

## KINH TẾ - XÃ HỘI

### VÙNG HOẠT ĐỘNG TỐI ƯU CHO ĐỘI TÀU HÀNG KHÔ TỔNG HỢP CỦA VIỆT NAM

#### OPTIMAL OPERATION AREAS FOR VIETNAMESE GENERAL CARGO FLEET

NGUYỄN HỮU HÙNG\*, HỒ THỊ THU LAN

Khoa Kinh tế, Trường Đại học Hàng hải Việt Nam

\*Email liên hệ: huuhung@vimaru.edu.vn

#### Tóm tắt

*Bài báo giới thiệu phương pháp phân vùng hoạt động khai thác tối ưu trong công tác tổ chức vận tải biển dựa trên nguyên lý cực tiểu chi phí đơn vị sản phẩm vận tải nhằm hỗ trợ các doanh nghiệp vận tải biển điều phối các cỡ tàu vào các tuyến vận chuyển một cách hợp lý, góp phần nâng cao hiệu quả kinh doanh khai thác đội tàu hàng khô tổng hợp cho các chủ tàu của Việt Nam trong thị trường vận tải tàu chuyển cạnh tranh tự do.*

**Từ khóa:** Tàu hàng khô tổng hợp, chi phí đơn vị vận tải, cỡ tàu tối ưu, vùng hoạt động tối ưu.

#### Abstract

*The article introduces the methods of zoning optimally effective exploitation areas in organising maritime transport based on the principle of minimising Transport Unit cost in order to support maritime transport firms to manipulate different sizes of vessels for lines appropriately and effectively, contributing to boosting the business efficiency of exploiting General cargo Fleet for Vietnamese owners in spot market.*

**Keywords:** General cargo ships, unit cost, optimal ship size, effective exploitation areas.

#### 1. Đặt vấn đề

Thị trường kinh doanh dịch vụ vận tải tàu hàng khô tổng hợp trên thế giới chủ yếu là thị trường vận tải tàu chuyển, đây là thị trường hoàn toàn tự do (trừ thị trường vận tải nội địa của một số quốc gia, trong đó có Việt Nam theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam 2015 và Nghị định 160/2016/NĐ-CP Về điều kiện kinh doanh vận tải biển, kinh doanh dịch vụ đại lý tàu biển và dịch vụ lai dắt tàu biển) với sự tham gia của các chủ tàu của các nước có quy mô và trình độ khác nhau, tạo ra cuộc cạnh tranh thực sự khốc liệt. Các chủ tàu sẽ điều phối các tàu của mình thực hiện các nhu cầu vận tải trên bất kỳ tuyến nào đến bất kỳ đâu trên thế giới nếu xét thấy đảm bảo mục tiêu an toàn hàng hải và hiệu quả kinh tế.

Trong kinh doanh vận tải tàu hàng khô tổng hợp, việc thỏa mãn hai mục tiêu nêu trên không hoàn toàn dễ dàng khi mà thị trường không ổn định, chịu tác động của các yếu tố chi phí đầu vào theo thời gian. Thực tế, nhiều chủ tàu của Việt Nam đã gặp khó khăn trong việc khai thác đội tàu hàng khô tổng hợp trong thời gian qua mà nguyên nhân cơ bản là do việc phân bổ tàu vào các tuyến chưa thực sự khoa học, các tàu cỡ nhỏ và lạc hậu vẫn phải đi xa trong khi các tàu cỡ lớn, hiện đại lại đi quá gần.

Hiện nay các nghiên cứu trên thế giới và ở Việt Nam chủ yếu tập trung vào lĩnh vực vận tải container, còn nghiên cứu về vận tải tàu hàng khô tổng hợp thì hầu như coi nhẹ. Ở Việt Nam, chưa có các nghiên cứu công bố chỉ ra cỡ tàu nào cụ thể hoạt động khai thác trong vùng nào là tối ưu, chỉ có công bố nhu cầu tàu hàng khô tổng hợp theo quy mô và cỡ trên các tuyến chính trong Quyết định 1517/2014-QĐ-TTg phê duyệt Quy hoạch phát triển vận biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030...

