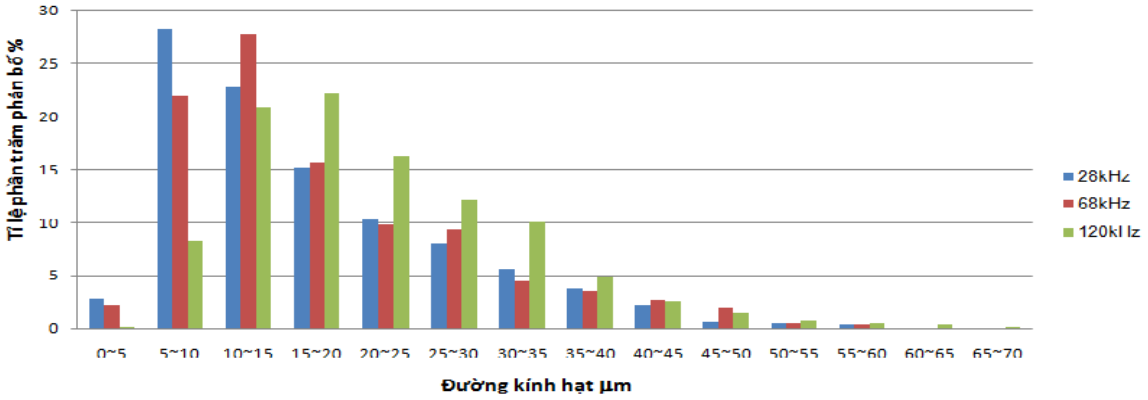
chiếm 8,4%. Phạm vi đường kính hạt phân bố tập trung nhất với tần số sóng siêu âm là 28KHz ,68 KHz và 120KHz lần lượt là 5÷10μm, 10÷15μm và 15÷20μm. Từ đây có thể nhận thấy, khi tần số sóng siêu âm càng tăng thì kích thước hạt càng tăng. Nguyên nhân là khi tần số sóng siêu âm càng tăng, hiệu ứng "không hóa" càng yếu và khó xảy ra.



Hình 4. Phân bố đường kính hạt Niken khi tần số sóng siêu âm thay đổi

5. Kết luận

Bài báo đã thực hiện một số thí nghiệm để đưa ra được sự ảnh hưởng của một số thông số sóng siêu âm đến đường kính hạt niken khi gia công bằng hệ thống tia lửa điện kết hợp với sóng siêu âm riêng biệt. Cụ thể là đã nghiên cứu ảnh hưởng của công suất sóng siêu âm và tần số sóng siêu âm, sử dụng phần mềm Smileview & Origin thống kê đường kính hạt, đưa ra biểu đồ quan hệ giữa công suất và tần số siêu âm với đường kính hạt niken. Kết quả đưa ra là khi công suất sóng siêu âm càng lớn thì đường kính hạt niken càng nhỏ và khi tần số sóng siêu âm càng tăng thì kích thước hạt càng tăng.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Berkowitz, A.E., Harper, H.,Smith,D. J.Hu,H.,Jiang,Q., Solomon, V. C. et al. (2004). *"Hollow metallic microspheres produced by spark erosion"* [J]. Applied Physics Letters,85, 940–942.

[2] CARREY J, RADOUSKY H B, BERKOWITZ A E. *"Spark-eroded particles: Influence of processing parameters"* [J]. Journal of Applied Physics, 2004, 95(31) :823-929.

[3] Vineet Srivastava, Pulak M. Pandey. "*Effect of process parameters on the performance of EDM process with ultrasonic assisted cryogenically cooled electrode* "[J]. Journal of Manufacturing Processes, 2012, 393–402 .

[4] Nguyễn Tiến Dũng, LiYan, Li XiangLong. "*Nghiên cứu thiết kế hệ thống gia công bằng tia lửu điện kết hợp với siêu âm và phân tích cơ chế hình thành hạt vật liệu rỗng khi gia công bằng phương pháp này* "[J]. Tạp chí Khoa học – Công nghệ Hàng hải, số 40-11/2014.

[5] SONG Hongwei, LI Xianglong, ZHANG Chu. "*Technical study and analysis of hollow micro-nano spheres produced by EDM* "[J]. *Modern Manufacturing Engineering*, 2011, (11) :90-92.

