

HIỆU QUẢ SẢN XUẤT CỦA MÔ HÌNH TỔ HỢP TÁC KHAI THÁC HẢI SẢN XA BỜ NGHỀ LỒNG BẦY TẠI TP ĐỒNG HỚI TỈNH QUẢNG BÌNH

PRODUCTION EFFICIENCY OF THE COOPERATIVE MODEL OF WATER FISHING IN DONG HOI CITY, QUANG BINH PROVINCE

Nguyễn Ngọc Hạnh

Viện Khoa học công và Công nghệ khai thác thủy sản, Trường Đại học Nha Trang

Email: hanhnm@ntu.edu.vn

Ngày nhận bài: 20/10/2022; Ngày phản biện thông qua: 02/03/2023; Ngày duyệt đăng: 28/03/2023

TÓM TẮT

Trước những diễn biến phức tạp về dịch bệnh covid-19, giá nhiên liệu và mặt hàng vật tư phục vụ nghề khai thác ngày càng tăng, thời tiết thiên tai có nhiều diễn biến phức tạp khó lường, dẫn đến lợi nhuận tàu khai thác thấp. Từ những khó khăn trên, đòi hỏi việc liên kết trong khai thác hải sản thành các mô hình tổ hợp tác khai thác hải sản xa bờ với mục tiêu liên kết các dịch vụ trong khai thác cũng như phối hợp cứu hộ, cứu nạn đảm bảo an toàn sản xuất trên biển là cần thiết. Phương pháp điều tra các cơ quan ban ngành, các chủ tàu, phỏng vấn trực tiếp ngư dân,... Kết quả nghiên cứu mô hình nghề lồng bẫy xa bờ tại thành phố Đồng Hới tỉnh Quảng Bình cho thấy hiệu quả của mô hình về sản lượng bình quân của tổ đạt từ 1,2 tấn – 1,5 tấn/tàu/chuyến, tăng 10% so với không tổ đội, về doanh thu đạt từ 253,8 tr.đ – 312tr.đ/tàu/chuyến, lợi nhuận đạt từ 36,02tr.đ – 54,2tr.đ/tàu/chuyến, thu nhập của thuyền viên từ 11,3tr.đ – 14tr.đ/chuyến, thu nhập thuyền viên tăng từ 10-15% so với không tổ đội.

Từ khóa: Tổ mô hình hợp tác, nghề lồng bẫy xa bờ, TP Đồng Hới, Quảng Bình

ABSTRACT

In the face of complicated situations about the Covid-19 epidemic, the increasing price of fuel and supplies for the fishing industry, and natural disasters have complicated and unpredictable developments, leading to the low profit of fishing vessels. From the above difficulties, it is required to combine fishing activities into models of offshore fishing cooperation groups with the goal of linking services in fishing as well as coordinating rescue and rescue to ensure production safety at sea is essential. Methods of investigating agencies, ship owners, direct interviews with fishermen... The results of the study on the offshore fishing model in Dong Hoi city, Quang Binh province show that the model's effectiveness in terms of average output of the group is from 1.2 tons - 1.5 tons/vessel/trip, an increase of 10 % compared to no team, in terms of revenue from 253.8 million VND - 312 million VND/vessel/trip, profit from 36.02 million VND - 54.2 million VND/vessel/trip, income of crew from 11.3 million VND - 14 million VND/trip, crew income increased by 10-15% compared to non-grouped.

Keywords: Cooperative model group, offshore trap craft, Dong Hoi city, Quang Binh

I. ĐẶT VẤN ĐỀ

Tỉnh Quảng Bình có bờ biển dài 116,04 km nằm ở cửa ngõ Vịnh Bắc Bộ với ngư trường rộng lớn khoảng hơn 22.000 km². Ngư trường khai thác chủ yếu của ngư dân Quảng Bình hoạt động theo các giai đoạn khác nhau. Ngoài các ngư trường truyền thống của ngư dân Quảng Bình đã tham gia hoạt động chủ yếu ngư trường vùng biển xa khu vực Hoàng Sa và phía nam quần đảo Hoàng Sa, đây là ngư trường rộng lớn, có nguồn lợi thủy sản phong phú, dồi dào

như cá, ghẹ, ốc... là cơ sở để phát triển một số nghề xa bờ trong đó có nghề lồng bẫy.

