

PHÁT TRIỂN TÀU DỊCH VỤ HẬU CẦN NGHE CÁ PHỤC VỤ ĐÁNH BẮT XA BỜ Ở TỈNH QUẢNG NINH

Nguyễn Phương Lê^{1*}, Đào Xuân Thắng², Nguyễn Xuân Định³

¹*Khoa Kinh tế và Phát triển nông thôn Học viện Nông nghiệp Việt Nam*

²*Huyện ủy Tiên Yên, tỉnh Quảng Ninh*

³*Trung ương Hội nông dân Việt Nam*

*Tác giả liên hệ: nguyennphuongle@vnua.edu.vn

Ngày nhận bài: 25.09.2019

Ngày chấp nhận đăng: 14.11.2019

TÓM TẮT

Nghiên cứu nhằm đánh giá thực trạng số lượng, chất lượng và cơ cấu đội tàu hậu cần phục vụ đánh bắt xa bờ (ĐBXB) ở tỉnh Quảng Ninh. Dựa trên thông tin thu thập từ các sở, ban ngành có liên quan ở tỉnh Quảng Ninh, cùng với số liệu điều tra từ 30 tàu dịch vụ hậu cần trên biển và 140 tàu ĐBXB, nghiên cứu chỉ ra rằng tàu dịch vụ hậu cần trên biển ở Quảng Ninh vừa ít về số lượng và không bảo đảm về chất lượng, do vậy chưa đáp ứng yêu cầu của ĐBXB nên khi đánh bắt được thì các tàu khai thác phải quay ngay vào bờ để kịp thời tiêu thụ, chế biến cho đảm bảo chất lượng. Vì vậy, thời gian bám biển không được liên tục, chi phí cho những chuyến đi biển tăng cao. Giải pháp thiết thực nhằm nâng cao năng lực của các tàu hậu cần trên biển là tăng cường các chính sách hỗ trợ để hiện đại hóa, đầu tư trang thiết bị, đa dạng hóa dịch vụ phục vụ ĐBXB.

Từ khóa: Tàu dịch vụ, hậu cần, nghề cá, đánh bắt xa bờ.

Development of Logistics Servicing Ships for Off-Shore Fishing Industry in Quang Ninh Province

ABSTRACT

This study aims to evaluate quantity, quality and structure of servicing ships for off-shore fishing ships in Quang Ninh province. Based on the secondary data collected from various departments in Quang Ninh province and primary data gathered from interviews of 30 on-sea logistic ships and 140 off-shore fishing ships, the research results showed that the number of on-sea logistic ships in Quang Ninh is small and their quality is still low that is thus not met the demands for off-shore fishing industry. As a consequence, right after the harvest, the off-shore fishing ships must come back to the seaports for fish marketing and processing in time to secure the quality. The fishing duration of the off-shore ships is thus quite short and the fishing cost is high. The feasible solutions for improving the capacity of on-sea logistics ships are the improvement of support policies for modernization, more investment for their facilities, and service diversification for off-shore fishing.

Keywords: Servicing ships, logistics, fishing industry, off-shore fishing.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Trong những năm qua, ngành thủy sản đã đạt được những kết quả ấn tượng, giá trị sản xuất thủy sản năm 2018 đạt khoảng 228.139,8 tỷ đồng, tăng 7,7% so với năm 2017, tổng sản lượng đạt khoảng 7,74 triệu tấn, tăng 7,2%, trong đó sản lượng sản lượng khai thác đạt 3,59 triệu tấn, tăng 6,0%, nuôi trồng đạt 4,15 triệu tấn, tăng 8,3%.

Tổng sản lượng khai thác thủy sản năm 2018 ước đạt 3.590,7 nghìn tấn (tăng 5,9% so với năm 2017), trong đó khai thác biển đạt 3.372,7 nghìn tấn, khai thác nội địa 218 nghìn tấn. Trong đó, sản lượng cá ngừ đại dương năm 2018 ước đạt 16.650 tấn, giảm khoảng 7% so với năm 2017 (Công ty cổ phần chứng khoán Nhất Việt, 2018).

Nhìn chung, lĩnh vực khai thác thủy sản đã có nhiều chuyển biến tích cực theo hướng tăng

cơ giới hóa và khai thác xa bờ. Mặc dù vậy, số liệu thống kê trên phạm vi cả nước cho thấy các tỉnh đều đang chú trọng phát triển đội tàu khai thác mà chưa quan tâm đúng mức đến tàu dịch vụ cho ĐBXB, bằng chứng là số lượng tàu dịch vụ hậu cần nghề cá được quy hoạch chỉ hơn 200 chiếc, quá ít so với năng lực đánh bắt thủy hải sản. Tính đến hết tháng 5/2018, cả nước có 835 tàu cá được đóng mới theo Nghị định 67/2014/NĐ-CP đi vào hoạt động, trong đó, 700 tàu khai thác hải sản, 135 tàu dịch vụ hậu cần (chiếm 16,17%) (Văn Thọ, 2018). Vì thế, phần lớn tàu khai thác vẫn phải đối mặt với tình trạng chi phí nhiên liệu cao, tư thương ép giá, gây ảnh hưởng đến hiệu quả hoạt động ĐBXB.

