

TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM
KHOA KINH TẾ



THUYẾT MINH
ĐỀ TÀI NCKH CẤP TRƯỜNG

ĐỀ TÀI
NGHIÊN CỨU ĐỀ XUẤT CÁC GIẢI PHÁP HỢP LÝ HÓA CƠ
CẤU ĐỘI TÀU TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM

Chủ nhiệm đề tài: ThS. NGUYỄN CẢNH HẢI

Thành viên tham gia: ThS. HỒ THU LAN

Hải Phòng - 2016

MỤC LỤC

Nội dung	Trang
MỞ ĐẦU	1
CHƯƠNG I – TỔNG QUAN VỀ CƠ CẤU ĐỘI TÀU VÀ HỢP LÝ HÓA CƠ CẤU ĐỘI TÀU	5
1.1. Tàu biển và đội tàu biển	5
1.1.1. Các khái niệm	5
1.1.2. Chức năng của đội tàu biển	6
1.1.3. Xu hướng phát triển của đội tàu vận tải biển	7
1.1.4. Khái quát về nguồn bổ sung tàu cho doanh nghiệp vận tải biển	8
1.2. Cơ cấu và phân loại cơ cấu đội tàu biển	10
1.2.1. Cơ cấu đội tàu biển	10
1.2.2. Phân loại cơ cấu đội tàu biển	11
1.3. Hợp lý hóa cơ cấu đội tàu.....	15
1.3.1. Hợp lý hóa	15
1.3.2. Hợp lý hóa cơ cấu đội tàu	16
1.4. Các tiêu thức đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu	16
1.4.1. Trọng tải bình quân	16
1.4.2. Quy mô đội tàu	17
1.4.3. Cơ cấu đội tàu theo tải trọng	18
1.4.4. Tuổi bình quân và cơ cấu đội tàu theo độ tuổi	19
1.4.5. Cơ cấu đội tàu theo thị trường	20
1.4.6. Cơ cấu đội tàu theo hình thức khai thác vận tải	20
1.5. Các nhân tố ảnh hưởng tới cơ cấu đội tàu	20

1.5.1. Cơ chế, chính sách phát triển	20
1.5.2. Luồng hàng xuất nhập khẩu	21
1.5.3. Khả năng cung về tàu và nhu cầu thị trường	21
1.5.4. Năng lực tài chính	22
1.5.5. Thế mạnh khai thác	20
1.6. Ảnh hưởng của cơ cấu đội tàu đến hiệu quả kinh doanh khai thác tàu	22
1.6.1. Ảnh hưởng của quy mô đội tàu	23
1.6.2. Ảnh hưởng của tuổi tàu	23
1.6.3. Ảnh hưởng của năng lực quản lý, khai thác	24
1.6.4. Ảnh hưởng của tính chuyên môn hóa và hiện đại hóa đội tàu	24
1.6.5. Ảnh hưởng của cơ chế, chính sách phát triển và tái cơ cấu đội tàu	26
CHƯƠNG II – ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG CƠ CẤU ĐỘI TÀU TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM	27
2.1. Tổng quan về tổng công ty hàng hải Việt Nam	27
2.1.1. Giới thiệu chung	27
2.1.2. Quá trình hình thành và cơ cấu tổ chức	27
2.2. Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2015	27
2.3. Cơ cấu đội tàu theo chủng loại	30
2.4. Cơ cấu đội tàu theo tuổi tàu	33
2.5. Cơ cấu đội tàu theo cỡ tàu	37
2.6. Cơ cấu đội tàu theo doanh nghiệp thành viên	39
2.7. Đánh giá chung cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam	40
CHƯƠNG III - GIẢI PHÁP HỢP LÝ HÓA CƠ CẤU ĐỘI TÀU TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM	44

3.1. Cơ sở thực tiễn và pháp lý đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam	44
3.1.1. Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030	39
3.1.2. Đề án tái cơ cấu tổng công ty hàng hải Việt Nam	53
3.2. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam	61
3.2.1. Giải pháp hợp lý hóa đội tàu hàng khô	61
3.2.2. Giải pháp hợp lý hóa đội tàu container	74
3.2.3. Giải pháp hợp lý hóa đội tàu dầu	82
KẾT LUẬN	84
TÀI LIỆU THAM KHẢO	85

DANH SÁCH BẢNG BIỂU

Số bảng	Tên bảng	Trang
1.1	Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2015	29
2.2	Cơ cấu đội tàu Vinalines theo tuổi tàu năm 2015	35
2.3	Cơ cấu đội tàu Vinalines theo cỡ tàu năm 2015	39
3.1	Tổng hợp nhu cầu hàng hóa vận tải theo các giai đoạn	45
3.2	Kết quả dự báo lượng hàng VTB do đội tàu Việt Nam đảm nhận	47
3.3	Năng suất phương tiện theo loại tàu và tuyến vận tải	49
3.4	Tổng hợp chỉ tiêu theo các phương án về lượng hàng vận tải do đội tàu Việt Nam đảm nhận	51
3.5	Lượng hàng vận tải biển và thị phần do đội tàu Việt Nam đảm nhận theo phương án IIa	52
3.6	Quy mô đội tàu Việt Nam theo phương án IIa	53
3.7	Kế hoạch sản xuất kinh doanh giai đoạn 2011–2015, định hướng đến 2020 tổng công ty hàng hải Việt Nam	56
3.8	Danh sách tàu đề nghị thanh lý, giảm bán	62
3.9	Quy mô đội tàu Việt Nam và đội tàu Vinalines tính đến 31/12/2015	63
3.10	Lượng hàng vận tải do đội tàu Vinalines đảm nhận năm 2015	64
3.11	Tuyến vận tải nội địa và khối lượng hàng hóa đảm nhận	66
3.12	Thông số và định mức tiêu hao nhiên liệu của các cỡ tàu	66
3.13	Chi phí chuyển đi cho từng tàu theo từng tuyến vận tải	67
3.14	Tuyến vận tải quốc tế và khối lượng hàng hóa đảm nhận	69
3.15	Thông số và định mức tiêu hao nhiên liệu của các cỡ tàu	70
3.16	Chi phí chuyển đi cho từng tàu theo từng tuyến vận tải	70
3.17	Năng lực đội tàu container của Vinalines tính đến 31/12/2015	75
3.18	Các tham số tính toán lựa chọn cỡ tàu tối ưu	78
3.19	Thời gian và sản lượng chuyển đi của các cỡ tàu	79
3.20	Khoản mục chi phí tính toán chi phí tính đổi đơn vị	81

DANH SÁCH HÌNH ẢNH

Số hình	Tên hình	Trang
1.1	Phân loại cơ cấu đội tàu biển theo cỡ của từng loại tàu	13
1.2	Phân loại cơ cấu đội tàu biển theo hình thức khai thác	14
2.1	Cơ cấu tổ chức của Vinalines	28
2.2	Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2015	30
2.3	Cơ cấu đội tàu Vinalines theo chủng loại giai đoạn 2006 - 2015	31
2.4	Số lượng tàu theo chủng loại của đội tàu Vinalines	32
2.5	Trọng tải theo chủng loại của đội tàu Vinalines	32
2.6	Cơ cấu đội tàu Vinalines theo tuổi tàu giai đoạn 2006 - 2015	34
2.7	Tuổi bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2015	36
2.8	Cơ cấu đội tàu Vinalines theo cỡ tàu giai đoạn 2006 - 2015	37
2.9	Tải trọng bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2015	38

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của vấn đề nghiên cứu

Việt Nam là một quốc gia có bờ biển dài hơn 3.260 km, dọc theo bờ biển có nhiều địa điểm tự nhiên thuận lợi cho sự hình thành hệ thống cảng biển từ Bắc vào Nam. Do vị trí ở rất gần đường hàng hải quốc tế, lại ở trong khu vực có tốc độ phát triển kinh tế cao và thị trường vận tải biển sôi động nên Việt Nam có nhiều điều kiện thuận lợi để phát triển mối quan hệ thương mại thế giới và khu vực.

Kinh tế vận tải biển là một trong những thế mạnh của Việt Nam, và được coi là đòn bẩy quan trọng trong quá trình hội nhập. Cho đến nay, kinh tế vận tải biển đã mang lại những thành tựu đáng kể, đặc biệt trong lĩnh vực ngoại thương. Có thể nói, kinh tế vận tải biển là một trong những phương tiện hữu hiệu để thúc đẩy kinh tế đối ngoại phát triển, góp phần tích lũy vốn cho nền kinh tế đồng thời giải quyết được các vấn đề mang tính xã hội như tạo việc làm, nâng cao thu nhập cho người dân.

Để tận dụng tối đa tiềm năng về vị trí, điều kiện tự nhiên và nâng cao vị thế của ngành hàng hải Việt Nam trên thị trường quốc tế, Thủ tướng Chính phủ đã có Quyết định số 250/TTg ngày 29/4/1995 thành lập tổng công ty hàng hải Việt Nam (Vinalines) trên cơ sở sắp xếp lại các đơn vị: vận tải biển, bốc xếp, sửa chữa tàu biển, dịch vụ hàng hải thuộc Cục Hàng hải Việt Nam và Bộ Giao thông vận tải quản lý.

Trong suốt quá trình tổ chức, hoạt động của mình, được sự quan tâm chỉ đạo của Chính phủ và sự hỗ trợ có hiệu quả của các bộ, ban, ngành Trung ương, tổng công ty hàng hải Việt Nam đã luôn chú trọng công tác sắp xếp, đổi mới doanh nghiệp nhằm thực hiện thắng lợi kế hoạch phát triển tổng công ty hàng hải Việt Nam trong từng giai đoạn, bảo toàn và phát triển được vốn nhà nước.

Tổng công ty hàng hải Việt Nam hiện đang quản lý và khai thác một đội tàu biển đa chủng loại, chiếm khoảng 70% tổng trọng tải đội tàu trong cả nước; trong đó có những loại tàu hàng rời cỡ lớn đến 73.000 DWT, tàu container

1.800 TEU và tàu dầu 50.000 DWT. Tính đến cuối năm 2015, đội tàu của Vinalines bao gồm 100 chiếc với tổng trọng tải 2,13 triệu DWT.

Kinh doanh vận tải biển là một trong ba lĩnh vực hoạt động của Tổng công ty: vận tải biển, cảng biển và dịch vụ hàng hải. Những năm gần đây, bên cạnh những kết quả đã đạt được thì hoạt động đầu tư, kinh doanh, khai thác đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam còn nhiều bất cập.

Thứ nhất, việc đầu tư các loại tàu đã già khiến chi phí khai thác cao, dẫn đến thua lỗ, tàu nằm bờ, tàu bị bắt giữ. Nhiều tàu trong đội tàu hiện tại của Tổng công ty được đầu tư mua lại tốn hàng trăm tỷ đồng khi nó đã già nua, lạc hậu hoặc thậm chí có một số con tàu đóng mới vẫn không hoạt động được như tàu Lash Sông Gianh đã gây lãng phí rất lớn. Theo Cục đăng kiểm Việt Nam, chỉ trong năm 2011 đã có hơn 40 tàu của Vinalines bị bắt giữ tại Trung Quốc, Ấn Độ, Nhật Bản... như: Hoa Sen, Vinalines Star, Cái Lân 4, Vinalines Glory, Vinalines Global...

Thứ hai, việc quản lý, khai thác đội tàu còn manh mún, chưa hiệu quả. Thời điểm cao nhất Vinalines có 149 tàu, thời điểm ít nhất là 100 tàu nhưng được phân bố dàn trải, phân tán và manh mún ở 14 đơn vị khai thác; trong đó cá biệt có đơn vị chỉ quản lý một vài tàu. Nhiều đơn vị trực thuộc tổng công ty mua tàu về không trực tiếp khai thác mà cho thuê định hạn, làm lệch hướng phát triển vận tải biển, chưa bám sát chỉ đạo của Thủ tướng Chính phủ để phát triển thị trường vận tải biển phục vụ nền kinh tế quốc dân.

Hậu quả của những bất cập trên không chỉ làm kết quả đầu tư, kinh doanh, khai thác đội tàu thấp mà ảnh hưởng lớn đến hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của Tổng công ty.

Vậy, làm thế nào để đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam từ việc nghiên cứu những bất hợp lý, những điểm hạn chế trong quá trình đầu tư, kinh doanh khai thác đội tàu; góp phần nâng cao hiệu quả sản xuất, kinh doanh và sức cạnh tranh của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, tương xứng với tiềm năng cũng như nguồn lực được giao? Đó là lý do tác giả đã

chọn đề tài “Nghiên cứu đề xuất các giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của tổng công ty hàng hải Việt Nam”.

2. Tổng quan về tình hình nghiên cứu thuộc lĩnh vực đề tài

Nghiên cứu về đội tàu biển Việt Nam đã có nhiều công trình khoa học, dự án được công bố dưới nhiều khía cạnh khác nhau, điển hình như:

- “Xây dựng đội tàu biển quốc gia trước vận hội lớn”, công trình nghiên cứu của tác giả Nguyễn Phú Lễ, năm 1999. Đề tài có ý nghĩa thiết thực về thực tiễn, hướng vào nghiên cứu chủ đề vừa cơ bản vừa mang tính thời sự đối với ngành hàng hải Việt Nam vào những năm Việt Nam có bước phát triển vượt bậc về vận tải và mở cửa xuất nhập khẩu.

- “Nghiên cứu các biện pháp để nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu dầu của Việt Nam” của PGS.TS. Phạm Văn Cương.

- “Mô hình hóa công tác quản lý tàu biển” - Đề tài nghiên cứu khoa học cấp trường của tập thể giảng viên tổ Quản lý và khai thác đội tàu (2004) - Trường Đại học Hàng hải.

- “Thực trạng đội tàu biển Việt Nam dưới góc độ phát triển bền vững” - Đề tài nghiên cứu khoa học cấp Bộ (2007) - Trường Đại học Hàng hải. Trong đề tài này, tác giả chủ yếu làm rõ mối quan hệ giữa giữa nhu cầu phát triển đội tàu biển Việt Nam gắn với quá trình phát triển bền vững đặc biệt là vấn đề bảo vệ môi trường.

Như vậy, nghiên cứu về đội tàu biển là một trong những vấn đề thời sự, mang tính chiến lược cao của Việt Nam nói riêng và thế giới nói chung. Tuy nhiên, việc nghiên cứu về cơ cấu đội tàu thì chưa có đề tài hay công trình khoa học nào đề cập đến. Đề tài của tác giả nghiên cứu đề xuất các giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam dựa trên việc đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu của tổng công ty.

3. Mục tiêu, đối tượng, phạm vi nghiên cứu

3.1. Mục tiêu nghiên cứu

- Hoàn thiện cơ sở lý luận về cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu.
- Phân tích, đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu của tổng công ty hàng hải Việt Nam.
- Đề xuất các giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu của tổng công ty hàng hải Việt Nam.

3.2. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của đề tài là cơ cấu đội tàu của tổng công ty hàng hải Việt Nam.

Phạm vi nghiên cứu của đề tài: về mặt không gian là tổng công ty hàng hải Việt Nam và về mặt thời gian là giai đoạn 10 năm từ 2006 đến 2015.

4. Phương pháp nghiên cứu, kết cấu của công trình nghiên cứu

Đề tài nghiên cứu sử dụng tổng hợp nhiều phương pháp: phương pháp thống kê, phương pháp phân tích tổng hợp, phương pháp dự báo, phương pháp đánh giá dựa trên các tài liệu sưu tầm được... kết hợp với suy luận để làm sáng tỏ đề tài.

Về mặt kết cấu, ngoài phần mở đầu và kết luận, đề tài gồm 3 chương:

- Chương 1: Tổng quan về cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu;
- Chương 2: Đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam;
- Chương 3: Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam.

5. Kết quả đạt được của đề tài

Về khoa học, đề tài hoàn thiện phương pháp luận về cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu.

Về thực tiễn, đề tài phân tích, đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam; từ đó đề xuất các giải pháp hợp lý hóa đội tàu của tổng công ty.

CHƯƠNG I - TỔNG QUAN VỀ CƠ CẤU ĐỘI TÀU BIỂN VÀ HỢP LÝ HÓA CƠ CẤU ĐỘI TÀU BIỂN

1.1. Tàu biển và đội tàu biển

1.1.1. Các khái niệm

Tàu biển là một phương tiện kỹ thuật tồn tại một cách trực quan hàng trăm năm nay và được dùng vào nhiều mục đích khác nhau, từ mục đích thương mại của các cá nhân hoặc tổ chức cho đến mục đích phục vụ công ích của từng quốc gia.

Tuy nhiên, cho đến nay, trên thế giới vẫn chưa có một định nghĩa chuẩn về tàu biển, mặc dù đã có hàng chục Công ước quốc tế về hàng hải có quy định nhiều vấn đề chi tiết liên quan đến tàu biển, thậm chí quy định chi tiết cho từng loại tàu và từng cỡ tàu cụ thể, đặc biệt là các loại tàu vận chuyển hàng hàng hóa và hành khách. Do vậy, định nghĩa về tàu biển cũng chỉ mang tính tương đối theo các mục đích và cách tiếp cận khác nhau. Xuất phát từ mục đích làm thế nào để có một đội tàu hợp lý về mặt cơ cấu cũng như đảm hiệu quả về mặt khai thác đội tàu trong tương lai, chúng ta tạm thời đưa định nghĩa về tàu biển như dưới đây.

Theo điều 1 của Công ước quốc tế để thống nhất một số quy tắc về vận đơn đường biển, 1924: “Tàu biển là bất kỳ tàu nào được dùng vào việc vận chuyển hàng hoá”.

Theo điều 1 của Công ước quốc tế về trách nhiệm và bồi thường tổn thất liên quan đến vận chuyển các chất nguy hiểm và độc hại bằng đường biển, 1996: “Tàu biển là bất kỳ các loại tàu vận chuyển bằng đường biển”.

Theo điều 11-Bộ luật Hàng hải Việt Nam, 2005: “Tàu biển là tàu hoặc cấu trúc nổi di động khác chuyên dùng hoạt động trên biển”.

Tàu biển theo quy định của Bộ luật Hàng hải Việt Nam không bao gồm tàu quân sự, tàu công vụ và tàu cá. Do vậy, Bộ luật này chủ yếu đề cập các vấn đề liên quan tới tàu vận tải biển.

Từ những định nghĩa trên, chúng ta có thể rút ra một định nghĩa chung nhất như sau:

“Tàu biển là phương tiện vận tải thủy được cơ giới hóa, hiện đại hóa, hoạt động trong một phạm vi xác định nhằm phục vụ lợi ích và mục đích của con người về mặt kỹ thuật – kinh tế trên biển”

“Đội tàu biển là tập hợp tất cả các tàu biển dùng vào việc khai thác – kinh doanh vận chuyển hàng hóa, làm tăng thu nhập cho nền kinh tế quốc dân, thông qua việc bán sản phẩm phục vụ của mình (Thu cước vận chuyển hàng hóa hay hành khách)” [3], [4].

1.1.2. Chức năng của đội tàu biển

Tàu biển là phương tiện chuyên chở hàng hóa và hành khách bằng đường biển. Tàu biển có vai trò rất quan trọng trong vận tải đường biển, không có tàu biển thì không thể có vận tải bằng đường biển.

Hoạt động vận tải biển đóng vai trò quan trọng trong thương mại hàng hóa trên phạm vi toàn cầu, vận tải biển được coi là chất xúc tác thúc đẩy phát triển kinh tế thế giới. Nhờ vào sự đầu tư và khai thác đội tàu của các chủ tàu biển trên thế giới mà hàng hóa mới được dịch chuyển từ khu vực này đến khu vực khác nhằm đáp ứng cho nhu cầu sản xuất và tiêu dùng xã hội.

Các quốc gia, dù có biển hay không có biển, đều có thể xây dựng đội tàu biển thuộc các loại hình sở hữu khác nhau để tiến hành vận chuyển hàng hóa, hành khách cho quốc gia mình hoặc đi chở thuê cho nước ngoài với mục đích kinh doanh, thu lợi nhuận, tăng thu ngoại tệ cho đất nước.

Nhờ chức năng vận chuyển hàng hóa giữa hai vị trí địa lý khác nhau trên thế giới mà đội tàu biển góp phần thúc đẩy sự phát triển xuất nhập khẩu hàng hóa giữa các quốc gia. Bên cạnh đó là quá trình nhập khẩu nguyên, nhiên, vật liệu và sản phẩm cần thiết của các nước. Khối lượng hàng hóa vận chuyển bằng tàu biển chiếm khoảng 80% tổng lượng hàng hóa trao đổi trên phạm vi toàn cầu. Việc xuất khẩu của một quốc gia nào đó được thực hiện bằng đội tàu của mình sẽ đem lại nguồn lợi tối đa, bởi vì lúc này cùng với việc xuất khẩu hàng hóa là xuất khẩu dịch vụ vận tải. Trong nhập khẩu, nếu như đạt được thỏa thuận nhập khẩu hàng trực tiếp từ người xuất khẩu bằng đội tàu của mình sẽ đem lại sự tiết kiệm ngoại tệ cho quốc gia nhập khẩu.

Bên cạnh chức năng chính là vận chuyển hàng hóa thì đội tàu biển còn thực hiện việc vận chuyển hành khách cùng với các phương tiện vận tải khác như ô tô, tàu hỏa, máy bay. Tuy khối lượng vận chuyển hành khách của tàu vận tải biển còn khá khiêm tốn so với các phương tiện vận tải khác nhưng điều đó cũng góp phần vào việc phát triển hợp tác du lịch, văn hóa quốc tế.

1.1.3. Xu hướng phát triển của đội tàu vận tải biển

1.1.3.1. Xu hướng tăng tải trọng của tàu

“Xu hướng này đặc trưng cho tất cả các loại tàu vận tải biển. Tăng tải trọng tàu phát triển trên cơ sở tăng khối lượng hàng hóa cần vận chuyển, tăng khoảng cách vận chuyển, nâng cao năng suất xếp dỡ ở các cảng... Trên thế giới, xu hướng tăng tải trọng đội tàu xảy ra cùng với quá trình trẻ hóa đội tàu. Việc tăng tải trọng tàu làm tăng khả năng vận chuyển của tàu, giảm giá thành xếp dỡ hàng hóa và giảm giá thành vận chuyển hàng hóa.

Để xu hướng tăng tải trọng tàu đạt hiệu quả thì phải có đủ nguồn hàng để vận chuyển, luồng lạch và cảng phải đủ sâu, năng suất xếp dỡ của cảng phải đủ lớn. Hiện nay, xu hướng tăng tải trọng tàu bị chững lại” [3].

1.1.3.2. Xu hướng tăng tốc độ tàu

“Hình thức vận tải bằng đường biển bên cạnh những ưu việt thì có nhược điểm là thời gian vận chuyển thường kéo dài, do tốc độ tàu biển hạn chế so với các phương tiện vận tải khác. Xu hướng tăng tốc độ tàu là tất yếu, làm rút ngắn thời gian chạy tàu, do đó thời gian đưa hàng từ nơi sản xuất đến nơi tiêu thụ được rút ngắn. Quá trình tăng tốc độ tàu thể hiện rõ nhất ở tàu chợ và tàu chuyên môn hóa.

Để tăng tốc độ tàu thì có thể áp dụng các biện pháp như: Nâng cao chất lượng đẩy tàu do cải tiến hình dạng vỏ, hình dạng mũi và đuôi, cải tiến động cơ và những biện pháp kỹ thuật khác” [3].

1.1.3.3. Xu hướng chuyên môn hóa đội tàu

“Chuyên môn hóa đội tàu biển là một trong những xu hướng nổi bật nhất của ngành vận tải biển. Việc xuất hiện các tàu chở khách (Có chức năng cơ bản

để vận chuyển hành khách), việc phân chia đội tàu hàng thành các nhóm tàu hàng khô, hàng lỏng được coi là giai đoạn đầu tiên của việc chuyên môn hóa đội tàu. Năm 1873, việc vận chuyển dầu mỏ được thực hiện ở biển Caxpien bằng một chiếc tàu hàng. Cũng trên vùng biển này, vào năm 1877 xuất hiện chiếc tàu thủy hơi nước đầu tiên. Quá trình chuyên môn hóa đội tàu vẫn tiếp tục được phát triển trên thế giới, trong thành phần đội tàu hàng khô lại xuất hiện những tàu chở than quặng, chở gỗ, chở bông, chở hàng đông lạnh, các phà biển... Tàu dầu phân thành tàu chở dầu nặng, dầu nhẹ và xăng, hơi đốt...

Hiện nay, việc chuyên môn hóa đội tàu thể hiện ở việc đóng mới những con tàu chuyên môn hóa hẹp, thuận lợi để vận chuyển một loại hàng hóa nhất định như container, khí hóa lỏng... Việc xuất hiện những con tàu này làm tăng chất lượng bảo quản hàng hóa và tiện lợi cho công tác cơ giới hóa xếp dỡ. Tuy nhiên, cùng với việc chuyên môn hóa đội tàu trong đội tàu vận tải biển của thế giới thì vẫn xuất hiện những con tàu tổng hợp, nhiều chức năng, thuận lợi vận chuyển nhiều loại hàng và trên nhiều tuyến khác nhau” [3].

1.1.3.4. Xu hướng tự động hóa

“Sự tiến bộ của khoa học kỹ thuật, đặc biệt là trong ngành công nghiệp đóng tàu đã cho ra đời những con tàu với trang thiết bị hiện đại, mức độ tự động hóa cao. Tự động hóa trong công tác lái tàu và công tác buồng máy dựa trên cơ sở ứng dụng những thành tựu của khoa học kỹ thuật và công nghệ thông tin hiện đại nhằm giảm nhẹ điều kiện nặng nhọc cho thuyền viên trên tàu” [3].

1.1.3.5. Xu hướng trẻ hóa đội tàu

“Xu hướng trẻ hóa đội tàu khá phổ biến và được nhiều nước trên thế giới áp dụng. Trẻ hóa đội tàu làm giảm thiểu chi phí sửa chữa, thời gian sửa chữa tàu, hạn chế tổn thất cho các bên liên quan cũng như đóng góp vào sự phát triển bền vững đội tàu thế giới” [3].

1.1.4. Khái quát về nguồn bổ sung tàu cho doanh nghiệp vận tải biển

Các quốc gia, dù có biển hay không có biển, đều có thể xây dựng đội tàu vận tải biển thuộc các loại hình sở hữu khác nhau để tiến hành vận chuyển hàng

hóa, hành khách cho quốc gia mình hoặc đi chở thuê cho nước ngoài với mục đích kinh doanh, thu lợi nhuận, tặng thu ngoại tệ cho đất nước.

Tổ chức, cá nhân muốn đầu tư tàu biển thì phải có vốn đầu tư. Vốn đầu tư chính là tiền tích lũy của xã hội, của các cơ sở sản xuất kinh doanh dịch vụ, là tiền tiết kiệm của nhân dân và vốn huy động từ các nguồn khác được đưa vào sử dụng trong quá trình tái sản xuất nhằm duy trì tiềm lực sẵn có và tạo ra tiềm lực lớn hơn cho sản xuất kinh doanh dịch vụ.

Theo Luật đầu tư của Việt Nam năm 2005 thì: “Vốn đầu tư là tiền và các tài sản hợp pháp khác để thực hiện các hoạt động đầu tư theo hình thức đầu tư trực tiếp hoặc đầu tư gián tiếp. Vốn Nhà nước là vốn đầu tư phát triển từ ngân sách Nhà nước, vốn tín dụng do Nhà nước bảo lãnh, vốn tín dụng đầu tư phát triển của Nhà nước và vốn đầu tư khác của Nhà nước”.

Số tiền cần cho hoạt động đầu tư tàu trong ngành vận tải biển thường rất lớn. Do đó, vốn đầu tư tàu vận tải biển có thể là tiền tích lũy của xã hội, của cơ sở sản xuất kinh doanh, tiền tiết kiệm của nhân dân và vốn huy động từ nước ngoài.

Hiện nay, có một số phương pháp bổ sung đội tàu cho doanh nghiệp vận tải biển sau đây:

1.1.4.1. Đóng mới tàu

Đặt đóng mới tàu là hình thức đầu tư thêm tàu khá phổ biến. Dựa vào thế mạnh khai thác, nguồn lực tài chính, cung cầu thị trường vận tải biển... mà chủ tàu tiến hành đặt đóng mới loại tàu có kích cỡ, công năng phù hợp. Chủ tàu có thể hợp đồng đóng mới tại các nhà máy đóng mới tàu trong nước hay nước ngoài.

1.1.4.2. Mua tàu

Việc đóng mới tàu có thể khiến chủ tàu tốn khá nhiều thời gian và công sức thì hình thức mua tàu khắc phục được nhược điểm này. Chủ tàu có thể mua tàu cũ trên thị trường tàu cũ hay mua tàu đóng mới. Hiện nay, có 3 hình thức mua tàu là mua đứt bán đoạn, thuê mua và vay mua.