Vì vậy, việc nghiên cứu tìm ra các vùng hoạt động tối ưu cho các cỡ tàu hàng khô tổng hợp của chủ tàu Việt Nam là rất hữu ích, góp phần nâng cao hiệu suất khai thác và hiệu quả kinh doanh cho họ trong những điều kiện nhất định theo từng giai đoạn, cụ thể từ 2020 đến 2025.

#### 2. Nội dung chủ yếu

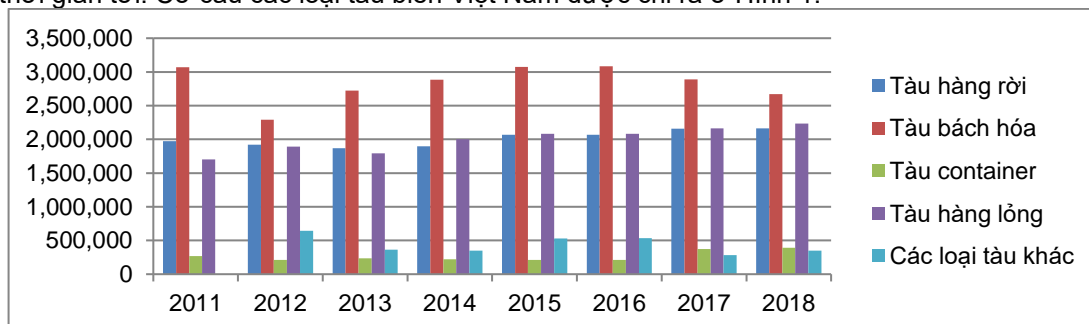
##### 2.1. Năng lực đội tàu hiện tại và định hướng phát triển đến năm 2030

###### 2.1.1. Năng lực đội tàu hiện tại

**Tàu hàng khô tổng hợp:** Theo đăng kiểm Việt Nam và đăng ký tàu biển Việt Nam, tàu hàng khô tổng hợp được xếp vào nhóm loại tàu bách hóa (General Cargo Ship). Loại tàu này được thiết kế và sử dụng để chuyên chở tất cả các loại hàng khô có bao gói riêng hoặc không có bao gói riêng.

Đội tàu hàng khô tổng hợp thế giới có xu hướng giảm theo thời gian. Theo thống kê hàng năm của UNCTAD về vận tải biển (Review of Maritime Transport) cho thấy quy mô đội tàu này giảm từ 108,9 Triệu DWT vào đầu năm 2011 (chiếm 8% tổng DWT đội tàu thế giới) xuống còn 74,8 Triệu DWT vào cuối năm 2018, (chiếm khoảng gần 4% tổng DWT của đội tàu thế giới) [5].

Đội tàu hàng khô tổng hợp của Việt Nam (VN) cũng có những biến động về tổng trọng tải trong cơ cấu đội tàu biển VN, giảm nhẹ từ hơn 3,06 triệu DWT năm 2011 xuống còn 2,67 triệu DWT vào cuối năm 2018, chiếm hơn 37% tổng trọng tải đội tàu biển Việt Nam [1]. So với đội tàu biển thế giới thì tỷ trọng tàu bách hóa của Việt Nam quá cao so với các loại tàu khác trong xu hướng chung của thế giới (gấp hơn 9 lần so với thế giới). Theo các báo cáo thống kê của ngành Hàng hải Việt Nam hàng năm thì đội tàu này đang hoạt động kém hiệu quả, cần phải thay đổi cả về lượng và chất trong thời gian tới. Cơ cấu các loại tàu biển Việt Nam được chỉ ra ở Hình 1.



(Nguồn: Cục Hàng hải Việt Nam - Báo cáo tổng kết hàng năm)

Hình 1. Cơ cấu đội tàu biển Việt Nam giai đoạn từ 2011 đến 2018

2.1.2. Định hướng phát triển về cỡ tàu hàng khô tổng hợp của Việt Nam đến năm 2030 [2]

a. Tuyến quốc tế

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

- Đi/đến các nước Đông Nam Á, Châu Á, sử dụng tàu 10 ÷ 20 ngàn DWT;
- Đi/đến các nước Châu Phi, Châu Âu, Châu Mỹ, dùng tàu 30 ÷ 50 ngàn DWT.