[6] LIU Yifan, LI Xianglong, BAI Fushi, et al. *"Effect of system parameters on the size distribution of hollow nickel microspheres in ultrasonic-aided electrical discharge machining process"* [J]. Particuology, 2014.(17):36-41.

Người phản biện: PGS.TS. Đào Ngọc Biên; ThS. Lê Văn Cương

TÁC ĐỘNG CỦA CÔNG ƯỚC LAO ĐỘNG HÀNG HẢI 2006 TỚI CÁC CHỦ TÀU VIỆT NAM

THE IMPACT OF MARITIME LABOUR CONVENTION 2006 TO THE SHIPOWNERS OF VIETNAM

TS. NGUYỄN HỮU HÙNG

Khoa Kinh tế, Trường ĐHHH Việt Nam

Tóm tắt

Bài báo giới thiệu một số tác động của Công ước MLC 2006 tới các chủ tàu biển Việt Nam trong bối cảnh hội nhập quốc tế và những khó khăn trước mắt về tài chính của các chủ tàu Việt Nam.

This document was created using SOLIDPDFTools To remove this message, purchase the product at www.SolidDocuments.com

Astract

This article introduces some affects of MLC 2006 to Vietnamese Shipowners in the international integration context and the difficulties ahead in term of finance of Vietnamese shipowners.

1. Đặt vấn đề

Những thay đổi của quy phạm pháp luật trong ngành Hàng hải sẽ ảnh hưởng tích cực đến sự phát triển của ngành theo xu thế bền vững. Ngành Hàng hải là một ngành có tính hội nhập quốc tế sớm hơn và rộng hơn so với nhiều ngành vận tải khác, điều này vừa là cơ hội để đội tàu các quốc gia vươn ra thị trường quốc tế, nhưng đồng thời cũng đem lại nhiều thách thức cho không ít các chủ tàu có tiềm lực tài chính hạn chế.

Thực tế, trong thời gian qua ở Việt Nam đã có một số bài viết về ảnh hưởng của việc gia nhập Công ước MLC đối với ngành Hàng hải Việt Nam nói chung trên góc độ quản lý Nhà nước, lợi ích chung của thuyền viên. Tuy nghiên, chưa có những đánh giá các tác động của việc gia nhập Công ước này tới những khó khăn và thách thức của các chủ tàu Việt Nam. Do vậy, cần có những nghiên cứu đánh giá cụ thể hơn cả về lợi ích cũng như khó khăn trước mắt và lâu dài tới các chủ tàu Việt Nam.

2. Giới thiệu tổng quan về MLC 2006

2.1. Bối cảnh ra đời và hiệu lực của MLC 2006

Công ước Lao động hàng hải, 2006 (Maritime Labour Convention, 2006) gọi tắt là MLC đã được Hội nghị các nước thành viên Tổ chức Lao động quốc tế (ILO) thông qua vào ngày 23/02/2006 tại Geneva, Thụy Sỹ. Theo quy định, Công ước MLC 2006 sẽ có hiệu lực sau 12 tháng kể từ khi có tối thiểu 30 quốc gia thành viên của ILO với tổng dung tích đăng ký (GT) tối thiểu là 33% tổng dung tích đội tàu biển trên thế giới tại thời điểm phê chuẩn. Thực tế, Công ước có hiệu lực từ ngày 20 tháng 8 năm 2013.

2.2. Mục tiêu của Công ước MLC 2006

Công ước MLC 2006 nhằm đưa ra các quy định tiêu chuẩn để đảm bảo quyền lợi của thuyền viên trên toàn thế giới, không phân biệt thuyền viên thuộc quốc gia mà tàu treo cờ. Bên cạnh đó, Công ước này cũng đề cập tới sự cần thiết phải phối hợp giữa các tổ chức có thẩm quyền tại các quốc gia trong việc chấp nhận thực hiện một hệ thống kiểm tra, giám sát và cấp Giấy chứng nhận MLC có giá trị sử dụng rộng rãi khi tàu đến các cảng trên phạm vi toàn thế giới [6].

