

CÁC YẾU TỐ TÁC ĐỘNG ĐẾN LIÊN KẾT GIỮA NGƯ DÂN VÀ THƯƠNG LẠI TRONG CHUỖI GIÁ TRỊ CÁ NGỪ ĐẠI DƯƠNG KHAI THÁC Ở VÙNG BIỂN MIỀN TRUNG

Cao Lệ Quyên¹, Trịnh Quang Tú¹,
Phan Phương Thanh¹, Nguyễn Tiến Hưng¹, Hoàng Văn Cường¹

TÓM TẮT

Nghiên cứu được thực hiện tại Bình Định, Phú Yên và Khánh Hòa - 3 tỉnh có sản lượng cá ngừ đại dương chiếm trên 90% tổng sản lượng cá ngừ khai thác của Việt Nam. Mô hình probit được sử dụng để đo lường các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định liên kết giữa ngư dân với thương lái nhất định trong chuỗi giá trị cá ngừ đại dương. Số liệu cho nghiên cứu được thu thập thông qua phỏng vấn ngẫu nhiên 130 hộ gia đình khai thác cá ngừ đại dương sử dụng bảng câu hỏi chuẩn hóa. Kết quả nghiên cứu chỉ ra rằng danh tiếng của thương lái; sự phụ thuộc của ngư dân vào tài chính của thương lái và sự tin tưởng đối với thương lái là các yếu tố chính có ảnh hưởng thuận chiều đến quyết định hợp tác của ngư dân. Trong khi đó, tuổi của ngư dân cho thấy mối quan hệ ngược chiều đến quyết định hợp tác liên kết chuỗi. Điều này thể hiện ngư dân có tuổi càng cao thì xu hướng tham gia liên kết chuỗi sẽ giảm. Để thúc đẩy liên kết trong chuỗi cung ứng cá ngừ đại dương, cải thiện tiếp cận tín dụng cho ngư dân, khuyến khích hình thức cung ứng theo hợp đồng kinh tế, cùng với nâng cao đạo đức kinh doanh trong mua bán nguyên liệu cá ngừ của các thương lái để củng cố sự tin tưởng của ngư dân vào các tác nhân trung gian này là những giải pháp quan trọng hướng tới xây dựng và phát triển chuỗi giá trị cá ngừ hiệu quả và bền vững.

Từ khóa: Cá ngừ đại dương, liên kết, ngư dân, thương lái, sự tin tưởng, danh tiếng.

1. ĐẶT VẤN ĐỀ

Khai thác cá ngừ đại dương, bao gồm cá ngừ vây vàng (*Thunnus albacares*), cá ngừ mắt to (*Thunnus obesus*) và cá ngừ vây (*Katsuwonus pelamis*) được du nhập vào Việt Nam từ những năm đầu thập kỷ 90 của thế kỷ 20, tập trung chủ yếu ở các tỉnh Nam Trung bộ với 3 tỉnh khai thác trọng điểm, gồm: Bình Định, Phú Yên và Khánh Hòa. Được xác định là đối tượng chế biến và xuất khẩu chủ lực, trong gần hai thập kỷ qua, ngành hàng cá ngừ có sự tăng trưởng mạnh. Giai đoạn 2011-2016 tốc độ tăng trưởng sản lượng khai thác và kim ngạch xuất khẩu bình quân tương ứng đạt 19,9% và 6,08% (Tổng cục Thủy sản, 2016). Sản phẩm cá ngừ Việt Nam hiện đã được xuất khẩu tới trên 100 quốc gia và vùng lãnh thổ trên thế giới. Sự phát triển của ngành hàng cá ngừ góp phần giải quyết việc làm và tăng thu nhập cho hàng vạn lao động các tỉnh ven biển miền Trung, tạo nguồn thu ngoại tệ cho đất nước. Phát triển khai thác cá ngừ đại dương đồng thời góp phần giảm áp lực cho khai thác thủy sản ven bờ, thúc đẩy phát triển khai thác thủy sản xa bờ gắn với bảo vệ chủ quyền an ninh biển đảo quốc gia.

