận chuyển hàng hoá giữa Thái Lan và các nước ASEAN là 50:50. Thái Lan đưa ra quy định này dựa trên các quy định của hiệp định đã được ký (theo Bộ luật Liner của Tổ chức thương mại thế giới) với Triều Tiên về vận chuyển hàng hoá theo tỷ lệ 40:40:20, nhưng trong giai đoạn đầu thực hiện hiệp định, tàu của Thái Lan cũng chỉ vận chuyển 1,3% và tàu của Triều Tiên vận chuyển tới 46% [9, tr.24]. Nhìn chung, các chủ tàu và hiệp hội chủ hàng Thái Lan không ủng hộ chính sách phân chia này, vì họ cho rằng việc phân chia hàng vận chuyển sẽ làm giảm tính cạnh tranh, giá cước có thể tăng, giảm tính cạnh tranh công bằng của thị trường xuất nhập khẩu.

- Chính sách thuế: Thái Lan có “Luật khuyến khích chủ hàng sử dụng tàu quốc gia”. Tuy có chính sách giảm 50% cước cho nhà xuất khẩu Thái Lan sử dụng tàu Thái Lan, nhưng chính sách đã không được thực hiện vì nó không được coi là chính sách khuyến khích trực tiếp sự phát triển đội tàu; chính sách miễn thuế nhập khẩu đối với tàu biển có trọng tải trên 1000 GRT và các phụ

tùng, thiết bị của tàu biển. Cho dẫn thuế thu nhập trong kinh doanh tàu biển; chính phủ đặc biệt khuyến khích các chủ tàu kinh doanh vận tải biển quốc tế với chính sách cụ thể như: giảm thuế thu nhập từ việc thuê tàu dùng cho vận tải biển quốc tế từ 15% xuống còn 1% kể từ ngày 1/10/1996 đến 30/9/2001; miễn thuế thu nhập doanh nghiệp từ nguồn thu được qua bán tàu của công ty mà các tàu này kinh doanh vận tải biển quốc tế nếu nguồn thu phải dùng để mua tàu thay thế trong vòng 1 năm; miễn thuế thu nhập cho các nguồn thu của thuyền viên khi làm việc trên tàu Thái Lan kinh doanh hoạt động tuyến quốc tế. Với chính sách này, chứng tỏ Thái Lan đặc biệt coi trọng và chuẩn bị tiềm năng để phát triển đội tàu, đặc biệt cho vận tải biển quốc tế.

- Chính sách tài chính: nếu nhà sản xuất Thái Lan sử dụng tàu của Thái Lan để vận chuyển hàng của Thái Lan thì tín dụng 10% sẽ được ngân hàng Thái Lan cung cấp. Chính sách này cũng có ảnh hưởng đến việc sử dụng tàu của Thái Lan nhưng có chủ tàu lại cho rằng nó không có tác dụng nhiều tới sự phát triển đội tàu quốc gia. Chính phủ Thái Lan thông qua ngân hàng Thái Lan và Exim Bank cho các nhà kinh doanh tàu biển vay khoản tín dụng 8.000 triệu Bạt với lãi suất 7% để mua tàu [45, tr.104] có kèm theo một số điều kiện cụ thể.

- Chính sách thuyền viên: Theo quy định tàu treo cờ Thái Lan kinh doanh quốc tế phải có ít nhất 50% thuyền viên quốc tịch Thái Lan. Trường hợp chủ tàu Thái Lan không thể đáp ứng yêu cầu này thì được phép sử dụng ít nhất 10% số thuyền viên có quốc tịch Thái Lan [45, tr.104]. Như vậy, luôn có thuyền viên Thái Lan làm việc trên các tàu treo cờ Thái Lan kinh doanh tuyến quốc tế nhằm tạo điều kiện cho các thuyền viên có cơ hội làm việc, giao lưu để không ngừng nâng cao trình độ chuyên môn và tích lũy kinh nghiệm.

1.5.1.3 Indonesia

Là một quốc gia quần đảo, vận tải biển của Indonesia mang ý nghĩa sống còn đối với phát triển kinh tế quốc gia, trong đó phát triển đội tàu luôn

được Chính phủ chú trọng. Chính phủ Indonesia đã thành lập “Công ty phát triển đội tàu quốc gia” để giúp về tài chính cho các công ty vận tải biển trong việc mua bán tàu. Các chính sách khuyến khích phát triển đội tàu chủ yếu:

- Chính sách dành quyền vận chuyển hàng hoá: Indonesia là nước đã tham gia thực hiện việc phân chia quyền vận tải theo Bộ luật Liner của Tổ chức thương mại thế giới, cụ thể: đã ký với hiệp hội chủ tàu Singapore, hiệp định song phương về vận chuyển hàng hoá với Nhật Bản, Đài loan và Triều Tiên. Riêng với vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu có nguồn tài chính từ Chính phủ phải được dành cho đội tàu quốc gia hoặc tàu được người Indonesia thuê. Trường hợp tàu của Indonesia không có khả năng vận chuyển thì Chính phủ mới cho phép tàu nước ngoài tham gia vận chuyển, nhưng chủ trương chính vẫn là hạn chế cấp phép cho các tàu Liner quốc tế.
- Chính sách hạn chế ra vào cảng đối với tàu nước ngoài tại một số cảng của Indonesia cũng là một chính sách nhằm bảo hộ, tạo điều kiện phát triển đội tàu quốc gia, chẳng hạn: tất cả các nhà xuất nhập khẩu hàng hoá không phải là xăng dầu phải xếp hàng ở một trong bốn cảng là Belawan, Tanjung, Jungjung và Perak đồng thời tàu chỉ được dỡ hàng xuất nhập khẩu tại 1 trong 48 cảng mở cho tàu nước ngoài.
- Chính sách không mở cửa thị trường vận tải biển nội địa vẫn là chính sách được Indonesia thực hiện nghiêm ngặt để bảo hộ sự phát triển đội tàu biển quốc gia.
- Thực hiện chính sách mở trong việc đăng ký tàu biển. So với Thái Lan, tỷ lệ tàu mang cờ nước ngoài của tàu Indonesia cao hơn - chiếm 16,88% so với tổng số (bảng 1.3).

1.5.1.4 Philippin

Philippin là một quốc gia quần đảo, vận tải biển quốc tế và vận tải biển nội địa giữ vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế đất nước. Ngoài

việc thực hiện chính sách đăng ký mở đối với tàu biển như các nước trong khu vực, chính sách phát triển đội tàu chủ yếu tập trung vào:

- Chính sách khuyến khích chủ hàng: Hàng hoá xuất nhập khẩu khi vận chuyển bằng tàu của Philippin được giảm giá cước và phí vận chuyển hàng hoá. Không như quan điểm của Thái Lan, Philippin lại cho rằng chính sách này đã khuyến khích đối với các nhà xuất nhập khẩu của Philippin đồng thời bảo hộ đội tàu quốc gia.
- Chính sách dành quyền vận chuyển hàng hoá: Philippin là nước tham gia Bộ luật Liner từ năm 1975. Chính phủ Philippin có áp dụng nguyên tắc phân chia hàng hoá vận chuyển vào luật Philippin. Đối với hàng có nguồn gốc tài chính trực tiếp hoặc gián tiếp từ Chính phủ vẫn được dành cho đội tàu mang cờ quốc gia, tàu nước ngoài chỉ được vận chuyển trong trường hợp tàu của Philippin không có khả năng vận chuyển.
- Chính sách hỗ trợ tài chính: Chính phủ tài trợ, cho vay ưu đãi vốn để phát triển đội tàu và thực hiện hiện đại hoá vận tải biển. Chương trình hiện đại hoá vận tải biển trong nước là chương cho vay dựa trên chính sách của chính phủ Philippin và Ngân hàng phát triển Philippin- được xem là cơ quan điều hành, còn Ngân hàng hợp tác quốc tế Nhật Bản là cơ quan cấp vốn [11, tr.I-4-3].
- Chính sách thuế: một Luật cải tổ về thuế năm 1997 trong đó có quy định chỉ có các thuyền viên Philippin làm việc trên tàu hoạt động tuyến vận tải biển nội địa mới phải đóng thuế thu nhập. Đồng thời, chính phủ Philippin cũng ban hành Đạo luật phát triển vận tải biển quốc tế [3, tr.I-17], đạo luật quy định: miễn thuế nhập khẩu tàu và các phụ tùng phục vụ đại tu, sửa chữa tàu hoạt động tuyến vận tải biển quốc tế; giảm thuế thu nhập cho các doanh nghiệp hoạt động trên tuyến vận tải biển quốc tế (thời hạn từ 1992-2002) với điều kiện doanh nghiệp dành 90% doanh thu ròng cho việc hiện đại hoá đội tàu.

1.5.1.5 Malaysia

- Chính sách thuế: Để khuyến khích sự phát triển của đội tàu, Chính phủ không ấn định cứng nhắc thuế nhập khẩu đối với các tàu nhập khẩu ví dụ: áp dụng mức thuế 30% đối với tàu dưới 26 GRT, 10% đối với tàu từ 26- 4.000 GRT, đồng thời thực hiện miễn thuế nhập khẩu với tàu biển có dung tích đăng ký trên 4.000 GRT [11, tr.I-4-3]. Chính sách này đã thực sự khuyến khích việc sử dụng tàu có trọng tải lớn.
- Chính sách tài chính: Malaysia đã thành lập Ngân hàng công nghiệp và Quỹ vận tải biển. Ngân hàng cấp vốn cho các nhà máy đóng tàu trong nước, các doanh nghiệp vận tải biển muốn vay vốn để đầu tư tàu phải mua tàu tại nhà máy đóng tàu trong nước trừ trường hợp nhà máy này không đáp ứng được thì mới có quyền mua ở nước ngoài. Ngân hàng này tạo cơ sở vững chắc đưa Malaysia trở thành nước có ngành hàng hải phát triển trong khu vực thông qua việc cung cấp các công cụ tài chính cho việc đóng mới tàu biển, mua tàu đã qua sử dụng và cung cấp vốn lưu động cho các doanh nghiệp vận tải biển. Bên cạnh đó, Malaysia còn thành lập trung tâm tài chính lớn để thu hút, tập trung các tổ chức tài chính nước ngoài nhằm cung cấp các công cụ tài chính mà không cần có văn phòng đại diện tại trung tâm này. Đây là kênh quan trọng đáp ứng nhu cầu vốn để phát triển đội tàu biển. Quỹ vận tải biển của Chính phủ thiết lập cũng đã tạo điều kiện cho các doanh nghiệp vận tải biển mở rộng và hiện đại hoá đội tàu, tăng năng lực vận tải, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng xuất nhập khẩu và phát triển kinh tế đất nước.
- Chính sách vận chuyển hàng trên tuyến nội địa: Tuy Malaysia không có chính sách dành hàng cho vận tải nội địa để bảo hộ đội tàu quốc gia như một số nước, nhưng việc vận chuyển hàng giữa các cảng nội địa chỉ dành cho đội tàu quốc gia và hạn chế với tàu nước ngoài.
- Chính sách thuyền viên: Tàu treo cờ Malaysia chỉ được phép thuê thuyền viên nước ngoài làm việc trên tàu tối đa 25% định biên thuyền viên của tàu.

Chính sách này tạo điều kiện để thuyền viên trong nước được làm việc trên tàu treo cờ Malaysia, đồng thời mở ra các cơ hội nâng cao khả năng học hỏi kinh nghiệm thực tế khi làm việc cùng thuyền viên nước ngoài.

1.5.1.6 Trung Quốc

Để phát triển đội tàu vận tải biển, đặc biệt là đội tàu hoạt động vận tải tuyến quốc tế, Trung Quốc đã sử dụng chính sách khuyến khích đầu tư, cho vay vốn phát triển đội tàu với lãi suất thấp, giảm thuế doanh thu vận tải, khuyến khích tư nhân tham gia vận tải biển quốc tế đồng thời áp dụng nhiều chính sách thông thoáng để thu hút vốn đầu tư cho phát triển đội tàu quốc gia. Chỉ tính đến cuối năm 2000 Trung Quốc đã có 2.300 tàu với tổng trọng tải 50 triệu DWT, trong đó 20 triệu DWT tham gia tuyến quốc tế [51, tr.20], đến năm 2006 con số này đã lên tới 2.893 tàu với tổng trọng tải trên 65 triệu DWT (bảng 1.3) trong đó 35 triệu tấn tàu đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài. Trung Quốc là một trong những cường quốc về vận tải biển và đóng tàu trên thế giới. Các Ngân hàng thương mại trong nước (China Exim Bank, Bank of China, Industrial Commercial Bank of China) và các Tổ chức cung cấp tín dụng nước ngoài là những nguồn cung cấp vốn cho đầu tư phát triển đội tàu biển Trung Quốc.

1.5.1.7 Nhật Bản

Là một nước có nền kinh tế phát triển mạnh, chính sách chủ đạo để phát triển đội tàu quốc gia theo hướng đầu tư đưa vào sử dụng tàu có trọng tải lớn. Ngay từ những năm 1950 Nhật bản đã đưa vào sử dụng cỡ tàu 10.000 DWT - 20.000 DWT và đầu những năm 1960 đã lên tới 100.000 DWT. Chủ trương sử dụng tàu có trọng tải lớn đã mang lại thành công cho Nhật Bản, khả năng vận chuyển của đội tàu quốc gia tăng, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá, nguyên vật liệu phục vụ sản xuất, giá thành vận chuyển giảm... Ngoài ra, Nhật Bản còn duy trì chính sách đăng ký mở đối với tàu biển, thực hiện chính

sách “cờ thuận tiện”, đến năm 2006 đã có 77,13% (bảng 1.3) trên tổng số tàu Nhật Bản mang cờ nước ngoài thực hiện kinh doanh trên các tuyến quốc tế và là nước có số lượng tàu mang cờ nước ngoài lớn nhất trong khu vực châu Á trong những năm qua, điều này đã thực sự khẳng định sự lớn mạnh của đội tàu Nhật Bản trong kinh doanh vận tải biển quốc tế.

Như vậy, việc sử dụng các chính sách phát triển đội tàu thích hợp hầu hết đội tàu của các nước Nhật Bản, Trung Quốc, Singapore, Malaysia, Indonesia, Philipines, Thái Lan (- nước được xếp trong nhóm 35 nước có ngành hàng hải phát triển mạnh trên thế giới) luôn có sự gia tăng cả về số lượng cũng như về tổng trọng tải, bảng 1.4 [55, 56, 57, 58, tr.33] là số liệu cụ thể:

Bảng 1.4: Đội tàu của một số nước trong khu vực châu Á qua một số năm

Tên nước	Số lượng tàu (chiếc)			Trọng tải tàu (1000.DWT)		
	2003	2005	2006	2003	2005	2006
Japan	2.910	2.945	3.091	104.396	117.662	131.703
China	2.321	2.612	2.893	44.304	56.812	65.488
Singapore	714	740	754	19.392	22.333	22.980
Malaysia	306	327	325	6.589	9.835	9.633
Indonesia	610	672	711	4.315	5.754	6.231
Philipines	336	326	312	4.847	5.008	5.023
Thailand	—	297	318	—	2.982	3.198

Nguồn: Ban thư ký UNTAD tổng hợp trên cơ sở số liệu do đăng kiểm Lloyd's

- Fairplay cung cấp

Chính sách phát triển đội tàu phổ biến của các nước này vận dụng chủ yếu vẫn tập trung vào không mở cửa đối với tuyến vận tải nội địa nhằm dành quyền vận chuyển hàng hoá cho đội tàu quốc gia, duy trì chính sách mở về đăng ký tàu biển, thực hiện hỗ trợ về vốn để phát triển đội tàu quốc gia.

1.5.2 Chính sách phát triển cảng biển của một số nước

1.5.2.1 Nhật Bản

Nhật Bản là một quốc gia gồm nhiều đảo, vận tải biển có xu hướng đóng vai trò đặc biệt quan trọng trong phát triển kinh tế đất nước. Xuất phát từ cạnh tranh của ngành công nghiệp trên thị trường quốc tế đang diễn ra một cách khốc liệt, ngành công nghiệp Nhật Bản muốn tồn tại và phát triển, nhiệm vụ hàng đầu là phải giảm được chi phí sản xuất nhưng vẫn đảm bảo chất lượng. Có nhiều biện pháp được triển khai, trong đó giảm chi phí thông qua vận chuyển nguyên vật liệu bằng tàu biển có trọng tải lớn đã thực sự đem lại hiệu quả. Do vậy, việc xây dựng các cảng nước sâu để tiếp nhận các tàu lớn đã được xây dựng trên khắp nước Nhật, đặc biệt là chính sách cải tạo hệ thống cảng hiện có ngay từ những năm đầu thế kỷ 19, chính sách này chủ yếu gồm:

- Chính sách lựa chọn và cải tạo các cảng quan trọng (nghị quyết được Hội đồng cảng thông qua 10/1907). Thông qua điều lệ của Hội đồng cảng (do Bộ nội vụ thiết lập) về cơ sở vật chất, quy hoạch cảng và thu nhập từ các cảng, 14 cảng đã được Hội đồng cảng chọn và được phân làm 2 loại, cảng loại 1 và cảng loại 2. Cảng loại 1 (gồm 4 cảng) là các cảng do nhà nước quản lý và xây dựng với sự đóng góp tài chính từ các chính quyền địa phương có liên quan; cảng loại 2 (gồm 10 cảng) là cảng do chính quyền địa phương quản lý và khai thác với sự trợ cấp từ nhà nước. Tất cả các cảng khác được đặt dưới quyền tự quản của chính quyền địa phương liên quan và không được nhận trợ cấp từ chính phủ [40, tr.6]. Đến nay, số lượng cảng loại 1 không thay đổi, số lượng cảng loại 2 đã lên tới 37 cảng, cảng được bổ sung thêm đã được Bộ nội vụ phân định dựa trên cơ sở các khuyến nghị của Hội đồng cảng. Phân loại cảng rõ ràng là cơ sở minh bạch để xác định quyền đầu tư, quản lý cảng.

- Chính sách trợ cấp cho việc cải tạo các cảng đã được phân định. Ngoài các cảng đã được phân định là các cảng đặc biệt quan trọng, các cảng còn lại (đã được phân định) chịu sự quản lý của các chính quyền địa phương có liên quan vẫn được nhà nước trợ cấp 1/3 chi phí cho công việc cải tạo.
- Chính sách quản lý và phát triển cảng: Chính sách này được xây dựng trên cơ sở các luật, nghị định và các quy định khác nhau, trong đó Luật Cảng là luật cơ bản nhất. Nội dung cơ bản của chính sách quản lý và phát triển cảng là các cảng của Nhật Bản chịu sự quản lý của các cảng vụ- là cơ quan quyền lực để phát triển, sử dụng và bảo quản các cảng. Nhà nước chỉ có quyền giám sát tối thiểu để bảo vệ lợi ích quốc gia.
- Chính sách cảng dài hạn của Nhật Bản: tháng 10/1997 chính phủ Nhật Bản đã công bố chính sách cảng dài hạn mới có tiêu đề “Các cảng ở thập kỷ trao đổi toàn cầu”. Chính sách mới này đã và đang được sử dụng một cách chính thức, là phương thức dẫn dắt cơ bản cho việc phát triển cảng ở Nhật Bản [53, tr.4]. Phương hướng cơ bản của chính sách là: Nâng cao khả năng bến; phát triển khu công nghiệp đã được nâng cấp ở vùng đất phía sau các cảng để kích thích kinh tế vùng, tạo cơ hội việc làm trong khu vực địa phương; bảo vệ và tạo môi trường tốt cho tương lai; xúc tiến các chương trình ngăn chặn thảm họa, bảo vệ sự ổn định của khu vực ven biển. Điểm quan trọng của quản lý cảng theo chính sách trên đó là: vai trò của chính phủ; phát triển và sử dụng công nghệ mới; phối hợp thi hành chính sách; hỗ trợ các hoạt động phát triển cảng.

1.5.2.2 Trung Quốc

- Chính sách cải cách thể chế quản lý cảng của Trung Quốc: đó sự phân định rõ chức năng quản lý nhà nước về kinh tế với quản lý sản xuất kinh doanh, trên cơ sở đó hình thành hệ thống quản lý phù hợp với tập quán quản lý cảng tiên tiến trên thế giới. Các bước tiến hành được thể hiện [5, tr.19]:
 - + Các doanh nghiệp, xí nghiệp cảng tách khỏi Bộ giao thông Vận tải

- + Chức năng quản lý hành chính giao cho Chính quyền địa phương
- + Chính sách thu phí ở cảng dựa trên Quy tắc thu phí do Bộ Giao thông ban hành 20/7/1997. Phí đối với tàu nước ngoài do nhà nước quy định thống nhất, phí thu tại cảng trong nước theo giá chỉ đạo của nhà nước, tại cảng liên doanh theo giá thị trường. Quan điểm chủ đạo của chính sách cảng phí là giảm thiểu các loại phí không cần thiết, tăng lượt tàu vào cảng. Do vậy, mức cảng phí ở Trung quốc đã thấp hơn so với nhiều cảng trên thế giới.
- Chính sách đầu tư phát triển cảng biển: Chú trọng đầu tư xây dựng cầu cảng nước sâu, chính sách này được thể hiện ngay trong kế hoạch 5 năm lần thứ 9 (1996-2000), Trung quốc đã chi 42,1 tỉ Nhân dân tệ để xây dựng cảng biển, 133 cầu tàu loại lớn và trung bình đã được xây dựng trong đó có 96 cầu tàu nước sâu, qua đó tăng khối lượng hàng thông qua lên 190 triệu tấn, khả năng xếp dỡ hàng container đạt 8,48 triệu TEU [51, tr.20]. Chính sách đầu tư giai đoạn 2001-2005 vẫn được chính phủ Trung quốc ban hành và thực hiện, kế hoạch đến năm 2005 số cầu tàu nước sâu là 800 cầu; Nguồn vốn đầu tư cho cảng có thể được huy động từ: ngân sách nhà nước, vay của các tổ chức quốc tế cũng như của ngân hàng trong và ngoài nước, đồng thời khuyến khích các thành phần kinh tế tư nhân và nước ngoài đầu tư vốn xây dựng cảng và kinh doanh xếp dỡ. Chính vì vậy, chỉ tính đến năm 1998 Trung Quốc đã thu hút 2,6 tỷ USD vốn đầu tư nước ngoài xây dựng 40 bến tàu container với năng lực thông qua 80 triệu tấn chiếm 66% lượng container thông qua cảng Trung Quốc [5, tr.20]. Từ tháng 3/2002 Trung Quốc đã thực hiện chính sách mở cửa nhận đầu tư nước ngoài vào cảng biển, từ khi thực hiện chính sách mở cửa đầu tư nước ngoài vào cảng biển ngay trong năm 2003 đầu tư nước ngoài vào cảng biển đạt 18 tỷ Nhân dân tệ [46]

- Chính sách liên doanh quản lý và khai thác cảng biển với nước ngoài đã được Trung Quốc áp dụng, điển hình là liên doanh với hiệp hội cảng biển của Singapore đã thực sự đem lại hiệu quả.

1.5.2.3 Hà Lan

Hà Lan là một trong các quốc gia hàng hải hàng đầu thế giới với hệ thống cảng biển hiện đại như cảng Amsterdam là một trong những cảng biển lớn nhất thế giới nằm sâu trong sông với nhiều bến cảng hiện đại đủ khả năng tiếp nhận bất kỳ loại tàu biển nào. Chính sách chủ đạo phát triển cảng của Hà Lan là xây dựng cảng tin cậy (an toàn), cảng an ninh và cảng phối hợp đa phương. Chính sách đầu tư phát triển, xây dựng và khai thác được phân định rõ ràng: nhà nước quy hoạch cảng, đầu tư và xây dựng cơ sở hạ tầng công cộng cảng biển của quốc gia, chính quyền địa phương đầu tư xây dựng cảng biển địa phương; nhà nước và tư nhân đều có quyền tham gia đầu tư, xây dựng bến cảng và quyết định hình thức khai thác [6, tr.36].

Hà Lan đã thực hiện chính sách quản lý cảng biển- chính sách tự quản do chính quyền cảng đảm nhiệm. Chính quyền cảng có chức năng đề xuất để Chính phủ quyết định hoặc tự quyết định theo thẩm quyền đầu tư, xây dựng, khai thác và tổ chức quản lý cảng. Cơ quan cảng vụ (quản lý giao thông hàng hải, an ninh hàng hải trong cảng biển) thuộc chính quyền cảng, chức năng hoạt động độc lập với chính quyền cảng, ví dụ: Rotterdam là cảng biển lớn nhất thế giới, nơi có thể đón nhận, phục vụ các loại tàu biển, cảng vụ Rotterdam là cơ quan quản lý giao thông hàng hải tại cảng, có trung tâm kiểm soát giao thông và hoạt động độc lập với chính quyền cảng Rotterdam về an toàn, an ninh, phòng ngừa ô nhiễm môi trường và chỉ phụ thuộc chính quyền cảng về cung cấp các hoạt động dịch vụ hàng hải. Chính sách này cũng được áp dụng đối với cảng Amsterdam. Cả hai cảng Rotterdam và Amsterdam đều thực hiện chế độ hoa tiêu bắt buộc theo quy định của văn bản ban hành năm

2002 đối với tàu các loại tàu (chiều dài tối thiểu 70 m) và tại mỗi cảng chỉ có một công ty hoa tiêu đảm nhận. Như vậy, với chính sách tự quản do chính quyền cảng đảm nhiệm đã đem lại hiệu quả rất lớn cho hoạt động quản lý, phát triển của các cảng được xếp vào hạng lớn và hiện đại nhất thế giới- điều này khác với chính sách quản lý cảng biển hiện nay ở Việt Nam.

Chính sách phát triển cảng nước sâu, mở cửa thu hút đầu tư nước ngoài, chính sách đầu tư phát triển, xây dựng và khai thác được phân định rõ ràng là những chính sách cơ bản đem lại hiệu quả cho sự phát triển của cảng biển.

1.5.3 Chính sách phát triển dịch vụ hàng hải của một số nước

1.5.3.1 Singapore

- Chính sách mở cửa hoàn toàn đối với dịch vụ hàng hải, chấp nhận cho nước ngoài cùng kinh doanh dịch vụ hàng hải. Với chính sách này, Singapore đã thu hút được dòng đầu tư nước ngoài để phát triển và đã trở thành trung tâm hàng hải quan trọng của thế giới.

- Thực hiện chính sách ưu đãi đối với việc vận chuyển hàng chuyển tải. Hàng xuất nhập khẩu kể cả hàng rời trong container được phép lưu kho miễn phí 72 giờ, còn đối với hàng chuyển tải để tái xuất là 28 ngày. Từ năm 1969, Singapore đã có một khu Mậu dịch tự do bao gồm 7 khu trong đó có 6 khu dành cho dịch vụ vận tải hàng hoá bằng đường biển [4, tr.26]. Hàng hoá lưu kho trong khu vực này không cần bất kỳ một thủ tục hải quan nào cho tới khi được đưa ra thị trường. Chính sách này đã thực sự tạo thuận lợi, hấp dẫn các nhà xuất nhập khẩu.

1.5.3.2 Thái Lan

Thái Lan tuy không phải là nước có nền hàng hải phát triển mạnh như Singapore, nhưng chính phủ đã thực hiện chính sách thông thoáng, tương đối thuận lợi cho việc mở cửa để thu hút đầu tư, liên doanh nước ngoài cho công

cuộc đổi mới và phát triển dịch vụ hàng hải. Tại Bangkok có các công ty tàu biển, môi giới lớn liên doanh với Thai Lan như: Thoresen Bangkok (vốn đầu tư của Na Uy), UniThai Bangkok (vốn đầu tư của Hàn Quốc)... và nhiều công ty đại lý hàng hải của nước ngoài được mở chi nhánh kinh doanh tại Bangkok [4, tr.27].

1.5.3.3 Malaysia, Indonesia

Malaysia và Indonesia cũng theo đuổi thực hiện chính sách mở cửa để thu hút đầu tư của nước ngoài, nhưng kèm theo vẫn có chính sách hạn chế nhất định nhằm bảo hộ cho dịch vụ hàng hải trong nước ví dụ: chính sách về thành lập doanh nghiệp hoạt động đại lý tàu biển chỉ dành cho doanh nghiệp trong nước và liên doanh.

Qua chính sách phát triển dịch vụ hàng hải của một số nước trong khu vực, chính sách mở cửa thu hút đầu tư nước ngoài vẫn được xem là chính sách chủ đạo cho sự phát triển của dịch vụ hàng hải.

Như vậy, nghiên cứu hệ thống chính sách phát triển đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải của một số nước trong khu vực và trên thế giới cho thấy tác động tích cực của hệ thống chính sách này tới sự phát triển vận tải biển của mỗi quốc gia- đây chính là nền tảng vững chắc giúp vận tải biển các quốc gia phát triển, giành thế mạnh và chủ động trong cạnh tranh. Các chính sách cơ bản về phát triển đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải được các quốc gia sử dụng là một công cụ quản lý đặc lực thúc đẩy vận tải biển quốc gia phát triển, cơ sở nâng cao TPVT.

1.5.4 Xu hướng phát triển vận tải biển trên thế giới giai đoạn đầu thế kỷ 21

Phát triển vận tải biển trên thế giới luôn gắn liền với các xu hướng phát triển của đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải. Đặc trưng cơ bản của các xu hướng phát triển này thể hiện thông qua:

- *Xu hướng phát triển đội tàu biển trên thế giới:*
 - Xu hướng container hoá trong vận tải biển
 - Tăng kích thước tàu container
 - Liên doanh liên kết toàn cầu hình thành các công ty vận tải biển không lồ
 - Liên kết phương thức vận tải- vận tải đa phương thức
- *Xu hướng phát triển cảng biển trên thế giới:*
 - Xây dựng các bến container chuyên dùng hoặc các cảng chỉ có các bến container (quá trình container hoá)
 - Tự động hoá và thông tin hoá trong hoạt động khai thác và quản lý cảng biển
 - Xây dựng cảng nước sâu
 - Hình thành các cảng trung chuyển quốc tế
 - Đẩy mạnh việc tư nhân hoá trong đầu tư phát triển cơ sở hạ tầng và khai thác cảng biển
- *Xu hướng phát triển dịch vụ hàng hải trên thế giới*
 - Xu thế toàn cầu hoá
 - Đa dạng hoá và dịch vụ trọn gói
 - Đơn giản hoá, gọn nhẹ trong dịch vụ thể hiện thông qua 3 xu thế: nhận dịch vụ trọn gói; giảm bớt khâu giấy tờ tài liệu trong dịch vụ; ứng dụng công nghệ thông tin điện tử vào hoạt động dịch vụ.

Tóm lại:

Nhà nước với vai trò định hướng phát triển thông qua chiến lược và quy hoạch, tổ chức điều hành hoạt động, thiết lập môi trường pháp lý thuận lợi, môi trường chính sách cởi mở lành mạnh, thực hiện hỗ trợ vận tải biển, đảm bảo cơ sở vật chất kỹ thuật của ngành, tiến hành các hoạt động kiểm soát hữu hiệu cùng việc sử dụng phương thức quản lý hiệu quả đã không ngừng tạo động lực cho đội tàu quốc gia phát triển. Bên cạnh đó, việc xem xét kinh

nghiệm quản lý, xu hướng phát triển vận tải biển của một số nước trong khu vực và trên thế giới trong giai đoạn tới đã buộc 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. 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 đồng thời, lựa chọn sử dụng công cụ quản lý phù hợp - công cụ chính sách để tác động lên các nhân tố cơ bản ảnh hưởng trực tiếp đến TPVT mà các nhân tố này được xác định dựa trên những luận cứ khoa học và thực tiễn sẽ đặt nền tảng vững chắc để nâng cao TPVT.

Việc sử dụng phương pháp mô hình để xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT mà điểm xuất phát từ khái niệm về TPVT là căn cứ khoa học, logic. Xem xét tác động của các nhân tố tới TPVT sẽ là trách nhiệm của cả nhà nước và cả phía các doanh nghiệp trực tiếp liên quan đến quá trình hoạt động vận tải biển, nhưng trong phạm vi giới hạn của đề tài luận án, luận án sẽ tập trung nghiên cứu trên góc độ quản lý nhà nước còn phía các doanh nghiệp cũng vẫn được đề cập ở góc độ nhất định. Ưu thế nổi trội khi vận dụng mô hình là các nhà quản lý sẽ thấy được sự tác động chi phối trực tiếp chủ lực 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 nhận định được mức độ ảnh hưởng của các nhân tố, thông qua đó tập trung hướng tới hoàn thiện nhóm chính sách chủ lực về đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải để 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 về thị phần vận tải 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

Như đã trình bày chương 1, TPVT biểu thị bởi tỉ lệ phần trăm lượng hàng hoá *XNK* do đội tàu quốc gia vận chuyển so với tổng khối lượng hàng *XNK* được vận chuyển bằng đường biển thông qua các cảng biển của quốc gia nên hiển nhiên khối lượng hàng do đội tàu nước ta vận chuyển sẽ không bao gồm khối lượng hàng do các tàu thực hiện *chở thuê* giữa các cảng nước ngoài. Trên cơ sở số liệu thu thập số liệu báo cáo của Cục Hàng Hải Việt Nam qua các năm, TPVT của đội tàu biển nước ta trong thời gian qua nhìn chung có xu hướng tăng, cụ thể được thể hiện trong bảng 2.1 và hình 2.1 trang 64&65.

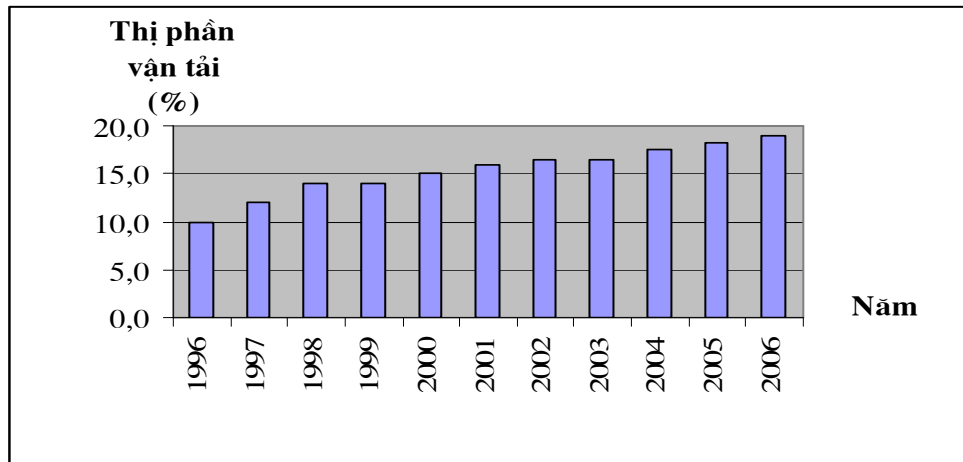
TPVT của đội tàu biển nước ta năm 1996 mới chỉ chiếm 10% nhưng so với 5 năm trước đó cũng đã có sự cải thiện - năm 1991 TPVT là 8% [13, tr.25]. Một trong những nguyên nhân chủ yếu TPVT rất thấp là do: giai đoạn 1990-1995 là giai đoạn bộc lộ rõ nhất sự hoạt động sa sút của đội tàu biển Việt Nam kể cả đội tàu Trung ương và các đội tàu địa phương quản lý. Điều phải nói trước hết là tuổi tàu của tàu ngày càng cao mà hầu như không có sự nâng cấp tái đầu tư để bổ sung các tàu trẻ hơn thay thế [45, tr.114]. Nhưng nếu so với năm 1986, được xác định là năm khởi đầu cho sự đổi mới kinh tế đất nước, TPVT của đội tàu biển nước ta mới chỉ là 3% [13, tr.23], một tỷ lệ quá nhỏ đã minh chứng sự tụt hậu rất xa, năng lực cạnh tranh rất yếu của đội

tàu nước ta thời kỳ đó nhưng cho đến năm 2006 thị phần vận tải đã có sự gia tăng đạt 18,5%. Cùng với sự chuyển mình của các ngành kinh tế từ cơ chế tập trung bao cấp sang vận hành theo cơ chế thị trường ngành hàng hải nước ta thời kỳ đã gặp phải rất nhiều khó khăn, cản trở để từng bước khắc phục tình trạng hoạt động, quản lý bao cấp trì trệ trong khi đòi hỏi về phát triển đội tàu, cảng biển và các dịch vụ hàng hải là nhu cầu khách quan tất yếu để vận tải biển Việt Nam phát triển. Để từng bước phát triển trong điều kiện khó khăn trước sự đổi mới, việc tạo mọi điều kiện đầu tư để tăng tổng trọng tải và trẻ hoá đội tàu có ảnh hưởng rất lớn đến khả năng cạnh tranh và giành thị phần cho đội tàu nước ta.

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	5.991.440	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 qua các năm từ 1996 đến 1/2007.



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

Với 10% năm 1996, đến năm 2000 TPVT đạt 15% có thể nói đây chính là sự cố gắng rất lớn của ngành hàng hải trong đó đội tàu Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam- đội tàu nòng cốt, chủ lực của đội tàu biển Việt Nam được triển khai tích cực, tập trung phát triển các loại tàu chuyên dụng mà đội tàu trước đây chưa đáp ứng được nhu cầu thị trường như tàu chở hàng rời, tàu chở container, tàu chở dầu thô/dầu sản phẩm [45, tr.116]. Tính từ năm 1995 đến 11/2000 tổng số tàu các loại được đầu tư phát triển là 34 chiếc với tổng trọng tải 490.004 DWT chủ yếu là các tàu chuyên dụng, chở hàng khô, hàng rời và container. Kết quả đó đã bước đầu làm thay đổi cơ cấu đội tàu biển nước ta, không những làm tăng đáng kể tổng trọng tải mà còn tăng sức cạnh tranh [35, tr.117] tạo cơ sở để nâng cao TPVT. Từ năm 2001 đến 2003 TPVT hầu như tăng không đáng kể, TPVT của đội tàu biển nước ta tuy đã có sự tăng dần từ năm 2004 đạt 17,6% đến 2006 đạt 18,5%. TPVT tuy có tăng qua các năm do có sự đầu tư thêm tàu chuyên dụng (tổng trọng tải đội tàu năm 2004 là 2.883.898 DWT đến 1/2007 đạt 3.447.474 DWT), chính sách khuyến khích chủ hàng... nhưng TPVT vẫn ở mức thấp, chưa tạo được sự bứt phá cơ hội nâng cao TPVT. Để TPVT của đội tàu biển nước ta đạt được mục tiêu là 25% vào năm 2010 và 35% vào năm 2020 thực sự là một bài toán khó nếu không

có sự đầu tư phát triển đồng bộ cả về tàu, cảng, dịch vụ hàng hải. Cần phải tránh đầu tư dàn trải, tập trung ưu tiên đầu tư trên cơ sở xem xét mối quan hệ, sự ảnh hưởng của chúng tới TPVT. TPVT được nâng cao chính là một trong những cơ sở vững chắc tạo thêm sức mạnh, khả năng cạnh tranh để Việt Nam đủ lực tham gia Bộ Luật Liner trong đó tỷ lệ phân chia quyền vận chuyển giữa các bên: 40-40-20 đã được nhiều quốc gia áp dụng.

2.1.2 Nguyên nhân cơ bản hạn chế sự gia tăng của thị phần vận tải

TPVT của đội tàu biển Việt Nam trong nhiều năm qua còn thấp. Trên bình diện rộng nhìn nhận, có nhiều nguyên nhân dẫn đến tình trạng này:

- Chất lượng đội tàu Việt Nam còn thấp, cơ cấu đội tàu chưa hợp lý tàu hàng khô vẫn chiếm ưu thế trong khi container hoá đang là xu hướng phát triển của các nước trong khu vực và trên thế giới. Đội tàu phần lớn có trọng tải nhỏ, tốc độ thấp, tuổi không còn trẻ, tàu trọng tải cỡ lớn không nhiều nên năng suất phương tiện thấp, chưa nâng cao năng lực vận tải, khả năng cạnh tranh bị hạn chế.
- Thiếu cảng chuyên dụng, cảng nước sâu để tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn nên hàng hoá xuất khẩu của Việt Nam đi các nước đều được gom trên các tuyến Feeder để tập kết tại Singapore, Hồng Kông... nên giá cước vận tải thực tế đã cao hơn so với các nước trong khu vực do chủ hàng phải chịu thêm cước phí vận chuyển trên tuyến Feeder từ Việt Nam đến các cảng tập kết, và tương tự như vậy đối với hàng nhập về Việt Nam. Tuy nhiên, tháng 2/2007 vừa qua, Vinalines Shipping đã mở tuyến Việt Nam- Hồng Kông theo đó hàng tuần có tuyến container từ thành phố Hồ Chí Minh đi Hải Phòng và Hồng Kông là cơ sở để công ty nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường vận tải biển quốc tế, góp phần nâng cao TPVT.

- Trang thiết bị chuyên dụng phục vụ làm hàng tại các cảng còn hạn chế thời gian giải phóng tàu còn chậm đặc biệt đối với các cảng tổng hợp.
- Do hạn chế về luồng lạch nên buộc các tàu phải thực hiện phương án chuyển tải, làm tăng chi phí vận chuyển.
- Nhiều chủ hàng Việt Nam ngại thay đổi phương thức mua bán vốn đã rất quen trong nhiều năm: mua hàng theo điều kiện CIF và bán hàng theo điều kiện FOB. Nếu thay đổi các nhà xuất khẩu sẽ phải làm thêm nhiệm vụ thuê tàu, nhiều chủ hàng xuất nhập khẩu vẫn sợ rủi ro khi mua hàng theo điều kiện FOB và bán hàng theo điều kiện CIF. Hơn nữa, nhu cầu về vốn của các chủ hàng còn hạn chế, nếu các chủ hàng khi bán theo điều kiện FOB có thể thu được tiền ngay. Thậm chí có những lô hàng bán theo điều kiện CIF nhưng chủ tàu Việt Nam vẫn phải ký hợp đồng vận chuyển thông qua người trung gian là chủ hàng nước ngoài vì trung gian này dùng vốn của mình trả ngay cho người bán và sau đó sẽ thu lại của người mua khi hàng được giao xong tại cảng đích. Bên cạnh đó, khách hàng nước ngoài thường ép chủ hàng Việt Nam phải bán theo điều kiện FOB và mua theo điều kiện CIF vì những lợi ích riêng của họ đồng thời do chưa sử dụng tàu Việt Nam nên họ còn nhiều lo lắng về chất lượng vận chuyển và phục vụ.
- Các hãng tàu nước ngoài thường có mức “hoa hồng môi giới” cao hơn so với mức mà các doanh nghiệp vận tải biển trong nước có thể chi trả.
- 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 hoá xuất nhập khẩu với nhiều lý do, trong đó có lý do về thời gian vận chuyển cũng như khả năng vận chuyển của tàu trong một chuyến đi còn hạn chế.
- 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 về cũng làm cho các doanh nghiệp vận tải gặp khó khăn hơn trong đầu tư tàu đặc biệt là tàu có

trọng tải lớn, chất lượng tốt (trước tháng 7/2006 các doanh nghiệp khi mua tàu biển từ nước ngoài về đều chịu thuế nhập khẩu là 5% cùng với 5% thuế VAT). Đây cũng là nguyên nhân làm cho doanh nghiệp vận tải biển suy giảm đáng kể khả năng cạnh tranh và khả năng đáp ứng yêu cầu vận chuyển từ phía chủ hàng. Tuy nhiên, tình hình này đã phần nào được cải thiện khi chỉ tàu từ 5.000 DWT trở xuống mới phải chịu thuế nhập khẩu 5% (Quyết định 78/2006/QĐ-BTC ngày 28/7/2006), nhưng thuế VAT vẫn còn là gánh nặng đối với doanh nghiệp.