b. Tuyến trong nước

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

Với định hướng phát triển đội tàu hàng khô tổng hợp như trên của chính phủ Việt Nam đến năm 2030, nhưng thực tế chưa có chủ tàu nào của Việt Nam đặt đóng loại tàu này đến cỡ 20.000DWT, đang dừng lại ở cỡ xấp xỉ 15.000DWT. Xu hướng khai thác cỡ tàu của loại này còn kéo dài đến năm 2025. Đội tàu hàng khô tổng hợp của VINALINES hiện đang khai thác các cỡ 6.500DWT, 7.500DWT, 8.750DWT, 12.500DWT, 13.200DWT và 14.500DWT [3].

2.2. Vùng hoạt động tối ưu cho các cỡ tàu hàng khô tổng hợp theo mục tiêu cực tiểu chi phí đơn vị sản lượng vận tải

2.2.1. Nguyên lý

Trong cùng một vùng hoạt động, cỡ tàu tối ưu về mặt khai thác là cỡ tàu có chi phí đơn vị nhỏ nhất theo sản lượng vận tải.

2.2.2. Thiết lập dữ liệu tính toán

Dựa vào nguyên lý trên, để lựa chọn vùng hoạt động tối ưu cho các cỡ tàu khi khai thác trên các vùng có tầm cự ly khác nhau, cần lập bảng Ma trận chi phí của các cỡ tàu trên các tuyến với các tham số tính toán như sau: Các cỡ tàu (DWT<sub>i</sub>), Hệ số sử dụng trọng tải toàn bộ của tàu (α), Cự ly vận chuyển (L<sub>j</sub>) hay Vùng hoạt động, tốc độ khai thác (Vi), Thời gian khai thác của tàu theo các tác nghiệp chạy (Tc) và đỗ (Tđ), Năng suất làm hàng tại cảng (Pi), Chi phí cố định ngày tàu (Fixed cost), các chi phí phát sinh trong khi thực hiện chuyến đi (Voyage costs) liên quan đến nhiên liệu ngày chạy, ngày đỗ, chi phí sử dụng cầu bến và phí, lệ phí cảng biển.

Chi phí đơn vị của tàu gồm chi phí đơn vị tính cho 1 Tấn và cho 1 Tấn - Hải lý hàng được vận chuyển trên mỗi vùng khai thác nhất định trong điều kiện hàng hải như nhau.

Chi phí đơn vị của tàu cho 1 Tấn hàng vận chuyển được tính theo công thức sau đây [4]:

$$UC_T = \frac{\sum C}{Q}; \quad (\text{USD/Tấn}) \quad (1)$$

Chi phí đơn vị của tàu cho 1 Tấn hàng trên 1 Hải lý (Tấn luân chuyển) được tính theo công thức sau đây:

$$UC_{TNM} = \frac{\sum C}{QL}; \quad (\text{USD/Tấn - Hải Lý}) \quad (2)$$

Trong công thức (1) và (2):

UC<sub>T</sub> là chi phí đơn vị vận chuyển cho 1 Tấn hàng (USD/Tấn);

UC<sub>TNM</sub>: chi phí đơn vị vận chuyển cho 1 Tấn hàng trên 1 Hải lý (USD/Tấn - Hải lý);

ΣC là tổng chi phí khai thác của tàu trong vùng j (USD);

Q là tổng sản lượng hàng hóa vận chuyển của tàu trong chuyến đi (Tấn);

QL là tổng lượng luân chuyển hàng hóa của tàu trong chuyến đi (Tấn - Hải lý);

(Chuyến đơn giản: QL=Q\*L)

Tổng chi phí khai thác của tàu được xác định như sau:

$$\Sigma C = (T_c + T_d) * C_{CD} + T_c * C_{nlc} + T_d * C_{nld} + T_d * DWT * C_{cầu\tau\grave{a}u} + R_{l\grave{e}p\phi\grave{a}ng}; \text{ (USD)} \quad (3)$$

Trong đó:

T<sub>c</sub> là tổng thời gian tàu chạy (ngày);

T<sub>d</sub> là tổng thời gian tàu đỗ trong chuyến đi (ngày);

DWT là trọng tải toàn bộ của tàu (Tấn);

