

Đánh giá khả năng của các doanh nghiệp vận tải biển thích ứng với chiến lược giảm phát thải khí thải từ tàu biển

■ TS. PHAN VĂN HƯNG

Trưởng Đại học Hàng hải Việt Nam

TÓM TẮT: Các doanh nghiệp vận tải biển đã và đang đóng vai trò quan trọng đối với nền kinh tế toàn cầu, đặc biệt là quốc gia có thế mạnh về biển như Việt Nam. Tàu biển vận chuyển hơn 80% khối lượng hàng hóa thương mại toàn cầu. Tuy nhiên, hoạt động của tàu biển phát thải khí thải gây ra các tác động tiêu cực đến môi trường và khí hậu toàn cầu. IMO đã và đang thực hiện nhiều nỗ lực để nhằm xây dựng khung pháp lý và kỹ thuật trong việc kiểm soát và giảm thiểu phát thải khí thải từ tàu biển như Phụ lục VI MARPOL, chiến lược giảm phát thải của IMO, các tàu của các quốc gia thành viên cần nghiên cứu để áp dụng. Đội tàu vận tải biển Việt Nam đang có sự chuyển biến tích cực như tuổi tàu trẻ hơn, cỡ tàu lớn hơn loại tàu chuyên dụng, khả năng khai thác... Tàu biển Việt Nam có nghĩa vụ thực hiện chiến lược quốc gia cũng như các quy định theo Phụ lục VI MARPOL về ngăn ngừa ô nhiễm từ khí thải tàu biển. Vì vậy, đánh giá khả năng của các doanh nghiệp vận tải biển thích ứng với chiến lược giảm khí thải từ tàu biển là yêu cầu cấp bách hiện nay.

TỪ KHÓA: Phân tích SWOT, chiến lược giảm phát thải khí thải, tàu biển.

ABSTRACT: Shipping companies have been playing an important role in the global economy, especially in marine country like Vietnam. Ships carry more than 80% of the world's trade in goods. However, the operation of ships emits emissions that cause negative impacts on the environment and the global climate. IMO has been making many efforts to develop a legal and technical framework to control and reduce emissions from ships such as MARPOL Annex VI, IMO's Ship emission reduction strategy, etc. member countries need to study to apply. Vietnam's shipping fleet is undergoing positive changes such as younger ship's age, ship size, ship type, operational capacity, etc. Vietnamese ships are obliged to implement the national strategy as well as the regulations in accordance with the Appendix. VI MARPOL on the prevention of pollution from ship emissions. Therefore, assessing the capability of shipping companies to adapt to the emission reduction strategy from ships is an urgent requirement today.

KEYWORDS: SWOT analysis, emission reduction strategy, ship.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Đội tàu vận tải biển Việt Nam có xu hướng giảm về tổng số lượng tàu nhưng tăng số lượng loại tàu có trọng tải lớn, tổng dung tích và trọng tải của đội tàu thay đổi theo chiều hướng đi lên. Trong giai đoạn 2016 - 2020, số lượng đội tàu vận tải biển dao động trong khoảng từ 1.000 đến trên 1.200 tàu. Số lượng tàu năm 2020 so với năm 2016 đã giảm trên 200 tàu, tương đương với mức giảm -17,2%; so với giai đoạn 2010 - 2015, đội tàu vận tải của Việt Nam đã giảm trên 400 tàu; tổng dung tích và tổng trọng tải của đội tàu vận tải lại tăng trưởng trên 6% [1]. Tính đến tháng 10/2021, đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam có 1.043 tàu, tổng trọng tải khoảng 11,342 triệu DWT, chủ yếu là cỡ tàu nhỏ (dưới 5.000 GT) và cỡ tàu trung bình (5.000 GT đến 10.000 GT). Theo số liệu thống kê của Diễn đàn Thương mại và Phát triển Liên hiệp quốc (UNCTAD), đội tàu Việt Nam đứng thứ 4 trong khu vực ASEAN (sau Singapore, Indonesia, Malaysia) và thứ 30 trên thế giới. Trong 4 tháng đầu năm 2021, đội tàu vận tải biển Việt Nam có sự tăng lên nhanh chóng, một số doanh nghiệp Việt Nam đã đầu tư tàu chuyên dụng trọng tải lớn như tàu dầu thô trọng tải đến 300.000 DWT, tàu khí hóa lỏng về loại tàu vận tải dầu và khí hóa lỏng. Chỉ riêng trong 4 tháng đầu năm 2021, đội tàu mang cờ quốc tịch Việt Nam đã tăng 1,55 triệu tấn.

