

BỘ GIÁO DỤC VÀ ĐÀO TẠO BỘ GIAO THÔNG VẬN TẢI
TRƯỜNG ĐẠI HỌC HÀNG HẢI VIỆT NAM



NCS. VƯƠNG TOÀN THU THỦY

**NGHIÊN CỨU ẢNH HƯỞNG CẢNG HẢI PHÒNG
ĐẾN PHÁT TRIỂN KINH TẾ THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG**

TÓM TẮT LUẬN ÁN TIẾN SỸ KINH TẾ

Ngành: Tổ chức và quản lý vận tải

Mã số: 9840103

Chuyên ngành: Tổ chức và quản lý vận tải

HẢI PHÒNG – 2020

Công trình được công bố tại Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam

Người hướng dẫn khoa học: 1. PGS. TS Nguyễn Hoàng Tiệm
2. PGS. TS Dương Văn Bạo

Phản biện 1: PGS. TS Trần Sỹ Lâm

Phản biện 2: PGS. TS Nguyễn Hoài Nam

Phản biện 3: PGS. TS Đặng Công Xương

Luận án sẽ được bảo vệ trước hội đồng chấm luận án tiến sỹ cấp Trường họp
tại Trường Đại học Hàng hải Việt Nam vào
hồi.....giờ.....phút....ngày....tháng.....năm 2020

Có thể tìm hiểu luận án tại Thư viện Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết

Hải Phòng là thành phố cảng có vị trí địa lý quan trọng của vùng Bắc Bộ và cả nước, là trung tâm công nghiệp, cảng biển lớn nhất phía Bắc Việt Nam với tốc độ tăng trưởng kinh tế năm 2018 đạt 16,25% - cao nhất từ trước đến nay, phản ánh sự phát triển đột phá của nền kinh tế thành phố.

Sau 15 năm thực hiện Nghị quyết 32-NQ/TW, Hải Phòng đã thực sự trở thành một trung tâm hàng hải và vận tải biển lớn của cả nước; trong đó, giai đoạn 2008 – 2018 kinh tế biển, ven biển đóng góp khoảng 30% cho tổng GRDP của thành phố; GRDP của vùng biển Hải Phòng chiếm khoảng hơn 30% GDP kinh tế biển – ven biển của cả nước [28].

Đóng góp rất lớn vào kết quả tăng trưởng kinh tế của Tp Hải Phòng phải kể đến vai trò của Cảng Hải Phòng với 39 doanh nghiệp cảng, khả năng tiếp nhận tàu trọng tải đến 55 nghìn tấn, năng lực xếp dỡ tăng bình quân 14,4%/năm, sản lượng hàng hóa thông qua (SLHHTQ) Cảng Hải Phòng năm 2018 đạt 109,01 triệu tấn, tăng 18,42%, là nguyên nhân quan trọng giúp Tp Hải Phòng lập kỷ lục tăng trưởng kinh tế đạt 16,25%, cao nhất từ trước tới nay, được đánh giá là khu vực có cảng biển phát triển năng động nhất trong những năm gần đây.

Như vậy, có thể khẳng định, Cảng Hải Phòng là nguồn lực, yếu tố then chốt trong sự phát triển kinh tế của Tp Hải Phòng. Do đó, việc xác định tầm quan trọng và mức độ ảnh hưởng của Cảng Hải Phòng đến phát triển KT - XH của thành phố góp phần thu hút các nhà đầu tư lớn vào việc xây dựng và phát triển hệ thống cảng biển. Điều này giúp các nhà lãnh đạo Đảng, Nhà nước có những luận cứ khoa học trong quá trình thiết lập cơ chế chính sách, quyết định chiến lược, quy hoạch phát triển KT - XH của Tp Hải Phòng nói riêng và Việt Nam nói chung.

Tuy nhiên, ở góc độ khoa học, các nghiên cứu trước đây có đề cập đến vai trò của Cảng Hải Phòng đối với sự phát triển kinh tế của Tp Hải Phòng nhưng chỉ nghiên cứu trong một giai đoạn rất ngắn và ít công trình sử dụng phương pháp định lượng, ảnh hưởng đến tính chính xác của kết quả nghiên cứu. Vì vậy, để đánh giá chính xác và toàn diện về vai trò chiến lược của Cảng Hải Phòng đến sự phát triển kinh tế của Tp Hải Phòng trong thời gian qua, tác giả đã lựa chọn đề tài luận án tiến sĩ “*Nghiên cứu ảnh hưởng Cảng Hải Phòng đến phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng*”.

2. Mục đích nghiên cứu

Luận án hệ thống hóa cơ sở lý luận về phát triển cảng biển, kinh tế thành phố và mối liên hệ giữa 02 yếu tố này; Trên cơ sở đánh giá hiện trạng sự phát triển của thành phố Hải Phòng và cảng Hải Phòng thông qua hệ thống các chỉ tiêu kinh tế cơ bản, luận án tiến hành phân tích mối liên hệ về mặt

kinh tế giữa phát triển của Tp Hải Phòng và cảng Hải Phòng bằng 02 phương pháp đó là phân tích thống kê và mô hình toán. Đây là nền tảng để tác giả đề xuất một số giải pháp cơ bản phát triển Cảng Hải Phòng trong mối liên hệ với phát triển kinh tế Tp Hải Phòng.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

Đối tượng nghiên cứu của đề tài là kinh tế cảng Hải Phòng, kinh tế Tp Hải Phòng và mối quan hệ của cảng Hải Phòng với phát triển kinh tế Tp Hải Phòng. Phạm vi nghiên cứu: về không gian, khảo sát và đánh giá hoạt động kinh tế của 39 doanh nghiệp cảng đang hoạt động trên địa bàn thành phố, hay còn được gọi là hệ thống cảng biển Hải Phòng hoặc hệ thống cảng biển khu vực Hải Phòng. Về thời gian, từ năm 1990 đến năm 2018, 29 năm.

4. Phương pháp nghiên cứu

Đề tài sử dụng 02 phương pháp nghiên cứu, gồm:

(1) Phương pháp truyền thống (*hệ thống các phương pháp phân tích tổng kết kinh nghiệm; phân tích và tổng hợp lý thuyết; thu thập số liệu từ tham khảo tài liệu; phương pháp định tính,...*) nhằm phục vụ cho quá trình phân tích, dự đoán và ra quyết định về việc đánh giá quá trình phát triển kinh tế của cảng Hải Phòng và phát triển kinh tế Tp Hải Phòng trong giai đoạn 29 năm (1990 – 2018).

(2) Phương pháp mô hình toán: sử dụng đại lượng đo lường và quan sát để kiểm định các giả thuyết đó, với ứng dụng phần mềm EVIEWS (*Econometric - Views*) phiên bản 9.0, các biến số được theo dõi trong giai đoạn 1990 – 2018.

Số liệu được sử dụng trong đề tài là dữ liệu thứ cấp, nghĩa là từ các văn bản, sách, tài liệu và website có nguồn tin cậy.

5. Kết cấu đề tài

Kết cấu đề tài gồm 05 chương, trong đó: Chương 1, Tổng quan về đề tài nghiên cứu. Chương 2, Cơ sở lý luận chung về phát triển cảng biển và kinh tế thành phố cảng. Chương 3, Đánh giá tình hình phát triển của Cảng Hải Phòng và kinh tế Tp Hải Phòng. Chương 4, Ảnh hưởng của Cảng Hải Phòng đến phát triển kinh tế Tp Hải Phòng. Chương 5, Một số giải pháp phát triển Cảng Hải Phòng trong mối liên hệ đến phát triển kinh tế Tp Hải Phòng.

6. Những điểm mới

Đóng góp về mặt lý luận: Luận án đã hệ thống hóa cơ sở lý luận về phát triển cảng biển và phát triển kinh tế thành phố, nghiên cứu một số kinh nghiệm phát triển cảng biển và kinh tế thành phố của một số Quốc gia trên thế giới; đồng thời xác định mối quan hệ giữa cảng biển và phát triển kinh tế thành phố về mặt lý thuyết.

Đóng góp về mặt thực tiễn:

(1) Luận án khảo sát, đánh giá kết quả và hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của 39 doanh nghiệp cảng biển khu vực Hải Phòng, được coi tất là Cảng Hải Phòng; đánh giá mức độ đóng góp của Cảng Hải Phòng đến phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng thông qua các chỉ tiêu đánh giá kết quả và hiệu quả.

(2) Luận án tìm được 01 mô hình hồi quy đa biến (gồm các biến *SLHHTQ cảng Hải Phòng, vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và tổng sản phẩm trên địa bàn Tp Hải Phòng*), thỏa mãn các kiểm định quan trọng; Các biến trong mô hình được theo dõi trong khoảng thời gian dài, 29 năm ở giai đoạn 1990 – 2018. Điều này giúp hạn chế những khiếm khuyết của mô hình, tăng tính chính xác của ước lượng thống kê. Do đó mô hình hồi quy được tìm thấy có hiệu quả, đảm bảo tính chính xác trong việc phát hiện, đánh giá các yếu tố ảnh hưởng và tính toán mức độ ảnh hưởng của từng yếu tố tác động đến GRDP Tp Hải Phòng, điều này khắc phục hạn chế của những nghiên cứu ở Việt Nam trước đây, khẳng định luận án có tính khoa học, tính chính xác cao.

(3) Luận án đề xuất các nhóm giải pháp chủ yếu nhằm tăng cường mối quan hệ giữa cảng Hải Phòng và phát triển Tp Hải Phòng, đó là nhóm giải pháp tăng SLHHTQ Cảng Hải Phòng và nhóm giải pháp đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng Cảng Hải Phòng.

CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU ĐỀ TÀI

1.1. Tình hình nghiên cứu ngoài nước

Nhóm bài viết chứng minh cảng biển và các yếu tố liên quan đến cảng biển có tác động tiêu cực đến phát triển kinh tế đó là: Lapple Dieter (1996) đưa bằng chứng về cảng Hamburg (Đức) quá trình thực hiện container hóa làm giảm 38% việc làm mặc dù SLHHTQ tăng gấp đôi ở giai đoạn 1980 – 1997. Schultz (1961) cảnh báo sự gia tăng về SLHHTQ ở cảng Beirut (Cộng hoà Liban) làm tắc nghẽn, gây hậu quả nghiêm trọng cho thương mại và kinh tế của Liban và toàn khu vực. Lapple Dieter, Berkosz & Tekba (1999) cho rằng kích cỡ cảng, số lượng lao động, khả năng lưu kho của cảng không có liên quan đến GNI. Chen, Lu và Xu (2010) sử dụng mô hình OLS chứng minh tại Trung Quốc trong giai đoạn 1990 – 2006, GDP của các thành phố lớn, tỷ lệ chi tiêu của Chính phủ/GDP, tỷ lệ dân số không làm nông nghiệp/tổng dân số, mật độ dân số, cơ cấu ngành công nghiệp, hiệu quả chính sách hội nhập và cảng biển không ảnh hưởng đến phát triển kinh tế của vùng. Các biến đại diện cho tỷ lệ đầu tư/GDP, GDP bình quân/người, tỷ lệ lao động có việc làm/tổng lao động và FDI có ảnh hưởng không đáng kể. Rodrigue, J và Schulman, J (2015) chỉ ra bằng chứng ở một số quốc gia, tăng trưởng lưu lượng hàng hóa ở cảng không có mối liên hệ trực tiếp, đáng kể đến lao động việc làm. Yudhistira, M & Sofiyandi, Y (2016) đề cập đến những tác động xấu đến giao thông, ô nhiễm

tiếng ồn và làm các cảng lân cận hoạt động kém hiệu quả hơn khi quá tập trung đầu tư cơ sở hạ tầng ở một cảng nhất định.

