

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**

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

HẢI PHÒNG – 2020

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

LUẬN ÁN TIẾN SĨ KINH TẾ

NGÀNH: TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ VẬN TẢI

MÃ SỐ: 9840103

CHUYÊN NGÀNH: TỔ CHỨC VÀ QUẢN LÝ VẬN TẢI

Người hướng dẫn khoa học:

1. PGS. TS. Nguyễn Hoàng Tiệm

2. PGS. TS. Dương Văn Bạo

HẢI PHÒNG – 2020

LỜI CAM ĐOAN

Tên tôi là Vương Toàn Thu Thủy, tác giả của luận án tiến sỹ “*Nghiên cứu ảnh hưởng Cảng Hải Phòng đến phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng*”. Bằng danh dự của bản thân, tôi cam đoan đây là công trình nghiên cứu khoa học độc lập của riêng tôi. Các số liệu được sử dụng phân tích trong luận án có nguồn gốc rõ ràng, đã được công bố theo đúng quy định.

Kết quả nghiên cứu do tôi tự tìm hiểu, phân tích một cách trung thực, khách quan và chưa từng được công bố trong bất kỳ nghiên cứu nào khác.

Hải Phòng, ngày 19 tháng 03 năm 2020

TÁC GIẢ

NCS. Vương Toàn Thu Thủy

LỜI CẢM ƠN

Trong quá trình thực hiện luận án, tôi gặp rất nhiều khó khăn, nhưng được sự giúp đỡ tận tình của các Thầy, Cô giáo và đặc biệt là gia đình, đến nay luận án đã hoàn thành nội dung nghiên cứu theo đúng mục tiêu đặt ra.

Nhân dịp này, tôi xin đặc biệt bày tỏ sự trân trọng và lòng biết ơn đối với 02 thầy giáo hướng dẫn là PGS. TS. Nguyễn Hoàng Tiệm và PGS. TS. Dương Văn Bạo đã dành nhiều thời gian quý báu định hướng và tận tình chỉ bảo để tôi hoàn thành được luận án.

Tôi xin chân thành cảm ơn Ban Giám hiệu Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam, Trường Đại học Hải Phòng, Ban Lãnh đạo Viện đào tạo Sau đại học Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam, Thành đoàn Hải Phòng đã tạo điều kiện để tôi có thể hoàn thành luận án.

Cuối cùng, tôi xin bày tỏ lòng kính trọng và biết ơn tới toàn thể gia đình và những người thân đã luôn động viên, cổ vũ tôi trong suốt quá trình học tập và nghiên cứu, để tôi có thể hoàn thành tốt luận án này.

Hải Phòng, ngày 19 tháng 03 năm 2020

TÁC GIẢ

NCS. Vương Toàn Thu Thủy

MỤC LỤC

Lời cam đoan	i
Lời cảm ơn	ii
Mục lục	iii
Danh mục chữ viết tắt	viii
Danh mục các bảng	xi
Danh mục các hình	xiv
LỜI MỞ ĐẦU	1
1. Tính cấp thiết	1
2. Mục đích nghiên cứu	2
3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu đề tài	2
4. Phương pháp nghiên cứu	3
5. Kết cấu đề tài.....	3
6. Những điểm mới	4
CHƯƠNG 1: TỔNG QUAN NGHIÊN CỨU ĐỀ TÀI	5
1.1. Tình hình nghiên cứu ngoài nước	5
1.2. Tình hình nghiên cứu trong nước.....	10
1.3. Kết luận chương 1	17
CHƯƠNG 2: CƠ SỞ LÝ LUẬN CHUNG VỀ PHÁT TRIỂN CẢNG BIỂN VÀ KINH TẾ THÀNH PHỐ CẢNG	18
2.1. Cơ sở lý luận chung về phát triển cảng biển	18
2.1.1. Cảng biển và phân loại cảng biển	18
2.1.2. Phát triển cảng biển và xu thế phát triển cảng biển	21
2.1.3 Các yếu tố chủ yếu ảnh hưởng đến phát triển cảng biển.....	24
2.1.4. Các chỉ tiêu đánh giá phát triển cảng biển	27
2.2. Cơ sở lý luận chung về phát triển kinh tế thành phố cảng	29
2.2.1. Khái niệm thành phố cảng	29
2.2.2. Nhiệm vụ và chức năng của thành phố cảng	30
2.2.3. Khái niệm về phát triển kinh tế thành phố.....	32
2.2.4. Các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển kinh tế thành phố.....	32
2.2.5. Các chỉ tiêu đánh giá sự phát triển kinh tế thành phố	35

2.3. Các phương pháp nghiên cứu mối liên hệ giữa phát triển cảng biển và phát triển kinh tế thành phố	38
2.3.1. Phương pháp nghiên cứu thống kê	38
2.3.2. Phương pháp nghiên cứu theo mô hình toán	39
2.4. Kết luận chương 2	40
CHƯƠNG 3: ĐÁNH GIÁ QUÁ TRÌNH PHÁT TRIỂN CỦA CẢNG HẢI PHÒNG VÀ KINH TẾ THÀNH PHỐ HẢI PHÒNG	42
3.1. Đánh giá sự phát triển kinh tế Cảng Hải Phòng	42
3.1.1. Đặc điểm chung về Cảng Hải Phòng	45
3.1.2. Đánh giá tình hình thực hiện một số chỉ tiêu chủ yếu	46
3.1.3. Đánh giá chung tình hình phát triển Cảng Hải Phòng	55
3.2. Đánh giá sự phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng	57
3.2.1. Đặc điểm phát triển kinh tế Tp Hải Phòng	57
3.2.2. Đánh giá sự phát triển kinh tế của Tp Hải Phòng	58
3.2.3. Đánh giá chung tình hình phát triển kinh tế Tp Hải Phòng	77
3.3. Những yếu tố chủ yếu ảnh hưởng đến phát triển cảng Hải Phòng và kinh tế Tp Hải Phòng	80
3.3.1. Yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển Cảng Hải Phòng	80
3.3.2. Yếu tố ảnh hưởng đến phát triển kinh tế Tp Hải Phòng	85
3.4. Kết luận chương 3	90
CHƯƠNG 4: ẢNH HƯỞNG CỦA CẢNG HẢI PHÒNG ĐẾN PHÁT TRIỂN KINH TẾ TP HẢI PHÒNG	91
4.1. Phân tích thống kê mối liên hệ qua một số chỉ tiêu kinh tế cơ bản..	91
4.1.1. Mối liên hệ giữa GRDP Tp. Hải Phòng và sản lượng hàng hoá thông qua cảng Hải Phòng	91
4.1.2. Mối liên hệ giữa GRDP Tp Hải Phòng và doanh thu cảng Hải Phòng	93
4.1.3. Mối liên hệ giữa GRDP Tp Hải Phòng và vốn đầu tư vào cảng Hải Phòng	95
4.1.4. Mối liên hệ giữa tổng thu nội địa Tp Hải Phòng và sản lượng hàng hoá thông qua cảng Hải Phòng	97

4.1.5. Mối liên hệ giữa tổng thu nội địa Tp Hải Phòng và vốn đầu tư vào cảng Hải Phòng	99
4.1.6 Mối quan hệ giữa tổng thu nội địa Tp Hải Phòng và doanh thu cảng Hải Phòng	101
4.2. Phân tích mối liên hệ theo mô hình toán	103
4.2.1. Lý luận lựa chọn các biến trong mô hình	103
4.2.2 Phân tích mô hình	104
4.2.3. Các kết luận	113
4.3. Kết luận chương 4	114
CHƯƠNG 5: MỘT SỐ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN CẢNG HẢI PHÒNG TRONG MỐI LIÊN HỆ ĐẾN PHÁT TRIỂN KINH TẾ TP HẢI PHÒNG	115
5.1. Mục tiêu chiến lược phát triển cảng Hải Phòng và kinh tế thành phố Hải Phòng	115
5.1.1. Mục tiêu phát triển kinh tế Tp Hải Phòng	115
5.1.2. Mục tiêu chiến lược phát triển cảng Hải Phòng	116
5.2. Một số giải pháp phát triển cảng Hải Phòng trong mối liên hệ đến phát triển kinh tế Tp Hải Phòng	118
5.2.1. Giải pháp tăng sản lượng hàng hoá thông qua cảng	118
5.2.2 Giải pháp đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng	126
5.3 Kết luận chương 5	131
KẾT LUẬN	132
TÀI LIỆU THAM KHẢO.....	134
PHỤ LỤC 1, 2, 3, 4	

DANH MỤC CHỮ VIẾT TẮT

STT	KÝ HIỆU	GIẢI THÍCH	NỘI DUNG
1	ARDL	Autoregressive Distributed Lag	Độ trễ phân phối tự hồi quy
2	CCHC		Cải cách hành chính
3	CN&XD		Công nghiệp và xây dựng
4	CNG, LPG		Nhiên liệu sạch
5	CNH - HĐH		Công nghiệp hóa – Hiện đại hóa
6	CNTT		Công nghệ thông tin
7	CTCP		Công ty cổ phần
8	DT		Doanh thu
9	EPA	Economic Partnership Agreement	Hiệp định đối tác kinh tế
10	EU	European Union	Liên minh châu Âu/ Liên hiệp châu Âu
11	EX, XK	Export	Xuất khẩu
12	FDI	Foreign Direct Investment	Đầu tư trực tiếp nước ngoài
13	FTA	Free Trade Agreement	Hiệp định thương mại tự do
14	GDP	Gross Domestic Product	Tổng sản phẩm quốc nội/Tổng sản phẩm nội địa
15	GNI	Gross National Income	Tổng thu nhập quốc gia/ Tổng thu nhập quốc dân
16	GNP	Gross National Product	Tổng sản phẩm quốc gia
17	GRDP	Gross Regional Domestic Product	Tổng sản phẩm trên địa bàn
18	GRDP BQ/người	Gross Regional Domestic Product <i>per capital</i>	Tổng sản phẩm trên địa bàn bình quân đầu người

19	HDI		Chỉ số phát triển con người
20	HĐND		Hội đồng nhân dân
21	HHXK		Hàng hóa xuất khẩu
22	HICT	Haiphong International Container Terminal)	Cảng container quốc tế Hải Phòng
23	ICAO	International Civil Aviation Organization	Tổ chức hàng không dân dụng quốc tế
24	ICOR	Incremental Capital – Output Ratio	Hiệu quả sử dụng vốn đầu tư
25	IIP	Index of Industrial Production	Chỉ số sản xuất ngành công nghiệp
26	IM, NK	Import	Nhập khẩu
27	JB	Jarque-Bera	Kiểm định Jarque-Bera
28	KBNN		Kho bạc Nhà nước
29	KCN		Khu công nghiệp
30	KH&CN		Khoa học và công nghệ
31	KKT		Khu kinh tế
32	KT-XH		Kinh tế - xã hội
33	L		Loga Nepe
34	LN		Lợi nhuận
	LNTT		Lợi nhuận trước thuế
35	MAPE	Mean Absolute Percentage Error	Độ lệch phần trăm trị tuyệt đối trung bình
36	NN, LN&TS		Nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản
37	NSLĐ BQ		Năng suất lao động bình quân
38	NSNN		Ngân sách Nhà nước
39	ODA	Official Development Assistance	Hình thức đầu tư nước ngoài gọi là “ <i>Hỗ trợ phát triển chính thức</i> ”

40	OECD	Organization for Economic Co-operation and Development	Tổ chức Hợp tác và Phát triển Kinh tế
41	OLS	Ordinary Least Squares	Phương pháp bình phương nhỏ nhất
42	PCI	Provincial Competitiveness Index	Chỉ số Năng lực cạnh tranh cấp tỉnh
43	PPP	Public Private Partner	Hình thức hợp tác công - tư
44	Q		Sản lượng hàng hóa thông qua Cảng Hải Phòng
45	SLHHTQ		Sản lượng hàng hóa thông qua
46	SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats	Phân tích điểm mạnh, điểm yếu, cơ hội, nguy cơ
47	SXKD		Sản xuất kinh doanh
48	TĐPT		Tốc độ phát triển
	TĐTTBQ		Tốc độ tăng trưởng bình quân
49	TĐPTLH		Tốc độ phát triển liên hoàn
50	TEU	Twenty-foot equivalent units	1 TEU ngang bằng với 01 container tiêu chuẩn 20 feet
51	TFP	Total Factor Productivity	Năng suất các nhân tố tổng hợp
52	Tp		Thành phố
53	TP.HCM		Thành phố Hồ Chí Minh
54	TQM	Total Quality Management	Quản lý chất lượng toàn diện
55	TSCĐ		Tài sản cố định
56	UBND		Ủy ban nhân dân
57	UK	European Union	Liên minh châu Âu/ Liên hiệp châu Âu

58	UNCTAD	United Nations Conference on Trade & Development	Hội nghị Liên Hiệp Quốc về Thương mại & Phát triển
59	UNDP	United Nations Development Programme	Chương trình phát triển quốc gia của Liên Hợp Quốc
60	USAID/VNCI	United States Agency for International Development/ Vietnam Competitiveness Improvement	Cơ quan Phát triển Quốc tế của Hoa Kỳ / Dự án nâng cao năng lực cạnh tranh Việt Nam
61	VCCI	Vietnam Chamber of Commerce and Industry	Phòng Thương mại & Công nghiệp Việt Nam
62	VĐK		Vốn đăng ký
63	VĐT		Vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng
64	VPSF	Vietnam Private Sector Economic Forum	Diễn đàn kinh tế tư nhân Việt Nam
65	WTO	World Trade Organization	Tổ chức Thương mại Thế giới
66	XNK		Xuất - nhập khẩu

DANH MỤC CÁC BẢNG

SỐ BẢNG	TÊN BẢNG	TRANG
Bảng 1.1	Mô hình và giá trị R^2 và MAPE	11
Bảng 3.1	Cơ sở hạ tầng và thiết bị cảng HITC	43
Bảng 3.2	Hệ thống kho bãi CTCP Cảng Hải Phòng	44
Bảng 3.3	Công nghệ và Thiết bị CTCP Cảng Hải Phòng	44
Bảng 3.4	Tình hình thực hiện chỉ tiêu Sản lượng hàng hóa thông qua Cảng Hải Phòng (1990 – 2018)	47
Bảng 3.5	Tình hình thực hiện chỉ tiêu Vốn đầu tư của Cảng Hải Phòng (1990 – 2018)	48
Bảng 3.6	Tình hình thực hiện chỉ tiêu doanh thu, chi phí và lợi nhuận Cảng Hải Phòng (1990 - 2018)	50
Bảng 3.7	Tình hình lao động của Cảng Hải Phòng (1990-2018)	52
Bảng 3.8	Tình hình thực hiện một số chỉ tiêu hiệu quả của Cảng Hải Phòng (1990 - 2018)	54
Bảng 3.9	Tổng hợp đánh giá về Cảng Hải Phòng (1990 - 2018)	56
Bảng 3.10	Tình hình thực hiện chỉ tiêu tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP) (1990 - 2018)	58
Bảng 3.11	Tình hình Thu - Chi ngân sách Nhà nước trên địa bàn Tp. Hải Phòng (1990 - 2018)	61
Bảng 3.12	Tình hình thực hiện chỉ tiêu Tổng Vốn đầu tư toàn xã hội Tp. Hải Phòng (1990 - 2018)	63
Bảng 3.13	Tình hình thực hiện chỉ tiêu kim ngạch xuất khẩu Tp Hải Phòng (1990 – 2018)	65
Bảng 3.14	Tình hình thực hiện chỉ tiêu kim ngạch nhập khẩu Tp Hải Phòng (1990 – 2018)	66
Bảng 3.15	Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài vào Tp. Hải Phòng (1990 - 2018)	67

Bảng 3.16	Tình hình cơ cấu kinh tế GRDP của Tp. Hải Phòng (1990 - 2018)	70
Bảng 3.17	Tình hình GRDP bình quân đầu người Tp. Hải Phòng (1990 - 2018)	71
Bảng 3.18	Tỷ suất Thu nội địa trên Vốn đầu tư của Tp. Hải Phòng (1990 - 2018)	73
Bảng 3.19	Tình hình thực hiện chỉ tiêu kim ngạch xuất khẩu/người của Tp Hải Phòng (1990 – 2018)	75
Bảng 3.20	Hiệu quả sử dụng vốn đầu tư của Tp. Hải Phòng (1990 - 2018)	76
Bảng 3.21	Tổng hợp đánh giá tình hình phát triển kinh tế của Thành phố Hải Phòng (1990 – 2018)	78
Bảng 4.1	Tình hình biến động quy mô sản lượng hàng hóa thông qua Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018)	91
Bảng 4.2	Tình hình biến động TĐPT liên hoàn của sản lượng hàng hóa thông qua Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng(1990 - 2018)	92
Bảng 4.3	Tình hình biến động quy mô doanh thu cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018)	93
Bảng 4.4	Tình hình biến động TĐPT liên hoàn doanh thu Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018)	94
Bảng 4.5	Tình hình biến động quy mô vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018)	95
Bảng 4.6	Tình hình biến động TĐPT liên hoàn vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng & GRDP Tp Hải Phòng (1990-2018)	96
Bảng 4.7	Tình hình biến động quy mô SLHHTQ Cảng Hải Phòng & Thu nội địa thành phố (1990 - 2018)	97
Bảng 4.8	Tình hình biến động TĐPT liên hoàn SLHHTQ Cảng Hải Phòng & Thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	98

Bảng 4.9	Tình hình biến động quy mô vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng & Thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	99
Bảng 4.10	Tình hình biến động TĐPT liên hoàn vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và tổng thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	100
Bảng 4.11	Tình hình biến động quy mô doanh thu Cảng Hải Phòng và tổng thu nội địa thành phố (1990 - 2018)	101
Bảng 4.12	Tình hình biến động TĐPT liên hoàn doanh thu Cảng Hải Phòng & Thu nội địa thành phố (1990 - 2018)	102
Bảng 4.13	Thống kê mô tả	105
Bảng 4.14	Kết quả kiểm định nghiệm đơn vị của các biến	106
Bảng 4.15	Phân tích tương quan giữa các cặp biến	107
Bảng 4.16	Kết quả kiểm định đồng liên kết	107
Bảng 4.17	Kết quả chạy mô hình ARDL	107
Bảng 4.18	Kết quả kiểm định tự tương quan bậc 1	109
Bảng 4.19	Kết quả kiểm định phương sai sai số thay đổi	109
Bảng 4.20	Kết quả kiểm định Ramsey RESET Test	110
Bảng 4.21	Kết quả kiểm định Omitted Variables Test cho biến LFDI	110
Bảng 4.22	Kết quả kiểm định Omitted Variables Test cho biến LXNK	111
Bảng 4.23	Kiểm định sự cần thiết của biến $LINV_{t-2}$	111
Bảng 4.24	Kiểm định sự cần thiết của biến LQ	111
Bảng 4.25	Kiểm định thừa biến trong mô hình (biến $LINV(-2)$)	112
Bảng 4.26	Kiểm định thừa biến trong mô hình (biến LQ)	113

DANH MỤC CÁC HÌNH

SỐ HÌNH	TÊN HÌNH	TRANG
Hình 2.1	Sản lượng Container toàn cầu (1996 – 2018)	23
Hình 3.1	Bản đồ Cảng Hải Phòng	42
Hình 3.2	Tình hình lao động tại Cảng Hải Phòng năm 2017, 2018	46
Hình 3.3	Biến động chỉ tiêu sản lượng hàng hóa thông qua Cảng Hải Phòng (1990 - 2018)	47
Hình 3.4	Biến động chỉ tiêu Vốn đầu tư của Cảng Hải Phòng (1990 - 2018)	49
Hình 3.5	Biến động chỉ tiêu Doanh thu của Cảng Hải Phòng (1990 - 2018)	51
Hình 3.6	Biến động chỉ tiêu Chi phí của Cảng Hải Phòng (1990 - 2018)	51
Hình 3.7	Biến động các chỉ tiêu Lợi nhuận trước thuế của Cảng Hải Phòng (1990 - 2018)	52
Hình 3.8	Biến động chỉ tiêu số lượng lao động của Cảng Hải Phòng (1990 - 2018)	53
Hình 3.9	Biến động chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên doanh thu (1990 - 2018)	55
Hình 3.10	Biến động chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận trước thuế trên chi phí (1990 - 2018)	55
Hình 3.11	Biến động chỉ tiêu lợi nhuận trước thuế trên vốn đầu tư Cảng Hải Phòng (1990 - 2018)	55
Hình 3.12	Biến động chỉ tiêu năng suất lao động bình quân Cảng Hải Phòng (1990 - 2018)	55
Hình 3.13	Biến động chỉ tiêu tổng sản phẩm trên địa bàn Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	59
Hình 3.14	Biến động chỉ tiêu Thu - Chi ngân sách Nhà nước trên địa bàn Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	61

Hình 3.15	Biến động chỉ tiêu Vốn đầu tư toàn xã hội Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	63
Hình 3.16	Biến động chỉ tiêu kim ngạch xuất khẩu Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	66
Hình 3.17	Biến động chỉ tiêu kim ngạch nhập khẩu Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	68
Hình 3.18	Biến động chỉ tiêu Tổng VĐK FDI và vốn FDI thực hiện của Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	69
Hình 3.19	Biến động cơ cấu kinh tế GRDP của Tp. Hải Phòng (1990 - 2018)	70
Hình 3.20	Biến động chỉ tiêu tổng sản phẩm trên địa bàn bình quân đầu người của Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	73
Hình 3.21	Biến động chỉ tiêu tổng thu nội địa trên vốn đầu tư của Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	73
Hình 3.22	Biến động chỉ tiêu kim ngạch xuất khẩu trên đầu người của Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	74
Hình 3.23	Biến động chỉ tiêu hiệu quả sử dụng vốn đầu tư của Tp. Hải Phòng (1990 - 2018)	76
Hình 4.1	Tình hình biến động quy mô SLHHTQ Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	92
Hình 4.2	Tình hình biến động TĐPT liên hoàn SLHHTQ Cảng Hải Phòng & GRDP TP Hải Phòng (1990-2018)	93
Hình 4.3	Tình hình biến động quy mô doanh thu Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	93
Hình 4.4	Biến động TĐPT liên hoàn doanh thu Cảng Hải Phòng & GRDP Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	95
Hình 4.5	Tình hình biến động quy mô vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	96
Hình 4.6	Tình hình biến động TĐPT liên hoàn vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng & GRDP Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	96

Hình 4.7	Tình hình biến động quy mô SLHHTQ Cảng Hải Phòng & Thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	98
Hình 4.8	Tình hình biến động TĐPT liên hoàn SLHHTQ Cảng Hải Phòng & Thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	98
Hình 4.9	Tình hình biến động quy mô vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng & Thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 – 2018)	100
Hình 4.10	Tình hình biến động TĐPT liên hoàn vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và Thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 – 2018)	100
Hình 4.11	Tình hình biến động quy mô doanh thu Cảng Hải Phòng và Thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	102
Hình 4.12	Tình hình biến động TĐPT liên hoàn doanh thu Cảng Hải Phòng và Thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 - 2018)	102

LỜI MỞ ĐẦU

1. Tính cấp thiết

Hải Phòng được thành lập năm 1888, 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, là một trong ba cực tăng trưởng quan trọng nhất của vùng kinh tế động lực phía Bắc với tốc độ tăng trưởng kinh tế (GRDP) năm 2018 đạt 16,25% - cao nhất từ trước đến nay, gấp 2,4 lần bình quân chung cả nước, 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% GRDP của thành phố; GRDP của vùng biển Hải Phòng chiếm khoảng hơn 30% GDP kinh tế biển – ven biển của cả nước [24]. Thành phố đặt mục tiêu đến năm 2020, đạt mức tăng trưởng bình quân gấp 1,2 lần mức tăng trưởng của toàn dải ven biển Vịnh Bắc bộ và 1,4 -1,6 lần vùng ven biển của cả nước; đưa tỷ trọng GDP của vùng ven biển Hải Phòng chiếm 35-40% tổng GRDP của thành phố [24].

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, 45 bến cảng có tổng chiều dài lên đến gần 11 km, cùng các phương tiện kỹ thuật hiện đại, khả năng tiếp nhận tàu trọng tải tới 55 nghìn tấn, năng lực xếp dỡ tăng bình quân 14,4%/năm, 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 và gấp 2,4 lần mức bình quân chung cả nước, được đánh giá là khu vực có cảng biển phát triển năng động nhất trong những năm gần đây, trở thành vùng đất hấp dẫn đối với các nhà đầu tư về cảng biển và dịch vụ cảng biển [24].

Như vậy, có thể khẳng định, Cảng Hải Phòng là nguồn lực, lợi thế to lớn, 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 sẽ góp phần thúc đẩy phát triển nhanh quá trình đầu tư, thu hút các nhà đầu tư lớn, có tiềm năng và thế mạnh trong và ngoài nước vào

việc xây dựng và phát triển hệ thống cảng biển, đặc biệt xây dựng hệ thống cảng nước sâu trên địa bàn thành phố. 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 nghiên cứu, các đề tài hoặc bài báo 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 với số liệu tối đa khoảng 10 năm và không sử dụng phương pháp nghiên cứu định lượng với sự tham gia của mô hình toán, điều này 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 thành phố 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 thành phố Hải Phòng.

3. Đối tượng và phạm vi nghiên cứu

3.1. Đối tượng 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.

3.2. 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; phân loại và hệ thống hóa lý thuyết; phương pháp lịch sử; phương pháp 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 tư duy nguyên nhân – kết quả, thu gọn thành các biến số cụ thể, các câu hỏi và giả thuyết nghiên cứu, sau đó 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 – một công cụ phổ biến và hiệu quả trong công tác phân tích thống kê, 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, các báo cáo và website có nguồn tin cậy, cụ thể là các báo cáo nghiên cứu của cơ quan, viện, trường đại học; các báo cáo của chính phủ, bộ ngành, số liệu của các cơ quan thống kê; các xuất bản khoa học liên quan đến vấn đề nghiên cứu; bài viết đăng trên báo hoặc các tạp chí khoa học chuyên ngành và tạp chí mang tính hàn lâm có nội dung liên quan, được ghi chú trong bài viết và được thống kê đầy đủ trong phần Tài liệu tham khảo.

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 Tp 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 (Q), vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng (INV) và tổng sản phẩm trên địa bàn Tp Hải Phòng (GRDP)*), 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, nhiều hơn yêu cầu về đảm bảo số quan sát (*cỡ mẫu*) cho các biến số của một mô hình hồi quy. Điều này giúp hạn chế những khiếm khuyết của mô hình và tăng tính chính xác của ước lượng thống kê. Do đó mô hình hồi quy được tìm thấy có hiệu quả và đảm bảo tính chính xác trong việc phát hiện và 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 thành phố Hải Phòng, đó là nhóm giải pháp tăng sản lượng hàng hoá thông qua 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

Lapple Dieter (1996) chứng minh cảng Hamburg (Đức) trong quá trình thực hiện container hóa (*giai đoạn 1960 - 1998 đạt tỷ lệ container hóa 88,1%*) và đặt mục tiêu logistics, đã tác động xấu tới thành phố Hamburg, làm giảm 38% số lượng việc làm mặc dù hàng hóa thông qua tăng gấp đôi (*từ 18 triệu tấn năm 1960 đến 39 triệu tấn năm 1998*). Đồng thời phát hiện những biến động trong tỷ lệ thất nghiệp của thành phố và vùng quanh thành phố Hamburg, đặc biệt ở khu vực logistics, tăng nhẹ ở giai đoạn 1980 – 1993 và giảm đến năm 1997. Nghĩa là, tốc độ tăng trưởng việc làm ở dưới mức trung bình mặc dù khối lượng hàng hóa thông qua cảng Hamburg tăng [64].

Một nghiên cứu khác của Wang (1998) ở vùng Đồng bằng sông Châu Giang, tỉnh Quảng Đông (Trung Quốc) đã tìm thấy mối liên hệ tỷ lệ thuận giữa tăng đầu tư cho hệ thống cảng trong nhiều thập kỷ gần đây với GDP của tỉnh tăng từ 573,4 nhân dân tệ năm 1979 đến 1.362,6 tỷ nhân dân tệ năm 2003 và tăng trưởng GDP BQ/người đạt 11,4%/năm; Tại Anh, năm 2011, số lượng lao động làm việc cho cảng là 117.200 người, chiếm 0,4% tổng lao động của Anh; cảng tạo ra 7,9 tỷ bảng Anh trong giá trị tăng của GDP, tương ứng 0,5% giá trị sản lượng đầu ra của Anh, nhiều hơn ngành hàng không vũ trụ và dịch vụ khách sạn. Tuy nhiên, một nghiên cứu cũng cảnh báo sự gia tăng về sản lượng hàng hóa qua cảng hàng năm ở cảng Beirut (Cộng hòa Liban) đã làm tắc nghẽn và gây ra những hậu quả nghiêm trọng cho đất nước này và thương mại, kinh tế toàn khu vực [88].

Khác với quan điểm của Lapple Dieter, Berkosz & Tekba (1999) sử dụng mô hình hồi quy khảo sát ảnh hưởng của cảng biển tới phát triển kinh tế của Thổ Nhĩ Kỳ. Mô hình toán gồm biến phụ thuộc là GNI của 28 thành phố có 28 cảng biển và 07 biến độc lập. Kết quả cho thấy, số lượt tàu ra - vào cảng, khối lượng hàng hóa xuất - nhập khẩu có ảnh hưởng rất mạnh, làm gia tăng GNI của thành phố; tuy nhiên giả thiết về kích cỡ cảng, số lượng lao động, khả năng lưu kho của cảng không có liên quan đến GNI [41].

Đồng quan điểm với Berkosz & Tekba, Liang (2009) nghiên cứu mối quan hệ giữa nền kinh tế của tỉnh Liaoning (Trung Quốc) và ngành Hàng hải bao gồm cảng biển và vận tải biển thông qua mô hình toán sử dụng phần mềm Eviews 5.0, gồm 04 biến. Kết luận rằng 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 và các ngành công nghiệp liên quan [65].

Khác với những phát hiện của Liang (2009), Chen, Lu và Xu (2010) sử dụng dữ liệu của 286 quận và thành phố của 30 tỉnh thuộc Trung Quốc trong giai đoạn 1990 - 2006 thông qua mô hình OLS với biến phụ thuộc là tốc độ tăng trưởng bình quân GDP BQ/người:

$$Dgdp_{it} = f(\ln gdp_{i0}, inve_{i0}, lab_{i0}, edu_{i0}, gov_{i0}, fdi_{i0}; con_{i0}; geo_{i0} \dots)$$

Kết quả cho thấy, các biến đại diện cho GDP của các thành phố lớn, tỷ lệ chi tiêu của Chính phủ so với GDP, tỷ lệ dân số không làm nông nghiệp so với 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 các vùng. Các biến đại diện cho tỷ lệ đầu tư/GDP, GDP BQ/ người, tỷ lệ lao động có việc làm/tổng lao động và FDI có ảnh hưởng không đáng kể; trong khi đó, yếu tố giáo dục có tác động tích cực và đáng kể đến tăng trưởng kinh tế. Đặc biệt, các thành phố của Trung Quốc có mối liên hệ mật thiết với khoảng cách đến các cảng biển (*yếu tố về vị trí địa lý – khoảng cách xa, tăng trưởng kinh tế giảm*) và yếu tố giáo dục [45].

AfricanBank (2010) nghiên cứu vai trò của cảng biển đến phát triển của Châu Phi. Nhóm tác giả nhận định, phát triển cảng biển theo nghĩa rộng không chỉ là phát triển về cơ sở hạ tầng mà cần quan tâm đến vấn đề môi trường. Theo đó, Châu Phi có 40.000 km bờ biển trải dài ở 32 quốc gia, tuy nhiên, Châu lục này được đánh giá là thiếu các cảng tự nhiên, trong khi đó cảng biển nhân tạo hiệu quả hoạt động rất thấp. Đến năm 2008, 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. Thực tế, trong giai đoạn 10 năm từ 2000 – 2010, sản lượng hàng hóa

qua cảng biển ở Châu Phi tăng gấp 3 lần, đóng góp rất lớn vào tăng trưởng GDP mặc dù mức độ container hóa chậm và vận chuyển nội địa yếu. Đặc biệt, nhóm tác giả phát hiện các hoạt động cảng biển trong giai đoạn này không gây hại đến môi trường 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; về môi trường để giảm thiểu tác động tiêu cực của quá trình phát triển cảng biển, đảm bảo phù hợp các quy định quốc tế bao gồm Tổ chức hàng hải quốc tế với Công ước quốc tế về ô nhiễm biển. Nhóm tác giả đã đề cập đến nhiều nội dung bao gồm đánh giá các chỉ tiêu phản ánh phát triển cảng biển; ảnh hưởng cảng biển đến tăng trưởng và phát triển của các Quốc gia thuộc Châu Phi; những giải pháp đã được áp dụng hiệu quả và những hướng đầu tư vào cơ sở hạ tầng cảng biển. Tuy nhiên, nghiên cứu chỉ dừng lại ở những số liệu tuyệt đối và tính toán cơ bản, chủ yếu là so sánh tỷ lệ phần trăm so năm trước, chưa áp dụng các phương pháp nghiên cứu hiện đại đang phổ biến trên thế giới như phương pháp nghiên cứu định lượng, chuyên gia,...; các chỉ tiêu được theo dõi trong 04 năm từ 2006 – 2009 là giai đoạn rất ngắn [90].

Ở một nghiên cứu khác, Essoh (2013) phân tích mối quan hệ giữa hoạt động cảng biển và các khu vực khác nhau của nền kinh tế Cote d'Ivoire (*Bờ biển Ngà, Pháp*), tác giả sử dụng các biến đại diện cho giao thông cảng biển, GDP thực tế, GDP danh nghĩa, thu nhập và thuế, GDP ngành nông nghiệp, ngành thương mại, công nghiệp, dịch vụ, ngân hàng và bảo hiểm, giao thông và viễn thông. Số liệu được thu thập trong giai đoạn 1992 – 2012, ứng dụng EVIEWS phiên bản 5. Kết quả cho thấy, mối liên hệ giữa GDP ngành nông nghiệp, công nghiệp, thương mại với cảng biển được phát hiện là quan hệ tỷ lệ thuận và đáng kể. Như vậy, đóng góp chủ yếu vào phát triển kinh tế của Cote d'Ivoire là cải cách trong hoạt động cảng biển [50].

Ping (2014) khảo sát mối liên hệ phát triển kinh tế Trung Quốc với cảng biển thông qua mô hình toán, gồm các số liệu về SLHHTQ cảng, giá trị thương mại quốc tế và GDP của Trung Quốc từ 2001 đến 2012, tìm được mô hình $Y = 831,19 X - 1303,8$; $R^2 = 0,9675$, được giải thích là khi SLHHTQ cảng Trung Quốc tăng 1 tấn thì GDP của Trung Quốc tăng 831,19 USD và nhận định rằng

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 [75].

Hargono, Sutomo và Alisyahbana (2013) sử dụng 02 hàm hồi quy tuyến tính nhiều biến với dữ liệu thứ cấp, giai đoạn 2006 – 2010; hàm hồi quy thứ 1 gồm 01 biến phụ thuộc là sản lượng xuất khẩu (không tính hàng container) và các biến độc lập là 09 lĩnh vực của GRDP, bao gồm nông nghiệp, khai thác mỏ, công nghiệp, điện, xây dựng, thương mại, giao thông vận tải, tài chính và dịch vụ; hàm hồi quy thứ 2 được thiết lập thông qua thiết kế bảng câu hỏi gồm 25 câu (*tương đương với 25 biến độc lập, được chia thành 07 nhóm*), được gửi cho 150 tổ chức và cá nhân sử dụng cảng Batu Ampar để đánh giá vai trò của cảng đối với phát triển của thành phố Batam (Indonesia). Kết quả, ở mô hình thứ 1 chỉ ra có một mối quan hệ tỷ lệ thuận giữa xuất khẩu qua cảng biển và sản lượng ngành nông nghiệp và khai thác khoáng sản. Mô hình thứ 2 chỉ ra 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, càng nhiều tổ chức/cá nhân lựa chọn cảng Batu Ampar thì sản lượng hàng qua cảng tăng và làm gia tăng GRDP của thành phố Batam [58].

Dwarakish và Salim (2015) cung cấp những nhận định tổng quan về vai trò của cảng trong sự phát triển của một quốc gia thông qua đánh giá các nghiên cứu khảo sát vai trò đáng kể của cảng biển với nền kinh tế của các Quốc gia. Tác giả đưa ra một loạt các dẫn chứng, tại Tiểu bang Wisconsin (Mỹ), hơn 30 triệu tấn hàng hóa trị giá hơn 2,4 tỷ đô la được thông qua cảng thương mại Wisconsin hàng năm và cảng này tác động tích cực đến nền kinh tế của Tiểu bang thông qua việc tạo ra 9.550 việc làm, 1.625.086 nghìn USD giá trị sản lượng đầu ra và 461.988 nghìn USD tiền lương và tiền công [49].

Yudhistira, M & Sofiyandi, Y (2016), tác giả 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, trong khi một số nghiên cứu khác cho rằng chỉ tiêu kích cỡ/quy mô cảng mới là yếu tố căn bản. Tác giả sử dụng hàm $Y = (1 + \theta d) * A * K^{\alpha} * L^{1-\alpha} * T^{\beta}$ trong đó K, L, T là vốn,

lao động và đầu vào của cảng biển. Nguồn số liệu lấy từ 488 quận thuộc Indonesia, được theo dõi trong giai đoạn 2008 – 2012 là ngắn. Các biến được đưa vào mô hình là 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. Các kết luận chỉ ra, cơ sở hạ tầng của những cảng biển chính ở Indonesia có tác động tích cực đến GDP bình quân đầu người, năng suất lao động và tỷ lệ nghèo đói nhưng mức độ ảnh hưởng của mỗi cảng biển là khác nhau. Tuy nhiên, tác giả cũng 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. Bên cạnh đó, tác giả đã đưa ra các dẫn chứng ở một số quốc gia đó là khi SLHHTQ tăng 10% thì GDP ở các quốc gia lân cận Châu Âu tăng 0,16%; và trường hợp nếu cảng biển chưa thể hiện rõ vai trò tích cực thì có thể cũng không làm ảnh hưởng đến các quốc gia kém phát triển và các quốc gia mới nổi [89].

Notteboom & Rodrigue (2020) nhận định rằng, 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 sản lượng hàng hóa thông cảng. Ngoài ra, những bằng chứng thực nghiệm cho thấy các dự án hạ tầng cảng biển là yếu tố đẩy mạnh phát triển kinh tế, nghĩa là thiếu đầu tư sẽ dẫn đến nhiều hậu quả, đặc biệt là tắc nghẽn hàng hóa, làm giảm khả năng cạnh tranh của vùng và thậm chí quy mô quốc gia. Mặt khác, có bằng chứng ở một số quốc gia chỉ ra độ co giãn giữa SLHHTQ và lao động nhỏ hơn 0,05, ngụ ý tăng trưởng lưu lượng hàng hóa ở cảng không có mối liên hệ trực tiếp, đáng kể đến lao động việc làm. Cuối cùng, tác giả khẳng định, lợi ích kinh tế của cảng biển là trực tiếp, gián tiếp và có thể thay đổi tùy từng giai đoạn đối với mỗi quốc gia. Hạn chế trong nghiên cứu của nhóm tác giả là không đặt trọng tâm ở một Quốc gia và cũng không có các số liệu minh chứng cụ thể, chỉ sử dụng lập luận dựa vào các kết quả nghiên cứu trước đó [70].

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 một 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

Việt Nam có 29/63 tỉnh/thành phố ven biển, con đường vận tải trên Biển Đông với mật độ cao thứ 2 thế giới. Vì vậy, vai trò của vận tải biển và hệ thống cảng biển là rất quan trọng trong phát triển kinh tế. Tại Việt Nam, đã có nhiều công trình nghiên cứu về cảng biển Việt Nam nói chung và cảng Hải Phòng nói riêng, các nghiên cứu chủ yếu tập trung đánh giá thực trạng và đề xuất các giải pháp phát triển cảng và các vấn đề liên quan đến hoạt động cảng. Sau đây là một số kết quả nghiên cứu:

Tác giả Dương Văn Bảo (2005) “*Nghiên cứu hoàn thiện phương pháp quy hoạch bến cảng container và áp dụng vào khu vực kinh tế phía Bắc Việt Nam*” hệ thống phương pháp luận quy hoạch bến cảng container gồm cảng biển, hệ thống cảng biển, các tuyến đường và lợi ích của vận chuyển hàng bằng container, nguyên lý quy hoạch cảng container; đánh giá thực trạng công tác quy hoạch cảng container ở Việt Nam, từ đó tác giả 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, gồm quy hoạch theo lý thuyết xếp hàng, cải thiện về cơ chế chính sách quản lý quy hoạch, phát triển hệ thống cảng vệ tinh, các giải pháp về bảo vệ môi trường sinh thái cảng biển. 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 [1].

Nhóm nghiên cứu của tác giả Đỗ Ngọc Hiền (2007): “*A Study on Vietnamese Container Ports: Analysis, Evaluations, and Sugestions*” chỉ ra cuộc cách mạng container ở Việt Nam với biến động tăng lên từ 519.387 TEU năm 1995 tới 3,7 triệu TEU năm 2007 và dự đoán đạt 10.675,7 nghìn tấn năm 2014, tăng 15,8 % trong giai đoạn 2010 - 2014. Tuy nhiên, 04 trong 08 cảng có khả năng làm hàng container được đặt ở Miền Nam trong khi 04 cảng còn lại ở Miền Bắc và Miền Trung. Tác giả phân tích một số mô hình nhằm dự đoán sự gia tăng sản lượng hàng hóa chuyên chở bằng container:

Bảng 1.1: Mô hình và giá trị R^2 và MAPE

Equation	R^2	MAPE
$y = 435.1\text{Exp}(0.164X)$	0.992	3.8591
$y = 356X^{0.779}$	0.862	29.041
$y = 25.12X^2 - 88.11X + 704.1$	0.991	6.404
$y = 1.028X^3 + 2.325 X^2 + 50.81 X + 505.5$	0.995	3.424

Y: Container volume; X: time variable, $X = 1 \dots n$.

Nguồn: Đỗ Ngọc Hiền, 2007 [12]

$$y = 328.2e^{0.163X}$$

$$R^2 = 0.996, MAPE = 2.9502$$

Đã lựa chọn mô hình cuối cùng là

Nghiên cứu đồng thời phân tích SWOT về cảng container của Việt nam với các thế mạnh 40.998 km sông hồ, bờ biển dài 3.444 km, nhiều vùng nước phù hợp xây dựng cảng biển nước sâu; những hạn chế là hệ thống công nghệ không đồng bộ, cảng container ở Miền bắc, Miền Trung không hiện đại dẫn tới chi phí cao hơn từ 20 - 30% so các cảng trong khu vực, hạn chế về độ sâu không thể làm hàng đối với những tàu cỡ lớn. Tuy nhiên, Việt Nam có nhiều cơ hội để phát triển cảng biển với tốc độ tăng trưởng kinh tế ấn tượng từ 6,7 % năm 2000 tới 8,5% năm 2007, FDI tăng từ 2 - 12 tỷ USD. Bên cạnh đó, Việt Nam có lợi thế cạnh tranh về lực lượng lao động chi phí thấp, trình độ cao, chi phí khai thác hợp lý, chính sách thân thiện hướng tới môi trường đầu tư an toàn. Tuy nhiên, mục đích của nghiên cứu không đặt đối tượng là Cảng Hải Phòng, chỉ tập trung những đánh giá ở các cảng phía Nam và có một số dữ liệu để đánh giá chung về hệ thống cảng của Việt Nam [12].

