

Sơ đồ 1.2. Phương thức quản trị hoạt động kinh doanh theo tư duy chuỗi giá trị.

3. Kết luận

Ngày nay, các doanh nghiệp Việt Nam với điều kiện cơ sở vật chất và trình độ khoa học - kỹ thuật – công nghệ chưa cao, nhưng trước xu thế và sức ép của toàn cầu hoá kinh tế thì cần phải vươn lên thực hiện phương thức quản trị theo chuỗi giá trị. Tuy nhiên, trước mắt, các doanh nghiệp khó có thể tiếp cận được phương thức kế toán quản trị theo tư duy chuỗi giá trị; vì vậy, doanh nghiệp không thể nào khác hơn là liên kết các phương thức quản trị để vừa tiếp cận, vừa đổi mới phương thức kế toán quản trị.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Harold T.Amrine, Jonh A.Ritchey, Colin L.Moodie, Joseph F.Kmec, *Tổ chức sản xuất và quản trị doanh nghiệp*, Nhà xuất bản Thống kê. (TS. Vũ Trọng Hùng dịch 1995)
- [2] Michael Hammer, James Champy. *Tái lập công ty- Tuyên ngôn của cuộc cách mạng trong kinh doanh*. Nhà xuất bản Thành phố Hồ Chí Minh. (Vũ Tiến Phúc dịch 1996),
- [3] Rober N. Anthony. *Kế toán quốc tế*. Nhà xuất bản Thống kê, Hà Nội. 1992.
- [4] PGS.TS.Phạm Văn Dược- TS.Huỳnh Lợi , *Mô hình và cơ chế vận hành Kế Toán Quản Trị*. Nhà xuất bản Tài chính. 2009

Người phản biện: TS. Vũ Trụ Phi

PHÂN TÍCH MỘT SỐ NGUYÊN NHÂN DẪN TỚI KHỦNG HOẢNG TẠI TẬP ĐOÀN CÔNG NGHIỆP TÀU THỦY VINASHIN ANALYSING SOME REASONS LED TO CRISIS IN VINASHIN BUSINESS GROUP

ThS. LÊ THANH PHƯƠNG
Khoa Kinh tế Vận tải biển, Trường ĐHHH

Tóm tắt

Thời gian gần đây, nguyên nhân dẫn tới khủng hoảng tại Vinashin được phân tích nhiều dưới góc độ chủ quan, đó là xuất phát từ sự yếu kém trong cơ chế quản lý tập đoàn này.

Trong bài báo này, tác giả đi sâu phân tích những nguyên nhân mang tính khách quan xuất phát từ đặc điểm của ngành đóng tàu và khủng hoảng kinh tế thế giới.

Abstract

Recently, reasons led to the crisis in Vinashin has been analysed mainly in the subjective point of view, that is from the managerial weakness. In this article, the author analyses deeply some objective reasons, which are from the characteristics of shipbuilding industry and the world economic crisis.

1. Đặt vấn đề

Thời gian gần đây, trên các diễn đàn như báo chí, quốc hội... tranh luận khá sôi nổi về chủ đề khủng hoảng Vinashin cũng như các nguyên nhân dẫn tới khủng hoảng tại tập đoàn này. Các ý kiến chủ yếu đi sâu bàn luận và phân tích các nguyên nhân về mặt chủ quan.

Thứ nhất, đó là năng lực quản trị yếu kém và dự báo thị trường của Vinashin. Cụ thể, kế hoạch sản xuất kinh doanh nóng vội, không phù hợp với nguồn vốn và quy hoạch được duyệt; quản lý tài chính, đầu tư còn lỏng lẻo kém hiệu quả; sử dụng vốn sai trái và báo cáo tài chính không trung thực.