Việt Nam là quốc gia chủ động thực hiện các cam kết về cắt giảm phát thải, ứng phó với biến đổi khí hậu. Điều này được thể hiện tại hội nghị của Liên hiệp quốc về biến đổi khí hậu toàn cầu (COP26) tại Anh. Theo đó, Việt Nam cam kết thực hiện mục tiêu trung hòa cacbon vào năm 2050. Đối với ngành Hàng hải, Việt Nam là quốc gia thành viên của nhiều Công ước hàng hải quan trọng về môi trường, điển hình như Công ước MARPOL. Theo đó, Việt Nam có nghĩa vụ tuân thủ các quy định của Phụ lục VI, MARPOL về ngăn ngừa ô nhiễm không khí từ tàu. Các chủ tàu Việt Nam cần xây dựng lộ trình và kế hoạch hành động đối với từng tàu cụ thể để thích ứng với chiến lược quốc gia về giảm phát thải khí thải từ tàu biển phù hợp với chiến lược của IMO và các quy định liên quan.

Trong bài báo này, tác giả sẽ đánh giá khả năng thích ứng của các doanh nghiệp vận tải biển Việt Nam thông qua khảo sát, phỏng vấn chuyên gia và sử dụng ma trận SWOT. Kết quả đánh giá là cơ sở để thực hiện chiến lược quốc gia và kế hoạch hành động quốc gia về giảm phát thải khí thải từ hoạt động của tàu biển giai đoạn đến năm 2030, tầm nhìn 2050.

2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

Tác giả sử dụng kết hợp các phương pháp như phân tích các công trình nghiên cứu khoa học trong nước và quốc tế, khảo sát thực tế, phỏng vấn chuyên gia và phân tích ma trận SWOT. Trong đó, phân tích SWOT là phương pháp phân tích chiến lược, rà soát và đánh giá vị trí, định hướng của lĩnh vực hoạt động dựa trên các điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức. Trong đó, điểm mạnh và điểm yếu được xem là những “yếu tố nội bộ”, còn cơ hội và thách thức là các “yếu tố bên ngoài”, tạo nên giá trị của lĩnh vực hoạt động. Ứng dụng ma trận SWOT giúp mang lại cái nhìn đầy đủ về các tiềm năng, lợi thế, cũng như cơ hội và thách thức đối với ngành Hàng hải, để xác định mục tiêu chiến lược, hướng phát triển đội tàu, để ra các giải pháp góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động cũng như đảm bảo cung cấp khả năng vận chuyển của ngành Hàng hải chất lượng cao, nâng cao thị phần vận tải biển, đáp ứng yêu cầu phát triển nền kinh tế biển Việt Nam và thế giới.

3. PHÂN TÍCH MA TRẬN SWOT ĐỐI VỚI CÁC DOANH NGHIỆP VTB THÍCH ỨNG VỚI CHIẾN LƯỢC, KẾ HOẠCH GIẢM PHÁT THẢI KHÍ THẢI TÀU BIỂN