Tác giả Đặng Công Xưởng (2007) “*Hoàn thiện mô hình quản lý Nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam*” hệ thống cơ sở lý luận và đánh giá hiện trạng mô hình quản lý Nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam; đề xuất 04 giải pháp hoàn thiện mô hình quản lý Nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển; và giả lựa chọn mô hình tổ chức quản lý kết cấu hạ tầng cho Cảng Hải Phòng. Đề tài tập trung vào mục tiêu là hoàn thiện mô hình quản lý Nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển ở Việt Nam nói chung và có đề cập đến cảng Hải Phòng như một trường hợp nghiên cứu (được đề cập trong 05 trang

cuối cùng của luận án). Như vậy, có thể thấy phạm vi của đề tài khá rộng, đối tượng của luận án không tập trung nghiên cứu về Cảng Hải Phòng [32].

Tác giả Đan Đức Hiệp (2010), “*Kinh tế Hải Phòng 25 năm đổi mới và phát triển*” 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, đồng thời phân tích tổng quan kinh tế Hải Phòng trong 25 năm đổi mới và rút ra những thành tựu nổi bật và bài học kinh nghiệm. Bên cạnh đó, 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: FDI, kim ngạch xuất khẩu, GDP, tốc độ tăng GDP, GDP BQ/người theo giá thực tế, thu ngân sách trên địa bàn, dân số trung bình, tỷ lệ thất nghiệp, tỷ lệ lao động qua đào tạo, tỷ lệ chất thải đô thị được thu gom, tỷ lệ hoàn thành phổ cập bậc phổ thông trung học và nghề, 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 mở cửa, tăng cường thu hút đầu tư nước ngoài; quan tâm đầu tư phát triển nguồn nhân lực, nhân lực có chất lượng cao; chủ động, ưu tiên sử dụng ngân sách cho đầu tư trước một bước hệ thống kết cấu hạ tầng kỹ thuật, xã hội trong đó nhấn mạnh đường giao thông và bến cảng [15].

Tác giả Bùi Bá Khiêm (2012) “*Nghiên cứu giải pháp về vốn đầu tư khai thác cảng biển Việt Nam*” hệ thống cơ sở lý luận về VĐT khai thác cảng biển; đánh giá thực trạng VĐT 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; phân tích định hướng phát triển kinh tế - xã hội và cảng biển, dự báo nhu cầu vận chuyển hàng hóa qua cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và đề xuất 03 giải pháp về huy động và sử dụng VĐT. Như vậy, trong khuôn khổ của luận án, tác giả tập trung nghiên cứu VĐT cho cảng biển ở phạm vi hệ thống cảng biển Việt Nam nói chung và Cảng Hải Phòng được đề cập đến như một trường hợp nghiên cứu [19].

Tác giả Đan Đức Hiệp (2012) “*Xây dựng Hải Phòng trở thành trung tâm kinh tế mạnh làm đầu tàu lôi kéo kinh tế vùng phát triển*”, 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 cơ bản để Hải Phòng tiếp tục phát triển xứng đáng vai trò và vị thế, đó là tạo phát triển đột phá về kết cấu hạ tầng kinh tế - xã hội, nhất là hạ tầng cảng biển, giao thông, trong đó có Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện; Ưu tiên tập trung phát triển nguồn nhân lực, đặc biệt là nhân lực chất lượng cao; Tập trung phát triển kinh tế dịch vụ, trong đó tiêu biểu là kinh tế biển, đóng góp cao vào tăng trưởng kinh tế; tăng lượng lao động và dân cư hoạt động và sinh sống nhờ các hoạt động kinh tế biển; Tiếp tục đẩy mạnh phát triển và quản lý đô thị theo hướng đô thị cảng biển, văn minh, hiện đại [15].

Ở một khía cạnh khác, nghiên cứu của tác giả Nguyễn Quang Thuần (2012) *“Phát triển thành phố cảng trong kỷ nguyên công nghiệp 4.0 và một số gợi ý cho Hải Phòng”* đã 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; tuy nhiên, thành phố cảng đang có nhiều cơ hội trở thành thành phố số, thành phố thông minh dựa vào những thành tựu của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0. Qua đó, tác giả đề xuất một số giải pháp phát triển thành phố 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. Mặc dù có những đề xuất giải pháp mang tính thời sự, tuy nhiên bài báo khoa học chỉ được phân tích dưới hình thức lý luận, không sử dụng các số liệu trước khi đưa ra các đánh giá, nhận định [31].

Tác giả Quách Thị Hà (2016), *“Kinh nghiệm phát triển dịch vụ cảng biển của một số nước trên thế giới”* chỉ ra kinh nghiệm của Singapore là huy động và sử dụng hiệu quả nguồn vốn, chú trọng đầu tư, hiện đại hóa kết cấu hạ tầng. Theo đó, để thiết lập nguồn vốn cho đầu tư cơ sở hạ tầng, Chính Phủ Singapore phát hành trái phiếu chính phủ, thu được 92 tỷ USD Singapore. Đối với Hà Lan – Quốc gia thành công trong cuộc cách mạng container hóa và toàn cầu hóa logistics dựa vào đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông và thiết bị xếp dỡ đồng bộ,

xây dựng các khu phân phối và chuyển tải hàng hóa ngay từ năm 1960 (*tiêu biểu là cảng Rotterdam*). Đến năm 2012, Hà Lan được Diễn đàn Kinh tế thế giới xếp thứ 1 về cơ sở hạ tầng cảng biển. 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. Mặc dù không tập trung nghiên cứu ở một cảng cụ thể, nhưng những đề xuất giải pháp xuất phát từ sự thành công của các Quốc gia là cơ sở cho phát triển cảng biển Việt Nam và cảng Hải Phòng [18].

Tác giả Ngô Đức Du (2017) “*Đề xuất giải pháp phát triển bền vững cảng Hải Phòng*” hệ thống hóa cơ sở lý luận chung về cảng biển và phát triển bền vững cảng biển, trong đó có các tiêu chí đánh giá phát triển bền vững cảng biển gồm nhóm tiêu chí về kinh tế, về xã hội, về môi trường; tác giả 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, thu hút FDI với 450 dự án còn hiệu lực trị giá 11 tỷ USD, chiếm tỷ trọng rất lớn vào ngân sách nhà nước và địa phương; Tuy nhiên, còn có một số hạn chế về quy hoạch, đầu tư cơ sở hạ tầng, hiệu quả xã hội chưa cao, chưa chấp hành các quy định về môi trường; Nghiên cứu đồng thời đề xuất các phương hướng và nhóm giải pháp về kinh tế (xây dựng đồng bộ hệ thống cảng và kết nối giao thông cảng, cải cách thủ tục hành chính, công nghệ,...), nhóm giải pháp về xã hội (đào tạo nguồn nhân lực, đẩy mạnh quảng bá, hợp tác quốc tế) và nhóm giải pháp về môi trường (phòng ngừa, ứng phó các rủi ro, sự cố; cơ chế chính sách). Hạn chế của đề tài đó là khoảng thời gian nghiên cứu rất ngắn từ năm 2010 đến 2015 và các số liệu chỉ được phân tích bằng phương pháp thống kê đơn giản, không có ứng dụng mô hình toán [9].

Tác giả Phạm Thị Thu Hằng (2017) “*Xây dựng mô hình dự báo lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam*” hệ thống hóa được cơ sở lý luận về dự báo và dự báo lượng hàng container qua cảng biển với trọng tâm là giới thiệu các phương pháp và mô hình dự báo định lượng; đánh giá thực trạng cảng biển và lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam giai đoạn 1991 – 2016; kết quả cho thấy, lượng hàng container thông qua cảng biển khu vực Tp Hồ Chí Minh, Hải Phòng và hệ thống cảng biển Việt Nam tăng ổn định với tốc độ tăng bình quân lần lượt là 11,5%, 23% và 20,19%; tác giả xây dựng 110 mô

hình dự báo lượng hàng container qua hệ thống cảng biển Việt Nam theo phương pháp ngoại suy mô hình hồi quy đơn, hồi quy bội và hàm tuyến tính; 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, tác giả dự báo lượng hàng container qua cảng biển Việt Nam đến năm 2020 và năm 2030. Hạn chế của nghiên cứu là đối với phương pháp dự báo định lượng được đề cập còn một số yếu tố có ảnh hưởng đến sản lượng hàng container thông qua hệ thống cảng biển Việt Nam chưa được phân tích trong mô hình [17].

Munim và Schramm (2018) với nghiên cứu *“The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade”* sử dụng mô hình phương trình cấu trúc tuyến tính (SEM) 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 biến được sử dụng trong mô hình là chất lượng cơ sở hạ tầng cảng, thương mại đường biển được đo bởi sản lượng container (TEUs) và chỉ số kết nối các hãng vận chuyển, tình hình tăng trưởng của nền kinh tế các Quốc gia được đo bằng GDP BQ/người [69].

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. Tác giả khuyến nghị các nhà hoạch định chính sách tại các nước đang phát triển cần quan tâm đến đầu tư để cải thiện chất lượng hơn là số lượng cơ sở hạ tầng cảng được đầu tư mới và hoạt động logistics; đối với các quốc gia phát triển, các nhà hoạch định chính sách cần nghiên cứu duy trì cơ sở hạ tầng cảng ở mức chất lượng cao. Tuy nhiên, tác giả cũng nhận định mối liên hệ giữa thương mại đường biển và GDP BQ/người của các quốc gia phát triển là không đáng kể [69].

Tác giả Lê Đăng Phúc (2018) trong một nghiên cứu *“Đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm logistics phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện”* đã 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 mặc dù cảng biển và đầu tư hoạt động logistics cảng biển trên địa bàn Hải Phòng đang tăng nhanh về số lượng, cơ cấu và chất lượng. Tác giả nhận định với dự báo khối lượng hàng hóa thông qua các cảng ở Hải Phòng năm 2020 đạt 109 – 114 triệu tấn/năm (*hàng container đạt 68 – 72 triệu tấn/năm*), năm 2025 đạt 139,5 – 154,7 triệu tấn/năm (*hàng container đạt 94 – 102,4 triệu tấn/năm*), rất cần thiết phải xây dựng trung tâm logistics với tầm cỡ quốc gia, phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện nói riêng và sẵn sàng phục vụ hàng hóa các khu vực cảng khác tại Hải Phòng khi có yêu cầu, với vị trí nằm ngay sau cảng, kết nối với đường ô tô Tân Vũ – Lạch Huyện, diện tích khoảng 160 ha, có các chức năng về logistics, chuyển giao hàng, cung cấp dịch vụ tạo giá trị gia tăng cho hàng hóa và cung cấp các dịch vụ hỗ trợ, theo hình thức đầu tư PPP. Từ đó 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 [21].

Nghiên cứu đặt phạm vi và mục đích rất cụ thể, tập trung ở các giải pháp xây dựng trung tâm logistics cho hệ thống cảng Hải Phòng và chủ yếu phục vụ cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng; tuy nhiên ở nội dung đánh giá thực trạng, tác giả sử dụng số liệu ở dạng giai đoạn 2016 - 2020, dự đoán ở giai đoạn 2020 – 2025 và năm 2030; không có các số liệu qua từng năm, không sử dụng các công thức toán hoặc mô hình toán để tính toán, xử lý, phân tích số liệu; chủ yếu dùng phương pháp phân tích định tính. Tuy nhiên, nghiên cứu này đã chỉ ra rằng, cảng Hải Phòng có vai trò rất lớn đến phát triển kinh tế của thành phố; do đó, Tp Hải Phòng cần tập trung đầu tư phát triển cảng, cũng như các dịch vụ logistics cảng trong thời gian tới [21].

EMA TADA (2019) nhận định, một trong bốn dự án logistics lớn được Hải Phòng đầu tư tổng cộng 4,1 tỷ USD kể từ năm 2015 là cảng nước sâu quốc tế Lạch Huyện. Lý do là Cảng Hải Phòng mặc dù được xếp vị trí thứ 2 về khối lượng hàng hóa tại thông qua của Việt Nam chỉ sau Tân Cảng Cát Lái (*Tp Hồ Chí Minh*), nhưng vì nằm ở khu vực cửa sông Hồng, do đó, khả năng đón các tàu có trọng tải lớn bị hạn chế; tuy nhiên, với việc khánh thành cảng nước sâu quốc tế Lạch Huyện có khả năng đón tàu lớn 14.000 TEU sẽ 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 [51].

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.

1.3. Kết luận chương 1

Sau khi đánh giá các tài liệu phản ánh quan điểm của thế giới và Việt Nam về cảng biển Việt Nam nói chung, Cảng Hải Phòng nói riêng và mối quan hệ của cảng biển và phát triển kinh tế thành phố, các tài liệu về phát triển kinh tế của quốc gia và vùng; Có thể nhận định, các nghiên cứu thường sử dụng mô hình toán gồm các yếu tố, đó là sản lượng hàng hóa thông qua, số lượng lao động tại cảng, số lượt tàu ra - vào cảng, khả năng lưu kho, số lượng lao động của thành phố/vùng, vốn đầu tư vào cảng,...từ đó tìm ra các yếu tố có ảnh hưởng đến GDP, GNP của vùng – là cơ sở để khẳng định sự đóng góp về kinh tế của cảng biển đến phát triển kinh tế của thành phố/vùng. Các bằng chứng cho thấy, cảng biển có thể là nhân tố tích cực, tác động đáng kể đến tăng trưởng, phát triển của nền kinh tế vùng ở một số Quốc gia (*Trung Quốc, Pháp, Thổ Nhĩ Kỳ, Việt Nam và nhiều Quốc gia khác*), nhưng cũng có thể là yếu tố không ảnh hưởng hoặc ảnh hưởng không đáng kể hoặc ảnh hưởng tiêu cực đến phát triển kinh tế của địa phương (*Trung Quốc, Đức,...*).

Tuy nhiên, hạn chế của Việt Nam đó là các nghiên cứu 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*); thay vào đó phương pháp nghiên cứu truyền thống, các yếu tố thường được theo dõi trong khoảng thời gian không dài (*thường là ít hơn 10 năm*) và sau đó việc phân tích, xử lý số liệu được thực hiện bởi phần mềm Excell đơn giản 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

Trujillo, L. và Nombela, G. (1999) trích dẫn định nghĩa của UNCTAD (1999), bao hàm vai trò của cảng biển hiện đại: *“là điểm chuyển tiếp giữa một số phương tiện vận tải, do đó, cảng biển là trung tâm cho vận tải liên hợp. Hơn thế, cảng biển là thị trường đa chức năng, là vùng công nghiệp - nơi hàng hóa được quá cảnh, phân loại, gia công, phân phối. Một vấn đề còn đang gây tranh cãi đó là cảng biển là hệ thống đa chiều, cần phải được tích hợp trong hệ thống logistics để hoàn thiện các chức năng của chúng. Các yêu cầu đối với một cảng biển hiệu quả, bên cạnh cơ sở hạ tầng, các công trình và thiết bị, cần phải có những kết nối phù hợp đến các phương tiện vận tải khác, quản lý tích cực và đủ lao động có kỹ năng”* [86].

Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam (2015) tại điều 73: *“Cảng biển là khu vực bao gồm vùng đất cảng và vùng nước cảng, được xây dựng kết cấu hạ tầng, lắp đặt trang thiết bị cho tàu thuyền đến, rời để bốc dỡ hàng hóa, đón trả hành khách và thực hiện dịch vụ khác. Cảng biển có một hoặc nhiều bến cảng. Bến cảng có một hoặc nhiều cầu cảng”* [22]. Định nghĩa này khá đầy đủ, ngắn gọn và dễ hiểu giới thiệu được sơ bộ nhiệm vụ của cảng, đồng thời giới thiệu tổng quát được các thành phần cơ bản của cảng biển.

2.1.1.2. Phân loại cảng biển

Park., Y và Medda., F (2010) thống kê 03 cách phân loại cảng biển, theo phân tầng cảng, thể hệ cảng và chức năng cảng. Cách phân loại theo phân tầng cảng đề cập đến vai trò của cảng trong mạng lưới vận chuyển như một điểm kết nối của vận tải liên hợp; Cách phân loại theo thể hệ cảng chia cảng biển theo giai đoạn phát triển từ cảng nguyên thủy đến cảng trung tâm toàn cầu; Cách phân loại theo chức năng khẳng định rằng toàn cầu hóa và khu vực hóa ở các

nền kinh tế trên thế giới là yếu tố tác động đến cảng phát triển thành các trung tâm trung chuyển trong hệ thống logistics toàn cầu [76].

Theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam (2015), điều 75, cảng biển được phân thành 03 loại, cảng biển loại I là cảng biển đặc biệt quan trọng, có quy mô lớn phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của cả nước hoặc liên vùng; Cảng biển loại II là cảng biển quan trọng, có quy mô vừa phục vụ cho việc phát triển kinh tế - xã hội của vùng, địa phương; Cảng biển loại III là cảng biển có quy mô nhỏ phục vụ cho hoạt động của doanh nghiệp [22]. Sau đó, do nhu cầu phát triển cảng biển ngày càng cao, nhiều văn bản của Chính phủ đã bổ sung, cập nhật vào nội dung phân loại cảng như sau:

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 đưa ra 04 tiêu chí phân loại cảng biển VN gồm: đặc điểm vùng hấp dẫn của cảng biển; Vai trò, chức năng và tầm ảnh hưởng của cảng biển đối với phát triển kinh tế - xã hội (KT-XH) của địa phương, liên vùng hoặc cả nước; Quy mô và công năng của cảng biển; Xu hướng đầu tư xây dựng để phát triển cảng biển tập trung. Theo đó, 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 mặt số lượng, chỉ rõ 17 cảng biển loại I là cảng biển đặc biệt quan trọng phục vụ chủ yếu cho việc phát triển KT-XH của cả nước hoặc liên vùng - có vai trò là cảng cửa ngõ hoặc cảng trung chuyển quốc tế, phục vụ cho việc phát triển KT-XH của cả nước được ký hiệu là cảng biển loại IA; 23 cảng biển loại II là cảng biển quan trọng phục vụ chủ yếu cho việc phát triển KT-XH của vùng, địa phương; 09 cảng biển loại III là cảng biển chuyên dùng phục vụ chủ yếu cho hoạt động của doanh nghiệp [26].

Theo đó, hệ thống cảng biển VN sẽ được phân chia thành 08 nhóm, cụm cảng trọng điểm, đó là nhóm 1 là các cảng biển phía Bắc từ Quảng Ninh đến Ninh Bình; nhóm 2 là các cảng biển từ Bắc Trung Bộ từ Thanh Hóa đến Hà Tĩnh; nhóm 3 là các cảng biển từ Trung Trung Bộ từ Quảng Bình đến Quảng Ngãi; nhóm 4 là các cảng biển Nam Trung Bộ từ Bình Định đến Bình Thuận; nhóm 5 là cảng biển từ TP.HCM – Đồng Nai – Bà Rịa Vũng Tàu, nhóm 6 là các cảng biển Đồng

bằng Sông Cửu Long, nhóm 7 là các cảng biển Phú Quốc và các đảo Tây Nam, nhóm 8 là cảng biển Côn Đảo [26].

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 [22].

Lịch sử đã chỉ ra rằng, trong những năm 1970, các cảng đều cung cấp những dịch vụ cơ bản giống nhau. Đến cuối năm 1980, nhu cầu của khách hàng ngày càng lớn hơn, yêu cầu cảng cung cấp nhiều dịch vụ khác và do đó, dịch vụ giá trị gia tăng là sự lựa chọn hiệu quả cho cảng hướng đến xây dựng lợi thế cạnh tranh bền vững và tiến tới trở thành trung tâm logistics.

Tác giả Nguyễn Văn Sơn (1998) nhận định, Cảng như một mắt xích trong dây chuyền vận tải, là nơi gặp gỡ của các phương thức vận tải khác nhau, là nơi có sự thay đổi hàng hóa và hành khách từ phương tiện vận tải biển sang các phương tiện vận tải khác và ngược lại. Vì vậy, cảng thực hiện 04 nhiệm vụ chủ yếu là lập sơ đồ công nghệ, thực hiện công tác xếp dỡ vận tải nội bộ, công tác đóng gói, bảo quản giao nhận hàng hóa và các công tác phục vụ khác như làm sạch hầm tàu, toa xe...; Tiến hành công tác hoa tiêu, lai dắt, cung ứng lương thực, thực phẩm, nguyên nhiên vật liệu cần thiết cho tàu; Phục vụ kỹ thuật sửa chữa cho tàu và phục vụ hàng hóa; Tổ chức tránh nạn cho phương tiện vận tải trong những trường hợp thời tiết xấu [23].

Đối với từng ngành, lĩnh vực, cảng có chức năng, nhiệm vụ đặc trưng: Đối với ngoại thương, Cảng là yếu tố tạo điều kiện thuận lợi cho việc phát triển đội tàu buôn (giúp mỗi quốc gia không bị lệ thuộc vào sự kiểm soát của các nước khác) và trong việc phát triển và giữ vững quan hệ thương mại với các nước khác; Đối với công nghiệp, Cảng tác động vào xuất nhập khẩu máy móc, thiết bị, nguyên nhiên vật liệu; Đối với nông nghiệp, tác động của Cảng mang

tính hai chiều (*xuất lúa gạo, nông sản và nhập phân bón, máy móc thiết bị phục vụ cho nông nghiệp*); Đối với nội thương, Cảng phục vụ xếp dỡ hàng hóa cho các phương tiện vận tải nội địa, vận tải ven biển và vận tải quá cảnh, là nhân tố tăng cường hoạt động của nhiều cơ quan kinh doanh và dịch vụ khác; Đối với thành phố cảng, Cảng là tiền đề cho thành phố cảng trở thành các khu trung tâm công nghiệp lớn, tạo công ăn việc làm cho người dân thành phố, trong đó việc mở rộng đầu tư cơ sở hạ tầng cảng là một trong những nhân tố cơ bản cho phát triển kinh tế địa phương thông qua việc làm tăng khả năng kết nối với các thị trường trong nước và quốc tế, lợi ích từ thương mại và cải thiện các yếu tố hình thành nên thị trường [89].

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. Các chỉ tiêu này 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,...[20].

Abbott (2008) định nghĩa “*phát triển bền vững cảng biển là tình trạng mà cảng có thể đáp ứng các nhu cầu mà không gây nguy hiểm đến sự phát triển trong tương lai của chính nó*”. Nguồn gốc hình thành thuật ngữ này là do trong quá trình hoạt động, cảng gây nên một số tác động xấu đến môi trường, đó là ô nhiễm không khí, chất lượng nước, nước dằn, nạo vét và xử lý hóa chất nạo vét, lưu kho, vận chuyển và quản lý các chất độc hại,...Do đó, đối với cảng, “*bền vững*” ngụ ý các chiến lược và hoạt động kinh doanh không chỉ đáp ứng nhu cầu của hiện tại và tương lai của các cổ đông và đối tác, mà còn phải bảo vệ được nguồn tài nguyên thiên nhiên và con người [33].

2.1.2.2. Xu thế phát triển cảng biển

Thế hệ cảng đầu tiên: Xuất hiện trước những năm 1960 với vai trò rất đơn giản, như một điểm trung chuyển giữa vận tải đường biển và nội địa với các hoạt động chủ yếu là xếp dỡ, lưu kho các hàng hóa thông thường và hỗ trợ hàng hải, chưa quan tâm đến công nghệ.

Thế hệ cảng thứ hai: Hình thành giữa năm 1960 đến 1980, các dịch vụ của cảng được mở rộng đến các hoạt động đóng gói, dán nhãn hàng và phân phối; khác nhau cơ bản giữa hai thế hệ cảng đó là ở thế hệ cảng thứ hai nhu cầu của khách hàng bắt đầu được quan tâm; bắt đầu hình thành mối quan hệ giữa người mua và chủ hàng. Nguyên nhân là do có sự kết hợp giữa chính phủ và các nhà lãnh đạo cảng trong quản lý, điều hành cảng.

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. UNCTAD (2018) cho rằng chỉ ở thế hệ cảng thứ ba, cảng bắt đầu có thêm dịch vụ logistics, phân phối và bắt đầu quan tâm đến bảo vệ môi trường [87]. Quy trình dịch vụ giá trị gia tăng của Logistics tại khu vực cảng được khái quát tại phụ lục 1, hình 1.

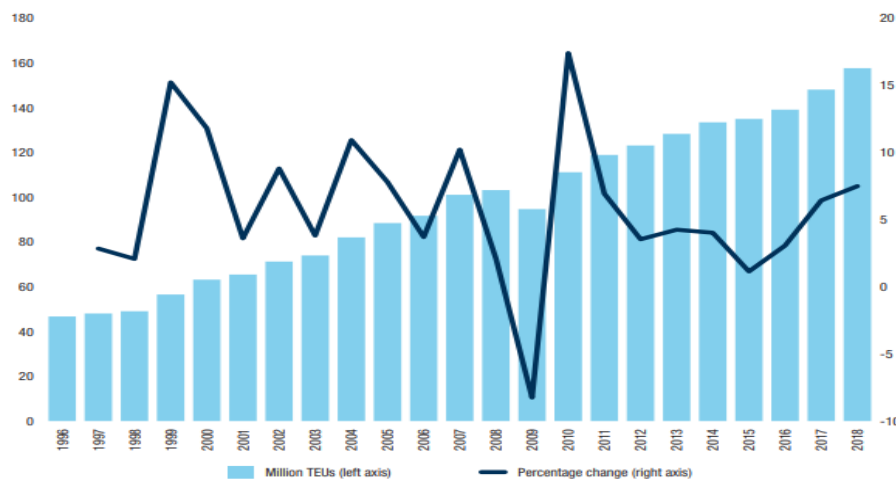
Cảng Rotterdam là một ví dụ điển hình của mô hình cảng thu hút các trung tâm logistics Châu Âu (*European Logistics Centres – ELCs*) và các hoạt động kinh tế liên quan vào khu vực cảng - một bước quan trọng trong tiến trình quốc tế hóa cảng (*cứ một ELC trung bình tạo thêm ba dự án đầu tư gián tiếp nước ngoài ở Netherlands, tương đương 5 triệu USD*); kết quả tương tự cũng được tìm thấy ở các quốc gia thuộc vùng Ủy ban Kinh tế Xã hội châu Á Thái Bình Dương Liên Hiệp Quốc (*ESCAP*).

Thế hệ cảng thứ tư: bắt đầu từ năm 2000, cảng biển gắn liền với mạng lưới phân phối, các hoạt động về logistics, các dịch vụ khác nhằm giúp khách hàng tiết kiệm thời gian, tránh lãng phí không cần thiết, từ đó giúp giảm chi phí và giá cả, làm tăng năng suất và lợi nhuận. Về phương diện quản lý chất lượng, cảng giai đoạn bốn sử dụng TQM (*văn hóa doanh nghiệp*).

Thế hệ cảng thứ năm: cảng biển không chỉ cạnh tranh nhau ở hiệu quả hoạt động hay vị trí của cảng mà còn cạnh tranh ở tìm lợi ích nhiều hơn cho chủ hàng. Ngoài ra, chất lượng được quản lý thông qua Lean Manufacturing và Six Sigma với mục tiêu loại bỏ những lãng phí xảy ra trong các quá trình, đồng thời, tối thiểu hóa sự phức tạp của cấu trúc bộ máy hoạt động của tổ chức và cung cấp các dịch vụ chính xác về thời gian.

Cảng container: Container được hình thành năm 1956 từ một doanh nhân người Mỹ - Malcom McLean, là một trong những phát minh lớn nhất

trong lịch sử ngành biển, phục vụ vận chuyển hàng hóa. Trong 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.



Hình 2.1: Sản lượng Container toàn cầu (1996 – 2018)

Nguồn: UNCTAD, 2018 [87]

(Million TEUs (triệu TEUs) được thể hiện ở trục bên trái;

Percentage change (% thay đổi) được thể hiện ở trục bên phải)

Thương mại container thế giới giảm đột ngột năm 2009 do ảnh hưởng của cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu, sau đó phục hồi năm 2010 và % thay đổi giảm nhẹ còn khoảng 7,5% năm 2011, tuy nhiên năm 2011 đạt sản lượng vẫn cao hơn năm 2010; tiếp tục tăng mạnh năm 2017 với 6,4% và đến năm 2018 sản lượng toàn cầu đạt khoảng 158 triệu TEUs [87].

Tư nhân hóa cảng biển: Theo truyền thống, tại hầu hết các nước trên thế giới, cảng được sở hữu và quản lý bởi nhà nước với lý do cảng biển đóng vai trò quan trọng trong nền kinh tế quốc dân, nhưng bất chấp việc khu vực nhà nước đóng vai trò như những nhà sáng lập điều hành cảng, vẫn chưa có bằng chứng nào nói rằng khu vực nhà nước là sự lựa chọn tốt nhất cho việc điều hành cảng [43]. Vương Quốc Anh hiện nay là một trong các nước đang trong giai đoạn tư nhân hóa cảng mạnh nhất trên thế giới với sự tham gia quản lý cảng của 04 công ty lớn nhất nước, không có sự hỗ trợ từ Chính Phủ; do đó, nguồn kinh phí của cảng chỉ dựa vào lệ phí thu từ những đối tượng sử dụng cảng.

Đến nay, vẫn có phân vân trong việc lựa chọn hình thức sở hữu của các cảng, tuy nhiên, có nhiều bài viết trong đó Čišić & Perić (2005), Oblak. R và cộng sự (2013) khẳng định, việc kết hợp giữa Nhà nước và Tư nhân là đường lối quan trọng trong tiến trình phát triển cảng biển, phương thức này khai thác được nguồn tài chính cho cơ sở hạ tầng và thiết bị của cảng [46].

Cảng biển xanh/bền vững: Cảng xanh hay cảng phát triển bền vững không chỉ đáp ứng được các yêu cầu về môi trường, còn làm tăng lợi ích kinh tế, nhưng căn bản là tìm ra điểm cân bằng giữa hai yếu tố này. Cảng xanh là nơi hội tụ 06 đặc tính: 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 [39]. Đây sẽ là xu hướng phát triển của cảng trong tương lai bởi hiệu quả trong ngăn chặn ô nhiễm môi trường và tổn hại sinh thái, bảo vệ nguồn tài nguyên nước và môi trường tự nhiên ở cảng. Một số ví dụ đó là cuối năm 2000, NATA thiết lập các tiêu chuẩn cho cảng biển phát triển bền vững đó là an toàn, kinh tế, môi trường, khả năng kết nối và hội nhập; Chính phủ Hàn Quốc đặt giới hạn sử dụng năng lượng và khí thải carbon thấp, với nguồn năng lượng mới và năng lượng có thể tái tạo, tiêu biểu là dự án năng lượng gió trên biển đưa vào khai thác từ năm 2013, dự án thay thế các cần cầu chạy bằng động cơ diesel bằng loại chạy bằng điện.

Merk, O., và cộng sự (2011) đưa ra một ví dụ tiêu biểu ở cảng Rotterdam – cảng đi đầu trong cuộc chiến chống lại biến đổi khí hậu, thông qua việc phối hợp với chính quyền địa phương thực hiện một loạt các chính sách hợp tác với mục tiêu giảm 50% khí thải CO₂, thích nghi với sự thay đổi khí hậu, và khuyến khích nền kinh tế của Rotterdam [68].

Như vậy, luận án đã phân tích được 05 giai đoạn phát triển cảng biển, cùng với 03 xu hướng phát triển chủ yếu của cảng trong thời gian gần đây và trong tương lai. Cần khẳng định rằng, đây cũng chính là các xu hướng của cảng biển Việt Nam trong thời gian tới trong xu hướng hội nhập hiện nay, do đó, trong các chính sách của Nhà nước, mục tiêu kinh doanh của các ngành, đặc biệt là kinh doanh cảng cần được sự định hướng và đầu tư phù hợp.

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

2.1.3.1. Vị trí địa lý

Thông qua phân tích tầm quan trọng của vị trí địa lý của cảng biển từ quan điểm vĩ mô, Adolf (2014) nhận định vai trò của vị trí địa lý cảng biển đang có vị thế mới, trong bối cảnh thế giới đang thay đổi nhanh chóng [34]. Phát hiện này được củng cố bởi các bằng chứng trong hơn 400 công trình nghiên cứu được công bố trên Tạp chí Transport Geography từ những năm 1950. Thực tế cho thấy Cảng Singapore, nằm trên tuyến vận tải biển huyết mạch nối giữa châu Á, châu Âu; Quốc gia này đã tận dụng rất tốt lợi thế địa lý để phát triển kinh tế biển qua việc xây dựng hệ thống hải quan và năng lực hậu cần hiệu quả; Cảng Rotterdam (Hà Lan) có khả năng tiếp cận tối ưu nhờ vị trí địa lý thuận lợi ngay trên Biển Bắc và tại cửa sông Rhine.

2.1.3.2. Cơ sở hạ tầng

Cơ sở hạ tầng là trụ cột của các dịch vụ tại cảng, các dự án đầu tư đóng vai trò quan trọng trong việc cải thiện chất lượng dịch vụ cảng. Cộng đồng chung Châu Âu đưa ra khái niệm cơ sở hạ tầng của cảng gồm: (1) vùng cảng là tập hợp các cầu tàu, bến tàu, các vùng đất liên quan nơi tàu và hàng hóa được phục vụ; (2) Để ra khơi, tàu cần có các cơ sở hạ tầng hỗ trợ (*kênh, hỗ trợ hành hải,...*) và hỗ trợ vào đất liền (*kết nối với đường bộ, mạng lưới đường sắt, giao thông đường thủy nội địa,...*). Nhìn chung, chính quyền cảng chịu trách nhiệm một số cơ sở hạ tầng kết nối với biển (*phao, đèn biển, đê chắn sóng*) và tất cả các nhân tố trong khu vực cảng; các thiết bị để kết nối với đất liền và các yếu tố còn lại để kết nối với biển (*kênh, cổng cảng*) được sở hữu và duy trì bởi Quốc gia hoặc Cơ quan quản lý địa phương [69].

2.1.3.3. Đầu tư cảng

Jouili & Allouche (2016) đưa ra 03 vấn đề chính về đầu tư cảng, đó là cần sự tham gia của cơ quan nhà nước trong các dự án đầu tư; dự đoán những rủi ro của dự án đầu tư cảng; và dự kiến chi phí và doanh thu đầu tư là một vấn đề phức tạp bởi vì các quyết định đầu tư vào cơ sở hạ tầng cảng có rủi ro nhất định do thiếu mô hình dự đoán giao thông cảng trong tương lai [60]. Cảng Mexico với chính sách cải tạo cảng từ đầu những năm 1990 đã đạt được tỷ lệ tăng trưởng hàng năm bình quân là 5-6%, và khẳng định hoạt động cải tạo cảng là một cách hữu hiệu làm gia tăng hiệu quả hoạt động và năng suất khai thác cảng. Martin-Bofarull & Garcia-Alonso (2007) cũng phát hiện chính quyền

cảng Tây Ban Nha đã thành công trong việc đẩy mạnh năng suất cảng trong năm 1997 với việc cải tạo cảng từ những năm 1990 dựa vào đầu tư vào công nghệ và cải thiện hiệu quả của công nghệ [66].

2.1.3.4. Công nghệ thông tin (CNTT) và truyền thông

Được nhận định là nền tảng của hệ thống cung, cần luôn được đổi mới và vận hành hiệu quả, nhằm hỗ trợ tìm kiếm nhanh các xu hướng của thị trường và phân tích dữ liệu; CNTT khi được kết hợp với phản hồi của khách hàng có thể giúp tổ chức dự đoán cầu của thị trường, từ đó, điều chỉnh kinh doanh phù hợp nhu cầu của khách hàng. Ituh (2010) nhận định, thay đổi CNTT làm tăng khả năng cạnh tranh của các cảng biển bằng cách đưa ra lợi ích tối đa về giá cả và thời gian cho khách hàng [59]. Một ví dụ điển hình, cảng Singapore năm 2017 đón gần 32 triệu container (*giai đoạn 2005 – 2010*), là cảng container hàng đầu thế giới, chiếm 1/6 sản lượng toàn cầu, phục vụ 200 hãng tàu quốc tế và kết nối với 600 cảng biển của 123 quốc gia, bất chấp những biến động nền kinh tế toàn cầu. Để có được kết quả này, chính quyền cảng đã sử dụng CNTT toàn cảng, tạo ra một cảng công nghệ cao thông qua quản lý 04 nhân tố quan trọng nhất, đó là đầu tư, lên kế hoạch, duy trì cơ sở hạ tầng CNTT linh hoạt và khuyến khích đổi mới, sáng tạo trong CNTT [62].

2.1.3.5. Nguồn nhân lực

Lao động ở cảng được quản lý bởi các quy định, điều khoản đặc biệt và việc ban hành chế độ lao động ở cảng là rất quan trọng, tập trung chủ yếu ở 03 nội dung, đó là các quy định đối với lao động; hoạt động đào tạo, trình độ chuyên môn và an ninh nghề nghiệp. Công việc của lao động ở cảng đã chuyển từ thuần túy chân tay sang các hoạt động cần có sự khéo léo, kỹ năng và sự chuyển dịch này ngày nay vẫn đang diễn ra, đặc biệt tốc độ dịch chuyển nhanh hơn ở khu vực hàng hóa container [70].

2.1.3.6. Cơ chế chính sách

Chính sách Quốc gia về cảng đặt mục tiêu vào vấn đề quản lý, phương pháp làm tăng hiệu quả hoạt động và nâng cao khả năng cạnh tranh trong dài hạn của cảng; xác định kế hoạch chiến lược và ra quyết định, đồng thời, định hướng và giới hạn phạm vi hoạt động của cảng; tuy nhiên, cũng cần phải lưu ý rằng, chính sách cho cải cách cảng ở hầu hết các nước là rất phức tạp và không

có mô hình hoàn hảo tồn tại, nhiều quốc gia phải đi theo lối mòn và đối mặt với những sai lầm, nhưng điều quan trọng là rút ra được những bài học kinh nghiệm từ sai lầm đó để hoàn chỉnh lại chính sách [82].

Tóm lại, các yếu tố chủ yếu được đánh giá có nhiều ảnh hưởng đến phát triển cảng biển, đó là vị trí địa lý, cơ sở hạ tầng, đầu tư cảng, công nghệ thông tin và truyền thông, lao động và cơ chế chính sách. Tiếp theo, luận án giới thiệu các chỉ tiêu thường được sử dụng để đánh giá tình hình phát triển của cảng biển.

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

Việc đánh giá tình quá trình phát triển của một tổ chức là rất quan trọng, đóng vai trò thiết yếu trong việc đánh giá sản xuất bởi vì nó không chỉ xác định tình trạng hiện tại của hệ thống, mà còn dự đoán được tương lai. Hơn nữa, việc đánh giá tình hình hoạt động sẽ đưa hệ thống theo hướng được mong đợi thông qua những tác động có hiệu quả, ngược lại, nếu cách đánh giá chưa đúng sẽ gây ra nhiều hậu quả ngoài ý muốn và hệ thống sẽ đi chệch hướng. Các chỉ tiêu thể hiện phát triển cảng biển là những chỉ tiêu kinh tế và khai thác, số lượng và chất lượng đạt được trong 01 thời kỳ hoạt động sản xuất kinh doanh của cảng biển, thường tính cho năm công lịch. Dưới đây là một số chỉ tiêu quan trọng:

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

SLHHTQ cảng: Là khối lượng hàng hóa chuyên qua mặt cắt cầu tàu hoặc sang mạn trong một thời gian nhất định không phụ thuộc vào phương tiện của cảng hay của chủ hàng. Những khối lượng hàng được tính vào tấn thông qua: hàng XK, NK, nội địa, cụ thể như sau:

$$\sum Q_i = Q_{xk} + Q_{nk} + Q_{nd} \text{ (tấn)} \quad (2.1)$$

Trong đó: Q_{xk} là khối lượng hàng hóa xuất khẩu hàng năm (tấn), Q_{nk} là sản lượng hàng hóa nhập khẩu hàng năm (tấn), Q_{nd} là khối lượng hàng hóa nội địa (tấn), Q_i là tổng khối lượng hàng hóa thông qua cảng hàng năm (tấn).

Doanh thu cảng: Là tổng số tiền thu được từ hoạt động sản xuất kinh doanh cảng, được tính bằng công thức:

$$\sum D = \sum Q_i * P_i \text{ (đồng)} \quad (2.2)$$

Trong đó: $\sum D$ là tổng doanh thu cảng, Q_i là khối lượng hàng hóa thứ i , P_i là đơn giá của hàng hóa thứ i .

Chi phí hoạt động cảng: là một trong những yếu tố trung tâm của công tác quản lý hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp; là biểu hiện bằng tiền của những hao phí lao động sống và lao động vật hoá phát sinh trong quá trình hoạt động sản xuất kinh doanh được tính trong một thời kì nhất định. Được tính bởi công thức sau:

$$\sum C = \sum Q * \bar{S} \text{ (đồng)} \quad (2.3)$$

Trong đó, $\sum C$ là tổng chi phí (đồng); $\sum Q$ là tổng sản lượng (tấn); $\bar{S}$ là giá thành đơn vị bình quân (đ/Tkm; đ/T_{XD}).

Quy mô vốn đầu tư vào cảng biển (ký hiệu là INV): Là số tiền cảng biển đầu tư vào việc xây dựng và sửa chữa các công trình (và tu bổ) cùng với việc mua sắm mới và sửa chữa hiện đại hóa các trang thiết bị nhằm tăng khả năng thông qua cảng biển, nâng cao năng suất thiết bị và năng suất lao động ở cảng biển, được tính bằng công thức (trong đó, INV là quy mô vốn đầu tư vào cảng, INV_i là vốn đầu tư vào trang thiết bị thứ i).

$$INV = \sum INV_i \text{ (đồng)} \quad (2.4)$$

Lợi nhuận hoạt động cảng: Là phần chênh lệch giữa tổng thu nhập và tổng chi phí, khi hiệu số này mang dấu dương, được gọi là “Lãi”, mang dấu âm, được gọi là “Lỗ”, được tính bằng công thức (trong đó, $\sum P$, $\sum DT$, $\sum C$ là tổng lợi nhuận, tổng doanh thu, tổng chi phí từ các hoạt động của cảng).

$$\sum P = \sum DT - \sum C \text{ (đồng)} \quad (2.5)$$

Lao động việc làm (ký hiệu là L): Là số lao động trong biên chế, hợp đồng dài hạn, và ngắn hạn, làm việc trong cảng cùng với lao động làm việc tại cảng phục vụ sản xuất kinh doanh của cảng hàng năm.

$$L = \sum L_{i \text{ trongcảng}} + \sum L_{i \text{ ngoàicảng}} \text{ (người)} \quad (2.6)$$

Trong đó, $L_{i \text{ trongcảng}}$ là số lao động việc làm trong cảng, được cảng trả lương (người), $L_{i \text{ ngoàicảng}}$ là số lao động việc làm ngoài cảng, mặc dù không được cảng trả lương nhưng đảm nhiệm các nhiệm vụ phục vụ hoạt động của cảng.

