

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

EFFICIENCY OF THE OFFSHORE PURSE SEINE FISHING COOPERATIVE MODELS IN DONG HOI CITY, QUANG BINH PROVINCE

Trần Đức Phú¹, Nguyễn Thị Hiền¹

Trường Đại học Nha Trang

Tác giả liên hệ: Trần Đức Phú (Email: phutd@ntu.edu.vn)

Ngày nhận bài: 17/01/2022; Ngày phản biện thông qua: 25/02/2022; Ngày duyệt đăng: 28/03/2022

TÓM TẮT

Trong những năm gần đây, tình hình an ninh trật tự trên biển khá phức tạp; thời tiết, thiên tai diễn biến khó lường; nguồn lợi Hải sản ngày càng suy giảm, giá nhiên liệu biến động tăng cao khiến cho việc khai thác hải sản trên biển ngày càng khó khăn, thiếu an toàn và hiệu quả khai thác ngày càng giảm sút. 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 trong sản xuất khai thác cũng như phối hợp cứu hộ, cứu nạn đảm bảo an toàn sản xuất trên biển là cần thiết. Kết quả nghiên cứu mô hình nghề lưới vây xa bờ cho thấy hiệu quả của mô hình như sau: sản lượng bình quân từ 13,55 tấn – 23,25 tấn/tàu/chuyến, doanh thu đạt từ 354,2 tr.đ – 651 tr.đ/tàu/chuyến, lợi nhuận đạt từ 64,04 tr.đ – 132,3 tr.đ/tàu/chuyến, thu nhập của thuyền viên từ 6,1 tr.đ – 9,5 tr.đ/chuyến.

Từ khóa: Tổ mô hình hợp tác, khai thác hải sản, nghề lưới vây xa bờ, TP Đồng Hới, tỉnh Quảng Bình

ABSTRACT

In recent years, the security, stability and legal order at sea, were quite complicated. Weather and natural disasters were unpredictable. Fishery resources have decreased day by day. Fuel prices have fluctuated constantly. All these reasons have made fishing at sea increasingly difficult, unsafe and efficient. In view of the above difficulties, it was imperative to link offshore fishing cooperatives-based models with fishing activities, rescue, safety at sea. The research results of the offshore purse seine fishing have shown the effectiveness of this model. The average catch was from 13.55 to 23.25 tons/vessel/trip, the revenue was from 354.2 to 651 million VND/vessel/trip, profit was from 64.04 to 132.3 million VND/vessel/trip, crew income was from 6.1 to 9.5 million VND/trip.

Keywords: Cooperation model group, fishing, offshore purse seine fishery, Dong Hoi city, Quang Binh province

I. ĐẶT VẤN ĐỀ

Quảng Bình là tỉnh nằm trong khu vực Bắc Trung Bộ nên có nhiều điều kiện để phát triển kinh tế, trong đó khai thác hải sản giữ vai trò rất quan trọng, tạo ra 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.

Trong những năm gần đây, với việc nguồn lợi hải sản trên biển đang ngày càng khan hiếm, giá nhiên liệu và vật tư phục vụ nghề biển tăng khiến cho chi phí sản xuất lên cao, dẫn đến sản xuất khai thác đạt hiệu quả thấp; thời tiết thiên

tai trên biển ngày càng có nhiều diễn biến phức tạp khó lường, không theo quy luật tự nhiên; bên cạnh đó tình hình an ninh trật tự trên Biển Đông cũng diễn biến phức tạp, nhiều tàu nước ngoài thường vi phạm vùng biển nước ta như: lấn áp, xua đuổi, tấn công ngư dân ta khi tham gia hoạt động sản xuất trên biển....

Từ thực tế đó cho thấy sự cần thiết phải tổ chức cho các tàu cá hoạt động theo Tổ, đội để kịp thời hỗ trợ, giúp đỡ lẫn nhau khi có sự cố rủi ro xảy ra và bảo vệ nhau khi bị tàu lạ tấn công xua đuổi. Giúp chủ tàu yên tâm bám biển sản xuất trên vùng biển thuộc chủ quyền của Việt Nam. Vì vậy, cần phải có nghiên cứu

để đánh giá hiệu quả hoạt động của tổ đội mô hình cho nghề lưới vây khai thác xa bờ, từ đó đề xuất giải pháp nhằm đưa mô hình ngày một phát triển và nhân rộng trong toàn tỉnh.