Nếu xem xét vấn đề theo góc độ hẹp nhưng tiếp cận vào bản chất của TPVT thì các yếu tố cơ bản cấu thành lên TPVT như đội tàu, cảng biển, hệ thống dịch vụ hàng hải của nước ta chưa đủ mạnh để tạo lợi thế cạnh tranh, khẳng định được tiềm lực và vị thế nhất định trong vận tải biển. Cần phải làm rõ nguyên nhân sâu xa mang tính bản chất dẫn tới TPVT của đội tàu biển nước ta vẫn thấp. Thực vậy, mặc dù theo luật và tập quán thương mại hàng hải quốc tế đã quy định: rủi ro về hàng hoá sẽ chuyển từ người bán sang người mua khi hàng hoá qua lan can tàu cho dù điều kiện của hợp đồng thương mại là FOB hay CIF nhưng chủ hàng XNK vẫn lo, nếu bán theo điều kiện CIF chủ hàng sẽ phải làm thêm nhiệm vụ thuê tàu... mỗi lo lại chồng chất. Các mối lo này sẽ được giải quyết khi các chủ hàng hoàn toàn yên tâm tin tưởng vào hoạt động linh hoạt, hiệu quả của đội tàu nước nhà bên cạnh tiềm lực phục vụ tàu tại các cảng trong quá trình làm hàng; Lý do nhiều doanh nghiệp Việt Nam khi làm môi giới, đại lý cho hãng tàu nước ngoài cũng ít thuê tàu của Việt Nam dễ dàng được lý giải bởi hai căn nguyên chính: một là, các doanh nghiệp này đặt ít niềm tin khi thuê tàu trong nước; hai là, mức hoa hồng môi giới của hãng tàu nước ngoài trả cao hơn so với mức hoa hồng môi giới mà các hãng tàu trong nước chi trả. Trong hai căn nguyên đó, nếu một hãng tàu có khả năng tiềm lực mạnh, uy tín, vận chuyển đảm bảo chất lượng,

thời gian vận chuyển ngắn sẽ đồng thời khắc phục được hai lý do trên để thu hút khách hàng đến với hãng mình. Vậy, chất lượng đội tàu Việt Nam còn thấp, cơ cấu chủng loại tàu chưa cân đối, năng lực vận tải thấp, thiếu cảng chuyên dụng, cảng nước sâu có phải là nguyên nhân trọng yếu dẫn đến tình trạng “bỏ ngõ” sân nhà, tạo cơ hội vận chuyển một khối lượng hàng XNK lớn cho các hãng tàu nước ngoài hay không? Trong quá trình nghiên cứu cũng như tiếp cận với các chuyên gia, các nhà quản lý khai thác tàu thì đây chính là nguyên nhân cơ bản làm giảm tính hấp dẫn cũng như khả năng giành lợi thế cạnh tranh của đội tàu biển nước ta so với các hãng tàu nước ngoài. Tham gia vận chuyển hàng XNK thực chất là đội tàu nước ta phải cạnh tranh với nhiều đối thủ mạnh trong lĩnh vực vận tải biển. Khi đội tàu biển nước ta chưa tạo được sức mạnh, vị thế nhất định sẽ rơi vào thế yếu trong thương lượng giải quyết các vấn đề liên quan, ví dụ như chi hoa hồng môi giới chẳng hạn- qua khảo sát thực tế có nhiều ý kiến của các nhà quản lý khai thác tàu cho rằng các hãng tàu nước ngoài có khả năng chi tiền hoa hồng môi giới cao hơn các hãng tàu trong nước cũng là một trong những nguyên nhân dẫn đến TPVT thấp. Thực tế này sẽ không tồn tại nếu như nước ta có đội tàu mạnh, cơ cấu chủng loại tàu hợp lý, các cảng có đủ trang thiết bị xếp dỡ chuyên dùng đủ khả năng giải phóng tàu nhanh, thời gian chờ đợi của tàu tại cảng giảm...chi phí vận tải giảm, tăng lợi nhuận doanh nghiệp vận tải biển thì khoảng cách trong chi hoa hồng môi giới cho các đối tác của hãng tàu trong nước và nước ngoài sẽ được rút ngắn, tiến tới san bằng, khi đó đội tàu của hãng nào có chất lượng phục vụ tốt đáp ứng thích hợp nhu cầu vận chuyển với từng mặt hàng, giá thành vận chuyển giảm, thời gian vận chuyển ngắn sẽ chủ động giành thế mạnh trên thị trường.

Mặt khác, theo như lập luận ở phần 1.4 thì việc xác định các nhân tố cơ bản cũng như mức độ tác động của chúng đến TPVT thông qua phương pháp

mô hình sẽ là cơ sở đồng bộ và đầu tư có trọng điểm để phát triển vận tải biển, nâng cao TPVT. Vấn đề là phải xem xét đánh giá được mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đó với từng loại tàu, có như vậy mới xác định được rõ đối với tàu hàng khô, trong các nhân tố cơ bản đó mức độ tác động của chúng như thế nào? tương tự nghiên cứu, xem xét chúng với các tàu dầu, tàu container để từ đó có căn cứ đề xuất các giải pháp chính sách thúc đẩy. Việc tiếp cận nghiên cứu bản chất của TPVT, tìm ra các giải pháp chính sách tác động đến các nhân tố cơ bản mang tính bản chất của TPVT sẽ là căn cứ khoa học đảm bảo nâng cao được khả năng, tạo dựng năng lực thực sự cho phát triển vận tải biển, cơ sở vững chắc để nâng cao TPVT.

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

Trong hoạt động vận tải biển, tàu biển giữ vai trò động lực, cơ sở vật chất nòng cốt quan trọng. Tàu biển là đơn vị trực tiếp tạo ra sản phẩm vận tải. Sự lớn mạnh về số lượng và chất lượng đội tàu biển hiện khả năng, sức mạnh tiềm tàng trong quá trình phát triển vận tải biển của mỗi quốc gia. Trong những năm qua, đội tàu biển Việt Nam đã có sự trưởng thành và phát triển, góp phần tích cực cho sự phát triển kinh tế đất nước. Tuy nhiên, bên cạnh đó cũng vẫn tồn tại những hạn chế nhất định. Để đánh giá hiện trạng đội tàu biển, cần xem xét trên các mặt sau đây:

2.2.1.1 Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo số lượng và trọng tải tàu

Giai đoạn 2001- 2006 là khoảng thời gian ghi nhận nhiều dấu ấn trong sự chuyển biến của nền kinh tế đất nước đã tác động không nhỏ tới sự phát triển vận tải biển đặc biệt là đội tàu vận tải. Đội tàu biển nước ta xét trên góc độ số lượng và trọng tải cần có được sự đột phá để tạo dựng một cơ cấu đội

tàu hợp lý hơn, phù hợp với xu thế phát triển vận tải biển trong khu vực và trên thế giới, hội nhập nền kinh tế trong đó có hội nhập vận tải biển.

Đội tàu biển nước ta từ năm 2001 đến 2006 đã có sự tăng trưởng nhanh. Trên cơ sở số liệu từ các báo cáo của Cục Hàng Hải Việt Nam đến 1/2007 [22, tr.28] và [23, tr.12] có thể tính toán xác định được cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo số lượng, theo trọng tải, tuổi tàu bình quân, năng suất phương tiện, tình hình container hoá trong vận tải biển của nước ta. Cụ thể số liệu ở bảng 2.2 cho thấy số lượng tàu biển năm 2006 có sự tăng trưởng mạnh tăng gấp 1,75 lần so với 2001, sự phát triển này góp phần tích cực không chỉ trong vận chuyển hàng hoá giao thương giữa các vùng trên đất nước mà còn phục vụ đắc lực đẩy mạnh lưu lượng hàng xuất nhập khẩu.

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 đến 1/2007

Đội tàu nước ta trong thời gian qua không những gia tăng về số lượng tàu mà còn cả về trọng tải, trọng tải đội tàu 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	Tổng 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 đến 1/2007.

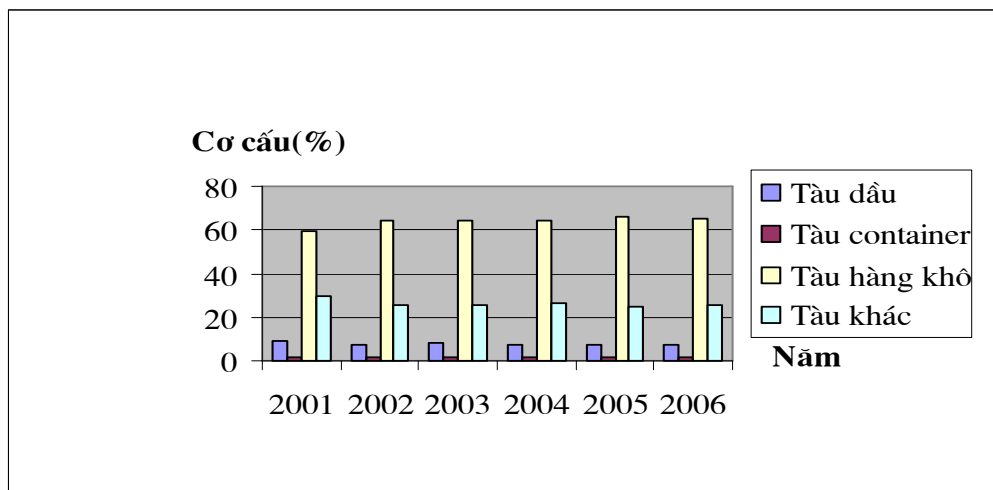
Cách đây 11 năm, năm 1996 đội tàu biển Việt Nam gồm 324 tàu với tổng trọng tải 795.772 DWT, tuổi tàu bình quân 19,5 tuổi [44, tr.2] đến 2006 tuổi tàu bình quân là 16 tuổi. Đây là một trong những tín hiệu đổi mới trẻ hoá dần đối với đầu tư tàu của nước ta, cụ thể trên bảng 2.4 sau:

Bảng 2.4: Tuổi bình quân của đội tàu biển Việt Nam

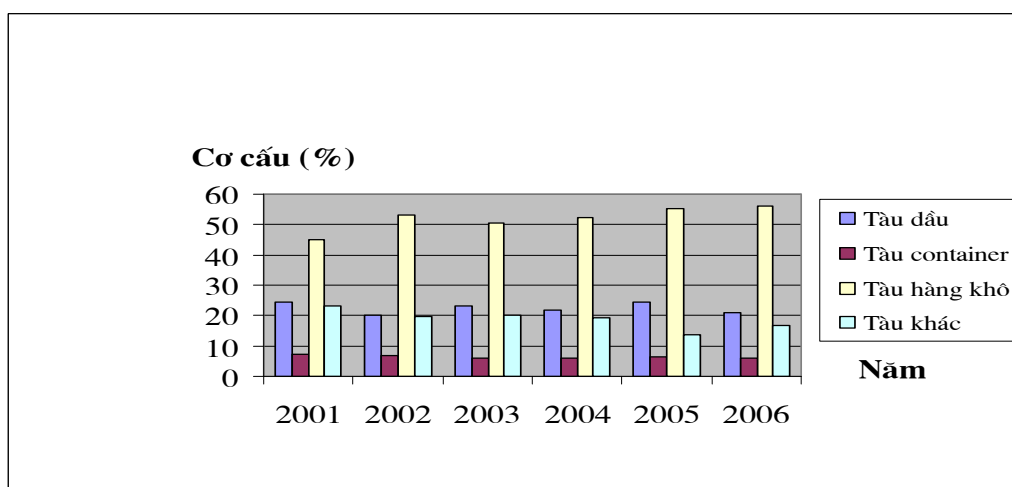
Năm	Số lượng (chiếc)	Tổng trọng tải (DWT)	Tuổi bình quân
2001	631	1.745.434	21
2002	802	2.121.069	15
2003	925	2.653.802	15
2004	1.007	2.883.898	16
2005	1.084	3.115.489	16
2006	1.107	3.447.474	16

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

Nếu so sánh với năm 1996 thì đội tàu biển nước ta đến nay đã có sự phát triển mạnh, tăng gấp 3,42 lần về số lượng và 4,33 lần về trọng tải. Thời kỳ 2001-2006 xu hướng này vẫn tiếp tục được khẳng định, năm 2001 có 631 tàu với tổng trọng tải 1.745.434 DWT, tương tự năm 2002: 802 tàu-2.121.069 DWT, năm 2003: 925 tàu-2.653.802 DWT, năm 2004 đạt 1.007 tàu và 2.883.898 DWT và đến 31/12/2006 con số này đã lên tới 1.107 tàu với tổng trọng tải 3.447.474 DWT. Hình 2.2 và hình 2.3 mô tả sự biến động cơ cấu đội tàu biển nước ta giai đoạn 2001-2006:

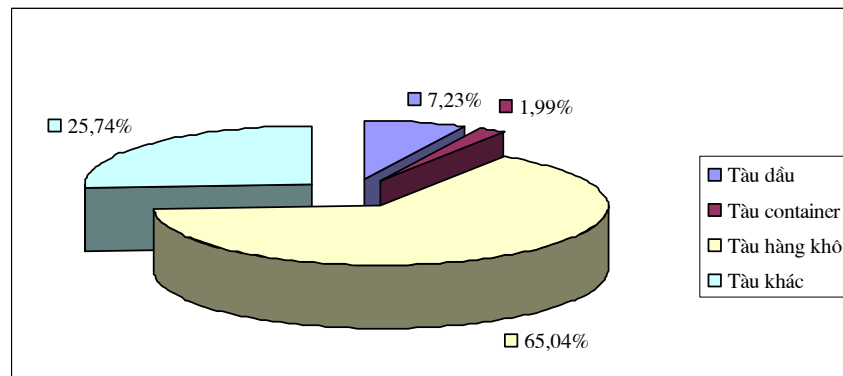


Hình 2.2: Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo số lượng

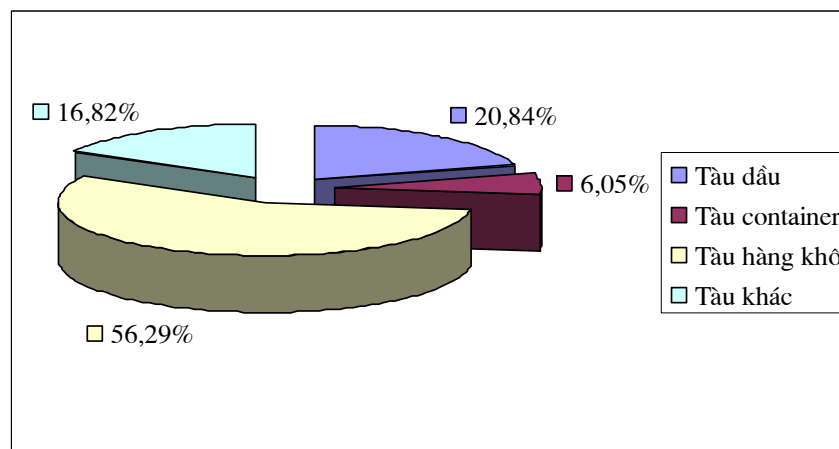


Hình 2.3: Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo trọng tải

Tuy có sự gia tăng thực sự về số lượng cũng như trọng tải tàu nhưng cơ cấu tàu dầu, tàu container, tàu hàng khô- lực lượng chủ lực trong vận chuyển hàng hoá vẫn không có sự biến động lớn qua các năm từ 2001 đến 2006. Về số lượng, cơ cấu tàu dầu vẫn chỉ dao động trong khoảng 7,23%-8,72%, với tàu hàng khô từ 59,74%-65,04% và tỷ trọng tàu container cũng chỉ từ 1,74%-1,99%. Tương tự, cơ cấu từng loại tàu này theo trọng tải thì sự biến đổi giữa các năm hầu như không đáng kể, khoảng dao động cơ cấu của tàu dầu là 24,31% - 20,84%, tàu container 7,35%- 6,05% riêng với tàu hàng khô có sự biến động lớn hơn từ 45,14% vào năm 2001 lên đến 56,29% vào năm 2006. Hình 2.4 và 2.5 mô tả cụ thể hiện trạng cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo số lượng và theo trọng tải tính đến 31/12/2006:



Hình 2.4: Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo số lượng (31/12/2006)



Hình 2.5: Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam theo trọng tải (31/12/2006)

Như vậy, tỷ trọng tàu container trong tổng số đội tàu biển của nước ta vẫn quá nhỏ. Tỷ trọng này cũng rất khiêm nhường khi xem xét đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam - một tập đoàn kinh tế lớn, đội tàu chủ lực, nòng cốt của đội tàu biển nước ta với 104 tàu tổng trọng tải 1.198.681 DWT [47] thì cũng chỉ có 11 tàu container chiếm tỷ lệ 10,57% về số lượng và 9,90% về trọng tải, trong khi đó container hoá trong vận tải biển đang là xu hướng phát triển của các nước trong khu vực và trên thế giới. Bảng 2.5 cung cấp số liệu về cơ cấu đội tàu biển trên thế giới theo trọng tải qua các năm 1970, 1980, 1990, 2000, 2004, 2005 [58, tr.29-30] được xác định với bốn loại tàu, trong đó biến động rõ nét nhất về cơ cấu là tàu container. Tỷ trọng về trọng tải các tàu container so với tổng trọng tải đội tàu thế giới là 0,9% vào năm 1970 đã tăng dần vào 1980, đạt 3,9% vào năm 1990, tạo sự phát triển nhanh và mạnh vào năm 2000 đặc biệt tỷ trọng này lên tới 11,6% vào năm 2005 đã khẳng định nhu cầu và xu hướng phát triển vận tải container trên thế giới.

Bảng 2.5: Cơ cấu đội tàu biển thế giới theo trọng tải

Năm	Tổng trọng tải (10 ⁶ DWT)	Tỷ trọng so với tổng (%)			
		Tàu dầu	Tàu container	Tàu hàng khô	Tàu khác
1970	326,1	39,4	0,9	50,4	9,3
1980	682,8	49,7	1,6	44,2	4,5
1990	356,4	37,4	3,9	51,2	7,5
2000	808,4	35,3	8,6	47,5	8,6
2004	895,8	37,5	10,9	46,1	5,5
2005	960,0	36,9	11,6	46,0	5,5

Nguồn: Ban thư ký UNTAD tổng hợp trên cơ sở số liệu do đăng kiểm Lloyd's Fairplay cung cấp. Báo cáo vận tải hàng hải năm 2006.

Trong khi xu hướng container hoá trong vận tải biển diễn ra mang tính toàn cầu, phương thức vận chuyển bằng container ở nước ta cũng đã có nhiều chuyển biến, tỷ lệ container hoá trong vận tải biển của nước ta những năm qua còn thấp, tỷ lệ này được xác định thông qua:

$$Tylecontainerhoa = \frac{Tongkhoihangvanchuyenbangcontainer}{Tongkhoiluonghangkhovanchuyen}$$

Tình hình container hoá trong vận tải biển của nước ta qua một số năm được thể hiện trên bảng 2.6:

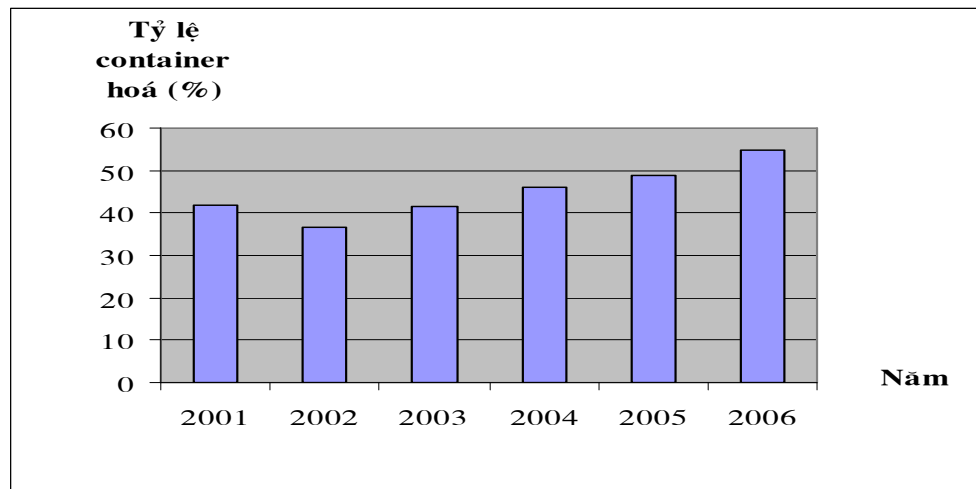
Bảng 2.6: Tình hình container hoá trong vận tải biển Việt Nam

Năm	Tổng khối lượng hàng hoá vận chuyển bằng container (Tấn)	Tổng khối lượng hàng khô vận chuyển (Tấn)	Tỷ lệ container hoá (%)	Tỷ lệ container hoá bình quân (%)
2001	14.825.172	35.465.521	41,80	44,97
2002	16.249.497	44.385.102	36,61	
2003	20.330.923	48.926.784	41,55	
2004	25.377.479	55.119.772	46,04	
2005	29.639.065	60.584.571	48,92	
2006	37.193.877	67.761.359	54,89	

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

Qua bảng 2.6, tỷ lệ container hoá có xu hướng tăng từ 41,80% năm 2001 lên tới 54,89% năm 2006 và tỷ lệ container hoá bình quân vẫn chỉ là

44,97%. Do vậy, cần có sự điều chỉnh về cơ cấu đội tàu cho hợp lý, nâng cao tỷ lệ container hoá trong vận tải, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá bằng bằng container, nâng cao khả năng cạnh tranh, cải thiện thị phần vận tải. Hình 2.6 thể hiện mức độ container hoá của đội tàu biển nước ta trong thời gian gần đây từ 2001-2006:



Hình 2.6: Mức độ container hoá trong vận tải biển Việt Nam

Hội nhập với nền kinh tế thế giới trong đó có hội nhập vận tải biển đã tạo ra nhiều cơ hội và không ít thách thức cho sự phát triển đội tàu biển nước ta. Với cơ cấu đội tàu như hiện nay: tàu hàng khô chiếm tới 56,29% về trọng tải, 65,04% về số lượng tàu trong khi tàu container chỉ chiếm 6,05% về trọng tải và 1,99% về số lượng tạo áp lực rất lớn trong cạnh tranh của tàu đội tàu biển nước ta. Bên cạnh đó, tỷ lệ container hoá trong vận tải biển của nước ta còn thấp, nếu tính bình quân qua các năm từ 2001-2006, thì tỷ lệ này mới chỉ là 44,97%. Đây cũng là một trong những nguyên nhân làm giảm tính hấp dẫn từ các chủ hàng đến với đội tàu biển Việt Nam. Với xu hướng phát triển hiện nay, để phát huy hiệu quả, ưu thế nổi trội của phương thức vận chuyển bằng container, về cơ bản đòi hỏi sự chuyển dịch cơ cấu đầu tư nhằm đảm bảo tính cân đối, thích ứng giữa phát triển đội tàu, hệ thống cảng biển cũng như các hệ

thống hỗ trợ khác. Đội tàu biển nước ta tuy đã có sự phát triển mạnh nhưng cơ cấu đội tàu chỉ xét riêng theo số lượng và trọng tải tàu đã biểu hiện sự không cân đối trong đầu tư phát triển. Việc tư duy đổi mới, chuyển dịch cơ cấu đội tàu theo hướng container hoá sẽ là một trong những cơ hội tích cực, tạo tính đồng bộ phát triển vận tải biển, đồng thời thiết lập được tiềm lực sức mạnh trong cạnh tranh, phù hợp với xu thế phát triển và hội nhập của vận tải biển đồng thời tạo cơ sở vững chắc để nâng cao thị phần vận tải.

2.2.1.2 Thực trạng về chất lượng đội tàu biển, năng suất phương tiện và giá cước vận tải

- *Về chất lượng đội tàu biển*

Tuổi bình quân của đội tàu biển Việt Nam đã được giảm từ 21 tuổi năm 2001 xuống 16 tuổi năm 2005. Tuy nhiên, tuổi bình quân của tàu container năm 2005 vẫn là 20 tuổi [22, tr.13]. Bên cạnh đó, theo báo cáo trong “Biên bản Ghi nhớ Tokyo” (Tokyo MOU-The Memorandum of Understanding on Port State Control for the Asia-Pacific region), tỷ lệ tàu treo cờ Việt Nam bị lưu giữ do không đáp ứng được các tiêu chuẩn về kỹ thuật, an toàn và môi trường vẫn có sự gia tăng trong những năm gần đây đã sơ bộ phản ánh chất lượng hiện tại chưa cao đội tàu nước ta.

- *Về năng suất phương tiện*

Trên cơ sở số liệu Báo cáo tổng kết tình hình thực hiện nhiệm vụ, kế hoạch 5 năm 2001-2005 và phương hướng, nhiệm vụ, kế hoạch 5 năm 2006-2010 - Cục hàng hải Việt Nam tháng 1/2006 và Báo cáo tổng kết công tác năm 2006 (1/2007) có thể tính toán xác định được năng suất phương tiện bình quân qua một số năm của đội tàu biển Việt Nam như sau (bảng 2.7):

Bảng 2.7 : Năng suất đội tàu biển Việt Nam giai đoạn 2001-2006

Năm	Tổng trọng tải đội tàu (DWT)	Lượng hàng hóa vận chuyển (Tấn)	Lượng hàng hóa luân chuyển (1000 TKm)	Năng suất bình quân (Tấn/DWT)	Năng suất bình quân (TKm/DWT)
2001	1.745.434	19.359.159	37.749.261	11,09	21.627,44
2002	2.121.069	23.707.304	65.766.669	11,18	31.006,38
2003	2.653.802	29.728.038	42.196.417	11,20	15.900,36
2004	2.883.898	36.982.088	56.390.678	12,82	19.553,63
2005	3.115.489	42.603.365	64.962.061	13,67	20.851,32
2006	3.447.474	49.480.000	72.000.000	14,35	20.884,86

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

Qua bảng 2.7 tổng trọng tải của đội tàu biển nước ta hàng năm có tăng dần nhờ chính sách khuyến khích đầu tư cho phát triển đội tàu biển quốc gia, trên cơ sở đó khối lượng hàng vận chuyển, luân chuyển hàng năm cũng tăng nhưng do tốc độ tăng của khối lượng hàng vận, luân chuyển lớn hơn tốc độ tăng của tổng trọng tải nên năng suất đội tàu xác định theo tấn và Tkm đều tăng dần từ năm 2001 đến năm 2006. Năng suất bình quân của đội tàu biển nước ta trong những năm gần đây tuy có xu hướng tăng, năm 2001 là 11,09 tấn/ DWT đến năm 2006 đạt 14,35 tấn/ DWT nhưng con số này vẫn phản ánh năng suất rất thấp nếu như chỉ tạm so sánh với năm 2000- năng suất bình quân của đội tàu biển thế giới đã là 719 Tấn/ DWT [3, tr.II-8] gấp 50,10 lần so với năng suất bình quân của đội tàu biển nước ta.

Năng suất bình quân của đội tàu thế giới cao là do các hãng đã sử dụng tàu chuyên dụng phù hợp với loại hàng vận chuyển để tận dụng tối đa trọng tải thực chở của tàu, phương thức vận tải container được sử dụng phổ biến và là phương thức vận tải hiệu quả và tiên tiến nhất với nhiều thế hệ tàu container mới ra đời như tàu container MSC Pamela thuộc sở hữu của Mediterranean Shipping với sức chứa 9.200 TEU [34, tr.64] đã được xem là tàu container lớn nhất thế giới nhưng cho đến năm 2006 thì danh hiệu này đã thuộc về tàu Cosco Ningbo (Trung Quốc) với sức chứa lên tới 10.000 TEU [32, tr.64]. Việc quyết định cho ra đời các tàu container trọng tải lớn không chỉ đơn thuần thể hiện khả năng phát triển của ngành công nghiệp đóng tàu mà là sự hội tụ cân bằng các yếu tố cần và đủ về hệ thống cảng biển, hệ thống kho bãi, công tác phục vụ tàu và hàng, khả năng quản lý khai thác tàu... Sử dụng tàu có trọng tải lớn mới phát huy hiệu quả như: vận chuyển khối lượng hàng hoá lớn, thực hiện hành trình dài trên biển, năng suất phương tiện cao, giá thành hạ...

Trong khi đó, với sự cố gắng rất lớn cho phát triển đội tàu biển Việt Nam, đến 31/12/2006 đội tàu nước ta đã có được 1.107 tàu tương đương tổng trọng tải 3.447.474 DWT [23, tr.12], con số này cũng phản ánh cỡ trọng tải tàu sử dụng ở nước ta là còn nhỏ chỉ là 3.114 DWT nếu tính bình quân chung cho các loại tàu. Còn nếu tính riêng cho từng loại, số liệu cụ thể trên bảng 2.8 sau đây:

Bảng 2.8: Trọng tải bình quân của đội tàu biển Việt Nam

	Đơn vị	Tàu dầu	Tàu container	Tàu hàng khô	Tàu khác
Số lượng	Tàu	80	22	720	285
Tổng trọng tải	DWT	718.474	208.668	1.940.504	579.828
Trọng tải bình quân	DWT/tàu	8980,93	9484,91	2695,14	2034,48

Nguồn: Tính toán trên cơ sở số liệu Báo cáo Tổng kết công tác năm 2006 và triển khai nhiệm vụ năm 2007 của Cục Hàng Hải Việt Nam. Tháng 1/2007.

Vì số liệu trên bảng 2.8 là số liệu bình quân, tuy chưa phản ánh thật chính xác trọng tải của từng con tàu, nhưng trọng tải bình quân thấp đã chứng tỏ đội tàu nước ta phổ biến vẫn là tàu cỡ trọng tải nhỏ dưới 10.000 DWT nên năng suất phương tiện thấp cũng là điều tất yếu. Ví dụ: Công ty vận tải biển Việt Nam- Vosco được xem là công ty vận tải biển hàng đầu của nước ta với đội tàu lớn mạnh, chủ yếu hoạt động trên tuyến quốc tế thì tàu có trọng tải lớn cũng rất khiêm tốn. Trong tổng số 26 tàu của công ty, có 22 tàu hàng khô, 4 tàu chở dầu có trọng tải lớn từ 29.999- 47.000 DWT; trong 22 tàu hàng khô đã có tới 12 tàu trọng tải dưới 10.000 DWT, 4 tàu trọng tải từ 12.000- dưới 20.000 DWT và chỉ có 6 tàu có trọng tải trên 20.000 DWT. Vosco là công ty vận tải biển lớn của nước ta chuyên hoạt động trên tuyến quốc tế trong việc vận chuyển hàng XNK cũng như chở thuê giữa các cảng trên thế giới, nhưng tàu trọng tải lớn trên 20.000 DWT còn quá ít. Nên, cần có chính sách khuyến khích đưa vào sử dụng tàu trọng tải lớn, tốc độ cao hơn để nâng cao năng lực vận chuyển, rút ngắn thời gian chạy, tăng khả năng quay vòng của tàu, nâng cao năng suất phương tiện, góp phần tích cực nâng cao TPVT. Công ty cổ

phần vận tải biển Vinaship (Vinaship) cũng chủ yếu bao gồm các tàu hàng khô trọng tải dưới 15.000 DWT; công ty vận tải biển Vinalines (Vinalines) là công ty vận tải container lớn của nước ta, với tổng số 15 tàu thì 4 tàu hàng khô có trọng tải 12.500 DWT, còn lại 11 tàu container trong đó trọng tải lớn nhất cũng chỉ là 16.000 DWT, nếu xét về sức chứa của tàu thì cũng chỉ có 4 tàu trên 1.000 TEU, còn lại dưới 1.000 TEU. Riêng đối với tàu chở dầu, tuy trọng tải bình quân nhỏ (có nhiều tàu nhỏ được bố trí vận chuyển xăng dầu trên tuyến nội địa), các tàu dầu hoạt động vận chuyển xăng dầu trên các tuyến quốc tế đã đưa vào sử dụng tàu cỡ trọng tải lớn như: Vosco chỉ có 4 tàu chở dầu nhưng đều là tàu có trọng tải lớn từ 27.000- trên 47.000 DWT, tương tự Công ty cổ phần vận tải xăng dầu Vipco (Vipco), Công ty cổ phần vận tải xăng dầu Vitaco (Vitaco) xu hướng ngày càng đầu tư tàu chở dầu lớn trên 30.000 DWT ví dụ năm 2006 Vosco đã mua tàu chở dầu sản phẩm Đại Nam trọng tải trên 47.000 DWT; năm 2007 Vipco đã đưa vào sử dụng tàu Petrolimex 10 trọng tải trên 37.000 DWT...chứng tỏ hiệu quả của việc sử dụng tàu dầu trọng tải lớn của nước ta, nhưng lượng tàu này vẫn còn rất ít, cần được tiếp tục phát triển.

Hiện nay, tốc độ khai thác bình quân của các tàu trong đội tàu biển Việt Nam còn hạn chế, chẳng hạn đối với tàu hàng khô tốc độ này chỉ khoảng 11 hải lý/giờ, tàu container 15 hải lý/giờ, tàu dầu là 12 hải lý/giờ (đánh giá chung của chuyên gia khai thác tàu tại các công ty vận tải biển) cũng là một trong những nguyên nhân gây ảnh hưởng lớn đến năng suất phương tiện, làm giảm khả năng hấp dẫn khách hàng...Do vậy, cần song hành với phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng sử dụng tàu trọng tải lớn và tốc độ cao trên các tuyến quốc tế, có như vậy mới nhanh chóng tăng được khả năng quay vòng của tàu, năng lực vận chuyển tăng, nâng cao năng suất phương tiện, đáp ứng

nhu cầu vận chuyển ngày một gia tăng, đặc biệt khi nước ta đã là thành viên chính thức của WTO và góp phần tích cực cải thiện TPVT.

Bên cạnh đó, tỷ trọng tàu hàng khô chiếm tới 65,04% về số lượng trong khi đó tỷ trọng tàu container chỉ là 1,99% cũng là vấn đề cần xem xét trong việc phát triển đội tàu biển nước ta sao cho tạo được tiền đề tăng năng lực vận tải, tỷ lệ container hoá trong vận tải biển, đưa vào sử dụng cỡ tàu trọng tải lớn, tốc độ cao hơn so với các tàu hiện tại, phù hợp xu thế phát triển vận tải biển trong khu vực và trên thế giới, thực hiện các mục tiêu của quy hoạch phát triển vận tải biển của nước ta đồng thời khai thác hiệu quả hệ thống cảng biển nước nhà hiện tại cũng như trong tương lai, thúc đẩy tăng năng suất phương tiện, nâng cao TPVT.

- *Về cước vận tải biển*

Theo Hiệp hội chủ tàu Việt Nam, giá cước vận tải biển nước ta hiện vẫn đang ở mức cao so với khu vực. Đặc biệt giá cước vận chuyển container xuất khẩu từ Việt Nam cao hơn so với khu vực 20-30%. Nguyên nhân chính của tình trạng này là do Việt Nam chưa có một bến cảng nào đủ tiêu chuẩn cho tàu mẹ vào nhận container. Toàn bộ hàng xuất nhập khẩu bằng container của Việt Nam đều phải chuyển tải qua Hồngkông, Singapore, Malaysia, Đài loan và Thái lan [46].

Nếu khách quan nhìn nhận ở góc hẹp- giá cước cao hơn so với khu vực để đánh giá sẽ xảy ra 2 khuynh hướng nhà quản lý phải quan tâm, thứ nhất: giá cước cao mà đội tàu nước ta vẫn hấp dẫn được chủ hàng XNK chứng tỏ uy tín của đội tàu nước ta đã được khẳng định, trụ vững trong cuộc cạnh tranh; thứ hai: giá cước vận tải biển nước ta cao hơn so với các nước trong khu vực do tàu chở hàng xuất khẩu phải đi trên hành trình dài hơn trên các tuyến Feeder để đến với các tàu có trọng tải lớn cập tại các cảng như Hồngkông, Singapore, Malaysia...Như vậy, bên cạnh việc tạo được uy tín của

đội tàu nước nhà thông qua chất lượng vận chuyển, khả năng điều hành khai thác, chính sách phát triển đội tàu phù hợp... Nếu nước ta có cảng nước sâu với đầy đủ phương tiện và điều kiện phục vụ để có thể đón nhận tàu container có trọng tải lớn vào nhận trả hàng thì nguyên nhân chính dẫn đến tình trạng giá cước cao sẽ phần nào được khắc phục đồng thời tạo điều kiện thuận lợi thu hút khách hàng, đẩy mạnh hoạt động XNK của nước ta.

Ngoài ra, do hạn chế về điều kiện luồng lạch nên chi phí chuyển tải cũng là một trong những nguyên nhân góp phần tăng giá cước vận tải biển nói chung. Chất lượng hàng hoá phải chuyển tải qua phương tiện sà lan...ít nhiều cũng bị ảnh hưởng trong khi người thuê vận chuyển phải trả cước cao, vấn đề này cần được khắc phục đặc biệt trong bối cảnh hội nhập của nền kinh tế đất nước.

2.2.2 Thực trạng hệ thống cảng biển Việt Nam

2.2.2.1 Số lượng và quy mô cảng biển

Theo quy hoạch, hệ thống cảng biển Việt Nam đã hình thành với 3 cụm chính là cụm cảng: Miền Bắc, Miền Trung, Miền Nam. Hệ thống cảng biển Việt Nam được phân thành 8 nhóm đó là: nhóm cảng biển Miền Bắc, Bắc Trung Bộ, Trung Trung Bộ, Nam Trung Bộ, nhóm cảng biển thành phố Hồ Chí Minh-Đồng Nai-Bà Rịa- Vũng Tàu, nhóm cảng biển Đồng bằng sông Cửu Long, nhóm cảng biển các đảo Tây Nam và nhóm cảng biển Côn Đảo.

Nếu theo Báo cáo tháng 10/2004 của Cục hàng hải Việt Nam về Tình hình xây dựng cảng biển Việt nam xét ở góc độ cấp quản lý thì trên phạm vi cả nước mới có 119 cảng (tính theo chủ thể quản lý) với tổng chiều dài tuyến bến là 25,617 km. Diễn hình cho 3 cụm cảng chính nêu trên, cảng Hải Phòng do hạn chế bởi độ sâu luồng (4,2-4,5 m) nên chỉ có thể tiếp nhận tối đa tàu có trọng tải 10.000 DWT. Phần lớn các cảng vẫn trong tình trạng trang thiết bị

xếp dỡ cũ, lạc hậu (như cần cầu cũ Ki ROV của Nga, cần cầu nổi cũ của Mỹ...) không phù hợp với việc xếp dỡ hàng container; tuy nhiên với các dự án đầu tư cơ sở hạ tầng, thiết bị xếp dỡ: 4 cần trục giàn cầu tàu 8 cần trục giàn bãi với sức nâng 40 tấn/cần trục, hệ thống quản lý thông tin bên container Chùa Vẽ... từng bước hoàn thiện sẽ có tác động thúc đẩy nâng cao năng suất xếp dỡ của cảng; riêng cảng Đà Nẵng độ sâu luồng đạt 11-12 m nên có thể tiếp nhận tàu tới 30.000 DWT và là cảng có cầu xếp dỡ hàng container được trang bị hiện đại; cảng Sài Gòn với độ sâu luồng 8,5 m có thể tiếp nhận tàu có trọng tải tới 25.000 DWT và có quy mô trang thiết bị chuyên dụng xếp dỡ hàng container. Song, nhìn chung hệ thống cảng biển Việt Nam có quy mô nhỏ, luồng lạch hẹp, sa bồi lớn, tốc độ container hoá trong xây dựng và phát triển cảng biển rất chậm so với hệ thống cảng biển trên thế giới và trong khu vực, trang thiết bị xếp dỡ hầu hết trong tình trạng lạc hậu, chưa có cảng nước sâu, cảng trung chuyển quốc tế để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn, nên hàng hoá Việt Nam đi các nước trên thế giới phải trung chuyển qua các cảng nước ngoài (Singapore, Hồng Kông...) dẫn đến tăng cước vận tải biển tình hình này đã phần nào được cải thiện khi Vinalines Shipping mở tuyến Việt Nam-Hồng Kông (09/02/2007) trong khi nguồn tài nguyên- tuyến nước sâu của Việt Nam đã sẵn có như vịnh Vân Phong chẳng hạn, là vị trí đã hội tụ đủ các yếu tố cần và đủ để xây dựng cảng trung chuyển quốc tế.

Nhưng mới chỉ tính đến 1/2006 số lượng cảng biển Việt Nam xác định theo Điều 59 Bộ Luật Hàng hải Việt Nam năm 2006, hiện nay trên phạm vi cả nước có 25 cảng, 133 bến và 257 cầu, cụ thể trên bảng 2.9.

Bảng 2.9 : Hệ thống cảng biển Việt Nam

TT	Tên cảng biển	Số lượng bến (bến)	Số lượng cầu (cầu)	Tổng chiều dài cầu (m)
1	Cảng Quảng Ninh	6	11	1.802
2	Cảng Hải Phòng	21	43	5.630
3	Cảng Thái Bình	1	4	209
4	Cảng Nam Định	1	2	200
5	Cảng Thanh Hoá	3	4	418
6	Cảng Nghệ An	4	10	1.000
7	Cảng Hà Tĩnh	2	3	270
8	Cảng Quảng Bình	3	3	295
9	Cảng Quảng Trị	1	2	128
10	Cảng Thừa Thiên Huế	3	4	525
11	Cảng Đà Nẵng	13	28	3.731,4
12	Cảng Quảng Ngãi	2	2	160
13	Cảng Quy Nhơn	3	6	1.240
14	Cảng Phú Yên	1	1	110
15	Cảng Khánh Hoà	3	3	670
16	Cảng Nha Trang	4	5	562
17	Cảng TPHCM	24	57	10.601
18	Cảng Đồng Nai	6	11	901
19	Cảng Vũng Tàu Thị Vải	12	36	4.049
20	Cảng Cần Thơ	10	11	1.116
21	Cảng Đồng Tháp	5	5	453
22	Cảng An Giang	1	1	76
23	Cảng Mỹ Tho	1	1	62
24	Cảng Cà Mau	1	2	165
25	Cảng Kiên Giang	2	2	215
	Tổng	133	257	35.594,4

Nguồn: Báo cáo tổng kết tình hình thực hiện nhiệm vụ, kế hoạch 5 năm 2001-2005 và phương hướng, nhiệm vụ, kế hoạch 5 năm 2006-2010 - Cục hàng hải Việt Nam. Tháng 1/2006. (Số liệu chi tiết có cập nhật thêm từ Ban Cảng biển- Cục Hàng Hải Việt Nam 5./2007)

Như vậy, cho dù là phân loại cảng theo cấp quản lý hay theo định nghĩa cảng biển tại Điều 59 khoản 1 Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam, so với năm 2004 tổng chiều dài tuyến cầu có tăng lên, thể hiện sự phát triển của hệ thống cảng biển Việt Nam. Nhưng cũng qua số lượng cầu tàu và tổng chiều dài tuyến cầu trên phạm vi cả nước với trên 35 km đã phản ánh quy mô không lớn của các cảng nước ta. Khi Việt Nam đã chính thức gia nhập Tổ chức Thương mại thế giới, sự giao lưu hàng hoá giữa nước ta với các nước trên thế giới tăng lên do hàng hoá của các nước không bị phân biệt đối xử cũng như là sóng đầu tư mạnh vào Việt Nam- thị trường mới chứa đựng nhiều hứa hẹn. Nhưng với hiện trạng các cảng nước ta hiện nay còn nhiều hạn chế: chưa có bến nước sâu để tiếp nhận tàu có trọng tải lớn, thiết bị chuyên dùng xếp dỡ hàng hoá rất ít chỉ mới được trang bị ở một số cảng [31, tr.28]. Số liệu cụ thể được thể hiện ở bảng 2.10 và 2.11 sau đây:

Bảng 2.10: Khả năng tiếp nhận tàu của các cầu cảng nước ta

STT	Loại cầu cảng	Số cầu cảng (Bến bách hoá tổng hợp)	Số cầu cảng (Bến chuyên dụng)
1	Tàu 5 vạn tấn	0	0
2	Tàu trên 3 vạn tấn	17	6
3	Tàu từ 2 đến dưới 3 vạn tấn	12	9
4	Tàu từ 1 đến dưới 2 vạn tấn	51	41
5	Tàu dưới 1 vạn tấn	76	45
	Tổng	257	

Nguồn: Nguyễn Ngọc Huệ (2007), Cảng biển Việt Nam và WTO, Tạp chí Hàng Hải Việt Nam, (1+2), tr. 102.