- Một là, có đề cập đến yêu cầu phát triển xanh hóa đội

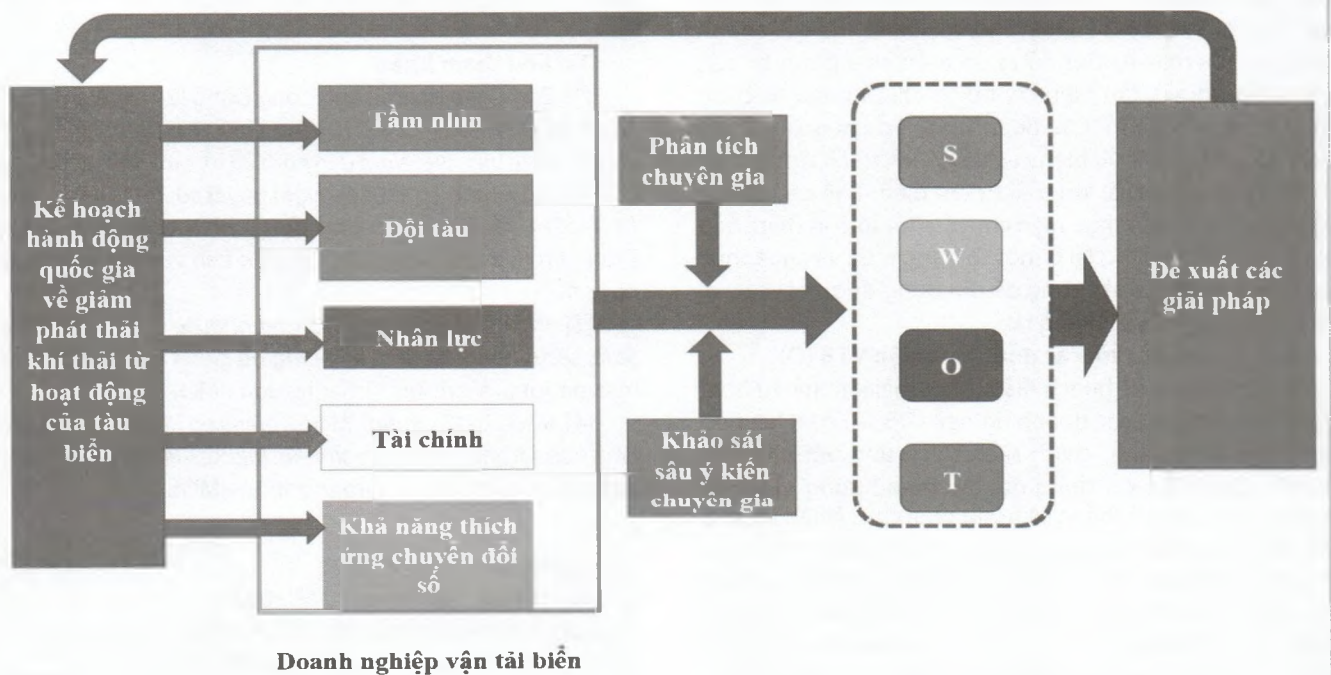
tàu hay phát thải thấp hoặc phát thải hay không? Doanh nghiệp có hay không chính sách và tầm nhìn đến năm 2030, định hướng đến năm 2050 và trong thế kỷ này?

- Hai là, đội tàu của doanh nghiệp: Mức độ sẵn sàng đối với đội tàu hiện có; đã áp dụng những giải pháp nào trong 54 giải pháp và công nghệ được đề cập trong lộ trình và kế hoạch; kế hoạch sẽ áp dụng giải pháp nào trong thời gian tới.

- Ba là, về nhân lực của doanh nghiệp vận tải biển: Mức độ hiểu biết của cán bộ quản lý và nhân viên tại doanh nghiệp về kế hoạch giảm phát thải; mức độ hiểu biết của thuyền viên dưới tàu; khả năng tiếp cận và triển khai các giải pháp đối với nguồn nhân lực của doanh nghiệp.

- Bốn là, khả năng tài chính của các doanh nghiệp: Doanh nghiệp có nguồn tài chính để triển khai các giải pháp giảm phát thải ngay không? Doanh nghiệp có khả năng tự chủ về tài chính để thực hiện lộ trình và kế hoạch giảm phát thải hay không? Nhu cầu về vốn đối với sự phát triển của doanh nghiệp theo hướng xanh hóa như thế nào?