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

Lợi nhuận tuyệt đối chỉ phản ánh kết quả SXKD của cảng về mặt quy mô, chịu ảnh hưởng của chất lượng hoạt động của cảng và ảnh hưởng của quy mô sản xuất. Để đánh giá chính xác chất lượng kết quả sản xuất kinh doanh của

cảng, cần dùng đến chỉ tiêu tỷ suất lợi nhuận (tỷ suất doanh lợi). Có nhiều loại tỷ suất lợi nhuận, nhưng thường được sử dụng là 03 chỉ tiêu:

Tỷ suất lợi nhuận trên doanh thu: phản ánh mức sinh lời của một đồng doanh thu; cho biết cảng tạo ra được bao nhiêu đồng lợi nhuận từ một đồng doanh thu từ các hoạt động của cảng.

$$\text{Tỷ suất LN trên DT} = \frac{\text{Lợi nhuận trước thuế trong kỳ}}{\text{Doanh thu thuần}} * 100\% (\%) \quad (2.7)$$

Tỷ suất lợi nhuận trên chi phí: phản ánh hiệu quả sử dụng các loại chi phí cho hoạt động kinh doanh. Tỷ lệ này cho biết một đồng doanh thu sẽ được bao nhiêu đồng lợi nhuận, được tính bởi công thức:

$$\text{Tỷ suất LN trên CP} = \frac{\text{Lợi nhuận trước thuế trong kỳ}}{\text{Chi phí trong kỳ}} * 100\% (\%) \quad (2.8)$$

Tỷ suất lợi nhuận trên vốn đầu tư cảng: cho biết một đồng vốn cố định tạo ra bao nhiêu đồng lợi nhuận, là chỉ tiêu đánh giá hiệu quả sử dụng vốn cố định. Tỷ suất lợi nhuận/vốn cố định càng cao thì trình độ sử dụng vốn cố định của công ty càng cao và ngược lại. Thông thường, ngoại trừ những chiến lược kinh doanh đặc biệt thì tỷ suất lợi nhuận trên vốn cố định được xem là hợp lý khi ít nhất phải lớn hơn hoặc bằng lãi suất cho vay dài hạn trên thị trường trong kỳ hoặc tỷ suất lợi nhuận đã cam kết trong dự án đầu tư tài sản cố định.

$$\text{Tỷ lệ LN trên VĐT cảng} = \frac{\text{Lợi nhuận trước thuế trong kỳ}}{\text{Vốn đầu tư cảng}} * 100\% (\%) \quad (2.9)$$

Năng suất lao động bình quân (NSLĐ BQ): là chỉ tiêu đo lường hiệu quả sử dụng lao động cụ thể trong quá trình sản xuất, đặc trưng bởi quan hệ so sánh giữa một chỉ tiêu đầu ra (kết quả sản xuất) với lao động để sản xuất ra nó. Đối với dịch vụ tại Cảng, NSLĐ BQ được tính theo công thức:

$$\text{NSLĐ BQ} = \frac{\text{Tổng sản lượng hàng hoá thông qua trong kỳ}}{\text{Lao động bình quân trong kỳ}} \text{ (tấn/người/năm)} \quad (2.10)$$

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

2.2.1. Khái niệm thành phố cảng

Một khái niệm đơn giản được Brocard (1994) giới thiệu, thành phố cảng là thành phố có cảng đang hoạt động, được coi như một nút giao thông giữa đất liền và mạng lưới hàng hải, nơi đang phát triển các hoạt động phụ trợ và có ảnh hưởng mạnh mẽ đến tổ chức không gian của vùng xa thành phố [39].

Cùng quan điểm với Brocard (1994), Forno (1985) nhận định thành phố cảng là thành phố có cảng và các hoạt động hàng hải có ảnh hưởng mạnh mẽ đến nền kinh tế địa phương và ngược lại thành phố phụ thuộc vào cảng để tồn tại [52]. Những quan điểm này được ủng hộ bởi nhiều học giả như Borruey (1992) [37], Borruey and Fabre (1992) có phát hiện táo bạo hơn, đó là các thành phố cảng có đủ đặc thù để hình thành nên một loại đô thị riêng biệt, ngầm tuyên bố rằng mỗi một thành phố cảng được quản lý bởi các cơ chế tương tự nhau [38].

Thực tế, 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

The Port-City Project Group (2009) đề cập đến thuật ngữ “*thành phố cảng (Port-City)*”: thành phố và cảng được hình thành như một cặp song sinh bền vững cả về chức năng và không gian. Nói cách khác, cảng và thành phố là hai chủ thể tăng trưởng và phát triển song hành cùng với nhau [85].

Cảng biển kiến tạo nên thành phố cảng: OECD (2012) đưa ra quy trình tác động của cảng đến phát triển kinh tế của vùng và Quốc gia, cảng biển với những hoạt động về logistics thương mại và phân phối hàng hóa sẽ đưa địa phương trở thành nơi tập trung dân cư và nguồn vốn, từ đó, hai chức năng thương mại và logistics tạo nên thành phố cảng. Như vậy, cảng phát triển được là dựa vào thành phố (tiêu biểu là trường hợp các nước ở Châu Âu và Mỹ), theo đó, chức năng của cảng và thành phố được kết hợp và được hiện đại hóa nhờ vốn tư nhân [72]. Wang & Slack (2000) kết luận, các thành phố cảng được đặt dọc bờ biển, phụ thuộc vào chức năng của cảng, trao đổi thương mại, ngoại hối và mở cửa [88]. Nghiên cứu của Hoyle (2000) mở rộng thêm, sự tương tác giữa mạng lưới đường bộ, cảng và nội địa, cảng và thành phố tạo nên nên sự phát triển thành phố cảng [56]. Quan điểm của OECD (2012) đánh giá sâu hơn, các thành phố cảng là tiền đề cho cảng công nghiệp và thương mại, từ đó hình thành cảng container và ảnh hưởng tích cực đến phát triển của cảng và thành phố (*Boston, San Francisco, Barcelona, London, New York, Rotterdam,...*) [72].

*Thành phố cảng là thị trường của cảng: César (2006) khẳng định, ở Châu Á, các khu vực dân cư được xây dựng ở ven biển, do đó, các thành phố cảng trở thành thị trường của cảng biển. Thực tế, hầu hết các thành phố cảng ở Châu Á cho đến nay vẫn giữ được thị phần khá cao về ngưỡng hàng hóa được vận chuyển từ/tới Châu Âu và Bắc Mỹ. Sự phát triển tốc độ cao của Đông Bắc Châu Á đã mở ra nhiều mô hình kết hợp về mối quan hệ giữa cảng biển và thành phố trên thế giới, như các khu thương mại tự do của Thái Lan, Hàn Quốc, Trung Quốc và đặc biệt là Nhật Bản vào những năm 1970 và 1980 [42]; The World Bank (2007) nhận định, cảng đã thay đổi một cách nhanh chóng trong hai thế kỷ qua. Ở thế kỷ thứ 19 và nửa đầu thế kỷ thứ 20, cảng có xu hướng trở thành một công cụ của các cường quốc và việc kết nối, thông thương với cảng được xem như là một cách để kiểm soát thị trường [82]. Cụ thể hơn, thành phố tác động đến cảng biển chủ yếu thông qua 03 yếu tố đó là, thay đổi về kinh tế (*thương mại đường biển tăng lên đáng kể vì một phần bởi sự tái phân phối trên diện rộng của sản xuất ở những nơi có chi phí thấp và một phần bởi tăng trưởng kinh tế đang diễn ra*), về công nghệ (*tăng trưởng của đội tàu, kích cỡ tàu, tàu chuyên dụng đã dẫn đến những yêu cầu cao hơn về các tiện ích, cơ sở hạ tầng của cảng*) và về tổ chức (*các công ty tàu biển đã liên minh/sáp nhập/mua lại các đơn vị khai thác bến cảng quy mô lớn, hình thành nên một tổ chức mới toàn diện hơn và làm gia tăng hiệu suất của chuỗi cảng biển*) [70].*

Theo Notteboom (2020), mối quan hệ kinh tế cảng và nền kinh tế vĩ mô là rất mật thiết, tương quan với nhau thông qua thương mại đường biển, đây cũng là yếu tố trung gian giữa hoạt động của cảng và tác động của cảng về phương diện kinh tế; Kinh tế cảng chịu tác động bởi 04 yếu tố đó là hậu phương, môi trường hoạt động của vùng xung quanh cảng, các tiện ích và các tổ chức (*Phụ lục 4, hình 1*). Mối quan hệ này đã được khẳng định ở nhiều Quốc gia, Ấn Độ (*thương mại đường biển chiếm hơn 95% tổng khối lượng hàng hóa qua cảng*), Singapore (*cảng biển là ngành mũi nhọn*), Nhật Bản (*cảng biển là yếu tố tiền đề cho việc thiết lập các khu chế xuất, đưa Nhật Bản trở thành Quốc gia xuất khẩu hàng hóa*). Theo đó, tác giả khẳng định, phát triển của cảng là yếu tố quan trọng để phát triển thương mại đường biển, là cơ sở hạ tầng của nền kinh tế với những hiệu quả mang tính cấp số nhân đối với nền kinh tế nội địa và

nhận định này trên thực tế đúng với hầu hết các Quốc gia và thành phố có cảng biển [70].

Như vậy, qua những dẫn chứng được đề cập ở trên, bước đầu có thể nhận định, cảng và thành phố cảng là hai chủ thể tương hỗ, cùng nhau phát triển. Cảng là yếu tố quan trọng kiến tạo nên thành phố và phát triển thành phố, đồng thời, thành phố trở thành thị trường của cảng.

2.2.3. Khái niệm về phát triển kinh tế thành phố

Seers (1972) nhận định, có nhiều định nghĩa về “*phát triển*” phụ thuộc quan điểm mỗi học giả và bối cảnh nghiên cứu, tác giả định nghĩa “*phát triển*” là tiến bộ hướng tới các mục tiêu xóa đói giảm nghèo, tăng việc làm, giảm bất bình đẳng và bảo đảm quyền con người [78]. Đơn giản hơn, Pearson (1992) định nghĩa “*phát triển*” là cải tiến về mặt định tính hoặc định lượng hoặc cả hai, trong quá trình sử dụng các nguồn lực sẵn có [74].

“*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 đó là kinh tế và xã hội của mỗi địa phương. Như vậy, nội dung của phát triển kinh tế thành phố được khái quát theo 03 tiêu thức: sự gia tăng tổng mức thu nhập của nền kinh tế và mức tăng thu nhập bình quân đầu người; biến đổi theo đúng xu thế của cơ cấu kinh tế, phản ánh biến đổi về chất kinh tế của thành phố; sự biến đổi ngày càng tốt hơn trong các vấn đề xã hội, như xóa đói giảm nghèo, khả năng tiếp cận dịch vụ y tế, nước sạch, trình độ dân trí được nâng cao,...[20].

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

Có nhiều học giả đưa ra các quan điểm về các yếu tố ảnh hưởng đến phát triển kinh tế của thành phố/quốc gia, tuy nhiên do giới hạn về phạm vi và thời gian nghiên cứu, tác giả hệ thống hóa một số các yếu tố cơ bản như sau:

2.2.4.1. Vị trí địa lý

Vị trí địa lý có ảnh hưởng lớn đến mức thu nhập và tăng trưởng thu nhập của các quốc gia trên thế giới thông qua tác động đến chi phí vận tải, năng suất nông nghiệp,...và sự lựa chọn chính sách kinh tế; các khu vực có bất lợi về địa lý thường ở xa bờ biển và sông dân đến chi phí vận chuyển cao và làm ảnh hưởng đến tăng trưởng kinh tế. Démurger (2002) và cộng sự nhận định tại

Trung Quốc, trong giai đoạn 1996 – 1999, tác động của vị trí địa lý đến kích thích tăng trưởng kinh tế của các tỉnh phía Đông Bắc là 2,5%, các tỉnh ven biển là 2,8%, các tỉnh miền Trung là 2%, 0,1% đối với các tỉnh phía Tây Nam và không có tác động đối với các tỉnh phía Tây Bắc [48].

2.2.4.2. Cơ sở hạ tầng

Cơ sở hạ tầng thường được ví như trụ cột, là nhân tố cấu thành quan trọng của nền kinh tế. Nhiều học giả khẳng định cơ sở hạ tầng xã hội là yếu tố cải thiện vấn đề về sức khỏe, giáo dục, các tiêu chuẩn văn hóa, tác động trực tiếp và gián tiếp đến chất lượng cuộc sống; đồng thời, chỉ ra 03 cách mà cơ sở hạ tầng có thể làm tăng tốc độ tăng trưởng kinh tế, đó là, có ảnh hưởng trực tiếp đến GDP do làm giảm chi phí đầu vào của quá trình sản xuất; ảnh hưởng gián tiếp qua việc cải thiện năng suất các yếu tố đầu vào. Trong dài hạn, tính bền vững trong vận tải và cơ sở hạ tầng làm kích thích sự thay đổi cấu trúc của mỗi quốc gia và kinh tế vùng, đồng thời tạo điều kiện cho sản xuất bền vững, doanh nghiệp năng động hơn và hội nhập vào quá trình toàn cầu hóa [89].

2.2.4.3. Nguồn nhân lực

03 yêu cầu cơ bản của quá trình phát triển xã hội theo hướng bền vững là phát triển bền vững về mặt xã hội, tự nhiên và con người. Hầu hết các nghiên cứu trong nước và quốc tế nhấn mạnh về mối quan hệ tương tác, và đưa ra cách thức mà nguồn nhân lực có ảnh hưởng tích cực đến tăng trưởng kinh tế. Cụ thể, những đóng góp của giáo dục cho tăng trưởng kinh tế ở 29 quốc gia đang phát triển, từ dưới 1% ở Mexico đến 23% ở Ghana [86]. Đồng thời, Schultz (1961) đề xuất một trong những chính sách để tăng trưởng kinh tế cho các nước đang phát triển là dành một khoản đầu tư cho con người. Ngoài đóng góp vào tăng trưởng kinh tế bền vững, giáo dục được ví như sức khỏe, là cách thức đầu tư hiệu quả vì trực tiếp đóng góp cho hạnh phúc của mỗi người [79]. Vì lý do này, Chương trình phát triển quốc gia của Liên Hợp Quốc (UNDP) sử dụng giáo dục là một trong những thành phần của Chỉ số phát triển con người (HDI).

Một nghiên cứu phát hiện rằng, các nước quốc gia thuộc OECD luôn dành một tỷ lệ đáng kể đầu tư cho giáo dục, trung bình chiếm khoảng 4,5% GDP, trong đó khoảng 3,4% GDP chỉ cho giáo dục tiểu học, trung học cơ sở và sau trung học; khoảng 1,1% GDP chỉ cho giáo dục đại học. Bên cạnh đó,

một nghiên cứu khác khảo sát 139 quốc gia đang phát triển trong giai đoạn 1975-2015, sử dụng các yếu tố trong mô hình hồi quy gồm GDP BQ/người, chi tiêu cho giáo dục, tổng lao động toàn xã hội, số lượng học sinh tiểu học, trung học, giá trị hàng hóa xuất khẩu. Mô hình toán chỉ ra, tăng chi tiêu cho giáo dục có tác động tích cực đến GDP BQ/người; mức độ ảnh hưởng của giáo dục ở các nước đang phát triển cao hơn, mặc dù tăng trưởng xuất khẩu hàng năm của các quốc gia thuộc Châu Phi (SSA) cao hơn, nguyên nhân bởi SSA thiếu đầu tư nguồn lực cần thiết cho giáo dục [71].

2.2.4.4. Cảng biển

Cesar (2006) nhận định rằng, cảng biển làm gia tăng tăng trưởng kinh tế của vùng/quốc gia [42]; Meersman và Nazemzadeh (2017) sử dụng các yếu tố GDP bình quân, tỷ lệ vốn đầu tư vào cơ sở hạ tầng trên tổng vốn, tỷ lệ giá trị hàng hóa xuất nhập khẩu trên GDP được nghiên cứu trong giai đoạn 1989 - 2012 để đưa vào mô hình toán và cho kết quả là đầu tư của Chính phủ dành cho cơ sở hạ tầng cảng biển có tác dụng trong dài hạn đến tăng trưởng kinh tế của Bỉ; từ đó khẳng định cơ sở hạ tầng cảng đóng vai trò quan trọng đến thương mại quốc tế và tăng trưởng kinh tế không chỉ thông qua tạo ra việc làm, giá trị gia tăng trực tiếp mà còn gián tiếp [67]. Ngược lại, ở một số nghiên cứu khác của Kinsey (1981), Gripiaios & Gripiaios (1995), Deng (2013) tranh luận rằng cảng không có vai trò quan trọng vì tự động hóa làm giảm số lượng công việc và xu hướng container hóa làm kéo dài thời gian đóng góp của cảng đến nền kinh tế [61].

2.2.4.5. Cơ chế chính sách

EDP (2016) tìm thấy bằng chứng chỉ ra các chính sách về giảm bớt cân đối thu nhập, tăng cường giáo dục, chuyển dịch sự phân phối lại - là yếu tố quan trọng kích thích tăng trưởng và phát triển kinh tế của địa phương [102]. Carland, J (2004) gợi ý rằng các chính sách phát triển kinh tế đặc thù có thể tạo ra môi trường kinh doanh thân thiện với các doanh nghiệp của Mỹ và nhận định đối với Mỹ, những chính sách tốt cho các doanh nhân cũng chính là tốt cho phát triển kinh tế của Quốc gia này (chính sách khuyến khích đầu tư tư nhân, khởi nghiệp, cụm công nghiệp,...) [44].

Các yếu tố khác cũng được nhiều học giả phát hiện có ảnh hưởng đến phát triển kinh tế của Quốc gia/tỉnh/thành đó là đầu tư trực tiếp nước ngoài, hội nhập quốc tế, tài nguyên thiên nhiên, kỹ thuật công nghệ,... Tuy nhiên, do thời gian, quy mô và năng lực nghiên cứu có giới hạn, tác giả tập trung phân tích 05 yếu tố cơ bản như trên, 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

Ngân hàng thế giới và nhiều Quốc gia sử dụng một số chỉ tiêu trọng tâm trong quá trình đánh giá và so sánh sự phát triển kinh tế của các Quốc gia/Thành phố/Vùng, do đó, cũng sẽ được áp dụng trong việc đánh giá tình hình phát triển của thành phố Hải Phòng – một trong hai đối tượng nghiên cứu của luận án.

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

Tổng sản phẩm quốc nội (GDP) là tổng sản phẩm trong nước, hay tổng sản phẩm quốc nội, là giá trị thị trường của tất cả hàng hóa và dịch vụ cuối cùng được sản xuất ra trong phạm vi một lãnh thổ nhất định (*thường là quốc gia*) trong một thời kỳ nhất định (*thường là một năm*).

Tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP): phản ánh kết quả cuối cùng của hoạt động sản xuất thực hiện bởi các đơn vị sản xuất thường trú trên địa bàn tỉnh/thành phố trực thuộc Trung ương. Trên phạm vi cấp tỉnh, GRDP được tính theo phương pháp sản xuất. Theo đó, GRDP bằng tổng giá trị tăng thêm theo giá cơ bản của tất cả các hoạt động kinh tế cộng với thuế sản phẩm trừ di trợ cấp sản phẩm. GRDP được tính theo giá hiện hành và giá so sánh.

Tổng sản phẩm trên địa bàn là chỉ tiêu đánh giá đúng đắn nhất, tổng hợp quan trọng phản ánh kết quả sản xuất cuối cùng của tỉnh trong một năm. GRDP còn là chỉ tiêu được dùng để đánh giá sự phát triển kinh tế theo thời gian và so sánh quốc tế.

Điểm khác biệt giữa GRDP và GDP: về phương pháp tính và nội dung tính của chỉ tiêu GDP và GRDP là hoàn toàn giống nhau, chỉ khác nhau ở phạm vi tính toán, GDP tính trên phạm vi của một nước, GRDP tính trên một vi của một tỉnh, thành phố nào đó.

Tổng thu ngân sách Nhà nước trên địa bàn thành phố (ký hiệu là T): là số tiền thu được từ các hoạt động XNK (chủ yếu từ thuế hải quan) và từ các hoạt động SXKD (chủ yếu từ thuế doanh nghiệp, thu nhập cá nhân,...):

$$T = T_{XNK} + T_{ND} \quad (\text{đơn vị: Đồng hoặc USD}) \quad (2.11)$$

Trong đó: T_{XNK} : số tiền thuế từ các hoạt động xuất nhập khẩu (thu hải quan); T_{ND} : số tiền thuế thu được từ các hoạt động nội địa (thu nội địa).

Tổng thu nội địa thành phố là một bộ phận trong tổng thu ngân sách của thành phố trong một thời kỳ, thường được tính trong một năm; đây là chỉ tiêu kinh tế quan trọng, gắn liền với kết quả hoạt động SXKD của các doanh nghiệp hoạt động trên địa bàn thành phố, tỷ trọng tổng thu nội địa cao thể hiện tính bền vững của ngân sách nhà nước. Tổng thu nội địa là cơ sở để thành phố lập kế hoạch chi tiêu, đặc biệt là chi cho đầu tư phát triển.

Đầu tư trực tiếp nước ngoài trên địa bàn là tổng số tiền và hiện vật hợp pháp của các nhà đầu tư nước ngoài đã đưa vào địa phương, thực hiện đầu tư vào các dự án đã được phê duyệt trên địa bàn tỉnh/thành phố trực thuộc Trung ương, thể hiện dưới các hình thức: tiền, máy móc, thiết bị, vật tư, quyền sở hữu trí tuệ và các tài sản hợp pháp khác.

Vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội trên địa bàn: Vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội là toàn bộ tiền vốn bỏ ra (chi tiêu) để làm tăng hoặc duy trì năng lực sản xuất và nguồn lực để nâng cao mức sống vật chất và tinh thần của toàn xã hội trong một thời kỳ nhất định (tháng, quý, năm).

Nội hàm của vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội gồm các nội dung sau: Vốn đầu tư tạo ra tài sản cố định (những chi phí bằng tiền để mở rộng, xây dựng lại, khôi phục hoặc nâng cấp năng lực sản xuất của tài sản cố định của nền kinh tế), Vốn đầu tư làm tăng tài sản lưu động (khoản đầu tư duy trì và phát triển sản xuất bao gồm vốn đầu tư mua nguyên liệu, vật liệu chính) và Vốn đầu tư phát triển khác (các khoản đầu tư của xã hội nhằm tăng năng lực phát triển của xã hội).

Tổng kim ngạch xuất khẩu (ký hiệu là EX) là số tiền thu được từ giá trị hàng hóa XK, phụ thuộc vào quy mô và cơ cấu hàng hóa XK, cũng như đơn giá XK các loại hàng (theo giá CIF, FOB), phụ thuộc vào các hợp đồng XK.

$$EX = \sum Q_{xki} * g_{xki} \quad (USD) \quad (2.12)$$

Trong đó: EX là tổng kim ngạch XK; Q_{xki} khối lượng hàng hóa được xuất khẩu thứ i; g_{xki} là đơn giá xuất khẩu mặt hàng thứ i (USD/tấn).

Tổng kim ngạch nhập khẩu (IM) là số tiền phải chi ra cho việc nhập khẩu hàng hóa từ nước ngoài, phụ thuộc vào quy mô, cơ cấu hàng hóa nhập, cùng với phụ thuộc vào đơn giá nhập khẩu các loại hàng (theo giá CIF, FOB), phụ thuộc vào các hợp đồng nhập khẩu.

$$IM = \sum Q_{nki} * g_{nki} (USD) \quad (2.13)$$

Trong đó: IM: tổng kim ngạch Nhập khẩu; Q_{nki} : khối lượng hàng hóa được Nhập khẩu thứ i; g_{nki} : đơn giá nhập khẩu mặt hàng thứ i (USD/tấn).

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

Cơ cấu phát triển kinh tế thành phố: Được hiểu là sự tương quan giữa các bộ phận trong tổng thể nền kinh tế, thể hiện mối quan hệ hữu cơ và sự tác động qua lại cả về số lượng và chất lượng giữa các bộ phận với nhau. Qua khái niệm này ta thấy, cơ cấu kinh tế thành phố là cơ cấu các ngành kinh tế của thành phố trong tổng thể nền kinh tế của thành phố, về mặt định lượng chính là quy mô và tỷ trọng của mỗi ngành kinh tế chiếm trong tổng thu nhập GRDP của thành phố, về mặt định tính thể hiện vị trí tầm quan trọng của mỗi ngành kinh tế trong hệ thống kinh tế của thành phố.

GRDP bình quân đầu người: là số liệu thống kê thường gặp nhất vì được coi là chỉ báo tốt nhất về phúc lợi kinh tế xã hội:

$$GRDP_{bq} = \frac{GRDP_{tt}}{\bar{N}} \quad (2.14)$$

Trong đó: $GRDP_{bq}$: giá trị tổng sản phẩm trên địa bàn bình quân đầu người trong một năm; $GRDP_{tt}$: giá trị tổng sản phẩm trên địa bàn thực tế (tức là sản xuất ra trong một thời kỳ, theo giá cả cố định ở một thời kỳ lấy làm gốc); $\bar{N}$: dân số trung bình trong cùng năm tính GRDP.

Hiệu quả sử dụng vốn đầu tư (Hệ số ICOR) (Incremental Capital – Output Ratio): là một trong những chỉ tiêu phản ánh hiệu quả sử dụng vốn đầu tư để tăng trưởng kinh tế. Đây là một trong những cơ sở để rà soát và sửa đổi mục tiêu đầu tư nhằm nâng cao hiệu quả về chất lượng sử dụng vốn đầu tư. Theo đó, đây là chỉ tiêu kinh tế tổng hợp phản ánh cần bao nhiêu đồng vốn đầu tư thực hiện tăng thêm để tăng thêm 1 đồng tổng sản phẩm trong nước (GDP). Hệ số ICOR thay đổi tùy theo thực trạng kinh tế – xã hội trong từng thời kỳ

khác nhau, phụ thuộc vào cơ cấu đầu tư và hiệu quả sử dụng đồng vốn. Hệ số ICOR thấp chứng tỏ đầu tư có hiệu quả cao và ngược lại.

$$ICOR = \frac{V_1}{G_1 - G_0} \quad (2.15)$$

Trong đó: ICOR là hiệu quả sử dụng vốn đầu tư; V_1 là tổng vốn đầu tư của năm nghiên cứu; G_1 là tổng sản phẩm trong nước của năm nghiên cứu; G_0 là tổng sản phẩm trong nước của năm trước năm nghiên cứu.

Tỷ suất Thu nội địa trên Vốn đầu tư thực hiện toàn xã hội: Là chỉ tiêu thể hiện 1 đồng vốn đầu tư bỏ ra sẽ tạo được bao nhiêu đồng thu nội địa; tỷ lệ này càng cao càng thể hiện trình độ sử dụng vốn đầu tư và ngược lại.

Được tính bằng công thức:

$$\text{Tỷ suất thu nội địa/Vốn đầu tư} = \frac{\text{Tổng thu nội địa}}{\text{Vốn đầu tư}} * 100\% \quad (2.16)$$

Kim ngạch hàng hóa xuất khẩu trên đầu người: thể hiện trung bình mỗi người dân tạo ra được bao nhiêu giá trị hàng hóa XK; là thước đo về độ mở của nền kinh tế, là chỉ số phản ánh khả năng cạnh tranh của nền kinh tế và mức độ hội nhập của nền kinh tế.

$$\text{Kim ngạch hàng hóa xuất khẩu/người} = \frac{\text{Tổng giá trị hàng hóa XK}}{\text{Tổng dân số}} \quad (2.17)$$

Tỷ suất thu nội địa theo vốn đầu tư toàn xã hội: thể hiện mỗi 1 đồng vốn đầu tư toàn xã hội tạo ra được bao nhiêu đồng thu nội địa.

$$\text{Tỷ suất thu nội địa/vốn đầu tư} = \frac{\text{Tổng thu nội địa}}{\text{Tổng vốn đầu tư}} * 100\% (\%) \quad (2.18)$$

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

Trên thực tế, đối với các nghiên cứu trong lĩnh vực kinh tế, không có phương pháp nào được coi là hiệu quả tuyệt đối và áp dụng được cho tất cả các đề tài. Việc áp dụng phương pháp nghiên cứu phù hợp phụ thuộc vào sự hiểu biết của người nghiên cứu và đặc điểm của đề tài đang thực hiện. Trong luận án này, tác giả kết hợp 02 phương pháp đó là phương pháp nghiên cứu thống kê và phương pháp mô hình toán.

2.3.1. Phương pháp nghiên cứu thống kê (phương pháp truyền thống)

Thống kê là một hệ thống các phương pháp (*thu thập, tổng hợp, trình bày số liệu và tính toán các đặc trưng của đối tượng nghiên cứu*) nhằm phục

vụ cho quá trình phân tích, dự đoán và ra quyết định. Hai phương pháp thống kê chính được sử dụng trong phân tích dữ liệu là thống kê mô tả, đây là phương pháp tóm tắt dữ liệu từ một mẫu sử dụng các chỉ số như là giá trị trung bình hoặc độ lệch chuẩn, và thống kê suy luận, rút ra kết luận từ dữ liệu biến thiên ngẫu nhiên (*ví dụ, các sai số quan sát, mẫu của tổng thể*).

Trong quá trình phân tích thống kê, tác giả sử dụng các công thức tính tốc độ phát triển bình quân và số bình quân để đánh giá ảnh hưởng của các yếu tố đến tình hình phát triển của Cảng Hải Phòng và đến GRDP 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 nếu có nhiều mẫu nghiên cứu để phân tích và có thể sử dụng số liệu trong quá khứ để xác định, khoanh vùng mục đích nghiên cứu. Cụ thể, tác giả sử dụng mô hình ARDL (*độ trễ phân phối tự hồi quy - Autoregressive Distributed Lag*) rất thích hợp với nghiên cứu chuỗi thời gian (*time series*) ngay cả trong trường hợp đối tượng nghiên cứu có số quan sát ít, chỉ ước tính một phương trình duy nhất và phù hợp với việc nếu tác giả không đảm bảo về tính dừng ở hệ thống dữ liệu. Đây là sự kết hợp giữa mô hình VAR (*tự hồi quy vector*) và mô hình OLS (*bình phương nhỏ nhất*) [55].

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 sự 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

Điều tra chọn mẫu nghĩa là không tiến hành điều tra hết toàn bộ các đơn vị của tổng thể, chỉ điều tra trên 1 số đơn vị nhằm để tiết kiệm thời gian, công sức và chi phí. Từ những đặc điểm và tính chất của mẫu ta có thể suy ra được

đặc điểm và tính chất của cả tổng thể đó. Vấn đề quan trọng nhất là đảm bảo cho tổng thể mẫu phải có khả năng đại diện được cho tổng thể chung.

Xác định quy mô mẫu, Hair, Anderson, Tatham và Black (1995), Comrey (1973), Roger (2006) yêu cầu kích thước mẫu tối thiểu gấp 5 lần tổng số biến quan sát [55, 47]; Tabachnick & Fidell (1996), phân tích hồi quy đạt kết quả tốt nhất khi kích cỡ mẫu thỏa mãn công thức $n \geq 8m + 50$, trong đó n là kích cỡ mẫu, m là số biến độc lập của mô hình [80]; Green (1991), Tabachnick và Fidell (2019), khi dữ liệu là dạng số liệu theo chuỗi thời gian (*số liệu thống kê theo năm*) thì $n - k > 20$ trong đó k là số biến độc lập trong mô hình [81, 54].

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 (ký hiệu: 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 [11].

Chuỗi thời gian có tính dừng: chuỗi có trung bình, phương sai, hiệp phương sai không đổi tại mọi thời điểm [53]. Để kiểm định tính dừng của chuỗi thời gian, có thể sử dụng nhiều kiểm định khác nhau như kiểm định Dickey – Fuller (DF), kiểm định Phillip – Person (PP), kiểm định Dickey – Fuller mở rộng (ADF). Trong phần mềm Eviews thường dùng kiểm định nghiệm đơn vị (Unit Root Test) để kiểm định tính dừng của chuỗi thời gian dựa trên kiểm định ADF mở rộng [11].

Độ trễ tối ưu: tại đó các biến được mô hình hóa qua biến trễ và các biến khác cùng một độ trễ cho kết quả tốt nhất. Việc xác định độ trễ tối ưu dựa trên các chỉ số lựa chọn, được hỗ trợ tại phần mềm Eviews [66].

Mô hình thừa biến: mô hình đưa các biến độc lập không phù hợp hoặc không cần thiết vào mô hình. Kiểm định thừa biến cho biết cần loại những biến nào để không làm ảnh hưởng đến kết quả phân tích [10].

Những kiểm định trên được thực hiện trong chương 4 của luận án.

2.4. Kết luận chương 2

Thứ nhất, tác giả phân tích cơ sở lý luận chung về phát triển cảng biển gồm một số khái niệm về cảng biển; 03 phương pháp phân loại cảng biển căn cứ theo Park., Y và Medda., F (2010), theo Bộ luật Hàng hải Việt Nam (2005) và theo Quyết định về việc công bố “*Danh mục phân loại cảng biển Việt Nam*” của Thủ tướng Chính phủ.

Tác giả giới thiệu khái niệm phát triển bền vững cảng biển; thống kê những đặc điểm của 04 thế hệ cảng biển đã qua, giới thiệu những xu hướng của cảng biển hiện nay và trong tương lai. Đồng thời, phân tích các yếu tố chủ yếu ảnh hưởng đến phát triển cảng biển; hệ thống các chỉ tiêu được sử dụng trong luận án để đánh giá phát triển cảng biển.

Thứ hai, luận án phân tích cơ sở lý luận chung về phát triển kinh tế thành phố cảng với một số khái niệm về thành phố cảng; nhiệm vụ và chức năng của thành phố cảng; khái niệm về phát triển kinh tế thành phố cảng và các yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển kinh tế thành phố cảng. Đồng thời, đã hệ thống các chỉ tiêu đánh giá sự phát triển kinh tế thành phố cảng.

Thứ ba, giới thiệu 02 phương pháp nghiên cứu được sử dụng trong luận án để khảo sát mối liên hệ giữa phát triển cảng biển và phát triển kinh tế thành phố cảng, đó là phương pháp nghiên cứu thống kê và phương pháp nghiên cứu theo mô hình toán với mô hình hồi quy đa biến, cùng nhiều bước kiểm định để kiểm tra sự phù hợp và tính chính xác của mô hình tìm được.

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

3.1. Đánh giá sự phát triển 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, mở rộng từ rất sớm vào những năm cuối thế kỷ 19, đầu thế kỷ 20. Ngày nay, đây là cụm cảng biển tổng hợp cấp quốc gia, cùng với Cảng Sài Gòn là một trong hai hệ thống cảng biển lớn nhất Việt Nam, hiện đang được Chính Phủ nâng cấp; Cảng Hải Phòng nằm trên tuyến đường giao thông trên biển, kết nối Singapore với Hồng Kông và các cảng của Đông Á và Đông Bắc Á. 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, cảng Đình vũ, Tân vũ, Nam hải Đình vũ, VIP Green, Nam Đình vũ, HICT và một số cảng khác. Sau đây là một số giới thiệu về những cảng trọng tâm trong Cảng Hải Phòng.



Hình 3.1: Bản đồ Cảng Hải Phòng
Nguồn: CTCP Cảng Hải Phòng [98]

Cảng container quốc tế Hải Phòng (HICT): được thành lập từ năm 2018 theo mô hình công ty trách nhiệm hữu hạn, là liên doanh giữa Tổng công ty Tân Cảng Sài Gòn (nắm giữ 51% vốn), Công ty TNHH MITSUI O.S.K Lines Nhật Bản (nắm giữ 17,5% vốn), Công ty Wan Hai Lines Đài Loan (nắm giữ 16,5% vốn) và Tập đoàn Itochu Nhật Bản (nắm giữ 15% vốn)..., là cảng nước sâu đầu tiên của khu vực kinh tế trọng điểm phía Bắc, có khả năng tiếp nhận tàu container sức chở tới 14.000 TEU, tàu tổng hợp có trọng tải đến 16 vạn DWT làm hàng. Các dịch vụ bốc xếp, sửa chữa container, dịch vụ container lạnh, trung chuyển hàng hóa, vận chuyển sà lan [101].

Bảng 3.1: Cơ sở hạ tầng và thiết bị cảng HICT

HẠNG MỤC	CÁC THÔNG SỐ
Bến chính	D750m R50m Độ sâu trước bến -16m (02 bến liền kề)
Bến sà lan	D150m R30m Độ sâu trước bến -5m
Bãi Container	41ha. Container hàng 22 làn/container lạnh 02 làn/ Container rỗng 04 làn. Tổng 28 làn
Cầu bờ	08 chiếc (tầm với 65m, chiều cao dưới khung chụm 46m, sức nâng dưới khung chụm: 65mt
Cầu bãi	24 chiếc ERTG, cầu điện bánh lốp
Thiết bị xếp dỡ	Xe đầu kéo 54 chiếc/Xe nâng hàng 02 chiếc/ Xe nâng rỗng 02 chiếc
Cầu cố định	02 chiếc bên phía bến sà lan
Cửa vào cho xe đầu kéo	14 cửa, 08 chiếc cân kiểm tra trọng lượng xe
Tòa nhà	Văn phòng/Khu vực sửa chữa/Trạm xăng/Khác

Nguồn: HICT [101]

CTCP Cảng Hải Phòng được hình thành từ năm 1874. Ngày 12/10/2007, chuyển sang hoạt động theo mô hình Công ty TNHH một thành viên Cảng Hải Phòng, trực thuộc Tổng công ty Hàng hải Việt Nam; sau đó chuyển sang hoạt động theo mô hình Công ty cổ phần từ 01/07/2014 đến nay. Trải qua 144 năm hình thành và phát triển, Cảng luôn đóng vai trò là đầu mối giao thông quan trọng nhất của phía Bắc Việt Nam. Cảng gồm 03 khu vực là Chi nhánh Cảng Hoàng Diệu (khu Cảng Chính), Cảng Chùa Vẽ và Cảng Tân Vũ với tổng chiều dài luồng tàu 42.8 km gồm các dịch vụ bốc xếp hàng hóa (chiếm khoảng 75% tổng doanh thu), lưu kho, bãi, lai dắt, hỗ trợ tàu biển,...

Bảng 3.2: Hệ thống kho bãi CTCP Cảng Hải Phòng

CHI NHÁNH	TÊN	DIỆN TÍCH (m ²)	LOẠI HÀNG
Bãi Container			
Cảng Chùa Vẽ	Bãi Container	202.110	Hàng Container
Cảng Tân Vũ	Bãi Container	510.000	Hàng Container
Kho CFS			
Cảng Chùa Vẽ	Kho CFS	3.300	Khai thác hàng lẻ, Container
Kho bãi hàng bách hóa			
Cảng Hoàng Diệu	Kho 3, 4, 6, 10 - 13 Bãi 1 - 11	138.758	Các loại hàng hóa

Nguồn: Cảng Hải Phòng [82]

Bảng 3.3: Công nghệ và Thiết bị CTCP Cảng Hải Phòng

TÊN THIẾT BỊ	SỨC NÂNG/ CÔNG SUẤT	HOÀNG DIỆU	CHÙA VẼ	TÂN VŨ	BẠCH ĐẰNG	TOÀN CẢNG
Cần trục chân đế (PC)	5 - 45 tấn	27	5	7		39
Cần trục giàn (QC)	35,6 - 40 tấn		4	4		8
Cần trục giàn bánh lốp (RTG)	35,6 - 40 tấn		10	30		40
Xe nâng hàng các loại	3 - 45 tấn	39	13	23	2	77
Xe đầu kéo container, rơ moóc	40 feet	23	32	32	3	90
Tàu hỗ trợ lai dắt	1.300 CV					3
Cần trục bánh lốp	35 - 70 tấn	3	2	1		6
Xe xúc gạt	0.5 - 0.75 m ³	17				17
Cần điện tử	80 - 120 tấn	3	1	2		6

Nguồn: Cảng Hải Phòng [82]

Cảng Nam Hải Đình Vũ: năm 2012, tập đoàn Gemadept đã liên doanh với CTCP Vận tải xăng dầu VIPCO để đầu tư xây dựng thêm cảng container Nam Hải Đình Vũ tại Hải Phòng. Đây là cảng lớn với công suất thiết kế tới 500.000 TEU/năm, tổng mức đầu tư trên 1.000 tỷ đồng, với 450 mét cầu tàu, 150.000 mét bãi CY, bắt đầu khai thác từ 10/12/2013, được đầu tư mới đồng bộ, trang thiết bị tiên phương hiện đại gồm 02 cầu giàn QC, 02 cầu chân đế đảm bảo năng lực đón tàu trọng tải tới 30.000 DWT [99].

Cảng Green: Cảng Viconship – Greenport – nằm dọc bờ sông Cẩm với diện tích bãi 180.000 m² có 02 bến chiều dài 350m, được khai thác chính thức từ tháng 9 năm 2004, hiện Greenport đang hoạt động với 02 bến, 05 cần cẩu sức nâng 45 tấn, 12 xe khung cầu, 03 xe nâng container, 20 xe nâng hàng, 120 đầu kéo container và bãi container có sức chứa 8.000 TEUS, 850 giắc cắm container lạnh. Với việc thường xuyên đầu tư nạo vét độ sâu trước cầu cảng đến 9.5m. Các dịch vụ giá trị gia tăng đó là xếp dỡ container, kho CFS, dịch vụ giao nhận, đóng, rút hàng container,... [100].

Cảng Đoạn xá (CTCP Cảng Đoạn Xá): tiền thân là xí nghiệp xếp dỡ Đoạn Xá, là đơn vị trực thuộc Cảng Hải Phòng, được thành lập ngày 28/6/1995. Ngày 19/10/2001, Thủ tướng Chính Phủ ban hành quyết định số 1372/QĐ-TTg, chuyển đổi Xí nghiệp sang mô hình CTCP Cảng Đoạn Xá. Cơ sở vật chất của Cảng gồm cầu tàu dài 220 mét, độ sâu trước bến âm 8,4 mét, có khả năng tiếp nhận tàu đến 40.000 DWT (giảm tải), hệ thống kho kín 1000 m², bãi bê tông nhựa để xếp, chứa hàng container và các loại hàng hóa khác 80.000 m², phương tiện xếp dỡ gồm 03 cần trục chân đế 40 tấn, 12 xe nâng từ 3,5 – 45 tấn, đội vận tải container 23 chiếc chuyên phục vụ khai thác cầu tàu, kho bãi và dịch vụ vận tải. [97].

Cảng Nam Hải: bắt đầu hoạt động từ năm 2009, đang chứng minh được uy tín và khả năng cạnh tranh cao, góp phần nâng sức cạnh tranh và năng lực xếp dỡ của hệ thống cảng Hải Phòng. Tỷ lệ sở hữu vốn của Gemadept trong CTCP Cảng Nam Hải là 99,98%, Cảng Nam Hải đã và đang tiếp tục khẳng định vai trò góp phần ổn định lợi nhuận, gia tăng sản lượng trong hoạt động khai thác của Tập đoàn Gemadept [99].