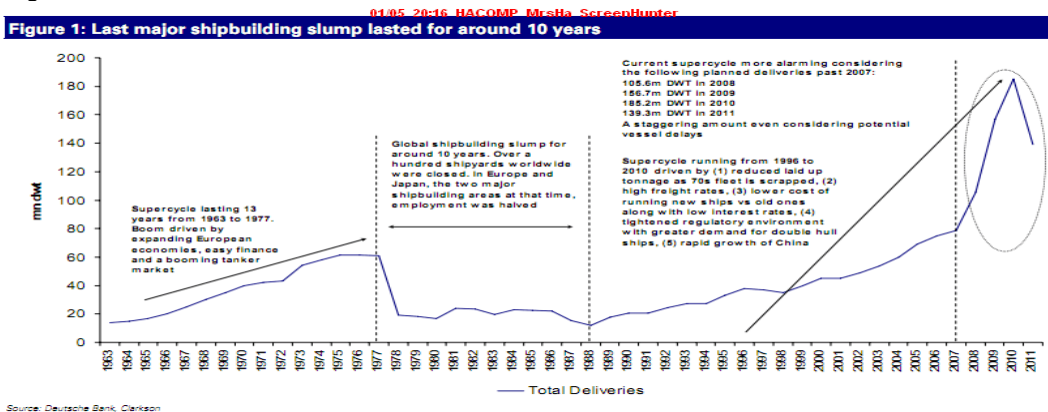
Thứ hai, về phía trách nhiệm quản lý nhà nước, việc quản lý và thực hiện quyền sở hữu của Chính phủ với Vinashin còn nhiều bất hợp lý. Cụ thể, việc giao quyền tự chủ và tự chịu trách nhiệm cho Vinashin là cần thiết nhưng cơ chế kiểm soát bao gồm việc kiểm tra, thẩm định và yêu cầu Vinashin thực hiện báo cáo tài chính, báo cáo đầu tư chưa tốt.

Bên cạnh những nguyên nhân chủ quan được đề cập ở trên thì các nguyên nhân khách quan xuất phát từ đặc điểm của ngành đóng tàu và khủng hoảng kinh tế thế giới cũng góp phần không nhỏ dẫn tới khủng hoảng tại Vinashin.

2. Các nguyên nhân khách quan

Nguyên nhân khách quan dẫn tới khủng hoảng phải kể đến, đó là khủng hoảng kinh tế thế giới hay tính chu kỳ của nền kinh tế thế giới. Ngành đóng tàu vận động và phát triển theo chu kỳ vận động và phát triển của nền kinh tế thế giới, có nghĩa là có những giai đoạn có tốc độ phát triển cao và liên tục trong nhiều năm sau đó đến giai đoạn thoái trào, thậm chí là khủng hoảng.

Chu kỳ khủng hoảng dài nhất trong ngành đóng tàu thế giới kéo dài trong 13 năm từ năm 1963 đến năm 1977, xuất phát từ nguyên nhân chính sách tài chính quá dễ dãi. Siêu chu kỳ khủng hoảng này được tiếp nối bằng đợt suy thoái diễn ra trong 10 năm (1977 – 1987), hậu quả là sự đóng cửa của hơn 100 nhà máy đóng tàu ở các quốc gia có ngành công nghiệp này. Siêu chu kỳ hiện nay trong ngành đóng tàu bắt đầu từ năm 1996 và dự kiến kết thúc năm 2011 (xem hình 1). Từ khi xuất hiện khủng hoảng kinh tế thế giới tháng 8 năm 2008, tập đoàn Vinashin không những không nhận được các hợp đồng đóng tàu mới mà nhiều hợp đồng đã ký còn bị hủy ngang. Vinashin đã mất số hợp đồng đóng tàu trị giá tới 8 tỉ USD, làm cho tập đoàn mất nguồn tiền cần thiết để thực hiện nghĩa vụ trả nợ và hoàn thành các công trình, dự án còn dở dang.



Hình 1. Các chu kỳ phát triển của ngành đóng tàu. (Nguồn: Deutsche Bank, Clarkson)

Nguyên nhân khách quan thứ hai được đề cập tới, đó là bẫy dư thừa công suất (overcapacity). Năm 2006, Vinashin bắt đầu thực hiện vay vốn để xây dựng mới và mở rộng quy mô của các nhà máy đóng tàu sắt có. Thời kỳ này, ngành vận tải biển và ngành đóng tàu thế giới phát triển đến mức cực thịnh và sắp bắt đầu rơi vào thời kỳ suy thoái, đây chính là cái bẫy mà Vinashin mắc phải trong các năm tiếp theo.