Trong những năm gần đây nguồn lợi giảm, chi phí tăng dẫn đến lợi nhuận giảm. Thiên tai thất thường, tàu lạ lấn áp, tấn công dẫn đến mất an toàn khi tham gia khai thác trên biển

Nghiên cứu đánh giá mô hình tổ hợp tác sản xuất nghề lồng bẫy khai thác hải sản xa bờ ở thành phố Đồng Hới, nhằm tìm ra những ưu điểm và hiệu quả đạt được của tổ đội tàu nghề lồng bẫy. Từ đó khuyến khích và động viên các

chủ tàu chưa tham gia tìm tổ đội phù hợp để tham gia và có được sự hỗ trợ kịp thời. Tạo việc làm và thu nhập cho hàng ngàn lao động, góp phần vào công cuộc xóa đói giảm nghèo, nâng cao đời sống ngư dân, giữ gìn trật tự an ninh, bảo vệ chủ quyền quốc gia trên biển. Vì vậy cần phải có nghiên cứu để đánh giá hiệu quả hoạt động của tổ đội mô hình khai thác của nghề lồng bẫy khai thác xa bờ và từ đó đề xuất giải pháp nhằm đưa mô hình này một phát triển và nhân rộng trong toàn tỉnh.

II. TÀI LIỆU VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

1. Nội dung, phạm vi và thời gian nghiên cứu

- Hiệu quả sản xuất của mô hình tổ hợp khai thác hải sản xa bờ nghề lồng bẫy tại thành phố Đồng Hới.

- Đề xuất mô hình hợp tác sản xuất phù hợp cho nghề lồng bẫy xa bờ của thành phố Đồng Hới.

- Phạm vi nghiên cứu tại thành phố Đồng Hới, tỉnh Quảng Bình.

- Thời gian nghiên cứu: từ tháng 1/2021-12/2021

2. Phương pháp nghiên cứu

2.1. Phương pháp thu thập số liệu

- Số liệu thứ cấp: Thu thập số liệu và phỏng vấn cán bộ quản lý nghề cá tại các đơn vị địa phương.

- Số liệu sơ cấp: Điều tra Nghề lồng bẫy có 06 tổ hợp tác với 47 tàu tham gia, phỏng vấn trực tiếp thuyền trưởng, chủ tàu, ngư dân hoạt động trên tàu cá là thành viên của các tổ hợp tác khai thác hải sản xa bờ về hiệu quả khai thác thủy sản (năng suất khai thác trước và sau khi tham gia vào tổ chức, về thu nhập tăng hay giảm khi vào tổ chức; các loài hải sản khai thác, khả năng nâng cao sản lượng trước và sau khi vào tổ và một số nội dung khác). Đánh giá về mô hình tổ chức mà các đội tàu tại thành phố Đồng Hới đã tham gia (ưu điểm, nhược điểm, thuận lợi, khó khăn, so sánh hiệu quả, tính an toàn khi khai thác trước và sau khi tham gia mô hình).

2.2. Phương pháp xử lý số liệu

Số liệu được xử lý trên các phần mềm hiện có (Excel, Statistica 6.0), được tổng hợp và phân tích theo hệ thống dựa trên các chỉ tiêu thống kê như sản lượng, doanh thu, chi phí, lợi nhuận... của các tài liệu được thu thập.

III. KẾT QUẢ NGHIÊN CỨU

1. Số lượng tàu cá xa bờ của thành phố Đồng Hới, tỉnh Quảng Bình

Bảng 1. Thống kê số liệu tàu xa bờ theo nghề và theo địa phương của TP Đồng Hới. (ĐVT. Chiếc)

| Địa phương \ Nghề | Câu | Lưới vây | Lồng bẫy | Nghề khác | Tổng cộng |
|-------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|------------|
| Xã Bảo Ninh | 85 | 36 | 68 | 8 | 197 |
| Xã Quang Phú | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Phường Hải Thành | 0 | 0 | 0 | 2 | 2 |
| Phường Đồng Phú | 0 | 0 | 0 | 1 | 1 |
| Tổng cộng | 85 | 36 | 68 | 12 | 202 |

(Nguồn: Chi cục Thủy sản, Quảng Bình [1])

Từ bảng 1 cho thấy hiện trạng nghề khai thác xa bờ ở Đồng Hới như sau:

Nghề câu là nghề luôn chiếm tỷ trọng lớn trong cơ cấu nghề khai thác biển của cả thành phố với số lượng 85 chiếc chiếm 42,1%. Nghề lồng bẫy có 68 chiếc chiếm 33,6%. Nghề lưới vây có 36 tàu, chiếm 17,8%. Các nghề khác bao gồm nghề chụp mực, nghề dịch vụ hậu cần... Các tàu này chủ yếu là tàu vỏ thép được đóng theo Nghị định 67/2014/NĐ-CP.

2. Qui mô của tổ hợp tác nghề lồng bẫy

Thành phố Đồng Hới hiện có 68 tàu cá xa bờ hoạt động nghề lồng bẫy, trong đó có 47 tàu hoạt động theo tổ đội và 21 tàu hoạt động đơn lẻ. Theo kết quả điều tra 47 tàu hoạt động theo hình thức tổ đội cho thấy, các tổ hợp tác được thành lập do sự vận động kêu gọi của chính quyền địa phương và cơ quan quản lý là Chi cục Thủy sản nhằm đạt được chỉ tiêu kế hoạch, đồng thời đảm bảo đủ điều kiện để các chủ tàu

được hưởng chính sách hỗ trợ theo Nghị định 67/2014/NĐ-CP do đó tiêu chí thành lập tổ hợp

tác là cư trú tại cùng địa bàn. Số liệu tàu theo tổ đội được thể hiện trong bảng 2 [2].