2.3. Tính phù hợp với các Công ước khác

Do Công ước MLC 2006 ra đời muộn hơn so với các Công ước khác cho nên các tiêu chuẩn được đề ra trong Công ước này hoàn toàn phù hợp với các Công ước cốt lõi về Hàng hải khác (SOLAS 1974 và các lần sửa đổi bổ sung; STCW 1978 và các lần sửa đổi bổ sung; MARPOL 73/78 và các lần sửa đổi bổ sung) và với thực tiễn hoạt động của vận tải biển trong xu hướng hội nhập quốc tế.

2.4. Tình hình áp dụng tại Việt Nam

Vào thời điểm Công ước MLC 2006 có hiệu lực thì ngành Hàng hải Việt Nam cũng đã sẵn sàng áp dụng các quy định của công ước này. Trước đó, các Bộ, ngành liên quan đã tích cực nghiên cứu, soạn thảo các văn bản pháp quy để điều chỉnh các lĩnh vực thuộc phạm vi ngành Hàng hải phù hợp với các quy định của Công ước này. Nhờ vào việc tham gia Công ước MLC 2006 mà Việt Nam sẽ từng bước có được một hệ thống văn bản pháp quy hoàn chỉnh, minh bạch, phù hợp với các chuẩn mực chung của luật pháp quốc tế về lao động trong ngành Hàng hải.

3. Những tác động tích cực của Công ước đối với các chủ tàu và thuyền viên Việt Nam

3.1. Các tác động tích cực đến chủ tàu

Công ước MLC 2006 có hiệu lực sẽ tác động tích cực tới các chủ tàu với các mức độ khác nhau, trên các mặt khác nhau, tùy theo trình độ phát triển kinh tế và luật lệ của các quốc gia tàu treo cờ. Chúng ta đi sâu phân tích, đánh giá cơ hội của chủ tàu trên một số mặt cụ thể sau đây khi gia nhập Công ước.

a. Sử dụng đội ngũ thuyền viên có chất lượng cao:

Trước khi Công ước có hiệu lực, một số chủ tàu của nhiều quốc gia có trình độ kinh tế chậm phát triển, trong đó có Việt Nam, ít chú trọng tới trình độ và năng lực của thuyền viên, thậm chí

This document was created using SOLIDPDFTools To remove this message, purchase the product at www.SolidDocuments.com

không đáp ứng đầy đủ các quy định của Công ước quốc tế về tiêu chuẩn huấn luyện, cấp chứng chỉ và trực ca đối với thuyền viên, năm 1978, sửa đổi năm 1995 và 2010 (STCW 78/95/2010). Khi MLC 2006 có hiệu lực (Quy định 1.2 và 1.3 của Đề mục 1), Công ước này sẽ bổ trợ cho STCW và do đó làm cho chất lượng thuyền viên sẽ được nâng lên đáng kể, đặc biệt là các chủ tàu thuộc các quốc gia trên vùng Nam Á vốn lâu nay ít quan tâm đến chất lượng thuyền viên.

Chất lượng thuyền viên là kết quả của đào tạo, cạnh tranh, trình độ và kinh nghiệm của thuyền viên. Bên cạnh đó, chất lượng thuyền viên cũng bao gồm khả năng giao tiếp cả trên tàu và trên bờ với các bên khác như chính quyền cảng, cảng vụ, hoa tiêu, đại lý, v.v. Trong môi trường vận tải quốc tế, tiếng Anh có xu hướng được sử dụng như là ngôn ngữ thông dụng, do vậy các chuẩn đạt được về tiếng Anh của thuyền viên sẽ đem lại nhiều thuận lợi cho chủ tàu trong quá trình quản lý và khai thác các con tàu của họ trên các tuyến vận tải quốc tế. Thuyền viên Việt Nam được đào tạo rất bài bản về chuyên môn, nghiệp vụ, nhưng lại hạn chế về tiếng Anh, do đó gây không ít khó khăn cho chủ tàu khi đối mặt với sự kiểm tra của các nhà chức trách tại các cảng cũng như việc triển khai thực hiện các kế hoạch sản xuất cụ thể của các chủ tàu nước ngoài khi thuê thuyền viên Việt Nam (trừ các sĩ quan).

b. Đảm bảo an toàn và hiệu quả hơn trong quá trình khai thác tàu:

