

# HIỆU QUẢ KINH TẾ THEO NHÓM CÔNG SUẤT TÀU CỦA CÁC TÀU CÂU CÁ NGỪ ĐẠI DƯƠNG Ở TỈNH KHÁNH HÒA

Cao Thị Hồng Nga<sup>1</sup>

## ABSTRACT

*Study on the economic efficiency of three offshore vessel groups categorized based on engine capacity (hp) ( $hp < 90$ ,  $90 \leq hp \leq 150$ ,  $hp > 150$ ) of Khanh Hoa province showed that the group without subsidy from the government of Vietnam, the return on investment (ROI) of vessels with the engine capacity of less than 90 hp was 32.6%, return on investment (ROI) of intermediate group with the engine capacity ranging from 90 hp to 150 hp was 17.5%, and 11.8% for the last group. Furthermore, the group with subsidy from the government of Vietnam, the return on investment (ROI) of the vessel group with less than 90 hp was 47.9%, return on investment (ROI) of the middle group was 25.6%, and 16.4% for the vessel group with larger than 150 hp. This study also demonstrated that the vessel group with the biggest engines, larger than 150 hp obtained the highest profit margin but had the smallest return on investment (ROI).*

**Keywords:** *offshore longline fishery, economics efficiency*

**Title:** *Study on economic efficiency in horse power group on the offshore long line fishery in Khanh Hoa province*

## TÓM TẮT

*Nghiên cứu về hiệu quả kinh tế của ba nhóm tàu nghề câu cá ngừ đại dương được phân chia dựa trên công suất của tàu ( $hp < 90$ ,  $90 \leq hp \leq 150$ ,  $hp > 150$ ) tại tỉnh Khánh Hòa, chỉ ra rằng nếu không có sự trợ cấp của chính phủ, tỷ suất thu hồi vốn (ROI) của nhóm tàu công suất dưới 90 hp là 32,6%, nhóm tàu với công suất từ 90hp đến 150hp là 17,5%, nhóm tàu công suất >150 hp là 11,8%. Với sự trợ cấp từ chính phủ, tỷ suất thu hồi vốn (ROI) của nhóm tàu công suất dưới 90 hp là 47,9%, nhóm tàu với công suất từ 90hp đến 150hp là 25,6%, nhóm tàu công suất >150 hp là 16,4%. Đồng thời kết quả nghiên cứu này cũng cho thấy rằng nhóm tàu có công suất lớn nhất (>150hp) thì có tỷ suất lợi nhuận là cao nhất nhưng tỷ suất thu hồi vốn (ROI) là thấp nhất*

**Từ khóa:** *nghề câu đại dương, hiệu quả kinh tế*

## 1 ĐẶT VẤN ĐỀ

Chính phủ Việt Nam đã có chính sách phát triển đánh bắt cá xa bờ vào những năm 1990 nhằm làm giảm áp lực khai thác ở vùng ven biển cũng như gia tăng sản lượng sản phẩm thủy sản cho việc tiêu thụ trong nước và xuất khẩu, trong đó, đối tượng đánh bắt chủ yếu là cá ngừ đại dương.

Khánh Hòa là một tỉnh thuộc Nam Trung Bộ có nhiều tiềm năng để phát triển nghề khai thác hải sản với tổng sản lượng khai thác những năm gần đây dao động trong khoảng 65 đến 75 ngàn tấn và tổng số tàu thuyền đánh bắt là 10.535 chiếc (12/2010), trong đó, số lượng tàu đánh bắt xa bờ ( $\geq 90$  Hp) chỉ chiếm hơn 7% (TTTĐTKH, 2010). Tuy nhiên, số tàu đánh bắt xa bờ có xu hướng giảm dần từ

<sup>1</sup> Khoa Kinh tế, Trường Đại học Nha Trang

200 tàu vào năm 2001 (Long *et al.*, 2008) xuống còn 107 chiếc vào năm 2009 (Vietsea, 2009). Vì thế cần một cuộc nghiên cứu về hiệu quả kinh tế theo từng nhóm công suất tàu để các chủ tàu, cho những nhà làm chính sách,... để biết được thực trạng thực tế về kinh tế của đội tàu.