Bảng 2. Thống kê số lượng tàu trong các tổ hợp tác sản xuất nghề lồng bẫy

| TT | Tên tổ hợp tác | Ngày thành lập | Số tàu tham gia (Tàu) | Tổng công suất (CV) | Số lao động (Người) |
|------------------|----------------|----------------|-----------------------|---------------------|---------------------|
| 1 | Quyết Thắng | 09/11/2011 | 08 | 4.194 | 72 |
| 2 | Hồng Hà | 12/11/2011 | 15 | 9.875 | 120 |
| 3 | Bình Minh | 19/03/2013 | 07 | 3.995 | 63 |
| 4 | Tiền Phong | 03/10/2014 | 05 | 2.833 | 50 |
| 5 | Thắng Lợi | 28/10/2015 | 07 | 3.245 | 63 |
| 6 | Hoàn Thiện | 19/07/2016 | 05 | 2.700 | 40 |
| Tổng cộng | | | 47 | 26.842 | 408 |

(Nguồn: Trung tâm Đăng kiểm tàu cá Quảng Bình [2])

Từ bảng 2 cho thấy:

- Các tổ hợp tác nghề lồng bẫy được thành lập từ khá sớm, qui mô số lượng tàu thuyền trong tổ không đồng đều nhau. Trong số 6 tổ hợp tác sản xuất nghề lồng bẫy thì tổ ít nhất là 05 tàu, tổ nhiều nhất là 15 tàu thành viên.

- Bộ máy tổ chức của tổ hợp tác gồm có tổ trưởng, tổ phó, thủ quỹ tổ mà không có ban điều hành riêng, tổ hợp tác hoạt động dưới sự điều hành chung của tổ trưởng. Trách nhiệm, nghĩa vụ mỗi thành viên trong tổ như sau:

+ Tổ trưởng do các tổ viên bầu ra để quản lý, điều hành theo hợp đồng hợp tác; hướng dẫn, chỉ đạo tổ viên thực hiện tốt các quy định của Nhà nước.

+ Tổ phó giúp việc cho tổ trưởng, thực hiện

các nhiệm vụ được phân công theo Hợp đồng hợp tác của tổ và các nhiệm vụ được Tổ trưởng ủy quyền.

+ Thủ quỹ có trách nhiệm giữ tiền quỹ của tổ và hoạt động theo quy ước của tổ.

+ Tổ viên hoạt động theo hợp đồng hợp tác và các quy định của pháp luật hiện hành của Nhà nước; thuyền viên lao động trên mỗi tàu cá tổ viên được phổ biến các nội dung Quy định trong hợp đồng hợp tác.

3. Doanh thu, chi phí và lợi nhuận

3.1. Về doanh thu:

Theo kết quả điều tra 47 tàu trong 06 tổ hợp tác nghề lồng bẫy, doanh thu bình quân mỗi tàu trong các tổ được thể hiện qua bảng 3 sau đây:

Bảng 3. Doanh thu bình quân của các tàu trong tổ hợp tác nghề lồng bẫy

| Chỉ tiêu | Tổ hợp tác | | | | | | |
|---|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|----------------|--|
| | Quyết Thắng | Hồng Hà | Bình Minh | Tiền Phong | Thắng Lợi | Hoàn Thiện | |
| Thời gian bình quân/chuyến (ngày) | 18 | 15 | 16 | 17 | 18 | 17 | |
| Số lao động bình quân /tàu (người) | 9 | 8 | 9 | 10 | 9 | 8 | |
| Sản lượng bình quân /chuyến (kg) | 1.380,0 | 1.220,0 | 1.300,0 | 1.500,0 | 1.450,0 | 1.350,0 | |
| Đơn giá (1.000đ/kg) | 210,0 | 208,0 | 210,0 | 208,0 | 212,0 | 210,0 | |
| Doanh thu bình quân /chuyến (tr.đồng) | 289,8 | 253,8 | 273,0 | 312,0 | 307,4 | 283,5 | |
| Số chuyến biển/năm (chuyến) | 9 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 | |
| Doanh thu bình quân /năm (tr.đồng) | 2.608,2 | 2.537,6 | 2.730,0 | 3.120,0 | 2.459,2 | 2.268,0 | |

Từ bảng 3 cho thấy:

- Về thời gian chuyến biển khá tương đồng nhau, mỗi tháng hoạt động từ 15-18 ngày trên biển, mỗi năm hoạt động từ 8 đến 10 chuyến, thời gian còn lại là nghỉ bờ tu bổ ngư cụ trang thiết bị, chuẩn bị nhu yếu phẩm và thời gian nghỉ bờ từ 2-4 tháng do mùa mưa bão, thời tiết xấu.