II. TÀI LIỆU VÀ PHƯƠNG PHÁP NGHIÊN CỨU

1. Nội dung và phạm vi nghiên cứu

- Hiệu quả của mô hình tổ hợp tác khai thác hải sản xa bờ nghề lưới vây trên địa bàn TP Đồng Hới.

- Tìm ra những tồn tại và nguyên nhân của nghề.

- Phạm vi, thời gian nghiên cứu: tại thành phố Đồng Hới, tỉnh Quảng Bình, từ tháng 6/2020-6/2021

2. Phương pháp nghiên cứu

2.1. Phương pháp thu thập số liệu

- Số liệu thứ cấp: Thu thập số liệu nghề cá tại các đơn vị, ban ngành như: Sở NN&PTNT, Chi cục Hải sản, các phường có biển của TP Đồng Hới, các báo cáo tổng kết nghề cá...

- Số liệu sơ cấp: Điều tra Nghề lưới vây có 05 tổ hợp tác với 36 tàu tham gia, Phòng

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 Hải 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 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. Thực trạng tàu cá xa bờ của thành phố Đồng Hới

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

Địa phương \ Nghề	Câu	Lưới vây	Lưới rê (lồng bẫy)	Nghề khác	Tổng cộng
Xã Bảo Ninh	85	36	68	8	197
Xã Quang Phú	0	0	0	2	2
Pường Hải Thành	0	0	0	2	2
Pường Đồng Phú	0	0	0	1	1
Tổng cộng	85	36	68	12	202

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

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 lưới vây có 36 tàu, chiếm 17,8%. Nghề lưới rê (lồng bẫy) có 68 chiếc chiếm 33,6%. 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 lưới vây

Thành phố Đồng Hới có 36 tàu cá xa bờ

hoạt động nghề lưới vây đều tham gia tổ hợp tác. Theo kết quả điều tra 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 Phát triển nông thôn nhằm đạt được chỉ tiêu kế hoạch, đồng thời đảm bảo đủ điều kiện để các chủ tàu được hưởng chính sách hỗ trợ bảo hiểm theo Nghị định 67/2014/NĐ-CP. Do đó tiêu chí thành lập tổ hợp tác là cư trú tại cùng địa bàn, khai thác trên cùng ngư trường, tiêu chí khai thác cùng nghề không áp dụng. Số liệu được thể hiện trong bảng 2.

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

TT	Tên tổ hợp tác	Ngày thành lập	Số tàu tham gia (Tàu)	Tổng công suất (CV)	Số lao động (Người)
1	Mỹ Cảnh	11/11/2011	12	6.550	155
2	Bảo Ninh 06	06/04/2016	05	2.470	80
3	Tiên Phong	11/11/2013	07	4.839	140
4	Tòa Sáng	19/07/2016	06	2.192	132
5	Ánh Dương	06/04/2016	06	3.568	115
Tổng cộng			36	19.619	622

Từ bảng 2 cho thấy:

- Về thời gian thành lập: Tổ được thành lập sớm nhất vào gần cuối năm 2011, là thời gia bắt đầu triển khai vận động thành lập các tổ hợp tác; tổ được thành lập muộn nhất vào giữa năm 2016.

- Về số lượng thành viên: Các tổ có quy mô số lượng tàu thành viên khá đa dạng hoạt động cùng ngư trường và cư trú cùng địa bàn (các tổ hợp tác nghề lưới vây vẫn có sự tham gia của các tàu nghề câu). Trong 5 tổ hợp tác nghề lưới

vây thì tổ ít nhất là 05 tàu, tổ nhiều nhất là 12 tàu. Về 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.

3. Doanh thu, chi phí và lợi nhuận

3.1. Về doanh thu:

Theo kết quả điều tra trên 36 tàu cá trong các tổ, doanh thu bình quân mỗi tàu được thể hiện qua bảng 3 sau:

Bảng 3. Doanh thu bình quân của các tàu trong tổ hợp tác nghề lưới vây

Chỉ tiêu	Tổ hợp tác				
	Mỹ Cảnh	Bảo Ninh 06	Tiên Phong	Tòa Sáng	Ánh Dương
Thời gian BQ/chuyến (ngày)	18	20	18	20	18
Số lao động BQ/tàu (người)	13	16	16	22	15
Sản lượng BQ/chuyến (kg)	15.400,0	13.550,0	17.400,0	23.250,0	18.000,0
Đơn giá (1.000đ/kg)	23,0	27,0	24,0	28,0	25,0
Doanh thu BQ/chuyến (tr.đ)	354,2	365,9	417,6	651,0	450,0
Số chuyến biển/năm (chuyến)	9	10	8	8	9
Doanh thu BQ/năm (tr.đ)	3.187,8	3.658,5	3.340,8	5.208,0	4.050,0