Trước khi Công ước MLC 2006 có hiệu lực, vấn đề chất lượng thuyền viên chưa được quan tâm triệt để về mọi mặt, do vậy dễ xảy ra những sự cố đáng tiếc cho chủ tàu mà nguyên nhân bắt nguồn từ sự bất cẩn hoặc yếu kém về nhận thức nghề nghiệp và năng lực chuyên môn của thuyền viên. Các thống kê trong những năm qua cho thấy các sự kiện hàng hải nghiêm trọng chủ yếu xảy ra đối với các tàu cũ chạy tuyến nội địa, đặc biệt là với các quốc gia buông lỏng quản lý chất lượng thuyền viên (đắm tàu khách của Hàn Quốc, Hy Lạp, đắm tàu hàng của Việt Nam và các quốc gia trên vùng Biển Đỏ, vùng phía nam biển Địa Trung Hải).

Khi Công ước MLC 2006 có hiệu lực, đội ngũ thuyền viên đạt tiêu chuẩn và chất lượng ngày càng nâng cao, các chủ tàu Việt Nam sẽ được giảm đáng kể các tai nạn lao động cũng như các tai nạn hàng hải. Bên cạnh đó, năng suất lao động của thuyền viên ngày càng tăng lên, chất lượng bảo quản hàng hóa tốt hơn, hiệu quả kinh tế của các chủ tàu sẽ cao hơn nhờ vào việc được sử dụng đội ngũ thuyền viên đạt chuẩn trình độ theo yêu cầu của MLC 2006 (Quy định 1.2 và 1.3 của Đề mục 1).

3.2. Các tác động tích cực đến thuyền viên Việt Nam

Theo thống kê của Cục Hàng hải Việt Nam, năm 2014 Việt Nam có khoảng 45.000 thuyền viên, trong đó gần 7.000 thuyền viên thuộc Hiệp hội chủ tàu Việt Nam, làm việc cho các chủ tàu biển Việt Nam và các chủ tàu nước ngoài chạy trên các tuyến quốc tế [1]. Thông qua việc triển khai thực hiện Công ước MLC 2006, đội ngũ thuyền viên Việt Nam sẽ được hưởng các quyền lợi hợp pháp với những điều kiện lao động tốt hơn cho họ, đặc biệt là tiền công, điều kiện ăn ở, chăm sóc y tế và phúc lợi xã hội khi làm việc trên tàu biển trong nước và nước ngoài. Một số lợi ích cụ thể của thuyền viên như sau:

a. Thời gian làm việc và nghỉ ngơi hợp lý: Một số quốc gia mà tàu treo cờ (đặc biệt là các nước cờ Thuận tiện) không quan tâm sâu sắc tới chế độ làm việc và nghỉ ngơi của thuyền viên khi là việc trên tàu biển, không quy định cụ thể chế độ này cho thuyền viên bằng các văn bản pháp quy, mà do các chủ tàu tự quy định với thuyền viên trong các hợp đồng thuê thuyền viên. Do vậy, dẫn đến tình trạng thuyền viên làm việc quá giờ, ít được nghỉ ngơi để phục hồi sức lao động, ảnh hưởng đến sức khỏe và tâm lý của thuyền viên. Đây cũng là một trong những nguyên nhân gây tiềm ẩn tới các tai nạn lao động của bản thân thuyền viên và tai nạn cho tàu trong quá trình sản xuất vận tải.

Trước khi MLC 2006 có hiệu lực, Bộ Giao thông vận tải của Việt Nam cũng đã nghiên cứu han hành Thông tư số 05/2012/TT-BGTVT quy định thời gian làm việc và nghỉ ngơi đối với thuyền viên làm việc trên tàu biển Việt Nam. Cuối năm 2014, Chính phủ Việt Nam ban hành Nghị định số 121/2014/NĐ-CP quy định chi tiết một số điều của Công ước Lao động hàng hải năm 2006 về chế độ lao động của thuyền viên làm việc trên tàu biển. Nhờ các chính sách đó mà thuyền viên làm việc trên các tàu biển có cơ hội được bù đắp tiền công lao động xứng đáng với công sức và thời gian mà họ đã bỏ ra.

b. Chỗ ăn ở, các trang thiết bị sinh hoạt và làm việc trên tàu được cải thiện: Vấn đề này được thấy rõ đối với các quốc gia kém phát triển kinh tế, có đội tàu biển lạc hậu về kỹ thuật, thậm