1.1.4.3. Liên doanh

Doanh nghiệp liên doanh là doanh nghiệp do hai bên hoặc nhiều bên hợp tác thành lập tại Việt Nam trên cơ sở hợp đồng liên doanh hoặc hiệp định ký giữa Chính phủ nước Cộng hòa xã hội chủ nghĩa Việt Nam và Chính phủ nước ngoài hoặc là doanh nghiệp do doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài hợp tác với doanh nghiệp Việt Nam hoặc do doanh nghiệp liên doanh hợp tác với nhà đầu tư nước ngoài trên cơ sở hợp đồng liên doanh. Doanh nghiệp liên doanh được thành lập theo hình thức công ty trách nhiệm hữu hạn. Mỗi bên liên doanh chịu trách nhiệm trong phạm vi phần vốn cam kết góp vào vốn pháp định của doanh nghiệp. Doanh nghiệp liên doanh có tư cách pháp nhân theo pháp luật Việt Nam, được thành lập và hoạt động kể từ ngày được cấp Giấy phép đầu tư.

Hiện nay, liên doanh vận tải biển ở Việt Nam chưa phổ biến mà chủ yếu là các doanh nghiệp liên doanh nước ngoài hoạt động kinh doanh vận tải biển tại Việt Nam.

1.1.4.4. Thuê tàu

Người thuê tàu có thể là các doanh nghiệp vận tải biển thiếu năng lực vận chuyển. Họ đi thuê tàu của chủ tàu để tự mình thực hiện các dịch vụ vận chuyển nhằm kiếm lời từ hoạt động này. Các chủ hàng lớn cũng có thể đi thuê tàu để trực tiếp vận chuyển hàng hóa của mình với mục đích tiết giảm chi phí.

Hiện nay, có hai hình thức thuê tàu phổ biến là thuê tàu trần và thuê tàu định hạn.

1.1.4.5. Điều chuyển

Điều chuyển là hình thức doanh nghiệp điều động tàu cho các đơn vị thành viên hoặc doanh nghiệp điều động tài sản giữa các đơn vị thành viên thuộc doanh nghiệp theo hình thức ghi tăng, ghi giảm vốn.

1.2. Cơ cấu và phân loại cơ cấu đội tàu biển

1.2.1. Cơ cấu đội tàu biển

1.2.1.1. Cơ cấu

Trước hết cần tìm hiểu thế nào là cơ cấu? "Cơ cấu là một phạm trù triết học dùng để biểu thị cấu trúc bên trong, tỷ lệ và mối quan hệ giữa các bộ phận hợp thành hệ thống. Cơ cấu được biểu hiện như là tập hợp những mối quan hệ liên kết hữu cơ, các yếu tố khác nhau của một hệ thống nhất định. Nó biểu hiện ra như là một thuộc tính của sự vật hiện tượng nó biến đổi cùng với sự biến đổi sự vật, hiện tượng". Vì thế khi nghiên cứu cơ cấu phải đứng trên quan điểm hệ thống.

Cơ cấu của một đối tượng được thể hiện bằng hai đặc trưng chính. Đó là các bộ phận cấu thành nên đối tượng và mối quan hệ giữa các bộ phận cấu thành đó. Cơ cấu của một đối tượng quyết định tính chất hay năng lực của nó nhằm thực hiện một chức năng hay mục tiêu nào đó mà đối tượng cần đạt đến.

Vậy, thực tế thì thuật ngữ cơ cấu được sử dụng như thế nào? Sau đây là một vài khái niệm đi liền với thuật ngữ cơ cấu:

Cơ cấu xã hội là mối liên hệ vững chắc của các thành tố trong hệ thống xã hội. Các cộng đồng xã hội: dân tộc, giai cấp, nhóm xã hội... là những thành tố cơ bản. Về phần mình, mỗi cộng đồng xã hội lại có cơ cấu phức tạp với những tầng lớp bên trong và những mối liên hệ giữa chúng;

Cơ cấu kinh tế là các thành phần kinh tế, kinh doanh ở các lĩnh vực khác nhau nằm trên toàn lãnh thổ của một quốc gia cấu thành nền kinh tế của quốc gia đó;

Cơ cấu ngành kinh tế là tương quan giữa các ngành trong tổng thể nền kinh tế, thể hiện mối quan hệ hữu cơ và sự tác động qua lại cả về số lượng và chất lượng giữa các ngành với nhau. Các mối quan hệ này được hình thành trong những điều kiện kinh tế nhất định, luôn luôn vận động và hướng vào những mục tiêu cụ thể;

Cơ cấu vốn là một thuật ngữ dùng để chỉ một doanh nghiệp sử dụng các nguồn vốn khác nhau với một tỷ lệ nào đó của mỗi nguồn để tài trợ cho tổng tài sản của nó;

Cơ cấu tổ chức là tổng hợp các bộ phận (đơn vị và cá nhân) khác nhau, có mối quan hệ phụ thuộc lẫn nhau, được chuyên môn hoá và có những trách nhiệm, quyền hạn nhất định được bố trí theo những cấp, những khâu khác nhau nhằm đảm bảo thực hiện các chức năng quản lý và phục vụ mục đích chung đã xác định của doanh nghiệp [25].

1.2.1.2. Cơ cấu đội tàu biển

Từ những khái niệm trên, có thể hiểu cơ cấu đội tàu biển chính là tập hợp các chủng loại tàu với tỷ trọng khác nhau cấu thành nên đội tàu chở hàng hóa hoặc hành khách bằng đường biển của một tổ chức hay vùng lãnh thổ nào đó. Tùy thuộc vào tiêu chí đánh giá mà cơ cấu đội tàu được phân biệt thành các bộ phận khác nhau.

Cấu trúc đội tàu là một thuật ngữ tương đồng với cơ cấu đội tàu. Cấu trúc đội tàu cũng đề cập đến các chủng loại tàu tạo nên một đội tàu nào đó. Tuy nhiên khi nói đến cấu trúc có thể thấy được sự phân tầng rõ hơn. Trong mỗi chủng loại tàu cấu thành nên đội tàu lại được phân chia nhỏ hơn theo từng cỡ tàu, tuổi tàu...

1.2.2. Phân loại cơ cấu đội tàu biển

1.2.2.1. Cơ cấu theo chức năng và công dụng

Theo tiêu thức phân loại này thì đội tàu biển được bao gồm 3 loại sau:

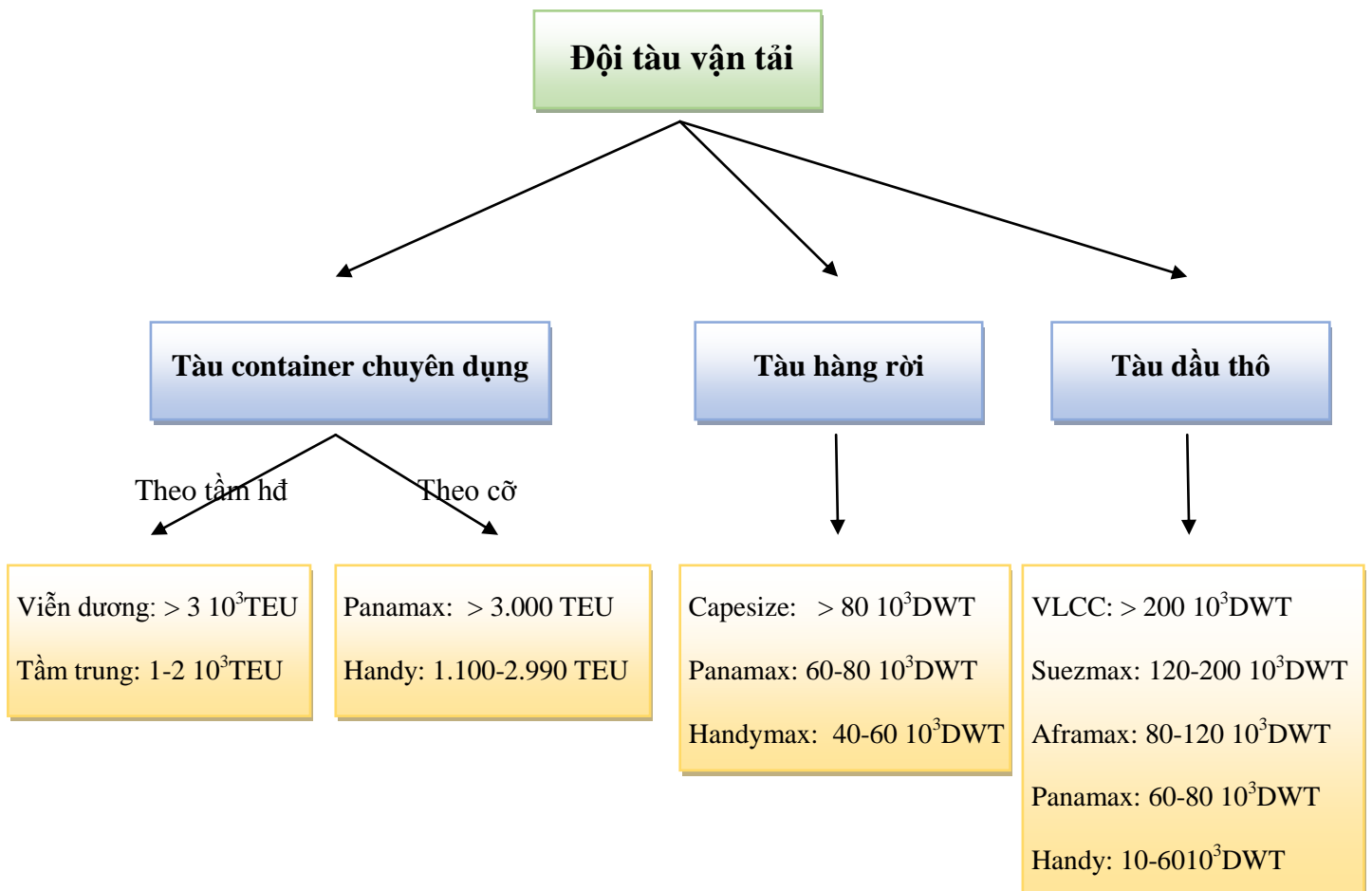
Tàu hàng khô: Là loại tàu được sử dụng để chuyên chở các loại hàng khô ở dạng rời hoặc có bao gói, kể cả hàng lỏng trong bao gói (Thùng phuy, xi téc...);

Tàu hàng lỏng: Là loại tàu được sử dụng để chở các loại hàng hóa ở dạng thể lỏng không bao gói khi xếp lên tàu (Chất lỏng chở xô);

Tàu chở khách: Là loại tàu được sử dụng để chuyên chở hành khách và hành lý, kể cả hàng hóa.

1.2.2.2. Cơ cấu theo cỡ tàu của từng loại tàu

Theo cỡ tàu (Độ lớn nguồn hàng và thị trường tàu), 3 loại tàu trong đội tàu biển được chia thành các cỡ khác nhau như sau:



Hình 1.1. Phân loại cơ cấu đội tàu biển theo cỡ của từng loại tàu

Nguồn: UNCTAD 2009

Với tàu container chuyên dụng thì mỗi cỡ tàu lại có một nguồn hàng thích hợp và có một thị trường cước riêng.

1.2.2.3. Cơ cấu theo tuổi tàu của từng loại tàu và cỡ tàu

Mỗi loại tàu hay cỡ tàu khác nhau trong đội tàu biển lại bao gồm nhiều tàu có độ tuổi khác nhau. Dựa vào các chu kỳ (lần) sửa chữa lớn và chu kỳ phân cấp loại tàu cũng như mức đóng phí tàu già, người ta phân chia tàu biển thành bốn nhóm tuổi. Theo đó, cơ cấu theo tuổi gồm những nhóm tàu sau:

Tàu trẻ, là những tàu có tuổi không quá 10 năm;

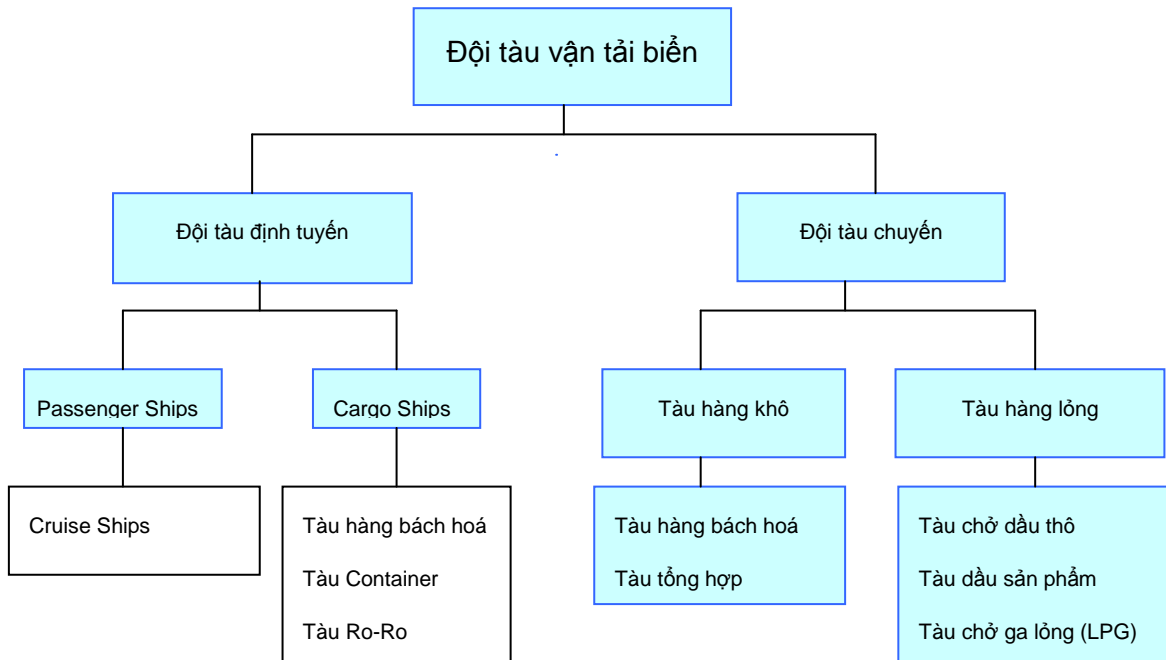
Tàu trung bình, là những tàu có tuổi từ 10-15 năm;

Tàu già, là những tàu có tuổi từ 15-20 năm;

Tàu quá già, là những tàu có tuổi 20 năm trở lên.

1.2.2.4. Theo hình thức tổ chức khai thác

Theo hình thức tổ chức khai thác, đội tàu biển được phân thành 2 loại là tàu định tuyến và tàu chuyển. Mỗi loại tàu này lại bao gồm các loại tàu khác nhau như sau:



Hình 1.2. Phân loại cơ cấu đội tàu biển theo hình thức khai thác

Nguồn: UNCTAD và Lloyd, 2009

1.2.2.5. Theo phạm vi hành hải

Theo phạm vi hành hải, đội tàu biển được chia thành hai loại:

Đội tàu ven biển: gồm các tàu vận chuyển hàng hóa và hành khách trên các tuyến biển gần và ven biển;

Đội tàu viễn dương: gồm các tàu vận chuyển hàng hóa và hành khách trên các tuyến biển xa.

1.2.2.6. Theo cờ quốc tịch

Theo cờ quốc tịch thì đội tàu biển được chia thành hai loại:

Tàu treo cờ trong nước: là tàu của nước nào thì treo cờ của nước đó;

Tàu treo cờ nước ngoài: là các tàu thuê cờ nước ngoài để nhằm hưởng một số lợi thế trong khai thác (Chế độ thuyền viên, thuế đánh vào tàu...).

1.2.2.7. Theo quy mô doanh nghiệp

Dựa vào quy mô doanh nghiệp, có thể phân chia đội tàu thành 3 loại:

Đội tàu quy mô nhỏ (Doanh nghiệp quy mô nhỏ): Theo Nghị định số 56/2009/NĐ-CP của Chính phủ thì doanh nghiệp vận tải biển có tổng nguồn vốn 10 tỷ đồng trở xuống với số lượng nhân lực tối đa là 50 người thì được coi là doanh nghiệp quy mô nhỏ. Đội tàu loại hình doanh nghiệp này thường có trọng tải nhỏ và chạy các tuyến nội địa.

Đội tàu quy mô trung bình (Doanh nghiệp quy mô trung bình): Theo quy định, những doanh nghiệp có tổng vốn từ 10 đến 50 tỷ đồng và số lượng nhân lực tối đa từ 50 đến 100 người thì được xếp vào nhóm doanh nghiệp quy mô trung bình. Đội tàu loại hình doanh nghiệp này thường có trọng tải trung bình và chạy các tuyến biển gần.

Đội tàu quy mô lớn (Doanh nghiệp quy mô lớn): Những doanh nghiệp không thuộc hai nhóm trên được xếp vào nhóm doanh nghiệp quy mô lớn, tức là tổng vốn trên 50 tỷ đồng và số lượng nhân lực từ 100 người trở lên. Những doanh nghiệp này thường có đội tàu trọng tải trung bình và chạy các tuyến biển xa [3, 4, 26].

1.3. Hợp lý hóa cơ cấu đội tàu

1.3.1. Hợp lý hóa

Thuật ngữ hợp lý hóa được định nghĩa là cách tổ chức công việc, nhất là việc sản xuất sao cho được nhanh chóng mà đỡ tốn nhân công, nguyên liệu và thì giờ.

Một thuật ngữ tương đương thường được sử dụng là tối ưu hóa. Tối ưu hoá hiểu một cách đơn giản chính là tận dụng tối đa khả năng, ưu điểm của bản năng, bản chất vấn đề hay con người cũng như sự vật, sự việc, hiện tượng để phát triển, thực hiện những chủ định mà mình đặt ra.

Một số khái niệm gắn liền với thuật ngữ hợp lý hóa như sau:

Hợp lý hóa tổ chức sản xuất là làm cho dây chuyền sản xuất được điều hòa, đồng bộ, chấp hành đúng chế độ chuẩn bị sản xuất, chế độ chuẩn bị công trường; bố trí cân đối các bộ phận sản xuất, các bộ phận xây dựng; thực hiện một bước chuyên môn hóa sản xuất và chuyên môn hóa xây dựng, trên cơ sở đề cao tinh

thần hợp tác xã hội chủ nghĩa. Trên cơ sở hoàn thành xây dựng chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật và tiêu chuẩn kỹ thuật ở xí nghiệp, tiến lên cải tiến, nâng cao các chỉ tiêu, thống nhất một số chỉ tiêu cho những loại công việc cùng ngành nghề;

Hợp lý hóa tổ chức lao động là củng cố và xây dựng các tổ sản xuất, các đội xây dựng nhằm làm cho mọi người công nhân sử dụng tốt và đầy đủ thời gian lao động của mình. Đẩy mạnh việc xây dựng chỉ tiêu kinh tế - kỹ thuật và tiêu chuẩn kỹ thuật, trên cơ sở đó xây dựng chế độ trách nhiệm cá nhân, tăng cường chế độ công nhân tham gia quản lý sản xuất hàng ngày. Mở rộng diện trả lương theo sản phẩm để khuyến khích quần chúng tăng năng suất lao động, nâng cao phẩm chất và hạ giá thành [25, 26].

1.3.2. Hợp lý hóa cơ cấu đội tàu

Từ khái niệm hợp lý hóa ở trên có thể rút ra kết luận như sau: Hợp lý hóa cơ cấu đội tàu là việc duy trì và phát triển một đội tàu cân đối về mọi mặt và phù hợp với xu thế phát triển chung của ngành hàng hải thế giới và chiến lược phát triển đội tàu biển quốc gia.

Đội tàu có cơ cấu hợp lý là đội tàu có chủng loại, cỡ tàu, độ tuổi, quy mô... phù hợp, đóng góp hiệu quả vào sự phát triển kinh tế vận tải biển của quốc gia và thế giới.

1.4. Các tiêu thức đánh giá mức độ hợp lý hóa cơ cấu đội tàu

1.4.1. Trọng tải bình quân

Trọng tải bình quân là một trong những tiêu chí để đánh giá quy mô đội tàu biển và được xác định bằng công thức như sau:

$$\overline{DWT} = \frac{\sum_{i=1}^n DWT_i}{n} \quad (1.1)$$

Trong đó:

\overline{DWT} : Trọng tải bình quân của đội tàu;

DWT_i : Trọng tải của tàu thứ i trong đội tàu ($i = \overline{1, n}$);

n : Số lượng tàu trong đội tàu.

Đội tàu biển bao gồm nhiều tàu có chủng loại, cỡ tàu và độ tuổi khác nhau. Do đó, có thể tính trọng tải bình quân cho từng loại tàu, từng cỡ tàu, từng nhóm tuổi tàu cũng như cả đội tàu. Từ giá trị của trọng tải bình quân, người ta có thể đánh giá quy mô của mỗi nhóm cỡ tàu, tuổi tàu, loại tàu trong tổng thể đội tàu hay đánh giá quy mô đội tàu đang ở mức độ như thế nào so với quốc gia và thế giới. Qua những đánh giá này có thể thấy được cơ cấu đội tàu đã phù hợp với chiến lược phát triển của quốc gia hay chưa, có theo kịp xu hướng phát triển chung của đội tàu thế giới hay không để đề xuất những biện pháp phát triển một đội tàu cân đối về trọng tải. Hiện nay, đội tàu thế giới có xu hướng tăng dần trọng tải bình quân.

1.4.2. Quy mô đội tàu

Với những doanh nghiệp vận tải biển có quy mô lớn, bao gồm nhiều đơn vị thành viên, mà mỗi đơn vị quản lý một đội tàu khác nhau thì có thể tính thứ hạng quy mô từng đơn vị theo công thức như sau:

$$k_j = \frac{DWT_j}{\sum_{j=1}^m DWT_j} \quad (1.2)$$

Trong đó:

k_j : thứ hạng quy mô của đơn vị thành viên thứ j ;

DWT_j : Tổng tải trọng đội tàu đơn vị thứ j trong doanh nghiệp ($j = \overline{1, m}$);

m : Số lượng đơn vị thành viên trong doanh nghiệp.

Thứ hạng quy mô cho thấy quy mô đội tàu của mỗi đơn vị thành viên so với đội tàu của cả doanh nghiệp để từ đó có những phân tích, đánh giá về cơ cấu đội tàu của từng đơn vị thành viên, của cả doanh nghiệp.

Bên cạnh quy mô đội tàu của các đơn vị thành viên trong mỗi doanh nghiệp, có thể đánh giá quy mô các doanh nghiệp trong tổng thể ngành. Ngành vận tải biển của mỗi quốc gia bao gồm một hệ thống các doanh nghiệp khác nhau về loại hình, quy mô, năng lực... Do đó, đội tàu của mỗi doanh nghiệp cũng có sự khác nhau về quy mô. Để đánh giá thứ hạng quy mô đội tàu của doanh nghiệp trong ngành vận tải biển, có thể tính toán như sau:

$$k_i = \frac{DWT_i}{\sum_{i=1}^n DWT_i} \quad (1.3)$$

Trong đó:

k_i : thứ hạng quy mô của doanh nghiệp thứ i ;

DWT_i : Tổng tải trọng đội tàu của doanh nghiệp thứ i ($i = \overline{1, n}$);

n : Số lượng doanh nghiệp trong ngành vận tải biển.

Thứ hạng quy mô của doanh nghiệp trong ngành vận tải biển cho thấy sự phát triển của đội tàu doanh nghiệp trong sự phát triển chung của ngành vận tải biển.

1.4.3. Cơ cấu đội tàu theo tải trọng

Dựa vào tải trọng mà đội tàu biển có thể phân thành các cỡ tàu khác nhau. Mỗi mức tải trọng (cỡ tàu) này lại chiếm tỷ trọng khác nhau trong đội tàu biển. Do đó có thể tính được tỷ trọng của mỗi cỡ tàu trong đội tàu theo công thức sau:

$$p_i = \frac{DWT_i}{\sum_{i=1}^n DWT_i} \quad (1.4)$$

Trong đó:

p_i : Tỷ trọng của cỡ tàu thứ i ;

DWT_i : Tổng trọng tải của nhóm tàu thuộc cỡ tàu thứ i ;

n : Số lượng cỡ tàu được phân chia trong đội tàu.

Cơ cấu đội tàu là tập hợp của các loại tàu khác nhau dựa vào tiêu thức phân loại. Thông thường, cơ cấu đội tàu được thống kê theo loại, theo cỡ và theo tuổi tàu. Mỗi loại, cỡ, nhóm tuổi tàu này lại bao gồm nhiều tàu có các mức tải trọng khác nhau. Do đó, có thể tính tỷ trọng mỗi cỡ tàu của từng loại tàu trong đội tàu biển.

Mỗi doanh nghiệp sẽ có một thế mạnh khai thác riêng. Đó có thể là thế mạnh khai thác tàu chợ hay tàu chuyên, khai thác tuyến nội địa hay tuyến quốc tế, khai thác tàu cỡ lớn hay cỡ nhỏ,... Doanh nghiệp có thế mạnh khai thác loại tàu nào thì nên đầu tư vào loại tàu đó. Do đó, dựa vào loại hình của doanh nghiệp, thế mạnh khai thác cùng với tỷ trọng của các loại tàu trong cơ cấu đội

tàu có thể đánh giá được sự hợp lý hay bất hợp lý của cơ cấu đội tàu. Loại tàu nào thích hợp với điều kiện khai thác của doanh nghiệp và tiếp tục đầu tư; loại tàu nào khai thác kém hiệu quả cần phải thanh lý, chuyển nhượng; loại tàu nào chưa có trong đội tàu cần bổ sung để sử dụng tối đa nguồn lực của doanh nghiệp... là vấn đề cần đặt ra khi phân tích tỷ trọng của mỗi loại tàu và hiệu quả khai thác tương ứng.

1.4.4. Tuổi bình quân và cơ cấu đội tàu theo độ tuổi

Tuổi tàu bình quân được xác định như sau:

$$\bar{N} = \frac{\sum_{i=1}^n N_i}{n} \quad (1.5)$$

Trong đó:

N_i : Tuổi của tàu thứ i trong đội tàu ($i = 1, \overline{n}$);

n : Số lượng tàu trong đội tàu.

Thông thường, tàu biển được chia thành các mức tuổi khác nhau là: 0-9 tuổi, 10-14 tuổi, 15-19 tuổi và trên 20 tuổi. Khi thống kê đội tàu theo tuổi, có thể phân chia dựa vào cỡ tàu hoặc loại tàu. Dựa vào đây, có thể tính được tuổi tàu bình quân của từng loại tàu, từng cỡ tàu cũng như tuổi tàu bình quân của cả đội tàu. Mỗi loại tàu, mỗi cỡ tàu lại có tuổi bình quân khác nhau. Tuổi tàu bách hóa và tàu dầu thường cao hơn tuổi tàu container và tàu hàng rời. Như vậy, tính được tuổi tàu bình quân của mỗi loại tàu, mỗi cỡ tàu sẽ cho thấy mức độ hiện đại của đội tàu. Từ đó đánh giá hiệu quả kinh doanh mỗi loại tàu mang lại để có biện pháp thanh lý những tàu già, hiệu quả khai thác không cao; đồng thời đầu tư thêm những tàu trẻ, hiện đại. Qua việc tính tuổi bình quân của mỗi loại tàu, cỡ tàu cũng như tuổi bình quân của cả đội tàu, phân tích hiệu quả khai thác sẽ cho thấy cơ cấu đội tàu có phù hợp hay không, cần điều chỉnh hay thay đổi như thế nào. Đó là cơ sở để đề xuất những giải pháp nhằm hợp lý hóa cơ cấu đội tàu, nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu vận tải biển.

Công thức tính tỷ trọng cơ cấu đội tàu theo độ tuổi:

$$p_i = \frac{DWT_i}{\sum_{i=1}^m DWT_i} \quad (1.6)$$

Trong đó:

p_i : Tỷ trọng của nhóm tàu thuộc độ tuổi thứ i ;

DWT_i : Tổng trọng tải của nhóm tàu thuộc độ tuổi thứ i ;

m : Số lượng độ tuổi tàu được phân chia trong đội tàu.

1.4.5. Cơ cấu đội tàu theo thị trường

Theo thị trường vận tải, có thể chia đội tàu biển thành 3 nhóm khác nhau là tàu nội địa, tàu chạy các tuyến biển gần và tàu chạy các tuyến biển xa. Tùy theo quy mô mà doanh nghiệp vận tải biển có hay không có các nhóm tàu này. Có thể tính tổng trọng tải của mỗi nhóm tàu so với tổng trọng tải của cả đội tàu để thấy được tỷ trọng cơ cấu đội tàu theo thị trường. Từ trọng tải của mỗi nhóm tàu và năng suất vận chuyển tương ứng, người khai thác có thể đánh giá được hiệu quả sản xuất kinh doanh của mỗi nhóm tàu để có những điều chỉnh thích hợp.