- Năm là, khả năng thích ứng chuyển đổi số: Doanh nghiệp đã có các bước thực hiện chuyển đổi số chưa? Khả năng thực hiện chuyển đổi số như thế nào?



Hình 3.1: Mô hình đánh giá khả năng thích ứng của doanh nghiệp vận tải biển đối với kế hoạch hành động quốc gia về giảm phát thải khí thải từ tàu biển

4. KẾT QUẢ VÀ THẢO LUẬN

4.1. Điểm mạnh của các doanh nghiệp VTB (S)

Về tầm nhìn, chính sách của doanh nghiệp VTB: Hầu hết các doanh nghiệp VTB đều có chính sách và tầm nhìn trung và dài hạn. Tuy nhiên, các chính sách và tầm nhìn của doanh nghiệp còn chưa thật sự gắn với tầm nhìn chiến lược về giảm phát thải đối với ngành theo xu thế chung của quốc tế. Đội tàu của các doanh nghiệp VTB đang trong giai đoạn tái cơ cấu sâu, trẻ hóa đội tàu, hướng tới sử dụng các tàu đóng mới hiện đại, hiệu quả cao. Nguồn nhân lực hiện có tại các doanh nghiệp

về cơ bản nguồn nhân lực tại chỗ đảm bảo khả năng thực hiện chiến lược giảm phát thải khí thải từ hoạt động của tàu biển. Về tài chính của các doanh nghiệp VTB để thực hiện kế hoạch: Các doanh nghiệp có thể chủ động triển khai được một số giải pháp giảm phát thải với chi phí thấp. Về khả năng thích ứng công nghệ, chuyển đổi số: Nguồn nhân lực tại các doanh nghiệp về cơ bản được đào tạo bài bản nên có khả năng tiếp cận các công nghệ và thực hiện chuyển đổi số.

4.2. Điểm yếu của các doanh nghiệp VTB (W)

Về tầm nhìn, chính sách của doanh nghiệp VTB: Đó chính là sự cố hữu, ngại thay đổi của các nhà quản lý cũ, tầm nhìn và chiến lược chưa thật sự gắn liền với xu thế chung của ngành Hàng hải cũng như chiến lược trung hòa cacbon của Liên hợp quốc. Về đội tàu, mặc dù đã được tái cơ cấu và cải thiện đáng kể về tình trạng kỹ thuật trong thời gian quan, tuy nhiên vẫn còn nhiều tàu trong đội tàu vận tải biển Việt Nam hiện có độ tuổi cao. Cho nên, để đáp ứng được các yêu cầu về giảm phát thải đối với nhóm tàu này sẽ có nhiều rào cản, chi phí cải tiến, áp dụng các biện pháp so với giá trị thực trong khai thác của các tàu này sẽ cao, không đem lại hiệu quả kinh tế. Nhân lực hiện có của các doanh nghiệp chưa được cập nhật đầy đủ về các yêu cầu, giải pháp giảm phát thải, dẫn đến việc triển khai thực hiện thiếu đồng bộ, vận hành, kiểm tra, đánh giá hiệu quả thực hiện còn nhiều hạn chế. Tài chính của các doanh nghiệp chưa thật sự chủ động để triển khai đồng bộ các giải pháp đối với tàu hiện có, bởi vì chi phí đầu tư cũng như vận hành là lớn. Các doanh nghiệp chưa xây dựng quy chế riêng để thực hiện các kế hoạch thích ứng với kế hoạch giảm phát thải khí thải từ tàu biển. Tỷ lệ các doanh nghiệp vận tải biển thực hiện chuyển đổi số còn thấp, nếu có cũng mới chỉ dừng lại ở một số hạng mục và chưa thực hiện chuyển đổi số sâu rộng để tận dụng được hết các lợi ích mà chuyển đổi số mang lại.

