

TRƯỜNG ĐẠI HỌC NGOẠI THƯƠNG
KHOA KINH TẾ VÀ KINH DOANH QUỐC TẾ
CHUYÊN NGÀNH KINH TẾ ĐỐI NGOẠI



KHOÁ LUẬN TỐT NGHIỆP

Đề tài:

CÁC GIẢI PHÁP VỀ VỐN ĐỀ PHÁT TRIỂN ĐỘI TÀU
VẬN TẢI BIỂN CỦA VIỆT NAM

Họ và tên sinh viên : Đặng Phương Lê

Lớp : Anh 7

Khoá : 44

Giáo viên hướng dẫn : Hoàng Thị Đoan Trang

Hà Nội, tháng 5 năm 2009

MỤC LỤC

| | |
|---|------------|
| DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT | i |
| DANH MỤC BẢNG BIỂU | ii |
| DANH MỤC CÁC BIỂU ĐỒ | iii |
| LỜI MỞ ĐẦU | 1 |
| CHƯƠNG I. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ VỐN, NGUỒN VỐN, HIỆU QUẢ SỬ DỤNG VỐN CHO ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN ĐỘI TÀU VẬN TẢI BIỂN..... | 4 |
| I. Cơ sở lý luận về vốn, nguồn vốn và hiệu quả sử dụng vốn | 4 |
| 1. Khái quát chung về vốn và nguồn vốn | 4 |
| 1.1. <i>Khái quát chung về vốn</i> | <i>4</i> |
| 1.2. <i>Khái quát chung về nguồn vốn</i> | <i>10</i> |
| 2. Khái quát về hiệu quả sử dụng vốn | 17 |
| 2.1. <i>Khái niệm.....</i> | <i>17</i> |
| 2.2. <i>Các chỉ số đánh giá tình hình tài chính và hiệu quả sử dụng vốn trong doanh nghiệp</i> | <i>18</i> |
| II. Cơ sở lý luận về vận tải biển và đội tàu vận tải biển | 21 |
| 1. Khái quát chung về vận tải biển | 21 |
| 1.1. <i>Khái niệm.....</i> | <i>21</i> |
| 1.2. <i>Vai trò, đặc điểm kinh tế kỹ thuật của vận tải đường biển.....</i> | <i>22</i> |
| 1.3. <i>Tác dụng của vận tải đường biển đối với buôn bán quốc tế</i> | <i>25</i> |
| 1.4. <i>Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải đường biển.....</i> | <i>27</i> |
| 2. Khái quát chung về đội tàu vận tải biển | 29 |
| 2.1. <i>Khái niệm, đặc điểm</i> | <i>29</i> |
| 2.2. <i>Phân loại.....</i> | <i>29</i> |
| III. Vốn, nguồn vốn và hiệu quả sử dụng vốn để phát triển đội tàu biển của các nước trong khu vực và trên thế giới | 31 |
| CHƯƠNG II. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG HUY ĐỘNG VỐN VÀ HIỆU QUẢ SỬ DỤNG VỐN CỦA ĐỘI TÀU VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM | 33 |
| I. Thực trạng đội tàu vận tải biển Việt Nam những năm gần đây | 33 |
| 1. Quy mô đội tàu biển..... | 33 |
| 1.1. <i>Về cơ cấu và số lượng.....</i> | <i>33</i> |
| 1.2. <i>Về tuổi tàu.....</i> | <i>42</i> |

| | |
|---|-----------|
| 2. Sản lượng hàng hóa vận chuyển | 44 |
| 3. Thị phần vận tải | 45 |
| 4. Tương quan với đội tàu các nước trong khu vực và thế giới | 48 |
| II. Thực trạng huy động vốn và hiệu quả sử dụng vốn của đội tàu biển Việt Nam trong thời gian qua..... | 49 |
| 1. Thực trạng huy động vốn | 49 |
| 1.1. <i>Tổng vốn huy động</i> | <i>49</i> |
| 1.2. <i>Cơ cấu vốn</i> | <i>50</i> |
| 1.3. <i>Lĩnh vực được đầu tư vốn.....</i> | <i>52</i> |
| 2. Hiệu quả sử dụng vốn | 56 |
| 3. Đánh giá thực trạng huy động vốn và hiệu quả sử dụng vốn của đội tàu biển Việt Nam | 59 |
| 3.1. <i>Ưu điểm.....</i> | <i>59</i> |
| 3.2. <i>Nhược điểm.....</i> | <i>60</i> |
| CHƯƠNG III. CÁC GIẢI PHÁP VỀ VỐN ĐỂ PHÁT TRIỂN ĐỘI TÀU VẬN TẢI BIỂN NÔNG CỐT CỦA VIỆT NAM | 62 |
| I. Dự báo nhu cầu vận chuyển đường biển đến năm 2010 và xu hướng phát triển đến năm 2020..... | 62 |
| 1. Sự phát triển kinh tế đất nước tác động đến sự tăng trưởng nhu cầu vận chuyển đường biển | 62 |
| 1.1. <i>Tình hình phát triển kinh tế đất nước trong 10 năm vừa qua và dự báo phát triển kinh tế đến năm 2010.....</i> | <i>62</i> |
| 1.2. <i>Tình hình phát triển nhu cầu vận chuyển đường biển đến năm 2010 và xu hướng phát triển đến năm 2020.....</i> | <i>66</i> |
| 2. Nhu cầu đầu tư vốn phát triển đội tàu để đáp ứng nhu cầu vận chuyển.. | 69 |
| 3. Xu hướng phát triển của đội tàu vận tải biển Việt Nam | 71 |
| 3.1. <i>Đổi mới chất lượng đội tàu.....</i> | <i>71</i> |
| 3.2. <i>Đổi mới quy mô đội tàu</i> | <i>72</i> |
| 3.3. <i>Đổi mới cơ cấu đội tàu</i> | <i>72</i> |
| II. Phương hướng phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam trong thời gian tới | 73 |
| 1. Quan điểm của Nhà nước về việc phát triển đội tàu biển quốc gia..... | 73 |
| 2. Phương hướng phát triển đội tàu của các doanh nghiệp vận tải..... | 76 |

| | |
|---|-----------|
| 2.1. <i>Đổi mới toàn diện</i> | 76 |
| 2.2. <i>Đổi mới sâu sắc</i> | 76 |
| III. Những giải pháp về vốn để phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam trong thời gian tới..... | 78 |
| 1. Nhóm giải pháp vĩ mô..... | 78 |
| 1.1. <i>Hỗ trợ vốn để phát triển đội tàu</i> | 78 |
| 1.2. <i>Giải quyết các vấn đề về vốn</i> | 80 |
| 2. Nhóm giải pháp vi mô (các doanh nghiệp vận tải biển) | 80 |
| 2.1. <i>Tranh thủ sự hỗ trợ của Nhà nước</i> | 80 |
| 2.2. <i>Các giải pháp huy động vốn để phát triển đội tàu</i> | 81 |
| 2.3. <i>Các biện pháp nâng cao hiệu quả sử dụng vốn</i> | 88 |
| 2.4. <i>Những biện pháp tổ chức và quản lý sản xuất kinh doanh vận tải biển</i> | 89 |
| KẾT LUẬN | 95 |
| DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO..... | 97 |

DANH MỤC CÁC TỪ VIẾT TẮT

| STT | Từ viết tắt | Diễn giải |
|-----|--------------|--|
| 1 | SXKD | Sản xuất kinh doanh |
| 2 | TSCĐ | Tài sản cố định |
| 3 | VCD | Vốn cố định |
| 4 | TSLT | Tài sản lưu thông |
| 5 | VLD | Vốn lưu động |
| 6 | CBCNV | Cán bộ công nhân viên |
| 7 | XNK | Xuất nhập khẩu |
| 8 | BQ | Bình quân |
| 9 | VN | Việt Nam |
| 10 | JBIC | Japan Bank for International Cooperation (Ngân hàng Hợp tác quốc tế Nhật Bản) |
| 11 | XD | Xây dựng |
| 12 | TP | Thành phố |
| 13 | VC | Vận chuyển |
| 14 | LN | Lợi nhuận |
| 15 | CSH | Chủ sở hữu |
| 16 | GTVT | Giao thông vận tải |
| 17 | VTB | Vận tải biển |

DANH MỤC BẢNG BIỂU

| STT | Số hiệu bảng | Tên bảng | Trang |
|------------|---------------------|---|--------------|
| 1 | 2.1 | Tình hình phát triển số lượng và trọng tải đội tàu biển nòng cốt quốc gia | 36 |
| 2 | 2.2 | Tình hình thực hiện các chỉ tiêu kết quả sản xuất kinh doanh của đội tàu vận tải biển nòng cốt trong gần mười năm qua | 57 |
| 3 | 3.3 | Thống kê khối lượng hàng hóa XNK đi bằng đường biển | 67 |
| 4 | 3.4 | Dự báo khối lượng hàng hóa, hành khách vận chuyển bằng đường biển đến 2010 và 2020 | 67 |
| 5 | 3.5 | Thị phần vận tải biển và tỷ lệ đảm nhận của đội tàu biển Việt Nam | 69 |
| 6 | 3.6 | Quy mô đội tàu VTB Việt Nam năm 2008, 2010 | 75 |

DANH MỤC CÁC BIỂU ĐỒ

| STT | Số hiệu biểu đồ | Tên biểu đồ | Trang |
|------------|------------------------|---|--------------|
| 1 | 3.1 | Tám mặt hàng xuất khẩu trên 2 tỷ USD năm 2008 | 63 |
| 2 | 3.2 | Kim ngạch hàng hóa nhập khẩu | 65 |

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết của đề tài

Đất nước ta đang trong quá trình đổi mới nền kinh tế và hội nhập vào nền kinh tế thế giới, các ngành sản xuất cũng như dịch vụ đều không ngừng nỗ lực cải thiện, phát triển nhằm bắt kịp trình độ của các nước trên thế giới. Vận tải biển giữ vị trí quan trọng nhất trong việc vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của nước ta, chiếm trên 90% lượng hàng vận chuyển. Trong khi đó, đội tàu biển Việt Nam hiện nay mới chỉ chiếm lĩnh được khoảng 20% thị phần vận tải trên thị trường vận tải biển Việt Nam, còn lại là thị phần của các hãng tàu nước ngoài. Ngành vận tải biển nói chung và đội tàu biển nói riêng đang gặp khá nhiều khó khăn và hoạt động không tương xứng với vai trò, vị trí của mình.

Như ta đã biết, vận tải biển là một ngành mũi nhọn của nền kinh tế Việt Nam bởi vì ngành này tạo ra khối lượng công ăn việc làm rất lớn, phù hợp với khả năng đáp ứng của nguồn nhân lực nước nhà, không những thế còn là một ngành xuất khẩu không hao tốn nhiều tài nguyên nhưng lại mang về nhiều ngoại tệ cho đất nước. Nhà nước cần phải có nhiều giải pháp để phát triển ngành kinh tế này, trong đó giải pháp huy động vốn để đầu tư, tăng cường cơ sở vật chất kỹ thuật, xây dựng được một đội tàu vận tải biển mạnh, đủ sức cạnh tranh với đội tàu của các hãng nước ngoài đang là vấn đề rất cần thiết, cấp bách của ngành Hàng hải Việt Nam hiện nay.

Đội tàu biển Việt Nam, trong đó chủ yếu là đội tàu viển dương với quy mô lớn do Nhà nước đầu tư và quản lý, mặc dù trong một số năm qua đã phát triển nhiều về số lượng và chất lượng song chưa đủ để đáp ứng nhu cầu của thị trường vận tải hiện nay. Do ý nghĩa to lớn của vận tải biển cùng đòi hỏi ngày càng cao của thị trường vận tải quốc tế và khu vực nên việc phát triển đội tàu biển Việt Nam vững mạnh về số lượng, uy tín cao về chất lượng phục vụ là mục tiêu quan trọng của nước ta trong giai đoạn hiện nay. Tuy vậy, việc huy động vốn từ những nguồn nào để có thể đáp ứng nhu cầu phát triển đội tàu biển với

quy mô lớn và hiện đại, đồng thời làm thế nào để sử dụng nguồn vốn đầu tư cho đội tàu một cách có hiệu quả đang là khó khăn lớn trong quá trình thực hiện mục tiêu này. Do đó, đề tài **“Các giải pháp về vốn để phát triển đội tàu vận tải biển của Việt Nam”** là rất cần thiết và cấp bách.

2. Đối tượng nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của đề tài là thực trạng sử dụng vốn của đội tàu vận tải biển Việt Nam, trong đó tập trung vào thực trạng sử dụng vốn của đội tàu vận tải biển nòng cốt quốc gia do Tổng công ty Hàng hải Việt Nam quản lý và khai thác.

Đồng thời, đề tài còn nghiên cứu các loại nguồn vốn và giải pháp huy động vốn để đầu tư phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam.

3. Mục đích và phạm vi nghiên cứu

3.1. Mục đích nghiên cứu

Thông qua việc nghiên cứu thực trạng, định hướng phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam và những vấn đề lý luận cơ bản có liên quan đến việc huy động, quản lý và sử dụng vốn, khóa luận tốt nghiệp muốn tìm ra các giải pháp tốt nhất để khai thác các nguồn vốn phát triển đội tàu biển Việt Nam theo định hướng của ngành, trong đó tập trung phát triển đội tàu nòng cốt do Tổng công ty Hàng hải Việt Nam quản lý và khai thác.

Mặt khác, đề tài còn tìm ra các giải pháp quản lý và sử dụng vốn có hiệu quả để đảm bảo cho các doanh nghiệp vận tải biển tồn tại và phát triển trong cạnh tranh.

3.2. Phạm vi nghiên cứu

Đội tàu vận tải biển Việt Nam hiện nay do rất nhiều các chủ tàu quản lý và khai thác như: đội tàu vận tải biển Nhà nước do ngành Hàng hải quản lý và khai thác, đội tàu của Tập đoàn Than và Khoáng sản, đội tàu của Tập đoàn Dầu khí, đội tàu của các công ty vận tải biển thuộc nhiều tỉnh thành phố, nhiều doanh nghiệp... Trong đó, Chính Phủ đã có chủ trương phát triển đội tàu vận tải biển nòng cốt Việt Nam-đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

Vì vậy, đề tài tập trung nghiên cứu thực trạng và các giải pháp về vốn để phát triển đội tàu vận tải biển nòng cốt của Việt Nam trong giai đoạn từ nay đến 2010 và định hướng đến năm 2020.

4. Phương pháp nghiên cứu

Các phương pháp nghiên cứu chủ yếu được sử dụng kết hợp, gồm có : so sánh, tổng hợp, phân tích thống kê, nghiên cứu kinh nghiệm của một số nước, từ đó phân tích các điều kiện áp dụng các kinh nghiệm đó ở Việt Nam hiện nay ... trong đó tổng hợp và phân tích là hai phương pháp được sử dụng chủ yếu trong đề tài này.

5. Kết cấu khóa luận

Ngoài phần mở đầu, phần kết luận, danh mục tài liệu tham khảo, danh mục bảng biểu và đồ thị, danh mục các chữ viết tắt và phụ lục, khóa luận bao gồm các chương cơ bản sau :

Chương I. Cơ sở lý luận về vốn, nguồn vốn, hiệu quả sử dụng vốn cho đầu tư phát triển đội tàu vận tải biển

Chương II. Đánh giá thực trạng huy động vốn và hiệu quả sử dụng vốn của đội tàu vận tải biển Việt Nam

Chương III. Các giải pháp về vốn để phát triển đội tàu vận tải biển nòng cốt của Việt Nam

Người viết xin chân thành cảm ơn **Giảng viên Hoàng Thị Đoan Trang** – giáo viên trực tiếp hướng dẫn, đã tận tình chỉ bảo và góp ý để người viết có thể hoàn thành bài khóa luận này một cách tốt nhất.

Do sự hạn chế về thời gian và khuôn khổ của một bài khóa luận cũng như những thiếu sót trong quá trình tìm kiếm thông tin và nghiên cứu đề tài, người viết mong thầy cô và bạn đọc đóng góp ý kiến để bài khóa luận được hoàn chỉnh hơn. Người viết cũng hy vọng là bài khóa luận này sẽ giúp ích cho bạn đọc trong lĩnh vực vận tải biển.

Người viết xin chân thành cảm ơn.

CHƯƠNG I. CƠ SỞ LÝ LUẬN VỀ VỐN, NGUỒN VỐN, HIỆU QUẢ SỬ DỤNG VỐN CHO ĐẦU TƯ PHÁT TRIỂN ĐỘI TÀU VẬN TẢI BIỂN

I. Cơ sở lý luận về vốn, nguồn vốn và hiệu quả sử dụng vốn

1. Khái quát chung về vốn và nguồn vốn

1.1. Khái quát chung về vốn

1.1.1. Khái niệm vốn

Vốn là toàn bộ giá trị của đầu tư để tạo ra các tài sản nhằm mục tiêu thu nhập trong tương lai [32, tr.2]. Xét một cách khái quát, vốn là toàn bộ nguồn lực mà doanh nghiệp huy động để thực hiện mục đích SXKD của mình. Như vậy, theo nghĩa rộng, vốn bao gồm các nguồn lực vật chất và sức lao động, đó là những nguồn lực mà chủ doanh nghiệp phải chuẩn bị sẵn sàng trước khi thực hiện quá trình SXKD của mình. Trong nền kinh tế hàng hóa, các nguồn lực nói trên đều là hàng hóa, đều có giá trị và đều được trao đổi trên thị trường thông qua tiền tệ. Điều đó có nghĩa là doanh nghiệp muốn có các nguồn lực để SXKD phải có sẵn một lượng giá trị nhất định trong tay. Từ đó dẫn đến khái niệm vốn, về khía cạnh tài chính, là số tiền doanh nghiệp ứng trước để thực hiện hoạt động SXKD. Vốn sau khi đã được doanh nghiệp đầu tư vào SXKD thì biến đổi hình thái vào các nguồn lực có hình thái vật chất khác nhau song luôn có hình thái chung ban đầu là hình thái giá trị và được biểu hiện bằng những lượng tiền tệ nhất định.

1.1.2. Phân loại vốn

Trong doanh nghiệp vận tải biển, vốn được đầu tư chủ yếu để hình thành hai nguồn lực cơ bản đó là tài sản cố định và tài sản lưu động.

1.1.2.1. Tài sản cố định và vốn cố định trong vận tải biển

Tài sản cố định (TSCĐ): Các doanh nghiệp sản xuất kinh doanh nói chung, doanh nghiệp vận tải biển nói riêng đều cần có một bộ phận tài sản có giá

trị rất lớn và có vai trò rất quan trọng trong việc tạo ra quy mô, kết quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp, bộ phận tài sản đó chính là tài sản cố định (TSCĐ). TSCĐ của doanh nghiệp với bản chất là các tư liệu lao động chủ yếu của doanh nghiệp, có đặc tính là tham gia vào nhiều chu kỳ sản xuất kinh doanh, mặt khác khi tham gia vào sản xuất kinh doanh, chúng không bị thay đổi hình thái vật chất ban đầu. Tuy nhiên, dưới tác động của các yếu tố tự nhiên trong môi trường và các tác động cơ học trong quá trình công tác, chúng hao mòn dần và sau một khoảng thời gian sử dụng nhất định cần phải được thay thế bằng TSCĐ mới.

Tư liệu lao động của doanh nghiệp bao gồm rất nhiều chủng loại khác nhau, có những loại thời gian tham gia vào sản xuất kinh doanh rất dài, có thể tới vài chục năm song cũng có loại tham gia trong một thời gian tương đối ngắn, có những loại giá trị rất lớn, có thể lên tới hàng tỷ đồng song cũng có loại giá trị tương đối nhỏ, chỉ khoảng vài chục ngàn đồng. Ở đây, những tư liệu lao động được coi là loại chủ yếu, được xét trên hai khía cạnh là thời gian sử dụng phải đủ dài và giá trị đơn chiếc phải đủ lớn. Theo quy định hiện hành của Bộ Tài chính thì hai tiêu chuẩn về thời gian và giá trị ở trên tương ứng là 1 năm trở lên và 10 triệu đồng trở lên. Điều này dẫn đến có một số tư liệu lao động không thỏa mãn đồng thời hai tiêu chuẩn quy định trên thì doanh nghiệp không quản lý chúng theo cách quản lý TSCĐ mà có thể quản lý tương tự như tài sản lưu động mà ta sẽ xét đến ở phần sau.

Tóm lại, tài sản cố định của doanh nghiệp là những tư liệu lao động chủ yếu, thỏa mãn đồng thời hai tiêu chuẩn về thời gian và giá trị theo mức quy định hiện hành của Bộ Tài chính.

Tài sản cố định trong các doanh nghiệp vận tải bảo hiểm hình thành nên nhiều nhóm, mỗi nhóm có những nét riêng biệt nhất định như nhà, văn phòng và các công trình kiến trúc, phương tiện vận tải thủy, bộ, các phương tiện, thiết bị dùng trong nghiệp vụ khai thác, thương vụ và các mục đích quản lý khác. Trong các TSCĐ đó, tàu biển là bộ phận chủ yếu. Đội tàu của các doanh nghiệp vận tải

biến không những rất lớn về quy mô, số lượng, tần trọng tải, giá trị vốn đầu tư mà còn có vai trò là một trong những nhân tố quyết định đến sự tồn tại và phát triển của doanh nghiệp. Vì vậy, để nâng cao năng lực và hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp vận tải biển thì trước hết doanh nghiệp phải quan tâm đến việc đầu tư, khai thác, sử dụng tốt những con tàu.

Vốn cố định (VCF): Trước hết ta hiểu rằng vốn, theo quan điểm của tài chính, là số tiền mà doanh nghiệp ứng trước cho mục đích đầu tư vào sản xuất kinh doanh nhằm thu lợi nhuận. Khoản tiền này không mất đi sau quá trình sản xuất kinh doanh mà được hoàn lại từ tiền bán sản phẩm do doanh nghiệp tạo ra.

Trong khi nền kinh tế hàng hóa còn tồn tại thì tư liệu lao động cũng như các đối tượng khác của doanh nghiệp đều phải được mua sắm bằng tiền, và cũng phải thông qua đồng tiền để thể hiện các chỉ tiêu giá trị có liên quan. Như vậy, trước khi đi vào sản xuất kinh doanh cũng như trong quá trình sản xuất kinh doanh diễn ra sau đó, doanh nghiệp luôn phải ứng trước một số tiền nhất định để mua TSCĐ, số tiền này sẽ được thu hồi lại khi sản phẩm của doanh nghiệp được tiêu thụ trên thị trường, qua một khoảng thời gian kinh doanh nhất định. Từ đó ta có thể nói vốn cố định là số tiền mà doanh nghiệp ứng trước để đầu tư cho TSCĐ. Tại bất kỳ một thời điểm nào đó thì nó chính là giá trị còn lại thực tế của các TSCĐ hiện có của doanh nghiệp. Vốn cố định có đặc điểm vận động, biến đổi hình thái trong quá trình sản xuất kinh doanh, hoàn toàn phù hợp với đặc điểm vận động của TSCĐ. Nghĩa là, số vốn đã ứng ra cho TSCĐ sẽ tham gia cùng với TSCĐ vào rất nhiều chu kỳ sản xuất kinh doanh. Sau mỗi chu kỳ, doanh nghiệp chỉ có thể thu lại một bộ phận nào đó tương ứng với mức hao mòn của TSCĐ ở trong kỳ, dưới hình thức khấu hao. Phải sau một khoảng thời gian khá dài, thường tương ứng với chu kỳ sống của TSCĐ thì doanh nghiệp mới thu lại toàn bộ số vốn đã ứng ra cho TSCĐ, khi đó vốn cố định mới hoàn thành một vòng luân chuyển của mình để tiếp tục một chu kỳ mới nếu doanh nghiệp tiếp tục tồn tại.

Trong vận tải biển, vốn cố định chủ yếu nằm trong giá trị của các tàu. Để có cơ sở vật chất cần thiết cho hoạt động của mình, doanh nghiệp vận tải biển phải ứng ra một lượng vốn cố định rất lớn vì mỗi con tàu vừa là cỗ máy hạng nặng vừa là một công trình kiến trúc nổi, bền vững trước phong ba bão táp của biển cả. Mỗi con tàu phải được khai thác có hiệu quả cao trong nhiều năm mới có thể hoàn lại vốn ban đầu. Trong những năm qua, do nguồn ngân sách có hạn và cơ chế huy động vốn của doanh nghiệp vận tải biển chưa linh hoạt, thị trường tài chính nước ta chưa được mở rộng nên với số vốn nhỏ, ngành vận tải biển của ta chỉ có thể bổ sung các tàu nhỏ, tàu cũ dùng lại của nước ngoài. Cho đến nay, hầu hết các tàu mua cũ trước đây đã hoàn đủ vốn, mặt khác cơ chế huy động vốn hiện nay rất phong phú, linh hoạt, thị trường tài chính nước ta cũng đã được mở rộng, tạo ra những nguồn vốn có quy mô lớn. Đó là những điều kiện để các doanh nghiệp vận tải biển mạnh dạn thay thế các tàu cũ, lạc hậu bằng các tàu mới, hiện đại, có tính năng phù hợp với nhu cầu của thị trường vận tải biển quốc tế hiện nay.

1.1.2.2. Tài sản lưu động và vốn lưu động trong vận tải biển

Tài sản lưu động (TSLĐ): Để tiến hành quá trình sản xuất kinh doanh, ngoài TSCĐ, doanh nghiệp còn cần có đối tượng lao động. Đối tượng lao động là những sản phẩm từ lao động của các quá trình trước, khi tham gia vào quá trình sản xuất của doanh nghiệp, chúng đóng vai trò là những vật chịu tác động. Khi chịu tác động trong quá trình sản xuất kinh doanh, chúng biến đổi hoàn toàn hình thái của mình để tạo ra sản phẩm. Trong các đối tượng lao động đó, phần lớn là các đối tượng dưới dạng hiện vật, tồn tại trong dự trữ sản xuất và trực tiếp sản xuất. Những đối tượng này khi tham gia vào quá trình sản xuất kinh doanh có thể biến đổi để cấu thành nên thực thể của sản phẩm (như nguyên liệu, vật liệu chính) và cũng có thể biến đổi, mất đi hoàn toàn hình thái vật chất của mình (như nhiên liệu, phụ liệu). Những đối tượng lao động như trên được gọi là tài sản lưu động. Tuy vậy, TSLĐ như trên chỉ tồn tại trong khâu sản xuất nên được gọi là TSLĐ sản xuất. Bên cạnh TSLĐ sản xuất, doanh nghiệp còn cần đến những

khoản vốn bằng tiền, thành phẩm lưu kho chờ tiêu thụ, những khoản vốn thanh toán... Những đối tượng này không nằm trong khâu sản xuất mà chỉ tồn tại trong khâu lưu thông, phân phối song chúng cũng có các đặc điểm vận động biến đổi hình thái tương tự TSLĐ sản xuất, vì thế chúng được gọi là TSLĐ trong lưu thông hay gọi tắt là tài sản lưu thông (TSLT).

Như vậy, tập hợp toàn bộ các TSLĐ sản xuất và TSLT tạo thành TSLĐ của doanh nghiệp. Đó chính là các đối tượng lao động và những khoản vốn ở dạng khác của doanh nghiệp mà khi tham gia vào quá trình sản xuất kinh doanh, chúng chỉ tham gia một lần và biến đổi ngay hoàn toàn hình thái ban đầu của mình để tạo ra sản phẩm.

Vốn lưu động (VLĐ): Vốn lưu động là số tiền mà doanh nghiệp ứng ra để đầu tư cho TSLĐ. Tại một thời điểm nhất định ở doanh nghiệp, VLĐ là biểu hiện bằng tiền của các TSLĐ hiện có của doanh nghiệp. Đặc điểm vận động, biến đổi hình thái của VLĐ hoàn toàn phù hợp với đặc điểm vận động của TSLĐ, chúng cũng chỉ tham gia một lần vào chu kỳ sản xuất kinh doanh. Giá trị của VLĐ được dịch chuyển toàn bộ một lần vào giá thành sản phẩm ngay trong chu kỳ đó và hoàn thành một vòng luân chuyển trong một chu kỳ sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

Trong doanh nghiệp vận tải biển, vốn lưu động cũng khác biệt ở các doanh nghiệp sản xuất sản phẩm vật chất khác. Nói chung, tỷ trọng vốn lưu động trong tổng số vốn nhỏ hơn nhiều tỷ trọng vốn cố định. Các doanh nghiệp vận tải biển hầu như không có vật tư dự trữ tại kho tập trung, mặt khác không cần đến nguyên liệu vì sản phẩm vận tải biển là sự dịch chuyển đối tượng vận tải trong không gian, sản phẩm đó là vô hình, không có hình thái vật chất. Đây là một ưu điểm của ngành vận tải biển, không tiêu tốn nhiều nguồn lực vật chất cho hoạt động của mình. Tuy vậy, tàu biển hoạt động phân tán trên phạm vi rất rộng lớn nên mỗi tàu cần dự trữ nhiều nhiên liệu, dẫn đến khó quản lý, dễ gây ứ đọng, lãng phí vốn nếu không có những biện pháp quản lý thích hợp.

Kết cấu VLD của doanh nghiệp và các nhân tố ảnh hưởng

Các doanh nghiệp khác nhau thì kết cấu VLD cũng không giống nhau. Kết cấu VLD là tỷ lệ phần trăm (%) của giá trị từng thành phần VLD so với tổng VLD của doanh nghiệp. Thông qua phân tích kết cấu VLD, doanh nghiệp có thể nắm rõ hơn về nguồn VLD mà mình đang quản lý và sử dụng; từ đó xác định đúng trọng tâm quản lý và xây dựng các biện pháp quản lý có hiệu quả hơn đối với VLD. Các nhân tố ảnh hưởng đến kết cấu VLD của doanh nghiệp bao gồm:

Thứ nhất, các nhân tố về mặt cung ứng vật tư, bao gồm khoảng cách từ nơi cung cấp đến doanh nghiệp, khả năng cung cấp của thị trường, kỳ hạn giao hàng và khối lượng vật tư được cấp mỗi lần, đặc điểm thời vụ của loại vật tư.

Thứ hai, các nhân tố về mặt sản xuất, như đặc điểm kỹ thuật công nghệ, mức độ phức tạp của sản phẩm, độ dài chu kỳ sản xuất, trình độ tổ chức quá trình sản xuất.

Thứ ba, các nhân tố về thanh toán: như phương thức thanh toán, thủ tục thanh toán.

Đối với các doanh nghiệp vận tải biển, do đặc điểm của loại hình sản phẩm vận tải là không có sản phẩm dưới hình thái hiện vật nên trong sản xuất kinh doanh không cần vốn cho dự trữ nguyên liệu. Mặt khác, khâu sản xuất và tiêu thụ sản phẩm gắn liền, thống nhất với nhau nên không tồn tại vốn ứ đọng trong sản phẩm tồn kho. Đây là một nhân tố thuận lợi cho doanh nghiệp vận tải biển so với các loại hình sản xuất kinh doanh khác. Tuy vậy, các chuyến đi của tàu biển thường rất dài, các con tàu hoạt động cách xa trụ sở doanh nghiệp. Điều này dẫn đến nhu cầu vốn cho dự trữ nhiên liệu và các vật tư cần thiết cho hoạt động của tàu rất lớn và phân tán trên từng con tàu. Đây là khó khăn lớn trong công tác quản lý VLD của doanh nghiệp vận tải biển, hàng tàu cần có phương pháp thích hợp để có thể giảm tối thiểu vốn dự trữ ứ đọng trên các con tàu.

1.2. Khái quát chung về nguồn vốn

1.2.1. Khái niệm

Trong mỗi doanh nghiệp, vốn kinh doanh có thể được hình thành từ nhiều nguồn khác nhau. Bởi vậy, mỗi doanh nghiệp cũng chỉ có thể khai thác, huy động trên những nguồn cung cấp ở một giới hạn nhất định. Từ đó cho thấy, việc huy động các nguồn vốn đã là điều khó, nhưng việc sử dụng hiệu quả đồng vốn ấy lại càng khó hơn. Việc nghiên cứu, tìm tòi và đề ra các giải pháp nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng vốn của mỗi doanh nghiệp rất cần thiết cho sự tồn tại, phát triển của doanh nghiệp. Huy động được nguồn vốn để kinh doanh không thì chưa đủ mà phải có hình thức quản lý và sử dụng nguồn vốn ấy vào việc sản xuất kinh doanh một cách có hiệu quả, làm cho nguồn vốn ấy ngày càng sinh lợi và đạt được chiến lược kinh tế cao.

