

Một số biện pháp hợp lý hóa đầu tư đội tàu vận tải hàng khô của Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế về vận tải biển

TS. VŨ TRỤ PHI
Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

Tóm tắt: *Đội tàu hàng khô tổng hợp của Việt Nam trong một số thập kỷ qua đã phát triển nhanh chóng. Tuy nhiên, trong điều kiện phát triển mạnh mẽ của phương thức vận tải hàng hóa tiên tiến “từ cửa tới cửa” bằng container và phương tiện vận tải container chuyên dụng trên phạm vi toàn cầu, đội tàu đó của Việt Nam đã trở lên lạc hậu, khó tìm được nguồn hàng trên thị trường vận tải quốc tế. Đội tàu đông đúc đó cùng nhau tham gia khai thác trên thị trường vận tải biển nội địa nhỏ bé đã làm môi trường cạnh tranh trong nước trở lên rất căng thẳng, hầu hết các doanh nghiệp vận tải biển bị lâm vào tình trạng thua lỗ nặng nề hoặc hiệu quả sản xuất kinh doanh rất thấp. Qua bài báo này, tác giả tập trung phân tích tình hình đội tàu vận tải biển Việt Nam nói chung đội tàu vận tải hàng khô nói riêng, đồng thời phân tích xu thế phát triển đội tàu hàng khô trên thế giới và khu vực. Từ đó, đề xuất một số biện*

pháp nhằm hợp lý hóa việc đầu tư và khai thác đội tàu hàng khô của nước nhà.
Abstract: *The general cargo shipping fleet of our country has been developing quickly during some recent decades, however, in the conditions of the rapid development of the advanced transport modal that is “door to door” modal with the use of container transport means, the general cargo ships become backward. It is difficult to arrange trips for those ships on the international maritime market. In this article, the author analyses the status of the general cargo fleet of Vietnam and analyses the development trend of the same type of ship on the world as well as in the ASEAN region. Basing on the analysis, the author proposes some solutions for rationalizing the investment and the exploitation of the general cargo shipping fleet of Vietnam.*

1. Đánh giá thực trạng đội tàu vận tải biển Việt Nam
Đội tàu vận tải biển Việt Nam hiện nay đông về số lượng và đa dạng chủng loại. Tính đến ngày 28/02/2014, đội tàu biển Việt Nam có khoảng 1.624 tàu với tổng trọng tải khoảng 7.244.817 tấn. Trong đó, có khoảng 450 tàu hoạt động tuyến quốc tế có trọng tải từ 500 trở lên, số tàu hàng tổng hợp có khoảng 936 tàu [1]. Tàu Việt Nam khai thác trên các tuyến nước ngoài rất khó khăn một phần vì khan hiếm nguồn hàng, phần vì những quy định quốc tế về hàng hải rất ngặt nghèo đối với tàu cũ, lạc hậu. Những tháng đầu năm 2014, tại khu vực Tokyo - Mou, có 8 lượt tàu biển Việt Nam bị lưu giữ tại các cảng, tỷ lệ lưu giữ là 5,26%. Tàu bị lưu giữ chủ yếu là tàu chở hàng tổng hợp và tàu hàng rời [1].
Đội tàu Việt Nam thuộc nhiều đơn vị chủ quản nhưng chủ yếu là thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (VINALINES). Số liệu ở *Bảng 1* cho ta thấy tình

hình hiện tại của đội tàu của các công ty vận tải biển thuộc VINALINES tại thời điểm đầu năm 2014. Đây là lực lượng tàu vận tải biển nòng cốt của ngành Hàng hải Việt Nam. Mặc dù số lượng tàu của VINALINES không nhiều, chỉ có 106 tàu, so với tổng số tàu biển đăng ký ở Việt Nam tính đến ngày 28/02/2014 là 1.624 tàu [1], nhưng tổng trọng tải chiếm 1/3 số tấn trọng tải của cả nước. Đội tàu này cũng là đội tàu hiện đại nhất ở Việt Nam với đa dạng chủng loại, nhiều tàu trọng tải lớn, trẻ tuổi và được trang bị hiện đại... Tuy nhiên, ta thấy nổi bật lên một số nét đáng chú ý như sau:
Nhìn chung, đội tàu tuy có nhiều về số lượng nhưng hầu hết là tàu hàng khô tổng hợp, các loại tàu chuyên dụng như tàu chở hàng rời, chở dầu, chở container không có nhiều và hầu hết là loại nhỏ, cũ. Tàu hàng khô tổng hợp rất đa dạng, đủ các cỡ, tuổi giao động từ dưới 5 năm đến trên 30 năm.