Tuy nhiên, bên cạnh những đóng góp đáng kể trong thời gian qua, ngành hàng cá ngừ đại dương vẫn đang đối mặt với nhiều vấn đề hạn chế, thách thức. Trong các chuỗi giá trị cá ngừ đại dương, quan hệ hợp tác, liên kết giữa các tác nhân chuỗi còn rời rạc, lỏng lẻo và kém hiệu quả, đặc biệt là hợp tác giữa ngư dân với các tác nhân khác trong chuỗi, dẫn đến khó khăn trong sản xuất, quản lý, kiểm soát chất lượng và truy xuất nguồn gốc sản phẩm. Vấn đề này đã làm giảm sức cạnh tranh của sản phẩm cá ngừ Việt Nam trên thị trường quốc tế (CBI, 2010; Cao Lệ Quyên và công sự, 2016). Mặc dù đã có những nỗ lực của Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn trong thúc đẩy liên kết chuỗi giá trị cá ngừ đại dương thông qua Đề án "Thí điểm tổ chức khai thác, thu mua, chế biến và tiêu thụ cá ngừ theo chuỗi" (Quyết định 3465/QĐ-BNN-TCTS ngày 06/08/2014 của Bộ trưởng Bộ Nông nghiệp và PTNT), song hiện tại mối quan hệ hợp tác cung ứng sản phẩm trực tiếp giữa ngư dân với các doanh nghiệp chế biến xuất khẩu còn rất hạn chế, chủ yếu vẫn thông qua hệ thống các thương lái tại địa phương. Hiện nay, liên kết giữa ngư dân và các thương lái đang đóng vai trò chủ đạo trong việc phân phối, tiêu thụ sản phẩm cá ngừ đại dương, là khâu trung gian và cầu nối quan trọng giữa khai thác với chế biến, tiêu thụ cá ngừ. Tuy nhiên, do

¹ Viện Kinh tế và Quy hoạch thủy sản

bị tác động bởi nhiều yếu tố (cả chủ quan và khách quan) nên mối quan hệ liên kết này vẫn còn bộc lộ nhiều bất cập, kém hiệu quả, chưa bền vững và thường ngư dân là đối tượng chưa được hưởng lợi tương xứng với các nguồn lực đầu tư và công sức lao động của họ bỏ ra cũng như các rủi ro của hoạt động khai thác thủy sản trên biển mà họ phải gánh chịu (Cao Lê Quỳnh và cộng sự, 2016).

Bởi vậy, nghiên cứu này được thực hiện nhằm xác định các yếu tố tác động đến quyết định hợp tác/liên kết của ngư dân với thương lái trong chuỗi giá trị cá ngừ đại dương, phân tích và lượng hóa các yếu tố ảnh hưởng để từ đó đề xuất một số giải pháp hướng tới xây dựng và phát triển chuỗi giá trị cá ngừ đại dương hiệu quả và bền vững.

2. PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

2.1. Nguồn số liệu và phương pháp thu thập số liệu

Số liệu cho nghiên cứu được thu thập từ cả nguồn số liệu thứ cấp và điều tra khảo sát tại 3 tỉnh Bình Định, Phú Yên và Khánh Hòa trong khuôn khổ Đề tài cấp Bộ "Nghiên cứu các giải pháp nâng cao hiệu quả chuỗi giá trị cá ngừ đại dương khai thác ở vùng biển miền Trung". Các phương pháp đánh giá nhanh có sự tham gia (PRA), thảo luận nhóm ngư dân (FGDs) và phương pháp phỏng vấn trực tiếp các hộ gia đình khai thác cá ngừ đại dương sử dụng bảng hỏi cấu trúc được được áp dụng. Số liệu thu được từ khảo sát thực địa được bổ sung bởi số liệu thu được từ các nguồn thứ cấp để kiểm chứng thêm cho nghiên cứu.

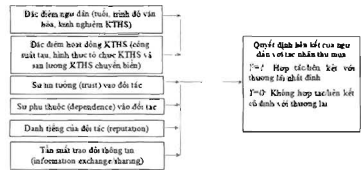
Phương pháp chọn mẫu ngẫu nhiên được áp dụng để lựa chọn các chủ tàu/ngư dân khai thác cá ngừ tại các cảng cá Hòn Rời (Khánh Hòa), Tam Quan (Quy Nhơn) và cảng cá phường 6 (Phú Yên). Số mẫu tối thiểu được tính theo công thức $n=50+8m$, với m là số biến độc lập có trong mô hình nghiên cứu (Hair và cộng sự, 2006). Tổng số 130 chủ tàu/ngư dân đã được phỏng vấn trong thời gian tháng 7-8/2017.

2.2. Phương pháp phân tích và xử lý số liệu

Số liệu định tính thu thập từ phương pháp PRA và FGDs được tổng hợp, biên soạn, tóm tắt và diễn giải cho danh gia chung. Phân tích số liệu điều tra hộ gia đình ngư dân khai thác cá ngừ được thực hiện, áp dụng phương pháp thống kê mô tả và mô hình probit đa thức với phần mềm thống kê STATA 12 và SPSS 16.

2.2.1. Khung phân tích

Khung phân tích dựa trên mô hình của Hennessy và Brien (2008) và nghiên cứu của Raymon (2003) để phân tích các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định tham gia hợp tác liên kết của chủ tàu/ngư dân cá ngừ với thương lái trong chuỗi giá trị cá ngừ đại dương. Các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định tham gia liên kết của ngư dân có thể bao gồm: sự tin tưởng vào đối tác, sự phụ thuộc (tài chính, vật tư đầu vào...), của ngư dân đối với tác nhân thu mua, danh tiếng của tác nhân thu mua, mức độ trao đổi thông tin giữa các tác nhân. Ngoài ra, đặc điểm của bản thân ngư dân (tuổi, trình độ văn hóa, số năm kinh nghiệm khai thác hải sản (KTHS) và đặc điểm hoạt động khai thác (công suất tàu, hình thức tổ chức khai thác (đơn lẻ hay theo tổ, đội) và sản lượng khai thác/chuyến biển) cũng tác động đến hành vi hợp tác hay liên kết trong chuỗi giá trị.