Nhóm bài viết chứng minh cảng biển và các yếu tố liên quan đến cảng biển có tác động tích cực đến phát triển kinh tế đó là: Wang (1998), vùng Đồng bằng sông Châu Giang, tỉnh Quảng Đông (Trung Quốc) tìm thấy mối liên hệ tỷ lệ thuận giữa tăng đầu tư cho hệ thống cảng với GDP của tỉnh; Tại Anh, năm 2011, số lượng lao động làm việc cho Cảng chiếm 0,4% tổng lao động; cảng tạo ra 0,5% giá trị sản lượng đầu ra. Berkosz & Tekba (1999) chứng minh số lượt tàu ra - vào cảng, khối lượng hàng hóa xuất - nhập khẩu có ảnh hưởng rất mạnh, làm gia tăng GNI của Thổ Nhĩ Kỳ. Liang (2009) chỉ ra SLHHTQ cảng có ảnh hưởng tích cực đến tốc độ tăng trưởng GDP, số lượng lao động việc làm và tổng doanh thu chịu thuế của tỉnh Liaoning. Từ đó, khẳng định cảng biển có vai trò thiết yếu đối với tăng trưởng kinh tế quốc gia nói chung, sự phát triển kinh tế xã hội của tỉnh Liaoning nói riêng. Chen, Lu và Xu (2010) cho rằng yếu tố giáo dục và khoảng cách đến cảng biển có tác động tích cực và đáng kể đến tăng trưởng kinh tế của các thành phố của Trung Quốc trong giai đoạn 1990 – 2006. AfricanBank (2010) kết luận, giai đoạn 2006 - 2009, cảng biển ở Châu Phi phát triển nhanh hơn, tỷ lệ thuận với tăng trưởng GDP và thương mại quốc tế của các quốc gia thuộc Châu lục này, ngay cả khi thế giới xảy ra khủng hoảng kinh tế năm 2008. Và bài học kinh nghiệm là Chính phủ kịp thời đưa ra các chính sách phù hợp về đầu tư cơ sở hạ tầng cảng biển. Essoh (2013) chỉ ra mối liên hệ tỷ lệ thuận và đáng kể giữa GDP ngành nông nghiệp, công nghiệp, thương mại với cảng biển và khẳng định đóng góp chủ yếu vào phát triển kinh tế của Cote d'Ivoire (*Bờ biển Ngà, Pháp*) là cải cách trong hoạt động cảng biển trong giai đoạn 1992 – 2012. Ping (2014) nhận định phát triển của nền kinh tế nội địa Trung Quốc đã hình thành một chu kỳ có tính quy luật, có mối liên quan tương tác với phát triển cảng biển (SLHHTQ cảng) trong giai đoạn 2001 – 2012. Hargono, Sutomo và Alisyahbana (2013) chỉ ra mối quan hệ tỷ lệ thuận giữa xuất khẩu qua cảng biển và sản lượng ngành nông nghiệp và khai thác khoáng sản, các yếu tố chất lượng bến, bãi; kho; hệ thống đường bộ hay có thể hiểu là chất lượng cơ sở hạ tầng cảng là những yếu tố quan trọng ảnh hưởng đến quyết định lựa chọn cảng biển của người sử dụng cảng Batu Ampar, qua đó giúp sản lượng hàng qua cảng tăng và làm gia tăng GRDP của thành phố Batam giai đoạn 2006 – 2010. Dwarakish và Salim (2015) đưa ra một loạt các dẫn chứng, tại Tiểu bang Wisconsin (Mỹ), SLHHTQ cảng biển Wisconsin tác động tích cực đến nền kinh tế của Tiểu bang thông qua tạo việc làm, giá trị sản lượng đầu ra và tiền lương, tiền công. Rodrigue, J và Schulman, J (2015) nhận định, tác động của đầu tư cơ sở hạ tầng cảng biển đến phát triển kinh tế địa phương được mong đợi là tích cực thông qua tăng SLHHTQ cảng; các dự án hạ tầng cảng biển là

yếu tố đẩy mạnh phát triển kinh tế. Yudhistira, M & Sofiyandi, Y (2016) nhận định cơ sở hạ tầng cảng biển là một trong những yếu tố quan trọng, tác động tích cực đến phát triển kinh tế vùng của Indonesia, thể hiện hiện qua các chỉ tiêu năng suất, thu nhập bình quân đầu người và chất lượng cuộc sống, GRDP bình quân, khoảng cách đến cảng gần nhất, mật độ dân số, năng suất lao động, tỷ lệ nghèo đói, khoảng cách giàu nghèo, trong khi một số nghiên cứu khác cho rằng chỉ tiêu kích cỡ/quy mô cảng mới là yếu tố căn bản.

Tóm lại, tăng trưởng và phát triển của cảng biển dẫn đến gia tăng các hoạt động thương mại, cung tăng, dự trữ ngoại tệ lớn hơn và giảm chi phí sản xuất hàng hóa; đồng thời việc cải thiện cơ sở hạ tầng cảng đã có những ảnh hưởng rất tích cực đến tăng trưởng kinh tế của hầu hết các Quốc gia (*Trung Quốc, Thổ Nhĩ Kỳ, Pháp, Indonesia, Mỹ, Anh*). Bên cạnh đó, có một số ít nghiên cứu chỉ ra mối liên hệ không đáng kể hoặc tỷ lệ nghịch trong một giai đoạn nhất định giữa sự phát triển của tỉnh/thành phố/quốc gia và cảng biển (*Trung Quốc, Đức, Thổ Nhĩ Kỳ, Cộng hòa Liban*).

1.2. Tình hình nghiên cứu trong nước

Tác giả Dương Văn Bạo (2005) nghiên cứu hệ thống phương pháp luận và nguyên lý quy hoạch bến cảng container; đánh giá thực trạng công tác quy hoạch cảng container ở Việt Nam, từ đó phân tích ưu điểm, hạn chế trong công tác quy hoạch, làm tiền đề đề xuất các giải pháp nhằm hoàn thiện phương pháp quy hoạch phát triển cảng container ở Việt Nam, Nghĩa là, luận án tập trung nghiên cứu và đánh giá vấn đề quy hoạch cảng biển ở Việt Nam, không đề cập đến Cảng Hải Phòng. Nhóm nghiên cứu của tác giả Đỗ Ngọc Hiền (2007) chỉ ra cuộc cách mạng container ở Việt Nam tăng lên ở giai đoạn 1995 - 2007 và dự đoán năm 2014 tăng 15,8 % trong giai đoạn 2010 - 2014. Sau đó, lựa chọn 01 mô hình tối ưu nhằm dự đoán sự gia tăng sản lượng hàng hóa chuyên chở bằng container.

Tác giả Đặng Công Xường (2007) đánh giá hiện trạng và đề xuất 04 giải pháp hoàn thiện mô hình quản lý Nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam; trong đó, lựa chọn mô hình tổ chức quản lý kết cấu hạ tầng phù hợp cho Cảng Hải Phòng. Tác giả Đan Đức Hiệp (2010) nghiên cứu các yếu tố quan trọng tác động tích cực đến nền kinh tế của thành phố trong 05 giai đoạn từ năm 1986 đến 2010, phân tích tổng quan kinh tế Hải Phòng trong 25 năm đổi mới; nghiên cứu triển vọng phát triển kinh tế của thành phố đến năm 2020 và tầm nhìn đến năm 2050 thông qua một số chỉ tiêu kinh tế cơ bản: FDI, kim ngạch xuất khẩu, GDP, thu ngân sách, dân số, tỷ lệ thất nghiệp, tỷ lệ lao động qua đào tạo, giáo dục, tỷ lệ lạm phát, cơ cấu giá trị sản lượng công nghiệp, phát triển hệ thống cảng biển... Từ đó, rút ra bài học kinh nghiệm về phát triển kinh tế thành phố trong 25 năm đổi mới đó là chủ động hội nhập, tăng

cường thu hút đầu tư nước ngoài; phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao; đầu tư kết cấu hạ tầng đường giao thông và bến cảng.

Tác giả Bùi Bá Khiêm (2012) nghiên cứu hệ thống cơ sở lý luận, đánh giá thực trạng về vốn đầu tư khai thác cảng biển ở 03 miền Bắc, Trung, Nam thông qua các chỉ tiêu tăng khối lượng hàng hóa thông qua, hệ số khai thác cảng, tăng thu ngân sách, tạo việc làm và tăng trưởng GDP; đề xuất 03 giải pháp về huy động và sử dụng vốn đầu tư. Tác giả Đan Đức Hiệp (2012) khẳng định lợi thế của Hải Phòng là phát triển kinh tế biển, chủ yếu là lĩnh vực cảng, hàng hải và các dịch vụ kinh tế biển... với hệ thống cảng biển được đầu tư nâng cấp, sản lượng hàng hoá thông qua cảng trên địa bàn tăng nhanh, tạo đà tăng trưởng kinh tế Việt Nam và các tỉnh phía Bắc. Tác giả đề xuất 05 giải pháp để Hải Phòng tiếp tục phát triển xứng đáng vai trò và vị thế, đó là đột phá về hạ tầng cảng biển, giao thông; tập trung phát triển nguồn nhân lực chất lượng cao; đẩy mạnh phát triển và quản lý đô thị theo hướng đô thị cảng biển, văn minh, hiện đại.

