

3. Lựa chọn loại hình dịch vụ cảng biển có thể mạnh để phát triển tại khu vực Hải phòng

Có nhiều phương pháp để tiến hành phân tích, so sánh hoặc tính toán để lựa chọn. Mỗi phương pháp đều có những ưu khuyết điểm riêng, tuy nhiên, có thể áp dụng một trong 2 phương pháp sau là những phương pháp thường được sử dụng nhiều trong lĩnh vực kinh tế dịch vụ:

3.1. Phương pháp chuyên gia

Theo thăm dò bằng phiếu hỏi ý kiến các chuyên gia về lĩnh vực dịch vụ hàng hải (100 phiếu) thì kết quả như sau:

- 72/100 ý kiến cho rằng phát triển cả 15 loại hình dịch vụ cảng biển.
- 28/100 ý kiến đề nghị lựa chọn những loại hình dịch vụ trọng điểm mà các doanh nghiệp dịch vụ đã làm và có hiệu quả cao, như 9 loại dịch vụ theo Nghị định 10/2001 trước đây.

3.2. Phương pháp so sánh, loại trừ

So sánh các loại hình dịch vụ theo WTO và các dịch vụ mà doanh nghiệp dịch vụ đã triển khai thực hiện. Như vậy, trong 15 dịch vụ trên, từ năm 2001 - 2006 tuy chỉ có quy định 9 loại hình dịch vụ nhưng các doanh nghiệp đã thực hiện 10 - 12 loại dịch vụ (trong số 15 loại dịch vụ). Vì có những dịch vụ doanh nghiệp có thể đáp ứng ghép với các dịch vụ chính.

Chỉ còn 2 loại dịch vụ hiện chưa được triển khai thực hiện theo đăng ký công khai nhưng cũng có thể được thực hiện đan xen vào các dịch vụ khác:

- Dịch vụ cảng vụ.
- Dịch vụ neo đậu và cập cầu cảng.

Hai loại hình dịch vụ này tuy có tên là mới nhưng trong quá trình thực hiện kinh doanh, các doanh nghiệp dịch vụ đã lồng ghép thực hiện chung với các dịch vụ khác.

Như vậy, có thể lựa chọn tất cả các loại hình dịch vụ tại cảng theo phân loại WTO để triển khai kinh doanh dịch vụ cảng biển tại khu vực cảng biển Hải Phòng.

Tuy nhiên, để phát huy thế mạnh về truyền thống, về nhân lực và vị thế kinh doanh của các doanh nghiệp hiện đang kinh doanh dịch vụ tại Hải Phòng, thì có thể xếp theo thứ tự ưu tiên như sau:

- 09 loại hình dịch vụ truyền thống, gồm: Đại lý tàu, đại lý vận tải, môi giới hàng hải, cung ứng, kiểm đếm, lai dặt, xếp dỡ hàng hóa....
- 06 loại hình còn lại theo WTO.

Hy vọng với việc phân tích để lựa chọn các loại hình dịch vụ có thể mạnh tại Hải Phòng, các doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ sẽ đề ra các biện pháp nhằm phát triển mạnh các loại dịch vụ hàng hải tại khu vực cảng biển Hải Phòng trong những năm tới.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] Nghị định 71/CP ngày 25/7/2006 của Chính phủ về quản lý cảng biển và luồng hàng hải.
- [2] Nghị định 115/2007/CP của Chính phủ về điều kiện kinh doanh dịch vụ hàng hải.
- [3] Tài liệu về hội nhập WTO về dịch vụ vận tải biển.

Người phản biện: Nguyễn Hữu Hùng

LOGISTICS VỎ CONTAINER EMPTY CONTAINER LOGISTICS

TS. NGUYỄN HỮU HÙNG
Khoa Kinh tế Vận tải biển, Trường ĐHHH

Tóm tắt

Đầu năm 2011, đội tàu container chuyên dụng thế giới có 4.868 tàu, tổng sức chở đạt trên 14 triệu teu, cỡ bình quân là 2.893 teu. Số lượng vỏ container dùng trong vận tải biển có 29 triệu teu, sản lượng vận tải đạt 154 triệu teu. Tuy nhiên, việc vận chuyển vỏ container rỗng trên các tuyến đang tiêu tốn một khoản chi phí đáng kể. Năm 2009, theo Drewry