Đối với doanh nghiệp, tổng số tài sản lớn hay nhỏ thể hiện quy mô hoạt động của doanh nghiệp. Song trong nền kinh tế thị trường điều quan trọng là giá trị tài sản do doanh nghiệp đang nắm giữ và sử dụng được hình thành từ những nguồn vốn nào. Nguồn vốn của doanh nghiệp thể hiện trách nhiệm pháp lý của doanh nghiệp đối với từng loại tài sản của doanh nghiệp. Trong điều kiện kinh tế thị trường, các doanh nghiệp không chỉ sử dụng vốn của bản thân doanh nghiệp mà còn sử dụng các nguồn vốn khác, trong đó nguồn vốn vay đóng một vai trò khá quan trọng.

1.2.2. Phân loại

Nguồn vốn của doanh nghiệp theo tiêu chí phạm vi có thể chia thành nguồn vốn bên trong và nguồn vốn bên ngoài. Doanh nghiệp phải tận dụng các nguồn vốn bên trong trước khi khai thác các nguồn vốn bên ngoài để tiết kiệm vốn và nâng cao hiệu quả sử dụng vốn.

1.2.2.1. Các nguồn vốn bên trong doanh nghiệp

- Quỹ khấu hao TSCĐ

Đây là một nguồn tự tài trợ có ý nghĩa rất quan trọng đối với doanh nghiệp. Quỹ này phản ánh độ lớn của các khoản khấu hao TSCĐ và gián tiếp

phản ánh tốc độ đổi mới của doanh nghiệp. Nếu doanh nghiệp có điều kiện khấu hao nhanh TSCĐ của mình thì doanh nghiệp càng có điều kiện hiện đại hóa máy móc thiết bị, dây chuyền công nghệ, nâng cao năng suất và chất lượng sản phẩm, từ đó càng có điều kiện chiếm lĩnh thị trường. Đối với doanh nghiệp vận tải biển, nguồn vốn khấu hao có nguồn gốc chủ yếu từ khấu hao tàu. Các tàu đều có giá trị rất lớn nên quy mô quỹ khấu hao của doanh nghiệp vận tải biển cũng lớn. Các doanh nghiệp cần coi đây là một nguồn vốn cơ bản để có biện pháp quản lý và khai thác có hiệu quả.

- Quỹ tích lũy tái đầu tư phát triển sản xuất

Quỹ này được hình thành từ nguồn lợi nhuận kinh doanh hàng năm của doanh nghiệp được trích lập theo một tỷ lệ nhất định do Nhà nước quy định đối với doanh nghiệp Nhà nước, do Hội đồng quản trị quy định đối với công ty cổ phần hay do Hội đồng thành viên của công ty trách nhiệm hữu hạn quyết định. Doanh nghiệp vận tải biển Nhà nước thực hiện chế độ trích lập quỹ này theo đúng quy định là 50% lợi nhuận để lại của doanh nghiệp. Tuy vậy, lợi nhuận hiện nay của các doanh nghiệp vận tải biển nước ta vẫn còn nhỏ bé nên quỹ này hiện nay cũng không có giá trị lớn.

- Nguồn tài chính do điều chỉnh cơ cấu tài sản

Trong quá trình hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, có những TSCĐ được đầu tư sai mục đích hoặc không phát huy được tác dụng hay do những sai lầm trong cơ cấu đầu tư TSCĐ và đầu tư cho TSLĐ, dẫn đến có sự chênh lệch bất hợp lý. Quá trình điều chỉnh cơ cấu này dẫn đến hiện tượng có những TSCĐ được bán, được thanh lý trước thời hạn, cho thuê hoặc tái cho thuê... để hình thành một số vốn nhất định phục vụ cho mục đích đầu tư, hiện đại hóa hoặc mở rộng quy mô sản xuất của doanh nghiệp.

Đối với các doanh nghiệp vận tải biển, nguồn tài chính do điều chỉnh cơ cấu sẽ có được nhờ việc thanh lý, nhượng bán các tàu biển đã cũ, sử dụng kém hiệu quả để tập trung vốn cho đầu tư, đổi mới đội tàu. Có thể nói đây là một tiềm năng lớn về vốn hiện nay.

1.2.2.2. Các nguồn vốn bên ngoài doanh nghiệp

Nguồn tài trợ từ bên ngoài doanh nghiệp rất phong phú, đa dạng, biến đổi linh hoạt về quy mô, điều kiện khai thác... Người kinh doanh giỏi là người biết huy động tốt nhất các nguồn vốn từ bên ngoài để tài trợ cho hoạt động SXKD của mình. Các nguồn tài trợ từ bên ngoài có thể ngắn hạn song cũng có thể được sử dụng dài hạn.

- Nguồn tài trợ ngắn hạn

Nguồn vốn ngắn hạn là những khoản vốn mà doanh nghiệp phải hoàn trả trong thời hạn một năm, bao gồm: vay ngắn hạn ngân hàng, tín dụng thương mại, tiền đặt cọc, vay ngắn hạn, nợ tích lũy..., những nguồn vốn đó có thể có được do vay mượn song cũng có thể hình thành một cách tự nhiên trong quan hệ thường xuyên giữa doanh nghiệp và các đối tượng có liên quan.

Nguồn vốn ngắn hạn không do vay mượn, phát sinh thường xuyên và có quy mô lớn của doanh nghiệp là tín dụng thương mại. Đây là hình thức mua hàng hóa của các bạn hàng mà chưa thanh toán tiền. Hình thức tín dụng này khác với các hình thức tín dụng do ngân hàng hoặc các định chế tài chính cấp cho doanh nghiệp. Khi sử dụng nguồn vốn này, doanh nghiệp cần phải xem xét đến hậu quả trong tương lai. Do việc sử dụng khoản nợ này tương đối dễ dàng, mặt khác doanh nghiệp có thể ở trong tình trạng khó khăn tạm thời về tài chính...nên có thể trì hoãn các khoản thanh toán đến hạn trả, gây nợ nần dây dưa... Điều đó có thể làm cho doanh nghiệp mất đi những bạn hàng của mình, hoặc các nhà cung cấp không muốn tiếp tục cung cấp nguyên liệu cho doanh nghiệp với những điều kiện như trước nữa mà doanh nghiệp phải chịu các điều kiện thanh toán khắt khe hơn khi mua hàng như: phải trả ngay, giá cao hơn...gây khó khăn cho SXKD của doanh nghiệp.

Doanh nghiệp còn nhận được các khoản vốn không do vay mượn khác như chậm thanh toán cho CBCNV, chậm trả tiền thuê nhà, máy móc thiết bị, chậm thanh toán ngân sách... Dĩ nhiên, doanh nghiệp sẽ phải thanh toán các

khoản nợ tích lũy này trong thời hạn ngắn; nếu không công ty có thể phải trả lời trước cơ quan luật pháp.

Nguồn vốn ngắn hạn do vay mượn: Đây là những khoản vay từ ngân hàng và các tổ chức tài chính, có thể phải đảm bảo bằng tài sản, song cũng có thể chỉ cần bảo đảm bằng uy tín của người vay. Trong đó, các hình thức vay ngắn hạn không cần bảo đảm đối với người cho vay gồm: hạn mức tín dụng hay thấu chi, hợp đồng tín dụng tuần hoàn, tín dụng thư, cho vay theo hợp đồng gia công, chế biến. Vốn ngắn hạn có bảo đảm: Nếu doanh nghiệp cung cấp đầy đủ sự bảo đảm đối với khoản tiền vay theo yêu cầu thì doanh nghiệp dễ dàng nhận được khoản tín dụng cần thiết từ một nhà tài trợ nào đó. Việc bảo đảm thanh toán cả gốc và lãi của khoản vay là hình thức thế chấp. Tài sản thế chấp cho các khoản vay ngắn hạn thường là các khoản phải thu, giấy hện nợ, các loại hàng hóa, các loại chứng khoán. Chúng cũng có thể là các loại cổ phiếu, những giấy tờ có giá trị, có khả năng chuyển đổi nhanh thành tiền, những khoản ký quỹ, đặt cọc, máy móc, thiết bị, bất động sản hoặc cũng có thể chỉ là sự bảo lãnh của một tổ chức hoặc cá nhân có đủ uy tín đối với người cho vay.

- Nguồn vốn dài hạn

Nguồn ngân quỹ dài hạn là những khoản tiền có thời hạn sử dụng dài hơn một năm kể từ ngày đầu tiên doanh nghiệp nhận được chúng. Nguồn vốn dài hạn thường được doanh nghiệp đầu tư cho việc xây dựng cơ sở hạ tầng, đầu tư cho các đối tượng sử dụng lâu dài như máy móc thiết bị, phương tiện vận tải... Doanh nghiệp có thể huy động tín dụng dài hạn từ nhiều nguồn khác nhau như: vốn do ngân sách Nhà nước cấp, vốn vay từ các quỹ hỗ trợ phát triển trong nước và quốc tế, vay dài hạn ngân hàng và các tổ chức tài chính, tín dụng thuê mua trả góp, thuê tài chính, phát hành trái phiếu, cổ phiếu.

Để thuận tiện cho việc phân tích khả năng huy động vốn, ta có thể chia nguồn vốn dài hạn thành các loại sau:

Thứ nhất, nguồn vốn từ nước ngoài, bao gồm:

Viện trợ phát triển chính thức (Official Development Assistance – ODA): Là nguồn tài chính do các cơ quan chính thức của chính phủ một số nước hoặc của các tổ chức quốc tế viện trợ cho các nước đang phát triển nhằm thúc đẩy, hỗ trợ quá trình phát triển kinh tế, xã hội ở các nước này. Nguồn ODA được phân loại theo 3 cách sau: Theo phương pháp hoàn trả: được chia thành viện trợ không hoàn lại, viện trợ có hoàn lại (cho vay ưu đãi), viện trợ hỗn hợp. Theo nguồn cung cấp: chia thành viện trợ song phương và viện trợ đa phương. Theo tiêu chí phân loại cuối cùng : Viện trợ của các tổ chức phi chính phủ (Non – Governmental Organization – NGO): Nguồn vốn này nhỏ, chỉ sử dụng chủ yếu trong các trường hợp viện trợ nhân đạo.

Vốn đầu tư gián tiếp: Vốn của tư nhân nước ngoài tham gia mua cổ phiếu, trái phiếu của các doanh nghiệp hoặc chính phủ.

Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (Foreign Direct Investment – FDI): Đây là vốn của các tổ chức hoặc cá nhân người nước ngoài trực tiếp đầu tư vào các doanh nghiệp, các chương trình, dự án của Việt Nam.

Các nguồn vốn đầu tư nước ngoài tương đối phong phú và đa dạng, có vai trò quan trọng trong sự nghiệp công nghiệp hóa, hiện đại hóa của nước ta. Tuy nhiên, nguồn vốn đó không có được một cách dễ dàng, mỗi khoản viện trợ đều đi kèm với những điều kiện nhất định. Mặt khác, các dự án sử dụng vốn đầu tư nước ngoài cũng đem lại những vấn đề phức tạp, rất khó lường trước cho xã hội và cho môi trường.

Thứ hai, nguồn vốn trong nước, bao gồm:

Ngân sách cấp vốn: Nhà nước có thể hỗ trợ vốn cho các doanh nghiệp dưới các hình thức cấp vốn đầu tư cho các doanh nghiệp Nhà nước thực hiện các chương trình trọng điểm, có ý nghĩa quan trọng, thúc đẩy kinh tế đất nước phát triển. Ngân sách hiện phải thực hiện rất nhiều chương trình kinh tế, xã hội lớn, phải chi cho an ninh quốc phòng...nên việc cấp vốn cho các doanh nghiệp rất hạn chế, và chỉ trong các trường hợp thật sự cần thiết.

Vay dài hạn ngân hàng: Đây là nguồn vốn dài hạn truyền thống của các doanh nghiệp Việt Nam. Tuy nhiên, việc vay ngân hàng ở mức độ nào thì các doanh nghiệp còn phải tính toán, lựa chọn cẩn thận vì chi phí lãi vay phải trả luôn là một gánh nặng, mặt khác phải có sự bảo đảm về vật chất nhất định cho các khoản vay.

Thuê tài chính: Là dạng thuê vốn, người cho thuê cấp vốn cho người thuê để mua tài sản theo yêu cầu của người thuê, người thuê được sử dụng tài sản, người cho thuê nắm giữ quyền sở hữu cho đến khi người thuê thanh toán đủ vốn và lãi theo hợp đồng thuê, khi đó quyền sở hữu tài sản sẽ được chuyển sang người thuê. Đây là nguồn vốn có thể huy động với quy mô lớn, thời hạn dài, điều kiện vật chất đảm bảo không khắt khe, tuy vậy, người cho thuê chỉ cấp vốn cho người thuê khi họ chấp nhận dự án sản xuất kinh doanh do người thuê xây dựng.

Phát hành trái phiếu: Đây là một hình thức vay dài hạn nhưng thuận lợi và linh hoạt hơn các hình thức vay dài hạn khác rất nhiều do doanh nghiệp không phải thế chấp cho khoản nợ. Tuy vậy, doanh nghiệp chỉ có thể thực hiện tốt công cụ này khi thị trường tài chính phát triển, đặc biệt là thị trường chứng khoán.

Phát hành cổ phiếu: Hình thức này có ưu thế vượt trội so với các hình thức huy động vốn khác do quy mô huy động không hạn chế, các khoản vốn từ phát hành cổ phiếu là loại vốn vô thời hạn, không phải trả lại cho chủ sở hữu vì với hình thức này, người đầu tư vốn đã trở thành người chủ sở hữu của doanh nghiệp, người góp vốn cùng làm ăn với doanh nghiệp. Tuy vậy, chỉ có thể thực hiện phương thức này khi doanh nghiệp được cổ phần hóa cũng như thị trường chứng khoán phát triển và hoạt động có hiệu quả.

Ngoài ra, doanh nghiệp cũng có thể huy động sự góp vốn của cán bộ công nhân viên dưới nhiều hình thức khác nhau.

Vốn và nguồn vốn của doanh nghiệp vận tải biển

Vốn trong doanh nghiệp vận tải biển có đặc điểm riêng biệt với các loại hình doanh nghiệp khác ở chỗ tỷ trọng vốn lưu động nhỏ, chủ yếu là vốn đầu tư tàu. Lý do là doanh nghiệp vận tải biển không cần đến nguyên vật liệu chính,

không sản phẩm dở dang, không phải dự trữ thành phẩm chờ bán. Đây là một ưu thế của vận tải biển trong việc tiết kiệm vốn lưu động và giảm các chi phí về cung ứng, lưu kho, bảo quản tài sản lưu động.

Nguồn vốn cho hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp vận tải biển cũng có thể phân chia thành hai loại: nguồn vốn ngắn hạn và nguồn vốn dài hạn. Thông thường những TSLĐ được đáp ứng bởi các nguồn vốn ngắn hạn, các TSCĐ được đáp ứng bởi các nguồn dài hạn. Tuy nhiên, trong một số trường hợp sản xuất kinh doanh thực tế, người ta có thể sử dụng phối hợp các nguồn vốn trên để đáp ứng nhu cầu đầu tư các loại tài sản. Chẳng hạn, với nhu cầu vốn lưu động, ta có thể sử dụng mô hình tài trợ như sau.

Tài trợ vốn lưu động thường xuyên cần thiết (Vốn lưu động định mức) bằng nguồn vốn dài hạn. Nhu cầu vốn lưu động tạm thời (Vốn lưu động không định mức) được đáp ứng bằng nguồn vốn ngắn hạn. Đây là mô hình khá phổ biến, ưu điểm là xác lập được sự cân bằng về thời hạn sử dụng vốn và nguồn vốn, hạn chế được các chi phí sử dụng vốn phát sinh hoặc các rủi ro có thể gặp phải trong sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

Tài trợ vốn lưu động thường xuyên cần thiết và một phần vốn lưu động tạm thời bằng nguồn vốn dài hạn, phần nhu cầu vốn tạm thời còn lại được đáp ứng bằng các nguồn vốn ngắn hạn. Mô hình này hàm chứa rủi ro tài chính cao bởi vì các nguồn vốn ngắn hạn thường không ổn định, nếu nhu cầu tăng đột biến hoặc khả năng thu hồi nợ của doanh nghiệp gặp khó khăn thì tình hình tài chính của doanh nghiệp sẽ trở nên căng thẳng, nguy cơ vỡ nợ cao. Tuy vậy, mô hình này cho phép tiết kiệm chi phí sử dụng vốn.

Đối với nhu cầu vốn đầu tư cho TSCĐ, mô hình tốt nhất là 100% nhu cầu vốn đầu tư này được đáp ứng bằng các nguồn vốn dài hạn. Tuy nhiên, trong thực tế đôi khi doanh nghiệp phải huy động cả các nguồn vốn ngắn hạn để đầu tư cho TSCĐ. Trường hợp như vậy gây ra sự đảo lộn thế cân bằng tài chính của doanh nghiệp, gây khó khăn trong khâu thanh toán của doanh nghiệp. Cho dù sử dụng mô hình tài trợ như thế nào thì nguyên tắc đầu tiên trong khai thác và sử dụng

vốn là khai thác triệt để các nguồn tự tài trợ (nguồn vốn bên trong). Sau khi các nguồn vốn bên trong đã được khai thác hết để đầu tư cho nhu cầu vốn, doanh nghiệp phải xem xét để huy động vốn từ bên ngoài dưới các hình thức khác nhau. Tùy theo tình hình cụ thể mà doanh nghiệp có thể quyết định hình thức huy động vốn từ bên ngoài một cách thích hợp.

Qua phân tích trên đây, người viết nhận thấy mô hình thích hợp về vốn đối với vận tải biển là TSCĐ được đầu tư bằng nguồn vốn dài hạn, TSLĐ được đầu tư bằng các nguồn vốn ngắn hạn. Các nguồn vốn dài hạn rất quan trọng cho việc đầu tư tàu biển vì vốn đầu tư này rất lớn và thời gian thu hồi vốn kéo dài nhiều năm. Như vậy, vốn dài hạn sẽ là nguồn vốn chủ yếu phục vụ mục đích đầu tư tàu. Tuy nhiên, doanh nghiệp vận tải biển cần phải tăng cường công tác thanh toán cước, tránh để tình trạng bị chiếm dụng tiền cước vận tải quá dài, dẫn đến việc phải chia sẻ vốn đầu tư tàu cho việc đáp ứng nhu cầu vốn lưu động.

2. Khái quát về hiệu quả sử dụng vốn

2.1. Khái niệm

Hiệu quả sử dụng vốn là một phạm trù kinh tế phản ánh trình độ sử dụng vốn của doanh nghiệp để đạt được kết quả cao nhất trong quá trình kinh doanh với tổng chi phí thấp nhất.

Trong nền kinh tế kế hoạch hóa tập trung bao cấp, các doanh nghiệp thực hiện sản xuất kinh doanh theo chỉ tiêu, pháp lệnh, vốn do Nhà nước cấp, lãi thuộc về Nhà nước, nếu doanh nghiệp lỗ sẽ được Nhà nước bù lỗ. Chính vì vậy, tính hiệu quả của hoạt động sản xuất kinh doanh không được các nhà quản lý doanh nghiệp quan tâm đúng mức.

Trong nền kinh tế thị trường, các doanh nghiệp tự chịu trách nhiệm với mọi hoạt động sản xuất kinh doanh cũng như kết quả hoạt động SXKD. Do vậy, muốn tồn tại và phát triển được các doanh nghiệp đều phải lấy hiệu quả trong sản xuất kinh doanh làm nhiệm vụ hàng đầu trên cơ sở khai thác và sử dụng triệt để các nguồn lực của doanh nghiệp. Chính vì thế, các nguồn lực kinh tế, đặc biệt là vốn, có tác động mạnh mẽ tới hiệu quả sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

Như vậy, việc nâng cao hiệu quả sử dụng vốn là yêu cầu cấp thiết trong các doanh nghiệp hiện nay. Đánh giá đúng được vai trò của công tác sử dụng vốn trong doanh nghiệp sẽ giúp doanh nghiệp đánh giá đúng được hiệu quả sản xuất kinh doanh nói chung và công tác quản lý tài chính nói riêng.

Tóm lại, hiệu quả sử dụng vốn là chỉ tiêu biểu hiện một mặt của hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp. Nó phản ánh trình độ quản lý và sử dụng vốn của doanh nghiệp trong việc tối đa hóa lợi ích từ lượng vốn bỏ ra. Ngày nay, để tồn tại và phát triển trong bối cảnh cạnh tranh khốc liệt của cơ chế thị trường điều quan trọng là doanh nghiệp phải sử dụng vốn sao cho có hiệu quả nhất. Điều này được thể hiện trên hai mặt, bảo toàn vốn và đạt được mục tiêu kinh doanh, đặc biệt là sức sinh lợi của vốn.

2.2. Các chỉ số đánh giá tình hình tài chính và hiệu quả sử dụng vốn trong doanh nghiệp

Các hệ số tài chính của doanh nghiệp được tính toán thông qua số liệu trên các báo cáo tài chính tổng hợp của doanh nghiệp. Một doanh nghiệp có các hệ số tài chính khác nhau, thậm chí ở cùng một doanh nghiệp nhưng vào các thời điểm khác nhau thì các hệ số tài chính cũng không giống nhau. Vậy ta có thể nói các hệ số tài chính là những biểu hiện đặc trưng nhất về tình hình tài chính của doanh nghiệp trong một thời kỳ nhất định.

2.2.1. Các hệ số về khả năng thanh toán

Tình hình tài chính của một doanh nghiệp được đánh giá là lành mạnh trước hết phải thể hiện ở khả năng chi trả của doanh nghiệp đó. Đây là các chỉ tiêu được rất nhiều người quan tâm như các nhà đầu tư, người cho vay, người cung cấp... Hệ thống các chỉ số để đánh giá khả năng thanh toán của doanh nghiệp bao gồm:

- Hệ số khả năng thanh toán tổng quát;
- Hệ số khả năng thanh toán nợ ngắn hạn;
- Hệ số thanh toán nhanh;
- Hệ số thanh toán nợ dài hạn;
- Hệ số thanh toán lãi vay.

2.2.2. Các hệ số cơ cấu nguồn vốn và cơ cấu tài sản

- Cơ cấu nguồn vốn

Cơ cấu nguồn vốn phản ánh trong một đồng vốn kinh doanh bình quân hiện nay doanh nghiệp đang sử dụng có mấy đồng vay nợ, hoặc có mấy đồng vốn chủ sở hữu. Hệ số nợ, hệ số vốn chủ sở hữu là hai hệ số quan trọng nhất, phản ánh cơ cấu nguồn vốn.

$$H_N = \text{Tổng giá trị nợ phải trả} / \text{Tổng giá trị nguồn vốn} = 1 - H_{VCSH}$$

Suy ra:

$$H_{VCSH} = \text{Vốn CSH} / \text{Tổng nguồn vốn} = 1 - H_N$$

Hệ số này ở mức nào thì tốt đối với doanh nghiệp còn phụ thuộc vào việc phân tích mối quan hệ giữa tỷ suất lợi nhuận tổng vốn và tỷ lệ lãi phải trả cho vốn nợ. Trong trường hợp tỷ suất lợi nhuận tổng vốn của doanh nghiệp lớn hơn mức lãi suất huy động vốn thì hệ số này càng cao càng tốt cho doanh nghiệp vì nó sẽ làm tăng doanh lợi vốn chủ sở hữu. Ngược lại, tỷ suất lợi nhuận tổng vốn thấp hơn lãi suất huy động vốn thì doanh nghiệp càng nợ nhiều thì hiệu quả sử dụng vốn chủ sở hữu càng thấp.

- Cơ cấu tài sản

Đây là tỷ suất phản ánh tỷ lệ vốn đầu tư cho các loại tài sản của doanh nghiệp. Bao gồm hai chỉ tiêu sau đây:

- **Tỷ suất đầu tư vào tài sản dài hạn:** là tỷ lệ giữa tổng giá trị TSCĐ và các khoản đầu tư dài hạn với tổng giá trị tài sản của doanh nghiệp ở mỗi thời điểm nhất định.
- **Tỷ suất đầu tư vào tài sản ngắn hạn:** là tỷ lệ giữa tổng giá trị TSLĐ và đầu tư ngắn hạn với tổng giá trị tài sản của doanh nghiệp tại mỗi thời điểm.

Tỷ suất đầu tư vào tài sản dài hạn càng lớn càng chứng tỏ vai trò quan trọng của TSCĐ trong tổng số tài sản của doanh nghiệp, phản ánh tình hình trang bị cơ sở vật chất kỹ thuật, năng lực sản xuất và xu hướng phát triển lâu dài cũng như khả năng cạnh tranh của doanh nghiệp. Tuy nhiên, tỷ suất này lớn hay nhỏ

đến mức nào thì tốt còn phụ thuộc vào ngành nghề kinh doanh của từng doanh nghiệp trong từng thời gian cụ thể.

- **Tỷ suất tự tài trợ TSCĐ:** là tỷ lệ giữa tổng giá trị vốn chủ sở hữu so với tổng giá trị TSCĐ và đầu tư dài hạn của doanh nghiệp tại mỗi thời điểm.

Tỷ suất này cho biết vốn chủ sở hữu của doanh nghiệp dùng để trang bị TSCĐ là bao nhiêu. Tỷ suất này lớn hơn 1 thì doanh nghiệp có khả năng tài chính vững mạnh. Nếu tỷ suất này nhỏ hơn 1, chứng tỏ một phần TSCĐ của doanh nghiệp phải tài trợ bằng nguồn vốn vay, đặc biệt nếu trong đó có vay ngắn hạn thì nó thể hiện tình trạng tài chính xấu của doanh nghiệp.

2.2.3. Các chỉ số về hoạt động

Các chỉ số này phản ánh hiệu quả sử dụng vốn, tài sản của doanh nghiệp. Ta có thể dùng các hệ số sau để đánh giá hoạt động của doanh nghiệp:

- Số vòng quay hàng tồn kho;
- Số ngày bình quân một vòng quay hàng tồn kho;
- Vòng quay các khoản phải thu;
- Vòng quay vốn lưu động;
- Số ngày bình quân một vòng luân chuyển vốn;
- Vòng quay tổng vốn kinh doanh.

2.2.4. Các chỉ tiêu tỷ suất sinh lời

Đây là các chỉ tiêu phản ánh đáp số cuối cùng của bài toán hiệu quả kinh doanh của doanh nghiệp, căn cứ vào các chỉ tiêu này doanh nghiệp có thể đề ra các quyết định tài chính trong tương lai. Các chỉ tiêu này bao gồm:

- **Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu:** là tỷ lệ phần trăm giữa lợi nhuận và doanh thu trong mỗi kỳ kinh doanh. Chỉ tiêu này phản ánh trong 100 đồng doanh thu thì doanh nghiệp có được bao nhiêu đồng lợi nhuận.
- **Tỷ suất sinh lời của tài sản:** là chỉ số phản ánh cứ 1 đồng giá trị tài sản doanh nghiệp đã huy động vào sản xuất kinh doanh thì tạo ra mấy đồng lợi nhuận trước thuế và lãi vay. Nó được tính bằng tỷ lệ phần trăm giữa lợi

nhuận và tổng giá trị của các tài sản bình quân của doanh nghiệp ở mỗi kỳ kinh doanh. Chỉ tiêu này còn được tính chi tiết cho TSCĐ và TSLĐ.

- **Tỷ suất lợi nhuận vốn sản xuất kinh doanh:** là tỷ lệ phần trăm giữa tổng lợi nhuận và tổng giá trị vốn SXKD của doanh nghiệp ở mỗi thời kỳ. Chỉ tiêu này phản ánh cứ đầu tư 1 đồng vốn cho hoạt động sản xuất kinh doanh thì doanh nghiệp có được bao nhiêu đồng lợi nhuận. Doanh nghiệp quan tâm nhiều hơn đến tỷ suất lợi nhuận sau thuế và vốn kinh doanh bởi vì chỉ tiêu này phản ánh số lợi nhuận còn lại của doanh nghiệp (sau khi trả thuế và lãi vay) trên số vốn kinh doanh mà doanh nghiệp đã đầu tư.
- **Tỷ suất lợi nhuận vốn chủ sở hữu:** Mục tiêu hoạt động của doanh nghiệp là tạo lợi nhuận ròng cho các chủ doanh nghiệp. Tỷ suất lợi nhuận vốn chủ sở hữu là chỉ tiêu phản ánh cái đích này, được đo bằng tỷ lệ giữa tổng lợi nhuận và vốn chủ sở hữu trong kỳ. Chỉ tiêu này phản ánh cứ 100 đồng vốn mà chủ sở hữu bỏ ra để sản xuất kinh doanh thì mang lại bao nhiêu đồng lợi nhuận trong một thời gian nhất định.

II. Cơ sở lý luận về vận tải biển và đội tàu vận tải biển

1. Khái quát chung về vận tải biển

1.1. Khái niệm

Vận tải đường biển là một ngành vận tải, do đó cũng là ngành sản xuất vật chất đặc biệt. Sản phẩm của ngành vận tải đường biển là tạo ra sự di chuyển hàng hóa và hành khách bằng các đường giao thông trên biển với các phương tiện riêng có của mình (tàu thủy, thuyền bè) nhằm thỏa mãn nhu cầu của con người. Có thể nói đã từ rất lâu – từ xa xưa – loài người đã tạo ra được các đường giao thông trên biển và sử dụng chúng một cách có hiệu quả.

Vận chuyển trên biển có thể chia ra làm 3 loại:

- Vận chuyển mang tính chất quân sự: Tức là vận chuyển trên biển phục vụ chiến tranh, thôn tính hoặc tự vệ. Lịch sử đã chứng minh rằng vận tải biển phục vụ mục đích quân sự mang tính mở đường cho vận tải biển nói chung sau này.

- Vận chuyển mang tính chất khám phá, nghiên cứu khoa học: Loại hình này cũng chỉ mang tính chất phát sinh. Mọi sự đi lại trên biển cũng chỉ là hình thức trung gian phục vụ cho mục đích kinh tế tối cao, mặc dù loại hình này ngày một rõ nét trong điều kiện hiện đại.

- Vận tải biển phục vụ cho mục đích kinh tế: Đây mới là nhiệm vụ chính của vận tải biển. Lúc đầu vận tải biển chỉ mang tính chất giao thương cục bộ, giữa các vùng gần gũi trong một nước và khu vực láng giềng có chung biên giới đường biển, dần dần được mở rộng ra các nơi xa xôi, giữa các nước vùng ven đại dương, rồi nối liền giữa các đại dương với nhau.

Vận tải biển với tư cách là một hoạt động kinh tế độc lập từ khi xuất hiện mầm mống phôi thai của chủ nghĩa tư bản ở Tây Âu với sự xuất hiện của các thương nhân Bồ Đào Nha, Tây Ban Nha, Hà Lan, Anh... Đó là thời kỳ tiền tư bản chủ nghĩa mà trong lịch sử kinh tế gọi là thời kỳ chủ nghĩa trọng thương.

Vận tải biển thời kỳ này đã đóng vai trò rất quan trọng đối với thương mại quốc tế, mặc dù dưới thời kỳ tiền tư bản chủ nghĩa, ngoại thương là một nền ngoại thương cướp bóc.

Như vậy, xét về phương diện kinh tế, vận tải biển là sự hoạt động kinh doanh bằng vận tải trên biển.

Tóm lại, vận tải đường biển liên quan đến các yếu tố sau:

- Đường vận chuyển trên biển, lợi dụng sức đẩy tự nhiên của nước biển, dòng chảy của biển để tạo ra các đường mòn trên biển.

- Phương tiện cơ bản để thực hiện: Thuyền bè, tàu các loại...

- Các phương tiện hỗ trợ: Bến cảng, hệ thống sản xuất, chế tạo thuyền, tàu và các công cụ đi biển, các công cụ chở hàng...

- Lao động: Thủy thủ chuyên nghiệp, lao động của thủy thủ là một hình thức chuyên môn hóa rất cao.

1.2. Vai trò, đặc điểm kinh tế kỹ thuật của vận tải đường biển

Trước hết vận tải biển cũng là một ngành vận tải nên cũng mang đầy đủ các đặc điểm chung của ngành vận tải:

- Sản xuất trong ngành vận tải là một quá trình tác động về mặt không gian, chứ không phải là tác động về mặt kỹ thuật vào đối tượng lao động.