Ở một khía cạnh khác, nghiên cứu của tác giả Nguyễn Quang Thuần (2012) nhận định những thách thức của các thành phố cảng trong giai đoạn hiện nay đó là áp lực cạnh tranh giữa các cảng biển, thu hẹp không gian phát triển từ quá trình đô thị hóa, liên kết giữa khu vực cảng biển và khu vực đô thị bên trong các thành phố cảng đang yếu dần, những thách thức của xu thế phát triển bền vững. Qua đó, tác giả đề xuất một số giải pháp phát triển Tp Hải Phòng, đó là nâng cấp cơ sở hạ tầng công nghệ và tận dụng các tiến bộ công nghệ của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0; cải tạo hệ thống giao thông và phát triển thành phố theo hướng bền vững. Tác giả Quách Thị Hà (2016) chỉ ra kinh nghiệm của Singapore và Hà Lan là huy động và sử dụng hiệu quả nguồn vốn, chú trọng đầu tư, hiện đại hóa kết cấu hạ tầng. Tác giả đưa ra bài học kinh nghiệm cho Việt Nam là xây dựng kết cấu hạ tầng hiện đại, ứng dụng CNTT đồng bộ trong hoạt động cảng biển; và thu hút và sử dụng nguồn vốn hiệu quả.

Tác giả Ngô Đức Du (2017) đánh giá thực trạng phát triển bền vững cảng biển Hải Phòng và rút ra nhận xét rằng, cảng đã có đóng góp lớn vào cải thiện môi trường đầu tư của thành phố, nâng cao chỉ số năng lực cạnh tranh cấp tỉnh; đề xuất các phương hướng và nhóm giải pháp về kinh tế, nhóm giải pháp về xã hội và nhóm giải pháp về môi trường. Tác giả Phạm Thị Thu Hằng (2017) đánh giá thực trạng cảng biển và lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam giai đoạn 1991 – 2016; tác giả xây dựng 110 mô hình dự báo, sau đó đánh giá ưu, nhược điểm và cuối cùng lựa chọn 50 mô hình dự báo phù hợp nhất cho lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam, Cảng Cát Lái và CTCP Cảng Hải Phòng; đồng thời, dự báo lượng hàng container qua cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và năm 2030.

Munim và Schramm (2018) sử dụng mô hình phương trình cấu trúc tuyến tính nghiên cứu ảnh hưởng của cơ sở hạ tầng cảng đến nền kinh tế của 91 quốc gia đang phát triển (trong đó có Việt Nam) và phát triển, có cảng biển với sản lượng container hàng năm đạt từ 200.000 TEUs. Các bằng chứng cho thấy, chất lượng cơ sở hạ tầng cảng có ảnh hưởng tích cực, đáng kể đến tình hình hoạt động của logistics và nền kinh tế bao gồm các quốc gia phát triển và đang phát triển; khuyến nghị các nhà hoạch định chính sách tại các nước đang phát triển cần quan tâm cải thiện chất lượng hơn là số lượng cơ sở hạ tầng cảng được đầu tư mới; đối với các quốc gia phát triển, cần duy trì cơ sở hạ tầng cảng ở mức chất lượng cao. Tác giả Lê Đăng Phúc (2018) đánh giá những hạn chế trong quy mô hoạt động của hệ thống cảng biển tại Hải Phòng, cơ sở hạ tầng logistics và các trung tâm logistics tại Hải Phòng đang trong tình trạng không đồng đều về năng lực và vị trí địa lý, doanh nghiệp không tận dụng và khai thác hết được thế mạnh của các cảng. Tác giả đề xuất cần thiết phải xây dựng trung tâm logistics với tầm cỡ quốc gia; và đề xuất giải pháp về huy động nguồn vốn; đào tạo, phát triển nguồn nhân lực; công nghệ; và giải pháp về bảo vệ môi trường. EMA TADA (2019) nhận định, một trong bốn dự án logistics lớn được Hải Phòng đầu tư kể từ năm 2015 là cảng nước sâu quốc tế Lạch Huyện, giúp cải thiện năng lực xử lý hàng hóa một cách quyết liệt và làm gia tăng hiệu quả kinh doanh cho những nhà đầu tư. Qua đó, Hải Phòng sẽ phát huy được hết tiềm năng của mạng lưới giao thông cảng - đường cao tốc - sân bay, cảng biển sẽ đưa thành phố này phát triển mạnh hơn nữa, trở thành động lực thúc đẩy tăng trưởng kinh tế chung của Việt Nam trong tương lai.

Từ những bằng chứng được phân tích ở trên, có thể nhận định sơ bộ vai trò tối quan trọng của kinh tế biển và cảng biển trong chiến lược phát triển kinh tế của mỗi quốc gia, địa phương; đặc biệt với cảng biển quốc tế, lợi ích mang lại còn có tác động đến các nước trong khu vực và trên thế giới. Riêng đối với Việt Nam và thành phố Hải Phòng, chủ trương của Đảng và Nhà nước trong những năm gần đây là tập trung đầu tư cải tạo, nâng cấp, xây mới cảng biển quy mô quốc gia và quốc tế trên phạm vi cả nước và trên địa bàn thành phố Hải Phòng, tạo chuyển biến tích cực trong phát triển kinh tế biển. Tuy nhiên, các nghiên cứu của Việt Nam có hạn chế là thiếu vắng sự hiện diện của các mô hình toán học, hoặc có sử dụng mô hình toán nhưng chỉ là hồi quy đơn biến (*chỉ có 01 biến độc lập*); các phương pháp truyền thống thường được sử dụng với các yếu tố được theo dõi trong khoảng thời gian không dài (*thường ít hơn 10 năm*) và sau đó việc phân tích, xử lý số liệu được thực hiện bởi phần mềm Excel dẫn đến các kết quả nghiên cứu có thể thiếu tính chính xác.

CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN CHUNG VỀ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VÀ KINH TẾ THÀNH PHỐ CẢNG

2.1. Cơ sở lý luận chung về phát triển cảng biển

2.1.1. Cảng biển và phân loại cảng biển

2.1.1.1. Khái niệm về cảng biển: tác giả đưa ra 02 khái niệm về cảng biển, được trích dẫn từ UNCTAD (1999) có bao hàm vai trò của cảng biển hiện đại và 01 định nghĩa trích dẫn từ điều 73 của Bộ luật Hàng hải Việt Nam (2015) khá đầy đủ, ngắn gọn và dễ hiểu giới thiệu sơ bộ nhiệm vụ của cảng và các thành phần cơ bản của cảng biển.

2.1.1.2. Phân loại cảng biển: giới thiệu một số hình thức phân loại cảng biển như sau, (1) Park., Y và Medda., F (2010) đưa ra 03 cách phân loại, theo phân tầng cảng, thể hệ cảng và chức năng cảng; (2) Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam (2015), điều 75, cảng biển được phân thành 03 loại, cảng biển loại I, loại II và loại III; (3) Căn cứ Quyết định 70/2013/QĐ-TTg của Thủ tướng Chính phủ công bố “*Danh mục phân loại cảng biển Việt Nam*” của Thủ tướng Chính phủ, Việt Nam chia hệ thống cảng biển thành 03 loại với các nội dung giống như trong Bộ luật Hàng hải Việt Nam (2015), có một điểm khác đó là bổ sung về số lượng, chỉ rõ 17 cảng biển loại I ký hiệu là cảng biển loại IA; 23 cảng biển loại II, 09 cảng biển loại III.

2.1.1.3. Chức năng, nhiệm vụ của cảng biển:

Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam, điều 76, cảng biển có 06 chức năng chủ yếu: Cung cấp dịch vụ hỗ trợ tàu thuyền đến, rời cảng; Cung cấp phương tiện, thiết bị và nhân lực cần thiết cho tàu thuyền neo đậu, bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách; Cung cấp dịch vụ vận chuyển, bốc dỡ, lưu kho bãi và bảo quản hàng hóa trong cảng; Đầu mối kết nối hệ thống giao thông ngoài cảng biển; Là nơi để tàu thuyền trú ẩn, sửa chữa, bảo dưỡng hoặc thực hiện những dịch vụ cần thiết trong trường hợp khẩn cấp; và cung cấp các dịch vụ khác cho tàu thuyền, người và hàng hóa.

2.1.2. Phát triển cảng biển và xu thế phát triển cảng biển

2.1.2.1. Khái niệm phát triển cảng biển

Phát triển cảng biển được hiểu là sự gia tăng về số lượng và chất lượng hoạt động sản xuất phục vụ cảng biển, được thể hiện thông qua các chỉ tiêu kinh tế hoạt động sản xuất ở cảng biển, để đánh giá kết quả và hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh (SXKD) ở cảng biển. Do đó sự phát triển cảng biển được thể hiện ở sự tăng lên của các chỉ tiêu kinh tế của cảng biển theo thời gian như sản lượng, doanh thu, vốn đầu tư,...

2.1.2.2. Xu thế phát triển cảng biển: phân tích 08 giai đoạn và xu thế phát triển cảng biển, đó là (1) Thế hệ cảng đầu tiên xuất hiện trước những năm 1960; (2) Thế hệ cảng thứ hai hình thành giữa năm 1960 - 1980; (3) Thế hệ cảng thứ ba xuất hiện từ những năm 1980, vận tải container và hệ thống vận

tải liên hợp phát triển rất nhanh, hình thành mạng lưới quốc tế; (4) Thể hệ cảng thứ tư bắt đầu từ năm 2000, cảng biển gắn liền với mạng lưới phân phối, các hoạt động về logistics; (5) Thể hệ cảng thứ năm, cảng biển cạnh tranh ở hiệu quả hoạt động, vị trí của cảng, tối đa hóa lợi ích cho chủ hàng; (6) Cảng container được hình thành vì hai thập kỷ qua, cùng với sự tăng trưởng bền vững của thương mại đường biển, số lượng tàu container, cảng container và các bến bãi phục vụ cho hàng container tăng lên đáng kể; (7) Tư nhân hóa cảng biển, đến nay, vẫn có phân vân trong việc lựa chọn hình thức sở hữu của các cảng, tuy nhiên, nhiều chuyên gia khẳng định, việc kết hợp giữa Nhà nước và Tư nhân là đường lối quan trọng trong tiến trình phát triển cảng biển; (8) Cảng biển xanh/bền vững hội tụ 06 đặc tính là sử dụng nguồn tài nguyên thấp, ít tác động đến môi trường, tăng trưởng tốt, công nghệ xanh, giảm khí thải, hiệu quả quy mô cao.

2.1.3. Các yếu tố chủ yếu ảnh hưởng đến phát triển cảng biển

Luận án phân tích 06 yếu tố, đó là vị trí địa lý, cơ sở hạ tầng, đầu tư vãng, công nghệ thông tin (CNTT) và truyền thông, nguồn nhân lực, cơ chế chính sách.

2.1.4. Các chỉ tiêu chủ yếu đánh giá phát triển cảng biển

2.1.4.1. Các chỉ tiêu đánh giá sự phát triển về mặt quy mô

Tác giả giới thiệu các chỉ tiêu: sản lượng hàng hóa thông qua cảng, doanh thu cảng, chi phí hoạt động cảng, quy mô vốn đầu tư vào cảng biển, lợi nhuận hoạt động cảng, lao động việc làm.