1.4.6. Cơ cấu đội tàu theo hình thức khai thác vận tải

Theo hình thức khai thác vận tải, tàu biển được chia làm 2 nhóm: Nhóm tàu vận tải định tuyến và nhóm tàu vận tải chuyển. Trong mỗi nhóm tàu này, có thể phân chia thành các loại tàu khác nhau dựa trên chủng loại hàng hóa mà tàu vận chuyển. Thông thường, chỉ các doanh nghiệp vận tải biển có quy mô lớn mới có đủ năng lực để khai thác cả tàu vận tải định tuyến và tàu vận tải chuyển. Để thấy được hiệu quả sản xuất kinh doanh mỗi nhóm tàu mang lại, người khai thác cần so sánh nguồn vốn đầu tư, tỷ trọng các nhóm tàu, năng suất vận chuyển tương ứng. Từ đó, đề xuất các nhóm giải pháp để phát triển hay thu hẹp quy mô của mỗi nhóm tàu.

1.5. Các nhân tố ảnh hưởng tới cơ cấu đội tàu

1.5.1. Cơ chế, chính sách phát triển

Nhà nước quản lý hoạt động vận tải biển thông qua các chính sách và chiến lược phát triển ngành giao thông vận tải đường biển nói chung và ngành vận tải

biển nói riêng; thông qua các quy định nhằm quản lý hoạt động kinh doanh vận tải biển đảm bảo sự bình đẳng trong kinh doanh vận tải biển của tất cả các thành phần kinh tế, đảm bảo an toàn, an ninh hàng hải và thân thiện với môi trường, đảm bảo lợi ích của người sử dụng vận tải biển; thông qua việc quản lý chương trình nhằm đảm bảo tính thực thi của các chiến lược, chính sách dài hạn, đảm bảo tính hiệu quả của các đầu tư nhà nước trong lĩnh vực giao thông vận tải đường biển; thông qua việc quản lý cung cấp dịch vụ vận tải biển nhằm kiểm tra giám sát các công ty vận tải biển trong việc tuân thủ các quy định.

Mỗi quốc gia khi tham gia vào thị trường vận tải hàng hóa bằng đường biển thì đều phải tuân thủ các công ước, bộ luật, tập quán về hàng hải, về vận tải hàng hóa... Từng quốc gia lại có những quy định, cơ chế, chính sách riêng để quản lý, điều tiết nền kinh tế, trong đó có vận tải biển. Cơ chế, chính sách phát triển này sẽ ảnh hưởng đến cơ cấu đội tàu theo tuổi, theo kích cỡ. Những quốc gia phát triển, có lịch sử lâu đời trong kinh doanh khai thác tàu thì đội tàu chủ yếu là những tàu cỡ lớn, tuổi tàu thấp và ngược lại.

1.5.2. Luồng hàng xuất nhập khẩu

Luồng hàng xuất nhập khẩu ảnh hưởng trực tiếp đến cơ cấu đội tàu của mỗi quốc gia. Luồng hàng nhập khẩu của mỗi quốc gia bao gồm luồng hàng đi (Xuất khẩu) và luồng hàng về (Nhập khẩu). Loại hàng nhập khẩu là hàng gì, cần tàu nào để vận chuyển? Loại hàng xuất khẩu là hàng gì, cần loại tàu nào để vận chuyển? Luồng hàng tập trung vào mặt hàng nào thì loại tàu vận chuyển mặt hàng đó sẽ chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu đội tàu. Chúng loại, kích thước, đặc tính... của các loại hàng sẽ ảnh hưởng tới chủng loại và kích cỡ tàu vận chuyển. Như vậy luồng hàng xuất nhập khẩu sẽ chi phối cơ cấu đội tàu theo loại tàu, theo kích cỡ.

1.5.3. Khả năng cung về tàu và nhu cầu thị trường

Cung trong vận chuyển đường biển là tổng số tấn trọng tải (DWT) của đội tàu biển tại một thời điểm nhất định trên một thị trường nhất định.

Nhu cầu tàu trong vận chuyển đường biển là loại tàu, số lượng tàu cùng kiểu hoặc số tấn tàu cần thiết cung cấp cho một thị trường hay một tuyến nhất định. Tuy nhiên, đại lượng đặc trưng điển hình cho nhu cầu tàu là số lượng tấn tàu theo DWT.

Nhu cầu tàu được xác định trên cơ sở nhu cầu vận chuyển và hệ số chất xếp riêng của hàng hóa. Nếu hàng hóa có hệ số chất xếp riêng lớn (hàng nhẹ) thì đòi hỏi số tấn tàu phải tăng lên nhiều hơn so với vận chuyển các loại hàng nặng.

Đội tàu biển trong một thời điểm nhất định nào đó có thể cân bằng được cung về vận chuyển đường biển và nhu cầu thị trường vận tải là một đội tàu có cơ cấu hợp lý.

1.5.4. Năng lực tài chính

Tàu biển là tài sản có giá trị lớn của mỗi doanh nghiệp vận tải biển. Do đó, để đầu tư tàu doanh nghiệp cần có nguồn vốn đảm bảo. Nguồn vốn đầu tư tàu bao gồm vốn của doanh nghiệp, vốn nhà nước, vốn vay, vốn liên doanh... Tùy thuộc vào khả năng tài chính của mình mà doanh nghiệp sẽ nghiên cứu, phân tích và đi đến quyết định đầu tư loại tàu nào, cỡ tàu ra sao để kinh doanh khai thác. Nguồn vốn càng dồi dào thì doanh nghiệp có thể đầu tư các loại tàu mới, hiện đại, trọng tải lớn và ngược lại.

1.5.5. Thế mạnh khai thác

Mỗi quốc gia nói chung và doanh nghiệp vận tải biển nói riêng đều có thế mạnh khai thác. Thế mạnh khai thác ở đây đề cập đến khai thác tàu chợ hay tàu chuyên. Thế mạnh khai thác tàu chuyên có thể là tàu hàng rời, tàu dầu...; khai thác tàu chợ tập trung chủ yếu là tàu container. Mỗi quốc gia, doanh nghiệp có thế mạnh khai thác loại tàu nào thì tập trung đầu tư vào loại tàu đó để đem lại hiệu quả kinh doanh cao nhất.

Như vậy, cơ cấu đội tàu chịu sự ảnh hưởng của nhiều yếu tố. Tùy theo loại hình, quy mô và năng lực của doanh nghiệp mà doanh nghiệp có thể áp dụng những biện pháp cụ thể để hợp lý hóa cơ cấu đội tàu biển.

1.6. Ảnh hưởng của cơ cấu đội tàu đến hiệu quả kinh doanh khai thác tàu

1.6.1. Ảnh hưởng của quy mô đội tàu

Quy mô đội tàu sẽ ảnh hưởng trực tiếp đến chi phí khai thác tàu. Quy mô đội tàu phát triển, hay nói cách khác trọng tải bình quân tăng lên sẽ làm thay đổi một số khoản mục chi phí. Trọng tải tàu tăng thì các khoản chi phí cố định tăng không đáng kể, mà chỉ làm thay đổi các khoản mục chi phí biến đổi. Tàu càng to thì số lượng thuyền viên tăng ít dẫn tới chi phí thuyền viên tăng không đáng kể, phân bổ chi phí quản lý gần như không thay đổi. Các khoản mục chi phí biến đổi như chi phí nhiên liệu, dầu nhớt, cảng phí... tăng theo sự tăng của trọng tải tàu. Tuy nhiên, tổng sức chở của tàu lớn dẫn tới tốc độ tăng khả năng vận chuyển của tàu lớn hơn tốc độ tăng của chi phí khai thác tàu. Do đó, chi phí vận chuyển tính cho một tấn hàng vận chuyển giảm xuống. Mặt khác, chi phí đầu tư đơn vị cho một tấn tàu cũng giảm khi trọng tải tàu tăng lên. Vì vậy, tỷ lệ khấu hao phân bổ cho một tấn tàu trong giá thành sản phẩm sẽ giảm xuống.

Như vậy, khi trọng tải tàu tăng lên thì chi phí khai thác tàu tăng nhưng tốc độ tăng của chi phí là thấp hơn so với tốc độ tăng khả năng vận chuyển của tàu. Kết quả cuối cùng là giá thành vận chuyển khai thác tàu giảm xuống, góp phần tăng lợi nhuận khai thác. Nói cách khác, quy mô đội tàu tác động tích cực đến hiệu quả kinh doanh khai thác tàu.

1.6.2. Ảnh hưởng của tuổi tàu

Một trong những xu hướng phát triển của đội tàu thế giới hiện nay là trẻ hóa đội tàu. Rõ ràng khai thác đội tàu trẻ sẽ đem lại hiệu quả cao hơn so với đội tàu già. Ngoài chi phí khấu hao tăng lên thì các khoản mục chi phí của tàu trẻ đều không đổi hoặc giảm đi so với tàu già. Một số chi phí không đổi như chi phí thuyền viên, chi phí quản lý tàu. Các khoản mục chi phí giảm đi như chi phí nhiên liệu, dầu nhớt; chi phí sửa chữa, bảo dưỡng; chi phí vật liệu, phụ tùng thay thế vì thời gian khai thác của tàu trẻ dài hơn; mức tiêu hao nhiên liệu, dầu nhớt cũng thấp hơn; hỏng hóc, sự cố ít xảy ra hơn. Tàu trẻ, trang thiết bị trên tàu mới, hiện đại nên chi phí bảo hiểm tàu và đồ vật trên tàu giảm. Như vậy, những khoản chi phí tiết kiệm được khi sử dụng tàu trẻ đủ để bù đắp và vượt qua khoản

chi phí khấu hao tăng lên làm cho giá thành vận chuyển một tấn hàng giảm xuống.

Tuổi tàu có tác động trực tiếp đến chi phí khai thác tàu. Tuổi tàu càng trẻ thì chi phí khai thác tàu càng giảm, lợi nhuận khai thác tàu càng tăng. Do đó, trẻ hóa đội tàu là xu hướng mà nhiều nước có đội tàu vận chuyển đường biển trên thế giới đang theo đuổi.

1.6.3. Ảnh hưởng của năng lực quản lý, khai thác

Năng lực quản lý, khai thác đề cập đến trình độ chuyên môn, năng lực công tác, kinh nghiệm làm việc của đội ngũ cán bộ, công nhân viên trên bờ và đội ngũ thuyền viên trên tàu. Với đội ngũ quản lý gián tiếp thì những công việc như chào tàu, tìm kiếm các đơn hàng, lựa chọn đơn hàng phù hợp, tổ chức chuyên đi cho tàu... đều có tác động không nhỏ đến hiệu quả khai thác tàu. Mỗi đơn hàng khác nhau ứng với một con tàu thích hợp là một phương án vận chuyển. Người khai thác phải biết lựa chọn tiêu chuẩn tối ưu và tính toán các chỉ tiêu lựa chọn phương án để lựa chọn được phương án tối ưu nhất. Với các phương án bố trí tàu khác nhau, chi phí khai thác có thể tương đương nhưng phương án tối ưu sẽ đem lại nguồn lợi lớn nhất. Người khai thác cần thực hiện tốt việc quản lý, giám sát hành trình của tàu trên biển để phòng tránh những tổn thất có thể xảy ra với tàu và hàng. Với đội ngũ khai thác trực tiếp là thuyền viên trên tàu thì việc vận hành, khai thác tàu khi tàu hành trình cũng như đỗ bến đều đòi hỏi chuyên môn và tinh thần trách nhiệm. Thuyền viên mẫn cán, có trình độ chuyên môn sẽ đảm bảo cho tàu có một hành trình an toàn và đúng lịch trình từ cảng xuất phát đến cảng đích, góp phần giảm thiểu chi phí ngày tàu, trả hàng đúng hạn cho người nhận hàng để bắt đầu một hành trình mới của tàu.

Năng lực quản lý, khai thác của đội ngũ cán bộ quản lý gián tiếp cũng như thuyền viên làm việc trực tiếp trên tàu đều có ảnh hưởng đến hiệu quả kinh doanh khai thác tàu vận tải biển. Hay nói cách khác, cơ cấu đội tàu hợp lý chỉ đem lại hiệu quả kinh doanh khai thác khi đội ngũ quản lý, khai thác và vận hành đội tàu đó có trình độ chuyên môn và năng lực công tác.

1.6.4. Ảnh hưởng của tính chuyên môn hóa và hiện đại hóa đội tàu

Phát triển đội tàu biển có tính chuyên môn hóa cao đáp ứng nhu cầu vận chuyển trong nước và quốc tế là mong muốn của nhiều quốc gia. Hiện nay, việc chuyên môn hóa đội tàu thể hiện ở việc đóng mới những con tàu chuyên môn hóa hẹp, thuận lợi để vận chuyển một loại hàng hóa nhất định như tàu container, tàu hàng rời tải trọng lớn, tàu chở dầu thô và sản phẩm dầu... Việc xuất hiện những con tàu này làm tăng chất lượng bảo quản hàng hóa và tiện lợi cho công tác cơ giới hóa xếp dỡ, góp phần giảm chi phí chèn lót, xếp dỡ hàng hóa trên tàu, hạn chế thời gian phụ của tàu.

Song song với việc phát triển đội tàu có tính chuyên môn hóa cao thì các quốc gia trên thế giới đang ngày càng hiện đại hóa đội tàu của mình. Quan điểm của các quốc gia về đội tàu hiện đại hóa có sự khác nhau, phụ thuộc vào điều kiện, hoàn cảnh xuất phát của đội tàu mỗi quốc gia. Với các nước có ngành hàng hải tiên tiến, vừa có tiềm năng kinh tế, vừa có sự phát triển cao về khoa học và công nghệ thì quan điểm của họ về đội tàu hiện đại là khả năng ứng dụng khoa học công nghệ tiên tiến nhất từ thiết kế đến thi công và lắp đặt trang thiết bị điều khiển. Đó là những tàu có mức độ tự động hóa cao nhất, kiểm soát tối đa các rủi ro phát sinh trong quá trình vận hành máy móc, trang thiết bị và điều khiển tàu, trong khi số lượng thuyền viên lại giảm xuống tới mức tối thiểu. Với Việt Nam, một đất nước xuất phát từ một nền kinh tế thấp kém, hạn chế về vốn cũng như khả năng ứng dụng khoa học công nghệ mới so với các nước tiên tiến thì việc xác định đội tàu hiện đại phải theo quan điểm của riêng mình. Trước hết, đó là đội tàu thỏa mãn các yêu cầu của các công ước hàng hải quốc tế về an toàn sinh mạng con người trên biển, ngăn ngừa khả năng gây ô nhiễm trong khai thác, đáp ứng nhu cầu khách hàng, đồng thời có hiệu quả kinh tế cao nhất. Việc khai thác đội tàu hiện đại sẽ hạn chế được các tổn thất, rủi ro có thể xảy ra với thuyền viên, con tàu và hàng hóa; đảm bảo an toàn cho tàu trong quá trình hành hải; giảm thiểu chi phí khai thác, nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác tàu.

Như vậy, phát triển đội tàu có tính chuyên môn hóa và hiện đại hóa cao là xu hướng tất yếu của các quốc gia khi tham gia vận chuyển hàng hóa bằng

đường biển. Chuyên môn hóa và hiện đại hóa đội tàu giúp giảm thiểu chi phí quản lý, khai thác tàu; nâng cao năng lực cạnh tranh của đội tàu; mở rộng thị phần vận chuyên; đảm bảo hiệu quả cao nhất trong kinh doanh khai thác tàu.

1.6.5. Ảnh hưởng của cơ chế, chính sách phát triển và tái cơ cấu đội tàu

Nhà nước quản lý hoạt động vận tải biển thông qua các chính sách và chiến lược phát triển ngành giao thông vận tải đường biển nói chung và ngành vận tải biển nói riêng. Kinh tế biển bao gồm ba lĩnh vực hoạt động chính là vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải. Với lĩnh vực vận tải biển, các doanh nghiệp chỉ hoạt động hiệu quả khi Nhà nước có những cơ chế, chính sách phát triển hợp lý, kịp thời để tháo gỡ những khó khăn doanh nghiệp đang gặp phải, thúc đẩy quá trình đầu tư, kinh doanh khai thác đội tàu. Đội tàu vận tải biển là yếu tố then chốt đem lại hiệu quả cho các doanh nghiệp vận tải biển. Do đó, cơ chế chính sách phát triển, tái cơ cấu đội tàu là hết sức cần thiết. Những cơ chế chính sách phát triển này giúp doanh nghiệp cơ cấu lại đội tàu phù hợp với nhu cầu thị trường, có phương án bán các tàu cũ khai thác không hiệu quả để giảm lỗ, chú trọng khai thác thị phần vận tải biển trong nước, đồng thời nâng cao thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển. Tái cơ cấu đội tàu giúp cho doanh nghiệp rà soát lại đội tàu, hạn chế những yếu kém, khó khăn trong công tác kinh doanh khai thác tàu, đầu tư, phát triển thêm những tàu có tính chuyên môn hóa và hiện đại hóa tiên tiến sở hữu đội tàu trọng tải lớn, trẻ tuổi và hiệu quả khai thác cao.

CHƯƠNG II – ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG CƠ CẤU ĐỘI TÀU TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM

2.1. Tổng quan về Tổng công ty hàng hải Việt Nam

2.1.1. Giới thiệu chung

Tên gọi đầy đủ bằng Tiếng Việt: Tổng công ty hàng hải Việt Nam.

Tên giao dịch quốc tế bằng tiếng Anh: VIETNAM NATIONAL SHIPPING LINES

Tên viết tắt: VINALINES

Loại hình doanh nghiệp: Công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên.

Vốn điều lệ: 10.693.000.000.000 đồng.

Địa chỉ trụ sở chính: Tòa nhà Ocean Park, Số 1 Đào Duy Anh, Quận Đống Đa, Hà Nội.

Điện thoại: (84)4.35770825~29 Fax: (84)4.35770850/60/31/32

Email: vnl@vinalines.com.vn

Website: <http://www.vinalines.com.vn>; <http://www.vinalines.vn>

2.1.2. Quá trình hình thành và cơ cấu tổ chức

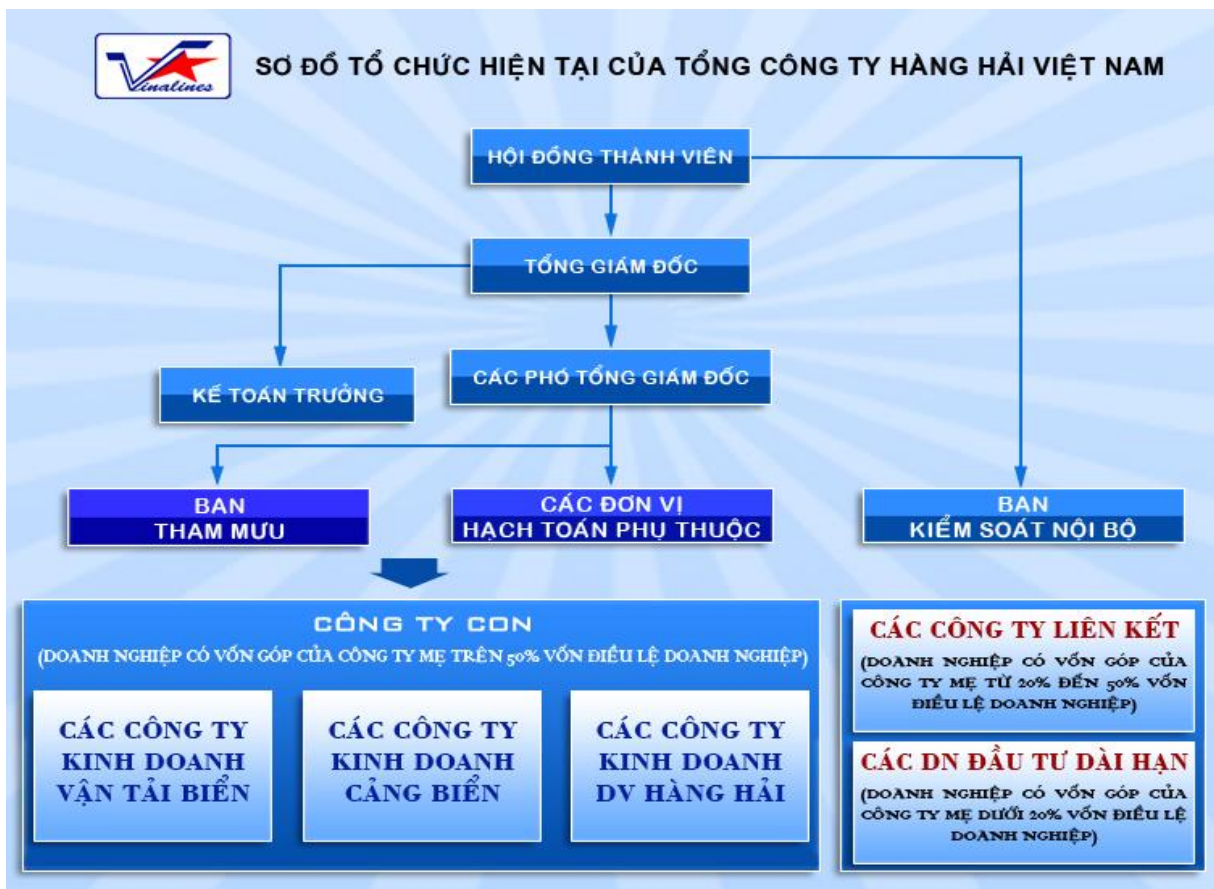
Ngày 29/4/1995, tổng công ty hàng hải Việt Nam được thành lập theo Quyết định số 250/TTg của Thủ tướng Chính phủ, trên cơ sở sắp xếp lại một số doanh nghiệp vận tải biển, bốc xếp và dịch vụ hàng hải do cục hàng hải Việt Nam và bộ Giao thông vận tải quản lý. Hoạt động theo điều lệ về tổ chức và hoạt động của tổng công ty hàng hải Việt Nam do Chính phủ phê chuẩn tại Nghị định số 79/CP ngày 22/11/1995.

Tại thời điểm thành lập, tổng công ty hàng hải Việt Nam gồm có 22 doanh nghiệp nhà nước, 2 công ty cổ phần và 9 công ty liên doanh với nước ngoài. Vốn kinh doanh là 1.469 tỷ VND. Sở hữu đội tàu gồm 49 chiếc, tổng trọng tải 369.696 DWT. Sản lượng vận tải đạt 4 triệu tấn, bốc xếp đạt 12,3 triệu tấn.

Ngày 29/9/2006, Thủ tướng Chính phủ có quyết định số 216/2006/QĐ-TTg về việc phê duyệt đề án chuyển tổng công ty hàng hải Việt Nam sang tổ chức và hoạt động theo mô hình công ty mẹ - công ty con và quyết định số 217/2006/QĐ-TTg thành lập công ty mẹ - tổng công ty hàng hải Việt Nam.

Ngày 25/6/2010, Thủ tướng Chính phủ có quyết định số 985/QĐ-TTg về việc chuyển công ty mẹ - tổng công ty hàng hải Việt Nam thành công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước làm chủ sở hữu. Hiện nay, tổng công ty hàng hải Việt Nam đang được tổ chức và hoạt động theo điều lệ đã được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt kèm theo quyết định số 476/QĐ-TTg ngày 31/3/2011.

Trải qua quá trình xây dựng và phát triển, tổng công ty hàng hải Việt Nam đã và đang đóng vai trò chủ đạo trong ngành kinh tế biển của Việt Nam, đóng góp đáng kể vào sự phát triển của nền kinh tế đất nước.



Hình 2.1. Cơ cấu tổ chức của Vinalines

Nguồn: Website www.vinalines.com.vn

Cơ cấu tổ chức quản lý, giám sát, điều hành của công ty mẹ - tổng công ty hàng hải Việt Nam gồm: Hội đồng thành viên, ban kiểm soát nội bộ, tổng giám đốc, các phó tổng giám đốc, kế toán trưởng và bộ máy giúp việc.

Hiện nay, công ty mẹ - tổng công ty hàng hải Việt Nam có 35 công ty con (công ty mẹ sở hữu trên 50% vốn điều lệ), 20 công ty liên kết (công ty mẹ sở hữu từ 20% đến 50% vốn điều lệ) và 15 doanh nghiệp đầu tư dài hạn (công ty mẹ sở hữu dưới 20% vốn điều lệ)[13, 18].

2.2. Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2015

Tổng công ty hàng hải Việt Nam (Vinalines) là công ty trách nhiệm hữu hạn một thành viên do Nhà nước là chủ sở hữu. Vinalines là doanh nghiệp chủ lực trong vận tải biển Việt Nam khi đội tàu Vinalines chiếm phần lớn tổng trọng tải vận tải biển quốc gia (tính đến cuối năm 2015, đội tàu Vinalines chiếm 26,70% tổng trọng tải đội tàu biển Việt Nam).

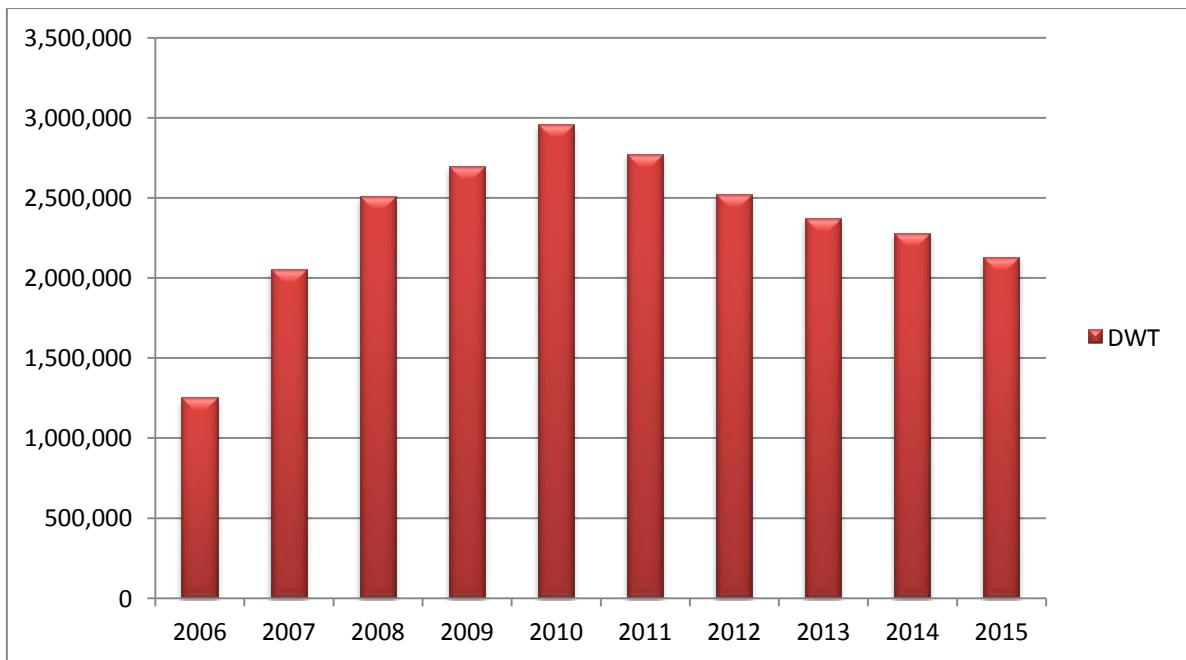
Bảng 2.1. Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2015

TT	Năm	Số lượng (chiếc)	Trọng tải (DWT)	Trọng tải bình quân (DWT)	Mức tăng trọng tải (%/năm)
1	2006	108	1.252.665	11.599	
2	2007	134	2.055.395	15.339	64,08
3	2008	145	2.507.425	17.293	21,99
4	2009	149	2.695.356	18.090	7,49
5	2010	148	2.959.159	19.994	9,79
6	2011	133	2.774.695	20.862	-6,23
7	2012	125	2.522.962	20.184	-9,07
8	2013	119	2.374.063	19.950	-5,90
9	2014	111	2.277.147	20.515	-4,08
10	2015	100	2.128.711	21.287	-6,52

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Sự phát triển quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2015 phân thành 2 giai đoạn rõ rệt: giai đoạn 2006 - 2010 phát triển mạnh về trọng tải, tốc độ tăng trưởng nhanh, bình quân mỗi năm 24,40% (đặc biệt là năm 2007, tổng trọng tải tăng 64,08% so với năm 2006); giai đoạn 2011 - 2015 tốc độ tăng trưởng âm,

tổng trọng tải đội tàu năm 2014 chỉ còn 75,68% năm 2010. Đồ thị sau thể hiện sự phát triển quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2015:



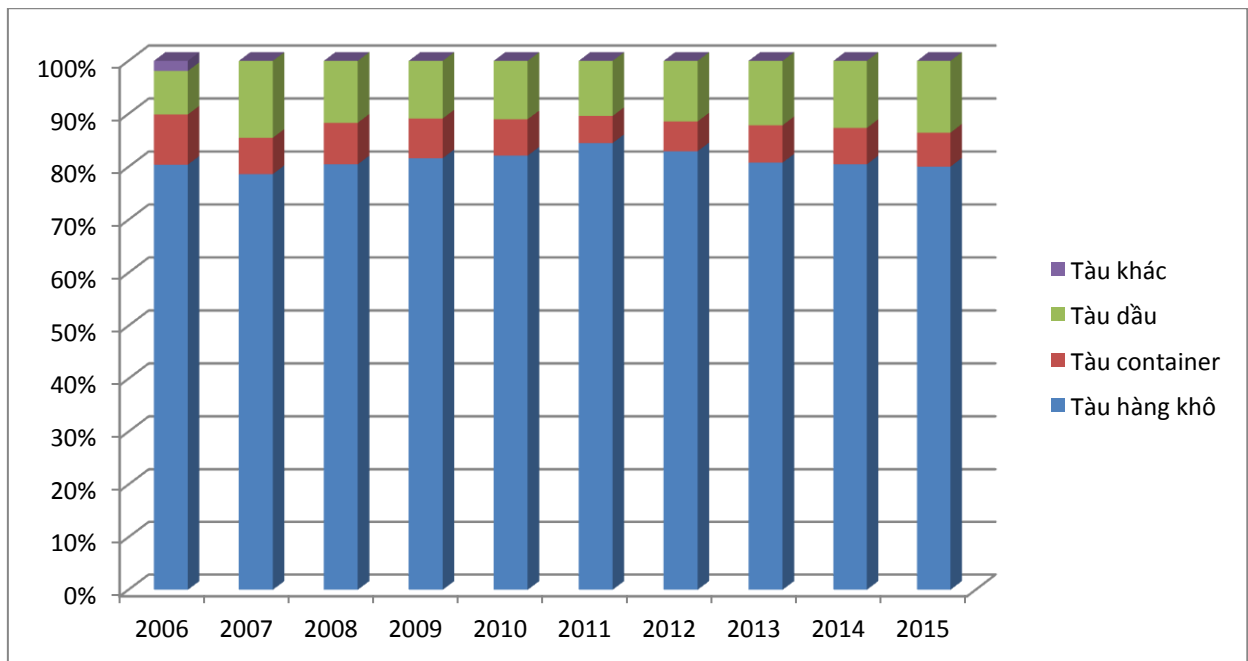
Hình 2.2. Quy mô đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2015

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Tính cả giai đoạn 2006 – 2015 thì số lượng tàu của Vinalines giảm 0,96 lần nhưng tổng trọng tải đội tàu tăng 1,70 lần; điều này cho thấy tổng công ty hàng hải Việt Nam đã phát triển đội tàu theo xu hướng tăng dần tàu có trọng tải lớn. Cụ thể, trọng tải bình quân đội tàu Vinalines tăng liên tục hàng năm, năm 2006 chỉ đạt 11.599 DWT nhưng đến năm 2015 đã tăng gần gấp đôi 21.287 DWT.