Quảng Ninh có bờ biển dài 250 km và vùng biển rộng 8.917 km², được xác định là một trong bốn ngư trường trọng điểm cả nước với trữ lượng nguồn lợi hải sản ước tính khoảng 100.000 tấn/năm trong đó trữ lượng hải sản vùng biển xa bờ khoảng 40.000 tấn (Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Quảng Ninh, 2016). Tương tự như tình trạng của cả nước, số lượng tàu thuyền hoạt động khai thác hải sản rất lớn song chủ yếu là tàu công suất nhỏ, khai thác ven bờ nên hiệu quả khai thác thấp. Nguyên nhân chủ yếu của hiện tượng trên là thiếu dịch vụ hậu cần, đặc biệt là thiếu tàu dịch vụ hậu cần trên biển cho đánh bắt xa bờ mặc dù ngành thủy sản chính phủ cũng như tỉnh Quảng Ninh đã và đang thực hiện nhiều chính sách để hiện đại hóa và phát triển đội tàu dịch vụ hậu cần trên biển.

Cho đến nay cũng có nhiều nghiên cứu trong và ngoài nước về phát triển hoạt động khai thác xa bờ và dịch vụ hậu cần cho đánh bắt xa bờ. Các nghiên cứu trong nước tập trung vào phát triển ngành thủy sản, nâng cao chất lượng của một số cơ sở dịch vụ hậu cần nghề cá (Lê Kim Chung, 2003; Trần Đức Phú, 2007; Nguyễn Thị Thu Hương, 2008; Nguyễn Phi Toàn, 2014), trong khi đó các nghiên cứu ở nước ngoài tập trung vào quản lý chuỗi cung ứng ngành khai thác hải sản xa bờ (Hameri & cs. 2003, Taras Gagalyuk & cs. 2009; Toke & cs. 2010). Về phát triển hệ thống tàu dịch vụ phục vụ cho ĐBXB thì ngoài một số bài viết mang tính chất đưa tin hay phóng sự của các tác giả Thủy Tiên (2015), Thanh Hoa (2018), Phan Thảo (2018)... chưa có

một nghiên cứu nào mang tính chất chuyên sâu về phát triển số lượng, cơ cấu cũng như chất lượng dịch vụ của đội tàu dịch vụ hậu cần trên biển, đặc biệt là ở tỉnh Quảng Ninh.

Mục đích của nghiên cứu này nhằm mô tả thực trạng số lượng tàu dịch vụ hậu cần và khả năng đáp ứng nhu cầu dịch vụ cho đánh bắt xa bờ, chỉ rõ những yếu tố ảnh hưởng đến phát triển đội tàu dịch vụ trên biển, trên cơ sở đó đề xuất một số giải pháp phát triển đội tàu dịch vụ hậu cần trên biển nhằm nâng cao hiệu quả đánh bắt xa bờ ở tỉnh Quảng Ninh.

2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Thông tin thứ cấp được thu thập từ các báo cáo, chương trình, kế hoạch, quyết định, số liệu thống kê của UBND tỉnh Quảng Ninh về phát triển dịch vụ hậu cần nghề cá nói chung và cảng cá phục vụ đánh bắt xa bờ nói riêng. Thông tin sơ cấp được thu thập từ 30 chủ tàu cung cấp dịch vụ trên biển (gồm 4 loại dịch vụ: thu mua hải sản - 21 tàu; dịch vụ cho người trên tàu - 3 tàu; dịch vụ cho tàu - 3 tàu; và dịch vụ bảo quản sản phẩm - 3 tàu) cho ĐBXB tại ngư trường Quảng Ninh và từ 140 tàu đánh bắt xa bờ (được xác định dựa trên công suất tàu, gồm: (i) Từ 90 CV đến dưới 200 CV; (ii) Từ 200 CV đến dưới 300CV; (iii) Từ 300 CV đến dưới 400 CV; (iv) Từ 400 CV đến 500 CV; (v) Trên 500 CV) bằng phương pháp điều tra và phỏng vấn chi tiết. Cơ cấu tàu dịch vụ và tàu ĐBXB điều tra được xác định dựa trên cơ cấu tổng thể. Thông tin được phân tích chủ yếu bằng phương pháp thống kê mô tả và so sánh. Ngoài ra, phương pháp cho điểm dựa trên thang đo Likert ở 5 mức độ (1-5 điểm) được sử dụng để đánh giá trang thiết bị và chất lượng dịch vụ của tàu dịch vụ hậu cần cho ĐBXB, trong đó: 1 - Rất kém; 2 - Kém; 3 - Bình thường; 4 - Tốt; và 5 - Rất tốt.

3. KẾT QUẢ VÀ THẢO LUẬN

3.1. Thực trạng tàu dịch vụ hậu cần trên biển cho đánh bắt xa bờ ở tỉnh Quảng Ninh

Năm 2016, toàn tỉnh Quảng Ninh có 150 tàu hậu cần dịch vụ, trong đó 69 tàu thu mua hải sản trên biển, 11 tàu sửa chữa trên biển, 15

cơ sở sản xuất nước đá, 25 tàu bán lẻ xăng dầu, 30 tàu bán ngư cụ, nhu yếu phẩm và thực phẩm trên biển. Phạm vi hoạt động có bán kính 70 hải lý, chủ yếu tại vùng biển ngư trường xa bờ của tỉnh Quảng Ninh (Bảng 1).