Shipping Consultants, số lượng vỏ rỗng di chuyển để tái cấu trúc lại các vị trí là 50 triệu TEU, chi phí vận chuyển bình quân là 400 USD/teu, tổng chi phí gần 20 tỷ USD, chiếm khoảng 12% tổng giá trị sản lượng Công nghiệp toàn thế giới. Do vậy, việc điều phối vỏ rỗng đòi hỏi phải linh hoạt và đảm bảo chi phí tối thiểu. Bài viết này nhằm giới thiệu một số biện pháp giải quyết vấn đề điều chuyển vỏ container cho các hãng vận tải container Việt Nam.

Abstract

At the beginning of 2011, the World's Fully Cellular Container Feet included 4868 ships, reached more than 14 million TEUs, the average size is 2893 teu. The number of shipping containers used in 29 million TEUs, transport volume reached 154 million teu. However, the transport of empty containers on the route to spend a considerable expense. In 2009, according to Drewry Shipping Consultants, the number of empty shells move to restructure the position of 50 million TEUs, the average shipping cost is US\$ 400 / teu, total cost of nearly US\$ 20 billion, accounting for about 12 % of the total output value of industry worldwide. Therefore, the transport of empty container requires flexibility and ensure minimum costs. This article aims to introduce a number of measures to solve the problem of transport containers for container shipping company in Vietnam.

1. Đặt vấn đề

Hoạt động vận chuyển container có tính chất vận chuyển hai chiều, sự bất bình hành của hàng hoá theo chiều vận chuyển sẽ không có lợi cho nhà cung cấp dịch vụ vận tải hàng hoá bằng container. Thực tế sự bất cân đối về nhu cầu vỏ container giữa hai chiều là tất yếu khách quan, không thể tránh khỏi do sự bất cân bằng của thị trường hàng hoá gây ra. Kết quả gây ra tình trạng thừa/ thiếu vỏ container tại các cảng trên tuyến. Ở nơi thừa vỏ thì doanh nghiệp phải mất một khoản chi phí cho việc bảo quản, lưu bãi, gây ứ đọng vốn và tất nhiên không có thu nhập từ hoạt động khai thác vỏ container. Ở nơi thiếu vỏ thì doanh nghiệp không cung cấp kịp thời cho nhu cầu sử dụng dịch vụ của khách hàng, phải mất chi phí cho việc thuê hoặc mượn vỏ. Trong trường hợp hãng tàu vẫn không có vỏ container cung cấp cho khách hàng, khi đó họ phải sử dụng vỏ của hãng khác và như vậy hãng không thu được các khoản phí ở hai đầu cảng xuất và nhập. Do đó cũng không có doanh thu do hoạt động khai thác vỏ container (cont) mang lại. Với cả hai trường hợp trên thì hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp đều giảm.

Logistics vỏ container là quá trình lập kế hoạch điều phối cung ứng vỏ container một cách kịp thời và hợp lý, đó chính là việc tối ưu thời gian, địa điểm và chi phí vỏ container theo không gian.

Thực tế, bất kỳ hãng tàu container nào trên thế giới cũng phải đối mặt với tình trạng dư thừa hoặc thiếu hụt vỏ container tại một địa điểm nào đó trong một giai đoạn nhất định, do vậy đòi hỏi người quản lý container phải có những phương án cung ứng vỏ thích hợp.

2. Các biện pháp tối ưu hóa vỏ container

Các hãng kinh doanh vận tải container đường biển Việt Nam có thể áp dụng các biện pháp sau đây để giải quyết vấn đề thừa thiếu vỏ container:

2.1. Mượn vỏ hãng khác

Mượn vỏ là hình thức hãng vận tải này đứng ra mượn vỏ của các hãng vận tải khác và cam kết sẽ đem trả vỏ về đúng cảng ban đầu hoặc một địa điểm qui định với tình trạng vỏ như thỏa thuận. Tuy nhiên, để thực hiện phương án này các hãng phải có mối quan hệ tốt với nhau và phụ thuộc vào việc hãng khác có sẵn lòng cho mượn vỏ hay không. Ưu điểm của phương pháp này là hãng tàu không mất chi phí cho việc di chuyển vỏ từ nơi thừa đến nơi thiếu.