2.3. Cơ cấu đội tàu theo chủng loại

Đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam bao gồm ba chủng loại chính là tàu hàng khô, tàu dầu và tàu container. Số liệu được thể hiện ở Bảng 2.1 – Phụ lục và đồ thị sau thể hiện cơ cấu đội tàu Vinalines theo chủng loại theo tỷ lệ phần trăm trọng tải mỗi loại tàu:



Hình 2.3. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo chủng loại giai đoạn 2006 - 2015

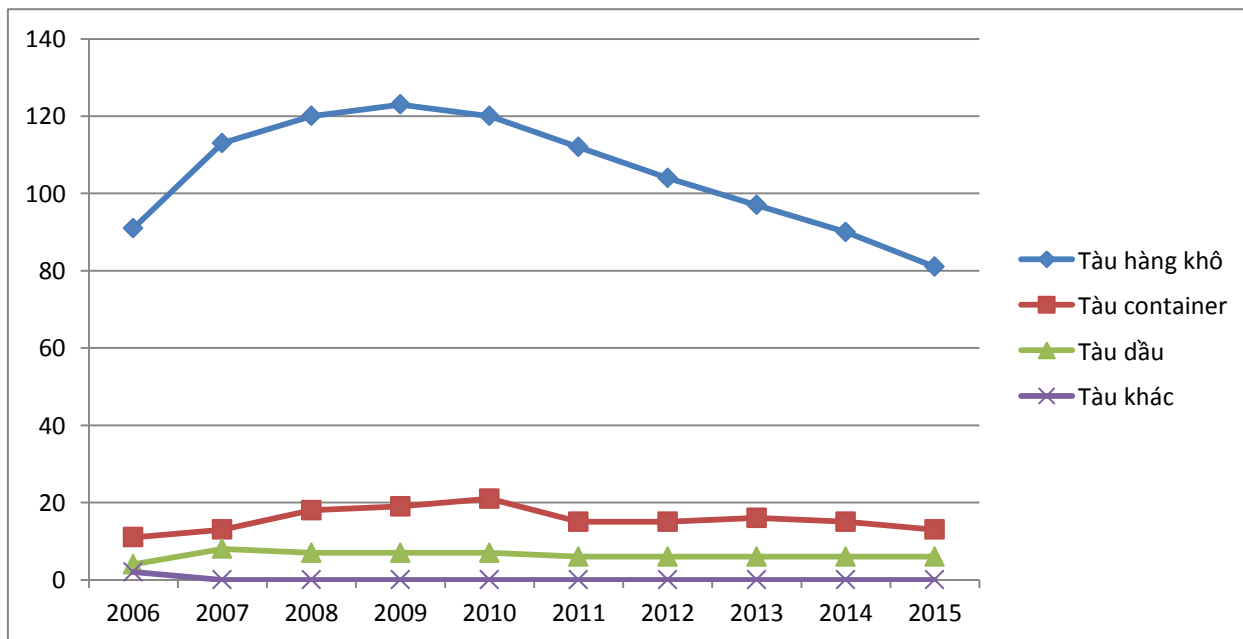
Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Từ đồ thị thể hiện cơ cấu đội tàu theo chủng loại, có thể nhận thấy rằng, tàu hàng khô là loại tàu chủ yếu của Vinalines khi trọng tải loại tàu này chiếm trên dưới 80% tổng trọng tải đội tàu, tiếp đến là tàu dầu chiếm khoảng trên 10% tổng trọng tải, còn lại là tàu container. Năm 2006, tổng công ty có 2 số tàu chở nhựa đường và hóa chất nhưng từ năm 2007 trở đi tập trung đầu tư và kinh doanh 3 loại tàu: tàu hàng khô, tàu container và tàu dầu.

Số lượng tàu hàng khô tăng mạnh trong giai đoạn 2006 - 2009, từ 91 lên 123 tàu nhưng lại giảm dần từ năm 2010 trở đi, đến năm 2015 chỉ còn lại 81 tàu. Trọng tải tàu hàng khô cũng có sự phát triển tương tự số lượng tàu. Tuy nhiên, tốc độ tăng trọng tải là 1,69 lần trong khi số lượng tàu giảm đi 0,89 lần cho thấy tải trọng bình quân tàu hàng khô Vinalines tăng mạnh trong giai đoạn 2006 - 2015, năm 2006 là 11.069 DWT tới năm 2015 đã tăng gần gấp đôi lên 21.034 DWT.

Các đồ thị sau thể hiện sự biến động số lượng và trọng tải mỗi chủng loại tàu của đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2015:

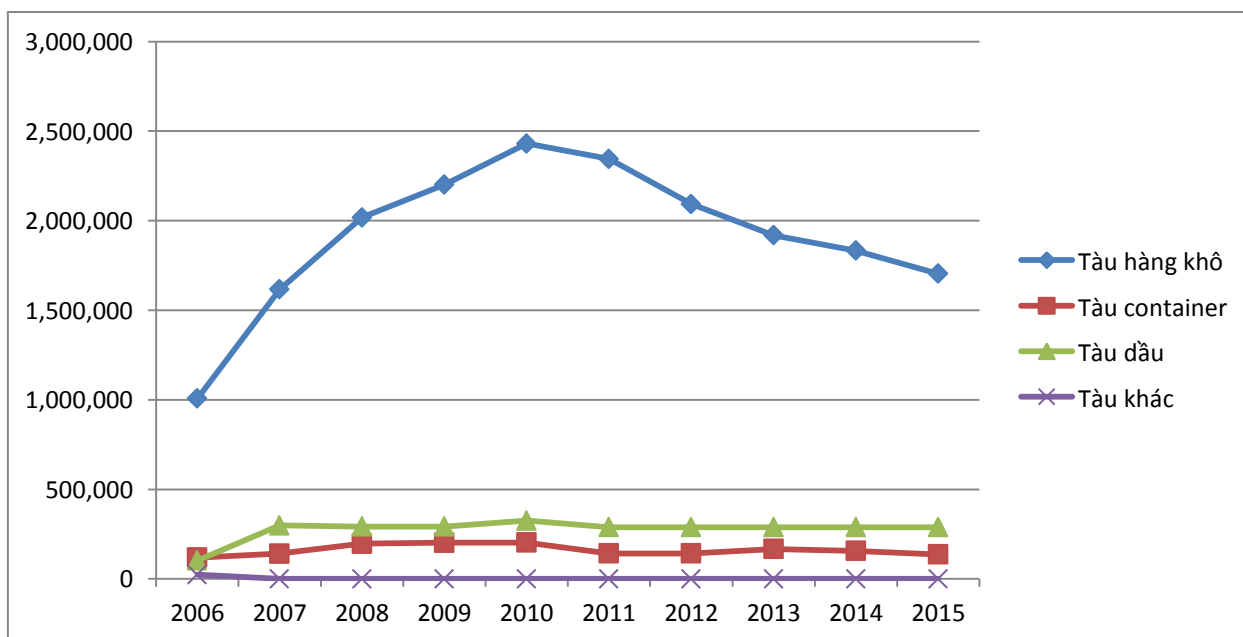
ĐVT: tàu



Hình 2.4. Số lượng tàu theo chủng loại của đội tàu Vinalines

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

ĐVT: DWT



Hình 2.5. Trọng tải theo chủng loại của đội tàu Vinalines

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Tàu dầu không phải là loại tàu chủ lực của tổng công ty hàng hải Việt Nam và chiếm trên 10% tổng trọng tải đội tàu. Năm 2006, Vinalines có 4 tàu dầu với trọng tải 102.878 DWT nhưng sang năm 2007 số lượng đã tăng lên gấp đôi và

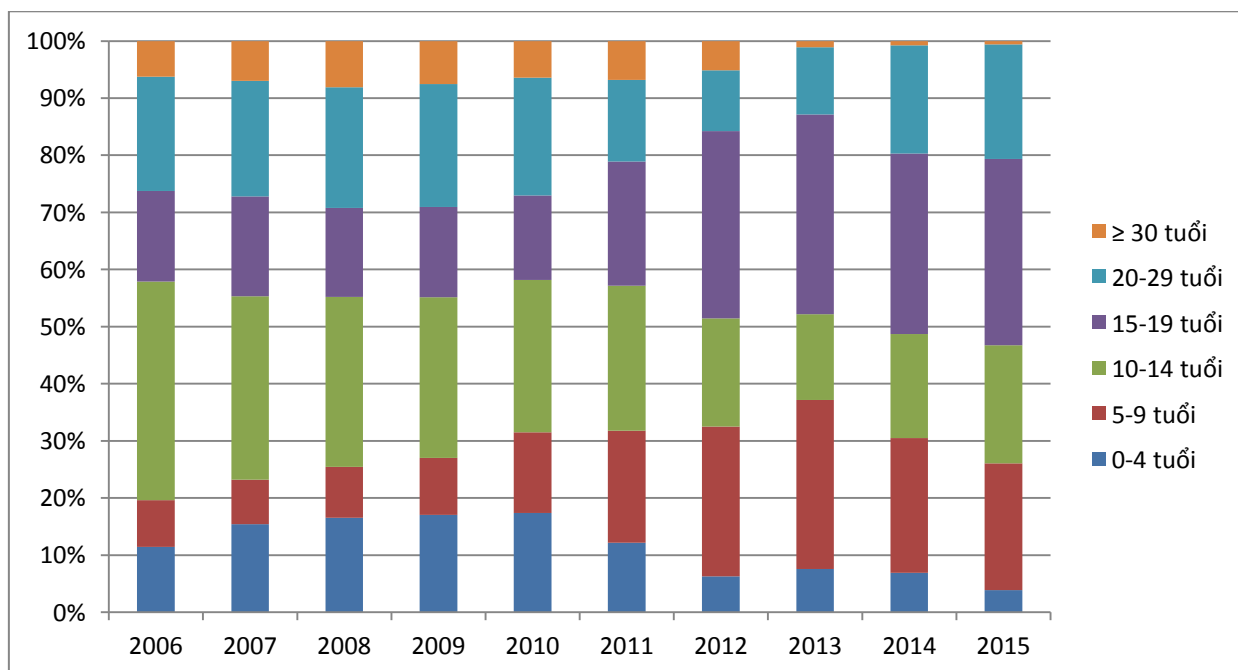
trọng tải tăng gần gấp 3 và đây là năm tàu dầu “đạt đỉnh” cả về số lượng và trọng tải. Từ năm 2008 trở đi, số lượng tàu dầu giảm dần và ổn định trong giai đoạn 2011 - 2015 với 6 chiếc tương đương 288.331 DWT tải trọng. Về tải trọng, tàu dầu biến động trong những năm 2006 – 2010 nhưng ổn định trong những năm còn lại. Tính cả giai đoạn 2006 - 2015 thì số lượng tàu dầu tăng 1,5 lần; thấp hơn tốc độ tăng trọng tải là 2,80 lần cho thấy tổng công ty đã tăng dần tải trọng bình quân cho đội tàu dầu.

Tàu container chiếm tỷ trọng khá thấp trong đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam và tăng giảm liên tục qua các năm, năm 2006 tỷ trọng loại tàu này là 9,47% nhưng đến năm 2015 chỉ còn 6,42%. Số lượng và trọng tải tàu container tăng dần trong giai đoạn 2006 - 2010 và “đạt đỉnh” ở năm 2010 cả về số lượng và trọng tải với 19 chiếc tương ứng 203.201 DWT tải trọng. Giai đoạn 2011 - 2015, số lượng trọng tải tàu container biến động không nhiều, đến năm 2015 còn lại 13 chiếc với 136.618 DWT tải trọng. Khác với tàu hàng khô và tàu dầu, tốc độ biến động số lượng tàu container (1,18 lần) cao hơn trọng tải (0,87 lần) trong giai đoạn 2006 - 2015 đến tải trọng bình quân tàu container giảm từ 10.786 DWT năm 2006 lên 10.509 DWT năm 2015.

Như vậy, giai đoạn 2006 - 2015, hai loại tàu hàng khô và tàu container của tổng công ty hàng hải Việt Nam có sự tăng trưởng tương đồng về cả số lượng và trọng tải, tăng dần trong giai đoạn 2006 - 2009 và giảm dần từ năm 2010 trở về sau; tàu dầu thì có sự biến động trong giai đoạn 2006 – 2010 nhưng ổn định vào những năm còn lại. Tuy nhiên, tốc độ tăng giảm số lượng và trọng tải mỗi loại tàu theo thời gian có sự khác nhau làm cho tải trọng bình quân của tàu hàng khô và tàu dầu tăng lên trong khi tàu container giảm xuống. So với đội tàu Việt Nam, cơ cấu đội tàu Vinalines theo chủng loại khá tương xứng về tỷ trọng nhưng lại khác biệt so với cơ cấu đội tàu thế giới. Tàu hàng khô chiếm tỷ trọng chủ yếu trong đội tàu Vinalines, cao hơn nhiều tỷ lệ tương ứng của đội tàu thế giới trong khi tàu dầu và tàu container thì ngược lại.

2.4. Cơ cấu đội tàu theo tuổi tàu

Để thấy rõ cơ cấu theo độ tuổi, đội tàu của tổng công ty hàng hải Việt Nam (Vinalines) được phân thành các nhóm tuổi sau: 0-4 tuổi, 5-9 tuổi, 10-14 tuổi, 15-19 tuổi, 20-29 tuổi và từ 30 tuổi trở lên. Đồ thị sau thể hiện tỷ lệ trọng tải của mỗi nhóm tuổi tàu trong tổng trọng tải đội tàu Vinalines giai đoạn 2006- 2015 (số liệu thể hiện ở Bảng 2.2 – Phụ lục):



Hình 2.6. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo tuổi tàu giai đoạn 2006-2015

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Nhóm tàu trẻ (dưới 10 tuổi) chiếm 20-30% tổng trọng tải đội tàu Vinalines, trong đó trọng tải nhóm tàu 0-4 tuổi tăng giai đoạn 2006 - 2010 nhưng lại giảm dần từ 2011 trở đi còn nhóm tàu 5-9 tuổi có xu hướng tăng dần tổng trọng tải giai đoạn 2006 – 2013 và giảm xuống trong 2 năm 2014 - 2015 (tính trong cả giai đoạn 2006 – 2015 thì tỷ trọng tàu nhóm này đã tăng gần 3 lần từ 8,2% lên 24,1%). Trọng tải nhóm tàu trung bình (10-14 tuổi) tăng dần từ năm 2006 đến 2010, sau đó giảm dần trong khi tỷ trọng có xu hướng giảm theo từng năm (38,29% năm 2006 giảm còn 20,68% năm 2015). Tương tự nhóm tàu 5 – 9 tuổi, nhóm tàu già (15-19 tuổi) có tải trọng và tỷ trọng tăng dần trong giai đoạn 2006 – 2013 và giảm xuống trong 2 năm còn lại. Trọng tải của 2 nhóm tàu trung bình và tàu già chiếm khoảng ½ tổng trọng tải đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam. Nhóm tàu 20-29 tuổi chiếm tỷ trọng còn cao, chỉ một vài năm tỷ lệ khoảng

10% (2012 và 2013) còn lại đều trên dưới 20% tổng trọng tải đội tàu. Vinalines còn sở hữu một lượng tàu trên 30 tuổi, tuy nhiên trọng tải nhóm tàu này đã giảm từ tỷ lệ 6,24% tổng trọng tải đội tàu tổng công ty năm 2006 xuống còn 0,58% năm 2015 với số lượng tàu giảm dần theo từng năm. Nhìn chung, tỷ trọng nhóm tàu quá già (≥ 20 tuổi) đã giảm theo thời gian; 26,25% năm 2006 và năm 2015 là 20,67%. Điều này phản ánh Vinalines có chú trọng thanh lý những con tàu quá già, khai thác kém hiệu quả nhưng tỷ trọng nhóm tàu quá già vẫn còn cao.

Bảng số liệu trên thể hiện cơ cấu đội tàu theo độ tuổi của đội tàu Vinalines cho từng loại tàu tính đến cuối năm 2015:

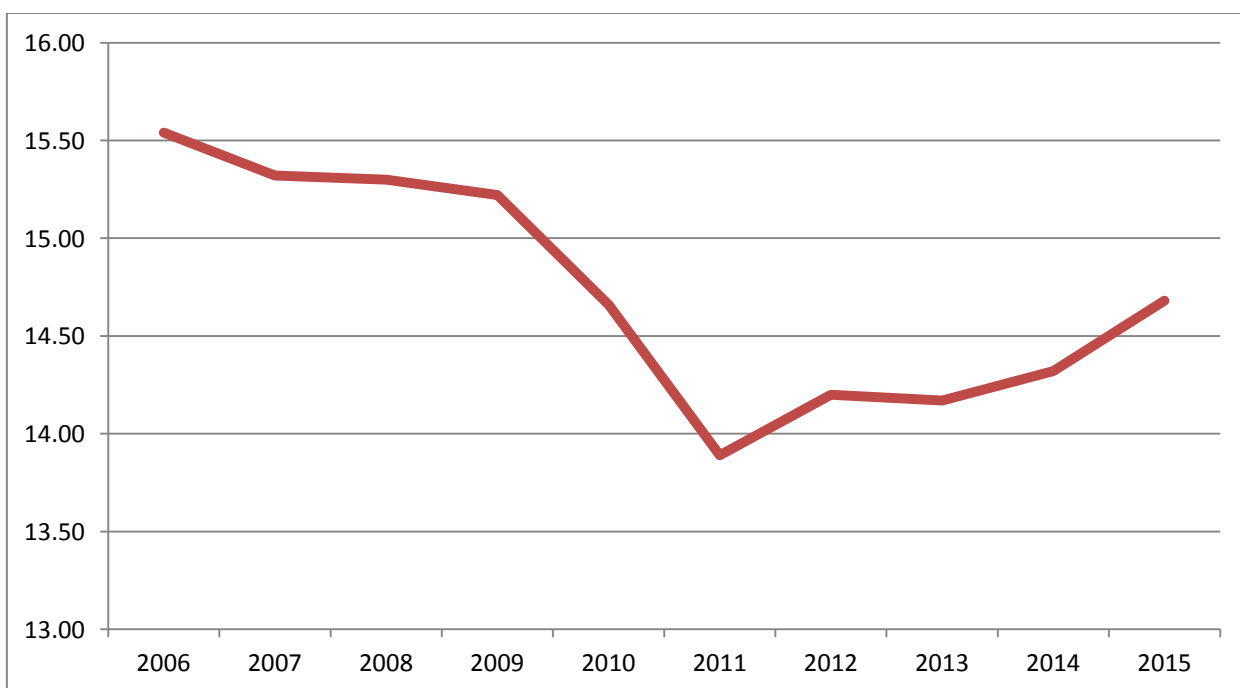
Bảng 2.2. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo tuổi tàu năm 2015

Quy mô theo độ tuổi		Loại tàu			Tổng cộng
		Tàu container	Tàu dầu	Tàu hàng khô	
0-4 tuổi	Số lượng	1	0	1	2
	DWT	25.794	0	56.200	81.994
	Tỷ lệ % DWT	18,88	0,00	3,30	3,85
5-9 tuổi	Số lượng	3	1	19	23
	DWT	28.006	50.531	394.676	473.213
	Tỷ lệ % DWT	20,50	17,53	23,16	22,23
10-14 tuổi	Số lượng	2	4	16	22
	DWT	24.800	190.700	224.794	440.294
	Tỷ lệ % DWT	18,15	66,14	13,19	20,68
15-19 tuổi	Số lượng	5	1	26	32
	DWT	44.166	47.102	601.981	693.249
	Tỷ lệ % DWT	32,33	16,34	35,33	32,57
20-29 tuổi	Số lượng	2	0	18	20
	DWT	13.852	0	413.742	427.594
	Tỷ lệ % DWT	10,14	0,00	24,28	20,09
≥ 30 tuổi	Số lượng	0	0	1	1
	DWT	0	0	12.367	12.367
	Tỷ lệ % DWT	0,00	0,00	0,73	0,58
Tổng cộng	Số lượng	13	6	81	100
	DWT	136.618	288.333	1.703.760	2.128.711
	Tỷ lệ % DWT	6,42	13,54	80,04	100,00

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Xét theo chủng loại thì tàu hàng khô là loại tàu có tuổi già nhất, khi 71,27% trọng tải loại tàu này thuộc các nhóm tàu trên 10 tuổi và có tới 19 tàu tuổi quá già (trên 20 tuổi) với 25,01% tải trọng. Số lượng tàu đầu Vinalines ít và có độ tuổi trung bình. Tàu container chiếm tỷ trọng 6,42% và phân bố ở các độ tuổi khác nhau, tỷ trọng tàu tuổi trẻ chiếm khoảng 40%. Tính đến 31/12/2015, tổng công ty hàng hải Việt Nam sở hữu 100 tàu với tổng trọng tải 2.128.711 DWT, trong đó có tới 81 tàu hàng khô, chỉ có 13 tàu container và 6 tàu dầu.

Về tuổi bình quân, đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam có tuổi bình quân khoảng 14 - 15 tuổi qua các năm. Giai đoạn 2006 - 2011, tuổi bình quân của đội tàu Vinalines giảm dần từ 15,54 xuống 14,22 tuổi. Những năm tiếp theo đều tăng so với năm 2011 và đến cuối năm 2015 thì tuổi bình quân của đội tàu Vinalines là 14,68 tuổi. Đồ thị sau thể hiện tuổi tàu bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 – 2015:



Hình 2.7. Tuổi bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006-2015

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Như vậy, cơ cấu theo tuổi tàu của đội tàu Vinalines tương ứng với đội tàu của Việt Nam khi tỷ trọng nhóm tàu 0-4 tuổi so với đội tàu chiếm tỷ lệ thấp;

nhóm tàu già (15-20 tuổi) và quá già (trên 20 tuổi) chiếm tỷ trọng cao, gần ½ tổng trọng tải đội tàu và trong các nhóm tuổi tàu thì tàu hàng khô vẫn chiếm phần lớn cả về số lượng và tải trọng. So với đội tàu thế giới thì lại có sự khác biệt, nhóm tàu trẻ (dưới 10 tuổi) của đội tàu thế giới chiếm tới ½ tổng trọng tải đội tàu trong khi của Vinalines chỉ khoảng 20-30%; nhóm tàu quá già (trên 20 tuổi) thì ngược lại, tỷ trọng nhóm tàu tuổi này trong đội tàu thế giới khoảng 10% nhưng của Vinalines gấp đôi. Về tuổi bình quân, đội tàu Vinalines cao hơn nhiều so với đội tàu thế giới; tính đến năm 2015, tuổi tàu bình quân đội tàu Vinalines 14,68 trong khi đội tàu thế giới chỉ 9,41 (tính cho những tàu có trọng tải 1.000 DWT trở lên).

2.5. Cơ cấu đội tàu theo cỡ tàu

Theo cỡ tàu, đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam (Vinalines) được phân thành các cỡ sau: dưới 5.000 DWT, 5.000 ÷ 10.000 DWT, 10.000 ÷ 50.000 DWT và trên 50.000 DWT. Đồ thị sau thể hiện tỷ lệ trọng tải của mỗi nhóm cỡ tàu trong tổng trọng tải đội tàu Vinalines giai đoạn 2006 - 2015 (số liệu thể hiện ở Bảng 2.3 – Phụ lục)

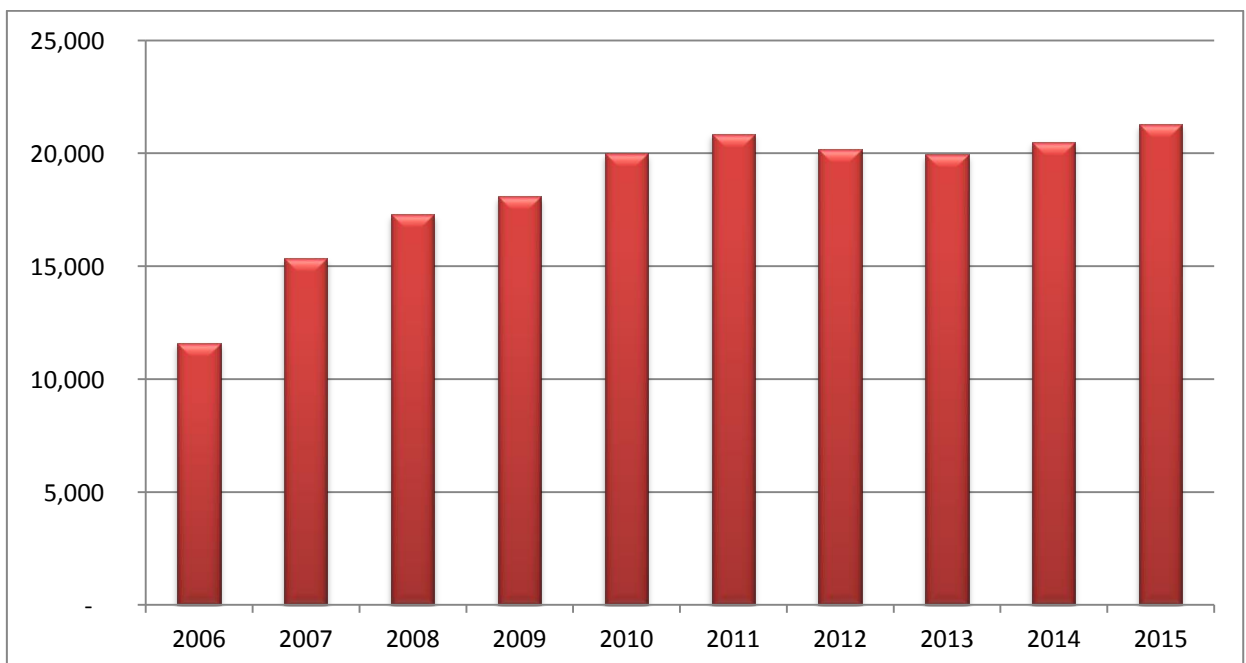


Hình 2.8. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo cỡ tàu giai đoạn 2006-2015

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Đội tàu của Vinalines tập trung chủ yếu ở 2 cỡ tàu có trọng tải trung bình, 5.000 ÷ 10.000 DWT và 10.000 ÷ 50.000 DWT. Ở mỗi năm, trọng tải cỡ tàu 5.000 ÷ 10.000 DWT đều chiếm khoảng dưới 20% tổng trọng tải đội tàu tổng công ty và cỡ tàu 10.000 ÷ 50.000 DWT ổn định ở mức trên dưới 60%. Tuy nhiên, tỷ trọng cỡ tàu 5.000 ÷ 10.000 DWT có xu hướng giảm theo từng năm (20,24% vào năm 2006 và tới năm 2015 chỉ còn 12,76%) trong khi tỷ trọng tàu cỡ lớn (> 50.000 DWT) tăng dần theo thời gian (16,66% năm 2006, tăng trung bình mỗi năm 1,08% và đạt tỷ trọng 27,50% vào năm 2015). Tàu cỡ nhỏ (< 5.000 DWT) chiếm tỷ trọng không đáng kể trong cơ cấu đội tàu theo cỡ tàu của Vinalines vì tổng công ty chỉ sở hữu 1-2 tàu mỗi năm và đến năm 2015 thì Vinalines không còn cỡ tàu này.