Số liệu điều tra cho thấy, mặc dù số lượng tàu ĐBXB tăng rất nhanh, nhưng số lượng tàu dịch vụ trên biển (2014-2016) khá ổn định, tất cả đều của tư nhân đầu tư và hoạt động, chưa hình thành được các tổ, đội để phối hợp thu mua trên biển. Các tàu này thu mua sản phẩm của các tàu khai thác trên biển, bảo quản và vận chuyển về bến cá hoặc tiêu thụ tại các chợ cá trên biển. Đồng thời cung cấp nước uống, thực phẩm, nhiên liệu, nước đá cho tàu khai thác. Phương pháp bảo quản chính là ướp đá, một số tàu có khoang thông thuỷ để giữ cá sống trong quá trình vận chuyển. Theo số liệu điều tra,

phân thành các nhóm sau:

- Tàu thu mua hải sản trên biển bán xuất khẩu hoặc bán tại các chợ dân sinh. Hiện nay các tàu này đều thu mua tất cả các loại hải sản, sau đó phân loại, bán lại cho nhau theo ngành nghề thu mua, sau đó các tàu bán cho đầu mối tiêu thụ tại các chợ hoặc tại Đông Hưng, Trung Quốc.

- Tàu cung cấp dịch vụ trên biển, chủ yếu gồm các loại sau: Tàu cung cấp dịch vụ cho người lao động trên biển, nhu yếu phẩm, quần áo, vật dụng sinh hoạt, thực phẩm, ngư cụ; giải trí; tàu cung cấp dịch vụ cho hoạt động của tàu cá: Tàu cung cấp dầu; tàu sửa chữa cơ khí và cung cấp linh kiện thay thế; tàu cung cấp sửa chữa động cơ điện, ti vi, quạt... Hiện nay có 25 tàu bán lẻ xăng dầu trên biển, cửa sông. Đây là nguồn cung cấp xăng dầu chủ yếu cho các tàu cá.

Bảng 1. Tình hình phát triển tàu dịch vụ trên biển của tỉnh Quảng Ninh giai đoạn 2014-2016

Loại hình dịch vụ	Số lượng (tàu)			So sánh (%)		
	2014	2015	2016	2015/2014	2016/2015	Bình quân
Thu mua hải sản	64	63	69	98,4	109,5	103,8
Bán nhu yếu phẩm, ngư cụ	25	27	30	108,0	111,1	109,5
Bán đá ướp lạnh, nước ngọt	14	15	15	107,1	100,0	103,5
Sửa chữa	10	11	11	110,0	100,0	104,9
Bán xăng, dầu	23	23	25	100,0	108,7	104,3
Tổng số	136	139	150	102,2	107,9	105,0

Nguồn: Sở Nông nghiệp và PTNT tỉnh Quảng Ninh, 2016.

Bảng 2. Trang thiết bị và công nghệ của tàu dịch vụ trên biển tại các điểm nghiên cứu năm 2016 (ĐVT: Trung bình cái/tàu)

Chỉ tiêu	Dịch vụ thu mua	Dịch vụ cho người	Dịch vụ cho tàu	Dịch vụ bảo quản
Tổng số tàu điều tra	21	3	3	3
Máy định vị	1	0,3	0	1
Máy liên lạc	1	1	1	1
Đèn chiếu sáng	1	1	1	1
Máy phát điện	1	1	1	1
Cân điện tử	1	1	0	1
Hầm đá	1	0	0	1
Máy hàn	0	0	1	0
Mắt cắt	0	0	1	0
Máy tiện	0	0	1	0
Máy khoan	0	0	1	0

Về cung cấp dịch vụ bảo quản hải sản như nước đá, hiện nay có khoảng 15 cơ sở sản xuất nước đá với công suất khoảng 300 tấn/ngày. Hệ thống kho lạnh chỉ có ở các nhà máy chế biến thủy sản phục vụ cho nhu cầu nội bộ hầu như không phục vụ nhu cầu bên ngoài.

Trang thiết bị trên các tàu (Bảng 2) nhìn chung đáp ứng cơ bản yêu cầu sản xuất, kinh doanh hiện nay, qua điều tra các tàu đều tự trang bị được máy định vị, hệ thống chiếu sáng, máy liên lạc. Tuy nhiên những thiết bị trên chủ yếu phục vụ việc di chuyển của tàu và phục vụ người lao động trên tàu, chưa có các thiết bị chuyên dùng cho việc tìm hiểu thị trường, thông tin rao bán sản phẩm, thiết bị nâng hạ, hay các thiết bị bảo quản công nghệ cao.

Nhìn chung, các tàu dịch vụ hậu cần đang hoạt động đơn lẻ, tự phát, thiếu sự đồng bộ và một chiến lược rõ ràng, chưa hình thành được chuỗi liên kết, do đó chưa tối ưu được chi phí, dẫn tới giá thành dịch vụ còn cao. Do đa số tàu dịch vụ có công suất nhỏ (từ 90 đến 400 CV), nên chưa thể vươn tới các ngư trường xa (Hoàng Sa, Trường Sa). Hiện tượng ép giá, tranh mua vẫn còn xảy ra.