Bài báo này bao gồm mục tiêu chính: (i) Đo lường kết quả doanh thu và chi phí của từng nhóm công suất tàu ( $hp < 90$ ,  $90 \leq hp \leq 150$ ,  $hp > 150$ ): doanh thu thuần, giá trị gia tăng thuần, dòng tiền mặt thuần, tỷ suất lợi nhuận, và tỷ suất thu hồi vốn (ROI)...; (ii) xác định nhóm tàu nào đạt được tỷ suất thu hồi vốn (ROI) cao nhất.

## 2 ĐỐI TƯỢNG VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

### 2.1 Đối tượng nghiên cứu

Doanh thu thuần, giá trị gia tăng thuần, dòng tiền mặt thuần, tỷ suất lợi nhuận, tỷ suất thu hồi vốn (ROI) của ba nhóm tàu nghề câu cá ngừ đại dương ( $hp < 90$ ,  $90 \leq hp \leq 150$ ,  $hp > 150$ ) tại tỉnh Khánh Hòa.

Tất cả dữ liệu được thu thập từ giữa tháng 8 đến tháng 10 năm 2009 tại tỉnh Khánh Hòa. Đây được xem như là một mùa vụ cá năm 2008. Đối với nghề câu cá ngừ đại dương thì tàu phải có công suất từ 90 hp trở lên. Tuy nhiên, thực tế thì vẫn có một số ít ngư dân vẫn sử dụng tàu dưới 90 hp để đánh bắt xa bờ. Số liệu thu nhập của 37 tàu câu xa bờ này đã được kiểm định và nó có thể đại diện cho tổng thể với 107 tàu câu xa bờ vào năm 2009 (TTĐTĐTKH, 2010).

### 2.2 Dữ liệu và phương pháp nghiên cứu

*Dữ liệu nghiên cứu*

Thống kê mô tả về ba nhóm tàu câu cá ngừ đại dương tại tỉnh Khánh Hòa năm 2008 được thể hiện qua bảng 1.

**Bảng 1: Thống kê mô tả ba nhóm tàu câu cá ngừ đại dương ( $hp < 90$ ,  $90 < hp < 150$ ,  $hp > 150$ ) tại tỉnh Khánh Hòa năm 2008**

Tiêu chí	Hp<90 (n=5)		90<hp<150 (n=25)		Hp>150 (n=7)	
	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Trung bình	Độ lệch chuẩn	Trung bình	Độ lệch chuẩn
Động cơ (hp)	68	8.367	120	17.26	189.29	59.542
Chiều dài(m)	14.52	0.356	15.208	0.545	16.314	0.736
Số ngày đánh bắt (ngày)	104.6	34.825	98.72	30.804	99	36.747
Doanh thu thuần	702.14	134.54	835.52	134.7	981.54	123.91
Trợ cấp	26	0	30	0	30	0
Chi phí biến đổi	379.83	103.47	461.35	160.88	516.21	216.45
Chi phí bảo quản và sửa chữa	31.5	10.755	30.882	12.324	24.071	17.707
Chi phí bảo hiểm	1.489	1.482	2.713	1.472	2.554	2.092
Chi phí nhân công	161.16	40.527	187.09	43.043	232.67	81.707
Khấu hao	40.677	7.195	49.915	19.978	62.457	17.307
Lãi vay	20	0	5.885	4.553	22.176	13.064
Lãi vay tính theo vốn chủ sở hữu	11.756	3.914	32.791	19.357	44.525	13.189
Giá trị tính của tổng tài sản	170.630	67.498	370.790	270.020	651.870	152.520

Bảng 1 chia 37 tàu thành 3 nhóm theo động cơ (hp) - nhóm không đồng nhất về đặc tính kỹ thuật và hoạt động chẳng hạn như chiều dài thân tàu, sức ngựa và số ngày đánh bắt cá. Với tàu có động cơ ít hơn so với 90 hp, chiều dài trung bình của nhóm tàu này là 14,52 m, ngày đánh cá trung bình là 104,6 ngày. Ngoại trừ những ngày đánh cá, những con số trung bình của các đặc tính còn lại cho đội tàu của nhóm động cơ từ 90 – 150 hp cao hơn so với nhóm tàu có động cơ ít hơn 90 hp. Nhóm động cơ cao hơn 150 hp có chiều dài tàu trung bình là 15,733 m và ngày đánh cá của nhóm này là cao hơn so với đội tàu đánh cá với động cơ từ 90 - 150 hp nhưng nhỏ hơn so với tàu có động cơ ít hơn 90 hp.