Bảng 1. Tình hình đội tàu của VINALINES năm 2014 theo tuổi của các cỡ và loại tàu

Loại tàu \ Tuổi tàu	T ≥ 15 tuổi			10 < T < 15			T < 10			Cộng		
	Tàu	DWT (10 ³ T)	DWT bình quân (10 ³ T)	Tàu	DWT (10 ³ T)	DWT bình quân (10 ³ T)	Tàu	DWT (10 ³ T)	DWT bình quân (10 ³ T)	Tàu	DWT (10 ³ T)	DWT bình quân (10 ³ T)
TOÀN ĐỘI TÀU	57	1.394	24	17	375	22	32	639	20	106	2.408	23
Trong đó:					0			0				
1. TÀU HÀNG RỜI	29	1.078	37	3	112	37	10	262	26	42	1.452	35
- Nhỏ hơn 10.000 DWT		0		1	7	7	2	13	7	3	20	7
- Từ 10.000 đến 20.000 DWT		0			0			0				
- Từ 20.000 đến 40.000 DWT	18	441	25		0		6	136	23	24	577	24
- Trên 40.000 DWT	11	637	58	2	106	53	2	113	57	15	856	57

2. TÀU HÀNG KHÔ TỔNG HỢP	17	222	13	8	61	8	14	197	14	39	480	12
- Nhỏ hơn 10.000 DWT	9	66	7	6	36	6	2	13	7	17	115	7
- Từ 10.000 đến 20.000 DWT	4	53	13	2	25	13	9	117	13	15	195	13
- Từ 20.000 đến 30.000 DWT	4	103	26	0	0		3	68	23	7	171	24
- Trên 30.000 DWT		0			0			0				
3. TÀU DẦU	0	0		4	180	45	3	115	38	7	295	42
- Nhỏ hơn 10.000 DWT		0			0			0				
- Từ 10.000 đến 20.000 DWT		0			0		1	14	14	1	14	14
- Từ 20.000 đến 40.000 DWT		0		1	39	39	0	0		1	39	39
- Trên 40.000 DWT		0		3	141	47	2	101	51	5	242	48
4. TÀU CONTAINER	11	94	9	2	22	11	5	65	13	18	181	10
- Từ 10.000 đến 20.000 DWT (< 1000 TEU)	9	71	8	1	12	12	4	40	10	14	123	9
- Từ 20.000 đến 40.000 DWT (< 2000 TEU)	2	22	11	1	9	9	1	26	26	4	57	14
- Trên 40.000 DWT (> 2000 TEU)												

(Nguồn: <http://www.vinalines.com.vn/đội tàu>, ngày 28/3/2014)

Bảng 2. Tình hình mua bán tàu khu vực châu Á trong 3 năm (2011 - 2013) theo tuổi của các cỡ và loại tàu

Loại tàu \ Tuổi tàu	T ≥ 15 tuổi			10 < T < 15			T < 10			Cộng		
	Tàu	DWT (10 ³ T)	DWT bình quân (10 ³ T)	Tàu	DWT (10 ³ T)	DWT bình quân (10 ³ T)	Tàu	DWT (10 ³ T)	DWT bình quân (10 ³ T)	Tàu	DWT (10 ³ T)	DWT bình quân (10 ³ T)
TỔNG SỐ THỐNG KÊ	258	2.938	11	16	278	17	172	3.552	21	446	6.768	15
<i>Trong đó:</i>		0			0			0				
1. TÀU HÀNG RỜI	19	511	27	3	203	68	67	2.103	31	89	2.817	32
- Nhỏ hơn 10.000 DWT	4	18	5	0	0		11	31	3	15	49	3
- Từ 10.000 đến 20.000 DWT	3	50	17	2	34	17	16	223	14	21	307	15
- Từ 20.000 đến 40.000 DWT	7	189	27	0	0		20	561	28	27	750	28
- Trên 40.000 DWT	5	253	51	1	169	169	20	1.288	64	26	1.710	66
2. TÀU HÀNG KHÔ TỔNG HỢP	120	545	5	4	13	3	19	109	6	143	667	5
- Nhỏ hơn 10.000 DWT	120	545	5	4	13	3	16	66	4	140	624	4
- Từ 10.000 đến 20.000 DWT	0	0		0	0		3	43	14	3	43	14
- Từ 20.000 đến 30.000 DWT	0	0		0	0		0	0		0	0	
- Trên 30.000 DWT	0	0		0	0		0	0		0	0	
3. TÀU DẦU	88	1.472	17	7	17	2	72	1.150	16	167	2.639	16
- Nhỏ hơn 10.000 DWT	76	256	3	7	17	2	58	207	4	141	480	3
- Từ 10.000 đến 20.000 DWT	4	53	13	0	0		9	120	13	13	173	13
- Từ 20.000 đến 40.000 DWT	3	105	35	0	0		0	0		3	105	35
- Trên 40.000 DWT	5	1.058	212	0	0		5	824	165	10	1.882	188
4. TÀU CONTAINER	31	410	13	2	45	23	14	189	14	47	644	14
- Từ 10.000 đến 20.000 DWT (< 1000 TEU)	25	142	6	0	0		8	44	6	33	186	6
- Từ 20.000 đến 40.000 DWT (< 2000 TEU)	3	90	30	2	45	23	4	99	25	9	234	26
- Trên 40.000 DWT (> 2000 TEU)	3	179	60	0	0		2	47	24	5	226	45