2.1.4.2. Các chỉ tiêu đánh giá phát triển về mặt hiệu quả

Tác giả giới thiệu các chỉ tiêu: tỷ suất lợi nhuận/doanh thu, tỷ suất lợi nhuận/chi phí, tỷ suất lợi nhuận/vốn đầu tư cảng, năng suất lao động bình quân (NSLĐ BQ).

2.2. Cơ sở lý luận chung về phát triển kinh tế thành phố cảng

2.2.1. Khái niệm thành phố cảng

Luận án giới thiệu một số khái niệm về thành phố cảng và nhận định còn một số tranh luận về mối quan hệ giữa cảng và thành phố có phải là độc lập hay là tương tác qua lại lẫn nhau, hay chỉ là tương tác tự phát; tuy nhiên, cần khẳng định rằng, mối quan hệ này thay đổi theo thời gian, dẫn đến các dạng khác nhau của mối quan hệ giữa 02 đối tượng này.

2.2.2. Nhiệm vụ và chức năng của thành phố cảng

Thành phố và cảng được hình thành như một cặp song sinh bền vững cả về chức năng và không gian. Nói một cách khác, cảng và thành phố là hai chủ thể tăng trưởng và phát triển song hành cùng với nhau. Cảng biển kiến tạo nên thành phố cảng và thành phố cảng là thị trường của cảng.

2.2.3. Khái niệm về phát triển kinh tế thành phố

Được hiểu là quá trình tăng tiến về các mặt của nền kinh tế, là quá trình biến đổi về số lượng và chất lượng, là sự kết hợp chặt chẽ quá trình hoàn thiện của hai vấn đề là kinh tế và xã hội của mỗi địa phương.

2.2.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển kinh tế thành phố

Do thời gian, phạm vi và năng lực nghiên cứu có giới hạn, tác giả tập trung phân tích 05 yếu tố cơ bản, đó là vị trí địa lý, cơ sở hạ tầng, nguồn nhân lực, cảng biển và cơ chế chính sách. Đây là tiền đề quan trọng trong việc lựa chọn các biến đưa vào mô hình toán để giải quyết mục tiêu của luận án là đánh giá ảnh hưởng của Cảng Hải Phòng đến phát triển kinh tế Tp Hải Phòng.

2.2.5. Các chỉ tiêu đánh giá sự phát triển kinh tế thành phố

2.2.5.1. Các chỉ tiêu đánh giá sự phát triển về mặt quy mô

Luận án sử dụng các chỉ tiêu: tổng sản phẩm trên địa bàn, đầu tư trực tiếp nước ngoài trên địa bàn, vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội trên địa bàn, tổng thu ngân sách Nhà nước trên địa bàn thành phố, tổng kim ngạch xuất khẩu, nhập khẩu.

2.2.5.2. Các chỉ tiêu đánh giá sự phát triển về mặt hiệu quả

Luận án sử dụng các chỉ tiêu như sau: Cơ cấu phát triển kinh tế thành phố; GRDP bình quân đầu người, hiệu quả sử dụng vốn đầu tư (hệ số ICOR), tỷ suất thu nội địa/vốn đầu tư toàn xã hội, kim ngạch hàng hóa xuất khẩu/người, tỷ suất thu nội địa/vốn đầu tư toàn xã hội.

2.3. Các phương pháp nghiên cứu mối liên hệ giữa cảng biển và phát triển kinh tế thành phố cảng

2.3.1. Phương pháp nghiên cứu thống kê

Tác giả sử dụng các công thức tính tốc độ phát triển bình quân và số bình quân để đánh giá quá trình phát triển của Cảng Hải Phòng và Tp Hải Phòng, sử dụng công thức tính tốc độ phát triển liên hoàn để phân tích mối liên hệ giữa các cặp chỉ tiêu thể hiện mối quan hệ giữa cảng Hải Phòng và phát triển kinh tế Tp Hải Phòng.

2.3.2. Phương pháp nghiên cứu theo mô hình toán

2.3.2.1. Khái niệm

Đề tài sử dụng phương pháp mô hình toán, thuộc phương pháp phân tích định lượng với ưu điểm là có độ chính xác cao. Cụ thể, tác giả sử dụng mô hình ARDL (độ trễ phân phối tự hồi quy) rất thích hợp với nghiên cứu chuỗi thời gian.

2.3.2.2. Xây dựng mô hình

Về cơ bản, một mô hình ARDL có dạng như sau:

$$DY_t = m + \alpha_1 * DY_{t-1} + \alpha_2 * DY_{t-2} + \dots + \alpha_n * DY_{t-1} + \beta_0 * DX_t + \beta_1 * DX_{t-1} + \dots + \beta_n * DX_{t-n} + \beta_{2n} * X_{t-1} + u_t$$

Trong đó: DY_t , DX_{1t} , X_{2t} là các biến dừng.

u_t là một sai số nhiễu ngẫu nhiên (*không có tự tương quan*).

X_{t-1} là các biến độc lập chưa lấy sai phân ở độ trễ 1 (*tác động dài hạn nếu có*).

2.3.2.3. Dữ liệu

Về quan điểm xác định quy mô mẫu, luận án sử dụng lý thuyết của Green (1991), Tabacknick và Fidell (2007), $n - k > 20$ trong đó k là số biến độc lập trong mô hình, n là cỡ mẫu.

2.3.2.4. Đánh giá kết quả hồi quy

Trong thống kê, giả thuyết phát biểu cần được kiểm định được gọi là giả thuyết không (H_0), giả thuyết đối được ký hiệu là giả thiết H_1 . Để đảm bảo tin cậy khi sử dụng mô hình ARDL, các biến chuỗi thời gian cần có tính dừng, độ trễ xác định tối ưu, mô hình không thừa biến, không có hiện tượng tự tương quan, không có hiện tượng phương sai sai số thay đổi và dạng hàm phù hợp.

CHƯƠNG 3: ĐÁNH GIÁ QUÁ TRÌNH PHÁT TRIỂN CỦA CẢNG HẢI PHÒNG VÀ KINH TẾ THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG

3.1. Đánh giá quá trình phát triển của Cảng Hải Phòng

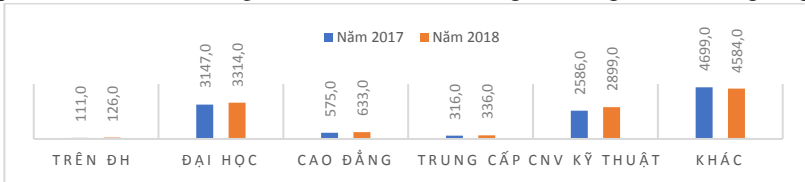
3.1.1. Đặc điểm chung về Cảng Hải Phòng

3.1.1.1. Đặc điểm về lịch sử hình thành, cơ sở vật chất

Hệ thống cảng biển của Tp Hải Phòng được người Pháp chú trọng đầu tư từ cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20. Ngày nay, đây là cụm cảng biển tổng hợp cấp quốc gia, là một trong hai hệ thống cảng biển lớn nhất Việt Nam, được Chính Phủ nâng cấp; Cảng Hải Phòng gồm 39 cảng có quy mô khác nhau, trong đó một số cảng trọng tâm là cảng Nam Hải, Đoạn xá, Tranvina, Green, Chùa vẽ, cảng 128, 189, cảng Hải An, PTSC Đình vũ, Đình vũ, Tân vũ, Nam hải Đình vũ, VIP Green, Nam Đình vũ, HICT và một số cảng khác.

3.1.1.2. Đặc điểm về nhân lực

Lao động làm việc tại Cảng Hải Phòng trong giai đoạn 1990 – 2018 không có quá nhiều biến động, phù hợp với chủ trương của Nhà nước và thành phố về chính sách tinh giảm biên chế. Chất lượng lao động có xu hướng tăng.



Hình 3.2: Tình hình lao động tại Cảng Hải Phòng năm 2017, 2018 - Đơn vị: người

3.1.2. Đánh giá tình hình thực hiện một số chỉ tiêu chủ yếu

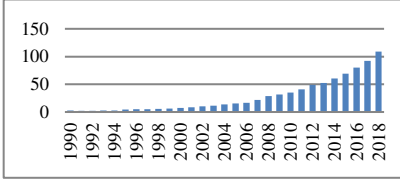
3.1.2.1. Đánh giá sự phát triển về mặt quy mô

a. Tình hình thực hiện chỉ tiêu SLHHTQ cảng (1990 – 2018)

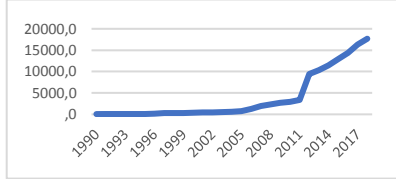
SLHHTQ đang có xu hướng tăng, biến động không nhiều, đạt bình quân 29 năm là 28,32 triệu tấn, tốc độ tăng trưởng bình quân (TĐTTBQ) 14,4%/năm.

b. Tình hình thực hiện chỉ tiêu vốn đầu tư (VĐT)(1990 – 2018)

VĐT có xu hướng tăng, biến động khá mạnh, đạt bình quân 4.095,6 triệu đồng/năm, TĐTTBQ 26,4%/năm.

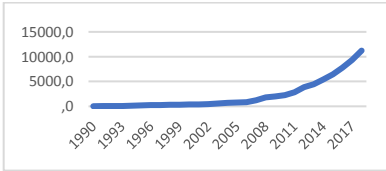


Hình 3.3: Biến động SLHHTQ Cảng Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: triệu tấn

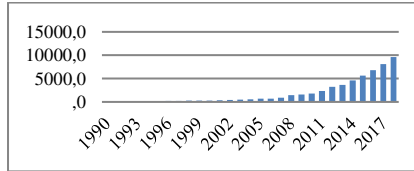


Hình 3.4: Biến động chỉ tiêu VĐT của Cảng Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: tỷ đồng

c. Tình hình thực hiện chỉ tiêu Doanh thu, Chi phí, Lợi nhuận trước thuế (LNTT) (1990 – 2018)



Hình 3.5: Biến động doanh thu Cảng Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: tỷ đồng

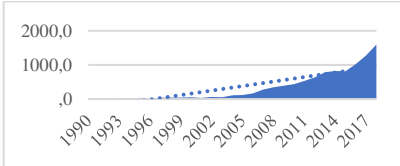


Hình 3.6: Biến động chi phí Cảng Hải Phòng (1990 – 2018) - đơn vị: tỷ đồng

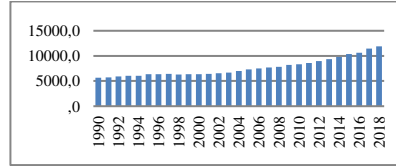
Chỉ tiêu Doanh thu, Chi phí, LNTT có xu hướng tăng, đạt bình quân lần lượt là 2.372,7; 1.888,6 và 340,4 tỷ đồng với TĐTTBQ lần lượt đạt 26,2%/năm; 30,6%/năm và 21,40%/năm.

d. Tình hình thực hiện chỉ tiêu lao động (1990 - 2018)

Chỉ tiêu lao động ít biến động, xu hướng tăng dần, bình quân giai đoạn 1990 – 2018 là 7.659 người, TĐTTBQ 3%/năm.