Ngành đóng tàu được xem là ngành công nghiệp nặng có vai trò quan trọng với sự phát triển kinh tế của Việt Nam, nó đòi hỏi lượng vốn đầu tư ban đầu rất lớn. Bên cạnh đó, đặc điểm sản xuất của ngành này là lợi thế theo quy mô, nghĩa là quy mô sản xuất càng rộng thì chi phí sản xuất biên có xu hướng giảm. Hai yếu tố này đòi hỏi Vinashin muốn phát triển và có thể cạnh tranh được về mặt giá thành sản xuất và chất lượng của những con tàu đóng mới với các cường quốc đóng tàu trên thế giới như Hàn Quốc, Trung Quốc thì phải đầu tư rất nhiều tiền. Các dự án đóng tàu của Vinashin phải mất một khoảng thời gian từ 2 – 3 năm mới có thể đi vào quá trình sản xuất. Giả định các dự án bắt đầu khởi công từ năm 2006, 2007 thì theo tính toán tới năm 2008 hoặc 2009 các dự án này mới đi vào vận hành được. Như vậy, khi các dự án này đi vào hoạt động cũng là lúc ngành đóng tàu thế giới đang ở đáy sâu nhất của chu kỳ khủng hoảng, chính bởi vậy Vinashin không thể tiến hành hoạt động sản xuất kinh doanh để trả nợ và nguy cơ vỡ nợ và khủng hoảng là điều không thể tránh khỏi.

3. Giải pháp phát triển ngành công nghiệp đóng tàu Việt Nam thời kỳ hậu khủng hoảng

Từ việc phân tích các nguyên nhân dẫn tới khủng hoảng tại Vinashin cho thấy rõ tầm quan trọng của việc dự báo ngành, dự báo vĩ mô cũng như quản trị rủi ro của các doanh nghiệp, các tập đoàn kinh tế nhà nước. Nền kinh tế thế giới đang dần phục hồi tuy chưa vững chắc, quá trình tái cơ cấu Vinashin đã và đang được triển khai trong giai đoạn 2011 – 2013, thời gian tới để tiếp tục phát triển ngành đóng tàu cần tập trung vào một số giải pháp sau:

Thứ nhất, tái cấu trúc ngành công nghiệp đóng tàu (bao gồm cả Vinashin) theo hướng:

- Tăng cường tính cạnh tranh trong các doanh nghiệp đóng tàu Việt Nam (chống độc quyền hóa trong ngành) bao gồm cả doanh nghiệp nhà nước và doanh nghiệp ngoài nhà nước.

- Kiểm soát mạnh mẽ hoạt động đầu tư và tài chính của các doanh nghiệp đóng tàu nhà nước thông qua việc yêu cầu các doanh nghiệp này thực hiện báo cáo tài chính, báo cáo đầu tư theo pháp luật và thực hiện kiểm toán định kỳ.

Thứ hai, xây dựng chiến lược dài hạn cho ngành đóng tàu và hàng hải, phù hợp với xu thế phát triển của nền kinh tế thế giới và chiến lược phát triển của Việt Nam.

Thứ ba, phát triển nguồn nhân lực trong ngành đóng tàu bao gồm đội ngũ kỹ sư và công nhân kỹ thuật lành nghề và đặc biệt là đội ngũ các nhà quản trị, nhà nghiên cứu có khả năng phân tích, dự báo và hoạch định chiến lược phát triển ngành.

Thứ tư, tăng cường hợp tác quốc tế trong ngành đóng tàu, bao gồm: đầu tư nước ngoài và chuyển giao công nghệ, trao đổi chuyên gia và kinh nghiệm phát triển với các quốc gia có ngành đóng tàu và hàng hải phát triển như: Nhật, Hàn Quốc, Na Uy...

Thứ năm, phát triển các ngành công nghiệp phụ trợ đóng tàu với mục đích tăng tỷ lệ nội địa hóa và tạo thêm giá trị gia tăng cho ngành công nghiệp này.

4. Kết luận

Việt Nam là một quốc gia có lợi thế về biển song để biến Việt Nam thành một quốc gia mạnh về biển thì cần thiết phải xác định chiến lược phát triển kinh tế biển lâu dài và khoa học. Khủng hoảng tại Vinashin và của ngành đóng tàu hiện nay chỉ là những khó khăn nhất thời, vượt qua những khó khăn này đồng thời với chiến lược phát triển đúng đắn trong tương lai không xa Việt Nam có cơ hội trở thành một quốc gia có ngành đóng tàu phát triển.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Quyết định 2108/QĐ – TTg của Thủ tướng Chính phủ ngày 18/11/2010 về việc phê duyệt Đề án tái cơ cấu tập đoàn Công nghiệp tàu thủy Việt Nam

[2] Deutsche Bank, *Shipbuilding Industry – Super Down Cycle*, 2008

[3] Norwegian Agency for Development Cooperation (Norad), *Study of the Vietnamese ship building/Maritime Sector*, 2010

Người phản biện: TS. Vũ Trụ Phi