Qua số liệu bảng 2.10, với 257 cầu cảng hiện nay thì nước ta chưa có cầu cảng nào có khả năng tiếp nhận tàu từ 5 vạn tấn trở lên. Đối với bến

bách hoá tổng hợp, số lượng cầu tiếp nhận tàu dưới 1 vạn tấn 76 cầu chiếm tỷ lệ cao nhất tới 29,57% trong khi đó đối với cầu có khả năng tiếp nhận tàu trên 3 vạn tấn là 17 cầu chiếm 6,61%. Tương tự đối với bến chuyên dụng, số lượng cầu tiếp nhận tàu dưới 1 vạn tấn 45 cầu chiếm tỷ lệ cao nhất tới 17,51% trong khi đó đối với cầu có khả năng tiếp nhận tàu trên 3 vạn tấn chỉ là 6 cầu chiếm tỷ lệ rất nhỏ là 2,33%. Rõ ràng cần phải có chính sách đầu tư thích hợp để phát triển nâng cao khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn của hệ thống cảng biển nước ta.

Tuy hệ thống cảng biển nước ta đã có sự chuyển biến tích cực theo hướng tăng khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn nhưng do chưa đồng bộ trong đầu tư giữa kết cấu hạ tầng bến cảng với luồng vào cảng nên vẫn có tình trạng cầu cảng có bến nước sâu nhưng luồng lại cạn điển hình là cảng Cái Lân đã hoàn thành và đưa vào khai thác 3 bến với chiều dài cầu tàu là 680 m, độ sâu trước bến 12 m có thể tiếp nhận tàu có trọng tải 40 ngàn tấn, nhưng trên thực tế cảng chỉ có thể tiếp nhận tàu có trọng tải từ 15-20 ngàn tấn do độ sâu luồng tàu bị hạn chế; bến Cái Cui thuộc cụm cảng Cần Thơ đã đưa vào khai thác tháng 4/2006, theo quy hoạch đây là một trong hai cảng container có công suất bốc xếp, vận chuyển container lớn nhất khu vực, có khả năng tiếp nhận tàu 20 ngàn tấn nhưng trên thực tế cảng chỉ có đón tàu có trọng tải dưới 5 ngàn tấn mà nguyên nhân do bến Cái Cui nằm trên sông Hậu nên tàu vào cảng phải đi ngược từ cửa biển Định An nhưng hệ thống luồng lạch trên sông Tiền và sông Hậu đều cạn chỉ có tàu trọng tải dưới 5 ngàn tấn mới vào được tuy hàng năm nhà nước phải đầu tư hàng chục tỷ đồng để nạo vét luồng nhưng với tốc độ bồi lắng quá mạnh luồng vào cảng vẫn chưa đáp ứng để đón tàu có trọng tải lớn vào cảng làm hàng. Như vậy, vấn đề đặt ra là phải tạo sự đồng bộ trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng bến cảng và hệ thống luồng để tránh tình trạng cảng sâu-luồng cạn hoặc xây nhà mà không xây ngõ như đã

biên luận nhiều trên phương tiện thông tin địa chúng. Với nguồn vốn đầu tư hạn hẹp, các nhà quản lý cần phân định rõ loại hạng các cảng, tầm quan trọng của chúng... để ban hành chính sách hợp lý trong đầu tư phát triển cảng.

Mặt khác, trang thiết bị xếp dỡ xếp dỡ hàng hoá chính tại các cảng đã được xây dựng và đưa vào khai thác cũng rất là hạn chế ví dụ như bến Cái Cui trong hạng mục đầu tư phê duyệt như cần trục bờ đa năng, xe nâng... nhưng các trang thiết bị này vẫn chưa được thực thi một mặt do hạn chế về vốn đầu tư mặt khác chưa có luồng tức chưa có đường vào thì đầu tư trang thiết bị cũng chưa thể đem lại hiệu quả cao. Tuy nhiên, các trang thiết bị chuyên dùng xếp dỡ chính cũng đã được đầu tư nhưng chỉ mới được trang bị ở một cảng, số liệu trên bảng 2.11 sau:

Bảng 2.11: Trang thiết bị xếp dỡ hàng hoá chính

STT	Cảng	Cần cầu chuyên dụng container	Cần cầu hàng bách hoá (các loại)
1	Cái Lân	2	3
2	Hải Phòng	2	29
3	Vũng áng	-	-
4	Chân Mây	-	2
5	Tiên Sa	1	-
6	Sài Gòn	2	35
7	Tân Cảng	10	6
8	VICT	4	-
9	Bến Nghé	-	2
10	Bà Rịa-Serece	-	1
11	Cần Thơ	-	4
		21	

Nguồn: Nguyễn Ngọc Huệ (2007), Cảng biển Việt Nam và WTO, Tạp chí Hàng Hải Việt Nam, (1+2), tr. 102.

Xem xét ở góc độ các trang thiết bị chính ở các cảng lớn phục vụ cho việc xếp dỡ hàng hoá của hệ thống cảng biển nước ta đã cho thấy đây cũng là một trong những nguyên nhân làm giảm tính hấp dẫn đối với các tàu do bị hạn chế ở khả năng giải phóng đặc biệt là với các tàu hàng khô chở. Đối với trang thiết bị xếp dỡ chuyên dùng để xếp dỡ hàng container cũng chỉ có 21 chiếc. Trong khi nguồn vốn ngân sách còn hạn hẹp lại phải tập trung đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng bên cảng nên chẳng cần có chính sách khuyến khích đầu tư trang thiết bị xếp dỡ hiện đại, nâng cao năng lực xếp dỡ, khả năng giải phóng tàu nhanh cho hệ thống cảng biển nước nhà.

Như vậy, cảng nước ta với quy mô nhỏ, chưa có cảng nước sâu theo đúng nghĩa mà mới chỉ có một số bến, cầu nước sâu nhưng luồng lạch còn nhiều hạn chế nên đã cản trở khả năng tiếp nhận tàu có trọng tải lớn của các cảng, chưa có cảng trung chuyển quốc tế để có thể hình thành lên Trung tâm trung chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu đi các nước. Bên cạnh đó, 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 (Báo cáo của Cục hàng hải Việt Nam tháng 1/2006 và tháng 1/2007) 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 (năm 2010 là 265 triệu tấn, năm 2020 là 480 triệu tấn [22, tr.23]).

2.2.2.2 Mô hình tổ chức quản lý cảng và hình thức tổ chức cơ quan quản lý cảng biển Việt Nam

- *Mô hình tổ chức quản lý cảng biển Việt Nam*

Giai đoạn trước khi nước ta thực hiện chính sách mở cửa nền kinh tế, hệ thống cảng biển Việt Nam được tổ chức theo một mô hình- mô hình cảng dịch vụ. Với mô hình này, doanh nghiệp cảng đóng vai trò cơ quan quản lý

cảng và quản lý kinh doanh- khai thác cảng (có nghĩa doanh nghiệp cảng sở hữu, bảo trì và phát triển kết cấu hạ tầng, tổ chức khai thác bến, quản lý phương tiện, nhân lực, dịch vụ hoa tiêu, lai dắt hỗ trợ tàu trong cảng) nên có thể xếp các cảng công cộng được thành lập theo Luật doanh nghiệp nhà nước vào mô hình này. Thời kỳ này xây dựng phát triển và duy tu cảng đều được tiến hành bằng nguồn vốn nhà nước.

Từ năm 1991 đến nay, theo tiêu chí phân loại cảng chức năng, cảng biển nước ta được tổ chức dưới các hình thức sau:

- Mô hình cảng dịch vụ (cảng Hải Phòng, cảng Quảng Ninh (trừ cảng Cái Lân), cảng Sài Gòn, cảng Đà Nẵng, cảng Quy Nhơn, cảng Vũng tàu...).
- Mô hình chủ cảng- cơ quan quản lý cảng sở hữu, bảo trì các công trình thuộc kết cấu hạ tầng và cho các doanh nghiệp khác thuê để thực hiện các dịch vụ tại cảng. Như vậy, cơ quan quản lý cảng chỉ đầu tư kết cấu hạ tầng bến cảng, sau đó cho tư nhân thuê, còn kết cấu thượng tầng của cảng do tư nhân đầu tư và quản lý khai thác cung cấp các dịch vụ tại cảng. Hiện nay nước ta mới áp dụng thí điểm mô hình này đối với cảng Cái Lân nhưng việc tổ chức quản lý của cảng chưa thực sự theo đúng mô hình chủ cảng.
- Mô hình cảng thương mại- Mô hình trong đó hoạt động của cảng gắn liền với hoạt động kinh doanh thương mại của doanh nghiệp như cảng dầu Thượng Lý thuộc Công ty xăng dầu khu vực III Hải Phòng, cảng xi măng Nghi Sơn thuộc Nhà máy xi măng Nghi Sơn... các Công ty thương mại này sẽ đầu tư kết cấu hạ tầng và thượng tầng cảng biển.
 - *Hình thức tổ chức cơ quan quản lý cảng biển Việt Nam*
- Cơ quan quản lý cảng trực thuộc Trung ương và các Bộ, Ngành (các doanh nghiệp, cơ quan quản lý cảng trực thuộc các Bộ, Ngành)
- Cơ quan quản lý cảng trực thuộc địa phương (các doanh nghiệp, cơ quan quản lý cảng trực thuộc các Sở Giao Thông Vận tải địa phương)

- Cơ quan quản lý cảng thuộc Cảng vụ. Theo quan niệm quốc tế về cơ quan quản lý cảng là cảng vụ, chính quyền cảng thì hiện nay ở nước ta chưa có tổ chức quản lý cảng nào được tổ chức theo hình thức này vì cơ quan quản lý cảng là chính quyền cảng phải đảm bảo 4 điều kiện cơ bản đó là: quản lý đất đai, sở hữu, bảo trì và cho thuê kết cấu hạ tầng cảng biển; dự tính biểu cước phí cảng biển để thông qua các cơ quan có thẩm quyền ban hành và thu phí cảng biển; xây dựng chính sách cảng; thực hiện các dịch vụ hỗ trợ tại cảng [6, tr.14]

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. Hoạt động này chính thức được đánh dấu bởi Nghị định 15/CP do Thủ tướng Phạm Văn đồng ký năm 1960 quy định định nhiệm vụ quyền hạn của đại lý tàu biển. Trải qua thời gian dài hoạt động cùng sự phát triển của đất nước từ nền kinh tế tập trung bao cấp sang nền kinh tế thị trường định hướng xã hội chủ nghĩa, sau 41 năm ngày 19/3/2001 Thủ tướng chính phủ mới có Nghị định 10/2001/NĐ-CP quy định cụ thể về điều kiện kinh doanh dịch vụ hàng hải [10, tr.44]. Do thực hiện chính sách mở cửa, nền kinh tế nước ta có sự tăng trưởng mạnh, khối lượng hàng hoá thông qua cảng biển ngày một gia tăng đồng nghĩa lưu lượng tàu đến cảng ngày càng lớn dẫn tới nhu cầu phục vụ tàu không ngừng phát triển. Các hoạt động 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:

- *Dịch vụ đại lý tàu biển*- Là dịch vụ thực hiện các công việc uỷ thác của chủ tàu như: làm thủ tục cho tàu ra vào cảng ; thu xếp tàu lai dắt, hoa tiêu dẫn tàu, bố trí cầu bến, nơi neo đậu để thực hiện bốc dỡ hàng hoá; Thông báo các thông tin cần thiết về tàu, hàng hoá, tới các bên có liên quan,

chuẩn bị các tài liệu giấy tờ, thu xếp giao hàng cho người nhận hàng; làm thủ tục hải quan, biên phòng và các thủ tục về bốc dỡ (xếp dỡ) hàng hoá; thu, trả hộ chiếu, thanh toán tiền bồi thường, tiền thưởng và phạt về giải phóng tàu; thu xếp cung ứng cho tàu tại cảng; ký kết hợp đồng thuê tàu, làm thủ tục giao nhận tàu và thuyền viên; ký kết hợp đồng vận chuyển, hợp đồng bốc dỡ hàng hoá; thực hiện các công việc có liên quan đến tranh chấp hàng hải và giải quyết các công việc được uỷ thác khác. Trên thực tế, dịch vụ đại lý tàu biển nước ta đã có tiến bộ đáng kể về chất lượng và thời gian phục vụ, tuy nhiên từ khi Luật doanh nghiệp ra đời đã có sự bùng phát về số lượng doanh nghiệp đại lý tàu biển. Sự gia tăng về số lượng tất yếu dẫn tới sự cạnh tranh giữa các doanh nghiệp, một mặt thúc đẩy các doanh nghiệp phải nâng cao chất lượng phục vụ, đầu tư trang thiết bị, đào tạo bồi dưỡng nâng cao chất lượng đội ngũ đại lý viên; mặt khác tình trạng cạnh tranh lại dẫn đến giảm giá phổ biến nên ít nhiều ảnh hưởng đến chất lượng phục vụ. Chất lượng dịch vụ đại lý tàu biển của Việt Nam còn kém xa so với các nước tiên tiến trong khu vực [4, tr.18].

- *Dịch vụ đại lý vận tải đường biển*- Là dịch vụ thực hiện các công việc theo uỷ thác của chủ hàng: tiến hành các công việc phục vụ quá trình vận chuyển, giao nhận hàng hoá trên cơ sở của hợp đồng vận chuyển bằng đường biển hoặc hợp đồng vận tải đa phương thức; cho thuê, nhận hộ phương tiện vận tải biển, thiết bị xếp dỡ, kho bãi, cầu tàu và các trang thiết bị chuyên dùng hàng hải khác; làm đại lý container; giải quyết các công việc khác được uỷ quyền.
- *Dịch vụ môi giới hàng hải*- Là dịch vụ tiến hành các công việc như làm trung gian ký kết các hợp đồng: vận chuyển, bảo hiểm hàng hải, cho thuê tàu, mua bán tàu, lai dắt và hợp đồng thuê và cho thuê thuyền viên cũng như các hợp đồng khác liên quan đến hoạt động hàng hải.

- *Dịch vụ cung ứng tàu biển*- Là dịch vụ thực hiện các công việc liên quan đến tàu biển như: cung cấp nước ngọt, lương thực, thực phẩm, nhiên liệu, dầu nhờn, trang thiết bị, vật liệu chèn lót, các dịch vụ liên quan đến nhu cầu đời sống: chăm sóc y tế, vui chơi giải trí, tổ chức đưa đón, xuất nhập cảnh, chuyển đổi thuyền viên. Hoạt động cung ứng tàu biển hiện phổ biến vẫn trong tình trạng chất lượng cung ứng chưa cao, chưa đảm bảo kịp thời đúng tiến độ, trang thiết bị phương tiện phục vụ cung ứng đôi khi còn thô sơ... dẫn đến chất lượng một số mặt hàng cấp xuống tàu bị hạn chế ví dụ như rau quả, thực phẩm tươi sống chẳng hạn.
- *Dịch vụ kiểm đếm hàng hoá*- Là dịch vụ thực hiện kiểm đếm số lượng hàng hoá thực tế khi giao nhận với tàu biển hoặc phương tiện khác theo sự uỷ thác của người giao, người nhận hoặc người vận chuyển.
- *Dịch vụ lai dắt tàu biển (trên biển và tại vùng nước cảng biển)*- Là dịch vụ thực hiện các tác nghiệp lai, dắt, kéo, đẩy hoặc hỗ trợ tàu biển hoặc các phương tiện nổi khác trên biển hoặc vùng nước liên quan đến cảng biển mà tàu được phép ra, vào hoạt động.

Dịch vụ này trước kia chủ yếu do đội tàu lai của cảng phục vụ lai dắt tàu ra vào cảng và thực hiện theo biểu giá do nhà nước quy định, còn đến nay nhà nước không quy định giá mà do giám đốc doanh nghiệp xây dựng biểu giá. Ngoài lai dắt tàu tại vùng nước của cảng còn có lai dắt tàu trên biển, hình thức này được thực hiện thoả thuận giữa hai bên. Tuy đều thực hiện công việc lai dắt tàu nhưng bản chất công việc cũng như khả năng tạo nguồn thu không giống nhau nên trong loại hình dịch vụ lai dắt tàu biển cần có sự phân tách rõ ràng đó là: dịch vụ lai dắt tàu trên biển và dịch vụ lai dắt tàu tại cảng làm cơ sở để ban hành chính sách mang tính khả thi cao cho sự phát triển của loại hình dịch vụ này.

- *Dịch vụ sửa chữa tàu biển tại cảng*- Là dịch vụ sửa chữa và bảo dưỡng tàu biển khi đỗ tại cảng. Thông thường, chủ tàu nước ngoài hiện nay chỉ thuê sửa chữa những sự cố bắt buộc (để hành trình được đảm bảo) còn lại những sửa chữa lặt vặt không nhất thiết, thuyền trưởng thường quyết định sửa tại cảng tới (cảng đến trong hành trình) mà nguyên nhân của quyết định này là do chưa tin vào chất lượng sửa chữa của Việt Nam [4, tr.19].
- *Dịch vụ vệ sinh tàu biển*- Là dịch vụ thực hiện các công việc thu gom và xử lý rác thải, dầu thải và chất thải khác khi tàu đỗ tại cảng. Đây là công việc phải tiến hành trước khi xếp hàng hoặc sau khi dỡ hàng nhằm đảm bảo vệ sinh cho tàu, góp phần đảm bảo chất lượng hàng hoá vận chuyển cũng như chống ô nhiễm môi trường biển. Công tác vệ sinh tàu biển tuy không phức tạp, hiện nay thực hiện không khó khăn với những tàu hàng khô thông thường nhưng trong những năm tới với sự phát triển mạnh của ngành dầu khí nước ta, chắc chắn cần đầu tư trang thiết bị hiện đại, chuyên dụng đáp ứng yêu cầu vệ sinh đối với các tàu chở dầu và sản phẩm dầu theo quy trình công nghệ tiên, nâng cao chất lượng công tác vệ sinh, đảm bảo chất lượng hàng chuyên chở, tạo điều kiện hấp dẫn đối với các chủ hàng xuất nhập khẩu cũng như các chủ hàng trong nước.
- *Dịch vụ bốc xếp hàng hoá tại cảng biển*- Dịch vụ thực hiện công việc bốc dỡ hàng hoá theo quy trình công nghệ bốc dỡ đối với từng loại hàng.

Như vậy, hoạt động của dịch vụ hàng hải bao gồm rất nhiều công việc. Các công việc này đòi hỏi cần có sự phối hợp, áp dụng công nghệ thông tin để giảm tối đa thời gian tàu đỗ tại cảng để làm hàng, tạo điều kiện giảm giá thành vận chuyển hàng hoá, tạo tính hấp dẫn tới các chủ hàng xuất nhập khẩu cũng như chủ tàu. Hệ thống dịch vụ hàng hải nước ta đã có sự trưởng thành nhanh chóng, nhưng loại hình dịch vụ Logistic ở nước ta vẫn còn rất non trẻ. Logistic là một bộ phận của dây chuyền cung ứng, thực hiện và kiểm soát

công việc chu chuyển và lưu kho hàng hoá, cùng các dịch vụ và thông tin có liên quan từ điểm xuất phát đến nơi tiêu dùng một cách hiệu quả nhằm đáp ứng những yêu cầu của khách hàng [18, tr.21]. Do vậy, hoạt động Logistic sẽ kết nối và tối ưu toàn bộ quá trình sản xuất và tiêu thụ trên phạm vi rất rộng trong đó giao thông vận tải là một mắt xích quan trọng. Hoạt động logistic không những làm cho quá trình lưu thông phân phối được thông suốt, chuẩn xác và an toàn mà còn giảm được chi phí vận tải [18, tr.22]. Vận tải biển là một trong những mắt xích vận tải quan trọng đòi hỏi cần có hệ thống dịch vụ hàng hải hoạt động hiệu quả. Trong những năm gần đây dịch vụ hải hàng nước ta tăng nhanh cả về số lượng và chất lượng.

- *Về số lượng*

Năm 2000 với việc thực thi Luật doanh nghiệp cùng việc huỷ bỏ hàng loạt giấy phép hành nghề trong đó có cả giấy phép kinh doanh dịch vụ hàng hải, dịch vụ hàng hải được coi là lĩnh vực nhà nước không độc quyền. Số lượng doanh nghiệp có sự gia tăng qua các năm, năm 2000 số lượng doanh nghiệp dịch vụ hàng hải là 148 doanh nghiệp, sau nghị định 10/2001/NĐ-CP năm 2002 là 373 doanh nghiệp đến năm 2006 con số này đã lên tới 410 doanh nghiệp, cụ thể ở bảng 2.12 sau:

Bảng 2.12 : Tổng hợp các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ hàng hải

STT	Loại hình doanh nghiệp	Số lượng (doanh nghiệp)
1	Doanh nghiệp Nhà nước	182
2	Công ty TNHH	143
3	Công ty Cổ phần	79
4	Doanh nghiệp tư nhân	2
5	Công ty hợp danh	4
	Tổng	410

Nguồn: Báo cáo tổng kết tình hình thực hiện nhiệm vụ, kế hoạch 5 năm 2001-2005 và phương hướng, nhiệm vụ, kế hoạch 5 năm 2006-2010 - Cục hàng hải Việt Nam. 1/2006

So với năm 2000 (mới chỉ có 148 doanh nghiệp [22, tr.13]), số lượng doanh nghiệp dịch vụ hàng hải không những chỉ tăng lên gấp 2,8 lần mà còn thu hút được sự tham gia của nhiều thành phần kinh tế trong đó doanh nghiệp nhà nước chiếm tỷ trọng 44,39%, công ty TNHH chiếm 34,88%, công ty cổ phần là 19,27% còn doanh nghiệp tư nhân và công ty hợp danh chiếm tỷ trọng rất nhỏ chỉ là 1,46% so với tổng số.

- *Về chất lượng*

Theo báo cáo của Cục Hàng Hải Việt Nam tháng 1/2006 đánh giá chung: chất lượng dịch vụ của các doanh nghiệp ngày càng được nâng cao và đảm bảo được uy tín đối với các đối tượng có yêu cầu cung cấp dịch vụ, kể cả tổ chức, cá nhân và tàu thuyền nước ngoài [22, tr.13] song, nếu so sánh chất lượng cung cấp dịch vụ hàng hải của Việt Nam so với các nước trong khu vực thực sự vẫn chưa cao do nhiều nguyên nhân: số lượng doanh nghiệp dịch vụ hàng hải tăng nhanh trong thời gian ngắn dẫn tới tình trạng lộn xộn, cạnh tranh không lành mạnh- giảm giá quá mức, đặc biệt đối với loại hình dịch vụ đại lý tàu biển, môi giới hàng hải, đại lý vận tải biển, thực tế này ít nhiều làm ảnh hưởng đến chất lượng dịch vụ; 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 việc sử dụng thương mại điện tử trong giao thương của hoạt động dịch vụ hàng hải 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 xây dựng cơ sở vật chất với nền tảng là công nghệ thông tin như: trao đổi dữ liệu điện tử EDI, công nghệ này có vị trí đặc biệt quan trọng không thể thiếu đối với ngành hàng hải phát triển; hệ thống

định vị vệ tinh toàn cầu GMDSS, phương thức hội đàm từ xa qua video-VTC, hệ thống lưu trữ và tra cứu thông tin CDS/ISIS...

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

Đặc thù của hoạt động vận tải biển là diễn ra trên phạm vi rộng lớn cả về không gian và thời gian. Hoạt động của đội tàu biển xem xét theo phạm vi tuyến hoạt động sẽ bao gồm vận tải nội địa (hay còn gọi là vận tải trong nước) và vận tải nước ngoài:

2.3.1 Vận tải biển nội địa:

Vận tải nội địa là tuyến vận tải giữa các cảng biển hoặc cảng sông với các cảng biển trong nước và ngược lại.

Các tuyến vận tải nội địa chính bao gồm:

- Tuyến giữa các cảng khu vực phía Bắc- các cảng Miền Trung
- Tuyến giữa các cảng Miền Trung- các cảng phía Nam
- Tuyến Bắc- Nam

Các mặt hàng chủ yếu được vận chuyển giữa các cảng trên tuyến nội địa: hàng bách hoá, nông sản, thực phẩm, xi măng, sắt thép, than...

Theo Bộ Luật Hàng Hải Việt Nam thì quyền vận tải trên các tuyến nội địa thuộc đội tàu biển Việt Nam. Hoạt động của các tàu trên tuyến nội địa chủ yếu phục vụ nhu cầu giao thương hàng hoá giữa các vùng trên phạm vi cả nước. Ngoài ra, còn làm nhiệm vụ tập kết hàng xuất khẩu đến các cảng đầu mối. 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, đáp ứng vận chuyển những lô hàng lớn cũng như nhỏ lẻ của các chủ hàng. 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. Với hiện trạng đội tàu biển nước ta hiện nay: tàu hàng khô tổng hợp chiếm tỷ trọng lớn, tàu trọng tải nhỏ vẫn chiếm ưu thế, việc khai thác trên tuyến nội địa hiện nay nhìn chung thuận lợi, ít bất cập hơn so với khai thác trên tuyến nước ngoài. Nhưng với xu thế phát triển tất yếu của vận tải biển trong khu vực và trên thế giới để đạt được hiệu quả cao trong vận chuyển cần tiếp tục đầu tư các tàu chuyên dụng, đáp ứng vận chuyển các loại hàng hoá có yêu cầu ngày một cao về điều kiện bảo quản trong quá trình vận chuyển, xếp dỡ...

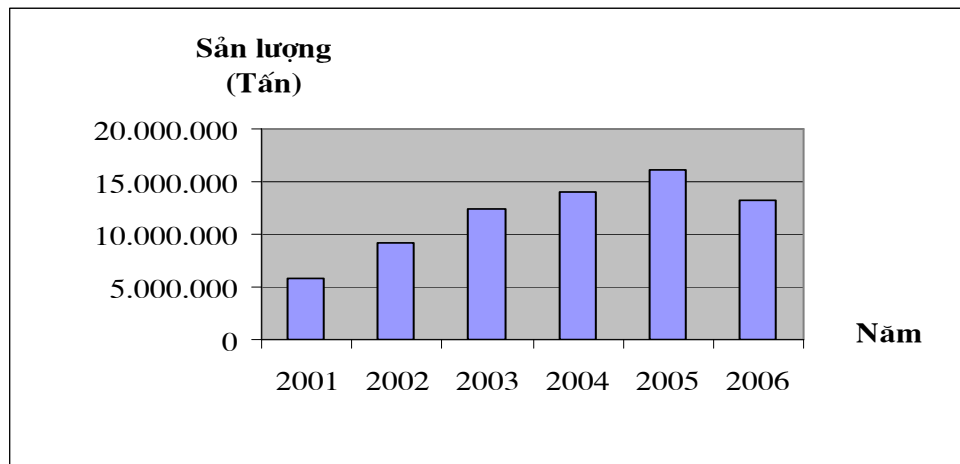
Khối lượng hàng vận chuyển trên tuyến nội địa trong một số năm qua (2001-2005) có xu hướng tăng từ 5.860.229 tấn vào năm 2001 đến 13.180.000 tấn vào năm 2006 đáp ứng nhu cầu hàng hoá thông thương giữa các miền trên đất nước. Riêng năm 2006, nhu cầu vận chuyển hàng hoá trên tuyến nội địa có giảm hơn so với các năm trước, số liệu cụ thể về sản lượng vận tải trên tuyến nội địa thể được thể hiện qua bảng 2.13 và hình 2.7 sau đây:

Bảng 2.13: Sản lượng vận tải của đội tàu biển Việt Nam qua một số năm

STT	Chỉ tiêu	Đơn vị	2001	2002	2003	2004	2005	2006
	Sản lượng vận tải biển	Tấn	19.359.159	23.655.307	29.728.038	36.982.087	42.603.364	49.480.000
		TEU	482.133	456.567	338.959	560.733	645.964	1.114.000
		1000 TKm	37.749.261	65.766.669	42.196.417	56.390.678	64.962.061	72.000.000
1	Vận tải trong nước	Tấn	5.860.229	9.154.165	12.360.644	14.002.941	16.131.388	13.180.000
		TEU	100.567	95.655	138.118	107.593	123.947	402.000
		1000 TKm	7.501.508	9.057.574	9.488.626	17.523.465	20.187.032	23.411.000
2	Vận tải nước ngoài	Tấn	13.498.930	14.501.142	17.367.394	22.979.146	26.471.976	36.300.000
		TEU	381.566	390.912	245.841	453.140	522.017	712.000
		1000 TKm	30.247.753	56.709.095	32.707.791	38.867.715	44.775.608	48.589.000

Nguồn: Báo cáo tình hình thực hiện nhiệm vụ, kế hoạch 5 năm 2001- 2006. Cục Hàng hải Việt Nam. Tháng 1/2006.

(cập nhật số liệu Báo cáo tổng kết công tác năm 2006. Cục Hàng hải Việt Nam. Tháng 1/2007)



Hình 2.7: Sản lượng vận tải biển trên tuyến nội địa thời kỳ 2001-2006

2.3.2 Vận tải nước ngoài

Vận tải nước ngoài là hoạt động của đội tàu trên tuyến hành hải từ cảng biển Việt Nam đến một hoặc một số cảng biển nước ngoài và ngược lại. Nhiệm vụ chủ yếu của vận tải nước ngoài là phục vụ vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu. Bên cạnh nhiệm vụ chính các tàu hoạt động trên tuyến nước ngoài 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.

Các tuyến chính bao gồm:

- Việt Nam - Châu Âu
- Việt Nam- Đông Bắc Á
- Việt Nam- Đông Nam Á
- Việt Nam- Châu Mỹ
- Việt Nam- Châu Úc
- Việt Nam- Trung Đông

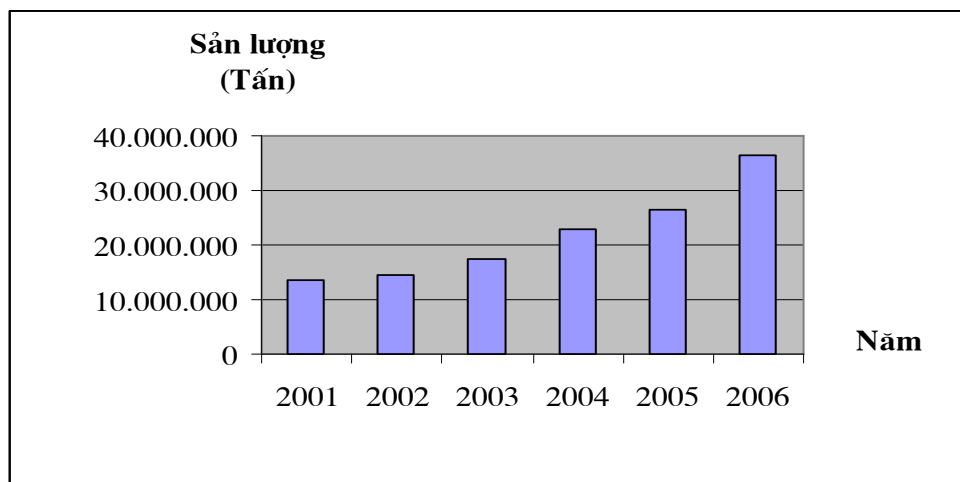
- Việt Nam- Châu Phi

Các mặt hàng được vận chuyển trên các tuyến nước ngoài trong thời gian qua rất đa dạng:

+ Đối với hàng xuất khẩu: Cà phê, cao su, chè, dầu ăn, dầu thô, đường tinh, gạo, hạt điều, hạt tiêu, lạc nhân, quế, rau quả, thủy sản, sản phẩm dệt may, than đá, quặng sắt, ...

+ Đối với hàng nhập khẩu chủ yếu là : Xăng dầu, phân bón, các chất dẻo nguyên liệu, máy móc thiết bị, sắt thép, clinker...

Hoạt động của đội tàu trên tuyến nước ngoài bao gồm vận chuyển hàng hoá XNK của Việt Nam và hoạt động chở thuê giữa các cảng nước ngoài. 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 hai 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 16%. Về lượng hàng hoá luân chuyển cũng có tăng nhưng không đều giữa các năm vì nó phụ thuộc vào hành trình của tàu trên các tuyến vận tải. Hình 2.8 mô tả khối lượng hàng hoá do đội tàu nước ta vận chuyển trên tuyến nước ngoài từ năm 2001 đến 2006:



Hình 2.8: Sản lượng vận tải biển trên tuyến nước ngoài thời kỳ 2001-2006

Hoạt động của đội tàu Việt Nam trên tuyến nội địa và tuyến nước ngoài đã góp phần tích cực thúc đẩy sự phát triển kinh tế đất nước. Sản lượng vận tải biển qua các năm luôn có chiều hướng gia tăng năm 2006 đạt 49.480.000 tấn tăng 16% so với năm 2005, 34% so với năm 2004, 66% so với năm 2003, 209% so với năm 2002 và 256% so với năm 2001. Sự gia tăng sản lượng vận tải của đội tàu biển nước ta trước hết nhờ sự đầu tư cho phát triển đội tàu, hệ thống cảng biển, mở rộng quan hệ ngoại thương...

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

Chính sách là một bộ phận năng động nhất, có độ nhạy cảm cao trước sự biến động, xu hướng phát triển của vận tải biển trong khu vực và trên thế giới theo hướng chấp nhận cạnh tranh quốc tế, phù hợp với nhu cầu hội nhập. Công cụ chính sách là công cụ đặc thù và không thể thiếu, được nhà nước sử dụng để quản lý đối với chuyên 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 và hữu hiệu sự phát triển của các hoạt động bộ phận như đội tàu, cảng biển, hệ thống dịch vụ hàng hải, an toàn hàng hải....chính sách hướng tới thực hiện mục tiêu chung để phát triển ngành. Vận tải biển là một phương thức hoạt động vận tải dùng tàu biển (phương tiện vận tải biển khác) để tiến hành việc chuyên chở hàng hoá, hành khách, hành lý trên trên các tuyến vận tải biển [3, tr.1]. Khi đề cập đến vận tải biển thì hoạt động của tàu biển, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải là những khâu hoạt động cơ bản để tạo nên sản phẩm vận tải. Do vậy, để nghiên cứu phân tích thực trạng về chính sách quản lý vận tải biển ở

nước sẽ chủ yếu tập trung nghiên cứu hệ thống chính sách quản lý và phát triển đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải.

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

2.4.1.1 Chính sách dành quyền vận chuyển hàng hoá:

- Đối với hàng hoá xuất nhập khẩu bằng nguồn tài chính có nguồn gốc từ ngân sách nhà nước được ưu tiên dành quyền vận chuyển cho các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam- tức đội tàu quốc gia, trừ trường hợp điều ước quốc tế mà Việt Nam ký kết có quy định khác đi. Trong trường hợp đội tàu quốc gia không có khả năng vận chuyển các loại hàng hoá trên thì mới sử dụng tàu biển nước ngoài để vận chuyển trên cơ sở chủ hàng hoặc doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam có văn bản đề nghị, nêu rõ lý cần phải sử dụng tàu nước ngoài, xin phép Bộ Giao thông vận tải.
- Việc vận chuyển hàng hoá giữa các cảng nội địa dành cho đội tàu biển Việt Nam. Trường hợp đội tàu biển Việt Nam không có khả năng vận chuyển mới được sử dụng tàu nước ngoài và phải được phép của Bộ Giao thông vận tải.
- Ưu tiên dành quyền vận chuyển các hàng hoá tài nguyên quốc gia cho đội tàu Việt Nam (các lô hàng là tài nguyên được khai thác tại Việt Nam như: dầu thô, than đá, clinke và các khoáng sản khác, mà tổ chức, cá nhân được phép kinh doanh xuất khẩu).

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. Đặc biệt, chính sách dành quyền vận chuyển hàng hoá giữa các cảng nội địa cho đội tàu quốc gia là hoàn toàn đúng đắn, ngay cả các nước có ngành hàng hải mạnh và thực hiện chính sách “biển ngổ” như Singapore chẳng hạn thì chính sách dành quyền vận chuyển hàng hoá giữa các cảng nội địa cho đội tàu quốc gia vẫn được duy trì. Chính sách này được đã góp phần

tích cực cho sự lớn mạnh từng bước của đội tàu biển nước ta, nhưng trên thực tế một số mặt hàng là tài nguyên của nước ta như dầu thô chẳng hạn, phần lớn là do tàu nước ngoài vận chuyển mà do nhiều nguyên nhân trong đó hạn chế về năng lực vận chuyển cũng là một trong những tác nhân làm giảm thị phần vận tải của đội tàu biển nước ta.

2.4.1.2 Chính sách hỗ trợ về thuế

Cũng như một số nước như Singapore, Philippin, Thái Lan..., Việt Nam đã ban hành một số chính sách ưu đãi về thuế như: đối với hình thức thuê tàu trần và thuê tàu định hạn, doanh nghiệp vận tải biển được miễn thuế thu nhập trong thời hạn của hợp đồng; đối với tàu vay mua, thuê mua, doanh nghiệp vận tải biển được miễn thuế thu nhập trong 2 năm kể từ khi có thu nhập chịu thuế và được giảm 50% số thuế phải nộp trong 2 năm tiếp theo. Chính sách này đã mở ra một hướng để các doanh nghiệp vận tải biển tiếp cận, tìm kiếm nguồn đầu tư cho việc phát triển đội tàu biển nước ta khi nguồn ngân sách còn hạn hẹp.

Chính sách hỗ trợ về thuế không chỉ hỗ trợ cho doanh nghiệp vận tải biển mà còn hỗ trợ để khuyến khích các chủ hàng sử dụng tàu Việt Nam để vận chuyển, cụ thể: Chủ hàng có lô hàng xuất, nhập khẩu có sử dụng tàu Việt Nam để vận chuyển sẽ được xem xét giảm thuế xuất khẩu hoặc thuế nhập khẩu; Trường hợp chủ hàng của lô hàng xuất khẩu có thuế suất hiện hành bằng 0%, nếu được vận chuyển bằng tàu Việt Nam thì chủ hàng xuất khẩu được xem xét hỗ trợ cước phí vận chuyển từ Quỹ hỗ trợ xuất khẩu [43, tr.4]. Khi nước ta đã là thành viên của Tổ chức thương mại thế giới, tuân thủ các cam kết về lộ trình cắt giảm thuế, việc duy trì chính sách này cần phải làm rõ được hệ thống thuế các mặt hàng xuất khẩu ở từng giai đoạn để từ đó có sự ưu đãi rõ ràng và thực sự về cước phí từ quỹ hỗ trợ xuất khẩu cũng như về thuế cho các chủ hàng có lô hàng xuất khẩu đã dùng tàu Việt Nam để vận chuyển,

có như vậy mới tạo điều kiện thuận lợi và khích lệ thực sự đối với các chủ hàng xuất khẩu. Tuy nhiên, 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.

2.4.1.3 Chính sách hỗ trợ về vốn đầu tư

Các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam được vay vốn tín dụng ưu đãi từ Quỹ hỗ trợ phát triển (nay được gọi là Ngân hàng đầu tư phát triển Việt Nam) để phát triển đội tàu. Đây là tổ chức hoạt động không vì mục lợi nhuận, thực thi chính sách tín dụng đầu tư phát triển của nhà nước. Theo Quyết định 117/2000/QĐ-TTg ngày 10/10/2000, các dự án đóng mới tàu trong nước được vay ưu đãi từ quỹ này với mức vay 85% tổng mức đầu tư, lãi suất 3% năm, đã tạo điều kiện thuận lợi phát triển đội tàu, nhưng cho đến 01/4/2004 với Nghị định 106/2004/NĐ-CP mức vốn cho vay đầu tư do Quỹ hỗ trợ phát triển quyết định đối với từng dự án, tối đa bằng 70% tổng số vốn đầu tư của dự án, thời hạn tối đa không quá 12 năm và lãi suất cho vay đầu tư tương đương 70% lãi suất cho vay trung dài hạn bình quân của các ngân hàng thương mại nhà nước [16, điều 10]. Đội tàu biển Việt Nam, trong đó nòng cốt là đội tàu của Tổng công ty hàng hải Việt Nam, trong giai đoạn 2003-2005 được Quỹ hỗ trợ phát triển bố trí đủ vốn và được giữ lại toàn bộ thuế thu nhập doanh nghiệp hàng năm của các đơn vị thành viên, bao gồm cả phần thuế thu nhập của Tổng công ty hàng hải Việt Nam, coi đây là khoản ngân sách cấp bổ sung làm vốn đối ứng để vay vốn từ Quỹ hỗ trợ phát triển, nhằm thực hiện các hợp đồng với Tổng công ty công nghiệp tàu thủy Việt Nam đóng mới 32 tàu theo kế hoạch đã được Thủ tướng phê duyệt. Trên thực tế Tổng công ty hàng hải Việt Nam chỉ giữ lại được thuế thu nhập năm 2003, từ năm 2004 sau khi Luật Ngân sách có hiệu lực thì chính sách ưu đãi về thuế thu nhập không còn được thực hiện. Sự hỗ trợ về vốn từ Quỹ hỗ trợ phát triển đã tạo thuận lợi cho các

doanh nghiệp vận tải biển đầu tư phát triển tàu, chính sách này nên được duy trì đồng thời nhà nước nên điều chỉnh hạn mức cho vay cao hơn mức hiện hành để tạo lợi thế cho doanh nghiệp trong đầu tư phát triển tàu.

Việc đóng các tàu trên phải được thực hiện bởi các nhà máy đóng tàu trong nước, trường hợp các nhà máy đóng tàu trong nước không đáp ứng được yêu cầu hoặc Quỹ hỗ trợ phát triển không đủ khả năng cung cấp vốn thì doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam mới được mua tàu biển của nước ngoài theo quy định hiện hành trong đó đáng chú ý nhất là sự giới hạn về tuổi tàu là không quá 15 tuổi. Việc thực thi chính sách này cũng gây nhiều tranh luận, đồng thuận có không đồng thuận cũng có. Quan điểm cho rằng nếu chỉ tập trung vào đầu tư tàu bằng loại tàu đóng mới trong nước và nhập khẩu tàu dưới 15 tuổi sẽ là khó khăn cho doanh nghiệp trong đầu tư phát triển tàu. Chính sách này nếu nhìn nhận trong phạm vi doanh nghiệp có thể sẽ là hạn chế hiện tại và có thể làm mất đi cơ hội trước mắt trong đầu tư phát triển tàu để đáp ứng ngay nhu cầu vận chuyển trong khi doanh nghiệp đang gặp khó khăn về vốn đầu tư, nhưng nếu xem xét nó theo hướng lâu dài, đảm bảo khả năng thực sự để nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu nước ta khi Việt Nam đã là thành viên của WTO, hội nhập với nền kinh tế thế giới trong đó có hội nhập vận tải biển, tuân thủ nghiêm ngặt các quy định của công ước quốc tế về vận tải biển thì trẻ hoá đội tàu là một trong những điều kiện quan trọng để phát triển đội tàu biển, xác định được vị thế cạnh tranh của đội tàu biển nước ta, đáp ứng nhu cầu hội nhập, góp phần nâng cao TPVT. Do vậy, giới hạn tuổi tàu trong đầu tư cần được duy trì và thực hiện nghiêm túc, đặc biệt cần đưa ra các mức thể hiện sự chú trọng, khuyến khích đối với đầu tư tàu tuổi trẻ.

Chính sách hỗ trợ về vốn đầu tư đã giúp cho các doanh nghiệp vận tải biển có được vốn cho sự phát triển đội tàu cùng sự lớn mạnh của ngành công nghiệp đóng tàu nước nhà. Tuy nhiên, chính sách mới chỉ tạo thuận lợi

khuyến khích tăng năng lực đội tàu về số lượng nói chung mà chưa chú ý đến sự phát triển cân đối với từng chủng loại tàu, cỡ trọng tải... phù hợp với nhu cầu phát triển hiện tại và tương lai, xu thế phát triển của vận tải biển trong khu vực cũng như trên thế giới, tạo động lực phát triển bền vững vận tải biển, cơ sở vững chắc để nâng cao TPVT.