- Sản phẩm của ngành vận tải không phải là một sản phẩm hữu hình, mà là sản phẩm đặc biệt. Sản phẩm vận tải là sự di chuyển vị trí của đối tượng chuyên chở trong không gian, sản phẩm vận tải không có hình dáng cụ thể nhưng vẫn có hai thuộc tính của hàng hóa: giá trị và giá trị sử dụng. Bản chất và hiệu quả của sản xuất trong vận tải là thay đổi vị trí, chứ không phải thay đổi hình dáng, tính chất lý hóa của đối tượng chuyên chở. Vì vậy, khi kết thúc một quá trình vận tải tức là sản phẩm vận tải đã được tiêu thụ ngay. Chính vì vậy, sản phẩm của ngành vận tải khác các ngành khác là không thể dự trữ được – vận tải là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt. Đặc biệt ở chỗ trong quá trình sản xuất, sản xuất và tiêu thụ sản phẩm gắn liền với nhau, sản xuất đến đâu tiêu thụ đến đó và dự trữ trong vận tải là dự trữ năng lực vận tải để đáp ứng nhu cầu vận tải. Ngoài ra, vận tải biển còn là một ngành vận tải có những nét đặc thù về di chuyển hàng hóa, con người trên biển. Chính vì lẽ đó nên vận tải biển còn có những đặc điểm kinh tế kỹ thuật riêng:

- Đường vận tải: Đường giao thông trên biển hầu hết dựa vào các tuyến đường tự nhiên, chỉ trừ một vài đường giao thông nối từ biển này đến biển kia là những kênh đào (Kênh Xuy-ê, kênh đào Panama...). Do lợi dụng được đường giao thông tự nhiên nên chi phí vận tải giảm đi nhiều so với phương thức vận tải đường bộ hay đường hàng không, hoặc so với cả đường sắt. Bởi vì phương tiện vận tải biển vừa không phải đầu tư làm đường, hơn nữa không phải tốn kém chi phí duy tu, bảo dưỡng như đối với phương tiện vận tải đường bộ và đường sắt.

- Khả năng chuyên chở bằng đường biển rất lớn, không bị hạn chế như các phương thức vận tải khác. Chẳng hạn như tàu biển không bị hạn chế về năng lực chuyên chở. Trên cùng một tuyến đường biển doanh nghiệp vận tải biển có thể cho chạy nhiều chuyến tàu cùng lúc đối với cả hai chiều, không phải lo tránh tàu như đường sắt hay khó khăn vì tắc đường như ô tô. Con người có khả năng thiết kế tàu biển trọng tải lớn. Các số liệu cho thấy trong những năm gần đây do

tiến bộ của khoa học – công nghệ nên trọng tải trung bình của tàu biển tăng nhanh và xu hướng tăng lên xảy ra với tất cả các nhóm tàu.

- Ưu điểm nổi bật của vận tải đường biển là giá thành vận tải thấp, cước phí vận tải đường biển chỉ cao hơn cước phí vận tải đường ống, còn thấp hơn nhiều so với cước phí của các phương tiện vận tải khác như vận tải hàng không, đường bộ, đường sắt.

Chi phí vận tải biển thấp do các yếu tố sau chủ yếu hợp thành: Do tính đặc thù của vận tải đường biển sử dụng được tàu trọng tải lớn, với sự tiến bộ của khoa học, công nghiệp đóng tàu ngày càng phát triển, sản xuất được những con tàu vận tải lớn, hiện đại, đặc biệt là những tàu khách đủ tiện nghi như những tòa nhà khổng lồ di động trên biển. Phương thức vận tải biển có chi phí thấp, cự li vận tải trung bình dài. Khối lượng hàng hóa cần vận chuyển càng lớn càng cho phép doanh nghiệp vận tải biển lựa chọn phương thức đóng gói, đường đi, thời gian vận chuyển hợp lý. Thêm vào đó, cách thức tổ chức thực hiện mua bán (marketing) ngày càng khoa học với sự trợ giúp của công nghệ thông tin hiện đại [Fax, Internet, thư điện tử (Email), điện thoại] đã giúp hãng tàu dễ dàng tổ chức hợp lý để tối ưu hóa mọi khâu mua bán, thanh toán và chuyển hàng. Sự phát triển của bảo hiểm hàng hải cũng là một yếu tố quan trọng thúc đẩy giao lưu hàng hóa vận chuyển bằng đường biển. Từ đó, hãng tàu giảm được giá cước vận tải. Xu hướng tất yếu là cước phí vận tải ngày một giảm, những nước, những đơn vị vận tải nào nắm được tổng hợp các yếu tố trên thì sẽ tận dụng được nhiều điều kiện thuận lợi để chiến thắng trong cạnh tranh. Vì thế, thực chất của cạnh tranh trong ngành vận tải nói chung và vận tải đường biển nói riêng là cạnh tranh về cước phí và phương thức phục vụ an toàn, văn minh.

Từ những đặc điểm chủ yếu trên, ta có thể thấy rằng vận tải đường biển có những ưu thế rất lớn để đáp ứng nhu cầu khách hàng, đặc biệt là giảm cước phí để cạnh tranh có kết quả. Bởi vì vận tải biển có thể phục vụ chuyên chở tất cả các loại hàng hóa cồng kềnh, khối lượng lớn trong buôn bán quốc tế và thích hợp với việc chuyên chở trên cự ly rất xa.

Từ những đặc điểm kinh tế kỹ thuật của vận tải đường biển như năng lực chuyên chở cao, giá thành thấp...ta có thể thấy rất rõ vận tải đường biển giữ vị trí số một trong việc phục vụ chuyên chở hàng hóa buôn bán trên thế giới. Bởi trước hết vận tải đường biển thích hợp với chuyên chở hàng hóa trong buôn bán quốc tế.

Buôn bán quốc tế và vận tải quốc tế là hai mặt xích có mối liên hệ hữu cơ, không thể tách rời. Xuất nhập khẩu là tiền đề của vận tải trong ngoại thương, còn vận tải là khâu kết thúc của quá trình xuất nhập khẩu. Như vậy, vận tải sẽ mở ra khả năng xuất nhập khẩu trong tương lai và là cầu nối giữa người sản xuất với người tiêu dùng ở hai hay nhiều nước khác nhau.

Vận tải đường biển bảo đảm việc chuyên chở khoảng 80% khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu. Với khối lượng hàng hóa lớn như vậy, bất cứ sự biến động nào trong thị trường vận tải biển cũng ảnh hưởng lớn tới công tác xuất nhập khẩu. Vận tải biển với ưu thế là giá thành vận chuyển thấp, đặc biệt những đội tàu nào càng hạ thấp cước phí càng có sức cạnh tranh về chuyên chở hàng hóa trên thị trường quốc tế. Đây là một ưu thế rất quan trọng của ngành vận tải biển bởi vì trong kinh doanh bên nào áp dụng được mức giá rẻ hơn sẽ dễ dàng bán được hàng hơn và có được nhiều thuận lợi hơn khi bán hàng.

Vận tải biển đường biển thích hợp với chuyên chở hàng hóa có khối lượng lớn, cự ly chuyên chở dài và không đòi hỏi thời gian giao hàng nhanh chóng. Khối lượng hàng hóa chuyên chở bằng đường biển quốc tế tăng nhanh liên tục với ưu thế của vận tải đường biển là vận chuyển được nhiều những mặt hàng cồng kềnh có khối lượng, trọng lượng lớn mà những ngành vận tải khác khó có thể làm được.

1.3. Tác dụng của vận tải đường biển đối với buôn bán quốc tế

Vận tải đường biển thúc đẩy buôn bán quốc tế và là một yếu tố không tách rời buôn bán quốc tế. Vận tải đường biển đóng vai trò quan trọng trong chiến lược “khuyến khích xuất khẩu”, một trong những chính sách góp phần thúc đẩy buôn bán quốc tế phát triển. Bởi vì các quốc gia muốn vươn mình ra thế giới,

muốn chiếm lĩnh thị trường quốc tế thì phải xuất khẩu càng nhiều hàng hóa của mình càng tốt, thông qua hàng hóa xuất khẩu để thể hiện tiềm năng kinh tế kỹ thuật của đất nước. Vận tải đường biển với xu thế giá cước ngày một giảm đã góp phần hạ giá thành sản phẩm của hàng hóa xuất khẩu, làm tăng sức cạnh tranh của hàng hóa đó so với hàng hóa cùng loại của các nước khác. Điều đó kích thích tiêu dùng của khách hàng, làm cho việc tiêu thụ hàng càng nhanh chóng, thuận lợi với số lượng lớn, khuyến khích sản xuất và hoạt động mua bán phát triển. Như vậy, vận tải đường biển đã đóng vai trò quan trọng trong việc thúc đẩy xuất khẩu hàng hóa giữa các nước khi thị trường nội địa đã trở nên quá chật hẹp.

Vận tải đường biển phát triển, làm thay đổi cơ cấu hàng hóa và cơ cấu thị trường trong buôn bán quốc tế. Trước đây, khi vận tải quốc tế chưa phát triển rộng khắp, thị trường tiêu thụ hàng hóa thường diễn ra ở nơi gần nơi sản xuất. Ngày nay, hệ thống vận tải quốc tế phát triển, giá thành vận tải trên cự ly chuyên chở dài giảm đã tạo điều kiện mở rộng thị trường tiêu thụ, do đó làm thay đổi cơ cấu thị trường. Những nước xuất khẩu có khả năng tiêu thụ sản phẩm của mình ở những thị trường xa xôi. Ngược lại, nước nhập khẩu có điều kiện lựa chọn thị trường cung cấp hàng hóa rộng rãi hơn. Việc này đã tạo điều kiện thuận lợi cho việc mở rộng chủng loại mặt hàng trong buôn bán quốc tế, thể hiện rõ nét nhất là sự phát triển việc buôn bán mặt hàng lỏng, trong đó chủ yếu là dầu mỏ và các sản phẩm của dầu mỏ. Tuy nhiên, trong nhóm mặt hàng lỏng cũng có sự thay đổi về cơ cấu, tăng tỷ trọng dầu thô, giảm tỷ trọng sản phẩm dầu mỏ và xuất hiện nhiều mặt hàng lỏng mới trong buôn bán quốc tế như hơi đốt ở thể lỏng, rượu bia, nước ngọt... Buôn bán nhóm mặt hàng khô cũng đa dạng và phong phú hơn, bao gồm hàng thành phẩm có bao bì (gọi là hàng bách hóa = general cargo). Gần đây ngành vận tải xuất hiện xu hướng tăng tỷ trọng nhóm hàng bách hóa, giảm tỷ trọng nhóm mặt hàng khô khối lượng lớn, chuyên chở không có bao bì.

Vận tải đường biển có vai trò rất lớn đối với việc thay đổi cán cân mậu dịch và cán cân thanh toán, có thể có tác dụng bảo vệ tích cực hoặc làm xấu đi

các cán cân đó. Vận tải đường biển vừa có chức năng phục vụ, vừa có chức năng kinh doanh vì nó là một ngành sản xuất vật chất đặc biệt. Xuất nhập khẩu sản phẩm vận tải là một hình thức xuất nhập khẩu vô hình rất quan trọng. Thu chi ngoại tệ về vận tải đường biển và các dịch vụ khác liên quan đến vận tải đường biển là một bộ phận quan trọng trong cán cân thanh toán quốc tế. Phát triển vận tải đường biển, đặc biệt là phát triển đội tàu có tác dụng tăng thêm nguồn thu ngoại tệ thông qua việc xuất khẩu sản phẩm vận tải hoặc tiết kiệm chi ngoại tệ bằng cách hạn chế nhập khẩu sản phẩm vận tải. Do đó, vận tải biển có tác dụng bảo vệ cán cân thanh toán quốc tế.

Tóm lại, vận tải đường biển là một yếu tố không thể tách rời buôn bán quốc tế, nói đến buôn bán quốc tế là nói đến vận tải đường biển vì vận tải đường biển có thể phục vụ chuyên chở hầu hết các loại hàng hóa trong buôn bán quốc tế. Vì vậy, vận tải đường biển vừa có tác dụng thúc đẩy buôn bán quốc tế, vừa có tác dụng bù đắp những thiếu hụt, hoặc dư thừa trong cán cân thanh toán quốc tế. Ngược lại, buôn bán quốc tế lại tạo ra tiền đề cho vận tải đường biển phát triển không ngừng. Điều đó thể hiện ở chỗ vận tải đường biển luôn phải đổi mới không ngừng về chất lượng phục vụ, khả năng đi biển và chuyên chở của các đội tàu, khả năng xếp dỡ, khơi thông luồng lạch của hệ thống cảng biển, đội ngũ thuyền viên có năng lực...đảm bảo an toàn về hàng hải.

Đối với Việt Nam, một nước luôn bị thiếu hụt trong cán cân mậu dịch, cán cân thanh toán luôn trong tình trạng nhập siêu, thu không đủ chi thì càng đòi hỏi ngành vận tải biển phải phát triển mới có thể đáp ứng vai trò làm thay đổi sự thiếu hụt đó.

1.4. Cơ sở vật chất kỹ thuật của vận tải đường biển

1.4.1. Tàu buôn

Phần này người viết sẽ nói chi tiết hơn trong phần 2 “Khái quát chung về đội tàu vận tải biển”.

1.4.2. Cảng biển

Cảng biển là nơi ra vào, neo đậu của tàu biển, là nơi phục vụ tàu bè và hàng hóa, hành khách là đầu mối giao thông quan trọng của một nước.

Cảng biển có hai chức năng:

- Phục vụ tàu biển: Cảng là nơi ra vào, neo đậu của tàu, là nơi cung cấp các dịch vụ đưa đón tàu ra vào, lai dắt, cung ứng dầu mỡ, nước ngọt, vệ sinh, sữa chữa tàu...

- Phục vụ hàng hóa: Cảng phải làm nhiệm vụ xếp dỡ, giao nhận, chuyển tải, bảo quản, lưu kho, tái chế, đóng gói, phân phối hàng hóa XNK. Cảng còn là nơi tiến hành các thủ tục XNK, là nơi bắt đầu, tiếp tục hoặc kết thúc quá trình vận tải...

Cảng biển Việt Nam có các nhiệm vụ và quyền hạn sau:

- Xây dựng quy hoạch, kế hoạch phát triển cảng biển trong phạm vi trách nhiệm,

- Phối hợp hoạt động của các tổ chức, cơ quan chức năng thực hiện quản lý Nhà nước chuyên ngành tại cảng biển,

- Kiểm tra, giám sát việc thực hiện các quy định của pháp luật về đảm bảo an toàn cảng và luồng ra vào cảng,

- Phối hợp với các cơ quan thực hiện các hoạt động tìm kiếm, cứu nạn hoặc xử lý sự cố ô nhiễm môi trường,

- Cấp giấy phép cho tàu ra vào cảng và thực hiện các yêu cầu về bắt giữ, tạm giữ hàng hải,

- Yêu cầu các cá nhân, cơ quan hữu quan cung cấp các thông tin, tài liệu để thực hiện chức năng quản lý Nhà nước của cảng...

Cảng biển có các loại: cảng thương mại, cảng quân sự, cảng cá. Cảng thương mại lại có các cảng nhỏ hoặc khu vực riêng như: cảng bách hóa, cảng than, cảng dầu, cảng hóa chất, cảng container...

2. Khái quát chung về đội tàu vận tải biển

2.1. Khái niệm, đặc điểm

Theo Viện Kinh tế Hàng hải và Logistics, Bremen (ISL) thì tàu buôn là những tàu chở hàng và chở hành khách vì mục đích thương mại. Như vậy, tàu buôn chỉ bao gồm những tàu chở hàng và chở hành khách vì mục đích kiếm lời.

Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2005, tàu buôn là các tàu biển chuyên dùng để vận chuyển hàng hóa, hành khách, hành khách và hành lý; thăm dò – khai thác – chế biến tài nguyên biển; cứu hộ trên biển và thực hiện các mục đích kinh tế khác.

2.2. Phân loại

Theo công dụng của tàu, tàu biển được chia thành tàu chở khách và tàu chở hàng. Trong nhóm tàu chở hàng có thể phân thành 2 nhóm nhỏ là tàu chở hàng khô (Dry Cargo Ships) và tàu chở hàng lỏng (Tankers).

Nhóm tàu chở hàng khô gồm các loại sau đây:

- Tàu chở hàng bách hóa (General Cargo Ships): Là tàu chở các hàng hóa do ngành công nghiệp sản xuất, thường có bao bì và giá trị cao. Loại tàu này thường là tàu nhiều boong, nhiều hầm, có cần cầu riêng để xếp dỡ, tốc độ tương đối cao.

- Tàu chở hàng khô khối lượng lớn (Bulk Carriers): Hàng khô có khối lượng lớn là những hàng ở thể rắn không có bao bì như than, quặng, ngũ cốc, bột, cát, phân bón...thường được chở bằng loại tàu riêng. Loại tàu này thường là tàu một boong, một hầm, trọng tải lớn, được trang bị cả máy bơm, hút hàng rời, tốc độ chậm.

- Tàu kết hợp (Combined Ships): Gồm các tàu được thiết kế để chở hai hoặc nhiều loại hàng khác nhau, như ore/ bulk/ oil (OBO) carrier, bulk oil carrier, ore/ oil carrier.

- Tàu container (Container Ships): Gồm tàu chuyên dụng chở container (Full container ships) và tàu bán container, là những tàu có cấu tạo đặc biệt để chứa container.

- Tàu chở xà lan (LASH – Lighter Abroad Ships): Đây là một hệ thống vận tải gồm một tàu mẹ có trọng tải lớn và các xà lan có trọng tải từ 500 – 1000 tấn.

- Tàu chở hàng đông lạnh (Reefer Ships): Là các tàu có hệ thống làm lạnh để chở rau, quả hoặc các mặt hàng cần bảo quản ở nhiệt độ thấp như tôm, cá và các hải sản khác, thịt... Loại này thường có trọng tải không lớn nhưng có tốc độ cao.

Nhóm tàu chở hàng lỏng gồm:

- Tàu chở dầu (Oil Tankers): Là những tàu có một boong, trọng tải rất lớn, lên đến trên 500.000 DWT, chiều dài trên 400m, chiều rộng trên 65m. Tàu dầu thường có nhiều hầm (tank) riêng biệt để chứa dầu, vừa để cân bằng tàu, vừa để ngăn không cho dầu chảy ra ngoài trong trường hợp có tai nạn. Một tàu cực lớn (ULCC) có tới 30 tanks như vậy. Tàu chở dầu dùng để chở dầu thô và dầu đã chế biến, trong đó dầu thô chiếm 80%.

- Tàu chở hơi đốt thiên nhiên hóa lỏng [Liquefied Natural Gas (LNG) Carriers]: Là loại tàu có cấu tạo đặc biệt để chuyên chở hơi đốt thiên nhiên đã được hóa lỏng tại các nhà máy hoặc các trung tâm sản xuất, khai thác hơi đốt thiên nhiên của thế giới. Hơi đốt thiên nhiên hóa lỏng phải được chuyên chở ở nhiệt độ âm 162°C nên phương tiện vận tải này rất phức tạp và tốn kém.

- Tàu chở dầu khí hóa lỏng [Liquefied Petroleum Gas (LPG) Carriers]: Các tàu LPG không cần có cấu trúc phức tạp như tàu LNG vì dầu khí có thể hóa lỏng ở nhiệt độ dưới 0 độ C.

- Tàu chở các hàng lỏng khác như tàu chở rượu, chở hóa chất...

Ngoài ra, còn có một loại tàu kết hợp chở dầu, sản phẩm từ dầu và hàng khô khối lượng lớn.

III. Vốn, nguồn vốn và hiệu quả sử dụng vốn để phát triển đội tàu biển của các nước trong khu vực và trên thế giới

Thứ nhất, sự hỗ trợ vốn của Nhà nước, được thực hiện cụ thể dưới các hình thức:

- Miễn thuế thu nhập doanh nghiệp

Các nước Malaysia, Indonesia, Thái Lan, Đài Loan...là những nước đã áp dụng chính sách hỗ trợ vận tải biển bằng cách miễn thuế thu nhập doanh nghiệp cho các hãng tàu [32, tr.10-17].

- Trợ cấp của Chính phủ

Thông qua các hình thức như cho vay ưu đãi, cấp vốn...tuy vậy, vốn Nhà nước chỉ cấp cho các doanh nghiệp vận tải biển phục vụ nhu cầu trong nước trên các tuyến hải đảo xa xôi.

Thứ hai, chính sách khuyến khích đầu tư tài chính cho vận tải biển, kinh nghiệm các nước đã thực hiện như sau:

Malaysia, nước này thành lập Ngân hàng công nghiệp và Quỹ vận tải biển. Ngân hàng này cấp vốn cho các công ty đóng tàu và các hoạt động liên quan đến vận tải biển. Các công ty vận tải biển muốn vay vốn mua tàu thì phải mua tàu của các công ty đóng tàu trong nước. Nước này còn thực hiện cả chính sách miễn thuế thu nhập cho thủy thủ, thuyền viên [32].

Philippines, chính phủ tài trợ bằng việc cho vay ưu đãi, chính phủ cũng thực hiện miễn thuế thu nhập doanh nghiệp cho các công ty vận tải biển với điều kiện các công ty này giành 90% lợi nhuận để hiện đại hóa đội tàu.

Nhật Bản, quốc gia này áp dụng chính sách sở hữu chung. Đây là chính sách hỗ trợ của chính phủ đối với vận tải biển. Các tập đoàn tài chính hoặc tập đoàn công nghiệp cùng với các công ty vận tải biển cùng góp vốn mua tàu. Tàu thuộc sở hữu của cả hai đối tác [32]. Thời hạn sở hữu chung đó được thỏa thuận giữa hai đối tác trên cơ sở thời hạn hoàn vốn. Đây có thể nói là một kinh nghiệm rất hay trong việc tập trung vốn đầu tư phát triển đội tàu vận tải biển mà Việt Nam cần phải nghiên cứu, áp dụng.

Thái Lan, chính phủ đã chấp thuận kế hoạch đầu tư vào đội tàu và đã thành lập một đội tàu thuộc sở hữu quốc gia vào đầu năm 2006. Đây chính là một giải pháp nâng cao sức cạnh tranh của đội tàu biển Thái Lan so với các đối thủ cạnh tranh trong khu vực và thế giới.

Qua đó, người viết nhận thấy ngoài sự nỗ lực của các công ty vận tải biển trong việc huy động vốn cho đầu tư phát triển đội tàu, Nhà nước phải có các chính sách khuyến khích thích hợp cộng với sự hỗ trợ tài chính cụ thể mới có thể thực hiện được mục đích phát triển đội tàu quốc gia theo đúng định hướng đã đề ra.

CHƯƠNG II. ĐÁNH GIÁ THỰC TRẠNG HUY ĐỘNG VỐN VÀ HIỆU QUẢ SỬ DỤNG VỐN CỦA ĐỘI TÀU VẬN TẢI BIỂN VIỆT NAM

I. Thực trạng đội tàu vận tải biển Việt Nam những năm gần đây

1. Quy mô đội tàu biển

1.1. Về cơ cấu và số lượng

Theo con số thống kê và đánh giá của Cục Hàng hải Việt Nam, đội tàu biển Việt Nam là một đội tàu quốc gia đa dạng (nhiều loại tàu, nhiều cỡ tàu và nhiều cơ quan quản lý...) khai thác kém hiệu quả, chưa chú trọng đến lợi ích chung của toàn quốc gia [4], [32]. Tàu được bổ sung tràn lan, số lượng các tàu nhỏ hình thành từ các xưởng đóng tàu trong nước có công nghệ lạc hậu, thủ công, tính năng hạn chế, mức độ an toàn đi biển thấp...phát triển rất mạnh trong một số năm vừa qua. Điều này tuy giải quyết được một phần nhu cầu đang tăng lên nhanh chóng trên thị trường vận tải biển nội địa, nhưng cho đến nay lực lượng vận tải này đã trở nên dư thừa, gây lãng phí nguồn lực quốc gia, mất an toàn trong vận tải, gây ô nhiễm môi trường biển... Hiện nay, toàn quốc có khoảng trên 450 doanh nghiệp vận tải biển không do Trung ương quản lý và khai thác, số lượng tàu lên đến hơn 1000 chiếc. Con số đó quá lớn đối với nhu cầu vận tải nội địa hiện tại, Nhà nước ta không có chủ trương khuyến khích đầu tư phát triển loại hình doanh nghiệp này. Đánh giá của Cục Hàng hải về lực lượng này đã được rút ra như sau: Đội tàu tuy có phát triển nhưng mang tính chất tự phát, vì thế việc đầu tư tàu thiếu cơ sở khoa học, chấp vạ theo túi tiền do ngân sách địa phương cấp và chấp vạ cả con người quản lý, đội ngũ sĩ quan, thuyền viên, năng lực đội tàu quá thấp. Sự phát triển ồ ạt tàu các năm qua là tùy tiện, chỉ phù hợp với cách làm ăn manh mún [4, tr.14], [32]. Các đội tàu này liên tục bị thua lỗ, đã trở thành gánh nặng cho ngân sách địa phương nên đã tự giải thể hoặc bán thanh lý dần

các tàu... Đến nay, số lượng các công ty và đội tàu địa phương còn lại tương đối ít, tàu chỉ chạy trên các tuyến nội địa.

Đội tàu vận tải biển do khoảng trên 100 đơn vị doanh nghiệp Trung ương quản lý và khai thác bao gồm đội tàu của ngành hàng hải và đội tàu của các ngành khác như Bộ Năng lượng, Tổng công ty Xi măng Việt Nam, Tổng công ty Xăng dầu Việt Nam... Trong các đội tàu kể trên thì đội tàu của ngành Hàng hải chiếm chủ yếu. Tổng số tàu thuộc loại hình các doanh nghiệp này khoảng trên 450 chiếc, trong đó đội tàu vận tải biển của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có khoảng 140 chiếc [8]. Phần lớn trong số đó là các tàu mua lại của nước ngoài đã có tuổi thọ cao, đến nay đã quá cũ kỹ, lạc hậu.

Nền kinh tế nước ta trong thập niên vừa qua phát triển với tốc độ khá cao, nhu cầu vận tải biển đặc biệt là nhu cầu vận tải hàng hóa XNK bằng đường biển phát triển rất nhanh, nhất là vận tải xi măng, gạo, phân bón, dầu thô, hóa chất... Đội tàu vận tải biển Việt Nam do không có sự chuẩn bị trước nên không đáp ứng ngay được nhu cầu mới của hoạt động XNK. Đội tàu của các nước lập tức nhảy vào chiếm lĩnh thị trường, cạnh tranh mạnh mẽ với nhau và với đội tàu nhỏ bé của Việt Nam [30, tr.115]. Trước tình hình đó, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam được thành lập với chức năng kinh doanh và tập trung phát triển đội tàu, hệ thống cảng biển và các dịch vụ hàng hải [30].

Chủ trương của Đảng và Nhà nước ta là tập trung quản lý, tập trung đầu tư phát triển đội tàu vận tải biển của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, đó là đội tàu nòng cốt của ngành Hàng hải nước nhà. Điều đó đã được khẳng định bằng thực tế đầu tư phát triển đội tàu của Tổng công ty Hàng hải trong thời gian qua. Năm 1995, khi thành lập Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, đội tàu chỉ có 40 chiếc với tổng trọng tải khoảng 400.000 DWT, trải qua hơn 7 năm, đến năm 2002, đội tàu đã có 91 chiếc với tổng trọng tải gần 1 triệu DWT và hiện nay tính đến tháng 12 năm 2008, đội tàu đã có 145 chiếc với tổng trọng tải đạt gần 2,5 DWT. Cơ cấu đội tàu cũng có sự thay đổi lớn. Đội tàu vận tải container đã phát triển đến 15 chiếc, trong đó có cả tàu container cỡ lớn với sức chứa trên 1000 TEU. Đội tàu

dầu bao gồm 7 chiếc, trong đó tàu lớn nhất có trọng tải tới 60.000 DWT. Đặc biệt, trong đội tàu đã có các tàu hàng khô trọng tải từ 6 đến 10 ngàn DWT được đóng mới tại nhà máy đóng tàu trong nước, đây là bước phát triển chưa từng có trong ngành Hàng hải và ngành công nghiệp đóng tàu Việt Nam. Kết quả của việc đầu tư phát triển đội tàu đã giúp sản lượng vận tải biển của Tổng công ty Hàng hải đạt tới 31 triệu tấn, doanh thu vận tải đạt 20.945 tỷ đồng trong năm 2008, tăng 41% so với năm 2007, lợi nhuận đạt 1.600 tỷ đồng, tăng 59% so với năm 2007. So sánh số liệu ở hai năm kinh doanh đó, ta có thể thấy chỉ qua thời gian 1 năm, kết quả kinh doanh đã tăng lên rất nhanh chóng [39].

Tuy đội tàu đã lớn mạnh về cả số lượng và trọng tải nhưng do tình trạng cũ nát, lạc hậu của đội tàu đã dẫn đến hiệu quả sản xuất kinh doanh còn thấp. Lợi nhuận mang lại từ ngành vận tải biển hàng năm chỉ đạt vài chục tỷ đồng, thậm chí còn bị thua lỗ. Đây là một vấn đề hết sức bức xúc. Vấn đề đặt ra cho ngành Hàng hải là một mặt phải tăng cường đầu tư, phát triển đội tàu cả về quy mô và cơ cấu song điều quan trọng hơn là phải nâng cao hiệu quả đồng vốn đầu tư vào ngành Hàng hải nói chung và đầu tư vào ngành vận tải biển nói riêng.

Tóm lại, đội tàu vận tải biển Việt Nam, trong đó nòng cốt là đội tàu vận tải biển do Tổng công ty Hàng hải quản lý, tuy có số lượng tương đối lớn song chất lượng phục vụ còn rất kém, hiệu quả kinh doanh thấp, nguy cơ tụt hậu so với ngành vận tải biển nhiều nước trong khu vực đang là một thực tế nhức nhối. Nhà nước cần phải tập trung phân tích rõ những mặt yếu kém còn tồn tại để tìm cách khắc phục, đồng thời huy động mọi nguồn vốn phát triển đội tàu, tăng cường hiệu quả khai thác tàu. Đây là một yêu cầu rất cấp bách, một nhiệm vụ nặng nề đối với ngành Hàng hải Việt Nam hiện nay.

Qua số liệu ở Bảng 2.1 “Tình hình phát triển số lượng và trọng tải đội tàu vận tải biển nòng cốt quốc gia” và phân tích quá trình phát triển hoạt động vận tải đường biển của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, người viết thấy nổi bật một số nét cơ bản như sau.

Bảng 2.1: Tình hình phát triển số lượng và trọng tải đội tàu biển nòng cốt quốc gia

| Chỉ tiêu | Số lượng và trọng tải tàu qua các năm | | | | | | | | |
|--|---------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|------------|------------|------------|
| | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 |
| I. Số lượng tàu theo các loại (Chiếc) | | | | | | | | | |
| 1. Tàu hàng khô tổng hợp | 67 | 72 | 75 | 76 | 82 | 85 | 92 | 113 | 119 |
| 2. Tàu hàng lỏng | 3 | 6 | 5 | 5 | 5 | 7 | 4 | 8 | 7 |
| 3. Tàu container | 9 | 11 | 11 | 11 | 11 | 11 | 8 | 13 | 15 |
| Tổng cộng | 79 | 89 | 91 | 92 | 98 | 103 | 104 | 134 | 145 |
| II. Trọng tải tàu theo các loại (nghìn DWT) | | | | | | | | | |
| 1. Tàu hàng khô tổng hợp | 550,0 | 714,5 | 730,6 | 782,6 | 875,5 | 957,0 | 1.160,0 | 1.620,0 | 1.930,0 |
| 2. Tàu hàng lỏng | 90,0 | 131,8 | 131,8 | 131,8 | 131,8 | 63,0 | 95,0 | 298,0 | 292,0 |
| 3. Tàu container | | | | | | | | | |
| 3.1. Trọng tải (nghìn DWT) | 89,7 | 118,6 | 118,6 | 118,6 | 118,6 | 110,0 | 100,0 | 141,0 | 158,0 |
| 3.2. Sức chứa (TEU) | 6.102,0 | 8.150,0 | 8.150,0 | 8.150,0 | 8.150,0 | 7.033,0 | 6.393,9 | 9.015,4 | 10.102,3 |
| Tổng cộng | | | | | | | | | |
| Trọng tải (nghìn DWT) | 729,7 | 964,9 | 981,0 | 1.033,0 | 1.125,9 | 1.130,0 | 1.355,0 | 2.059 | 2.380 |
| Sức chứa(TEU) | 6.102,0 | 8.150,0 | 8.150,0 | 8.150,0 | 8.150,0 | 7.033,0 | 6.393,9 | 9.015,4 | 10.102,3 |

Nguồn: Người viết tự tổng hợp từ số liệu của Vinalines và Cục Đăng kiểm Việt Nam

Năm 1997, năm bắt đầu giai đoạn chuyển biến đi lên mạnh mẽ của ngành Hàng hải, đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã được bổ sung thêm hai tàu container thế hệ mới là tàu Mê Linh và Vạn Xuân, mỗi chiếc có sức chở container là 594 TEU. Tuyến vận tải container nước ngoài tiếp tục phát huy thế mạnh, đồng thời mở ra tuyến vận tải container nội địa, tạo một bước phát triển mới trong sự phát triển vận tải đa phương thức và vận tải container nói chung ở nước ta. Nhờ đầu tư nâng cấp đội tàu mà trong năm này Việt Nam đã chính thức trở thành thành viên của Hiệp hội Chủ tàu Châu Á (FASA). Sản lượng vận tải biển tăng so với năm trước hơn một triệu tấn. Tuy vậy, do cạnh tranh trên thị trường vận tải biển ngày càng trở nên khốc liệt, nhiều công ty chưa kịp đổi mới công nghệ, đổi mới tư duy quản lý đã lâm vào tình trạng rất căng thẳng, nguy cơ phá sản rất cao.