- Về sản lượng bình quân chuyến biển từ 1,22 tấn/tàu/chuyến đến 1,5 tấn/tàu/chuyến.

- Về đơn giá bán sản phẩm đối với nghề lồng bẫy rất cao, giá bán (chủ yếu bán trực tiếp cho tàu thu mua trên biển) từ 208.000đ/kg đến 212.000đ/kg.

- Về doanh thu bình quân mỗi chuyến từ

253,8 triệu đồng đến 312 triệu đồng mỗi tàu mỗi chuyến, doanh thu bình quân cả năm đạt từ 2.268 triệu đồng đến 3.120 triệu đồng mỗi tàu mỗi năm.

3.2. Về chi phí:

Chi phí sản xuất trên biển được phân thành 02 loại: Chi phí biến đổi và chi phí cố định. Cụ thể:

- Chi phí biến đổi bình quân mỗi tàu trong các tổ là chi phí trong chuyến biển bao gồm nhiên liệu, đá lạnh (bảo quản môi khai thác và các sản phẩm bị chết), lương thực thực phẩm và các chi phí khác, được thể hiện qua bảng 4 sau đây:

Bảng 4. Chi phí biến đổi bình quân các tổ hợp tác nghề lồng bẫy

| Loại chi phí | Tổ hợp tác | Quyết Thắng | Hồng Hà | Bình Minh | Tiền Phong | Thắng Lợi | Hoàn Thiện |
|---|------------|--------------|------------|------------|------------|------------|--------------|
| Nhiên liệu/chuyến (tr.đồng) | | 65,0 | 42,0 | 40,0 | 45,0 | 50,0 | 42,0 |
| Đá lạnh/chuyến (tr.đồng) | | 3,0 | 2,6 | 2,0 | 2,0 | 2,0 | 2,4 |
| Môi nhữ (tr.đồng) | | 30,0 | 28,0 | 20,0 | 20,0 | 22,0 | 26,0 |
| Lương thực, thực phẩm/chuyến (tr.đồng) | | 18,0 | 16,0 | 18,0 | 20,0 | 18,0 | 16,0 |
| Chi phí khác/chuyến (tr.đồng) | | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 | 5,0 |
| Tổng chi phí BQ/chuyến (tr.đồng) | | 121,0 | 93,6 | 85,0 | 92,0 | 97,0 | 91,4 |
| Số chuyến biển/năm | | 9 | 10 | 10 | 10 | 8 | 8 |
| Tổng chi phí biến đổi BQ/năm (tr.đồng) | | 1.089 | 936 | 850 | 920 | 776 | 731,2 |

Từ bảng 4 cho thấy: Chi phí biến đổi bình quân mỗi chuyến biển của mỗi tàu trong các tổ phụ thuộc nhiều vào trọng tải tàu, công suất máy tàu và số lao động đi trên tàu. Các tàu có chi phí biến đổi từng chuyến biển trong khoảng từ 85 triệu đến 121 triệu đồng; tổng chi phí biến đổi trong cả năm từ 731,2 triệu đồng đến 1.089 triệu đồng.

- Về chi phí cố định được tính theo từng

năm là bao gồm các chi phí: đăng kiểm, bảo hiểm thân tàu và tai nạn thuyền viên, chi phí sửa chữa tu bổ ngư cụ và trang thiết bị khai thác, chi phí lên đà bảo dưỡng thân vỏ, máy tàu và các chi phí khác (bao gồm chi phí cập cảng, chi phí ra vào cửa lạch, chi phí hội họp, chi phí thuê người canh giữ bảo vệ tàu khi về bến...) tính theo hàng năm. Cụ thể theo bảng 5 như sau:

Bảng 5. Chi phí cố định hàng năm bình quân các tổ hợp tác nghề lồng bẫy

| Loại chi phí | Tổ hợp tác | Quyết Thắng | Hồng Hà | Bình Minh | Tiền Phong | Thắng Lợi | Hoàn Thiện |
|---|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Đăng ký, đăng kiểm (tr.đồng) | | 5,0 | 13,5 | 4,5 | 5,0 | 5,0 | 5,0 |
| Bảo hiểm (tr.đồng) | | 45,0 | 40,0 | 38,0 | 38,0 | 40,0 | 40,0 |
| Khấu hao, sửa chữa (tr.đồng) | | 80,0 | 90,0 | 110,0 | 130,0 | 120,0 | 120,0 |
| Bảo dưỡng, sửa chữa thân tàu, máy tàu (tr.đồng) | | 35,0 | 30,0 | 50,0 | 45,0 | 40,0 | 45,0 |
| Chi phí khác (tr.đồng) | | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 15,0 | 10,0 | 20,0 |
| Tổng chi phí cố định BQ/năm (tr.đồng) | | 180,0 | 188,5 | 217,5 | 233,0 | 215,0 | 230,0 |

Từ bảng 5 cho thấy:

+ Chi phí cố định bình quân hàng năm của các tàu trong tổ hợp tác nghề lồng bẫy tương đối đồng đều nhau, thấp nhất là 180,0 triệu đồng và cao nhất là 233 triệu đồng.