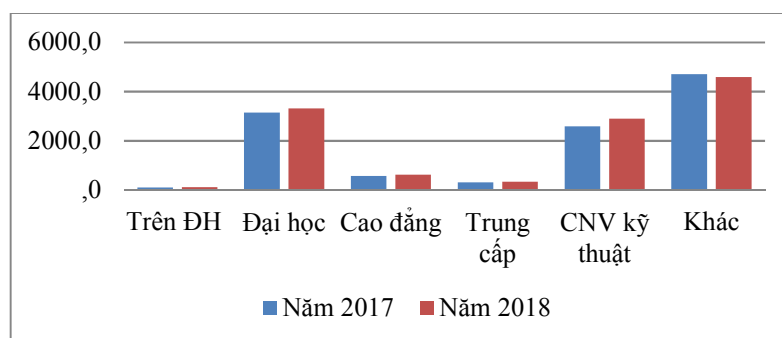
Cảng Nam Đình Vũ: Cảng Nam Đình Vũ giai đoạn 1 đã chính thức được khai trương vào ngày 07/5/2018 với quy mô 07 bến cảng container trên tổng diện tích hơn 65 ha, chiều dài cầu tàu 1,5 km, công suất gần 2 triệu TEUs và 3 triệu tấn/năm với năng lực tiếp nhận tàu lớn nhất khu vực Đình Vũ (cỡ tàu lên đến 40.000 DWT). Cảng nằm trong khu vực thuế quan và khu công nghiệp Nam Đình Vũ- đầu mối vận tải hàng hóa thương mại quốc tế và nội địa quan trọng bậc nhất của toàn miền Bắc, nằm trên cùng trục giao thông – liên thông với cảng Nam Hải Đình Vũ (cách 3 km), Nam Hải ICD (cách 3,5 km) và cảng

Nam Hải (cách 10 km). Đây là động lực thúc đẩy cơ hội tăng trưởng, giúp miền Bắc trở thành điểm chiến lược kết nối các vành đai kinh tế trong chuỗi hoạt động logistics của cả nước. Đồng thời, đánh dấu bước ngoặt quan trọng, làm thay đổi đáng kể vị trí của Công ty cổ phần Gemadept – trở thành đơn vị khai thác cảng lớn hàng đầu tại khu vực thành phố Hải Phòng [99].

3.1.1.2. Đặc điểm về nhân lực

Lao động làm việc tại các cảng biển trong Cảng Hải Phòng trong giai đoạn 1990 – 2018 không có quá nhiều biến động, đặc biệt trong một số năm trở lại đây mặc dù nhu cầu sử dụng lao động tỷ lệ thuận với SLHHTQ cảng liên tục tăng, nhưng do máy móc, thiết bị tại cảng đang dần được đầu tư, nâng cấp hiện đại, đồng bộ; đồng thời, xu hướng ổn định này hoàn toàn phù hợp với chủ trương của Nhà nước và thành phố về chính sách tinh giảm biên chế.

Chất lượng lao động đang có xu hướng tăng nhẹ, được biểu hiện ở số lao động có trình độ trên đại học tăng mạnh nhất (tăng 13,51%), tiếp đó là lao động công nhân viên kỹ thuật tăng 12,1%, lao động có trình độ đại học và trung cấp tăng từ 5% đến hơn 6%; chỉ có lao động có trình độ khác, ví dụ sơ cấp nghề, lao động phổ thông) đang có xu hướng giảm nhẹ (2,45%).



Nguồn: Cục thống kê Tp Hải Phòng, Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam

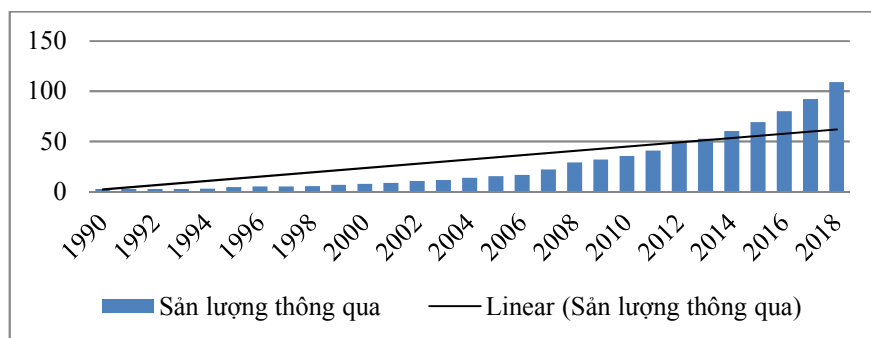
Hình 3.2: Tình hình lao động tại Cảng Hải Phòng năm 2017, 2018 - Đơn vị: người

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

Hiện nay, trong công tác thiết kế quy hoạch cũng như quản lý, khai thác cảng biển ở Việt Nam nói chung và Hải Phòng nói riêng, chưa phát huy tối ưu tiềm năng, hệ thống cảng còn dư thừa khả năng và công suất thiết kế, do đó, việc rà soát và đánh giá các chỉ tiêu của cảng là nhiệm vụ quan trọng, cần được thực hiện hàng năm, theo từng thời kỳ, từng giai đoạn.

3.1.2.1. Đánh giá sự phát triển về mặt quy mô

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



Đơn vị: triệu tấn

Hình 3.3: Biến động chỉ tiêu SLHHTQ cảng Hải Phòng (1990 – 2018)

SLHHTQ đang có xu hướng tăng, biến động không nhiều, đạt bình quân 29 năm là 28,32 triệu tấn, TĐTTBQ 14,4%/năm. Tăng mạnh ở năm 2007 (33,09%), năm 2008 (31,34%), năm 2012 và 2018. Nguyên nhân, Hải Phòng gắn phát triển cảng theo hướng hiện đại, chuyên dụng. Các tổ chức, doanh nghiệp tập trung nguồn vốn để cải tạo cơ sở hạ tầng và nâng cấp thiết bị, máy móc chuyên dùng cho xếp dỡ hàng hoá. Tiêu biểu như dự án cải tạo nâng cấp Cảng Hải Phòng giai đoạn khẩn cấp được thực hiện bằng nguồn vốn vay ưu đãi của Chính phủ Nhật Bản trị giá khoảng 40 triệu USD.

Bảng 3.4: Tình hình thực hiện chỉ tiêu SLHHTQ Cảng Hải Phòng (1990 – 2018) - Đơn vị: triệu tấn

NĂM	SẢN LƯỢNG	NĂM	SẢN LƯỢNG
1990	2,52	2006	16,59
1991	2,43	2007	22,08
1992	2,38	2008	29,00
1993	2,65	2009	31,76
1994	2,96	2010	35,20
1995	4,52	BÌNH QUÂN	26,92
BÌNH QUÂN	2,91	TĐTTBQ (%)	18,67
TĐTTBQ (%)	11,7	2011	40,70
1996	4,97	2012	48,80
1997	5,14	2013	52,39
1998	5,45	2014	60,30
1999	6,51	2015	69,00

2000	7,65	2016	80,01
BÌNH QUÂN	5,94	2017	92,05
TĐTTBQ (%)	11,29	2018	109,01
2001	8,50	BÌNH QUÂN	69,03
2002	10,40		
2003	11,40	TĐTTBQ (%)	15,23
2004	13,50		
2005	15,28	BÌNH QUÂN (1990-2018)	28,32
BÌNH QUÂN	11,81		
TĐTTBQ (%)	14,94	TĐTTBQ (%) (1990-2018)	14,4

*Nguồn: Cục thống kê Tp Hải Phòng, Cục Hàng hải Việt Nam,
Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam*

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

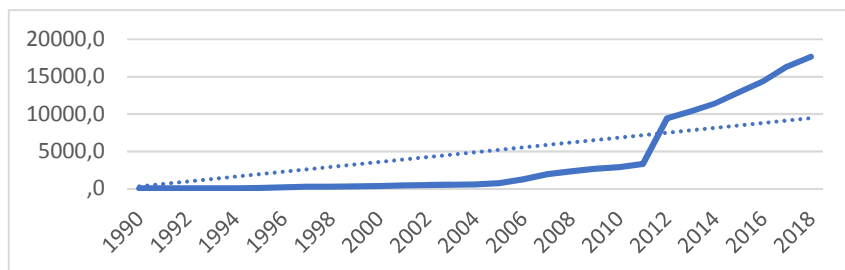
*Bảng 3.5: Tình hình thực hiện chỉ tiêu Vốn đầu tư của cảng Hải Phòng
(1990 – 2018) – đơn vị: tỷ đồng*

NĂM	VỐN ĐẦU TƯ	NĂM	VỐN ĐẦU TƯ
1990	65,7	BÌNH QUÂN	569,74
1991	69,8	TĐTTBQ (%)	15,83
1992	83,2	2006	1.281,8
1993	88,2	2007	1.947,7
1994	95,2	2008	2.339,7
1995	105,2	2009	2.676,5
BÌNH QUÂN	84,55	2010	2.920,6
TĐTTBQ (%)	9,87	BÌNH QUÂN	2.233,26
1996	183,4	TĐTTBQ (%)	30,56
1997	292,1	2011	3.346,8
1998	303,7	2012	9.413,3
1999	320,1	2013	10.349,3
2000	369,3	2014	11.443,9
BÌNH QUÂN	293,72	2015	12.940,4
TĐTTBQ (%)	28,55	2016	14.394,5
2001	452,9	2017	16.334,4

2002	481,3	2018	17.685
2003	537	BÌNH QUÂN	11.988,45
2004	607,6	TĐTTBQ (%)	43,36
2005	769,9		
BÌNH QUÂN (1990 - 2018)			3.858,57
TĐTTBQ (1990 - 2018) (%)			22,12

*Nguồn: Cục thống kê Tp Hải Phòng, Cục Hàng hải Việt Nam,
Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam*

Nhìn chung, VĐT có xu hướng tăng, biến động khá mạnh, đạt bình quân 3.858,57 triệu đồng/năm, TĐTTBQ 22,12%/năm. Tăng trưởng VĐT được chia làm 03 giai đoạn khá rõ, giai đoạn 1990 – 2005 (tăng gấp 11,7 lần), 2006 – 2011 (tăng gấp 2,6 lần) và 2012 – 2018 (tăng gấp 1,9 lần). Chỉ tiêu này tăng rất mạnh (2,8 lần) từ năm 2011 (3.346,8 tỷ đồng) đến năm 2012 (9.413,3 tỷ đồng), thể hiện quan điểm phát triển của Cảng Hải Phòng là đặt mục tiêu đầu tư trang bị kỹ thuật và công nghệ, nhằm nâng cao năng lực SXKD.



*Hình 3.4: Biến động chỉ tiêu Vốn đầu tư 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 (1990 – 2018)

Chỉ tiêu Doanh thu, Chi phí, LNTT có xu hướng tăng, đạt bình quân trong giai đoạn 1990 – 2018 lần lượt là 2.221,93; 1.885,12 và 336,81 tỷ đồng với TĐTTBQ lần lượt đạt 24,67%/năm; 24,59%/năm và 25,13%/năm. Cụ thể, chỉ tiêu Chi phí biến động mạnh nhất ở giai đoạn 1990 - 1996, nhưng giá trị mỗi năm không nhiều; Từ năm 2007 chi phí biến động mạnh, tăng đột biến năm 2011, nguyên nhân do thế giới chìm sâu vào cuộc khủng hoảng kinh tế, là một năm rất khó khăn của nền kinh tế Việt Nam (*lạm phát tăng trên 18%*) và ảnh hưởng rất lớn đến chi phí hoạt động của các cảng.

Giai đoạn 2015 - 2018, chi phí đặc biệt tăng nhanh (gấp 1,75 lần) do chi phí đầu vào của cảng tăng (*chi phí vận chuyển, vận hành máy móc thiết bị, tiền lương và các khoản trích theo lương, khấu hao và duy trì, bảo dưỡng*).

Bảng 3.6: Tình hình thực hiện chỉ tiêu doanh thu, chi phí và LNTT

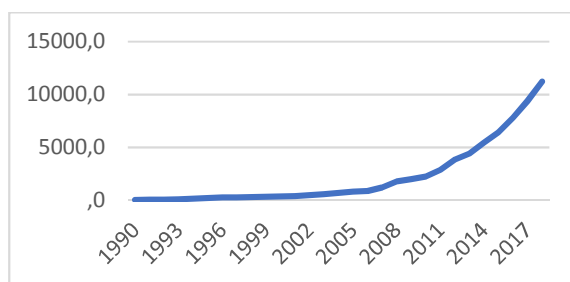
Cảng Hải Phòng (1990 - 2018) - Đơn vị: Tỷ đồng

NĂM	DOANH THU	CHI PHÍ	LỢI NHUẬN TRƯỚC THUẾ
1990	23,4	20,4	3,0
1991	35,0	31,2	3,8
1992	59,7	53,6	6,1
1993	90,5	77,4	13,1
1994	141,4	125,1	16,3
1995	209,4	178,3	31,1
BÌNH QUÂN	93,2	81	12,2
TĐTTBQ (%)	46	45,54	52,86
1996	263,9	235,8	28,1
1997	274,1	243,1	31,0
1998	295,3	252,2	43,1
1999	310,2	265,0	45,2
2000	358,0	305,3	52,7
BÌNH QUÂN	300,3	260,3	40
TĐTTBQ (%)	13,17	11,87	12,23
2001	377,8	338,7	39,1
2002	478,1	417,9	60,2
2003	569,0	511,3	57,7
2004	678,3	564,9	113,4
2005	802,5	679,2	123,3
BÌNH QUÂN	581,1	502,4	78,7
TĐTTBQ (%)	17,72	17,57	25,84
2006	864,0	695,7	168,3
2007	1.201,8	924,8	277,0
2008	1.783,1	1.437,4	345,7
2009	1.986,8	1.598,3	388,5
2010	2.233,7	1.794,2	439,5
BÌNH QUÂN	1.613,9	1.290,1	323,8
TĐTTBQ (%)	23,79	22,85	30,27
2011	2.857,2	2.328,9	528,3

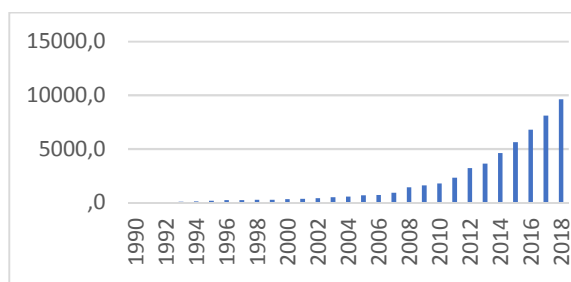
2012	3.836,0	3.203,9	632,1
2013	4.426,7	3.640,6	786,1
2014	5.437,0	4.613,4	823,6
2015	6.426,0	5.617,8	808,2
2016	7.809,8	6.781,3	1.028,5
2017	9.379,6	8.102,6	1.277,0
2018	11.227,8	9.630,2	1.597,6
BÌNH QUÂN	6.425	5.489,8	935,2
TĐTTBQ (%)	22,49	23,56	17,95
BÌNH QUÂN (1990-2018)	2.221,93	1.885,12	336,81
TĐTTBQ (1990-2018) (%)	24,67	24,59	25,13

*Nguồn: Cục thống kê Tp Hải Phòng, Cục Hàng hải Việt Nam,
Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam*

Doanh thu biến động tương đồng với chỉ tiêu chi phí, xu hướng tăng dần, riêng năm 2014 tăng mạnh, đánh dấu bước chuyển mạnh nhất ở giai đoạn 29 năm và đạt đỉnh vào năm 2018 với 11.227,8 tỷ đồng. Xét giai đoạn 29 năm, doanh thu đạt bình quân 2.221,93 tỷ đồng, TĐTTBQ 24,67%/năm. Nguyên nhân, Nghị quyết 11, 24/2/2011 của Chính phủ “*về những giải pháp chủ yếu tập trung kiềm chế lạm phát, ổn định kinh tế vĩ mô, bảo đảm an sinh xã hội*” được coi là biện pháp hiệu quả để tổng rà soát và tái cơ cấu lại hoạt động của nền kinh tế, ổn định vĩ mô.



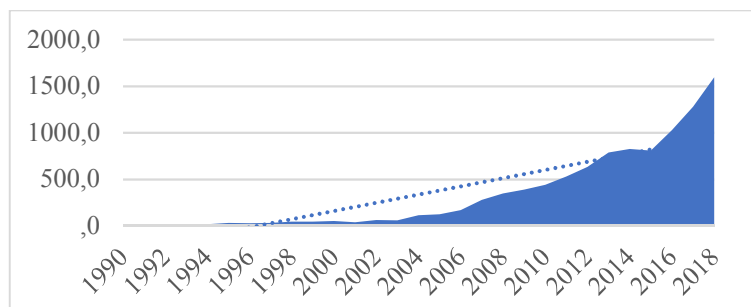
*Hình 3.5: Biến động doanh thu Cảng
Hải Phòng (1990 – 2018) - đơn vị: tỷ đồng*



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

Chỉ tiêu LNTT có xu hướng tăng, đạt đỉnh năm 2018 là 1.597,6 tỷ đồng, lợi nhuận ít nhất vào năm 1990 là 3 tỷ đồng và tăng rất mạnh, gấp 1,6 lần ở giai đoạn 2006 - 2007; gấp 1,5 lần trong giai đoạn 2016 - 2018. Xét trong giai đoạn 29 năm, LNTT đạt bình quân 336,81 tỷ đồng/năm với TĐTTBQ 25,13%/năm.

Nguyên nhân của sự tăng trưởng này là công tác thị trường tập trung tìm kiếm, thu hút các khách hàng, hãng tàu mới đến với Cảng Hải Phòng; thắt chặt quản lý chi phí, tiết kiệm chi phí sản xuất tối đa để đem lại hiệu quả kinh tế cao nhất có thể và đầu tư vào cơ sở vật chất trong đó, chú trọng các dự án mở rộng Cảng.



Hình 3.7: Biến động chỉ tiêu Lợi nhuận trước thuế của Cảng Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: tỷ đồng

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

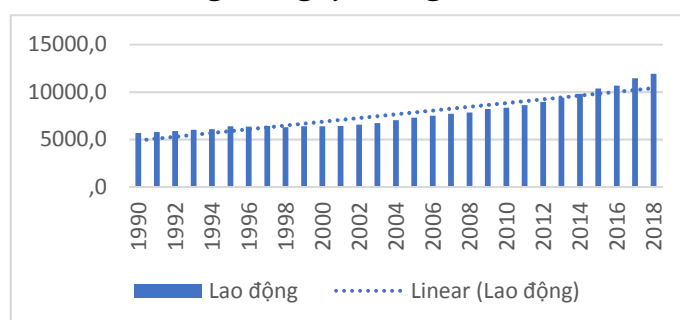
Chỉ tiêu lao động ít biến động, xu hướng tăng dần, bình quân giai đoạn 1990 – 2018 là 7.659 người, TĐTTBQ 3%/năm; từ năm 2002, duy trì ổn định tăng trưởng hơn 1%/năm. Nguyên nhân, giai đoạn 2002 – 2018, Cảng Hải Phòng được nhà nước quan tâm đầu tư, bằng vốn tự có và đầu tư nước ngoài, liên tục được đầu tư nâng cấp, mở rộng và hiện đại hoá cơ sở hạ tầng kỹ thuật và phương tiện làm hàng. Do đó, lao động tăng do yêu cầu mở rộng quy mô hoạt động, nhưng nhờ quy trình làm việc được hiện đại hoá, lao động ở nhiều vị trí được thay thế bằng máy móc.

Bảng 3.7: Tình hình lao động của Cảng Hải Phòng (1990 - 2018) - Đơn vị: Người

NĂM	LAO ĐỘNG	NĂM	LAO ĐỘNG
1990	5.660	2005	7.293
1991	5.760	2006	7.502
1992	5.890	2007	7.703
1993	6.020	2008	7.830
1994	6.070	2009	8.192
1995	6.370	2010	8.323
1996	6.350	2011	8.587
1997	6.410	2012	8.954
1998	6.270	2013	9.367
1999	6.373	2014	9.786

2000	6.392	2015	10.355
2001	6.409	2016	10.654
2002	6.534	2017	11.434
2003	6.703	2018	11.892
2004	7.021		
BÌNH QUÂN	7.659		
TĐTTBQ (%)	3,0		

Nguồn: Cục thống kê Tp Hải Phòng, Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam



Hình 3.8: Biến động chỉ tiêu số lượng lao động của 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 (đạt tỷ lệ cao nhất 23,06% trong năm 2007 do hoạt động sản xuất kinh doanh của hệ thống Cảng Hải Phòng có lãi và mỗi đồng doanh thu bỏ ra thu được 23,06 đồng lợi nhuận trước thuế, hay nói cách khác lợi nhuận trước thuế chiếm 23,06 % trong doanh thu, thấp nhất 10,22% năm 1992), LNTT/chi phí (đạt tỷ lệ cao nhất 29,45% trong năm 2007, thấp nhất 11,57% năm 2001) đang có xu hướng tăng mặc dù tăng không mạnh; trái lại, chỉ tiêu LNTT/vốn đầu tư (đạt tỷ lệ cao nhất 29,62% trong năm 1995, thấp nhất 4,62% năm 1990) đang có xu hướng giảm nhẹ.

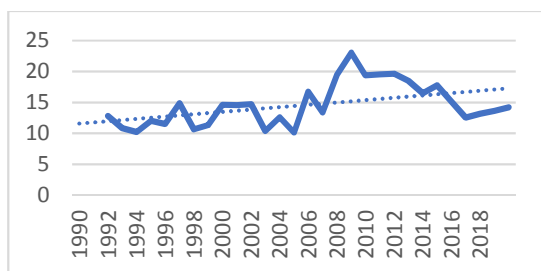
Chỉ tiêu NSLĐ BQ đang có xu hướng tăng ổn định (đạt tỷ lệ cao nhất 9,17 nghìn tấn/người năm trong năm 2018, thấp nhất 0,4 nghìn tấn/người năm trong năm 1992), tăng mạnh trong giai đoạn 2012 - 2018 do cảng thực hiện các biện pháp nhằm hoàn thiện bộ máy quản lý, yêu cầu cao hơn về năng lực lãnh đạo của cán bộ quản lý các cấp; Bên cạnh đó, CTCP Cảng Hải Phòng thuộc hệ thống Cảng Hải Phòng quyết liệt đổi mới công tác quản trị, hoạt động hoàn toàn theo cơ chế thị trường phù hợp với mô hình công ty cổ phần đại chúng quy

mô lớn; trong năm 2015, đánh dấu đổi mới mạnh mẽ, là đơn vị đã hoàn thành lưu ký cổ phiếu tại Trung tâm Lưu ký chứng khoán Việt Nam; đưa cổ phiếu niêm yết tại Sở Giao dịch Chứng khoán Hà Nội; Cơ cấu lại lao động, sắp xếp, tổ chức sản xuất hợp lý; Thực hiện khoán lương...

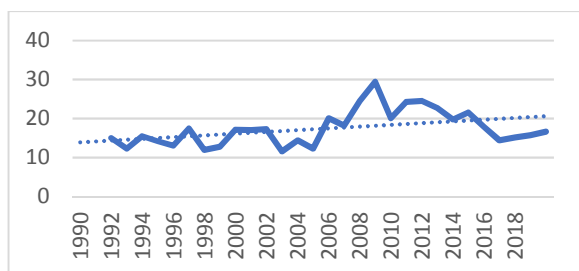
Bảng 3.8: Tình hình thực hiện một số chỉ tiêu hiệu quả (1990 - 2018)

NĂM	LNTT/ DT (%)	LNTT/ CP (%)	LNTT/ VĐT (%)	NSLĐ BQ (Nghìn tấn/ người năm)
1990	12,82	15,00	4,62	0,45
1991	10,85	12,26	5,44	0,42
1992	10,22	15,51	7,33	0,40
1993	12,04	14,16	12,36	0,44
1994	11,53	13,04	17,16	0,49
1995	14,88	17,47	29,62	0,71
1996	10,64	11,96	15,36	0,78
1997	11,32	12,76	10,62	0,80
1998	14,61	17,10	14,22	0,87
1999	14,58	17,06	14,13	1,02
2000	14,72	17,28	14,28	1,20
2001	10,37	11,57	9,65	1,33
2002	12,60	14,44	12,46	1,59
2003	10,14	12,29	10,75	1,70
2004	16,73	20,11	18,68	1,92
2005	13,37	18,16	16,01	2,09
2006	19,48	24,51	13,13	2,21
2007	23,06	29,45	14,23	2,87
2008	19,39	20,06	14,77	3,70
2009	19,55	24,31	14,52	3,88
2010	19,67	24,50	15,05	4,23
2011	18,49	22,68	15,79	4,74
2012	16,48	19,73	7,78	5,45
2013	17,76	21,60	8,50	5,59
2014	15,15	17,85	8,20	6,16
2015	12,58	14,39	7,55	6,63

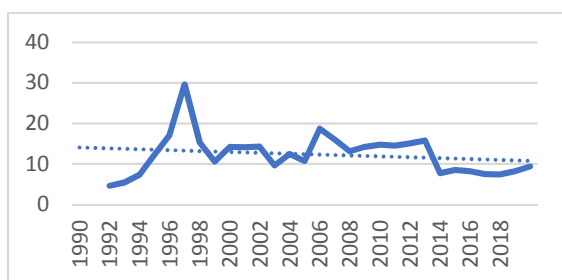
NĂM	LNTT/ DT (%)	LNTT/ CP (%)	LNTT/ VĐT (%)	NSLĐ BQ (Nghìn tấn/ người năm)
2016	13,17	15,17	7,46	7,51
2017	13,62	15,76	8,25	8,05
2018	14,23	16,60	9,4	9,17



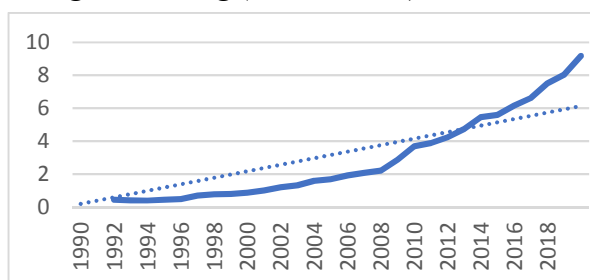
Hình 3.9: Biến động LNTT/Doanh thu Cảng Hải Phòng (1990 – 2018) - đơn vị: %



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: 10³ tấn/người năm

3.1.3. Đánh giá chung tình hình phát triển Cảng Hải Phòng

Qua nghiên cứu các thông tin cơ bản về cơ sở hạ tầng, cơ cấu tổ chức và đánh giá các chỉ tiêu kết quả và hiệu quả kinh doanh chủ yếu trong giai đoạn 1990 – 2018 của Cảng Hải Phòng, có một số kết luận như sau:

Thứ nhất, là hệ thống cảng biển lớn nhất khu vực phía bắc với lịch sử hình thành và phát triển 144 năm, nhiều kinh nghiệm trong ngành khai thác cảng với công suất khai thác rất lớn. Hiện nay cảng đang có cơ sở hạ tầng và thiết bị kỹ thuật hoàn chỉnh, đồng thời trong thời gian tới được tiếp tục đẩy mạnh những dự án đầu tư mới, nhằm nâng cao quy mô và năng suất hoạt động.

Thứ hai, các chỉ tiêu kết quả kinh doanh chủ yếu đang có xu hướng tăng, cụ thể các giá trị TĐTTBQ như sau: sản lượng hàng hóa thông qua đạt 14,4%/năm, vốn đầu tư đạt 22,12%/năm, doanh thu đạt 24,67%/năm, chi phí

đạt 24,59%/năm, LNTT đạt 25,13%/năm, tổng lao động có tăng nhưng rất chậm, đạt 3%/năm nhưng với nguyên nhân tích cực – cảng trong giai đoạn này được đầu tư trang thiết bị máy móc rất mạnh, đồng thời, Việt Nam nói chung và thành phố Hải Phòng nói riêng đang thực hiện chính sách tinh giản biên chế, do đó, tổng lao động của Cảng Hải Phòng đang có xu hướng giảm là hoàn toàn phù hợp với chủ trương của Nhà nước và thành phố.

Thứ ba, các chỉ tiêu hiệu quả, tỷ suất LNTT/doanh thu, LNTT/chi phí và NSLĐ BQ đang có xu hướng tăng; NSLĐ BQ tăng mạnh nhất, thể hiện rằng Cảng Hải Phòng đang sử dụng rất hiệu quả lao động hiện có, chỉ tiêu hiệu quả và kinh doanh có lãi, đang đóng góp rất lớn vào ngân sách của thành phố. Tuy nhiên, chỉ tiêu LNTT/vốn đầu tư có xu hướng giảm nhẹ, thể hiện trình độ khai thác, sử dụng vốn của Cảng Hải Phòng chưa thực sự hiệu quả, trong đó máy móc thiết bị chưa được tận dụng hết công suất, TSCĐ chưa được trang bị hiện đại hoặc được sử dụng chưa phù hợp, chưa đúng mục đích.

Bảng 3.9: Đánh giá chung về tình hình phát triển của Cảng Hải Phòng

CHỈ TIÊU KẾT QUẢ	CHỈ TIÊU HIỆU QUẢ
- Sản lượng thông qua: + Bình quân 28,32 triệu tấn/năm + TĐTTBQ 14,4%/năm	Lợi nhuận/Doanh thu tăng
- Vốn đầu tư: + Bình quân 3.858,57 tỷ đồng/năm + TĐTTBQ 22,12%/năm	Lợi nhuận/Chi phí tăng
- Doanh thu: + Bình quân 2.221,93 tỷ đồng/năm + TĐTTBQ 24,67%/năm - Chi phí: + Bình quân 1.885,12 tỷ đồng/năm + TĐTTBQ 24,59%/năm - Lợi nhuận trước thuế: + Bình quân 336,81 tỷ đồng/năm + TĐTTBQ 25,13%/năm	Lợi nhuận/Vốn đầu tư giảm nhẹ
- Lao động: + Bình quân 7.659 người/năm + TĐTTBQ 3%/năm	NSLĐ BQ Tăng mạnh

3.2. Đánh giá sự phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng

3.2.1. Đặc điểm phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng

3.2.1.1. Đặc điểm về địa lý và tự nhiên

Hải Phòng là thành phố ven biển, nằm phía Đông miền duyên hải Bắc Bộ, cách thủ đô Hà Nội 102 km, phía Bắc và Đông Bắc giáp Quảng Ninh, phía Tây Bắc giáp Hải Dương, phía Tây Nam giáp Thái Bình và phía Đông là bờ biển chạy dài theo hướng Tây Bắc – Đông. 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. Tổng diện tích của thành phố Hải Phòng là 1.519 km², bao gồm huyện đảo Cát Hải và Bạch Long Vĩ.

Bờ biển Hải Phòng dài trên 125 km², chủ yếu là cát bùn do 05 cửa sông chính đổ ra biển - khiến biển Đồ Sơn thường xuyên bị vắn đục, có sạch hơn sau cải tạo. Vùng biển có đảo Cát Bà được ví như hòn ngọc của Hải Phòng - là đảo lớn nhất trong quần thể đảo với trên 360 đảo lớn, nhỏ xung quanh và nối tiếp vùng đảo Vịnh Hạ Long, là khu dự trữ sinh quyển thế giới.

Sông ngòi khá nhiều, mật độ trung bình 0,6 - 0,8 km/1 km², 16 sông chính với tổng độ dài trên 300 km, các con sông chính ở Hải Phòng gồm: Sông Đá Bạc - Bạch Đằng (hơn 32 km), là ranh giới giữa Hải Phòng với Quảng Ninh; Sông Cấm (trên 30 km); Sông Lạch Tray (45 km); Sông Văn Úc (35 km) là giới giữa hai huyện An Lão và Tiên Lãng; Sông Thái Bình có một phần là ranh giới giữa Hải Phòng với Thái Bình.

Hải Phòng bao gồm 15 đơn vị hành chính trực thuộc gồm 07 quận, 08 huyện. Tính đến ngày 01/4/2019, dân số Hải Phòng là 2.329.736 người (*gấp 1,11 lần dân số năm 2015*) (*tính đến tháng 12/2015 dân số Hải Phòng là 2.103.500 người, trong đó dân cư thành thị chiếm 46,1% và dân cư nông thôn chiếm 53,9%, là thành phố đông dân thứ 3 ở Việt Nam*).

3.2.1.2. Đặc điểm về phát triển kinh tế

Hải Phòng 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 về phát triển kinh tế - xã hội, quốc phòng- an ninh, từng bước khẳng định là một trung tâm công nghiệp, thương mại, dịch vụ, du lịch của miền Bắc, đạt được kết quả khá toàn diện trên tất cả lĩnh vực. Cụ thể, GRDP năm 2018 đạt 16,27%, cao nhất từ trước đến nay, gấp 2,3 lần bình quân chung cả nước, phản ánh sự phát triển đột phá của nền kinh tế thành phố; chỉ suất sản xuất công nghiệp (IIP) tăng 25,21% (kế hoạch tăng 22%). Kim ngạch XK đạt 12.326 tỷ USD, tăng 25,55%. Vốn đầu tư toàn xã hội 96.435,9 tỷ đồng, tăng 28,08%, bằng 117,46% so kế hoạch. SLHHTQ đạt 109 triệu tấn, tăng 18,43%, bằng 101,88% kế hoạch. Thu hút khách du lịch tăng mạnh, đạt trên 7,79 triệu lượt, tăng 16,18%, vượt kế hoạch 5 năm 2016 – 2020. Thu nội địa đạt 24.365 tỷ đồng, bằng 108,77% dự toán pháp lệnh Trung ương giao, bằng 100,13% dự toán Hội đồng nhân dân thành phố giao.

Như vậy, hầu hết các chỉ tiêu kinh tế chủ yếu đều đạt mức tăng trưởng cao, hoàn thành và hoàn thành vượt mức kế hoạch, có chỉ tiêu hoàn thành vượt mức mục tiêu kế hoạch 5 năm 2016 – 2020.

3.2.2. *Đánh giá sự phát triển kinh tế của thành phố Hải Phòng*

3.2.2.1. *Đánh giá sự phát triển về mặt quy mô*

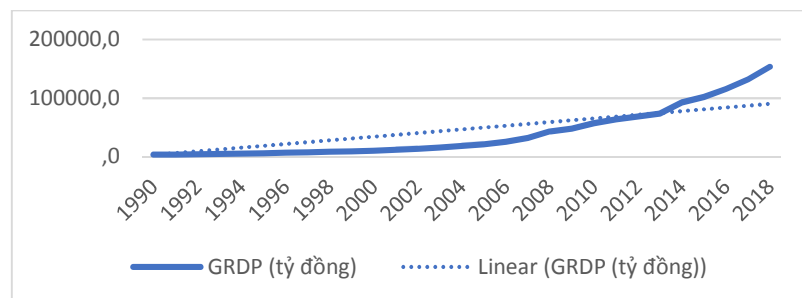
a. *Đánh giá chỉ tiêu tổng sản phẩm trên địa bàn (GRDP)*

Bảng 3.10: Tình hình thực hiện chỉ tiêu GRDP (1990 - 2018) - đơn vị: Tỷ đồng

NĂM	GRDP	NĂM	GRDP
1990	3.588	2005	21.372
1991	3.970	BÌNH QUÂN	16.155,6
1992	4.191	TĐTTBQ (%)	15,4
1993	4.694	2006	25.549
1994	5.382	2007	32.153
1995	6.139	2008	43.138
BÌNH QUÂN	4.660,1	2009	47.959
TĐTTBQ (%)	9,42	2010	57.289
1996	6.844	BÌNH QUÂN	41.217,6
1997	7.470	TĐTTBQ (%)	22,38
1998	8.470	2011	63.615
1999	9.169	2012	68.783
2000	10.487	2013	73.700
BÌNH QUÂN	8.488,1	2014	92.644
TĐTTBQ (%)	11,33	2015	102.074
2001	11.922	2016	115.824
2002	13.667	2017	132.051

2003	15.594	2018	153.509
2004	18.423	BÌNH QUÂN	100.275
		TĐTTBQ (%)	10,74
BÌNH QUÂN			38.042
TĐTTBQ (%)			14,4

Nguồn: Cục thống kê Tp Hải Phòng, Kỷ yếu Hội đồng Nhân dân thành phố



Hình 3.13: Biến động chỉ tiêu GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018)

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. Cụ thể:

Giai đoạn 1990 – 1995, bình quân GRDP đạt 4.660,1 tỷ đồng/năm với TĐTTBQ 9,42%/năm. Đây là thời kỳ nền kinh tế thoát khỏi tình trạng sa sút, tốc độ khôi phục và tăng trưởng trong một số lĩnh vực khá nhanh. Giai đoạn 2001 – 2005, bình quân GRDP đạt 16.155,6 tỷ đồng/năm, TĐTTBQ 15,4%/năm - gấp gần 1,5 lần mức tăng bình quân chung của cả nước. Nền kinh tế phát triển tương đối toàn diện, tốc độ tăng trưởng liên tục tăng. Giai đoạn 2006 - 2010 là đỉnh cao của GRDP với TĐTTBQ 22,38%/năm, bình quân đạt 41.217,6 tỷ đồng/năm, GRDP năm 2010 gấp 1,7 lần so năm 2005.

Giai đoạn 2011 - 2018, TĐTTBQ của GRDP là 10,74%/năm, bình quân đạt 100.275 tỷ đồng/năm. Hải phòng đã phát huy được toàn diện, đồng bộ các yếu tố tiềm năng, lợi thế của thành phố cảng, cơ bản trở thành thành phố công nghiệp và dịch vụ cảng theo hướng văn minh, hiện đại; nhiều công trình trọng điểm được khởi công, nhiều dự án có giá trị đầu tư cao, có ý nghĩa chiến lược với tương lai phát triển của thành phố. Giai đoạn này, Hải Phòng có nền kinh tế phát triển nhanh, bền vững; đô thị phát triển xứng tầm là đô thị loại I, đô thị trung tâm cấp quốc gia.

b. Đánh giá chỉ tiêu tổng thu ngân sách của Tp Hải Phòng

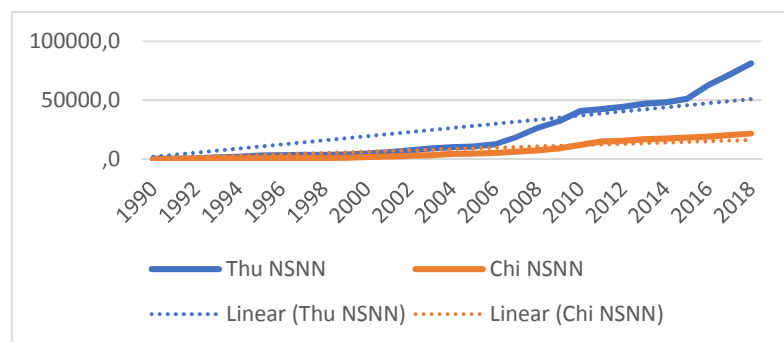
Thu, Chi bình quân NSNN trong giai đoạn 1990 – 2018 lần lượt là 23.235,2 và 7.096,1 tỷ đồng với TĐTTBQ đạt 22,3 và 24,9%/năm. Trong đó,

thu nội địa đạt giá trị bình quân 5.152,9 tỷ đồng – thấp hơn so với thu hải quân đạt bình quân 17.427,3 tỷ đồng, TĐTTBQ của Thu nội địa là 20,5%/năm – chậm hơn so với thu hải quân với TĐTTBQ là 32,9%/năm.

Đối với Thu NSNN, giai đoạn 1990 - 1995 có TĐTTBQ nhanh nhất, đạt 66,7%/năm nguyên nhân vì UBND thành phố chỉ đạo quyết liệt xây dựng khu công nghiệp Nô-mu-ra, khu du lịch quốc tế Đồ Sơn, cụm công nghiệp Vĩnh Niệm, một số dự án lớn liên doanh nước ngoài hoạt động như Nhà máy xi-măng Chin-fon, liên doanh du lịch quốc tế Đồ Sơn...đóng góp quan trọng vào tình hình tăng thu ngân sách. Giai đoạn 1996 - 2018 thu NSNN liên tiếp tăng từ 3.144 tỷ đồng (năm 1996) đến năm 2018 tăng gấp 26 lần, do thực hiện nghiêm túc Luật thuế Giá trị gia tăng, Luật thuế Thu nhập doanh nghiệp năm 1999, Luật "Quản lý thuế" năm 2007 và các luật thuế khác. Đặc biệt, Nghị quyết Đại hội 15 Đảng bộ thành phố đặt chỉ tiêu thu NSNN năm 2020 đạt trên 80.000 tỷ đồng/năm, trong đó thu nội địa đạt trên 20.000 tỷ đồng/năm.

Về chi ngân sách, có biến động gần giống thu ngân sách. Giai đoạn 1990 - 1995 là giai đoạn tăng nhanh nhất đạt 49,5%/năm do tập trung chi nhiều hơn cho giáo dục và đào tạo, tỷ lệ trường học cao tầng năm 1994 đạt 63,5%, trong 02 năm 1993, 1994 có 73 trường cao tầng được xây dựng - là con số cao nhất trong 40 năm từ 1955 đến 1995, các chương trình an sinh xã hội được quan tâm với 10 vạn lượt người có việc làm, giải quyết cơ bản số hộ đói, giảm đáng kể số hộ nghèo. Chi NSNN có TĐTTBQ ổn định hơn từ năm 1996 – 2010, đạt trên 25%/năm do thắt chặt quản lý NSNN. Nhờ đó, từ năm 1995 - 2005, Hải Phòng kiểm soát hơn 15 nghìn tỷ đồng gồm các khoản chi thường xuyên, chi đầu tư xây dựng cơ bản...

Đặc biệt, TĐTTBQ chi ngân sách giảm mạnh, 8%/năm ở giai đoạn 2011 - 2018 vì năm 2016, 2017 thành phố lấy chủ đề năm “*Tăng cường kỷ cương thu, chi ngân sách - cải thiện môi trường đầu tư kinh doanh*”, là năm đầu tiên Hải Phòng đổi mới phương pháp xây dựng kế hoạch và giao dự toán thu chi ngân sách theo hướng cắt giảm các khoản chi không hiệu quả, tạo đột phá mới, nâng cao hiệu quả trong công tác quản lý thu chi ngân sách, góp phần quan trọng thực hiện nhiệm vụ phát triển KT - XH thời gian tới.