Như vậy, có thể nói năm 1997 là một năm đánh dấu bước chuyển biến rõ rệt trong lịch sử vận tải biển Việt Nam, các tuyến vận tải biển container đã trở nên quen thuộc, uy tín của đội tàu Việt Nam đã bắt đầu được biết đến trên thị trường vận tải biển quốc tế. Việt Nam đã trở thành một thành viên chính thức của Hiệp hội vận tải Châu Á. Đội tàu container của Việt Nam đã tăng gấp đôi, tuy con số cũng như khả năng vận chuyển còn rất nhỏ bé song hứa hẹn một tiềm năng lớn trong tương lai của ngành vận tải hiện đại. Tuy vậy, thị trường vận tải biển thế giới và khu vực ngày càng đòi hỏi chất lượng phục vụ cao hơn, đội tàu nước ta mặc dù đã có sự phát triển vượt bậc trong thời gian rất ngắn song để cạnh tranh được với các hãng lớn trong làng vận tải biển thế giới và khu vực thì quả là điều quá sức. Nước ta phải tiếp tục đầu tư, tiếp tục tìm các giải pháp nâng cao hiệu quả khai thác đội tàu, đó là phương châm và nhiệm vụ đặt ra cấp bách hơn bao giờ hết.

Năm 2000 là năm đánh dấu một mốc son trong lịch sử ngành đóng tàu và ngành hàng hải Việt Nam. Tàu vận tải có trọng tải 6500 DWT lần đầu tiên ra đời ở Việt Nam, đã được bổ sung cho đội tàu của VOSCO thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Sự kiện này chứng tỏ một tiềm năng rất lớn phát triển ngành hàng

hải Việt Nam. Các công ty vận tải biển Việt Nam từ nay hoàn toàn có thể dùng tàu đóng tại nước nhà để cạnh tranh với đội tàu nước ngoài. Sự phối hợp đồng bộ giữa ngành đóng tàu và ngành vận tải biển theo đúng đường lối phát triển kinh tế của Đảng và Nhà nước sẽ tạo ra lợi thế rất lớn cho ngành hàng hải như chủ động hơn về vốn đầu tư, có thể tranh thủ được sự hỗ trợ của các ngành khác trong nước... Tuy vậy, ngành đóng tàu trong nước chưa thể đáp ứng nhu cầu đầu tư hiện đại hóa đội tàu, chưa cung cấp được các tàu chuyên dụng hiện đại. Đội tàu vẫn phải được tiếp tục đầu tư hiện đại hóa, 3 tàu container cỡ lớn đã được đầu tư trong năm này là các tàu: 1113 TEU, 555 TEU, 1020 TEU, đã làm cho sức mạnh của đội tàu vận tải container được tăng cường đáng kể. Năm 2000, số lượng tàu và tổng số tấn trọng tải tàu tăng mạnh nhưng tập trung vào tàu container và tàu hàng khô, trong đó vẫn tăng chủ yếu về tàu container, trọng tải tăng 58,2%, sức chứa tăng 78%, số lượng tăng 3 chiếc, tương đương 50% so với năm 1999 [38].

Năm 2001, thị trường thế giới nói chung, thị trường vận tải biển nói riêng bị khủng hoảng, gây khó khăn lớn cho các doanh nghiệp, trong đó có ngành vận tải biển, đặc biệt là sau vụ khủng bố tại Trung tâm thương mại thế giới ngày 11 tháng 9 ở Mỹ. Mặc dù trong điều kiện khó khăn đó, đội tàu Việt Nam vẫn tiếp tục phát triển. Ngành Hàng hải Việt Nam mở thêm tuyến vận tải container nội địa Hải Phòng – T.P. Hồ Chí Minh – Cần Thơ, đầu tư thêm 2 tàu container lớn, có sức chứa 1022 TEU mang tên V.N Orient và tàu V.N Sapphire, làm cho đội tàu container trở nên hùng mạnh hơn nhiều. So với năm 2000, số lượng tàu container tăng 22%, trọng tải tăng 19,5% [38].

Sự kiện đặc biệt đối với ngành vận tải biển Việt Nam trong năm này là Chính phủ ra Quyết định số 1419/QĐ-TTg ngày 01/11/2001 về phê duyệt đề án phát triển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2001-2005 và định hướng đến năm 2010. Đây là điều kiện thuận lợi để phát triển vận tải biển Việt Nam. Tổng vốn đầu tư phát triển đội tàu năm 2001 được bổ sung tới 530 tỷ đồng để tăng thêm 12 con tàu mới với tổng trọng tải là 111.000 DWT. Nhờ có vốn đầu tư tăng thêm đó nên mặc dù khủng hoảng thị trường diễn ra nghiêm trọng, sản

lượng vận tải của đội tàu vẫn tăng đáng kể, đạt tới 12,3 triệu tấn, tăng so với năm 2000 hơn 1 triệu tấn [38].

Năm 2002, theo số liệu báo cáo của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, mặc dù ngành Hàng hải đang gặp khó khăn về thị trường do ảnh hưởng kéo dài của cuộc khủng hoảng kinh tế thế giới từ cuối năm 2001, đội tàu vẫn tăng trưởng trên nhiều mặt. Về quy mô đội tàu, dù đã bán một số tàu và đầu tư đóng mới trong nước cũng như mua từ nước ngoài tăng nên số lượng tàu không bị giảm sút. Tính đến 30 tháng 6 năm 2002, đội tàu Tổng công ty có 91 chiếc với trọng tải 983.030 DWT gồm 5 tàu dầu, 11 tàu container, 75 tàu chở hàng khô tổng hợp. Tổng sản lượng vận tải 6 tháng đầu năm 2002 đạt 6,7 triệu tấn, tăng 14% so với 6 tháng đầu năm 2001, trong đó vận tải nước ngoài chiếm chủ yếu, 76% trong tổng số. Sản lượng vận tải container vẫn giữ mức tăng cao nhờ có thêm tàu và tuyến mới. Tính đến cuối tháng 6 năm 2002, sản lượng vận chuyển container đạt 140.162 TEU, trong đó sản lượng vận tải container nội địa tăng mạnh, đạt 38.027 TEU, tăng 64% so với 6 tháng cùng kỳ năm 2001. Sản lượng vận tải cả năm 2002 đạt 13,8 triệu tấn. Nhà nước đầu tư cho đội tàu 439 tỷ đồng để mua thêm 11 con tàu với tổng trọng tải 124.646 DWT [38].

Năm 2003, đội tàu vận tải biển đã được bổ sung 7 chiếc với tổng trọng tải 103.121 DWT, bán 6 tàu cũ, lạc hậu với tổng trọng tải 51.429.121 DWT. Sản lượng vận tải đạt 17,8 triệu tấn. Tổng vốn đầu tư tăng thêm cho đội tàu là 317 tỷ đồng. Trên đà phát triển đó, năm 2004, Tổng công ty đã bổ sung thêm 8 tàu với tổng trọng tải 79.141 DWT, bán 1 con tàu trọng tải 5.494 DWT, nhờ đó mà đội tàu đã được tăng cường đáng kể. Tính đến tháng 6 năm 2004, tổng trọng tải đội tàu của Tổng công ty là 1.125.159 DWT, với 98 con tàu, trong đó rất nhiều tàu mới được bổ sung từ các nhà máy đóng tàu trong nước. Sản lượng vận tải đạt 9,6 triệu tấn, tăng 10% so với cùng kỳ năm 2003. Tổng đầu tư bổ sung đội tàu là 580 tỷ đồng. Các con số trên đây phản ánh rất rõ nét sự quyết tâm thực hiện thành công đề án phát triển đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã được

Chính phủ phê duyệt và đưa đội tàu vận tải biển Việt Nam phát triển đúng định hướng, chiến lược đã vạch ra [38].

Năm 2004, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã đạt 19,6 triệu tấn hàng vận chuyển. Để thực hiện mục tiêu đó, ngày 21/8 năm 2004, Tổng công ty Hàng hải và Tổng công ty Công nghiệp tàu thủy Việt Nam đã ký kết hợp đồng nguyên tắc đóng 24 tàu vận tải biển giai đoạn 2004 đến 2005, trong đó có nhiều tàu hàng rời trọng tải đến 20.000 DWT và 1 tàu container sức chứa 1700 TEU. Qua một năm triển khai kế hoạch đề ra, Tổng công ty đã đạt được những kết quả to lớn, sản lượng vận chuyển đạt 20,3 triệu tấn và 51,9 tỷ TKm, trong đó vận tải nước ngoài chiếm trên 90%. Sản lượng vận tải container cũng đạt cao, 531.025 TEU, tăng 244% so với năm trước. Doanh thu của Tổng công ty đạt trên 4 nghìn tỷ đồng, tăng 30% so với năm 2003. Đặc biệt, lợi nhuận đã tăng tới 200% so với lợi nhuận đạt được ở năm 2003. Đội tàu của Tổng công ty đã lên đến 100 chiếc với tổng trọng tải trên 1 triệu DWT [38].

Năm 2005, Tổng công ty đã mua và đưa vào khai thác 03 tàu với tổng trọng tải 82.977 DWT và tổng mức đầu tư là 1.473 tỷ đồng, đồng thời cũng bán 04 tàu khai thác không hiệu quả với tổng trọng tải là 88.654 DWT. Cũng trong năm này, Tổng công ty đã nhận bàn giao 04 tàu do Vinashin đóng với tổng trọng tải 44.000 DWT gồm 01 tàu 6.500 DWT và 03 tàu 12.500 DWT [38].

Trong năm 2007, Tổng công ty đã đầu tư mua được 30 tàu, với tổng trọng tải 752.814 DWT, tổng mức đầu tư khoảng 630 triệu USD, tiếp nhận và đưa vào khai thác có hiệu quả 04 tàu đóng mới tại Công ty Đóng tàu Bạch Đằng với tổng trọng tải 90.000 DWT. Tính đến 31/12/2007, tổng trọng tải đội tàu của toàn Tổng công ty đạt khoảng 2,1 triệu DWT, bao gồm 134 chiếc, trong đó, tàu hàng khô : 113 chiếc; tổng trọng tải 1.616.293 DWT, tàu dầu: 08 chiếc; tổng trọng tải 298.188 chiếc và tàu container: 13 chiếc, tổng trọng tải 140.914 DWT [38].

Trong 6 tháng đầu năm 2008, Tổng công ty đã đầu tư được 9 tàu đã qua sử dụng (bao gồm tàu container và tàu hàng khô), tổng trọng tải 370 ngàn DWT, tiếp nhận và đưa vào khai thác 01 tàu đóng mới, trọng tải 12.500 DWT. Đặc biệt, trong tháng 7/2008, Tổng công ty đã tiếp nhận 01 tàu hàng khô - Vinalines

Global, trọng tải 73.350 DWT, là tàu hàng khô có trọng tải lớn nhất Việt Nam từ trước đến nay. Tính đến thời điểm ngày 30/6/2008, tổng số tàu của Tổng công ty là 141 chiếc, với tổng trọng tải đạt gần 2,4 triệu DWT, tuổi tàu bình quân là 16,4 tuổi với cơ cấu như sau: tàu hàng khô là 119 chiếc, tổng trọng tải 1,93 triệu DWT, tàu chở dầu là 07 chiếc, tổng trọng tải 292 ngàn DWT và tàu container là 15 chiếc, tổng trọng tải 158 ngàn DWT. Năm qua, các thành viên VINALINES đầu tư mua và đóng mới 22 tàu biển với tổng trọng tải khoảng 580 nghìn tấn (DWT), đưa tổng trọng tải của toàn đội tàu đến thời điểm cuối tháng 12-2008 đạt trên 2,5 triệu DWT, gần bằng mức trọng tải theo mục tiêu đến năm 2010. Việc đầu tư đúng hướng góp phần tăng mạnh sản lượng, cũng như doanh thu, lợi nhuận của các doanh nghiệp vận tải biển của Tổng công ty. Điều đáng nói là trong điều kiện huy động vốn khó khăn hiện nay, việc đầu tư thêm được gần 600 nghìn tấn trọng tải tàu, thể hiện sự nỗ lực và phấn đấu rất lớn của các doanh nghiệp vận tải biển, góp phần thực hiện thành công đề án phát triển Tổng công ty giai đoạn 2006-2010, đưa đội tàu VINALINES từng bước phát triển ngang tầm khu vực, nâng cao khả năng cạnh tranh trong giai đoạn hội nhập [38].

Tóm lại, qua tình hình biến động về số lượng, trọng tải và cơ cấu đội tàu, người viết thấy nổi bật lên một số mặt sau:

- Số lượng và trọng tải tàu tăng liên tục qua các năm, trong đó chủ yếu tăng tàu chở dầu, tàu container. Những tàu chở dầu trọng tải lớn, tàu chở container sức chứa lớn chưa từng có trong lịch sử ngành Hàng hải Việt Nam đã được đầu tư, tăng cường sức mạnh cho đội tàu.

- Về trọng tải, tổng trọng tải đội tàu biển cũng liên tục tăng qua các năm, trong đó tập trung tăng trọng tải và sức chứa của các tàu container, tàu chở dầu thô. Trọng tải đội tàu container tăng nhanh chóng, từ chỗ chỉ có 9 chiếc với 6.102 TEU sức chở vào năm 2000 thì đến cuối tháng 6 năm 2008 đã đạt con số 15 chiếc với gần 9.500 TEU sức chở. Tính đến tháng 12 năm 2008, đội tàu có khoảng 145 chiếc, tổng trọng tải gần 2,5 triệu DWT, tăng hơn 2,8 lần so với năm 2000 [39].

1.2. Về tuổi tàu

Tuổi tàu là một chỉ tiêu tổng hợp phản ánh mặt bằng kỹ thuật của đội tàu. Thông thường, tàu trẻ là tàu có tính năng kỹ thuật tốt, có các đặc trưng khai thác phù hợp với yêu cầu của thị trường.

Đánh giá một cách khái quát, đội tàu biển nước ta trong khoảng 10 năm qua đã được nâng cao một mức nhất định về mặt kỹ thuật. Đội tàu đang được trẻ hóa rất tích cực, trong đó các tàu hàng khô tổng hợp do các nhà máy đóng tàu trong nước đóng mới đã đạt tiêu chuẩn chất lượng quốc tế, bổ sung cho đội tàu, làm cho mặt bằng kỹ thuật của nhóm tàu này có sự tiến bộ đáng kể. Các tàu container chuyên dụng, các tàu chở dầu chuyên dụng mới bổ sung đều là các tàu thế hệ mới, tình trạng kỹ thuật tốt, trang bị kỹ thuật hiện đại.

Tuy vậy, do lịch sử nhiều năm khó khăn về kinh tế của đất nước, chúng ta đã phải mua các tàu cũ của nước ngoài, trong đó chủ yếu là các tàu hàng khô tổng hợp, các tàu đó cho đến nay đã quá cũ kỹ và lạc hậu. Nhiều tàu đã trên 30 tuổi, tính năng chuyên chở hàng hóa lạc hậu so với yêu cầu vận chuyển hàng hóa mới, tình trạng vỏ, máy xướng cáp, không đảm bảo điều kiện an toàn đi biển... Điều đó gây khó khăn cho chủ tàu trong quá trình khai thác, mặt khác còn phải chịu gánh nặng về chi phí sửa chữa, gây gánh nặng phí bảo hiểm cũng như thiệt hại về phí tàu già cho các chủ hàng.

Nhìn chung đội tàu Việt Nam do các doanh nghiệp Nhà nước thuộc ngành Hàng hải quản lý và khai thác đã có xu thế trẻ hóa. Một số tàu container, tàu chở dầu, tàu chở hàng rời chuyên dụng và kể cả những tàu hàng khô tổng hợp được mua từ nước ngoài hay đóng tại các nhà máy đóng tàu trong nước bổ sung cho đội tàu đã làm cho số lượng tàu dưới 5 tuổi tăng lên nhanh chóng. Tuy vậy, do tốc độ bổ sung tàu mới còn chậm, mặt khác phần lớn các tàu đầu tư từ trước năm 1997 đều là tàu cũ, đến nay càng trở nên cũ nát, lạc hậu, làm cho mặt bằng chung về tuổi tàu rất cao, khoảng 16,4 tuổi [8]. Có nhiều con tàu được đầu tư từ những năm 70, 80 của thế kỷ trước, đến nay đã ngoài 30 tuổi nhưng vẫn còn đang được khai thác. Tuổi tàu cao làm cho năng lực cạnh tranh của đội tàu giảm sút bởi vì

tốc độ giao hàng chậm, độ an toàn thấp, giá thành vận chuyển cao... Tình trạng già nua của đội tàu như hiện nay đang là gánh nặng cho chủ tàu, vì vậy làm thế nào để đến năm 2010 Việt Nam có được đội tàu có độ tuổi bình quân từ 7 đến 10 năm, có mặt bằng kỹ thuật đảm bảo hòa nhập được với đội tàu khu vực Đông Nam Á theo định hướng chiến lược đã đặt ra đang là vấn đề hết sức bức xúc đối với ngành Hàng hải Việt Nam.

Ta có thể đi sâu phân tích chỉ tiêu tuổi tàu trên các góc độ sau:

- Theo chi tiết độ tuổi
- Kết cấu số lượng tàu theo độ tuổi
- Tuổi bình quân

Về chi tiết độ tuổi, đội tàu Tổng công ty Hàng hải Việt Nam có dải độ tuổi rất rộng từ 1 tuổi đến hơn 25 tuổi. Điều này chủ yếu là do đội tàu thường xuyên được bổ sung, các tàu này hầu hết được mua trên thị trường tàu cũ của nước ngoài, trong khi đó rất ít tàu được thanh lý hay bán lại cho nước ngoài, tuổi của đội tàu không phát triển tự nhiên theo quy luật tàu mới mua thì ít tuổi mà có thể tàu mới mua tuổi đã cao hơn tàu được đầu tư trước đó.

Tính từ năm 1997 đến nay, số lượng tàu liên tục tăng, từ chỗ chỉ có 58 con tàu năm 1997 đến năm 2004 đã có 98 con tàu và tính đến cuối tháng 12 năm 2008 Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã có 145 con tàu, trong đó tăng nhiều nhất là các tàu có độ tuổi từ 10 đến 15 [28]. Đặc biệt, các tàu có tuổi từ 5 tuổi trở lại tăng nhanh trong vài năm vừa qua, đến năm 2008 đã có khoảng 45 tàu chiếm 31%. Các tàu trẻ ngày càng tăng cả về số lượng và tỷ trọng, điều đó là kết quả của chủ trương trẻ hóa đội tàu đồng thời cũng nhờ sự phát triển của ngành đóng tàu trong nước đã góp phần bổ sung tương đối nhanh tàu đóng mới cho đội tàu vận tải biển Việt Nam. Tuy vậy, loại tàu trên 25 tuổi cũng ngày càng tăng do quá trình lão hóa tự nhiên của đội tàu. Điều này cho thấy tuổi bình quân đội tàu sẽ cao do tàu được bổ sung không phải là tàu mới mà chủ yếu là tàu cũ qua hơn 10 năm khai thác.

Xét chi tiết biến động đội tàu theo từng độ tuổi người viết thấy: Do có chính sách chú trọng đầu tư phát triển đội tàu mà trong các năm qua, tàu trẻ được bổ sung khá nhiều. Loại tàu dưới 5 tuổi ở các năm trước năm 1998 không có nhưng đã được bổ sung rất nhanh trong mấy năm vừa qua, làm cho tỷ trọng loại tàu này tăng dần ở năm 2000, đạt 6,3%, đến năm 2002 đạt 8,8%. Đặc biệt năm 2004, 2005 đề án phát triển đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã được Chính phủ duyệt, dẫn đến việc tăng thêm gần 30 tàu đóng tại các nhà máy đóng tàu trong nước cho đội tàu của Tổng công ty [19].

Tuổi bình quân của đội tàu ở mức từ 15 đến 16,4 tuổi, xu thế chung tuổi tàu bình quân đã giảm xuống, nhưng một điều đáng lo ngại là tốc độ đổi mới tàu chậm hơn tốc độ lão hóa tự nhiên của đội tàu. Tỷ trọng các tàu trẻ dưới 10 tuổi quá nhỏ so với tỷ trọng các tàu có tuổi quá cao. Điều này cho thấy để đạt được mục tiêu đến năm 2010, đội tàu Việt Nam có tuổi bình quân từ 7 đến 10 là một chỉ tiêu rất khó thực hiện. Vinalines phải nhanh chóng đầu tư thêm các tàu mới theo như chiến lược phát triển đã vạch ra. Ngoài việc ưu tiên mua tàu đã sử dụng giá rẻ để trẻ hóa đội tàu, Vinalines đang phối hợp với Tập đoàn Công nghiệp Tàu thủy Việt Nam (Vinashin) đẩy nhanh tiến độ các dự án đóng mới còn lại thuộc chương trình 32 tàu biển, đồng thời nghiên cứu triển khai kế hoạch đóng mới 40 tàu biển giai đoạn 2009 – 2015. Song, đồng thời Tổng công ty cũng cần phải có biện pháp giải tán, bán các tàu cũ nát, lạc hậu đang cản trở cho quá trình phát triển đội tàu.

2. Sản lượng hàng hóa vận chuyển

Trong những năm gần đây, rất nhiều doanh nghiệp vận tải đã mạnh dạn đầu tư phát triển đội tàu, đặc biệt là các tàu dầu, tàu container có trọng tải lớn để khai thác các tuyến nội địa và vươn ra khai thác tuyến viễn dương. Do đó, năng lực vận chuyển của đội tàu biển Việt Nam tăng, khiến cho sản lượng vận tải của đội tàu quốc gia cũng tăng một cách đáng kể. Tổng sản lượng vận tải của đội tàu biển quốc gia năm 2000 chỉ đạt 18,7 triệu tấn nhưng năm 2008 đã đạt 69.285 triệu tấn, tăng 13% so với năm 2007, trong đó vận tải nước ngoài đạt 47.390

triệu tấn, tăng 7% so với năm 2007, vận tải hàng hóa trong nước đạt 21.997 triệu tấn tăng gần 29% so với năm 2007, vận tải container đạt 1.451.552 TEU, tăng 76,3% so với năm 2007. Nếu tính riêng đội tàu chủ lực của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, năm qua, toàn Tổng công ty hoàn thành các chỉ tiêu đề ra, sản lượng vận tải đạt 31 triệu tấn, tăng 20%, sản lượng hàng qua cảng 51,6 triệu tấn, tăng 11% so với năm 2007 [28]. Tuy nhiên tổng sản lượng vận tải hay sản lượng vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của Tổng công ty Hàng hải nói riêng và đội tàu biển quốc gia nói chung vẫn còn là quá nhỏ so với sản lượng hàng thông qua cảng biển Việt Nam hàng năm. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đề ra mục tiêu giữ vững sản lượng vận tải với 28 triệu tấn hàng trong năm 2009, sản lượng hàng qua các cảng là 47 triệu tấn, góp phần thực hiện tổng doanh thu 18 nghìn tỷ đồng, lợi nhuận 950 tỷ đồng [28]. Hơn thế nữa, sản lượng vận tải của đội tàu Việt Nam lại chỉ tập trung vào một số mặt hàng. Sản lượng vận chuyển container còn quá ít so với các hãng tàu nước ngoài.

Nhìn chung, do áp lực cạnh tranh từ phía các hãng tàu nước ngoài mà đội tàu Việt Nam cũng đã nỗ lực cải thiện tình hình. Sản lượng vận tải của đội tàu quốc gia tuy có tăng nhưng vẫn tăng chậm so với tốc độ tăng của sản lượng hàng hóa thông qua cảng biển Việt Nam hàng năm.

3. Thị phần vận tải

Là một nền kinh tế đang phát triển năng động, Việt Nam có kim ngạch xuất nhập khẩu tăng trưởng với tốc độ gần 20%/năm, tổng kim ngạch xuất, nhập khẩu lớn hơn GDP. Thương mại quốc tế phát triển mạnh đã thúc đẩy nhanh chóng sự phát triển của các dịch vụ hàng hải, gồm khai thác cảng, kho bãi, vận tải, dịch vụ kho vận trong 15 năm qua. Tuy nhiên, theo một số nghiên cứu, hiện tại, các công ty kho vận - vận tải biển Việt Nam chỉ có thể phục vụ được một phần tư nhu cầu thị trường trong nước. Bên cạnh đó, cũng tồn tại khoảng cách khá khác biệt giữa các công ty kho vận – vận tải biển nước ngoài / liên doanh so với các công ty kho vận – vận tải biển Việt Nam, và giữa khu vực phía Nam và phần còn lại của quốc gia. Phí kho vận- vận tải biển ở Việt Nam tương đối thấp,

tuy nhiên, dịch vụ vẫn bị đánh giá là kém an toàn. Các công ty trong nước đang rất khó khăn trong việc chiếm lĩnh thị trường nội địa. Cùng với tốc độ tăng trưởng mạnh mẽ của nền kinh tế và định hướng đúng đắn của chính phủ trong việc tập trung phát triển ngành vận tải biển, đến năm 2010, thị phần vận chuyển hàng hóa XNK của ngành vận tải biển Việt Nam ước tính đạt 25%, đến năm 2020 là 35% và vận tải biển nội địa là 100%.

Hiện nay, trên thị trường vận tải biển Việt Nam, có tới hơn 60 hãng tàu nước ngoài với hàng trăm tàu biển cỡ lớn thường xuyên hoạt động và nắm giữ hầu hết thị phần. Các hãng tàu nước ngoài đặt chân đến Việt Nam từ khá sớm, ngay từ năm 1998, công ty vận tải biển Gemartrans, liên doanh giữa Liên hiệp Hàng hải Việt Nam và công ty CGM – Pháp đã ra đời và sau đó đến EAC – Sài Gòn Shipping, liên doanh giữa công ty Sài Gòn Ship và công ty EAC – Đan Mạch. Sau đó, hàng loạt các tên tuổi có tiếng tăm bắt đầu nhập cuộc: NYK, Mitsui, K-Line (Nhật Bản); Evergreen, Wan-Hai Lines (Đài Loan); HapagLloyd (Đức); RCL (Thái Lan); Hyundai (Hàn Quốc); Sealand, APL (Mỹ)... Trong khi đó, khá nhiều công ty tàu biển Việt Nam cạnh tranh không nổi chuyển sang chạy tuyến nội địa, một số chạy thuê trên các tuyến nhánh cho các hãng tàu nước ngoài...

Theo thống kê sơ bộ, hiện tại cả nước có trên 1.000 tàu vận tải biển với tổng trọng tải khoảng trên 3,5 triệu tấn, trong đó chỉ có hơn 300 tàu hoạt động tuyến quốc tế và chủ yếu chỉ làm nhiệm vụ trung chuyển hàng hóa đến các cảng lớn trong khu vực như Singapore, Malaysia, Hồng Kông, Hàn Quốc để đưa lên tàu lớn đi các châu lục khác [8]. Ngay cả những mặt hàng xuất khẩu với khối lượng lớn như dầu thô, than, gạo... đội tàu VN rất khó len chân, phần vì không có tàu chuyên dụng, phần do năng lực đàm phán để giữ nguồn hàng yếu kém. Khoảng 80% hàng hóa xuất nhập khẩu Việt Nam được vận chuyển bằng đường biển. Tuy nhiên hiện nay đội tàu trong nước chỉ chiếm 20% thị phần, các hãng tàu nước ngoài với phương tiện hùng hậu chiếm 80% thị phần còn lại. Nguyên

nhân cơ bản do năng lực đội tàu Việt Nam còn yếu. Trên 80% thị phần vận tải biển nằm trong tay đội thương thuyền nước ngoài không chỉ đơn thuần ảnh hưởng đến mức lợi nhuận của đội tàu biển VN, mà còn ảnh hưởng đến toàn bộ chuỗi dịch vụ giao nhận kho vận (logistics), từ khâu làm các thủ tục giấy tờ, tổ chức vận tải, lưu kho bãi... đến việc phân phát hàng hóa tới các địa chỉ khác nhau.

Trong những năm gần đây, cùng với sự gia tăng về số lượng tàu và tấn trọng tải, thị phần hàng hóa mà đội tàu quốc gia giành được trong những năm gần đây đã không ngừng tăng. Thị phần vận tải của đội tàu biển Việt Nam năm 2000 đạt gần 14,5%, đến nay ước tính gần 20%. Tuy nhiên, sự tăng trưởng ấy không đáng kể [8]. Kim ngạch xuất nhập khẩu của chúng ta trong những năm gần đây luôn tăng, đặc biệt là những mặt hàng xuất nhập khẩu truyền thống như gạo, dầu thô, phân bón... và ngành Hàng hải Việt Nam luôn không ngừng đầu tư tàu mới với hi vọng tăng thị phần vận tải nhưng trên thực tế, thị phần hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu quốc gia như trên là vẫn quá khiêm tốn. Nhìn chung, thị phần của đội tàu biển Việt Nam trong những năm gần đây đã tăng liên tục nhưng tăng không cân đối và còn tăng ít. Chính điều này cho thấy khả năng cạnh tranh của đội tàu Việt Nam còn rất yếu kém. Đội tàu Việt Nam đang bỏ ngỏ nhiều thị trường tiềm năng và lép vế trên thị trường quốc tế và khu vực.

Có thể nói ngành vận tải biển đang đứng trước cơ hội và thách thức lớn trong quá trình cùng đất nước phát triển nền kinh tế. Với tốc độ tăng trưởng lưu lượng hàng hóa xuất nhập khẩu, ngành vận tải biển đang phải nỗ lực đầu tư, nâng cao hiệu quả và năng lực vận tải để đáp ứng được nhu cầu trong nước và giữ vững thị phần trước sức ép cạnh tranh của các công ty vận tải nước ngoài. Tuy nhiên, với định hướng phát triển ngành vận tải biển đúng đắn và đồng bộ của chính phủ, trong những thập kỷ tới, ngành vận tải biển Việt Nam sẽ tăng trưởng nhanh chóng và trở thành ngành kinh tế trọng điểm của quốc gia.

4. Tương quan với đội tàu các nước trong khu vực và thế giới

Năng lực cung ứng của ngành công nghiệp hàng hải thế giới đủ đảm bảo cho việc phát triển thương mại trên phạm vi toàn cầu. Đội tàu thế giới tiếp tục tăng trưởng mạnh cả về số lượng lẫn trọng tải. Đặc biệt trong những năm gần đây nổi lên xu hướng đội tàu buôn thế giới phát triển theo hướng container hóa. Quy mô của đội tàu vận tải biển thế giới và đội tàu vận tải biển của các nước cho thấy sự tăng trưởng không đều của các loại tàu. Các nhà kinh doanh vận tải biển trên thế giới đặc biệt chú trọng phát triển đội tàu chở dầu và đội tàu container, sở dĩ các loại tàu này chiếm tỷ lệ cao vì nhu cầu vận chuyển cao. Sự phát triển của công nghệ đã làm giảm chi phí kinh doanh được thể hiện chủ yếu trong sự phát triển đột biến về quy mô đội tàu.

Hiện nay, đội tàu vận tải biển thế giới phát triển theo một số xu hướng nhất định như sau:

- Dung tích và trọng tải tàu buôn ngày càng tăng,
- Xu hướng container hóa trên thế giới và khu vực so với dung tích và cỡ tàu container ngày càng tăng,
- Trọng tải tàu chở hàng lỏng và hàng khô khối lượng lớn ngày càng tăng,
- Trẻ hóa đội tàu buôn thế giới,
- Xuất hiện các công ty vận tải hàng hóa bằng container không lồ do liên doanh liên kết toàn cầu.

So với đội tàu vận tải biển hùng hậu của các nước trên thế giới và khu vực thì cơ cấu đội tàu container của nước ta yếu kém hẳn về số lượng lẫn trọng tải, năng lực và phương pháp quản lý. Trong khi đó, xu hướng phát triển đội tàu vận tải biển thế giới và khu vực trong những năm gần đây và thời gian tới lại chính là tàu container.

Về trọng tải tàu, theo thống kê thì trọng tải tàu bình quân của đội tàu vận tải biển thế giới so với đội tàu trong nước khá chênh lệch. Tuy trong những năm gần đây, đội tàu buôn Việt Nam đã có những thay đổi tích cực, nhưng so với

tiềm năng và lợi thế so sánh về mặt địa lý và điều kiện chung thì sự phát triển nói trên vẫn chưa thực sự đáp ứng được nhu cầu vận chuyển trong nước.