Theo đánh giá của chủ tàu ĐBXB (Hình 1) các tàu thu mua có chủ yếu là công suất nhỏ dẫn tới khả năng thu mua không lớn (2,25 điểm) do vậy khi ngư dân trúng vụ thì phải nhiều tàu mới có thể thu mua hết. Trang thiết bị ở mức trung bình (2,75 điểm), kém nhất là chế biến và

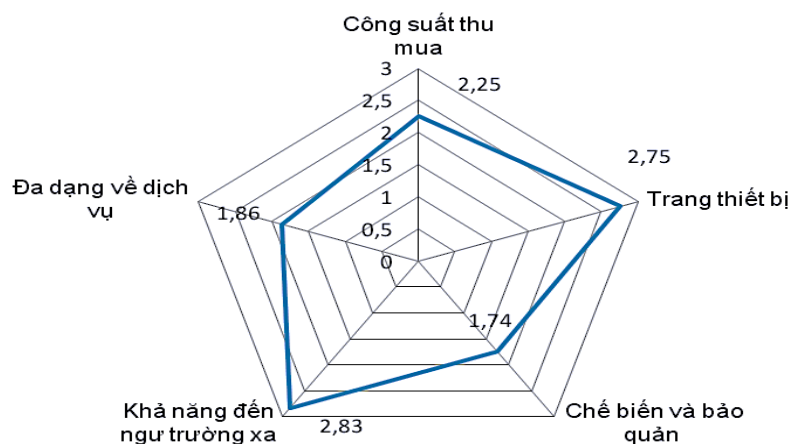
bảo quản hải sản (1,74 điểm), các tàu sử dụng đá lạnh để bảo quản theo cách truyền thống, chưa có tàu nào có khả năng chế biến hải sản ngay trên biển. Mỗi tàu thông thường chỉ cung cấp một loại dịch vụ, do vậy nội dung đa dạng về dịch vụ được đánh giá ở mức kém (1,86 điểm), đây là nội dung gây chi phí nhiều nhất do các tàu ĐBXB phải di chuyển nhiều nơi để sử dụng dịch vụ phục vụ đánh bắt.

3.2. Hoạt động cung ứng dịch vụ cho đánh bắt xa bờ của tàu dịch vụ hậu cần trên biển ở tỉnh Quảng Ninh

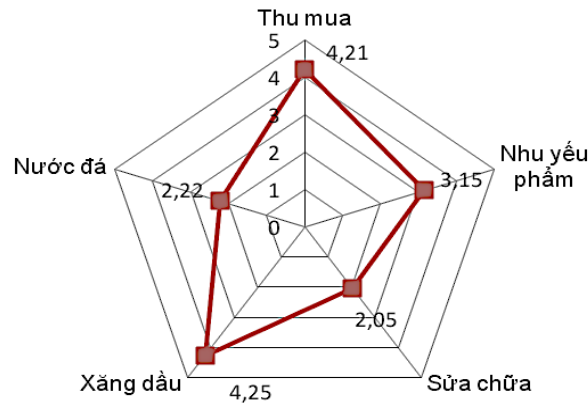
3.2.1. Dịch vụ cung ứng đầu vào

Tàu cung cấp dịch vụ trên biển bao gồm: (i) Cung cấp dịch vụ cho hoạt động của tàu ĐBXB (dầu máy, sửa chữa cơ khí, sửa chữa động cơ điện); (ii) Cung cấp dịch vụ cho người trên tàu ĐBXB (nhu yếu phẩm, thực phẩm, vật dụng sinh hoạt, nước ngọt, ngư cụ); (iii) Thu mua hải sản; (iv) Cung cấp đá ướp lạnh. Nhìn chung dịch vụ trên biển hiện nay đa dạng, đáp ứng được các nhu cầu của ĐBXB.

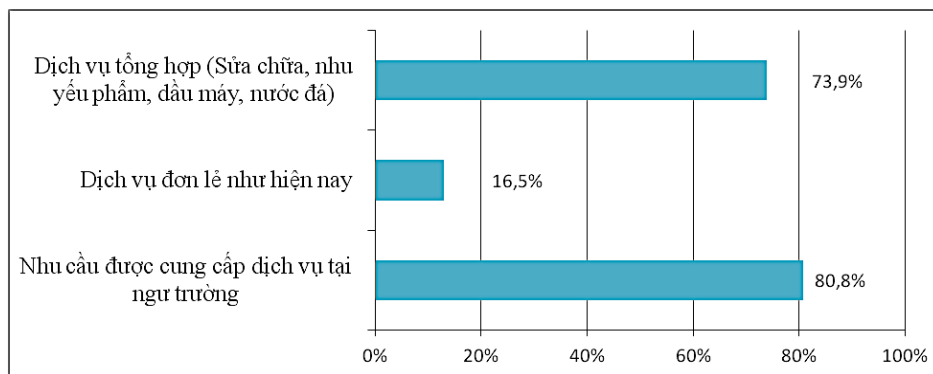
Theo kết quả điều tra (Hình 2) dịch vụ thu mua trên biển và dịch vụ cung cấp xăng dầu, hiện nay được các tàu ĐBXB đánh giá tốt (4,21 điểm) bởi sự kịp thời, giá thu mua ổn định, giúp cho ngư dân tránh phải đi lại bán sản phẩm, tiết kiệm được chi phí, có thời gian đánh bắt nhiều hơn.