Hình 3.14: Biến động chỉ tiêu Thu – Chi ngân sách Nhà nước trên địa bàn
Tp Hải Phòng (1990 – 2018) - Đơn vị: Tỷ đồng

Bảng 3.11: Tình hình Thu - Chi ngân sách Nhà nước trên địa bàn
Tp. Hải Phòng (1990 - 2018) - Đơn vị: Tỷ đồng

Năm	Thu NSNN	Trong đó: Thu nội địa	Trong đó: Thu Hải quan	Chi NSNN
1990	177	88	89	62,9
1991	250	144	106	119,7
1992	505	216	289	177,8
1993	1234	363	871	370,2
1994	1934	528	1.406	420,8
1995	3009	760,2	2.248,8	562,0
BÌNH QUÂN	1.184,8	349,87	817,5	285,7
TĐTTBQ (%)	66,7	53,92	88,0	49,5
1996	3.144	885,8	2.258,2	659,0
1997	3.341	980,7	2.360,2	733
1998	3.532	1.090,6	2.441,4	762
1999	3.714	1.189,3	2.524,7	939
2000	4.592	1.290,4	3.301,6	1.481,4
BÌNH QUÂN	3.664,6	1.087,36	2.577,2	9.148,5
TĐTTBQ (%)	9,3	11,16	8,5	22,7
2001	5.706	1.427,8	4.278,4	2038,9
2002	7.206	1.633,6	5.572,4	2.567,4
2003	8.849	1.953	6.896	3.211,5
2004	10.091	2.306,7	7.784,3	4.342,1
2005	10.568	2.569,8	7.998,2	4.599,1
BÌNH QUÂN	8.484,0	1.978,18	6.505,6	3.352

TĐTTBQ (%)	22,4	14,77	19,8	25,9
2006	12.342	2.953	9.749	4.966,5
2007	18.346	3.336,8	15.009,2	6.125,9
2008	26.264	3.967,6	22.296,4	7.177,5
2009	31.994	4.639,3	27.304,7	8.765,1
2010	40.727	5.851,2	34.875,8	11.854,5
BÌNH QUÂN	25.934,0	4.149,58	21.847	7.778,0
TĐTTBQ (%)	32,8	17,89	35,0	21,4
2011	42.345	6.720,4	36.624,6	14.979,7
2012	44.284	7.328,1	36.955,9	15.466
2013	46.947	8.540,1	38.406,8	16.817
2014	48.082	9.428	38.654	17.296,6
2015	50.994	10.305	40.689	18.282,6
2016	62.816	15.600	46.816	19.061,9
2017	71.700	21.900	49.800	20.412,6
2018	81.255	24.365	56.890	21.524,7
BÌNH QUÂN (2011 - 2018)	56.057,8	13.023,33	30.604,5	17.979
TĐTTBQ (%) (2011 - 2018)	11,8	19,52	10,0	8,0
BÌNH QUÂN (1990 - 2018)	23.235,2	4.909,01	17.427,3	7.096,1
TĐTTBQ (%) (1990 - 2018)	22,3	22,24	32,9	24,9

Nguồn: Cục thống kê Tp Hải Phòng, Kỷ yếu Hội đồng Nhân dân thành phố

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

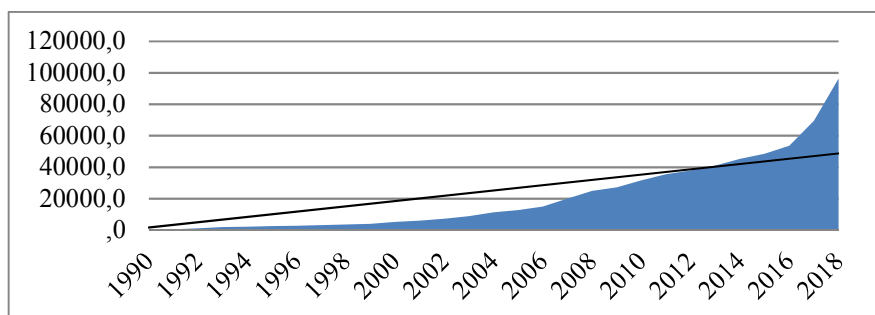
Xét trong giai đoạn 1990 – 2018, tổng vốn đầu tư (VĐT) toàn xã hội đang có xu hướng tăng mạnh, có giá trị thấp nhất vào năm 1990 (528 tỷ đồng) và cao nhất vào năm 2018 (96.436 tỷ đồng), đạt bình quân là 21.332,86 tỷ đồng/năm với TĐTTBQ đạt 20,44%/năm. Xét theo từng giai đoạn, giai đoạn 1990 – 1995 đạt giá trị bình quân thấp nhất (1.414,67 tỷ đồng/năm) nhưng có TĐTTBQ cao nhất trong 05 giai đoạn (35,4%/năm). Nguyên nhân bởi năm 1994 được đánh giá là năm mở đầu một thời kỳ mới của sự phát triển kinh tế -

xã hội, tạo đà cho việc thực hiện vượt mức kế hoạch 05 năm 1991 - 1995 và mục tiêu chiến lược đến năm 2000; Qua đó, đầu tư phát triển từ mọi nguồn vốn tăng rất mạnh. Ngược lại, giai đoạn 2011 – 2018 đạt giá trị bình quân cao nhất (53.404,63 tỷ đồng/năm) nhưng TĐTTBQ thấp nhất (14,94%/năm).

*Bảng 3.12: Tình hình thực hiện chỉ tiêu Tổng Vốn đầu tư toàn xã hội
Tp. Hải Phòng (1990 - 2018) - Đơn vị: Tỷ đồng*

NĂM	VỐN ĐẦU TƯ	NĂM	VỐN ĐẦU TƯ
1990	528	2005	12.706
1991	567	BÌNH QUÂN	9.210,6
1992	998	TĐTTBQ (%)	14,77
1993	1.828	2006	14.826
1994	2.164	2007	20.055
1995	2.403	2008	24.800
BÌNH QUÂN	1.414,67	2009	27.039
TĐTTBQ (%)	35,4	2010	31.654
1996	2.667	BÌNH QUÂN	23.674,8
1997	3.068	TĐTTBQ (%)	19,4
1998	3.519	2011	35.501
1999	4.011	2012	37.931
2000	5.236	2013	40.855
BÌNH QUÂN	3.700,2	2014	45.234
TĐTTBQ (%)	16,86	2015	48.409
2001	6.036	2016	53.500
2002	7.196	2017	69.371
2003	8.851	2018	96.436
2004	11.264	BÌNH QUÂN	53.404,63
		TĐTTBQ (%)	14,94
BÌNH QUÂN			21.332,86
TĐTTBQ (%)			20,44

Nguồn: Cục thống kê Tp Hải Phòng, Kỷ yếu Hội đồng Nhân dân thành phố



Hình 3.15: Biến động chỉ tiêu Vốn đầu tư toàn xã hội Tp Hải Phòng (1990 – 2018)

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

Chỉ tiêu kim ngạch XK trong giai đoạn 1990 – 2018 đang có xu hướng tăng mạnh đạt bình quân 1,34 tỷ USD/năm với TĐTTBQ khá cao 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.

Đối với kim ngạch XK, giai đoạn 1990 - 1995 đạt bình quân thấp nhất (0.06 tỷ USD/năm) nhưng có TĐTTBQ cao nhất (37,16%/năm), nguyên nhân do trong những năm 1989 – 1992, Nghị định 64/HĐBT ngày 10/06/1989 của Hội đồng Bộ trưởng đã khuyến khích XK bằng cách áp dụng các biện pháp miễn giảm các loại thuế, xoá bỏ việc giao chỉ tiêu kế hoạch pháp lệnh cho các doanh nghiệp, xoá bỏ cơ chế kết hối ngoại tệ theo tỷ giá kết toán nội bộ, thiết lập tỷ giá ngoại tệ theo quan hệ cung cầu và giá trị thực của đồng Việt Nam.

Ở các giai đoạn từ 1996 đến 2005, giá trị bình quân tăng dần nhưng TĐTTBQ duy trì ở mức trên 16%/năm đến dưới 20%/năm, chứng minh xu hướng tăng ổn định của giá trị hàng hóa XK trong 29 năm qua, đến giai đoạn 2011 - 2018 thì đạt giá trị bình quân cao nhất (4,29 tỷ USD/năm) và TĐTTBQ đạt 21,9%/năm, nguyên nhân do Việt Nam tham gia các tổ chức quốc tế, năm 2007 là thành viên của WTO; đàm phán FTA song phương với EU, Nhật Bản, Chi Lê được khởi động và thu được những kết quả quan trọng; tháng 12/2008, Hiệp định đối tác kinh tế (EPA) với Nhật Bản được ký kết.

Đối với kim ngạch NK, giai đoạn 1990 - 1995, hàng hóa NK có TĐTTBQ nhanh nhất (đạt 95,01%/năm), bình quân đạt thấp nhất là 0,11 tỷ USD/năm, bên cạnh nguyên nhân như đã phân tích ở mục hàng hóa XK, Nghị định 114/HĐBT năm 1994 làm ra tăng đáng kể số doanh nghiệp trực tiếp kinh doanh XNK - đạt con số 1.200, trong đó ngoài quốc doanh chiếm 13%, đến

tháng 9 năm 1998, tăng lên 2.250 doanh nghiệp, trong đó ngoài quốc doanh chiếm 654 doanh nghiệp. Nhờ vậy, kim ngạch NK thời kỳ này có bước tăng trưởng rõ rệt.

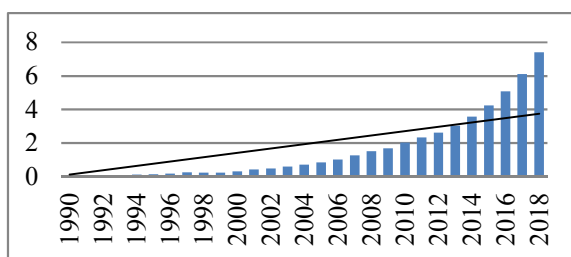
Giai đoạn 1996 – 2000, hàng hóa NK có xu hướng giảm, TĐTTBQ bị âm (- 6,94%/năm), bình quân đạt 0,37 tỷ USD/năm. Nguyên nhân do năm 1999, Chính phủ Việt Nam hạn chế NK những mặt hàng trong nước đã sản xuất đáp ứng đủ nhu cầu, đưa số nhóm mặt hàng quản lý bằng giấy phép từ 09 lên 18 nhóm mặt hàng. Bắt đầu từ năm 2001 đến 2018, hàng hóa NK tăng trưởng ổn định hơn, dao động từ 15,42% - 22,96%/năm. Nguyên nhân do Quyết định số 46/2001/QĐ-TTg ngày 04/4/2001 của Thủ tướng Chính phủ về “*cơ chế quản lý XNK hàng hoá thời kỳ 2001 – 2005*” là một bước tiến lớn trong tự do hoá thương mại, lần đầu tiên tạo cơ chế quản lý XNK minh bạch, ổn định trong thời gian 5 năm; Luật Quản lý ngoại thương, có hiệu lực từ 1/1/2018 quy định về biện pháp quản lý, phát triển hoạt động ngoại thương, giải quyết tranh chấp, tạo điều kiện thuận lợi cho doanh nghiệp hoạch định kế hoạch SXKD.

Bảng 3.13: Tình hình thực hiện chỉ tiêu kim ngạch xuất khẩu Tp Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: tỷ USD

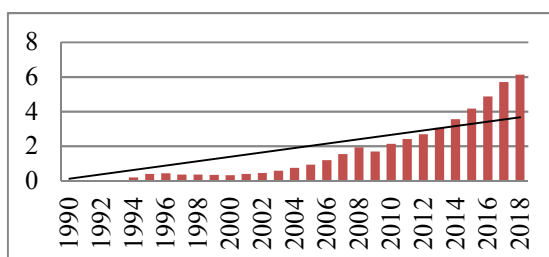
NĂM	GIÁ TRỊ HHXK	NĂM	GIÁ TRỊ HHXK
1990	0,03	2005	0,84
1991	0,03	BÌNH QUÂN	0,61
1992	0,03	TĐPTBQ	19,18
1993	0,04	2006	1,01
1994	0,11	2007	1,26
1995	0,14	2008	1,51
BÌNH QUÂN	0,06	2009	1,68
TĐTTBQ (%)	37,16	2010	2,02
1996	0,17	BÌNH QUÂN	1,50
1997	0,24	TĐTTBQ	18,89
1998	0,23	2011	2,32
1999	0,23	2012	2,62
2000	0,31	2013	3,03
BÌNH QUÂN	0,24	2014	3,57
TĐTTBQ (%)	16,21	2015	4,23

2001	0,42	2016	5,08
2002	0,48	2017	6,10
2003	0,59	2018	7,40
2004	0,71	BÌNH QUÂN	4,29
		TĐTTBQ	21,9
BÌNH QUÂN			1,34
TĐTTBQ (%)			22,6

Nguồn: Cục thống kê Tp Hải Phòng, Kỷ yếu Hội đồng Nhân dân thành phố



Hình 3.16: Biến động kim ngạch XK Tp Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: tỷ USD



Hình 3.17: Biến động kim ngạch NK Tp Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: tỷ USD

Bảng 3.14: Tình hình thực hiện chỉ tiêu kim ngạch nhập khẩu của Tp Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: tỷ USD

NĂM	GIÁ TRỊ HHNK	NĂM	GIÁ TRỊ HHNK
1990	0,01	2005	0,93
1991	0,01	BÌNH QUÂN	0,63
1992	0,02	TĐTTBQ (%)	22,96
1993	0,05	2006	1,20
1994	0,19	2007	1,55
1995	0,40	2008	1,93
BÌNH QUÂN	0,11	2009	1,69
TĐTTBQ (%)	95,01	2010	2,14
1996	0,44	BÌNH QUÂN	1,70
1997	0,37	TĐTTBQ (%)	15,42
1998	0,36	2011	2,41
1999	0,35	2012	2,70
2000	0,33	2013	3,06
BÌNH QUÂN	0,37	2014	3,56
TĐTTBQ (%)	(6,94)	2015	4,17
2001	0,41	2016	4,88

2002	0,46	2017	5,71
2003	0,58	2018	6,12
2004	0,76	BÌNH QUÂN	4,10
		TĐTTBQ (%)	18,1
BÌNH QUÂN			1,38
TĐTTBQ (%)			26,5

Nguồn: Cục thống kê Tp Hải Phòng, Kỷ yếu Hội đồng Nhân dân thành phố
e. Tình hình thực hiện chỉ tiêu vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài

Bảng 3.15: Tình hình FDI (1990 - 2018) – đơn vị: triệu USD

Năm	TỔNG VỐN ĐĂNG KÝ FDI	SỐ DỰ ÁN	TỔNG VỐN FDI THỰC HIỆN
1990	2,8	3	2,0
1991	12,9	4	8,4
1992	337	9	132,9
1993	161,6	2	53,4
1994	354,9	14	127,0
1995	165,3	17	101,4
BÌNH QUÂN	172,42	8,17	70,85
TĐTTBQ (%)	26,06	41,47	19,28
1996	139,7	12	56,3
1997	395,2	21	154,1
1998	10,2	8	9,3
1999	45,6	13	24,0
2000	6,9	6	5,1
BÌNH QUÂN	119,52	12	49,76
TĐTTBQ (%)	(52,86)	(15,91)	(45,14)
2001	35,4	14	14,9
2002	41,5	24	25,1
2003	150,1	42	65,5
2004	111	18	66,9
2005	251,1	34	124,4
BÌNH QUÂN	117,82	26,4	59,56
TĐTTBQ (%)	63,20	24,84	70,32
2006	161,7	37	78,8
2007	299,6	43	115,6
2008	915,1	46	285,3
2009	117,9	18	27,1
2010	79	21	25,5

BÌNH QUÂN	314,66	33	106,46
TĐTTBQ (%)	(16,40)	(13,20)	(24,58)
2011	611,7	30	139,6
2012	1119,1	39	526,9
2013	1884,1	33	196,9
2014	824,1	52	67,8
2015	699,4	55	296,4
2016	2.467	53	967,1
2017	2.486	58	954,6
2018	5.250	60	2.300
BÌNH QUÂN	1.914,0	47,5	680,6
TĐTTBQ (%)	32,7	13,1	48,2
BÌNH QUÂN	527,6	25,4	193,4
TĐTTBQ (%)	30,6	11,9	27,6

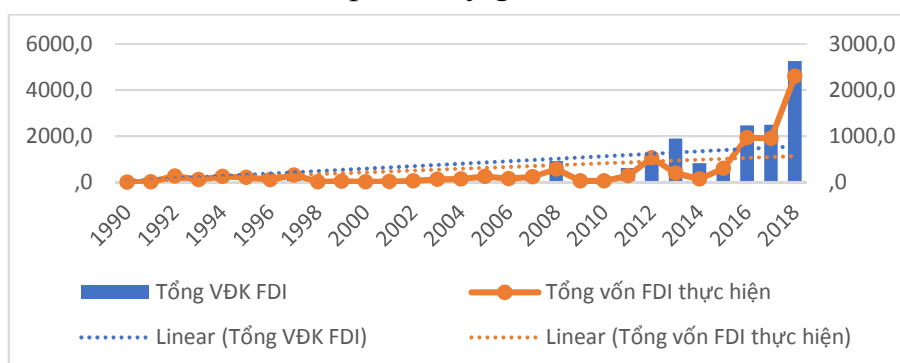
Nguồn: Cục thống kê Tp Hải Phòng, Kỷ yếu Hội đồng Nhân dân thành phố

Tổng vốn đăng ký FDI, số dự án và tổng vốn FDI thực hiện đạt giá trị bình quân trong giai đoạn 1990 – 2018 lần lượt là 527,6 triệu USD/năm, 25,4 dự án/năm và 193,4 triệu USD/năm với TĐTTBQ đạt lần lượt là 30,6%/năm, 11,9 dự án/năm và 27,6%/năm. Hải Phòng là một trong những địa phương thu hút FDI sớm nhất với giá trị tổng Vốn đăng ký FDI tăng hàng năm, đạt giá trị thấp nhất năm 1990 (2,8 triệu USD), đạt giá trị cao nhất năm 2018 (5.250 triệu USD).

Vốn thực hiện mặc dù có giá trị thấp hơn VĐK nhưng có xu hướng tăng (chỉ chiếm 32,45% so với VĐK) với TĐTTBQ chậm hơn so với VĐK. Số dự án FDI vào Hải Phòng có xu hướng tăng mạnh, nhưng có nhiều biến động, thu hút được số dự án cao nhất vào năm 2018 với 60 dự án; trong 29 năm đạt TĐTTBQ là 11,9%/năm – thấp hơn nhiều so với tốc độ tăng của VĐK và vốn thực hiện.

03 chỉ tiêu đều có TĐTTBQ của giai đoạn 1996 – 2000, 2006 – 2010 là âm, nguyên nhân vì FDI chịu tác động của cuộc khủng hoảng tài chính khu vực Đông Nam Á năm 1997, do đó các dự án FDI đầu tư ở Hải Phòng (đặc biệt là các dự án đến từ các nước trong khu vực Châu Á) hoạt động cầm chừng, thu hẹp quy mô sản xuất. Ở giai đoạn 2006 – 2010, chỉ số PCI chỉ đạt ở mức trung bình từ 5 - 6 điểm, tính năng động có điểm thấp nhất (4 điểm), vị trí 48/63 tỉnh, thành, giảm 12 bậc so với 2009, thuộc nhóm trung bình; Bên cạnh đó, Việt Nam vừa vượt qua những khó khăn của năm 2008 như lạm phát cao, thâm hụt thương

mại lớn, thị trường chứng khoán sụt giảm mạnh..., và đối mặt với khủng hoảng tài chính toàn cầu khiến FDI tiếp tục suy giảm.



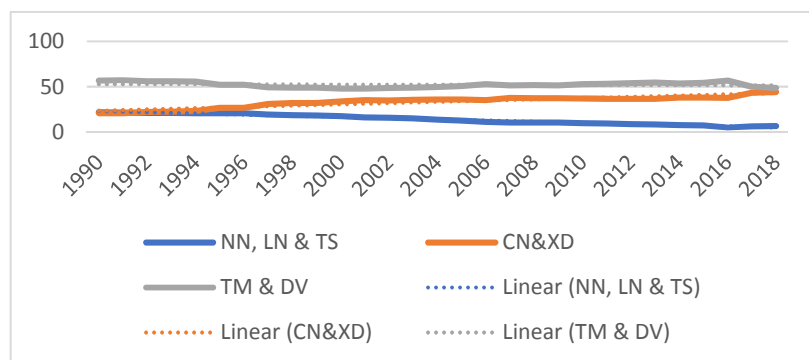
Hình 3.18: Biến động chỉ tiêu Tổng Vốn đăng ký FDI và vốn FDI thực hiện của Tp Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: triệu USD

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

Trong 29 năm qua, nhóm ngành dịch vụ chiếm tỷ trọng nhiều nhất, công nghiệp và xây dựng (CN&XD) chiếm tỷ trọng nhiều thứ 2 và cuối cùng là nông nghiệp, lâm nghiệp và thủy sản (NN, LN&TS) chiếm tỷ trọng thấp nhất trong GRDP của Hải Phòng.

Ở lĩnh vực dịch vụ, có xu hướng giảm rất nhẹ; tỷ lệ đạt cao hơn ở giai đoạn từ 1990 - 1995 dao động từ 52,3% (năm 1995) đến đạt cao nhất 57,35% (năm 1991), sau đó bắt đầu giảm trong giai đoạn (1996 - 2001). 15 năm tiếp theo (2002 - 2016) tỷ trọng của nhóm ngành dịch vụ có xu hướng tăng, đạt giá trị thấp nhất là 48,92% (năm 2002) và cao nhất là 57,0% (năm 2016).

Nguyên nhân do từ năm 2005, thành phố tập trung cao độ triển khai thực hiện Nghị quyết Đại hội X của Đảng, Nghị quyết Đại hội XIII Đảng bộ thành phố và tiếp tục đẩy mạnh thực hiện Nghị quyết số 32-NQ/TW của Bộ Chính trị “về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong thời kỳ CNH - HĐH đất nước”. Hoạt động thương mại phát triển khá nhanh và toàn diện với nhiều trung tâm thương mại hiện đại; hệ thống kho, bãi trung chuyển. Năm 2013, Trung ương tổng kết 10 năm thực hiện Nghị quyết 32 của Bộ Chính trị “về xây dựng và phát triển Hải Phòng trong thời kỳ CNH-HĐH” và ban hành Kết luận 72 đã tạo nền tảng cho sự đột phá của thành phố”. Tuy nhiên, từ năm 2017, tỷ lệ nhóm ngành dịch vụ đang có xu hướng giảm và xét trong giai đoạn 1990 – 2018, lĩnh vực dịch vụ đang có xu hướng giảm nhẹ.



Hình 3.19: Biến động cơ cấu kinh tế GRDP (1990 - 2018) - Đơn vị: %

Lĩnh vực CN&XD, tỷ trọng có xu hướng tăng mạnh từ năm 1997 với 31,2%, tăng dần đến năm 2018 với 44,3%. Nguyên nhân, ngành công nghiệp Hải Phòng chuyển mạnh theo hướng XK với nhiều khu công nghiệp, khu chế xuất như Nomura, Đình Vũ, Vĩnh Niệm, Quán Trữ...; Từ năm 2006 công nghiệp tiếp tục giữ vai trò chủ lực, tập trung phát triển sản phẩm mũi nhọn, hình thành các ngành kỹ thuật cao như sản xuất máy móc thiết bị điện, điện tử; dụng cụ y tế; máy tính... Từng bước hình thành trung tâm công nghiệp đóng tàu, sản xuất kim loại của vùng và cả nước.

Bảng 3.16: Tình hình cơ cấu kinh tế GRDP (1990 - 2018) - Đơn vị: %

NĂM	TỔNG SỐ	CƠ CẤU KINH TẾ		
		NN, LN & TS	CN&XD	DỊCH VỤ
1990	100	22,15	21,01	56,84
1991	100	21,59	21,06	57,35
1992	100	21,47	22,47	56,06
1993	100	21,15	22,73	56,12
1994	100	21,03	23,25	55,72
1995	100	20,90	26,80	52,30
1996	100	20,80	26,90	52,30
1997	100	19,50	31,20	49,30
1998	100	18,78	32,07	49,15
1999	100	18,65	32,09	49,25
2000	100	17,78	34,09	48,13
2001	100	16,56	35,46	47,98
2002	100	15,91	35,16	48,92
2003	100	15,19	35,77	49,04
2004	100	14,03	36,16	49,80
2005	100	12,96	36,24	50,79

2006	100	11,61	35,41	52,98
2007	100	10,60	37,90	51,50
2008	100	10,73	37,50	51,77
2009	100	10,92	37,45	51,63
2010	100	10,01	37,15	52,84
2011	100	9,70	36,92	53,38
2012	100	9,13	36,90	53,97
2013	100	8,53	36,83	54,63
2014	100	8,03	38,34	53,63
2015	100	7,50	38,18	54,32
2016	100	5,30	37,70	57,00
2017	100	6,40	43,40	50,20
2018	100	6,90	44,30	48,80

Nguồn: Cục thống kê Tp Hải Phòng, Kỷ yếu Hội đồng Nhân dân thành phố

Đối lập với xu hướng đang tăng lên của lĩnh vực CN&XD và giảm nhẹ của lĩnh vực dịch vụ; NN, LN&TS có xu hướng giảm mạnh, đạt tỷ trọng cao nhất năm 1990 (22,15%), chiếm 20% GRDP Hải Phòng đến năm 1996, sau đó giảm còn 5,3% trong năm 2016. Nguyên nhân, từ năm 1997 bắt đầu chuyển dịch cơ cấu nông nghiệp, kinh tế nông thôn theo hướng CNH – HĐH, chuyển giao, ứng dụng tiến bộ khoa học, công nghệ, đẩy mạnh dồn điền, đổi thửa. Hải Phòng khẳng định rõ hơn là trung tâm sản xuất giống thủy - hải sản ở miền Bắc.

3.2.2.3. Đánh giá sự phát triển về mặt hiệu quả

a. Đánh giá chỉ tiêu GRDP BQ/người

Bảng 3.17: Tình hình GRDP BQ/người - Đơn vị: triệu đồng/người

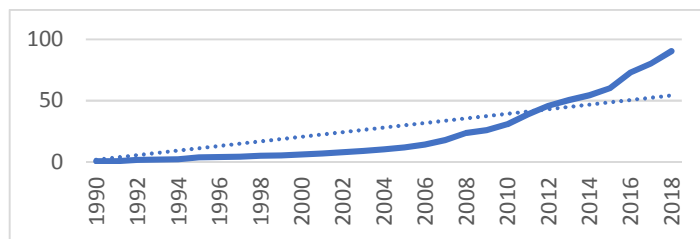
NĂM	GRDP BQ/ người	NĂM	GRDP BQ/ người
1990	2,35	2005	12,05
1991	2,58	BÌNH QUÂN	9,28
1992	2,69	TĐTTBQ (%)	14,21
1993	2,98	2006	14,28
1994	2,38	2007	17,8
1995	3,82	2008	23,65
BÌNH QUÂN	2,8	2009	26,06
TĐTTBQ (%)	10,2	2010	30,83
1996	4,21	BÌNH QUÂN	22,52
1997	4,55	TĐTTBQ (%)	20,67

1998	5,1	2011	33,84
1999	5,47	2012	36,12
2000	6,2	2013	38,28
BÌNH QUÂN	5,11	2014	47,6
TĐTTBQ (%)	10,17	2015	51,99
2001	6,98	2016	58,47
2002	7,92	2017	66,1
2003	8,96	2018	76,23
2004	10,48	BÌNH QUÂN	51,08
		TĐTTBQ (%)	19,85
BÌNH QUÂN			21,03
TĐTTBQ (%)			13,23

Nguồn: Cục thống kê Tp Hải Phòng, Kỷ yếu Hội đồng Nhân dân thành phố

GRDP BQ/người của Tp Hải Phòng đang có xu hướng tăng dần trong giai đoạn 1990 – 2018 đạt giá trị bình quân 21,03 triệu đồng/người/năm với TĐTTBQ đạt 13,23%/năm. Giai đoạn 1990 - 1995, GRDP BQ/người là 2,8 triệu đồng/người/năm với TĐTTBQ cao nhất, đạt 10,2%/năm - nguyên nhân do tháng 6 năm 1991, Đại hội Đảng lần thứ VII khẳng định nhiệm vụ trung tâm của xây dựng cơ sở vật chất của chủ nghĩa xã hội ở Việt Nam là "*Phát triển nền kinh tế hàng hóa nhiều thành phần theo định hướng xã hội chủ nghĩa, vận hành theo cơ chế thị trường có sự quản lý của nhà nước*" đã làm thay đổi toàn diện nền kinh tế.

TĐTTBQ của các giai đoạn tiếp theo duy trì ổn định ở mức bình quân 10,17% - 20,67%/năm, cụ thể giai đoạn 1996 - 2000 (10,17%/năm), 2001 - 2005 (14,21%/năm), 2006 – 2010 (20,67%/năm). Giai đoạn 2011 – 2018 (TĐTTBQ 19,85%/năm), Việt Nam nói chung và Tp Hải Phòng nói riêng bị tác động sâu sắc của cuộc khủng hoảng kinh tế toàn cầu bắt nguồn từ Mỹ. Kinh tế vĩ mô thiếu ổn định, lạm phát ở mức cao, Chính phủ thực hiện chính sách thắt chặt tiền tệ, cắt giảm đầu tư công, khủng hoảng xảy ra tại các tập đoàn kinh tế chủ lực như Vinashin, Vinaline... khiến nhiều ngành kinh tế mũi nhọn của Hải Phòng gặp rất nhiều khó khăn. Do đó, tốc độ tăng trưởng GRDP BQ/người giảm. Tuy nhiên, từ năm 2015, GRDP BQ/người của Hải Phòng đã dần phục hồi do thu hút, huy động được nguồn lực lớn từ các nhà đầu tư trong và ngoài nước, đó là Vingroup, SunGroup, Aeon, LG.

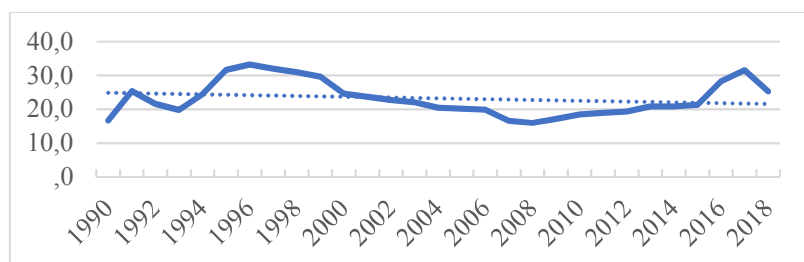


Đơn vị: triệu đồng/người/năm

Hình 3.20: Biến động GRDP BQ/người (1990 – 2018)

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. Nguyên nhân bởi TĐTTBQ của tổng thu nội địa ở hầu hết các giai đoạn đều thấp hơn TĐTTBQ của vốn đầu tư toàn xã hội (trừ giai đoạn 1990 – 1995 đạt 35,2%/năm, 2011 – 2018 đạt 11,45%/năm) và xét trong giai đoạn 29 năm từ 1990 – 2018, TĐTTBQ của tổng thu nội địa (20,5%/năm) cũng thấp hơn của vốn đầu tư (20,8%/năm).



Hình 3.21: Biến động tổng thu nội địa/vốn đầu tư của Tp Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: %

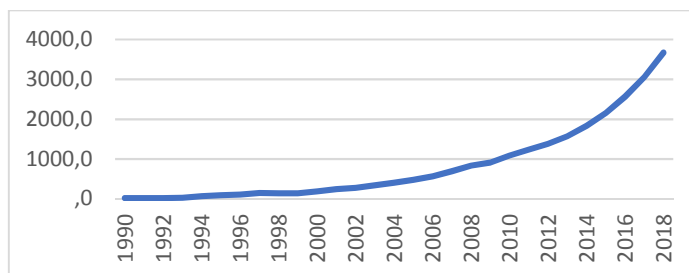
Bảng 3.18: Tỷ suất Thu nội địa trên Vốn đầu tư của Tp. Hải Phòng (1990 - 2018)

NĂM	THU NỘI ĐỊA (tỷ đồng)	VĐT (tỷ đồng)	TỶ SUẤT THU NỘI ĐỊA/VĐT (%)
1990	88,0	528	16,67
1991	144,0	567	25,40
1992	216,0	998	21,64
1993	363,0	1.828	19,86
1994	528,0	2.164	24,40
1995	760,2	2.403	31,64
1996	885,8	2.667	33,21
1997	980,7	3.068	31,97
1998	1.090,6	3.519	30,99

1999	1.189,3	4.011	29,65
2000	1.290,4	5.236	24,64
2001	1.427,8	6.036	23,65
2002	1.633,6	7.196	22,70
2003	1.953,0	8.851	22,07
2004	2.306,7	11.264	20,48
2005	2.569,8	12.706	20,23
2006	2.953,0	14.826	19,92
2007	3.336,8	20.055	16,64
2008	3.967,6	24.800	16,00
2009	4.639,3	27.039	17,16
2010	5.851,2	31.654	18,48
2011	6.720,4	35.501	18,93
2012	7.328,1	37.931	19,32
2013	8.540,1	40.855	20,90
2014	9.428,0	45.234	20,84
2015	10.305	48.409	21,29
2016	15.600	53.500	29,16
2017	21.900	69.371	31,57
2018	24.365	96.436	25,27

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

Kim ngạch XK/người ở giai đoạn 1990 – 2018 đang có xu hướng tăng khá mạnh đạt bình quân 706,3 USD/người, TĐTTBQ đạt 22,2%/năm, nguyên nhân bởi TĐTTBQ của kim ngạch XK (22,6%/năm) cao hơn TĐTTBQ của dân số (0,995%/năm). Thể hiện rằng, mỗi người dân Tp Hải Phòng tạo ra được số USD hàng hóa XK đang càng ngày càng cao, nghĩa là chất lượng lao động của mỗi người dân Hải Phòng đang tăng đáng kể.



Hình 3.22: Biến động chỉ tiêu kim ngạch XK/người của Tp Hải Phòng (1990 – 2018)

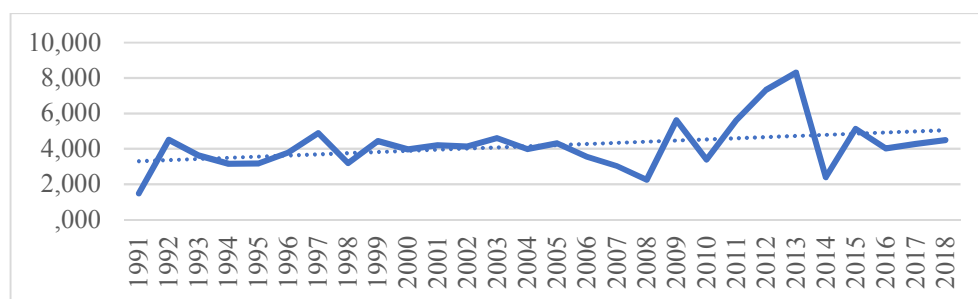
Bảng 3.19: Tình hình kim ngạch XK/người của Tp Hải Phòng (1990 – 2018)

NĂM	DÂN SỐ (người)	GIÁ TRỊ HHXK (USD)	GIÁ TRỊ HHXK/NGƯỜI (USD/người)
1990	1.523.700	30.000.000	19,69
1991	1.540.900	30.000.000	19,47
1992	1.557.900	30.000.000	19,26
1993	1.574.800	40.000.000	25,40
1994	1.591.600	110.000.000	69,11
1995	1.608.200	140.000.000	87,05
1996	1.625.000	170.000.000	104,62
1997	1.641.900	240.000.000	146,17
1998	1.659.500	230.000.000	138,60
1999	1.676.700	230.000.000	137,17
2000	1.691.500	310.000.000	183,27
2001	1.708.600	420.000.000	245,82
2002	1.725.300	480.000.000	278,21
2003	1.741.000	590.000.000	338,89
2004	1.757.800	710.000.000	403,91
2005	1.773.400	840.000.000	473,67
2006	1.789.100	1.010.000.000	564,53
2007	1.806.500	1.260.000.000	697,48
2008	1.824.100	1.510.000.000	827,81
2009	1.840.400	1.680.000.000	912,85
2010	1.857.800	2.020.000.000	1.087,31
2011	1.879.800	2.320.000.000	1.234,17
2012	1.904.100	2.620.000.000	1.375,98
2013	1.925.200	3.030.000.000	1.573,86
2014	1.946.000	3.570.000.000	1.834,53
2015	1.963.300	4.230.000.000	2.154,54
2016	1.980.800	5.080.000.000	2.564,62
2017	1.997.100	6.100.000.000	3.054,43
2018	2.013.800	7.400.000.000	3.674,64
BÌNH QUÂN	706,3		
TĐTTBQ (%)	22,2		

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 xoá đói giảm nghèo, đảm bảo an sinh xã hội.

Chỉ tiêu này biến động mạnh từ năm 1991 (1,48) sang 1992 (4,51), từ 1994 (3,15) sang 1995 (5,82), từ 2011 (5,61) sang 2012 (7,34), từ năm 2014 (2,39) sang 2015 (5,13) do tốc độ gia tăng của VĐT năm 1992, 1995, 2012, 2015 tăng nhanh hơn tốc độ tăng của hiệu số giữa GRDP năm 1992, 1995, 2012, 2015 và GRDP của năm trước đó (theo công thức tính ICOR).



Hình 3.23: Biến động chỉ tiêu hiệu quả sử dụng vốn đầu tư của Tp. Hải Phòng (1990 - 2018)

Bảng 3.20: Hiệu quả sử dụng vốn đầu tư của Tp. Hải Phòng (1990 - 2018)

NĂM	TỔNG VĐT (tỷ đồng)	GRDP (tỷ đồng)	ICOR (lần)
1990	528	3.587,6	-
1991	567	3.969,8	1,48
1992	998	4.191,3	4,51
1993	1.828	4.694,4	3,63
1994	2.164	5.382,1	3,15
1995	2.403	6.138,6	5,82
1996	2.667	6.843,6	6,62
1997	3.068	7.470,1	5,85
1998	3.519	8.469,8	3,52
1999	4.011	9.169,2	5,73
2000	5.236	10.487,1	3,97
2001	6.036	11.922,4	4,21

2002	7.196	13.666,9	4,12
2003	8.851	15.593,5	4,59
2004	11.264	18.423,1	3,98
2005	12.706	21.371,5	4,31
2006	14.826	25.548,8	3,55
2007	20.055	32.153,3	3,04
2008	24.800	43.137,9	2,26
2009	27.039	47.959,3	5,61
2010	31.654	57.284,10	3,39
2011	35.501	63.615,20	5,61
2012	37.931	68.782,80	7,34
2013	40.855	73.699,79	8,31
2014	45.234	92.644,2	2,39
2015	48.409	102.073,6	5,13
2016	53.500	115.824,1	4,01
2017	69.371	132.051	4,28
2018	96.436	153.509	4,49

3.2.3. Đánh giá chung tình hình phát triển kinh tế Tp cảng Hải Phòng

Qua phân tích, đánh giá 04 đặc điểm phát triển kinh tế, 07 chỉ tiêu kết quả và 04 chỉ tiêu hiệu quả, các chỉ số đưa đến một số các kết luận như sau:

Thứ nhất, Tp Hải Phòng có đặc điểm địa lý, tự nhiên rất thuận lợi - có đủ điều kiện trở thành trung tâm công nghiệp, cảng biển lớn nhất phía Bắc Việt Nam, đồng thời cũng là trung tâm kinh tế, văn hoá, y tế, giáo dục, khoa học, thương mại, công nghệ và an ninh, quốc phòng của Vùng duyên hải Bắc Bộ, là thành phố lớn thứ 3 cả nước, lớn thứ 2 miền Bắc sau Hà Nội.

Thứ hai, về truyền thống lịch sử - Hải Phòng là vùng đất in đậm dấu ấn chống ngoại xâm trong suốt quá trình lịch sử 4000 năm của dân tộc Việt Nam, đây chính là tiềm năng quan trọng để phục vụ phát triển du lịch, làm nền tảng để Hải Phòng trở thành một địa danh du lịch nổi tiếng trong nước và quốc tế.

Thứ ba, về văn hoá xã hội - có những bước tiến nổi bật về quy mô trường lớp và chất lượng chuyên môn - đứng trong top đầu cả nước về các hoạt động giáo dục, là địa phương duy nhất trên cả nước liên tục 21 năm có học sinh giỏi

quốc tế và khu vực; là một trong số các tỉnh, thành phố có tỷ lệ hộ nghèo giảm nhanh nhưng tỷ lệ giảm hộ nghèo chưa bền vững, nguy cơ tái nghèo vẫn ở mức cao – là nguy cơ của tệ nạn xã hội và tình hình xã hội bất ổn gia tăng.

Thứ tư, đa số các chỉ tiêu phát triển kinh tế của Tp Hải Phòng xét trong giai đoạn 1990 – 2018 đang có xu hướng tăng. Trong đó, TĐTTBQ đạt kết quả như sau: GRDP 14,4%/năm, bình quân GRDP đạt 38.042 tỷ đồng/năm; biến động cơ cấu GRDP đang trong xu hướng tích cực nhưng chưa thực sự rõ nét; Giá trị HHXK 22,6%/năm, bình quân đạt 1,34 tỷ USD/năm; Giá trị HHNK 26,5%/năm, bình quân đạt 1,38 tỷ USD/năm; Thu NSNN trên địa bàn 22,3%/năm; Chi NSNN trên địa bàn 24,9%/năm. Về các chỉ tiêu hiệu quả, TĐTTBQ GRDP BQ/người, giá trị HHXK/người, hệ số ICOR đang có xu hướng tăng, tỷ suất thu nội địa/vốn đầu tư có xu hướng giảm khá mạnh.

*Bảng 3.21: Tổng hợp đánh giá tình hình phát triển kinh tế của
Thành phố Hải Phòng (1990 – 2018)*

1, Đặc điểm địa lý và tự nhiên
- Tổng diện tích của thành phố Hải Phòng là 1.519 km², bao gồm huyện đảo Cát Hải và Bạch Long Vĩ; - Đồi núi chiếm 15% diện tích; - Bờ biển Hải Phòng dài trên 125 km²; - Sông ngòi khá nhiều, mật độ trung bình từ 0,6 - 0,8 km/1 km²; - Có 15 đơn vị hành chính trực thuộc, gồm 07 quận.
2, Đặc điểm văn hóa xã hội
- Về giáo dục và đào tạo: có những bước tiến nổi bật về quy mô trường lớp và chất lượng chuyên môn - đứng trong top đầu cả nước về các hoạt động giáo dục; - Là địa phương duy nhất trên cả nước liên tục 21 năm có học sinh giỏi quốc tế và khu vực; - Về giải quyết việc làm và xoá đói giảm nghèo: tỷ lệ hộ nghèo giảm nhanh, tỷ lệ giảm hộ nghèo chưa bền vững, nguy cơ tái nghèo vẫn ở mức cao.

3, Đặc điểm kinh tế			
Các chỉ tiêu kết quả:			
Chỉ tiêu	TĐTTBQ (%)	Giá trị bình quân	Xu hướng
GRDP	14,4	38.042 tỷ đồng/năm	Tăng
Hàng hóa xuất khẩu	22,6	1,34 tỷ USD/năm	Tăng
Hàng hóa nhập khẩu	26,5	1,38 tỷ USD/năm	Tăng
Thu NSNN	22,3	23.235,2 tỷ đồng/năm	Tăng
Chi NSNN	24,9	7.096,1 tỷ đồng/năm	Tăng
Vốn đầu tư toàn xã hội	20,44	21.332,86 tỷ đồng/năm	Tăng
Vốn đăng ký FDI	30,6	527,6 triệu USD/năm	Tăng
Vốn thực hiện FDI	27,6	193,4 triệu USD/năm	Tăng
Các chỉ tiêu hiệu quả:			
Chỉ tiêu	TĐTTBQ (%)	Giá trị bình quân	Xu hướng
GRDP BQ/người	13,23	21,03 triệu đồng/người/năm	Tăng
Giá trị HHXK/người	22,2	706,3 USD/người	Tăng mạnh
Biến động cơ cấu GRDP	NN, LN & TS		Giảm
	CN & XD		Tăng
	Dịch vụ		Giảm rất nhẹ
Tỷ suất Thu nội địa/Vốn đầu tư			Giảm mạnh
Hiệu quả sử dụng vốn đầu tư (hệ số ICOR)			Tăng

Nhìn chung, xét trong giai đoạn từ năm 1990 đến 2018, còn một số hạn chế trong quá trình phát triển của Tp Hải Phòng đó là tình trạng bỏ sót, thất thoát nguồn thu; 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 và có sự chênh lệch khá lớn

giữa đô thị và nông thôn..., 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, nhất là đối với cộng đồng doanh nghiệp vừa và nhỏ.