+ Chi phí cố định bình quân hàng năm do chủ tàu chịu mà không tính vào chi phí chung để hạch toán phân chia lợi nhuận cho lao động.

3.3. Về lợi nhuận:

Lợi nhuận bình quân hàng năm của chủ tàu được tính dựa trên tổng doanh thu cả năm

(bảng 3) trừ cho tổng các chi phí: chi phí biến đổi (bảng 4), chi phí cố định (bảng 5) và chi phí lao động trong năm đó. Trong đó, chi phí lao động trên tàu hàng năm được tính bằng tỷ lệ 60% của tổng thu nhập (tổng doanh thu bình quân hàng năm (bảng 3) trừ cho tổng chi phí biến đổi hàng năm (bảng 4).

Kết quả lợi nhuận bình quân cả năm của mỗi tàu trong các tổ được thể hiện qua bảng 6 sau đây:

Bảng 6. Lợi nhuận bình quân của các tàu trong tổ hợp tác nghề lồng bẫy

| Chỉ tiêu | Tổ hợp tác | Quyết Thắng | Hồng Hà | Bình Minh | Tiền Phong | Thắng Lợi | Hoàn Thiện |
|---------------------------------------|------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Doanh thu BQ/tàu/năm (tr.đồng) | | 2.608,2 | 2.537,6 | 2.730,0 | 3.120,0 | 2.459,2 | 2.268,0 |
| Chi phí biến đổi BQ/tàu/năm (tr.đồng) | | 968,0 | 842,4 | 765,0 | 736,0 | 873,0 | 731,2 |
| Chi phí cố định BQ/tàu/năm (tr.đồng) | | 180,0 | 178,5 | 217,5 | 233,0 | 215,0 | 230,0 |
| Chi phí lao động BQ/tàu/năm (tr.đồng) | | 810,2 | 864,9 | 1.015,2 | 1.056,0 | 1.136,2 | 856,8 |
| Lợi nhuận BQ/tàu/năm (tr.đồng) | | 360,2 | 398,1 | 459,3 | 471,0 | 542,4 | 341,2 |

Từ bảng 6 cho thấy: Lợi nhuận bình quân mỗi tàu trong các tổ hợp tác khai thác hải sản nghề lồng bẫy giao động từ 341,2 triệu đồng đến 542,4 triệu đồng mỗi năm.

3.4. Về thu nhập của lao động:

Thu nhập của mỗi lao động trên tàu được hưởng theo mỗi chuyến biển là phần tỷ lệ 60% thu nhập mỗi chuyến biển (doanh thu mỗi chuyến trừ cho chi phí biến đổi mỗi chuyến) chia cho số lao động đi trên tàu theo từng chuyến biển, mỗi lao động sẽ được chia theo

hệ số công việc do thuyền trưởng chấm điểm.

Sau khi kết thúc mỗi chuyến biển, các tàu sẽ lấy doanh thu chuyến biển trừ đi chi phí biến đổi mỗi chuyến biển, lợi nhuận thu được sẽ chia theo tỷ lệ 40% là phần tài sản tàu và 60% còn lại chia cho các lao động trên tàu theo số điểm được chủ tàu và thuyền trưởng tính toán trong quá trình khai thác. Thu nhập bình quân mỗi lao động trong tổ hợp tác nghề lồng bẫy theo bảng 7 sau:

Bảng 7. Thu nhập bình quân của mỗi lao động trong tổ hợp tác nghề lồng bẫy

| Chỉ tiêu | Tổ hợp tác | Quyết Thắng | Hồng Hà | Bình Minh | Tiền Phong | Thắng Lợi | Hoàn Thiện |
|--|------------|-------------|---------|-----------|------------|-----------|------------|
| Thu nhập mỗi lao động/chuyến (tr.đồng) | | 11,3 | 12,0 | 12,5 | 13,2 | 14,0 | 13,4 |
| Thu nhập mỗi lao động/năm (tr.đồng) | | 90,0 | 108,1 | 112,8 | 105,6 | 126,2 | 107,1 |

Từ bảng 7 cho thấy

- Tất cả các tàu đều áp dụng hình thức trả công cho lao động theo từng chuyến biển do lao động nghề cá mỗi tàu thường không ổn định.