C<sub>CD</sub> là chi phí cố định ngày tàu (gán với C<sub>0</sub>); (USD/ngày);

C<sub>nlc</sub> là chi phí nhiên liệu ngày tàu chạy (gán với C<sub>1</sub>); (USD/ngày);

C<sub>nld</sub> là chi phí nhiên liệu ngày tàu đỗ (gán với C<sub>2</sub>); (USD/ngày);

C<sub>cầu tàu</sub> là chi phí tàu phải trả cho việc sử dụng cầu tàu/khu neo (gán với C<sub>3</sub>) (USD/ngày);

R<sub>lệ phí cảng</sub> là lệ phí cảng cho cả chuyến đi (gán với R<sub>4</sub>, chỉ tính theo cỡ tàu và không phụ thuộc thời gian tàu đỗ); (USD/chuyến).

Gán các đại lượng C<sub>0</sub>, C<sub>1</sub>, C<sub>2</sub>, C<sub>3</sub> và R<sub>4</sub> vào công thức 1.2 ta được:

$$\Sigma C = (T_c + T_d) * C_0 + (T_c * C_1) + (T_d * C_2) + (T_d * DWT * C_3) + R_4; \text{ (USD)} \quad (4)$$

Với:  $T_c = \frac{L}{V}; \text{ (Ngày)}$ ; và  $T_d = \frac{2 * Q}{P} = \frac{2 * \alpha * DWT}{P}; \text{ (ngày)}$

Trong đó:

Q là khối lượng hàng hóa mà tàu i vận chuyển được trong chuyến đi (Tấn);

(Đối với các tàu hàng khô tổng hợp trong hình thức kinh doanh vận tải chuyển thì các chuyến đi mang tính phổ biến là chuyến đi một chiều, do vậy khối lượng hàng hóa được tính là Q= α\*DWT);

L là khoảng cách vận chuyển (vùng hoạt động) của tàu i (Hải lý);

V là tốc độ khai thác của tàu (Hải lý/ngày);

α là hệ số lợi dụng trọng tải toàn bộ (DWT) của tàu, hệ số này phụ thuộc mức dự trữ chuyển đi của tàu nhiều hay ít. Chuyến đi càng xa thì hệ số này càng giảm. Hệ số này lấy theo thực tế tính toán của các cỡ tàu theo các vùng hoạt động, là tỷ số giữa trọng tải thực chở hàng và trọng tải toàn bộ. Trọng tải thực chở của tàu (Deadweight Cargo Capacity) là hiệu số giữa DWT và các thành phần trọng lượng cần thiết khác mà tàu mang theo trong chuyến đi như: Nhiên liệu, nước ngọt, lương thực thực phẩm (chỉ tính đủ cho từng chuyến đi đơn giản một chiều có tính thêm đến dự trữ tối thiểu từ 15% đến 20%), thuyền viên,...

P là năng suất bình quân bốc và dỡ hàng tại các cảng trong chuyến đi (Tấn/ngày).

Thay T<sub>c</sub> và T<sub>d</sub> vào công thức (4) ta có:

$$\Sigma C = \left(\frac{L_j}{V_i} + \frac{2 * \alpha * DWT}{P}\right) * C_0 + \left(\frac{L_j}{V_i}\right) * C_1 + \left(\frac{2 * \alpha * DWT}{P}\right) * C_2 + \left(\frac{2 * \alpha * DWT^2}{P}\right) * C_3 + R_4; \text{ (USD)}; \text{ (5)}$$

### 2.2.3. Tính toán chi phí đơn vị theo các phương án cỡ tàu và vùng hoạt động

Để tìm ra được cỡ tàu tối ưu trên các vùng khai thác khác nhau, chúng ta lập Ma trận tính toán cho các phương án bố trí tàu với các cỡ tàu tương đương với một số tàu hiện thời của Tổng công ty Hàng hải Việt Nam (Vinalines) đang được khai thác bởi các công ty thành viên.

Chọn mẫu tàu tính toán ứng với đội tàu hiện tại gồm 5 cỡ từ 6.500DWT đến 14.500DWT với các tham số tính toán như mô tả trong Bảng 1.