Từ bảng 3 cho thấy:

- Về thời gian chuyến biển, do hầu hết các tàu khai thác nghề lưới vây là kết hợp ánh sáng nên thời gian chuyến biển khá tương đồng nhau, mỗi tháng hoạt động từ 18-20 ngày trên biển, mỗi năm hoạt động từ 8 đến 10 chuyến, thời gian còn lại là nghỉ trắng, 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 giao động từ 13,55 tấn/tàu/chuyến đến 23,25 tấn/tàu/chuyến.

- Về đơn giá bán sản phẩm đối với nghề lưới vây tương đối thấp, giá bán giao động từ 23.000đ/kg đến 28.000đ/kg.

- Về doanh thu, tổ có doanh thu cao nhất là Tòa Sáng với doanh thu bình quân 650 triệu/chuyến biển và 5.200 triệu/năm; tổ có doanh thu thấp nhất là Mỹ Cảnh với mức doanh thu bình quân 354 triệu/chuyến và 3.186 triệu/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, 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 lưới vây

Loại chi phí \ Tổ hợp tác	Mỹ Cảnh	Bảo Ninh 06	Tiên Phong	Tỏa Sáng	Ánh Dương
Nhiên liệu/chuyến (tr.đồng)	94,0	102,0	115,0	135,0	110,0
Đá lạnh/chuyến (tr.đồng)	20,0	18,0	22,0	28,0	22,0
Lương thực, thực phẩm/chuyến (tr.đồng)	26,0	32,0	32,0	44,0	30,0
Chi phí khác/chuyến (tr.đồng)	20,0	20,0	20,0	25,0	20,0
Tổng chi phí BQ/chuyến (tr.đồng)	160,0	172,0	189,0	232,0	182,0
Số chuyến biển/năm	9	10	8	8	9
Tổng chi phí biến đổi BQ/năm (tr.đồng)	1.440	1.720	1.512	1.856	1.638

Từ bảng 4 cho thấy:

Chi phí biến đổi bình quân mỗi chuyến biển của mỗi tàu phụ thuộc nhiều vào trọng tải tàu, công suất máy tàu (máy chính, máy phụ) và số lao động đi trên tàu. Các tàu có chi phí biến đổi từng chuyến biển trong khoảng từ 160 triệu đến 232 triệu đồng; tổng chi phí biến đổi trong cả năm từ 1.440 triệu đồng đến 1.856 triệu đồng.

+ **Về chi phí cố định:** tính theo từng năm là bao gồm các chi phí đăng ký đăng kiểm, chi phí 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 (chi phí cập cảng, chi phí ra vào cửa lạch, chi phí hội họp, chi phí thuê người 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 lưới vây

Loại chi phí \ Tổ hợp tác	Mỹ Cảnh	Bảo Ninh 06	Tiên Phong	Tỏa Sáng	Ánh Dương
Đăng ký, đăng kiểm (tr.đồng)	4,5	3,5	5,0	5,0	4,5
Bảo hiểm (tr.đồng)	14,0	17,0	15,0	18,0	15,0
Sửa chữa ngư cụ, thiết bị khai thác (tr.đồng)	125,0	160,0	150,0	220,0	155,0
Bảo dưỡng, sửa chữa thân tàu, máy tàu (tr.đồng)	70,0	65,0	65,0	90,0	60,0
Chi phí khác (tr.đồng)	20,0	15,0	20,0	20,0	20,0
Tổng chi phí cố định BQ/năm (tr.đồng)	233,5	260,5	255,0	353,0	254,5

Từ bảng 5 cho thấy:

- Chi phí cố định bình quân hàng năm của các tàu trong tổ hợp tác nghề lưới vây tương đối đồng đều nhau, thấp nhất là 233,5 triệu đồng và cao nhất là 353 triệu đồng.