2.2. Đổi vỏ với hãng khác

Trong trường hợp xảy ra tình trạng có một hãng thiếu vỏ và đồng thời một hãng khác lại thừa vỏ tại cùng một vị trí nhất định thì giữa các hãng tàu có thể đổi vỏ với nhau. Với hình thức này vấn đề thừa thiếu container được giải quyết một cách linh động, đồng thời không mất chi phí hoặc nếu có thì rất nhỏ. Tuy nhiên nhược điểm của phương pháp này là đòi hỏi hãng tàu phải có uy tín và quan hệ tốt với các hãng tàu khác. Thực tế các hãng tàu thường sử dụng biện pháp này, đặc biệt là các hãng tàu cùng tham gia một hiệp hội có mối quan hệ tương hỗ nhau trong cùng một tuyến.

2.3. Cho thuê vỏ với giá ưu đãi

Nếu hãng tàu có số liệu dự báo trong ngắn hạn lượng hàng tăng và nhu cầu về vỏ container lớn tại một cảng nào đó trên tuyến, nhưng thực tế số lượng vỏ container dự trữ hiện tại không đủ đáp ứng đủ nhu cầu thì hãng tàu đó nên khuyến khích các chủ hàng dùng vỏ của hãng với giá khuyến mại (giá rẻ) khi hàng được vận chuyển đến cảng đó. Với cách này, hãng vừa thu được cước vận chuyển (mặc dù không lớn), phí THC và một số phụ phí khác, vừa đạt được ưu thế cạnh tranh trên thị trường so với các đối thủ. Tuy nhiên, đây lại không phải là biện pháp tốt để đối mặt với nhu cầu container tăng bất thường tại một địa điểm vì container sẽ phải mất nhiều thời gian hơn khi phải vận chuyển từ nơi này đến nơi khác.

2.4. Sử dụng cảng trung gian

Đây là biện pháp giảm thiểu sự di chuyển của vỏ rỗng từ cảng đích của hàng hóa về cảng đi của hàng hóa trên cùng tuyến. Các container rỗng sẽ được điều về cảng trung gian bằng hình thức cho thuê vỏ với giá rẻ hoặc vận chuyển vỏ rỗng. Container từ cảng trung gian đến các cảng khác cũng có thể sử dụng các hình thức trên. Với phương án này có thể tận dụng được ưu điểm của các hình thức trên. Ví dụ tại Việt Nam đang có nhu cầu lớn về vỏ rỗng, trong khi đó tại Mỹ lượng vỏ container dư thừa nhiều. Việc vận chuyển trực tiếp vỏ rỗng từ Mỹ về Việt Nam cần chi phí lớn và thời gian dài. Thay vì vận chuyển trực tiếp vỏ rỗng từ Mỹ đến Việt Nam, các hãng tàu sẽ chuyển vỏ từ Mỹ tới Châu Âu, nơi có lượng hàng xuất khẩu sang Việt Nam lớn, hoặc có thể cho thuê vỏ với giá rẻ khi vận chuyển hàng từ Mỹ sang Châu Âu, sau đó sử dụng vỏ đóng hàng về Việt Nam.

2.5. Thuê vỏ container từ các nhà thầu bên ngoài (leasing)

Đây là phương án được ưa chuộng nhất vì tính linh động của nó. Thực tế có đến 2/3 số vỏ hiện có của các hãng là đi thuê bên ngoài. Căn cứ vào số liệu thống kê, các hãng sẽ dự báo nhu cầu cho từng thời kì và kí kết các hợp đồng thuê vỏ ngắn hoặc dài hạn tùy theo tình hình cụ thể. Tuy vậy, phương án này cũng có nhiều hạn chế khi lượng cầu về vỏ container quá lớn thì giá thuê sẽ tăng lên rất nhiều, đặc biệt là trong mùa cao điểm. Cả lý thuyết lẫn thực tế cho thấy sự mất cân đối trong cán cân xuất nhập khẩu giữa các quốc gia, vùng lãnh thổ chính là nguyên nhân buộc các hãng tàu phải giải quyết vấn đề thiếu/ thừa vỏ container.