This document was created using SOLIDPDFTools To remove this message, purchase the product at www.SolidDocuments.com

chí với cả nhiều chủ tàu ở Việt Nam trong giai đoạn vừa qua khai thác các tàu quá già cỗi. Tình trạng các phòng nghỉ của thuyền viên, bếp ăn tập thể trên nhiều tàu của các quốc gia nêu trên trước đây rất tồi tàn, bố trí không hợp lý đã ảnh hưởng không nhỏ tới sức khỏe của thuyền viên, đặc biệt là các tàu chạy tuyến nội địa (không đảm bảo độ kín để chống ồn, mát mẻ và thông thoáng khi đến mùa/vùng nóng, ấm áp khi đến mùa/vùng lạnh). Sau khi Công ước có hiệu lực, các chủ tàu mà trước hết là các tàu hoạt động tuyến quốc tế phải trang bị lại, nâng cấp, sửa chữa nơi ăn chốn ở của thuyền viên cho phù hợp quy định của Công ước để có được Giấy chứng nhận MLC. Nhờ đó mà thuyền viên làm việc trên tàu được cải thiện tích cực về sức khỏe và môi trường sinh hoạt, đặc biệt là làm cho họ cảm thấy hài lòng về điều kiện ăn ở trong thời gian xa gia đình và người thân.

c. Đảm bảo an toàn lao động: Công ước đưa ra các quy định có tính tích cực hơn trong việc bắt buộc các chủ tàu phải thực sự quan tâm tới điều kiện lao động của thuyền viên trên các tàu biển. MLC 2006 qui định bắt buộc các công ty chủ tàu phải có chính sách về an toàn lao động và tạo môi trường làm việc an toàn cho thuyền viên phù hợp với luật quốc gia và thông lệ quốc tế. Các chủ tàu phải xây dựng qui trình hướng dẫn về nhận biết và các biện pháp cơ bản ngăn ngừa các tai nạn nghề nghiệp khi làm việc trên tàu. Các chủ tàu phải trang bị cho thuyền viên các thiết bị, dụng cụ an toàn cá nhân, hướng dẫn cho thuyền viên sử dụng một cách thành thạo các trang thiết bị đó. Nhờ vào việc áp dụng Công ước mà tai nạn lao động của thuyền viên chắc chắn sẽ giảm xuống một cách đáng kể, điều này hết sức có ý nghĩa đối với thuyền viên làm việc trên các tàu tại các nước kém phát triển kinh tế.

d. Tiền công lao động được nâng lên: Công ước MLC 2006 yêu cầu các chủ tàu phải có qui trình thanh toán tiền công cho thuyền viên trong thời làm việc trên tàu (On board). Đồng thời các chủ tàu phải đảm bảo mức lương cơ bản trả theo nguyên tắc làm việc tối đa 8 giờ/ngày và 48 /một tuần. Số giờ làm việc nhiều nhất của thuyền viên không được vượt quá 14 giờ/ngày và 72 giờ/tuần. Tiền lương tối thiểu làm ngoài giờ phải đảm bảo ở mức bằng 1,25 tiền lương cơ bản tính theo giờ [6].

Mức lương cơ bản phụ thuộc vào mức sống của từng quốc gia và chính sách tiền lương chi phối đến người lao động trong ngành hàng hải của các quốc gia. Lương cơ bản của một thuyền viên làm việc trên tàu phụ thuộc vào mức lương tối thiểu và hệ số lương theo chức danh tương ứng.

Mức tiền công trả cho thời gian làm thêm giờ (Overtime) áp dụng khi quy định số giờ làm việc chuẩn trong tuần được hoàn thành. Số giờ làm việc trong tuần thay đổi từ 40 đến 48 giờ/tuần, tùy theo từng khu vực kinh tế. Các sĩ quan có thể nhận lương thêm giờ theo cách trả trọn gói và không chịu ảnh hưởng của các quy định về thời gian làm việc/thời gian nghỉ ngơi, họ được thanh toán theo nhiệm vụ cần thực hiện trên tàu ở mức 75-85% lương cơ bản, tùy theo thỏa thuận với chủ tàu [5]. Tuy nhiên, các thủy thủ có thể nhận trực tiếp tiền thêm giờ hoặc khoản trọn gói vào cùng với lương cơ bản tính theo số giờ vượt quá đã thỏa thuận. Số giờ làm thêm thường được ấn định ở mức 103 giờ/tháng, mức tiền ngoài giờ theo thỏa thuận nhưng ít nhất là bằng 1,25 tiền lương cơ bản tính theo giờ theo quy định của MLC 2006.