2.4.1.4 Chính sách hạn chế đầu tư nước ngoài trong kinh doanh vận tải biển

Không cấp giấy phép đầu tư nước ngoài trong việc thành lập công ty liên doanh hoặc hợp đồng hợp tác kinh doanh để thực hiện vận tải biển khi phần vốn góp của phía Việt Nam dưới 51%, trừ trường hợp điều ước quốc tế mà Việt Nam tham gia ký kết có quy định khác. Trong giai đoạn vừa qua, chính sách hạn chế đầu tư nước ngoài trong kinh doanh vận tải biển đã phần nào giúp tăng khả năng vận chuyển của đội tàu quốc gia ...Hiện nay, Việt Nam đã gia nhập Tổ chức thương mại thế giới, đòi hỏi hội nhập vận tải biển là điều không thể tránh khỏi, do vậy chính sách hạn chế đầu tư nước ngoài trong kinh doanh vận tải biển khi nước ta đã là thành viên của WTO sẽ chỉ có hiệu lực trong khoảng thời gian nhất định và cần được bổ sung sửa đổi. Việc xây dựng tiềm lực mạnh trong phát triển vận tải biển nước nhà chính là một trong những con đường vững chắc để khẳng định vị thế, khả năng cạnh tranh, tác động tích cực nâng cao TPVT khi chính sách hạn chế đầu tư nước ngoài trong kinh doanh vận tải biển dần bị thu hẹp.

2.4.1.5 Chính sách đăng ký tàu biển

Để phát triển đội tàu, việc thực hiện chính sách đăng ký mở đã tạo thuận lợi cho doanh nghiệp vận tải biển phát triển, tăng năng lực vận tải biển, chuẩn bị tốt các điều kiện để tham gia hội nhập vận tải biển. Nội dung cơ bản của chính sách này:

- Các tàu biển thuộc quyền sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia Việt Nam bao gồm đăng ký mang cờ

quốc tịch Việt Nam và đăng ký quyền sở hữu tàu biển đó hoặc chỉ đăng ký mang cờ quốc tịch Việt Nam. Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân nước ngoài, tàu biển nước ngoài do tổ chức, cá nhân Việt Nam thuê theo hình thức thuê tàu trần, thuê mua tàu nếu có đủ các điều kiện theo quy định của pháp luật Việt Nam: tàu không còn mang đăng ký tàu biển nước khác, tàu đã được cơ quan đăng kiểm Việt Nam hoặc cơ quan đăng kiểm tàu biển có thẩm quyền kiểm tra, phân cấp tàu, đo dung tích và cấp các giấy chứng nhận cần thiết tương ứng với cấp tàu, loại tàu và mục đích sử dụng. Nếu là tàu cũ mua của nước ngoài, lần đầu tiên đăng ký hoặc tái đăng ký tại Việt Nam thì không được quá 15 tuổi, trường hợp đặc biệt phải được Chính phủ cho phép. Việc giới hạn tuổi tàu là quy định cần thiết đã có tác dụng tích cực trong việc trẻ hoá đội tàu biển quốc gia cũng như thuận lợi khi tàu hoạt động rộng rãi trên các tuyến nước ngoài, có cơ hội đáp ứng các tiêu chuẩn khắt khe đối tàu trong quá trình hành hải cũng như ra vào các cảng theo đúng công ước quốc tế về an toàn hành hải, ô nhiễm môi trường...

- Tàu biển thuộc sở hữu của tổ chức, cá nhân Việt Nam được đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài cũng đã mở ra cơ hội mở rộng thị trường, tiếp cận nhiều hơn với nguồn hàng hoá xuất nhập khẩu của các nước. Thực chất là thực hiện chính sách “cờ thuận tiện”. Hiện nay, số tàu Việt Nam đăng ký mang cờ quốc tịch nước ngoài đã có nhưng không đáng kể, các tàu này tuy không trực tiếp đóng góp tạo lên TPVT của đội tàu biển Việt Nam nhưng về lâu dài sẽ tạo nên tiềm lực cho đội tàu biển nước ta. Vì vậy, trong công tác quản lý nhà nước cũng nên có sự nắm bắt thống kê các tàu này.

- Các tàu biển đang đóng (có hợp đồng đóng tàu hoặc hợp đồng mua bán tàu biển đang đóng; tàu có tên gọi riêng được cơ quan đăng kiểm Việt Nam chấp nhận; tàu đã được đặt số chính) có quyền được đăng ký trong Sổ đăng ký tàu biển quốc gia. Thời gian để đóng một con tàu không phải là ngắn có thể

đến cả năm, chính sách cho phép đăng ký đối với tàu đang đóng không chỉ phù hợp với luật pháp quốc tế mà còn tạo thuận lợi cho các chủ tàu đang đóng có thể thể chấp khi cần thiết, chủ động trong hoạt động của doanh nghiệp.

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

2.4.2.1 Chính sách đầu tư phát triển cảng

Chính sách đầu tư phát triển và duy tu cảng trong thời kỳ trước năm 1991 được thực hiện trên cơ sở hoàn toàn bằng nguồn vốn đầu tư của nhà nước. Từ năm 1991 đến nay, do thực hiện chính sách mở cửa nên đã xuất hiện một số cảng có vốn đầu tư nước ngoài được thành lập và hoạt động theo luật đầu tư nước ngoài tại Việt Nam, có cảng kinh doanh độc lập, có cảng chuyên dụng hạch toán kinh doanh trực thuộc các nhà máy, các công ty thương mại. Chính sách đầu tư phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam được thể hiện thông qua: chính sách đầu tư kết cấu đảm bảo an toàn hàng hải, chính sách đầu tư kết cấu hạ tầng cảng biển và chính sách đầu tư kết cấu thượng tầng cảng biển

- *Chính sách đầu tư xây dựng kết cấu đảm bảo an toàn hàng hải*

Kết cấu đảm bảo an toàn hàng hải bao gồm các công trình, thiết bị trên biển và đất liền dẫn đến khu vực cảng như kè chắn sóng, luồng lạch, báo hiệu hàng hải, nạo vét luồng. Về cơ bản đầu tư cho kết cấu đảm bảo an toàn hàng hải được thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước (hoặc nguồn vốn khác do nhà nước quy định) và do các doanh nghiệp nhà nước thực hiện. Riêng về luồng hàng hải được phân định thành hai loại, loại thứ nhất là: luồng hàng hải công cộng- được sử dụng công cộng được đầu tư xây dựng, duy tu bằng nguồn vốn nhà nước, giao cho doanh nghiệp nhà nước quản lý khai thác, trường hợp nhà nước cho phép doanh nghiệp đầu tư phát triển luồng công cộng thì nhà nước sẽ hoàn vốn đầu tư cho doanh nghiệp. Kinh phí phục vụ

công tác duy tu luồng hàng hải công cộng được sử dụng từ nguồn thu từ phí bảo đảm an toàn hàng hải. Loại thứ hai là luồng hàng hải chuyên dụng chỉ sử dụng riêng cho một cảng thì sẽ do doanh nghiệp cảng đó trực tiếp đầu tư xây dựng và quản lý khai thác. Kinh phí duy tu được trích một phần từ nguồn kinh phí bảo đảm an toàn hàng hải theo tỷ lệ do nhà nước quy định. Theo quy định của luật doanh nghiệp nhà nước sửa đổi tháng 12/2003 không còn tồn tại loại hình doanh nghiệp hoạt động công ích, các dịch vụ công do doanh nghiệp thực hiện theo đơn đặt hàng của nhà nước hoặc thông qua đấu thầu.

- *Chính sách đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển*

Kết cấu hạ tầng cảng biển bao gồm các công trình trong khu vực cảng như: cầu cảng, thủy diện trước cầu cảng, hệ thống đường bộ và đường sắt trong cảng, hệ thống thông tin hàng hải nhằm cung cấp các dịch vụ cho tàu và hàng.

- Đối với các cảng do doanh nghiệp nhà nước quản lý được xây dựng từ trước (cảng cũ), kết cấu hạ tầng hầu hết được xây dựng từ nguồn ngân sách nhà nước, bên cạnh đó cũng có cảng được đầu tư xây dựng bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước nhưng có sử dụng thêm vốn vay thương mại. Ngoài ra còn có cảng được xây dựng bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước nhưng đã được cổ phần hoá, nhà nước chỉ chiếm một tỷ lệ nhất định.

- Đối với cảng được đầu tư xây dựng mới, nguồn đầu tư xây dựng được huy động từ nhiều nguồn như vốn vay thương mại, ngân sách nhà nước hoặc do nhà nước vay để đầu tư xây dựng sau đó cho doanh nghiệp thuê thực hiện các hoạt động dịch vụ tại cảng. Riêng đối với cảng được xây dựng bằng nguồn vốn đầu tư nước ngoài, kết cấu hạ tầng do chính doanh nghiệp đầu tư.

Như vậy, kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam hiện nay phần lớn được đầu tư xây dựng bằng nguồn vốn từ ngân sách nhà nước, hoặc vốn do nhà nước vay bên cạnh nguồn vốn khác như vốn vay thương mại, vốn góp cổ phần... Với chính sách đầu tư như hiện nay gây khó khăn trong việc quản lý

đầu tư phát triển cảng theo quy hoạch. Hơn nữa, theo Bộ luật hàng hải Việt Nam có hiệu lực kể từ ngày 1/1/2006 thì sự nhìn nhận về kết cấu hạ tầng cảng biển đã có sự cụ thể hoá (sẽ phân tích sau) nên chính sách đầu tư cho kết cấu đảm bảo an toàn hàng hải và kết cấu hạ tầng cảng biển cần có sự đổi mới và hoàn chỉnh để thúc đẩy phát triển cảng biển Việt Nam.

- *Chính sách đầu tư xây dựng kết cấu thượng tầng cảng biển*

Kết cấu thượng tầng cảng biển gồm: hệ thống kho bãi, nhà xưởng, thiết bị xếp dỡ, các hệ thống tự động hoá. Chính sách đầu tư kết cấu thượng tầng cảng biển được thực hiện thông qua nhiều nguồn vốn. Phần lớn các cảng được đầu tư từ nguồn ngân sách nhà nước, một số cảng bên cạnh kết cấu thượng tầng đã được nhà nước đầu tư doanh nghiệp vẫn được quyền đầu tư thêm một số kết cấu thượng tầng khác phục vụ cho hoạt động dịch vụ tại cảng. Ngoài ra một số cảng kết cấu thượng tầng hoàn toàn do doanh nghiệp cảng tự thu xếp.

Như vậy, chính sách đầu tư kết cấu hạ tầng, thượng tầng cảng biển như hiện nay- sự đầu tư đan xen phức tạp bởi nhiều loại nguồn vốn để phát triển cảng, làm xuất hiện trong đầu tư các nhóm cảng:

- Nhóm cảng được nhà nước đầu tư cả kết cấu hạ tầng và thượng tầng, sau đó giao cho doanh nghiệp khác quản lý khai thác theo hình thức giao vốn nên không có sự phân tách cụ thể giữa đầu tư kết cấu hạ tầng và thượng tầng
- Nhóm cảng được nhà nước đầu tư kết cấu hạ tầng, cho doanh nghiệp khác thuê, còn kết cấu thượng tầng giao cho cảng quản lý dưới hình thức giao vốn.
- Nhóm cảng được nhà nước đầu tư kết cấu hạ tầng, kết cấu thượng tầng, doanh nghiệp cảng tự đầu tư thêm một số kết cấu thượng tầng khác.
- Nhóm cảng kết cấu hạ tầng và thượng tầng đều do doanh nghiệp cảng tự đầu tư.

Tuy đã hình thành các nhóm cảng được định hình đầu tư như trên nhưng thực tế, trong đầu tư phát triển và quản lý khai thác chưa phân định rõ

ràng về đầu tư kết cấu hạ tầng và thượng tầng dẫn đến tình trạng quản lý chồng chéo, gây thất thu cho nhà nước. Mặt khác, theo điều 59 khoản 2 của Bộ luật hàng hải Việt Nam (có hiệu lực 1/1/2006) thì hệ thống kho bãi, nhà xưởng sẽ không thuộc hạng mục đầu tư trong kết cấu thượng tầng cảng biển nữa, luồng cảng biển thuộc kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển, luồng nhánh cảng biển thuộc kết cấu hạ tầng bên cảng (kết cấu hạ tầng cảng biển bao gồm kết cấu hạ tầng bên cảng và kết cấu hạ tầng công cộng cảng biển) nên kết cấu thượng tầng cảng biển lúc này chủ yếu là hệ thống trang thiết bị xếp dỡ.

Trước đây, hệ thống cảng biển nước ta như đã phân tích ở phần trên, kết hợp kết hợp với các cảng biển mới đang được triển khai xây dựng theo Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 gồm 8 nhóm cảng gồm 8 nhóm cảng trải dài từ Bắc tới Nam: nhóm 1: nhóm cảng biển phía Bắc, nhóm 2: nhóm cảng biển Bắc Trung Bộ nhóm 3: nhóm cảng biển Trung Trung Bộ, nhóm 4: nhóm cảng biển Nam Trung Bộ, nhóm 5: nhóm cảng biển thành phố Hồ Chí Minh, nhóm 6: nhóm cảng biển Đồng Bằng Sông Cửu Long, nhóm 7: nhóm cảng biển các đảo Tây Nam và nhóm 8: nhóm cảng biển Côn Đảo. Nên vấn đề đặt ra cần có chính sách khuyến khích và phân định rõ ràng để giảm nhẹ gánh nặng cho ngân sách nhà nước trong đầu tư phát triển cảng.

Do vậy, ở góc độ quản lý nhà nước cần chỉ ra được sự thống nhất trong phân loại cảng biển theo luật định cảng loại I- cảng biển đặc biệt quan trọng, có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển kinh tế- xã hội của cả nước hoặc của liên vùng; cảng loại II- cảng biển quan trọng, có quy mô vừa phục vụ phát triển kinh tế- xã hội của vùng, địa phương; cảng biển loại III là cảng biển có quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động của doanh nghiệp. Để thống nhất trong phân loại cảng cần có sự nhất quán trong các tiêu chí để phân loại cảng để từ đó xác định được đâu là cảng loại I, cảng loại II và cảng loại III và cũng

tương tự phải xác định cụ thể các bến cảng đặc biệt quan trọng, bến cảng quan trọng... để trên cơ sở đó có chính sách rõ ràng trong phân định đầu tư phát triển cảng biển vì đầu tư là xuất phát điểm xác định quyền sở hữu, quyền quyết định hình thức khai thác, sử dụng, thu hồi vốn đầu tư. Có như vậy việc đầu tư phát triển cảng mới thực sự đem lại hiệu quả, tạo lực hấp dẫn mạnh các nhà đầu tư, thúc đẩy phát triển hệ thống cảng biển nước ta.

Chính sách đầu tư phát triển cảng biển phải phản ánh sự thống nhất theo luật định, đầu tư phát triển cảng sẽ gồm: đầu tư cho kết cấu hạ tầng công cộng và đầu tư cho kết cấu hạ tầng bến cảng. Trong thời gian qua với sự cố gắng lớn diện mạo cảng biển nước ta có nhiều thay đổi nhưng vì phần lớn các cảng biển đều do nhà nước đầu tư xây dựng nên đầu tư gần như mang tính dàn trải, hiệu quả đầu tư không cao. Do vậy, cần có chính sách phân định rõ trong đầu tư. Với xu hướng hội nhập, cảng biển Việt Nam phải đảm bảo đón nhận các tàu có trọng tải lớn, phát triển cảng đòi hỏi lượng vốn đầu tư lớn nên chăng nhà nước cần có chính sách phát triển cảng phù hợp với bối cảnh hiện nay của nước ta, tập trung nguồn vốn ngân sách trong đầu tư xây dựng các luồng luồng công cộng, luồng cho các cảng biển loại I- cảng đặc biệt quan trọng còn kết cấu hạ tầng bến cảng huy động rộng rãi vốn đầu tư không phân biệt thành phần kinh tế, thu hút đầu tư nước ngoài trong việc đầu tư xây dựng phát triển kết cấu hạ tầng bến cảng. Có như vậy mới giảm bớt áp lực về vốn đầu tư cho ngân sách nhà nước, đầu tư có trọng điểm, thu hút nhiều nguồn vốn đầu tư phát triển cảng, phù hợp xu hướng phát triển đặc biệt khi Việt Nam là thành viên của WTO, rút ngắn quá trình phát triển cảng do giảm được thời gian chờ đợi vốn đầu tư từ nguồn ngân sách hạn hẹp, nhanh chóng nâng cao khả năng thông qua, khả năng tiếp nhận các tàu trọng tải lớn, giảm được thời gian tàu đỗ tại cảng, nâng cao khả năng quay vòng, khả năng vận chuyển của tàu góp phần nâng cao TPVT.

2.4.2.2 Chính sách quản lý cảng biển

Khi xem xét chính sách quản lý cảng cần phân định rõ chính sách quản lý nhà nước về cảng biển và chính sách quản lý kinh doanh khai thác cảng biển.

- Chính sách quản lý cảng trước năm 1991: Do thời kỳ này cảng biển Việt Nam được tổ chức theo mô hình cảng dịch vụ, doanh nghiệp cảng sở hữu, bảo trì và phát triển kết cấu hạ tầng, tổ chức khai thác bến, quản lý phương tiện, nhân lực, dịch vụ hoa tiêu, lai dắt hỗ trợ tàu trong cảng như đã nêu trên, nên thời kỳ này chính sách quản lý cảng hầu như chưa có sự phân định chính sách quản lý nhà nước và quản lý kinh doanh khai thác đối với cảng biển. Chính vì vậy, nguồn thu của cảng trong thời kỳ này bao gồm cả phí và các khoản lệ phí như phí trọng tải, phí bảo đảm hàng hải, phí hoa tiêu, phí sử dụng cầu bến, phao neo, phí lai dắt hỗ trợ tàu, xếp dỡ hàng hoá... nên nguồn thu của cảng không phản ánh thực chất chức năng chính của cảng là xếp dỡ hàng hoá. Trong khi đó, đầu tư xây dựng cảng biển phần lớn được thực hiện bằng nguồn vốn ngân sách nhà nước, sau khi hoàn thành nhà nước giao cho doanh nghiệp khai thác sử dụng cảng dưới hình thức giao vốn. Kinh phí khấu hao xây dựng cơ bản hàng năm doanh nghiệp được giữ lại để tái đầu tư. Trên thực tế, Nhà nước đầu tư toàn bộ kết cấu hạ tầng cảng biển và trang thiết bị công nghệ xếp dỡ nhưng không thu lại bất cứ khoản tiền nào, doanh nghiệp vẫn phụ thuộc nhiều vào cơ chế tập trung bao cấp, không phát huy được tính chủ động đến hoạt động kinh doanh cảng kém hiệu quả. Từ năm 1989, nhà nước ban hành quy định tách nguồn thu phí bảo đảm hàng hải ra khỏi doanh thu của cảng, nguồn thu này lẽ ra phải được thu ngay từ khi đưa cảng vào hoạt động và là nguồn thu ngân sách nhà nước dùng cho hoạt động bảo đảm an toàn hàng hải- chính sách này đã bước đầu chống thất thu cho ngân sách nhà nước.

- Chính sách quản lý cảng từ năm 1991 đến nay

Do có sự đổi mới về chính sách quản lý, đến năm 1991 tổ chức hoa tiêu, cảng vụ được tách ra khỏi tổ chức cảng thành lập các Công ty hoa tiêu và Cảng vụ độc lập. Cảng vụ là cơ quan thực hiện chức năng quản lý nhà nước về hàng hải tại cảng biển và vùng nước cảng biển, được giao nhiệm vụ thu, quản lý, sử dụng phí và lệ phí cảng biển theo quy định của nhà nước. Doanh nghiệp cảng tập trung chủ yếu vào hoạt động khai thác cảng. Đến giai đoạn này chính sách 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, vươn lên của các doanh nghiệp cảng.

2.4.2.3 Chính sách cho thuê kết cấu hạ tầng bến cảng

Thực hiện chủ trương cho thuê kết cấu hạ tầng bến cảng, triển vọng sẽ hình thành các doanh nghiệp đầu tư xây dựng cảng, vốn đầu tư được huy động từ nhiều nguồn khác nhau. Điều này đồng nghĩa với xoá bỏ cơ chế bao cấp trong đầu tư xây dựng cảng biển. Nhà đầu tư có quyền thu hồi vốn và lãi. Các nhà khai thác cảng được lựa chọn trên cơ sở đấu thầu. Hiện nay, cảng Cái Lân (Quảng Ninh) được chọn là cảng thí điểm. Cảng này do nhà nước đầu tư xây dựng bằng nguồn vốn ODA của Nhật Bản. Cục Hàng hải Việt Nam thay mặt Bộ GTVT cho cảng cảng Quảng Ninh thuê (theo hình thức chỉ định) kết cấu hạ tầng cảng biển (gồm 3 cầu cảng, kho bãi, nhà làm việc, mặt nước trước bến) còn trang thiết bị xếp dỡ lại được giao cho doanh nghiệp theo hình thức giao vốn.

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 (kết cấu thượng tầng cảng biển) cho đơn vị thuê sẽ không phù hợp nếu chính sách này tiếp tục được áp dụng với những cảng tiếp theo. Đơn vị thuê phải có sự đầu tư trang thiết bị xếp dỡ vì đây chính là phương tiện để tạo nên thu nhập cho doanh nghiệp và thực hiện các

nghĩa vụ của đơn vị thuê đồng thời sẽ tạo môi trường cạnh tranh công bằng giữa các doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng trên phạm vi cả nước.

Theo như nội dung Nghị định 71/2006/NĐ- CP ngày 25/7/2006 về Quản lý cảng biển và luồng hàng hải: các kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng do nhà nước đầu tư bằng nguồn vốn ngân sách hoặc có nguồn gốc từ vốn ngân sách nhà nước được cho thuê khai thác từng phần hoặc bộ phận. Việc lựa chọn các tổ chức, cá nhân thuê kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng được tiến hành theo: các kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng được đưa vào khai thác trước ngày có Nghị định này do Thủ tướng Chính phủ quy định; Đối với các kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng đưa vào khai thác từ ngày Nghị định này có hiệu lực, áp dụng theo pháp luật về đấu thầu [17]. Nếu lấy mốc là thời điểm Nghị định có hiệu lực để xác định lựa chọn các nhà khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng theo quy định của Thủ tướng Chính phủ thì có thể hiểu việc lựa chọn người thuê khai thác của hầu hết các kết cấu hạ tầng bến cảng nước ta hiện nay chưa áp dụng pháp luật về đấu thầu để lựa chọn, việc áp dụng theo pháp luật đấu thầu được thực thi đối với các kết cấu hạ tầng bến cảng được đưa vào khai thác sau thời điểm có hiệu lực của Nghị định 71/2006/NĐ- CP ngày 25/7/2006. Như vậy, tại thời điểm hiện nay ở chừng mực nhất định Nghị định này đã tạo điều kiện thuận lợi cho các nhà khai thác cảng trong nước có cơ hội được thuê khai thác các kết cấu hạ tầng bến cảng do nhà nước đầu tư xây dựng. Nhưng để việc khai thác các kết cấu hạ tầng bến cảng thực sự đem lại hiệu quả cũng như tạo cơ hội phát triển cảng biển bền vững, nhất thiết phải lựa chọn được các nhà khai thác có tiềm năng thực sự. Do vậy, ngay cả các kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng đã đưa vào khai thác trước thời điểm Nghị định số 71 có hiệu lực thì việc lựa chọn các nhà khai thác cũng nên được chọn trên cơ sở đấu thầu hạn chế (là hình thức đấu thầu mà bên mời thầu chỉ mời một số nhà thầu có đủ năng lực tham dự) để đảm bảo lựa chọn được người

thuê hội tụ và đáp ứng đủ các tiêu chí đặt ra của nhà nước về quản lý và khai thác cảng biển, góp phần đảm bảo công bằng trong kinh doanh khai thác cảng, giảm thiểu cạnh tranh không lành mạnh giữa các doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng biển đặc biệt trong hoàn cảnh hội nhập nền kinh tế trong đó có hội nhập vận tải biển.

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

2.4.3.1 Chính sách về giá dịch vụ hàng hải

Theo Nghị định 170/2003/NĐ-CP quy định chi tiết thi hành một số điều của Pháp lệnh giá, theo đó giá dịch vụ tại cảng biển- dịch vụ hàng hải không thuộc danh mục hàng hoá, dịch vụ do Nhà nước quy định giá mà thuộc thẩm quyền của Giám đốc các đơn vị kinh doanh cung ứng dịch vụ này.

Như vậy, biểu giá dịch vụ hàng hải do giám đốc doanh nghiệp kinh doanh quyết định và gửi báo cáo về Bộ tài chính. Với 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 vị thế, sức mạnh, hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp thông qua cạnh tranh, tạo nền tảng cho việc mở cửa thị trường dịch vụ hàng hải - nhu cầu tất yếu của hội nhập.

2.4.3.2 Chính sách khuyến khích các thành phần kinh tế tham gia hoạt động dịch vụ hàng hải

Doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế có đủ điều kiện theo quy định của Nghị định 10 của Chính phủ đều được phép kinh doanh dịch vụ hàng hải. Thực tế đã chứng minh hiệu quả của chính sách thông qua sự lớn mạnh về số lượng các doanh nghiệp dịch vụ hàng hải.

2.4.3.3 Chính sách hạn chế đối với nước ngoài về hoạt động dịch vụ hàng hải

Đối với doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài thì vốn góp của bên Việt Nam không dưới 51%. Riêng dịch vụ Đại lý tàu biển và dịch vụ Lai dắt tàu biển chỉ các doanh nghiệp 100% vốn đầu tư trong nước được phép kinh doanh.

Tuy nhà nước luôn có các giải pháp để hỗ trợ cho hệ thống dịch vụ hàng hải vì đây là lĩnh vực hoạt động không đòi hỏi vốn lớn, tỷ suất lợi nhuận cao, nhưng với thực trạng hoạt động của hệ thống dịch vụ hàng hải của nước ta hiện nay chưa thể đáp ứng nhu cầu cung cấp các dịch vụ có chất lượng trên nền cơ sở vật chất còn nghèo nàn, chưa phổ cập áp dụng công nghệ thông tin điện tử trong hoạt động, chuyên môn còn nhiều hạn chế. Trong khi đó, hội nhập vận tải biển là xu thế tất yếu đặc biệt khi nước ta đã là thành viên của Tổ chức Thương mại thế giới. Việc hạn chế đối với doanh nghiệp nước ngoài trong đầu tư cũng chỉ có hiệu lực trong thời gian ngắn và tiến tới phải mở cửa toàn bộ do vậy, việc tạo dựng sức mạnh, tiếp cận với phương thức tổ chức quản lý hoạt động hiện đại tiên tiến và hiệu quả của các nước có ngành hàng hải phát triển mạnh là việc cần thiết đảm bảo sự tồn tại và phát triển của doanh nghiệp dịch vụ hàng hải nước ta trong bối cảnh cạnh tranh toàn cầu.

Tóm lại:

Qua việc đánh giá sơ bộ hiện trạng của đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải- ba bộ phận cấu thành cơ bản của vận tải biển Việt Nam trong thời gian qua cho thấy với các chính sách quản lý hoạt động và phát triển hiện hành tuy còn những tồn tại nhất định nhưng đã tạo điều kiện để vận tải biển nước ta phát triển, TPVT đã được cải thiện dần qua các năm và đạt 18,5% năm 2006. Nhưng với cơ cấu đội tàu chưa hợp lý, tổng trọng tải đội tàu nước ta tuy có tăng qua các năm song cỡ tàu sử dụng đa phần là tàu có trọng tải không lớn, năng suất vận chuyên thấp, cước vận tải còn cao, thiếu tàu

chuyên dụng, tỷ lệ container hoá trong vận tải còn thấp, trang thiết bị xếp dỡ chuyên dụng tại các cảng còn hạn chế, thiếu cảng nước sâu, cảng trung chuyển quốc tế, điều kiện luồng lạch còn nhiều bất cập, chưa có được sự phân định cũng như tiêu chí cụ thể trong việc xác định các cảng biển loại I, loại II, loại III, sự đầu tư của nhà nước để phát triển cảng còn mang tính dàn trải, cơ sở vật chất cho hoạt động dịch vụ hàng hải còn nghèo nàn, chưa phổ cập áp dụng thương mại điện tử trong hoạt động dịch vụ hàng hải...là những tồn tại, vướng mắc cơ bản cần được giải quyết, tạo điều kiện thuận lợi cho vận tải biển Việt Nam phát triển, nâng cao TPVT.

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 nước ta, nhưng cũng nên có 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 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 và tuổi 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 nên tầng nâng cao TPVT.

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 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, dẫn đến tình trạng quản lý chông 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.

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.

Như vậy, trước những khó khăn, vướng mắc trên thực tế, nhà nước cần phải có các giải pháp chính sách dựa trên luận cứ khoa học và thực tiễn tác động để phát triển cân đối đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải, đáp ứng nhu cầu vận chuyển hàng hoá ngày một gia tăng, nhu cầu hội nhập tất yếu của vận tải biển nước nhà, đảm bảo thực hiện các mục tiêu quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam, tạo bước đột phá trong phát triển vận tải biển, nâng cao năng lực và khả năng cạnh tranh, phù hợp với xu hướng phát triển vận tải biển tiên tiến của các nước trong khu vực và trên thế giới, đặc biệt khi nước ta đã hội nhập với nền kinh tế thế giới thì việc khẳng định vị thế sức mạnh cũng như khả năng cạnh tranh, giành TPVT ngày một lớn trước hết phải trên một nền vận tải biển phát triển mạnh và bền vững, đây chính là hướng đi khi tiếp cận nghiên cứu bản chất để có được giải pháp chính sách thúc đẩy nâng cao TPVT./.

Chương 3

ĐỀ XUẤT GIẢI PHÁP CHÍNH SÁCH CƠ BẢN NHẪM 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. Tham gia hội nhập nền kinh tế trong đó có hội nhập về vận tải biển nên cảng biển phải đảm bảo có khả năng tiếp nhận nhiều chủng loại tàu có trọng tải lớn. Quy hoạch phát triển cảng biển Việt Nam đã được phê duyệt gồm 8 nhóm cảng trải dài từ Bắc tới Nam trong đó, nhóm 1- nhóm cảng biển phía Bắc, nhóm 3- nhóm cảng biển Trung Trung Bộ, nhóm 5- nhóm cảng biển khu vực thành phố Hồ Chí Minh- Đồng Nai- Bà Rịa- Vũng Tàu là ba nhóm cảng trọng điểm có ảnh hưởng rất lớn đến sự phát triển kinh tế đất nước. Ba nhóm này được quy hoạch để có thể tiếp nhận các tàu container, tàu hàng khô và tàu dầu có trọng tải lớn hơn so với các nhóm cảng còn lại, cụ thể:

- *Đối với cảng container:* các cảng biển thuộc nhóm 1 có khả năng tiếp nhận tàu container trọng tải tương đương đến 40.000 DWT, nhóm 3 đến 35.000 DWT và nhóm 5 từ 50.000- 80.000 DWT.
- *Đối với cảng chuyên dụng xếp dỡ dầu:* nhóm 1 có khả năng tiếp nhận tàu dầu trọng tải 40.000 DWT, nhóm 3 đến 35.000 DWT và tàu dầu thô trọng tải đến 110.000 DWT, nhóm 5 từ 25.000- 70.000 DWT
- *Đối với cảng tổng hợp:* nhóm 1 có khả năng đón nhận tàu chở hàng bách hoá, ngũ cốc có trọng tải 50.000 DWT, tàu chở than: 65.000 DWT; nhóm 3 tiếp nhận tàu chở hàng bách hoá, hàng rời có trọng tải đến 50.000 DWT;

nhóm 5 cũng có khả năng đón nhận tàu chở hàng rời có trọng tải từ 30.000-70.000 DWT. Tập trung xây dựng một số cảng tổng hợp giữ vai trò chủ đạo ở các vùng kinh tế trọng điểm cho các tàu có trọng tải lớn trên 30.000 DWT là định hướng trong quy hoạch phát triển đối với cảng tổng hợp.

Quy hoạch phát triển cảng biển Việt Nam được phê duyệt từ năm 1999, những biến động tất yếu của nền kinh tế đất nước đã tác động mạnh đến ngành hàng hải, nên quy hoạch phát triển cảng biển cũng đang được Cục Hàng Hải Việt Nam rà soát, hiệu chỉnh, bổ sung nhằm tạo sự phát triển bền vững, phù hợp với xu thế hội nhập.

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; Từng bước nâng cao tỷ lệ đảm nhận hàng hoá XNK đến năm 2010 là 25%, đến năm 2020 là 35% [43].

Định hướng phát triển cỡ tàu hoạt động trên các tuyến quốc tế đến năm 2020 [43]:

- *Đối với tàu container*: Đi các nước châu Á, sử dụng loại tàu 1.000- 3.000 TEU; Đi châu Âu, châu Phi, Bắc Mỹ sử dụng cỡ tàu lớn từ 4.000- 6.000 TEU trở lên
- *Đối với tàu hàng khô*: Đối với hàng rời: đi các nước khu vực châu Á chủ yếu sử dụng cỡ tàu 15.000 DWT- 20.000 DWT; đi Bắc Mỹ, châu Âu, châu Phi sử dụng cỡ tàu 30.000 DWT- 50.000 DWT. Còn đối với hàng bách hoá: đi các nước khu vực châu Á chủ yếu sử dụng cỡ tàu 10.000 DWT- 15.000 DWT; đi Bắc Mỹ, châu Âu, châu Phi sử dụng cỡ tàu 20.000 DWT- 30.000 DWT
- *Đối với tàu dầu*: trọng tải từ 20.000- 40.000 DWT

Về dịch vụ hàng hải, định hướng chủ yếu là 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.

Như vậy, định hướng phát triển đội tàu biển Việt Nam đến năm 2010 tổng trọng tải của đội tàu đạt 4.445.000 DWT, nhưng đến năm 2006 tổng trọng tải đội tàu biển nước ta đã là 3.447.474 DWT chứng tỏ nhu cầu phát triển đội tàu biển trên thực tế là rất lớn. Do vậy, quy hoạch phát triển vận tải biển vẫn cần tiếp tục được hoàn thiện, tạo sự phát triển cân đối và hợp lý về cơ cấu chủng loại tàu cũng như chất lượng của đội tàu biển nước ta, khẳng định vị thế tham gia cạnh tranh và nâng cao TPVT.

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

Hoàn thiện quản lý nhà nước trong việc nâng cao TPVT cần xác định rõ các công cụ quản lý nhà nước được sử dụng đó là công cụ pháp luật, kế hoạch, chính sách và các công cụ khác. Trong phạm vi nghiên cứu và phân tích lập luận để lựa chọn được công cụ quản lý hữu hiệu (mục 1.3.2)- công cụ chính sách được lựa chọn là công cụ quản lý hữu hiệu để 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. Các nhân tố này được xác định dựa trên căn cứ khoa học logic- phương pháp mô hình. Áp dụng phương pháp mô hình để xác định các nhân tố cơ bản cũng như mức độ tác động của các nhân tố này đến TPVT. Trên cơ sở đó, sử dụng các chính sách tác động theo hướng tạo điều kiện cho vận tải biển phát triển, nâng cao TPVT của đội tàu biển Việt Nam dựa trên nghiên cứu với từng loại tàu cơ bản trong 3 loại tàu chủ lực tạo lên TPVT đó là tàu container, tàu dầu và tàu hàng khô. 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 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 bên 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, tác động 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

Đối tượng liên quan cần phân tích chính là sự tác động của các nhân tố cơ bản đến TPVT. Để thiết lập mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT ta có thể tiếp cận trên cơ sở triển khai trực tiếp công thức xác định TPVT (phương trình định nghĩa [27, tr.14]) kết hợp với phương thức tính toán của chuyên ngành vận tải biển để thiết lập mối quan hệ giữa TPVT và các nhân tố đặc trưng cơ bản. Như đã trình bày ở phần trên, TPVT được xác định theo công thức:

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

- Vận dụng phương pháp chuyên ngành xác định khối lượng hàng tàu vận chuyển được trong 1 chuyến, trong 1 năm khai thác [18], ta có:

$$Q_{chuyen} = \bar{\alpha} \times \beta \times D_t \quad (2)$$

Trong đó:

Q_{Chuyen} : Khối lượng hàng tàu vận chuyển trong 1 chuyến đi (tấn)

$\bar{\alpha}$: Hệ số lợi dụng trọng tải bình quân của tàu trong toàn bộ chuyến đi

$$\bar{\alpha} = \frac{\sum_{i=1}^m Q_i \cdot l_{hi}}{D_t \cdot \sum_{i=1}^m l_i} \quad (3)$$

Trong đó:

i : Chỉ số quãng đường tàu chạy trong chuyến đi ($i=1 \div m$)

Q_i : Khối lượng hàng tàu chở trên đoạn i (tấn)

l_{hi} : Quãng đường i tàu chạy có hàng (hải lý)

l_i : Quãng đường tàu chạy trên đoạn i trong chuyến đi (hải lý)

D_t : Trọng tải thực chở của tàu (tấn)

β : Hệ số thay đổi hàng hoá của tàu trong chuyến đi

$$\beta = \frac{\sum_{i=1}^m Q_i \times \sum_{i=1}^m l_i}{\sum_{i=1}^m Q_i \cdot l_{hi}} \quad (4)$$

$$Q_{\text{chuyen}} = \frac{\sum_{i=1}^m Q_i \cdot l_{hi}}{D_t \cdot \sum_{i=1}^m l_i} \times \frac{\sum_{i=1}^m Q_i \times \sum_{i=1}^m l_i}{\sum_{i=1}^m Q_i \cdot l_{hi}} \times D_t$$

Thay (3), (4) vào (2) ta được:

$$Q_{\text{chuyen}} = \sum_{i=1}^m Q_i$$

Trong kinh doanh khai thác tàu, trên thực tế khối lượng hàng tàu vận chuyển trong mỗi chuyến đi là xấp xỉ như nhau. Do vậy, khối lượng tàu vận chuyển trong năm khai thác được xác định theo công thức :

$$Q_{\text{tau}} = Q_{\text{chuyen}} \times N_{\text{chuyen}}$$

Trong đó:

Q_{tau} : Khối lượng hàng tàu vận chuyển được trong năm khai thác (tấn)

N_{chuyen} : Số chuyến đi của tàu trong năm khai thác (chuyến)

$$\Leftrightarrow Q_{\text{tau}} = \sum_{i=1}^m Q_i \times \frac{T_{KT}}{T_{\text{chuyen}}}$$

Trong đó:

T_{KT} : Thời gian khai thác của tàu trong năm (ngày)

T_{chuyen} : Thời gian chuyến đi của tàu (ngày),

$$T_{\text{chuyen}} = t_c + t_{xd} + t_f$$

Trong đó:

t_c : Thời gian chạy của tàu trong chuyến đi (ngày)

t_{xd} : Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng của tàu trong chuyến đi (ngày)

t_f : Thời gian phụ của tàu trong chuyến đi (ngày)

$$\Leftrightarrow Q_{\text{tau}} = \sum_{i=1}^m Q_i \times \frac{T_{KT}}{t_c + t_{xd} + t_f}$$

$$\Leftrightarrow \frac{1}{Q_{\text{tau}}} = \frac{t_c + t_{xd} + t_f}{\sum_{i=1}^m Q_i \times T_{KT}}$$

$$\Leftrightarrow \frac{1}{\sum_{j=1}^n Q_{\text{tau}j}} = \frac{\sum_{j=1}^n (t_{cj} + t_{xdj} + t_{fj})}{\sum_{j=1}^n \sum_{i=1}^m Q_{ij} \times T_{KTj}}$$

$$\frac{1}{\sum_{j=1}^n Q_{XNK_j}} = \frac{\sum_{j=1}^n (t_{cj} + t_{xdj} + t_{fj})}{\sum_{j=1}^n Q_j \times T_{KTj}} \quad (5)$$

Nhân cả 2 vế của (5) với $\sum_{k=1}^p Q_{XNKQ_k}$:

$$\Leftrightarrow \frac{\sum_{k=1}^p Q_{XNKTO_k}}{\sum_{j=1}^n Q_{XNK_j}} = \frac{\sum_{k=1}^p Q_{XNKTO_k} \times \sum_{j=1}^n (t_{c_j} + t_{x_{dj}} + t_{f_j})}{\sum_{j=1}^n Q_j \times T_{KTj}}$$

So sánh với (1)

$$\Leftrightarrow \frac{1}{S} = \frac{\sum_{k=1}^p Q_{XNKTO_k} \times \sum_{j=1}^n (t_{c_j} + t_{x_{dj}} + t_{f_j})}{\sum_{j=1}^n Q_j \times T_{KTj}} \quad (6)$$

Qua (6) ta thấy $1/S$ sẽ phụ thuộc vào 3 thành phần chính là: thời gian chạy, thời gian xếp dỡ hàng và thời gian phụ của tàu tại cảng vì:

$\sum_{k=1}^p Q_{XNKTO_k}$: Tổng khối lượng hàng hoá XNK thông qua các cảng của một quốc gia do cả tàu quốc gia và tàu của các hãng nước ngoài vận chuyển trong năm được coi là không có sự biến đổi trong 1 năm.

T_{KTj} : Thời gian khai thác của tàu j trong năm cũng không thay đổi

Q_j : Khối lượng hàng tàu j vận chuyển trong 1 năm chỉ phụ thuộc chủ yếu vào trọng tải thực chở của tàu.

- Thời gian chạy của tàu ($t_c =$ quãng tàu chạy / tốc độ khai thác) là nhân tố đặc trưng cho tàu và chịu ảnh hưởng chủ yếu trực tiếp bởi chính con tàu, nhân tố này được ký hiệu là X_1 .

Thời gian chạy của tàu chịu ảnh hưởng của các tiểu nhân tố như: tốc độ, trọng tải, chất lượng máy tàu, khối lượng hàng chuyên chở, độ sâu luồng lạch, sóng- gió -hải lưu, nhân tố vi sinh vật... như vậy, có thể xem X_1 là một hàm số của các biến tốc độ, trọng tải... nên có thể mô tả:

$$X_1 = f(\text{tốc độ}, \text{trọng tải} \dots)$$

- Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng của tàu ($t_{x_d} =$ khối lượng hàng xếp dỡ / mức xếp dỡ) là nhân tố đặc trưng cho cảng và sẽ chịu ảnh hưởng trực tiếp lớn nhất bởi mức xếp dỡ hàng tại cảng - nhân tố này được ký hiệu là X_2 .

Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng phụ thuộc: mức xếp dỡ, sơ đồ công nghệ xếp dỡ, chủng loại hàng, loại tàu, số lượng hàng tàu, trình độ cơ giới hoá tự động hoá quá trình xếp dỡ hàng tại cảng, trình độ công nhân, hệ thống giao thông nội bộ cảng, hệ thống kho bãi, công tác giao nhận, kiểm đếm..., nên X_2 cũng được xem là một hàm của các biến là mức xếp dỡ, chủng loại hàng, loại tàu... và có thể mô tả:

$$X_2 = f(\text{mức xếp dỡ, chủng loại hàng, loại tàu...})$$

- Thời gian phụ của tàu chính là thời gian để tàu thực hiện các công việc ngoài thời gian chạy và thời gian xếp dỡ hàng của tàu trong chuyến đi, nó bị chi phối chủ yếu bởi hệ thống dịch vụ hàng hải và nhân tố này được ký hiệu là X_3

Tương tự như hai thành phần thời gian trên, thời gian phụ của tàu trong chuyến đi cũng bị ảnh hưởng của các tiêu nhân tố như: thủ tục cho tàu vào cảng, chờ hàng, cung ứng tàu biển (lương thực, thực phẩm, nước ngọt, vật tư, vật liệu chèn lót, nhiên liệu, dầu nhớt...), vệ sinh hầm hàng, thời gian chờ đợi vào cầu..., nên có thể xem X_3 là hàm của các biến: thủ tục cho tàu vào cảng, cung ứng tàu biển... X_3 có thể diễn tả như sau:

$$X_3 = f(\text{thủ tục tàu ra vào cảng, cung ứng tàu biển...})$$

Đối với chuyến đi của tàu, thời gian chạy, thời gian xếp dỡ và thời gian phụ của tàu luôn là ba thành phần thời gian độc lập. Vì nghiên cứu ở góc độ quản lý vĩ mô - quản lý nhà nước trong việc nâng cao TPVT nên luận án chỉ tập trung nghiên cứu xác định các nhân tố cơ bản, các tiêu nhân tố còn lại được coi là không đổi và được nhà quản lý, tổ chức khai thác trực tiếp xem xét.