Hình 3.7: Biến động LNTT Cảng Hải Phòng (1990 – 2018) - đơn vị: tỷ đồng

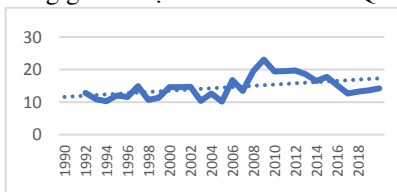


Hình 3.8: Biến động lao động Cảng Hải Phòng (1990 – 2018) - đơn vị: người

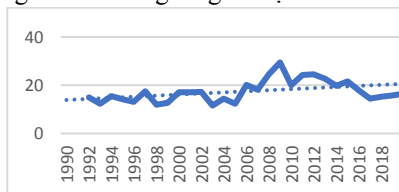
3.1.2.2. Đánh giá sự phát triển về mặt hiệu quả

Tỷ suất LNTT/doanh thu, LNTT/chi phí, LNTT/vốn đầu tư có nhiều biến động, trong đó tỷ suất LNTT/doanh thu, LNTT/chi phí đang có xu hướng

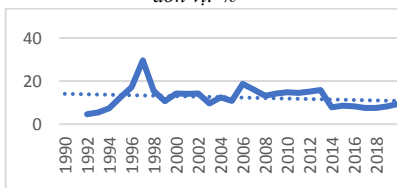
tăng mặc dù tăng không mạnh; trái lại, chỉ tiêu LNTT/vốn đầu đang có xu hướng giảm nhẹ. Chỉ tiêu NSLĐBQ đang có xu hướng tăng ổn định.



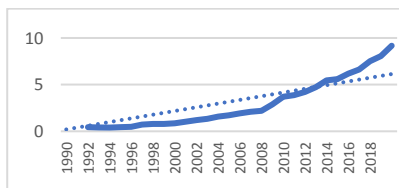
Hình 3.9: Biến động LNTT/Doanh thu Cảng Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: %



Hình 3.10: Biến động LNTT/Chi phí Cảng Hải Phòng (1990 – 2018) - đơn vị: %



Hình 3.11: Biến động LNTT/VCD Cảng Hải Phòng (1990 – 2018) - đơn vị: %



Hình 3.12: Biến động NSLĐ bình quân Cảng Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: 10^3 tấn/người năm

3.2. Đánh giá quá trình phát triển kinh tế Tp Hải Phòng

3.2.1. Đặc điểm phát triển kinh tế Tp Hải Phòng

3.2.1.1. Đặc điểm về địa lý và tự nhiên

Là thành phố ven biển, diện tích 1.519 km², là nơi hội tụ đầy đủ các lợi thế về đường biển, đường sắt, đường bộ và đường hàng không, giao lưu thuận lợi với các tỉnh trong cả nước và các quốc gia trên thế giới. Vì có cảng biển, Hải Phòng giữ vai trò to lớn đối với xuất nhập khẩu của vùng Bắc Bộ, góp phần đưa hàng hoá của Bắc bộ đến các vùng của cả nước.

3.2.1.2. Đặc điểm về phát triển kinh tế

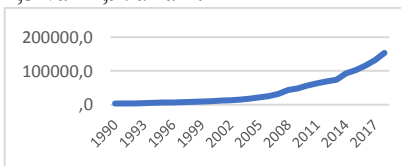
Là thành phố cảng, đầu mối giao thông huyết mạch trong nước và quốc tế, cực tăng trưởng quan trọng trong vùng kinh tế trọng điểm phía Bắc. Trải qua 64 năm kể từ ngày được giải phóng, Hải Phòng đạt nhiều thành tựu quan trọng, hầu hết các chỉ tiêu kinh tế chủ yếu đạt mức tăng trưởng cao, từng bước khẳng định là trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ, du lịch của miền Bắc.

3.2.2. Đánh giá quá trình phát triển kinh tế của Tp Hải Phòng (1990 – 2018)

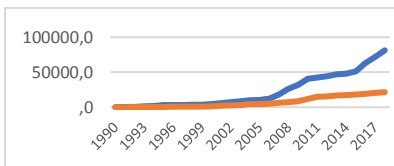
3.2.2.1. Đánh giá sự phát triển về mặt quy mô

a. Đánh giá chỉ tiêu tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP): GRDP có xu hướng tăng dần, ổn định trong 29 năm qua, với giá trị bình quân đạt 38.042 tỷ đồng/năm và TĐTTBQ đạt 14,4%/năm.

b. **Đánh giá chỉ tiêu tổng thu ngân sách của Tp Hải Phòng:** Thu, Chi bình quân NSNN lần lượt là 23.235,2 và 7.096,1 tỷ đồng với TĐTTBQ đạt 22,3 và 24,9%/năm.



Hình 3.13: **Biến động GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018)** – đơn vị: tỷ đồng



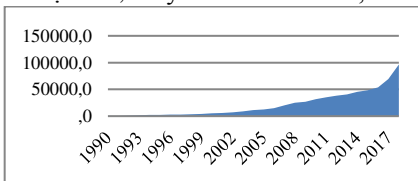
Hình 3.14: **Biến động Thu, Chi NSNN Tp Hải Phòng (1990 – 2018)** – đơn vị: tỷ đồng

c. **Đánh giá chỉ tiêu tổng vốn đầu tư toàn xã hội**

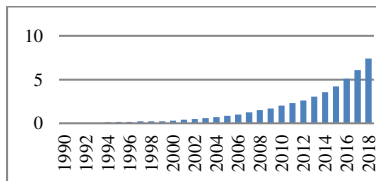
Tổng vốn đầu tư (VĐT) toàn xã hội có xu hướng tăng mạnh, đạt bình quân là 21.505,3 tỷ đồng/năm với TĐTTBQ đạt 20,8%/năm.

d. **Đánh giá chỉ tiêu kim ngạch xuất - nhập khẩu (XNK)**

Chỉ tiêu kim ngạch XK đang có xu hướng tăng mạnh đạt bình quân 1,34 tỷ USD/năm với TĐTTBQ 22,6%/năm. Kim ngạch NK cùng xu hướng tăng như kim ngạch XK, nhưng đạt giá trị bình quân và TĐTTBQ cao hơn, lần lượt là 1,38 tỷ USD/năm và 26,5%/năm.



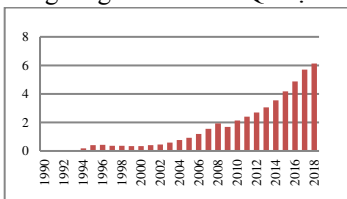
Hình 3.15: **Biến động Vốn đầu tư Tp Hải Phòng (1990 – 2018)** - đơn vị: tỷ đồng



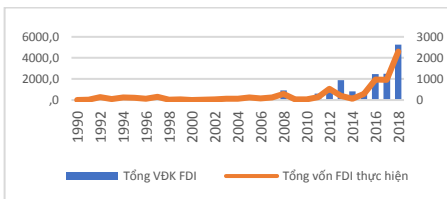
Hình 3.16: **Biến động hàng hóa XK Tp Hải Phòng (1990 – 2018)** – đơn vị: tỷ USD

e. **Tình hình thực hiện chỉ tiêu vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài**

Vốn đăng ký FDI và vốn FDI thực hiện đạt giá trị bình quân lần lượt là 527,6 và 193,4 tỷ đồng với TĐTTBQ đạt lần lượt là 30,6%/năm và 27,6%/năm. Vốn thực hiện mặc dù có giá trị thấp hơn VDK nhưng có xu hướng tăng với TĐTTBQ chậm hơn so với VDK.



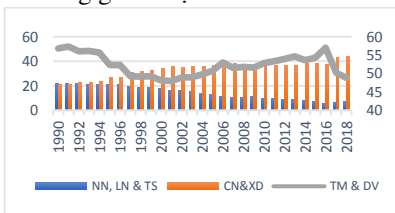
Hình 3.17: **Biến động hàng hóa NK Tp Hải Phòng (1990 – 2018)** – đơn vị: tỷ USD



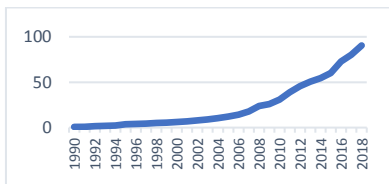
Hình 3.18: **Biến động FDI Tp Hải Phòng (1990 – 2018)** – đơn vị: triệu USD

3.2.2.2. Đánh giá sự phát triển về cơ cấu kinh tế

Nhóm ngành dịch vụ chiếm tỷ trọng nhiều nhất, có xu hướng giảm rất nhẹ; nhóm ngành công nghiệp và xây dựng (CN&XD) chiếm tỷ trọng nhiều thứ 2, đang có xu hướng tăng và nhóm ngành nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản (NN, LN&TS) chiếm tỷ trọng thấp nhất trong GRDP của Hải Phòng, có xu hướng giảm mạnh.



Hình 3.19: Biến động cơ cấu kinh tế GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: %



Hình 3.20: Biến động GRDP BQ/người – Đơn vị: triệu đồng/người

3.2.2.3. Đánh giá sự phát triển về mặt hiệu quả

a. Đánh giá chỉ tiêu GRDP BQ/người

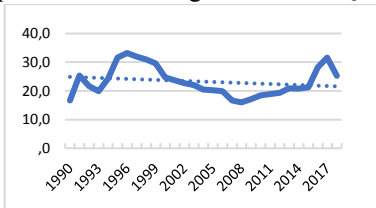
GRDP BQ/đầu người của Tp Hải Phòng đang có xu hướng tăng dần, đạt giá trị bình quân 20,09 triệu đồng/người năm với TĐTTBQ đạt 19,7%/năm.

b. Đánh giá chỉ tiêu tổng thu nội địa trên vốn đầu tư

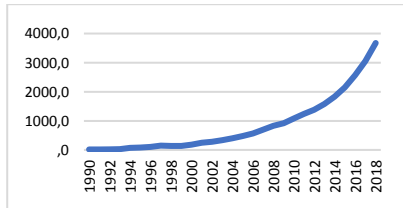
Chỉ tiêu tổng thu nội địa trên vốn đầu tư đang có xu hướng giảm nhẹ, có nhiều biến động nhất trong giai đoạn 1990 – 1999, từ năm 2000 – 2018 có xu hướng dần ổn định.

c. Đánh giá chỉ tiêu kim ngạch xuất khẩu trên đầu người

Kim ngạch XK/người đang có xu hướng tăng khá mạnh đạt bình quân 706,3 USD/người, TĐTTBQ đạt 22,2%/năm.