Lương trả cho thuyền viên trong thời gian nghỉ phép trên tàu (Leave/vacation) cũng đã được một số quốc gia nhất định quan tâm. Đây là khoản tiền công trả cho mỗi thuyền viên trong thời gian họ được phép rời tàu để nghỉ ngơi nhưng thực tế vẫn phục vụ trên tàu. Thực tế cho thấy, các nhân viên làm việc trên bờ được phép rời văn phòng sau khi hết giờ làm việc và được nghỉ các ngày lễ và chủ nhật, trong khi đó thuyền viên công tác trên tàu phải làm việc suốt tất các ngày trong tháng, do đó họ phải được bù đắp cho sức lao động đã bỏ ra trong thời gian này. Thời gian nghỉ ngơi thực tế có thể được trả theo lương hoặc được thanh toán theo phụ phí nghỉ phép và nói chung từ khoảng 2,5 ngày/tháng theo mức tối thiểu của MLC 2006 (Quy định 2.4, mục 2, Tiêu chuẩn A2.4 của Đề mục 2) hoặc 9 ngày theo Công đoàn Hàng hải thế giới (ITF) cho đến mức quy định của ngành hàng hải của mỗi quốc gia (mỗi ngày làm việc trên tàu tính cho một ngày dự trữ). Chẳng hạn như Trung Quốc quy định thời gian này (Day leave per month service) là 8 ngày, Mexico, Philippine và nhiều nước khác là 15 ngày hoặc hơn, Myanma là 5 ngày [5].

3.3. Những ảnh hưởng của Công ước đến vấn đề tài chính của chủ tàu Việt Nam

a.Chi phí vốn đầu tư tăng thêm: Do yêu cầu phải thỏa mãn các điều kiện cần thiết của Công ước để được cấp Giấy chứng nhận MLC, các chủ tàu Việt Nam phải bỏ thêm một khoản tiền để đầu tư bổ sung các trang thiết bị trên tàu. Khoản tiền này có thể lên tới hàng trăm triệu đồng hoặc

This document was created using SOLIDPDFTools To remove this message, purchase the product at www.SolidDocuments.com

hàng tỷ đồng tùy thuộc vào cỡ tàu, loại tàu và tuổi tàu. Chi phí vốn đầu tư tăng sẽ kéo theo nhiều khó khăn cho chủ tàu trong quá trình khai thác, khấu hao tài sản cố định tăng lên, giá thành vận chuyển cũng tăng, khả năng cạnh tranh về giá lúc đó khó thực hiện, đặc biệt là đối với các chủ tàu có tiềm lực tài chính thấp, nguồn vốn hạn chế.

b. Phát sinh chi phí vận hành và duy trì hệ thống trang thiết bị đáp ứng MLC: Ngoài việc phải bỏ ra một khoản không nhỏ vốn đầu tư để bổ sung trang thiết bị theo yêu cầu của MLC, các chủ tàu Việt Nam còn phải tốn thêm một khoản chi phí hàng năm để vận hành và duy trì hệ thống trang thiết bị cần thiết phục vụ cho thuyền viên trên tàu. Bên cạnh đó, một trách nhiệm lớn của chủ tàu liên quan đến tài chính hàng năm là tăng tiền công và đảm bảo trả lương cho thuyền viên đúng thời hạn, phải chi trả các phí tổn liên quan đến sức khỏe thuyền viên, việc hồi hương của thuyền viên.v.v.

Dưới đây là những so sánh một phần chi phí tăng thêm của một số chủ tàu Việt Nam khi thực hiện Công ước MLC 2006, bao gồm thu nhập của thuyền viên và đầu tư bổ sung cải thiện nơi sinh hoạt của thuyền viên.