Để triển khai tiếp tục (6) ta có thể đặt:

$$\frac{\sum_{k=1}^p Q_{XNKTQ_k}}{Q_1 T_{KT1}} = a_1, \quad \frac{\sum_{k=1}^p Q_{XNKTQ_k}}{Q_2 T_{KT2}} = a_2, \quad \dots, \quad \frac{\sum_{k=1}^p Q_{XNKTQ_k}}{Q_n T_{KTn}} = a_n$$

$$\begin{array}{llll}
 t_{c1} = X_{11}, & t_{c2} = X_{12}, & \dots\dots & , t_{cn} = X_{1n} \\
 t_{xd1} = X_{21}, & t_{xd2} = X_{22}, & \dots\dots & , t_{xdn} = X_{2n} \\
 t_{f1} = X_{31}, & t_{f2} = X_{32}, & \dots\dots & , t_{fn} = X_{3n}
 \end{array}$$

Ta có:

(6) \Leftrightarrow

$$\frac{1}{S} = a_1 \times (X_{11} + X_{21} + X_{31}) + a_2 \times (X_{12} + X_{22} + X_{32}) + \dots\dots + a_n \times (X_{1n} + X_{2n} + X_{3n}) \quad (7)$$

Như vậy, (7) có thể viết dưới dạng tổng quát:

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

(8) chính là mô hình tổng quát mô tả các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT. Trong mô hình trên A_1, A_2, A_3 là hệ số tải trọng (trọng số) của các nhân tố X_1, X_2, X_3 . Như vậy, TPVT chịu sự tác động trực tiếp quyết định của 3 nhân tố cơ bản đó là: thời gian chạy- nhân tố đặc trưng cho tàu, thời gian xếp dỡ- nhân tố đặc trưng cho cảng biển và thời gian phụ- nhân tố đặc trưng cho hệ thống dịch vụ hàng hải.

Việc xây dựng mô hình các nhân tố ảnh hưởng trực tiếp đến TPVT đã xác định được các nhân tố cơ bản là: thời gian tàu chạy, thời gian xếp dỡ và thời gian phụ của tàu. Mức độ tác động như thế nào của các nhân tố 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

Để có thể sử dụng được mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT đã xây dựng ở trên (gọi tắt là mô hình) vào nghiên cứu TPVT trước hết, cần phải tiến hành giải mô hình, xác định tải trọng của các nhân tố (hệ số tải trọng- chính là tỷ số tải trọng của các nhân tố) đến TPVT. Trên cơ sở xem xét mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố tới TPVT hướng tới

hoàn thiện nhóm các chính sách theo các nhân tố tác động để nâng cao TPVT. Có nhiều cách để giải mô hình, tùy theo giới hạn phạm vi và điều kiện nghiên cứu, có thể lựa chọn sử dụng một trong những phương pháp sau để giải:

a. Phương pháp phân tích thống kê

Nội dung cơ bản của phương pháp phân tích thống kê được thực hiện trên cơ sở [37, tr.19]:

- Thu thập, xử lý và phân tích thống kê sơ bộ để chuyển các đặc trưng riêng của đơn vị tổng thể thành đặc trưng chung của tổng thể để thu được số liệu phục vụ mục tiêu nghiên cứu
- Mô hình hoá toán học các vấn đề cần phân tích theo mục tiêu nghiên cứu. Sử dụng chương trình máy tính để giải bài toán.
- Giải thích kết quả thu được. Kết quả thu được sau khi giải có thể dưới dạng các tham số, các hệ số... người nghiên cứu cần phải hiểu và giải thích được các kết quả đó.

Để sử dụng phương pháp phân tích thống kê vào giải mô hình xác định các nhân tố cơ bản đã được xây dựng ở phần 2 cần tiến hành các bước sau:

Bước 1: Thu thập, xử lý số liệu và phân tích thống kê sơ bộ các số liệu về: thời gian chạy, thời gian xếp dỡ và thời gian phụ của từng tàu hoặc theo nhóm tàu thực hiện vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu trên từng tuyến, qua từng chuyến đi trong năm khai thác, 1996-2006 chẳng hạn. Rõ ràng, đây là lượng số liệu rất lớn. Nếu có đầy đủ số liệu đảm bảo độ tin cậy được thu thập trong thời kỳ nhất định, việc giải mô hình sẽ cho kết quả chính xác, gần thực tế.

Bước 2: Trên cơ sở mô hình xác định các nhân tố ảnh hưởng đến TPVT và số liệu thu được qua bước 1, nhập số liệu để giải trên máy tính.

Bước 3: Giải thích kết quả

Kết quả thu được chính là các *hệ số tải trọng* nhân tố cần phân tích, chẳng hạn kết quả sau khi giải ta được các hệ số tải trọng: A_1 , A_2 , A_3 lúc đó:

$$S = A_1X_1 + A_2X_2 + A_3X_3$$

Qua kết quả nhận được nhà quản lý có căn cứ để thấy rõ mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố, trên cơ sở đó đề ra giải pháp hoàn thiện các chính sách tác động thích hợp theo chùm nhân tố cơ bản để nâng cao thị phần vận tải của đội tàu biển quốc gia.

Sử dụng phương pháp phân tích thống kê để giải mô hình xác định nhân tố ảnh hưởng cũng có những ưu nhược điểm nhất định:

- *Ưu điểm*: Kết quả nhận được đảm bảo độ tin cậy vì các số liệu dùng trong tính toán đã được thu thập, xử lý, đánh giá, kiểm nghiệm, phù hợp thực tế và yêu cầu mục tiêu nghiên cứu.
- *Nhược điểm*: Với một số lượng tàu thuộc đội tàu quốc gia rất lớn- hàng ngàn tàu, hoạt động trên mạng lưới tuyến vận tải biển quốc tế rộng khắp thì việc thu thập số liệu theo các điều kiện yêu cầu của mô hình (ma trận số liệu có kích thước rất lớn về thời gian chạy, thời gian xếp dỡ, thời gian phụ) rất khó khăn, đặc biệt đối với Việt Nam hiện nay chưa có tổ chức quản lý nào trong ngành hàng hải thực hiện việc thống kê đầy đủ hoặc được cung cấp từ các nguồn khác nhau. Để có được các số liệu trên, có chăng cũng chỉ là số liệu của một số doanh nghiệp có tàu container hoạt động định tuyến. Hơn nữa, kết quả thu được khi sử dụng phương pháp này phụ thuộc vào độ chính xác, độ tin cậy của nguồn số liệu sử dụng.

b. Phương pháp chuyên gia

Bản chất của lý thuyết này là *đánh giá lợi ích cho các tính chất cần so sánh bởi người chuyên gia* [54]. Trong mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT, xác định hệ số tải trọng (tải trọng)- mức độ tác động của các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT theo phương pháp chuyên gia, có thể nhận được thông qua đánh giá của các chuyên gia cho các nhân tố.

Theo thuật toán Kli, nghiên cứu sinh áp dụng phương pháp tính toán theo 6 bước trên sơ đồ 3.1 sau:



Sơ đồ 3.1: Các bước giải mô hình theo phương pháp chuyên gia

Nội dung cơ bản của từng bước:

- Bước 1: Gán hệ số tải trọng cho các nhân tố và tiêu nhân tố

Trên cơ sở kinh nghiệm kết hợp với kết quả thu được trong quá trình nghiên cứu thực tế về hoạt động của đội tàu biển, gán hệ số tải trọng cho từng nhân tố và các tiêu nhân tố.

- Bước 2: Định mức hệ số tải trọng

Các hệ số tải trọng của nhân tố và tiêu nhân tố cần được định mức - chuẩn hoá. *Các định mức hệ số tải trọng được tính toán bằng cách nhân với nhau để nhận được hệ số tổng cộng đối với mỗi tiêu nhân tố.*

- Bước 3: Xác định thang điểm

Xác định thang điểm có nghĩa là chọn thang điểm chẳng hạn từ 1-10 hoặc từ 1-20... để phục vụ việc đánh giá của các chuyên gia bằng cách chấm điểm cho các định mức hệ số tải trọng.

- Bước 4: Lựa chọn chuyên gia

Lựa chọn các chuyên gia giỏi, có kinh nghiệm, trực tiếp làm việc tại: các doanh nghiệp vận tải biển, sỹ quan thuyền viên làm việc trực tiếp trên tàu; doanh nghiệp cảng biển; doanh nghiệp dịch vụ hàng hải; cơ quan quản lý chuyên ngành (cục hàng hải, bộ giao thông vận tải), trường đại học hàng hải... để tiếp cận phỏng vấn và xin ý kiến của họ.

- Bước 5: Lập bảng phỏng vấn xin ý kiến chuyên gia

Thực chất là lập một phiếu phỏng vấn trong đó bao gồm các mục: nhân tố và tiêu nhân tố, điểm đánh giá của chuyên gia (theo thang đã lựa chọn) cho các tiêu nhân tố, định mức hệ số tải trọng, điểm nhận được của từng nhân tố.

Kết quả đánh giá nhận được từ chuyên gia được xác định bằng cách *nhân điểm của các tiêu yếu tố với định mức hệ số tải trọng tương ứng*, trên cơ sở đó xác định được điểm của các nhân tố.

- Bước 6: Phân tích nhận định kết quả

Kết quả nhận được sau khi giải mô hình bằng phương pháp chuyên gia chính là điểm của các nhân tố (tính được ở bước 5). Qua các điểm này cho thấy mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đến TPVT. Đây chính là cơ sở để nhà quản lý xem xét sử dụng công cụ quản lý, công cụ chính sách để tác động,

kích hoạt sự phát huy hiệu quả của các nhân tố cơ bản theo hướng hoàn thiện các chính sách liên quan trong việc nâng cao TPVT.

Ưu điểm nổi bật khi vận dụng phương pháp chuyên gia vào giải mô hình là kết quả nhận được không chỉ chứa đựng sự logic về mặt toán học mà còn bao hàm cả sự đánh giá khách quan trên cơ sở hoạt động sáng tạo, kinh nghiệm nghề nghiệp dày dặn, sự phán quyết có căn cứ khoa học và thực tế xác đáng của các chuyên gia, đặc biệt trong điều kiện không thể có đủ số liệu theo yêu cầu của mô hình. Tuy nhiên, hạn chế lớn nhất ở phương pháp này là phải thu hút, lựa chọn được chuyên gia có trình độ chuyên môn giỏi, những chuyên gia say mê trong nghiên cứu khoa học về lĩnh vực và vấn đề cần đánh giá.

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

Với cơ sở lý thuyết đã được luận giải ở chương 1 kết hợp với phân tích thực trạng của quản lý nhà nước trong việc nâng cao TPVT ở chương 2, nhà nước sử dụng phương thức tác động hợp lý mà bản chất của phương thức này là việc sử dụng công cụ quản lý theo hướng nhất định nhằm đạt được mục tiêu đã hoạch định. Trên góc độ quản lý nhà nước và trong phạm vi nghiên cứu, để tác động có hiệu quả đạt được mục tiêu đặt ra, sự tác động của quản lý nhà nước trong việc nâng cao TPVT được tiếp cận theo phương thức sử dụng công cụ quản lý thích hợp- công cụ chính sách để tác động tới các nhân tố cơ bản ảnh hưởng trực tiếp đến TPVT. Mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng trực tiếp đến TPVT đã xác lập mối quan hệ giữa TPVT và các nhân tố tác động, đó là căn cứ khoa học, logic khẳng định TPVT chịu ảnh hưởng của ba nhân tố cấu thành cơ bản đó là: thời gian chạy- nhân tố đặc trưng cho đội tàu, thời gian xếp dỡ- nhân tố đặc trưng cho cảng biển và thời gian phụ- nhân tố đặc trưng cho hệ thống dịch vụ hàng hải.

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.

Để xác định mức độ ảnh hưởng của các nhân tố cơ bản đến TPVT cần phải giải được mô hình hay còn gọi là phân tích mô hình và giải thích kết quả. Để phân tích mô hình xác định các nhân tố ảnh hưởng đến TPVT và giải thích kết quả, ở đây sử dụng phương pháp chuyên gia. Phương pháp được tiến hành trên cơ sở giải quyết các nội dung cơ bản:

- Gán hệ số tải trọng cho các nhân tố và tiêu 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

Các nội dung cơ bản này sẽ được tiến hành kết hợp ở các bước tiếp theo sau đây:

3.2.2.2 Cơ sở dữ liệu sử dụng

Để phục vụ cho việc giải mô hình hay phân tích mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT cần thu thập khảo sát các chuyên đi trên thực tế của các tàu để thu thập được các dữ liệu về các thành phần thời gian chuyển đi của các tàu biển Việt Nam thực hiện vận chuyển hàng hoá XNK trong năm khai thác. Việc thu thập các dữ liệu này nếu có được qua nhiều năm sẽ làm tăng tính xác thực qua sự biến động thăng trầm của hoạt động vận tải biển ở các thời kỳ. Nhưng trên thực tế, có rất nhiều hạn chế khi tiếp cận được với nguồn số liệu, đặc biệt là các số liệu liên quan trực tiếp đến hoạt động khai thác tàu của các doanh nghiệp trong bối cảnh cạnh tranh hiện nay,

ngiên cứu sinh đã tiến hành khảo sát thu thập số liệu các chuyến đi của tàu trong năm 2006 ở một số doanh nghiệp vận tải biển nước ta.

a. Loại tàu khảo sát

Đến thời điểm tháng 1/2007, đội tàu biển Việt Nam nếu tính theo số lượng gồm 1.107 tàu trong đó tàu dầu chiếm 7,3%, tàu container chiếm 1,99%, tàu hàng khô chiếm 65,04% và tàu khác chiếm 25,74%; còn nếu tính theo trọng tải với tổng trọng tải 3.447.474 DWT thì tàu dầu chiếm 20,84%, tàu container chiếm 6,05%, tàu hàng khô chiếm 56,29% và tàu khác chiếm 16,82% (bảng 2.1 và bảng 2.2). Các tàu dầu, tàu container và tàu hàng khô chiếm tỉ trọng lớn cả về số lượng và trọng tải- là lực lượng chủ lực trong vận chuyển hàng hoá nội địa cũng như hàng hoá xuất nhập khẩu, giữ vai trò lớn trong TPVT của đội tàu biển của nước ta. Tiến hành thu thập số liệu các chuyến đi trên thực tế của các tàu:

- Tàu hàng khô
- Tàu container
- Tàu dầu

b. Công ty vận tải biển

Phần lớn các tàu thuộc đội tàu quốc gia đều chịu sự quản lý điều hành khai thác của các công ty vận tải biển như: công ty vận tải biển Việt Nam -Vosco, công ty vận tải biển Đông Đô, Vận tải Thủy Bắc, Công ty cổ phần vận tải Vinaship, Công ty vận tải biển Vinalines, Công ty cổ phần vận tải xăng dầu Vipco....

- Công ty vận tải biển Việt Nam: Vosco là một trong những công ty vận tải biển hàng đầu của Việt Nam với đội tàu đa dạng hoá về chủng loại, quy mô, có khả năng hoạt động trên phạm vi các vùng biển khác nhau. Hiện đội tàu của công ty gồm 26 tàu trong đó có 4 tàu chở dầu sản phẩm với trọng tải đều trên 20 ngàn tấn, 22 tàu hàng khô với tổng trọng tải 421.929 DWT [20]. Đây

cũng là công ty có nhiều tàu trọng tải lớn, trong số 26 tàu chỉ có duy nhất 1 tàu trên 40 ngàn tấn, dưới 10 ngàn tấn có 11 tàu, số còn lại đều có trọng tải trên 10 ngàn tấn. Với ưu thế nổi trội về trọng tải nên phạm vi hoạt động của đội tàu cũng rộng hơn so với công ty khác, các tàu của công ty không chỉ tham gia vận chuyển hàng hoá XNK mà còn chở thuê giữa các cảng nước ngoài.

- Công ty cổ phần vận tải Vinaship (Vinaship): Với ngành nghề chính là kinh doanh vận tải biển bên cạnh các hoạt động dịch vụ hàng hải khác như môi giới hàng hàng, đại lý hàng hải.... Đội tàu của công ty với tổng trọng tải 134.664 DWT [47] và cỡ trọng tải giao động từ 4.747- 14.348 DWT, bao gồm 15 tàu hàng khô. Các tàu của công ty đều tham gia vận chuyển hàng hoá XNK, đóng góp cho sự lớn mạnh về TPVT.

- Công ty vận tải biển Vinalines (Vinalines): Là một trong những công ty trực thuộc Tổng công ty hàng hải Việt Nam với đội tàu gồm 15 chiếc và tổng trọng tải 169.452 DWT. Trong đó, có tới 11 tàu container và tàu có sức chứa lớn nhất là 1.088 TEU, 4 tàu hàng khô có tuổi rất trẻ chỉ từ 2-3 tuổi. So với tổng số tàu container trong đội tàu của nước ta hiện nay (22 tàu) thì có thể xem Vinalines Shipping là công ty vận tải container lớn nhất của nước ta hiện nay. Các tàu của công ty là lực lượng chính trong vận chuyển hàng hoá XNK bằng container, đóng góp nhiều cho TPVT của đội tàu biển nước ta. Trong bối cảnh Việt Nam đã là thành viên chính thức của WTO cần được tiếp tục đầu tư phát triển đội tàu để nâng cao khả năng cạnh tranh và tạo sự đóng góp để nâng cao TPVT.

- Công ty cổ phần vận tải xăng dầu Vipco (Vipco): Là công ty xăng dầu chủ lực khu vực miền Bắc nước ta. Đội tàu công ty gồm 7 tàu chở dầu sản phẩm với tổng trọng tải 112.459,2 DWT [21] trong đó tàu Petrolimex 06 là tàu chở dầu sản phẩm vỏ kép đầu tiên của Việt Nam, tự động hoá cao, trẻ tuổi (mới 10 tuổi) và phù hợp lâu dài với công ước quốc tế. Đội tàu của công ty đều có

khả năng hoạt động trên tuyến ven biển và viễn dương đáp ứng nhu cầu vận chuyển xăng dầu giữa các vùng của đất nước cũng như xăng dầu XNK.

- Công ty cổ phần vận tải xăng dầu Vitaco (Vitaco): Vitaco với hướng phân đầu trở thành công ty kinh doanh đa ngành nhưng vận tải xăng dầu bằng đường biển vẫn là lĩnh vực hoạt động chính. Công ty có đội ngũ thuyền viên được đào tạo chính quy có nhiều kinh nghiệm trong quản lý khai thác đội tàu. Đội tàu Vitaco gồm 8 chiếc với tổng trọng tải 103.294 DWT được trang bị hiện đại nhưng một số tàu theo quy định của công ước quốc tế thì thời gian khai thác không còn lâu cần có sự hoán cải, ví dụ như tàu Petrolimex 01 đến năm 2009 và Petrolimex 04 đến năm 2010 [19]. Như vậy, nhu cầu nâng cấp, đầu tư phát triển đội tàu của công ty theo hướng hiện đại hoá là hoàn toàn cần thiết.

c. Số lượng chuyến đi khảo sát

Việc thu thập cơ sở dữ liệu về thời gian chuyến đi của tàu đã được thực hiện được ở một số công ty như đã nêu trên theo các chuyến đi vận chuyển hàng hoá XNK. Các chuyến đi được khảo sát bao gồm:

- + Chuyến đi của tàu hàng khô: 300 chuyến
- + Chuyến đi của tàu container: 101 chuyến
- + Chuyến đi của tàu dầu: 100 chuyến

Nếu nghiên cứu khảo sát tất cả các chuyến đi của các tàu thuộc đội tàu biển Việt Nam trực tiếp tham gia vận chuyển hàng XNK thông qua cảng biển Việt Nam thì kết quả khảo sát có độ phản ánh chính xác tính thực tế rất cao, đòi hỏi cần phải có quỹ thời gian lớn và sự hợp tác tích cực trong nghiên cứu của các doanh nghiệp vận tải biển trên phạm vi cả nước. Nhưng trên thực tế có những hạn chế, khó khăn để có thể tiếp cận nguồn số liệu trong nghiên cứu khảo sát các chuyến đi của các tàu.

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

a. Kết quả khảo sát các chuyến đi của tàu

Khảo sát thời gian các chuyến đi của tàu vận chuyển hàng XNK (các tàu hàng khô, tàu container, tàu dầu) ta xác định được tỷ trọng bình quân của các thành phần: thời gian chạy, thời gian xếp dỡ tại cảng, thời gian phụ so với thời gian chuyến đi của tàu, tính toán từ việc khảo sát 501 chuyến đi của các tàu trong năm 2006 được thể hiện ở bảng 3.1. Trong phụ lục 1, phụ lục 2, phụ lục 3 là kết quả tính toán xác định chi tiết về thành phần thời gian chuyến đi của từng loại tàu.

Bảng 3.1: Kết quả khảo sát Tỷ trọng thành phần thời gian chuyến đi của tàu

Loại tàu	Số lượng chuyến khảo sát	Tỷ trọng thành phần thời gian chuyến đi (%)			
		Thời gian chạy (t_c)	Thời gian xếp dỡ (t_{xd})	Thời gian phụ (t_f)	Thời gian chuyến đi (t_{ch})
Hàng khô	300	36,9	50,4	12,7	100
Container	101	68,4	31,6	0,0	100
Tàu dầu	200	55,4	23,2	21,4	100

Như vậy, trên thực tế hoạt động của các tàu, tỷ trọng về các thành phần cơ bản của thời gian chuyến đi của các loại tàu khác nhau là khác nhau. Theo kết quả tính toán đối với tàu hàng khô, bình quân trong một chuyến đi thì thời gian xếp dỡ hàng tại cảng chiếm tỷ trọng lớn nhất tới 50,4%, thời gian chạy chiếm tỷ trọng nhỏ hơn, và nhỏ nhất là tỷ trọng của thời gian phụ chỉ là 12,7%. Trong khi đó, với tàu container thì ngược lại, thời gian chạy tàu chiếm tỷ trọng lớn tới 68,4% và thời gian xếp dỡ hàng tại cảng chỉ là 31,6%, còn thời gian phụ coi như bằng không vì với tàu container là tàu chạy định tuyến

và theo lịch trình cố định trong kỳ khai thác nên trong quá trình tàu đổ bến làm hàng đồng thời phải hoàn tất các thủ tục cũng như các công việc liên quan. Còn đối với tàu dầu, trong chuyến đi của tàu thì tỷ trọng thời gian tàu chạy chiếm 55,4% là lớn nhất, tỷ trọng hai thành phần thời gian xếp dỡ và thời gian phụ cũng không chênh lệch nhiều.

b. Gán hệ số tải trọng cho các nhân tố và tiểu nhân tố

Từ mô hình cho thấy các nhân tố ảnh hưởng đến TPVT: thời gian chạy- nhân tố đặc trưng cho đội tàu, thời gian xếp dỡ hàng tại cảng- nhân tố đặc trưng cho cảng biển, thời gian phụ- nhân tố đặc trưng cho hệ thống dịch vụ hàng hải. Để xác định ảnh hưởng của các tiểu nhân tố đến thành phần thời gian chuyến đi của tàu ta có thể sử dụng phương pháp chuyên gia để gán hệ số tải trọng cho các nhân tố và tiểu nhân tố, nghĩa là phải đưa ra các giá trị có căn cứ khoa học và thực tiễn.

- Hệ số tải trọng cho các nhân tố:

Các nhân tố bao gồm: thời gian chạy, thời gian xếp dỡ hàng, thời gian phụ. Trên cơ sở kết quả khảo sát thực tế các chuyến đi của các tàu, cho ta kết quả về tỷ trọng các thành phần thời gian trong một chuyến đi đối với từng loại tàu. Nếu xem xét các thành phần thời gian trong 1 chuyến đi của tàu dưới dạng hệ số, có nghĩa hệ số thời gian một chuyến đi bằng 1 thì các hệ số cho các thành phần thời gian của tàu trong một chuyến đi (đối với từng loại tàu) được thể hiện ở bảng 3.2 sau:

**Bảng 3.2: Hệ số tải trọng của các nhân tố thành phần
thời gian chuyển đi của tàu**

Thành phần thời gian	Hệ số
I. THỜI GIAN 1 CHUYỂN ĐI ĐỐI VỚI TÀU HÀNG KHÔ	1,00
1. Thời gian tàu chạy	0,369
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng	0,504
3. Thời gian phụ	0,127
II. THỜI GIAN 1 CHUYỂN ĐI ĐỐI VỚI TÀU CONTAINER	1,00
1. Thời gian tàu chạy	0,684
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng	0,316
3. Thời gian phụ	0,000
III. THỜI GIAN 1 CHUYỂN ĐI ĐỐI VỚI TÀU DẦU	1,00
1. Thời gian tàu chạy	0,554
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng	0,232
3. Thời gian phụ	0,214

- Gán hệ số tải trọng cho các tiểu nhân tố:

Như đã phân tích ở phần trên, các nhân tố cơ bản (các thành phần của thời gian chuyển đi) được ký hiệu là X_1 (thời gian chạy), X_2 (thời gian xếp dỡ hàng tại cảng), X_3 (thời gian phụ) và:

$$X_1 = f(\text{tốc độ, trọng tải...})$$

$$X_2 = f(\text{mức xếp dỡ, chủng loại hàng, ...})$$

$$X_3 = f(\text{chờ hàng, thủ tục tàu ra vào cảng, cung ứng tàu biển...})$$

Có nghĩa các nhân tố cơ bản sẽ còn chịu sự chi phối của các tiểu nhân tố như tốc độ, trọng tải, mức xếp dỡ... Các giá trị hay mức độ ảnh hưởng (hệ số) của chúng trên thực tế không có đơn vị nào thống kê mà chỉ có được trên cơ sở

phỏng vấn xin ý kiến chuyên gia quản lý khai thác tàu. Với kinh nghiệm nghề nghiệp của mình các chuyên gia sẽ cho các giá trị này. Do vậy, cần tiến hành:

- Lựa chọn chuyên gia:

Theo phương pháp chuyên gia có áp dụng thuật toán K_{li} để tính hệ số tải trọng định mức của các tiểu nhân tố như đã nêu trên, có thể phỏng vấn nhiều loại chuyên gia để đánh giá về giá trị hệ số tải trọng của một tiểu nhân tố, trên cơ sở đó lập luận, tính toán để lựa chọn được giá trị khả thi nhất.

Chuyên gia là những người có kinh nghiệm, có thể là những người trực tiếp làm việc tại: các doanh nghiệp vận tải biển, sỹ quan trên tàu; doanh nghiệp dịch vụ hàng hải; cơ quan quản lý chuyên ngành (cục hàng hải, bộ giao thông vận tải), trường đại học hàng hải.... Nhưng trên thực tế, để xin ý kiến chuyên gia về hệ số tải trọng cho các tiểu nhân tố nêu trên thì các chuyên gia quản lý khai thác tàu là những người cho ý kiến tốt nhất, bởi vì bản chất công việc buộc các nhà quản lý khai thác tàu phải nắm được chi tiết các thành phần thời gian chuyển đi của từng tàu trong từng chuyến đi cũng như các tác nhân ảnh hưởng đến thời gian chuyển đi (được gọi là các tiểu nhân tố) để có phương án hiệu quả, chủ động trong điều hành hoạt động của các tàu. Chuyên gia quản lý khai thác tàu làm việc trực tiếp tại các doanh nghiệp vận tải biển là chuyên gia được lựa chọn để xin ý kiến. Đó là các chuyên gia quản lý khai thác tàu tại các công ty vận tải biển (1 loại chuyên gia). Tổng cộng đã tiến hành xin ý kiến của 31 chuyên gia khai thác tàu đang làm việc tại các công ty vận tải biển Vosco, Vinaship, Vinalines, Vipco.

- Lập phiếu xin ý kiến chuyên gia (lần 1), chi tiết xem phụ lục 4 nội dung của phiếu bao gồm các nhân tố và các tiểu nhân tố, hệ số tải trọng của các tiểu nhân tố

- Xác định hệ số tải trọng định mức của các tiểu nhân tố: trên cơ sở ý kiến đánh giá của các chuyên gia về hệ số tải trọng cho các tiểu nhân tố, các hệ số

tải trọng định mức được tính toán nhờ việc áp dụng thuật toán Kli: xác định hệ số tải trọng định mức của các tiểu nhân tố bằng cách nhân hệ số tải trọng của các nhân tố với hệ số tải trọng của các tiểu nhân tố thu được từ ý kiến đánh giá của các chuyên gia.

c) Xác định hệ số tải trọng của các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT

Sau khi có được hệ số tải trọng định mức của các tiểu nhân tố, tiếp tục lập phiếu để xin ý kiến của các chuyên gia quản lý khai thác tàu (lần 2) về hệ số tải trọng định mức của các tiểu nhân tố- Các chuyên gia chấm điểm cho các hệ số tải trọng định mức của các tiểu nhân tố. Hệ số tải trọng của các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT chính là điểm nhận được cho các nhân tố. Để xác định được hệ số này cần thực hiện theo tuần tự sau:

- Xác định thang điểm: Để phục vụ việc đánh giá của các chuyên gia bằng cách chấm điểm cho các định mức hệ số tải trọng của các tiểu nhân tố, cần xác định thang điểm sử dụng. Thang điểm sử dụng là thang điểm 10 (1- 10).
- Lập phiếu xin ý kiến chuyên gia (lần 2): Phiếu này lập để xin ý kiến chuyên gia quản lý khai thác tàu về điểm cho hệ số tải trọng định mức của các tiểu nhân tố (chi tiết xem phụ lục 5).
- Sử dụng thuật toán Kli tính toán để xác định được điểm đánh giá nhận được ở từng phiếu cho các nhân tố bằng cách: nhân số điểm đánh giá của các chuyên gia với hệ số tải trọng định mức của các tiểu nhân tố, sau đó tổng cộng lại ta có được điểm cho các nhân tố.
- Tập hợp điểm đánh giá nhận được cho các nhân tố ở từng phiếu (phụ lục 6) của từng chuyên gia với từng loại tàu, điểm nhận được cho các nhân tố trên cơ sở tổng hợp từ các phiếu được xác định là điểm bình quân (bình quân giản đơn). Kết quả nhận được chính là các hệ số tải trọng của các nhân tố cơ bản: thời gian tàu chạy, thời gian xếp dỡ hàng tại cảng, thời gian phụ của tàu trong chuyển đi. Giá trị các hệ số này được thể hiện ở bảng 3.3 sau đây:

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

Nhân tố thời gian tàu chạy, thời gian xếp dỡ hàng tại cảng và thời gian phụ là những nhân tố cơ bản ảnh hưởng trực tiếp đến TPVT của đội tàu biển nước ta. Sau khi giải mô hình hay còn gọi là phân tích mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT bằng phương pháp chuyên gia có áp dụng thuật toán Kli ta xác định được các giá trị hệ số tải trọng của các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT.

Giá trị hệ số tải trọng của các nhân tố cơ bản là 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 cho phép đánh giá mức độ ảnh hưởng của từng nhân tố cơ bản tới TPVT và có thể xem

đây chính là cơ sở định lượng quan trọng trong hoạch định chính sách tác động để nâng cao TPVT.

a. Đối với tàu hàng khô

Qua số liệu bảng 3.3, đối với tàu hàng khô thì hệ số tải trọng của nhân tố thời gian xếp dỡ hàng tại cảng là lớn nhất: 4,630, tiếp theo là thời gian tàu chạy có hệ số tải trọng là 2,938 và nhỏ nhất là hệ số tải trọng của nhân tố thời gian phụ là 0,964. Hệ số tải trọng của các nhân tố này phản ánh mức độ ảnh hưởng các nhân tố tới TPVT, do vậy đối với tàu hàng khô nhân tố thời gian xếp dỡ hàng tại cảng là nhân tố có mức độ ảnh hưởng lớn nhất đến TPVT. Điều này cũng hoàn toàn phù hợp khi xác định tỷ trọng các thành phần thời gian được nghiên cứu từ thực tế ở các chuyến đi đối với tàu hàng khô, thời gian tàu đỗ bến làm hàng cũng chiếm tỷ trọng lớn nhất (bảng 3.1). Đây chính một trong những cơ sở cho các nhà hoạch định chính sách xác định được hướng tập trung ưu tiên để ban hành chính sách phù hợp phát triển hệ thống cảng biển, đầu tư trang thiết bị xếp dỡ hiện đại...nhằm giảm thời gian làm hàng tại cảng, giải phóng tàu nhanh.

Nhân tố có mức độ ảnh hưởng lớn tiếp theo- nhân tố thời gian tàu chạy, tuy mức độ ảnh hưởng không lớn như nhân tố thời gian xếp dỡ hàng tại cảng nhưng đều có ảnh hưởng đến TPVT, do vậy cần có định hướng phát triển đội tàu hàng khô phù hợp nhằm giảm được thời gian tàu chạy sẽ có tác động tích cực để nâng cao TPVT, đạt được mục tiêu của các nhà quản lý khai thác tàu.

Thời gian phụ của tàu: tuy hệ số tải trọng của nhân tố này là nhỏ nhất đối với tàu hàng khô nhưng đó là một trong ba nhân tố cấu thành thời gian chuyển đi của tàu đồng thời cũng là tác nhân ảnh hưởng đến TPVT. Việc sắp xếp, tổ chức các hoạt động dịch vụ hàng hải nhằm giảm được thời gian phụ trong chuyển đi sẽ đem lại hiệu quả không chỉ cho các nhà kinh doanh khai

thác tàu mà còn phản ánh thực tế sự lớn mạnh của hệ thống dịch vụ hàng hải của nước ta.

Tính quy luật trong khai thác tàu hàng khô thể hiện rất rõ nét thông qua các hệ số tải trọng của các nhân tố cơ bản. Để nâng cao TPVT cần tìm cách tác động phát huy ưu thế của các nhân tố cơ bản có ảnh hưởng đến TPVT nhưng vẫn đảm bảo được quy luật, có thể lựa chọn một trong hai cách cơ bản sau:

- *Cách 1*: Giữ nguyên tốc độ tàu (không tác động phát triển đội tàu) và giảm thời gian xếp dỡ hàng tại cảng

Theo cách này khi thời gian xếp dỡ hàng tại cảng giảm thì thời gian tàu chạy tăng. Nếu không tác động đến yếu tố tàu mà chỉ giảm thời gian xếp dỡ hàng tại cảng thì đến một thời điểm nhất định, thành phần thời gian này sẽ nhỏ hơn so với thành phần thời gian tàu chạy, như vậy lại trái với quy luật khai thác tàu hàng khô, nên khi tác động theo cách này để nâng cao TPVT sẽ không đảm bảo tính khả thi.

- *Cách 2*: Tăng tốc độ tàu chạy (tác động để phát triển đội tàu) và giảm thời gian xếp dỡ hàng tại cảng nhưng đảm bảo tốc độ giảm của thời gian tàu chạy phải lớn hơn tốc độ giảm của thời gian xếp dỡ hàng tại cảng. Với cách 2 sẽ có tính khả thi cao bởi lẽ khi tác động để phát triển đội tàu, sử dụng tàu có tốc độ cao hơn, thời gian tàu chạy sẽ giảm nhưng vì tốc độ giảm của thời gian tàu chạy lại lớn hơn tốc độ giảm của thời gian xếp dỡ hàng nên thời gian xếp dỡ hàng vẫn lớn so với thời gian chạy.

Như vậy, đối với tàu hàng khô ở nước ta hiện nay để nâng cao TPVT các nhà hoạch định chính sách đặc biệt ưu tiên trước hết tập trung để cải thiện tốc độ tàu hàng khô hiện nay như ưu tiên phát triển sử dụng tàu có tốc độ cao đồng thời cải tạo, nâng cấp đầu tư trang thiết bị xếp dỡ hiện đại, nâng cao năng lực xếp dỡ, giải phóng tàu nhanh bên cạnh việc nâng cấp cơ sở hạ tầng thông tin phục vụ hoạt động của hệ thống dịch vụ hàng hải.

b. Đối với tàu container

Khác với tàu hàng khô khai thác theo hình thức tàu chuyên, đặc thù hoạt động của tàu container là theo hình thức khai thác tàu chợ có nghĩa là tàu được bố trí chuyên tuyến, lịch chạy tàu cố định được công bố trước trong kỳ khai thác. Đảm bảo đúng lịch trình đã công bố là một nguyên tắc quan trọng hàng đầu trong khai thác tàu container. Chính vì đặc thù khai thác đó, nên tính chính xác trong khai thác và tính ổn định về tiềm lực nguồn hàng là những điều kiện chủ yếu quyết định tính hiệu quả, sự tuân thủ lịch trình của tàu trên tuyến trong kỳ khai thác.

Khi xem xét hệ số tải trọng của các nhân tố cơ bản thì hệ số tải trọng của nhân tố thời gian chạy của tàu là 6,143 trong khi hệ số này đối với nhân tố thời gian xếp dỡ hàng tại cảng là 2,687, còn thành phần thời gian phụ đối với tàu container coi như bằng không vì với đặc thù hoạt động của tàu container kể từ thời điểm tàu vào cảng làm hàng đến khi việc làm hàng kết thúc thì các công việc liên quan như làm thủ tục cho tàu ra vào cảng, chằng buộc container, cung ứngcũng phải đảm bảo hoàn thành. Như vậy, thực tế khai thác tàu container ở nước ta hiện nay thì nhân tố thời gian tàu chạy cũng có mức độ ảnh hưởng, chi phối lớn nhất đến TPVT. Nhân tố thời gian xếp dỡ hàng cũng ảnh hưởng đến TPVT nhưng mức độ ảnh hưởng nhỏ hơn so với nhân tố thời gian tàu chạy bởi tính chuyên môn hoá trong việc xếp và dỡ container tại cảng. Do vậy, có thể đưa ra hai cách cơ bản tác động để nâng cao TPVT khi nghiên cứu đối với loại tàu container:

- *Cách 1:* Giảm thời gian tàu đỗ bến thì thời gian tàu chạy sẽ tăng (không thay đổi tốc độ tàu)
- *Cách 2:* Đồng thời tăng tốc độ tàu chạy và giảm thời gian tàu đỗ bến với điều kiện: tốc độ giảm của thời gian tàu đỗ bến phải lớn hơn tốc độ giảm của thời gian tàu chạy.

Với cách 1, nếu thực hiện sẽ đơn giản hơn, không thay đổi tốc độ của tàu có nghĩa không cần tác động để phát triển đội tàu hiện tại mà chỉ tập trung vào phát triển cảng và các hoạt động dịch vụ hàng hải, tăng năng lực của cảng, giảm thời gian tàu đỗ thì trong chuyến đi thời gian tàu chạy cũng sẽ tăng, đảm bảo quy luật khai thác tàu container là tỷ trọng thời gian tàu chạy chiếm ưu thế được cải thiện sẽ có tác động để nâng cao TPVT. Nhưng trên thực tế việc phát triển tàu container đã được khẳng định, TPVT chịu tác động bởi 3 nhân tố cơ bản trong đó thời gian tàu chạy- nhân tố đặc trưng cho đội tàu và có mức độ ảnh hưởng lớn nhất đến TPVT. Do vậy, việc không thay đổi tốc độ tàu như đã nêu trong cách thứ nhất chỉ mang tính suy luận logic tính toán để chỉ ra đó cũng là một cách có thể tác động để tăng TPVT nhưng lại không phù hợp với xu thế phát triển vận tải biển của các nước trong khu vực và trên thế giới, đặc biệt trong bối cảnh hội nhập vận tải biển. Hơn nữa, trong ba nhân tố cơ bản thì thời gian tàu chạy- nhân tố đặc trưng cho đội tàu có mức độ ảnh hưởng lớn nhất đến TPVT mà giả định là không thay đổi theo như cách 1 thì TPVT cũng có thể tăng nhưng rất hạn chế.

Còn theo như cách 2, khi tăng tốc độ tàu sẽ làm giảm thời gian chạy của tàu- điều này trái với quy luật trong khai thác tàu container là thời gian chạy luôn chiếm tỷ trọng rất lớn trong chuyến đi, nhưng việc tăng tốc độ tàu chạy cũng chỉ đến một giới hạn nhất định do vậy, phải đồng thời kết hợp với giảm thời gian tàu đỗ bến và đảm bảo tốc độ giảm của thời gian tàu đỗ bến phải lớn hơn so với tốc độ giảm của thời gian tàu chạy, có như vậy thì hệ số thời gian tàu chạy vẫn tăng, mức độ tác động của nhân tố có ảnh hưởng lớn nhất được cải thiện sẽ là cơ sở vững chắc để nâng cao TPVT.

Bên cạnh đó, theo như phân tích đánh giá sơ bộ thực trạng về đội tàu, cảng biển (mục 2.1) thì tỷ lệ container hoá trong vận chuyển ở nước ta còn thấp, phổ biến là tàu container dưới 1.000 TEU, tàu container chiếm tỷ trọng

rất nhỏ cả về số lượng và trọng tải, trang thiết bị xếp dỡ chuyên dùng vẫn còn hạn chế... Trong khi tính hiệu quả từ việc sử dụng tàu container cỡ lớn, tốc độ cao đã được khẳng định, container hoá đang là xu hướng phát triển vận tải biển của các nước trong khu vực và trên thế giới, tương lai các cảng nước sâu, cảng trung chuyển quốc tế của Việt Nam dần được hình thành nên các chính sách cần tập trung đầu tư phát triển mạnh hệ thống cảng container chuyên dụng, tăng khả năng giải phóng tàu nhanh, đầu tư tàu container trọng tải lớn, tốc độ cao đồng thời tiếp tục hoàn thiện, nâng cấp cơ sở hạ tầng cho hoạt động dịch vụ hàng hải hải sẽ là nền tảng vững chắc thúc đẩy nâng cao TPVT.

c. Đối với tàu dầu

Hoạt động của các tàu dầu vận chuyên hàng xuất nhập khẩu ở nước ta hiện nay chủ yếu vẫn theo hình thức khai thác tàu chuyên. Hệ số tải trọng của nhân tố thời gian tàu chạy là 5,1 cao hơn hai lần so với hai nhân tố còn lại trong thành phần thời gian chuyên đi. Điều này phản ánh mức độ ảnh hưởng của nhân tố thời gian tàu chạy đến TPVT là lớn nhất, nhân tố thời gian xếp dỡ hàng tại cảng và thời gian phụ của tàu có mức độ ảnh hưởng không chênh nhau nhiều (hệ số 1,921 và 1,73). Tương tự như phân tích đối với tàu container, để nâng cao TPVT cũng có thể lựa chọn hai cách chủ yếu:

- *Cách 1*: Giữ nguyên tốc độ tàu và chỉ giảm thời gian tàu đỗ bến (bao gồm thời gian xếp dỡ hàng và thời gian phụ).
- *Cách 2*: Tăng tốc độ tàu chạy và giảm thời gian tàu đỗ bến xếp dỡ hàng và thời gian phụ nhưng đảm bảo tốc độ giảm của thời gian tàu đỗ bến phải lớn hơn tốc độ giảm của thời gian tàu chạy.

Do vậy, để nâng cao TPVT khi xem xét đối với tàu dầu, định hướng trong chính sách quản lý nhà nước cần tập trung tác động mạnh để phát triển hệ thống cảng chuyên dụng với trang thiết bị hiện đại phục vụ xếp dỡ dầu, phổ cập áp dụng thương mại điện tử trong hoạt động vận tải biển song song

với phát triển đội tàu dầu chẳng hạn như chính sách khuyến khích đầu tư các tàu dầu trọng tải lớn, tốc độ cao, trẻ tuổi...