Hình 1. Đánh giá của ngư dân về hạ tầng các cơ sở cung cấp dịch vụ trên biển tại ngư trường tỉnh Quảng Ninh năm 2016



Hình 2. Đánh giá của ngư dân về khả năng đáp ứng của tàu cung cấp dịch vụ trên biển



Hình 3. Nhu cầu dịch vụ hậu cần của tàu đánh bắt xa bờ tại ngư trường

Dịch vụ sửa chữa trên biển được đánh giá kém (2,06 điểm) do giá công sửa chữa còn cao, tay nghề kỹ thuật yếu, hạ tầng sửa chữa chưa đầy đủ, chưa thể khắc phục ngay những hỏng hóc phức tạp. Dịch vụ cung cấp nước đá hiện nay, tuy giá thành rẻ hơn trong bờ, nhưng được đánh giá kém (2,22 điểm) do chưa đáp ứng được nhu cầu của các tàu ĐBXB. Dịch vụ cung cấp nhu yếu phẩm được đánh giá trung bình (3,15 điểm) với lý do giá thành còn cao, chưa phong phú.

Như vậy có thể thấy, dịch vụ trên biển hiện nay (cung cấp nước đá; sửa chữa tàu cá; cung cấp nhu yếu phẩm) chưa đáp ứng được nhu cầu hậu cần cho ĐBXB. Nguyên nhân do phát triển còn manh mún, nhỏ lẻ, tự phát, chưa tối ưu được hoạt động. Do vậy thời gian tới cần có sự hỗ trợ của nhà nước, sự tham gia của các doanh nghiệp tư nhân có tiềm lực để hình thành các tàu cung cấp đa dịch vụ trên biển (thu mua hải sản, chế biến trên biển, cung cấp nhu yếu phẩm, sửa chữa) để tối ưu hóa hoạt động, bám biển lâu hơn, vươn xa hơn hỗ trợ tốt hơn cho ngư dân ĐBXB.

3.2.2. Dịch vụ tiêu thụ sản phẩm

Hoạt động thu mua hải sản trên biển phát triển rất đa dạng, hoạt động chủ yếu trên cơ sở các mối quan hệ thân quen, đây là kênh tiêu thụ chủ yếu của các tàu ĐBXB. Khi đánh bắt đủ sản lượng, tàu ĐBXB liên hệ với các tàu thu mua để thu mua tại chỗ với số lượng lớn. Các giao dịch được tiến hành nhanh chóng và thuận tiện trên cơ sở niềm tin đã có từ trước. Thậm chí trên mối quan hệ thân quen, tàu thu mua hải sản sẵn sàng ứng tiền trước cho tàu ĐBXB, sau đó trừ vào số lượng hải sản thu mua. Như vậy, hiện nay dịch vụ thu mua hải sản trên biển phát triển mạnh, các cơ sở liên quan có mối liên kết chặt chẽ, tin tưởng lẫn nhau, ngoài việc mua bán trao đổi sản phẩm, các tàu dịch vụ và tàu ĐBXB còn luôn hỗ trợ nhau trong các hoạt động khác, từ đó tạo nên mối quan hệ gắn bó, khó tách rời. Tuy nhiên, vấn đề đặt ra hiện nay là, quá trình phát triển tàu dịch vụ thu mua trên biển hoàn toàn do tư nhân đầu tư, mang tính tự phát, nhỏ lẻ, manh mún, thiếu sự liên kết giữa

các tàu thu mua, hiện tượng tranh mua, tranh bán vẫn còn xảy ra.

Kết quả điều tra cho thấy có 80,8% tàu ĐBXB mong muốn được cung cấp dịch vụ tại ngư trường đánh bắt, 73,9% tàu mong muốn được cung cấp dịch vụ tổng hợp tại ngư trường (sửa chữa, nhu yếu phẩm, dầu máy, nước đá) với lý do tàu không phải di chuyển nhiều để bán sản phẩm và tiết kiệm được chi phí, thời gian, từ đó nâng cao sản lượng đánh bắt, nâng cao thu nhập. Tuy nhiên, có đến 16,5% các tàu ĐBXB quen với cách cung cấp, tin tưởng vào các tàu cung cấp dịch vụ hiện nay, do vậy không muốn thay đổi phương thức cung cấp dịch vụ trên biển (Hình 3).

3.2.3. Kết quả cung cấp dịch vụ cho đánh bắt xa bờ

Mặc dù số lượng tàu ĐBXB tăng nhanh (bình quân 19,9%/năm giai đoạn 2010-2015), nhưng số lượng tàu dịch vụ trên biển tăng không đáng kể. Với 150 tàu hoạt động dịch vụ và mua bán hải sản trên biển hiện nay cơ bản đáp ứng được nhu cầu hậu cần cho ĐBXB tại ngư trường Quảng Ninh. Việc cung cấp chủ yếu dựa trên các mối quan hệ quen biết sẵn có, liên lạc qua điện thoại hoặc máy bộ đàm. Giao dịch dựa trên uy tín và sự tin tưởng lẫn nhau, một số tàu thậm chí cho nợ tiền mua hàng, hoặc cho ứng trước tiền, sau khi có sản phẩm thì thanh toán. Như vậy có thể nói, phương thức cung cấp dịch vụ vẫn theo cách nhỏ, lẻ manh mún, thiếu sự đồng bộ và sự liên kết theo chuỗi trong cung cấp dịch vụ và tiêu thụ sản phẩm.

Qua điều tra 140 tàu ĐBXB (Bảng 3) với tổng công suất 27.669 CV cho thấy trung bình một tàu, trong mỗi chuyến đánh bắt, chi phí bình quân cho các dịch vụ hậu cần khoảng 136,72 triệu đồng, trong đó gần 1/2 là mua trong bờ, số còn lại mua của các tàu dịch vụ trên biển. Như vậy với 462 tàu ĐBXB hiện nay thì chi phí sử dụng các dịch vụ hậu cần cho một chuyến đánh bắt khoảng 63 tỷ đồng.