Hình 1. Khung phân tích yếu tố ảnh hưởng đến quyết định tham gia liên kết của ngư dân

2.2.2. Mô hình lượng hóa

2.2.2.1. Mô hình phân tích probit

Hành vi hay quyết định liên kết của ngư dân trong chuỗi cung ứng, được xem là biến phụ thuộc, là sự lựa chọn rời rạc với sự trả lời "có" hoặc "không có". Theo Aldrich (1987), các phương pháp được sử dụng phổ biến nhất trong ước lượng mô hình như vậy thường là mô hình xác suất tuyến tính, mô hình logit và mô hình probit. Trong nghiên cứu này, mô hình probit được sử dụng để đo lường yếu tố tác động đến hành vi liên kết của ngư dân.

Mô hình Probit cho phép đánh giá tác động của một biến độc lập có thể ảnh hưởng đến xác suất xảy ra của biến phụ thuộc nhị phân. Do vậy, mô hình này giúp đo lường khả năng ra quyết định hợp tác làm ăn lâu dài của ngư dân khai thác cá ngừ ba tỉnh Bình Định, Phú Yên và Khánh Hòa với thương lái nhất định dưới sự tác động của một số yếu tố liên quan. Biến phụ thuộc sẽ nhận giá trị là 1 nếu ngư dân

quyết định làm ăn lâu dài với 1 đối tác nhất định và nhận giá trị 0 trong trường hợp ngược lại. Xác suất ngư dân quyết định làm ăn lâu dài với một thương lái nhất định được thể hiện như sau:

$$P_i = \frac{e^{\beta_0 + \beta_1 X_i}}{1 + e^{\beta_0 + \beta_1 X_i}}$$

Trong đó, X_i là các biến độc lập thể hiện các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định hợp tác của ngư dân với thương lái nhất định, β là các vector ước lượng các biến độc lập tác động đến khả năng ra quyết định hợp tác với thương lái (β_i).

Khi đó, hàm mô phỏng xác suất ra quyết định của ngư dân $F(X_i, \beta') = \beta' X_i - u_i$, với $F(X_i, \beta')$ là biến ẩn không quan sát được (latent variables), u_i là sai số ngẫu nhiên của mô hình.

$$F(X_i, \beta') = \begin{cases} 0 \text{ nếu } f(X_i, \beta') < 0, \text{ Ngư dân không hợp tác với một đối tác nhất định} \\ 1 \text{ nếu } f(X_i, \beta') > 0, \text{ Ngư dân hợp tác với một đối tác nhất định} \end{cases}$$

Như vậy, mô hình Probit có dạng: $P_i = E(Y_i=1/X_i) = F(\beta_i X_i) = \beta_i X_i + u_i$, với P_i là xác suất xảy ra khi $Y_i = 1$ (ngư dân hợp tác với một thương lái

nhất định); E là xác suất kỳ vọng có điều kiện; F là hàm phân bố xác suất tích lũy (CDF-Cumulative Distribution Function):

$$F(X_i, \beta) = \int_{-\infty}^{X_i \beta} \frac{1}{\sqrt{2\pi}} e^{-\frac{1}{2}(X_i \beta)^2} \cdot 2$$

Để dự báo xác suất ra quyết định theo mô hình Probit, hệ số tác động biên được sử dụng trong phân tích. Một trong những ưu điểm của việc sử dụng hệ số tác động biên là cho phép tính hiệu quả trung bình thay vì ảnh hưởng bởi giá trị trung bình của biến độc lập. Hệ số tác động biên được xác định bằng sự thay đổi của xác suất xảy ra ($Y_i=1$) khi xảy ra sự thay đổi của biến độc lập (X_i) theo công thức:

$$\frac{\partial p}{\partial X} = f(X, \beta) \beta_i$$

2.2.2.2. Mô tả các biến trong mô hình

Các yếu tố ảnh hưởng đến quyết định hợp tác của ngư dân khai thác cá ngừ đại dương với thương lái theo khung phân tích trên được mô tả chi tiết ở bảng 1.