**Bảng 1. Các tham số tính toán cỡ tàu tối ưu**

Cỡ tàu (DWT)	6.500	7.500	9.000	12.500	14.500
Tốc độ (Hải lý/h)	12	12,5	13	13,5	14
Chi phí cố định ngày (USD/ngày), (C <sub>0</sub> )	3.000	3.500	4.000	4.600	5.000
Dầu FO chạy (T/ngày)	8,5	9,3	10	11	12
Dầu DO chạy (T/ngày)	0,8	1,0	1,2	1,4	1,6
Dầu DO đỗ làm hàng (T/ngày)	1,5	1,8	2,0	2,2	2,5

Chi phí nhiên liệu chạy (USD/ngày), (C1) (C1=Đơn giá nlc * suất tiêu hao/ngày)	3.840	4.270	4.660	5.225	5.680
Chi phí nhiên liệu đổ (USD/ngày), (C2) (C2=Đơn giá nld * suất tiêu hao/ngày)	825	990	1.100	1.210	1.375
*Phí cầu tàu (USD/DWT - ngày đỗ), (C3)	0,0131	0,0131	0,0131	0,0131	0,0131
*Các khoản lệ phí cảng (trọng tải, bảo đảm hàng hải, hoa tiêu, lai dắt,...), (R4)	3,484	4,029	4,421	6,399	6,526

Nguồn: Thống kê đội tàu của Vinalines

\*Thông tư 01/2016-BTC quy định về Biểu mức thu Phí, Lệ phí Hàng hải.

Việc tính toán và kết quả tính các chi phí theo các tác nghiệp chính của cỡ tàu 6.500DWT được chỉ ra ở Bảng 2, dựa vào công thức (5), với năng suất làm hàng tại các cảng tính ở mức bình quân là 2.000 tấn/ngày kể cả ngày lễ và chủ nhật (Loading/Discharge Rate: 2.000MT Per WWD-SHINC).

**Bảng 2. Chi phí của tàu 6500 DWT theo các vùng hoạt động (Li)**

DWT (1)	Li (Hải lý) (2)	Vkt (3)	$\alpha$ (4)	Các chi phí (USD)					Tổng chi (USD) =(5+6+7+8+9) (10)
				Cố định Co(L.P+2. $\alpha$ .DWT.V) V.P (5)	Nhiên liệu chạy (L.Ci) V (6)	Nhiên liệu đổ C <sub>2</sub> .2. $\alpha$ .DWT P (7)	Cầu tàu 2. $\alpha$ .DWT <sup>2</sup> .C <sub>3</sub> P (8)	Lệ phí cảng R <sub>4</sub> (9)	
6.500	500	288	0,99	26.147,56	7.031,25	5.791,50	547,94	3.484	43.002,25
	1.000	288	0,98	31.495,11	14.062,50	5.733,00	542,41	3.484	55.317,02
	1.500	288	0,97	36.842,67	21.093,75	5.674,50	536,87	3.484	67.631,79
	2.000	288	0,96	42.190,22	28.125,00	5.616,00	531,34	3.484	79.946,56
	2.500	288	0,95	47.537,78	35.156,25	5.557,50	525,80	3.484	92.261,33
	3.000	288	0,94	52.885,33	42.187,50	5.499,00	520,27	3.484	104.576,10
3.500	288	0,93	58.232,89	49.218,75	5.440,50	514,73	3.484	116.890,87	

Các cỡ tàu khác cũng tính tương tự theo các tham số của từng cỡ được lấy từ Bảng 1 và kết quả tính toán theo bảng ma trận định dạng từ cột (1) đến cột (10) giống như trong Bảng 2.

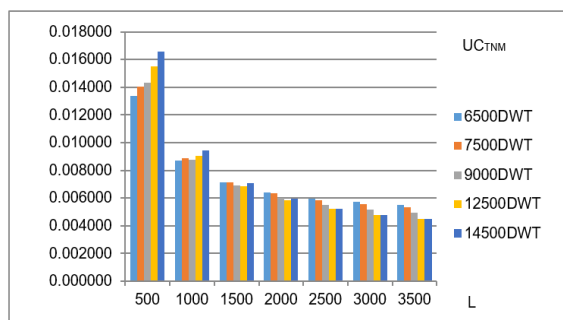
Thông qua kết quả tính toán tổng chi phí cùng với việc sử dụng các giá trị của các tham số  $\alpha$ , DWT, Li, chi phí đơn vị của từng cỡ tàu trên các vùng hoạt động được chỉ ra ở Bảng 3.