- Theo phương thức ăn chia lợi nhuận thống nhất giữa chủ tàu và các lao động trên tàu, 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 mỗi tàu hàng năm được tính dựa trên tổng doanh thu hàng 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 đó, chi phí lao động trên tàu hàng năm được tính bằng tỷ lệ 50% của tổng thu nhập hàng năm (tổng doanh thu bình quân hàng năm (bảng 3) trừ cho tổng chi phí biến đổi hàng năm (bảng 4).

Theo các bảng từ 3 – 5 và thực hiện các phương pháp tính toán, 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 cả năm của các tàu trong tổ hợp tác nghề lưới vây

Chỉ tiêu	Tổ hợp tác	Mỹ Cảnh	Bảo Ninh 06	Tiên Phong	Tỏa Sáng	Ánh Dương
Doanh thu BQ/tàu/năm (tr.đồng)		3.187,8	3.658,5	3.340,8	5.208,0	4.050,0
Chi phí biến đổi BQ/tàu/năm (tr.đồng)		1.440,0	1.720,0	1.512,0	1.856,0	1.638,0
Chi phí cố định BQ/tàu/năm (tr.đồng)		233,5	260,5	255,0	353,0	254,5
Chi phí lao động BQ/tàu/năm (tr.đồng)		873,9	969,3	914,4	1.676,0	1.206,0
Lợi nhuận BQ/tàu/năm (tr.đồng)		640,4	708,8	659,4	1.323,0	951,5

Từ bảng 6 cho thấy:

Lợi nhuận bình quân mỗi tàu từ 64,04 tr.đ – 132,3tr.đ/tàu/chuyến, mỗi năm từ 640,4 triệu đồng - 1.232 triệu đồng mỗi năm.

3.4. Về thu nhập của lao động:

Tất cả các tàu thành viên trong tổ hợp tác khai thác nghề lưới vây đều áp dụng phương thức ăn chia lợi nhuận cho lao động trên tàu theo tỷ lệ 50/50: Sau khi trừ chi phí sản xuất

mỗi chuyến biển, lợi nhuận thu được sẽ được chia tỷ lệ 50% là phần tài sản đầu tư, 50% còn lại sẽ được chia đều cho lao động (bao gồm cả chủ tàu nếu tham gia sản xuất trên tàu).

Mỗi lao động sẽ được chia theo hệ số công việc do thuyền trưởng chấm điểm. Thu nhập bình quân mỗi lao động được tính toán cho kết quả theo bảng 7 sau:

Bảng 7. Thu nhập bình quân mỗi lao động trong tổ hợp tác nghề lưới vây

Chỉ tiêu	Tổ hợp tác	Mỹ Cảnh	Bảo Ninh 06	Tiên Phong	Tỏa Sáng	Ánh Dương
Thu nhập mỗi lao động/chuyến (tr.đồng)		7,5	6,1	7,1	9,5	8,9
Thu nhập mỗi lao động/năm (tr.đồng)		67,2	60,6	57,2	76,2	80,4

Từ bảng 7 cho thấy:

- Do lao động nghề cá mỗi tàu thường không ổn định (lao động hay thay đổi từ tàu này sang tàu khác) nên việc hạch toán thu nhập của lao động theo từng chuyến biển mà không tính theo năm.

- 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 và có mức thu nhập giao động từ 6,1tr.đ – 9,5tr.đ/chuyến và từ 57,2 tr.đ -80,4 tr.đ/năm.

4. Hiệu quả về hoạt động trên biển

- Tổ đội sẽ trao đổi thông tin về thời tiết, ngư trường, hỗ trợ cứu hộ cứu nạn và bảo vệ lẫn nhau trong sản xuất trên biển, giúp nhau

vận chuyển sản phẩm khai thác; các tàu trong tổ hạch toán kinh tế độc lập.

- Hợp tác và liên kết chặt chẽ tổ chức sản xuất; trao đổi thông tin ngư trường khai thác, thị trường giá cả; trích lập quỹ của tổ để hỗ trợ nhau đóng mới, cải hoán tàu thuyền, mua sắm ngư lưới cụ, lắp máy thông tin liên lạc.... phục vụ sản xuất.

- Liên kết mua vật tư đầu vào, vay vốn; hỗ trợ nhau trong khai thác, vận chuyển, tiêu thụ sản phẩm; giúp nhau trong việc bảo vệ tài sản, ngư cụ trên biển, cứu hộ cứu nạn khi sự cố xảy ra trên biển cũng như tàu vào ra cửa lạch.