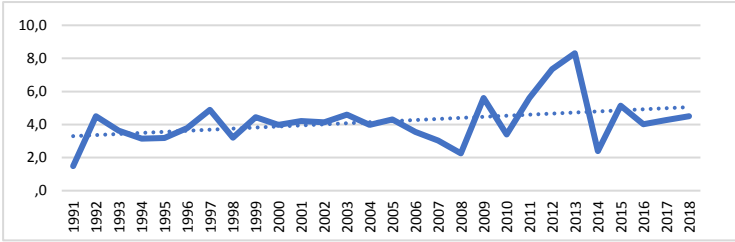
Hình 3.21: Biến động thu nội địa/VĐT Tp Hải Phòng (1990 – 2018) - đơn vị: %



Hình 3.22: Biến động hàng hóa XK/người Tp Hải Phòng (1990 – 2018) - Đơn vị: %

d. Hiệu quả sử dụng vốn đầu tư

ICOR có xu hướng tăng, nghĩa là hiệu quả đầu tư còn thấp, nguyên nhân do cơ chế quản lý đầu tư xây dựng chưa chặt chẽ, quy hoạch đầu tư ở một số dự án chưa hợp lý; đồng thời, Hải phòng đang trong giai đoạn quan tâm đầu tư cho xóa đói giảm nghèo, đảm bảo an sinh xã hội.



Hình 3.23: Biến động hiệu quả sử dụng vốn đầu tư của Tp. Hải Phòng (1990 - 2018) – đơn vị: lần

Nhìn chung, xét trong giai đoạn 1990 - 2018, còn một số hạn chế trong quá trình phát triển của Tp Hải Phòng đó là chất lượng phát triển KT - XH và năng lực cạnh tranh còn nhiều bất cập, tăng trưởng chủ yếu theo chiều rộng; cơ cấu thành phần kinh tế chưa phát triển tương xứng, chưa có nhiều doanh nghiệp có quy mô lớn, đóng góp nhiều cho ngân sách. Cơ cấu đầu tư chưa hướng mạnh vào đầu tư theo chiều sâu, hiệu quả chưa cao. Kết cấu hạ tầng kỹ thuật, hạ tầng KT - XH thiếu đồng bộ. Thu nhập bình quân đầu người còn thấp..., chỉ số Năng lực cạnh tranh cấp tỉnh (PCI) đạt 64,48 điểm, đứng vị trí thứ 16/63 tỉnh, thành trong Bảng xếp hạng, giảm 7 bậc so với năm 2017, cho thấy sự đánh giá chất lượng điều hành kinh tế, mức độ thuận lợi, thân thiện của môi trường kinh doanh và nỗ lực cải cách hành chính của chính quyền thành phố chưa thực sự như mong đợi.

Nhưng xét tổng thể, hầu hết các chỉ tiêu kinh tế chủ yếu đều đạt mức tăng trưởng cao; Môi trường đầu tư kinh doanh tiếp tục được cải thiện, thu hút nhiều dự án lớn, đó là tập đoàn LG, Vingroup, SunGroup, Aeon (Nhật Bản),... Kết cấu hạ tầng tiếp tục có những đột phá, lĩnh vực văn hóa xã hội có chuyển biến tích cực, đời sống vật chất và tinh thần của nhân dân được nâng cao đưa Tp. Hải Phòng bước vào thời kỳ phát triển mạnh mẽ với nhiều đột phá, tăng trưởng cao, bền vững hơn.

3.3. Những yếu tố chủ yếu ảnh hưởng đến phát triển Cảng Hải Phòng và kinh tế Tp Hải Phòng

Luận án phân tích ưu điểm và hạn chế của 04 yếu tố ảnh hưởng đến quá trình phát triển Cảng Hải Phòng và kinh tế Tp Hải Phòng đó là vị trí địa lý, kết cấu hạ tầng; tổ chức khai thác kinh doanh (đối với Cảng Hải Phòng), tiềm năng kinh tế (đối với kinh tế Tp Hải Phòng); nguồn nhân lực và cơ chế chính sách Nhà nước.

CHƯƠNG 4: ẢNH HƯỞNG CỦA CẢNG HẢI PHÒNG ĐẾN PHÁT TRIỂN KINH TẾ TP HẢI PHÒNG

4.1. Phân tích thống kê mối liên hệ qua một số chỉ tiêu kinh tế cơ bản

4.1.1. Mối liên hệ giữa SLHHTQ Cảng Hải Phòng và GRDP Tp.

Hải Phòng

Luận án sử dụng bảng và biểu đồ để tính toán, minh họa mối liên hệ theo số tuyệt đối và tương đối của các cặp chỉ tiêu. Kết quả như sau:

4.1.1.1. Mối liên hệ theo số tuyệt đối

GRDP và SLHHTQ Cảng Hải Phòng tăng lên một cách đồng thuận và tăng đều qua các năm.

4.1.1.2. Mối liên hệ theo số tương đối: 02 chỉ tiêu này trong mối liên hệ theo số tương đối khá tương đồng với nhau.

4.1.2. Mối liên hệ giữa doanh thu Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018)

4.1.2.1. Mối quan hệ theo số tuyệt đối: Quy mô doanh thu Cảng Hải Phòng tăng lên một cách đồng thuận nhưng cao hơn so với GRDP.

4.1.2.2. Mối liên hệ theo số tương đối: Sự khác biệt về tốc độ phát triển liên hoàn (TĐPTLH) của doanh thu Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng là không đáng kể.

4.1.3. Mối liên hệ giữa Vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018)

4.1.3.1. Mối liên hệ theo số tuyệt đối: Quy mô vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng tăng lên một cách đồng thuận nhưng cao hơn rất nhiều so với quy mô GRDP.

4.1.3.2. Mối liên hệ theo số tương đối: 02 chỉ tiêu này đang tăng lên một cách đồng thuận, nhưng biên độ tăng rất nhỏ và TĐPTLH của Vốn đầu tư nhanh hơn rất nhiều so với TĐPTLH của GRDP.

4.1.4. Mối liên hệ giữa SLHHTQ Cảng Hải Phòng và thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 – 2018)

4.1.4.1. Mối liên hệ theo số tuyệt đối: Quy mô SLHHTQ và thu nội địa tăng lên một cách đồng thuận.

4.1.4.2. Phân tích thống kê mối quan hệ theo số tương đối: TĐPTLH của SLHHTQ và của thu nội địa không có sự khác biệt đáng kể.

4.1.5. Mối liên hệ giữa vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 – 2018)

4.1.5.1. Mối liên hệ theo số tuyệt đối: Quy mô vốn đầu tư tăng lên một cách đồng thuận so với thu nội địa.

4.1.5.2. Mối liên hệ theo số tương đối: TĐPTLH của vốn đầu tư và của thu nội địa có sự khác biệt không đáng kể.

4.1.6. *Mối quan hệ giữa doanh thu Cảng Hải Phòng và thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 – 2018)*

4.1.6.1. *Mối quan hệ theo số tuyệt đối:* Quy mô của doanh thu Cảng Hải Phòng tăng lên một cách đồng thuận so với thu nội địa.

4.1.6.2. *Mối quan hệ theo số tương đối:* TĐPTLH doanh thu Cảng tăng nhanh hơn khi so sánh với TĐPTLH thu nội địa.

Như vậy, với các bước phân tích mối liên hệ theo số tuyệt đối và số tương đối của 06 cặp chỉ tiêu là GRDP Tp. Hải Phòng và tổng thu nội địa Tp Hải Phòng với sản lượng hàng hoá thông qua, doanh thu và Vốn đầu tư Cảng Hải Phòng. Nhận thấy các cặp chỉ tiêu đều có mối quan hệ tăng lên một cách đồng thuận hoặc có xu hướng khá tương đồng nhau. Tiếp theo, để có kết quả chính xác hơn, phương pháp phân tích với mô hình toán được áp dụng ở phần tiếp theo nhằm khảo sát vai trò ảnh hưởng của SLHHTQ và Vốn đầu tư vào cảng Hải Phòng đến GRDP Tp Hải Phòng.

4.2. Phân tích mối liên hệ theo mô hình toán

4.2.1. *Lý luận lựa chọn các biến trong mô hình*

Tại chương 1, tác giả đã phát hiện các yếu tố thường được đưa vào mô hình toán đó là SLHHTQ cảng, chất lượng cơ sở hạ tầng/tổng vốn đầu tư vào cảng, lao động tại cảng, quy mô cảng, khoảng cách của quận/vùng/thành phố tới cảng, GRDP, GRDP BQ/người, thu ngân sách của tỉnh/thành. Đồng thời, nghiên cứu các bài học kinh nghiệm cho Việt Nam đó là xây dựng kết cấu hạ tầng cảng biển hiện đại, ứng dụng công nghệ thông tin đồng bộ trong hoạt động cảng biển; thu hút và sử dụng nguồn vốn hiệu quả.

Đối với Tp Hải Phòng - nơi có vị trí quan trọng trong quy hoạch phát triển KT -XH của cả vùng Bắc Bộ; tuy nhiên, sự phát triển kinh tế còn có những hạn chế nhất định. Vì vậy, Hải Phòng cần tiếp tục huy động nguồn lực đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông, cảng biển, đường thủy nội địa, giao thông kết nối sau cảng, đường hàng không – phù hợp với chủ trương của Đảng và Nhà nước ta nhằm tạo chuyển biến tích cực trong phát triển kinh tế biển.

Tuy nhiên, một trong những hạn chế chung của các công trình nghiên cứu ở Việt Nam đó là các đánh giá vai trò của cảng biển đối với phát triển kinh tế của Việt Nam và địa phương thường thu thập số liệu trong những khoảng thời gian không dài và nhiều nghiên cứu chưa được áp dụng các phần mềm phân tích định lượng; do đó các kết luận có thể sẽ thiếu tính chính xác. Vì vậy, với việc ứng dụng phần mềm Eviews, luận án đang tiến một bước xa về phương pháp nghiên cứu, các kết luận của tác giả có độ chính xác cao, bài nghiên cứu sẽ là tài liệu tin cậy, làm tiền đề cho các nhà hoạch định chính sách trong việc đưa ra các giải pháp phù hợp, có hiệu quả nhằm tối ưu hóa được vai trò của Cảng Hải Phòng đối với tăng trưởng kinh tế của Tp Hải Phòng.