Bảng 1 cũng mô tả một số chỉ tiêu kinh tế thể hiện con số trung bình cho ba nhóm tàu trên như sau: doanh thu thuần trung bình của ba nhóm tàu này sắp xếp từ nhóm tàu nhỏ nhất đến nhóm tàu lớn nhất lần lượt là 702,140 triệu đồng; 835,522 triệu đồng; và 981,543 triệu đồng. Đối với chi phí, ngoại trừ chi phí bảo quản và chi phí sửa chữa, nhóm tàu có công suất trên 150 hp thì có chi phí lớn nhất. Một số chỉ tiêu thống kê khác có ý nghĩa cho nhóm tàu này như chi phí biến đổi là 516,209 triệu đồng, chi phí lao động là 232,667 triệu đồng, và chi phí khấu hao là 62,457 triệu đồng. Giá trị được tính toán của tổng tài sản (bao gồm của tàu và thiết bị), về trung bình, là 170,630 triệu đồng đối với nhóm tàu với công suất dưới 90 hp là 170,630 triệu đồng, đối với nhóm tàu tiếp theo là 370,790 triệu đồng và 651,870 triệu đồng đại diện cho nhóm tàu cuối cùng.

*Phương pháp nghiên cứu*

Các chỉ tiêu kinh tế được tính như sau:

-Hiệu quả kinh tế của tàu (Flaaten *et al.*, 1995) được đo lường và thể hiện dưới bảng sau đây:

**Bảng 2: Các chỉ tiêu kinh tế**

Tổng doanh thu
- Chi phí hoạt động (chi phí biến đổi và cố định)
= Tổng giá trị gia tăng
- Chi phí lao động
= Dòng tiền ròng
- Khấu hao
- Lãi vay
= Lợi nhuận ròng
- Lãi vay vốn chủ sở hữu
= Lợi nhuận

Lợi nhuận ròng được tính đơn giản bằng cách lấy tổng doanh thu trừ đi tất cả chi phí (ngoại trừ chi phí lãi trên vốn chủ sở hữu) hay nó cũng có thể tính bằng cách lấy dòng tiền ròng trừ cho khấu hao và chi phí lãi vay.

**3 KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ THẢO LUẬN**

Kết quả một số chỉ tiêu kinh tế của ba nhóm tàu được thể hiện qua bảng 3.

**Bảng 3: Một số chỉ tiêu kinh tế của ba nhóm tàu cá ngư đại dương ( $hp < 90$ ,  $90 \leq hp \leq 150$ ,  $hp > 150$ ) tỉnh Khánh Hòa năm 2008**