Bảng 1. Mô tả các biến độc lập sử dụng trong mô hình

Biến độc lập	Ký hiệu	Mô tả biến độc lập	Tác động kỳ vọng
Tuổi ngư dân	Tuoi	Độ tuổi (năm)	+/-
Trình độ văn hóa	TĐVH	Trình độ học vấn của chủ hộ	+/-
Kinh nghiệm khai thác	KNKT	Số năm kinh nghiệm khai thác hải sản của ngư dân (năm)	+/-
Hình thức khai thác	HTKT	Biến giả, nhận giá trị 0 nếu khai thác đơn lẻ; giá trị 1 nếu khai thác theo tổ đội/nhóm	+/-
Công suất tàu thuyền	CSKT	Công suất/cường lực của tàu khai thác (CV)	+/-
Sản lượng khai thác/01 chuyến biển	SLKT	Sản lượng khai thác trung bình trên 1 chuyến biển (tấn)	+/-
Sự tin tưởng vào đối tác	TTĐT	Biến giả, nhận giá trị 1 khi ngư dân không tin tưởng vào đối tác thu mua; nhận giá trị 2 khi có sự tin tưởng nhất định; giá trị 3 khi hoàn toàn tin tưởng vào đối tác thu mua	+
Sự phụ thuộc vào đối tác	PTĐT	Biến giả, nhận giá trị 0 khi ngư dân không phụ thuộc vào đối tác thu mua; giá trị 1 khi ngư dân có sự phụ thuộc	+
Danh tiếng của đối tác	DTĐT	Biến giả, nhận giá trị 1 nếu ngư dân không quan tâm đến danh tiếng đối tác thu mua; giá trị 1 nếu ngư dân quan tâm đến danh tiếng, uy tín của đối tác.	+
Tần suất trao đổi thông tin với đối tác	TĐTT	Biến giả, nhận giá trị 1 khi ngư dân thường xuyên trao đổi thông tin với đối tác thu mua; giá trị 2 khi thỉnh thoảng trao đổi; giá trị 3 khi thường xuyên trao đổi	+

3. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU VÀ THẢO LUẬN

3.1. Đặc điểm chung về ngư dân và thương lái

3.1.1. Ngư dân

Đặc điểm chính của ngư dân khai thác cá ngừ được mô tả trong bảng 2 cho thấy, các đặc điểm về độ tuổi, học vấn, số năm kinh nghiệm, hình thức khai thác và công suất tàu thuyền đều không có sự khác

biệt giữa hai nhóm hộ có hợp tác và không hợp tác (ở mức ý nghĩa 5%). Chủ tàu khai thác cá ngừ có độ tuổi trung bình khoảng trên 49 tuổi với khoảng 20 năm kinh nghiệm trong ngành khai thác hải sản. Tàu thuyền khai thác cá ngừ đại dương có công suất nằm trong khoảng 350-450 CV.

Bảng 2. Đặc điểm của ngư dân khai thác cá ngừ

Đặc điểm	Có hợp tác (n=71)	Không có hợp tác (n=59)	Trung bình tổng thể (n=130)	Sig. (t-test)
Tuổi ngư dân	49,4	49,6	49,5	0,66
Trình độ văn hóa	2,90	2,90	2,90	0,83
Kinh nghiệm khai thác	19,10	22,5	20,6	0,40
Hình thức tổ chức khai thác	0,60	0,90	0,70	0,25
Công suất tàu	414,8	356,4	389,2	0,27

Nguồn: Số liệu điều tra năm 2017

3.1.2. Thương lái cá ngừ

Tương tự như chuỗi giá trị thủy sản khác (tôm, cá tra...), chức năng của thương lái cá ngừ đại dương - tác nhân trung gian là thu mua gom cá từ ngư dân và sau đó cung cấp cho các doanh nghiệp chế biến xuất khẩu và thị trường địa phương. Ở các tỉnh khai thác cá ngừ trong điểm, thương lái đóng vai trò khác nhau. Trong chuỗi giá trị cá ngừ ở Bình Định và Phú Yên, thương lái đóng vai trò chính yếu trong việc cho vay tín dụng hoặc tạm ứng trước vật tư cho ngư dân. Để đổi lấy việc cung cấp hỗ trợ tài chính cho ngư dân, thương lái có thể được chọn mua cá ngừ trước, mua cá ngừ chất lượng tốt nhất hoặc mua với giá thấp hơn. Ở Khánh Hòa, chủ yếu là chuỗi giá trị cá ngừ vẫn nên bị chi phối bởi nhiều thương lái khác nhau. Một số thương lái cũng bắt đầu chế biến và xuất khẩu cá ngừ và trở thành nhà chế biến hoặc xuất khẩu.

3.1.3. Hợp tác liên kết giữa ngư dân và thương lái

Ngư dân khai thác cá ngừ hiện chủ yếu vẫn bán sản phẩm của họ cho cùng thương lái mà họ đã thiết lập mối quan hệ, có sự tin tưởng và hỗ trợ lẫn nhau (McCoy và cộng sự, 2010). Thương lái lựa chọn, phân loại và vận chuyển cá ngừ nguyên liệu cho các công ty chế biến xuất khẩu. Nhìn chung các ngư dân và thương lái không có hợp đồng hợp tác thu mua sản phẩm chính thức mà thương hợp tác dựa trên các yếu tố, bao gồm: mức sản lượng khai thác của ngư dân, danh tiếng hay năng lực của thương lái, sự tin tưởng và sự phụ thuộc của ngư dân về tín dụng hoặc vật tư cho khai thác đối với các thương lái.