2.6. Vận chuyển vỏ rỗng

Đây là giải pháp cuối cùng được áp dụng để điều phối vỏ container giữa các vùng/ các nước lân cận. Vào mùa cao điểm về vận chuyển container sẽ xuất hiện sự bất cân bằng vận chuyển theo chiều giữa các vùng, do vậy sẽ phải tiến hành điều vỏ rỗng từ nơi thừa đến nơi thiếu. Với các hãng tàu dùng tàu của mình để vận chuyển vỏ rỗng thì vẫn mất một khoản chi phí dù có thấp, tuy nhiên lại không thu được doanh thu. Trong trường hợp tàu đầy hàng phải thuê hãng tàu khác vận chuyển thì chi phí này sẽ cao hơn. Phương pháp này có tính linh động cao nhưng không phải là phương án tối ưu vì không tạo được doanh thu từ việc khai thác container. Thực tế thì các hãng tàu vẫn phải sử dụng phương án này để giải quyết vấn đề thừa thiếu vỏ cont.

**Tính tất yếu của việc điều chuyển container rỗng*

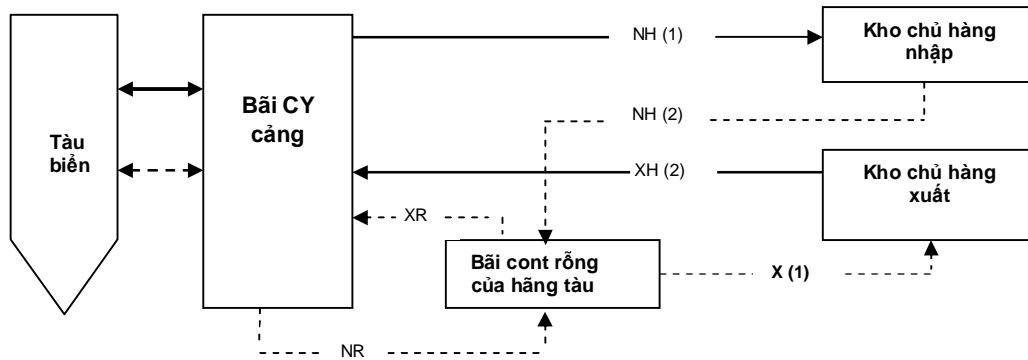
Trong thương mại quốc tế, hoạt động xuất nhập khẩu là vấn đề toàn cầu. Sự mất cân bằng trong hoạt động thương mại là không thể tránh khỏi và chính điều này dẫn tới việc mất cân đối về cont rỗng ở các cảng, xảy ra hiện tượng thiếu ở cảng này nhưng thừa ở cảng khác. Vấn đề cốt lõi của các hãng tàu là điều cont rỗng tới những cảng thiếu. Việc phân phối cont rỗng một cách hợp lý là vấn đề rất quan trọng của các công ty vận tải biển.

** Hình thức vận chuyển container rỗng của các hãng tàu*

Mạng lưới vận tải của các hãng tàu bao gồm tất cả các tuyến vận chuyển. Do sự mất cân bằng của thương mại trên tuyến mà các hãng tàu phải đối mặt là phải điều phối các cont rỗng tới những cảng có nhu cầu. Việc phân phối cont rỗng liên quan tới các luồng cont rỗng từ điểm thừa đến điểm thiếu thông qua mạng lưới vận tải với chi phí là nhỏ nhất. Hãng tàu vận chuyển cont rỗng xếp ở các slot trên tàu và vận chuyển trực tiếp tới nơi cần thiết. Nếu một cont rỗng chiếm chỗ trên tàu trong một chặng nào đó thì hãng tàu sẽ mất cơ hội có thể xếp cont đầy hàng trên tàu trong hành trình dài để kiếm lợi nhuận lớn nhất, chẳng hạn nếu vận chuyển vỏ rỗng từ Hải Phòng vào Đà Nẵng thì mất cơ hội vận chuyển một cont có hàng từ Hải Phòng vào Sài Gòn để thu tiền cước từ chủ hàng.

Các hãng vận tải phải tập trung tối thiểu hóa chi phí vận chuyển cont rỗng, phải chọn những cảng có chi phí thấp để lưu giữ (dự trữ) cont rỗng.