Bảng 1. Tổng thu nhập của một số chức danh trên tàu hàng khô giữa ITF với VOSCO và VINASHIP

TT	Chức danh	Theo ITF* (USD)	Theo VOS ** (Quy đổi USD)	Theo VNS *** (Quy đổi USD)	Chênh lệch thu nhập giữa	
					ITF và VOS (%)	`
1	Thuyền trưởng	4.228	2.231	2.376	189	177
2	Máy trưởng	3.843	1.767	1.974	217	194
3	Thuyền Phó 1	2.729	1.455	1.696	187	160
4	Máy 2	2.185	1.324	1.582	165	138
5	Thuyền Phó 2	2.185	1.063	1.164	205	187
6	Máy 3	2.107	1.063	1.164	198	181
7	Thuyền Phó 3	2.107	950	878	221	239
8	Điện trưởng	2.185	879	792	248	275
9	Thủy thủ	1.255	520	428	241	293
10	Thợ máy	1.255	528	436	237	287
11	Bếp trưởng	1.400	528	500	265	280

*Nguồn: *Drewy Shipping Consultants LTD (2007).Ship operation costs – Annual Review and Forecast*
*** Công ty Cổ phần vận tải biển Việt Nam (2014). Bảng thanh toán lương (bình quân) cho nhóm tàu Panamax,*
**** Công ty Cổ phần vận tải biển Vinaship (2014). Bảng thanh toán lương (bình quân) cho nhóm tàu Handymax*

Nhìn vào bảng lương trên, nếu các chủ tàu Việt Nam phải trả lương theo mức tương đương với quy định của Tổ chức Công đoàn Hàng hải Thế giới (ITF) giai đoạn năm 2007, thì các chủ tàu Việt Nam tính ở năm 2014 phải chi thêm một khoản rất lớn cho tiền lương của thuyền viên. Đây là một khó khăn rất lớn về tài chính đối với các chủ tàu Việt Nam hoạt động tuyến quốc tế khi mà các đòi hỏi về tiền công phải tương đương với quy định của ITF. Từ năm 2008, một số nước có nền kinh tế khó khăn trong khu vực ASEAN như Myanma, Philippines cũng đã trả lương tháng cho thuyền trưởng đang công tác trên tàu hàng khô ở mức thấp nhất là 2.600 USD (Myanma) và 3.900 USD (Philippines), trong khi đó ở Anh trả đến 10.000 USD/tháng [5]. Xét theo yêu cầu của Công ước MLC 2006 về việc chi trả lương (mức lương cho các chức danh căn cứ vào mức lương tối thiểu của ITF và trình độ phát triển kinh tế của từng khu vực) thì thuyền viên Việt Nam vẫn đang hưởng mức lương thấp nhất theo danh nghĩa hay theo bảng lương. Theo ITF, lương cơ bản của thuyền trưởng là 2.426 USD/tháng, tương đương với tổng thu nhập của thuyền trưởng trên tàu cùng cỡ ở Việt Nam mà VOSCO và VINASHIP áp dụng trong thời gian qua [2],[3]. Tuy nhiên, muốn biết tiền lương thực tế của thuyền viên Việt Nam đang làm việc trên các tàu Việt Nam so với các nước khác cao hay thấp thì phải căn cứ nhiều tiêu chí để đánh giá, trong đó có tiêu chí sức mua của đồng tiền thực tế tại từng quốc gia.

Bên cạnh chi phí tiền lương, các chủ tàu Việt Nam mà đặc biệt là các doanh nghiệp vận tải biển có quy mô Nhỏ và Vừa với đội tàu lạc hậu lại gánh thêm khó khăn nữa về tài chính vì họ phải

This document was created using SOLIDPDFTools To remove this message, purchase the product at www.SolidDocuments.com

bỏ thêm một khoản tiền để đầu tư và duy trì hệ thống sinh hoạt của thuyền viên đạt các tiêu chuẩn của Công ước về chỗ ăn ở và các trang thiết bị sinh hoạt, làm việc trên tàu. Các tàu càng cũ, lạc hậu thì chi phí để nhận được Giấy chứng nhận MLC càng cao, đây là một trong những yếu tố khách quan hạn chế các chủ tàu quy mô nhỏ tham gia vận tải tuyến quốc tế. Dưới đây là một ví dụ minh họa cho việc tăng chi phí đầu tư với các mức độ khác nhau của các tàu hàng khô tổng hợp cỡ trên 4.000 GT dưới 5 tuổi của Công ty TNHH Thương mại và Vận tải biển Hoàng Gia để nhận được Giấy chứng nhận lao động Hàng hải do Đăng kiểm Việt Nam cấp [4].