Mặt khác, theo thống kê, đội tàu container trên thế giới có độ tuổi bình quân thấp hơn đội tàu container của Việt Nam, chủ yếu do đội tàu của Việt Nam mặc dù có những đầu tư mới nhưng đa phần các tàu mua mới cũng chỉ là những tàu đã qua sử dụng khai thác của một số nước trong khu vực, trang thiết bị còn lạc hậu. Gần đây, một số tàu có trọng tải lớn đã được đóng mới trong nước để bổ sung cho đội tàu vận tải biển quốc gia, đây là một tín hiệu đáng mừng và cần tiếp tục được duy trì.

Đội tàu vận tải biển Việt Nam có quy mô nhỏ và cơ cấu chưa hợp lý cả về chủng loại cũng như trọng tải, đặc biệt thiếu nhiều tàu chuyên dụng và tàu trọng tải lớn. Chính sự yếu kém đó của đội tàu vận tải biển Việt Nam đã dẫn đến sự thua thiệt khi cạnh tranh trên thị trường thế giới. Thị trường vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu Việt Nam đạt được còn thấp so với năng lực của đội tàu. Trước các đối thủ lớn trong vận tải biển quốc tế như Maersk Sealand, Evergreen, APL, NYK... thì đội tàu vận tải biển Việt Nam quá nhỏ bé về mọi phương diện.

II. Thực trạng huy động vốn và hiệu quả sử dụng vốn của đội tàu biển Việt Nam trong thời gian qua

1. Thực trạng huy động vốn

1.1. Tổng vốn huy động

Bên cạnh việc tăng cường các hoạt động trên lĩnh vực liên doanh, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam xác định việc tận dụng các nguồn vốn hỗ trợ phát triển từ các quốc gia phát triển là rất quan trọng đối với sự phát triển của Tổng công ty. Một loạt các dự án cải tạo và nâng cấp các cảng đã và đang được gấp rút triển khai. Cảng Hải Phòng đang triển khai giai đoạn II của dự án với tổng mức đầu tư khoảng 110 triệu USD, trong đó có vốn vay từ JBIC. Để phát triển và trẻ hoá đội tàu, Tổng công ty đã và đang tiếp tục tìm kiếm các nguồn tín dụng nước ngoài (như từ Citibank, Standard Charter, PNB Paribas, ...) kết hợp với huy

động vốn trong nước (như Vietcombank, BIDV, ...) để đóng mới và mua tàu đã qua sử dụng. Việc sử dụng các nguồn vốn nói trên để đầu tư cho đội tàu là sự kết hợp và vận dụng khéo léo giữa nội lực và ngoại lực của Tổng công ty nhằm mục tiêu nhanh chóng mở rộng và phát triển hoạt động sản xuất kinh doanh của toàn bộ hệ thống tàu biển.

1.2. Cơ cấu vốn

Đánh giá về tình hình sử dụng vốn của đội tàu, người viết còn đề cập đến việc phân tích phương thức khai thác và sử dụng các nguồn vốn thông qua việc phân tích quy mô, cơ cấu nguồn vốn qua các năm mà Tổng công ty đã đầu tư cho khối vận tải. Trong thập niên vừa qua, cơ cấu nguồn vốn của đội tàu nòng cốt Việt Nam đã có biến động theo chiều hướng dần dần được hợp lý hóa, quy mô vốn tăng, trong đó tỷ trọng vốn huy động từ bên ngoài tăng, tỷ trọng vốn chủ sở hữu giảm. Do đó, ta có thể nói rằng việc đầu tư phát triển đội tàu đã có phần chủ động hơn, không còn trông chờ ở nguồn vốn Nhà nước cấp hoặc vốn tự có của các doanh nghiệp. Đặc biệt, nguồn vốn dài hạn đã trở thành một nguồn vốn thường xuyên của Tổng công ty. Đây chính là giá trị các tàu dưới dạng thuê mua của nước ngoài, bằng cách này Tổng công ty trong một số năm qua đã bổ sung được một lực lượng tàu đáng kể cho ngành Hàng hải nước nhà.

Tuy vậy, nhìn chung cơ cấu nguồn vốn của Tổng công ty cho đến nay vẫn trong tình trạng bất hợp lý. Tỷ trọng vốn nợ tăng bình quân hàng năm khoảng 8%, song chủ yếu lại tăng từ nguồn vay dài hạn ngân hàng, mà như chúng ta đã biết, vốn của các ngân hàng thương mại quốc doanh cũng là vốn Nhà nước nên vốn vay đó thực chất cũng có nguồn gốc từ Ngân sách Nhà nước, các doanh nghiệp vận tải biển được hưởng cơ chế vay vốn do Nhà nước ấn định. Nguồn vốn nợ dài hạn đã xuất hiện, phần lớn là vốn nợ khi bổ sung các tàu dưới hình thức thuê mua, đây thực sự là nguồn huy động từ thị trường tài chính bên ngoài, doanh nghiệp vận tải biển phải sử dụng theo đúng cơ chế thị trường, không được hưởng bất kỳ sự ưu đãi nào. Chỉ khi nào doanh nghiệp làm ăn có hiệu quả kinh tế cao, đủ bù đắp chi phí sử dụng vốn thì mới có khả năng sử dụng những nguồn

vốn đó. Số liệu thức tế cho thấy tỷ trọng phần vốn này rất nhỏ, bình quân khoảng 6%/năm, trên thực tế hiện nay toàn Tổng công ty cũng chỉ có 3 con tàu ở dạng thuê mua là tàu Energy, Sumsung Falcon, Bravery Falcon. Nguyên nhân là chi phí sử dụng vốn thuê mua cao, kết quả kinh doanh khai thác tàu không bù đắp được, mặt khác còn do chủ trương của ngành Hàng hải là bổ sung các tàu đóng mới trong nước, hạn chế các tàu dùng lại của nước ngoài. Nhìn vào nguồn vốn chủ sở hữu ta thấy, tuy tỷ trọng nguồn vốn chủ sở hữu có xu thế giảm nhưng vẫn chiếm mức cao trong tổng nguồn vốn. Trong số vốn chủ sở hữu đó, nguồn vốn kinh doanh lại chiếm chủ yếu. Nguồn gốc của số vốn này chủ yếu là do ngân sách cấp từ trước hoặc hình thành từ nguồn vốn có nguồn gốc từ vốn ngân sách. Nguồn vốn từ quỹ đầu tư phát triển chiếm tỷ trọng rất nhỏ, nguyên nhân do lợi nhuận tạo ra từ hoạt động sản xuất kinh doanh của đội tàu thấp, không có nguồn trích lập. Điều này được minh chứng qua con số của chỉ tiêu lãi chưa phân phối. Trong hầu hết các năm của thập niên vừa qua, chỉ tiêu lãi chưa phân phối luôn âm, chỉ đến năm 2003, 2004 Tổng công ty bắt đầu bù đắp được lỗ lũy kế ở các năm trước và có giá trị dương. Chỉ cần nhìn con số này, ta cũng hoàn toàn thấy được hiệu quả sử dụng vốn của đội tàu vận tải biển nước nhà còn rất kém. Việc trông chờ vào vốn tự có để phát triển đội tàu quả là không có căn cứ đáng tin cậy, nhưng nếu không đầu tư hiện đại hóa mà vẫn duy trì tình trạng đó thì nguy cơ phá sản là khó tránh khỏi, Tổng công ty lại phải trông chờ vào sự hỗ trợ tài chính của Nhà nước. Qua phân tích đó, người viết nhận định rằng việc khai thác các nguồn vốn của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trong thời gian qua còn trong tình trạng gò bó, phụ thuộc chủ yếu vào nguồn vốn ngân sách và nguồn vốn tự có của các doanh nghiệp. Phương thức sử dụng vốn như vậy đem lại cho Tổng công ty Hàng hải Việt Nam sự ổn định về tài chính, tránh được những rủi ro do biến động thị trường vốn nhưng làm hạn chế quy mô đầu tư, hạn chế tính năng động, sáng tạo, chấp nhận rủi ro trong kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển, hạn chế việc đầu tư hiện đại hóa để nâng cao năng suất, chất lượng và hiệu quả sản xuất kinh doanh. Cần phải thay đổi phương thức sử dụng vốn

của đội tàu nòng cốt, ngoài nguồn vốn ngân sách hỗ trợ theo khả năng tối đa cho phép thì các doanh nghiệp vận tải biển phải tìm mọi cách huy động vốn từ bên ngoài. Điều đó giúp doanh nghiệp vận tải biển thoát hẳn khỏi thế phụ thuộc vào vốn ngân sách hoặc nguồn vốn tự có ít ỏi hiện nay. Muốn làm được điều đó, Tổng công ty cần phải có những biện pháp rất tích cực nhằm nâng cao hiệu quả sử dụng vốn, đảm bảo đủ khả năng thanh toán chi phí sử dụng vốn đồng thời vẫn mang lại lợi ích cho doanh nghiệp. Điều tất yếu là trong giai đoạn đầu của quá trình phát triển này, khó khăn đang chồng chất, Nhà nước cần có chính sách tăng cường hỗ trợ về vốn cùng với các chính sách bảo hộ vận tải biển khác mới mong có được ngành vận tải biển nội địa phát triển bền vững.

1.3. Lĩnh vực được đầu tư vốn

Sau hơn 10 năm hoạt động, Vinalines đã chứng tỏ năng lực quản lý hiệu quả dù gặp nhiều khó khăn sau cuộc khủng hoảng kinh tế ở các nước ASEAN. Trước những biến động của thị trường hàng hải và những khó khăn tài chính, nhiều biện pháp thích hợp được áp dụng để duy trì sự tăng trưởng liên tục trong hoạt động kinh doanh và đầu tư của toàn Tổng công ty với những kế hoạch đang được triển khai về cải tạo và phát triển cảng biển, đầu tư mở rộng đội tàu, và nâng cao chất lượng hệ thống dịch vụ.

Trong ba năm vừa qua, VINALINES đầu tư phát triển đội tàu vận tải biển theo hướng chuyên dùng, hiện đại, tập trung vào tàu hàng khô, trọng tải lớn, tàu chở dầu thô, tàu chở dầu sản phẩm và tàu container. Chỉ sau ba năm đầu tư, đội tàu VINALINES tăng thêm 1,4 triệu tấn, đưa tổng trọng tải đội tàu lên 2,5 triệu tấn, chiếm 60% tổng trọng tải đội tàu quốc gia [8]. Đây là cố gắng lớn của các đơn vị thành viên VINALINES, bởi tổng trọng tải đội tàu đạt được trong ba năm qua cao hơn tổng trọng tải đội tàu mà trong vòng 10 năm (1995-2005) mà VINALINES phân đầu mới có được.

Mặt khác, cơ cấu đội tàu cũng thay đổi theo hướng tăng tỷ trọng tàu có trọng tải lớn, tuổi tàu trung bình giảm từ 17,5 tuổi năm 2005 xuống còn 16,2 tuổi năm 2008. Đội tàu của Tổng công ty vẫn giữ được vai trò nòng cốt của đội tàu

biển quốc gia. Riêng đối với chương trình đóng mới 32 tàu biển tại các cơ sở của Tập đoàn Kinh tế VINASHIN, đến hết tháng 12 năm 2008, VINALINES đã nhận bàn giao 24 tàu với tổng trọng tải gần 300 nghìn tấn, đến năm 2010, Tổng công ty sẽ nhận bàn giao con tàu cuối cùng của chương trình này [39].

Hiệu quả đầu tư đúng hướng hứa hẹn tương lai tốt đẹp cho đội tàu VINALINES từng bước chiếm lĩnh thị phần vận tải biển nội địa, sẵn sàng chia sẻ thị phần vận tải biển quốc tế với các đội tàu biển của các quốc gia mạnh trên thế giới. Tuy nhiên, với cuộc khủng hoảng tài chính, sự suy giảm kinh tế sẽ còn tiếp tục ảnh hưởng mạnh mẽ trong năm 2009, khối lượng tàu đầu tư lớn trong hai năm qua phần nào là gánh nặng trả nợ cho các doanh nghiệp.

Trong hai năm 2007, 2008, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đầu tư (mua và đóng mới) 56 tàu, tổng trọng tải hơn 1,4 triệu tấn với tổng mức đầu tư khoảng 1,26 tỷ USD (21.300 tỷ đồng). Nếu tính trung bình, tỷ lệ vốn vay thương mại để đầu tư 56 tàu nói trên ước khoảng 882 triệu USD (14.900 tỷ đồng), chiếm 3/4 tổng vốn đầu tư [39].

Thực tế, có những doanh nghiệp thỏa thuận vay được 90% -100% tổng mức đầu tư dự án, như vậy, với lãi suất vay vào thời điểm nóng nhất của các ngân hàng, thì đây cũng là gánh nặng, trong khi giá cước vận tải những tháng cuối năm 2008 liên tục giảm sút. Trong số 56 tàu được đầu tư kể trên, có tới 31 tàu hàng khô, trọng tải từ 20-73 nghìn tấn (cỡ Handysize và Panamax) chiếm 74% tổng mức đầu tư [39]. Đây cũng là những cỡ tàu chịu ảnh hưởng mạnh nhất trong cuộc khủng hoảng giá cước hiện nay và cũng là những tàu được đầu tư tại thời điểm giá tàu, cũng như lãi suất vay vốn thương mại cao nhất. Đội tàu VINALINES tăng nhanh về trọng tải tàu, nhưng chủ yếu vẫn là tàu chở hàng khô với tỷ trọng tàu dưới 15 nghìn DWT, chiếm 41% đội tàu, lĩnh vực này đang chịu tác động của khủng hoảng kinh tế thế giới [39]. Đội tàu container và tàu chở dầu sản phẩm còn nhỏ, phạm vi hoạt động chủ yếu trên những tuyến trong khu vực. Việt Nam nói chung và VINALINES nói riêng vẫn chưa có tuyến tàu chợ (liner)

trực tiếp đến những thị trường xuất nhập khẩu chủ yếu như Nhật Bản, Hàn Quốc, Hoa Kỳ và châu Âu...

Để hoàn thành mục tiêu phát triển đội tàu, đạt 2,6 triệu tấn trọng tải vào năm 2010, các đơn vị thành viên VINALINES tiếp tục đàm phán với các ngân hàng để hạ mức lãi suất cho vay, giãn thời gian trả nợ, tận dụng thời điểm giá tàu đang giảm mạnh để lựa chọn, tìm kiếm những con tàu phù hợp, bảo đảm hiệu quả đầu tư. Chính phủ quan tâm, chỉ đạo các Tổng công ty lớn của nước ta ưu tiên đội tàu quốc gia nói chung và đội tàu VINLINES nói riêng những hợp đồng vận tải những mặt hàng có sản lượng lớn như than, gạo xuất khẩu, dầu thành phẩm... Hơn ai hết, chính các đơn vị vận tải trong nước coi nâng cao chất lượng dịch vụ, tiến tới chiếm lĩnh thị phần vận tải nội địa, nhất là tuyến vận tải công-tên-nơ Bắc- Nam và ngược lại là nhiệm vụ và giải pháp khả thi để phát triển.

Đồng thời, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cũng chú trọng đầu tư, phát triển cơ sở hạ tầng, nâng cao chất lượng dịch vụ. Trong năm 2006, Tổng công ty tiếp tục đầu tư chiều sâu, nâng cao năng lực cạnh tranh các cảng hiện có, tiến hành xây dựng các bến mới tại Hải Phòng, Quảng Ninh, Đà Nẵng, Bà Rịa - Vũng Tàu và TP Hồ Chí Minh nhằm đảm bảo năng lực thông quan toàn cảng của Tổng công ty đạt tối thiểu 50-55 triệu tấn vào năm 2010 [19]; tập trung huy động các nguồn lực, đầu tư xây dựng cảng Vân Phong, Khánh Hoà thành cảng trung chuyển quốc tế có quy mô lớn và hiện đại, đầu tư xây dựng cảng container Vũng Tàu tại Bến Đình - Sao Mai và cảng nước sâu Lạch Huyện tại Hải Phòng. Đến năm 2007, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã triển khai nhiều dự án quan trọng như dự án đầu tư, xây dựng cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong, Khánh Hoà (giai đoạn khởi động), nghiên cứu, huy động các nguồn vốn thực hiện dự án đầu tư xây dựng cảng nước sâu Lạch Huyện, dự án đầu tư cảng Đình Vũ (Tp Hải Phòng) giai đoạn II gồm 4 bến cho tàu 20.000 DWT [39], hoàn tất thủ tục xây dựng bến 2, 3, 4 cảng Cái Lân, đẩy nhanh quá trình triển khai dự án cảng Cái Mép - Thị Vải, Bến Đình - Sao Mai... Năm 2008, Tổng công ty tập trung thực hiện các dự án cảng biển trọng điểm quốc gia sau:

- Cảng trung chuyển quốc tế Vân Phong tại tỉnh Khánh Hòa
- Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng (Lạch Huyện).
- Cải tạo, nâng cấp cảng Hải Phòng giai đoạn II.
- Cảng Đình Vũ giai đoạn II.
- Cảng quốc tế SP-PSA (liên doanh với tập đoàn PSA - Singapore).
- Cảng quốc tế Cái Mép (liên doanh với tập đoàn Maersk A/S - Đan Mạch) tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu.
- Dự án đầu tư xây dựng - khai thác nhà máy sửa chữa tàu biển Đông Đô tại Hải Phòng.

Cũng trong năm này, Tổng công ty cũng tiến hành các dự án khởi công xây dựng trong 6 tháng cuối năm 2008: cảng container quốc tế Sài Gòn - SSA (liên doanh với tập đoàn SSA-Hoa Kỳ); nhà máy sửa chữa tàu biển Vinalines phía Nam; bến 2,3,4 Cái Lân - Quảng Ninh; dự án đầu tư kho bãi container 16 ha tại Đình Vũ - Hải Phòng. Trong những năm tiếp theo, Tổng công ty có các dự án đang chuẩn bị thủ tục đầu tư như: cảng container Vũng Tàu; cảng Sài Gòn - Hiệp Phước (giai đoạn I); dự án di dời, chuyển đổi công năng cảng Nhà Rồng, Khánh Hội tại TP Hồ Chí Minh, cảng Dung Quất tại tỉnh Quảng Ngãi, cảng Sơn Trà, cảng Tiên Sa (giai đoạn II) tại TP Đà Nẵng; trung tâm phân phối logistics và dịch vụ hậu cảng Lạch Huyện tại TP Hải Phòng; Cụm công nghiệp-cảng biển và dịch vụ cảng tại đảo Hà Nam, khu kho cảng hàng lỏng tại đảo Quả Muồm, huyện Yên Hưng, tỉnh Quảng Ninh, dự án xây dựng Trung tâm hàng hải miền Trung và Trường Cao đẳng nghề Hàng hải Vinalines tại TP Vinh; dự án đầu tư xây dựng kho, cầu cảng xăng dầu Vinalines tại Nhơn Trạch, tỉnh Đồng Nai...

Bên cạnh đó, Tổng công ty đã nghiên cứu, thực hiện mở rộng, đa dạng hóa ngành nghề kinh doanh nhằm phát huy tốt những tiềm năng, lợi thế sẵn có, tận dụng được các cơ hội kinh doanh, tạo tiền đề cho việc hình thành Tập đoàn Hàng hải sau này. Tổng công ty đã có các dự án như: Đầu tư xây dựng Nhà máy

sửa chữa tàu biển Vinalines phía Nam tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu, các khu công nghiệp, trung tâm dịch vụ logistics tại Vĩnh Phúc, Long An, Quảng Ninh, Hải Phòng và TP Hồ Chí Minh, đầu tư xây dựng trường Cao đẳng nghề Hàng hải Vinalines tại Vinh, Đại học Nguyễn Thị Định tại Bến Tre.

2. Hiệu quả sử dụng vốn

Trước hết, để đánh giá hiệu quả sử dụng vốn của đội tàu, người viết đánh giá kết quả sản xuất kinh doanh của đội tàu. Thông qua số liệu của bảng 2.2 người viết có một số nhận xét đánh giá chung như sau:

Bảng 2.2: Tình hình thực hiện các chỉ tiêu kết quả sản xuất kinh doanh của đội tàu vận tải biển nông cốt trong gần mười năm qua

| Chỉ tiêu | Đơn vị | Giá trị thực hiện ở các năm | | | | | | | | Mức độ biến động (%) | | | | | | |
|----------------------|-----------|-----------------------------|-------|-------|-------|--------|--------|--------|--------|----------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 02/01 | 03/02 | 04/03 | 05/04 | 06/05 | 07/06 | 08/07 |
| I. Sản lượng | | | | | | | | | | | | | | | | |
| Khối lượng hàng VC | Triệu tấn | 14,7 | 16,9 | 17,8 | 20,3 | 21,4 | 23 | 24,9 | 31,0 | 115 | 105,3 | 114,0 | 105,4 | 107,5 | 108,3 | 124,5 |
| II. Doanh thu | Tỷ Đ | 5.041 | 4.887 | 5.030 | 8.067 | 10.522 | 11.241 | 14.641 | 20.945 | 96,9 | 102,9 | 160,4 | 130,4 | 106,8 | 130,2 | 143,1 |
| III. Chi phí | Tỷ Đ | 4746 | 4679 | 4815 | 7459 | 9.825 | 10.690 | 13.780 | 19.345 | 98,6 | 102,9 | 159,4 | 131,7 | 108,8 | 128,9 | 140,4 |
| IV. Lãi lỗ | Tỷ Đ | 295 | 208 | 215 | 608 | 697 | 551 | 861 | 1.600 | 70,5 | 103,4 | 282,8 | 114,6 | 79,0 | 156,3 | 185,8 |

Nguồn: Người viết tự tổng hợp từ số liệu của Vinalines

Nhìn chung, các chỉ tiêu được thực hiện tốt qua các năm. Sản lượng vận chuyển tăng liên tục, đạt mức tăng bình quân hàng năm 17,5%. Doanh thu cũng tăng với tốc độ khá cao, đạt mức bình quân hàng năm là 21,7% [28]. Đặc biệt, chỉ tiêu lợi nhuận tăng với tỷ lệ rất cao, đây là kết quả đáng phấn khởi mà ngành đã đạt được, tạo điều kiện đóng góp ngày càng nhiều cho ngân sách Nhà nước và tạo điều kiện đổi mới trang thiết bị, kỹ thuật, phương tiện vận tải cũng như việc đào tạo, nâng cao trình độ cho người lao động ở các doanh nghiệp.

Kết quả trên có được là do sự cố gắng của các doanh nghiệp trên nhiều mặt, song tác động lớn nhất đến kết quả đó phải nói đến sự gia tăng số lượng, trọng tải tàu cùng với việc không ngừng đầu tư trẻ hóa, đầu tư nâng cấp kỹ thuật và hợp lý hóa cơ cấu đội tàu.

Để thấy được một cách rõ nét hơn kết quả sử dụng vốn đầu tư trong ngành vận tải biển, người viết tiến hành phân tích chi tiết tình hình thực hiện các chỉ tiêu hiệu quả sử dụng vốn như sau:

Người viết thấy trong các năm qua vốn sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam liên tục tăng, mức tăng bình quân 10%/năm. Trong năm 2000, tổng số vốn sản xuất kinh doanh bình quân cả năm chỉ đạt khoảng 4,7 nghìn tỷ đồng, đến năm 2001 số vốn đó đã đạt con số 5,6 nghìn tỷ đồng, năm 2004 đạt 3,8 nghìn tỷ đồng, giảm do Tổng công ty bán bớt một số tàu. Vốn đầu tư cho tàu tăng đồng thời vốn khai thác tàu cũng tăng tương ứng. Mức tăng về vốn như vậy là hoàn toàn hợp lý so với kết quả sản lượng và doanh thu vận tải đã đạt được. Tốc độ tăng doanh thu đạt được, như đã phân tích ở trên, bình quân hàng năm khoảng 21%, điều đó dẫn đến kết quả là Tổng công ty tiết kiệm tương đối vốn đầu tư. Kết quả này còn được thể hiện cụ thể ở các chỉ tiêu đánh giá hiệu quả sử dụng vốn. Người viết còn nhận thấy tỷ suất lợi nhuận trên tổng vốn tăng khá nhanh, mức tăng bình quân hàng năm đạt 136,9%. Đây là kết quả rất đáng khích lệ, mặc dù khó khăn trên thị trường vận tải biển ngày một gia tăng nhưng nhờ đầu tư trẻ hóa đội tàu, nhờ tập trung khai thác tốt các thị trường trong nước và quốc tế nên vận tải biển vẫn luôn đạt hiệu quả kinh tế

tương đối cao so với các ngành kinh tế khác của cả nước. Điều đáng quan tâm hơn nữa là không chỉ có doanh thu, lợi nhuận và tỷ suất kinh doanh, lợi nhuận so với vốn tăng lên không ngừng mà hiệu quả sử dụng vốn chủ sở hữu cũng tăng rất nhanh. Đồng thời, tỷ suất lợi nhuận so với vốn chủ sở hữu tăng rất nhanh, đạt 171% hàng năm. Đây là chỉ số thể hiện tính hợp lý trong cơ cấu vốn của doanh nghiệp. Khi đã đạt được mức lợi nhuận trên tổng vốn cao thì việc huy động vốn nợ càng lớn để đầu tư cho sản xuất kinh doanh sẽ càng mang lại lợi ích lớn hơn cho chủ sở hữu. Điều này được chứng minh cụ thể ở nguồn nợ mà các doanh nghiệp huy động để đầu tư cho sản xuất kinh doanh hàng năm khoảng 43%, trong khi đó nguồn vốn chủ sở hữu hầu như không tăng. Như vậy, điều chắc chắn là ngành vận tải biển đã bỏ ra một số vốn không lớn nhưng đã được sở hữu lượng tài sản lớn hơn nhiều do tăng vốn nợ. Tuy các chỉ số đã đạt được trong các năm vừa qua là đáng mừng song do quy mô sản xuất kinh doanh còn nhỏ bé, sản lượng và doanh thu vận tải biển chưa lớn nên xét về giá trị tuyệt đối, kết quả tài chính đạt được còn rất khiêm tốn, lợi nhuận khối vận tải của Tổng công ty bình quân mỗi năm chỉ đạt mức vài chục tỷ đồng, thậm chí có năm còn bị thua lỗ. Điều đáng lưu ý là tình trạng thua lỗ lại rơi vào đội tàu container, loại tàu mà các hãng vận tải trên thế giới đang khai thác đạt hiệu quả cao.

3. Đánh giá thực trạng huy động vốn và hiệu quả sử dụng vốn của đội tàu biển Việt Nam

3.1. Ưu điểm

Qua việc phân tích tình hình sử dụng vốn của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam – Tổng công ty vận tải biển nòng cốt của quốc gia Việt Nam, người viết nhận thấy nổi bật lên một số ưu điểm sau:

Doanh thu, lợi nhuận và các chỉ số về hiệu quả sử dụng vốn đã liên tục tăng trong các năm vừa qua. Cơ cấu vốn đầu tư hợp lý, làm cho tỷ suất doanh thu và lợi nhuận trên vốn chủ sở hữu tăng nhiều. Đây chính là những cố gắng, nỗ lực của ngành trong việc tăng cường khai thác thị trường vận tải biển trong nước và quốc tế. Kết quả đó khẳng định hướng đầu tư phát triển đội tàu vận tải biển của

Đảng và Nhà nước ta là đúng đắn, thể hiện tầm nhìn chiến lược trong sự nghiệp phát triển kinh tế đất nước.

3.2. Nhược điểm

Tình trạng kỹ thuật đội tàu, loại tàu mặc dù đã được chú trọng, đầu tư, nâng cấp, hợp lý hóa tích cực trong mấy năm vừa qua song nhìn chung vẫn còn trong tình trạng yếu và thiếu.

Xét về quy mô giá trị doanh thu và lợi nhuận thì chúng ta thấy rằng kết quả đạt được rất nhỏ bé với mức tích lũy hàng năm thấp. Điều này dẫn đến khó có thể đẩy nhanh tiến độ đầu tư, hiện đại hóa đội tàu. Nguyên nhân của tình trạng đó là do quy mô đội tàu chuyên dụng còn đang rất yếu về số lượng, trọng tải cũng như khả năng khai thác. Tình trạng đó xảy ra một phần là do phương thức sử dụng vốn chưa hợp lý, nguồn vốn phụ thuộc chủ yếu vào ngân sách Nhà nước và vốn tự có nhỏ bé của các doanh nghiệp vận tải biển. Vốn nhỏ thì chỉ có thể đầu tư tàu nhỏ, cũ và lạc hậu dẫn đến sức cạnh tranh yếu, thiếu hàng vận chuyển, doanh thu thấp, lợi nhuận thấp, đó là một chuỗi logic.

Muốn có mức tích lũy lớn và ngày càng tăng, không còn cách nào khác là phải tích cực đầu tư trẻ hóa, hiện đại hóa đội tàu, thực hiện đúng kế hoạch chiến lược phát triển đội tàu mà ngành Hàng hải đã vạch ra và được Nhà nước phê duyệt, đồng thời phải tích cực tìm mọi biện pháp nâng cao hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của các doanh nghiệp vận tải biển.

Ngoài ra, trình độ quản lý, sử dụng vốn cũng còn có những yếu kém nhất định, dẫn đến lãng phí vốn, không tập trung được vốn để đầu tư, hiện đại hóa đội tàu. Các công ty vận tải vừa là người quản lý, vừa là người khai thác, đồng thời cũng là chủ tàu nên tính chuyên môn hóa không cao, không có đội ngũ cán bộ chuyên nghiệp, có trình độ chuyên môn sâu trong từng lĩnh vực, đặc biệt thiếu các cán bộ tài chính giỏi có thể xây dựng được các dự án đầu tư tốt, phân tích xử lý tốt các tình huống liên quan đến việc huy động vốn và đầu tư vốn phát triển đội tàu.

Tình trạng ít vốn dẫn đến quy mô đầu tư nhỏ, đầu tư vào loại tàu đã trở nên lạc hậu, đó là yếu kém khó khắc phục của đội tàu nước ta. Hiện nay, công nghệ đóng tàu trong nước đã cho ra đời được những con tàu chuyên dụng cỡ lớn, như các tàu hàng rời 53.000 tấn chẳng hạn, nhưng ngay cả các con tàu đó nước ta cũng khó có khả năng đầu tư bởi vì giá của nó lên đến trên 24 triệu USD mỗi tàu. Với tình hình lượng vốn đầu tư nhỏ lẻ như hiện nay, các tàu vừa mới được đóng cũng sẽ rất nhanh chóng lâm vào tình trạng lạc hậu, thất thế trên thị trường.

Vậy đội tàu của nước ta đang rất cần đầu tư lớn để trẻ hóa, để hiện đại hóa mà vấn đề mấu chốt để giải quyết yêu cầu đó là phải huy động được vốn. Nếu thiếu vốn thì chỉ có thể mua tàu cũ, đóng tàu nhỏ, kỹ thuật lạc hậu, lỗi mòn đó mãi mãi không đưa nước ta thoát nghèo mà thậm chí càng làm nhiều, càng nghèo hơn. Tình trạng thiếu vốn và vốn bị phân tán nhỏ cho các dự án lẻ đã làm thất bại không ít dự án sản xuất kinh doanh của các ngành khác trên đất nước ta, trong đó sự phá sản nhanh chóng của các dự án sản xuất mía đường đã chỉ ra cho chúng ta những bài học để tránh đưa ngành Hàng hải lâm vào tình trạng tương tự.