Việc vận chuyển cont trong cảng được chia làm hai hoạt động chính: nhập cont (N-Inbound container) và xuất cont (X-Outbound container) ở các trạng thái có hàng và vô rỗng theo yêu cầu của các chủ tàu. Các dòng dịch chuyển cont có thể được mô tả qua hình dưới đây:



Hình 1.1. Sơ đồ chu chuyển dòng container tại một cảng.

Giải thích: \longrightarrow = Dòng container có hàng; \dashrightarrow = Dòng container rỗng
 NH: Container có hàng nhập cảng; XH: Container có hàng xuất cảng
 NR: Container rỗng nhập từ cảng khác về; XR: Container rỗng xuất đi các cảng khác

3. Bài toán điều phối vỏ container tối ưu

Để đảm bảo cung ứng vỏ cho khách hàng và đảm bảo khai thác hiệu quả vỏ container, các hãng tàu phải chuyển rỗng đi (XR-Reposition Out empty container) tại những cảng nào đó thừa cont rỗng, ngược lại nếu tại đó thiếu vỏ thì phải vận chuyển từ nơi khác về (NR-Reposition Into empty container).

Các hãng tàu phải đối mặt với những nhu cầu khác nhau về cont rỗng và việc quản lý dự trữ an toàn được áp dụng để quản lý vỏ cont. Nhu cầu của khách hàng về cont rỗng là không xác định chính xác, vì thế hãng tàu phải có mức dự trữ an toàn để đáp ứng nhu cầu đó. Số lượng cont rỗng dự trữ an toàn được xác định bởi tổng số vỏ cont nhập và xuất tại mỗi cảng. Số lượng cont dự trữ tại một thời điểm t nào đó được xác định như sau:

$$Q_t = Q_{t-1} + Q_{NHt} - Q_{XHt} + Q_{NRt} - Q_{XRt}; \text{ (Cont)}$$

Trong đó: Q_t : số lượng cont dự trữ tại thời điểm t ; (Cont)

Q_{t-1} : số lượng cont dự trữ tại thời điểm $t-1$; (Cont)

Q_{Xt} : số lượng cont xuất đi (Outbound container); (Cont)

Q_{Nt} : số lượng cont nhập về (Inbound container); (Cont)

Q_{NRt} : số lượng cont rỗng chuyển về (Repositioned In empty container); (Cont)

Q_{XRt} : số lượng cont rỗng chuyển đi (Repositioned Out empty container); (Cont)

Các hãng tàu phải luôn kiểm tra số lượng cont rỗng dự trữ tại mỗi bãi lưu vỏ (container Depot-CD) trong một chu kỳ bảo quản. Trong khoảng thời gian đó, nếu lượng cont rỗng dự trữ trên bãi CD lớn hơn số lượng dự trữ an toàn thì cảng này thừa vỏ cont và trở thành cảng cung vỏ cont. Khi đó hãng tàu phải điều một số lượng vỏ đi nơi khác để đáp ứng cho cảng khác đang thiếu vỏ. Tuy nhiên, số chỗ (slots) để phân bổ cho cont rỗng trên tàu là có những giới hạn nhất định, vì tàu phải chờ cont có hàng. Do vậy hãng tàu phải chia nhỏ tất cả số cont rỗng thừa này cho từng chuyến vận chuyển để xuất đi trong thời gian hợp lý. Nếu lượng dự trữ tại cảng nhỏ hơn lượng dự trữ an toàn thì sẽ trở thành cảng thiếu vỏ cont và hãng tàu phải điều vỏ về cảng này trong nhiều lần khác nhau. Tuy nhiên trên thực tế thì lượng dự trữ vỏ cont có thể lớn hơn hoặc nhỏ hơn lượng dự trữ an toàn. Để đảm bảo điều vỏ rỗng một cách tốt nhất, các hãng tàu có thể vận dụng bài toán điều chuyển cont rỗng tối ưu như sau:

Bài toán gồm có 2 phần chính, phần thứ nhất của bài toán là xác định số cont rỗng dự trữ thừa hay thiếu tại mỗi cảng. Phần thứ hai là mô hình bài toán tối ưu vận chuyển cont rỗng.

Phần một: Xác định số cont rỗng thừa hoặc thiếu tại mỗi cảng.