(Nguồn: "Shiplink International" <http://www.shiplink.info/ships for sale> (ngày 28/3/2014)

So sánh số liệu Bảng 1 với số liệu ở Bảng 2 ta thấy có sự khác biệt giữa đội tàu VINALINES với các tàu đang giao dịch trên thế giới ở chỗ: Trên thị trường thế giới các tàu trên 15 tuổi giao dịch với số lượng lớn (258/446, khoảng 64%) nhưng số tấn trọng tải của số tàu đó chỉ khoảng 43% (2,9 triệu tấn/6,7 triệu tấn) điều này có nghĩa là các tàu trên 15 tuổi trên thế giới phần lớn là các tàu trọng tải nhỏ (bình quân khoảng 11.000T/tàu), trong khi đó hơn nửa số tàu và số tấn trọng tải của VINALINES có tuổi trên 15 năm, trọng tải bình quân trên 24.000 T/tàu. Cũng ở Bảng 2, các tàu càng trẻ càng có mức trọng tải lớn, tàu có độ tuổi từ 11 - 15 tuổi có mức trọng tải bình quân 17.000 T/tàu, trọng tải bình quân của các tàu trẻ dưới 10 tuổi là 21.000 T/tàu. Con số đó đối với đội tàu VINALINES là 24.000 T/tàu cho loại trên 15 tuổi, 22.000 T/tàu cho loại tàu trên 11 - 15 tuổi, 20.000 T/tàu cho loại tàu trẻ. Điều đó cho ta thấy tàu trên thế giới có xu thế tăng dần về trọng tải bình quân đối với tàu trẻ, trong khi đó tàu Việt Nam loại thế hệ cũ vẫn còn tồn tại nhiều tàu

lớn nhưng tàu thế hệ mới lại có trọng tải nhỏ hơn trọng tải tàu trẻ của thế giới.

Xét cho từng loại tàu, trước hết đối với loại tàu hàng rời, đội tàu VINALINES có mức trọng tải bình quân khoảng 37.000 T/tàu đối với các tàu trên 15 tuổi, các tàu tuổi dưới 10 tuổi trọng tải bình quân là 26.000 T/tàu. Các tàu cũ có trọng tải lớn, các tàu mới có trọng tải nhỏ hơn. Trong khi đó, trên thị trường quốc tế, các tàu hàng rời đang được giao dịch có tuổi trên 15 năm trọng tải bình quân vào khoảng 27.000 T/tàu, các tàu trẻ có trọng tải lớn hơn nhiều. Đồng thời, các tàu được giao dịch cũng chủ yếu có tuổi dưới 10 và dưới 15 tuổi. Số liệu đó cho ta thấy, đội tàu hàng rời của VINALINES lạc hậu so với các tàu hàng rời đang được giao dịch. Xu thế trên thị trường vận tải biển thế giới các tàu hàng rời trọng tải lớn được sử dụng nhiều hơn, số liệu Bảng 2 chỉ rõ trong số 89 tàu hàng rời được giao dịch mua bán, có 20 tàu có trọng tải trên 40.000 T/tàu và ở mức tuổi dưới 10 năm (chiếm 25%), con số này của VINALINES là 2 tàu trong số 42 tàu (dưới 10%).