Tàu cá ngư đại dương					
$hp < 90$		$90 \leq hp \leq 150$		$hp > 150$	
Doanh thu thuần 702.140		Doanh thu thuần 835.522		Doanh thu thuần 981.543	
Trợ cấp xăng dầu 26.000		Trợ cấp xăng dầu 30.000		Trợ cấp xăng dầu 30.000	
Tổng doanh thu (*) 702.140	Tổng doanh thu (**) 728.140	Tổng doanh thu (*) 835.522	Tổng doanh thu (**) 865.522	Tổng doanh thu (*) 981.543	Tổng doanh thu (**) 1011.543
Chi phí hoạt động 412.819		Chi phí hoạt động 494.947		Chi phí hoạt động 542.835	
Giá trị gia tăng (*) 289.181	Giá trị gia tăng (**) 315.321	Giá trị gia tăng (*) 340.575	Giá trị gia tăng (**) 370.575	Giá trị gia tăng (*) 438.708	Giá trị gia tăng (**) 468.708
Chi phí lao động 161.155		Chi phí lao động 187.085		Chi phí lao động 232.667	
Dòng tiền mặt thuần (*) 128.026	Dòng tiền mặt thuần (**) 154.166	Dòng tiền mặt thuần (*) 153.490	Dòng tiền mặt thuần (**) 183.490	Dòng tiền mặt thuần (*) 206.041	Dòng tiền mặt thuần (**) 236.041
Khấu hao 40.677	Khấu hao 40.677	Khấu hao 49.915	Khấu hao 49.915	Khấu hao 62.457	Khấu hao 62.457
Lãi vay 20.000	Lãi vay 20.000	Lãi vay 5.885	Lãi vay 5.885	Lãi vay 22.176	Lãi vay 22.176
Lợi nhuận ròng (*) 67.349	Lợi nhuận ròng (**) 93.489	Lợi nhuận ròng (*) 97.69	Lợi nhuận ròng (**) 127.69	Lợi nhuận ròng (*) 121.408	Lợi nhuận ròng (**) 151.408
Lãi vay tính toán của vốn chủ sở hữu 11.756		Lãi vay tính toán của vốn chủ sở hữu 32.791		Lãi vay tính toán của vốn chủ sở hữu 44.525	
Lợi nhuận (*) 55.593	Lợi nhuận(**) 81.733	Lợi nhuận (*) 64.899	Lợi nhuận(**) 94.899	Lợi nhuận(*) 76.883	Lợi nhuận(**) 106.883
Tỷ suất lợi nhuận (*) 9,6%	Tỷ suất lợi nhuận (**) 12,8%	Tỷ suất lợi nhuận (*) 11,7%	Tỷ suất lợi nhuận (**) 14,8%	Tỷ suất lợi nhuận (*) 12,4%	Tỷ suất lợi nhuận (**) 15,0%
Tỷ suất thu hồi vốn (ROI)(*) 32,6%	Tỷ suất thu hồi vốn (ROI <sub>s</sub> )(**) 47,9%	Tỷ suất thu hồi vốn (ROI)(*) 17,5%	Tỷ suất thu hồi vốn (ROI <sub>s</sub> )(**) 25,6%	Tỷ suất thu hồi vốn (ROI)(*) 11,8%	Tỷ suất thu hồi vốn (ROI <sub>s</sub> )(**) 16,4%

Trong đó: + (\*): không có trợ cấp xăng dầu

+ (\*\*): có trợ cấp xăng dầu

Bảng 3 so sánh về các chỉ tiêu kinh tế quan trọng giữa ba nhóm tàu ( $hp < 90$ ,  $90 < hp < 150$ ,  $hp > 150$ ) tỉnh Khánh Hòa năm 2008. Chúng ta có thể thấy rằng nhóm tàu thuộc công suất dưới 90 hp có dòng tiền mặt trung bình là 128,026 triệu đồng, lợi nhuận bình quân là 55,593 triệu đồng, tỷ suất lợi nhuận là 9,6%, và tỷ suất thu

hồi vốn là 32,6%. Nhờ sự trợ cấp trực tiếp từ phía chính phủ đã giúp cho các chi tiêu kinh tế này tính bình quân cho một tàu thuộc nhóm tàu này tăng thêm là 26 triệu đồng, tỷ suất lợi nhuận và tỷ suất thu hồi vốn cũng lần lượt tăng lên đến 12,8% và 47,9%. Kết quả cũng chỉ cho thấy rằng, nếu không có sự trợ cấp này, bình quân một con tàu thuộc nhóm tàu với công suất từ 90hp đến 150hp có dòng tiền mặt là 153,49 triệu đồng và lợi nhuận là 64,899 triệu đồng, tương ứng với tỷ suất lợi nhuận là 11,7% và tỷ suất thu hồi vốn là 17,5%. Nhờ vào sự trợ cấp xăng dầu của chính phủ, dòng tiền mặt và lợi nhuận đã lần lượt tăng lên tới 183,49 triệu đồng và 94,899 triệu đồng- với tỷ suất lợi nhuận và ROI lần lượt tăng lên tương ứng là 14,8% và 25,6%. Hơn thế nữa, dòng tiền mặt và lợi nhuận cho một chủ tàu thuộc nhóm tàu cuối cùng lần lượt là 206,041 triệu đồng và 76,883 triệu đồng. Không tính đến khoản trợ cấp, tỷ suất lợi nhuận bình quân dành cho một chủ tàu là 12,4% và tỷ suất thu hồi vốn là 11,8%. Cộng với khoản trợ cấp của chính phủ, hai tỷ số này lần lượt đạt tới 15% và 16,4%. Nhìn chung, chúng ta có thể kết luận rằng nhóm tàu thuộc công suất lớn hơn 150 hp thì có dòng tiền mặt và lợi nhuận là cao nhất nhưng có tỷ suất lợi nhuận và tỷ suất thu hồi vốn là thấp nhất.