Nếu gọi: Q_{ikt} : tổng lượng cung cont rỗng loại k tại cảng i trong thời gian t

D_{ikt} : tổng lượng cầu cont rỗng loại k tại cảng i trong thời gian t

Thì cảng i sẽ là cảng thừa vỏ cont khi : $Q_{ikt} - D_{ikt} > 0$

Ngược lại nếu tại cảng j nào đó có $Q_{jkt} - D_{jkt} < 0$ thì đây là điểm thiếu vỏ cont.

Từ đây sẽ xuất hiện yêu cầu điều chuyển vỏ rỗng từ các cảng thừa vỏ đến các cảng thiếu vỏ

Phần hai: Mô hình bài toán điều cont rỗng tối ưu giữa các cảng thừa đến các cảng thiếu.

Với lượng dự trữ, lượng cung và lượng cầu về container tại mỗi cảng đã biết. Mục tiêu đặt ra là tổng chi phí vận chuyển của việc thay đổi vị trí cont rỗng là nhỏ nhất. Ta có mô hình bài toán điều cont rỗng như sau:

a. Nguyên tắc

- Số cont được điều từ **một** cảng thừa đến **nhiều** cảng thiếu \leq tổng số cont thừa tại cảng thừa.
- Số cont được điều từ **nhiều** cảng thừa đến **một** cảng thiếu \geq tổng số cont thiếu tại cảng thiếu.
- Tổng thời gian điều cont từ cảng thừa đến cảng thiếu \leq tổng thời gian trễ tại cảng thiếu cont.

b. Hàm mục tiêu: Tổng chi phí vận chuyển container rỗng là nhỏ nhất

$$F = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n \sum_{k=1}^z (C_{ijk} * X_{ijk}) \longrightarrow Min \quad (1)$$

c. Hệ điều kiện ràng buộc:

$$\begin{cases} \sum_{j=1}^n X_{ijk} \leq Q_{ik}; (i = 1 \div m, k = 1 \div z) \\ \sum_{i=1}^m X_{ij} \geq P_{jk}; (j = 1 \div n, k = 1 \div z) \\ \sum_{i=1}^m t_{ijk} \leq T_{jk}; (j = 1 \div n; k = 1 \div z) \\ X_{ijk} \geq 0; (i = 1 \div m, j = 1 \div n, k = 1 \div z) \end{cases} \quad (2)$$

Trong đó:

i: chỉ số cảng thừa cont $i = 1 \div m$

j: chỉ số cảng thiếu cont $j = 1 \div n$

k: chỉ số loại cont $k = 1 \div z$

C_{jk} : Chi phí vận chuyển một cont rỗng loại k từ cảng thừa i đến cảng thiếu j; (US\$/cont)

X_{ik} : Tổng số cont rỗng loại k vận chuyển từ cảng thừa i đến cảng thiếu j; (cont)

Q_{jk} : Tổng số cont loại k thừa tại cảng thừa i; (cont)

P_{jk} : Tổng số cont loại k thiếu tại cảng thiếu j; (cont)

t_{ik} : Tổng thời gian vận chuyển cont loại k từ cảng thừa i đến cảng thiếu j; (ngày)

T_{jk} : Tổng thời gian trễ cho phép tại cảng j cho cont loại k; (ngày)

4. Kết luận

Hoạt động logistics vỏ container là một hoạt động hết sức cần thiết đối với các hãng cung cấp dịch vụ vận tải container. Hoạt động này nhằm đạt mục tiêu tối ưu hóa về thời gian và chi phí cho các hãng tàu và đáp ứng kịp thời nhu cầu sử dụng vỏ để đóng hàng của khách hàng. Các hãng tàu có thể áp dụng các phương pháp điều phối vỏ theo cách riêng của mình, phụ thuộc vào nhiều yếu tố chủ quan và khách quan. Việc điều chuyển container rỗng là tất yếu không thể tránh khỏi, các hãng quy mô lớn cung cấp dịch vụ trên nhiều tuyến cần có phương pháp khoa học để

giảm thiểu việc điều chuyển container rỗng từ nơi này đến nơi khác, tốt nhất là nên sử dụng mô hình toán có sự hỗ trợ của các phần mềm (Lingo 13.0 for Window) để tìm ra kết quả tối ưu.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- [1] PGS.TS Phạm Văn Cường (1995). *Giáo trình Tổ chức-khai thác đội tàu biển (tập 1)*. ĐHHH.
[2] PGS.TS Phạm Văn Cường (2011). *Giáo trình Ứng dụng các phương pháp toán trong quản lý vận tải biển*.
[3] UNCTAD (2011). *Review of Maritime Transport*.