Kết quả điều tra cho thấy hộ gia đình ở nhóm có hợp tác bán cá ngừ với một thương lái cố định có sản lượng cao hơn. Bên cạnh đó, nhóm có hợp tác với một thương lái nhất định tin tưởng vào giá bán thương lái đưa ra và quan tâm đến danh tiếng của cơ sở đó hơn, đồng thời có sản suất trao đổi thông tin nhiều hơn. Ngoài ra, rất nhiều hộ trong nhóm có hợp tác bị phụ thuộc vào tài chính của thương lái khi nhận một khoản đầu tư ban đầu vào tàu thuyền hay vay tiền cho chuyển biến và buộc phải bán sản phẩm cho các thương lái cho vay vốn đó.

3.2. Tương quan giữa các yếu tố ảnh hưởng trong mô hình

Trước khi đánh giá các yếu tố tác động đến quyết định hợp tác dài hạn của ngư dân với tác nhân thương lái, nhóm nghiên cứu tiến hành phân tích tương quan theo hệ số Pearson giữa các biến độc lập với nhau và giữa biến độc lập với biến phụ thuộc. Kết quả cho thấy sự tương quan giữa các biến độc lập về đặc điểm hộ gia đình (tuổi tác, học vấn, kinh nghiệm khai thác...) là khá thấp với hệ số tương quan từ 0,07 đến 0,18. Tuy nhiên, các biến về sự phụ thuộc tài chính, sự trao đổi thông tin, danh tiếng của thương lái hay sự tin tưởng của ngư dân vào thương lái có tương quan nhiều hơn tới biến phụ thuộc (hệ số tương quan từ trên 0,3 đến trên 0,5) và các hệ số này có mức ý nghĩa thống kê ở mức 5% và 10% (Bảng 3). Ngoài ra, ma trận hệ số tương quan giữa các biến độc lập cho thấy giữa các biến độc lập có tương quan với nhau yếu (nhỏ hơn 0,3), như vậy có thể kết luận rằng

các biến độc lập không có sự tương quan và không xảy ra hiện tượng đa cộng tuyến trong mô hình.

Trên cơ sở phân tích sự tương quan giữa biến độc lập và biến phụ thuộc trong mô hình, các biến độc lập sẽ được đưa vào mô hình probit bao gồm: tuổi của ngư dân (tuoi), trình độ văn hóa (TĐVH), số năm kinh nghiệm khai thác hải sản

(KNKT), hình thức tổ chức khai thác (HTKT), công suất tàu (CSKT), sản lượng trung bình 1 chuyến biển (SLKT), sự phụ thuộc tài chính (PTĐT), mức độ trao đổi thông tin (TĐTT), sự quan tâm đến danh tiếng của thương lái (DTĐT) và sự tin tưởng của ngư dân vào thương lái (TTĐT).

Bảng 3. Tương quan giữa các biến trong mô hình

Biến số	HTLK	Tuoi	TĐVH	KNKT	HTKT	SLKT	CSKT	PTĐT	TĐTT	DTĐT	TTĐT
HTLK	1										
Tuoi	-0,07	1									
TĐVH	-0,03	-0,26	1								
KNKT	-0,14	0,47**	0,03	1							
HTKT	-0,18	0,09	-0,13	0,02	1						
SLKT	0,18	0,11	0,03	0,17	-0,08	1					
CSKT	0,33*	0,13	0,20	-0,13	-0,22	0,14	1				
PTĐT	0,375*	-0,02	-0,04	-0,21	-0,47	-0,12	0,72	1			
TĐTT	0,32*	0,05	-0,87	0,20	0,09	0,16	0,10	-0,03	1		
DTĐT	0,51**	0,31*	-0,19	-0,07	0,04	0,15	0,22	0,16	0,17**	1	
TTĐT	0,55**	0,11	-0,14	-0,04	0,19	0,02	0,19	0,10	0,27**	0,29*	1

Nguồn: Số liệu điều tra năm 2011

Ghi chú: *, **: có ý nghĩa thống kê ở mức 10% và 5%

3.3. Kết quả ước lượng ảnh hưởng của các yếu tố đến quyết định liên kết giữa ngư dân và thương lái trong chuỗi giá trị cá ngừ

Kết quả phân tích hồi qui sử dụng phần mềm Stata được trình bày ở bảng 4. Giá trị Chi²=36,68 với giá trị Pvalue=0,000 cho thấy mô hình đưa ra là phù hợp và các yếu tố trong mô hình có tác động đến quyết định tham gia liên kết với một thương lái nhất

định của ngư dân khai thác cá ngừ đại dương. Hệ số Pseudo R²= 0,65 cho thấy 65% sự thay đổi của biến phụ thuộc hay hành vi tham gia liên kết của ngư dân với thương lái có thể được giải thích bởi các biến độc lập trong mô hình (tuổi, kinh nghiệm khai thác, sự phụ thuộc tài chính, sự tin tưởng, danh tiếng...). Hệ số Log likelihood = -9,968 cho thấy sự phù hợp khá tốt của mô hình.