- Thu nhập bình quân hàng năm mỗi lao động được tính bằng thu nhập bình quân mỗi chuyến nhân với số chuyến biển trong năm của mỗi tàu. Thu nhập bình quân hàng năm mỗi lao

động thì tùy thuộc vào hệ số điểm được chấm và số lượng lao động bình quân đi trên tàu. Các lao động có mức thu nhập giao động từ 90 triệu đến 126,2 triệu đồng/người/năm, đây là mức thu nhập khá cao so với các nghề còn lại.

4. Ưu điểm, hạn chế của mô hình tổ đội sản xuất nghề lồng bẫy xa bờ và nguyên nhân

4.1. Về ưu điểm

- Hoạt động trao đổi thông tin liên lạc được các thành viên trong tổ thực hiện thường xuyên, hỗ trợ kỹ thuật khai thác, giúp nhau khi máy bị hỏng, có tai nạn lao động xảy ra...

- Hoạt động giúp nhau chuẩn bị hậu cần chuyển biển, chia sẻ hậu cần nhu yếu phẩm trên biển, vận chuyển sản phẩm về bờ và tìm kiếm đầu ra sản phẩm.

- Cứu hộ cứu nạn, bảo vệ tài sản lẫn nhau và giải quyết tranh chấp có mức độ thực hiện nhiều khá cao, hợp tác để cùng nhau canh chừng bảo vệ lồng bẫy tránh tàu nghề khác làm mất.

- Trao đổi thông tin về thời tiết, ngư trường và cứu hộ cứu nạn bảo vệ tài sản lẫn nhau tránh bị mất cấp.

4.2. Một số hạn chế

- Chưa có được quy chế hoạt động một cách cụ thể cho nghề lồng bẫy để phát huy hết tính đặc trưng của nghề; chưa quy định rõ về trách nhiệm, quyền hạn của các thành viên trong mỗi mô hình nên số lượng tàu trong các mô hình thường xuyên có sự biến động.

- Việc hỗ trợ nhau vận chuyển sản phẩm về bờ chỉ thực hiện khi có tàu nào đó đã gần hết nguyên vật liệu hoặc tàu đã đủ sản lượng khai thác và chỉ được thực hiện bởi các thành viên có họ hàng, huyết thống.

- Việc cung ứng nguyên vật liệu giữa các tàu chủ yếu dựa trên mối quan hệ quen biết giữa các chủ tàu với nhau và trong cùng nhóm nghề; số lượng cho mỗi lần gửi cũng rất hạn chế.

4.3. Nguyên nhân tồn tại hạn chế

- Hầu hết các tổ đều được thành lập dựa trên sự vận động, chỉ định của cơ quan chức năng và chính quyền địa phương (nhằm mục đích đạt chỉ tiêu thành tích và đủ điều kiện để được hưởng các chính sách hỗ trợ như bảo hiểm tai nạn thuyền viên theo Nghị định 67/2014/NĐ-CP) mà không dựa vào nhu cầu thực tế của ngư dân, các tổ được lập nên chưa đảm bảo đủ các tiêu chí 4 cùng: cùng nghề, cùng ngư trường, cùng dòng họ và cùng địa bàn cư trú trên nên nhìn chung đa số các tổ chưa phát huy được các hoạt động hỗ trợ mang tính kinh tế mà chỉ hỗ trợ nhau trong việc thông tin thời tiết và hỗ trợ nhau cứu hộ cứu nạn.

- Số lượng tàu trong mỗi mô hình tổ hợp tác chưa phù hợp với thực tế sản xuất của từng loại nghề, số lượng tàu hiện nay được thành lập ở các địa phương chủ yếu dựa vào cảm tính mà chưa có cơ sở khoa học.

- Mô hình tổ chức khai thác theo nhóm nhưng với hình thức các tàu tự quản lý sản xuất và độc lập về tài chính vẫn còn một số tồn tại – hạn chế cần được nghiên cứu thêm để có hướng khắc phục.