CHƯƠNG III. CÁC GIẢI PHÁP VỀ VỐN ĐỀ PHÁT TRIỂN ĐỘI TÀU VẬN TẢI BIỂN NÔNG CỐT CỦA VIỆT NAM

I. Dự báo nhu cầu vận chuyển đường biển đến năm 2010 và xu hướng phát triển đến năm 2020

1. Sự phát triển kinh tế đất nước tác động đến sự tăng trưởng nhu cầu vận chuyển đường biển

1.1. Tình hình phát triển kinh tế đất nước trong 10 năm vừa qua và dự báo phát triển kinh tế đến năm 2010

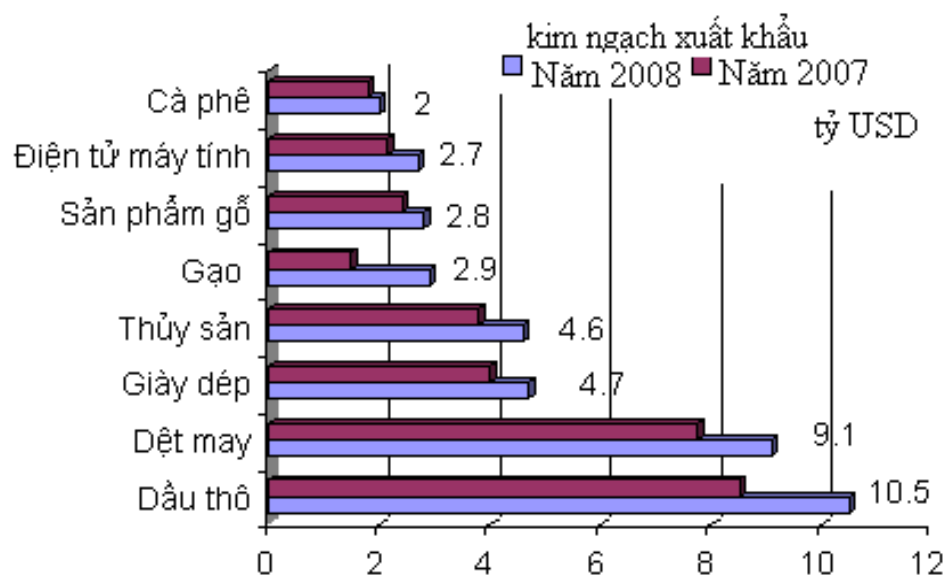
Ta có thể đánh giá một cách khái quát tình hình phát triển kinh tế đất nước qua giá trị tổng sản phẩm cuối cùng được tạo ra trên lãnh thổ nước ta, đó là chỉ tiêu GDP. Đó cũng là chỉ tiêu có liên quan rất mật thiết đến nhu cầu vận chuyển hàng hóa lưu thông trên thị trường nội địa cũng như nhu cầu vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của đất nước.

Nhờ có đường lối lãnh đạo công cuộc đổi mới nền kinh tế đất nước đúng đắn của Đảng trong một số năm vừa qua, đất nước ta đã bắt đầu khắc phục được những hậu quả nặng nề của chiến tranh, huy động được sức dân, tranh thủ được sự hợp tác quốc tế quý giá, tạo ra sự tăng trưởng khá nhanh cho nền kinh tế. Từ một nền kinh tế mà đời sống nhân dân chưa đủ cái ăn, cái mặc, nhu cầu tối thiểu cần thiết cho con người, chúng ta đã vươn lên trở thành nước xuất khẩu nhiều mặt hàng đứng thứ hai thế giới như gạo, cà phê, giày dép, thủy hải sản... Mặc dù nền kinh tế còn nhiều trở ngại, đời sống nhân dân còn khó khăn nhưng thành tựu đó là lớn chưa từng có trong lịch sử Việt Nam, củng cố niềm tin vào tương lai tươi sáng của đất nước, khích lệ tinh thần lao động, sáng tạo của nhân dân ta.

Sự tăng trưởng kinh tế tất yếu dẫn đến sự tăng trưởng nhu cầu xuất nhập khẩu và nhu cầu vận tải. Theo thống kê tổng hợp của Tổng cục Thống kê, tình hình tăng trưởng xuất nhập khẩu của cả nước được thể hiện chi tiết ở biểu đồ 3.1.

Theo số liệu ở biểu đồ đó, khối lượng xuất khẩu của các mặt hàng chủ yếu đều tăng, làm cho tổng khối lượng hàng xuất khẩu tăng nhanh. Cũng theo Tổng cục Thống kê, kim ngạch hàng hoá xuất khẩu tháng 12/2008 ước tính đạt 4,9 tỷ USD, tăng 16,2% so với tháng trước chủ yếu là do sản lượng dầu thô khai thác tăng, mức tiêu thụ hàng dệt may tăng mạnh hơn vào 6 tháng cuối năm và lượng gạo xuất khẩu đã tăng trở lại. Tính chung cả năm 2008, kim ngạch hàng hoá xuất khẩu ước tính đạt 62,9 tỷ USD, tăng 29,5% so với năm 2007, trong đó khu vực có vốn đầu tư nước ngoài (kể cả dầu thô) đạt 34,9 tỷ USD, tăng 25,7%, chiếm 49,7% tổng kim ngạch xuất khẩu; khu vực kinh tế trong nước đạt 28 tỷ USD, tăng 34,7%, chiếm 50,3%. Trong tổng kim ngạch hàng hoá xuất khẩu năm 2008, nhóm hàng công nghiệp nặng và khoáng sản chiếm tỷ trọng 31%, nhóm hàng nông sản chiếm 16,3% [45]. Nhìn chung, kim ngạch xuất khẩu năm 2008 của các loại hàng hoá đều tăng so với năm 2007, chủ yếu do giá trên thị trường thế giới tăng.

Biểu đồ 3.1: 8 mặt hàng xuất khẩu trên 2 tỷ USD năm 2008

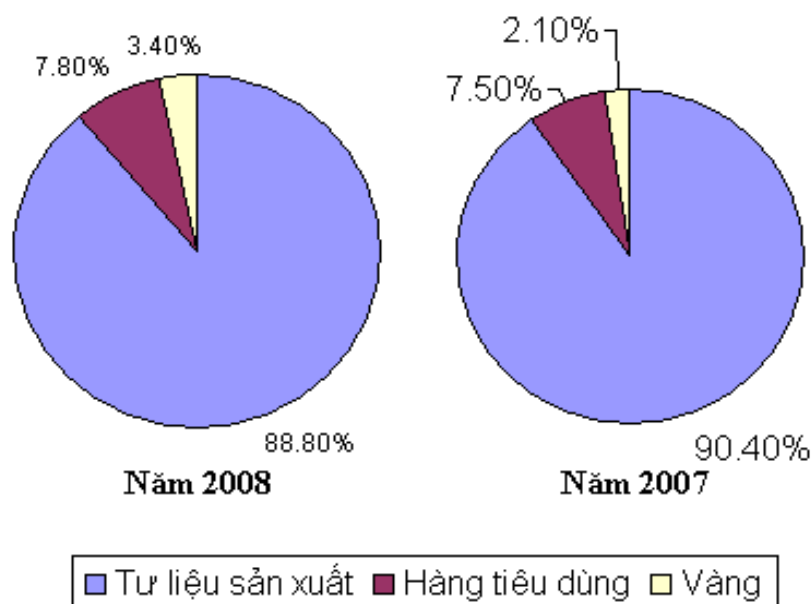


Nguồn: Báo cáo về số liệu thống kê kinh tế, Tổng cục Thống kê.

Theo đánh giá của Tổng cục Thống kê, tuy kim ngạch hàng hoá xuất khẩu năm 2008 tăng khá cao so với năm 2007 nhưng nếu loại trừ trị giá tái xuất sắt, thép, vàng và yếu tố tăng giá của 8 mặt hàng chủ yếu (dầu thô, than đá, gạo, cà phê, cao su, hạt tiêu, hạt điều, chè) thì kim ngạch hàng hoá xuất khẩu chỉ tăng 13,5%. Trong các thị trường xuất khẩu của Việt Nam năm 2008, Hoa Kỳ là đối tác lớn nhất, ước tính đạt 11,6 tỷ USD, tăng 14,5% so với năm 2007 với 5 mặt hàng chủ yếu (chiếm tỷ trọng 76% tổng kim ngạch hàng hoá xuất khẩu của Việt Nam sang thị trường này) gồm: hàng dệt may, dầu thô, gỗ và sản phẩm gỗ, giày dép, thủy sản. Kim ngạch hàng hoá xuất khẩu sang thị trường ASEAN tuy có giảm trong các tháng cuối năm, nhưng ước tính cả năm vẫn đạt 10,2 tỷ USD, tăng 31% so với năm 2007 với các mặt hàng chính là dầu thô, gạo, thủy sản, máy tính, sản phẩm điện tử và linh kiện. Thị trường EU ước tính đạt 10 tỷ USD kim ngạch xuất khẩu, tăng 15% so với năm trước, gồm các mặt hàng truyền thống như: Hàng dệt may, giày dép, nông sản, thủy sản. Thị trường Nhật Bản ước tính đạt 8,8 tỷ USD kim ngạch xuất khẩu, tăng 45% so với năm 2007, tập trung chủ yếu vào các mặt hàng: dầu thô, giày dép, thủy sản, máy tính và linh kiện, dây và cáp điện [45].

Về nhập khẩu, nước ta phải nhập khẩu một số mặt hàng với khối lượng lớn như phân bón phục vụ nông nghiệp, sắt thép xây dựng, xăng dầu, hóa chất và thiết bị máy móc. Biểu đồ 3.2 thể hiện chi tiết tình hình tăng trưởng hoạt động nhập khẩu của nước ta trong mấy năm qua. Kim ngạch hàng hoá nhập khẩu tháng 12/2008 ước tính đạt 5,4 tỷ USD, tăng 16,1% so với tháng trước đó do một số mặt hàng nhập khẩu tháng này tăng mạnh là: máy móc thiết bị (tăng 272 triệu USD); xăng dầu (tăng 78 triệu USD); thức ăn gia súc (tăng 53 triệu USD); sắt, thép (tăng 182 triệu USD). So với tháng 12/2007, kim ngạch nhập khẩu tháng 12 năm nay giảm 25%. Tính chung cả năm 2008, kim ngạch hàng hoá nhập khẩu ước tính 80,4 tỷ USD, tăng 28,3% so với năm 2007, bao gồm khu vực kinh tế trong nước đạt 51,8 tỷ USD, tăng 26,5%; khu vực có vốn đầu tư nước ngoài đạt 28,6 tỷ USD, tăng 31,7%. Nếu loại trừ yếu tố tăng giá của một số mặt hàng thì kim ngạch nhập khẩu năm nay chỉ tăng 21,4% so với năm 2007 [45].

Biểu đồ 3.2: Kim ngạch hàng hóa nhập khẩu



Nguồn: Báo cáo về số liệu thống kê kinh tế, Tổng cục Thống kê.

Nhìn chung, các mặt hàng nhập khẩu chủ lực nhằm đáp ứng nhu cầu phát triển sản xuất trong nước đều tăng so với năm 2007. Nhập khẩu ô tô năm 2008 đạt mức cao kỷ lục với 2,4 tỷ USD, trong đó ô tô nguyên chiếc đạt 1 tỷ USD với 50,4 nghìn chiếc (ô tô dưới 12 chỗ ngồi 27,5 nghìn chiếc, tương đương 380 triệu USD). Nhập khẩu máy móc thiết bị, phụ tùng khác (trừ ô tô và máy tính, điện tử) ước tính đạt 13,7 tỷ USD, tăng 23,3% so với năm 2007. Nhập khẩu xăng dầu đạt 12,9 triệu tấn, tăng 0,1% so với năm trước, tương ứng với kim ngạch 10,9 tỷ USD, tăng 41,2%. Sắt thép đạt 6,6 tỷ USD, tăng 28,5%. Vải và nguyên phụ liệu dệt may là những mặt hàng phục vụ chủ yếu cho sản xuất hàng xuất khẩu vẫn đạt kim ngạch cao với 6,8 tỷ USD, tăng 11,5% so với năm 2007. Hàng điện tử máy tính và linh kiện đạt 3,7 tỷ USD, tăng 25,8% so với năm trước, đây là nhóm hàng không chỉ gắn với tiêu dùng trong nước mà còn liên quan tới hoạt động gia công, lắp ráp để xuất khẩu.

Nói chung, nền kinh tế nước ta đang trên đà phát triển mạnh và được dự báo là tiếp tục tăng trưởng với tốc độ cao, đứng hàng đầu thế giới. Tuy nhiên, nhập khẩu nguyên liệu phục vụ sản xuất những năm tới có xu hướng giảm nhiều. Đây là một trong những dấu hiệu của sự chững lại trong hoạt động đầu tư và sản xuất. Trong khi đó, kim ngạch nhập khẩu hàng tiêu dùng đang có xu hướng tăng, cho thấy hàng tiêu dùng nước ngoài đang tạo sức ép lớn lên hàng tiêu dùng của Việt Nam ngay tại thị trường trong nước.

1.2. Tình hình phát triển nhu cầu vận chuyển đường biển đến năm 2010 và xu hướng phát triển đến năm 2020

Nước ta có bờ biển dài, thuận lợi cho việc xây dựng các cảng biển, vùng biển Việt Nam lại nằm trên tuyến hàng hải Đông – Tây, nhân dân ta lại có truyền thống về nghề khai thác biển. Điều đó tất yếu dẫn đến việc giao lưu giữa nước ta và các nước bằng đường biển phải phát triển. Khối lượng hàng hóa, hành khách chuyên chở bằng đường biển của nước ta trong một số năm qua và dự báo đến năm 2010, năm 2020 được thể hiện trong bảng 3.3, bảng 3.4.

Với mức tăng trưởng kinh tế ổn định trong thời gian qua và dự kiến sẽ tiếp tục với tốc độ trên 8% trong vòng 5 năm nữa, kim ngạch xuất nhập khẩu hàng hóa sẽ còn tăng từ 15 -20%/năm. Dự báo mới nhất về lượng hàng hoá thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam năm 2010 là 265 triệu tấn/năm và năm 2020 là 480 triệu tấn/năm. Điều này tạo cho thị trường vận tải biển một sức hấp dẫn mạnh mẽ, ngay cả khi những rủi ro chu kỳ vẫn còn tiềm ẩn.

Bảng 3.3: Thống kê khối lượng hàng hóa XNK đi bằng đường biển*Đơn vị: Triệu tấn*

| Năm | Tổng xuất nhập | Tổng hàng xuất | Tổng hàng nhập |
|-----------------------|-----------------------|-----------------------|-----------------------|
| 2000 | 52,13 | 29,01 | 23,12 |
| 2001 | 57,79 | 32,31 | 25,48 |
| 2002 | 64,3 | 34,1 | 30,2 |
| 2003 | 71,0 | 34,3 | 36,7 |
| 2004 | 74,6 | 40,1 | 34,5 |
| 2005 | 86,0 | 45,0 | 41,0 |
| 2006 | 106,64 | 57,58 | 49,06 |
| 2007 | 121,06 | 62,49 | 58,57 |
| 2008 | 136,09 | 63,73 | 72,36 |
| Tốc độ tăng BQ | | | |
| (%) '00 – '04 | 9,4 | 8,04 | 11,06 |
| (%) '05 – '08 | 16,65 | 12,83 | 20,86 |

*Nguồn : Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng cục Thống kê.***Bảng 3.4: Dự báo khối lượng hàng hóa, hành khách vận chuyển bằng đường biển đến năm 2010 và năm 2020***Đơn vị: Tấn, TEU, triệu người*

| Loại hàng | Năm 2010 | Năm 2020 |
|-------------------|-----------------|-----------------|
| Tổng số | 108.000 | 210.000 |
| 1. Hàng xuất khẩu | 58.000 | 109.000 |
| 2. Hàng nhập khẩu | 50.000 | 101.000 |
| 3. Hàng nội địa | 46.300 | 68.600 |
| Trong đó | | |
| 4. Hàng container | 5.000.000 | 12.000.000 |
| 5. Hành khách | 1000 | 1.500 |
| <i>Quốc tế</i> | 700 | 1.050 |
| <i>Nội địa</i> | 300 | 450 |

Nguồn: Cục Hàng hải, Cục Thống kê, Viện chiến lược Bộ GTVT, Hiệp hội cảng biển Việt Nam.

Thực tế cho thấy rằng hàng hóa XNK của nước ta chủ yếu vận chuyển bằng đường biển, nhất là trong những năm gần đây và trong tương lai, khối lượng hàng hóa giao lưu lớn, phạm vi thị trường XNK vươn xa thì chắc chắn XNK thông qua đường biển sẽ là luồng chính. Trong 5 năm từ năm 2000 đến năm 2004, tổng khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu của Việt Nam tăng liên tục với tốc độ bình quân là 9,4%. Năm 2000 đạt 52,13 triệu tấn, năm 2004 tăng lên 74,6 triệu tấn và năm 2008 tăng lên 136,09 triệu tấn [8]. Tình hình này đặt ra nhiệm vụ nặng nề cho ngành vận tải biển là làm sao có thể đáp ứng được nhu cầu của thị trường trong điều kiện phải cạnh tranh mãnh liệt với các hãng vận tải biển nước ngoài đang chiếm ưu thế về năng lực vận chuyển, chất lượng dịch vụ và giá cả vận chuyển.

Trong tổng lượng hàng hóa xuất nhập khẩu bằng đường biển nói trên không phải toàn bộ do đội tàu biển Việt Nam đảm nhận. Đội tàu vận tải biển Việt Nam giành được bao nhiêu trong số đó còn lệ thuộc vào năng lực cạnh tranh của đội tàu và chính sách giành hàng cho đội tàu nước nhà của chính phủ. Các nhà kinh tế của ngành Hàng hải đã dự báo thị phần do đội tàu vận tải biển Việt Nam đảm nhận như bảng 3.5 dưới đây. Qua bảng số liệu, người viết thấy thị phần mà đội tàu vận tải biển Việt Nam đảm nhận sẽ liên tục tăng với tốc độ cao. Cho đến năm 2010, dự kiến Vinalines sẽ chiếm 29% thị phần với khối lượng vận chuyển tương ứng là 29 triệu tấn, khối lượng này tăng rất nhanh sau năm 2010. Trong khoảng 10 năm, mức tăng đó sẽ vào khoảng 33% cho đến 50% đối với tất cả các loại hàng. Khối lượng vận chuyển tăng gấp 2 đến 3 lần, riêng mặt hàng xăng dầu có thể tăng đến 4 lần [4].

Bảng 3.5: Thị phần vận tải biển và tỷ lệ đảm nhận của đội tàu biển Việt Nam

Đơn vị: triệu tấn

| Loại hàng | Năm 2010 | | | Năm 2020 | | | So sánh (%) | |
|-------------------|-----------|-------------|-----------|------------|-------------|-----------|--------------|--------------|
| | Tổng KL | Thị phần | | Tổng KL | Thị phần | | Thị phần | |
| | | % | KL | | % | KL | % | Tỷ lệ KL (%) |
| 1. Hàng XK | 51 | 29,4 | 15 | 86 | 40 | 34 | 136,1 | 226,7 |
| Hàng khô | 13 | 30 | 4 | 20 | 40 | 8 | 133,3 | 200,0 |
| Container | 20 | 30 | 6 | 38 | 40 | 15 | 133,3 | 250,0 |
| Dầu thô | 18 | 28 | 5 | 28 | 40 | 11 | 142,9 | 220,0 |
| 2. Hàng NK | 45 | 30,2 | 14 | 84 | 40,4 | 34 | 133,8 | 242,9 |
| Hàng khô | 15 | 26,6 | 4 | 16 | 40 | 6,4 | 150,4 | 160,0 |
| Container | 20 | 35 | 7 | 38 | 40 | 15 | 114,3 | 214,3 |
| Xăng dầu | 10 | 30 | 3 | 30 | 42 | 12,6 | 140,0 | 420,0 |
| Tổng | 96 | 28 | 29 | 170 | 40 | 68 | 142,9 | 234,5 |

Nguồn: Tổng đồ phát triển giao thông đường biển, Cục Hàng hải

Đó là điều đáng mừng cho đất nước trong tương lai song cũng là nhiệm vụ đặt ra rất nặng nề hiện nay cho Vinalines là phải nhanh chóng phát triển đội tàu vận tải biển trong tương lai gần và tạo điều kiện để phát triển đội tàu cho tương lai xa hơn sau năm 2010. Ngành hàng hải nước nhà phải phát triển bắt kịp với tốc độ phát triển kinh tế đất nước, hơn thế nữa phải phát triển trước một bước nhằm tạo điều kiện cho việc giao lưu kinh tế quốc tế của các ngành khác.

2. Nhu cầu đầu tư vốn phát triển đội tàu để đáp ứng nhu cầu vận chuyển

Qua phân tích tình hình phát triển kinh tế của đất nước ta, người viết đã nhận thấy rõ rằng yêu cầu phát triển đội tàu về số lượng, trọng tải, chủng loại tàu để đáp ứng cho nhu cầu vận chuyển hết sức cần thiết và cấp bách hiện nay. Tổng

công ty cũng đã đề ra những kế hoạch cho tương lai gần. Trước hết, Vinalines sẽ tiếp tục thực hiện các dự án thuộc chương trình đóng mới 32 tàu vận tải biển trong nước, đảm bảo đến hết năm 2009 có thể tiếp nhận, đưa vào khai thác các tàu đóng mới còn lại. Đồng thời, Tổng công ty đã triển khai thực hiện Hợp đồng nguyên tắc đã ký với Tập đoàn Vinashin (2/2007) đóng mới 19 tàu vận tải biển trong giai đoạn 2007 – 2010 và 45 tàu trong giai đoạn 2011 – 2015 tại các nhà máy đóng tàu của Vinashin với tổng trọng tải hơn 2.800.000 DWT, tổng giá trị đầu tư khoảng hơn 2,3 tỷ USD. Ngoài ra, Tổng công ty cũng tiếp tục thực hiện các dự án đầu tư phát triển đội tàu được đề ra cho giai đoạn 2006 – 2010 với tổng số tàu đầu tư là 73 tàu, tổng trọng tải 1.850.000 DWT, tổng số vốn đầu tư khoảng 29.000 tỷ đồng. Như vậy, với những kế hoạch trên, quy mô đội tàu của Vinalines đến năm 2010 dự kiến sẽ đạt tổng trọng tải tối thiểu 2.600.000 DWT, trong đó tàu hàng khô chiếm 60%, tàu container, tàu dầu và các tàu chuyên dụng khác chiếm 40%, độ tuổi bình quân là 15 – 16 tuổi.

Cũng trong Quyết định số 1366/QĐ-TTg ngày 18/10/2006 của Thủ tướng Chính phủ về kế hoạch phát triển, định hướng đến năm 2020, đồng thời căn cứ vào Chiến lược biển Việt Nam đến năm 2020 của Nghị quyết hội nghị lần thứ tư Ban chấp hành Trung Ương Đảng khóa X ban hành ngày 9/2/2007, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đã tự đề ra một số mục tiêu chính cần hướng đến để phát triển đội tàu. Thị phần vận tải sẽ được nâng lên 35% vào năm 2020 để đáp ứng nhu cầu vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu của nước ta. Việc đầu tư phát triển đội tàu sẽ được thực hiện theo hướng hiện đại hóa với công nghệ cao. Về cơ cấu, đội tàu sẽ được đầu tư để đạt được cơ cấu hợp lý như đội tàu vận tải biển thế giới: độ tuổi bình quân từ 12 – 13 tuổi, các loại tàu container, tàu chở dầu chiếm 50% tổng trọng tải đội tàu. Đồng thời, Vinalines cũng sẽ tập trung đầu tư các loại tàu container có sức chứa lớn từ 6.000–12.000 TEU, tàu chở dầu sản phẩm trọng tải từ 60.000 – 100.000 DWT, tàu chở dầu thô trọng tải trên 150.000 DWT và tàu chở hàng rời cỡ lớn trên 100.000 DWT nhằm đạt được tổng trọng tải vào năm

2020 khoảng 6 triệu DWT, chiếm 40 – 50% tổng trọng tải đội tàu vận tải biển quốc gia. Tổng công ty cũng có kế hoạch mở rộng các tuyến vận tải container ra toàn thế giới chứ không chỉ hạn chế trong khu vực Đông Nam Á như hiện nay.

Qua các số liệu đã trình bày, người viết nhận thấy hàng năm nhu cầu bổ sung các tàu vận tải biển, đặc biệt là các tàu lớn, hiện đại cho đội tàu nòng cốt của quốc gia cực kỳ lớn, đòi hỏi một lượng vốn đầu tư khổng lồ.

Trong điều kiện đất nước còn nghèo như hiện nay, rất nhiều dự án kinh tế - xã hội lớn của quốc gia cũng đang đòi hỏi phải cấp thiết thực hiện, cũng cần được ngân sách Nhà nước hỗ trợ, do vậy nguồn vốn ngân sách Nhà nước giành cho phát triển đội tàu sẽ rất hạn chế. Việc huy động đủ số vốn để đáp ứng cho nhu cầu đầu tư tàu đang là nhiệm vụ vô cùng khó khăn, đòi hỏi phải áp dụng tất cả các biện pháp khả thi.

Kế hoạch đầu tư đã rõ ràng, cụ thể và đúng theo dự kiến tăng trưởng kinh tế của đất nước ta hiện nay. Vấn đề còn lại là làm thế nào để có đủ vốn đáp ứng cho kế hoạch đầu tư đã vạch ra ở trên, đây quả là một bài toán khó giải. Tuy vậy, ta có thể tin tưởng rằng nhất định sẽ có giải pháp hữu hiệu để thực hiện mục tiêu đã đề ra.

3. Xu hướng phát triển của đội tàu vận tải biển Việt Nam

Việc đổi mới đội tàu vận tải biển Việt Nam cần được thực hiện theo các mục tiêu: chất lượng, quy mô, cơ cấu tổ chức... Việc xây dựng những mục tiêu đổi mới này dựa trên thực trạng yếu kém của đội tàu biển Việt Nam nhằm đưa đội tàu biển Việt Nam phát triển về tất cả các mặt đã đề cập.

3.1. Đổi mới chất lượng đội tàu

Chất lượng của đội tàu nếu được cải thiện sẽ có tác dụng đáng kể và nổi bật nhất trong quá trình đổi mới. Ở đây, chất lượng đội tàu hoàn thiện sẽ làm cho chất lượng dịch vụ vận tải biển được hoàn thiện. Và theo quy luật của thị trường, đội tàu biển sẽ gặp nhiều thuận lợi hơn trong cạnh tranh, trong nâng cao hiệu quả kinh doanh và trong cả việc nâng cao chất lượng dịch vụ.

Vấn đề chất lượng càng trở nên cấp thiết hơn khi chúng ta đang rất tụt hậu, trong khi đó, trên thế giới hiện nay, yêu cầu về chất lượng con tàu và dịch vụ đã trở thành quy luật, được mọi quốc gia thừa nhận. Nếu đội tàu của chúng ta không đủ chất lượng sẽ gặp nhiều rắc rối, thậm chí không được phép vận chuyển. Xu hướng phát triển đội tàu của chúng ta là xây dựng một đội tàu hiện đại, phù hợp với tiêu chuẩn của khu vực và thế giới, mức độ chuyên môn hóa đạt 50%, độ tuổi tàu trung bình đạt từ 5 – 10 tuổi.

3.2. Đổi mới quy mô đội tàu

Vấn đề này dường như không còn gì để bàn cãi. Nếu chúng ta đổi mới đội tàu biển Việt Nam mà vẫn duy trì có một đội tàu với quy mô nhỏ bé thì mọi vấn đề đổi mới sẽ là vô nghĩa. Việc phát triển quy mô đội tàu sẽ nâng cao năng lực chuyên chở của đội tàu quốc gia, theo kịp với sự phát triển của khối lượng hàng hóa xuất nhập khẩu. Chúng ta chỉ có thể đảm bảo được vấn đề này khi có trong tay một đội tàu với quy mô lớn, một mặt thực hiện việc chuyên chở hàng hóa trong nước, một mặt mở rộng thị trường nước ngoài. Cụ thể theo dự kiến của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam đến năm 2010 Tổng công ty sẽ phát triển đội tàu để tăng năng lực lên 2,6 - 3 triệu DWT vào năm 2010 và 6 - 7 triệu DWT vào năm 2020. Cơ cấu đội tàu sẽ được thay đổi theo hướng tăng tỷ lệ các tàu chuyên dụng như tàu container, tàu hàng rời cỡ lớn và tàu chở dầu, đồng thời giảm độ tuổi trung bình của đội tàu xuống dưới 16 tuổi. Theo đó, Vinalines mong muốn chiếm được thị phần lớn hơn nhờ nâng cao vị trí và thương hiệu của mình tại thị trường trong nước, khu vực và quốc tế.

3.3. Đổi mới cơ cấu đội tàu

Một xu hướng nữa cần phải quan tâm là đổi mới về cơ cấu đội tàu. Chúng ta xây dựng đội tàu quốc gia trên cơ sở yêu cầu thực tế mà trước hết là yêu cầu của công tác xuất nhập khẩu. Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam sẽ được xây dựng trên cơ cấu mặt hàng xuất nhập khẩu của Việt Nam hiện tại và trong tương lai. Cơ cấu mặt hàng đang từng bước thay đổi, do đó, nếu đội tàu không kịp thời đổi

mới thì sẽ càng bị gia tăng thêm khoảng cách so với hiện tại. Cơ cấu này được thực hiện theo hướng tự động hóa, chuyên dụng hóa, hiện đại hóa.

Trên cơ sở thay đổi về cấu trúc bản than con tàu, con tàu cũng cần đổi mới cả về hệ thống tổ chức, quản lý hoạt động, có như vậy mới đảm bảo tính hiệu quả. Hơn nữa, chức năng quản lý và tổ chức ít nhiều mang tính vĩ mô, định hướng, do đó cần sự quan tâm thích đáng vì chỉ một vấn đề nhỏ trong tổ chức chưa phù hợp có thể sẽ ảnh hưởng đến toàn bộ hoạt động và cản trở quá trình phát triển của đội tàu biển quốc gia.

II. Phương hướng phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam trong thời gian tới

Đội tàu vận tải biển Việt Nam đang đứng trước hàng loạt khó khăn, thử thách như đã đề cập. Lẽ dĩ nhiên, chúng ta cần phải nhanh chóng xác định một hướng đi thích hợp để giải quyết tình hình này. Giải pháp được coi là đúng đắn nhất là kiên quyết giữ vững lập trường, đổi mới và phát triển đội tàu biển dựa trên sự tận dụng những yếu tố thuận lợi, phát huy sự hỗ trợ của Nhà nước, từng bước vươn lên, đạt được những mục tiêu đã đề ra. Điều cần thiết là chúng ta đổi mới, phát triển như thế nào và thực hiện các giải pháp có hiệu quả hay không.

1. Quan điểm của Nhà nước về việc phát triển đội tàu biển quốc gia

Kế hoạch tổng thể phát triển ngành vận tải biển đến năm 2010 và tầm nhìn đến 2020 đã được chính phủ phê duyệt với mục tiêu cụ thể gồm :

- Phát triển đội tàu biển đến năm 2010 có tổng tải trọng đạt 4.445.000 DWT và đạt 7.100.000 DWT vào năm 2020, độ tuổi trung bình còn 16 vào năm 2010 và giảm xuống 14 năm 2020.
- Nâng cao thị phần vận tải hàng hóa xuất nhập khẩu lên 25% vào năm 2010 và 35% vào 2020, đạt 100% thị phần vận tải biển nội địa.

Theo kết quả nghiên cứu của “Dự án quy hoạch phát triển đội tàu biển Việt Nam đến năm 2010” của Cục Hàng hải thì chúng ta phải đầu tư mua những loại tàu có trang thiết bị hiện đại theo tiêu chuẩn đi biển quốc tế, phù hợp với yêu

cầu của thị trường vận tải biển khu vực và thế giới. Từng bước trẻ hóa đội tàu quốc gia, xây dựng đội tàu nòng cốt, đủ sức cạnh tranh với các hãng vận tải biển khu vực và thế giới. Đội tàu nòng cốt sẽ là lực lượng vận tải biển chủ lực của quốc gia, đủ sức mạnh đáp ứng nhu cầu vận tải biển, thực hiện có hiệu quả chiến lược phát triển của ngành Hàng hải [4, tr.113].

Quy hoạch đã đưa ra 4 phương án tổ chức khai thác đội tàu vận tải biển, trong đó phương án hiện đang được thực thi là: Giữ nguyên tổ chức hiện tại của các doanh nghiệp vận tải biển, các doanh nghiệp sẽ phát triển theo quy hoạch với khả năng của mình. Bên cạnh đó, Nhà nước đã quyết định thành lập Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, trong đó đội tàu bao gồm các đội tàu của các công ty vận tải biển trụ cột trong cả nước như VOSCO, VINASHIP, VITRANSCHART, FALCON, NORWAY ... và thành lập đội tàu của Tổng công ty. Như vậy, đội tàu nòng cốt của quốc gia là đội tàu thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. Đội tàu nòng cốt quốc gia đã bắt đầu đi vào chuyên môn hóa, dần dần hình thành các doanh nghiệp chuyên doanh như: FALCON là chủ tàu chuyên vận tải dầu thô và sản phẩm dầu; VOSCO vận tải hàng rời, hàng khô khối lượng lớn, tuyến xa kết hợp với các công ty đại lý vận tải container, vận tải dầu trong khu vực ở các tuyến xa. VITRANSCHART, VINASHIP và các chủ tàu khác đầu tư vận tải hàng bao kiện, hàng bách hóa, hàng rời và các loại hàng khác [4].

Chủ trương của Đảng và Nhà nước ta là tập trung phát triển đội tàu theo hướng chuyên môn hóa, hiện đại hóa, từng bước đưa đội tàu nòng cốt nước nhà trở thành đội tàu hiện đại, phù hợp với tiêu chuẩn vận tải biển của khu vực, có mức độ chuyên môn hóa khoảng 50% [4, tr.187].

Theo kết quả bài toán quy hoạch phát triển đội tàu biển Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020 của Bộ GTVT ta có kế hoạch cụ thể ở Bảng 3.6.