Nhưng xét tổng thể, hầu hết các chỉ tiêu kinh tế chủ yếu đều đạt mức tăng trưởng cao, hoàn thành và hoàn thành vượt mức kế hoạch; 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

3.3.1. Yếu tố ảnh hưởng đến sự phát triển Cảng Hải Phòng

3.3.1.1. Yếu tố vị trí địa lý, kết cấu hạ tầng

a. Ưu điểm

Cảng Hải Phòng có lịch sử hình thành lâu đời, được chú trọng đầu tư mở rộng từ rất sớm, luôn đóng vai trò là cửa ngõ ra biển lớn nhất của miền Bắc, gắn với từng bước thăng trầm lịch sử phát triển của TP Hải Phòng, trong đó có CTCP Cảng Hải Phòng được người Pháp xây dựng năm 1874, được nối liền với Vân Nam, Trung Quốc bằng đường xe lửa. Từ năm 1939, cảng đã thực hiện 23% khối lượng vận chuyển xuất nhập khẩu của xứ Đông Dương; năm 2015 chiếm khoảng 70% số lượng hàng hóa thông qua của nhóm cảng biển phía Bắc.

Tháng 4 năm 2013, Thủ tướng Chính phủ khởi công Dự án xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng, có thể tiếp nhận tàu có trọng tải đến 100.000 tấn và trở thành một trong hai cảng nước sâu có thể tiếp nhận tàu cỡ lớn nhất Việt Nam hiện nay. Theo đó, Thủ tướng Chính phủ cho phép Vinalines thông qua Cảng Hải Phòng đầu tư xây dựng 02 bến cảng container số 3 và 4 với kinh phí hơn 7.000 tỷ đồng - là bước tiến chiến lược để Vinalines kì vọng đảm nhận 30% SLHHTQ cảng biển Việt Nam năm 2020, góp phần thực hiện Chiến lược

biển Việt Nam đến năm 2020, với mục tiêu đưa Việt Nam trở thành quốc gia mạnh về biển.

b. Hạn chế

Tuyến luồng Hải Phòng có chiều dài khá lớn nằm trên tuyến sông Cấm, Bạch Đằng ra cửa biển Nam Triệu, tốc độ sa bồi lớn, độ sâu luồng không đồng đều, gây khó khăn trong việc lập kế hoạch điều động tàu ra, vào cảng, hạn chế khả năng thu hút tàu trọng lớn, đồng thời làm tăng chi phí làm hàng, ảnh hưởng lịch trình khai thác của chủ tàu, chủ hàng.

Quy hoạch cơ sở hạ tầng của thành phố về cảng biển xét trong dài hạn còn manh mún mặc dù những năm gần đây, Hải Phòng phát triển đột biến về sản lượng, số lượt tàu; song với 44 bến cảng, hệ thống cảng hiện nay không phát huy được hết lợi thế quy mô để phát triển và hiện đại hóa... Bên cạnh đó, trải qua biến thiên của thời gian, bồi lấp của sông Cấm và sự mở rộng không gian đô thị của Tp Hải Phòng, những bến cảng ban đầu của Hải Phòng hiện không phù hợp với sự phát triển của cảng.

Ngoại trừ một số bến cảng như Chùa Vẽ, Đĩnh Vũ, Tân Vũ và một số bến cảng mới xây dựng (Nam Hải Đình Vũ, Vip Green Port) được đầu tư thiết bị tương đối hiện đại, công suất lớn, cơ bản đáp ứng nhu cầu hiện tại; còn lại hầu hết các bến sử dụng trang thiết bị bốc xếp thông thường, chưa áp dụng công nghệ hiện đại trong điều hành quá trình bốc xếp, bảo quản, giao nhận hàng hóa,...

Hiện nay, năng suất bình quân giải phóng tàu của Cảng Hải Phòng nhìn chung thấp so với yêu cầu và mặt bằng chung của khu vực và rất thấp so với Tổng Công ty Tân cảng Sài Gòn, cho thấy trình độ công nghệ, trang thiết bị xếp dỡ của Cảng Hải Phòng còn hạn chế, nhất là hệ thống trang thiết bị xếp dỡ tuyến tiền phương, đã ảnh hưởng lớn đến chất lượng dịch vụ và hiệu quả kinh doanh khai thác cảng; đồng thời làm gia tăng chi phí cho các hãng tàu vì thời gian tàu nằm cảng kéo dài.

3.3.1.2. Yếu tố về tổ chức khai thác kinh doanh

a. Ưu điểm

Từ tháng 11 năm 2014, Cảng Hải Phòng chính thức triển khai cơ chế “một cửa” quốc gia - một bước tiến quan trọng trong quá trình hiện đại hóa và cải cách thủ tục hành chính được Ban chỉ đạo quốc gia về cơ chế “một cửa”

ASEAN và cơ chế “một cửa” quốc gia đặc biệt quan tâm. Việc triển khai có những bước khởi đầu hiệu quả bắt đầu với 03 yêu cầu cốt lõi của cải cách thủ tục hành chính, đó là giảm thời gian, giảm thủ tục và giảm chi phí.

Từ năm 2011 - 2018, tổng lượng hàng hóa thông qua các Cảng Hải Phòng tăng trưởng khá mạnh, đạt 15,11% nhờ các dự án lớn như LG Electronics Vietnam, nhà máy lốp xe Bridgestone, nhà máy sản xuất đất hiếm Shin Etsu. Đến cuối năm 2018, sản lượng hàng hóa qua cảng đạt 109,01 triệu tấn và sẽ tiếp tục tăng. Vì vậy, UBND thành phố đang chuẩn bị di dời 12 cầu cảng thuộc CTCP Cảng Hải Phòng ra khỏi nội đô.

Một trong những nhiệm vụ chính trị trọng tâm của cảng biển khu vực Hải Phòng tập trung nguồn lực triển khai dự án đầu tư 02 bến container số 3, 4 thuộc cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng nhằm giữ được thị phần và giữ được các khách hàng container lớn. Theo đó, phát triển cảng biển Hải Phòng ra cảng Lạch Huyện là một xu hướng tất yếu.

b. Hạn chế

Dịch vụ logistics bước đầu phát huy vai trò, nhưng chưa tạo thành chuỗi khép kín, hiệu quả dịch vụ thấp. Các loại hình dịch vụ cảng biển, đặc biệt là dịch vụ tạo giá trị gia tăng, quy mô hầu hết còn nhỏ lẻ và manh mún, mặc dù tiềm năng phát triển ở lĩnh vực này tương đối lớn. Các dịch vụ cho tàu biển như: cung ứng thực phẩm, nước ngọt, nhiên liệu, vật tư, sửa chữa, phục vụ nhu cầu khác của thuyền viên; dịch vụ gia tăng đối với hàng hóa như giao nhận, kiểm đếm, lưu kho bãi, vận chuyển, chưa được quan tâm đúng mức.

Hiện nay, việc di dời cảng Hoàng Diệu là vấn đề không đơn giản vì đây tiền thân là cảng có vị trí thuận lợi, hạ tầng đồng bộ, là cơ sở sản xuất chiếm tỉ trọng doanh thu và sản lượng rất lớn của Cảng Hải Phòng, cũng là nơi tạo việc làm cho hơn 2.000 công nhân cảng. Theo đánh giá của Bộ Giao thông vận tải, đây là bến cảng có giá thành vận tải hàng hóa thấp nhất trong các cảng hiện nay tại Hải Phòng, đóng vai trò quan trọng trong phát triển kinh tế - xã hội của khu vực khi 52% lượng hàng tổng hợp và 73% hàng nhập khẩu của khu vực thông qua bến cảng này.

Bên cạnh đó, Bộ Giao thông vận tải đề xuất di dời cảng Hoàng Diệu theo phương án chuyển đổi công năng một phần bến cảng Chùa Vẽ để tiếp nhận

hàng hóa tổng hợp dịch chuyển từ bến cảng Hoàng Diệu, phần còn lại phân bổ về các cảng tổng hợp, container hiện hữu trên sông Cấm. Tuy nhiên, điều này gây khó khăn tới hoạt động sản xuất kinh doanh của cảng Chùa Vẽ - một cảng vốn được thiết kế chuyên dụng làm hàng container. Trong khi đó, cảng Chùa Vẽ được xây dựng từ những năm 90 thế kỷ trước với chức năng chuyên dụng bốc xếp container bằng nguồn vốn vay ODA của Nhật Bản và hiện vẫn đang phải trả nợ. Song, đến nay cảng Chùa Vẽ đã bộc lộ bất cập về quy mô và cơ sở hạ tầng, lạc hậu về công nghệ xếp dỡ.

Cầu Hoàng Văn Thụ được khởi công ngày 06/01/2017, hướng tuyến cầu cắt qua cầu cảng số 10, 11 và ảnh hưởng đến hoạt động của bến cảng số 09 của cảng Hoàng Diệu. Cảng Hải Phòng đã phải tạm ngừng khai thác 03 cầu cảng này để phục vụ thi công cầu Hoàng Văn Thụ. Thời gian tới, Tp Hải Phòng tiếp tục đầu tư xây dựng tiếp cầu Nguyễn Trãi bắc qua sông Cấm và trực tiếp ảnh hưởng, gây hạn chế về tĩnh không tại vị trí cầu cảng số 1, 2, 3 của bến cảng Hoàng Diệu; đồng thời, các cầu cảng còn lại của cảng Hoàng Diệu không thể tiếp tục khai thác theo năng lực thiết kế.

Áp lực cạnh tranh tại khu vực Hải Phòng là rất lớn khi có đến 39 doanh nghiệp kinh doanh cảng tại Hải Phòng như Vinalines, Tân Cảng Sài Gòn, Cảng Hải Phòng, Gemadept, VSC,... Đặc biệt, với vị trí cảng nội đô, các doanh nghiệp phải thường xuyên sử dụng xe container để vận chuyển hàng, gây quá tải giao thông trên tuyến. Như vậy, với quy mô mạnh mẽ như hiện nay, các cảng biển này đã gây áp lực vượt ngưỡng lên hệ thống giao thông toàn thành phố.

3.3.1.3. Yếu tố về nhân lực

a. Ưu điểm

Cảng biển khu vực Hải Phòng là một trong những địa chỉ đầu tiên của Việt Nam có giai cấp công nhân xuất hiện, chọn ngày 24 tháng 11 hàng năm là ngày truyền thống “Đoàn kết - Kiên cường - Sáng tạo” của công nhân Cảng Hải Phòng; là nơi thành lập đảng bộ đầu tiên của Tp Hải Phòng, vinh dự được Đảng và Nhà nước trao tặng nhiều danh hiệu cao quý.

Những thành tích về kết quả hoạt động sản xuất kinh doanh trong thời gian qua là kết quả của quá trình sử dụng lao động phù hợp từng điều kiện sản

xuất; đặc biệt đề cao chăm sóc người lao động; tạo thu nhập ổn định với các cơ chế ưu đãi hỗ trợ lao động rõ ràng.

Về chất lượng nguồn lao động, đầu tư nguồn nhân lực là mục tiêu hàng đầu của cảng Hải Phòng để thúc đẩy phát triển sản xuất kinh doanh. Lao động được đào tạo bài bản, phù hợp xu thế mới, lao động cũ và mới 100% đều qua thi tuyển. Thời gian tới, cảng Hải Phòng được đặc biệt quan tâm đầu tư điều kiện làm việc của người lao động, nhằm tăng năng suất lao động và tăng cường sự gắn bó người lao động với cảng. Nhìn chung, lao động được đánh giá có đủ trình độ đáp ứng sự phát triển ngày càng nhanh và mạnh của cảng.

b. Hạn chế

Đề án di dời bến cảng Hoàng Diệu thuộc cảng Hải Phòng với việc di dời 03 cầu cảng đầu tiên (số 01, 02, 03) bắt đầu từ quý I/2020; các cảng còn lại từ quý III/2020 theo hướng dịch chuyển hàng hóa tiếp nhận sang cảng Chùa Vẽ và các cảng hiện hữu trên sông Cấm. Trong khi đó, Cảng Hoàng Diệu là khu cảng tổng hợp lớn nhất miền Bắc, có lịch sử trên 144 năm - gây khó khăn trong việc giải quyết việc làm của gần 2.000 lao động, đang ảnh hưởng tâm lý người lao động, giảm hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh.

Cảng Hải Phòng có tỷ lệ lao động lành nghề cao, song đội ngũ công nhân lành nghề thợ bậc cao chỉ chiếm từ 20 đến 30% - là một trong những nguyên nhân của việc cảng chưa phát huy hết tiềm năng lợi thế hiện có.

3.3.1.4. Yếu tố về cơ chế chính sách Nhà nước

a. Ưu điểm

Để đáp ứng yêu cầu hội nhập phát triển, trong Quyết định 1037/QĐ-TTg năm 2014 của Thủ tướng Chính phủ về “*Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng 2030*” xác định cảng Hải Phòng là 1 trong 2 cảng cửa ngõ quốc tế ở Việt Nam, “*tập trung xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế tại Hải Phòng tiếp nhận được trọng tải đến 100.000 tấn hoặc lớn hơn, đủ năng lực để có thể kết hợp vai trò trung chuyển container quốc tế,...*”; “*Cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng thuộc loại cảng IA*”; “*các luồng chính cần tập trung đầu tư xây dựng, cải tạo, nâng cấp có luồng vào cảng Hải Phòng với trọng điểm là đoạn luồng vào khu bến Lạch Huyện,...*” [26].

Tại Quyết định số 276/QĐ-TTg năm 2017, “*Phê duyệt chiến lược, kế hoạch đầu tư phát triển và kế hoạch sản xuất kinh doanh 05 năm giai đoạn 2016 – 2020 của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam giai đoạn 2016 - 2020*”. Theo đó, “*Dự án đầu tư xây dựng cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng...có quy mô 02 bến container và tổng hợp, có thể tiếp nhận tàu với sức chở đến 8.000 TEU; ...đưa cảng vào khai thác sử dụng trong quý IV năm 2019*” [27]. Nghĩa là, việc di dời cảng Hoàng Diệu ra cảng Chùa Vẽ và cảng Chùa Vẽ ra cảng Lạch Huyện là hoàn toàn phù hợp quy hoạch phát triển Tp Hải Phòng và quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đã được Chính phủ phê chuẩn.

Về việc di dời cảng Hoàng Diệu, quan điểm của Bộ Giao thông vận tải là ưu tiên cho CTCP Cảng Hải Phòng đầu tư một số bến cảng mới tại Lạch Huyện, đảm nhận lượng hàng theo quy hoạch, bù đắp năng lực thông qua và bảo đảm nguồn thu khi bến cảng Chùa Vẽ chuyển đổi công năng. Trước mắt, đề nghị Thủ tướng Chính phủ phê duyệt chủ trương đầu tư dự án xây dựng bến số 3, 4 tại cảng cửa ngõ quốc tế Hải Phòng. Quỹ đất sau khi di dời được đấu giá công khai theo quy định, tạo nguồn hỗ trợ tái đầu tư cho Cảng.

Sự lãnh đạo, quản lý của Đảng và Nhà nước thông qua những công cụ chính sách nêu trên đã tạo môi trường thuận lợi và thúc đẩy sản xuất kinh doanh của cảng biển khu vực Hải Phòng ngày càng phát triển mạnh mẽ.

b. Hạn chế

Tổ chức bộ máy quản lý, theo dõi công tác quy hoạch trong các cơ quan nhà nước nói chung và tại thành phố Hải Phòng nói riêng chưa hợp lý, thiếu cơ chế phối hợp giữa quy hoạch phát triển cảng biển và quy hoạch của các ngành khác. Đội ngũ cán bộ trực tiếp làm công tác quy hoạch ít về số lượng, thiếu về kiến thức và kinh nghiệm thực tế.

Chất lượng công tác quy hoạch cảng thấp, chưa đáp ứng yêu cầu ngày càng cao của thực tế hoạt động SXKD. Cảng Lạch Huyện sẽ có những yếu điểm của cảng nước sâu đầu tiên tại miền Bắc (*cảng Cái Lân*) đó là thiếu các chân hàng và quan hệ với các hãng tàu. Đối với Lạch Huyện, đặc biệt khó khăn hơn bởi hệ thống giao thông đường sắt, bộ, thủy nội địa kết nối với cảng; hệ thống hậu cần thu gom hàng khó phục vụ được tàu tải trọng 100.000 tấn. Như vậy,

cảng Lạch Huyện được dự đoán trước mắt có lẽ là hoàn thành nhiệm vụ chính trị được giao, hơn là kỳ vọng SXKD có lãi.

3.3.2. Những yếu tố ảnh hưởng đến phát triển kinh tế Tp Hải Phòng

3.3.2.1. Yếu tố vị trí địa lý, kết cấu hạ tầng

a. Ưu điểm

Hải Phòng được đánh giá là một trong những cửa ngõ giao thông quan trọng của vùng đông bắc Bắc Bộ từ trước thế kỷ XIX. Trong giai đoạn 1883 - 1885, người Pháp ở Đông Dương có ý kiến khác nhau trong việc chọn Hải Phòng là vị trí cửa ngõ thương mại ở Miền Bắc, nhưng cuối cùng Hải Phòng vẫn được chọn bởi “*đây là thành phố cửa ngõ đường sông của Miền Bắc*”.

Hải Phòng ngày nay có 07 quận và 06 huyện ngoại thành và 02 huyện đảo. Về ranh giới hành chính, Hải Phòng nằm ở vị trí giao lưu thuận lợi với các tỉnh trong nước và quốc tế thông qua hệ thống giao thông đường bộ, đường sắt, đường biển, đường sông và đường hàng không. Hải Phòng có diện tích đất liền 1.561,8 km²; dân số 2.013.800 người (*tính đến tháng 12/2018*), đến năm 2020 dân số thành phố Hải Phòng sẽ đạt khoảng 2,1 triệu người với tỷ lệ đô thị hóa khoảng 50 - 55%; là thành phố đông dân thứ 3 ở Việt Nam, sau Hà Nội và thành phố Hồ Chí Minh.

Là địa phương có thế mạnh của phía Bắc khi có đủ 05 loại hình giao thông, đây là điều kiện thuận lợi để hàng loạt các doanh nghiệp vận tải đa phương thức phát triển. Lợi thế này đã giúp thành phố Cảng không chỉ đóng vai trò trung tâm kinh tế của khu vực đồng bằng sông Hồng, vùng Duyên hải Bắc bộ mà còn là nhịp cầu thông thương với cả các nước trong khu vực.

b. Hạn chế

TP Hải Phòng là cửa ngõ ra biển của các tỉnh phía bắc với 39 doanh nghiệp cảng biển lớn, nhỏ. Bộ Giao thông vận tải đã công bố quy chuẩn luồng hàng hải Hải Phòng với chiều dài hơn 72 km, chuẩn tắc thiết kế sâu trung bình 7 m. Với đặc thù là hạ lưu của một loạt các sông lớn, luồng hàng hải Hải Phòng thường xuyên phải duy tu, nạo vét để bảo đảm chuẩn tắc thiết kế. Tuy nhiên, từ đầu năm 2017, do vướng các thủ tục, các tuyến luồng Hải Phòng chưa thể nạo vét duy tu, bị sa bồi đến 70 cm, gây thiệt hại lớn cho các doanh nghiệp vận tải, khai thác. Đặc biệt, từ đầu năm 2017 đến nay, đơn vị không thể tiến hành duy

tu nạo vét luồng Hải Phòng do Luật Tài nguyên, môi trường biển và hải đảo đã chính thức có hiệu lực, với các quy định mới về xả thải chặt chẽ. Việc đáp ứng các quy định này đòi hỏi nhiều điều kiện khắc khe và mất thời gian.

Tuyến đường sắt hiện nay tại Hải Phòng được xây dựng từ lâu, đường đơn, khổ hẹp, thiếu các công trình phụ trợ hiện đại (hệ thống thông tin, cảnh giới, gác chắn) nên rất hạn chế khả năng khai thác và thường gây ùn tắc giao thông. Lượng hàng hóa vận tải bằng đường sắt chiếm tỷ trọng thấp, thiếu cảng cạn và đầu mối vận chuyển bằng đường sắt. Nhìn chung, hệ thống giao thông tại Hải Phòng đang được đầu tư mạnh nhưng chưa đáp ứng được yêu cầu kết nối với cửa ngõ ra biển của các tỉnh phía Bắc.

3.3.3.2. Yếu tố về tiềm năng kinh tế

a. Ưu điểm

Hiện nay, Việt Nam có 16 Khu Kinh tế, trong đó Khu kinh tế Đình Vũ - Cát Hải tại Hải Phòng là địa điểm Nhà đầu tư được hưởng nhiều ưu đãi theo luật hiện hành, tiêu biểu là thuế thu nhập doanh nghiệp được miễn trong 04 năm và giảm 50% số thuế phải nộp cho 09 năm tiếp theo,...nhằm mục đích thu hút, khuyến khích đầu tư.

Hải Phòng có nhiều khu giải trí cao cấp với nhiều sân golf ở Đồ Sơn, Sông Giá, Vũ Yên; Hải Phòng có Casino Đồ Sơn, khu du lịch quốc tế Hòn Dấu. Nhiều công trình, dự án phát triển hạ tầng du lịch cao cấp đang tiếp tục được đầu tư như dự án của Tập đoàn SunGroup tại Cát Bà, FLC tại Đồ Sơn...

b. Hạn chế

Về công nghiệp đóng mới và sửa chữa tàu, mặc dù có quy hoạch Hải Phòng là trung tâm công nghiệp tàu thủy lớn của Việt Nam, song sau những sai phạm của Tập đoàn Vinashin, các nhà máy đóng và sửa chữa tàu chưa thể khắc phục ngay, chỉ còn ít nhà máy trụ vững, trong đó có một nhà máy FDI.

Các lĩnh vực khác như đánh bắt và nuôi trồng, chế biến thủy sản, Hải Phòng đã có nhiều cố gắng tuy nhiên kết quả đạt được ở mức khiêm tốn. Chưa có nhiều thương hiệu thủy sản vươn ra các thị trường quốc tế. Du lịch biển đảo có tiềm năng lớn nhưng đầu tư, khai thác và quản lý còn hạn chế.

Tình hình thu hút FDI chưa xứng lợi thế của Hải Phòng; hiệu quả đầu tư chưa đạt kết quả như mong đợi. Nguyên nhân bởi sự phát triển của các KCN

chưa thực sự vững chắc, cơ sở hạ tầng ở một số KCN chưa đồng bộ, chưa gắn chặt với yêu cầu bảo vệ môi trường, vai trò thúc đẩy chuyển giao công nghệ và hiệu quả kinh doanh của các doanh nghiệp trong KCN chưa cao, khả năng tạo việc làm, thu hút lao động có trình độ chuyên môn cao còn hạn chế; chính sách ưu đãi đối với các KCN, KKT chưa thống nhất.

3.3.3.3. Yếu tố về nhân lực

a. Ưu điểm

Hải Phòng luôn xác định đào tạo nguồn nhân lực phục vụ các lĩnh vực biển là một trong các giải pháp quan trọng để thực hiện định hướng chiến lược biển đến năm 2020; do đó, đặt trọng tâm giải quyết hài hòa mối quan hệ giữa số lượng, chất lượng và phải xuất phát từ nhu cầu phát triển gắn với chiến lược phát triển KT - XH chung của thành phố.

Lực lượng lao động là một lợi thế của Tp Hải Phòng. Tính đến tháng 12/2018, Hải Phòng có 1,2 triệu lao động, trong đó 75% lao động đã qua đào tạo. Với hệ thống 04 trường đại học, 16 trường cao đẳng, 26 trường trung cấp chuyên nghiệp, nhiều năm qua, Hải Phòng không chỉ đào tạo nguồn nhân lực phục vụ phát triển các ngành vận tải biển, đóng tàu, du lịch, thủy sản, khoa học biển... của Hải Phòng mà còn cung cấp cho các địa phương khác và tham gia xuất khẩu.

b. Hạn chế

Trong định hướng Chiến lược biển Hải Phòng đến năm 2015 và 2020, Hải Phòng chọn kinh tế biển là lĩnh vực tập trung phát triển, xác định đào tạo nguồn nhân lực phục vụ phát triển kinh tế biển là một trong các giải pháp quan trọng. Tuy nhiên, nguồn nhân lực phục vụ phát triển các ngành kinh tế biển hiện nay chưa tương xứng yêu cầu, đội ngũ nhân lực để phát triển kinh tế biển đã tăng đáng kể về số lượng và chất lượng. Song trước yêu cầu phát triển mới, còn bộc lộ nhiều bất cập, đó là mất cân đối về cơ cấu, hạn chế về trình độ, chưa đáp ứng được yêu cầu hội nhập kinh tế quốc tế, còn thiếu những ngành nghề mới, các chuyên gia đầu ngành; kỹ năng nghề nghiệp còn thấp, khả năng sử dụng ngoại ngữ và ứng dụng công nghệ thông tin còn hạn chế.

3.3.3.4. Yếu tố về cơ chế chính sách Nhà nước

a. Ưu điểm

Chiến lược Biển Việt Nam, Nghị quyết 32-NQ/TW của Bộ Chính trị về “*Xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong thời kỳ CNH - HĐH đất nước*” [3], Kết luận 72-KL/TW của Bộ Chính trị về “*Đẩy mạnh thực hiện Nghị quyết 32-NQ/TW*” chỉ rõ tiềm năng, ưu thế, giải pháp phát triển kinh tế biển của Hải Phòng [4]. Cùng với đó, các luật, nghị định, quy hoạch phát triển cảng Hải Phòng được điều chỉnh kịp thời. Sự lãnh đạo, quản lý của Đảng và Nhà nước thông qua những công cụ chính sách đã tạo môi trường thuận lợi, thúc đẩy các hoạt động kinh tế biển của Tp Hải Phòng phát triển mạnh mẽ.

Chính phủ vừa ban hành Nghị định 89/2017/NĐ-CP “*Quy định một số cơ chế, chính sách tài chính - ngân sách đặc thù đối với thành phố Hải Phòng*”, có hiệu lực từ ngày 15/9/2017. Một số hình thức ưu tiên đó là được vay vốn đầu tư trong nước thông qua các hình thức phát hành trái phiếu chính quyền địa phương và các hình thức huy động khác theo quy định của pháp luật; ưu tiên hỗ trợ một phần vốn từ ngân sách Trung ương để tham gia thực hiện các dự án theo hình thức hợp tác công – tư,... Những cơ chế, chính sách đặc thù nêu trên nhằm quyết tâm đưa Hải Phòng thành trọng điểm phát triển kinh tế biển của cả nước; trung tâm giáo dục - đào tạo, y tế và khoa học - công nghệ của vùng duyên hải Bắc Bộ. Qua đó, kéo theo sự phát triển KT - XH của các địa phương trong vùng, khu vực và cả nước nói chung [28].

Cải cách thủ tục hành chính (CCHC), giải quyết khó khăn, vướng mắc cho nhà đầu tư được lãnh đạo thành phố chỉ đạo quyết liệt, tiêu biểu là thành lập Trung tâm Xúc tiến Đầu tư, Thương mại, Du lịch, hoạt động với chức năng “*một cửa liên thông cấp thành phố*”, giải quyết nhanh chóng các thủ tục về đầu tư, xây dựng, quy hoạch, tài chính, đất đai, môi trường, tạo điều kiện thuận lợi nhất để các nhà đầu tư triển khai dự án đầu tư vào thành phố.

b. Hạn chế

Cảng biển tăng trưởng nhanh về sản lượng, số lượt tàu; Song, việc chia nhỏ quy hoạch cảng giai đoạn đầu về lâu dài tạo nên sự manh mún. Hải Phòng hiện có 39 doanh nghiệp cảng không phát huy được lợi thế quy mô để phát triển và hiện đại hóa.

Mặc dù lãnh đạo thành phố có quyết tâm chính trị rất cao và hành động quyết liệt để chỉ đạo, điều hành KT - XH nói chung, công tác CCHC nói riêng

nhưng chưa lan tỏa thành quyết tâm hành động của tất cả các cơ quan, đơn vị và đội ngũ cán bộ, công chức, viên chức.

Theo kết quả công bố Chỉ số PCI 2018, Hải Phòng ở vị trí thứ 16/63 tỉnh/thành phố, hạ 07 bậc so năm 2017 (năm 2015 xếp thứ 28/63, năm 2016 xếp thứ 21/63); ở vị trí thứ 6/12 tỉnh thành phố khu vực đồng bằng sông Hồng và ở vị trí thấp nhất (5/5) trong các thành phố lớn trực thuộc trung ương.

3.4. Kết luận chương 3

Chương 3 nghiên cứu 03 nội dung chính, đó là đánh giá tình hình phát triển và những yếu tố chủ yếu ảnh hưởng đến phát triển kinh tế Cảng Hải Phòng và Tp Hải Phòng giai đoạn 1990 – 2018.

Thứ nhất, các chỉ tiêu phát triển kinh tế của Cảng Hải Phòng đang có TĐTTBQ tăng, sản lượng thông qua 14,4%/năm, Vốn đầu tư 22,12%/năm, Doanh thu 24,67%/năm; Chi phí 24,59%/năm; LNTT 25,13%/năm; Lao động 3%/năm; tỷ suất LNTT/doanh thu; tỷ suất LNTT/chi phí, NSLĐ BQ đang có xu hướng tăng, chỉ tiêu LNTT/Vốn đầu tư đang có xu hướng giảm nhẹ.

Thứ hai, đánh giá về quá trình phát triển của Tp Hải Phòng giai đoạn 1990 - 2018, cho thấy, các chỉ tiêu đang có TĐTTBQ tăng đó là GRDP 14,4%/năm, Giá trị HHXK 22,6%/năm, Giá trị HHNK 26,5%/năm, Thu NSNN 22,3%/năm; Chi NSNN 24,9%/năm; GRDP BQ/người 13,23%/năm; FDI (vốn đăng ký) 30,6%/năm; FDI (vốn thực hiện) 27,6%/năm; Có 02 chỉ tiêu hiệu quả đang có tín hiệu không tốt đó là hệ số ICOR và tỷ suất Thu nội địa/Vốn đầu tư.

Thứ ba, về các yếu tố chủ yếu ảnh hưởng đến tình hình phát triển của Cảng Hải Phòng và phát triển kinh tế của Tp Hải Phòng giai đoạn 1990 - 2018, tác giả phân tích những ưu điểm, hạn chế của 05 yếu tố về vị trí địa lý, kết cấu hạ tầng, tổ chức khai thác và kinh doanh, con người và cơ chế chính sách của 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

Phân tích thống kê mối liên hệ giữa các chỉ tiêu kinh tế cơ bản là bước kiểm tra và đánh giá mối liên hệ giữa các yếu tố, trong đó có yếu tố thuộc Cảng Hải Phòng và phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng. Từ đó xác định các nhân tố ảnh hưởng và các nguyên nhân gây nên ảnh hưởng của các nhân tố đó đến phát triển kinh tế thành phố. Đây là nội dung quan trọng, là tiền đề trong việc đề xuất giải pháp nhằm khai thác triệt để tiềm năng và khắc phục những tồn tại; theo đó, xây dựng phương án phát triển thành phố Hải Phòng căn cứ vào mục tiêu đã định. Để thực hiện được mục tiêu trên, tại mục 4.1, phương pháp số tuyệt đối và số tương đối giữa các cặp chỉ tiêu được áp dụng.

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

4.1.1.1. Mối liên hệ theo số tuyệt đối

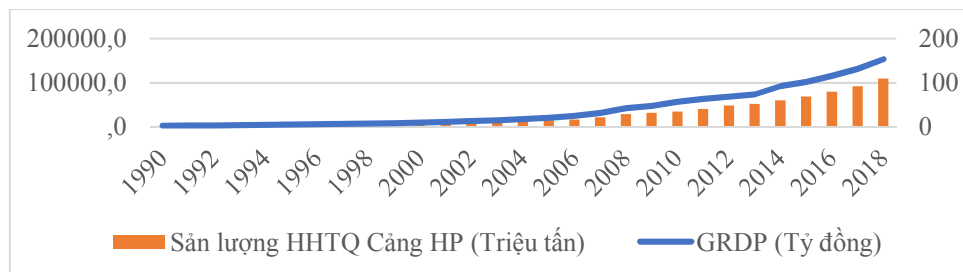
Qua bảng ta thấy GRDP và SLHHTQ Cảng Hải Phòng tăng lên một cách đồng thuận và tăng đều qua các năm, trong đó, ở giai đoạn 1990 – 1999 - giai đoạn đầu của thời kỳ đổi mới, GRDP tăng gấp gần 2.4 lần, sản lượng thông qua Cảng Hải Phòng tăng gấp gần 2.6 lần. Giai đoạn này, điều đáng chú ý là SLHHTQ chủ yếu là Cảng Hải Phòng. Giai đoạn 2000 - 2009, là giai đoạn bắt đầu phát triển ổn định của thời kỳ đổi mới. GRDP tăng gấp gần 4,6 lần, SLHHTQ tăng gấp gần 4,2 lần. Điều đáng chú ý là từ cuối 2007 nền kinh tế Thế giới nói chung và Việt Nam nói riêng bước vào giai đoạn khủng hoảng.

*Bảng 4.1: Tình hình biến động quy mô SLHHTQ Cảng Hải Phòng và
GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018)*

Năm	GRDP (tỷ đồng)	Q (triệu tấn)	Năm	GRDP (tỷ đồng)	Q (triệu tấn)	Năm	GRDP (tỷ đồng)	Q (triệu tấn)
1990	3.588	2,52	2000	10.487	7,65	2010	57.289	35,20
1991	3.970	2,43	2001	11.922	8,50	2011	63.615	40,70
1992	4.191	2,38	2002	13.667	10,40	2012	68.783	48,80
1993	4.694	2,65	2003	15.594	11,40	2013	73.700	52,39
1994	5.382	2,96	2004	18.423	13,50	2014	92.644	60,30
1995	6.139	4,52	2005	21.372	15,28	2015	102.074	69,00
1996	6.844	4,97	2006	25.549	16,59	2016	115.824	80,01

1997	7.470	5,14	2007	32.153	22,08	2017	132.051	92,05
1998	8.470	5,45	2008	43.138	29,00	2018	153.509	109,01
1999	9.169	6,51	2009	47.959	31,76			

Nguồn: Cục thống kê Hải Phòng, Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng Công ty Hàng hải VN



(Trục Oy bên phải thể hiện giá trị SLHHTQ Cảng Hải Phòng)

Hình 4.1: Tình hình biến động quy mô SLHHTQ Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018)

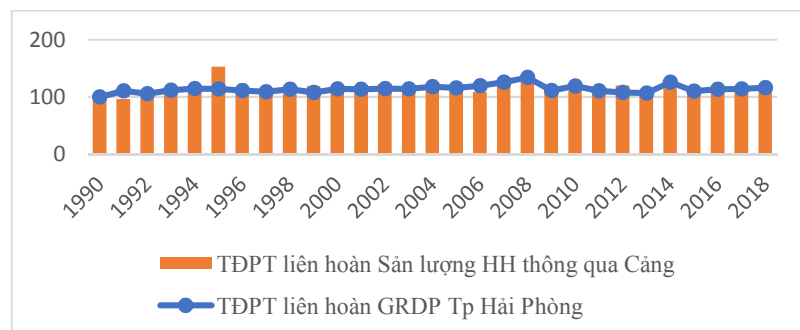
Giai đoạn 2010 - 2018, sản lượng hàng hoá qua cảng tăng từ 35,2 triệu tấn lên 109,1 triệu tấn (gấp hơn 3,1 lần), đạt sản lượng bình quân 65,32 triệu tấn, so với năm đầu (gấp hơn 1,8 lần). Trong khi đó GRDP tăng từ 5.851,2 tỷ đồng lên 24.365 tỷ đồng (gấp gần 4,2 lần), đạt giá trị bình quân 12.226,4 tỷ đồng, so với năm đầu (gấp gần 2,1 lần).

4.1.1.2. Mối liên hệ theo số tương đối

Bảng 4.2: Tình hình TĐPT liên hoàn của SLHHTQ Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 - 2018) – Đơn vị: %

Năm	TĐPTLH GRDP	TĐPTLH Q	Năm	TĐPTLH GRDP	TĐPTLH Q	Năm	TĐPTLH GRDP	TĐPTLH Q
1990	100	100	2000	114,37	117,53	2010	119,45	110,83
1991	110,65	96,74	2001	113,69	111,11	2011	111,04	115,63
1992	105,58	97,74	2002	114,63	122,35	2012	108,12	119,90
1993	112,00	111,44	2003	114,10	109,62	2013	107,15	107,36
1994	114,65	111,55	2004	118,15	118,42	2014	125,70	115,10
1995	114,06	152,74	2005	116,00	113,19	2015	110,18	114,43
1996	111,48	110,01	2006	119,55	108,57	2016	113,47	115,96
1997	109,15	103,44	2007	125,85	133,09	2017	114,01	115,05
1998	113,38	105,99	2008	134,16	131,34	2018	116,25	118,43
1999	108,26	119,52	2009	111,18	109,52			

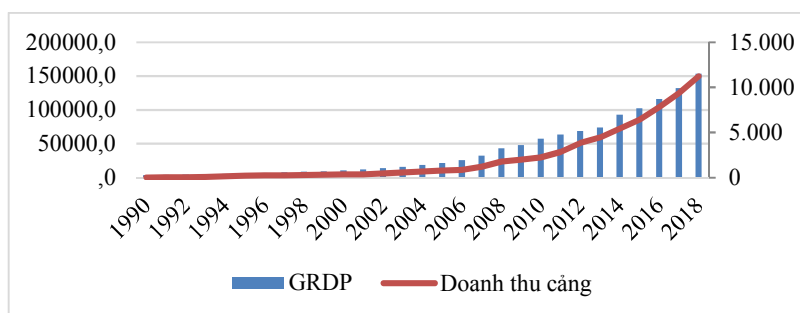
02 chỉ tiêu này trong mối liên hệ theo số tương đối khá tương đồng với nhau, chỉ có năm 1995 đối với TĐPTLH của SLHHTQ tăng lên khá nhiều so với các năm khác.



Hình 4.2: Tình hình biến động TĐPT liên hoàn SLHHTQ Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018) - Đơn vị: %

4.1.2. Mối liên hệ giữa doanh thu Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng

4.1.2.1. Mối quan hệ theo số tuyệt đối



Ghi chú: trục Oy bên phải thể hiện giá trị chỉ tiêu doanh thu Cảng Hải Phòng

Hình 4.3: Tình hình biến động quy mô doanh thu Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 - 2018)

Bảng 4.3 Tình hình biến động quy mô doanh thu Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng - Đơn vị: tỷ đồng

Năm	GRDP	Doanh thu cảng	Năm	GRDP	Doanh thu cảng	Năm	GRDP	Doanh thu cảng
1990	3.588	23,4	2000	10.487	358,0	2010	57.289	2.233,7
1991	3.970	35,0	2001	11.922	377,8	2011	63.615	2.857,2
1992	4.191	59,7	2002	13.667	478,1	2012	68.783	3.836,0
1993	4.694	90,5	2003	15.594	569,0	2013	73.700	4.426,7
1994	5.382	141,4	2004	18.423	678,3	2014	92.644	5.437,0
1995	6.139	209,4	2005	21.372	802,5	2015	102.074	6.426,0

1996	6.844	263,9	2006	25.549	864,0	2016	115.824	7.809,8
1997	7.470	274,1	2007	32.153	1.201,8	2017	132.051	9.379,6
1998	8.470	295,3	2008	43.138	1.783,1	2018	153.509	11.227,8
1999	9.169	310,2	2009	47.959	1.986,8			

Nguồn: Chi cục thống kê Hải Phòng, Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam, Cục Hàng hải Việt Nam

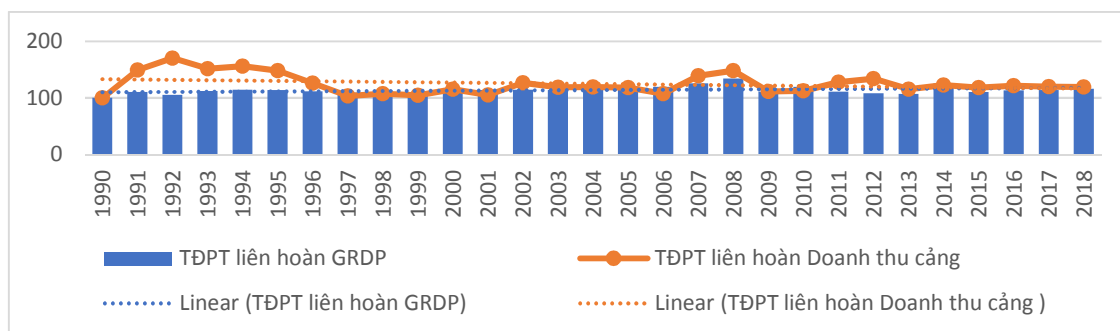
Quy mô Doanh thu Cảng Hải Phòng tăng lên một cách đồng thuận nhưng cao hơn so với GRDP ở giai đoạn 1990 – 2018. Cụ thể, giai đoạn 1990 - 1994, GRDP tăng gấp gần 2,4 lần, doanh thu cảng tăng gấp gần 12,6 lần. Giai đoạn 2000 - 2009, GRDP tăng gấp gần 4,6 lần, doanh thu cảng tăng gấp hơn 5,6 lần. Giai đoạn 2010 - 2018, GRDP tăng gấp gần 2,7 lần, doanh thu cảng tăng gấp hơn 5 lần.

4.1.2.2. Mối liên hệ theo số tương đối

Về mặt số tương đối, nhìn chung TĐPTLH của Doanh thu Cảng Hải Phòng đang có xu hướng tăng rất nhẹ so với TĐPTLH của GRDP đang có xu hướng giảm nhẹ ở giai đoạn 1990 – 2018.