Xét các tàu hàng khô tổng hợp, đội tàu VINALINES có số tàu hàng khô tổng hợp chiếm tỷ trọng lớn (39/106 chiếm khoảng 37%). Trong số các tàu đó, tàu có trọng tải tương đối lớn (cỡ trên 10.000 - 25.000 T trọng tải mỗi chiếc) tuổi dưới 10 năm chiếm tỷ trọng khoảng 31% (12/39 về số lượng), còn lại là các tàu cũ trên 15 tuổi với trọng tải nhỏ dưới 10.000 T/tàu. Trong khi đó, trên thị trường thế giới, các tàu hàng khô tổng hợp có tuổi dưới 10 năm rất ít, chỉ có khoảng 13% (19/143 về số lượng), số tàu có trọng tải lớn trên 10.000 T/tàu mà dưới 10 tuổi còn ít hơn, chiếm tỷ trọng khoảng 0,02% (3/143 về số lượng). Các tàu giao dịch trên thế giới chủ yếu là tàu có trọng tải nhỏ bình quân dưới 10.000T/tàu, tuổi trên 15 năm (theo *Bảng 2*, loại này chiếm 84%).

Từ những dẫn chứng cho thấy sự lạc hậu của đội tàu VINALINES. Nhu cầu vận tải hàng hóa dưới dạng bao gói truyền thống như bao, kiện, thùng... để rời, không đóng trong công cụ chuyên dụng (như container) ngày càng ít do đó việc đóng mới các tàu hàng khô tổng hợp cỡ lớn để vận tải đường dài là không hợp thời, rất khó khai thác nguồn hàng. Trong khi đó, loại tàu hàng khô tổng hợp của VINALINES lại có nhiều tàu lớn do mới được bổ sung từ đặt đóng tại các nhà máy đóng tàu trong nước hoặc mua lại của chủ tàu nước ngoài.

Tiếp theo, xét tình hình loại tàu chở dầu, đội tàu chở dầu của VINALINES tương đối hiện đại, các tàu đều có tuổi dưới 10 năm. Trong đó, các tàu trọng tải lớn trên 40.000 T/tàu chiếm trên 70%. Tuy nhiên, số lượng ít, chiếm khoảng 7% về số lượng và 12% về trọng tải so với toàn đội tàu. Tuổi và cỡ trọng tải của các tàu theo thống kê đã giao dịch trên thị trường thế giới, thể hiện ở *Bảng 2*, không lớn hơn và trẻ hơn đội tàu của VINALINES. Tuy nhiên, số tàu dầu được sử dụng lại chiếm tỷ trọng khá lớn, khoảng 37% về số lượng tàu được giao dịch. Điều này cho thấy, VINALINES chưa tham gia được nhiều vào thị trường vận tải dầu của thế giới và khu vực. Chủ yếu đội tàu dầu của VINALINES phục vụ nhu cầu xuất nhập khẩu dầu cho đất nước.

Xem xét loại tàu container, đây là loại tàu hiện đại nhất trong các loại phương tiện vận tải biển của Việt Nam. Số liệu ở *Bảng 1* cho thấy, đội tàu này của VINALINES khá nhỏ về trọng tải và có nhiều tàu cũ trên 15 tuổi. Số tàu tuổi nhỏ hơn 10 tuổi và nhỏ hơn 5 tuổi chiếm tỷ trọng nhỏ (7/18 tàu hay 39% về số lượng, và khoảng 48% về tấn trọng tải). Số còn lại là các tàu tuổi trên 15 năm (11/18 về số lượng hay 61%), những tàu này chủ yếu là tàu có sức chở dưới 1000 TEU. Trong *Bảng 2*, số tàu container được thống kê trên một số thị trường giao dịch, mua bán tàu quốc tế 3 năm qua có khoảng 30% là các tàu mới đóng, tuổi dưới 5 năm. Có nhiều tàu vận tải container có sức chứa trên 1000 TEU và trên 2000 TEU được mua bán. Trong thực tế cho thấy, tàu vận tải container của VINALINES chỉ dùng để đáp ứng nhu cầu vận tải trên các tuyến feeder và vận tải container trên các tuyến nội địa. Việt Nam chưa tổ chức được tuyến vận tải container quốc tế nên việc đầu tư tàu container lớn là chưa cần. Đội tàu container hiện tại của VINALINES là phù hợp khả năng khai thác và quản lý, tuy rằng, so với đội tàu vận tải container thế giới thì đội tàu này còn đi sau một khoảng rất xa.

Theo phân tích trên, ta nhận thấy việc đầu tư mới nhiều tàu hàng khô tổng hợp với trọng tải lớn (cỡ trên 20.000 T trọng tải) là không phù hợp xu thế chung trên thị trường vận tải biển. Để thấy rõ hơn về điều nhận định này ta xem xét số liệu về tàu của một số doanh nghiệp vận tải biển ở khu vực châu Á.