Bảng 3.6: Quy mô đội tàu VTB Việt Nam năm 2008, 2010
(Loại có thể chạy tuyến quốc tế)

| Loại tàu | | Hiện có đến tháng 12 năm 2008 | | Quy hoạch đến năm 2010 | |
|------------------------|-------------------------------------|----------------------------------|-------------------|---------------------------|-------------------|
| | | Trọng tải DWT | Tỷ trọng (%) | Trọng tải DWT | Tỷ trọng (%) |
| 1 | Tàu hàng khô | 2.050.000 | 82 | 2.478.041 | 55,8 |
| 2 | Tàu container (trương đương TEU) | 158.000 (12.154) | 6,32 | 600.236 (46.172) | 13,5 |
| 3 | Tàu dầu thành phẩm | 292.000 | 11,68 | 515.789 | 11,6 |
| 4 | Tàu dầu thô | 0 | 0 | 851.520 | 19,1 |
| Tổng cộng (DWT) | | 2.500.000 | 100 | 4.445.586 | 100 |
| TEU | | (12.154) | | (46.172) | |

Nguồn: - Thống kê tàu vận tải biển Vinamarine;

- Quy hoạch phát triển VTB Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020, Cục Hàng hải Việt Nam.

Trong số liệu hiện có và số liệu quy hoạch phát triển cho tương lai thì đội tàu nòng cốt của quốc gia do VINALINES quản lý chiếm chủ yếu. So sánh số liệu hiện có của VINALINES ở thời điểm tháng 12/2008, tổng trọng tải là 2,5 triệu DWT, sức chứa của các tàu container khoảng 12.154 TEU với tổng trọng tải đội tàu quốc gia khoảng 5,56 triệu DWT và 19.106 TEU thì tỷ lệ khoảng 45% về DWT và 63,6% về TEU. Mặt khác, đội tàu nòng cốt của quốc gia được ưu tiên phát triển các tàu lớn, hiện đại, tàu container cỡ đến 4000 TEU cho nên trong những năm tới, tỷ lệ trên của đội tàu nòng cốt sẽ càng tăng lên. Cũng qua số liệu bảng trên, người viết nhận thấy quy mô đội tàu vận tải biển Việt Nam sẽ được phát triển hơn nhiều trong các năm tới.

2. Phương hướng phát triển đội tàu của các doanh nghiệp vận tải

2.1. Đổi mới toàn diện

Việc đổi mới tàu biển Việt Nam cần được thực hiện một cách đồng bộ và toàn diện. Toàn diện được hiểu là chúng ta tiến hành công cuộc đổi mới trên mọi lĩnh vực có liên quan đến việc phát triển đội tàu biển. Bác Hồ đã từng nói “Mỗi bộ phận dù lớn nhỏ và ở bất kỳ vị trí nào đều có chức năng riêng của nó. Chúng làm cho cả bộ máy hoạt động đều đặn, chính xác và có hiệu quả.” Đối với việc phát triển đội tàu biển Việt Nam cũng vậy, chúng ta cần quan tâm đến mọi khía cạnh của vấn đề và thực hiện một cách đồng bộ mới có thể đạt kết quả tốt.

Chẳng hạn như trước đây, với các giải pháp đổi mới đội tàu biển Việt Nam thì đã có lúc, có nơi chúng ta làm được. Nhưng chúng ta chưa thực hiện một cách đồng bộ và toàn diện nên không tạo được sự thay đổi cho cả ngành vận tải biển nói chung và đội tàu biển nói riêng. Vấn đề không chỉ dừng ở việc xây dựng những giải pháp mà còn thực hiện những giải pháp đó như thế nào, có toàn diện hay không. Dĩ nhiên với sự quan tâm và đầu tư thích đáng, sự thực hiện đồng bộ từ các cấp quản lý của Nhà nước đến các doanh nghiệp, vấn đề sẽ được giải quyết dễ dàng hơn.

2.2. Đổi mới sâu sắc

Ở trên đã nói đến sự toàn diện nhưng không vì thế mà chúng ta thực hiện một cách dàn trải, không có trọng tâm, trọng điểm. Vấn đề ở chỗ chúng ta cần xác định đúng trọng tâm và tính cấp thiết của từng biện pháp để việc thực hiện dễ dàng và thuận lợi hơn.

Đổi mới sâu sắc có nghĩa là chúng ta quan tâm nhiều hơn đến mặt chất của việc đổi mới đội tàu vận tải biển. Việc đổi mới này không chỉ tăng về mặt số lượng tàu mà phải đi theo hướng chuyên dụng hóa, hiện đại hóa. Chỉ có đổi mới sâu sắc, chúng ta mới có thể tiến kịp được với các nước trong khu vực và trên thế giới.

2.3. Đổi mới hiệu quả

Trong các phương hướng vừa nêu, sự đổi mới mang tính hiệu quả đóng vai trò quan trọng nhất bởi vì nguồn vốn của chúng ta rất hạn hẹp, khả năng tự đổi mới còn bị hạn chế. Do đó, mỗi bước đi đều cần tính toán thật kỹ sao cho mang lại hiệu quả cao nhất. Trong quá trình tiến tới các giải pháp tối ưu cho việc đổi mới, một số doanh nghiệp vận tải biển và cả ở cấp Chính phủ nhiều quốc gia cũng chưa tìm được con đường đúng đắn của mình. Còn ở Việt Nam, với các điều kiện hiện tại của nền kinh tế thị trường theo định hướng xã hội chủ nghĩa, nếu chúng ta hoàn thiện hoạt động của đội tàu biển trên cơ sở những tiềm năng của đất nước và một số quy luật phát triển căn bản của ngành Hàng hải thì việc tính toán phát triển đội tàu biển sao cho có hiệu quả không phải quá khó. Có thể đưa ra một số quy luật sau:

- Định hướng phát triển ngành Hàng hải phải đảm bảo tính độc lập trong vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu
- Sự hạn chế lớn trong việc phát triển đội tàu vận tải biển do quy mô đầu tư được yêu cầu rất lớn
- Sự phát triển và kết quả sản xuất kinh doanh không đồng đều giữa các doanh nghiệp trong ngành
 - Thường xuyên phải cạnh tranh gay gắt trên thị trường thuê tàu
 - Cần sự giúp đỡ, ưu tiên của Chính phủ đối với việc phát triển đội tàu quốc gia cũng như một số bộ phận khác trong ngành Hàng hải
- Định hướng của các doanh nghiệp trong ngành nghiêng về các hoạt động và dịch vụ có lợi nhuận cao
- Sự tham gia và vai trò của ngành Hàng hải trong việc cân bằng cán cân thanh toán quốc tế của Nhà nước
- Sự cần thiết phải tính đến đặc điểm của khu vực và khả năng tham gia vận chuyển hàng hóa tới các nước khác trong khu vực và trên thế giới.

Ngoài ra, việc phát triển đội tàu vận tải biển của nước ta cần phải được xác định trên cơ sở hàng loạt các vấn đề để mang lại hiệu quả cao như: nguồn

vốn đầu tư cũng như mức độ ảnh hưởng của nó tới sự thay đổi lợi nhuận của các doanh nghiệp vận tải biển, chất lượng khai thác đội tàu và nguồn hàng, việc xây dựng kế hoạch phát triển cần được bắt đầu từ luận chứng kinh tế kỹ thuật về hiệu quả sản xuất kinh doanh.

Để đánh giá hiệu quả của sự đổi mới đội tàu, ngoài lợi nhuận, các doanh nghiệp cần phải tính đến các hiệu quả khác như: nâng cao năng lực vận tải của phương tiện, nâng cao khối lượng hàng hóa vận chuyển, vòng quay vốn lưu động tăng nhanh, nâng cao độ tin cậy và an toàn của phương tiện, tăng cường khai thác đội tàu, giảm nhẹ các tổn thất...

Sự đổi mới có hiệu quả cần phải tính trên cả hai mặt: hiệu quả hoạt động và phát triển của đội tàu và hiệu quả sử dụng phương tiện đối với khách hàng. Trong đó, hiệu quả thứ hai phụ thuộc chủ yếu vào thời gian vận chuyển và tỷ lệ giá cước so với mặt bằng thị trường cước thế giới.

Do đó, chúng ta cần phải tính toán toàn bộ các yếu tố từ những yếu tố bên ngoài đến những yếu tố bên trong để vừa nâng cao hiệu quả hoạt động của đội tàu vừa đảm bảo hiệu quả sử dụng phương tiện đối với khách hàng.

III. Những giải pháp về vốn để phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam trong thời gian tới

1. Nhóm giải pháp vĩ mô

1.1. Hỗ trợ vốn để phát triển đội tàu

Ngành vận tải biển có một điểm hạn chế là số vốn đầu tư cho từng con tàu thường rất lớn, hàng chục triệu USD. Do đó, để phát triển đội tàu biển Việt Nam theo dự kiến của Cục Hàng hải Việt Nam, đến năm 2010 cần phải đầu tư khoảng ít nhất 5 tỷ USD để có một đội tàu quốc gia mạnh, có khả năng chuyên môn hóa cao với tổng trọng tải vào khoảng 4,4 triệu DWT. Nếu để tự các doanh nghiệp vận tải biển giải quyết nguồn vốn này thì sẽ khó lòng thực hiện được. Vì thế, Nhà nước cần có sự hỗ trợ về vốn cho các doanh nghiệp.

Nhà nước có thể hỗ trợ bằng nhiều cách: có thể cho vay từ nguồn vốn ngân sách với lãi suất ưu đãi và thời gian vay dài hạn. Hình thức này có thể giúp các doanh nghiệp vay được số lượng vốn lớn để mua những tàu hiện đại, phù

hợp mục tiêu đã đề ra. Nhà nước cũng có thể bảo lãnh cho các doanh nghiệp vay hoặc xin các khoản viện trợ từ các tổ chức tài chính quốc tế như Ngân hàng Thế Giới (World Bank), Ngân hàng Phát triển Châu Á (Asian Development Bank) cũng với lãi suất ưu đãi và thời gian vay dài hạn. Nhà nước cũng có thể tìm kiếm những nguồn vay qua việc ký kết những hiệp định, hiệp ước song phương với các nước khác trên cơ sở bảo lãnh của Nhà nước. Dĩ nhiên, điều cần thiết là các doanh nghiệp phải trình lên Nhà nước luận chứng kinh tế kỹ thuật hợp lý và đảm bảo phát huy có hiệu quả nguồn vốn vay.

Nhà nước cũng cần tạo mối quan hệ chặt chẽ giữa các công ty vận tải biển với các nhà máy đóng tàu, trên cơ sở các nhà máy đóng tàu sẽ thực hiện việc đóng mới theo đơn đặt hàng của Nhà nước, sau đó Nhà nước ký kết bảo đảm tỷ lệ trả góp nguồn vốn và lãi suất trả tiền đóng tàu. Khoản tiền này sẽ được trích dần từ lợi nhuận và vốn tự có của các doanh nghiệp vận tải biển. Tuy nhiên, việc này cũng chỉ giải quyết được một số tàu trọng tải nhỏ vì các nhà máy đóng tàu của ta chưa đóng được tàu lớn.

Nhà nước cần có chính sách phát triển một số ngân hàng và công ty tài chính của ngành Hàng hải. Các ngân hàng và công ty này ra đời nhằm mục đích tạo nguồn vốn đầu tư cho việc phát triển đội tàu và hoạt động dưới sự hỗ trợ của Nhà nước.

Hình thức liên doanh với nước ngoài hoặc khuyến khích nước ngoài đầu tư vốn cũng là những giải pháp mang tính khả thi. Tuy nhiên, với hình thức liên doanh, Nhà nước cần quản lý một cách chặt chẽ và hỗ trợ cho phía Việt Nam vì phải đối tác nước ngoài thường có nhiều biện pháp nhằm chiếm dụng vốn của phía Việt Nam.

Một biện pháp nữa là Nhà nước khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia kinh doanh vận tải biển. Tuy nhiên, cần xây dựng định hướng và tổ chức chặt chẽ các đơn vị này, hướng họ theo chiến lược phát triển chung của ngành. Có như vậy mới vừa tận dụng được nguồn vốn đáng kể của các doanh nghiệp thuộc thành phần kinh tế, vừa tránh được tình trạng lộn xộn kéo dài từ trước tới nay.

1.2. Giải quyết các vấn đề về vốn

Việc quy định thuế cho đội tàu biển trong giai đoạn hiện nay cần phải thực hiện thật khéo léo và hợp lý. Nếu Nhà nước để mức thuế quá cao sẽ làm giảm khả năng đổi mới đội tàu, còn nếu mức thuế thấp quá thì Nhà nước sẽ mất một nguồn thu đáng kể.

Nhà nước cần xem xét giảm thuế nhập khẩu tàu mới, quy định khác nhau về thuế lợi tức và thuế doanh thu giữa các doanh nghiệp mua tàu mới và các doanh nghiệp đi thuê tàu. Đồng thời, cần giảm thuế vốn cho các doanh nghiệp để họ có điều kiện tái đầu tư, xây dựng được đội tàu mạnh. Nhà nước cũng cần thay đổi việc đánh thuế đường bộ qua giá xăng dầu đối với tàu biển vì chủ tàu đã phải nộp phí luồng lạch để làm luồng vào cảng.

Chúng ta có thể học hỏi kinh nghiệm của Thái Lan trong các biện pháp hỗ trợ về thuế. Dưới đây là một số gợi ý tham khảo từ kinh nghiệm của Thái Lan – nước có nhiều điểm giống Việt Nam về tình trạng đội tàu biển:

- Miễn thuế doanh nghiệp cho các tuyến vận tải biển
- Xem xét việc giảm thuế giá trị gia tăng cho những nhà nhập khẩu vận chuyển hàng bằng đường biển mà sử dụng tàu trong nước
- Miễn thuế thu nhập đối với nhân viên ngành vận tải biển
- Giảm thuế bán tàu cũ mua tàu mới thay thế
- Giảm thuế nhập khẩu cho ngành vận tải biển xuống mức thấp nhất có thể để ngành đẩy mạnh nhập khẩu máy móc, thiết bị hiện đại, trang bị cho đội tàu.

Nhà nước có thể tùy theo tình hình cụ thể vào từng thời điểm nhất định mà áp dụng các biện pháp trên để khuyến khích đội tàu phát triển.

2. Nhóm giải pháp vi mô (các doanh nghiệp vận tải biển)

2.1. Tranh thủ sự hỗ trợ của Nhà nước

Tổng công ty Hàng hải cần tiếp tục tranh thủ sự hỗ trợ về tài chính từ Ngân sách Nhà nước dưới các hình thức cho vay ưu đãi từ quỹ hỗ trợ phát triển. Đây là nguồn vốn ban đầu rất quan trọng với chi phí sử dụng thấp, thời hạn dài tạo điều kiện xây dựng các cơ sở vật chất kỹ thuật ban đầu cho ngành vận tải

biển. Hiện nay, cơ chế cho vay từ quỹ hỗ trợ phát triển chiếm khoảng 85% giá trị các tàu đóng mới trong nước. Theo ước tính của người viết, mỗi năm Tổng công ty Hàng hải Việt Nam bổ sung thêm khoảng 7 tàu đóng mới trong nước, bình quân mỗi tàu đóng tốn khoảng 100 tỷ đồng nên số vốn cần có khoảng 700 tỷ đồng. Giải pháp vay ưu đãi có thể đáp ứng khoảng 600 tỷ đồng. Nguồn vốn đó lớn song chưa đủ cho nhu cầu đầu tư phát triển đội tàu vì đội tàu cần bổ sung những tàu lớn, hiện đại mà trong nước chưa đóng được như tàu dầu, tàu container cỡ lớn, tàu hàng rời chuyên dụng cỡ lớn.

Bên cạnh việc tranh thủ sự hỗ trợ tài chính của Nhà nước, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam cũng cần tranh thủ sự hỗ trợ của các ngành kinh doanh có liên quan khác trong việc thực hiện chủ trương giành hàng xuất nhập khẩu cho đội tàu quốc gia vận chuyển. Chủ trương của Nhà nước ưu tiên trước hết đối với các loại hàng xuất nhập khẩu thuộc vốn ngân sách hoặc có nguồn gốc từ vốn ngân sách, các loại hàng là tài nguyên quốc gia như than, dầu mỏ, quặng... cho đội tàu quốc gia vận chuyển. Điều kiện để tranh thủ được sự hỗ trợ đó là việc sẵn sàng đáp ứng nhu cầu vận chuyển, đảm bảo chất lượng vận chuyển tốt, giá thành hạ đồng thời với giải quyết nhanh chóng, đơn giản hóa các khâu thủ tục có liên quan.

2.2. Các giải pháp huy động vốn để phát triển đội tàu

2.2.1. Áp dụng phương pháp khấu hao nhanh

Theo quy định của Bộ Tài chính tại Quyết định số QĐ166/1999 ngày 30 tháng 12 năm 1999, các doanh nghiệp có thể sử dụng phương pháp khấu hao theo số dư giảm dần của giá trị TSCĐ. Đây là phương pháp khấu hao nhanh, tiền khấu hao TSCĐ ở những năm đầu sử dụng lớn và giảm dần trong các năm sau, giá trị TSCĐ có thể thu hồi phần lớn trong nửa đầu thời gian sử dụng. Có thể kết hợp phương pháp khấu hao theo số dư giảm dần giá trị TSCĐ và phương pháp phân bổ đều giá trị TSCĐ, trong đó nửa thời gian đầu sử dụng TSCĐ áp dụng cách tính khấu hao nhanh, các năm còn lại phân chia đều giá trị còn lại của TSCĐ chưa thu hồi hết. Bằng phương pháp khấu hao này, tuy không tạo thêm

giá trị mới cho doanh nghiệp nhưng lại giúp cho doanh nghiệp được chậm tiến hành quá trình nộp thuế thu nhập doanh nghiệp cho Nhà nước vì khấu hao lớn sẽ làm giảm lợi nhuận SXKD. Mặt khác, nếu tính khấu hao theo phương pháp này thì sau một thời gian sử dụng ngắn doanh nghiệp có thể bán TSCĐ cũ với giá rẻ, thay TSCĐ mới hiện đại hơn. Thực chất, ở trong điều kiện hiện nay, đây là một giải pháp tranh thủ sự hỗ trợ của Nhà nước về thuế một cách hợp lý, dễ dàng thuyết phục hơn là xin cấp vốn đầu tư. Theo số liệu báo cáo của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, mỗi năm với mức khấu hao bình quân khoảng 10% như hiện nay, tiền khấu hao hàng năm thu được khoảng 330 tỷ đồng. Bằng phương pháp khấu hao nhanh, từ nay đến 2010 Vinalines có thể tăng tỷ lệ khấu hao thêm khoảng 5% (các năm sau 2010, mức khấu hao sẽ lại giảm xuống thấp hơn mức hiện nay do cơ chế khấu hao giảm dần). Như vậy, mỗi năm ước tính tăng mức tiền khấu hao khoảng 150 tỷ đồng. Xét quá trình phát triển lâu dài của đội tàu thì đây không phải là giải pháp chủ yếu song trước mắt đó là giải pháp tập trung vốn để tạo cơ sở vật chất ban đầu cho Tổng công ty Hàng hải Việt Nam.

2.2.2. Thanh lý hoặc bán sắt vụn các tàu quá cũ

Theo con số phân tích ở phần trên, người viết nhận thấy tỷ lệ các tàu có tuổi trên 25 năm trong tổng số và tổng trọng tải đội tàu nòng cốt của ngành Hàng hải do VINALINES đang quản lý và khai thác quá lớn. Số tàu già chiếm khoảng 21 %, có những tàu đã trên 30 năm tuổi, thậm chí trên 40 tuổi. Điều đó phản ánh tình trạng quá cũ kỹ, lạc hậu của đội tàu, khai thác mất an toàn và mất uy tín trên thị trường vận tải biển. Giải pháp ở đây là khẩn trương giải tán các tàu đó, thanh lý, nhượng bán hoặc bán sắt vụn...tập trung vốn đầu tư tàu mới, hiện đại. Xét rộng ra trên phạm vi toàn bộ ngành vận tải biển, chúng ta thấy có rất nhiều các tàu đã quá cũ, hiệu quả khai thác và mức độ an toàn thấp...nếu bán tất cả các tàu đó thì ngành hàng hải cũng tập trung được số vốn đáng kể.

2.2.3. Bán và lái thuê tàu

Đây là giải pháp thay đổi quyền sở hữu tàu, nhờ đó có thể có được lượng vốn lớn tương đối dễ dàng. Tàu của doanh nghiệp có thể bán cho công ty tài

chính về mặt giấy tờ xác minh quyền sở hữu, không chuyển giao tàu, doanh nghiệp vẫn giữ quyền khai thác tàu. Tiền bán tàu mà doanh nghiệp có được là tiền nợ của công ty tài chính đã mua con tàu. Doanh nghiệp có nghĩa vụ, được ấn định trong hợp đồng lãi thuê lập ra ngay sau hợp đồng bán tàu, thanh toán tiền vốn gốc cùng với lãi phát sinh. Cho đến khi thanh toán đủ số nợ thì quyền sở hữu con tàu lại trở về chủ cũ. Phương thức này dễ thuyết phục nhà đầu tư hơn là phương thức vay thế chấp bằng con tàu bởi vì địa vị pháp lý của nhà đầu tư với con tàu được đảm bảo chắc chắn hơn, nhà đầu tư còn có thể can thiệp vào việc sử dụng con tàu theo đúng mục đích, có hiệu quả. Mặt khác, nếu vay thế chấp bằng tàu thì lượng vốn vay thường chiếm tỷ lệ rất thấp, chỉ khoảng 30% đến 50% của giá trị thế chấp.

Theo số liệu báo cáo của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, tại thời điểm 31 tháng 12 năm 2008, tổng giá trị tài sản cố định hữu hình là khoảng 2.200 tỷ đồng, trong đó phần lớn là giá trị các tàu biển. Theo ước tính của người viết thì 30% trong số các tàu đó có đủ điều kiện về tuổi, về kỹ thuật để thuyết phục các công ty tài chính mua và cho Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thuê lại. Giải pháp đó giải quyết được số vốn khoảng 600 tỷ đồng mỗi năm.

2.2.4. Huy động tiền tiết kiệm trong CBCNV

Vốn bằng tiền hiện đang thuộc sở hữu của cá nhân những người lao động trong các doanh nghiệp vận tải biển lớn song hầu như chưa được các doanh nghiệp huy động để đầu tư vào sản xuất kinh doanh. Có thể kết hợp các biện pháp kinh tế và các biện pháp xã hội để huy động sức dân trong ngành vận tải biển. Giải pháp ở đây là phát hành một loại trái phiếu nội bộ của các doanh nghiệp vận tải biển. Trái phiếu này phải có lãi suất cao hơn lãi suất của các hình thức huy động vốn khác trong xã hội. Doanh nghiệp không ngại gánh nặng trả lãi cho cán bộ công nhân viên của mình bởi lẽ số lãi đó rồi cũng sẽ lại được đầu tư trở lại cho sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp mà thôi. Giải pháp này dựa trên cơ sở lý luận sâu sắc về tiết kiệm cho đầu tư của nhà kinh tế học người Mỹ Mc. Kinnon Shaw. Thuyết của ông chỉ ra rằng khi lãi suất tăng, việc tiêu dùng

hiện tại sẽ trở nên đắt hơn so với tiêu dùng trong tương lai và vì vậy người ta hoãn tiêu dùng hiện tại để tích lũy [34]. Theo nguyên lý đó, khi ta tăng lãi suất huy động vốn thì không chỉ số vốn của CBCNV được tập trung mà vốn từ bên ngoài cũng sẽ theo đó mà chảy vào, phải trả lãi cao nhưng được sử dụng vốn lâu dài, mặt khác tiền lãi lại được tái đầu tư trở lại thì đó là lợi ích kép đối với các doanh nghiệp hiện nay. Cũng có thể kết hợp các biện pháp khuyến khích khác đối với người lao động của doanh nghiệp để họ tự nguyện đóng góp vốn cho sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp như tạo điều kiện dễ dàng hơn cho con em họ được làm việc tại doanh nghiệp sau khi tốt nghiệp các trường chuyên nghiệp chẳng hạn. Khi mọi người trong doanh nghiệp đã tham gia góp công góp của cho doanh nghiệp thì nhất định họ sẽ không thờ ơ, vô trách nhiệm trong lao động. Họ sẽ tự nguyện lao vào khó khăn, chung lưng đấu cật để lao động sáng tạo. Điều này có thể tạo ra một sức mạnh đoàn kết của đông đảo quần chúng lao động trong doanh nghiệp xung quanh Ban lãnh đạo để giải quyết bất cứ khó khăn nào mà doanh nghiệp mắc phải. Khi doanh nghiệp khởi dậy được phong trào tự nguyện góp vốn cho sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp như trên thì có thể nói rằng chủ trương phát huy dân chủ, lấy dân làm gốc, phát huy sức mạnh toàn dân mà Đảng ta đề ra đã đi vào thực tế đời sống, là giải pháp gỡ bí một phần cho các doanh nghiệp trong điều kiện thiếu vốn.

Các giải pháp trên cho phép huy động vốn, đáp ứng cho nhu cầu bổ sung tàu trong thời gian một số năm tới, khi vào những năm sau (đặc biệt là các năm sau 2010) nhu cầu đầu tư hiện đại hóa đội tàu càng tăng lên, nhu cầu vốn trở nên rất lớn, các giải pháp trên không còn là chỗ dựa quan trọng nữa, Vinalines cần phải có các giải pháp huy động vốn quy mô lớn, dài hạn, ổn định. Các giải pháp sau đây sẽ là các giải pháp chủ yếu trong giai đoạn đó.

2.2.5. Huy động vốn từ thị trường chứng khoán

Thị trường chứng khoán là nơi doanh nghiệp có thể huy động một lượng vốn không hạn chế, mặt khác cơ chế huy động vốn qua thị trường chứng khoán rất linh hoạt, giúp cho doanh nghiệp điều tiết cơ cấu nguồn vốn tùy ý, phát huy

tác dụng của đòn bẩy tài chính đối với SXKD của doanh nghiệp. Muốn huy động vốn qua thị trường tài chính một cách dễ dàng thì buộc các doanh nghiệp phải là doanh nghiệp cổ phần. Doanh nghiệp cổ phần có tính xã hội hóa rất cao, vì vậy nguồn vốn huy động có thể nói là vô hạn. Khi thị trường chứng khoán phát triển, các doanh nghiệp của ta không chỉ huy động vốn từ thị trường trong nước mà còn có thể huy động vốn của các tổ chức và cá nhân nước ngoài thông qua thị trường này. Cổ phần hóa đồng nghĩa với đổi mới căn bản về kỹ thuật và công nghệ sản xuất kinh doanh, việc hoàn thiện cơ chế quản lý là nhân tố căn bản cho sự phát triển của doanh nghiệp. Tuy nhiên, nếu chỉ cổ phần hóa để giải quyết một khâu là thay đổi quyền sở hữu doanh nghiệp từ doanh nghiệp có một chủ thành doanh nghiệp có nhiều chủ sở hữu mà bộ máy quản lý vẫn không thay đổi căn bản về chất, kỹ thuật và công nghệ vẫn cũ kỹ, lạc hậu thì chỉ giải quyết được vấn đề hình thức, không thể tạo ra sự tin cậy cho cổ đông khi góp vốn vào doanh nghiệp. Thực tế, nhiều doanh nghiệp đã cổ phần hóa nhưng không mang lại hiệu quả như mong muốn vì lý do như vậy. Để thay đổi căn bản về kỹ thuật và công nghệ, người ta không thể dựa vào những khoản vốn vay có quy mô rất hạn chế vì lý do gánh nặng lãi phải trả, do việc ấn định chặt chẽ thời hạn trả của người cho vay và đặc biệt là do phải thế chấp bằng tài sản cho khoản vốn vay. Như vậy, song song với việc cổ phần hóa, các doanh nghiệp cần phải khai thác các nguồn vốn có quy mô lớn để nuôi dưỡng doanh nghiệp trở thành một cơ sở sản xuất kinh doanh vững vàng, đứng chắc chắn trên thị trường chứng khoán, lúc đó mới có thể nhờ vào thị trường chứng khoán để phát triển.

2.2.6. Bổ sung tài dưới dạng thuê tài chính

Đây là nguồn tài chính có tiềm năng rất lớn, không hạn chế quy mô vốn huy động. Hiện nay, Nhà nước ta đang khuyến khích phát triển các tổ chức tài chính, đẩy mạnh hoạt động kinh doanh trong lĩnh vực này, nhờ đó thị trường cho thuê tài chính ở nước ta đang phát triển mạnh mẽ. Mặt khác, nhờ quá trình hội nhập kinh tế với thế giới và khu vực mà đã có nhiều tổ chức tài chính nước ta

liên doanh liên kết với các tổ chức tài chính nước ngoài; đồng thời nhiều tổ chức tài chính nước ngoài đã tham gia hoạt động trên thị trường tài chính nước ta. Tất cả các tổ chức tài chính đó đang tạo ra một thị trường tài chính rộng lớn về quy mô và có nguồn vốn lớn để cung cấp cho các doanh nghiệp nói chung, doanh nghiệp vận tải biển nói riêng.

Phương thức này nổi bật lên những ưu điểm sau: Doanh nghiệp có thể tìm đến một nhà cung cấp hoặc một cơ sở đóng tàu bất kỳ nào đó để lựa chọn phương tiện theo đúng yêu cầu của dự án sản xuất kinh doanh đã lập ra. Doanh nghiệp không phải lo về vốn bởi vì có thể dễ dàng tìm được một tổ chức tài chính hoặc một ngân hàng đứng ra tài trợ với hợp đồng thuê tài chính thanh toán dần trong tương lai. Với dự án được tính toán chính xác, với phương tiện hoàn toàn phù hợp thì việc hoàn trả vốn và lãi đúng thời hạn, đồng thời dự án nhanh chóng đạt chỉ tiêu, hiệu quả mong muốn là điều hoàn toàn đáng tin cậy. Mặt khác, với hình thức này, doanh nghiệp cũng rất yên tâm về nguồn cung cấp phụ tùng thay thế và các dịch vụ sửa chữa, bảo dưỡng đúng tiêu chuẩn kỹ thuật vì những điều đó đã được thỏa thuận trong hợp đồng với người cung cấp. Tuy nhiên, điều này đã gây nhiều khó khăn cho các doanh nghiệp khi mua lại tài sản của nước ngoài hay thậm chí mua mới của các công ty kinh doanh tài sản. Quá trình xét duyệt tài trợ cho hợp đồng thuê cũng như trong quá trình sử dụng tàu thuê, người cho thuê luôn luôn quan tâm, kiểm tra tính hiệu quả của việc khai thác tài sản cho thuê. Chính vì vậy, doanh nghiệp sẽ không thể sử dụng tài sản thuê sai mục đích hoặc sử dụng kém hiệu quả. Đối với những doanh nghiệp nhỏ, khả năng xây dựng các dự án sản xuất kinh doanh bị hạn chế thì người cho thuê có thể cung cấp dịch vụ tư vấn cho vấn đề này. Các tập đoàn tài chính thường có các nguồn thông tin về thị trường phong phú, đa dạng, đồng thời đội ngũ nhân viên tư vấn ở đó được lựa chọn kỹ, có trình độ cao nên họ có thể cung cấp dịch vụ tư vấn cho doanh nghiệp vận tải biển một cách nhanh chóng và tin cậy. Điểm lợi khác đối với phương thức này là doanh nghiệp có thể huy động vốn với quy mô rất lớn mà không cần thế chấp bằng các tài sản khác bởi vì bản thân quyền sở

hữu phương tiện cho thuê vẫn đang nằm trong tay người cho thuê, phương tiện cho thuê là vật đảm bảo cho hợp đồng thuê rồi.

Chính nhờ điều này mà các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp có cơ sở vật chất kỹ thuật còn non yếu, hoàn toàn có thể đầu tư vào các phương tiện hiện đại hàng trăm tỷ, thậm chí hàng nghìn tỷ đồng. Trong trường hợp đó, nếu dùng phương thức vay mua thì không thể thực hiện được vì thiếu tài sản thế chấp.