Bảng 2. Các chi phí phát sinh liên quan đến nơi sinh hoạt và lương của thuyền viên tàu cỡ trên 4.000GT

Cỡ tàu (GT)	Chi phí lương thuyền viên (VNĐ)		Chi phí nơi sinh hoạt và làm việc (VNĐ)	
	Trước khi áp dụng MLC	*Sau khi áp dụng MLC*	*Trước khi áp dụng MLC*	*Sau khi áp dụng MLC*
4.200	220.000.000 (19 thuyền viên)	240.000.000 (Chỉ tăng lương của AB và OS)	Không xác định	87.526.000
4.500	255.500.000 (21 thuyền viên)	264.700.000 (Chỉ tăng lương của AB và OS)	Không xác định	126.609.300

Nguồn: Công ty TNHH Thương mại và Vận tải biển Hoàng Gia, 2014

Nhìn vào bảng trên cho thấy mặc dù số tiền đầu tư bổ sung và chi phí lương tăng thêm cho một tàu 4.500GT, dưới 5 tuổi chỉ tốn đến gần 140 triệu, nhưng chi phí duy trì hệ thống này hàng năm lại là một vấn đề không đơn giản đối với các chủ tàu quy mô nhỏ trong điều kiện cạnh tranh tự do và thị trường vận tải biển khó khăn như hiện nay.

4. Kết luận

Công ước MLC 2006 có hiệu lực sẽ đem lại nhiều quyền lợi cho hơn 1,2 triệu thuyền viên của tất cả các quốc gia trên toàn thế giới, trong đó có hơn 45.000 thuyền viên Việt Nam (gần 7.000 thuyền viên thường xuyên hoạt động trên các tuyến quốc tế). Các thuyền viên có được các điều kiện sinh hoạt, làm việc và chế độ chăm sóc sức khỏe tốt hơn, từ đó làm cho họ gắn bó với nghề nghiệp lâu dài hơn. Tuy nhiên, Công ước cũng ảnh hưởng không nhỏ đến ngân quỹ của không ít các chủ tàu Việt Nam do phải đầu tư thêm để lắp đặt mới hoặc hoán cải hệ thống sinh hoạt đạt tiêu chuẩn theo yêu cầu của Công ước, đồng thời phải bỏ thêm chi phí để duy trì và vận hành hệ thống này hàng năm.

Mặc dù có ảnh hưởng không nhỏ đến tài chính của một số chủ tàu của Việt Nam, nhưng lợi ích đạt được của việc tham gia Công ước MLC 2006 là rất lớn, đó là sự phát triển bền vững trong ngành Hàng hải nói chung, sự an toàn và hiệu quả trong khai thác tàu cho hầu hết các chủ tàu Việt Nam nói riêng.

Để đạt được lợi ích chung, cần thiết phải triển khai thực hiện đồng bộ và triệt để các lĩnh vực mà Công ước MLC 2006 đã quy định, không chỉ đối với Bộ Giao thông vận tải mà còn cả với các Bộ, ngành khác trên phạm vi cả nước.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

[1] Cục Hàng hải Việt Nam (2014). Báo cáo tổng kết năm 2013 và phương hướng nhiệm vụ năm 2014.
[2] Công ty Cổ phần Vận tải biển Việt Nam (2014). Báo cáo tổng hợp Lao động-Tiền lương.
[3] Công ty Cổ phần Vận tải biển Vinaship (2014). Báo cáo tổng hợp Lao động-Tiền lương.
[4] Công ty TNHH Thương mại và Vận tải biển Hoàng Gia (2014). Báo cáo chi phí thực hiện MLC.
[5] Drewy Shipping Consultants LTD (2007). Ship operation costs –Annual Review and Forecast
[6] Maritime Labour Convention, 2006

Người phản biện: PGS.TS. Đặng Công Xưởng; PGS.TS. Nguyễn Kim Phương

This document was created using SOLIDPDFTools To remove this message, purchase the product at www.SolidDocuments.com