Bảng 4. Kết quả ước lượng mô hình probit về tác động của các yếu tố đến hành vi tham gia hợp tác của ngư dân với thương lái nhất định trong chuỗi giá trị cá ngừ đại dương

Biến độc lập	Ký hiệu	Hệ số tác động	Hệ số tác động biên (dy/dx)
Tuổi ngư dân	Tuoi	- 0,080*	- 0,010**
Trình độ học vấn	TĐVH	- 0,306	- 0,040
Kinh nghiệm khai thác	KNKT	0,060	0,008
Hình thức tổ chức khai thác	HTKT	- 0,424	- 0,056
Sản lượng khai thác 1 chuyến biển	SLKT	0,023	0,003
Công suất tàu	CSKT	0,003	0,0004
Sự phụ thuộc vào tài chính	PTĐT	2,059*	0,271**
Tần suất trao đổi thông tin	TĐTT	- 0,765	- 0,101
Sự quan tâm đến danh tiếng thương lái	DTĐT	2,050**	0,270*
Sự tin tưởng giá cả thương lái đưa ra	TTĐT	1,771**	0,233**

Hệ số chặn	- 0,521
Pro > Chi ²	0,000
Pseudo R ²	0,65
LR Chi ²	36,68
Log likelihood	-9,968

Nguồn: Số liệu điều tra năm 2017

Ghi chú: *, **: ý nghĩa thống kê ở mức 10% và 5%

Kết quả mô hình cho thấy có 4 yếu tố trong mô hình có ảnh hưởng có ý nghĩa thống kê đến quyết định hợp tác dài hạn giữa ngư dân khai thác cá ngừ đại dương với thương lái ở 3 tỉnh Bình Định, Phú Yên và Khánh Hòa. Có 3 yếu tố có ảnh hưởng thuận chiều (gia tăng xác suất liên kết) và 01 yếu tố ảnh hưởng ngược chiều. Trong số các yếu tố ảnh hưởng thuận chiều ở mức ý nghĩa thống kê 5%, sự quan tâm đến danh tiếng và sự phụ thuộc vào tài chính vào đời tác có ảnh hưởng nhiều nhất đến xác suất ra quyết định hợp tác lâu dài của ngư dân với một thương lái nhất định. Cụ thể, khi ngư dân chuyển từ không quan tâm đến có quan tâm đến *danh tiếng* của thương lái thì xác suất quyết định hợp tác với một thương lái nhất định tăng lên trung bình 27,0%. Điều này cũng phù hợp với thực tiễn khi hiện nay một số thương lái cá ngừ vẫn chưa thực sự tạo lập được uy tín cao trong mua bán nguyên liệu cá ngừ với ngư dân do tình trạng “ép cấp” (phản ánh tình trạng ép trong phân cấp chất lượng nguyên liệu bất lợi cho ngư dân trong bán sản phẩm), “ép giá” trong thu mua cá ngừ đại dương vẫn còn tồn tại. Bởi vậy, mặc dù vai trò của thương lái trong việc thu cá ngừ đại dương hiện nay là rất quan trọng, nhưng việc nâng cao ý thức, đạo đức kinh doanh của họ trong thu mua nguyên liệu cá ngừ vẫn rất cần thiết để nâng cao hơn nữa hiệu quả hoạt động của khâu tiêu thụ cá ngừ từ ngư dân đến khâu trung gian này.

Đối với yếu tố *sự phụ thuộc vào tài chính*, khi ngư dân chuyển từ không vay vốn hay không nhận đầu tư từ thương lái chuyển sang có vay vốn hay nhận đầu tư thì xác suất để ngư dân bán cho thương lái nhất định cũng tăng lên 27,1%. Sự tin tưởng vào giá cả mà thương lái đưa ra cũng ảnh hưởng thuận chiều đến quyết định hợp tác của ngư dân. Khi chủ tàu tin tưởng hơn vào giá cả mà thương lái của họ đưa ra, tức là chuyển từ cần hỏi thông tin nhiều nơi để lựa chọn nơi bán sang chỉ hỏi thông tin ở 1 nơi và tin vào giá đó thì xác suất để ngư dân bán cho thương lái nhất định cũng tăng lên 23,3%. Sự tin tưởng về giá này cũng có liên quan đến đạo đức kinh doanh và uy

tín của các thương lái trong chuỗi. Khi ngư dân và thương lái trao đổi thông tin càng nhiều thì xác suất bán cho thương lái đó càng ít đi do đầu tư trong trường hợp này là ngược chiều, tuy nhiên con số này chưa có ý nghĩa thống kê nên chưa thể kết luận rằng tần suất trao đổi thông tin giữa ngư dân và thương lái ảnh hưởng như thế nào đến xác suất liên kết của họ.