Tải trọng bình quân của đội tàu tổng công ty có xu hướng tăng dần theo thời gian. Năm 2006, tải trọng bình quân đội tàu Vinalines chỉ 11.599 DWT và tăng dần theo từng năm (trừ năm 2012 và 2013), đến năm 2015 tải trọng bình quân đạt 21.287 DWT. Tính trong cả giai đoạn 2006 – 2015 thì tải trọng bình quân của đội tàu Vinalines đã tăng lên 1,84 lần.



Hình 2.9. Tải trọng bình quân đội tàu Vinalines giai đoạn 2006-2015

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Xét theo chủng loại, số lượng tàu container và tàu dầu của tổng công ty không nhiều và phần lớn đều thuộc cỡ tàu trung bình. Tàu hàng khô chiếm phần lớn đội tàu, đều là tàu cỡ trung bình và cỡ lớn. Tính đến 31/12/2015, đội tàu Vinalines có tới 27,50% tải trọng là tàu cỡ lớn (> 50.000 DWT), còn lại là 2 cỡ tàu trung bình (5.000 ÷ 10.000 DWT và 10.000 ÷ 50.000 DWT) và không còn tàu cỡ nhỏ (< 5.000 DWT). Các cỡ tàu này đều tập trung vào loại tàu hàng khô vì loại tàu này chiếm tới 86,35% tổng trọng tải đội tàu Vinalines.

Bảng 2.3. Cơ cấu đội tàu Vinalines theo cỡ tàu năm 2015

Quy mô theo cỡ tàu		Loại tàu			Tổng cộng
		Tàu container	Tàu dầu	Tàu hàng khô	
< 5,000	Số lượng	0	0	0	0
	DWT	0	0	0	0
	Tỉ lệ % DWT	0,00	0,00	0,00	0,00
5,000 ÷ 10,000	Số lượng	9	0	28	37
	DWT	72.304	0	199.244	271.548
	Tỉ lệ % DWT	52,92	0,00	11,69	12,76
10,000 ÷ 50,000	Số lượng	4	4	45	53
	DWT	64.314	187.271	1.020.210	1.271.795
	Tỉ lệ % DWT	47,08	64,95	59,88	59,74
> 50,000	Số lượng	0	2	8	10
	DWT	0	101.062	484.306	585.368
	Tỉ lệ % DWT	0,00	35,05	28,43	27,50
Tổng cộng	Số lượng	13	6	81	100
	DWT	136.618	288.333	1.703.760	2.128.711
	Tỉ lệ % DWT	6,42	13,54	80,04	100,00

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Như vậy, so với đội tàu Việt Nam thì cơ cấu đội tàu Vinalines theo cỡ tàu có sự khác biệt khi Vinalines không có tàu cỡ nhỏ trong khi cỡ tàu này chiếm 17% tổng trọng tải với đội tàu quốc gia. Tải trọng bình quân của đội tàu tổng công ty (21.287 DWT) cao hơn nhiều so với đội tàu Việt Nam (4.207 DWT), tính đến năm 2015.

2.6. Cơ cấu đội tàu theo doanh nghiệp thành viên

Hiện nay, công ty mẹ - tổng công ty hàng hải Việt Nam có 35 công ty con (công ty mẹ sở hữu trên 50% vốn điều lệ), 20 công ty liên kết (công ty mẹ sở

hữu từ 20% đến 50% vốn điều lệ) và 15 doanh nghiệp đầu tư dài hạn (công ty mẹ sở hữu dưới 20% vốn điều lệ). Trong đó, có 14 doanh nghiệp thành viên tham gia kinh doanh khai thác tàu. Đội tàu các doanh nghiệp hạch toán phụ thuộc Vinalines gồm: Vận tải biển Vinalines, Container Vinalines và Chi nhánh Nha Trang. Đội tàu các doanh nghiệp có vốn nhà nước trên 50% gồm: Vosco, Vitranschart, Đông Đô, Nosco, Vinaship, Biển Đông và Inlaco Sài Gòn (Falcon phá sản năm 2015). Đội tàu Viconship Sài Gòn, Tranco, Hải Âu và Inlaco Hải Phòng thuộc các doanh nghiệp liên kết có vốn nhà nước dưới 50%.

Cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam theo doanh nghiệp thành viên được thể qua Bảng 2.4 – Phụ lục.

Nhìn vào bảng số liệu có thể thấy, đội tàu của các doanh nghiệp thành viên có sự khác nhau rõ rệt về số lượng, trọng tải cũng như tuổi tàu. Tuy nhiên, giữa các năm giai đoạn 2010-2015 không có sự biến động lớn nào. Ba doanh nghiệp có số lượng tàu lớn nhất là vận tải biển Vinalines, Vosco và Vinaship. Tuy nhiên đội tàu Vinaship có tuổi tàu cao, tuổi bình quân đội tàu các năm đều trên 18 tuổi. Đội tàu vận tải biển Vinalines vừa có tải trọng bình quân lớn nhất vừa trẻ tuổi nhất, bình quân chỉ trên 10 tuổi. Các doanh nghiệp có tuổi tàu bình quân cao gồm: Vinaship, Viconship Sài Gòn và Inlaco Hải Phòng; đều trên 17 tuổi. Một số doanh nghiệp có số lượng tàu giảm theo thời gian như: Vosco, Vitranschart, Vinaship, Falcon và Hải Âu. Các doanh nghiệp còn lại ít có sự thay đổi số lượng tàu, trừ VTB Vinalines có biến động tăng. Những doanh nghiệp liên kết có vốn nhà nước dưới 50% số lượng tàu ít và tuổi tàu khá cao so với nhóm doanh nghiệp hạch toán phụ thuộc và doanh nghiệp liên kết có vốn nhà nước trên 50%.

Nhìn chung đội tàu của các doanh nghiệp thành viên Vinalines không đồng đều về số lượng, tải trọng bình quân cũng như tuổi tàu bình quân. Tải trọng bình quân hầu hết các doanh nghiệp còn thấp, tuổi tàu tương đối cao [1, 2].

2.7. Đánh giá chung cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam

Từ việc tổng hợp và phân tích cơ cấu đội tàu của tổng công ty hàng hải Việt Nam theo các tiêu thức cũng như tìm hiểu kết quả kinh doanh khai thác đội

tàu của một số doanh nghiệp thành viên tiêu biểu của tổng công ty trên đây, có thể đưa ra một số đánh giá về đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam như sau:

Đội tàu tổng công ty bao gồm 3 loại tàu chính là tàu container, tàu dầu và tàu hàng khô. Trong đó, tàu hàng khô chiếm tỷ trọng quá lớn trong tổng trọng tải đội tàu (khoảng 80%), cao hơn nhiều so với tỷ lệ tương ứng của đội tàu thế giới (48,5%) trong khi tỷ trọng 2 loại tàu container và tàu dầu lại thấp hơn. Đây là đặc điểm nhận thấy rõ nhất khi tìm hiểu cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam;

Đội tàu tổng công ty có tuổi bình quân cao hơn tuổi bình quân của đội tàu thế giới. Nhóm tàu trẻ (dưới 10 tuổi) của đội tàu thế giới chiếm tới 1/2 tổng trọng tải đội tàu trong khi của Vinalines chỉ khoảng 20-30%; nhóm tàu quá già (trên 20 tuổi) thì ngược lại, tỷ trọng nhóm tàu tuổi này trong đội tàu thế giới khoảng 10% nhưng của Vinalines gấp đôi;

Xét theo cỡ tàu thì đội tàu tổng công ty tập trung vào 2 nhóm tàu có tải trọng trung bình, 5.000 - 10.000 DWT và 10.000 – 50.000 DWT. Số lượng tàu cỡ lớn (trên 50.000 DWT) còn ít so với số lượng đội tàu tổng công ty. Các tàu cỡ lớn của tổng công ty đều cho thuê định hạn mà không tự khai thác. Tải trọng bình quân của đội tàu tổng công ty tính đến năm 2015 đạt 21.287 DWT;

Tổng công ty hàng hải Việt Nam là công ty mẹ có tới 35 công ty con, trong đó 14 doanh nghiệp thành viên tham gia kinh doanh khai thác tàu. Tuy nhiên, đội tàu của các doanh nghiệp thành viên không đồng đều về tải trọng bình quân cũng như tuổi tàu bình quân;

Kết quả kinh doanh khai thác tàu còn kém hiệu quả, đặc biệt là đội tàu của các doanh nghiệp hạch toán phụ thuộc và nhóm tàu có tải trọng dưới 10.000 DWT, nhóm tàu tuổi cao.

Ngày 04 tháng 02 năm 2013, Thủ tướng Chính phủ đã ban hành quyết định số 276/QĐ-TTg phê duyệt Đề án Tái cơ cấu tổng công ty hàng hải Việt Nam giai đoạn 2012-2015. So với kế hoạch thực hiện mà đề án này đưa ra, việc tái cơ cấu đội tàu tổng công ty còn chậm.

Theo đề án, tổng công ty sẽ tập trung tái cơ cấu đội tàu, bán, thanh lý những tàu cũ, không hiệu quả để cắt lỗ, giảm lỗ và tạo nguồn vốn đối ứng thực hiện các dự án đầu tư tàu khí thị trường có dấu hiệu hồi phục. Bên cạnh đó, tổng công ty sẽ ưu tiên phát triển đội tàu container, đội tàu chở dầu sản phẩm cỡ vừa. Tuy nhiên, số lượng tàu già, khai thác kém hiệu quả của tổng công ty hiện nay vẫn chiếm tỷ lệ cao. Việc đầu tư thêm tàu container và tàu dầu gần như là chưa thực hiện được khi giai đoạn 2010-2015, số lượng hai loại tàu này của tổng công ty không thay đổi. Kế hoạch nghiên cứu đầu tư thêm các tàu hàng khô trên cơ sở xem xét hiệu quả của từng dự án cụ thể, nâng cao chất lượng dịch vụ của đội tàu hàng khô cũng chưa thực hiện hiệu quả khi tỷ lệ tàu hàng khô khai thác lỗ cao, đặc biệt là năm 2013.

Ngày 15 tháng 10 năm 2009, Thủ tướng Chính phủ đã ký Quyết định số 1601/QĐ-TTg về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Tuy nhiên, vì bối cảnh kinh tế thế giới cũng như các chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội trong nước đã và đang được điều chỉnh lại cho phù hợp với bối cảnh kinh tế - chính trị toàn cầu nên ngày 26 tháng 08 năm 2014, Thủ tướng chính phủ ký Quyết định số 1717/QĐ-TTg về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 thay thế cho Quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15 tháng 10 năm 2009. Theo bản Quy hoạch này, Việt Nam sẽ phát triển đội tàu theo hướng hiện đại, chú trọng phát triển đội tàu chuyên dùng (Chở container, hàng rời, hàng lỏng...) và tàu trọng tải lớn; từng bước trẻ hóa đội tàu. Trên cơ sở xu thế phát triển đội tàu khu vực, thế giới và thực tế phát triển đội tàu Việt Nam thời gian qua, Quy hoạch đã đưa ra dự kiến cỡ loại tàu để phát triển đội tàu đối với từng loại tàu chạy tuyến quốc tế và tuyến trong nước.

Đối chiếu với nội dung của Quy hoạch, có thể thấy đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam chưa theo kịp tốc độ phát triển đội tàu của Quy hoạch đề ra. Số lượng tàu chạy tuyến quốc tế của Vinalines còn rất hạn chế, chủ yếu là tàu hàng rời còn tàu hàng lỏng và tàu container số lượng rất ít. Do đó, Vinalines cần đầu tư phát triển những loại tàu chuyên dụng có tải trọng lớn để khai thác tuyến

quốc tế. Quy hoạch cũng tính toán nhu cầu bổ sung đội tàu Việt Nam đến năm 2015, 2020 theo cỡ loại trọng tải. Trong đó, các cỡ tàu hàng rời đều phải giảm bớt tổng tải trọng. Vinalines là đơn vị chủ lực về vận tải biển của Việt Nam (Sở hữu khoảng 60% tổng trọng tải đội tàu Việt Nam nên Vinalines cần phải tập trung bán, thanh lý bớt những tàu hàng rời cũ, tuổi cao, khai thác không hiệu quả bên cạnh việc đầu tư thêm tàu container. Thị trường hoạt động của đội tàu Vinalines hiện nay chủ yếu là tuyến trong nước, Đông Nam Á, châu Phi. Tuy nhiên quy hoạch đề ra việc phát triển đội tàu theo từng cỡ loại hoạt động các tuyến toàn cầu từ châu Á, châu Phi đến châu Âu, châu Mỹ. Đây cũng là mục tiêu mà việc tái cơ cấu đội tàu của Vinalines cần phải hướng đến.

Như vậy, cơ cấu đội tàu của tổng công ty hàng hải Việt Nam còn nhiều hạn chế, bất hợp lý. Đây là cơ sở thực tiễn để tác giả đề xuất những giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam ở phần tiếp theo [11, 16, 17].

CHƯƠNG III – GIẢI PHÁP HỢP LÝ HÓA CƠ CẤU ĐỘI TÀU TỔNG CÔNG TY HÀNG HẢI VIỆT NAM

3.1. Cơ sở thực tiễn và pháp lý đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam

3.1.1. Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

3.1.1.1. Sự cần thiết của quy hoạch

Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 được nghiên cứu từ cuối năm 2007 và được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt tại quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15/10/2009. Tại thời điểm lập quy hoạch, bối cảnh kinh tế trong nước và thế giới có nhiều thuận lợi, vì vậy quy hoạch đã đề ra các kết quả dự báo và mục tiêu phát triển khá cao nhằm đáp ứng yêu cầu tăng trưởng kinh tế. Nhưng sau khi ban hành quy hoạch được duyệt, bối cảnh kinh tế thế giới gặp nhiều khó khăn, khủng hoảng kinh tế toàn cầu ảnh hưởng rất tiêu cực tới hoạt động thương mại hàng hải. Ngành vận tải biển toàn cầu đã và đang đối mặt với những khó khăn khôn lường do tăng trưởng kinh tế chậm lại, công suất dư thừa, lượng hàng và giá cước vận tải biển đều giảm, tình trạng cạnh tranh ngày càng gay gắt. Kinh tế Việt Nam cũng không nằm ngoài sự tác động của khủng hoảng kinh tế toàn cầu. Các chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội trong nước đã và đang được điều chỉnh lại cho phù hợp với bối cảnh kinh tế - chính trị toàn cầu và quá trình tái cơ cấu, chuyển đổi mô hình tăng trưởng nhằm kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, đảm bảo an ninh xã hội. Chiến lược, quy hoạch phát triển các vùng kinh tế trọng điểm, các địa phương, lĩnh vực kinh tế liên quan nhiều tới hàng hải cũng đã, đang được điều chỉnh. Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam mặc dù là Quy hoạch tổng thể song thuộc loại “Quy hoạch sản phẩm chủ yếu” thuộc lĩnh vực Hàng hải của ngành Giao thông

vận tải. Tiền đề nghiên cứu lập quy hoạch ngoài các cơ sở pháp lý “vĩ mô” còn là các yếu tố về phát triển kinh tế - xã hội trong nước, tình hình phát triển kinh tế và hoạt động hàng hải toàn cầu, khu vực. Việc cập nhật các thay đổi về cơ sở đầu vào để nghiên cứu dự báo lại nhu cầu thị trường, rà soát điều chỉnh lại các mục tiêu phát triển đặt ra trong Quy hoạch được duyệt là cần thiết. Chính vì vậy, ngày 26/08/2014, Thủ tướng Chính phủ đã phê duyệt “Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” tại quyết định số 1517/QĐ-TTg thay thế cho quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15/10/2009 của Thủ tướng Chính phủ phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 [10, 11].

3.1.1.2. Nội dung của quy hoạch về vận tải biển và đội tàu

a. Dự báo lượng hàng vận tải biển

Bảng 3.1. Tổng hợp nhu cầu hàng hóa vận tải theo các giai đoạn

Đơn vị: Triệu T/ năm

TT	Danh mục	2105		2020		2025		2030	
		PACB	PA cao	PACB	PA cao	PACB	PA cao	PACB	PA cao
A	Tổng hàng vận chuyển	274,25	286,46	468,15	504,42	632,11	688,40	807,82	894,12
-	Xuất nhập khẩu	212,25	221,87	362,39	392,63	512,09	557,68	662,38	727,46
-	Trong nước	62,00	64,58	105,76	111,79	120,03	130,71	145,43	166,67
B	Theo loại hàng								
1	Tổng hợp, container	188,15	192,01	260,81	274,69	350,83	380,97	456,36	509,81
-	Xuất nhập khẩu	152,31	155,43	211,13	222,37	284,01	308,40	369,43	412,71
-	Trong nước	35,84	36,57	49,68	52,32	66,83	72,56	86,92	97,11
2	Than quặng rời	51,90	56,65	121,34	136,83	196,28	215,43	245,86	263,81
-	Xuất nhập khẩu	35,74	38,64	93,76	108,26	170,58	187,28	217,35	232,75
-	Trong nước	16,16	18,01	27,58	28,57	25,70	28,15	28,51	31,06
3	Hàng lỏng xăng dầu	34,20	37,80	86,00	92,90	85,00	92,00	105,60	120,50
-	Xuất nhập khẩu	24,20	27,80	57,50	62,00	57,50	62,00	75,60	82,00
-	Trong nước	10,00	10,00	28,50	30,90	27,50	30,00	30,00	38,50
4	Riêng hàng container	111,78	114,77	168,59	177,56	238,74	259,33	322,92	360,76
	Tr. TEU	9,72	9,98	14,66	15,44	20,76	22,55	28,08	31,37
-	Xuất nhập khẩu (Tr. TEU)	8,74	8,92	13,04	13,73	18,52	20,11	25,06	27,99
-	Trong nước (Tr. TEU)	0,98	1,06	1,62	1,71	2,24	2,44	3,02	3,38

Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

Để có cơ sở dự báo lượng hàng vận tải biển, quy hoạch dự báo nhu cầu hàng hóa vận tải biển theo từng nhóm hàng như hàng tổng hợp, container; hàng chuyên dùng than quặng và hàng lỏng chuyên dùng (dầu và sản phẩm dầu) và tổng hợp thành bảng số liệu trên cơ sở các chỉ tiêu phát triển kinh tế - xã hội Việt Nam và dự báo thời gian tới cũng như kinh tế thế giới gần đây và triển vọng phát triển thời gian tới. Số liệu trong bảng trên được thể hiện cho cả 2 phương án, số liệu trước tương ứng với phương án cơ bản và số liệu sau tương ứng với phương án cao.

Lượng hàng vận tải biển do đội tàu Việt Nam đảm nhận được dự báo trên cơ sở kết quả dự báo nhu cầu vận tải biển ở trên và tương ứng 2 nhóm phương án:

- Nhóm phương án cao (Phương án Ia và Ib): Tương ứng với tình huống kinh tế thế giới sớm phục hồi và phát triển ổn định, thị trường vận tải biển sớm khởi sắc trở lại. Nhu cầu vận tải và giá cước vận tải biển tăng nhanh, chỉ số BDI ổn định ở mức 1.500 ÷ 2.000 điểm vào năm 2014, 2015. Ngành vận tải biển Việt Nam có thể phát triển phù hợp với mục tiêu, định hướng đã xác định trong Chiến lược (điều chỉnh) phát triển GTVT đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 (được phê duyệt tại quyết định số 355/QĐ-TTg ngày 25/02/2013). Theo đó, đến năm 2020:

Tỷ trọng đảm nhận của vận tải biển khoảng 9 ÷ 14% tổng lượng hàng vận chuyên toàn ngành (khoảng 2.090 triệu Tấn/năm);

Là lực lượng chủ yếu vận chuyên hàng hóa xuất nhập khẩu viễn dương, các tuyến ven biển trong nước, nhất là vận tải Bắc - Nam; vận tải than nhập khẩu phục vụ nhiệt điện, vận chuyên dầu thô phục vụ các nhà máy lọc dầu;

Nâng thị phần vận chuyên hàng xuất nhập khẩu lên khoảng 25% ÷ 30%. Phát triển tuyến vận tải khách ven biển, hải đảo.

- Nhóm phương án thấp (Phương án IIa và IIb): Tương ứng với tình huống tăng trưởng kinh tế và thị trường vận tải biển thế giới tiếp tục chịu ảnh hưởng của những diễn biến phức tạp, khó lường hiện nay, phục hồi chậm và khó dự báo thời điểm khởi sắc trở lại. Vận tải biển Việt Nam phát triển trên cơ sở định hướng chung đã xác định tại quyết định số 355/QĐ-TTg; đồng thời có xét tới hiện trạng và xu thế diễn biến không khả quan như dự báo của các tổ chức nghiên cứu đã đề cập tới trong thời gian gần đây. Theo đó, định hướng phát triển vận tải biển Việt Nam trong giai đoạn quy hoạch là tập trung khai thác tối đa lợi thế trên tuyến vận tải trong nước, biển gần đối với các loại hàng truyền thống, lấy mục tiêu tái cơ cấu để duy trì đội tàu làm trọng tâm, từng bước nâng dần hiệu quả hoạt động vận tải, tạo cơ sở để phát triển trong giai đoạn sau khi thị trường vận tải biển thế giới có cơ hội phục hồi.

Kết quả dự báo về lượng hàng vận tải và thị phần do đội tàu Việt Nam đảm nhận tương ứng với 2 nhóm phương án được tổng hợp lại bằng cách lấy giá trị trung bình của khoảng dự báo mà quy hoạch đưa ra như sau:

Bảng 3.2. Kết quả dự báo lượng hàng VTB do đội tàu Việt Nam đảm nhận

Đơn vị: Triệu T/năm

TT	Danh mục	Phương án cao				Phương án thấp			
		Phương án Ia		Phương án Ib		Phương án IIa		Phương án IIb	
		2015	2020	2015	2020	2015	2020	2015	2020
1	Tổng hợp, container	63,84	99,77	55,50	90,03	48,82	75,77	40,22	61,46
1.1	Xuất nhập khẩu	29,07	48,77	22,00	39,03	18,27	30,50	10,50	18,59
1.2	Trong nước	34,78	51,00	33,50	51,00	30,55	45,28	29,73	42,88
2	Hàng rời	25,87	52,24	22,74	40,02	21,81	36,03	20,48	32,29
2.1	Xuất nhập khẩu	8,78	24,16	5,66	11,94	4,72	7,95	3,40	4,13
2.2	Trong nước	17,89	28,08	17,09	28,08	17,09	28,08	17,09	28,08
3	Hàng lỏng	20,40	46,83	18,28	38,63	17,21	34,53	17,19	33,86
3.1	Xuất nhập khẩu	10,40	17,13	8,28	8,93	7,21	4,83	7,19	3,36
3.2	Trong nước	10,00	29,70	10,00	29,70	10,00	29,70	10,00	29,70
4	Tổng cộng	110,19	198,83	96,52	168,68	87,83	146,33	77,89	126,72
4.1	Xuất nhập khẩu	48,25	90,06	35,94	59,90	30,20	43,28	21,88	26,07
4.2	Trong nước	61,86	108,78	60,58	217,55	57,64	103,05	56,81	100,65
5	Riêng hàng container	2,352	4,305	2,088	3,895	1,599	2,892	1,198	2,148
5.1	Xuất nhập khẩu	1,393	2,639	1,143	2,230	0,783	1,476	0,433	0,816

5.2	Trong nước	0,960	1,670	0,945	1,665	0,816	1,416	0,765	1,332
-----	------------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

b. Quy hoạch phát triển đội tàu biển Việt Nam

Định hướng phát triển về cỡ tàu

Trên cơ sở xu thế phát triển đội tàu thế giới, khu vực và thực tế phát triển đội tàu Việt Nam thời gian qua, dự kiến cỡ loại tàu hợp lý để phát triển đội tàu trong quy hoạch như sau:

Tuyến quốc tế :

- Đối với hàng rời: Sử dụng cỡ tàu 3 ÷ 20 vạn DWT và lớn hơn khi có điều kiện, trong đó:

Tàu chở than nhập cung ứng cho nhiệt điện, than quặng cho liên hợp luyện kim: Sử dụng tàu chuyên dùng hàng rời trọng tải 10 ÷ 20 vạn DWT hoặc lớn hơn;

Tàu xuất than, quặng, alumin: Sử dụng tàu trọng tải 3 ÷ 5 vạn DWT.

- Đối với hàng lỏng:

Tàu chở dầu thô nhập ngoại: Sử dụng tàu trọng tải 10 ÷ 40 vạn DWT;

Tàu chở sản phẩm dầu nhập ngoại: Sử dụng tàu trọng tải 10 ÷ 50 ngàn DWT.

- Đối với hàng bách hóa, tổng hợp: Sử dụng tàu trọng tải 5 ÷ 50 ngàn DWT, trong đó:

Đi/đến các nước Đông Nam Á, Châu Á, sử dụng tàu 10 ÷ 20 ngàn DWT;

Đi/đến các nước Châu Phi, Châu Âu, Châu Mỹ, dùng tàu 30÷50 ngàn DWT.

- Đối với hàng container:

Đi/đến các nước Châu Á, chủ yếu là tàu sức chở 500 ÷ 3000 TEU;

Đi/đến các nước Châu Phi, Châu Âu, Châu Mỹ là tàu sức chở 4.000 ÷ 9.000 TEU hoặc lớn hơn nếu có điều kiện.

Tuyến trong nước:

- Đối với hàng rời, bách hóa tổng hợp: Sử dụng cỡ tàu trọng tải 1.000 ÷ 10.000 DWT.

- Đối với hàng container: Sử dụng cỡ tàu 200 ÷ 1.000 TEU.

- Đối với hàng lỏng:

Tàu chở sản phẩm dầu trọng tải 1.000 ÷ 30.000 DWT;

Tàu chở dầu thô từ mỏ vào nhà máy trọng tải 10 ÷ 15 vạn DWT.

Năng suất phương tiện bình quân theo loại tàu và tuyến vận tải

Bảng 3.3. Năng suất phương tiện theo loại tàu và tuyến vận tải

ĐVT: Tấn/DWT-năm

TT	Danh mục	Năm 2015	Năm 2020
1	Tàu hàng khô	49,2	56,0
1.1	Xuất nhập khẩu	31,7	37,0
<i>a</i>	<i>Biển gần</i>	<i>13,5</i>	<i>15,0</i>
<i>b</i>	<i>Biển trung</i>	<i>10,0</i>	<i>12,0</i>
<i>c</i>	<i>Biển xa</i>	<i>8,2</i>	<i>10,0</i>
1.2	Vận chuyển trong nước	17,5	19,0
2	Tàu container	168,0	175,0
2.1	Xuất nhập khẩu	120,0	125,0
<i>a</i>	<i>Biển gần</i>	<i>45,0</i>	<i>46,0</i>
<i>b</i>	<i>Biển trung</i>	<i>40,0</i>	<i>42,0</i>
<i>c</i>	<i>Biển xa</i>	<i>35,0</i>	<i>37,0</i>
2.2	Vận chuyển trong nước	48,0	50,0
3	Tàu hàng rời	40,0	42,0
3.1	Xuất nhập khẩu	24,5	26,0
<i>a</i>	<i>Biển gần</i>	<i>13,0</i>	<i>14,0</i>
<i>b</i>	<i>Biển trung</i>	<i>11,5</i>	<i>12,0</i>
3.2	Vận chuyển trong nước	15,5	16,0
4	Tàu dầu thô	46,0	52,5
4.1	Xuất nhập khẩu	24,0	27,5
<i>a</i>	<i>Biển gần</i>	<i>13,0</i>	<i>15,0</i>
<i>b</i>	<i>Biển trung</i>	<i>11,0</i>	<i>12,5</i>

4.2	Vận chuyển trong nước	22,0	25,0
5	Tàu sản phẩm dầu	50,0	56,5
4.1	Xuất nhập khẩu	27,0	30,5
<i>a</i>	<i>Biển gần</i>	<i>14,0</i>	<i>15,5</i>
<i>b</i>	<i>Biển trung</i>	<i>13,0</i>	<i>15,0</i>
4.2	Vận chuyển trong nước	23,0	26,0

Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

Năng suất bình quân theo loại tàu, và tuyển vận tải trong giai đoạn của đội tàu biển Việt Nam cho giai đoạn 2015 và 2020 như Bảng 3.6 ở trên được căn cứ vào số liệu thống kê của các doanh nghiệp vận tải cũng như sử dụng kinh nghiệm của các chuyên gia.

Quy mô đội tàu yêu cầu và nhu cầu bổ sung đội tàu

Quy mô đội tàu yêu cầu, nhu cầu bổ sung đội tàu cho mỗi giai đoạn được xác định trên cơ sở:

- Khối lượng hàng hóa do đội tàu đảm nhận tương ứng với các nhóm phương án xác định trong phần “Dự báo lượng hàng vận chuyển” của Quy hoạch.

- Năng suất phương tiện bình quân theo loại hàng và tuyển vận chuyển.