Trong luận án này, căn cứ tình hình thực tiễn của Việt Nam và thành phố Hải Phòng, các yếu tố SLHHTQ cảng, vốn đầu tư vào cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng được đưa vào cùng một mô hình để giải quyết các mục đích nghiên cứu của luận án.

4.2.2. Phân tích mô hình

4.2.2.1. Giả thuyết

Luận án đưa ra 02 cặp giả thuyết như sau:

Giả thuyết thứ nhất:

H_0 : Sản lượng hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng tác động tích cực đến GRDP Tp Hải Phòng trong giai đoạn 1990 – 2018.

H_1 : Sản lượng hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng không tác động tích cực đến GRDP Tp Hải Phòng trong giai đoạn 1990 – 2018.

Giả thuyết thứ hai:

H_0 : Vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng tác động tích cực đến GRDP Tp Hải Phòng trong giai đoạn 1990 – 2018.

H_1 : Vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng không tác động tích cực đến GRDP Tp Hải Phòng trong giai đoạn 1990 – 2018.

4.2.2.2. Mô hình

$$LGRDP_t = m + \alpha_1 * LQ_t + \alpha_2 LINV_t + u_t$$

Trong đó:

LGRDP: Biến tổng sản phẩm trên địa bàn của Tp Hải Phòng (GRDP) được lấy loga nepe;

LQ: Biến SLHHTQ cảng Hải Phòng được lấy loga nepe;

LINV: Biến vốn đầu tư vào cảng Hải Phòng được lấy loga nepe;

u_t : Sai số của mô hình.

Sử dụng số liệu theo năm, giai đoạn từ 1990 đến 2018, có nguồn từ Cục thống kê Tp Hải Phòng, Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, Văn phòng Ủy ban nhân dân Tp Hải Phòng.

4.2.2.3. Phân tích mô hình

Sử dụng phần mềm EVIEWS, các biến được quan sát trong 29 năm, tác giả tìm được mô hình $LGRDP_t = 24,089484 + 0,104135 * D(LINV_{t-2}) + 0,304217 * D(LQ_t) + 1,867592 * LQ_t$ thỏa mãn các bước kiểm định quan trọng (dừng ở sai phân bậc nhất; có mối quan hệ trong ngắn hạn và dài hạn; không thừa biến, không bỏ sót biến, không tồn tại phương sai thay đổi và không tự tương quan) có thể sử dụng để giải thích biến động của GRDP tại Tp Hải Phòng. Đây là tiền đề của việc đề xuất các giải pháp phát triển kinh tế Tp Hải Phòng trong các giai đoạn tiếp theo, cần đặc biệt chú ý đến các giải pháp làm tăng SLHHTQ và làm tăng vốn đầu tư vào Cảng, trong đó xếp theo thứ tự mức độ quan trọng đối với GRDP thì vai trò của yếu tố SLHHTQ cảng quan trọng hơn.

Mô hình cho thấy: trong ngắn hạn, vốn đầu tư vào cảng Hải Phòng sau 2 năm (*độ trễ 2*) có tác động tích cực lên, đáng kể đến GRDP; sản lượng hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng ở ngay năm đầu tiên có tác động cùng chiều, đáng kể đến GRDP. Trong dài hạn, chỉ có sản lượng hàng hóa thông qua cảng Hải Phòng có tác động tích cực, đáng kể đến GRDP; vốn đầu tư vào cảng Hải Phòng không có ảnh hưởng đến GRDP Tp Hải Phòng. Như vậy, mô hình đưa ra các bằng chứng ủng hộ giả thuyết H_0 (*SLHHTQ tác động tích cực đến GRDP của Tp Hải Phòng trong giai đoạn 1990 – 2018*) của giả thuyết thứ nhất và giả thuyết H_0 : (*Vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng tác động tích cực đến GRDP của Tp Hải Phòng trong giai đoạn 1990 – 2018*) của giả thuyết thứ hai.

Kết hợp các phân tích ở trên, có thể khẳng định mô hình hồi quy đang nghiên cứu hoàn toàn phù hợp để sử dụng trong việc phát hiện và đánh giá các yếu tố có ảnh hưởng lớn đến thay đổi của GRDP Hải Phòng. Theo đó, SLHHTQ cảng và vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng có ảnh hưởng đáng kể và tích cực đến GRDP Hải Phòng. Phát hiện này là cơ sở để đề xuất các giải pháp ở phần tiếp theo của luận án.

CHƯƠNG 5: MỘT SỐ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN CẢNG HẢI PHÒNG TRONG MỐI LIÊN HỆ ĐẾN PHÁT TRIỂN KINH TẾ TP HẢI PHÒNG

5.1. Mục tiêu chiến lược phát triển cảng Hải Phòng và kinh tế thành phố Hải Phòng

5.1.1. Mục tiêu chiến lược phát triển kinh tế Tp Hải Phòng

Mục tiêu chiến lược phát triển kinh tế Tp Hải Phòng đã được thể hiện trong nhiều Nghị quyết của Trung ương, đặc biệt là Nghị quyết số 45-NQ/TW ngày 24/1/2019 của Bộ Chính trị về “*Xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*”; Chương trình hành động số 76-CTr/TU ngày 08/7/2019 thực hiện Nghị quyết số 45-NQ/TW của Bộ Chính trị về xây dựng và phát triển Tp Hải Phòng đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045; đồng thời cập nhật, bổ sung một số chỉ tiêu và nhiệm vụ chủ yếu liên quan đến hạ tầng cảng biển, phát triển dịch vụ, trọng tâm là cảng biển và logistics,...

5.1.2. Mục tiêu chiến lược phát triển Cảng Hải Phòng

Được đề cập đến trong nhiều văn bản pháp luật, tiêu biểu là Quyết định số 2973/QĐ-BGTVT ban hành 05/8/2014 về việc “*Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chi tiết khu bến Cảng Lạch Huyện thuộc cảng biển Hải Phòng đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*”; Quyết định số 2367/QĐ-BGTVT 29/7/2016 “*Phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển phía Bắc (nhóm 1) giai đoạn đến năm 2020 định hướng đến năm 2030*”; “*Quy hoạch chi tiết phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa thành phố Hải Phòng đến năm 2025 và*

định hướng đến năm 2030”; “Điều chỉnh Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng, bến thủy nội địa đến năm 2020, định hướng đến năm 2030” của Chủ tịch UBND Thành phố.

Cảng Hải Phòng đang được đánh giá là khu vực phát triển năng động nhất trong nhiều năm trở lại đây; đang tiếp tục được đầu tư, nâng cấp để phát huy tối đa lợi thế về tiềm năng biển và cảng biển; Theo đó, Tp Hải Phòng đang trở thành vùng đất hấp dẫn đối với các nhà đầu tư về cảng biển và dịch vụ cảng biển - đây là kết quả của việc quy hoạch hệ thống cảng biển phù hợp với thế mạnh và chiến lược phát triển thành phố.

5.2. Một số giải pháp phát triển Cảng Hải Phòng trong môi liên hệ đến phát triển kinh tế Tp Hải Phòng

5.2.1. Giải pháp tăng sản lượng hàng hoá thông qua Cảng

5.2.1.1. Cải cách, hiện đại hóa quy trình hoạt động hải quan, số hóa thủ tục hành chính

Một là, về phía Tổng cục Hải quan: Tích cực hỗ trợ các cục Hải quan trong việc triển khai kết nối “Hệ thống quản lý hải quan tự động tại cảng biển-VASSCM”; Khắc phục sự cố khi đường truyền quá tải; Thực hiện bổ sung, nâng cấp các chức năng của hệ thống.

Hai là, về phía các doanh nghiệp: Nâng cao ý thức tuân thủ các quy định, hướng dẫn của cơ quan hải quan trong việc khai báo thông tin do các doanh nghiệp chưa nghiên cứu kỹ.

Ba là, về phía cơ quan Hải quan Hải Phòng: tuyên truyền, hướng dẫn và ban hành các văn bản chấn chỉnh việc khai báo sai thông tin; Tổ chức các khóa đào tạo, tập huấn cho cán bộ, công chức hải quan và doanh nghiệp; Tăng cường công tác phối hợp giữa các đơn vị trong toàn ngành.

5.2.1.2. Phát triển hệ thống dịch vụ logistics

Một là, tập trung quy hoạch phát triển các loại hình logistics trực tiếp phục vụ hệ thống cảng biển và sân bay khu vực Hải Phòng.

Hai là, huy động nguồn lực xây dựng công trình kết nối các trung tâm logistics theo hướng đẩy mạnh xã hội hóa, từ các nguồn vốn ODA, PPP; tăng cường ứng dụng công nghệ thông tin; điều chỉnh quy hoạch xây dựng và sử dụng đất đảm bảo lợi ích doanh nghiệp,...

Ba là, tập trung triển khai các dự án cải tạo hệ thống giao thông vận tải, ưu tiên huy động nguồn lực phục vụ xây dựng các công trình kết nối với các trung tâm logistics,...

Bốn là, tham mưu UBND thành phố thực hiện cơ chế chính sách pháp lý khuyến khích đầu tư phát triển dịch vụ logistics; bố trí quỹ đất phù hợp; đề xuất ứng dụng công nghệ 4.0;...

5.2.1.3. Ổn định phí dịch vụ cảng biển

Một là, quy trình xây dựng, ban hành các cơ chế, chính sách cần đúng quy định; Thời điểm ký ban hành Nghị quyết đến thời điểm phát sinh hiệu lực phải đảm bảo đủ cho các doanh nghiệp chuẩn bị để áp dụng chính sách mới.

Hai là, các giải trình từ phía cơ quan chủ trì soạn thảo, đặc biệt đối với các nội dung về căn cứ ban hành các mức phí, đánh giá tác động của chính sách đến đối tượng chịu tác động trực tiếp cũng như gián tiếp cần đảm bảo đủ thuyết phục.

Ba là, việc tăng phí cần có lộ trình phù hợp, phù hợp với quy định của Nghị quyết 35 ngày 16/5/2016 của Chính phủ, hướng tới một môi trường đầu tư, kinh doanh thông thoáng và thuận lợi.

Bốn là, tham khảo và áp dụng tăng giá dịch vụ xếp dỡ container theo phương án tăng giá 10% so với hiện hành hoặc tăng giá theo lộ trình - tăng 10% năm 2020 và đến năm 2030 tăng 30% để tiệm cận mức giá của thế giới.

5.2.1.4. Phát triển nguồn nhân lực

Một là, đặt hàng xây dựng chương trình đào tạo, huấn luyện thuyền viên làm việc ở lĩnh vực hàng hải; xác định rõ tiêu chuẩn đào tạo phải dựa trên các tiêu chuẩn quốc tế; nghiên cứu mở những mã ngành đào tạo chuyên sâu thuộc ngành Hàng hải;...