Theo số liệu đội tàu của COSCO SHIPPING CO.Ltd., một công ty vận tải biển lớn của Trung Quốc cũng như của thế giới, ta thấy ngoài nhiều tàu lớn và chuyên dụng như tàu vận tải container, tàu chở nhựa đường, tàu chở hàng siêu trường, siêu trọng... nhưng công ty này cũng có một đội tàu vận tải hàng khô tổng hợp với trên 20 tàu. Số liệu thể hiện trong *Bảng 3*.

Bảng 3. Đội tàu vận tải hàng khô tổng hợp của COSCO năm 2014

Tên các tàu cùng loại	Trọng tải (T)	Năm đóng	Tuổi tàu (năm)
FUWENSHAN / FUYANGSHAN / FUXINSHAN / FUKANGSHAN / FUQINGSHAN	17.139	1987-1990	Trên 25
ANQINGJIANG / ANXINJIANG / ANYUEJIANG / ANZEJIANG / ANGUANGJIANG / ANSHUNJIANG	14.913	1985-1987	Trên 27
ANLONGJIANG / ANKANGJIANG / ANNINGJIANG	15.852	1985	29
FENGSHUNSHAN / FENGANSHAN / FENGKANGSHAN	18.270	1985	29
FUYUANSAN / FUYUSHAN	20.225	1985	29
ANTAOJIANG / ANWUJIANG	10.800	1980	29
ANBAOJIANG / ANHUAJIANG	17.324	1985	29

(Nguồn: <http://www.coscol.com.cn>)

Từ số liệu của *Bảng 3*, ta thấy số lượng tàu hàng khô trong đội tàu của COSCO là không lớn, trọng tải các tàu đều nằm dưới mức 20.000 T, tuổi các tàu đều rất cao, không có tàu dưới 20 tuổi. Tại sao một công ty lớn như COSCO lại không có nhiều tàu chở hàng khô cỡ lớn lớn và trẻ?

Xem xét đội tàu hàng dầu của Hàn Quốc, HanJin Shipping Co., Ltd., có tới 200 tàu nhưng không có tàu chở hàng khô tổng hợp. Công ty chủ yếu khai thác tàu chở container, tàu chuyên dụng hàng rời đổ đồng. Tàu hàng rời đổ đồng có trọng tải đến 300.000 T, tàu container chuyên dụng có sức chứa đến 13.000 TEU. [6].

Xét đội tàu của Thái Lan, *Bảng 4* cho ta thấy tình hình đội tàu hàng khô tổng hợp của một công ty vận tải biển lớn của Thái Lan.

Bảng 4. Đội tàu hàng khô tổng hợp của Công ty Sang Thai Group of companies - Thái Lan năm 2014

TT	Tên tàu	Trọng tải (T)	Năm đóng	Tuổi (năm)
1	Sea Brighton	6.903	1994	20
2	Sea Castle	7.963	2003	11
3	Sea Dragon	7.017	1984	30
4	Sea Honour	8.663	1983	31
5	Sea Miracle	5.185	1997	17
6	Sea Palace	8.527	1984	30
7	Sea Sunny	6.264	1981	33
8	Eagle	6.129	1981	33
9	Thai Iris	6.120	1978	36
10	Xebec	8.427	2002	12
11	Sea Forest	10.300	1987	27
12	Sea Zenith	9.379	1987	27
13	Sea Timber	12.540	2003	11

(Nguồn: <http://www.sangthai.co.th/vessel>, ngày 7/4/2014)

Đội tàu vận tải hàng khô tổng hợp của công ty vận tải biển của Thái Lan không có tàu trẻ dưới 10 tuổi. Hầu hết các tàu có tuổi trên 20 năm, có 4 tàu trên 30 năm tuổi. Trọng tải các tàu này hầu hết là dưới 10.000 T/tàu.

Tại sao Công ty vận tải của Thái Lan đề cập ở trên lại không có tàu vận tải hàng khô tổng hợp có trọng tải lớn, mới đóng trong khi đó các hãng vận tải biển của Thái Lan có đủ các loại phương tiện chở khí hóa lỏng (LNG Carrier); chở container (Container Ship), chở hàng rời (Bulk Carrier), chở hàng lỏng (Tanker), tàu chở khách (Cruise Ship), chở ô tô (Car Carrier)... là những tàu thuộc loại lớn và hiện đại nhất trên thế giới.