- Hiện trạng đội tàu vận tải biển Việt Nam (đến tháng 6/2013)

Bảng số liệu sau đây thể hiện kết quả tính toán quy mô đội tàu cho giai đoạn 2015, 2020 và tổng hợp các chỉ tiêu chính tương ứng với các phương án về lượng hàng vận tải biển do đội tàu Việt Nam đảm nhận giai đoạn đến 2015 và 2020 (Số liệu được lấy trung bình từ khoảng dự báo trong quy hoạch):

Bảng 3.4. Tổng hợp chỉ tiêu theo các phương án về lượng hàng vận tải do đội tàu Việt Nam đảm nhận

TT	Danh mục	Đơn vị	Phương án Ia		Phương án Ib		Phương án IIa		Phương án IIb	
			2015	2020	2015	2020	2015	2020	2015	2020
1	Lượng hàng vận tải	Tr. Tấn	110,11	198,85	96,52	168,71	87,84	146,33	77,89	126,72
1.1	Xuất nhập khẩu	Tr. Tấn	48,25	90,05	35,94	59,91	30,20	43,28	21,08	26,07
1.2	Trong nước	Tr. Tấn	61,86	108,80	60,58	108,80	57,64	103,05	56,81	100,65
2	Thị phần đảm nhận	%	39,25	40,85	34,40	34,70	31,30	30,05	27,80	26,10
2.1	Xuất nhập khẩu	%	22,25	23,80	16,55	15,80	13,90	11,45	9,70	6,90
2.2	Trong nước	%	97,75	100,00	95,70	100,00	91,05	94,70	89,75	92,55
3	Quy mô đội tàu	Tr. DWT	6,456	10,411	5,841	8,225	4,907	7,175	4,357	6,145
3.1	Tàu hàng khô	Tr. DWT	2,773	3,141	2,098	2,738	2,031	2,593	1,695	2,178
3.2	Tàu hàng container	Tr. DWT	0,603	1,076	0,530	0,962	0,398	0,698	0,294	0,511
3.3	Tàu hàng rời	Tr. DWT	1,828	3,718	1,556	2,700	1,480	2,372	1,372	2,063
3.4	Tàu dầu thô	Tr. DWT	0,575	1,372	0,518	0,721	0,428	0,408	0,426	0,289
3.5	Tàu sản phẩm dầu	Tr. DWT	0,677	1,104	1,139	1,104	0,570	1,104	0,570	1,104

Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

Kiến nghị lựa chọn Phương IIa là phương án cơ bản cho quy hoạch (điều chỉnh) phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 vì:

- Phù hợp với thực tế: Kinh tế thế giới và thị trường vận tải biển toàn cầu, khu vực còn tiếp tục chịu ảnh hưởng của những diễn biến phức tạp khó lường hiện nay nên phục hồi chậm và khó dự báo thời điểm khởi sắc trở lại. Vận tải biển Việt Nam phát triển trên cơ sở định hướng chung đã xác định trong quyết

định số 355/QĐ-TTg; đồng thời xét tới hiện trạng và xu thế diễn biến không khả quan như dự báo của các tổ chức nghiên cứu quốc tế đã đề cập thời gian gần đây.

- Định hướng phát triển vận tải biển Việt Nam trong giai đoạn quy hoạch là tập trung khai thác tối đa lợi thế trên tuyến vận tải trong nước, quốc tế biển gần đối với các loại hàng truyền thống. Lấy mục tiêu tái cơ cấu để duy trì đội tàu làm trọng tâm, từng bước nâng dần hiệu quả hoạt động vận tải, tạo cơ sở để phát triển trong giai đoạn sau khi thị trường vận tải biển thế giới, khu vực phục hồi trở lại[10, 11].

Theo đó, lượng hàng vận tải biển và thị phần do đội tàu Việt Nam đảm nhận cũng như quy mô đội tàu Việt Nam theo phương án IIa được thể hiện qua các bảng số liệu sau đây (Số liệu được lấy trung bình từ khoảng dự báo trong quy hoạch):

Bảng 3.5. Lượng hàng vận tải biển và thị phần do đội tàu Việt Nam đảm nhận theo phương án IIa

TT	Danh mục	Đơn vị	2015	2020	2030
1	Lượng hàng vận tải	Tr. Tấn	89,69	147,09	253,75
1.1	Hàng xuất nhập khẩu	Tr. Tấn	30,56	44,04	103,04
<i>a</i>	<i>Tổng hợp, container</i>	<i>Tr. Tấn</i>	<i>18,625</i>	<i>30,495</i>	<i>71,125</i>
<i>b</i>	<i>Hàng container</i>	<i>Tr. TEU</i>	<i>0,783</i>	<i>1,476</i>	<i>4,101</i>
<i>c</i>	<i>Hàng rời</i>	<i>Tr. Tấn</i>	<i>4,720</i>	<i>8,710</i>	<i>23,310</i>
<i>d</i>	<i>Hàng lỏng</i>	<i>Tr. Tấn</i>	<i>7,210</i>	<i>4,830</i>	<i>8,600</i>
1.2	Hàng trong nước	Tr. Tấn	59,14	103,05	150,71
<i>a</i>	<i>Tổng hợp, container</i>	<i>Tr. Tấn</i>	<i>32,050</i>	<i>45,275</i>	<i>86,675</i>
<i>b</i>	<i>Hàng container</i>	<i>Tr. TEU</i>	<i>0,816</i>	<i>1,416</i>	<i>2,880</i>
<i>c</i>	<i>Hàng rời</i>	<i>Tr. Tấn</i>	<i>17,085</i>	<i>28,075</i>	<i>29,785</i>
<i>d</i>	<i>Hàng lỏng</i>	<i>Tr. Tấn</i>	<i>10,000</i>	<i>29,700</i>	<i>34,250</i>
2	Thị phần đảm nhận	%	31,3	30,05	29,8
2.1	Hàng xuất nhập khẩu	%	13,90	11,45	14,80
<i>a</i>	<i>Tổng hợp, container</i>	<i>%</i>	<i>11,85</i>	<i>14,05</i>	<i>18,20</i>
<i>b</i>	<i>Hàng container</i>	<i>%</i>	<i>8,90</i>	<i>11,05</i>	<i>15,45</i>
<i>c</i>	<i>Hàng rời</i>	<i>%</i>	<i>37,25</i>	<i>44,95</i>	<i>57,25</i>
<i>d</i>	<i>Hàng lỏng</i>	<i>%</i>	<i>27,70</i>	<i>8,10</i>	<i>11,00</i>
2.2	Hàng trong nước	%	91,00	94,50	96,50
<i>a</i>	<i>Riêng tổng hợp container</i>	<i>%</i>	<i>84,35</i>	<i>88,75</i>	<i>94,60</i>
<i>b</i>	<i>Hàng container</i>	<i>%</i>	<i>80,00</i>	<i>85,00</i>	<i>90,00</i>
<i>c</i>	<i>Hàng rời</i>	<i>%</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>	<i>100,00</i>

d	Hàng lỏng	%	100,00	100,00	100,00
---	-----------	---	--------	--------	--------

Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

Bảng 3.6. Quy mô đội tàu Việt Nam theo phương án IIa

TT	Loại tàu	2015		2020	
		Trọng tải (Triệu DWT)	Số lượng (Chiếc)	Trọng tải (Triệu DWT)	Số lượng (Chiếc)
1	Tàu hàng khô (1.000 DWT)	2,031	291	2,593	278
	< 10	0,975	198	1,252	167
	10 ÷ 20	0,670	80	0,850	92
	20 ÷ 50	0,386	13	0,492	19
2	Tàu hàng rời (1.000 DWT)	1,480	58	2,375	88
	< 10	0,180	9	0,361	29
	10 ÷ 50	0,902	42	1,421	37
	> 50	0,399	7	0,594	22
3	Tàu container (1.000 TEU)	0,398	15	0,697	31
	0,2 ÷ 1	0,097	7	0,162	15
	1 ÷ 3	0,301	8	0,334	12
	> 3			0,202	4
4	Tàu dầu sản phẩm (1.000 DWT)	0,570	14	1,104	34
	1 ÷ 30	0,204	7	0,433	17
	30 ÷ 50	0,366	7	0,672	17
5	Tàu dầu thô (1.000 DWT)	0,428	2	0,685	2
	100 ÷ 150	0,170	1	0,131	1
	150 ÷ 400	0,258	1	0,554	1
6	Tổng cộng	4,906	380	7,453	433

Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

3.1.2. Đề án tái cơ cấu tổng công ty hàng hải Việt Nam

Để tổng công ty hàng hải Việt Nam tiếp tục phát triển nhanh và bền vững, giữ vai trò chủ đạo trong ngành hàng hải, góp phần thực hiện thành công Nghị

quyết Hội nghị Trung ương 9 khoá X về Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 (mục tiêu đến năm 2020, kinh tế biển đóng góp 53 - 55% GDP, 55 - 60% kim ngạch xuất khẩu của cả nước) cũng như thực hiện tốt chủ trương tái cơ cấu doanh nghiệp theo tinh thần Nghị quyết Hội nghị Trung ương 3 khoá XI, Chỉ thị số 03/CT-TTg ngày 17/01/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc đẩy mạnh tái cơ cấu doanh nghiệp nhà nước, Quyết định số 929/QĐ-TTg ngày 17/7/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt đề án tái cơ cấu doanh nghiệp nhà nước, trọng tâm là tập đoàn kinh tế, tổng công ty nhà nước giai đoạn 2011 – 2015, Công văn số 88/TTg-ĐMDN ngày 16/01/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Phương án sắp xếp doanh nghiệp nhà nước thuộc tổng công ty hàng hải Việt Nam và yêu cầu về công tác sắp xếp doanh nghiệp thuộc tổng công ty tại Thông báo số 172/TB-VPCP ngày 22/7/2011 của Văn phòng Chính phủ, tổng công ty hàng hải Việt Nam nhận thức rõ tầm quan trọng của việc sắp xếp đổi mới doanh nghiệp là một trong những nhiệm vụ trọng tâm của Đảng và Nhà nước ta trong giai đoạn 2011 - 2015.

Vì vậy, tổng công ty hàng hải Việt Nam đã tập trung tiếp tục xây dựng đề án tái cơ cấu tổng công ty hàng hải Việt Nam nhằm nâng cao hiệu quả sản xuất kinh doanh và tổ chức điều hành doanh nghiệp, hướng tới mục tiêu vượt qua khó khăn, tạo sự ổn định và phát triển cân bằng, tạo đà cho giai đoạn 2016 – 2020, định hướng đến năm 2030, xứng đáng với vai trò là doanh nghiệp chủ đạo của Nhà nước trong lĩnh vực vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải của Việt Nam. “Đề án tái cơ cấu tổng công ty hàng hải Việt Nam” được Thủ tướng Chính phủ phê duyệt theo Quyết định số 276/QĐ-TTg ngày 04 tháng 02 năm 2013.

3.1.2.1. Sự cần thiết và mục tiêu của chương trình tái cơ cấu tổng công ty hàng hải Việt Nam

a. Sự cần thiết phải tái cơ cấu tổng công ty hàng hải Việt Nam

Để đảm bảo thực hiện chiến lược phát triển của tổng công ty hàng hải Việt Nam giai đoạn 2011 - 2015 trong bối cảnh kinh tế thế giới và trong nước hiện đang có những khó khăn bất ổn, năng lực tài chính của doanh nghiệp đang gặp

rất nhiều khó khăn, sự hỗ trợ của Nhà nước còn hạn chế, bên cạnh việc xây dựng một chiến lược phát triển đúng đắn, một kế hoạch triển khai thực hiện sát với thực tế, việc tái cơ cấu triệt để, toàn diện doanh nghiệp là một yêu cầu cấp bách.

Thực hiện Chỉ thị số 03/CT-TTg ngày 17/01/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc đẩy mạnh tái cơ cấu doanh nghiệp nhà nước, Công văn số 88/TTg-ĐMDN ngày 16/01/2012 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Phương án sắp xếp doanh nghiệp nhà nước thuộc tổng công ty hàng hải Việt Nam và yêu cầu về công tác sắp xếp doanh nghiệp thuộc tổng công ty tại thông báo số 172/TB-VPCP ngày 22/7/2011 của văn phòng Chính phủ, tổng công ty hàng hải Việt Nam nhận thấy rằng tái cơ cấu DNNN nói chung và tổng công ty hàng hải nói riêng là yêu cầu tất yếu:

- Chỉ có tái cơ cấu mới nhanh chóng khắc phục được những mặt yếu về hiệu quả kinh doanh, năng suất lao động, tăng cường tự chủ và tính linh hoạt trong hoạt động sản xuất kinh doanh;

- Tái cơ cấu là một biện pháp nhằm huy động nguồn lực và sử dụng nguồn lực một cách có trọng tâm, trọng điểm để đầu tư phát triển năng lực kinh doanh.

- Tái cơ cấu nhằm rà soát lựa chọn những ngành nghề lĩnh vực trọng tâm và có kinh nghiệm để tập trung phát triển; Giảm số lượng doanh nghiệp có quy mô nhỏ, kinh doanh các ngành nghề không thuộc lĩnh vực kinh doanh chính nhằm tập trung về một số đầu mối để chuyên môn hóa trong từng lĩnh vực kinh doanh; Cương quyết thực hiện biện pháp thoái vốn tại các doanh nghiệp có những ngành, lĩnh vực tiềm ẩn nhiều rủi ro, phụ thuộc nhiều vào vốn vay hoặc chiếm dụng nhiều vốn để tập trung toàn bộ vật lực, kinh nghiệm đưa tổng công ty phát triển, đủ sức cạnh tranh trên thị trường hàng hải quốc tế.

- Tái cơ cấu là dịp để tổng công ty tiến hành rà soát và khắc phục những hạn chế trong công tác quản trị điều hành, thu gọn đầu mối và nâng cao tính chuyên môn hoá đối với công tác tham mưu, sản xuất kinh doanh trong từng lĩnh vực; Rà soát lại toàn bộ các quy chế, quy định nội bộ, đánh giá những mặt đạt được và chưa đạt được trong công tác quản trị điều hành... để khắc phục nhằm

hoàn thiện cơ cấu tổ chức, công tác quản trị doanh nghiệp phục vụ tốt công tác phát triển của tổng công ty trong giai đoạn tới.

b. Mục tiêu của chương trình tái cơ cấu tổng công ty hàng hải Việt Nam

Chương trình tái cơ cấu toàn diện, triệt để của tổng công ty hàng hải Việt Nam hướng tới mục tiêu vượt qua khó khăn trong giai đoạn 2012 - 2013, tạo sự ổn định và phát triển cân bằng giai đoạn 2014 - 2015, tạo đà cho giai đoạn 2016 – 2020, định hướng đến năm 2030, xứng đáng với vai trò là doanh nghiệp chủ đạo của Nhà nước trong lĩnh vực vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ hàng hải của Việt Nam, nâng cao thị phần hàng hải và quyền vận tải biển (40% thị phần có quyền ưu tiên và 20% thị phần cạnh tranh).

3.1.2.2. Mục tiêu phát triển của tổng công ty hàng hải Việt Nam giai đoạn đến năm 2015 và định hướng đến năm 2020

a. Mục tiêu phát triển giai đoạn 05 năm 2011 - 2015, định hướng đến năm 2020

Giai đoạn 2011 - 2015

Trên cơ sở dự báo nền kinh tế thế giới cũng như thị trường vận tải biển quốc tế vẫn tiếp tục gặp nhiều khó khăn, việc phục hồi sẽ diễn ra chậm và chủ yếu rơi vào 02 năm cuối của giai đoạn này, tổng công ty hàng hải Việt Nam xác định mục tiêu chính là vượt qua khó khăn, duy trì ổn định hoạt động sản xuất kinh doanh, nâng cao chất lượng dịch vụ trước khi đầu tư mở rộng trong giai đoạn tiếp theo. Định hướng phát triển đối với từng loại hình kinh doanh chính như sau:

- Hoạt động vận tải biển: tập trung tái cơ cấu đội tàu, bán, thanh lý những tàu cũ, không hiệu quả để cắt lỗ, giảm lỗ và tạo nguồn vốn đối ứng thực hiện các dự án đầu tư tàu khi thị trường có dấu hiệu hồi phục. Với dự báo thị trường vận tải container, thị trường vận chuyển dầu sản phẩm có khả năng phục hồi sớm hơn thị trường vận tải hàng khô, tổng công ty sẽ ưu tiên phát triển đội tàu container, đội tàu chở dầu sản phẩm cỡ vừa (gam MR). Đồng thời, tổng công ty sẽ tiếp tục nghiên cứu đầu tư thêm các tàu hàng khô trên cơ sở xem xét hiệu quả

của từng dự án cụ thể. Về phạm vi hoạt động, tiếp tục phát triển thị phần và nâng cao chất lượng dịch vụ trên các tuyến nội địa, duy trì hoạt động trên các tuyến liner hiện có trong khu vực, từng bước thiết lập các tuyến liner nối các cảng nước sâu mới được đầu tư tại khu vực Cái Mép Thị Vải đến các trung tâm trung chuyên khác trong khu vực. Duy trì phạm vi hoạt động worldwide, nâng cao chất lượng dịch vụ của đội tàu hàng khô, từng bước đảm nhận công tác quản lý khai thác, quản lý kỹ thuật đối với đội tàu chở dầu sản phẩm. Kết hợp linh hoạt giữa hình thức tự khai thác và cho thuê định hạn phù hợp với điều kiện thị trường với nguyên tắc tối đa hóa lợi nhuận.

- Hoạt động khai thác cảng biển: tập trung khai thác có hiệu quả các cảng liên doanh tại khu vực Cái Mép - Thị Vải, nâng cao chất lượng dịch vụ đối với hệ thống cảng hiện hữu. Tập trung nguồn lực thực hiện dự án Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng,

- Hoạt động dịch vụ hàng hải: nâng cao chất lượng hoạt động dịch vụ, tăng cường sự kết nối giữa các doanh nghiệp vận tải biển, khai thác cảng biển và dịch vụ trong tổng công ty để phát huy lợi thế của từng doanh nghiệp.

Giai đoạn 2016 - 2020

Định hướng đến năm 2020, tổng công ty xác định mục tiêu chính là tiếp tục giữ vững vai trò nòng cốt trong ngành hàng hải Việt Nam, nâng cao năng lực cạnh tranh trên thị trường khu vực và quốc tế, mở rộng quy mô hoạt động sản xuất kinh doanh khi điều kiện thị trường cho phép. Định hướng phát triển đối với từng loại hình kinh doanh chính như sau:

- Hoạt động vận tải biển: tiếp tục tái cơ cấu đội tàu để giảm tuổi tàu bình quân xuống từ 12 -14 tuổi. Ưu tiên đầu tư đội tàu container để phục vụ nhu cầu thiết lập các tuyến vận tải chuyên tuyến đến các thị trường xuất nhập khẩu chính của Việt Nam, đầu tư đội tàu chở dầu sản phẩm cỡ vừa, đội tàu hàng khô (từ cỡ Panamax trở xuống) trẻ tuổi, tính năng kỹ thuật hiện đại với tỷ trọng tương xứng với đội tàu container và tàu dầu sản phẩm.

- Hoạt động khai thác cảng biển: tiếp tục khai thác tối đa công suất của các cảng hiện hữu và các cảng được đầu tư, nâng cấp trong giai đoạn 2011 - 2015.

- Hoạt động dịch vụ hàng hải: phân đấu trở thành nhà cung cấp các giải pháp tối ưu trong giao nhận, kho vận nhằm đưa doanh thu của nhóm dịch vụ logistics chiếm tỷ trọng lớn trong tổng doanh thu của toàn tổng công ty. Đồng thời đẩy mạnh việc đầu tư các khu hậu cần, các bãi ICD, các trung tâm logistics bám sát theo Quyết định số 2223/QĐ-TTg ngày 13/12/2011 của Thủ tướng Chính phủ.

b. Các chỉ tiêu kế hoạch cụ thể

Trên cơ sở dự báo về tình hình thị trường và kế hoạch thực hiện các dự án đầu tư, tổng công ty hàng hải Việt Nam xác định giai đoạn 2011 - 2013 là duy trì ổn định hoạt động sản xuất kinh doanh, tích lũy nguồn lực để tiếp tục nâng tốc độ tăng trưởng khi thị trường bắt đầu phục hồi trong giai đoạn 2014 - 2015. Giai đoạn 2016 - 2020 là giai đoạn phục hồi và mở rộng quy mô sản xuất kinh doanh. Mức tăng trưởng các chỉ tiêu chủ yếu như sau:

- Sản lượng vận tải biển:

Khối lượng hàng hoá vận chuyển năm 2015 ước đạt 28,8 triệu tấn. Giai đoạn 2016 – 2020 tăng bình quân 05%/năm, ước đạt 35 triệu tấn năm 2020;

Khối lượng hàng hoá luân chuyển năm 2015 ước đạt 116 tỷ T.km. Giai đoạn 2016 – 2020 tăng bình quân 05%/năm, ước đạt 142 tỷ T.km năm 2020.

Giai đoạn 2011 - 2013, dự kiến thị trường vận tải biển vẫn chưa có những dấu hiệu phục hồi tích cực, các doanh nghiệp vận tải biển trong tổng công ty còn phải khắc phục nhiều khó khăn, tồn tại do ảnh hưởng của sự suy giảm trên thị trường vận tải biển từ giữa 2008 nên mục tiêu của giai đoạn này là cố gắng duy trì ổn định hoạt động của đội tàu. Khi thị trường vận tải biển hồi phục, các doanh nghiệp có điều kiện thuận lợi hơn để mở rộng thị trường, đầu tư, phát triển đội tàu.

- Sản lượng hàng hóa thông qua cảng: Căn cứ theo tiến độ thực hiện các dự án đầu tư, tốc độ tăng trưởng của nền kinh tế và hoạt động xuất nhập khẩu của

Việt Nam giai đoạn 2011 - 2015, tổng công ty xây dựng mức tăng trưởng bình quân giai đoạn 2012 – 2015 đối với chỉ tiêu sản lượng hàng thông qua cảng là 06%/năm, đến năm 2015 đạt 79 triệu tấn. Giai đoạn 2016 - 2020 tăng trưởng bình quân 07%/năm, đạt 105 triệu tấn năm 2020.

- Chỉ tiêu doanh thu: Năm 2015 ước đạt 22.400 tỷ VNĐ. Giai đoạn 2016 - 2020 tăng trưởng bình quân 05%/năm, đạt 27.500 tỷ VNĐ năm 2020.

- Chỉ tiêu lợi nhuận: Trong giai đoạn 2011 - 2014, hoạt động sản xuất kinh doanh của tổng công ty bị lỗ (chủ yếu do giá cước vận tải biển thế giới suy giảm mạnh và khoản lỗ của các doanh nghiệp cảng biển liên doanh do đang trong giai đoạn đầu quá trình xây dựng, khai thác). Giai đoạn 2015 - 2020, khi thị trường vận tải biển hồi phục, tổng công ty sẽ cân bằng thu chi và có lãi.

Bảng 3.7. Kế hoạch sản xuất kinh doanh giai đoạn 2011–2015, định hướng đến 2020 tổng công ty hàng hải Việt Nam

TT	Chỉ tiêu	Đơn vị	2011	2012	2013	2014	2015	2020	Tăng BQ 2016-2020
1	Vận tải hàng hoá								
1.1	Khối lượng hàng hoá vận chuyển	Tấn	36.787.496	30.000.000	28.200.000	28.400.000	28.800.000	35.000.000	05%
1.2	Khối lượng hàng hoá luân chuyển	1.000 tấn km	147.504.418	120.000.000	112.800.000	114.000.000	116.000.000	142.000.000	05%
2	SL hàng thông qua cảng	Tấn thông qua	64.105.215	67.000.000	70.000.000	74.000.000	79.000.000	105.000.000	07%
3	Doanh thu	Triệu VNĐ	24.326.000	21.500.000	21.700.000	22.100.000	22.400.000	27.500.000	05%
4	Lợi nhuận	Triệu VNĐ	-791.000	-2.500.000	-2.100.000	-1.200.000	-	400.000	

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

3.1.2.3. Giải pháp tái cơ cấu tổng công ty hàng hải Việt Nam về kinh doanh vận tải biển và đội tàu vận tải biển

a. Về kinh doanh vận tải biển

Cạnh tranh quốc tế chỉ thành công khi có khả năng cạnh tranh thành công trong nước và phải dựa trên sức mạnh trước hết trên thị trường nội địa. Chuyên môn hoá mang lại hiệu quả, tăng chất lượng dịch vụ và tăng khả năng cạnh tranh. Tập trung hóa sẽ phát huy được hiệu quả kinh tế nhờ quy mô. Nhưng tập trung

và chuyên môn hoá sẽ chỉ phát huy được tính năng của mình khi các đơn vị được tập trung và chuyên môn hoá đội tàu thực sự có kinh nghiệm và năng lực quản lý khai thác. Nếu không, việc tập trung và chuyên môn hoá sẽ có tác động ngược lại là tạo sự ỷ lại, độc quyền, hoạt động kém hiệu quả, mất tính tương hỗ.

Áp dụng cho từng loại hình vận tải: vận tải container, vận tải hàng rời và vận tải sản phẩm dầu, tổng công ty hàng hải Việt Nam sẽ triển khai tái cơ cấu lĩnh vực kinh doanh vận tải biển như sau:

Tập trung giảm đầu mối chủ tàu đối với tàu hàng rời và tàu dầu

Trong thời gian tới, tổng công ty sẽ tập trung năng lực, kinh nghiệm cũng như quan hệ khai thác của tất cả các công ty thành viên, cùng khai thác đội tàu hàng rời. Giảm bớt số lượng chủ tàu, phân chia thị trường và kích cỡ tàu để tránh chồng chéo và cạnh tranh lẫn nhau trong tổng công ty.

Tập trung và chuyên môn hóa với vận tải container

- Phát triển hệ thống đại lý (đại lý tàu, hàng hóa).

- Giai đoạn 2012 - 2015: Duy trì khoảng 3 công ty đang kinh doanh dịch vụ vận tải container hiện có khai thác các tuyến feeder với đội tàu có sức chở từ 400 TEUs đến 1.800 TEUS. Triển khai mua chỗ trên một số tuyến từ các hãng tàu mẹ để bước đầu tạo dựng chỗ đứng và thương hiệu Tổng công ty trên trường thế giới.

- Giai đoạn 2016 - 2020: củng cố và phát triển một công ty khai thác container hiện có để chuẩn bị hình thành công ty vận tải container khai thác tàu mẹ. Nghiên cứu hợp tác mở tuyến container trên các chặng trung và dài nối Việt Nam – Châu Âu; Việt Nam - Ấn Độ/Trung Đông; Việt Nam – Mỹ.

- Xây dựng cơ chế tài chính phù hợp: Các công ty vận tải thành viên tự hạch toán và chịu trách nhiệm trong vấn đề tài chính, bao gồm trả gốc và lãi vốn vay đầu tư tàu.

b. Về đội tàu vận tải biển

Định hướng tái cơ cấu về số lượng và chủng loại tàu

Căn cứ Quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15/10/2009 của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030, tổng trọng tải đội tàu vận tải biển Việt Nam đến năm 2015 đạt 8,5 - 9,5 triệu tấn, năm 2020 đạt 11,5 - 13,5 triệu tấn, tổng công ty hàng hải Việt Nam sẽ tiếp tục cơ cấu lại đội tàu, thanh lý những tàu già, đã hết khấu hao, hoạt động không hiệu quả, đồng thời tập trung đầu tư các tàu trẻ, có tính năng khai thác hiện đại, thoả mãn lâu dài yêu cầu của các công ước quốc tế.

Xây dựng kế hoạch đầu tư phù hợp với phân khúc thị trường của từng doanh nghiệp cụ thể, đảm bảo đáp ứng đa dạng nhu cầu vận chuyển từ những mặt hàng có giá trị thấp, yêu cầu bảo quản không cao đến những mặt hàng có giá trị và yêu cầu bảo quản cao. Ưu tiên đầu tư phát triển đội tàu chở dầu sản phẩm, đội tàu container phù hợp với điều kiện thị trường, nâng dần tỷ trọng của hai loại tàu này trong tổng trọng tải đội tàu của toàn tổng công ty.

Tiến độ và kế hoạch đầu tư, bán, giảm số lượng của đội tàu vận tải biển

Trong giai đoạn 2011 - 2015, tổng công ty sẽ chỉ đầu tư khoảng 860 nghìn tấn tàu, trong đó đã mua tàu đang khai thác là 130 ngàn tấn và thực hiện đóng mới khoảng 730 ngàn tấn tàu, đồng thời bán, thanh lý khoảng 1,6 triệu tấn tàu. Đến năm 2015, tổng trọng tải đội tàu của tổng công ty đạt khoảng 2,9 triệu DWT.

Tổng công ty sẽ căn cứ vào tình hình thị trường vận tải biển để điều chỉnh kế hoạch bán và thanh lý tàu cho phù hợp. Nếu diễn biến thị trường vận tải biển phát triển theo hướng tích cực thì Tổng công ty sẽ cân nhắc việc không bán tàu và giữ lại để đáp ứng nhu cầu vận tải và thực hiện nhiệm vụ chiến lược biển.