**Bảng 3. Chi phí đơn vị của các cỡ tàu tính theo Tấn (UC<sub>T</sub>) và Tấn - Hải lý (UC<sub>TNM</sub>)**

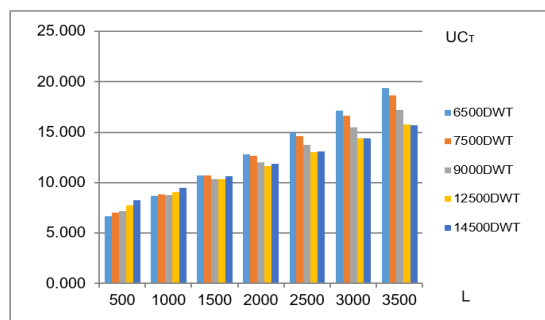
L (Hải lý)	6500 DWT		7500 DWT		9000 DWT		12500 DWT		14500DWT	
	UC <sub>T</sub>	UC <sub>TNM</sub>	UC <sub>T</sub>	UC <sub>TNM</sub>	UC <sub>T</sub>	UC <sub>TNM</sub>	UC <sub>T</sub>	UC <sub>TNM</sub>	UC <sub>T</sub>	UC <sub>TNM</sub>
500	6,68	13,37	7,02	14,04	7,17	14,33	7,4	15,49	8,28	16,57
1.000	8,68	8,68	8,86	8,86	8,76	8,76	9,02	9,02	9,45	9,45
1.500	10,73	7,15	10,73	7,16	10,38	6,92	10,31	6,88	10,65	7,10
2.000	12,81	6,41	12,65	6,33	12,04	6,02	11,64	5,82	11,86	5,93
2.500	14,94	5,98	14,61	5,84	13,73	5,49	12,99	5,20	13,11	5,24
3.000	17,12	5,71	16,61	5,54	15,46	5,15	14,38	4,79	14,37	4,79
3.500	19,34	5,52	18,65	5,33	17,22	4,92	15,79	4,51	15,67	4,48

Đơn vị tính của UC<sub>T</sub> tính bằng USD/Tấn, của UC<sub>TNM</sub> bằng 10<sup>-3</sup>USD/Tấn-Hải lý

Từ kết quả tính toán ở Bảng 3, để nhìn rõ hơn cỡ tàu tối ưu theo các khoảng cách (vùng) vận chuyển, chúng ta chuyển qua đồ thị Hình 2 và Hình 3.



Hình 2. Chi phí đơn vị các cỡ tàu theo Tấn - Hải lý



Hình 3. Chi phí đơn vị các cỡ tàu theo Tấn

**2.2.4. Vùng hoạt động khai thác tối ưu cho đội tàu hàng khô tổng hợp của Việt Nam**

Trên vùng hoạt động có khoảng cách từ 500 hải lý đến 1.000 hải lý thì tàu cỡ 6.500DWT là tối ưu với chi phí đơn vị tính theo tấn và theo tấn - hải lý đều nhỏ nhất so với các cỡ khác trong vùng đó. Ngoài ra tàu cỡ 7.500DWT trên vùng này cũng có chi phí tối ưu hơn so với 3 cỡ còn lại.

Trên vùng hoạt động có khoảng cách trên 1.000 đến 2.000 hải lý thì tàu cỡ 9.000DWT có chi phí đơn vị theo tấn nhỏ nhất. Vùng từ trên 2.000 đến 3.000 hải lý thì tàu cỡ 12.500DWT tối ưu so với 14.500DWT, nhưng vùng từ hơn 3.000 hải lý đến 5.000 hải lý [4] thì tàu 14.500DWT tối ưu nhất. Các vùng hoạt động tối ưu cho các cỡ tàu được chỉ ra ở Bảng 4.

Kết hợp với phần mềm Netpas Distance đo khoảng cách giữa các cảng biển thế giới, các vùng hoạt động tối ưu cho các cỡ tàu được chỉ ra ở Bảng 4.