Tàu hàng khô, tàu container, tàu dầu- thành phần chủ lực của đội tàu nước ta trong việc vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu, quyết định rất lớn đến TPVT của đội tàu biển nước ta. Mức độ tác động của các nhân tố cơ bản đến TPVT không giống nhau giữa các loại tàu. Dựa trên phân tích giá trị mức độ ảnh hưởng của các nhân tố cơ bản khi nghiên cứu cụ thể đối với từng loại tàu là cơ sở định lượng quan trọng trong việc hoạch định đề xuất các giải pháp chính sách phát triển đội tàu, cảng biển và hệ thống dịch vụ hàng hải để nâng cao TPVT của đội tàu biển Việt Nam. Có thể mô phỏng mức độ cần tác động tới các nhân tố cơ bản trên bảng 3.4 sau đây:

Bảng 3.4: Mức độ cần tác động tới các nhân tố cơ bản

	Cảng	Đội tàu	Dịch vụ hàng hải
Tàu hàng khô	**	***	*
Tàu container	*****	*****	*
Tàu dầu	****	***	*

3.3 Đề xuất giải pháp chính sách cơ bản nhằm nâng cao TPVT của đội tàu biển Việt Nam

Phân tích hiện trạng quản lý nhà nước trong việc nâng cao TPVT của đội tàu biển nước ta, định hướng phát triển vận tải biển, đồng thời ứng dụng mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT để phân tích đánh giá xác định được mức độ ảnh hưởng của các nhân tố đó đến TPVT như đã phân tích ở trên với từng loại tàu là một trong những căn cứ quan trọng đề xuất giải pháp chính sách cơ bản. Mục tiêu cốt lõi của các giải pháp chính sách nhằm thúc đẩy phát triển vận tải biển, nâng cao TPVT của đội tàu biển

Việt Nam. Các giải pháp chính sách cơ bản tập trung vào ba nhóm giải pháp chính sách sau đây:

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

Cảng biển- một trong những nhân tố cơ bản có tác động rất lớn đến TPVT. Sự phát triển đồng bộ đội tàu, cảng biển, hệ thống dịch vụ hàng hải ...sẽ tạo sự phát triển cân đối của ngành hàng hải nhưng phát triển cảng biển phải đi đảm bảo trước một bước. Từ kết quả của phân tích mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT đã chỉ ra tầm quan trọng, thứ bậc ưu tiên trong phát triển từng loại cảng biển, từng loại bến cảng so với phát triển các loại tàu tương ứng. Với hiện trạng của hệ thống cảng biển Việt Nam còn nhiều hạn chế như: chưa có cảng nước sâu để tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn, trang thiết bị xếp dỡ chuyên dụng còn rất ít mới chỉ tập trung ở một số cảng, luồng lạch hẹp... Bên cạnh đó, sức ép hiển nhiên trước cơ hội và thách thức khi Việt Nam là thành viên chức thức của WTO thì hệ thống cảng biển Việt Nam phải có khả năng tiếp nhận nhiều chủng loại tàu đặc biệt là các tàu có trọng tải lớn, thông qua hầu hết lượng hàng hoá XNK, góp phần giảm chi phí, tăng khả năng cạnh tranh của hàng hoá Việt Nam trên thị trường quốc tế. Cạnh tranh giữa các cảng biển diễn ra ngày một khốc liệt trong việc thu hút tàu đến cảng nên để trụ vững và xác định được vị thế trong cạnh tranh cần có chính sách cởi mở tạo thuận lợi thu hút rộng rãi mọi nguồn vốn đầu tư ở trong và ngoài nước trong việc phát triển cảng biển. Ngoài việc đầu tư nâng cấp, đầu tư trang thiết bị hiện đại cho các cảng, cải tạo luồng lạch và đầu tư xây dựng mới các cảng biển có khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn thì việc quản lý và khai thác hiệu quả các cơ sở hạ tầng bến cảng do nhà nước đầu tư xây dựng cũng góp phần tích cực cho sự phát triển cảng biển Việt Nam, tạo cơ sở bền vững để nâng cao TPVT. Do vậy, để nâng cao TPVT giải pháp

chính sách cơ bản về phát triển cảng biển Việt Nam được thể hiện thông qua một số chính sách sau:

(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 bên cảng.

Với cơ sở hạ tầng giao thông trên phạm vi cả nước nói chung và hạ tầng giao thông đường biển nói riêng vẫn tiếp tục đòi hỏi được đầu tư tích cực vì cơ sở hạ tầng giao thông là bộ phận rất quan trọng trong quá trình phát triển kinh tế đất nước. Trong khi nguồn vốn ngân sách nhà nước có hạn, cơ sở hạ tầng cảng biển chưa phát triển thì chính sách đầu tư cần phải làm rõ các danh mục nào thuộc đầu tư của nhà nước, danh mục nào cần thu hút đầu tư rộng rãi từ các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước đầu tư phát triển cảng biển.

Với sự hạn hẹp của vốn ngân sách nên nhà nước chỉ tập trung nguồn vốn ngân sách cho đầu tư xây dựng các cơ sở hạ tầng công cộng cảng biển loại I đó là luồng cảng biển, hệ thống báo hiệu hàng hải và các công trình phụ trợ khác bởi lẽ:

- Để tránh dàn trải trong đầu tư phát triển cảng trong khi nguồn vốn ngân sách còn hạn chế, nhà nước cần tập trung cho đầu tư những hạng mục lớn, thiết yếu mang tính huyết mạch của quốc gia, tạo nền tảng vững chắc, cơ sở thuận lợi thúc đẩy thu hút đầu tư xây dựng các cảng có khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn.

- Vốn đầu tư xây dựng luồng cảng biển rất lớn, thời gian thu hồi vốn lâu, do sự bồi lắng nên công việc thường xuyên phải duy tu, nạo vét luồng để

đảm bảo độ sâu nhất định đòi hỏi nguồn kinh phí lớn đều đặn hàng năm... cũng là những điểm kém hấp dẫn các nhà đầu tư.

- Có thể hiểu luồng cảng biển là cơ sở hạ tầng công cộng cấp quốc gia thì nhà nước phải bỏ vốn đầu tư xây dựng, nắm quyền quản lý và đảm bảo an toàn cho hoạt động hàng hải quốc gia phát triển.

Trên nền tảng phân định rõ trong chính sách đầu tư phát triển cảng, nhà nước sẽ phải đảm bảo đầu tư phát triển các luồng cảng biển loại I, còn kết cấu hạ tầng bên cảng sẽ khuyến khích, thu hút rộng rãi đầu tư từ các tổ chức, cá nhân ở trong và ngoài nước, giảm nhẹ gánh nặng cho ngân sách nhà nước, huy động rộng rãi các nguồn vốn đầu tư cho phát triển cảng. Có như vậy, phát triển cảng biển sẽ đảm bảo tính đồng bộ tránh tình trạng xây xong và đưa vào khai thác cảng có khả năng đón nhận tàu trọng tải lớn nhưng chưa có đường vào cho các tàu này.

(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.

Đầu tư phát triển cảng biển đòi hỏi lượng vốn rất lớn, thời hạn thu hồi vốn rất lâu, thời gian xây dựng kéo dài, trong khi nguồn ngân sách còn hạn hẹp thì việc cởi mở đón nhận các tổ chức cá nhân trong và ngoài nước đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng bên cảng là việc làm thiết thực nhằm huy động nhiều nguồn vốn đầu tư cho phát triển cảng biển nước ta. Cho dù đầu tư xây dựng cảng do tổ chức hay cá nhân ở trong hay ngoài nước đều phải tuân thủ các quy định của luật pháp, quy định trong đầu tư xây dựng và phù hợp với quy hoạch phát triển cảng được phê duyệt. Với nguyên tắc người nào bỏ vốn đầu tư người đó có quyền định đoạt hình thức quản lý và khai thác cảng, nên các tổ chức, cá nhân trong và ngoài nước sau khi hoàn thành đầu tư xây dựng cảng sẽ toàn quyền quyết định hình thức quản lý và khai thác cảng nhằm thu

hút tàu vào cảng, khai thác hiệu quả vốn đầu tư, tạo điều kiện cũng như khả năng thu hồi vốn nhanh, đáp ứng nhu cầu hàng hoá thông qua 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.

Việc thu hút các doanh nghiệp thông qua chính sách cởi mở trong đầu tư đã tạo cơ hội cho doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế có thể tiếp cận trong đầu tư xây dựng và quản lý khai thác cảng biển. Khi Việt Nam đã là thành viên của WTO làn sóng đầu tư nước ngoài sẽ đổ về Việt Nam- thị trường non trẻ được đánh giá có nhiều tiềm năng, cơ hội phát triển nên việc ban hành chính sách mở cửa trong đầu tư sẽ tạo lợi thế hơn cho doanh nghiệp và đây cũng chính là kênh hấp dẫn các nhà đầu tư tham gia xây dựng, quản lý và khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng. Bên cạnh phát huy nội lực từ đầu tư ngân sách trong đầu tư phát triển cảng biển thì việc mở rộng, trao quyền đầu tư tới các doanh nghiệp không phân biệt thành phần kinh tế sẽ là động lực thúc đẩy nhanh tiến độ phát triển cảng biển Việt Nam. Đầu tư có thể tiến hành trên cơ sở các hợp đồng BOT, BTO, BT và liên doanh nhằm rút ngắn khoảng cách trong việc tiếp cận với các cảng với công nghệ khai thác hiện đại.

(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.

Từ phân tích và đánh giá kết quả của nghiên cứu mô hình các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT đối với tàu container, để nâng cao TPVT cần phát triển các tàu container trọng tải lớn, tốc độ cao đồng thời giảm thời gian tàu đỗ bến và đảm bảo tốc độ giảm của thời gian tàu đỗ bến phải lớn hơn so với tốc độ giảm của thời gian tàu chạy, có nghĩa cần có chính sách tác động để phát triển cả tàu container và cảng container nhưng phát triển cảng container phải được đặt ở mức độ cao hơn so với phát triển tàu container. Có như vậy mới đảm bảo tốc độ giảm thời gian tàu đỗ bến lớn hơn tốc độ giảm của thời gian tàu chạy. Hiện nay, trang thiết bị xếp dỡ container chuyên dụng trên phạm vi cả nước rất ít và chỉ mới được trang bị ở một số cảng, số cần cầu container chuyên dụng cũng chỉ ở con số 21 chiếc [31, tr.28]. Trong khi đó, container hoá đang là xu hướng phát triển vận tải biển của các nước trên thế giới và vận tải biển Việt Nam phát triển không thể nằm ngoài xu hướng đó một khi đã tham gia hội nhập. Vì vậy, để giảm thời gian xếp dỡ hàng đối với tàu container trước hết chính sách phát triển cảng cần tạo điều kiện thuận lợi cho các tổ chức, cá nhân khi đầu tư trang thiết bị xếp dỡ hiện đại bằng cách ưu tiên giảm thuế nhập khẩu đối với các trang thiết bị xếp dỡ này.

Container hoá đang là xu hướng phát triển của vận tải biển trên thế giới, nhu cầu vận chuyển hàng hoá ngày một gia tăng, kích cỡ các tàu container ngày một lớn do tính hiệu quả của của nó đã được khẳng định và xu hướng này cũng là định hướng phát triển đội tàu biển Việt Nam, nên chính sách phát triển cảng container phải hướng tới đầu tư phát triển các cảng có khả năng tiếp nhận tàu container trọng tải lớn. Trên cơ sở hiện trạng về cảng biển, nhu cầu phát triển cảng container và mục tiêu trong định hướng phát triển đến năm 2020 đã được phê duyệt, để xác định chính sách ưu tiên đầu tư

xây dựng các cảng có khả năng tiếp nhận các tàu container cỡ lớn từ 30.000 DWT trở lên. Trên cả nước với tổng số 101 cầu chuyên dụng thì số cầu có khả năng tiếp nhận tàu trên 3 vạn tấn là ít nhất chỉ có 6 cầu, còn từ 2- đến dưới 3 vạn tấn có 9 cầu, số còn lại là cầu dưới 2 vạn tấn dưới [31, tr.28].

Do vậy, nhà nước cần tạo điều kiện khuyến khích cho phát triển cảng container có thể tiếp nhận các tàu container trọng tải lớn từ 30.000 DWT trở lên bằng cách cho phép để lại phần thuế thu nhập doanh nghiệp mà phần thuế này đáng lý doanh nghiệp phải nộp cho nhà nước. Vốn đầu tư xây dựng cảng rất lớn, thời gian đầu tư xây dựng cảng lâu nên cần tạo điều kiện để lại thuế thu nhập cho doanh nghiệp trong khoảng thời hạn là 5 năm. Phần thuế này có thể xem góp phần để tạo thêm nguồn vốn đối ứng cho đầu tư phát triển cảng hoặc có thể được xem là vốn nhà nước đầu tư trở lại cho doanh nghiệp theo tỷ lệ vốn thuộc sở hữu của nhà nước tại doanh nghiệp.

Chính sách khuyến khích về thuế trong việc đầu tư trang thiết bị xếp dỡ chuyên dụng, hiện đại cho phát triển cảng container bên cạnh thu hút đầu tư rộng rãi từ mọi thành phần kinh tế trong đầu tư phát triển kết cấu hạ tầng bến cảng có khả năng tiếp nhận các tàu container trọng tải lớn sẽ tạo được sự phát triển mạnh mẽ cho hệ thống cảng biển nước nhà, nâng cao năng lực của cảng, giải phóng tàu nhanh, giảm thiểu thời gian tàu đỗ bến sẽ là sự tác động lớn để nâng cao TPVT.

➤ *Đối với cảng chuyên dụng xếp dỡ 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 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.

Tương như đã phân tích ở phần trên về chính sách phát triển cảng container- cảng chuyên dụng với khuyến khích đầu tư trang thiết bị hiện đại, phát triển cảng có thể tiếp nhận các tàu container có trọng tải lớn thì nhu cầu phát triển các cảng dầu với trang thiết bị hiện đại, có khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn là nội dung chính sách cần hướng tới bởi các lý do:

- Phân tích kết quả từ việc giải mô hình xác định các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT khi nghiên cứu đối với tàu dầu cho thấy: để nâng cao TPVT cần đầu tư phát triển cảng chuyên dụng xếp dỡ dầu với tốc độ lớn hơn so với phát triển các tàu dầu, có như vậy mới phát huy lợi thế tích cực của nhân tố cơ bản có ảnh hưởng lớn nhất đến TPVT (thời gian tàu chạy- nhân tố đặc trưng cho tàu) để nâng cao TPVT.
- Hội nhập vận tải biển, đòi hỏi tất yếu cảng biển Việt Nam phải có khả năng đón nhận các tàu dầu trọng tải lớn
- Định hướng phát triển cảng chuyên dụng xếp dỡ dầu
- Nhu cầu thực tế và xu hướng phát triển đưa vào sử dụng các tàu dầu cỡ trọng tải lớn đang diễn ra không chỉ ở các nước có ngành hàng hải phát triển mạnh mà còn là mục tiêu phát triển đội tàu dầu ở nước ta để nâng cao năng suất vận chuyển, nâng cao khả năng cạnh tranh của đội tàu dầu nước ta trên thị trường vận tải biển quốc tế.
- Số cầu cảng chuyên dụng có khả năng đón nhận tàu có trọng tải lớn 3 vạn tấn là rất ít, chưa có cầu tiếp nhận tàu 5 vạn tấn, phổ biến trong tổng số 101 cầu cảng chuyên dụng vẫn là loại cầu có khả năng tiếp nhận tàu dưới 2 vạn tấn là 86 cầu (bảng 2.10)

Do vậy, để thúc đẩy phát triển cảng dầu có khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn thì chính sách phát triển cảng phải tạo được sự lôi cuốn các nhà đầu tư bằng các chính sách đãi ngộ cần cụ thể như giảm thuế nhập khẩu đối với đầu tư các trang thiết bị chuyên dụng xếp dỡ dầu, để lại thuế thu nhập

cho doanh nghiệp đầu tư xây dựng các bến cảng có khả năng tiếp nhận tàu dầu từ 35.000 DWT trở lên bên cạnh chính sách khuyến khích các doanh nghiệp thuộc mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư xây dựng cảng dầu theo các hình thức BOT, BTO, BT và hình thức liên doanh. Các chính sách này chính là động lực thúc đẩy nhanh tốc độ phát triển hệ thống cảng biển nước nhà, góp phần tích cực tác động để nâng cao TPVT.

➤ *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.

Qua phân tích các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT khi xem xét đối với tàu hàng khô thì mức độ ảnh hưởng của nhân tố thời gian xếp dỡ hàng tại cảng là lớn nhất nên để có thể phát huy hiệu quả tích cực của nhân tố này thì phát triển các cảng biển tổng hợp đảm bảo rút ngắn được thời gian làm hàng bằng cách tạo điều kiện thuận lợi để khuyến khích đối với đầu tư các trang thiết bị xếp dỡ hiện đại. Cầu cảng tổng hợp ở nước ta vẫn chiếm tỷ trọng lớn hơn so các cầu cảng chuyên dụng, trong tổng số 257 cầu cảng ở nước ta có tới 156 cầu tổng hợp số còn lại là các cầu chuyên dụng (chi tiết bảng 2.10). Các cầu này đa phần được xây dựng từ lâu, trang thiết bị còn nhiều hạn chế, số lượng cần cầu xếp dỡ hàng bách hoá cũng chủ yếu được tập trung trang bị ở một số cảng lớn như cảng Hải Phòng có 29 cầu, cảng Sài Gòn 35 cầu, cảng Tân Thuận 6 cầu, cảng Cần Thơ có 4 cầu, các cảng còn lại được trang bị với số lượng rất ít (chi tiết bảng 2.11). Nên cần có chính sách khuyến khích đối với đầu tư đổi mới lắp đặt các trang thiết bị xếp dỡ hiện đại tại các cảng tổng hợp.

Bên cạnh đó, trên tổng số 156 cầu cảng tổng hợp có tới 76 cầu chỉ có khả năng đón tàu dưới 1 vạn tấn, từ 1- dưới 2 vạn tấn là 51 cầu, từ 2-dưới 3 vạn tấn có 12, trên 3 vạn tấn có 17 cầu, chưa có cầu để đón tàu 5 vạn tấn (chi tiết bảng 2.11), trước thực tế này cần tập trung khuyến khích mọi thành phần để đầu tư phát triển các bến cảng tổng hợp có khả năng tiếp nhận các tàu hàng khô trên 30.000 DWT.

Mặt khác, trước sự phát triển mạnh của hệ thống cảng biển trong khu vực và trên thế giới, nhu cầu và tính hiệu quả của sử dụng tàu trọng tải lớn, tập trung xây dựng một số cảng tổng hợp giữ vai trò chủ đạo ở các vùng kinh tế trọng điểm cho các tàu có trọng tải lớn trên 30.000 DWT là định hướng trong quy hoạch phát triển đối với cảng tổng hợp. Do vậy, chính sách phát triển tổng hợp cần đảm bảo có sự ưu tiên trước hết đối với đầu tư xây dựng cảng có khả năng tiếp nhận các tàu có trọng tải từ 30.000 DWT trở lên bằng cách để lại thuế thu nhập cho doanh nghiệp. Chính sách đó sẽ là một trong những thuận lợi thu hút các nhà đầu tư xây dựng các bến cảng có khả năng tiếp nhận tàu hàng khô trọng tải lớn. Với hệ thống cảng tổng hợp như hiện nay đòi hỏi có sự bứt phá trong phát triển để tránh tình trạng đầu tư manh mún, xây dựng phần lớn các cảng quy mô nhỏ...sớm cho ra đời các cảng có khả năng đón nhận tàu hàng khô trọng tải lớn nên cần hấp dẫn được các chủ đầu tư lớn thông qua thực hiện chính sách để lại thuế thu nhập cho doanh nghiệp làm vốn đối ứng hoặc vốn nhà nước đầu tư trở lại cho doanh nghiệp theo tỷ lệ vốn thuộc sở hữu nhà nước tại doanh nghiệp.

Do vậy, để góp phần nâng cao TPVT thì chính sách cần hướng tới khuyến khích các tổ chức hoặc cá nhân đầu tư trang thiết bị xếp dỡ hiện đại trên cơ sở ưu tiên giảm thuế nhập khẩu. Việc rút ngắn thời gian tàu đỗ bến không chỉ đem lại hiệu quả cho chủ tàu mà cả cho chủ hàng, thời gian hàng hoá lưu trên suốt hành trình càng ngắn cơ hội tiếp cận thị trường và tới tay

người tiêu dùng càng nhanh đây cũng chính là một trong những tiêu chí của các chủ hàng. Khi tiêu chí đạt được, kết hợp với giá cước vận chuyển hợp lý sẽ có sức hút lớn đối với các chủ hàng xuất nhập khẩu thuê tàu Việt Nam để vận chuyển.

Như vậy, ở góc độ quản lý nhà nước chính sách khuyến khích đầu tư các trang thiết bị xếp dỡ hiện đại sẽ tạo điều kiện thuận lợi để các nhà đầu tư đầu tư trang thiết bị xếp dỡ cho cảng tổng hợp để nâng cao mức xếp dỡ hàng hoá tại các cảng tổng hợp, giảm thời gian làm hàng tại cảng đối với các tàu hàng khô. Thực chất, chính sách này đã hướng tới sự ưu tiên đầu tư để tác động vào nhân tố có mức độ ảnh hưởng lớn nhất đến TPVT, khi nhân tố này được cải thiện sẽ có tác động tích cực để nâng cao TPVT.

(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.

Với mục đích góp phần tạo bước chuyển biến mạnh trong quản lý và phát triển cảng biển nước ta theo quan điểm nhà đầu tư có quyền thu hồi cả

vốn và lãi đồng thời có quyền quyết định hình thức kinh doanh khai thác, cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng do nhà nước đầu tư xây dựng sẽ là động thái tích cực đổi mới về tư duy trong quản lý- khai thác cảng, quy tụ nguồn thu cho ngân sách nhà nước, đánh dấu mốc trưởng thành thực sự của các doanh nghiệp cảng, tạo cốt nền vững chắc, cơ hội đột phá cho sự phát triển cảng biển nước ta. Kết cấu hạ tầng bến cảng nước ta được đầu tư xây dựng bằng nhiều nguồn vốn khác nhau từ ngân sách hoặc có nguồn gốc từ ngân sách. Nhà nước bỏ vốn đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng bến cảng, nhà nước có quyền quyết định hình thức quản lý, khai thác tối ưu trong đó cho thuê khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng ở nước ta đã bước đầu đem lại hiệu quả. Định hướng này tiếp tục được triển khai trên cơ sở điều chỉnh phù hợp thực tế và xu hướng phát triển sẽ tạo sự chuyển biến hiệu quả, cụ thể:

- Cảng biển phát triển phù hợp với xu thế phát triển của vận tải biển, trước hết cần có sự đổi mới về tư duy trong quản lý, kinh doanh khai thác cảng. Tuy việc cho thuê khai thác cảng không còn là xa lạ đối với các nước có ngành hàng hải phát triển trên thế giới, nhưng đối với nước ta vẫn được xem là mới. Với quyết định 228/2003/TTg ngày 06/11/2003 của Thủ tướng Chính phủ về thí điểm cho thuê quản lý, khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng Cái Lân đã khẳng định sự thành công bước đầu trên thực tế của tư duy mới.
- Nhà nước không chỉ thực sự duy trì quản lý thống nhất phát triển cảng biển theo quy hoạch trên phạm vi cả nước, mà còn xác định khả năng thu hồi vốn đầu tư thông qua phương thức cho thuê kết cấu hạ tầng bến. Các cảng biển sau khi xây dựng theo quy hoạch phải có sức hút mạnh mẽ đối với các nhà khai thác vì họ chính là những người trực tiếp sử dụng tạo nên nguồn thu hồi vốn đầu tư. Mặt khác, thông qua việc cho thuê sẽ gắn kết tính hiệu quả và trách nhiệm của các nhà hoạch định phát triển cảng, sản

phẩm quy hoạch của họ phải đáp ứng mục tiêu phát triển hệ thống cảng biển quốc gia, nhu cầu thực sự của các nhà khai thác trong giai đoạn hiện tại cũng như có tầm nhìn cho tương lai, rút ngắn được khoảng cách giữa quy hoạch phát triển cảng và thực tế khai thác sử dụng cảng- có thể xem đây là một trong những tiêu thức đánh giá hiệu quả công tác quy hoạch phát triển cảng. Một hệ thống cảng biển thiết tạo được động lực thu hút cạnh tranh mạnh mẽ đối với các nhà khai thác sẽ tạo nên dòng thu hồi vốn đầu tư liên tục và bền vững cho cảng đồng thời đẩy mạnh cơ hội tái đầu tư, phát triển cảng biển nước nhà trong khi nguồn vốn ngân sách còn hạn hẹp.

- Tiếp cận với công nghệ khai thác tiên tiến, hiện đại. Hiện nay, hệ thống trang thiết bị xếp dỡ tại các cảng đa phần ở tình trạng lạc hậu, cần nâng cấp, đổi mới đáp ứng nhu cầu hàng hoá thông qua cảng ngày một lớn. Bằng cách nào nhanh chóng có thể tiếp cận với công nghệ khai thác tiên tiến hiện đại khi nguồn vốn ngân sách còn khó khăn? Trong điều kiện hiện nay, cho thuê kết cấu hạ tầng bến trên cơ sở đấu thầu để lựa chọn được nhà khai thác cảng hiệu quả sẽ là câu trả lời xác thực, bởi lẽ: các nhà khai thác cảng là những người có trình độ chuyên môn, am hiểu pháp luật, có khả năng huy động vốn, chủ động, trực tiếp đầu tư trang thiết bị xếp dỡ cần thiết phù hợp đáp ứng nhu cầu khai thác ngày một hiện đại và đảm bảo tính hiệu quả cao trong việc cung cấp các dịch vụ.
- Đảm bảo cạnh tranh công bằng giữa các doanh nghiệp cảng biển. Bên cạnh hệ thống cảng biển do nhà nước bỏ vốn đầu tư xây dựng còn có các cảng do doanh nghiệp đầu tư, nếu so với các doanh nghiệp cảng phải bỏ vốn đầu tư xây dựng- một nguồn vốn đầu tư rất lớn, thời gian thu hồi dài hạn thì các doanh nghiệp cảng được Nhà nước giao cho quản lý và kinh doanh khai thác kết cấu hạ tầng bến tuy cũng đã thực hiện đủ các nghĩa vụ đối với Nhà nước vẫn có quá nhiều lợi thế hơn trong kinh doanh khai thác. Chi

phí thuê kết cấu hạ tầng bến phải được xem là một trong những khoản mục tất yếu, hiển nhiên trong kinh doanh khai thác cảng, nó phải được nhìn nhận như chi phí thuê mặt bằng cho sản xuất, cửa hàng để kinh doanh tiêu thụ sản phẩm... có như vậy mới hình thành, tạo dựng được môi trường cạnh tranh công bằng giữa các doanh nghiệp trong kinh doanh khai thác cảng, thúc đẩy đẩy sự phát triển của hệ thống cảng biển nước nhà.

- Tạo sức mạnh, tiềm lực bền vững hội nhập nền kinh tế thế giới trong đó có hội nhập vận tải biển. Cảng biển là một trong những mắt xích quan trọng, cửa ngõ chính sớm nhất thông thương ra thế giới bên ngoài. Khi các kết cấu hạ tầng bến được cho thuê khai thác thông qua đấu thầu để chọn lựa được các nhà thầu tốt nhất đáp ứng các yêu cầu đặt ra buộc các nhà thầu- các nhà khai thác cảng, phải tích tụ tư bản, chất xám, gây dựng được uy tín, thương hiệu, nghiên cứu cân nhắc giữa các phương án... để quyết định đưa ra được phương án khai thác hiệu quả nhất. Đây chính là quá trình bứt phá, khai thác thực sự các khả năng tiềm ẩn, tạo sức mạnh thế chủ động tham gia cạnh tranh đối với doanh nghiệp cảng biển nước ta trong bối cảnh hội nhập.

Nhà nước chỉ cho thuê kết cấu hạ tầng bến, đơn vị thuê phải có sự đầu tư trang thiết bị xếp dỡ vì đây chính là phương tiện để tạo nên thu nhập cho doanh nghiệp và thực hiện các nghĩa vụ của đơn vị thuê đồng thời sẽ tạo môi trường cạnh tranh công bằng giữa các doanh nghiệp kinh doanh khai thác cảng trên phạm vi cả nước.

Song, cho thuê kết cấu hạ tầng bến sẽ đem lại hiệu quả cao khi các nhà khai thác được lựa chọn trên cơ sở đấu thầu công khai và minh bạch. Nhưng để tạo điều kiện tiếp cận thuận lợi cho các nhà khai thác cảng trong nước trước môi trường cạnh tranh khốc liệt không chỉ giữa các cảng biển trong nước với nhau mà còn với cả các cảng trong khu vực, hình thức đấu thầu cho

thuê kết cấu hạ tầng bến cũng cần được phân định đối tượng các nhà thầu theo 2 giai đoạn trước và sau khi có Nghị định 71/2006 ngày 25/7/2006 về Quản lý cảng biển và luồng hàng hải. Việc lựa chọn tổ chức cá nhân thuê khai thác kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng cần lấy Nghị định này làm mốc để xác định cách thức lựa chọn tổ chức, cá nhân thuê (các nhà khai thác cảng). Theo nội dung Nghị định này, các kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng đã đưa vào khai thác trước ngày Nghị định có hiệu lực do Thủ tướng chính phủ quy định, còn sau ngày này được thực hiện trên cơ sở đấu thầu. Từ góc độ nghiên cứu nhìn nhận, để đảm bảo công bằng và hiệu quả trong lựa chọn các nhà khai thác cảng, cần tiến hành lựa chọn trên cơ sở đấu thầu. Song, để tạo thuận lợi cho các nhà khai thác cảng trong nước thì việc lựa chọn vẫn cần dựa trên cơ sở đấu thầu (trừ cảng đã thí điểm cho thuê) ở giai đoạn I có hạn chế sự tham gia của các nhà thầu. Còn đối với các kết cấu hạ tầng bến cảng, cầu cảng đưa vào khai thác sau ngày Nghị định có hiệu lực cần được thực hiện trên cơ sở đấu thầu rộng rãi để lựa chọn được nhà khai thác hiệu quả.

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

Đội tàu là một trong những nhân tố cơ bản có tác động lớn đến TPVT, do vậy cần có giải pháp chính sách phát triển đội tàu, tận dụng và phát huy lợi thế của nhân tố này, tạo điều kiện nâng cao TPVT. Phát triển đội tàu biển Việt Nam được tiến hành chủ yếu thông qua đầu tư phát triển đảm bảo cả về số lượng, chất lượng, cơ cấu đội tàu hợp lý theo hướng tăng tỷ lệ tàu container đồng thời sử dụng hiệu quả năng lực đội tàu hiện có.

Việc sử dụng hiệu quả năng lực đội tàu hiện có phụ thuộc phần lớn vào công tác điều động, bố trí khai thác tàu hợp lý của các công ty vận tải biển trên các tuyến nước ngoài, nội địa; sử dụng đội ngũ thuyền viên được đào tạo bài bản, giỏi về chuyên môn; chấp hành nghiêm túc kế hoạch bảo dưỡng, sửa

chữa tàu hàng năm nhằm đảm bảo cho tàu luôn ở trạng thái kỹ thuật tốt, sẵn sàng tham gia vận chuyển. Thực hiện các công việc này không ai khác chính là các công ty vận tải biển- đơn vị trực tiếp điều hành hoạt động của các con tàu, đóng góp lớn cho phát triển đội tàu biển Việt Nam. Với hiện trạng đội tàu như hiện nay, các tàu cỡ trọng tải nhỏ vẫn tiếp tục được bố trí chủ yếu trên tuyến nội địa, còn trên tuyến quốc tế cần phải dần thay thế đưa vào sử dụng các tàu có trọng tải và tốc độ lớn hơn, nâng cao khả năng vận chuyển, khả năng cạnh tranh khi tàu hoạt động trên tuyến nước ngoài, phù hợp với xu thế phát triển của vận tải biển trong khu vực và trên thế giới, đáp ứng nhu cầu vận chuyển gia tăng khi Việt Nam đã thực sự hội nhập với nền kinh tế thế giới.

Đầu tư phát triển đội tàu biển nước ta hiện nay được thực hiện chủ yếu thông qua:

- *Đầu tư đóng mới:*

+ Đóng mới tại các nhà máy đóng tàu trong nước: Ưu thế nổi trội khi đầu tư tàu theo hình thức này: tiết kiệm được ngoại tệ, giá đóng tàu rẻ hơn so với đóng ở các nhà máy đóng tàu nước ngoài, tàu đóng mới đáp ứng yêu cầu kỹ thuật của nhà đầu tư, phù hợp với tuyến hoạt động, loại hàng chuyên chở, tạo điều kiện phát triển công nghiệp đóng tàu của nước ta... nhưng nhược điểm lớn nhất là đòi hỏi nguồn vốn lớn cho đầu tư, thời gian ứ đọng vốn lớn và khả năng đưa tàu vào khai thác chậm hơn do thời gian đóng một con tàu lâu có khi tới hàng năm. Bên cạnh đó khả năng đóng tàu tại các nhà máy đóng tàu trong nước vẫn còn hạn chế nhất định đối với đóng mới tàu container, tàu dầu trọng tải lớn.

+ Đóng mới tại các nhà máy đóng tàu nước ngoài: khi đặt đóng tại các nhà máy đóng tàu nước ngoài sẽ đáp ứng nhu cầu đóng các loại tàu theo yêu cầu nhưng giá đóng tàu cao, phải huy động nguồn ngoại tệ lớn nhưng ngược lại chất lượng tàu đóng mới cao, thời gian đóng thường ngắn hơn so với đóng tại

nhà máy đóng tàu trong nước, khả năng đưa tàu vào khai thác nhanh hơn, thời gian ứ đọng vốn trong thời gian đóng ngắn hơn.

- *Đầu tư tàu đã qua sử dụng trên thị trường quốc tế:* tức là mua tàu cũ trên thị trường mua bán tàu đã qua sử dụng ở các nước trên thế giới. Lợi thế của phát triển tàu theo hình thức này: giá mua tàu rẻ hơn so với tàu đóng mới, (ví dụ tàu chở dầu sản phẩm Petrolimex 10 trọng tải 37.256 DWT, 5 tuổi do Công ty cổ phần vận tải xăng dầu Vipco mua với giá gần 49 triệu USD, nếu đóng mới cỡ tàu này giá có thể lên tới trên 56 triệu USD), trong thời gian ngắn có thể đưa tàu vào khai thác, đáp ứng nhu cầu vận chuyển, nhanh chóng nâng cao tổng trọng tải của đội tàu hiện có. Nhưng do tàu đã qua sử dụng nên cũng có hạn chế nhất định về tình trạng kỹ thuật, mức độ phù hợp của tàu trên, tàu thuộc thế hệ cũ và có độ tuổi nhất định. Do vậy, nếu doanh nghiệp đầu tư phát triển tàu theo hình thức này, chính sách hướng tới là phải có sự giới hạn nhất định về tuổi tàu và ưu tiên đối với các tàu tuổi trẻ.
- *Đầu tư tàu đã đóng sẵn trên thị trường quốc tế:* Có nghĩa là mua tàu đã đóng sẵn tại các nhà máy đóng tàu nước ngoài. Với hình thức này, giá đầu tư một con tàu tuy có giảm hơn so với tàu cùng loại đặt đóng mới theo các thông số kỹ thuật của chủ đầu tư nhưng vẫn cao hơn nhiều so với hình thức mua tàu đã qua sử dụng song, trong thời gian ngắn lại có thể bổ sung ngay nâng cao năng lực cho đội tàu hiện có. Nhưng vì là tàu mới được đóng sẵn tại nhà máy đóng tàu nước ngoài nên vẫn cần phải đầu tư lượng ngoại tệ lớn, chưa thể đáp ứng triệt để các yêu cầu của nhà đầu tư.

Để đầu tư phát triển đội tàu biển Việt Nam, tùy theo khả năng tài chính, khu vực hoạt động, nhu cầu vận chuyển, thời gian đưa tàu vào khai thác, xu hướng phát triển vận tải biển trên thế giới và trong khu vực...các doanh nghiệp vận tải biển có thể lựa chọn hình thức đầu tư đặt đóng mới ngay tại

các nhà máy đóng tàu trong nước hoặc nước ngoài, mua tàu đã qua sử dụng hoặc mua tàu được đóng sẵn tại các nhà máy đóng tàu nước ngoài. Mỗi hình thức đều có những ưu nhược điểm nhất định, nhưng để đảm bảo phát triển bền vững của ngành hàng hải nước ta, trước hết chính sách phát triển đội tàu cần tập trung khuyến khích đóng mới trong nước tiếp theo ưu tiên mua tàu cũ tuổi trẻ trên thị trường quốc tế để trong thời gian ngắn có thể tăng năng lực vận tải cho đội tàu biển Việt Nam. Để tạo điều kiện cho ngành đóng tàu trong nước phát triển đồng thời vì lợi ích của quốc gia, với những ưu nhược điểm nhất định không nên khuyến khích đối với đầu tư phát triển tàu theo hình thức đóng mới tại nước ngoài, hình thức này chỉ áp dụng khi trong nước không có khả năng đóng hoặc không đáp ứng được nhu cầu về lượng vốn đầu tư quá lớn cho việc đóng mới.

Trong bối cảnh hiện tại còn nhiều khó khăn về nguồn vốn, năng lực các nhà máy đóng tàu trong nước được nâng cao rõ rệt, yêu cầu phát triển đội tàu biển là tất yếu trên thực tế cũng như trong nghiên cứu theo xu hướng đưa vào sử dụng các tàu cỡ trọng tải lớn, tốc độ cao trên các tuyến quốc tế, thực hiện mục tiêu trẻ hoá đội tàu đặc biệt khi Việt Nam tham gia hội nhập với nền kinh tế thế giới cần nhanh chóng bổ sung, phát triển để nâng cao năng lực của đội tàu biển nước ta, khẳng định sức mạnh trong cạnh tranh, nâng cao TPVT. Do vậy, chính sách phát triển đội tàu cần tập trung khuyến khích phát triển theo hình thức đầu tư đóng mới tại các nhà máy đóng tàu trong nước hoặc đầu tư tàu đã qua sử dụng nhưng hạn chế về tuổi tàu và ưu đãi đối với việc đầu tư những tàu tuổi còn trẻ.

Chính sách khuyến khích đầu tư đóng mới tại các nhà máy đóng tàu trong nước là giải pháp chính sách phát triển bền vững lâu dài đặc biệt trong bối cảnh hội nhập nền kinh tế trong đó có hội nhập về vận tải biển, song để thực hiện giải pháp chính sách này cần có tổ chức đủ tiềm lực, khả năng huy

động và đáp ứng về vốn đầu tư. Chính sách tạo thuận lợi phát triển đội tàu theo hướng đầu tư tàu đã qua sử dụng là giải pháp chính sách mang tính chất tình thế cho sự phát triển đội tàu biển nước ta. Trong hoàn cảnh còn nhiều hạn hẹp về vốn đầu tư và khả năng đóng tàu trong nước, thực tế lại đòi hỏi gia tăng về trọng tải trong thời gian ngắn để đáp ứng kịp thời nhu cầu vận chuyển hàng hoá xuất nhập khẩu nên phương thức đầu tư tàu đã qua sử dụng vẫn là sự lựa chọn của phần lớn các doanh nghiệp vận tải biển. Ở góc độ quản lý nhà nước cần có chính sách tạo thuận lợi cho doanh nghiệp đầu tư tàu đã qua sử dụng nhưng vẫn cần giới hạn tuổi tàu dưới 15 và đặc biệt là ưu tiên đối với doanh nghiệp đầu tư tàu tuổi trẻ, đạt mục tiêu trẻ hoá đội tàu.

Trở thành thành viên của WTO, Việt Nam phải tuân thủ toàn bộ các hiệp định, các quy định mang tính ràng buộc tại thời điểm gia nhập. Tuy nhiên, là nước đang phát triển ở trình độ thấp, lại đang trong quá trình chuyển đổi nên nước ta được WTO chấp nhận cho hưởng một thời gian chuyển đổi (5 năm) trong việc thực hiện một số cam kết có liên quan đến thuế. Do vậy, trong thời gian tới để khuyến khích phát triển đội tàu biển nước ta có thể vận dụng một số giải pháp chính sách cơ bản sau:

(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 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.

Qua phân tích đánh giá kết quả nhận được sau khi giải mô hình theo phương pháp chuyên gia ở phần trên, để nâng cao TPVT khi nghiên cứu đối với tàu hàng khô cần, phát triển tàu hàng khô là ưu tiên hàng đầu bên cạnh việc nâng cao khả năng thông qua của các tổng hợp, giảm thiểu thời gian tàu đỗ bến nhưng cần đảm bảo tốc độ tăng của thời gian tàu chạy phải lớn hơn tốc độ giảm của thời gian xếp dỡ hàng nên thời gian xếp dỡ hàng vẫn chiếm ưu thế lớn hơn so với thời gian tàu chạy và quy luật chung trong khai thác tàu hàng khô vẫn được tuân thủ. Từ nghiên cứu xác định được mức độ ảnh hưởng của các nhân tố cơ bản đến TPVT dưới góc độ tàu hàng khô cho thấy để nâng cao TPVT, chính sách chủ yếu phải có tác động phát triển mạnh loại tàu này theo hướng đưa vào sử dụng các tàu hàng khô tốc độ và trọng tải lớn, trẻ tuổi, bên cạnh việc phát triển cảng biển nhằm giảm được thời gian tàu đỗ bến thực hiện công việc xếp dỡ hàng cũng như nâng cao chất lượng hoạt động dịch vụ hàng hải.

Hiện nay, các nhà máy đóng tàu trong nước đã đóng được tàu hàng khô 53.000 DWT, Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam cũng đã ký hợp đồng nguyên tắc với Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam giai đoạn 2007- 2015 đóng mới tàu hàng khô cỡ lớn từ 22.500 DWT- 54.000 DWT. Trong tương lai không xa các nhà máy đóng trong nước có thể đóng tàu hàng khô trọng tải cỡ lớn. Bên cạnh đó, định hướng phát triển đối với tàu hàng khô cũng là đưa vào sử dụng tàu trọng tải lớn trên các tuyến quốc tế. Kết hợp với phân tích đánh giá hiện trạng đội tàu biển Việt Nam ở chương 2 (mục 2.1.1), hiện nay phần lớn ở các công ty vận tải biển ở nước ta, cỡ tàu hàng khô phổ biến vẫn là dưới 10.000 DWT, cỡ từ 10.000- dưới 20.000 DWT có nhưng không nhiều, còn tàu trọng tải trên 20.000 DWT cũng rất hạn chế, chẳng hạn như đội tàu của Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam- nòng cốt của đội tàu biển Việt Nam với tổng số 104 tàu cũng chỉ có 15 tàu hàng khô trọng tải trên 20.000 DWT trong đó có những tàu đã ở tuổi 31 (tàu Energy của Falcon), nên cần có chính sách khuyến khích phát triển tàu hàng khô trọng tải từ 20.000 DWT.

Để khuyến khích phát triển đội tàu với các dự án đầu tư đóng mới tàu trong nước, cần tiếp tục thực hiện chính sách vay vốn từ Ngân hàng Phát triển Việt Nam (trước đây là Quỹ hỗ trợ phát triển) nhưng khuyến khích đối với doanh nghiệp đầu tư đóng mới tàu có trọng tải lớn, tuổi tàu trẻ, thông qua các mức vay. Với mức cho vay hiện hành là 70% tổng mức đầu tư đang được áp dụng nên có sự điều chỉnh nhằm tạo thuận lợi về vốn cho doanh nghiệp đầu tư tàu. Hạn mức cho vay cần được phân định theo hai mức: với đầu tư tàu hàng khô cỡ dưới 20.000 DWT vẫn theo mức hiện hành còn với đầu tư tàu hàng khô cỡ trọng tải từ 20.000 DWT trở lên cần được vay ở mức cao hơn để phần nào tạo điều kiện thuận lợi về vốn khuyến khích cho doanh nghiệp khi đầu tư tàu trọng tải lớn, tuổi tàu trẻ.