Một kết quả khác từ mô hình chỉ ra rằng *Tuổi* có tác động ngược chiều đến xác suất hợp tác của ngư dân với một thương lái nhất định ở mức ý nghĩa 10%. Cụ thể, khi tuổi của chủ tàu tăng thêm 01 năm thì xác suất ra quyết định hợp tác giảm đi 1%. Điều này có thể được lý giải do chủ tàu ở độ tuổi cao hơn thường đã tích lũy được nhiều vốn đầu tư hơn nên ít bị phụ thuộc tài chính vào thương lái, hoặc vì tuổi cao hơn nên các chủ tàu này sẽ có tâm lý “tư chủ và không thích ràng buộc” trong quan hệ mua bán với thương lái. Kết quả, các chủ tàu nhiều tuổi thường có xu hướng ít tham gia liên kết, không thích bó buộc vào một thương lái nhất định mà thay vào đó họ sẽ cân nhắc lựa chọn đối tác nào có giá thu mua cao hơn để bán sản phẩm.

3.4. Hàm ý chính sách và giải pháp tăng cường liên kết hiệu quả giữa ngư dân và thương lái

Hiện nay, đối với ngành hàng thủy sản nói chung và cá ngừ nói riêng, đặc trưng khai thác quy mô nhỏ đã hình thành hệ thống thương lái, đóng vai trò vừa là nhà cung ứng vật tư đầu vào vừa thu gom nguyên liệu đầu ra để cung cấp cho các doanh nghiệp chế biến xuất khẩu. Các chủ tàu khai thác, đặc biệt các chủ tàu nhỏ với sự hạn chế về vốn cũng như năng lực đàm phán, thường phải “dựa” hay phụ thuộc vào thương lái. Điều này sẽ dẫn đến tình trạng “ép cấp”, “ép giá” của thương lái đối với ngư dân. Những phân tích ở trên, do vậy, cho phép rút ra một số hàm ý chính sách trong việc tăng cường mối liên kết công bằng và bền vững giữa ngư dân và thương lái trong chuỗi giá trị cá ngừ đại dương:

Bên cạnh việc tư nâng cao uy tín và danh tiếng của bản thân thương lái, Nhà nước cần có cơ chế quản lý và chính sách hỗ trợ thích hợp đối với tác

nhân này. Hiện tác nhân này dường như bị “bỏ ngỏ” mà chưa được sự quan tâm một cách đúng mức. Đồng thời, cần thiết có sự cải thiện chính sách tiếp cận tín dụng theo chuỗi cho ngư dân theo Nghị định 55/2015/NĐ-CP và Nghị định 116/2018/NĐ-CP (sửa đổi, bổ sung) nhằm nâng cao năng lực cho ngư dân và giảm sự phụ thuộc về tài chính vào thương lái.

Tăng cường nhận thức về liên kết chuỗi giá trị cho ngư dân và thương lái thông qua hội thảo và đối thoại chính sách giữa các bên liên quan, đặc biệt về vấn đề hợp tác liên kết thông qua hợp đồng có tính pháp lý nhằm đảm bảo lợi ích và ràng buộc trách nhiệm giữa các bên.

Nghiên cứu xây dựng cơ chế, quy định quản lý cũng như chính sách hỗ trợ thích hợp đối với hệ thống các thương lái thu mua cá ngừ đại dương nhằm đảm bảo tính công bằng và nâng cao uy tín, danh tiếng của thương lái trong chuỗi giá trị cá ngừ đại dương.

4. KẾT LUẬN

Ngành hàng cá ngừ đại dương được xem là một trong những ngành hàng quan trọng trong lĩnh vực khai thác hải sản xuất khẩu tại Việt Nam. Trong chuỗi cung ứng cá ngừ đại dương hiện nay, cá ngừ khai thác chủ yếu được tiêu thụ thông qua khâu trung gian, là hệ thống các thương lái, để cung cấp nguyên liệu cho các doanh nghiệp chế biến xuất khẩu. Hầu hết các giao dịch cung ứng cá ngừ đại dương giữa ngư dân và thương lái chưa được thực hiện thông qua hợp đồng hợp tác hay liên kết có tính dài hạn mà thường dựa trên quan hệ phi chính thức và chịu ảnh hưởng bởi một số yếu tố nhất định.

Kết quả nghiên cứu chỉ ra sự quan tâm của ngư dân đến danh tiếng của thương lái (như năng lực tài chính, cách thức thu mua và thanh toán) và sự phụ thuộc về tài chính của ngư dân đối với thương lái có ảnh hưởng lớn đến xác suất ra quyết định hợp tác của ngư dân. Sự tin tưởng của ngư dân về giá thu mua nguyên liệu thương lái đưa ra cũng là một trong yếu tố quan trọng có tác động tích cực đến tính ổn định trong hợp tác liên kết. Nghiên cứu cũng cho thấy không có sự khác biệt về các đặc điểm của hộ gia đình ngư dân giữa hai nhóm ngư dân có và chưa có hợp tác với một thương lái nhất định.