**Bảng 4. Các cỡ tàu hàng khô tối ưu của Việt Nam theo các vùng hoạt động khai thác**

TT	Tuyến vận tải	Khoảng cách (Hải lý)	Mặt hàng chủ yếu	Cỡ tàu (DWT)
1	Cần Thơ - Miền Trung Miền Bắc - Hồ Chí Minh Hồ Chí Minh - Philippine	500 đến 1.000*	Gạo bao, Bách hóa, Vật liệu xây dựng	6.500 7.500 9.000*
2	Miền Bắc - Cần Thơ Hồ Chí Minh - Indonesia/ Nam Á Hồ Chí Minh - Trung Quốc/ Hàn Quốc	Trên 1.000 đến 2.000	Bách hóa, Gạo bao, Xi măng bao, Vật liệu xây dựng	12.500 9.000
3	HCM - Đông Bắc Châu Phi HCM - Nhật Bản, Triều Tiên	Trên 2.000 đến 3.000	Gạo bao, Vật liệu xây dựng, Sắt thép	12.500 14.500
4	HCM - Trung Đông, Nam Phi Tuyến chở thuê nước ngoài	Trên 3.000 đến 5.000	Gạo bao, Sắt thép, Lâm sản	14.500

**3. Kết luận**

Việc tính toán chi phí đơn vị cho các hàng khô tổng hợp cỡ tàu theo các vùng hoạt động khác nhau thông qua các công thức và các bước tính được giới thiệu ở trên là đảm bảo tính khoa học ứng dụng trong lĩnh vực vận tải biển và đủ độ tin cậy. Kết quả tính toán phù hợp với bối cảnh thực tế hiện nay và trong tương lai gần. Việc phân vùng hoạt động tối ưu cho các cỡ tàu phù hợp nguyên lý lợi thế nhờ quy mô vận tải. Kết quả phân vùng này có thể dùng để tham khảo áp dụng cho đội tàu hàng khô tổng hợp của Vinalines và một số chủ tàu khác trong giai đoạn từ năm 2020 đến năm 2025. Cụ thể:

- Trong điều kiện thị trường ổn định, khi nhận được một đơn hàng (Cargo Offer) có khoảng cách giữa hai cảng bốc và dỡ hàng nằm ngoài vùng hoạt động trong Bảng 4 thì các chủ tàu có thể cân nhắc và bỏ qua cơ hội đó để đón nhận một cơ hội khác tốt hơn, tránh vội vàng ra quyết định dẫn đến hiệu quả kinh doanh thấp hơn và vô tình tạo ra sự cạnh tranh khốc liệt theo kiểu “Lấn Vùng” của các cỡ tàu. Nguyên lý vận hành của thị trường vận tải biển là “*Mỗi cỡ tàu có một thị trường riêng, có giá cả riêng tương ứng với kích cỡ của các lô hàng*”;

- Trong trường hợp đang khai thác các cỡ tàu trên các tuyến chạy theo các hợp đồng kiểu C.O.A (Contract Of Affeignment - Hợp đồng thuê khoán vận tải các lô hàng lớn) có vùng hoạt động nằm ngoài Bảng 4 thì các chủ tàu có thể cân nhắc tái cấu trúc cỡ tàu phù hợp vào đúng vùng hoạt động tối ưu để đem lại hiệu quả cao hơn khi giá cả của hợp đồng C.O.A đã cố định theo thời gian.

**TÀI LIỆU THAM KHẢO**

- [1] Cục Hàng hải Việt Nam. *Thống kê đội tàu biển Việt Nam từ 2011 đến năm 2018*, 2019.
- [2] Quyết định 1517/2014/QĐ-TTg. *Phê duyệt Quy hoạch phát triển vận tải biển đến 2020 và định hướng đến năm 2030*.
- [3] Tổng công ty Hàng hải Việt Nam. *Thống kê đội tàu biển Vinalines*, 2019.
- [4] Martin Stoford. *Maritime Economics*, 2008.
- [5] UNCTAD, *Review of Maritime Transport*, 2018.

Ngày nhận bài: 03/10/2019  
 Ngày nhận bản sửa: 27/10/2019  
 Ngày duyệt đăng: 15/11/2019