Qua tổng hợp một số tư liệu và phân tích ở trên, có thể rút ra một điều là không phải các doanh nghiệp vận tải biển của các nước trên không có khả năng đầu tư tàu hàng khô tổng hợp cỡ lớn trong những năm gần đây. Họ chỉ đang sở hữu và khai thác những con tàu hàng khô tổng hợp thế hệ cũ bởi vì xu thế phát triển của các phương thức vận tải tiên tiến đã tạo ra kỷ nguyên bùng nổ sự tăng trưởng các loại tàu chuyên dụng với tốc độ, năng suất và hiệu quả vận tải cao. Trên thị trường vận tải biển thế giới còn rất ít nhu cầu cho các phương tiện vận tải truyền thống và nhu cầu đó cũng ngày càng ít dần, chỉ tồn tại ít ỏi trên các tuyến vận tải ngắn, trong phạm vi những quốc gia nhỏ bé [7].

2. Đội tàu vận tải hàng khô tổng hợp của Việt Nam nên được đầu tư theo hướng nào?

Trong hơn một thập kỷ qua, nhất là từ khi thành lập Tổng Công ty Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam năm 2006, đội tàu vận tải biển Việt Nam phát triển rất nhanh chóng về số lượng trong đó chủ yếu là các tàu vận tải hàng khô tổng hợp không có sức cạnh tranh mạnh trên thị trường quốc tế. Sự gia tăng nhanh chóng các tàu hàng khô tổng hợp tạo ra sự dư thừa

cung vận tải quá lớn trên thị trường nội địa vốn rất nhỏ bé. Cạnh tranh trên thị trường vận tải biển nội địa ngày càng căng thẳng, nhiều doanh nghiệp thiếu nguồn hàng đã rơi vào tình trạng rất khó khăn về tài chính, đứng bên bờ vực phá sản.

Có thể nói đội tàu vận tải biển Việt Nam nói chung, đội tàu vận tải hàng khô nói riêng đang trong tình trạng là sức cạnh tranh quốc tế yếu, cạnh tranh căng thẳng trên thị trường nội địa, chia sẻ nguồn hàng ít ỏi, gây khó khăn chung cho các doanh nghiệp vận tải biển.

Vấn đề cần bàn ở đây là cần xem xét việc đầu tư nhóm tàu vận tải hàng khô tổng hợp như thế nào cho phù hợp xu hướng thời đại và đảm bảo hiệu quả kinh tế cho các chủ tàu, tránh lãng phí nguồn lực quốc gia. Bài toán nan giải này cần phải giải bằng phương pháp phối hợp chặt chẽ giữa quan điểm, chính sách của Nhà nước và luận cứ có cơ sở lý luận và thực tiễn của các nhà khoa học cùng với ý chí, sự nhạy bén kinh doanh của các doanh nghiệp. Trong bài viết này, dựa trên những cơ sở thực tiễn đã thu thập và phân tích trên, tác giả có những ý kiến đề xuất để các nhà quản lý nhà nước về vận tải biển, các nhà quản lý kinh doanh tại các doanh nghiệp tham khảo như sau:

Trước hết, nhà nước cần đưa ra những rào cản cao về kỹ thuật, về an toàn, về vệ sinh môi trường... đối với việc đóng mới và mua tàu biển từ nước ngoài để hạn chế việc tăng thêm số lượng tàu hàng khô tổng hợp. Không khuyến khích, thậm chí phải có biện pháp hạn chế mua tàu dùng lại của nước ngoài, nhất là tàu hàng khô tổng hợp. Ngăn chặn nguy cơ Việt Nam trở thành bãi rác thải tàu biển của nước ngoài, thực tế Việt Nam đang đối mặt với một khó khăn lớn về xử lý chất thải từ các tàu cũ khi được phá dỡ, giải bản. Tổng cục Thống kê, Cục Hàng hải Việt Nam và các cơ quan chức năng quản lý Nhà nước có liên quan đến vận tải biển cần phải tổ chức việc thống kê số liệu và cung cấp thông tin kịp thời, đầy đủ, chính xác hơn để các nhà khoa học, các nhà quản lý doanh nghiệp có cơ sở phân tích tình hình kinh doanh để xây dựng các luận cứ khoa học cho việc tổ chức sản xuất kinh doanh.