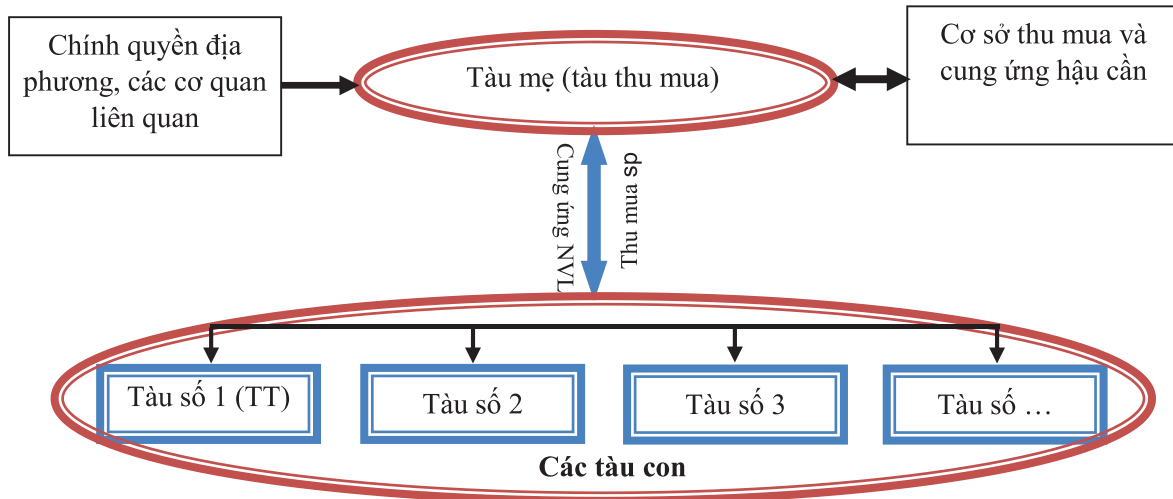
5. Đề xuất mô hình hoạt động phù hợp cho nghề lồng bẫy xa bờ

5.1. Mô hình tàu mẹ, tàu con

- Sơ đồ cơ cấu tổ chức của mô hình tàu mẹ - tàu con:

- Nhiệm vụ của các thành viên tham gia mô hình:

+ Tàu mẹ: có nhiệm vụ thu mua các sản



Hình 1. Sơ đồ mô hình tổ hợp tác sản xuất phù hợp nghề lồng bẫy.

phẩm của các tàu con trong mô hình (có thể kết hợp thu mua thêm các tàu ngoài mô hình nếu còn có thể), cung ứng lại nguyên vật liệu (gồm dầu, nhớt, nước đá, lương thực, thực phẩm, y tế...) cho tàu con. Hỗ trợ tàu con khi gặp sự cố trên biển. Phối hợp với các tàu con để đảm bảo mô hình hoạt động hiệu quả nhất. Khi về bờ phải bán sản phẩm cho cơ sở thu mua đã liên kết.

+ Tàu con: có nhiệm vụ đánh bắt sản phẩm và bán cho tàu mẹ vận chuyển sản phẩm về bờ tiêu thụ. Hỗ trợ cứu hộ, cứu nạn cho các tàu trong mô hình và tàu mẹ. Phối hợp với tàu mẹ để đảm bảo mô hình hoạt động hiệu quả nhất.

+ Cơ sở thu mua và cung ứng nguyên vật liệu: có nhiệm vụ thu mua hết và ổn định các sản phẩm của tàu mẹ vận chuyển về. Cung ứng đầy đủ các nguyên vật liệu cần thiết như dầu, nhớt, nước đá.

+ Chính quyền địa phương, các cơ quan liên quan, bộ đội biên phòng: quản lý về các thủ tục hành chính có liên quan đến các hoạt động của mô hình và các cơ sở thu mua và cung ứng nguyên vật liệu, là cầu nối liên kết giữa mô hình với các cơ sở thu mua và cung ứng nguyên vật liệu.

5.2. Phương thức hoạt động của mô hình

- Tổ chức khai thác: các tàu trong mô hình khi ra biển sẽ phân ra từng khu vực khác nhau để tìm kiếm ngư trường khai thác, khi một tàu trong mô hình phát hiện có ngư trường tốt thì thông báo cho tổ trưởng (tàu số 1) và các tàu thành viên đến khai thác. Trong quá trình khai thác các tàu phải liên tục thông báo tình hình sản lượng khai thác cho tổ trưởng. Sau 2 ngày khai thác, tổ trưởng sẽ liên lạc với tàu thu mua để tới thu mua tất cả sản lượng của các tàu trong tổ, đồng thời cung cấp các nhu yếu phẩm.

- Hạch toán kinh tế: khi tất cả các tàu kết thúc chuyến biển chậm nhất 2 ngày, ban điều hành, tổ trưởng và các tàu thành viên trong mô hình cùng với cơ sở thu mua cùng ngồi lại với nhau, tổng hợp số liệu để hạch toán kinh tế chia lợi nhuận trên cơ sở nguyên tắc hợp tác đã ký kết.