- Tăng cường sự hiện diện tàu cá của tổ hợp tác trên biển nhằm bảo vệ, ngăn chặn tàu cá nước ngoài vi phạm vùng biển, đảo Việt Nam.

- Chấp hành tốt chủ trương, chính sách pháp luật của Nhà nước về nguồn lợi Hải sản và bảo vệ chủ quyền biên giới biển, đảo.

5. Những tồn tại và nguyên nhân trong mô hình tổ hợp tác

5.1. Tồn tại hạn chế

- Các tổ sản xuất hiện tại ở các địa phương mới chỉ chú trọng đến khâu hỗ trợ an toàn khi hoạt động trên biển mà ít quan tâm đến việc hỗ trợ nhau trong quá trình hoạt động khai thác nhằm nâng cao hiệu quả hoạt động của nghề.

- Chưa có được quy chế hoạt động một cách cụ thể, chi tiết phù hợp cho từng nghề khai thác để phát huy hết tính đặc trưng của mỗi 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. Khi đó các tàu ở gần mới chạy đến để gửi sản phẩm vận chuyển về bờ, các sản phẩm này được giao cho gia đình của những tàu gửi tự tiêu thụ,....

- 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.

5.2. Nguyên nhân

- 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.

- Chưa có sự chủ động trong việc điều tiết cung ứng nguyên vật liệu, chủ yếu ký gửi theo sự quen biết hoặc có tàu thu mua cung ứng thì giá cả cũng cao hơn rất nhiều so với giá mua trên bờ.

- 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.

IV. KẾT LUẬN VÀ KIẾN NGHỊ

1. Kết luận

- Mô hình tổ hợp khai thác nghề vây của TP Đồng Hới đã mang lại hiệu quả cao về kinh tế, lợi nhuận của mỗi tàu được nâng lên, thu nhập của thuyền viên cao từ 57,2 – 80,4 tr.đ/năm so với các nghề khác.

- Tổ mô hình đã kết nối các tàu trên biển, 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, người...

- Hỗ trợ nhau về cung cấp nhu yếu phẩm, vận chuyển cá về bờ do đó tiết kiệm được nhiều chi phí về nhiên liệu, thời gian di chuyển giữa đi và về, cập cảng... từ đó nâng cao được hiệu quả sản xuất của mỗi tàu trong tổ hợp.

2. Kiến nghị

- Tiếp tục triển khai thực hiện các chính sách khuyến khích phát triển tổ hợp tác như hỗ trợ thành lập mới, hỗ trợ tập huấn đào tạo Ban điều hành nhằm nâng cao năng lực quản lý tổ chức.

- Xây dựng và có định hướng tăng cường mối liên kết giữa các bên tham gia (ngư dân, doanh nghiệp, nhà nước) đảm bảo nguyên tắc tự nguyện, tự chịu trách nhiệm và cùng có lợi. Tất cả việc làm này phải thể hiện bằng biên bản ghi nhớ/hợp đồng dưới sự chủ trì của chính quyền địa phương và của cơ quan chức năng được giao (Chi cục Phát triển nông thôn).

- 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 hải sản xa bờ của Trung ương và của UBND 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.

- Ban điều hành tổ phải thường xuyên trau dồi nhận thức, nâng cao năng lực quản lý, tăng cường các hoạt động của tổ chức. Phối hợp chặt chẽ với các cơ quan quản lý để xây dựng mô hình tổ chức hợp lý hơn.

- Việc bầu chọn tổ trưởng, tổ phó, thủ quỹ phải thực hiện một cách dân chủ, công bằng, lựa chọn đúng người có trình độ, có uy tín, có tinh thần trách nhiệm để điều hành tổ hoạt động sản xuất ngày càng phát triển, đảm bảo an toàn và hiệu quả.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

1. Chi cục Hải sản Quảng Bình (2020), Báo cáo số liệu tàu cá năm 2020.
2. Chi cục Hải sản tỉnh Quảng Bình (2018), Báo cáo “Điều chỉnh Quy hoạch tổng thể phát triển ngành Hải sản tỉnh Quảng Bình đến năm 2020”.
3. Chính phủ (2019), Nghị định số 77/2019/NĐ-CP ngày 10 tháng 10 năm 2019 của Chính phủ Về tổ hợp tác.
4. Sở Nông nghiệp và Phát triển nông thôn Quảng Bình, Quy hoạch khai thác và bảo vệ nguồn lợi Hải sản vùng biển Quảng Bình đến năm 2020.
5. 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.