Đối với các doanh nghiệp vận tải biển, cần khai thác tối đa năng lực hiện có về phương tiện của doanh nghiệp. Không nên đầu tư thêm nhiều tàu vận tải hàng khô tổng hợp vì nguồn hàng cho loại tàu đó ngày càng ít dần. Cần tránh mua tàu hàng khô tổng hợp dùng lại của nước ngoài, khi lập dự án đầu tư loại tàu này cần phải xem xét xu hướng biến động nguồn hàng trên thị trường vận tải biển quốc tế. Cần phải quan tâm sâu sắc về chi phí giải bản tàu, chi phí này có thể sẽ là gánh nặng lớn cho doanh nghiệp khi mà các tiêu chuẩn bảo đảm vệ sinh môi trường, an toàn hàng hải... ngày càng được quốc tế và Việt Nam coi trọng, các tiêu chuẩn đó ngày càng được nâng lên mức cao hơn. Hiệp hội vận tải biển Việt Nam cần phải liên kết được các doanh nghiệp để hình thành lên một số tập đoàn mạnh đủ sức cạnh tranh trên thị trường quốc tế. Hiệp hội cần có biện pháp tuyên truyền, vận động hình thành các mối liên kết các doanh nghiệp vận tải biển nội địa, tránh đầu tư nhỏ lẻ, đầu tư phân tán gây lãng phí nguồn lực quốc gia, không tạo được sức mạnh cạnh tranh trên thị trường quốc tế nhưng lại làm gia tăng cạnh tranh nội địa. Các doanh nghiệp vận tải biển

(Xem tiếp trang 51)

3.5. Sự cần thiết hỗ trợ của Chính phủ

Để thu hút khối tư nhân tham gia đầu tư bằng hình thức PPP trong phát triển hạ tầng đường bộ thì sự hỗ trợ từ Chính phủ là quan trọng. Chính phủ không chỉ thể hiện vai trò trong việc thiết lập một môi trường đầu tư thuận lợi, ổn định điều kiện kinh tế, xã hội, pháp lý, điều kiện kinh tế vĩ mô tại địa phương dự án triển khai mà còn trực tiếp tham gia, hỗ trợ vào từng dự án đường bộ cụ thể.

- **Tăng cường khả năng thực thi cam kết trách nhiệm của khu vực công:** Phương thức PPP trong thời gian tới sẽ phát huy được ưu thế khi thể hiện được trách nhiệm và nghĩa vụ của nhà nước cao hơn như việc trực tiếp góp vốn, trách nhiệm trong việc qui định những cơ chế chính sách ưu đãi phù hợp từng dự án, thực thi các cam kết và cơ chế điều đảm bảo lợi nhuận kỳ vọng, có thể điều chỉnh mức phí dự án do tác động trượt giá, cam kết đảm bảo công trình xây dựng trong tương lai không làm giảm tính cạnh tranh của công trình dự án, chia sẻ rủi ro với khu vực tư nhân, cam kết trong tiến độ giải phóng mặt bằng, tái định cư, cam kết đảm bảo suất thu lợi nội tại thỏa thuận trước trong hợp đồng.

- **Hỗ trợ từ Chính phủ:** Việc thu xếp tài chính trước khi ký kết hợp đồng PPP đường bộ thường mất nhiều thời gian. Thứ ba, yêu cầu số vốn tự có của nhà đầu tư tư nhân tham gia dự án theo hình thức đầu tư PPP ngày càng cao hơn. Trong khi NE 108 chỉ yêu cầu các nhà đầu tư phải có vốn tự có tối thiểu 15% trên tổng giá trị đầu tư của dự án, thì tỷ lệ vốn tự có của nhà đầu tư phải đáp ứng theo quy chế thí điểm PPP lên đến 30%. Với nhiều nhà đầu tư tư nhân trong nước, điều kiện này gây không ít khó khăn cho họ. Về phần vốn đóng góp từ khu vực công, hiện nay theo quy định cao nhất ở dự án đầu tư theo hình thức BOT, BTO là 49%, tỷ lệ này chỉ còn 30% đối với các dự án đầu tư theo hình thức PPP. Đối với các dự án PPP đường bộ sắp tới, Chính phủ cần nghiên cứu mở rộng mức độ đóng góp nhằm tăng tính khả thi về tài chính cho dự án (gọi là VGF). Đây cũng là yếu tố quan trọng mà nhà đầu tư sẽ đặt lên bàn cân để lựa chọn dự án tham gia.