Bảng 4.4: Tình hình biến động TĐPTLH doanh thu Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018) - Đơn vị: %

Năm	TĐPTLH GRDP	Doanh thu cảng	Năm	TĐPTLH GRDP	Doanh thu cảng	Năm	TĐPTLH GRDP	Doanh thu cảng
1990	100	100	2000	114,37	121,34	2010	119,45	112,43
1991	110,65	149,21	2001	113,69	105,84	2011	111,04	127,92
1992	105,58	170,83	2002	114,63	126,57	2012	108,12	134,25
1993	112,00	151,69	2003	114,10	119,00	2013	107,15	115,40
1994	114,65	156,22	2004	118,15	119,22	2014	125,70	122,82
1995	114,06	148,05	2005	116,00	118,31	2015	110,18	118,19
1996	111,48	126,03	2006	119,55	107,65	2016	113,47	121,54
1997	109,15	104,8	2007	125,85	139,11	2017	114,01	120,10
1998	113,38	107,6	2008	134,16	148,37	2018	116,25	119,70
1999	108,26	106,1	2009	111,18	111,42			



Hình 4.4: Biến động TĐPTLH doanh thu Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018) - Đơn vị: %

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

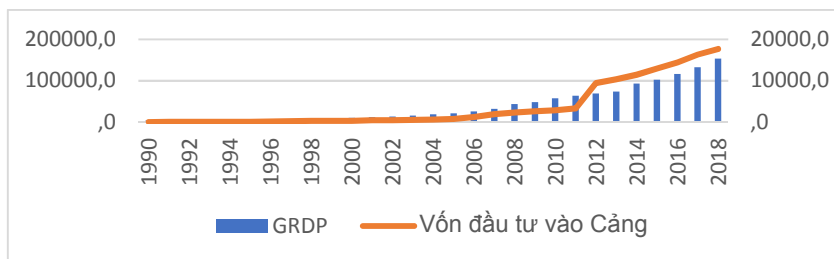
4.1.3.1. Mối liên hệ theo số tuyệt đối

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 ở giai đoạn 1990 – 2018. Cụ thể, giai đoạn 1990 - 1999, vốn đầu tư tăng gấp gần 4,9 lần, GRDP Tp Hải Phòng tăng gấp gần 2,4 lần. Giai đoạn 2000 – 2009, vốn đầu tư vào tăng gấp hơn 7,2 lần, GRDP tăng gấp gần 4,6 lần. Giai đoạn 2010 - 2018, vốn đầu tư tăng gấp hơn 6 lần, GRDP tăng gấp gần 2,7 lần.

Bảng 4.5: Tình hình biến động quy mô vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: tỷ đồng

NĂM	GRDP	VỐN ĐẦU TƯ	NĂM	GRDP	VỐN ĐẦU TƯ	NĂM	GRDP	VỐN ĐẦU TƯ
1990	3.588	65,7	2000	10.487	369,3	2010	57.289	2.920,6
1991	3.970	69,8	2001	11.922	452,9	2011	63.615	3.346,8
1992	4.191	83,2	2002	13.667	481,3	2012	68.783	9.413,3
1993	4.694	88,2	2003	15.594	537,0	2013	73.700	10.349,3
1994	5.382	95,2	2004	18.423	607,6	2014	92.644	11.443,9
1995	6.139	105,2	2005	21.372	769,9	2015	102.074	12.940,4
1996	6.844	183,4	2006	25.549	1.281,8	2016	115.824	14.394,5
1997	7.470	292,1	2007	32.153	1.947,7	2017	132.051	16.334,4
1998	8.470	303,7	2008	43.138	2.339,7	2018	153.509	17.685,0
1999	9.169	320,1	2009	47.959	2.676,5			

Nguồn: Cục thống kê Hải Phòng, Cục Hàng hải VN, Tổng Công ty Hàng hải VN

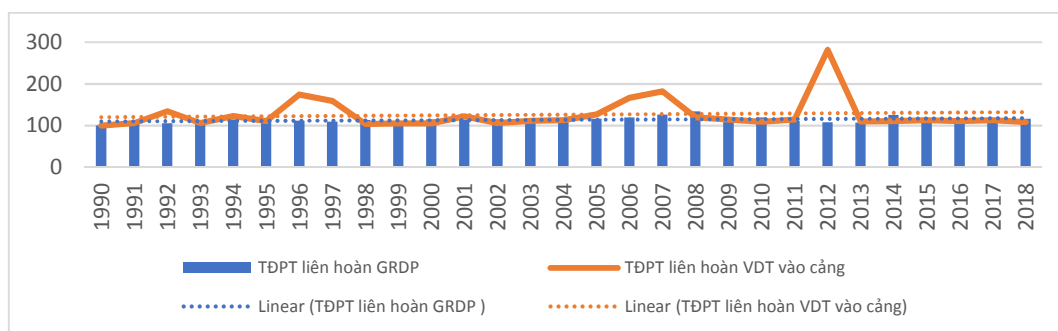


Hình 4.5 Tình hình biến động quy mô VĐT vào Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: tỷ đồng

4.1.3.2. Mối liên hệ theo số tương đối

Bảng 4.6: Tình hình biến động TĐPTLH vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: %

NĂM	TĐPTLH GRDP	TĐPTLH VĐT	NĂM	TĐPTLH GRDP	TĐPTLH VĐT	NĂM	TĐPTLH GRDP	TĐPTLH VĐT
1990	100	100,0	2000	114,37	105,32	2010	119,45	109,12
1991	110,65	106,20	2001	113,69	122,64	2011	111,04	114,42
1992	105,58	134,48	2002	114,63	106,27	2012	108,12	281,68
1993	112,00	106,0	2003	114,10	111,57	2013	107,15	109,94
1994	114,65	123,31	2004	118,15	113,15	2014	125,70	110,58
1995	114,06	110,50	2005	116,00	126,70	2015	110,18	113,08
1996	111,48	174,30	2006	119,55	166,51	2016	113,47	111,23
1997	109,15	159,30	2007	125,85	181,95	2017	114,01	113,48
1998	113,38	103,9	2008	134,16	120,12	2018	116,25	108,27
1999	108,26	105,4	2009	111,18	114,40			



Hình 4.6: Tình hình biến động TĐPT liên hoàn vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và GRDP Tp Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: %

Về mặt 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. Trong đó, trong giai đoạn 1990 - 2018, TĐPTLH vốn đầu tư tăng nhanh nhất là 281,7% ở năm 2012, TĐPTLH của GRDP nhanh nhất là 134,2% ở năm 2008.

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

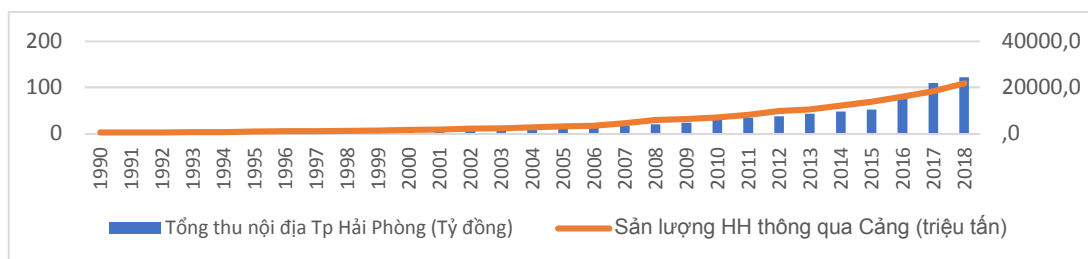
4.1.4.1. Mối liên hệ theo số tuyệt đối

Quy mô SLHHTQ và thu nội địa tăng lên một cách đồng thuận. Cụ thể, giai đoạn 1990 - 1999, SLHHTQ tăng gấp hơn 2,6 lần (*chủ yếu sản lượng qua cảng chính của cảng Hải Phòng*), thấp hơn rất nhiều so với thu nội địa tăng gấp hơn 13,5 lần. Giai đoạn 2000 - 2009, SLHHTQ tăng gấp gần 4,2 lần, thu nội địa tăng gấp hơn 3,6 lần. Giai đoạn 2010 - 2018, SLHHTQ tăng gấp hơn 3,1 lần, thu nội địa tăng gấp gần 4,2 lần.

Bảng 4.7: Tình hình biến động quy mô SLHHTQ cảng Hải Phòng và thu nội địa Hải Phòng (1990 – 2018)

Năm	Thu nội địa (tỷ đồng)	Q (triệu tấn)	Năm	Thu nội địa (tỷ đồng)	Q (triệu tấn)	Năm	Thu nội địa (tỷ đồng)	Q (triệu tấn)
1990	88,0	2,52	2000	1290,4	7,65	2010	5851,2	35,20
1991	144,0	2,43	2001	1427,8	8,50	2011	6720,4	40,70
1992	216,0	2,38	2002	1633,6	10,40	2012	7328,1	48,80
1993	363,0	2,65	2003	1953,0	11,40	2013	8540,2	52,39
1994	528,0	2,96	2004	2306,7	13,50	2014	9428,0	60,30
1995	760,2	4,52	2005	2569,8	15,28	2015	10305,0	69,00
1996	885,8	4,97	2006	2953,0	16,59	2016	15600,0	80,01
1997	980,7	5,14	2007	3336,8	22,08	2017	21900,0	92,05
1998	1090,6	5,45	2008	3967,6	29,00	2018	24365,0	109,01
1999	1189,3	6,51	2009	4639,3	31,76			

*Nguồn: Cục thống kê Hải Phòng, Cục Hàng hải Việt Nam,
Tổng Công ty Hàng Hải Việt Nam*

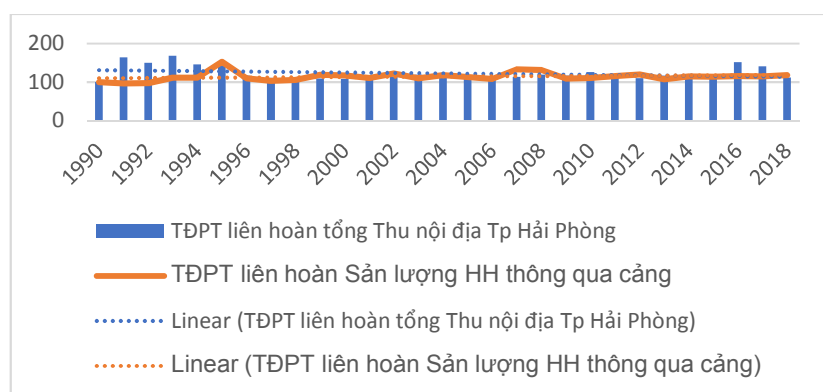


Hình 4.7: Tình hình biến động quy mô SLHHTQ Cảng Hải Phòng & tổng thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 – 2018)

4.1.4.2. Phân tích thống kê mối quan hệ theo số tương đối

Bảng 4.8: Tình hình biến động TĐPTLH của SLHHTQ Cảng Hải Phòng và thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 – 2018) - Đơn vị: %

NĂM	TĐPTLH thu nội địa	TĐPTLH Q	NĂM	TĐPTLH thu nội địa	TĐPTLH Q	NĂM	TĐPTLH thu nội địa	TĐPTLH Q
1990	100	100	2000	108,5	117,53	2010	126,1	110,83
1991	163,6	96,74	2001	110,6	111,11	2011	114,9	115,63
1992	150,0	97,74	2002	114,4	122,35	2012	109,6	119,90
1993	168,1	111,44	2003	119,5	109,62	2013	116,5	107,36
1994	145,5	111,55	2004	118,1	118,42	2014	110,4	115,10
1995	143,9	152,74	2005	111,5	113,19	2015	109,3	114,43
1996	116,6	110,01	2006	114,9	108,57	2016	151,4	115,96
1997	110,7	103,44	2007	113,0	133,09	2017	140,4	115,05
1998	111,2	105,99	2008	118,9	131,34	2018	111,3	118,43
1999	109,1	119,52	2009	116,9	109,52			



Hình 4.8. Tình hình biến động TĐPTLH của SLHHTQ Cảng Hải Phòng & Thu nội địa (1990 – 2018) – đơn vị: %

TĐPTLH của SLHHTQ tăng rất nhẹ, gần như không đáng kể, trong khi TĐPTLH của thu nội địa đang giảm rất nhẹ, nghĩa là mối liên hệ về mặt số

tương đối có sự khác biệt không đáng kể. Cụ thể, giai đoạn 1990 - 2018, TĐPTLH của SLHHTQ tăng nhanh nhất là 152,7% năm 1995 và chậm nhất là 103,4% năm 1997, của tổng thu nội địa đạt tăng nhanh nhất là 168,1% ở năm 1993 và chậm nhất là 108,5% ở năm 2000.

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

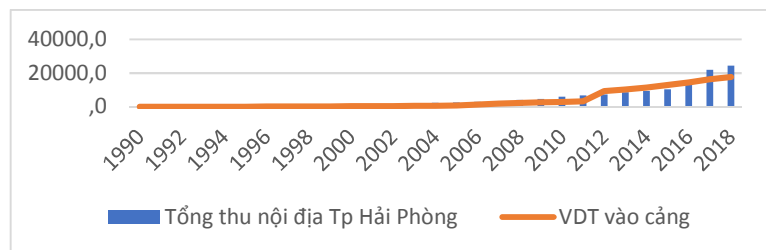
4.1.5.1. Mối liên hệ theo số tuyệt đối

Quy mô vốn đầu tư vào cảng tăng lên một cách đồng thuận so với thu nội địa ở giai đoạn 1990 - 2018. Cụ thể, giai đoạn 1990 - 1999, quy mô vốn đầu tư vào cảng tăng gấp hơn 4,92 lần thấp hơn nhiều so với quy mô thu nội địa tăng gấp hơn 13,5 lần. Giai đoạn 2000 - 2009, quy mô vốn đầu tư vào cảng tăng gấp hơn 3,1 lần, quy mô thu nội địa tăng gấp gần 3,6 lần. Giai đoạn 2000 - 2018, vốn đầu tư vào cảng tăng gấp gần 5,28 lần, thu nội địa thành phố tăng gấp hơn 3,62 lần.

Bảng 4.9: Tình hình biến động quy mô vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: tỷ đồng

NĂM	TỔNG THU NỘI ĐỊA	VỐN ĐẦU TƯ	NĂM	TỔNG THU NỘI ĐỊA	VỐN ĐẦU TƯ	NĂM	TỔNG THU NỘI ĐỊA	VỐN ĐẦU TƯ
1990	88	65,7	2000	1.290,4	369,3	2010	5.851,2	2.920,6
1991	144	69,8	2001	1.427,8	452,9	2011	6.720,4	3.346,8
1992	216	83,2	2002	1.633,6	481,3	2012	7.328,1	9.413,3
1993	363	88,2	2003	1.953	537	2013	8.540,2	10.349,3
1994	528	95,2	2004	2.306,7	607,6	2014	9.428	11.443,9
1995	760,2	105,2	2005	2.569,8	769,9	2015	10.305	12.940,4
1996	885,8	183,4	2006	2.953,0	1.281,8	2016	15.600	14.394,5
1997	980,7	292,1	2007	3.336,8	1.947,7	2017	21.900	16.334,4
1998	1.090,6	303,7	2008	3.967,6	2.339,7	2018	24.365	17.685
1999	1.189,3	320,1	2009	4.639,3	2.676,5			

Nguồn: Cục thống kê Hải Phòng, Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng Công ty Hàng Hải Việt Nam

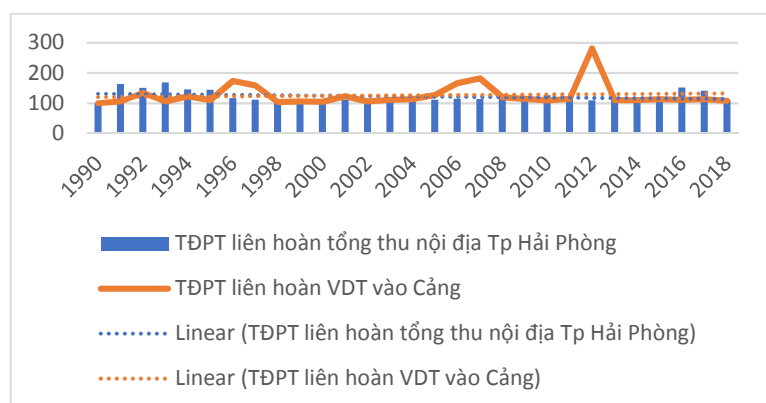


Hình 4.9: Tình hình biến động quy mô vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 – 2018) - đơn vị: tỷ đồng

4.1.5.2. Mối liên hệ theo số tương đối

Bảng 4.10. Tình hình biến động TĐPTLH vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và tổng thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 – 2018) – đơn vị: %

Năm	TĐPTLH thu nội địa	TĐPTLH VDT	Năm	TĐPTLH thu nội địa	TĐPTLH VDT	Năm	TĐPTLH thu nội địa	TĐPTLH VDT
1990	100	100,0	2000	108,5	105,32	2010	126,1	109,12
1991	163,6	106,20	2001	110,6	122,64	2011	114,9	114,42
1992	150,0	134,48	2002	114,4	106,27	2012	109,6	281,68
1993	168,1	106,0	2003	119,5	111,57	2013	116,5	109,94
1994	145,5	123,31	2004	118,1	113,15	2014	110,4	110,58
1995	143,9	110,50	2005	111,5	126,70	2015	109,3	113,08
1996	116,6	174,30	2006	114,9	166,51	2016	151,4	111,23
1997	110,7	159,30	2007	113,0	181,95	2017	140,4	113,48
1998	111,2	103,9	2008	118,9	120,12	2018	111,3	108,27
1999	109,1	105,4	2009	116,9	114,40			



Hình 4.10: Tình hình biến động TĐPTLH vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và thu nội địa Tp Hải Phòng (1990 – 2018) - Đơn vị: %

Về mặt số tương đối, TĐPTLH của vốn đầu tư đang có xu hướng nhanh hơn (rất nhẹ), so sánh với của thu nội địa đang có xu hướng chậm hơn (rất nhẹ), nghĩa là sự khác biệt là không đáng kể. Cụ thể, ở giai đoạn 1990 – 2018, TĐPTLH vốn đầu tư đạt cao nhất là 261,8% ở năm 2012, thấp nhất là 103,9 ở năm 1998, TĐPTLH thu nội địa cao nhất đạt 168,1% ở năm 1993, thấp nhất là 108,5 ở năm 2000.

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

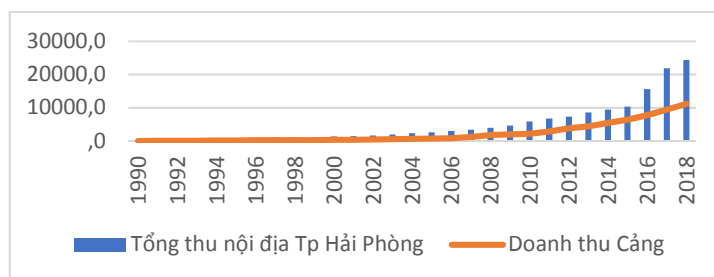
4.1.6.1. Mối quan hệ theo số tuyệt đối

Quy mô của doanh thu Cảng Hải Phòng tăng lên một cách đồng thuận so với thu nội địa trong giai đoạn 1990 - 2018. Cụ thể, giai đoạn 1990 - 1999, doanh thu Cảng tăng gấp gần 12,6 lần thấp hơn so với thu nội địa tăng gấp hơn 13,5 lần. Giai đoạn 2000 - 2009, doanh thu Cảng tăng gấp hơn 5,6 lần, cao hơn so với thu nội địa tăng gấp hơn 3,6 lần. Giai đoạn 2010 - 2018, doanh thu cảng tăng gấp hơn 5 lần, cao hơn so thu nội địa tăng gấp hơn 4,2 lần.

Bảng 4.11: Tình hình biến động quy mô doanh thu Cảng Hải Phòng và thu nội địa thành phố và (1990 - 2018) – đơn vị: tỷ đồng

NĂM	THU NỘI ĐỊA	DOANH THU CẢNG	NĂM	THU NỘI ĐỊA	DOANH THU CẢNG	NĂM	THU NỘI ĐỊA	DOANH THU CẢNG
1990	88,0	23,4	2000	1.290,4	358,0	2010	5.851,2	2.233,7
1991	144,0	35,0	2001	1.427,8	377,8	2011	6.720,4	2.857,2
1992	216,0	59,7	2002	1.633,6	478,1	2012	7.328,1	3.836
1993	363,0	90,5	2003	1.953,0	569,0	2013	8.540,2	4.426,7
1994	528,0	141,4	2004	2.306,7	678,3	2014	9.428	5.437
1995	760,2	209,4	2005	2.569,8	802,5	2015	10.305	6.426
1996	885,8	263,9	2006	2.953,0	864,0	2016	15.600	7.809,8
1997	980,7	274,1	2007	3.336,8	1.201,8	2017	21.900	9.379,6
1998	1.090,6	295,3	2008	3.967,6	1.783,1	2018	24.365	11.227,8
1999	1.189,3	310,2	2009	4.639,3	1.986,8			

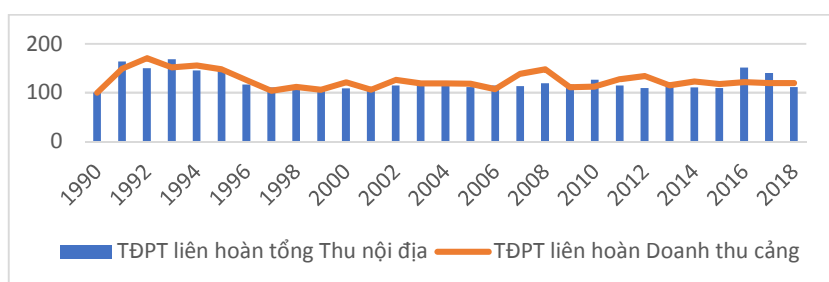
Nguồn: Cục thống kê Hải Phòng, Cục Hàng hải Việt Nam, Tổng Công ty Hàng Hải Việt Nam



Hình 4.11: Tình hình biến động quy mô doanh thu Cảng Hải Phòng và thu nội địa thành phố (1990 - 2018) – đơn vị: tỷ đồng

4.1.6.2. Mối quan hệ theo số tương đối

Giai đoạn 1990 - 2018, TĐPTLH doanh thu Cảng nhanh hơn khi so sánh với TĐPTLH thu nội địa; cao nhất 170,8% ở năm 1992 và thấp nhất 104,8% ở năm 1997 TĐPTLH tổng thu nội địa cao nhất 168,1% năm 1993 và thấp nhất 108,5% năm 2000.



Hình 4.12: Tình hình biến động TĐPTLH doanh thu Cảng Hải Phòng và tổng thu nội địa thành phố (1990 - 2018) – đơn vị: %

Bảng 4.12: Tình hình biến động TĐPTLH doanh thu Cảng Hải Phòng và tổng thu nội địa thành phố (1990 - 2018) - Đơn vị: (%)

NĂM	TĐPTLH THU NỘI ĐỊA	TĐPTLH DOANH THU	NĂM	TĐPTLH THU NỘI ĐỊA	TĐPTLH DOANH THU	NĂM	TĐPTLH THU NỘI ĐỊA	TĐPTLH DOANH THU
1990	100	100	2000	108,5	121,34	2010	126,1	112,43
1991	163,6	149,21	2001	110,6	105,84	2011	114,9	127,92
1992	150,0	170,83	2002	114,4	126,57	2012	109,6	134,25
1993	168,1	151,69	2003	119,5	119,00	2013	116,5	115,40
1994	145,5	156,22	2004	118,1	119,22	2014	110,4	122,82
1995	143,9	148,05	2005	111,5	118,31	2015	109,3	118,19
1996	116,6	126,03	2006	114,9	107,65	2016	151,4	121,54
1997	110,7	104,2	2007	113,0	139,11	2017	140,4	120,10
1998	111,2	111,82	2008	118,9	148,37	2018	111,3	119,70
1999	109,1	106,1	2009	116,9	111,42			

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; nghĩa là có một mối liên hệ tích cực, đáng kể nhất định của Cảng Hải Phòng đến phát triển kinh tế Tp Hải Phòng. Để khảo sát nhận định này, phương pháp phân tích với mô hình toán được áp dụng ở phần tiếp theo.

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 của luận án, tác giả đã phân tích một số nghiên cứu của Việt Nam và Thế giới về vai trò và mức độ ảnh hưởng của cảng biển đối với phát triển kinh tế của Quốc gia và thành phố, kết quả cho thấy, các yếu tố thường được đưa vào mô hình toán đó là SLHHTQ cảng, chất lượng cơ sở hạ tầng/tổng đầu tư vào cảng, lao động tại cảng, quy mô cảng (thể hiện ở diện tích cảng), khoảng cách của quận/vùng tới cảng biển, GRDP, GRDP BQ/người, thu ngân sách của tỉnh/thành. Một số nghiên cứu cũng chỉ ra những bài học kinh nghiệm phát triển cảng biển, trong đó có Singapore, Hà Lan – những Quốc gia trong top đầu về năng lực vận tải đường biển....; từ đó đề xuất bài học kinh nghiệm cho Việt Nam đó là xây dựng kết cấu hạ tầng hiện đại, ứng dụng công nghệ thông tin đồng bộ trong hoạt động cảng biển; thu hút và sử dụng nguồn vốn hiệu quả.

Bên cạnh đó, các nghiên cứu nhận định cảng biển là yếu tố thúc đẩy tăng trưởng kinh tế và đầu tư vào cảng biển được xem là nền tảng để phát triển kinh tế; đồng thời khuyến nghị các nhà hoạch định chính sách tại các nước đang phát triển trong đó có Việt Nam, cần quan tâm đến đầu tư để cải thiện chất lượng hơn là số lượng cơ sở hạ tầng cảng được đầu tư mới và hoạt động logistics.

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 của Hải Phòng chưa thực sự xứng đáng với tiềm năng của thành phố, còn những hạn chế nhất định. Vì vậy, để thời gian tới, Hải Phòng đạt được mục tiêu đến năm 2030, phấn đấu trở thành thành phố công nghiệp phát triển hiện đại, thông minh, bền vững tầm cỡ khu vực Đông Nam Á. Tầm nhìn đến năm 2045, trở thành thành phố có trình

độ phát triển cao trong nhóm các thành phố hàng đầu châu Á và thế giới. Hải Phòng cần tiếp tục huy động nguồn lực đầu tư kết cấu hạ tầng giao thông, từ 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 trong những năm gần đây là tập trung đầu tư cải tạo, nâng cấp, xây mới nhiều cảng biển quy mô quốc gia và quốc tế trên phạm vi cả nước, trong đó có Cảng Hải Phòng, 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, thường là 5 – 10 năm và đa số chưa được áp dụng các phần mềm phân tích định lượng; do đó các kết luận có thể sẽ thiếu tính chính xác. Do đó, 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 : SLHHTQ tác động tích cực đến GRDP của Tp Hải Phòng trong giai đoạn 1990 – 2018.

H_1 : SLHHTQ không tác động tích cực đến GRDP của 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 của Tp Hải Phòng trong giai đoạn 1990 – 2018.

H₁: Vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng không tác động tích cực đến GRDP của Tp Hải Phòng trong giai đoạn 1990 – 2018.

4.2.2.2. Mô hình

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

(Thông thường các biến sẽ dùng ở sai phân bậc 1 nên ở một số phương trình, người nghiên cứu có thể đưa D (sai phân) vào phương trình).

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

(1). Thống kê mô tả

Bảng 4.13: Thống kê mô tả

	GRDP	INV	Q
Mean	39.988.572	3,86E+09	27,35
Median	18.423.100	6,08E+08	13,5
Maximum	1.54E+08	1,77E+10	109,01
Minimum	3.587.600	61.867.000	2,38
Std. Dev.	43.200.895	5,63E+09	29,92
Skewness	1,19	1,35	1,28
Kurtosis	3,31	3,25	3,61
Jarque-Bera	7,01	8,84	8,3
Probability	0,03	0,012	0,016
Sum	1,16E+09	1,12E+11	793,13
Sum Sq. Dev.	5,23E+16	8,89E+20	25.059,9
Observations	29	29	29

Các biến được phân tích theo trình tự GRDP, INV và Q. Giá trị Mean, Median và Mode thường được biết đến như các phép đo xu hướng chủ yếu của

số liệu bởi vì chúng thể hiện vị trí số liệu được tập trung nhất. Cụ thể, giá trị trung bình (Mean) của các biến lần lượt là 39.988.572 tỷ đồng/năm; 3,86E+09 tỷ đồng/năm và 27,35 triệu tấn/năm (phụ lục 2, hình 1, bảng 1).

(2). *Kiểm định tính ổn định của các biến*

Các biến trước khi đưa vào phân tích cần kiểm tra tính dừng (tính ổn định của dữ liệu). Các biến trước khi phân tích cần đưa về dạng tỷ lệ bằng cách lấy Loga Nepe (kí hiệu là L).

Bảng 4.14: Kết quả kiểm định nghiệm đơn vị của các biến

TÊN BIẾN	ADF TEST STATISTIC	P-VALUE	KẾT QUẢ
LGRDP	1,18	0,9972	Không dừng
LINV	(0,11)	0,9392	Không dừng
LQ	0,83	0,9929	Không dừng
Sai phân bậc 1			
LGRDP	(4,04)	0,0044	Dừng
LINV	(5,63)	0,0001	Dừng
LQ	(4,87)	0,0006	Dừng

Nhận thấy, ở sai phân bậc 1, biến LGRDP có Pvalue = 0,0044 < 0,05, do đó kết luận rằng, biến LGRDP dừng ở sai phân bậc 1. Thực hiện các bước như trên đối với các biến LINV và LQ. Kết quả cho thấy LINV ở sai phân bậc 1 có Pvalue = 0,0001 < 0,05 và LQ ở sai phân bậc 1 có Pvalue = 0,0006 < 0,05. Như vậy, các biến LGRDP, LINV, LQ dừng ở sai phân bậc 1. Do đó, các bước phân tích tiếp theo sẽ sử dụng các biến sai phân bậc nhất (*Phụ lục 2, bảng 2, 3, 4, 5, 6, 7 và hình 2, 3, 4, 5, 6, 7*).

(3). *Phân tích tương quan*

Phân tích tương quan là thước đo độ lớn của các mối liên hệ giữa các biến định lượng trong nghiên cứu. Thông qua thước đo này người nghiên cứu có thể xác định mối liên hệ tuyến tính giữa các biến độc lập, phụ thuộc trong mô hình (*Phụ lục 2, hình 8*).

Trong ngắn hạn, tổng sản phẩm trên địa bàn Tp Hải Phòng có tương quan ngược chiều với Vốn đầu tư vào cảng Hải Phòng và tương quan cùng chiều với SLHHTQ cảng Hải Phòng; đồng thời, mức độ tương quan của Vốn đầu tư vào

cảng Hải Phòng đối với GRDP yếu hơn là SLHHTQ cảng Hải Phòng với GRDP.

Bảng 4.15: Phân tích tương quan giữa các cặp biến

	DLGRDP	DLINV	DLQ
DLGRDP	1,000000	-0,022831	0,465860
DLINV	-0,022831	1,000000	0,082482
DLQ	0,465860	0,082482	1,000000

(4). Kiểm tra mối quan hệ dài hạn giữa các biến

Sử dụng kiểm định đồng liên kết Johansen Cointegration Test để xác định liệu rằng có tồn tại mối quan hệ dài hạn giữa các biến (*Phụ lục 2, bảng 8, hình 9*).

*Bảng 4.16: Kết quả kiểm định đồng liên kết
(kiểm tra mối quan hệ trong dài hạn)*

Sample (adjusted): 1995 2018				
Included observations: 24 after adjustments				
Trend assumption: Linear deterministic trend				
Series: LGRDP LINV LQ				
Lags interval (in first differences): 1 to 4				
Unrestricted Cointegration Rank Test (Trace)				
Hypothesized		Trace	0,05	
No. of CE(s)	Eigenvalue	Statistic	Critical Value	Prob.**
None *	0,712381	43,40394	29,79707	0,0008
At most 1	0,395723	13,49709	15,49471	0,0978
At most 2	0,056969	1,407739	3,841466	0,2354
Trace test indicates 1 cointegrating eqn(s) at the 0.05 level				
* denotes rejection of the hypothesis at the 0.05 level				
**MacKinnon-Haug-Michelis (1999) p-values				

Vì có giá trị P-Value = 0,0008 < 0,05, vì vậy, có thể kết luận, tồn tại ít nhất một mối quan hệ dài hạn giữa các biến trong mô hình.

(5). Phân tích mô hình hồi quy ARDL

*Bảng 4.17: Kết quả chạy mô hình ARDL
(Phụ lục 2, bảng 9, hình 10)*

ARDL Cointegrating And Long Run Form		
Dependent Variable: LGRDP		
Selected Model: ARDL(1, 3, 0)		
Sample: 1990 2018		

Included observations: 26				
Cointegrating Form				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LINV)	-0,056944	0,040081	-1,420722	0,1716
D(LINV(-1))	-0,072595	0,041964	-1,729930	0,0999
D(LINV(-2))	0,104135	0,035746	2,913174	0,0089
D(LQ)	0,304217	0,099242	3,065417	0,0064
CointEq(-1)	-0,162893	0,116094	-1,403117	0,1767
Cointeq = LGRDP - (-0,5662*LINV + 1,8676*LQ + 24,0895)				
Long Run Coefficients				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LINV	-0,566151	0,618475	-0,915399	0,3715
LQ	1,867592	0,955050	1,955492	0,0654
C	24,089484	10,584501	2,275921	0,0346

Các thông số ở Cointegrating Form phản ánh mối quan hệ trong ngắn hạn của các biến trong mô hình đang nghiên cứu. Nhận thấy, P-value (LINV(-2)) = 0,0089 < 0,05, Coefficient = 0,104135; P-value (LQ) = 0,0064 < 0,05, Coefficient = 0,304217. Như vậy, có thể kết luận, biến INV(-2) và Q có tác động ngắn hạn, tích cực đến GRDP ở mức ý nghĩa 5%; trong đó, biến INV có tác động tích cực đến GRDP ở độ trễ 2, tức là INV có tác động tích cực và đáng kể lên GRDP sau 02 năm; biến Q có tác động tích cực và hiệu quả lên GRDP ngay năm đầu tiên.

Các thông số ở Long Run Coefficients phản ánh mối quan hệ dài hạn của các biến. Theo đó, Pvalue (LQ) = 0,0654 < 0,1, Coefficient = 1,867598. Kết luận, biến Q có tác động tích cực và đáng kể đến GRDP trong dài hạn ở mức ý nghĩa 10%. Kết quả mô hình như sau: $LGRDP_t = 24,089484 + 0,104135 * D(LINV_{t-2}) + 0,304217 * D(LQ_t) + 1,867592 * LQ_t$

Được giải thích là, trong ngắn hạn, khi vốn đầu tư tăng 1 đơn vị ở năm hiện tại thì GRDP tăng 0,104135 đơn vị ở năm thứ 2 sau đó; trong ngắn hạn khi SLHHTQ cảng tăng 1 đơn vị thì GRDP tăng 0,304217 đơn vị. Trong dài hạn, khi SLHHTQ cảng tăng 1 đơn vị thì GRDP tăng 1,867592 đơn vị.

Sau đây, tác giả kiểm định độ tin cậy của mô hình qua kiểm định tự tương quan và kiểm định phương sai sai số thay đổi.

(6). Kiểm định tự tương quan

Nếu mô hình có hiện tượng tự tương quan sẽ làm ảnh hưởng đến tính chính xác của mô hình. Eviews cho phép sử dụng kiểm định Breusch - Godfrey (BG) để kiểm định hiện tượng tự tương quan trong mô hình (Phụ lục 2, bảng 10, hình 11).

Bảng 4.18: Kết quả kiểm định tự tương quan bậc 1

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:			
F-statistic	0,436968	Prob. F(1,18)	0,5170
Obs*R-squared	0,616217	Prob. Chi-Square(1)	0,4325

Đặt bài toán kiểm định như sau:

H_0 : Mô hình không xảy ra hiện tượng tự tương quan bậc 1;

H_1 : Mô hình xảy ra hiện tượng tự tương quan bậc 1.

Từ bảng kết quả kiểm định, ta có Obs*R-squared = 0,616217 và Pvalue (Obs*R-squared) = 0,4325 > 0,05, do đó, kết luận không xảy ra hiện tượng tự tương quan bậc 1 trong mô hình đang nghiên cứu.

(7). Kiểm định phương sai sai số thay đổi

Phương sai của phần dư thay đổi là hiện tượng các giá trị phần dư có phân phối không giống nhau và giá trị phương sai không như nhau. Bỏ qua phương sai của phần dư thay đổi sẽ dẫn đến các ước lượng của các hệ số hồi quy không hiệu quả.

Đặt bài toán kiểm định như sau:

H_0 : Mô hình không xảy ra hiện tượng phương sai sai số thay đổi;

H_1 : Mô hình xảy ra hiện tượng phương sai sai số thay đổi.

Từ bảng kiểm định Breusch – Pagan - Godfrey ở trên, ta có P - value = 0,0714 > 0,05, nên chấp nhận H_0 . Vậy mô hình không xảy ra hiện tượng phương sai sai số thay đổi (Phụ lục 2, bảng 11, hình 12).

Bảng 4.19: Kết quả kiểm định phương sai sai số thay đổi

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey			
F-statistic	2,552375	Prob. F(6,19)	0,0552
Obs*R-squared	11,60365	Prob. Chi-Square(6)	0,0714
Scaled explained SS	3,618532	Prob. Chi-Square(6)	0,7281

(8). Kiểm định kiểm định sai dạng hàm (định dạng mô hình)

Bảng 4.20: Kết quả kiểm định Ramsey RESET Test

Ramsey RESET Test			
Equation: UNTITLED			
Specification: LGRDP LGRDP(-1) LINV LINV(-1) LINV(-2) LINV(-3) LQ C			
Omitted Variables: Squares of fitted values			
	Value	df	Probability
t-statistic	0,472870	18	0,6420
F-statistic	0,223606	(1, 18)	0,6420

(Phụ lục 2, bảng 12, hình 13).

Đặt bài toán kiểm định như sau:

$H_0: \alpha_1 = 0$: Mô hình trên không thiếu biến, dạng hàm đúng;

$H_1: \alpha_1 \neq 0$: Mô hình trên thiếu biến, dạng hàm sai.

Từ bảng kiểm định ở trên, ta có $P\text{-value}(F\text{-statistic}) = 0,6420 > 0,05$ nên chấp nhận H_0 . Vậy mô hình trên không thiếu biến, dạng hàm đúng.

(9). Kiểm định biến bị bỏ sót trong mô hình

Đặt bài toán kiểm định như sau:

H_0 : Biến LFDI tham gia đáng kể trong mô hình (LFDI bị bỏ sót);

H_1 : Biến LFDI tham gia không đáng kể trong mô hình (LFDI không bị bỏ sót);

Từ bảng kiểm định ở trên, có $P\text{-value} = 0,4340 > 0,05 \Rightarrow$ Bác bỏ H_0 . Vậy LFDI không bị bỏ sót trong mô hình. Thực hiện tương tự các bước như trên để kiểm tra biến LXNK (sai phân bậc 1 của giá trị xuất nhập khẩu của Tp Hải Phòng) có bị bỏ sót trong mô hình hay không.

Bảng 4.21: Kết quả kiểm định Omitted Variables Test cho biến LFDI

(Phụ lục 2, bảng 13, hình 14)

Omitted Variables Test				
Null hypothesis: LFDI are jointly significant				
Equation: UNTITLED				
Specification: LGRDP LGRDP(-1) LINV LINV(-1) LINV(-2) LINV(-3) LQ C				
Omitted Variables: LFDI				
	Value	df	Probability	
t-statistic	0,800302	18	0,4340	
F-statistic	0,640484	(1, 18)	0,4340	
Likelihood ratio	0,909064	1	0,3404	

Bảng 4.22: Kết quả kiểm định Omitted Variables Test cho biến LXNK

Omitted Variables Test			
Null hypothesis: LXNK are jointly significant			
Equation: UNTITLED			
Specification: LGRDP LGRDP(-1) LINV LINV(-1) LINV(-2) LINV(-3) LQ C			
Omitted Variables: LXNK			
	Value	df	Probability
t-statistic	0,734005	18	0,4724
F-statistic	0,538763	(1, 18)	0,4724
Likelihood ratio	0,766794	1	0,3812

Đặt bài toán kiểm định như sau:

H_0 : Biến LXNK tham gia đáng kể trong mô hình (LXNK bị bỏ sót);

H_1 : Biến LXNK tham gia không đáng kể trong mô hình (LXNK không bị bỏ sót);

Có $P\text{-value} = 0,4724 > 0,05 \Rightarrow$ Bác bỏ H_0 . Vậy biến LXNK không bị bỏ sót trong mô hình (*Phụ lục 2, bảng 14, hình 15*).

(10). Kiểm định sự cần thiết của các biến trong mô hình

Đặt bài toán kiểm định như sau:

H_0 : Biến $LINV_{t-2}$ không cần thiết trong mô hình;

H_1 : Biến $LINV_{t-2}$ cần thiết trong mô hình.

Từ bảng kiểm định Wald ở trên, có $P\text{-value}(F\text{-statistic}) = 0,0999 < 0,1$. Vì vậy, bác bỏ H_0 . Vậy, biến $LINV_{t-2}$ cần thiết trong mô hình.

Bảng 4.23: Kiểm định sự cần thiết của biến $LINV_{t-2}$

Wald Test:			
Equation: Untitled			
Test Statistic	Value	df	Probability
t-statistic	1,729930	19	0,0999
F-statistic	2,992657	(1, 19)	0,0999
Chi-square	2,992657	1	0,0836

(*Phụ lục 2, bảng 15, hình 16*)

Thực hiện các bước tương tự, để kiểm tra sự cần thiết của biến LQ trong mô hình. Có kết quả như sau:

Bảng 4.24: Kiểm định sự cần thiết của biến LQ

Wald Test:			
Equation: Untitled			
Test Statistic	Value	df	Probability
t-statistic	3,065417	19	0,0064
F-statistic	9,396783	(1, 19)	0,0064
Chi-square	9,396783	1	0,0022

(Phụ lục 2, bảng 16, hình 17)

Đặt bài toán kiểm định như sau:

H_0 : Biến LQ không cần thiết trong mô hình;

H_1 : Biến LQ cần thiết trong mô hình.

Có $P\text{-value}(F\text{-statistic}) = 0,0064 < 0,05$. Vì vậy, bác bỏ H_0 . Vậy LQ cần thiết trong mô hình.

(11). Kiểm định thừa biến trong mô hình

Đặt bài toán kiểm định như sau:

$H_0: \beta = 0$: Biến LINV(-2) không cần thiết trong mô hình;

$H_1: \beta \neq 0$: Biến LINV(-2) cần thiết trong mô hình.

Từ bảng kiểm định ở trên, có $P\text{-value} = 0,0999 < 0,1$ tại mức ý nghĩa 10%. Do đó bác bỏ H_0 . Vậy LINV(-2) cần thiết trong mô hình.

Bảng 4.25: Kiểm định thừa biến trong mô hình (biến LINV(-2))

(Phụ lục 2, bảng 17, hình 18).

Redundant Variables Test			
Null hypothesis: LINV(-2) are jointly insignificant			
Equation: UNTITLED			
Specification: LGRDP LGRDP(-1) LINV LINV(-1) LINV(-2) LINV(-3) LQ C			
Redundant Variables: LINV(-2)			
	Value	df	Probability
t-statistic	1,729930	19	0,0999
F-statistic	2,992657	(1, 19)	0,0999

Đặt bài toán kiểm định như sau:

$H_0: \beta = 0$: Biến LQ không cần thiết trong mô hình;

$H_1: \beta \neq 0$: Biến LQ cần thiết trong mô hình.

Từ bảng kiểm định ở trên, có $P\text{-value} = 0,0064 < 0,05$ tại mức ý nghĩa 5%. Do đó bác bỏ H_0 . Vậy LQ cần thiết trong mô hình.