Giai đoạn 2016 - 2020, đầu tư khoảng 1,8 triệu tấn tàu, bán thanh lý khoảng 600 ngàn tấn tàu. Đến năm 2020, tổng trọng tải đội tàu đạt 4,1 triệu DWT, tuổi tàu bình quân 12 -14 tuổi[15].

3.2. Giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam

3.2.1. Giải pháp hợp lý hóa đội tàu hàng khô

Từ việc đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam ở chương II, có thể thấy rằng, tàu hàng khô là loại tàu chủ lực của Vinalines khi trọng tải loại tàu này chiếm trên dưới 80% tổng trọng tải đội tàu. Sau đây là một số giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu hàng khô của tổng công ty Hàng hải Việt Nam:

3.2.1.1. Hợp lý hóa đội tàu hàng khô theo tuổi tàu

Tính đến 31/12/2015, đội tàu hàng khô của tổng công ty hàng hải Việt Nam bao gồm 90 chiếc với tổng trọng tải là 1.703.760 DWT, chiếm 80,04% tổng trọng tải đội tàu Vinalines.

Qua việc tìm hiểu kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô của Vinalines cho thấy những tàu hàng khô thuộc nhóm tàu tuổi già (15-19 tuổi) và nhóm tàu tuổi quá già (từ 20 tuổi trở lên) là kém hiệu quả. Tuy nhiên, xét thực trạng cơ cấu đội tàu của tổng công ty cũng như cơ sở thực tiễn và pháp lý (chương II), tổng công ty cần phải thanh lý, giảm bán những tàu hàng khô quá già (trên 20 tuổi) để nâng cao hiệu quả khai thác của đội tàu này cũng như cân đối cơ cấu đội tàu theo chủng loại của tổng công ty.

Bảng 3.8. Danh sách tàu đề nghị thanh lý, giảm bán

TT	Tên tàu	Năm đóng	Tuổi tàu	DWT	Doanh nghiệp
I. Đội tàu các doanh nghiệp hạch toán phụ thuộc					
1	VNL GLOBAL	1994	21	73.350	VTB VINALINES
2	VNL OCEAN	1993	22	26.456	VTB VINALINES
3	VNL FOTUNA	1991	24	26.369	VTB VINALINES
4	VNL STAR	1993	22	26.456	VTB VINALINES
5	VEGA STAR	1994	21	22.035	VOSCO
6	VĨNH PHƯỚC	1988	27	12.300	VOSCO
7	TIÊN YÊN	1989	26	7.060	VOSCO
II. Đội tàu các doanh nghiệp có vốn nhà nước trên 50%					
8	VTC GLOBE	1994	21	23.726	VITRANSCHART
9	VTC PLANET	1992	23	22.176	VITRANSCHART
10	MỸ THỊNH	1990	25	14.348	VINASHIP
11	MỸ VƯƠNG	1989	26	14.339	VINASHIP
12	MỸ AN	1994	21	8.232	VINASHIP
13	VINASHIP OCEAN	1985	30	12.367	VINASHIP

14	ĐÔNG AN	1995	20	7.091	ĐÔNG ĐÔ
15	ĐÔNG PHONG	1994	21	7.088	ĐÔNG ĐÔ
16	NOSCO GLORY	1994	21	68.591	NOSCO
17	EASTER STAR	1994	21	23.724	NOSCO
18	EASTER SUN	1993	22	22.201	NOSCO
III. Đội tàu các doanh nghiệp có vốn nhà nước dưới 50%					
19	VSC Glory	1994	20	8.200	VICONSHIP SG

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Danh sách những tàu hàng khô cần thanh lý, giảm bán của tổng công ty (theo danh sách đội tàu tính đến 31/12/2015) được thể hiện qua bảng trên.

3.2.1.2. Hợp lý hóa đội tàu hàng khô theo cỡ tàu

Để tái cơ cấu đội tàu hàng khô theo cỡ tàu, tác giả lựa chọn các tàu có cỡ khác nhau và một số tuyến vận tải trong nước và quốc tế, sử dụng bài toán phân bổ tàu tối ưu trên tuyến để tìm ra cỡ tàu thích hợp. Lượng hàng các tuyến vận tải trong nước và quốc tế đảm nhận được xác định dựa vào quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 cũng như đề án tái cơ cấu tổng công ty hàng hải Việt Nam.

Tính đến 31/12/2015, quy mô đội tàu vận tải biển Việt Nam và tổng công ty hàng hải Việt Nam như sau:

Bảng 3.9. Quy mô đội tàu Việt Nam và đội tàu Vinalines tính đến 31/12/2015

TT	Loại tàu	Đội tàu Việt Nam (DWT)	Đội tàu Vinalines	
			DWT	Tỷ trọng (%)
1	Tàu hàng khô	5.141.941	1.703.760	33,13
	Tàu hàng rời	2.066.055		
	Tàu bách hóa	3.075.886		
2	Tàu container	214.124	136.618	63,80
3	Tàu dầu	1.710.283	288.333	16,86

Nguồn: Cục hàng hải Việt Nam, tổng công ty hàng hải Việt Nam

Theo phương án IIa được lựa chọn trong quy hoạch (điều chỉnh) phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, từ thị phần đảm nhận của đội tàu Việt Nam tính được lượng hàng vận tải tương ứng. Dựa

vào tỷ trọng đội tàu Vinalines đối với đội tàu Việt Nam, có thể tính được lượng hàng đội tàu Vinalines đảm nhận như sau:

Bảng 3.10. Lượng hàng vận tải do đội tàu Vinalines đảm nhận năm 2015

(Riêng lượng hàng container có đơn vị tính là triệu TEU)

TT	Danh mục	Năm 2015 (Triệu T)	Đội tàu Việt Nam		Lượng hàng đội tàu Vinalines (T)
			Thị phần (%)	Lượng hàng (T)	
1	Hàng xuất nhập khẩu	30,56	13,90	4.247.145	1.695.005
a	Tổng hợp	18,625	11,85	2.207.063	731.301
b	Hàng rời	4,720	37,25	1.758.200	582.572
c	Hàng container	0,783	8,90	69.643	44.434
d	Hàng lỏng	7,210	27,70	1.997.170	336.699
2	Hàng trong nước	59,14	91,00	53.812.850	16.721.085
a	Tổng hợp	32,050	84,35	27.034.175	8.957.657
b	Hàng rời	17,085	100,00	17.085.000	5.661.041
c	Hàng container	0,816	80,00	652.800	416.507
d	Hàng lỏng	10,000	100,00	10.000.000	1.685.879
3	Tổng	89,69	31,3	28.072.970	18.416.090

Nguồn: Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030

Sau khi thanh lý, giảm bán một số tàu quá già như trên; đội tàu hàng khô của tổng công ty hàng hải Việt Nam còn lại là 60 chiếc với tổng trọng tải là 1.263.799 DWT (tính theo danh sách đội tàu 31/12/2015). Đội tàu hàng khô của Vinallines có trọng tải từ 6.205 DWT đến 73.350 DWT. Qua việc tìm hiểu việc kết quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô của một số doanh nghiệp thành viên tiêu biểu của tổng công ty hàng hải Việt Nam; có thể nhận thấy các doanh nghiệp đều khai thác tuyến nội địa với nhóm tàu có trọng tải dưới 30.000 DWT và khai thác tuyến quốc tế với tất cả các cỡ tàu hiện có.

Để tìm ra tuyến vận tải tối ưu cho mỗi cỡ tàu, tác giả lựa chọn một số tuyến vận tải (nội địa và quốc tế) và chọn các cỡ tàu tương ứng. Tuyến vận tải nội địa là các nhóm cỡ tàu 10.000 DWT, 20.000 DWT và 30.000 DWT; còn tuyến vận tải quốc tế có thêm 2 cỡ tàu 40.000 DWT, 50.000 DWT. Mô hình bài toán được đưa ra ở đây là bài toán phân bổ tàu tối ưu trên tuyến (bài toán phân phối thiết bị), một dạng cụ thể của bài toán quy hoạch tuyến tính và được giải bằng phần mềm LINGO 13.0 FOR WINDOWS.

Mô hình bài toán:

$$Z = \sum_{i=1}^m \sum_{j=1}^n C_{ij} X_{ij} \rightarrow \text{Min}$$

Với các điều kiện ràng buộc:

$$\sum_{j=1}^n T_{ij} X_{ij} \leq T_i \quad (i = 1 \rightarrow m)$$

$$\sum_{i=1}^m P_{ij} X_{ij} \geq Q_j \quad (j = 1 \rightarrow n)$$

$$X_{ij} \geq 0 \text{ với mọi } i, j$$

Trong đó:

- i : chỉ số tàu, $i = 1 \rightarrow m$;
- j : chỉ số tuyến, $j = 1 \rightarrow n$;
- C_{ij} : Chi phí khai thác trong 1 chuyến đi của tàu i trên tuyến j ;
- X_{ij} : Số chuyến đi của tàu i trên tuyến j ;
- T_{ij} : Thời gian chuyến đi vòng tròn của tàu i trên tuyến j ;
- T_i : Thời gian khai thác của 1 tàu i ;
- Q_j : Khối lượng hàng hóa yêu cầu vận chuyển trên mỗi tuyến j ;
- P_{ij} : Khối lượng hàng hóa mà 1 tàu i vận chuyển được trong 1 chuyến đi trên tuyến j [5].

a. Đối với thị trường nội địa

Theo số liệu tính toán ở bảng 3.10, khối lượng hàng rời và hàng tổng hợp trong nước mà đội tàu hàng khô Vinalines đảm nhận là 14.618.699 (T); trong khi tổng khối lượng hàng rời và hàng tổng hợp mà đội tàu Vinalines đảm nhận là 15.932.571 (T). Tổng trọng tải đội tàu hàng khô của Vinalines (sau khi đã tái cơ cấu tàu hàng khô theo tuổi) là 1.263.799 (DWT), ta tính được lượng tải trọng tàu hàng khô cần để đáp ứng lượng hàng rời và hàng tổng hợp trong nước là 1.159.580 (DWT). Các cỡ tàu được lựa chọn để vận tải nội địa có tổng trọng tải là 60.000 (DWT) nên tính được lượng hàng mà 3 tàu được lựa chọn đảm nhận là 756.413 (T). Giả thiết rằng, lượng hàng này chia đều cho 3 tuyến vận tải đảm nhận. Ba tuyến vận tải được lựa chọn theo bảng sau:

Bảng 3.11. Tuyến vận tải nội địa và khối lượng hàng hóa đảm nhận

TT	Tuyến vận tải	Khoảng cách (Hải lý)	Khối lượng hàng hóa (T)
1	Tuyến 1: Cẩm Phả - Hồ Chí Minh	794	252.138
2	Tuyến 2: Hải Phòng - Vũng Tàu	749	252.138
3	Tuyến 3: Quảng Ninh - Ba Ngòi	586	252.138

Thời gian khai thác của mỗi cỡ tàu đều đạt 80% thời gian công lịch:

$$T_{KT} = 80\% T_{CL} = 0,8 * 365 = 292 \text{ (ngày)}$$

Đơn giá nhiên liệu lấy ở thời điểm cuối năm 2015: FO là 8.000.000 (VNĐ/T) và DO là 11.000.000 (VNĐ/T);

Các cỡ tàu lựa chọn có các thông số và định mức tiêu hao nhiên liệu như sau:

Bảng 3.12. Thông số và định mức tiêu hao nhiên liệu của các cỡ tàu

Tên tàu		Tàu 1	Tàu 2	Tàu 3
Loại tàu		Hàng khô	Hàng khô	Hàng khô
DWT		10.000	20.000	30.000
Tốc độ (hải lý/h)		12	13	13
Mức tiêu hao IFO (T/ngày)	Laden	10,68	14,00	22,00
	Ballast	10,20	13,40	21,10
	Work	0,00	0,00	2,80

	Idle	0,00	0,00	1,75
Mức tiêu hao MGO (T/ngày)	Laden	1,05	1,03	0,60
	Ballast	1,05	1,03	0,60
	Work	2,00	1,50	1,20
	Idle	0,92	0,72	0,46
Mức tiêu hao dầu nhờn (T/ngày)	Syst	0,09	0,17	0,22
	Hydr	0,10	0,07	0,06
	Work	0,05	0,03	0,08
	Idle	0,01	0,02	0,02
Nước ngọt (T/ngày)	Laden	9,00	8,00	10,00
	Ballast	9,00	8,00	10,00
	Work	9,00	8,00	10,00
	Idle	9,00	8,00	10,00

Giả thiết rằng các chuyến đi tàu đều vận chuyển khối lượng hàng hóa bằng 90% trọng tải tàu. Với các cỡ tàu và tuyến đường lựa chọn như trên, có thể tính được chi phí chuyến đi cho từng tàu theo từng tuyến như sau:

Bảng 3.13. Chi phí chuyến đi cho từng tàu theo từng tuyến vận tải

Tuyến	Tàu	KL hàng (T)	Thành phần thời gian (ngày)						Chi phí ngày tàu (VNĐ)	Chi phí nhiên liệu (VNĐ)	Cảng phí (VNĐ)	Tổng chi phí (VNĐ)
			Xếp	Dỡ	Chạy		Khác	Tổng				
					Hàng	Rộng						
Tuyến 1	Tàu 1	9.000	2,0	2,5	3,3	3,5	2,5	13,8	609.974.932	770.392.000	220.000.000	1.600.366.932
	Tàu 2	18.000	3,0	5,5	2,5	3,0	4,5	18,5	1.948.662.387	839.805.000	286.000.000	3.074.467.387
	Tàu 3	27.000	4,0	3,5	2,5	2,0	6,5	18,5	3.052.350.816	1.198.190.000	352.000.000	4.602.540.816
Tuyến 2	Tàu 1	9.000	2,0	2,5	2,5	2,5	2,5	12,0	530.412.984	599.650.000	220.000.000	1.350.062.984
	Tàu 2	18.000	3,0	5,5	2,5	2,5	4,5	18,0	1.895.995.836	780.540.000	286.000.000	2.962.535.836
	Tàu 3	27.000	4,0	3,5	2,5	2,5	6,5	19,0	3.134.846.784	1.285.890.000	352.000.000	4.772.736.784
Tuyến 3	Tàu 1	9.000	2,0	2,5	2,0	2,0	2,5	11,0	486.211.902	504.580.000	220.000.000	1.210.791.902
	Tàu 2	18.000	3,0	5,5	2,0	2,0	4,5	17,0	1.790.662.734	659.610.000	286.000.000	2.736.272.734
	Tàu 3	27.000	4,0	3,5	2,0	2,0	6,5	18,0	2.969.854.848	1.106.890.000	352.000.000	4.428.744.848

Với các thông số tính toán được như trên, mô hình bài toán được viết lại như sau:

$$\begin{aligned} \text{MIN} = & 1600 \cdot X_{11} + 1350 \cdot X_{12} + 1210 \cdot X_{13} + \\ & 3074 \cdot X_{21} + 2962 \cdot X_{22} + 2736 \cdot X_{23} + \\ & 4602 \cdot X_{31} + 4772 \cdot X_{32} + 4428 \cdot X_{33} \end{aligned}$$

Với các điều kiện ràng buộc:

$$9000 \cdot X_{11} + 18000 \cdot X_{21} + 27000 \cdot X_{31} \geq 252138;$$

$$9000 \cdot X_{12} + 18000 \cdot X_{22} + 27000 \cdot X_{32} \geq 252138;$$

$$9000 \cdot X_{13} + 18000 \cdot X_{23} + 27000 \cdot X_{33} \geq 252138;$$

$$13,8 \cdot X_{11} + 12,0 \cdot X_{12} + 11 \cdot X_{13} \leq 292;$$

$$18,5 \cdot X_{21} + 18,0 \cdot X_{22} + 17 \cdot X_{23} \leq 292;$$

$$18,5 \cdot X_{31} + 19,0 \cdot X_{32} + 18 \cdot X_{33} \leq 292;$$

Sử dụng phần mềm LINGO 13.0 FOR WINDOWS để giải bài toán trên, kết quả thu được như sau:

Global optimal solution found.

Objective value:	118597.0
Infeasibilities:	0.000000
Total solver iterations:	5
Model Class:	LP
Total variables:	9
Nonlinear variables:	0
Integer variables:	0
Total constraints:	7
Nonlinear constraints:	0
Total nonzeros:	27
Nonlinear nonzeros:	0

Variable	Value	Reduced Cost
X11	0.000000	264.2182
X12	0.000000	41.36364
X13	26.54545	0.000000
X21	0.000000	6.000000
X22	14.00767	0.000000
X23	0.7349394	0.000000
X31	9.338444	0.000000
X32	0.000000	329.0000
X33	0.000000	324.0000

Row	Slack or Surplus	Dual Price
1	118597.0	-1.000000
2	0.000000	-0.1704444
3	0.000000	-0.1645556
4	0.000000	-0.1520000
5	0.000000	14.36364

6	27.36803	0.000000
7	119.2388	0.000000

Kết quả bài toán là $X_{13} = 26$, $X_{22} = 14$, $X_{31} = 9$ hay phương án tối ưu được bố trí như sau:

- Tàu 1 (10.000 DWT) bố trí tuyến 3;
- Tàu 2 (20.000 DWT) bố trí tuyến 2;
- Tàu 3 (30.000 DWT) bố trí tuyến 1.

Như vậy, với các tuyến vận tải nội địa; cỡ tàu hàng khô thích hợp là những tàu có trọng tải 30.000 DWT trở xuống.

b. Đối với thị trường quốc tế

Thị phần hàng xuất nhập khẩu do đội tàu Việt Nam đảm nhận theo quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 khá thấp, chỉ 13,9% do các chủ tàu nội chưa đủ khả năng cạnh tranh với các chủ tàu ngoại. Do đó, khối lượng hàng rời và hàng tổng hợp xuất nhập khẩu mà đội tàu hàng khô Vinalines đảm nhận theo bảng 3.10. là 1.313.873 (T). Trong khi tổng khối lượng hàng rời và hàng tổng hợp mà đội tàu Vinalines đảm nhận là 15.932.571 (T). Tổng trọng tải đội tàu hàng khô của Vinalines (sau khi đã tái cơ cấu tàu hàng khô theo tuổi) là 1.263.799 (DWT), ta tính được lượng tải trọng tàu hàng khô cần để đáp ứng lượng hàng rời và hàng tổng hợp xuất nhập khẩu là 104.219 (DWT). Các cỡ tàu được lựa chọn để vận tải tuyến quốc tế có tổng trọng tải là 150.000 (DWT) nên tính được lượng hàng mà 5 tàu được lựa chọn đảm nhận là 1.891.033 (T). Giả thiết rằng, lượng hàng này chia đều cho 2 tuyến vận tải đảm nhận. Theo định hướng phát triển về cỡ tàu, quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 trình bày ở mục 3.1.1.2; tác giả lựa chọn 1 tuyến vận tải đi/đến khu vực Đông Nam Á và 1 tuyến vận tải đi/đến khu vực châu Á, châu Úc như sau:

Bảng 3.14. Tuyến vận tải quốc tế và khối lượng hàng hóa đảm nhận

TT	Tuyến vận tải	Khoảng cách (Hải lý)	Khối lượng hàng hóa (T)
1	Tuyến 1: Christmas Island - Gresik	731	945.517

2	Tuyến 2: Singapore - Fangchen	1.348	945.517
---	-------------------------------	-------	---------

Thời gian khai thác của mỗi cỡ tàu đều đạt 80% thời gian công lịch:

$$T_{KT} = 80\% T_{CL} = 0,8 * 365 = 292 \text{ (ngày)}$$

Đơn giá nhiên liệu lấy ở thời điểm cuối năm 2015: FO là 8.000.000 (VNĐ/T) và DO là 11.000.000 (VNĐ/T);

Các cỡ tàu lựa chọn có các thông số và định mức tiêu hao nhiên liệu như sau:

Bảng 3.15. Thông số và định mức tiêu hao nhiên liệu của các cỡ tàu

Tên tàu		Tàu 1	Tàu 2	Tàu 3	Tàu 4	Tàu 5
Loại tàu		Hàng khô	Hàng khô	Hàng khô	Hàng khô	Hàng khô
DWT		10.000	20.000	30.000	40.000	50.000
Tốc độ (hải lý/h)		12	13	13	13	14
Mức tiêu hao IFO (T/ngày)	Laden	10,68	14,00	22,00	40,20	63,00
	Ballast	10,20	13,40	21,10	35,80	57,40
	Work	0,00	0,00	2,80	0,00	0,00
	Idle	0,00	0,00	1,75	0,00	0,00
Mức tiêu hao MGO (T/ngày)	Laden	1,05	1,03	0,60	4,00	4,50
	Ballast	1,05	1,03	0,60	4,00	4,50
	Work	2,00	1,50	1,20	7,00	10,50
	Idle	0,92	0,72	0,46	3,00	3,85
Mức tiêu hao dầu nhòn (T/ngày)	Syst	0,09	0,17	0,22	0,30	0,35
	Hydr	0,10	0,07	0,06	0,40	0,42
	Work	0,05	0,03	0,08	0,15	0,21
	Idle	0,01	0,02	0,02	0,06	0,07
Nước ngọt (T/ngày)	Laden	9,00	8,00	10,00	40,00	42,00
	Ballast	9,00	8,00	10,00	40,00	42,00
	Work	9,00	8,00	10,00	40,00	42,00
	Idle	9,00	8,00	10,00	40,00	42,00

Giả thiết rằng các chuyến đi tàu đều vận chuyển khối lượng hàng hóa bằng 90% trọng tải tàu, tỉ giá USD: 1 USD = 22.000 VNĐ. Với các cỡ tàu và tuyến đường lựa chọn như trên, có thể tính được chi phí chuyến đi cho từng tàu theo từng tuyến như sau:

Bảng 3.16. Chi phí chuyển đi cho từng tàu theo từng tuyến vận tải

Tuyến	Tàu	Khối lượng hàng (T)	Thành phần thời gian (ngày)						Chi phí ngày tàu (USD)	Chi phí nhiên liệu (USD)	Cảng phí (USD)	Tổng chi phí (USD)
			Xếp	Đỡ	Chạy		Khác	Tổng				
					Hàng	Rỗng						
Tuyến 1	Tàu 1	9.000	1,0	5,0	6,5	6,0	5,0	23,5	31.142	27.790	26.000	84.931
	Tàu 2	18.000	2,0	8,0	6,0	5,5	7,0	28,5	102.939	34.810	40.000	177.749
	Tàu 3	27.000	3,0	7,0	6,0	5,5	9,0	30,5	176.241	60.675	50.000	286.916
	Tàu 4	36.000	4,0	10,0	6,0	5,5	12,0	37,5	63.417	138.582	60.000	261.999
	Tàu 5	45.000	5,0	12,0	5,5	5,0	15,0	42,5	81.157	214.689	70.000	365.846
Tuyến 2	Tàu 1	9.000	1,0	5,0	5,0	4,5	5,0	20,5	41.187	49.397	24.000	114.584
	Tàu 2	18.000	2,0	8,0	4,5	4,0	7,0	25,5	122.091	56.798	40.000	218.888
	Tàu 3	27.000	3,0	7,0	4,5	4,0	9,0	27,5	206.240	93.220	48.000	347.460
	Tàu 4	36.000	4,0	10,0	4,5	4,0	12,0	34,5	71.734	201.855	55.000	328.588
	Tàu 5	45.000	5,0	12,0	4,0	3,5	15,0	39,5	89.047	299.691	63.000	451.738

Với các thông số tính toán được như trên, mô hình bài toán được viết lại như sau:

$$\begin{aligned} \text{MIN} = & 84 * X_{11} + 114 * X_{12} + \\ & 177 * X_{21} + 218 * X_{22} + \\ & 286 * X_{31} + 347 * X_{32} + \\ & 261 * X_{41} + 328 * X_{42} + \\ & 365 * X_{51} + 451 * X_{52}; \end{aligned}$$

Với các điều kiện ràng buộc:

$$9000 * X_{11} + 18000 * X_{21} + 27000 * X_{31} + 36000 * X_{41} + 45000 * X_{51} \geq 945517;$$

$$9000 * X_{12} + 18000 * X_{22} + 27000 * X_{32} + 36000 * X_{42} + 45000 * X_{52} \geq 945517;$$

$$23,5 * X_{11} + 20,5 * X_{12} \leq 292;$$

$$28,5 * X_{21} + 25,5 * X_{22} \leq 292;$$

$$30,5 * X_{31} + 27,5 * X_{32} \leq 292;$$

$$37,5 * X_{41} + 34,5 * X_{42} \leq 292;$$

$$42,5 * X_{51} + 39,5 * X_{52} \leq 292;$$

Sử dụng phần mềm LINGO 13.0 FOR WINDOWS để giải bài toán trên, kết quả thu được như sau:

Global optimal solution found.

Objective value:	16902.90
Infeasibilities:	0.000000
Total solver iterations:	4
Model Class:	LP
Total variables:	10
Nonlinear variables:	0
Integer variables:	0
Total constraints:	8
Nonlinear constraints:	0
Total nonzeros:	30
Nonlinear nonzeros:	0

Variable	Value	Reduced Cost
X11	0.000000	11.00000
X12	0.000000	23.80000
X21	0.000000	31.00000
X22	0.000000	37.60000
X31	0.000000	67.00000
X32	0.000000	76.40000
X41	0.000000	4.291139
X42	7.392405	0.000000
X51	21.01149	0.000000
X52	15.09756	0.000000

Row	Slack or Surplus	Dual Price
1	16902.90	-1.000000
2	0.000000	-0.8111111E-02
3	0.000000	-0.1002222E-01
4	292.0000	0.000000
5	292.0000	0.000000
6	292.0000	0.000000
7	36.96203	0.000000
8	0.000000	0.8303797

Kết quả bài toán là $X_{42} = 7$, $X_{51} = 21$ và $X_{52} = 15$ hay phương án tối ưu được bố trí như sau:

- Tàu 4 (40.000 DWT) bố trí tuyến 2;
- Tàu 5 (50.000 DWT) bố trí tuyến 1 và tuyến 2.

Điều này có nghĩa với các tuyến vận quốc tế thì cỡ tàu hàng khô hiện có của Vinalines thích hợp để vận chuyển là những tàu có trọng tải trên 30.000 DWT.

Như vậy, với việc tính toán để chọn ra các cỡ tàu tối ưu vận chuyển hàng hóa trên các tuyến vận tải nội địa và quốc tế ở trên có thể đưa ra giải pháp tái cơ cấu cỡ tàu hàng khô cho tổng công ty hàng hải Việt Nam như sau:

- Với các tuyến vận tải nội địa, do đặc trưng khai thác của các cảng biển trong nước về độ sâu, tuyến luồng nên không phải tàu cỡ lớn nào cũng có thể ra vào cảng. Do đó, tác giả đã lựa chọn 3 cỡ tàu 10.000 DWT, 20.000 DWT và 30.000 DWT để bố trí vận chuyển hàng trong nước. Kết quả bài toán ở trên cho thấy rằng, các cỡ tàu này đều thích hợp để vận chuyển hàng trong nước. Đây là những cỡ tàu phù hợp với điều kiện mớn nước của các cảng biển trong nước như cảng Cẩm Phả (có thể tiếp nhận cỡ tàu lớn nhất 74.000 DWT), cảng Vũng Tàu (hiện nay có khả năng tiếp nhận tàu đến 50.000 DWT) để chuyên chở than, clinker nội địa phục vụ cho các nhà máy nhiệt điện và xi măng. Ngoài ra còn một số cảng có thể đáp ứng việc xếp dỡ hàng hóa cho tàu hàng khô cỡ 20.000 DWT và 30.000 DWT như cảng Sài Gòn (cỡ tàu lớn nhất có thể tiếp nhận 32.000 DWT), cảng Quảng Ninh (có thể tiếp nhận cỡ tàu lớn nhất 75.000 DWT). Tổng công ty hàng hải Việt Nam cần có chủ trương, chính sách để các doanh nghiệp thành viên tham gia khai thác tàu sử dụng tối đa những tàu có cỡ trọng tải dưới 30.000 DWT vận chuyển hàng trong nước để đội tàu Việt Nam (trong đó đội tàu Vinalines là chủ lực) có thể đảm nhận được 91% thị phần vận tải hàng trong nước như quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 đề ra.

- Với các tuyến vận tải quốc tế, đội tàu Việt Nam chỉ đảm nhận 13,9% thị phần hàng hóa xuất nhập khẩu theo quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030. Theo đó, lượng hàng xuất nhập khẩu mà đội tàu Việt Nam đảm nhận vận chuyển chiếm tỷ lệ nhỏ so với đội tàu nước ngoài hay đội tàu Việt Nam không đủ khả năng cạnh tranh với đội tàu nước ngoài ngay trong việc vận chuyển hàng hóa của quốc gia. Do đó, tổng công ty

hàng hải Việt Nam cần chú trọng đầu tư những con tàu hiện đại để có thể giảm giá thành vận tải, nâng cao sức cạnh tranh, thu hút các chủ hàng. Theo tính toán ở trên thì những cỡ tàu trọng tải trên 30.000 DWT của Vinalines thích hợp để vận chuyển các tuyến vận tải quốc tế. Do đó, tổng công ty hàng hải Việt Nam chỉ nên khai thác tuyến quốc tế với các cỡ tàu trên 30.000 DWT.