Những kết quả thể hiện con số dương trên đã thể hiện hình ảnh tươi sáng của nghề cá tiếp cận mở. Nghề cá xa bờ là một nghề rất rủi ro bởi vì đường đi dài và thời tiết khắc nghiệt; chi phí đầu tư và chi phí hoạt động lớn, vì thế chỉ có một vài ngư dân mới có khả năng đầu tư vào nghề cá này; tổng sản lượng cá đánh bắt và giá cá thị trường vào năm 2008 là cao hơn các năm trước; hầu hết các chủ tàu đều được nhận tiền trợ cấp xăng dầu từ chính phủ; lợi nhuận trung bình của một con tàu là dương- điều này có thể giải thích bởi các chủ tàu đạt hiệu quả về mặt chi phí.

Điều đáng ngạc nhiên là những kết quả trên đã cho thấy rằng ROI là thấp nhất đối với nhóm tàu có công suất lớn nhất trong khi đó nhóm có công suất thấp nhất lại đạt ROI là cao nhất. Điều này được giải thích như sau: Từ bảng 1 chúng ta có thể thấy rằng chi phí sửa chữa và bảo quản của nhóm tàu này là thấp nhất trong khi đó nhóm tàu có công suất lại có chi phí cao nhất. Vì thế, có thể thấy rằng hầu hết tất cả các tàu có công suất là những tàu tương đối mới. Việc đầu tư vào lĩnh vực đánh bắt có thể bắt nguồn dựa theo dữ liệu của 37 con tàu mẫu được thu thập tại tỉnh Khánh Hòa và đó là những con tàu đạt lợi nhuận trong những năm hoạt động của tỉnh, từ dự án cho vay với lãi suất ưu đãi đối với nghề cá xa bờ của chính phủ, và ngư dân đã làm việc ở một số nghề cá trước kia và bây giờ muốn gia nhập vào nghề cá xa bờ. Tuy nhiên, việc đầu tư vào những con tàu lớn này vẫn còn bị hạn chế vì một trong số họ, đặc biệt là những ngư dân chỉ có vài năm kinh nghiệm khi hoạt động ở nghề cá này, không trang bị đầy đủ thông tin về tài nguyên đánh bắt xa bờ và những thiết bị đánh bắt tiên tiến. Điều này dẫn đến hiệu quả đánh bắt các tàu lớn này thấp. Thêm vào đó, do tác động của yếu tố mùa vụ, một số tàu có công suất lớn nhất có thể không tham gia vào những tháng mùa vụ chính nếu doanh thu của chuyến biển không thể bù đắp được toàn bộ chi phí biến đổi hoặc cũng có một số con tàu lớn khác vẫn tiếp tục đánh bắt cá ngừ đại dương hoặc những loài khác vào mùa vụ phụ nhưng hầu hết họ đều bị thua lỗ khi hoạt động đánh bắt diễn ra vào thời gian này. Trong khi đó những con tàu có công suất nhỏ thì họ chuyển sang câu mực hoặc vẫn tham gia đánh bắt cá ngừ đại dương với chi phí biến đổi thấp hơn. Hơn thế nữa, do sự hạn chế về mặt tài chính của các chủ tàu, nên một số

chủ tàu chỉ có khả năng đầu tư vào những con tàu nhỏ. Tất cả các con tàu đều được mua vào những năm 1990 và được sử dụng cho đến bây giờ nhưng hầu hết các chủ tàu đều nâng cấp tàu và thiết bị đánh bắt trong những năm hoạt động cùng với những kinh nghiệm đánh bắt xa bờ lâu năm. Đó là lý do giải thích tại sao hiệu quả đánh bắt của những con tàu nhỏ lại cao hơn. Vì thế, ROI của nhóm tàu dưới công suất 90 hp là cao nhất trong khi nhóm tàu có công suất lớn hơn 150 hp thì có ROI thấp nhất.