Bảng 4 cho thấy 100% tàu ĐBXB đều sử dụng dịch vụ trên biển, để tiết kiệm chi phí và tăng thời gian đánh bắt tại ngư trường, vươn tới các ngư trường xa, nâng cao hiệu quả ĐBXB. Các tàu dịch vụ trên biển hiện nay có kết quả kinh doanh tốt, đáp ứng cơ bản các nhu cầu cho người, cho tàu, cho việc khai thác trên biển. Trong quá trình cạnh tranh kinh doanh, các tàu dịch vụ còn tồn tại đến nay đều là các tàu có uy tín, hình thành các mối quan hệ bền chắc trong mua bán. So sánh giữa nhu cầu (Bảng 3) với khả năng cung ứng (Bảng 4) cho thấy tàu dịch vụ hậu cần của tỉnh Quảng Ninh chỉ đáp ứng được khoảng 50% nhu cầu của các tàu khai thác cả về cung cấp nguyên nhiên liệu và tiêu thụ sản phẩm.

3.3. Những bất cập và giải pháp phát triển tàu dịch vụ hậu cần trên biển cho đánh bắt xa bờ ở tỉnh Quảng Ninh

3.3.1. Bất cập trong phát triển tàu dịch vụ hậu cần

- Về chính sách phát triển và quản lý nhà nước đối với tàu dịch vụ hậu cần nghề cá

Bảng 3. Nhu cầu dịch vụ của tàu đánh bắt xa bờ cho một chuyến đánh bắt xa bờ tại tỉnh Quảng Ninh

Dịch vụ	ĐVT	Mua/bán trên biển		Mua/bán tại bờ	
		Số lượng	Giá trị (trđ)	Số lượng	Giá trị (trđ)
Nước đá	tấn	19,41	15,5	19,41	19,41
Nước ngọt	lít	3.300	0,165	3.300	0,165
Dầu	lít	2.219	32,17	2.219	31,06
Nhu yếu phẩm	kg	150	5,25	150	3
Ngư cụ, thiết bị	lần	1	5	1	5
Bán sản phẩm	tấn	48,533	455,08	0	0
Mua khác	lần	2	10	0	0

Bảng 4. Tình hình kinh doanh của tàu dịch vụ năm 2016

Chỉ tiêu	ĐVT	Dịch vụ thu mua	Dịch vụ cho người	Dịch vụ cho tàu	Dịch vụ bảo quản
Tổng số tàu điều tra	Tàu	21	3	3	3
Số chuyến đi trung bình/tháng	Chuyến	10	20	10	15
Doanh số trung bình/chuyến	Trđ	80,5	15,7	35,3	24,2
Lợi nhuận trung bình/chuyến	Trđ	16,1	3,14	8,82	7,26

Đối với hệ thống tàu dịch vụ trên biển, chính phủ và tỉnh Quảng Ninh chưa có chính sách hỗ trợ đặc thù, các chính sách của nhà nước tập trung hỗ trợ cho tàu ĐBXB như: Hỗ trợ lãi suất, bảo hiểm tai nạn thuyền viên, bảo hiểm tàu... Theo Nghị định 67/2014/NĐ-CP, tỉnh Quảng Ninh được phân bổ chỉ tiêu đóng 34 tàu khai thác, 5 tàu dịch vụ hậu cần khai thác hải sản. Sau hơn 2 năm triển khai, toàn tỉnh đã có 12 tàu ĐBXB được đóng mới, hiện đã có 4 tàu đi vào hoạt động, các chủ tàu đang bắt đầu trả nợ ngân hàng, song chưa có tàu dịch vụ trên biển nào được đóng (Phạm Tăng, 2017).

- Về quản lý nhà nước

Tàu dịch vụ hậu cần chưa có quy hoạch phát triển, chưa quản lý cấp phép hoạt động, các cơ sở khó tiếp cận với các nguồn vốn dẫn đến tàu dịch vụ hậu cần phát triển theo kiểu tự phát, manh mún. Số lượng tàu dịch vụ/tàu khai thác ở tỉnh Quảng Ninh là 0,32 cao hơn so với bình quân chung của cả nước là 0,09 hay tỉnh Bến Tre là 0,006.

- Về năng lực của tàu dịch vụ hậu cần

Theo số liệu thống kê, 100% tàu dịch vụ trên biển (không kể tàu cung cấp xăng, dầu) là tàu vỏ gỗ, trọng tải nhỏ (công suất từ 90 đến dưới 400 CV), không đi được xa và dài ngày liên tục trên biển (hiện tại tàu dịch vụ chỉ đi từ 1,5 đến 3 ngày/chuyến), đa phần mỗi tàu chỉ cung cấp một loại dịch vụ, chủ yếu là mua sản phẩm thô, công nghệ bảo quản hải sản còn rất lạc hậu, chưa có tàu chế biến hải sản ngay trên biển. Do vậy, cần có chính sách khuyến khích đóng tàu dịch vụ có trọng tải lớn, đi được đến các ngư trường xa và có thể đi dài ngày trên biển, đặc biệt là áp dụng các công nghệ sơ chế và bảo quản sản phẩm sau thu mua, giúp giảm giá thành sản phẩm, nâng cao chất lượng sản phẩm, hỗ trợ ngư dân được tốt hơn.