5.3. Xử lý tình huống khi có tàu thành viên trong tổ gặp nạn, sự cố

Trường hợp có thành viên trong tổ gặp sự cố, tai nạn ở trên biển, thuyền trưởng tàu thành viên cần liên lạc ngay cho tổ trưởng (tàu số 1) bằng máy đàm thoại theo tần số đã được thống nhất thông báo ngay nội dung sự cố, tọa độ vị trí tàu đang gặp sự cố, đồng thời thông báo ngay cho tàu mẹ (tàu thu mua), để được hướng dẫn xử lý, cụ thể:

- Trường hợp tàu bị trục trặc hư hỏng máy/vỏ không điều động được mà tự bản thân tàu thành viên không thể khắc phục, tổ trưởng sẽ thông báo cho tàu mẹ hoặc tàu thành viên trong tổ hoạt động gần nhất tới hỗ trợ ứng cứu và lai dắt về bờ, đồng thời thông báo cho cơ quan chức năng nắm bắt để kịp thời có hướng dẫn nếu trường hợp cấp bách. Chi phí lai dắt sẽ được trích quỹ tổ theo tỷ lệ và mức đã được thống nhất.

- Trường hợp trên tàu có người bị bệnh, tai nạn xảy ra, thành viên trong tổ thông báo cho tổ trưởng nắm để có hướng dẫn biện pháp sơ cứu, đồng thời thông báo cho cơ quan chức năng nắm bắt để kịp thời có hướng dẫn nếu trường hợp cấp bách. Tổ trưởng căn cứ tình hình để thông báo và gửi nạn nhân theo tàu mẹ hoặc tàu khai thác (trong hoặc ngoài tổ) về bến. Trường hợp cấp bách nguy hiểm đến tính mạng thì tàu thành viên phải tức tốc vào bờ để cấp cứu nạn nhân.

- Trường hợp có tàu lạ tấn công, tàu thành viên trong tổ thông báo cho tổ trưởng để huy động các tàu thành viên hoạt động gần đó đến ứng cứu, bảo vệ thành viên trong tổ đảm bảo an toàn tính mạng và tài sản của thành viên trong tổ và theo đúng quy định của pháp luật.

IV. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

- Mô hình tổ hợp khai thác nghề lồng bẫy xa bờ của Thành phố Đồng Hới đã mang lại hiệu quả cao về kinh tế, lợi nhuận của mỗi tàu từ 341,2tr.đ – 542,4tr.đ/tàu/năm, thu nhập của thuyền viên cao từ 90tr.đ – 126 tr.đ/năm.

- Tổ mô hình đã hỗ trợ cho nhau về thông tin trên biển, đảm bảo an toàn cho mỗi tàu khi có sự cố về tai nạn hỏng hóc tàu thuyền, người bị nạn trong quá trình hoạt động trên biển... vận chuyển cá về bờ, cung ứng nhu yếu phẩm,

nhiên liệu... do đó tiết kiệm được nhiều chi phí về nhiên liệu, thời gian di chuyển giữa đi và về bờ từ đó nâng cao được hiệu quả sản xuất của tổ hợp.

- Hạn chế của mô hình là việc hỗ trợ nhau vận chuyển sản phẩm về bờ chỉ thực hiện khi có tàu nào đó đã gần hết nguyên vật liệu hoặc tàu đã đủ sản lượng khai thác và chỉ được thực hiện bởi các thành viên có họ hàng, huyết thống. Việc cung ứng nguyên vật liệu giữa các tàu chủ yếu dựa trên mối quan hệ quen biết giữa các chủ tàu với nhau và trong cùng nhóm nghề và số lượng cho mỗi lần gửi cũng rất hạn chế.

2. Kiến nghị

- Cần triển khai mô hình tàu mẹ, tàu con để vừa thu mua, vừa cung cấp nhu yếu phẩm nhằm khắc phục được những hạn chế của tổ mô hình hiện tại để khi đạt hiệu quả tốt sẽ nghiên cứu triển khai tiếp cho các địa phương khác, ...

- Cần triển khai các chính sách khuyến

khích phát triển tổ hợp tác như hỗ trợ thành lập mới, tập huấn đào tạo cho ban điều hành nhằm nâng cao năng lực quản lý tổ chức hoạt động mô hình.

- Cần tăng cường mối liên kết giữa các bên tham gia như: ngư dân, doanh nghiệp để giải quyết đầu ra sản phẩm sau khi đưa vào bờ, không để lâu gây hư hỏng, mất chất lượng, giá thấp...

- Có chính sách hỗ trợ đào tạo, phổ biến các kỹ thuật, phương pháp, công nghệ đánh bắt mới cho các thành viên tổ chức và các chính sách phát triển thủy sản xa bờ của tỉnh; xây dựng qui trình và hướng dẫn tổ chức thực hiện mô hình, cách thức tham gia mô hình và lợi ích của việc tham gia mô hình.

- Việc lựa chọn để bầu ra ban điều hành tổ là người phải thực sự có năng lực về chuyên môn, quản lý, điều hành giỏi.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Chi cục Thủy sản Quảng Bình, Báo cáo số liệu tàu cá năm 2021.
2. Trung tâm Đăng kiểm tàu cá Quảng Bình (2020), Báo cáo tổng kết tình hình thực hiện nhiệm vụ năm 2020 và phương hướng nhiệm vụ năm 2021.