4. Kết luận

Hợp tác công tư trong giao thông đường bộ là chủ đề cần phải phân tích và nghiên cứu hơn nữa, đặc biệt khi bắt đầu bắt tay vào triển khai từng dự án cụ thể. Mặc dù còn sớm để đánh giá sự thành công của mô hình Hợp tác công tư trong đầu tư hạ tầng giao thông đường bộ thời gian qua nhưng với những kết quả đạt được có thể khẳng định phần nào PPP cho hạ tầng giao thông đường bộ là một xu thế tất yếu, các bên tham gia đã thể hiện được quyết tâm và chuyển biến trong nhận thức khi triển khai mô hình. Bên cạnh việc thực hiện những giải pháp hoàn thiện khung khổ pháp lý, tăng cường năng lực thể chế, năng lực triển khai dự án PPP, tạo dựng cơ chế chia sẻ rủi ro thì một điểm quan trọng cần chú ý tới là việc tiếp cận có tính thị trường đối với mô hình này, xây dựng các dự án thí điểm có tính thương mại cao để hấp dẫn nhà đầu tư tư nhân, từ đó tạo dựng được một hệ thống các dự án PPP giao thông đường bộ □

Tài liệu tham khảo

[1]. Bộ GTVT (2009), *Dự án nâng cấp mạng lưới*

đường bộ: Hợp tác Nhà nước - Tư nhân (PPP) trong ngành Đường bộ.

[2]. Quyết định số 71/2010/QĐ-TTg ngày 09/11/2010 của Chính phủ về việc ban hành quy chế thí điểm đầu tư theo hình thức đối tác Công - Tư.

[3]. Nghị định số 78/2007/NĐ-CP của Chính phủ về đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT.

[4]. Nghị định số 108/2009/NĐ-CP ngày 27/11/2009 về đầu tư theo hình thức BOT, BTO, BT.

[5]. Tổng cục thống kê, "Kinh tế - xã hội Việt Nam mười năm 2001 - 2010", NXB. Thống kê 2011.

[6]. Đinh Kiên (2010), *Nghiên cứu các giải pháp thu hút vốn đầu tư xây dựng công trình giao thông theo hình thức BOT* (Đề tài cấp bộ - Mã số B2008-03-35).

[7]. Tiến Mạnh (2014), *Bộ GTVT quyết tăng thêm vốn ngoài ngân sách*, Báo GTVT, <http://www.giao-thongvantai.com.vn>.

[8]. Bích Thảo (2014), *Để sử dụng hiệu quả nguồn lực có hạn cho các dự án PPP*, Báo Đầu tư, <http://muasamcong.vn/danh-muc-tin/Detail/de-su-dung-hieu-qua-nguon-luc-co-han-cho-cac-du-an-ppp>.

[9]. *Public Sector Comparator for Highway PPP Projects*, World Bank, December 10, 2012.

[10]. *Private Participation in Infrastructure database*, World Bank, http://ppi.worldbank.org/explore/ppi_exploreCountry.aspx?countryId=67.

[11]. *The Global Competitiveness Report 2012 - 2013*.

[12]. *Public Private Partnership - Reference Guide 2012*, The World Bank.

Ngày nhận bài: 01/4/2014

Ngày chấp nhận đăng: 29/4/2014

Người phản biện: PGS. TS. Từ Sỹ Sùa

GS. TSKH. Nghiêm Văn Dĩnh

MỘT SỐ BIỆN PHÁP...

(Tiếp theo trang 48)

Việt Nam cũng nên tăng cường liên doanh với những hãng vận tải biển lớn trên thế giới để có thể tham gia vào một số mắt xích trong chuỗi vận tải toàn cầu mà nó đã hình thành từ nhiều năm nay.

Kết luận

Vận tải biển là một trong những ngành kinh tế mũi nhọn của nền kinh tế nước ta, ngành kinh tế này phải được đầu tư phát triển và nó hoàn toàn có đủ điều kiện để đầu tư phát triển. Cần phải có sự đồng thuận và phối hợp chặt chẽ giữa nhà nước, doanh nghiệp và các nhà khoa học để giải bài toán đầu tư phát triển cho vận tải biển Việt Nam một cách trọn vẹn □

Tài liệu tham khảo

[1]. <http://www.vr.org.vn/tintuc>.

[2]. <http://www.vinalines.com.vn/đội tàu>.

[3]. <http://www.shiplink.info3/2014>.

[4]. <http://www.coscol.com.cn>.

[5]. <http://www.sangthai.co.th/vessel>.

[6]. <http://www.hanjin.com>.

[7]. <http://www.searates.com/about/breakbulk>.

Ngày nhận bài: 5/5/2014

Ngày chấp nhận đăng: 27/5/2014

Người phản biện: PGS. TS. Nguyễn Văn Sơn

TS. Nguyễn Thị Phương