Điều kiện để sử dụng phương thức này rộng rãi và mang lại hiệu quả cao là các doanh nghiệp nói chung và các doanh nghiệp vận tải biển nói riêng cần có sự thay đổi về quan điểm sử dụng tài sản quan tâm đến hiệu quả cuối cùng mang lại từ tài sản bất luận tài sản đó được đầu tư từ nguồn vốn nào, từ đó sẽ sử dụng nhiều phương thức huy động vốn, trong đó phương thức sử dụng tài sản thuê tài chính có thể trở thành phổ biến. Hiện nay, tâm lý chung trong xã hội ta là chưa quen với việc dùng tài sản thuê. Chẳng hạn, về nhà ở, người dân thường cố gắng tích lũy để có thể mua được mảnh đất riêng cho mình rồi lại cố gắng tích lũy để dựng một căn nhà trên đó. Tất cả các quá trình như vậy làm cho người ta phải mất nhiều thời gian và công sức thực hiện các mục đích khác của cuộc đời. Trong sản xuất kinh doanh cũng vậy, nếu ta sử dụng tài sản thuê tài chính thì ta có thể có những tài sản lớn, hiện đại ngay trong điều kiện vốn tích lũy còn rất hạn chế. Đó chính là các điều kiện cơ sở vật chất tiền đề cho sự đổi mới kỹ thuật và công nghệ.

Tuy nhiên, không chỉ thay đổi quan điểm như trên là đủ mà điều quan trọng là doanh nghiệp phải xây dựng các dự án thuyết phục được người cho thuê sẵn sàng đầu tư cho dự án của mình. Về điều này, các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam dường như còn chưa đáp ứng kịp yêu cầu của người cho thuê. Đó là lý do vốn đầu tư của các công ty tài chính vào vận tải biển còn rất hạn chế. Người cho thuê thường đưa ra các điều kiện rất khắt khe đối với người thuê khi không có dự án khả thi, chẳng hạn họ sẽ yêu cầu người thuê mua bảo hiểm cho hợp đồng thuê. Vậy, để thực hiện được giải pháp này, đòi hỏi các doanh nghiệp vận tải biển cần tổ chức

tốt công tác lập dự án sản xuất kinh doanh, cần tuyển dụng và đào tạo những cán bộ có trình độ cao và chuyên nghiệp về lập và phân tích dự án.

Trên đây là các giải pháp huy động vốn từ các nguồn trong nội bộ và ngoài doanh nghiệp bên cạnh việc tranh thủ sự hỗ trợ về vốn của ngân sách Nhà nước dưới dạng vay ưu đãi với lãi suất thấp, tranh thủ nguồn vay hỗ trợ từ các quỹ quốc tế như quỹ ODA... Tuy nhiên, ngân sách Nhà nước còn rất hạn hẹp, Nhà nước phải tập trung vốn để thực hiện các chương trình kinh tế - xã hội rất cấp thiết cũng như chi cho an ninh quốc phòng và trật tự an toàn xã hội luôn luôn là những khoản chi khổng lồ. Cần chủ động, sáng tạo khai thác các nguồn vốn từ thị trường tài chính phong phú và đa dạng, làm cơ sở bền vững nhất để doanh nghiệp có vốn đầu tư phát triển.

2.3. Các biện pháp nâng cao hiệu quả sử dụng vốn

Việc sử dụng vốn đầu tư tàu biển đem lại hiệu quả như thế nào tất yếu phụ thuộc vào việc khai thác khả năng vận chuyển của từng con tàu. Các công ty vận tải biển đã luôn luôn quan tâm đến các giải pháp khai thác thị trường vận tải biển bên cạnh các chính sách hỗ trợ của Chính phủ về việc giành thị phần vận chuyển hàng xuất nhập khẩu cho đội tàu Việt Nam nhằm tận dụng được tối đa năng lực đội tàu. Tuy vậy, nếu chỉ quan tâm đến khai thác tàu mà ít quan tâm đến việc quản lý và sử dụng có hiệu quả vật tư, tiền vốn thì sẽ gây lãng phí, nhiều khi doanh nghiệp cố gắng để tăng cường khai thác tàu mà hiệu quả mang lại cũng chẳng thể bù đắp được những thất thoát, lãng phí trong quá trình quản lý. Vậy những biện pháp nâng cao hiệu quả quản lý tài chính được thực hiện như thế nào? Vấn đề này cũng đã được các doanh nghiệp thường xuyên quan tâm, nghiên cứu, áp dụng những cách thức thích hợp. Khóa luận này chỉ mong muốn đưa ra một vài giải pháp bổ sung.

Tăng cường hiệu quả công tác quản lý vật tư của các doanh nghiệp

Vật tư trong các doanh nghiệp nói chung, doanh nghiệp vận tải biển nói riêng là tất cả các loại nguyên, nhiên, vật liệu, phụ tùng thay thế dùng cho sản xuất sản phẩm và sửa chữa máy móc thiết bị, tài sản cố định của doanh nghiệp.

Nói đến quản lý vật tư, người ta quan tâm đến hoạt động quản lý trong các khâu như cung ứng, dự trữ, cấp phát và sử dụng. Các doanh nghiệp hiện đang vận hành bộ máy quản lý vật tư với các bộ phận chức năng tương đối đầy đủ. Tuy nhiên, có thể nói khâu định mức sử dụng còn nhiều khó khăn do trang thiết bị thiếu đồng bộ, phương tiện lạc hậu, cũ nát dẫn đến việc định mức không sát với thực tế là điều khó tránh khỏi. Một hệ thống quản lý có hiệu quả cao là hệ thống quản lý thông qua các định mức được xây dựng chính xác khoa học. Chúng ta còn đang vận hành hệ thống quản lý vật tư mà nhiều khâu phải dựa chủ yếu vào kinh nghiệm thực tiễn. Điều này có thể khắc phục dần khi trẻ hóa được đội tàu, tiêu chuẩn hóa được những vấn đề kỹ thuật và sản xuất cơ bản. Hệ thống quản lý vật tư rất phức tạp, để có thể nâng cao hiệu quả công tác trong hệ thống đó, các doanh nghiệp phải từng bước tin học hóa các bước công việc, chỉ có như vậy mới có thể cập nhật kịp thời thông tin và nhanh chóng xử lý thông tin, làm cơ sở cho các quyết định quản lý.

2.4. Những biện pháp tổ chức và quản lý sản xuất kinh doanh vận tải biển

Để nâng cao hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh vận tải, nâng cao hiệu quả sử dụng vốn, mang lại lợi ích cho chủ doanh nghiệp đồng thời nâng cao uy tín của doanh nghiệp, thu hút dễ dàng vốn đầu tư từ các tổ chức và cá nhân trong xã hội, tạo điều kiện phát triển doanh nghiệp thì các doanh nghiệp vận tải biển phải luôn quan tâm đến việc thực hiện đồng bộ các giải pháp nâng cao chất lượng tổ chức và quản lý sản xuất kinh doanh của mình. Đây là hệ thống các biện pháp có liên quan logic với nhau, tác động qua lại lẫn nhau để cùng phát huy tác dụng tốt cho doanh nghiệp.

Biện pháp thứ nhất: Tổ chức lại doanh nghiệp trên cơ sở chuyên môn hóa các loại hoạt động

Thực trạng bộ máy quản lý của các doanh nghiệp vận tải biển hiện nay công kênh, hiệu quả chưa cao. Một nguyên nhân quan trọng là mức độ chuyên môn hóa của bộ máy thấp.

Bộ máy quản lý ở các doanh nghiệp vận tải biển thực hiện toàn bộ các công việc liên quan đến cả quản lý và khai thác tàu, trong khi hai hoạt động này có nội dung khác nhau. Vậy, cần tổ chức doanh nghiệp vận tải biển theo hướng tách biệt giữa quản lý và khai thác tàu. Chức năng của bộ phận quản lý tàu là thực hiện các công việc liên quan đến điều kiện pháp lý cho tàu, đảm bảo kỹ thuật cho tàu, duy trì tàu và cung ứng cho tàu. Bộ phận khai thác tàu có chức năng đưa tàu ra thị trường, thực hiện các hợp đồng vận chuyển, khai thác nguồn hàng, bố trí và điều động tàu thích hợp với tuyến đường, hàng hóa, bến cảng.

Mỗi doanh nghiệp còn cần phải tổ chức bộ phận chuyên môn về tài chính để phân tích và xây dựng các dự án sản xuất kinh doanh, thực hiện các giải pháp huy động vốn để đáp ứng nhu cầu vốn của các dự án đã lập. Các doanh nghiệp hiện nay chưa có bộ phận chuyên trách về lĩnh vực này, đó là nguyên nhân dẫn đến tình trạng thiếu các dự án khả thi hoặc xây dựng các dự án với hiệu quả kinh tế thấp, thường mắc sai lầm.

Biện pháp thứ hai: Tổ chức sản xuất theo phương án tối ưu

Biện pháp này đề cập đến việc rà soát lại cơ cấu tổ chức sản xuất của từng bộ phận doanh nghiệp, trên cơ sở đó loại trừ những tàu, những dây chuyền sản xuất đã lạc hậu, năng suất lao động thấp, chất lượng dịch vụ không đáp ứng yêu cầu của thị trường. Việc rà soát để loại trừ những yếu tố bất hợp lý trong sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp luôn luôn được kế tiếp bởi công tác sắp xếp lại tổ chức sản xuất, tăng cường đầu tư thêm cho SXKD. Các phương pháp tính toán kinh tế được áp dụng trong khâu này để tìm ra lời giải tối ưu cho mục đích đầu tư cải tạo và nâng cấp tổ chức sản xuất kinh doanh. Để thực hiện tốt công tác này, các doanh nghiệp vận tải cần phải xây dựng các chương trình rà soát hoạt động trong từng khâu hoạt động của doanh nghiệp.

Công việc rà soát các hoạt động và tổ chức sản xuất theo phương án tốt nhất là công việc rất phức tạp, khó khăn, đòi hỏi phải có thông tin đầy đủ, kịp thời, chính xác về các hoạt động của doanh nghiệp, điều đó chỉ có thể thực hiện

có hiệu quả thông qua việc ứng dụng các tiến bộ công nghệ thông tin, xây dựng các phần mềm xử lý các bài toán tổ chức sản xuất kinh doanh.

Biện pháp thứ ba: Tăng cường hiệu quả của công tác quản lý

Tinh giảm biên chế: Lựa chọn những cán bộ có đủ năng lực, trình độ và sức khỏe để tiếp tục đào tạo, nâng cao trình độ thông qua các lớp học nghiệp vụ, tin học, ngoại ngữ do doanh nghiệp tự tổ chức và gửi đi đào tạo tại các trung tâm đào tạo trong nước và ngoài nước nếu cần thiết.

Giải quyết chế độ thỏa đáng để một số cán bộ cao tuổi nhưng chưa đủ điều kiện nghỉ hưu và sức khỏe hạn chế...không có điều kiện tiếp tục đào tạo nâng cao trình độ được nghỉ công tác trước niên hạn. Tổ chức các hoạt động sản xuất phụ để có thể bố trí một số cán bộ có cống hiến nhiều năm cho doanh nghiệp song hiện không có điều kiện để đào tạo, nâng cao trình độ có thể làm việc và ổn định cuộc sống.

Tuyển chọn bổ sung nhân viên mới: Cần có những tiêu chuẩn cụ thể, công khai để tuyển được những cán bộ trẻ, có năng lực, đáp ứng yêu cầu của công việc. Doanh nghiệp cần có chương trình tài trợ học bổng cho những sinh viên đang học tập tại các trường đào tạo có thành tích học tập tốt và cam kết sẽ phục vụ cho doanh nghiệp sau khi tốt nghiệp.

Tiêu chuẩn đề bạt cán bộ cũng cần phải được xây dựng song song với chế độ thưởng phạt công bằng nghiêm minh.

Trang thiết bị cho công tác quản lý cũng phải được đầu tư đầy đủ và thường xuyên được hiện đại hóa. Các trang thiết bị cần thiết cho hoạt động quản lý là: Máy tính cá nhân, nội mạng máy tính nội bộ và mạng Internet, đặc biệt là các phần mềm quản lý, những phần mềm này có thể được xây dựng bởi các nhân viên quản lý khi họ được đào tạo đầy đủ.

Để nâng cao năng lực và hiệu quả của hệ thống quản lý cần phải xây dựng một hệ thống các tiêu chuẩn và định mức vật tư, định mức lương, định mức vốn...hoàn chỉnh và thường xuyên được cập nhật, làm thước đo trong quản lý.

Biện pháp thứ tư: Tăng cường công tác khai thác

Để tăng cường hiệu quả trong công tác này, ta cần quan tâm xem xét 3 vấn đề sau: Cán bộ khai thác, mạng lưới quan hệ, trang thiết bị phục vụ cho khai thác.

Cán bộ khai thác, ngoài các yêu cầu chung về các cán bộ quản lý nói chung thì còn phải là những người được lựa chọn theo các tiêu chuẩn riêng, phù hợp với đặc tính của công việc, đồng thời luôn chú trọng đào tạo, bồi dưỡng, nâng cao trình độ chuyên môn và ngoại ngữ cho họ.

Thường xuyên phát triển các đại diện, mở rộng quan hệ với các đối tác trong và ngoài nước là một trong các yếu tố mang lại rất nhiều lợi ích cho doanh nghiệp.

Công tác khai thác rất cần được đầu tư thiết bị hiện đại như phương tiện thông tin, máy tính, máy tính nối mạng toàn cầu, các phần mềm chuyên dụng...

Ngoài ra, liên quan đến việc quản lý kỹ thuật, một số vấn đề sau đây cũng cần được chú trọng

Đổi mới công nghệ sản xuất là một trong các yêu cầu thường xuyên đối với các doanh nghiệp, tuy vậy các doanh nghiệp cần quan tâm đến việc nghiên cứu phát triển, từng bước đảm bảo phù hợp với điều kiện vật chất kỹ thuật và nhân lực của doanh nghiệp. Trong điều kiện nền kinh tế nước ta, khoa học kỹ thuật chậm phát triển, các doanh nghiệp dùng các biện pháp nghiên cứu ứng dụng thành tựu khoa học kỹ thuật của thế giới sao cho phù hợp với tình hình và điều kiện của mình là thích hợp hơn cả. Đối với các doanh nghiệp vận tải biển, thực hiện từng bước đầu tư, đóng mới, mua sắm, bổ sung các tàu với mức trang bị tương đối hiện đại, vốn đầu tư không quá lớn là thích hợp với khả năng khai thác của doanh nghiệp hiện nay. Để thực hiện giải pháp này, mỗi doanh nghiệp nên tổ chức một đội ngũ chuyên gia nghiên cứu phát triển kỹ thuật.

Đối với đội ngũ cán bộ và công nhân kỹ thuật, việc tăng cường trình độ chuyên môn nghiệp vụ là giải pháp cấp thiết trước mắt cũng như lâu dài. Giải pháp ở đây là tuyển chọn trong số các cán bộ kỹ thuật và công nhân kỹ thuật,

thủy thủ, thuyền viên hiện có của doanh nghiệp để gửi đi đào tạo ở các cơ sở trong nước và nước ngoài tùy theo yêu cầu của công việc. Tuyển lựa, bổ sung cán bộ và công nhân kỹ thuật, sỹ quan, thuyền viên mới theo các tiêu chuẩn nhất định của doanh nghiệp. Tài trợ cho các sinh viên đang theo học tại các trường đủ tiêu chuẩn để được nhận tài trợ do công ty đặt ra. Phải đặt hàng với các cơ sở đào tạo để cung cấp cho doanh nghiệp những “sản phẩm” chất lượng tốt. Nếu doanh nghiệp có yêu cầu đặc biệt về trình độ của cán bộ hoặc công nhân kỹ thuật, sỹ quan, thuyền viên mà các cơ sở đào tạo trong nước chưa đào tạo được thì nên gửi người đi học ở nước ngoài với kinh phí của doanh nghiệp nhưng cần có yêu cầu cụ thể đối với người được gửi đi học. Bên cạnh đó, xây dựng hệ thống các tiêu chuẩn và định mức kỹ thuật chính xác, khoa học như định mức sửa chữa, bảo dưỡng, quy trình, quy tắc vận hành, định mức chi phí vật tư, chế độ trách nhiệm, định mức thưởng phạt... thường xuyên quản lý chặt chẽ hệ thống đó thì việc đầu tư vào kỹ thuật mới có hiệu quả.

Điều kiện để các doanh nghiệp vận tải biển của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam thực hiện được các giải pháp nâng cao hiệu quả công tác tổ chức và quản lý sản xuất kinh doanh nói trên là: Khẩn trương triển khai, xây dựng hệ thống quản lý chất lượng ISO trong tất cả các khâu hoạt động, bên cạnh đó, đẩy mạnh công cuộc tin học hóa theo đúng chủ trương ứng dụng công nghệ thông tin trong quản lý các doanh nghiệp do Nhà nước và ngành đề ra.

Trước hết, về triển khai hệ thống quản lý chất lượng ISO, bằng việc xây dựng và triển khai hệ thống quản lý chất lượng ISO, toàn bộ các quy trình quản lý sẽ được chuẩn hóa: Từ khâu tuyển nhân viên, bố trí nhân viên, tổ chức sản xuất, theo dõi quá trình SXKD, tổng hợp thông tin, xử lý thông tin, đánh giá chất lượng công việc, đề xuất và triển khai các quyết định. Điều đó làm giảm các khâu thủ tục, tiết kiệm thời gian và nhân lực cho hoạt động quản lý, thông tin được xử lý kịp thời, chính xác, tránh việc ra quyết định chông chéo. Mỗi bộ phận của doanh nghiệp cần tổ chức một tiểu ban ISO do thủ trưởng bộ phận làm trưởng ban và các thành viên chủ chốt của đơn vị là các thành viên của ban này. Các tiểu ban ISO duy trì hoạt động vĩnh viễn nhằm triển khai, kiểm tra, điều

chính, xử lý các tình huống theo quy trình quản lý ISO. Giám đốc doanh nghiệp là trưởng của các trưởng tiểu ban ISO, thực hiện các quy trình quản lý theo quy định của ISO.

Về việc đẩy mạnh tin học hóa trong quản lý, tất cả các khâu quản lý ở doanh nghiệp vận tải biển phải được tin học hóa, được quản lý bằng các phần mềm chuyên dụng. Thực tế hiện nay trong nhiều doanh nghiệp, việc triển khai tin học hóa còn nhiều khó khăn, chưa mang lại hiệu quả cao. Nguyên nhân một phần là do trình độ của cán bộ quản lý chưa đồng đều, mặt khác, hệ thống thiết bị không đồng bộ dẫn đến hậu quả thường bị trục trặc, khó xử lý. Giải pháp ở đây là các doanh nghiệp tăng cường đào tạo, nâng cao trình độ của nhân viên quản lý. Ở từng khâu, từng bộ phận nhân viên có thể tự xây dựng các chương trình xử lý phần công việc của mình, bước tiếp theo là tiến tới ứng dụng các phần mềm chuyên dụng đồng bộ trong toàn doanh nghiệp. Triển khai hệ thống trao đổi thông tin qua mạng để doanh nghiệp dễ dàng tiếp cận với thị trường thế giới, đồng thời thế giới cũng dễ dàng tiếp cận được với các doanh nghiệp. Công tác này hiện nay ở các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam còn rất thiếu, hầu như mọi người chẳng thể biết gì về các công ty vận tải biển Việt Nam qua mạng Internet.

Trong các biện pháp trên, có các biện pháp cấp thiết trước mắt, có những biện pháp chiến lược lâu dài, tùy thuộc vào điều kiện cụ thể mà doanh nghiệp sẽ tập trung nhiều vào những trọng điểm thích hợp. Nhưng các biện pháp đó cần được thực hiện đồng thời, thường xuyên, liên tục và doanh nghiệp đặc biệt chú trọng đến nhân tố con người vì yếu tố con người là nhân tố quyết định đến sự phát triển của toàn doanh nghiệp.

KẾT LUẬN

Chủ trương của Đảng và Nhà nước trong việc tăng cường phát triển vận tải biển, trong đó định hướng xây dựng đội tàu vận tải biển của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam trở thành đội tàu mạnh, làm nòng cốt cho đội tàu vận tải biển Việt Nam nhằm cạnh tranh thắng lợi với các đối thủ trên thị trường vận tải biển quốc tế, đem lại lợi ích kinh tế lớn cho đất nước là đường lối đúng đắn. Tuy nhiên, để thực hiện được chủ trương trên chúng ta đang gặp rất nhiều khó khăn, trong đó khó khăn rất lớn là thiếu vốn để đầu tư phát triển quy mô và hiện đại hóa đội tàu.

Về thực trạng đội tàu nòng cốt quốc gia, tuy đã có sự phát triển mạnh trong những năm vừa qua về quy mô đội tàu, nâng cao chất lượng kỹ thuật đội tàu cũng như hiệu quả kinh doanh khai thác tàu nhưng nhìn chung đội tàu vẫn còn trong tình trạng rất nhỏ bé và yếu kém.

Xét về quy mô, so với đội tàu của nhiều nước trên thế giới và khu vực thì đội tàu Việt Nam còn thua xa cả về quy mô tấn trọng tải và cỡ trọng tải tàu. Về tình trạng kỹ thuật, đội tàu Việt Nam hiện có rất nhiều tàu không đủ điều kiện đi biển do tình trạng quá cũ kỹ, trang thiết bị kỹ thuật hư hỏng lớn... Đội tàu container còn quá nhỏ bé so với đội tàu các nước trong khu vực và thế giới, đội tàu Việt Nam chỉ gồm các con tàu từ 500 đến hơn 1000 TEU sức chứa, chủ yếu là tàu cũ mua lại từ các chủ tàu nước ngoài. Trong khi đó cỡ tàu container trên thế giới đã đạt đến quy mô 8000 TEU sức chứa, một con tàu có quy mô gần bằng cả đội tàu container Việt Nam.

Tuổi tàu quá cao của đội tàu Việt Nam đang là gánh nặng cho các chủ tàu, đội tàu của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam ở mức trên 16 tuổi và rất khó hạ thấp mặc dù được bổ sung thêm một loạt các tàu đóng mới trong nước. Nguyên nhân là số lượng tàu mới bổ sung có tỷ trọng rất nhỏ so với số tàu đã quá cũ, tốc độ trẻ hóa chậm hơn tốc độ già tự nhiên của đội tàu. Tình trạng đó làm cho uy tín

của đội tàu trên thương trường bị giảm sút, không thể cạnh tranh được với đội tàu các nước trong khu vực và trên thế giới. Nguy cơ đội tàu mất nguồn hàng trên thị trường vận tải biển quốc tế và ngay cả trên thị trường vận tải biển trong nước khi quá trình hội nhập kinh tế giữa nước ta với các nước trong khu vực và trên thế giới ngày càng diễn ra mạnh mẽ.

Về hiệu quả khai thác đội tàu và tình hình sử dụng nguồn vốn đầu tư cho đội tàu, người viết đã chỉ ra rằng hiệu quả sản xuất kinh doanh của đội tàu còn rất thấp, tỷ suất lợi nhuận vốn chỉ đạt khoảng 2%/năm. Lợi nhuận của tàu không ổn định, có nhiều năm bị lỗ, tình trạng lỗ lại rơi vào đội tàu container, loại tàu mà các hãng trên thế giới đang khai thác đạt hiệu quả cao. Cơ cấu về vốn của Tổng công ty đã có chiều hướng hợp lý dần nhưng nhìn chung vẫn chưa thoát khỏi sự gò bó về vốn, nguồn vốn Ngân sách Nhà nước hoặc chủ yếu có nguồn gốc từ Ngân sách Nhà nước. Tổng công ty chưa khai thác được nhiều nguồn vốn từ thị trường tài chính, dẫn đến quy mô vốn bị hạn chế, không thể đầu tư lớn.

Trước tình hình trên, việc nhanh chóng đầu tư phát triển đội tàu rất cấp thiết. Để đầu tư đội tàu mạnh không chỉ dựa vào số vốn ít ỏi từ Ngân sách Nhà nước, cũng không thể chỉ dựa vào hình thức vay ưu đãi từ các nguồn vốn trong nước và các nguồn vốn hỗ trợ từ nước ngoài bởi vì những nguồn đó không chỉ được sử dụng cho phát triển vận tải biển mà còn phải dùng để giải quyết rất nhiều khó khăn của đất nước ở các lĩnh vực khác.

DANH MỤC TÀI LIỆU THAM KHẢO

I. Tài liệu tiếng Việt:

1. Nguyễn Thị Mai Chi (2005), “*Cần có những giải pháp thích hợp về việc huy động vốn để đầu tư phát triển đội tàu biển Việt Nam*”, Tạp chí Giao thông vận tải, Số 5, tr.31-57.
2. Cục Hàng hải Việt Nam (1995), *Quy hoạch tổng thể phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam giai đoạn 2000-2010*, Viện khoa học kinh tế Giao thông vận tải, Hà Nội.
3. Cục Hàng hải Việt Nam (1995), *Dự án quy hoạch phát triển đội tàu Việt Nam đến năm 2010*.
4. Cục Hàng hải Việt Nam (1996), *Định hướng phát triển – Chiến lược đội tàu Việt Nam đến năm 2010*, tr.145-156.
5. Cục Hàng hải Việt Nam (2006), *Báo cáo tổng kết công tác năm 2005 và triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2006*, Bộ giao thông vận tải, Hà Nội.
6. Cục Hàng hải Việt Nam (2007), *Báo cáo tổng kết công tác năm 2006 và triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2007*, Bộ giao thông vận tải, Hà Nội.
7. Cục Hàng hải Việt Nam (2008), *Báo cáo tổng kết công tác năm 2007 và triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2008*, Bộ giao thông vận tải, Hà Nội.
8. Cục Hàng hải Việt Nam (2009), *Báo cáo tổng kết công tác năm 2008 và triển khai nhiệm vụ kế hoạch năm 2009*, Bộ giao thông vận tải, Hà Nội.
9. TS. Phạm Văn Cương (1994), *Xây dựng mô hình bài toán kinh tế về tối ưu hóa phát triển đội tàu biển trên cơ sở sử dụng có hiệu quả đội tàu vận tải biển hiện có của Việt Nam*, Tập san khoa học kỹ thuật trường ĐH Hàng hải.
10. Việt Hà (2002), “*Trẻ hóa đội tàu biển Việt Nam: Đến bao giờ*”. Diễn đàn doanh nghiệp.

11. THS. Trương Thị Hồng (1999), *Kế toán ngân hàng*, Nhà xuất bản Thống kê, Thành phố Hồ Chí Minh.
12. PGS. TS. Vương Đình Huệ, TS. Đoàn Xuân Tiên (1999), *Kế toán quản trị*, Nhà xuất bản tài chính, Hà Nội.
13. THS. Nguyễn Xuân Hương (2005), *Một số giải pháp nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh của dịch vụ vận tải biển Việt Nam trong quá trình hội nhập kinh tế quốc tế*, Luận văn THS Kinh tế, mã số: THS.00297, Trường Đại học Ngoại Thương.
14. THS. Phạm Gia Khánh (2001), *Các giải pháp nhằm phát triển đội tàu biển và nâng cao thị phần vận chuyển hàng hóa xuất nhập khẩu của đội tàu biển Việt Nam*, Luận văn THS Kinh tế, mã số: THS.00108, Trường Đại học Ngoại Thương.
15. Nguyễn Phú Lễ (1997), “*Xây dựng đội tàu biển quốc gia trước vận hội lớn*”, Tạp chí giao thông vận tải, Số 6, tr.46.
16. GS. Bùi Danh Lưu (1998), *Định hướng chiến lược phát triển giao thông vận tải trong giai đoạn mới*, NXB chính trị quốc gia, Hà Nội.
17. Vũ Trụ Phi (2004), “*Thị trường tài chính với việc huy động vốn để phát triển đội tàu vận tải biển Việt Nam*”, Tạp chí giao thông vận tải, Số 11, tr.40-41.
18. Vũ Trụ Phi (2005), “*Tình hình đội tàu vận tải biển nước ta hiện nay và giải pháp huy động vốn để đầu tư phát triển*”, Tạp chí Giao thông vận tải, Số 5, tr.59-61.
19. Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Đề án phát triển Tổng công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2001-2005 và định hướng đến năm 2010 (2001).
20. Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về việc phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến 2010 và định hướng đến năm 2020 (2003).

21. Quyết định của Thủ tướng Chính phủ về một số chính sách và cơ chế khuyến khích phát triển đội tàu biển Việt Nam (2003).
22. Nguyễn Hải Sản (1999), *Quản trị tài chính doanh nghiệp*, Nhà xuất bản Trẻ, Hà Nội.
23. PGS. TS. Vương Toàn Thuyên (1995), *Kinh tế vận tải biển*, Trường Đại học Hàng hải.
24. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2006), *Báo cáo kết quả kinh doanh năm 2005*, Hà Nội.
25. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2006), *Báo cáo kết quả kinh doanh năm 2005*, Hà Nội.
26. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2007), *Báo cáo kết quả kinh doanh năm 2006*, Hà Nội.
27. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2008), *Báo cáo kết quả kinh doanh năm 2007*, Hà Nội.
28. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (2009), *Báo cáo kết quả kinh doanh năm 2008*, Hà Nội.
29. Trung tâm thông tin, Ủy ban Kế hoạch Nhà nước (1994), *Các giải pháp huy động có hiệu quả các nguồn vốn*, Hà Nội, tr.1-80.
30. PGS. TS. Đinh Ngọc Viện (2001) – Chủ nhiệm đề tài, *Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành Hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Hà Nội, tr.78-100.
31. PGS. TS. Đinh Ngọc Viện (2001) – Chủ nhiệm đề tài, *Nghiên cứu các giải pháp tăng năng lực cạnh tranh của ngành Hàng hải Việt Nam trong điều kiện hội nhập quốc tế*, Tổng công ty Hàng hải Việt Nam, Hà Nội, tr.78-100.
32. Viện chiến lược Bộ GTVT (2002), *Quy hoạch phát triển vận tải biển Việt Nam đến năm 2010 và định hướng đến năm 2020*, NXB GTVT, Hà Nội, (III), tr.1-17.

33. THS. Nguyễn Thị Phi Yến (2000), *Vận tải biển và những biện pháp nhằm phát triển vận tải đường biển ở Việt Nam*, Luận văn THS Kinh tế, mã số: THS.00058, Trường Đại học Ngoại Thương.

II. Tài liệu tiếng Anh:

34. Hollis Chenery (1995), *Handbook of development Economics*, Harvard University, USA, pp. 150-152.
35. Frediric S. Mishkin (1992), *The Economics of Money, Banking and Financial Market*, Harper Collins Publishers, New York.
36. Fred Weston, Eugence F. Brigham (1994), *Essentials of Managerial Finance*, Harcourt Brace Jovanvich College Publishers, pp.115-119, 342-356.

III. Các website:

37. Doanh nghiệp vận tải biển: Chưa đủ thực lực để cạnh tranh
http://giaothongvantai.com.vn/Desktop.aspx/News/quan-ly/Doanh_nghiep_van_tai_bien_Chua_du_thuc_luc_de_canh_tranh/?SearchTerms=v%e1%ba%adn+t%e1%ba%a3i+bi%e1%bb%83n
38. Giới thiệu chung về Vinalines
<http://www.vinalines.com.vn/?page=about&show=1&act=0>
39. Giới thiệu về đội tàu của Vinalines
<http://www.vinalines.com.vn/?page=doitau&show=5>
40. Phát triển đội tàu biển Việt Nam: Trúng hướng, đúng loại
http://www.giaothongvantai.com.vn/Desktop.aspx/News/van-tai/Phat_trien_doi_tau_bien_Viet_Nam_Trung_huong_dung_loai/
41. Phát triển đội tàu biển Việt Nam: Vẫn còn nhiều khó khăn
<http://www.hcmutrains.edu.vn/diendan/showthread.php?t=2666>
42. Singapore đứng đầu thế giới về vận tải biển
http://giaothongvantai.com.vn/Desktop.aspx/News/quoc-te/Singapore_dung_dau_the_gioi_ve_van_tai_bien/?SearchTerms=v%e1%ba%adn+t%e1%ba%a3i+bi%e1%bb%83n

43. Phát triển đội tàu biển Việt Nam: Số lượng phải song hành với chất lượng
<http://www.giaothongvantai.com.vn/Desktop.aspx/News/quan-ly/Phat-trien-doi-tau-bien-Viet-Nam-So-luong-phai-song-hanh-voi-chat-luong/>
44. Tổng công ty Hàng hải Việt Nam- Phát triển đội tàu mạnh của quốc gia
http://www.baohaiphong.com.vn/?website_id=39&menu_id=438&parent_menu_id=438&article_id=19448&fuseaction=DISPLAY_SINGLE_ARTICLE
45. Tổng quan tình hình xuất nhập khẩu hàng hóa năm 2008
<http://www.vntrades.com/tintuc/name-News-file-article-sid-38874.htm>
46. Việt Nam có đội tàu biển đứng thứ nhì Đông Nam Á
<http://www.thanhnien.com.vn/News/Pages/200904/20090121150239.aspx>
47. Vận tải biển áp lực từ nhiều phía
<http://giaothongvantai.com.vn/Desktop.aspx/News/quan-ly/Van-tai-bien-ap-luc-tu-nhieu-phia/?SearchTerms=v%e1%ba%adn+t%e1%ba%a3i+bi%e1%bb%83n>