Do vậy, để thúc đẩy sự hợp tác liên kết giữa ngư dân khai thác cá ngừ và các thương lái trong chuỗi giá trị, cải tiến tiếp cận tín dụng cho ngư dân nhằm

giảm sự phụ thuộc tài chính vào các thương lái, đồng thời đẩy mạnh hình thức cung ứng thông qua hợp đồng kinh tế nhằm đảm bảo tính pháp lý trong giao dịch mua bán, cũng như nâng cao đạo đức kinh doanh trong mua bán nguyên liệu cá ngừ của các thương lái để củng cố sự tin tưởng của ngư dân vào các tác nhân trung gian này là những giải pháp quan trọng hướng tới xây dựng chuỗi giá trị cá ngừ đại dương hiệu quả và bền vững.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Aldrich J. H., 1987. Linear Probability, Logit and Probit Models. Sage, Publications, Newbury Park, Calif, USA.
2. Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, 2013. Đề án “Tổ chức khai thác, thu mua, chế biến, tiêu thụ cá ngừ theo chuỗi”. Tổng cục Thủy sản, 53 p.
3. Bộ Nông nghiệp và Phát triển nông thôn, 2017. Báo cáo Hội thảo tổng kết hàng năm thực hiện Đề án “Thị điểm tổ chức khai thác, thu mua, chế biến, tiêu thụ cá ngừ theo chuỗi”. Ban chỉ đạo Đề án cá ngừ.
4. Cao Lê Quyên, Trịnh Quang Tú, Nguyễn Tiến Hưng, Phan Phương Thanh, Lê Thu Hương, 2016. Nghiên cứu chuỗi giá trị cá ngừ đại dương khai thác tại tỉnh Bình Định. Tổng cục Thủy sản, Hà Nội.
5. CBI (Centre for the Promotion of Imports from developing countries), 2012. The Vietnamese Seafood Sector: A value chain analysis. LEI, Wageningen UR.
6. Hennessy, T. và Brien M. O., 2008. Is off-farm income driving on-farm investment? Journal of Farm Management Vol. 13, No. 4, p.235-246.
7. Hair J. F., Anderson, R. E., Tatham, R. L., and Black, W. C., 2006. Multivariate data analysis. Prentice-Hall, International, Inc.
8. Phan Lê Diễm Hằng và Nguyễn Ngọc Duy, 2013. Tiếp cận chuỗi giá trị nhằm nâng cao lợi thế cạnh tranh cho sản phẩm thủy sản khai thác: Trường hợp mặt hàng cá ngừ sọc dưa tại tỉnh Khánh Hòa. Tạp chí Khoa học - Công nghệ Thủy sản số 4/2013. Trường Đại học Nha Trang, Khánh Hòa.
9. McCoy, S., J. Thurlow, N. Ridler, A. McKay, N. M. Hai, T. T. Hieu, L. X. Quynh and V. N. X. Hong, 2010. The Fisheries Sector in Vietnam: A Strategic Economic Analysis. Hanoi, Fisheries Sector Programme Support (FSPS) II: 138.

10. Tổng cục Thủy sản, 2017. Kỳ yếu Hội nghị sơ thu mua, chế biến, tiêu thụ cá ngừ theo chuỗi, kết 2 năm thực hiện đề án thí điểm tổ chức khai thác

FACTORS AFFECTING COOPERATION DECISION BETWEEN FISHERMEN AND MIDDLEMEN WITHIN OCEANIC TUNA VALUE CHAIN CAPTURED IN THE CENTRAL REGION OF VIETNAM

Cao Le Quyen¹, Trinh Quang Tu¹,
Phan Phuong Thanh¹, Nguyen Tien Hung¹, Hoang Van Cuong¹

¹ Vietnam Institute of Fisheries Economics and Planning

Summary

This paper presents results from the value chain study in three provinces of Binh Dinh, Phu Yen and Khanh Hoa those provide of over 90% of Viet Nam's tuna production. The econometric method with the probit model is used to measure the factors influencing the decision of the fishermen to cooperate with a certain middleman. The data for the analysis were collected from 130 tuna households in the three selected provinces. Research results show that factors that have a positive influence on the cooperation decision of the fishermen including: the reputation of middlemen; the financial dependence of fishermen on and the trust in middlemen. Meanwhile, the age of fishermen shows the opposite relationship to the cooperation decision. This means that the younger the age of fishermen, the more likely they are to participate in chain linkages. To promote efficient cooperation linkages in the oceanic tuna value chain, improving fishermen's credit access and business ethics of middlemen as well as enhancing official trading contracts are important solutions.

Keywords: *Oceanic tuna, linkage, fishermen, trust, reputation.*

Người phản biện: GS.TS. Nguyễn Văn Song

Ngày nhận bài: 12/11/2018

Ngày thông qua phản biện: 12/12/2018

Ngày duyệt đăng: 19/12/2018