- Sự đơn lẻ của các loại dịch vụ cung cấp

Các tàu cung cấp dịch vụ trên biển còn phát triển manh mún, cung cấp các dịch vụ đơn lẻ, thiếu sự liên kết trong thực hiện dịch vụ trên biển. Các tàu ĐBXB khi sử dụng các dịch vụ đầu vào cho khai thác hải sản trên biển phải di chuyển nhiều lần để sửa chữa nhỏ, mua nước đá, mua dầu, mua nhu yếu phẩm (mỗi lần di chuyển chỉ sử dụng được một dịch vụ) do vậy rất lãng phí về thời gian, công sức và nhiên liệu.

3.3.2. Giải pháp phát triển tàu dịch vụ hậu cần trên biển

Để khắc phục những bất cập nêu trên, những giải pháp cần được thực hiện trong thời gian tới được nghiên cứu đề xuất gồm:

- Hoàn thiện công tác quản lý nhà nước đối với tàu dịch vụ hậu cần

Tỉnh Quảng Ninh cần quan tâm: (i) Xây dựng quy hoạch phát triển đội tàu dịch vụ hậu cần nghề cá trên biển đồng bộ với các loại hình dịch vụ nghề cá khác, đáp ứng tốt nhu cầu phát triển của ngành ĐBXB hiện nay; (ii) Xây dựng và ban hành các quy định về tiêu chuẩn, điều kiện hoạt động của tàu cung cấp dịch vụ, thực hiện cấp phép hoạt động đối với tàu DVHCNC; (iii) Có cơ chế, chính sách (hỗ trợ ngư dân tiếp cận hiệu quả với vốn vay, hỗ trợ đào tạo nghề, hỗ trợ công nghệ bảo quản hải sản, hỗ trợ chuyển đổi loại hình dịch vụ đang cấp thiết hiện nay) để có nguồn lực mạnh mẽ phục vụ phát triển.

- Hiện đại hóa đội tàu dịch vụ

Theo Nghị định 67/2014/NĐ-CP những cá nhân, đơn vị có nhu cầu đóng mới tàu dịch vụ hậu cần cho ĐBXB sẽ được hỗ trợ vay vốn với giá trị vay từ 70-95% giá trị đóng tàu, lãi suất ưu đãi từ 1-3%/năm... Khi sửa chữa, nâng cấp tàu, chủ tàu được hỗ trợ vay vốn tối đa 70% tổng

giá trị nâng cấp tàu với lãi suất 3%/năm khi nâng cấp công suất tàu lên hơn 400CV. Ngoài ra, các tàu hoạt động dịch vụ hậu cần khai thác thủy sản xa bờ có công suất từ 400CV trở lên còn được hỗ trợ chi phí vận chuyển hàng hóa từ đất liền ra tàu khai thác thủy sản xa bờ và vận chuyển sản phẩm thủy sản về đất liền với mức hỗ trợ từ 40-80 triệu đồng/chuyến và hỗ trợ 10 chuyến/năm; hỗ trợ 100% chi phí bảo hiểm thuyền viên và 70-90% chi phí bảo hiểm tàu... Để các chủ tàu dịch vụ hậu cần tiếp cận được với các hỗ trợ này, Chính phủ cũng như tỉnh Quảng Ninh cần có cơ chế đặc biệt, nhất là đơn giản hóa thủ tục để khuyến khích các doanh nghiệp tư nhân đầu tư tàu dịch vụ vỏ thép hiện đại, công suất lớn, công nghệ bảo quản hải sản hiện đại có thể thu mua dài ngày trên biển phục vụ ngư dân vươn khơi đến các ngư trường xa để khai thác gắn với bảo vệ chủ quyền quốc gia trên biển.

- Đa dạng và tối ưu hóa hoạt động dịch vụ trên biển

Để tối ưu hóa các hoạt động của tàu dịch vụ trên biển, tỉnh Quảng Ninh cần: (i) Khuyến khích các tổ chức, doanh nghiệp, HTX có tiềm lực, sáp nhập, mua lại các cơ sở nhỏ lẻ để hình thành các tổ đội sản xuất và cung cấp DVHCNC trên biển để có sự liên kết, phối hợp, hỗ trợ sản xuất và cung cấp dịch vụ trên biển, tối ưu được hoạt động, giảm thiểu chi phí, giảm giá thành sản phẩm giúp ngư dân vươn tới ngư trường xa hơn, chuyển đánh bắt được dài ngày hơn; (ii) Có chính sách ưu tiên các tổ chức kinh tế, doanh nghiệp, HTX phát triển tàu cung cấp dịch vụ có công suất lớn, phạm vi hoạt động rộng, có thể cung cấp dịch vụ trên biển dài ngày, chế biến hải sản trên biển để vươn tới các ngư trường xa bờ như Hoàng Sa, Trường Sa; (iii) Từng bước định hướng và khuyến khích phát triển mô hình phát triển tàu dịch vụ công suất lớn, cung cấp dịch vụ tổng hợp đa chức năng (sửa chữa thay thế thiết bị, cung cấp các dịch vụ và thu mua chế biến hải sản) ngay tại ngư trường xa bờ để giúp cho ngư dân yên tâm bám biển sản xuất.