Với hiện trạng đội tàu hàng khô của nước ta như hiện nay, để nâng cao TPVT thì chính sách tác động cần tạo ra được những lợi thế cho các doanh nghiệp vận tải biển trong việc đầu tư sử dụng các tàu có khả năng chuyên chở lớn, tốc độ cao, tuổi trẻ đáp ứng các yêu cầu của Công ước quốc tế. Vì vậy, chính sách tạo điều kiện thuận lợi trong việc vay vốn từ Ngân hàng phát triển Việt Nam đối với đầu tư đóng mới tàu trong nước là hoàn toàn cần thiết, chính sách này không chỉ tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp đầu tư đưa vào sử dụng các tàu hàng khô hiện đại, trẻ tuổi, thời gian hành trình được rút ngắn, nâng cao khả năng cạnh tranh trên thị trường vận tải biển quốc tế, thuận lợi khi tàu ra vào các cảng biển trên thế giới mà còn có tác động phát triển ngành công nghiệp đóng tàu của Việt Nam. Nhưng không phải doanh nghiệp nào cũng có đủ khả năng tài chính và các điều kiện để đầu tư đóng tàu mới, do vậy hình thức mua tàu đã qua sử dụng trong hoàn cảnh nhất định vẫn được các doanh nghiệp lựa chọn, song chính sách phát triển tàu cần khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư các tàu trọng tải lớn đã qua sử dụng nhưng tuổi trẻ bằng cách giảm mức thuế VAT cho doanh nghiệp khi nhập khẩu tàu, với mức 5% như hiện nay vẫn là khó khăn đối với doanh nghiệp (trước năm 8/2006 khi nhập khẩu tàu doanh nghiệp vẫn phải chịu 5% thuế VAT và 5% thuế nhập khẩu tàu, nhưng từ sau tháng 8/2006 nhà nước đã thực hiện miễn thuế nhập khẩu đối với tàu trên 5 ngàn tấn- Nghị định 827/2006-BKH ngày 15/8/2006). Việc giảm thuế VAT đối với tàu nhập khẩu sẽ là bước khởi đầu theo hướng xác định vận tải biển quốc tế là đối tượng chịu thuế VAT với thuế suất 0%

Xu hướng đầu tư phát triển tàu có trọng tải lớn, tốc độ cao là nhu cầu tất yếu trên thực tế. Nếu nhu cầu khai thác tàu hàng khô đòi hỏi cần phải bổ sung ngay tàu hàng khô trọng tải trên 53.000 DWT trong khi khả năng của các nhà máy đóng tàu trong nước chưa đáp ứng cần tạo điều kiện khi doanh nghiệp đầu tư loại tàu này thông qua hưởng mức thuế suất VAT là 0%.

Do vậy, các chính sách phát triển tàu hàng khô cần hướng tới là khuyến khích sử dụng tàu trọng tải lớn, tốc độ cao, tuổi trẻ đồng thời tạo thuận lợi cho doanh nghiệp lựa chọn hình thức đầu tư phát triển tàu hợp lý phù hợp với khả năng của doanh nghiệp, quy hoạch phát triển đội tàu hàng khô, nhu cầu thực tế...cho dù là hình thức đóng mới trong nước hay mua tàu đã qua sử dụng, góp phần nâng cao năng lực vận chuyển, khả năng cạnh tranh và nâng cao TPVT.

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 container trọng tải dưới 1.000 TEU được vay 70% tổng mức đầu tư
- Đối với tàu container 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 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 dưới 15 sẽ được miễn thuế VAT.

Hiện nay, ở nước ta tàu container chiếm tỷ lệ rất nhỏ chỉ là 1,99 % về số lượng và 6,05% về trọng tải. Đội tàu của Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam được xem là đội tàu nòng cốt của đội tàu biển Việt Nam thì cũng chỉ có 11 tàu

container trong đó tàu có sức chứa trên 1.000 TEU cũng chỉ có 4 tàu, còn lại 7 tàu có sức chứa từ 205 - 594 TEU. Với số lượng trên thì tàu container cỡ trọng tải trên 1.000 TEU của nước ta còn quá ít cần tiếp tục đầu tư phát triển. Trong khi đó, các nhà máy đóng tàu trong nước đã đóng được tàu container trọng tải 1.016 TEU và tương lai sẽ đóng những con tàu container có sức chứa lớn hơn Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam đã ký với Tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam (2007 -2015) hợp đồng nguyên tắc đóng tàu container có trọng tải 1.800 – 3.000 TEU, đây cũng là một trong những thuận lợi để phát triển đội tàu biển nước ta.

Mặt khác, theo định hướng phát triển tàu container đến năm 2020 hoạt động trên các tuyến quốc tế có trọng tải từ 1.000 TEU trở lên. Tương tự như phân tích đối với tàu hàng khô, hạn mức cho vay cũng cần theo hướng khuyến khích, ưu tiên hơn cho doanh nghiệp đầu tư tàu container có trọng tải lớn. Còn nếu doanh nghiệp lựa chọn hình thức mua tàu đã qua sử dụng vẫn phải đảm bảo dưới 15 tuổi nhưng cần khuyến khích các doanh nghiệp đầu tư tàu đã qua sử dụng tuổi dưới 10 nhằm đẩy nhanh tốc độ trẻ hoá đội tàu. Do vậy, trong chính sách phát triển tàu cần phân định thành hai mức giảm thuế VAT đối với tàu cũ theo độ tuổi để định hướng, khuyến khích các doanh nghiệp vận tải biển đồng thời trong hoàn cảnh nhất định, việc đầu tư tàu đã qua sử dụng sẽ không làm ảnh hưởng đến quyết sách trẻ hoá đội tàu của nước ta.

Đối với tàu container, nhân tố cơ bản có ảnh lớn nhất đến TPVT như đã phân tích ở trên chính là thời gian tàu chạy nên chính sách ban hành phải tạo điều kiện phát huy tác động tích cực của nhân tố này. Trong điều kiện hiện tại cũng như xu hướng phát triển vận tải biển của các nước trong khu vực và trên thế giới thì việc sử dụng tàu container có trọng tải lớn, tốc độ cao trên các tuyến vận tải biển quốc tế đã chứng minh được tính hiệu quả. Hiện nay, hàng hoá XNK của nước ta với các nước chủ yếu thông qua các tuyến feeder gom

hàng cho các tàu container lớn cập cảng Singapore, Hồng Kông...nếu nước ta có các cảng nước sâu có thể tiếp nhận các tàu có trọng tải lớn thì cước vận tải hàng XNK của Việt Nam sẽ giảm do giảm chi phí vận tải từ các cảng Việt Nam đến cảng Singapore, Hồng Kông, lúc đó hàng XNK của nước ta có thể được xuất hoặc nhập trực tiếp qua các cảng lớn của Việt Nam. Mặt khác, với đặc thù khai thác của tàu container theo lịch công bố trước, nên các tàu đưa vào khai thác thường phải có tốc độ cao, có khả năng giải quyết khắc phục các sự cố, nguy cơ trục trặc bất thường gây phá vỡ lịch trình chạy tàu đã công bố do khâu làm hàng tại các cảng cũng như ngay trong hành trình tàu chạy trên biển...Chính sách khuyến khích phát triển tàu container trọng tải lớn, tốc độ cao một mặt tạo điều kiện cho doanh nghiệp có được định hướng xác thực trong việc phát triển đội tàu, đề xuất đưa ra các phương án đầu tư hiệu quả đáp ứng nhu cầu hội nhập về vận tải biển, nâng cao khả năng cạnh tranh, hấp dẫn các chủ hàng xuất nhập khẩu, mặt khác đây là chính sách tác động trực tiếp đến nhân tố cơ bản có ảnh hưởng lớn nhất đến TPVT khi xem xét đối với các tàu container.

Đầu tư tàu container trọng tải lớn, tốc độ cao tức là tác động trực tiếp vào thời gian tàu chạy- nhân tố cơ bản đặc trưng cho đội tàu và là nhân tố có tác động lớn nhất đến TPVT đồng thời vẫn đảm bảo duy trì và phát triển để giảm thiểu thời gian tàu đỗ bến cho việc xếp dỡ hàng hoá, cung ứng tàu biển, thủ tục cho tàu ra vào cảng...là những nhân tố cơ bản đặc trưng cho hệ thống cảng biển, dịch vụ hàng hải có ảnh hưởng đến TPVT ở mức độ thấp hơn so với nhân tố đặc trưng cho đội tàu sẽ là căn cứ logic để nâng cao TPVT.

Ngoài ra, việc thúc đẩy phát triển tàu container sẽ làm giảm bớt sự mất cân đối về cơ cấu đội tàu của đội tàu biển nước ta theo chủng loại, phù hợp với xu hướng phát triển vận tải biển trong khu vực cũng như trên thế giới, nâng cao tỷ lệ container hoá trong vận tải thúc đẩy cải thiện tỷ lệ container

hoá trong xây dựng cảng biển nước ta. Đặc biệt, khi nước ta đã là thành viên của WTO thì vận tải biển Việt Nam không thể không hội nhập vào mạng lưới vận tải biển quốc tế, hàng hoá XNK của Việt Nam cũng phải được vận chuyển trên những phương tiện phù hợp, giảm chi phí vận tải, nâng cao chất lượng vận chuyển, giảm thời gian ứ đọng vốn của hàng hoá trên hành trình vận chuyển do thời gian vận chuyển được rút ngắn từ việc sử dụng tàu có tốc độ lớn, phù hợp với xu thế phát triển vận tải biển.

Mặt khác, theo kế hoạch phát triển cơ sở vật chất của ngành Hàng hải, tới năm 2010 phấn đấu nâng tổng trọng tải của đội tàu biển lên 4,5 triệu DWT tuổi bình quân là 16 tuổi, có khả năng đảm nhận vận chuyển 25% lượng hàng hoá xuất nhập khẩu bằng đường biển của Việt Nam. Đến năm 2020 con số này sẽ là 7,1 triệu DWT, tuổi bình quân là 14 và đảm nhận 35% [2, tr.13]. Dưới góc độ nghiên cứu mô hình các nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT, việc chỉ ra hướng đầu tư cho đội tàu biển nước ta theo từng loại tàu giữ vai trò hết sức quan trọng. Khi nghiên cứu đối với tàu container, nhân tố có mức độ tác động mạnh nhất đến TPVT là thời gian chạy tàu nên khi chính sách phát triển tàu tạo được chuyển biến tích cực sẽ không chỉ có tác động nâng cao TPVT mà còn đáp ứng được yêu cầu thực tiễn về nhu cầu vận chuyển hàng XNK, phù hợp với định hướng phát triển vận tải biển Việt Nam cũng như xu hướng phát triển của vận tải biển trong khu vực và trên thế giới. Do vậy, chính sách khuyến khích đầu tư tàu container có trọng tải lớn, tốc độ cao sẽ có tác động tạo dựng định hướng rõ ràng để phát triển tàu container, nâng cao TPVT của đội tàu biển Việt Nam.

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%

Khi nghiên cứu về tàu dầu thì nhân tố thời gian tàu chạy là nhân tố có mức độ ảnh hưởng lớn nhất đến TPVT. Chính sách khuyến khích phát triển tàu dầu trọng tải lớn, tốc độ cao là sự kích hoạt tới nhân tố có mức độ ảnh hưởng lớn nhất trong ba nhân tố cơ bản ảnh hưởng đến TPVT- nhân tố thời gian tàu chạy như đã phân tích ở phần trên, khi nhân tố này được cải thiện sẽ là căn cứ khoa học để nâng cao TPVT.

Nước ta nhập khẩu chủ yếu là dầu sản phẩm. Về nguyên lý, nhập khẩu lô hàng lớn giá sẽ giảm hơn so với lô hàng nhỏ. Giá của lô hàng này sẽ được giảm hơn khi chính bên nhập khẩu lại vận chuyển bằng tàu của nước mình (mua FOB). Bên cạnh đó, hiệu quả của việc sử dụng tàu có trọng tải lớn đã được khẳng định (tất nhiên phải đảm bảo những điều kiện cần thiết) và cũng là xu hướng phát triển tàu biển trên thế giới đặc biệt khi Việt Nam đã tham gia hội nhập với nền kinh tế thế giới, nhu cầu vận chuyển ngày một tăng, tương lai kế hoạch phát triển cảng nước sâu, cảng trung chuyển quốc tế hoàn

thành thì các tàu dầu trọng tải lớn, tốc độ cao sẽ tiếp tục phát huy hiệu quả trong khai thác.

Hơn nữa, trên thực tế qua xu hướng đặt đóng mới các tàu dầu cỡ lớn vẫn là phổ biến trên thị trường tàu dầu thế giới, các tàu đang được đặt đóng thường lớn hơn các tàu hiện có. Bình quân cỡ trọng tải tàu đang hoạt động có trọng tải 34.904 DWT, trong khi đó trọng tải bình quân của các tàu đang được đặt đóng mới là 41.190 DWT [36, tr.61]. Xác định được lợi thế khai thác tàu dầu trọng tải lớn các công ty vận tải biển cũng đã khắc phục khó khăn để đầu tư tàu chở dầu cỡ lớn, tốc độ cao như Vosco với tàu Đại Việt trọng tải 37.420 DWT được mua mới từ nước ngoài và đưa vào khai thác cuối năm 2006. Đại Việt là tàu dầu có trang thiết bị xếp dỡ hiện đại, đáp ứng các tiêu chuẩn và quy định của Tổ chức Hàng hải quốc tế. Tàu dầu Đại Việt đã hỗ trợ đắc lực cho hai tàu dầu Đại Hùng và Đại Long thuộc thế hệ cũ, trọng tải không còn phù hợp, hiệu quả khai thác hạn chế [30, tr.12], trong khi đó tàu Đại Hùng và Đại Nam là các tàu có trọng tải 29.997 DWT nhưng trên thực tế khai thác đã được đánh giá là không còn phù hợp về trọng tải nữa. Như vậy, nhu cầu từ thực tế khai thác cũng rất cần tàu dầu có trọng tải lớn. Cũng xuất phát từ hiệu quả nhận được từ việc sử dụng tàu trọng tải lớn, tốc độ cao, Vipco đầu năm 2007 đã mua và đưa tàu Petrolimex 10 trọng tải 37.26 DWT vào khai thác từ 2/2007.

Trên thực tế, các nhà máy đóng tàu trong nước mới chỉ đóng được tàu chở dầu sản phẩm có trọng tải 13.500 DWT, trong khi năng lực đóng tàu chở dầu sản phẩm còn hạn chế, đòi hỏi sử dụng tàu dầu trọng tải lớn, tốc độ cao là nhu cầu thực tế, đầu tư đóng mới hoặc mua tàu đóng sẵn ở nước ngoài giá rất cao thì giải pháp phần lớn các doanh nghiệp lựa chọn là mua tàu cũ trên thị trường quốc tế. Tuy nhiên, năng lực đóng tàu trong nước sẽ được cải thiện trong thời gian tới (2007-2015) Việt Nam sẽ đóng được tàu chở dầu sản phẩm 50.000 DWT (hợp đồng ký kết giữa Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam và Tập

đoàn Công nghiệp tàu thuỷ Việt Nam). Bên cạnh đó, định hướng phát triển tàu dầu kinh doanh trên tuyến quốc tế cũng sẽ có trọng tải từ 20.000 - 40.000 DWT nên việc khuyến khích phát triển sử dụng tàu dầu từ 30.000 DWT trở lên là hoàn toàn cần thiết. Tương tự như phân tích đối với hai loại tàu trên, hạn mức cho vay của Ngân hàng Phát triển Việt Nam cũng cần phân định theo hai mức theo hướng ưu tiên, khuyến khích đối với đầu tư đóng mới tàu dầu trọng tải lớn tại các nhà máy đóng tàu trong nước.

Tuỳ theo tình hình tài chính và điều kiện thực tế, doanh nghiệp có thể lựa chọn hình thức mua tàu cũ, song vẫn phải thực hiện nghiêm ngặt giới hạn về tuổi tàu. Có thể trên thực tế, giới hạn tuổi tàu dưới 15 cũng là một trong những khó khăn đối với các doanh nghiệp vận tải xăng dầu nhưng sẽ tạo cơ sở thực hiện mục tiêu trẻ hoá đội tàu biển nước ta, cho nên chính sách khuyến khích đầu tư phát triển tàu dầu trọng tải lớn, tốc độ cao khi doanh nghiệp lựa chọn phương thức mua tàu đã qua sử dụng thì chính sách hướng tới vẫn cần phải chú trọng khuyến khích đầu tư các tàu dưới 10 tuổi, đảm bảo thực hiện mục tiêu trẻ hoá đội tàu biển Việt Nam thông qua việc giảm thuế VAT.

Như vậy, từ nghiên cứu tính toán có thể rút ra kết luận để nâng cao TPVT của đội tàu biển Việt Nam khi xem xét đối với đội tàu dầu cần việc ưu tiên đầu tư tàu dầu có trọng tải lớn, tốc độ cao. Kết luận này không chỉ dựa trên cơ sở nghiên cứu mang tính định lượng mà nó còn phù hợp với nhu cầu thực tế khai thác của các công ty vận tải biển, định hướng phát triển đội tàu biển cũng như xu hướng phát triển của đội tàu dầu trên thế giới.

(2). Tiếp tục duy trì chính sách dành quyền vận chuyển hàng hoá cho đội tàu 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 đắc lực cho đội tàu quốc gia phát triển. Đối với hàng

hoá xuất nhập khẩu bằng nguồn tài chính có nguồn gốc từ ngân sách nhà nước được ưu tiên dành quyền vận chuyển cho đội tàu biển Việt Nam, trừ trường hợp điều ước quốc tế mà Việt Nam ký kết có quy định khác đi. Trong trường hợp đội tàu Việt Nam không có khả năng vận chuyển các loại hàng hoá trên thì mới sử dụng tàu biển nước ngoài để vận chuyển trên cơ sở chủ hàng hoặc doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam có văn bản đề nghị, nêu rõ lý cần phải sử dụng tàu nước ngoài, xin phép Bộ Giao thông vận tải. Vấn đề ở chỗ, để thực hiện tốt chính sách dành quyền vận chuyển hàng hoá cần phải làm rõ và công bố công khai các mặt hàng có nguồn gốc tài chính từ ngân sách nhà nước tạo thuận lợi cho các doanh nghiệp vận tải biển tiếp cận vận chuyển.

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

Dịch vụ hàng hải giữ là loại hình dịch vụ hỗ trợ trong việc tàu đến cảng. Dịch vụ hàng hải phát triển, chất lượng dịch vụ tốt sẽ thu hút các chủ hàng, chủ tàu, các hãng vận tải biển lớn trên thế giới đến các cảng Việt Nam thúc đẩy vận tải biển Việt Nam phát triển. Phát triển và nâng cao chất lượng dịch vụ hàng hải tạo điều kiện thuận lợi cho tàu giảm được thời gian chờ đợi để làm các thủ tục ra vào cảng, cung ứng tàu biển... là nhân tố có tác động nhất định đến TPVT, do vậy để nâng cao TPVT cần tạo ra sự phát triển thực cho các hoạt động hỗ trợ. Sau đây là giải pháp chính sách cơ bản về phát triển dịch vụ hàng hải của nước ta:

(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.

Qua phân tích chính sách phát triển dịch vụ hàng hải hiện tại (2.4.3) thì việc chính sách hạn chế đối với yếu tố nước ngoài tham gia cung cấp các loại hình dịch vụ hàng hải sẽ không còn phù hợp khi Việt Nam đã là thành viên của WTO. Với mục đích tạo được sự chuyển biến tích cực cho hệ thống dịch vụ hàng hải Việt Nam trong bối cảnh hiện nay cũng như kinh nghiệm phát triển hệ thống dịch vụ hàng hải của các nước trong khu vực và trên thế giới thì giải pháp chính sách mở cửa đối với hệ thống dịch vụ hàng hải là hoàn toàn phù hợp xu thế phát triển. Dịch vụ là lĩnh vực hoạt động đòi hỏi lượng vốn đầu tư không lớn nhưng tỷ suất lợi nhuận lại cao nên khi thực hiện chính sách mở cửa sẽ thu hút mạnh mẽ các nhà đầu tư nước ngoài vào lĩnh vực này, tạo cơ hội học hỏi, trưởng thành, tiếp cận công nghệ hoạt động quản lý hiện đại cho sự phát triển của hệ thống dịch vụ hàng hải nước nhà. Tuy nhiên, cũng có không ít thách thức khó khăn mà các doanh nghiệp dịch vụ hàng hải trong nước phải vượt qua để khẳng định vị trí, trụ vững và nâng cao khả năng cạnh tranh, giành thị phần lớn hơn. Nhưng riêng đối với hai loại Dịch vụ Đại lý tàu biển và Lai dắt tàu tại cảng biển không nên quy định chỉ dành cho doanh nghiệp 100% vốn trong nước mà cũng cần có chính sách mở cửa dần. Do vậy, ở thời điểm nước ta vừa gia nhập Tổ chức thương mại thế giới chính sách ban hành phải từng bước thực hiện các cam kết nên vẫn cần duy trì tỷ lệ vốn tham gia nhất định của bên nước ngoài không quá 49% trước khi mở cửa toàn bộ đối với dịch vụ Đại lý tàu biển và Lai dắt tàu tại cảng biển nhằm tiếp tục tạo khoảng thời gian để các doanh nghiệp trong nước chuẩn bị tiềm lực tham gia cạnh tranh ngay tại “sân nhà”.

(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.

Hiện tại, với cơ sở vật chất cho hoạt động dịch vụ hàng hải còn nghèo nàn, việc phổ cập áp dụng công nghệ thông tin trong hoạt động dịch vụ hàng

hải ở nước ta còn nhiều hạn chế. Trong khi thương mại điện tử đang là hình thức giao dịch phổ biến trong hoạt động dịch vụ hàng hải ở các nước và là xu hướng phát triển tất yếu trong bối cảnh toàn cầu hoá nền kinh tế. Doanh nghiệp dịch vụ hàng hải Việt Nam muốn tham gia vào mạng lưới dịch vụ hàng hải của các nước trên thế giới thì việc trao đổi, hợp tác hoạt động về dịch vụ hàng hải chỉ có thể tiến hành trên nền tảng cơ sở hạ tầng công nghệ thông tin, do vậy chính sách khuyến khích đầu tư cơ vật chất hiện đại sẽ là căn cứ quan trọng nâng cao chất lượng phục vụ và khả năng cạnh tranh của hệ thống dịch vụ hàng hải Việt Nam, thúc đẩy nâng cao TPVT.

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 tố 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
- Đẩy nhanh tiến độ xây dựng cảng trung chuyển quốc tế./.

**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.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

Tiếng Việt

1. Trịnh Minh Anh (2003), “Hội nhập quốc tế và một số vấn đề liên quan đến ngành vận tải biển”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (5), tr. 35-37.
2. Ngân Anh (2007), “Phát triển đội tàu biển Việt Nam: số lượng phải song hành với chất lượng”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (4), tr. 13 và 20.
3. Bộ Giao thông Vận tải (2003), *Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2010 và định hướng phát triển đến 2020*, Hà Nội.
4. Bộ Giao thông Vận tải (2003), *Đề án: Phát triển và nâng cao chất lượng Dịch vụ Hàng hải*, Hà Nội.
5. Bộ Giao thông Vận tải (2003), *Báo cáo kinh nghiệm tổ chức quản lý cảng biển cảng sông của một số nước trong khu vực và trên thế giới*. (Báo cáo sản phẩm số 3- thuộc đề tài: Nghiên cứu mô hình tổ chức, cơ chế quản lý, khai thác cảng biển cảng sông ở Việt Nam), Hà Nội.
6. Bộ Giao thông Vận tải (2005), *Báo cáo tóm tắt đề tài: Nghiên cứu mô hình tổ chức, cơ chế quản lý, khai thác cảng biển cảng sông ở Việt Nam*, Hà Nội.
7. Bộ Giao thông Vận tải, Cơ quan hợp tác quốc tế Nhật Bản, Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (2000), *Báo cáo chính thức (tập 3): Chiến lược và quy hoạch tổng thể ngành giao thông vận tải*, Hà Nội.
8. Bộ Giao thông Vận tải- Cục Hàng Hải Việt Nam (1995), *Quản lý nhà nước đối với ngành hàng hải Việt Nam* (Phụ lục dự án: Thiết kế quy hoạch phát triển đội tàu biển quốc gia Việt Nam đến 2010), Hà Nội.
9. Bộ Giao thông Vận tải- Cục hàng hải Việt Nam (1999), *Đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ: Nghiên cứu hoàn thiện hệ thống chính sách và cơ chế quản lý nhà nước về hàng hải ở Việt Nam*, Hà Nội.

10. Bộ Giao thông Vận tải- Cục Hàng Hải Việt Nam (2004), *Các bài tham luận tại Hội nghị Vận tải và Dịch vụ Hàng hải*, Hải Phòng.
11. Bộ Giao thông Vận tải- Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (2000), *Báo cáo kỹ thuật số 8: Cảng và Vận tải biển* (Nghiên cứu Chiến lược phát triển giao thông vận tải quốc gia tại nước cộng hoà XHCN Việt Nam), Hà Nội.
12. Bộ Giao thông Vận tải- Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (2004), *Báo cáo tóm tắt đề tài nghiên cứu khoa học cấp bộ: Xây dựng cơ chế chính sách đầu tư phát triển cảng biển Việt Nam*, Hà Nội.
13. Bộ Giao thông Vận tải- Viện Chiến lược và Phát triển GTVT (2004), *Đề tài NCKH & PTCN: Nghiên cứu luồng hàng XNK phục vụ hội nhập quốc tế về GTVT*, Hà Nội.
14. Bộ Thương mại (2006), *Việt Nam- WTO Cam kết và mở cửa thị trường*.
Địa chỉ truy cập:
<http://irv.moi.gov.vn/KH-CN/thutoasoan/2007/1/16492.ttvn>
(9/8/2007)
15. Chính phủ (2001), *Nghị định số 57/2001/NĐ-CP của Chính phủ về Điều kiện kinh doanh vận tải biển*, ngày 24 tháng 8, Hà Nội.
16. Chính Phủ (2004), *Nghị định số 106/2004/NĐ-CP của Chính phủ về Tín dụng đầu tư phát triển của Nhà nước*, ngày 1 tháng 4, Hà Nội.
17. Chính phủ (2006), *Nghị định số 71/2006/NĐ- CP của Chính phủ về Quản lý cảng biển và luồng hàng hải*, ngày 25 tháng 7, Hà Nội.
18. Nguyễn Văn Chương (2004), “Tầm quan trọng của hệ thống Logistic”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (8), tr. 21-22.
19. Công ty Cổ phần Vận tải xăng dầu Vitaco (2005), *Bản công bố thông tin công ty Vitaco*. Địa chỉ truy cập:

<http://www.ssc.gov.vn/ssc/Detail.aspx?tabid=953&ItemID=2688>

(22/5/2007)

20. Công ty Vận tải biển Việt Nam (2006), *Đội tàu Vosco*. Địa chỉ truy cập: <http://www.vosco.com.vn/fleet%20list.htm> (30/5/2007)
21. Công ty Cổ phần vận tải xăng dầu Vipco (2006), *Đội tàu vận tải*. Địa chỉ truy cập: http://www.vipco.com.vn/Desktop.aspx/Doi-Tau-Van-Tai//Doi_tai_van_tai/ (30/5/07)
22. Cục Hàng Hải Việt Nam (2006), *Báo cáo tổng kết tình hình thực hiện nhiệm vụ, kế hoạch 5 năm 2001-2005 và phương hướng, nhiệm vụ, kế hoạch 5 năm 2006-2010*, Hà Nội.
23. Cục Hàng Hải Việt Nam (2007), *Báo cáo tổng kết công tác năm 2006, triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2007*, Hà Nội.
24. Cục Hàng Hải Việt Nam (2007), *Công ước quốc tế*. Địa chỉ truy cập: <http://www.vinamarine.gov.vn/viewPage.aspx?tabId=47> (20/2/2008)
25. Cục Hàng Hải Việt Nam (2007), *Danh mục Hiệp định hàng hải đã ký giữa Việt Nam và các nước*. Địa chỉ truy cập: <http://www.vinamarine.gov.vn/viewPage.aspx?tabId=48> (20/2/2008)
26. Phạm Văn Cương (1995), *Tổ chức khai thác đội tàu vận tải biển*, Nhà in Đại học Hàng Hải Việt Nam, Hải Phòng.
27. Nguyễn Quang Dong, Ngô Văn Thứ, Hoàng Đình Tuấn (2002), *Giáo trình Mô hình toán kinh tế*, Nhà xuất bản Giáo dục, Hà Nội.
28. Nguyễn Việt Dũng (2005), “Hiệp định hàng hải Việt Nam và các nước”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (7), tr. 41- 42.
29. Đoàn Thị Thu Hà, Nguyễn Thị Ngọc Huyền (2000), *Giáo trình: Chính sách kinh tế- xã hội*, Nhà xuất bản Khoa học và Kỹ thuật, Hà Nội.

30. Duyên Hải (2006), “Công ty vận tải biển Việt Nam nâng cao hiệu quả quản lý và sản xuất kinh doanh”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (6), tr.12-13.
31. Nguyễn Ngọc Huệ (2007), “Cảng biển Việt Nam và WTO”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (1+2), tr. 28-29 và 102.
32. Đăng Khoa (2006), “Tin hàng hải thế giới”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (6), tr. 64.
33. Trần Thanh Minh (2005), “Bộ luật hàng hải Việt Nam 2005 và tiến trình phát triển, hội nhập của ngành hàng hải”. *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (7), tr. 4- 6.
34. Nguyễn Thị Minh (2005), “Tin quốc tế”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (10), tr. 63-64.
35. Nguyễn Thị Mơ (2002), *Hoàn thiện pháp luật về thương mại và hàng hải trong điều kiện Việt Nam hội nhập kinh tế*, Nhà xuất bản Chính trị Quốc gia, Hà Nội.
36. Phòng kinh tế đối ngoại Vosco (2006), “Thị trường tàu chở dầu năm 2006”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (12), tr. 61.
37. Tô Thị Phượng (1996), *Giáo trình Lý thuyết thống kê*, Nhà xuất bản Giáo dục, Hà Nội.
38. Phạm Thiết Quát (2004), “Giải pháp nâng cao thị phần vận tải biển”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (10), tr. 27-29.
39. Quốc hội nước CHXHCN Việt Nam (2005), *Bộ luật Hàng Hải Việt Nam*, ngày 14 tháng 6, Hà Nội.
40. Hirotaka Sata- chuyên gia JICA tại TDSI (1999), *Kinh nghiệm phát triển cảng ở Nhật Bản*, (Tài liệu cho các cuộc hội thảo GTVT-Hội thảo GTVT lần thứ 5), Hà Nội.

41. Trần Đắc Sửu (1993), *Tóm tắt các Công ước của Tổ chức hàng hải quốc tế*, Nhà xuất bản Giao thông Vận tải, Hà Nội.
42. Thủ tướng Chính phủ (2003), *Quyết định số 149/2003/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về Một số chính sách và cơ chế khuyến khích phát triển đội tàu biển Việt Nam*, ngày 21 tháng 7, Hà Nội
43. Thủ tướng Chính phủ (2003), *Quyết định số 1195/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ về Phê duyệt Quy hoạch phát triển Vận tải biển Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020*, ngày 4 tháng 11, Hà Nội.
44. Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam (1996), *Đề án phát triển đội tàu biển 1996-2000. Kế hoạch sản xuất kinh doanh năm 1996*, Hà Nội.
45. Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam (2002), *Đề tài NCKH cấp Nhà nước: Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành Hàng Hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Nhà xuất bản Giao thông Vận tải, Hà Nội.
46. Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam (2005), *Tin tức*. Địa chỉ truy cập: <http://www.vinalines.com.vn/baochifr.htm> (2/5/2005)
47. Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam (2006), *Danh sách đội tàu Tổng công ty Hàng Hải Việt Nam*. Địa chỉ truy cập: <http://www.vinalines.com.vn/danhsachtau.htm> (1/8/2006)
48. Nguyễn Hoàng Tiệm (2000), *Một số biện pháp nhằm đổi mới cơ chế quản lý đối với các doanh nghiệp nhà nước thuộc ngành Hàng Hải Việt Nam*, Luận án tiến sỹ kinh tế, Đại học Kinh tế Quốc dân, Hà Nội.
49. Nguyễn Hoàng Tiệm (2003), “Cần có những cơ chế chính sách thích hợp với thị trường để giành quyền vận tải cho đội tàu biển Việt Nam”. *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (11), tr. 22- 23.

50. Đỗ Hoàng Toàn, Mai Văn Bưu (2001), *Giáo trình Quản lý nhà nước về kinh tế*, Nhà xuất bản Giáo dục, Hà Nội.
51. Nguyễn Tương (2003), “Chính sách phát triển kết cấu hạ tầng vận tải biển của Trung Quốc”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (8), tr. 20.
52. Nguyễn Tương (2004), “Vận tải biển Việt Nam trong quá trình hội nhập kinh tế khu vực và thế giới”, *Tạp chí Hàng Hải Việt Nam*, (9), tr. 23-24.
53. Viện Chiến lược và Phát triển GTVT, Yukio Nishida- Viện trưởng ODCI Nhật Bản- Chuyên gia JICA (1999), *Những kinh nghiệm phát triển cảng trên thế giới theo nhiều chương trình tham gia của khu vực công cộng/tư nhân* (Hội thảo GTVT lần thứ 8), Hà Nội.

Tiếng Anh

54. John P. Van Gigch (Second Edition) (1978), *Applied General Systems Theory*, California State University, Sacramento. Harper & Row, Publishers. New York, Harpers town, San Francisco, London.
55. United Nations Conference on Trade and Development (2003), *Review of Maritime Transport*, 2003, Printed at United Nations, New York and Geneva.
56. United Nations Conference on Trade and Development (2004), *Review of Maritime Transport*, 2004, Printed at United Nations, New York and Geneva.
57. United Nations Conference on Trade and Development (2005), *Review of Maritime Transport*, 2005, Printed at United Nations, New York and Geneva.

58. United Nations Conference on Trade and Development (2006), *Review of Maritime Transport*, 2006, Printed at United Nations, New York and Geneva.
59. World Economics Forum (2005), *The global Competitiveness Report (2003-2004)*, Oxford University Press.

Các tài liệu tham khảo khác

60. <http://www.lib.umi.com/dissertations> (April 12, 2005)
61. <http://proques.umi.com/login/ipauto> (April 20, 2005)

PHỤ LỤC

- **Phụ lục 1:** Khảo sát thành phần thời gian chuyển đi của tàu hàng khô
(từ trang 197 ÷ 210)
- **Phụ lục 2:** Khảo sát thành phần thời gian chuyển đi của tàu container
(từ trang 211)
- **Phụ lục 3:** Khảo sát thành phần thời gian chuyển đi của tàu dầu
(từ trang 212 ÷ 218)
- **Phụ lục 4:** Mẫu phiếu xin ý kiến chuyên gia quản lý khai thác tàu (lần 1)
(từ trang 219 ÷ 222)
- **Phụ lục 5:** Mẫu phiếu xin ý kiến chuyên gia quản lý khai thác tàu (lần 2)
(từ trang 223 ÷ 226)
- **Phụ lục 6:** Bảng tổng hợp điểm nhận được cho các nhân tố
(trang 227)

PHỤ LỤC 1

**KHẢO SÁT THÀNH PHẦN THỜI GIAN CHUYỂN ĐI CỦA TÀU HÀNG KHÔ
(năm 2006)**

STT Chuyến	Tên tàu	Mặt hàng	Cảng xếp	Cảng dỡ	Thành phần thời gian chuyển đi (ngày)			Thời gian chuyển đi (ngày) (t _{ch})
					Chạy (t _c)	Xếp dỡ (t _{XD})	Phụ (t _f)	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
1.	Silver Star	Rice in bag	Sài Gòn	Santiago	42	30	2	74,0
2.	Silver Star	Rice in bag	Sài Gòn	Santiago	31,5	36,5	1	69,0
3.	Silver Star	Bulk Soybean meal	Rosario	Sài Gòn	52	14,5	1,5	68,0
4.	Silver Star	Bulk Soybean meal	Rosario	Sài Gòn	34	17,5	1,5	53,0
5.	Silver star	Rice in bag	Sài Gòn	Surabaya	4	23	2	29,0
6.	Vĩnh Hoà	Rice in bag	Sài Gòn	Jakarta	3,5	7,5	0,5	11,5
7.	Vĩnh Hoà	Rice in bag	Sài Gòn	Jakarta	4	10,5	0,5	15,0
8.	Vĩnh Hoà	Rice in bag	Sài Gòn	Jakarta	4	11	0,5	15,5
9.	Vĩnh Hoà	Rice in bag	Sài Gòn	Jakarta	3	9,5	0	12,5
10.	Vĩnh Hoà	Bulk clinker	Jakarta	Hòn Gai	7	7,5	0	14,5

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
11.	Vĩnh Hoà	Bulk clinker	Jakarta	Hòn Gai	5,5	9,5	0	15,0
12.	Vĩnh Hoà	Bulk clinker	Jakarta	Hòn Gai	5	11	0,5	16,5
13.	Vĩnh Hoà	Bulk clinker	Jakarta	Hòn Gai	4,5	9,5	0,5	14,5
14.	Vĩnh Hoà	Rice in bag	Sài Gòn	Cebu	7	7,5	1	15,5
15.	Vĩnh Hoà	Rice in bag	Sài Gòn	Cebu	7,0	9,5	0,5	17,0
16.	Vĩnh Hoà	Rice in bag	Sài Gòn	Cebu	3,5	10	0,5	14,0
17.	Vĩnh Hoà	Rice in bag	Sài Gòn	Cebu	4	11,5	0,5	16,0
18.	Vĩnh Thuận	Rice in bag	Sài Gòn	Lhokseumawe	4,5	7	0,5	12,0
19.	Vĩnh Thuận	Rice in bag	Sài Gòn	Lhokseumawe	5	7,5	0,5	13,0
20.	Vĩnh Thuận	Rice in bag	Sài Gòn	Lhokseumawe	4	10	0,5	14,5
21.	Vĩnh Thuận	Urea in bulk	Lhokseumawe	Đà Nẵng	6,5	7,5	1	15,0
22.	Vĩnh Thuận	Urea in bulk	Lhokseumawe	Đà Nẵng	6,5	9	0	15,5
23.	Vĩnh Thuận	Urea in bulk	Lhokseumawe	Đà Nẵng	4,5	9	0,5	14,0
24.	Vĩnh Thuận	Urea in bulk	Lhokseumawe	Đà Nẵng	5,5	9,5	0,5	15,5
25.	Vĩnh Thuận	Rice in bag	Sài Gòn	Legazpi	6	7,5	0,5	14,0
26.	Vĩnh Thuận	Rice in bag	Sài Gòn	Legazpi	4	9	0,5	13,5
27.	Vĩnh Thuận	Rice in bag	Sài Gòn	Legazpi	4,5	9,5	0,5	14,5
28.	Vĩnh Thuận	Rice in bag	Sài Gòn	Legazpi	5	10,5	0,5	16,0
29.	Sông Ngân	Coal in bulk	Cẩm Phả	Bangkok	7	3	1	11,0
30.	Sông Ngân	Coal in bulk	Cẩm Phả	Bangkok	4	5,5	0,5	10,0
31.	Sông Ngân	Coal in bulk	Cẩm Phả	Bangkok	5	6,5	0	11,5
32.	Sông Ngân	Coal in bulk	Cẩm Phả	Bangkok	4	4,5	1	9,5
33.	Sông Ngân	Gypsum in bulk	Bangkok	Sài Gòn	2,5	5	0,5	8,0

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
34.	Sông Ngân	Gypsum in bulk	Bangkok	Sài Gòn	3,5	7	0,5	11,0
35.	Sông Ngân	Gypsum in bulk	Bangkok	Sài Gòn	2	7	0,5	9,5
36.	Sông Ngân	Rice in bag	Sài Gòn	Jakarta	4	5,5	0,5	10,0
37.	Sông Ngân	Rice in bag	Sài Gòn	Jakarta	3,5	7,5	0	11,0
38.	Sông Ngân	Rice in bag	Sài Gòn	Jakarta	4,5	8	0	12,5
39.	Sông Ngân	Rice in bag	Sài Gòn	Jakarta	3,5	7	0,5	11,0
40.	Morning Star	Rice in bag	Sài Gòn	Umm Qasr	19,5	18	11	48,5
41.	Morning Star	Rice in bag	Sài Gòn	Umm Qasr	16,5	22	2,5	41,0
42.	Morning Star	Rice in bag	Sài Gòn	Umm Qasr	16,5	25	2	43,5
43.	Morning Star	Urea in bulk	Jubail	SGòn+HPhòn	21	17,5	3,5	42,0
44.	Morning Star	Urea in bulk	Jubail	SGòn +HPhòn	20,5	22	1	43,5
45.	Morning Star	Rice in bag	Sài Gòn	Subic	5,5	20,5	2	28,0
46.	Morning Star	Rice in bag	Sài Gòn	Subic	5	24	1	30,0
47.	Vega Star	Rice in bag	Sài Gòn	Durban	21	28,5	0	49,5
48.	Vega Star	Rice in bag	Sài Gòn	Durban	17	28,5	0,5	46,0
49.	Vega Star	Bulk Soybean meal	Rosario	Sài Gòn	52,5	14,5	2	69,0
50.	Vega Star	Bulk Soybean meal	Rosario	Sài Gòn	46	19	0	65,0
51.	Vega Star	Rice in bag	Sài Gòn	Umm Qasr	17	20,5	10,5	48,0
52.	Vega Star	Rice in bag	Sài Gòn	Umm Qasr	15,5	26,5	2,5	44,5
53.	Vega Star	Rice in bag	Sài Gòn	Umm Qasr	19,5	26	0,5	46,0

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
54.	Tiên Yên	MOP in bag	Chiwan	Hải Phòng	5,5	6	0,5	12,0
55.	Tiên Yên	MOP in bag	Chiwan	Hải Phòng	3,5	9,5	0,5	13,5
56.	Tiên Yên	MOP in bag	Chiwan	Hải Phòng	4	8	0,5	12,5
57.	Tiên Yên	Rice in bag	Sài Gòn	Manila	6	6	1	13,0
58.	Tiên Yên	Rice in bag	Sài Gòn	Manila	4,5	7	1	12,5
59.	Tiên Yên	Rice in bag	Sài Gòn	Manila	3,5	7	2,5	13,0
60.	Tiên Yên	NPK in bag	Isabel	Quy Nhơn	5	8	1	14,0
61.	Tiên Yên	NPK in bag	Isabel	Quy Nhơn	4	9	2,5	15,5
62.	Tiên Yên	NPK in bag	Isabel	Quy Nhơn	5	9	2,5	16,5
63.	Tiên Yên	NPK in bag	Isabel	Quy Nhơn	4	9	1,5	14,5
64.	Tiên Yên	NPK in bag	Isabel	Quy Nhơn	6	8	1	15,0
65.	Vĩnh An	Rice in bag	Sài Gòn	Panjang	4	6,5	0,5	11,0
66.	Vĩnh An	Rice in bag	Sài Gòn	Panjang	3,5	7,5	0,5	11,5
67.	Vĩnh An	Rice in bag	Sài Gòn	Panjang	4	6	0,5	10,5
68.	Vĩnh An	Rice in bag	Sài Gòn	Panjang	3,5	6	0,5	10,0
69.	Vĩnh An	Urea in bulk	Bintulu	Đà Nẵng	5,5	7,5	0,5	13,5
70.	Vĩnh An	Urea in bulk	Bintulu	Đà Nẵng	5,5	8,5	0,5	14,5
71.	Vĩnh An	Urea in bulk	Bintulu	Đà Nẵng	3,5	8,5	1	13,0
72.	Vĩnh An	Urea in bulk	Bintulu	Đà Nẵng	4	7,5	1,5	13,0
73.	Vĩnh An	Rice in bag	Saigon	Davao	6,5	6	0	12,5
74.	Vĩnh An	Rice in bag	Sài Gòn	Davao	5	7	0	12,0
75.	Vĩnh An	Rice in bag	Sài Gòn	Davao	4	7,5	0,5	12,0
76.	Vĩnh An	Rice in bag	Sài Gòn	Davao	4,5	7,5	1,5	13,5