4.3. Cơ hội đối với các doanh nghiệp VTB (O)

Khi thực hiện kế hoạch giảm phát thải khí thải từ hoạt động của tàu biển, các doanh nghiệp VTB sẽ có cơ hội tiếp cận chiến lược xanh, chính sách thích ứng với biến đổi khí hậu toàn cầu; xây dựng đội tàu theo hướng hiện đại, hướng tới phát thải thấp và không phát thải. Nhân lực của các doanh nghiệp sẽ được đào tạo và huấn luyện theo các chương trình cập nhật về triển khai các giải pháp để đáp ứng được các yêu cầu về giảm phát thải. Doanh nghiệp được tiếp cận đa dạng các nguồn vốn theo chương trình hỗ trợ quốc gia và các quỹ nước ngoài. Hơn nữa, doanh nghiệp cũng được tiếp cận và hỗ trợ thực hiện chuyển đổi số sâu rộng, góp phần nâng cao hiệu quả hoạt động của doanh nghiệp và giảm phát thải.

4.4. Thách thức - rào cản đối với các doanh nghiệp VTB (C)

Thách thức lớn đối với doanh nghiệp là về rủi ro tài chính trong hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp, áp lực hoàn vốn khi triển khai các giải pháp lớn. Hiện nay, các cơ sở đóng mới và sửa chữa tàu, đơn vị cung cấp các giải pháp cải tiến trong nước đáp ứng xu thế này còn hạn chế. Năng lực của người lao động để hiểu và triển khai có hiệu

quả các giải pháp còn chưa được đánh giá rõ bởi mức độ triển khai các giải pháp rất ít. Bên cạnh đó, các rủi ro an ninh mạnh, chi phí đầu tư chuyển đổi số lớn, môi trường ngoại cảnh cũng có tác động khó lường đối với thách thức chuyển đổi số.

5. KẾT LUẬN

Bài báo đã phân tích SWOT về khả năng thích ứng của các doanh nghiệp VTB trong bối cảnh thực hiện chiến lược quốc gia và kế hoạch hành động về giảm phát thải khí thải từ hoạt động của tàu biển. Những điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội và thách thức đối với doanh nghiệp VTB được tác giả đánh giá thông qua khảo sát ý kiến chuyên gia, phỏng vấn chuyên gia và phân tích chuyên sâu theo phương pháp SWOT. Kết quả phân tích cho thấy khả năng của doanh nghiệp trước bối cảnh thực hiện chiến lược, kế hoạch giảm phát thải hiện nay, lấy đó làm cơ sở để hạn chế các điểm yếu, thách thức và tận dụng điểm mạnh của doanh nghiệp để nắm bắt các cơ hội thích ứng nhanh với yêu cầu giảm phát thải đối với đội tàu, góp phần phát triển đội tàu VTB Việt Nam theo hướng xanh hóa và bền vững.

Lời cảm ơn: Tác giả xin gửi lời cảm ơn tới Trường Đại học Hàng hải Việt Nam, các đồng nghiệp đã hỗ trợ tác giả hoàn thành nghiên cứu này.

Tài liệu tham khảo

- [1]. Ban Chấp hành Trung ương Đảng (2018), *Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045*.
- [2]. Bộ Chính trị (2014), *Nghị quyết số 36/NQ/TW ngày 01/7/2014 về đẩy mạnh ứng dụng, phát triển Công nghệ thông tin đáp ứng yêu cầu phát triển bền vững và hội nhập quốc tế*.
- [3]. IMO (2015), *Third IMO Greenhouse Gas Study 2014: Safe, secure and efficient shipping on clean ocean*, London: International Maritime Organization (IMO).
- [4]. IMO (2018), *Initial IMO Strategy on Reduction of GHG Emissions from Ships (Resolution MEPC.304 (72))*, London: International Maritime Organization (IMO).

Ngày nhận bài: 14/6/2022

Ngày chấp nhận đăng: 17/7/2022

Người phản biện: PGS. TS. Nguyễn Mạnh Cường

PGS. TS. Nguyễn Minh Đức