Hai là, Hải Phòng cần thực hiện tốt công tác quản lý nhà nước về đào tạo nhân lực, chú trọng đào tạo nguồn nhân lực phục vụ cho ngành logistics.

5.2.2. Giải pháp đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng

5.2.2.1. Xã hội hoá đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng

Một là, tham khảo một số hình thức xã hội hóa của các cảng biển đã được thực hiện thành công: Công ty Cổ phần Vinpearl (*Tập đoàn Vingroup*), (năm 2015), cảng Nghệ Tĩnh (năm 2014). Gần đây nhất, Hàn Quốc đề xuất ký Biên bản ghi nhớ (MOU) hợp tác về khai thác cảng Lạch Huyện.

Hai là, Tp Hải Phòng cần ưu tiên dành nguồn lực ngân sách cho công tác giải phóng mặt bằng; tập trung cải cách hành chính; đề xuất Chính phủ cho phép huy động nguồn lực theo hình thức đối tác công tư PPP;...

Ba là, tham gia và học hỏi kinh nghiệm từ các Quốc gia trên thế giới về kinh nghiệm đầu tư cảng biển để tìm kiếm các cơ hội hợp tác.

5.2.2.2. Phát triển theo mô hình “cảng thông minh”

Cảng Hải Phòng cần thực hiện các biện pháp sau:

Một là, nâng cấp cảng trở thành cảng biển theo hướng “*số hóa*” và “*thông minh hóa*”.

Hai là, huy động nguồn vốn đầu tư nước ngoài, kêu gọi tài trợ của các doanh nghiệp công nghệ, tận dụng tối đa các tiến bộ khoa học công nghệ của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 để hiện đại hóa hạ tầng cơ sở.

5.2.2.3. Cơ chế chính sách

Tác giả đề xuất một số biện pháp đối với Tp Hải Phòng đó là:

Một là, thực hiện nghiêm túc Quyết định 4835/QĐ-BGTVT năm 2014 phê duyệt “*Đề án huy động vốn xã hội hóa đầu tư kết cấu hạ tầng lĩnh vực đường thủy nội địa*”; Nghị định 159/2018/NĐ-CP năm 2018 “*về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và cùng nước đường thủy nội địa*”,...

Hai là, học tập mô hình của cảng Klang - cảng container tư nhân lớn nhất của Malaysia và một số cảng khác, với hình thức đầu thầu dịch vụ, cho thuê và giao quyền sử dụng quản lý trong một thời gian dài.

5.2.2.4. Đánh giá rủi ro tác động đến các dự án đầu tư xây dựng Cảng Hải Phòng

Một là, phân loại và đánh giá rủi ro trong dự án đầu tư cảng Hải Phòng cần thực hiện theo 03 bước đó là (1) giai đoạn chuẩn bị dự án để ra quyết định đầu tư; (2) thực hiện đo lường, đánh giá tác động của rủi ro tới hiệu quả đầu tư của dự án, khả năng thành công của dự án khi có tác động của rủi ro; (3) tiến hành các hoạt động kiểm soát, hạn chế tác động xấu của rủi ro.

Hai là, một số biện pháp thường áp dụng đó là xây dựng các hệ thống quản lý theo tiêu chuẩn, đa dạng hóa theo dịch vụ, sản phẩm dự án, thiết lập hệ thống cảnh báo sớm rủi ro và xử lý rủi ro...

KẾT LUẬN

Luận án tiến sỹ “*Nghiên cứu ảnh hưởng cảng Hải Phòng đến phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng*” đã đạt được các kết quả như mục tiêu đặt ra, cụ thể như sau:

Thứ nhất, tác giả phân tích 25 công trình nghiên cứu trong nước và quốc tế, hầu hết các nghiên cứu chỉ ra mối quan hệ tỷ lệ thuận giữa tăng trưởng, phát triển của cảng biển, các yếu tố thuộc cảng và kinh tế của tỉnh/thành phố/quốc gia; có 03 nghiên cứu chỉ ra mối quan hệ này là tỷ lệ nghịch hoặc không đáng kể.

Tác giả cũng chỉ ra hạn chế chung trong các nghiên cứu của Việt Nam đó là thiếu vắng sự hiện diện của các mô hình toán học, thường là phương pháp nghiên cứu truyền thống, các yếu tố thường được theo dõi trong khoảng thời gian không dài, việc phân tích, xử lý số liệu được thực hiện bởi phần mềm Excel đơn giản hoặc có sử dụng mô hình nhưng là hồi quy đơn biến, dẫn đến các kết quả nghiên cứu có thể thiếu tính chính xác.

Thứ hai, luận án đã phân tích cơ sở lý luận chung về phát triển cảng biển, nghiên cứu cơ sở lý luận chung về phát triển kinh tế thành phố cảng. Bên cạnh đó, để nghiên cứu mối liên hệ giữa phát triển cảng biển và kinh tế thành phố cảng, tác giả đề xuất kết hợp 02 phương pháp đó là nghiên cứu thống kê và mô hình toán.

Thứ ba, luận án đánh giá quá trình phát triển của Cảng Hải Phòng; kết quả cho thấy, tình hình thực hiện các chỉ tiêu về mặt quy mô đều đang có xu hướng tăng và tăng ở các mức khác nhau. Trong số 04 chỉ tiêu hiệu quả, chỉ có LNTT/vốn đầu tư có xu hướng giảm nhẹ.

Về đánh giá quá trình phát triển kinh tế Tp Hải Phòng giai đoạn 1990 – 2018; kết quả cho thấy hầu hết các chỉ tiêu kinh tế đạt mức tăng trưởng cao, hoàn thành và hoàn thành vượt mức kế hoạch, đạt TĐTTBQ từ 14% đến 26,5%/năm; có 02 chỉ tiêu hiệu quả đang có dấu hiệu không tốt đó là hệ số ICOR và tỷ suất Thu nội địa/Vốn đầu tư.

Thứ tư, luận án nghiên cứu ảnh hưởng của Cảng Hải Phòng đến phát triển kinh tế Tp Hải Phòng thông qua phương pháp thứ nhất là phân tích thống kê, theo số tuyệt đối và tương đối. Kết quả cho thấy, có mối quan hệ tăng lên một cách đồng thuận ở các mức độ khác nhau giữa GRDP và tổng thu nội địa Tp. Hải Phòng với sản lượng hàng hoá thông qua, doanh thu và vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng.

Song song với phương pháp thống kê, luận án sử dụng phương pháp mô hình toán thông qua việc phân tích các công trình nghiên cứu để quyết định đưa vào mô hình hồi quy các yếu tố SLHHTQ và vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng là biến độc lập và yếu tố GRDP Tp Hải Phòng là biến phụ thuộc. Sau đó, tác giả sử dụng phần mềm EVIEWS với các biến trong mô hình được quan sát từ năm 1990 đến năm 2018. Mô hình hồi quy được tìm thấy là $LGRDP_t = 24,089484 + 0,104135 * D(LINV_{t-2}) + 0,304217 * D(LQ_t) + 1,867592 * LQ_t$ thỏa mãn các kiểm định được yêu cầu. Khẳng định, mô hình có thể sử dụng để giải thích sự biến động của GRDP Tp Hải Phòng.

Từ kết quả mô hình hồi quy, tác giả phát hiện các yếu tố SLHHTQ và vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng có vai trò đáng kể trong việc giải thích sự biến động của GRDP Tp Hải Phòng. Đây là tiền đề của việc đề xuất các giải pháp phát triển kinh tế Tp Hải Phòng.

Thứ năm, Trên cơ sở mục tiêu, chiến lược phát triển thành phố Hải Phòng và cảng Hải Phòng, luận án đã đề xuất một số giải pháp phát triển cảng biển Hải Phòng trong mối liên hệ đến phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng. Tuy nhiên, do trình độ và thời gian có hạn; nghiên cứu số liệu trong nhiều năm (29 năm), nội dung luận án không tránh khỏi những hạn chế về nghiên cứu định tính và định lượng trong quá trình nghiên cứu mối quan hệ phát triển giữa thành phố Hải Phòng và cảng Hải Phòng trong thời gian qua.

DANH MỤC CÁC CÔNG TRÌNH KHOA HỌC ĐÃ CÔNG BỐ LIÊN QUAN ĐẾN ĐỀ TÀI LUẬN ÁN

1. Bùi Bá Khiêm, Vương Toàn Thu Thủy và cộng sự (2016). *Nghiên cứu luận cứ xây dựng mô hình chính quyền cảng khu vực cảng biển Hải Phòng*. Mã số ĐT.XH.2014.708. Đề tài nghiên cứu khoa học cấp thành phố. Trường Đại học Hải Phòng.

2. Vương Toàn Thu Thủy (2016). *Đánh giá tác động đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) và việc gia nhập Tổ chức Thương mại Thế giới (WTO) đến tăng trưởng kinh tế thành phố Hải Phòng, giai đoạn 1989 – 2015*. Tạp chí Khoa học – Công nghệ Hàng hải. Trường Đại học Hàng hải Việt Nam. Số 47, tr.58 – 62.

3. Vương Toàn Thu Thủy (2018). *Maritime Industry and the Fourth Industrial Revolution*. Hội thảo khoa học quốc tế. Cách mạng công nghiệp 4.0: cơ hội và thách thức đối với phát triển kinh tế Việt Nam (Industrial Revolution 4.0: Opportunities and Challenges to Vietnam's Economic Development). Nhà xuất bản Hà nội. Tập 2, tr. 511 – 521.

4. Vương Toàn Thu Thủy (2019). *Đánh giá quá trình phát triển và các yếu tố ảnh hưởng đến quá trình phát triển của Công ty cổ phần Cảng Hải Phòng*. Tạp chí Giao thông vận tải, Số 5, tr .159 – 163.

5. Vương Toàn Thu Thủy (2019). *Đánh giá vai trò hệ thống cảng Hải Phòng đến phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng*. Tạp chí Giao thông vận tải, Số 9, tr.146 – 150.

6. Vương Toàn Thu Thủy (2019). *Đánh giá quá trình phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng, giai đoạn 1990 – 2018*. Tạp chí Giao thông vận tải, số 10, tr.132 – 135.

7. Vương Toàn Thu Thủy (2019). *Các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng*. Tạp chí Giao thông vận tải, số 11.

8. Vương Toàn Thu Thủy (2019). *Đề xuất một số giải pháp phát triển hệ thống cảng Hải Phòng trong mối liên hệ đến phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng*. Tạp chí Giao thông vận tải, số 12, tr.161 – 164.