Kết quả nghiên cứu trên cũng đã chỉ ra mối quan hệ tỷ lệ nghịch giữa tỷ suất lợi nhuận và tỷ suất thu hồi vốn của ba nhóm tàu trên. Vì đối với những tàu có công suất dưới 90 hp thì thời gian đánh bắt cho một chuyến biển thường ngắn hơn so với tàu có công suất lớn và nó chỉ hoạt động đánh bắt ở những vùng biển của Việt Nam nên tổng doanh thu của những tàu nhỏ này thấp hơn nhiều so với tàu lớn vào mùa vụ chính. Điều đó dẫn đến lợi nhuận của tàu lớn cao hơn so với tàu có công suất nhỏ. Vì thế tàu có công suất càng lớn thì có tỷ suất lợi nhuận càng cao. Tuy nhiên, đối với các tàu có công suất càng lớn thì đa số đều là những tàu tương đối mới còn những con tàu có công suất nhỏ là những tàu cũ và nó được đóng vào những năm 90. Chi phí cho việc đóng mới một con tàu lớn rất cao vì thế mà ta thấy tàu có công suất càng lớn thì có ROI càng nhỏ.

#### **4 KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ**

Nhóm tàu thuộc công suất dưới 90 hp, nếu không có sự trợ cấp của chính phủ, tỷ suất lợi nhuận là 9,6%, và tỷ suất thu hồi vốn (ROI) là 32,6%. Ngược lại, nếu có sự trợ cấp trực tiếp từ phía chính phủ tỷ suất lợi nhuận và tỷ suất thu hồi vốn (ROI) cũng lần lượt tăng lên đến 12,8% và 47,9%.

Nhóm tàu với công suất từ 90hp đến 150hp, nếu không có sự trợ cấp từ chính phủ, tỷ suất lợi nhuận là 11,7% và tỷ suất thu hồi vốn (ROI) là 17,5%. Ngược lại, nếu có sự trợ cấp xăng dầu của chính phủ, tỷ suất lợi nhuận và tỷ suất thu hồi vốn (ROI) lần lượt tăng lên tương ứng là 14,8% và 25,6%.

Nhóm tàu công suất >150 hp, nếu không có sự trợ cấp từ chính phủ, tỷ suất lợi nhuận bình quân dành cho một chủ tàu là 12,4% và tỷ suất thu hồi vốn (ROI) là 11,8%. Ngược lại, nếu có sự trợ cấp của chính phủ, hai tỷ số này lần lượt đạt tới 15% và 16,4%.

Nhìn chung, chúng ta có thể kết luận rằng nhóm tàu thuộc công suất lớn hơn 150 hp thì có đồng tiền mặt và lợi nhuận là cao nhất nhưng có tỷ suất lợi nhuận và tỷ suất thu hồi vốn (ROI) là thấp nhất.

## TÀI LIỆU THAM KHẢO

- Flaaten, O., Heen, K., Salvanes, K.G., 1995. The invisible resource rent in limited entry and quota-managed fisheries: the case of Norwegian purse seine fisheries. *Marine Resource Economics* 10: 341–356.
- <http://www.khanhhoa.gov.vn/UBT/index.nsf/0/B4C7B22C9B95AEF4472571270007815A?Open&category=8143466D6A28B5B34725712900278458&id=8143466D6A28B5B34725712900278458&Start=0>.
- Long, K.L., Flaaten, O., Kim Anh, T.N., 2008. Economic Performance of Open-Access Fisheries- The Case of Vietnamese Longliners in the South China Sea. *Fisheries research* 93: 296-304.
- TTĐT KH - Trang thông tin điện tử Khánh Hòa, 2010.
- Vietsea, 2009. General developed project of Khanh Hoa fishery during 2015 -2020. the department of Khanh Hoa agriculture and rural development, Vietnam.E:\HTTHuong\khanh hoa\quy hoạch 2015-2020\quy hoạch phát triển.doc