Người phản biện: TS. Dương Văn Bạo

TĂNG CƯỜNG CÔNG TÁC QUẢN LÝ DOANH NGHIỆP NHÀ NƯỚC TRONG VẬN TẢI BIỂN THEO HƯỚNG THỊ TRƯỜNG

STATE OWNED SHIPPING ENTERPRISES MANAGEMENT UNDER MARKET APPROACH

TS. DƯƠNG VĂN BẠO
Khoa Kinh tế Vận tải biển, Trường ĐHHH

Tóm tắt

Doanh nghiệp cho dù được sở hữu bởi ai thì cũng nhằm mục đích là để thu lợi nhuận. Các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam do nhà nước sở hữu và quản lý đã bộc lộ nhiều hạn chế, không còn phù hợp với xu hướng mới, xu hướng thị trường. Bài viết đề xuất giải pháp quản lý các doanh nghiệp nhà nước theo cách tiếp cận của thị trường nhằm sử dụng có hiệu quả nguồn lực của xã hội đồng thời vừa thực hiện được các mục tiêu chiến lược của nhà nước theo định hướng xã hội chủ nghĩa.

Abstract

Whether an enterprise is owned by whom it is also intended for profit. The state owned and managed shipping businesses of Vietnam, nowadays have exposed many defects, no longer fit with the new trends, market trends. Article proposing solutions to manage state-owned enterprises under the market approach to effectively use social resources simultaneously to achieve the state's strategic objectives under oriented socialist.

1. Mở đầu

Các doanh nghiệp có vốn thuộc sở hữu nhà nước nói chung và trong ngành hàng hải nói riêng, gọi chung là doanh nghiệp nhà nước, đều hoạt động theo nguyên tắc truyền thống; nhà nước đầu tư, nhà nước khai thác và nhà nước quản lý thông qua người đại diện của mình đó là các giám đốc do cơ quan nhà nước có thẩm quyền bổ nhiệm. Trong những năm qua, đặc biệt là từ khi nền kinh tế Việt Nam bước vào thời kỳ đổi mới, các doanh nghiệp vận tải biển có vốn thuộc sở hữu của nhà nước đã phát huy được vai trò to lớn trong công cuộc xây dựng đất nước, đóng góp đáng kể vào sự phát triển của nền kinh tế như hiện nay. Trải qua hơn 20 năm phát triển, các doanh nghiệp vận tải biển có vốn thuộc sở hữu nhà nước bắt đầu bộc lộ nhiều bất cập đó là hầu hết các doanh nghiệp chỉ tập trung phát triển về quy mô mà chưa chú trọng tới chất lượng cũng như sự phát triển có tính bền vững, phù hợp với cơ chế thị trường. Kết quả là việc sử dụng vốn kém hiệu quả, doanh nghiệp vận tải biển chưa thể trở thành chỗ dựa vững chắc cho các ngành kinh tế khác phát triển. Trong xu thế hội nhập quốc tế, các ngành kinh tế nói chung và ngành vận tải biển nói riêng sẽ phải đối mặt với một sự cạnh tranh quyết liệt không chỉ đối với các doanh nghiệp trong nước mà còn cả đối với các doanh nghiệp nước ngoài. Thực tế đó đang đặt ra nhu cầu phải đổi mới công tác quản lý đối với doanh nghiệp nhà nước một mặt kinh doanh phải có hiệu quả, sử dụng tốt nguồn vốn và những ưu đãi của nhà nước để phát triển doanh nghiệp, một mặt phải thực hiện tốt vai trò định hướng, là nền tảng cho các doanh nghiệp khác thực hiện tốt các mục tiêu chiến lược do nhà nước đặt ra trước yêu cầu mới.

2. Nội dung

1. Doanh nghiệp nhà nước

Doanh nghiệp nhà nước là những doanh nghiệp mà trong đó nhà nước nắm giữ trên 50%