4. KẾT LUẬN

Mặc dù có tiềm năng ngư trường cho ĐBXB lớn, song trong những năm qua hoạt động

ĐBXB ở tỉnh Quảng Ninh mới đạt 38% tổng sản lượng khai thác. Nguyên nhân là do tàu khai thác thủy sản của ngư dân trong tỉnh chủ yếu là tàu gỗ, công suất thấp (dưới 20CV). Ngoài ra, thiếu tàu dịch vụ hậu cần trên biển cũng là một trong những lý do khiến cho hoạt động ĐBXB chưa phát triển tương xứng với tiềm năng và hiệu quả khai thác thấp. Tóm lại, kết quả nghiên cứu cho thấy 100% tàu dịch vụ hậu cần trên biển của tỉnh Quảng Ninh có quy mô nhỏ, hình thành tự phát với trang thiết bị và công nghệ, thiết bị lạc hậu. Trên địa bàn tỉnh chưa có các tàu dịch vụ trọng tải lớn, cung cấp đa dịch vụ, đặc biệt là tàu có thể sơ chế, chế biến hải sản ngay trên biển và hoạt động dài ngày trên biển. Các tàu dịch vụ trên biển ở tỉnh Quảng Ninh thường chỉ cung cấp một loại dịch vụ đơn lẻ, chưa kết hợp được nhiều loại dịch vụ để tối ưu hoạt động. Do vậy, hoàn thiện của đội tàu dịch vụ hậu cần trên biển là một trong những giải pháp quan trọng thúc đẩy phát triển hoạt động khai thác hải sản xa bờ.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Chính phủ (2014). Nghị định số 67/2014/NĐ-CP, ngày 07 tháng 7 năm 2014 về một số chính sách phát triển thủy sản.
- Công ty cổ phần chứng khoán Nhất Việt (2018). Báo cáo ngành thủy sản năm 2018. Truy cập từ www.vfs.com.vn, ngày 5 tháng 6 năm 2019.
- Hameri A.P. & Pálsson J. (2003). Supply chain management in the fishing industry: the case of Iceland. *International Journal of Logistics: Research and Applications*. 6(3): 137-149.
- Lê Kim Chung (2003). Công nghiệp hoá, hiện đại hoá ngành thủy sản ở duyên hải Nam Trung bộ. Luận án tiến sĩ. Học viện Chính trị Quốc gia Hồ Chí Minh.
- Nguyễn Phi Toàn (2014). Nghiên cứu xây dựng mô hình dịch vụ hậu cần cho nghề khai thác hải sản xa bờ ở vùng biển miền Trung. Đề tài nghiên cứu được phê duyệt tại Quyết định số 5296/BNN-KHCN ngày 12 tháng 12 năm 2014 của Bộ Nông nghiệp và Phát triển Nông thôn.
- Nguyễn Thị Thu Hương (2008). Phát triển ngành công nghệ chế biến thủy sản định hướng xuất khẩu tại Đà Nẵng. Luận án tiến sĩ, Trường Đại học Đà Nẵng.
- Phạm Tăng (2017). Gia hạn Nghị định 67: Cơ hội lại mở ra cho tàu lớn vươn khơi. Truy cập từ <http://baoquangninh.com.vn/kinh-te/201701/gia->

- han-nghi-dinh-67-co-hoi-lai-mo-ra-cho-tau-lon-vuon-khoi-2329714/index.htm, ngày 21/09/2018.
- Phan Thảo (2018). Cải tổ “hậu cần” để thúc đẩy phát triển nghề cá. Truy cập từ <http://thuysanvietnam.com.vn/cai-to-hau-can-de-thuc-day-phat-trien-nghe-ca-article-20711.tsvn>, ngày 10/6/2019.
- Taras G., Hanf J.H. & Christina S. (2009). Managing supply chains successfully: An empirical testing of success of supply chain networks in the German fish sector. Retrieved from <https://www.researchgate.net/publication/46473134/download> on September 16, 2018.
- Thanh Hoa (2018). Phát triển đội tàu dịch vụ hậu cần nghề cá. Truy cập từ <http://baonamdinh.com.vn/channel/5085/201801/phat-trien-doi-tau-dich-vu-hau-can-nghe-ca-2522817/>, ngày 10/5/2019.
- Thủy Tiên (2015). Tàu dịch vụ hậu cần nghề cá: Chưa đáp ứng nhu cầu. Truy cập từ <https://tepbac.com/tin-tuc/full/tau-dich-vu-hau-can-nghe-ca-chua-dap-ung-nhu-cau-15229.html>, ngày 10/6/2019.
- Toke K.J. (2010). The Fish Industry-Toward Supply Chain Modeling. Retrieved from https://www.researchgate.net/publication/233315205_The_Fish_Industry-Toward_Supply_Chain_Modeling on September 16, 2018.
- Trần Đức Phú (2007). Nghiên cứu thực trạng nghề lưới vây xa bờ và quy trình khai thác nghề vây cá ngừ tại vùng biển Cà Mau. Luận án tiến sĩ, Đại học Thái Nguyên.
- Văn Thọ (2018). Hội nghị đánh giá kết quả triển khai Hệ thống quan sát tàu cá, vùng đánh bắt và nguồn lợi thủy sản bằng công nghệ vệ tinh. Truy cập từ <https://www.mard.gov.vn/Pages/hoi-nghi-danh-gia-ket-qua-trien-khai-he-thong-quan-sat-tau-ca-vung-danh-bat-va-nguon-loi-.aspx>, ngày 3/5/2019.