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
77.	Thái Bình	Rice in bag	Sài Gòn	Semarang	4,5	18,5	1,5	24,5
78.	Thái Bình	Rice in bag	Sài Gòn	Semarang	5,5	18,5	1	25,0
79.	Thái Bình	Rice in bag	Sài Gòn	Semarang	4,5	19,5	0	24,0
80.	Thái Bình	Urea in bag	Gresik	Sài Gòn	5	16,5	1,5	23,0
81.	Thái Bình	Urea in bag	Gresik	Sài Gòn	5	20	0,5	25,5
82.	Thái Bình	Urea in bag	Gresik	Sài Gòn	5,5	18	0	23,5
83.	Thái Bình	Urea in bag	Gresik	Sài Gòn	4,5	17	0,5	22,0
84.	Thái Bình	Rice in bag	Sài Gòn	Dumai	2,5	13,5	1	17,0
85.	Thái Bình	Rice in bag	Sài Gòn	Dumai	2,5	15	1	18,5
86.	Thái Bình	Rice in bag	Sài Gòn	Dumai	3	14,5	0,5	18,0
87.	Thái Bình	Rice in bag	Sài Gòn	Dumai	3,5	13,5	0,5	17,5
88.	Vĩnh Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Nagasaki	12	6	0,5	18,5
89.	Vĩnh Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Nagasaki	11	6	0,5	17,5
90.	Vĩnh Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Nagasaki	9,5	8	0,5	18,0
91.	Vĩnh Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Nagasaki	10	6,5	0,5	17,0
92.	Vĩnh Hưng	NPK in bulk	Yosu	Phú Mỹ	7,5	5,5	0,5	13,5
93.	Vĩnh Hưng	NPK in bulk	Yosu	Phú Mỹ	7	6,5	0,5	14,0
94.	Vĩnh Hưng	NPK in bulk	Yosu	Phú Mỹ	6,5	7,5	0,5	14,5
95.	Vĩnh Hưng	NPK in bulk	Yosu	Phú Mỹ	6,5	6	0,5	13,0
96.	Vĩnh Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Tabaco	4	5,5	0	9,5
97.	Vĩnh Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Tabaco	3,5	7	0,5	11,0
98.	Vĩnh Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Tabaco	4	6	0,5	10,5
99.	Vĩnh Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Tabaco	4	6	1	11,0

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
100.	Vĩnh Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Tabaco	4	5,5	0,5	10,0
101.	Hà Giang	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	9,5	1,0	15,5
102.	Hà Giang	Clinker	Koh	Sài Gòn	4,5	13,5	4,0	22,0
103.	Hà Giang	Gypsum	Thathong	Hòn Gai	4,5	11	1,0	16,5
104.	Hà Giang	Clinker	Koh	Sài Gòn	4,5	17,0	3,5	25,0
105.	Hà Giang	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	9,0	2,5	16,5
106.	Hà Giang	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	9,0	1,0	15,0
107.	Hà Giang	Clinker	Thathong	Hòn Gai	5,0	8,0	2,0	15,0
108.	Hà Giang	Coal	Hòn Gai	Kelang	7,0	8,5	3,5	19,0
109.	Hà Giang	Gypsum	Thathong	Hòn Gai	10,5	5,5	0,5	16,5
110.	Hà Giang	Gypsum	Khanom	Hòn Gai	8,0	6,5	1,0	15,5
111.	Hà Giang	Coal	Hòn Gai	Kelang	6,5	8,0	2,5	17,0
112.	Hà Giang	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	8,0	1,5	14,5
113.	Hà Giang	Gypsum	Thathong	Hòn Gai	8,0	6,0	3,5	17,5
114.	Hà Giang	Coal	Hòn Gai	Kelang	6,0	5,5	4,0	15,5
115.	Hà Giang	Gypsum	Thathong	Hòn Gai	10,0	7,5	5,5	23,0
116.	Hà Giang	Coal	Cửa Ông	Kelang	6,0	7,5	0,5	14,0
117.	Hà Giang	Clinker	Koh	Sài Gòn	6,5	11,0	1,0	18,5
118.	Hà Giang	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,5	7,5	0,5	13,5
119.	Hưng Yên	Gypsum	Thathong	Sài Gòn	5,5	7,5	1,0	14,0
120.	Hưng Yên	Gypsum	Thathong	Hòn Gai	8,5	6,5	1,5	16,5
121.	Hưng Yên	Coal	Hòn Gai	Kelang	6,0	6,5	2,5	15,0
122.	Hưng Yên	Gypsum	Khanom	Hòn Gai	8,5	5,0	3,0	16,5

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
123.	Hung Yên	Clinker	Koh	Sài Gòn	7,0	10,5	1,5	19,0
124.	Hung Yên	Coal	Hòn Gai	Kelang	6,5	6,5	4,5	17,5
125.	Hung Yên	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,5	7,5	1,5	14,5
126.	Hung Yên	Rice in bag	Sài Gòn	Subic	3,5	13,5	9,0	26,0
127.	Hung Yên	Coal	Hòn Gai	Kelang	6,5	5,5	1,0	13,0
128.	Hung Yên	Coal	Hòn Gai	Kelang	6,5	6,0	2,5	15,0
129.	Hung Yên	Gypsum	Khanom	Hòn Gai	8,5	5,0	3,0	16,5
130.	Hung Yên	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	12,5	2,0	19,5
131.	Hung Yên	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	9,5	3,5	18,0
132.	Hung Yên	Clinker	Koh	Sài Gòn	4,5	10,5	0,0	15,0
133.	Bình Phước	Rice in bag	Sài Gòn	Davao	13,0	8,5	2,0	23,5
134.	Bình Phước	Copra	Jolo	Sài Gòn	6,5	16,0	1,0	23,5
135.	Bình Phước	Rice in bag	Sài Gòn	Cebu	6,0	7,0	4,0	17,0
136.	Bình Phước	Rice in bag	Sài Gòn	Manila	9,5	7,5	1,5	18,5
137.	Bình Phước	Rice in bag	Sài Gòn	Zamboanga	8,0	12,0	5,5	25,5
138.	Bình Phước	Rice in bag	Sài Gòn	Manila	8,5	9,5	1,5	19,5
139.	Bình Phước	Rice in bag	Sài Gòn	Manila	7,0	12,5	4,0	23,5
140.	Bình Phước	Rice in bag	Sài Gòn	Manila	8,0	10,0	0,0	18,0
141.	Bình Phước	Rice in bag	Sài Gòn	Batangas	7,5	14,0	2,5	24,0
142.	Bình Phước	Rice in bag	Sài Gòn	Z.boanga	9,0	9,0	5,0	23,0
143.	Bình Phước	Rice in bag	Sài Gòn	Manila	7,5	14,0	5,0	26,5
144.	Bình Phước	Rice in bag	Sài Gòn	Subic	8,0	11,5	6,5	26,0
145.	Bình Phước	W.B.P	Makassar	Hải Phòng	12,5	5,5	2,0	20,0

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
146.	Bình Phước	Rice in bag	Sài Gòn	Bitung	6,5	7,5	1,5	15,5
147.	Bình Phước	Steel	Iligan	Sài Gòn	7,5	6,5	2,0	16,0
148.	Chuong Dương	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	5,0	1,0	11,0
149.	Chuong Dương	Gypsum	Thathong	Sài Gòn	5,0	10,0	5,0	20,0
150.	Chuong Dương	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	12,0	2,0	19,0
151.	Chuong Dương	Clinker	Koh	Sài Gòn	4,5	11,0	2,5	18,0
152.	Chuong Dương	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	10,0	1,0	16,0
153.	Chuong Dương	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	8,5	1,5	15,0
154.	Chuong Dương	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	10,5	6,5	22,0
155.	Chuong Dương	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	8,5	1,5	15,0
156.	Chuong Dương	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	12,0	3,0	20,0
157.	Hà Đông	Clinker	Koh	Sài Gòn	2,5	7,5	5,0	15,0
158.	Hà Đông	Rice in bag	Sài Gòn	Batangas	4,0	9,5	4,0	17,5
159.	Hà Đông	PKE	Sahabat	Hải Phòng	6,5	6,5	1,0	14,0
160.	Hà Đông	Rice in bag	Sài Gòn	Tabaco	9,5	13,0	4,5	27,0
161.	Hà Đông	Rice in bag	Sài Gòn	Manila	7,5	15,5	5,0	28,0
162.	Hà Đông	Rice in bag	Sài Gòn	Cebu	6,5	10,0	7,5	24,0
163.	Hà Đông	Rice in bag	Sài Gòn	Cebu	8,0	13,0	2,0	23,0
164.	Hà Đông	Coll	Iligan	Sài Gòn	6,5	7,0	2,5	16,0
165.	Hà Đông	Rice in bag	Sài Gòn	Philipin	6,5	14,0	3,5	24,0
166.	Hà Đông	Rice in bag	Sài Gòn	Cebu	8,0	9,0	3,0	20,0
167.	Hà Đông	Rice in bag	Sài Gòn	Davao	9,0	12,5	2,5	24,0
168.	Hà Đông	N.P.K	Isabel	Quy Nhơn	6,0	5,5	2,5	14,0

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
169.	Hà Đông	Clinker	Koh	Sài Gòn	4,0	13,0	1,5	18,5
170.	Hà Đông	Clinker	Makassar	Sài Gòn	7,5	7,0	2,0	16,5
171.	Hà Đông	Rice in bag	Sài Gòn	Ballkpapang	6,0	10,0	9,0	25,0
172.	Hà Đông	Wheat	Makassar	Sài Gòn	8,5	4,5	1,0	14,0
173.	Nam Định	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	11,5	4,0	20,5
174.	Nam Định	Clinker	Iligan	Sài Gòn	7,0	6,5	1,0	14,5
175.	Nam Định	Gypsum	Thathong	Sài Gòn	5,0	10,5	4,5	20,0
176.	Nam Định	Clinker	Koh	Bình Trị	4,0	5,5	3,0	12,5
177.	Nam Định	Clinker	Koh	Sài Gòn	3,5	9,5	4,0	17,0
178.	Nam Định	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	7,5	1,5	14,0
179.	Nam Định	Clinker	Hòn Gai	Sài Gòn	7,0	16,0	6,0	29,0
180.	Nam Định	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	12,0	1,0	18,0
181.	Nam Định	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	8,0	1,0	14,0
182.	Nam Định	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	5,0	2,0	12,0
183.	Nam Định	Rice in bag	Sài Gòn	Kelang	4,5	9,5	7,0	21,0
184.	Nam Định	W.B.P	Surabaya	Sài Gòn	8,5	9,0	2,5	20,0
185.	Nam Định	Rice in bag	Sài Gòn	Subic	3,5	12,5	7,5	23,5
186.	Nam Định	Coal	Hòn Gai	Koh	9,5	5,0	4,5	19,0
187.	Nam Định	Gypsum	Thathong	Hòn Gai	7,0	7,0	0,0	14,0
188.	Nam Định	Coal	Hòn Gai	Klang	6,5	5,0	1,5	13,0
189.	Ninh Bình	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	10,0	11,0	26,0
190.	Ninh Bình	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	10,0	6,0	21,0
191.	Ninh Bình	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	11,0	2,0	18,0

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
192.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,5	9,0	2,0	16,5
193.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	6,5	1,0	12,5
194.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,5	9,5	0,5	15,5
195.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,5	6,5	1,5	13,5
196.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	9,0	5,5	19,5
197.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	8,5	1,0	14,5
198.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	9,0	0,0	14,0
199.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	10,5	3,5	19,0
200.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	7,5	0,5	13,0
201.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	7,5	5,5	18,0
202.	Ninh Binh	Rice in bag	Sài Gòn	Manila	3,5	10,5	6,0	20,0
203.	Ninh Binh	Coal	Hòn Gai	Koh	10,5	6,0	2,5	19,0
204.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	2,5	5,5	1,0	9,0
205.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	11,0	1,0	17,0
206.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	11,5	1,5	18,0
207.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,5	5,0	1,0	11,5
208.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	5,0	1,5	11,5
209.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	4,5	4,5	3,0	12,0
210.	Ninh Binh	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,5	6,0	1,5	13,0
211.	Hà Nam	Clinker	Koh	Sài Gòn	2,5	10,0	7,5	20,0
212.	Hà Nam	Rice in bag	Sài Gòn	Kupang	7,5	14,5	5,0	27,0
213.	Hà Nam	Maize	BKK	Sài Gòn	3,0	7,5	3,5	14,0
214.	Hà Nam	Rice in bag	Sài Gòn	Batangas	4,5	9,0	3,5	17,0

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
215.	Hà Nam	Rice in bag	Sài Gòn	Tabaco	8,0	7,0	1,0	16,0
216.	Hà Nam	Rice in bag	Sài Gòn	Legaspi	9,0	14,0	1,0	24,0
217.	Hà Nam	DAP	Isabel	Sàn Gòn	4,5	7,5	1,5	13,5
218.	Hà Nam	Rice in bag	Legaspi	Sài Gòn	4,0	10,5	4,5	19,0
219.	Hà Nam	Rice in bag	Sài Gòn	Propoint	8,0	11,0	1,0	20,0
220.	Hà Nam	Rice in bag	Sàn gòn	Davao	7,5	8,0	4,0	19,5
221.	Hà Nam	Rice in bag	Sàn gòn	Batangas	8,5	12,0	4,5	25,0
222.	Hà Nam	Rice in bag	Sàn gòn	Cebu	4,5	13,0	1,5	19,0
223.	Hà Nam	Rice in bag	Sàn gòn	Padang	10,0	12,0	14,5	36,5
224.	Hà Nam	Copra	Pajang	Sài Gòn	7,0	5,5	4,5	17,0
225.	Mỹ An	Clinker	Koh	Sàn gòn	9,0	7,0	14,0	30,0
226.	Mỹ An	Rice in bag	Sàn gòn	Kupang	9,0	12,0	12,0	33,0
227.	Mỹ An	W.B.P	Makasar	Hải Phòng	12,5	11,5	2,0	26,0
228.	Mỹ An	Rice in bag	Sàn gòn	Cebu	9,0	7,0	2,5	18,5
229.	Mỹ An	Rice in bag	Sài Gòn	Propoint	8,0	8,0	4,0	20,0
230.	Mỹ An	Rice in bag	Sài Gòn	Malina	7,5	7,5	2,0	17,0
231.	Mỹ An	Rice in bag	Sài Gòn	Poro Point	8,5	9,0	2,5	20,0
232.	Mỹ An	Rice in bag	Sài Gòn	Tabaco	4,5	13,0	2,0	19,5
233.	Mỹ An	Rice in bag	Sài Gòn	Tabaco	10,5	7,0	3,5	21,0
234.	Mỹ An	Rice in bag	Sài Gòn	Tabaco	11,5	10,5	1,5	23,5
235.	Mỹ An	Rice in bag	Sài Gòn	Malina	8,5	14,5	7,0	30,0
236.	Mỹ An	NPK	Isabel	Sài Gòn	6,5	11,5	2,0	20,0
237.	Mỹ An	Steel	JKT	Sài Gòn	5,0	2,0	1,5	8,5

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
238.	Mỹ An	Rice in bag	Sài Gòn	Belawan	4,0	10,0	1,0	15,0
239.	Mỹ An	NPK	Isabel	Sài Gòn	7,0	13,5	1,5	22,0
240.	Mỹ Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Iloilo	8,0	8,5	4,0	20,5
241.	Mỹ Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Lhok	7,5	9,5	6,0	23,0
242.	Mỹ Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Cebu	7,0	8,0	2,0	17,0
243.	Mỹ Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Zamboanga	7,5	13,0	4,0	24,5
244.	Mỹ Hưng	Clinker	Cebu	Sài Gòn	5,0	7,5	2,5	15,0
245.	Mỹ Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Zamboanga	6,5	11,0	6,0	23,5
246.	Mỹ Hưng	Steel	Iligan	Sài Gòn	4,5	9,0	0,5	14,0
247.	Mỹ Hưng	Steel	Iligan	Sài Gòn	7,5	6,5	0,5	14,5
248.	Mỹ Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Phillipin	5,0	10,0	2,0	17,0
249.	Mỹ Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Poropoint	7,0	8,0	3,5	18,5
250.	Mỹ Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Cebu	4,0	8,0	3,0	15,0
251.	Mỹ Hưng	Rice in bag	Sài Gòn	Tabaco	8,5	5,5	4,5	18,5
252.	Mỹ Hưng	Steel	Iligan	Sài Gòn	5,0	4,0	4,5	13,5
253.	Mỹ Hưng	Coal	Cửa Ông	Koh	5,5	5,0	1,0	11,5
254.	Mỹ Hưng	Steel	Iligan	Sài Gòn	5,0	6,5	2,5	14,0
255.	Mỹ Hưng	Wheat	Makassar	Sài Gòn	7,0	2,5	2,5	12,0
256.	Hùng Vương 01	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	8,5	4,5	18,0
257.	Hùng Vương 01	Rice in bag	Sài Gòn	Batangas	4,5	10,5	4,0	19,0
258.	Hùng Vương 01	Copra	Cagayan	Sài Gòn	7,5	8,0	3,5	19,0
259.	Hùng Vương 01	Rice in bag	Sài Gòn	Bacolod	5,5	6,0	2,5	14,0
260.	Hùng Vương 01	Rice in bag	Sài Gòn	Subic	8,0	7,5	3,0	18,5

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
261.	Hùng Vương 01	Fert	Isabel	Đà Nẵng	6,0	6,0	1,0	13,0
262.	Hùng Vương 01	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	5,5	2,5	13,0
263.	Hùng Vương 01	Gypsum	Thatthong	Sài Gòn	5,0	5,0	1,5	11,5
264.	Hùng Vương 01	Clinker	Koh	Mỹ Thới	5,0	9,5	3,5	18,0
265.	Hùng Vương 01	Rice in bag	Sài Gòn	Surigao	7,5	10,5	3,5	21,5
266.	Hùng Vương 01	Copra	Tacloban	Cái Mép	6,0	8,5	5,0	19,5
267.	Hùng Vương 01	Rice in bag	Sài Gòn	Bacolod	6,0	8,0	9,0	23,0
268.	Hùng Vương 01	Copra	Panjang	Sàn Gòn	7,5	9,0	7,0	23,5
269.	Hùng Vương 01	Steel	JKT	Sài Gòn	4,5	2,0	2,5	9,0
270.	Hùng Vương 01	Rice in bag	Sài Gòn	Belawan	4,5	9,5	1,5	15,5
271.	Hùng Vương 01	Rice in bag	Jakarta	Sài gòn	9,0	5,0	3,0	17,0
272.	Hùng Vương 01	Rice in bag	Sài gòn	Surabaya	8,5	4,0	8,5	21,0
273.	Hùng Vương 02	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	8,5	2,5	16,0
274.	Hùng Vương 02	Rice in bag	Sài Gòn	Zamboanga	5,0	8,5	5,5	19,0
275.	Hùng Vương 02	Rice in bag	Sài Gòn	Iloilo	8,5	11,5	2,0	22,0
276.	Hùng Vương 02	Rice in bag	Sài Gòn	Iloilo	9,5	10,0	1,5	21,0
277.	Hùng Vương 02	Rice in bag	Sài gòn	Manila	10,0	19,5	4,0	33,5
278.	Hùng Vương 02	Rice in bag	Sài Gòn	Surigao	9,5	10,0	3,0	22,5
279.	Hùng Vương 02	Rice in bag	Sài gòn	Tabaco	11,5	9,5	1,0	22,0
280.	Hùng Vương 02	Rice in bag	Sài Gòn	Davao	10,0	10,0	2,5	22,5
281.	Hùng Vương 02	Steel	Iligan	Sài Gòn	7,5	4,0	1,5	13,0
282.	Hùng Vương 02	Rice in bag	Sài Gòn	Manila	5,0	15,0	5,0	25,0

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
283.	Hùng Vương 02	Rice in bag	Sài Gòn	Subic	9,5	14,0	4,5	28,0
284.	Hùng Vương 02	Coal	Hòn Gai	Koh	9,5	4,5	3,0	17,0
285.	Hùng Vương 02	Maize	BKK	Sài Gòn	4,0	8,0	3,0	15,0
286.	Hùng Vương 02	Rice in bag	Sài Gòn	Bittung	6,5	12,5	6,0	25,0
287.	Hùng Vương 02	NPK	Isabel	Quy Nhơn	8,0	9,0	2,5	19,5
288.	Hà Tiên	Coal	Đà Nẵng	Koh	5,0	5,5	0,0	10,5
289.	Hà Tiên	Rice in bag	Sài Gòn	C.De Oro	7,5	6,0	3,0	16,5
290.	Hà Tiên	Rice in bag	Sài Gòn	Batangas	7,5	13,5	9,0	30,0
291.	Hà Tiên	Rice in bag	Sài Gòn	C.De Oro	8,0	5,5	1,0	14,5
292.	Hà Tiên	Rice in bag	Sài Gòn	C.De Oro	8,5	8,0	1,5	18,0
293.	Hà Tiên	NPK	Isabel	Sài Gòn	5,5	10,5	2,0	18,0
294.	Hà Tiên	Clinker	Koh	Sài Gòn	5,0	10,0	6,0	21,0
295.	Hà Tiên	Rice in bag	Sài Gòn	Propoint	3,5	14,5	6,0	24,0
296.	Hà Tiên	Rice in bag	Sài Gòn	Zamboanga	7,0	14,0	5,0	26,0
297.	Hà Tiên	Rice in bag	Sài Gòn	Batangas	8,0	9,5	5,0	22,5
298.	Hà Tiên	DAP	Isabel	Sài Gòn	7,5	8,5	5,0	21,0
299.	Hà Tiên	Rice in bag	Sài Gòn	Ballkpapang	6,0	9,5	11,5	27,0
300.	Hà Tiên	W.B.P	Markassar	Sài Gòn	7,0	6,5	2,5	16,0
Tổng					2154	2943,5	745,5	5843
Tỷ trọng (%)					36,9	50,4	12,7	100

Nguồn : Thống kê và tính toán trên cơ sở số liệu của Vosco, Vinaship. Tháng 2/2007.

PHỤ LỤC 2

KHẢO SÁT THÀNH PHẦN THỜI GIAN CHUYỂN ĐI CỦA TÀU CONTAINER

(năm 2006)

STT Chuyến	Tên tàu	Mặt hàng	Tuyến đường	Thành phần thời gian chuyển đi (ngày)			Thời gian chuyển đi (ngày) (t _{ch})
				Chạy (t _c)	Xếp dỡ (t _{XD})	Phụ (t _f)	
1-23	Mê Linh	Container	Hải Phòng- Đà Nẵng - Quy Nhơn- Singapore- Hải Phòng	10,0	4,0	0,0	14,0
24-44	Vạn Xuân	Container	Hải Phòng- Đà Nẵng - Quy Nhơn- Singapore- Hải Phòng	10,0	4,0	0,0	14,0
45-80	Văn Phong	Container	Singapore- Sài Gòn - Singapore	4,0	3,0	0,0	7,0
81-101	Phong Châu	Container	Quảng Ninh – Sài Gòn- Singapore- Sài Gòn- Quảng Ninh	9,5	4,5	0,0	14,0
Tổng				33,5	15,5	0,0	49
Tỷ lệ %				68,4	31,6	0,0	100

Nguồn: Vinalines. Tháng 2/2007

PHỤ LỤC 3

KHẢO SÁT THÀNH PHẦN THỜI GIAN CHUYỂN ĐI CỦA TÀU DẦU

(năm 2006)

STT Chuyến	Tên tàu	Mặt hàng	Cảng xếp	Cảng dỡ	Thành phần thời gian chuyển đi (ngày)			Thời gian chuyển đi (ngày) (t _{ch})
					Chạy (t _c)	Xếp dỡ (t _{XD})	Phụ (t _f)	
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
1	Petrolimex o2		Singapore	Cần Thơ	5,3	1,5	1,2	8,0
2	Petrolimex o2		Singapore	Nhà Bè	5,2	1,5	1,7	8,4
3	Petrolimex o2		Singapore	Nhà Bè	5,3	1,5	2,1	9,0
4	Petrolimex o2		Singapore	Đà Nẵng	7,6	1,2	1,7	10,5
5	Petrolimex o2		Singapore	Cần Thơ	6,2	1,3	4,2	11,8
6	Petrolimex o2		Singapore	Sài Gòn	4,9	1,4	4,9	11,2

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
7	Petrolimex o2		Singapore	Cần Thơ	5,4	1,2	2,2	8,8
8	Petrolimex o2		Mailiao	Hải Phòng	6,0	1,1	4,2	11,3
9	Petrolimex o2		Mailiao	Hải Phòng	5,8	1,2	2,9	9,9
10	Petrolimex o2		Vopak	Nhà Bè	7,1	1,2	7,2	15,5
11	Petrolimex o2		Vopak	Nhà Bè	4,8	1,2	2,1	8,1
12	Petrolimex o2		Mailiao	Hải Phòng	6,8	1,3	0,9	9,0
13	Petrolimex o2		Mailiao	Hải Phòng	8,2	1,1	0,7	10,1
14	Petrolimex o2		Oil Tanking	Sài Gòn	7,8	1,7	1,5	11,0
15	Petrolimex o2		SRC	Cần Thơ	4,8	1,3	1,7	7,8
16	Petrolimex o2		Tankstore	Sài Gòn	4,7	1,3	2,3	8,4
17	Petrolimex o2		Tankstore	Sài Gòn	4,7	1,0	8,0	13,7
18	Petrolimex o2		Tankstore	Đà Nẵng	6,5	1,1	0,9	8,5
19	Petrolimex o2		Singapore	Cần Thơ	6,4	1,1	4,5	12,0
20	Petrolimex o2		Singapore	Sài Gòn	4,9	1,3	2,8	9,0
21	Petrolimex o2		SRC	Sài Gòn	5,0	1,4	2,0	8,4

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
22	Petrolimex o2		Singapore	Cần Thơ	5,2	1,1	2,3	8,6
23	Petrolimex o2		Singapore	Sài Gòn	5,0	1,5	2,9	9,3
24	Petrolimex o2		Singapore	Cần Thơ	6,6	1,3	4,1	11,9
25	Petrolimex o2		Singapore	Đà Nẵng	7,1	1,4	5,4	13,8
26	Petrolimex o3		Kaosiung	Hòn Gai	6,9	2,1	3,8	12,8
27	Petrolimex 03		Kaosiung, Mailiao	Hòn Gai	6,0	2,2	11,8	20,0
28	Petrolimex o3		Yangpu	Hòn Gai	1,4	1,7	2,5	5,6
29	Petrolimex o3		Mailiao	Hòn Gai	5,5	2,4	1,9	9,8
30	Petrolimex o3		Kaosiung, Mailiao	Hòn Gai	6,4	2,8	1,6	10,8
31	Petrolimex o3		Mailiao	Hòn Gai	6,2	2,0	1,0	9,2
32	Petrolimex o3		Mailiao	Hòn Gai	6,0	2,2	0,5	8,6
33	Petrolimex o3		Shell Bukom	Sài Gòn	7,1	2,4	1,1	10,7
34	Petrolimex o3		Shell Bukom	Đà Nẵng	5,9	3,0	1,3	10,2
35	Petrolimex o3		Shell Bukom	Sài Gòn	5,8	2,2	1,0	9,0
36	Petrolimex o3		West OPL	Sài Gòn	4,7	1,8	2,1	8,6

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
37	Petrolimex 03		Oil Tanking	Sài Gòn	4,7	3,1	2,8	10,6
38	Petrolimex 03		Vopak	Hòn Gai	6,7	5,0	8,3	20,0
39	Petrolimex 03		West OPL	Hòn Gai	8,9	2,6	0,8	12,4
40	Petrolimex 03		Mailiao	Hòn Gai	5,2	2,2	0,8	8,2
41	Petrolimex 03		Yangpu	Hòn Gai	1,1	2,4	3,8	7,3
42	Petrolimex 03		Mailiao	Hòn Gai	7,5	3,2	1,4	12,1
43	Petrolimex 03		Mailiao	Hòn Gai	6,5	3,1	1,2	10,8
44	Petrolimex 03		Kaohsiung	Hòn Gai	6,2	2,8	0,6	9,5
45	Petrolimex 03		Mailiao	Hòn Gai	5,6	2,3	1,0	9,0
46	Petrolimex 03		Kaohsiung	Hòn Gai	5,4	3,8	3,7	12,9
47	Petrolimex 03		Mailiao	Hòn Gai	6,2	3,5	1,7	11,4
48	Petrolimex 03		Mailiao	Sài Gòn	9,6	2,3	0,5	12,4
49	Petrolimex 06		Kaohsiung	Hòn Gai/Đ Nẵng	7,4	3,7	1,3	12,4
50	Petrolimex 06		Mailiao	Hòn Gai	5,9	3,0	3,5	12,4
51	Petrolimex 06		Mailiao	Hòn Gai/Đ Nẵng	7,6	3,6	3,4	14,6

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
52	Petrolimex o6		Mailiao	Hòn Gai/ĐNẵng	6,4	3,9	1,8	12,0
53	Petrolimex o6		Kaohsiung	Hòn Gai	5,9	3,2	1,9	11,0
54	Petrolimex o6		Kaohsiung	Hòn Gai/ĐNẵng	7,2	3,8	2,3	13,3
55	Petrolimex o6		Kaohsiung	Hòn Gai	5,8	3,3	6,0	15,1
56	Petrolimex o6		Kaohsiung	Hòn Gai/Đ Nẵng	6,7	4,2	3,0	14,0
57	Petrolimex o6		Mailiao	Hòn Gai/Sài Gòn	9,0	3,7	1,2	13,9
58	Petrolimex o6		OPL Singapore	Sài Gòn	4,8	4,0	2,4	11,2
59	Petrolimex o6		Mailiao	Hòn Gai	6,1	3,9	1,1	11,0
60	Petrolimex o6		Mailiao	SGòn/ Hòn Gai	9,9	4,1	0,9	14,9
61	Petrolimex o6		Mailiao	ĐNẵng/Hòn Gai	7,3	4,2	3,6	15,1
62	Petrolimex o6		Mailiao/Kaohsiung	Nhà Bè	7,5	2,3	4,5	14,3
63	Petrolimex o6		Kaohsiung	Đ Nẵng/Hòn Gai	6,8	4,3	2,5	13,6
64	Petrolimex o6		Mailiao	Hòn Gai	8,4	3,1	0,6	12,0
65	Petrolimex 01	M92	Singapore	Nhà Bè	4,8	2,3	3,9	11,0

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
66	Petrolimex 01	M92	GuangZhou	Nhà Bè	6,0	2,0	2,0	10,0
67	Petrolimex 01	M92	Singapore	Nhà Bè	5,0	2,2	0,8	8,0
68	Petrolimex 01	DO	Mailiao	B12	6,5	3,5	2,0	12,0
69	Petrolimex 01	M92	Singapore	B12	9,5	3,1	5,4	18,0
70	Petrolimex 01	M92	Singapore	Nhà Bè	5,0	2,0	2,0	9,0
71	Petrolimex 01	M92	Karimun	B12	8,9	2,7	2,4	14,0
72	Petrolimex 01	M92	Singapore	Nhà Bè	4,9	1,9	2,2	9,0
73	Petrolimex 01	M92	Singapore	Nhà Bè	5,5	3,0	2,5	11,0
74	Petrolimex 01	DO	OPL	Nhà Bè	5,5	1,5	1,0	8,0
75	Petrolimex 01	M95	Kaoshiung	Nhà Bè	6,4	2,1	2,5	11,0
76	Petrolimex 01	DO	Thai Lan	Nhà Bè	4,9	2,5	3,6	11,0
77	Petrolimex 04	DO	OPL	Nhà Bè	4,1	1,6	1,3	7,0
78	Petrolimex 04	DO	OPL	Nhà Bè	4,8	3,1	3,1	11,0
79	Petrolimex 04	DO	OPL	Nhà Bè	5,0	3,0	1,0	9,0
80	Petrolimex 04	DO	OPL	Nhà Bè	6,0	3,0	1,0	10,0
81	Petrolimex 04	DO	Zhanjiang	B12	5,5	2,5	1,0	9,0
82	Petrolimex 04	DO	Mailiao	B12	5,0	2,9	1,1	9,0
83	Petrolimex 04	DO	Mailiao	Đà Nẵng	6,0	2,8	1,2	10,0
84	Petrolimex 04	DO	OPL	B12	6,9	3,3	1,8	12,0

(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(7)	(6)	(8)	(9)
85	Petrolimex 04	DO	Mailiao	Hòn Gai	5,6	3,5	1,9	11,0
86	Petrolimex 04	DO	Zhanjiang	Hòn Gai	5,7	2,8	0,5	9,0
87	Petrolimex 04	DO	Mailiao	Hòn Gai	8,1	3,5	6,4	18,0
88	Petrolimex 04	DO	OPL	Nhà Bè	5,5	2,8	0,7	9,0
89	Petrolimex 08	FO	Singapore	B12	7,9	2,6	0,5	11,0
90	Petrolimex 08	FO	Singapore	Nhà Bè	5,0	3,8	1,2	10,0
91	Petrolimex 08	FO	Singapore	Nhà Bè	5,0	3,9	1,1	10,0
92	Petrolimex 08	FO	Malaysia	Nhà Bè	4,9	3,0	1,1	9,0
93	Petrolimex 08	FO	Singapore	B12	7,1	2,7	0,2	10,0
94	Petrolimex 08	FO	Malaysia	Nhà Bè	7,5	3,3	2,2	13,0
95	Petrolimex 08	FO	Singapore	Hòn Gai	7,5	3,5	1,0	12,0
96	Petrolimex 08	FO	Singapore	Hòn Gai	7,0	4,0	0,0	11,0
97	Petrolimex 08	FO	OPL	Nhà Bè	5,0	2,8	1,2	9,0
98	Petrolimex 08	FO	Malaysia	Nhà Bè	4,8	3,7	1,5	10,0
99	Petrolimex 08	FO	Malaysia	Nhà Bè	5,0	3,2	2,8	11,0
100	Petrolimex 08	FO	Singapore	Nhà Bè	4,5	3,5	1,0	9,0
Tổng					607,8	255,2	234,7	1097,7
Tỷ trọng (%)					55,4	23,2	21,4	100

Nguồn : Thông kê và tính toán trên cơ sở số liệu của Vipco, Vitaco. Tháng 2/2007

PHỤ LỤC 4

**MẪU PHIẾU XIN Ý KIẾN CHUYÊN GIA QUẢN LÝ KHAI THÁC TÀU
(LẦN 1)**

(Xem các trang tiếp theo)

**TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN
VIỆN NGHIÊN CỨU KINH TẾ VÀ PHÁT TRIỂN**

**PHIẾU XIN Ý KIẾN CHUYÊN GIA QUẢN LÝ KHAI THÁC TÀI
VỀ HỆ SỐ TẢI TRỌNG CỦA CÁC TIỂU NHÂN TỐ
(LẦN 1)**

Họ và tên:

Chức vụ:

Đơn vị công tác:

Hà Nội, 2007

Xin các chuyên gia vui lòng cho ý kiến bằng cách *điền vào cột 3* trên bảng sau đây *các giá trị về hệ số tải trọng của các tiêu nhân tố*:

Các nhân tố và tiêu nhân tố	Hệ số tải trọng của các nhân tố	Hệ số tải trọng của các tiêu nhân tố	Hệ số tải trọng định mức của các tiêu nhân tố
(1)	(2)	(3)	(4)
I. ĐỐI VỚI TÀU HÀNG KHÔ			
1. Thời gian tàu chạy:		1,0	
1.1 Tốc độ			
1.2 Trọng tải thực chở			
1.3 Khác...			
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng:		1,0	
2.1 Mức xếp dỡ			
2.2 Chứng loại hàng			
2.3 Khác...			
3. Thời gian phụ:		1,0	
3.1 Chờ hàng			
3.2 Cung ứng tàu biển			
3.3 Khác...			
II. ĐỐI VỚI TÀU CONTAINER			
1. Thời gian tàu chạy:		1,0	
1.1 Tốc độ			
1.2 Trọng tải thực chở			
1.3 Khác...			
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng:		1,0	
2.1 Mức xếp dỡ			
2.2 Chằng buộc container			
2.3 Khác...			
3. Thời gian phụ:		0,0	

(1)	(2)	(3)	(4)
III. ĐỐI VỚI TÀU DẦU			
1. Thời gian tàu chạy:		1,0	
1.1 Tốc độ			
1.2 Trọng tải thực chở			
1.3 Khác...			
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng:		1,0	
2.1 Mức xếp dỡ			
2.2 Chủng loại hàng			
2.3 Khác...			
3. Thời gian phụ:		1,0	
3.1 Chờ hàng			
3.2 Cung ứng tàu biển			
3.3 Khác...			

Ghi chú:

- Cột 1: Các nhân tố (mục 1,2 và 3); Các tiểu nhân tố (1.1,...;2.1,...;3.1,...)
- Giá trị trên cột 2 là Hệ số tải trọng của các nhân tố được gán xác định trên cơ sở tính toán từ khảo sát thực tế thời gian chuyển đi của tàu vận chuyển hàng xuất nhập khẩu.
- Giá trị trên **cột 3** là **Hệ số tải trọng của các tiểu nhân tố có được nhờ ý kiến đánh giá của các chuyên gia.**
- Giá trị trên cột 4 là Hệ số tải trọng định mức của các tiểu nhân tố nhận được trên cơ sở tính toán (thuật toán Kli).

Người lập phiếu

Ngàytháng.....năm 2007
Người cung cấp thông tin
 (Ký và ghi rõ họ tên)

GVC.Ths Vũ Thị Minh Loan

PHỤ LỤC 5

**MẪU PHIẾU XIN Ý KIẾN CHUYÊN GIA QUẢN LÝ KHAI THÁC TÀU
(LẦN 2)**

(Xem các trang tiếp theo)

**TRƯỜNG ĐẠI HỌC KINH TẾ QUỐC DÂN
VIỆN NGHIÊN CỨU KINH TẾ VÀ PHÁT TRIỂN**

**PHIẾU XIN Ý KIẾN CHUYÊN GIA QUẢN LÝ KHAI THÁC TÀI
VỀ ĐIỂM CHO HỆ SỐ TẢI TRỌNG ĐỊNH MỨC
CỦA CÁC TIÊU NHÂN TỐ
(LẦN 2)**

Họ và tên:

Chức vụ:

Đơn vị công tác:

Hà Nội, 2007

Xin các chuyên gia vui lòng cho ý kiến bằng cách *chấm điểm - điền vào cột 2* trên bảng sau đây (theo thang điểm 1-10) cho *các giá trị hệ số tải trọng định mức của các tiêu nhân tố*:

Các nhân tố và tiêu nhân tố	Điểm (theo thang 1-10)	Hệ số tải trọng định mức của các tiêu nhân tố	Điểm đánh giá nhận được cho các nhân tố
(1)	(2)	(3)	(4)
I. ĐỐI VỚI TÀU HÀNG KHÔ			
1. Thời gian tàu chạy:			
1.1 Tốc độ			
1.2 Trọng tải thực chở			
1.3 Khác...			
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng:			
2.1 Mức xếp dỡ			
2.2 Chủng loại hàng			
2.3 Khác...			
3. Thời gian phụ:			
3.1 Chờ hàng			
3.2 Cung ứng tàu biển			
3.3 Khác...			
II. ĐỐI VỚI TÀU CONTAINER			
1. Thời gian tàu chạy:			
1.1 Tốc độ			
1.2 Trọng tải thực chở			
1.3 Khác...			
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng:			
2.1 Mức xếp dỡ container			
2.2 Chằng buộc container			
2.3 Khác...			
3. Thời gian phụ:			

(1)	(2)	(3)	(4)
III. ĐỐI VỚI TÀU DẦU			
1. Thời gian tàu chạy:			
1.1 Tốc độ			
1.2 Trọng tải thực chở			
1.3 Khác...			
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng:			
2.1 Mức xếp dỡ			
2.2 Chung loại hàng			
2.3 Khác...			
3. Thời gian phụ:			
3.1 Chờ hàng			
3.2 Cung ứng tàu biển			
3.3 Khác...			

Ghi chú:

- Cột 1: Các nhân tố (mục 1,2 và 3); Các tiểu nhân tố (1.1,...;2.1,...;3.1,...)
- Giá trị trên cột 3 là Hệ số tải trọng định mức của các tiểu nhân tố nhận được trên cơ sở tính toán (thuật toán Kli) thông qua phiếu xin ý kiến chuyên gia (lần 1).
- Giá trị trên **cột 2** là **điểm đánh giá của các chuyên gia về hệ số tải trọng định mức của các tiểu nhân tố.**
- Giá trị trên cột 4 là điểm cho các nhân tố nhận được trên cơ sở tính toán (thuật toán Kli).

Người lập phiếu

Ngàytháng.....năm 2007
Người cung cấp thông tin
 (Ký và ghi rõ họ tên)

GVC.Ths Vũ Thị Minh Loan

PHỤ LỤC 6

BẢNG TỔNG HỢP ĐIỂM NHẬN ĐƯỢC CHO CÁC NHÂN TỐ

Các nhân tố	Điểm đánh giá (bình quân) nhận được cho các nhân tố	Điểm đánh giá nhận được cho các nhân tố - chuyên gia Vosco						
		1	2	3	4	5	6	7
I. ĐỐI VỚI TÀU HÀNG KHÔ								
1. Thời gian tàu chạy	2.938	3.579	3.192	3.276	3.303	3.146	2.594	2.583
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng	4.630	5.03	4.980	5.040	5.03	4.384	3.528	4.032
3. Thời gian phụ	0.964	1.017	1.054	1.093	1.131	0.804	0.892	0.889
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					5.152	4.155	4.21
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng	1.921					2.088	1.762	1.589
3. Thời gian phụ	1.753					1.67	1.509	1.284

Các nhân tố	Điểm đánh giá nhận được cho các nhân tố - chuyên gia Vinaship										
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
I. ĐỐI VỚI TÀU HÀNG KHÔ											
1. Thời gian tàu chạy	2.841	3.247	2.491	2.214	3.388	2.472	2.214	3.224	3.297	2.804	2.619
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng	4.536	4.814	4.032	4.032	5.030	4.233	4.435	5.040	5.015	4.940	4.486
3. Thời gian phụ	1.054	1.157	0.775	0.819	1.189	0.762	0.838	1.139	1.015	0.762	0.876
II. ĐỐI VỚI TÀU CONTAINER											
1. Thời gian tàu chạy								6.850	6.840	6.088	6.101
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng								3.160	3.162	2.512	2.481
3. Thời gian phụ								0.000	0.000	0.000	0.000
III. ĐỐI VỚI TÀU DẦU											
1. Thời gian tàu chạy								5.54	5.456	4.377	5.540
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng								2.065	1.617	1.659	2.238
3. Thời gian phụ								1.907	1.904	1.363	1.798

Các nhân tố	Điểm đánh giá nhận được cho các nhân tố - chuyên gia Vipco		
	1	2	3
I. ĐỐI VỚI TÀU HÀNG KHÔ			
1. Thời gian tàu chạy			
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng			
3. Thời gian phụ			
II. ĐỐI VỚI TÀU CONTAINER			
1. Thời gian tàu chạy			
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng			
3. Thời gian phụ			
III. ĐỐI VỚI TÀU DẦU			
1. Thời gian tàu chạy	5.540	5.540	5.485
2. Thời gian xếp dỡ hàng tại cảng	2.290	2.088	1.810
3. Thời gian phụ	2.054	1.898	2.140