- Thực tế, Vinalines sở hữu tới 10 tàu hàng khô có trọng tải từ 30.000 DWT trở lên (sau khi đã thanh lý những tàu trên 20 tuổi), tập trung ở 3 doanh nghiệp thành viên là công ty vận tải biển Vinalines (VLC), công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam (VOSCO) và công ty cổ phần vận tải Biển Bắc (NOSCO) nhưng hầu hết đều cho thuê định hạn. Các doanh nghiệp này có đủ năng lực để quản lý và khai thác tàu hàng khô cỡ lớn nhưng gặp khó khăn trong việc tìm nguồn hàng vận chuyển. Vì vậy, bên cạnh chú trọng khai thác tuyến quốc tế các tàu cỡ trên 30.000 DWT thì Vinalines cần có phương án đầu tư và tự quản lý, khai thác các cỡ tàu hàng khô cỡ lớn.

- Với những tàu hàng khô dưới 10.000 DWT, tổng công ty hàng hải Việt Nam cần có kế hoạch thanh lý, giải bán vì hiệu quả khai thác tuyến nội địa cỡ tàu này thấp hơn những cỡ tàu từ 10.000 DWT trở lên, tuổi tàu trung bình lại cao.

- Tất cả các doanh nghiệp thành viên kinh doanh khai thác tàu của tổng công ty đều sở hữu tàu hàng rời. Do đó, tổng công ty cần tập trung năng lực, kinh nghiệm cũng như quan hệ khai thác để khai thác tốt đội tàu hàng rời; giảm bớt số lượng chủ tàu, phân chia thị trường và kích cỡ tàu hợp lý giữa các doanh nghiệp thành viên để tránh chồng chéo và cạnh tranh lẫn nhau.

3.2.2. Giải pháp hợp lý hóa đội tàu container

Tính đến 31/12/2015, đội tàu container của tổng công ty hàng hải Việt Nam bao gồm 13 chiếc với tổng sức chở 9.856 TEU, tương ứng trọng tải 136.618 DWT và chiếm 6,42% tổng trọng tải đội tàu. Đội tàu container do 4 doanh nghiệp quản lý và khai thác là công ty vận tải container Vinalines (VCSC), công ty TNHH MTV vận tải Biển Đông, công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam

(VOSCO) và công ty cổ phần hàng hải Đông Đô (DONGDO MARINE). Tỷ trọng tàu container trong cơ cấu đội tàu thấp, chỉ trên dưới 10% và có xu hướng ngày càng giảm dần. Trong khi đó, tổng công ty hàng hải Việt Nam hoàn toàn đủ năng lực để quản lý và khai thác đội tàu container. Qua việc đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu Vinalines và tìm hiểu kết quả kinh doanh khai thác đội tàu container của VCSC, đơn vị duy nhất của Vinalines chuyên về quản lý và khai thác tàu container có thể nhận thấy, đội tàu container của Việt Nam chủ yếu khai thác các tuyến nội địa (tàu cỡ 1.000 TEU trở xuống) hoặc cho thuê định hạn (tàu cỡ trên 1.000 TEU).

Bảng 3.17. Năng lực đội tàu container của Vinalines tính đến 31/12/2015

TT	Tên tàu	Hãng tàu	Năm đóng	Tuổi tàu	TEU	DWT
1	Vinalines Pioneer	VCSC	1998	17	588	9.088
2	Vinalines Diamond		2007	8	1.118	13.760
3	Vinalines Ruby		2012	3	1.792	25.793
4	Vạn Lý	Biển Đông	1994	21	404	6.832
5	Vạn Hưng		1995	20	420	7.020
6	Vinalines Mariner		2004	11	1.016	12.400
7	Vinalines Navigator		2005	10	1.016	12.400
8	Vinalines Freighter		2006	9	610	7.143
9	Vinlines Trader		2006	9	610	7.143
10	Biển Đông Star		2000	15	600	9.108
11	Fotune Freighter	VOSCO	1997	18	560	8.937
12	Fotune Navigator		1998	17	561	8.515
13	Đông Du	Đông Đô Marine	1998	17	561	8.515
Tổng					9.856	136.654

Nguồn: Tổng công ty hàng hải Việt Nam

Cũng như tàu hàng khô, những tàu container quá già (trên 20 tuổi) cần được thanh lý, giảm bán vì khai thác kém hiệu quả. Cụ thể là 2 tàu Vạn Lý và Vạn Hưng của vận tải Biển Đông. Đội tàu container sau khi thanh lý sẽ còn lại 11 chiếc với tổng trọng tải 122.802 DWT.

3.2.2.1. Tuyến vận tải nội địa

Theo định hướng phát triển về cỡ tàu, quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 trình bày ở mục 3.1.1.2; đối với hàng container, cỡ tàu được sử dụng là 200 – 1.000 TEU. Do đó, với tuyến vận tải nội địa, tác giả chỉ tính toán cho những tàu có cỡ dưới 1.000 TEU. Nhóm tàu cỡ này gồm 7 chiếc với sức chở 4.090 TEU, 58.499 DWT. Số liệu bảng 3.10 cho thấy, lượng hàng container vận tải tuyến nội địa do đội tàu Vinalines đảm nhận năm 2015 là 416.507 (TEU). Bài toán đặt ra là với sức chở đội tàu container và lượng hàng đảm nhận như vậy, tổng công ty hàng hải Việt Nam có cần đầu tư thêm tàu không?

Các tàu container vận tải tuyến nội địa của Vinalines hầu hết đều có lịch trình Hải Phòng – Hồ Chí Minh – Hải Phòng (có thể ghé Đà Nẵng/ Quy Nhơn hay Cái Mép). Những tàu này có sức chở 560, 588 và 610 TEU nên tác giả lấy chung 1 cỡ tàu trung bình 588 TEU với tốc độ trung bình 15 (hải lý/h) để tính toán.

Chiều dài tuyến đường: $795 * 2 = 1.590$ (hải lý), từ đây có thể tính được thời gian chuyển đi vòng tròn của tàu là 7 (ngày);

Tổng số 7 tàu với sức chở: 4.090 (TEU);

Khối lượng hàng hóa cần vận chuyển: $Q = 416.507$ (TEU);

Sản lượng chuyển: $Q_{ch} = 588 * 2 = 1.176$ (TEU);

Giả thiết thời gian khai thác tàu trong năm là 320 (ngày), số chuyến đi trong năm là: $N_{ch} = 320/7 = 45$ (chuyến);

Sản lượng vận chuyển trong năm: $Q_n = 45 * 1.176 = 52.920$ (TEU);

Nhu cầu tàu: $N_t = \frac{Q}{Q_n} = \frac{416.507}{52.920} = 8$ (tàu).

Số lượng tàu container dưới 1.000 TEU hiện có của tổng công ty hàng hải Việt Nam đủ năng lực để đảm nhận lượng hàng container theo quy hoạch. Do đó, tổng công ty không phải đầu tư thêm tàu container có cỡ dưới 1.000 TEU để khai thác tuyến nội địa.

Như vậy, tổng công ty hàng hải Việt Nam cần phát triển hệ thống đại lý (đại lý tàu, hàng hóa) để tiếp tục tìm kiếm thêm nguồn hàng, tổ chức quản lý và khai thác tốt những tàu container cỡ dưới 1.000 TEU trên các tuyến nội địa. Bên cạnh đó, triển khai mua chỗ trên một số tuyến từ các hãng tàu mẹ để bước đầu tạo dựng chỗ đứng và thương hiệu tổng công ty trên trường thế giới.

3.2.2.2. Tuyến vận tải quốc tế

Theo định hướng phát triển về cỡ tàu, quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030 trình bày ở mục 3.1.1.2; đối với các tuyến vận tải quốc tế đi/đến các nước châu Á chủ yếu là tàu có sức chở 500 – 3.000 TEU còn đi đến các nước khu vực khác trên thế giới là tàu có sức chở 4.000 – 9.000 TEU hoặc lớn hơn nếu có điều kiện.

Theo định hướng phát triển vận tải container trong đề án tái cơ cấu tổng công ty hàng hải Việt Nam trình bày ở mục 3.1.2.3, thời gian tới Vinalines sẽ phát triển hệ thống đại lý, triển khai mua chỗ trên một số tuyến từ các hãng tàu mẹ trên thế giới để có thể mở tuyến container trên các chặng trung và dài nội Việt Nam với Châu Âu, Ấn Độ/Trung Đông hay Mỹ.

Tuy nhiên, xét thực trạng cơ cấu đội tàu của Vinalines trình bày ở chương II, tổng công ty hàng hải nên đầu tư tàu container để khai thác lại tuyến vận tải quốc tế trước đây như Việt Nam – Thái Lan, Việt Nam – Singapore và mở thêm tuyến vận tải chặng dài hơn như đề án tái cơ cấu tổng công ty. Bài toán đặt ra là cần bổ sung cỡ tàu nào và bao nhiêu tàu cho các tuyến vận tải này?

Các tuyến vận tải quốc tế trước đây mà Vinalines từng khai thác đều là tuyến vận tải gần, cụ thể như sau:

Tuyến vận tải Hải Phòng – Hồ Chí Minh – Singapore – Hồ Chí Minh – Hải Phòng có tổng chiều dài tuyến đường là 2.864 (hải lý);

Tuyến vận tải Hồ Chí Minh – Bangkok – Laemchabang – Hồ Chí Minh có tổng chiều dài tuyến đường là 1.418 (hải lý).

Lựa chọn tuyến Hải Phòng – Hồ Chí Minh – Singapore – Hồ Chí Minh – Hải Phòng để tính toán cỡ tàu tối ưu.

Biên độ thủy triều trên vùng biển Việt Nam tương đối nhỏ, kết hợp với độ sâu luồng hạn chế nên nếu khai thác các tàu container có sức chở lớn sẽ bị phụ thuộc lịch thủy triều dẫn đến có nguy cơ phá vỡ lịch vận hành của tàu, gây khó khăn cho công tác tổ chức vận tải. Do đó, lựa chọn các cỡ tàu thích hợp để tính toán là 500 TEU, 1.000 TEU và 1.500 TEU, nằm trong dải cỡ tàu container đi/đến các nước châu Á theo quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030.

Với tuyến đường và cỡ tàu như trên, các tham số tính toán chọn cỡ tàu tối ưu cho tuyến vận tải Hải Phòng – Hồ Chí Minh – Singapore – Hồ Chí Minh – Hải Phòng được tập hợp trong bảng sau:

Bảng 3.18. Các tham số tính toán lựa chọn cỡ tàu tối ưu

TT	Các thông số	Đơn vị	Kết quả tính toán		
1	Cỡ tàu	TEU	500	1.000	1.500
2	Chiều dài tuyến	hải lý	2.864	2.864	2.864
3	Vận tốc tàu	hải lý/h	15	15	15
4	Thời gian chạy	ngày	7,956	7,956	7,956
5	Sản lượng chuyển	TEU	1.000	2.000	3.000
6	Tỷ lệ container 20'/40'	%	50	50	50
7	Khối lượng xếp dỡ 20'	TEU	500	1.000	1.500
8	Khối lượng xếp dỡ 40'	FEU	250	500	750
9	Mức xếp dỡ 20'	TEU/ngày	800	800	800
10	Mức xếp dỡ 40'	FEU/ngày	500	500	500
11	Thời gian xếp dỡ 20'	ngày	0,625	1,25	1,875
12	Thời gian xếp dỡ 40'	ngày	0,5	1	1,5
13	Thời gian xếp dỡ	ngày	1,125	2,25	3,375
14	Chiều dài luồng	hải lý	80	80	80
15	Thời gian chạy luồng	ngày	0,222	0,222	0,222
16	Thời gian phụ	ngày	0	0	0
17	Tổng thời gian đỗ	ngày	1,125	2,25	3,375
18	Tổng thời gian chạy	ngày	8,178	8,178	8,178
19	Thời gian vòng tròn	ngày	9,303	10,428	11,553
20	Thời gian chuyển đi	ngày	10	11	12
21	ΔT	ngày	0,697	0,572	0,447

Thời gian chuyển đi và sản lượng vận chuyển trong chuyển đi được thể hiện trong bảng sau:

Bảng 3.19. Thời gian và sản lượng chuyển đi của các cỡ tàu

TT	Các thông số	Đơn vị	Kết quả tính toán		
1	Cỡ tàu	TEU	500	1.000	1.500
2	Giá trị tàu	tỷ VNĐ	123,2	246,4	369,6
3	DWT (1 TEU = 14 T)	DWT	7.000	14.000	21.000
4	GT (GT = DWT/1,35)	GT	5.185	10.370	15.556
5	Nhiên liệu chạy FO	T	15	22	25
6	Nhiên liệu chạy DO	T	2	3	4
7	Nhiên liệu đỗ DO	T	2,2	3,1	4,2
8	Thời gian chạy	ngày	8	8	8
9	Thời gian đỗ	ngày	2	3	4
10	Thời gian chuyển đi	ngày	10	11	12
11	Phí cầu tàu	VNĐ	4.728.889	14.186.667	28.373.333
12	Cảng phí/cảng/lần	VNĐ	37.333.333	112.000.000	224.000.000
13	Cảng phí/cảng/lần (trừ phí cầu tàu)	VNĐ	32.604.444	97.813.333	195.626.667

Với:

Trọng lượng 1 TEU = 14 T và 1 DWT = 1,35 GT (lấy theo mức trung bình của các tàu container);

Giá đầu tư tàu: 800 USD/DWT, 1 USD = 22.000 VNĐ;

Phí cầu tàu và cảng phí lấy theo đơn giá trung bình của cảng Sài Gòn.

Chỉ tiêu xác định cỡ tàu tối ưu

Để lựa chọn cỡ tàu tối ưu trên một tuyến bất kỳ ta dựa vào chỉ tiêu tổng chi phí tính đổi đơn vị. Đây là chỉ tiêu vừa phản ánh lợi thế nhờ quy mô, vừa phản ánh mức độ ứ đọng vốn đầu tư theo cỡ tàu. Công thức xác định chỉ tiêu này như sau:

$$S_{td} = S_T + C_{urd} \quad (\text{VNĐ/TEU})$$

Trong đó:

- S_{td} : Chi phí tính đổi đơn vị (VNĐ/TEU);

- S_T : Chi phí (giá thành) vận chuyển đơn vị (VNĐ/TEU), được xác định

như sau:

$$S_T = \frac{\sum C_j}{\sum Q_j} (\text{VNĐ/TEU})$$

Với:

ΣC_j : Tổng chi phí khai thác của tàu của chuyến đi;

ΣQ_j : Khối lượng hàng hóa vận chuyển trong chuyến.

- C_{ud} : Chi phí ứ đọng vốn đầu tư (VNĐ/TEU), được xác định như sau:

$$C_{\text{ud}} = k_T * L_{\text{NH}} * T_{\text{ch}} \text{ (VNĐ/TEU)}$$

Với:

k_T : Phần vốn đầu tư tàu được sử dụng hàng năm để vận chuyển một đơn vị hàng hóa (VNĐ/TEU);

L_{NH} : Lãi vay ngân hàng (%/năm);

T_{ch} : Thời gian chuyến đi của tàu (ngày).

Sử dụng công thức tính các khoản mục chi phí khai thác tàu và các công thức ở trên, kết quả tính toán chi phí tính đổi đơn vị cho các cỡ tàu trong chuyến đi như sau:

Bảng 3.20. Khoản mục chi phí tính toán chi phí tính đổi đơn vị

TT	Các thông số	Đơn vị	Kết quả tính toán		
			500	1000	1500
1	Cỡ tàu	TEU	500	1000	1500
2	Khấu hao cơ bản	VNĐ	256.666.667	564.666.667	924.000.000
3	Duy tu, bảo dưỡng thường xuyên	VNĐ	77.000.000	169.400.000	277.200.000
4	Trích trước sửa chữa lớn	VNĐ	134.750.000	296.450.000	485.100.000
5	Bảo hiểm thân tàu	VNĐ	9.375.000	18.750.000	28.125.000
6	Bảo hiểm P & I	VNĐ	35.648.148	78.425.926	128.333.333
7	Vật liệu, vật rẻ mau hỏng	VNĐ	15.400.000	33.880.000	55.440.000
8	Chi phí cho thuyền viên	VNĐ	100.000.000	120.000.000	140.000.000
9	Quản lý phí	VNĐ	60.000.000	72.000.000	84.000.000
10	Nhiên liệu chạy FO	VNĐ	960.000.000	1.408.000.000	1.600.000.000
11	Nhiên liệu chạy DO	VNĐ	176.000.000	264.000.000	352.000.000
12	Nhiên liệu đổ DO	VNĐ	48.400.000	102.300.000	184.800.000
13	Phí cầu tàu	VNĐ	9.457.778	28.373.333	56.746.667
14	Cảng phí	VNĐ	149.333.333	448.000.000	896.000.000
15	Xếp dỡ	VNĐ	1.265.000.000	2.530.000.000	3.795.000.000
16	Đại lý	VNĐ	66.000.000	132.000.000	198.000.000
17	Môi giới	VNĐ	198.000.000	396.000.000	594.000.000
18	Chi khác	VNĐ	132.000.000	264.000.000	396.000.000
19	Tổng chi riêng cho tàu	VNĐ	3.693.030.926	6.926.245.926	10.194.745.000
20	Thời gian chuyến đi	ngày	10	11	12
21	Giá thành vận chuyển	TEU/chuyến	3.693.031	3.463.123	3.398.248

22	Số lượng chuyến đi	chuyến/năm	32	29	27
23	Lãi suất	%/năm	13	13	13
24	Chi phí vốn đầu tư	VNĐ/chuyến	276.137.931	607.503.448	994.096.552
25	Chi phí cơ hội đầu tư đơn vị	VNĐ/TEU	276.138	303.752	331.366
26	Tổng chi phí tính đổi đơn vị	VNĐ/TEU	3.969.169	3.766.875	3.729.614

Với:

- Các hệ số tính toán các khoản mục chi phí được lấy ở mức trung bình;

- Thời gian sử dụng tàu được lấy là 15 năm;

- Đơn giá nhiên liệu FO là 8.000.000 (VNĐ/T) và DO là 11.000.000 (VNĐ/T);

- Đơn giá xếp và dỡ container 20'/40' là 65/100 (USD/cont).

Kết quả tính toán ở bảng 3.20 cho thấy cỡ tàu 1.500 TEU có chi phí tính đổi đơn vị thấp nhất 3.729.614 VNĐ/TEU. Do đó, cỡ tàu tối ưu để đưa vào khai thác tuyến vận tải Hải Phòng – Hồ Chí Minh – Singapore – Hồ Chí Minh – Hải Phòng là 1.500 TEU.

Số liệu bảng 3.10 cho thấy, lượng hàng container vận tải tuyến quốc tế do đội tàu Vinalines đảm nhận năm 2015 là 44.434 (TEU). Lượng hàng này được tính toán dựa trên tỷ trọng tàu container của đội tàu Vinalines so với đội tàu Việt Nam năm 2015. Với thời gian chuyển đi là 12 (ngày) thì 1 tàu container có thể đáp ứng được khối lượng hàng hóa cần vận chuyển này.

Do đó, giải pháp đặt ra ở đây là:

- Tổng công ty hàng hải Việt Nam nên đầu tư tàu container cỡ 1.500 TEU để mở lại tuyến vận tải quốc tế chặng ngắn như Hải Phòng – Hồ Chí Minh – Singapore – Hồ Chí Minh – Hải Phòng hay Hồ Chí Minh – Bangkok – Laemchabang – Hồ Chí Minh để vận chuyển hàng container cho các chủ hàng trong nước cũng như tìm kiếm thêm nguồn hàng nước ngoài. Song song với đó là từng bước thiết lập các tuyến liner nối các cảng nước sâu mới được đầu tư tại khu vực Cái Mép - Thị Vải đến các trung tâm trung chuyển khác trong khu vực.

- Phát triển hệ thống đại lý (đại lý tàu, hàng hóa) để thu hút các chủ hàng nước ngoài. Bên cạnh đó, củng cố và phát triển một công ty khai thác container

hiện có (Công ty vận tải biển container Vinalines, đơn vị chủ lực về vận tải tàu container của Vinalines) để chuẩn bị hình thành công ty vận tải container khai thác tàu mẹ. Từ đó, cùng với việc đầu tư tàu mở loại tuyến container chặng ngắn sẽ nghiên cứu hợp tác để mở tuyến container trên các chặng trung và dài nội Việt Nam – Châu Âu; Việt Nam - Ấn Độ/Trung Đông; Việt Nam – Mỹ.

3.2.3. Giải pháp hợp lý hóa đội tàu dầu

Tính đến ngày 31/12/2015 thì đội tàu dầu của tổng công ty hàng hải Việt Nam gồm 6 chiếc với tổng trọng tải 288.333 DWT với tỷ trọng 13,54% đội tàu Vinalines và do 3 đơn vị quản lý là công ty vận tải biển Vinalines (VLC), công ty TNHH MTV vận tải Biển Đông và công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam (VOSCO). Tàu dầu của VLC gồm 2 chiếc có trọng tải ngang nhau, 50.530 DWT và đều cho các đối tác nước ngoài thuê định hạn, hiệu quả kinh doanh thấp. Tàu dầu của VOSCO là cặp tàu chị - em hiện đại và do công ty trực tiếp khai thác các tuyến bờ đông kênh đào Suez, kết quả kinh doanh không cao do chi phí tài chính lớn.

Theo quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030, thị phần hàng lỏng (dầu và sản phẩm dầu) đội tàu Việt Nam đảm nhận năm là 27,7 % lượng hàng xuất nhập khẩu và 100% lượng hàng nội địa. Từ tỷ trọng các loại tàu của đội tàu Vinalines với đội tàu Việt Nam, tính được lượng hàng lỏng xuất nhập khẩu và nội địa mà đội tàu Vinalines đảm nhận trong năm 2015 lần lượt là 336.699 T và 1.685.879 T (bảng 3.10).

Đề án tái cơ cấu tổng công ty hàng hải Việt Nam đã chỉ rõ, tiếp tục tập trung khai thác đội tàu hiện có và nghiên cứu phát triển, đầu tư thêm tàu cũng như tuyến vận tải đối với đội tàu hàng rời và đội tàu container mà không phát triển đội tàu dầu.

Thế mạnh khai thác của tổng công ty hàng hải Việt Nam là đội tàu hàng rời, là đội tàu chủ lực của đội tàu hàng rời quốc gia. Với vận chuyên dầu và sản phẩm dầu, Vinalines chỉ là bên cung cấp dịch vụ vận tải hay nói cách khác Vinalines chỉ thực hiện vận tải đứt đoạn mà không vận tải theo chuỗi. Số lượng

tàu dầu của Vinalines ít, chỉ cung cấp dịch vụ vận tải nên không có lợi thế nhờ quy mô. Nếu đầu tư đội tàu dầu để đảm nhận lượng hàng vận chuyển theo quy hoạch thì Vinalines cần nguồn vốn lớn, chi phí tài chính chiếm tỷ lệ lớn trong chi phí khai thác tàu, đội tàu không đủ khả năng cạnh tranh. Do đó, Vinalines nên nhường quyền vận tải dầu và các sản phẩm dầu cho tập đoàn dầu khí vì họ vừa là người khai thác vừa là người vận chuyển, cung cấp vận tải theo chuỗi, đem lại hiệu quả kinh doanh cao.

Xét điều kiện thực tiễn đội tàu dầu tổng công ty hàng hải Việt Nam cũng như quy hoạch, định hướng phát triển trình bày ở trên, giải pháp đưa ra đối với đội tàu dầu Vinalines là tiếp tục nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu chở dầu sản phẩm hiện có, đẩy mạnh công tác tự quản lý kỹ thuật đội tàu. Tổng công ty không đầu tư phát triển đội tàu dầu để tập trung nguồn vốn đầu tư đội tàu và mở rộng phạm vi hoạt động với tàu hàng khô và tàu container.

KẾT LUẬN

Trong phạm vi khoảng hơn 80 trang, đề tài “Nghiên cứu đề xuất giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam” đã trình bày những nội dung cơ bản liên quan đến tàu biển, cơ cấu đội tàu và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu. Đề tài tập trung phân tích, đánh giá thực trạng cơ cấu đội tàu biển tổng công ty hàng hải Việt Nam theo các tiêu thức khác nhau như tuổi tàu, loại tàu, cỡ tàu... Từ thực trạng này và cơ sở pháp lý là những đề án, quy hoạch liên quan; tác giả đã đề xuất các giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu tổng công ty theo từng loại tàu; góp phần nâng cao hiệu quả sản xuất, kinh doanh và sức cạnh tranh của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, tương xứng với tiềm năng cũng như nguồn lực được giao. Từ những giải pháp hợp lý hóa cơ cấu đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam, có thể áp dụng cho các doanh nghiệp vận tải biển khác vì đội tàu tổng công ty hàng hải Việt Nam là đội tàu chủ lực của kinh tế biển Việt Nam.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Ban Quản lý thuyền viên và tàu biển, Tổng công ty hàng hải Việt Nam; Tổng hợp số liệu đội tàu giai đoạn 2006-2009.
2. Ban Quản lý thuyền viên và tàu biển, Tổng công ty hàng hải Việt Nam; Danh sách đội tàu tính đến hết năm 2010, 2011, 2012, 2013, 2014 và 2015.
3. TS. Phạm Văn Cương (2003), Tổ chức khai thác đội tàu vận tải biển, Tập 1, Trường Đại học Hàng hải.
4. PGS. TS. Phạm Văn Cương, TS. Nguyễn Hữu Hùng (2012), Tổ chức kỹ thuật vận chuyển, Trường đại học Hàng hải.
5. PGS. TS. Phạm Văn Cương, TS. Hoàng Hùng (2011), Giáo trình ứng dụng các phương pháp toán trong quản lý vận tải biển, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.
6. Công ty vận tải biển Vinalines, Tổng công ty hàng hải Việt Nam; Báo cáo kết quả kinh doanh công ty vận tải biển Vinalines năm 2011, 2012, 2013, 2014 và 2015.
7. Công ty vận tải biển container Vinalines, Tổng công ty hàng hải Việt Nam; Báo cáo kết quả kinh doanh đội tàu năm 2011, 2012, 2013, 2014 và 2015.
8. Công ty cổ phần vận tải biển Vinaship, Tổng công ty hàng hải Việt Nam; Hiệu quả kinh tế của các phương tiện năm 2011, 2012, 2013, 2014 và 2015.
9. Công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam, Tổng công ty hàng hải Việt Nam; Báo cáo kết quả kinh doanh đội tàu năm 2011, 2012, 2013, 2014 và 2015.
10. Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải (2013); Đề án lập điều chỉnh quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Báo cáo giữa kỳ (Tóm tắt).
11. Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải (2014); Quy hoạch (Điều chỉnh) phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030; Báo cáo cuối kỳ.

12. Cục Hàng hải Việt Nam, Bộ Giao thông vận tải (2014); Đề án Tái cơ cấu vận tải biển phục vụ sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa và phát triển bền vững giai đoạn đến năm 2020; (Dự thảo).

13. KS. Nguyễn Thị Minh Ngọc (2013), Một số giải pháp tái cơ cấu đội tàu biển của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Luận văn thạc sỹ kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

14. PGS. Vương Toàn Thuyên (2004), Kinh tế vận tải biển, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

15. Tổng công ty hàng hải Việt Nam (2012), Đề án tái cơ cấu tổng công ty hàng hải Việt Nam.

16. Thủ tướng Chính phủ (2009), Quyết định số 1601/QĐ-TTg ngày 15 tháng 10 năm 2009 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

17. Thủ tướng Chính phủ (2014), Quyết định số 1517/QĐ-TTg ngày 26 tháng 08 năm 2014 về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2020 và định hướng đến năm 2030.

18. Website tổng công ty hàng hải Việt Nam,
www.vinalines.com.vn.

19. Website cục hàng hải Việt Nam,
www.vinamarine.gov.vn.

20. Website công ty vận tải biển Vinalines
www.vinalines-shipping.com

21. Website công ty vận tải biển container Vinalines
www.vinalinescontainer.com

22. Website công ty cổ phần vận tải biển Vinaship
www.vinaship.com.vn

23. Website công ty cổ phần vận tải biển Việt Nam

www.vosco.vn

24. Website của hội nghị liên hợp quốc về thương mại và phát triển UNCTAD (United Nations Conference on Trade and Development)

[http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-MaritimeTransport
\(Series\).aspx](http://unctad.org/en/Pages/Publications/Review-of-MaritimeTransport(Series).aspx).

25. Website: [http://old.voer.edu.vn/module/kinh-te/nhung-khai-niem-
chung-ve-co-cau-kinh-te.html](http://old.voer.edu.vn/module/kinh-te/nhung-khai-niem-chung-ve-co-cau-kinh-te.html)

26. Bách khoa toàn thư mở Wikipedia,

<https://vi.wikipedia.org/wiki>