Bảng 4.26: Kiểm định thừa biến trong mô hình (biến LQ)

Redundant Variables Test			
Null hypothesis: LQ are jointly insignificant			
Equation: UNTITLED			
Specification: LGRDP LGRDP(-1) LINV LINV(-1) LINV(-2) LINV(-3) LQ C			
Redundant Variables: LQ			
	Value	df	Probability
t-statistic	3,065417	19	0,0064
F-statistic	9,396783	(1, 19)	0,0064

(Phụ lục 2, bảng 18, hình 19)

Như vậy, trong nội dung tiếp theo thảo luận về các giải pháp đẩy mạnh tăng trưởng GRDP Hải Phòng, cần đặc biệt chú ý đến các biện pháp làm tăng SLHHTQ và làm tăng vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng vì vai trò 02 yếu tố này có ý nghĩa đáng kể trong mô hình, có ảnh hưởng tích cực đến GRDP.

4.2.3. Các kết luận

Với mô hình toán gồm 03 biến, quan sát trong 29 năm (1990 – 2018), được ứng dụng phần mềm phân tích định lượng EVIEWS, tác giả đã đưa ra được những kết quả quan trọng như sau:

(1) Mô hình đang nghiên cứu thỏa mãn các kiểm định quan trọng: các biến có phân phối chuẩn; 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 sai số thay đổi và không tự tương quan.

(2) 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 chấp nhận H_0 (*SLHHTQ tác động tích cực đến GRDP của Tp Hải Phòng trong giai đoạn 1990 – 2018*) của giả thuyết thứ nhất và 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.

4.3. Kết luận chương 4

Để thực hiện mục tiêu khảo sát mối quan hệ giữa Cảng Hải Phòng và phát triển kinh tế Tp Hải Phòng, tác giả sử dụng phương pháp thống kê và phương pháp mô hình toán. Ở phương pháp thống kê, tác giả sử dụng tập trung ở việc phân tích một số chỉ tiêu cơ bản, qua các bảng biểu và biểu đồ có thể sơ bộ thông tin cho thấy: có mối quan hệ tỷ lệ thuận giữa các cặp chỉ tiêu GRDP và SLHHTQ; GRDP và doanh thu Cảng Hải Phòng; GRDP và vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng; tổng thu nội địa Tp Hải Phòng và SLHHTQ; tổng thu nội địa Tp Hải Phòng và vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng và tổng thu nội địa và doanh thu Cảng Hải Phòng.

Từ những kết luận về các yếu tố đã và đang có ảnh hưởng tích cực và tiêu cực đến GRDP, xét tình hình thực tế của Việt Nam nói chung và Tp Hải Phòng nói riêng, tác giả đưa các yếu tố GRDP Tp Hải Phòng, SLHHTQ và vốn đầu tư vào Cảng Hải Phòng vào mô hình toán.

Sử dụng phần mềm EVIEWS, các biến được quan sát trong 29 năm, 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, 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.

CHƯƠNG 5: MỘT SỐ GIẢI PHÁP PHÁT TRIỂN CẢNG HẢI PHÒNG TRONG MÔI 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

Hải Phòng là thành phố trực thuộc Trung Ương, có hoạt động kinh tế và giao lưu văn hóa phát triển mạnh khi nằm trong tuyến tam giác vàng Hà Nội – Hải Phòng – Quảng Ninh, cùng với việc sở hữu hệ thống cảng biển hiện đại, kinh tế Hải Phòng đã được đặt trong môi liên hệ liên kết vùng, cho cả khu vực phía Bắc và cả nước, được thể hiện trong các văn bản pháp lý quan trọng. Vì vậy 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*” [91], cụ thể như sau:

Đến năm 2025, Thành phố Hải Phòng là trọng điểm kinh tế biển của cả nước, trung tâm dịch vụ logistics quốc gia,... Một số chỉ tiêu cụ thể, tỷ trọng đóng góp vào GDP cả nước đạt khoảng 6,4%; tỷ trọng đóng góp vào GDP vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ là 23,7%; tăng trưởng GRDP bình quân giai đoạn 2018 - 2025 tối thiểu 13%. GRDP BQ/người đạt 14.740 USD; thu ngân sách trên địa bàn đạt 180.000 - 190.000 tỷ đồng; đóng góp của năng suất các yếu tố tổng hợp (TFP) vào GRDP từ 44 - 45%.

Mục tiêu đến năm 2030, Hải Phòng trở thành trung tâm dịch vụ logistics quốc tế hiện đại bằng cả đường biển, đường hàng không, đường bộ cao tốc, đường sắt tốc độ cao; trung tâm quốc tế về đào tạo, nghiên cứu, ứng dụng và phát triển khoa học - công nghệ với các ngành nghề hàng hải, đại dương học, kinh tế biển... Một số chỉ tiêu cụ thể, tỷ trọng đóng góp vào GDP Việt Nam đạt 8,2%; đóng góp vào GDP vùng kinh tế trọng điểm Bắc Bộ 28,3%; tăng trưởng GRDP bình quân giai đoạn 2026 - 2030 thấp nhất là 12,5%; GRDP BQ/người đạt 29.900 USD; thu ngân sách trên địa bàn đạt 300.000 - 310.000 tỷ đồng; đóng góp của TFP vào GRDP từ 48 - 50% (Phụ lục 3, bảng 1).

Tầm nhìn đến năm 2045: Hải Phòng có trình độ phát triển cao trong nhóm các thành phố hàng đầu Châu Á và thế giới, SLHHTQ cảng biển Hải Phòng đạt 220 – 250 triệu tấn.

Nghị quyết 45 đã thể hiện sự quan tâm của Đảng và Nhà nước, giúp Đảng bộ - Chính quyền và nhân dân Hải Phòng nhận thức rõ hơn, đầy đủ hơn về vị trí vai trò và trách nhiệm của thành phố đối với sự phát triển của chính Hải Phòng và của cả nước.

Nhằm cụ thể hóa 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*”, UBND TP. Hải Phòng đã ban hành 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,... Tiến hành nhiều cuộc cải cách lớn đặc biệt về công tác quy hoạch và xây dựng đô thị; các dự án lớn như hệ thống giao thông, sân bay, cảng biển, đường cao tốc, khu kinh tế,... được khởi công tạo động lực mới cho sự phát triển.

5.1.2. Mục tiêu chiến lược phát triển Cảng Hải Phòng

Tại Quyết định số 2973/QĐ-BGTVT ban hành 05/8/2014 của Bộ Giao thông vận tải 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*”. Cụ thể, phát triển cảng HICT trở thành khu cảng hiện đại, ứng dụng khoa học - công nghệ cao trong quản lý và khai thác cảng, đáp ứng vai trò là cảng cửa ngõ quốc tế, phục vụ mục tiêu trung chuyển quốc tế; giai đoạn năm 2020 - 2025 có thể tiếp nhận tàu trọng tải 50.000 DWT, tàu container đến 6.000 TEU, năng lực thông qua từ 35 - 41 triệu tấn/năm; giai đoạn từ năm 2025 - 2030 và sau năm 2030 tiếp nhận tàu trọng tải 100.000 DWT, tàu container từ 8.000 TEU, năng suất thông qua từ 118 - 136 triệu tấn/năm, ..., năng lực thông qua đạt 5 triệu tấn/năm vào năm 2020 và 10 triệu tấn/năm vào năm 2030 [5].

Tại 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*” của Bộ Giao thông vận tải ban hành xác định: Phát triển cảng

HICT theo hướng tiến ra biển để tiếp nhận tàu có trọng tải đến 100.000 tấn (tàu container đến 8.000 TEU) - tạo cửa ra cho hàng hóa XNK của Việt Nam vận tải trên các tuyến biển xa, tiến đến thu hút một phần hàng trung chuyển quốc tế khu vực, tạo động lực phát triển KT - XH toàn miền Bắc. Đồng thời, quy hoạch chi tiết Cảng biển Hải Phòng là cửa ngõ quốc tế (loại IA),... [6].

Nhằm cụ thể các văn bản pháp lý của Chính Phủ và Bộ Giao thông Vận tải, tháng 4/2019 Chủ tịch UBND Thành phố đã phê duyệt “*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*”. Cụ thể, mục tiêu quy hoạch đến năm 2020 hệ thống cảng, bến thủy nội địa trên địa bàn thành phố đáp ứng 19,44 – 22,24 triệu tấn hàng hóa/năm; đến năm 2025, đáp ứng 27,43 – 32,45 triệu tấn hàng hóa/năm. Nâng tỷ trọng hàng hóa thông qua cảng biển được vận chuyển bằng đường thủy nội địa đến năm 2025 đạt 4% - 4,5%. Đến năm 2030, tiếp tục đầu tư nâng cấp, mở rộng, xây dựng mới hệ thống cảng, bến thủy nội địa của thành phố, hiện đại hóa công tác quản lý và xếp dỡ, nâng cao chất lượng dịch vụ đáp ứng 36,16 – 43,84 triệu tấn hàng hóa/năm,...Quyết định là cơ sở để đầu tư phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa một cách đồng bộ, tạo kết nối giữa vận tải thủy nội địa với các phương thức vận tải khác đảm bảo nhanh chóng, thuận tiện và an toàn; nhằm phát huy tối đa lợi thế về vị trí địa lý, điều kiện tự nhiên của thành phố và đặc biệt là tiềm năng biển để phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa hợp lý, tiết kiệm chi phí xã hội [92].

Sau đó, Chủ tịch UBND thành phố quyết định “*Điều chỉnh Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng, bến thủy nội địa đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*”. Nguyên nhân của việc điều chỉnh này là tốc độ tăng trưởng về số lượng tàu thuyền cũng như sản lượng hàng hóa hệ thống cảng Cảng Hải phòng luôn ở mức cao trong những năm gần đây và dự báo sẽ tiếp tục tăng mạnh, đạt sản lượng khoảng 109 - 114 triệu tấn/năm năm 2020, 188 - 210 triệu tấn/năm năm 2030. Do đó, việc đầu tư phát triển Cảng Hải Phòng đồng bộ từ xây dựng cơ sở hạ tầng, công nghệ bốc xếp đến công tác quản lý, điều hành để phù hợp nhu cầu phát triển là tất yếu [94].

Tóm lại, 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 thể mạnh và chiến lược phát triển thành phố (Phụ lục 3, bảng 2).

5.2. Một số giải pháp phát triển cảng Hải Phòng trong mối liên hệ đến phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng

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

Sản lượng hàng hóa qua cảng Hải Phòng trong thời gian tới dự báo sẽ tiếp tục giữ được nhịp tăng trưởng khi vừa qua hàng loạt các hãng tàu lớn như Maersk, SITC... liên tiếp mở thêm các tuyến dịch vụ vào làm hàng tại các cảng biển khu vực Hải Phòng. Tuy nhiên, theo báo cáo “*Doing Business 2017*” của World Bank, doanh nghiệp XNK tại Việt Nam phải mất lần lượt 5 và 6 ngày để thực hiện đầy đủ các thủ tục hải quan, cao hơn 1 ngày so với trung bình khu vực Đông Nam Á [84]. Ngoài ra, quy định về các loại thuế phí không rõ ràng, gây ảnh hưởng trực tiếp tới hoạt động hải quan. Xuất phát từ thực trạng nêu trên, tác giả đề xuất một số biện pháp như sau:

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

Ở Việt Nam, chất lượng dịch vụ hải quan xếp hạng thấp (xếp thứ 93 trên toàn thế giới), là yếu tố gây ảnh hưởng xấu đến hoạt động khai thác cảng. Theo số liệu khảo sát của World Bank, một doanh nghiệp Việt Nam từ lúc vận chuyển hàng ra cảng cho tới khi có được bộ chứng từ hoàn chỉnh để thanh toán cần tổng cộng 115 giờ (cao hơn 24 giờ so với 07 quốc gia Đông Nam Á), với tổng chi phí xuất khẩu là 629 USD (đối với hoạt động xuất khẩu) – cao thứ ba trong khu vực. Đối với hoạt động nhập khẩu, doanh nghiệp cần 145 giờ với tổng chi phí 756 USD - cao thứ ba trong khu vực, tính kể từ thời điểm người bán gửi chứng từ cho đến khi hàng được vận chuyển tới người nhập khẩu [84] (Phụ lục 3, bảng 3)

Do đó, cải cách, hiện đại hóa quy trình, thủ tục hải quan, tạo thuận lợi cho hoạt động xuất nhập khẩu, nhất là việc trở thành đơn vị đầu tiên trong cả nước triển khai “*Hệ thống quản lý hải quan tự động tại cảng biển-VASSCM*”, góp phần trực tiếp vào việc cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh và cải thiện

năng lực thu ngân sách của thành phố Hải Phòng. Hệ thống được chính thức hoạt động từ ngày 11/12/2017 tại Cục Hải quan TP Hải Phòng. Các kết quả ban đầu cho thấy, hệ thống đã tạo nhiều thuận lợi cho doanh nghiệp cũng như nâng cao hiệu quả quản lý của cơ quan hải quan và các cơ quan liên quan.

Tuy nhiên, trong những ngày đầu khi triển khai, hệ thống đã gặp một số khó khăn như thông tin của các hãng thực hiện theo nhiều chuẩn khác nhau; Tình trạng các hãng tàu, doanh nghiệp cảng, doanh nghiệp XNK khai báo sai lệch các thông tin còn nhiều; Cơ chế phối hợp xử lý vấn đề vướng mắc ở một số đơn vị liên quan còn có lúc chưa đạt hiệu quả như mong muốn, sự chênh lệch về mức độ ứng dụng công nghệ thông tin trong công tác quản lý của các doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi, cảng, địa điểm chịu sự giám sát hải quan, dẫn đến việc cơ quan hải quan gặp khó khăn khi thực hiện yêu cầu về chuẩn hóa dữ liệu để trao đổi thông tin giữa doanh nghiệp với cơ quan hải quan, hệ thống bị tắc nghẽn do đường truyền quá tải...

Trong thời gian tới để khắc phục tình trạng này, tác giả đề xuất một số biện pháp:

Một là, về phía Tổng cục Hải quan:

Tích cực hỗ trợ các cục Hải quan trong việc triển khai kết nối VASSCM với doanh nghiệp kinh doanh cảng; kịp thời khắc phục sự cố khi đường truyền quá tải. Đồng thời, Tổng cục Hải quan hướng dẫn cho doanh nghiệp về chuẩn thông điệp khai báo, trao đổi thông tin với cơ quan hải quan đối với các địa điểm chịu sự giám sát hải quan; tiếp tục hoàn thiện chuẩn thông điệp kết nối, trao đổi thông tin giữa doanh nghiệp với cơ quan hải quan.

Tách hệ thống truyền nhận dữ liệu giữa cơ quan hải quan và doanh nghiệp kinh doanh kho, bãi, cảng thành đường truyền độc lập để đảm bảo việc kết nối; tăng cường hệ thống máy chủ để tăng năng lực xử lý dữ liệu do doanh nghiệp truyền đến để việc tiếp nhận, xử lý thông tin, thông quan hàng hóa cho doanh nghiệp được nhanh chóng.

Cần thực hiện nhiều lần bổ sung, nâng cấp các chức năng như chức năng xử lý nghiệp vụ hàng hóa quá cảnh, trung chuyển; thiết lập nguyên tắc trao đổi thông tin về lô hàng được khai báo tờ khai nhánh với doanh nghiệp kinh doanh cảng, kho, bãi, địa điểm... và nhiều chức năng khác.

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, chưa tìm hiểu và nắm rõ về các quy định liên quan đến việc khai báo dữ liệu.

Ba là, về phía cơ quan Hải quan Hải Phòng:

Tích cực 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, đặc biệt là các hãng tàu, hãng hàng không, đại lý để việc khai báo thông tin Emanifest, vận đơn điện tử được đầy đủ và chính xác.

Tăng cường công tác phối hợp giữa các đơn vị trong toàn ngành, đặc biệt phối hợp chặt chẽ trong việc nhanh chóng xử lý các vướng mắc, khó khăn.

5.2.1.2. Phát triển hệ thống dịch vụ logistics

Hải Phòng được đánh giá có những tiềm năng đặc biệt về vị trí địa lý, hệ thống kết cấu hạ tầng, thu hút đầu tư,... để phát triển dịch vụ logistics; tuy nhiên, mặc dù số lượng các doanh nghiệp trong nước hoạt động ở lĩnh vực logistics tại Hải Phòng không ít nhưng hoạt động manh mún, thiếu kinh nghiệm và chưa chuyên nghiệp, chỉ cung cấp các dịch vụ cơ bản, cạnh tranh chủ yếu về giá, ít giá trị gia tăng. Bên cạnh đó, do hạn chế về độ sâu luồng, cùng với tình trạng kết nối của các phương thức vận tải (*đường bộ đang quá tải, đường sắt lạc hậu và thiếu, đường thủy chưa hỗ trợ được đường bộ*) dẫn đến khó phát huy tối đa công suất cảng Hải Phòng. Hạ tầng giao thông vận tải đang trong quá trình xây dựng, chưa hoàn thiện; hệ thống CNTT chưa được áp dụng và khai thác tối đa, chưa hỗ trợ hiệu quả trong hoạt động là nguyên nhân dẫn đến chi phí logistics còn khá cao. Đa phần các doanh nghiệp logistics trên địa bàn Tp Hải Phòng là doanh nghiệp vừa và nhỏ, năng lực tài chính và khả năng cung cấp dịch vụ logistics rất hạn chế, chủ yếu là vận tải hàng hóa. Nguồn nhân lực của ngành logistics Việt Nam nói chung và Tp Hải Phòng nói riêng chưa được đào tạo bài bản, còn thiếu và yếu, chưa đáp ứng nhu cầu thực tế, đặc biệt thiếu các chuyên gia logistics có năng lực ứng dụng và triển khai tại các doanh nghiệp [92].

Trước tình hình đó, ngày 11/4/2019, UBND thành phố công bố “*Quy hoạch logistics và hệ thống cảng thủy Hải Phòng đến năm 2025, định hướng*

đến 2030” và Quyết định “*Phê duyệt quy hoạch phát triển hệ thống cảng, bến thủy nội địa TP Hải Phòng đến năm 2025, định hướng đến năm 2030*”. Cụ thể, đến năm 2025, tốc độ phát triển ngành logistics Hải Phòng tăng trưởng 30 – 35%/năm. Các trung tâm logistics đảm nhận 50 – 60% tổng lượng hàng hóa có nhu cầu cung ứng dịch vụ. Đến năm 2030, tỷ trọng ngành logistics đóng góp cho thành phố đạt 25 – 30%, tỷ lệ logistics thuê ngoài đạt 65%; các trung tâm logistics mới xây dựng theo quy hoạch đảm nhận 60 – 70% tổng lượng hàng hóa; các khu vực logistics khác đảm nhận 30 – 40%,...[92, 93].

Tuy nhiên, để thực hiện được các mục tiêu nêu trên, thành phố Hải Phòng cần tập trung vào các nhiệm vụ như sau:

Một là, tập trung quy hoạch phát triển các loại hình logistics, tập trung vào các dịch vụ logistics chính, trực tiếp phục vụ hệ thống cảng biển và sân bay khu vực Hải Phòng như: các dịch vụ đại lý vận tải hàng hóa, làm thủ tục hải quan, vận tải biển, vận tải đa phương thức; dịch vụ kho bãi container; dịch vụ xếp dỡ container và các dịch vụ khác (bao gồm cả quản lý chuỗi cung ứng)...

Hải Phòng cần quy hoạch phát triển hệ thống trung tâm logistics, nhưng cần chú ý đến yếu tố kết nối Trung tâm dịch vụ logistics không chỉ với riêng Hải Phòng mà còn với cả khu vực phía Bắc; giải pháp về chính sách, hạ tầng kỹ thuật, nguồn nhân lực phải phù hợp thực tế, khả thi, song cũng cần mang tầm chiến lược...

Hai là, huy động nguồn lực xây dựng các công trình kết nối các trung tâm logistics theo hướng đẩy mạnh xã hội hóa, từ các nguồn vốn ODA, PPP; ban hành các chính sách khuyến khích doanh nghiệp kinh doanh dịch vụ logistics; tập trung quy hoạch và xây dựng kết cấu hạ tầng, phương tiện kỹ thuật đồng bộ phục vụ phát triển dịch vụ logistics, chú trọng kết nối hạ tầng với các nước trong khu vực ASEAN, Đông Bắc Á và các khu vực khác trên thế giới; phát triển hệ thống doanh nghiệp, nguồn nhân lực; tăng cường ứng dụng công nghệ trong hoạt động dịch vụ logistics; điều chỉnh quy hoạch xây dựng và sử dụng đất đảm bảo lợi ích doanh nghiệp đầu tư vào phát triển dịch vụ logistics...

Ba là, tập trung triển khai các dự án cải tạo hệ thống giao thông vận tải trên địa bàn thành phố, ưu tiên huy động nguồn lực phục vụ xây dựng các công trình kết nối với các trung tâm logistics, tiêu biểu là tuyến đường sắt Hải Phòng

- Hà Nội - Lào Cai; đường cao tốc Ninh Bình - Hải Phòng - Quảng Ninh; các bến cảng tiếp theo Cảng quốc tế Lạch Huyện...

Bốn là, các tổ chức, cá nhân liên quan cần phối hợp hiệu quả nhằm tham mưu UBND thành phố triển khai thực hiện cơ chế chính sách pháp lý khuyến khích đầu tư phát triển dịch vụ logistics; bố trí quỹ đất dành cho phát triển các trung tâm logistics; đề xuất ứng dụng công nghệ 4.0 vào hoạt động logistics nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh, giảm chi phí... Tổ chức thực hiện quy hoạch bảo đảm các quan điểm, mục tiêu, định hướng,...phát triển dịch vụ và hệ thống trung tâm logistics thống nhất, đồng bộ, phù hợp các quy hoạch, kế hoạch phát triển của địa phương.

5.2.1.3. Ổn định phí dịch vụ cảng biển

Ngày 12/11/2016, UBND thành phố đã lập đề án, đề xuất thu phí sử dụng kết cấu công trình hạ tầng, công trình dịch vụ tiện ích công cộng khu vực các cửa khẩu cảng trên địa bàn thành phố và Nghị quyết số 148/2016/NQ-HĐND, ngày 13/12/2016 của HĐND (Hội đồng nhân dân) thành phố về việc quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển Hải Phòng chính thức có hiệu lực từ 1/1/2017. Theo đó, mức phí áp dụng đối với hàng tạm nhập tái xuất, hàng chuyển khẩu, hàng gửi kho ngoại quan là 2,2 triệu đồng/container 20 feet, 4,4 triệu đồng/container 40 feet (*đối với hàng khô*); 2,3 triệu đồng/container 20 feet, 4,8 triệu đồng/container 40 feet (*đối với hàng lạnh*), 50.000 đồng/tấn hàng lỏng, hàng rời...[13]. Tuy nhiên, rất nhiều các doanh nghiệp có ý kiến phản đối vì cho rằng mức thu chưa hợp lý, gây khó khăn cho doanh nghiệp, đẩy mức giá sản phẩm lên cao gây khó cạnh tranh với các sản phẩm của nước ngoài.

Sau đó, HĐND Tp. Hải Phòng ban hành Nghị quyết 24/2017/NQ-HĐND ngày 08/12/2017, sửa đổi Nghị quyết số 148/2016/NQ-HĐND có hiệu lực từ ngày 01/1/2018 với mức thu phí dịch vụ cảng đối với hàng hóa XNK là hàng lỏng, hàng rời được điều chỉnh giảm 4.000 đồng/tấn, xuống còn 16.000 đồng/tấn [14].

Để ổn định phí dịch vụ cảng Hải Phòng, tác giả đề xuất các giải pháp sau:

Một là, quy trình xây dựng, ban hành các cơ chế, chính sách cần phù hợp với Luật Ban hành văn bản quy phạm pháp luật 2015, nhất là quy trình lấy ý kiến – đủ thời gian để doanh nghiệp tham gia ý kiến. Bên cạnh đó, 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, đặc biệt là đối với các chính sách có tác động rất lớn tới quyền và lợi ích của các doanh nghiệp, đặc biệt là các doanh nghiệp có hoạt động XNK tại cảng Hải Phòng.

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 điều chỉnh bảng phí là cần thiết, nhất là trong giai đoạn lạm phát tăng cao và Hải Phòng 02 năm liên tiếp (*năm 2018, 2019*) đặt mục tiêu “*Tăng cường kỷ cương thu, chi ngân sách - Cải thiện môi trường đầu tư, kinh doanh*”; tuy nhiên, việc tăng phí cần có lộ trình phù hợp, nhất quán trong chính sách hỗ trợ, phát triển doanh nghiệp từ Trung ương đến địa phương; cần phù hợp với quy định của Nghị quyết 35 ngày 16/5/2016 của Chính phủ về “*hỗ trợ và phát triển doanh nghiệp đến năm 2020*”, hướng tới một môi trường đầu tư, kinh doanh thông thoáng và thuận lợi, hỗ trợ hiệu quả hoạt động sản xuất kinh doanh của doanh nghiệp.

Bốn là, có thể tham khảo và áp dụng tăng giá dịch vụ xếp dỡ container. Hiện nay khung giá dịch vụ cảng biển tại Việt Nam ở mức thấp so với khu vực, do đó các cảng biển thiếu nguồn lực để tái đầu tư. Cụ thể, giá dịch vụ xếp dỡ container mỗi lần tại khu vực cảng Hải Phòng chỉ 30 USD trong khi giá tại Campuchia là 65 USD, Malaysia 52 USD, Hồng Kông (*Trung Quốc*) đến 130 USD (*cùng container 20 feet*). Do đó, Hải Phòng có thể nghiên cứu và áp dụng 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. Việc điều chỉnh giá chỉ nhằm cân bằng giữa doanh thu của hãng tàu và doanh nghiệp cảng, không tác động đến chỉ số giá tiêu dùng. Điều này giúp cảng có điều kiện đầu tư nâng cấp nhằm giảm thời gian bốc xếp, giảm thời gian lưu hàng tại cảng.

5.2.1.4. Phát triển nguồn nhân lực

Về đường lối, vai trò của phát triển nguồn nhân lực cho lĩnh vực hàng hải và cảng biển của Tp Hải Phòng được ghi rõ trong 02 Nghị quyết: Nghị quyết Đại hội Đảng bộ TP. Hải Phòng lần thứ XV, nhiệm kỳ 2015 - 2020 đã nêu rõ: *“Xây dựng Hải Phòng ...là trung tâm giáo dục - đào tạo, y tế và KHCN của vùng duyên hải Bắc Bộ...”*.

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”* xác định: *“nghiên cứu xây dựng, phát triển một số cơ sở đào tạo nguồn nhân lực chất lượng cao mà Tp Hải Phòng có lợi thế, như kinh tế biển, hàng hải, vận tải biển, dịch vụ logistics, đóng tàu, cơ khí, chế biến, chế tạo, đầu tư, khai thác, nuôi trồng thủy, hải sản... Xây dựng Tp Hải Phòng trở thành trung tâm ... phát triển khoa học - công nghệ biển của cả nước. Nâng cấp một số cơ quan nghiên cứu khoa học biển, y học biển,...ngang tầm trọng điểm quốc gia...”* [91].

Ngày 04/4/2017, Chính phủ ban hành Nghị định 37/2017/NĐ-CP về *“Điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển”*, quy định điều kiện về nhân lực trong kinh doanh khai thác cảng biển như sau: Người phụ trách bộ phận quản lý phải được đào tạo đúng chuyên ngành hàng hải, kinh tế, thương mại; tốt nghiệp đại học trở lên và có kinh nghiệm từ 05 năm trong lĩnh vực kinh doanh khai thác cảng biển; cán bộ an ninh cảng biển được đào tạo, huấn luyện và cấp chứng chỉ; người phụ trách về vệ sinh lao động, an toàn lao động, sản xuất, phải được đào tạo, bồi dưỡng và cấp chứng nhận về an toàn lao động và phòng cháy, chữa cháy. Ngoài ra, Nghị định còn quy định các điều kiện khác về tổ chức bộ máy; cơ sở vật chất, trang thiết bị...[30].

Như vậy, có thể khẳng định rằng, chất lượng nguồn nhân lực ở lĩnh vực cảng biển và dịch vụ liên quan có ý nghĩa quyết định, tạo động lực then chốt cho phát triển kinh tế hàng hải tại TP. Hải Phòng - phát huy được vai trò là một cực trọng điểm phát triển kinh tế biển của cả nước.

Tuy nhiên, những hạn chế về nhân lực cho phát triển kinh tế hàng hải ở TP. Hải Phòng cũng thể hiện rất rõ, đó là thấp về kỹ năng nghề nghiệp, thiếu về kinh nghiệm thực tế, hạn chế về khả năng cạnh tranh, chưa sẵn sàng cho hội

nhập quốc tế; lao động phổ thông và lao động có chứng chỉ nghề sơ cấp còn phổ biến (*chiếm 81,6%*), tỷ lệ lao động qua đào tạo từ trung cấp nghề, trung cấp chuyên nghiệp chưa cao; năng suất lao động trong lĩnh vực hàng hải thấp và lực lượng lao động chất lượng cao tăng chậm. Đánh giá tổng quát cho thấy bất cập mới nhất trong phát triển nguồn nhân lực của thành phố là thiếu hụt nguồn nhân lực chất lượng cao: Cán bộ lãnh đạo, quản lý tuy đông nhưng chưa mạnh; sự am hiểu về luật pháp, hành chính, kinh tế, trình độ ngoại ngữ, tin học... còn hạn chế; cơ cấu, trình độ, độ tuổi còn mất cân đối. Nhân lực khoa học công nghệ còn mỏng và yếu, chưa đáp ứng yêu cầu nghiên cứu một số vấn đề phức tạp, đòi hỏi hàm lượng khoa học công nghệ cao; mất cân đối về ngành nghề đào tạo, thiếu nguồn nhân lực chất lượng cao phục vụ CNH - HĐH với yêu cầu phát triển và đặc thù về hàng hải của Thành phố.

Trong giai đoạn tới, để tăng cường bảo đảm và nâng cao chất lượng nguồn nhân lực cho kinh tế hàng hải ở TP. Hải Phòng, cần quan tâm đến cụ thể hóa việc thực hiện nội dung “*Đẩy mạnh giáo dục, đào tạo và phát triển nguồn nhân lực biển*” theo Nghị quyết số 36-NQ/TW ngày 22/10/2018 của Hội nghị lần thứ tám Ban Chấp hành Trung ương Đảng khóa XII “*Về chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến 2045*”. Cụ thể là “*Đến năm 2030, phát triển thành công, đột phá về các ngành kinh tế biển theo thứ tự ưu tiên: Du lịch và dịch vụ biển; kinh tế hàng hải; khai thác dầu khí và các tài nguyên khoáng sản biển khác; nuôi trồng và khai thác hải sản; công nghiệp ven biển; năng lượng tái tạo và các ngành kinh tế biển mới*” [2].

Một số đề xuất nhằm cụ thể hóa Nghị quyết 36-NQ/TW đó là:

Một là, phối hợp với các cơ sở giáo dục trong và ngoài thành phố có chuyên môn, 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; tổ chức đào tạo theo ngành nghề phù hợp, đáp ứng về quy mô và loại hình nhân lực.

Hai là, Hải Phòng cần thực hiện tốt công tác quản lý nhà nước về đào tạo nhân lực, nhất là công tác thống kê, dự báo về nhu cầu nguồn nhân lực cho kinh tế hàng hải. Từ nhu cầu thực tế cho thấy, Hải Phòng trong thời gian tới

cần chú trọng việc lập đề án đào tạo nguồn nhân lực phục vụ cho ngành logistics, bởi đây là lĩnh vực tạo ra nhiều việc làm trong khi nguồn nhân lực hiện tại chưa đáp ứng được nhu cầu hoạt động và phát triển logistics. Một biện pháp đề xuất đó là tổ chức ngoại khóa theo chuyên đề; liên kết với các cơ sở kinh doanh logistics để bố trí sinh viên thực tập và thu hút sự quan tâm của các chuyên gia.

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

Hiện nay, trên thế giới, cảng biển đã trải qua 04 thế hệ phát triển với 06 chức năng xếp dỡ, lưu trữ và thương mại, công nghiệp, phân phối và kiểm soát chuỗi logistics). Tại Việt Nam, phần lớn các cảng biển mới phát triển qua thế hệ thứ 02 (*không bao gồm một số cảng mới được xây dựng*), hầu hết cảng nước sâu trong lục địa hạn chế về điều kiện luồng lạch, lạc hậu về cơ sở hạ tầng, là nguyên nhân gây áp lực lên hệ thống giao thông đô thị, ảnh hưởng đến chất lượng vận tải hàng hải, đặc biệt là hai cảng lớn nhất Việt Nam trong đó có cảng Hải Phòng. Dự báo năm 2030, năng lực cảng biển của Việt Nam thông quan từ 1 - 1,1 tỷ tấn hàng, gấp hơn 2,2 - 2,5 lần hiện nay [8]; Cục Hàng hải Việt Nam dự tính để có thể đáp ứng lượng hàng hóa thông qua các cảng biển dự kiến lên tới 1.580 triệu TEU vào năm 2030, Việt Nam cần ít nhất 56 tỉ USD để xây dựng hệ thống cơ sở hạ tầng cảng biển và nâng cấp các luồng vào cảng [8].

Trong khi đó, nguồn vốn đầu tư BOT, BT, BTO cho hạ tầng giao thông hiện tập trung chủ yếu vào đường bộ, đường sắt, tỷ lệ đầu tư vào đường biển rất ít. Và các dịch vụ logistics như thuê tàu, vận chuyển container quốc tế của doanh nghiệp Việt Nam ra quốc tế đa phần dựa vào các hãng tàu quốc tế, chi phí đắt đỏ. Rõ ràng, để tìm đủ kinh phí xây dựng các cảng mới và mở rộng, nâng công suất các cảng hiện hữu, sẽ phải huy động mọi nguồn lực trong và ngoài nước, khuyến khích mọi thành phần kinh tế tham gia đầu tư.

Chính vì vậy, trong thời gian tới, Tp Hải Phòng cần nguồn lực phát triển lớn thông qua phương thức huy động vốn xã hội hóa, nhất là doanh nghiệp tư nhân, doanh nghiệp ngoại, các nhà đầu tư thuộc khu kinh tế, khu công nghiệp tham gia đầu tư kết cấu hạ tầng cảng biển và kết cấu hạ tầng kết nối cảng theo hình thức hợp tác công tư (PPP).

Để thực hiện được huy động vốn xã hội hóa theo hình thức hợp tác công tư, tác giả đề xuất một số biện pháp:

Một là, tham khảo một số hình thức xã hội hóa của các cảng biển đã được thực hiện thành công: năm 2015, Công ty Cổ phần Vinpearl (*Tập đoàn Vingroup*) mua lại toàn bộ số cổ phần trị giá 85 tỷ đồng của Vinalines tại cảng Nha Trang. Năm 2014, 47 nhà đầu tư đăng ký mua hơn 8,57 triệu cổ phần cảng Nghệ Tĩnh. Gần đây nhất, Hàn Quốc – Quốc gia có nhiều kinh nghiệm trong khai thác, phát triển cảng biển cũng như trong huy động vốn, tài chính cho các dự án - đề xuất ký Biên bản ghi nhớ (MOU) hợp tác về khai thác cảng Lạch Huyện trong thời gian tới và sẵn sàng hợp tác đầu tư khu vực xung quanh cảng biển, kế hoạch đang được Bộ Giao thông vận tải rất ủng hộ, hiện đang chờ xin ý kiến của Thủ tướng Chính Phủ và Tp Hải Phòng.

Hai là, để thu hút được các nhà đầu tư đầu tư dài hạn, Tp Hải Phòng cần ưu tiên dành nguồn lực ngân sách cho công tác giải phóng mặt bằng, giao cho nhà đầu tư mặt bằng sạch trong thời gian ngắn nhất, nhằm đảm bảo công trình triển khai đúng tiến độ; tập trung CCHC đảm bảo thông thoáng nhất cho nhà đầu tư; lựa chọn các nhà đầu tư có tiềm lực kinh tế; chủ động đề xuất Chính phủ cho phép tinh huy động nguồn lực hợp pháp để triển khai, theo hình thức đối tác công tư PPP; cam kết đồng hành nhà đầu tư cùng tháo gỡ vướng mắc, khó khăn và đặc biệt quan tâm đến phát triển nguồn nhân lực hiện đang chưa đáp ứng nhu cầu phát triển của ngành hàng hải và cảng biển.

Ba là, tham gia và học hỏi kinh nghiệm từ các Quốc gia trên thế giới về kinh nghiệm đầu tư cảng biển, tiêu biểu là “*Triển lãm quốc tế về cơ sở hạ tầng cảng biển và Logistic*” đầu tiên tại Việt Nam với tên gọi VIPILEC 2019 do UBM tổ chức. Tham gia triển lãm, Hải Phòng có cơ hội tìm kiếm các cơ hội hợp tác, đồng thời học hỏi thêm kinh nghiệm đầu tư, khai thác cảng biển với các nước trong khu vực và quốc tế.

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

Nghiên cứu của World Bank (2007) có nội dung dự báo tình hình xếp hạng năng lực cạnh tranh các thành phố trên thế giới năm 2025, chỉ ra có một điểm chung của 50 thành phố được xếp hạng đầu tiên, có năng lực cạnh tranh nhất trong tổng số 120 quốc gia được nghiên cứu đó là ngưỡng thu nhập cao,

vị trí địa lý chiến lược và có cảng biển hoạt động hiệu quả [83]. Phát hiện này khẳng định tiềm năng của các thành phố có cảng trong tiến trình phát triển và hội nhập kinh tế quốc tế. Tuy nhiên, một vài năm trở lại đây, các thành phố có cảng đang đứng trước nhiều thách thức, cụ thể là áp lực cạnh tranh giữa các cảng biển ngày càng khắc nghiệt; áp lực 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 và cảng đang đối mặt với áp lực của xu hướng phát triển bền vững.

Để giải quyết những khó khăn nêu trên, Cảng Hải Phòng cần thực hiện các biện pháp sau:

Một là, có những đổi mới, mà trước tiên là nâng cấp cảng trở thành cảng biển theo hướng “số hóa” và “thông minh hóa” – được định nghĩa là nơi ứng dụng các tiến bộ khoa học kỹ thuật tiên tiến nhằm tăng cường hiệu quả vận hành cảng, nâng cao năng lực cạnh tranh và đồng thời giảm chi phí vận hành và tác động tới môi trường. Cảng thông minh có 04 đặc điểm là tính hiện đại (máy móc, thiết bị, hệ thống giao thông cùng các dịch vụ vận tải biển và logistics thông minh...), tính kết nối (giữa cảng với hệ thống giao thông, giữa nhà cung ứng với khách hàng, kết nối giữa hệ thống quản lý trên bờ với các tàu trên biển, kết nối cảng và thành phố, ...), tính bền vững (duy trì lượng khí thải và chất thải ra môi trường ở mức tối thiểu, sử dụng các loại năng lượng tái tạo thay thế) và phối hợp chặt chẽ giữa các chủ thể, từ doanh nghiệp, Ban quản lý cảng cho tới chính quyền thành phố và người dân trong tiến trình xây dựng mô hình cảng biển thông minh.

Hai là, Cảng Hải Phòng cần huy động nguồn vốn đầu tư nước ngoài, kêu gọi tài trợ của các doanh nghiệp công nghệ (CISCO Việt Nam, FPT, Mobiphone, Viettel,...) với mục đích tận dụng tối đa các tiến bộ khoa học công nghệ của cuộc cách mạng công nghiệp 4.0 để có thêm nguồn vốn hiện đại hóa hạ tầng cơ sở, trang bị các thiết bị công nghệ cao, từ đó nâng cao mức độ ứng dụng công nghệ của cảng (mặc dù Cảng Hải Phòng đã ứng dụng công nghệ thông tin và IoT trong một số khâu liên quan tới dịch vụ logistics, phủ sóng Wifi toàn bộ khu vực cầu cảng, kho hàng nhưng còn lạc hậu).

5.2.2.3. Cơ chế chính sách

Hiện nay, các cơ sở pháp lý cho việc thu hút tư nhân tham gia đầu tư, kinh doanh trong lĩnh vực giao thông vận tải, cảng biển được quy định trong hệ thống văn bản quy phạm pháp luật hiện hành như Luật Đầu tư, Luật Xây dựng, Luật Đấu thầu... Tuy nhiên, còn tồn tại một số hạn chế đó là giới hạn dự án phải thu hồi vốn trong vòng 20 năm nhưng trong 07 - 10 năm đầu tiên, hầu hết phí thu được ở các công trình thấp hơn lãi suất vay ngân hàng, do đó phần vốn góp của doanh nghiệp đầu tư không còn là 15%, trên thực tế có thể lên đến 50 - 70%; nhà đầu tư ứng tiền thực hiện giải phóng mặt bằng nhưng chưa được hoàn trả vì địa phương không có vốn, dẫn đến doanh nghiệp bị chiếm dụng vốn trong khi chưa có cơ chế hỗ trợ lãi suất; thời gian trước đây, một số dự án thí điểm xã hội hóa nạo vét luồng đường thủy quốc gia được triển khai, nhưng do chỉ được điều chỉnh bằng Thông tư của Bộ GTVT, do đó đã nảy sinh nhiều bất cập, vì vậy đến nay các dự án đã tạm dừng trong khi chờ nghị định của Chính phủ.

Để khắc phục những hạn chế trên, tác giả đề xuất một số biện pháp cho 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” do Bộ trưởng Bộ Giao thông vận tải ban hành, quy định về các hình thức hoàn vốn đầu tư, giải pháp thu phí, công tác quản lý nhà nước và quy hoạch và phân công nhiệm vụ cho các tổ chức, cá nhân liên quan thực hiện đề án theo quy định. Bên cạnh đó, một số cơ chế cần tiếp tục được hoàn thiện như vai trò của nhà nước trong bảo lãnh phần vốn tham gia, vốn để chi trả giải phóng mặt bằng nhằm đảm bảo hài hòa lợi ích của nhà đầu tư, nhà nước và người sử dụng [95]. Nghị định 159/2018/NĐ-CP năm 2018 của Chính Phủ “*về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa*” cung cấp các quy định chung, nguyên tắc quản lý, phân công tổ chức thực hiện, trình tự thực hiện, trách nhiệm quản lý Nhà nước của Bộ ban ngành, UBND cấp tỉnh/thành [96]. Việc ban hành Nghị định 159 được đánh giá đã cải thiện được cơ chế chính sách cho phép các tuyến luồng trước đây thuộc dự án xã hội hóa, được khai thác trở lại, là tiền đề cho việc tiếp tục xã hội hóa hoạt động nạo vét luồng đường thủy trong thời gian tới.

Hai là, của cảng Klang - cảng container tư nhân lớn nhất tham khảo mô hình Malaysia được thành lập từ năm 1901; trong những năm qua để hấp dẫn các nhà đầu tư tư nhân vào lĩnh vực cảng biển, Malaysia áp dụng các hình thức đấu thầu dịch vụ, cho thuê và giao quyền sử dụng quản lý trong một thời gian dài, kể cả những cảng biển có vị trí chiến lược; tuy nhiên, Nhà nước chỉ giao quản lý chứ không giao tài sản.

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

Hiện nay các dự án đầu tư Cảng Hải Phòng gồm khu bến Nam Đình Vũ được bổ sung thêm các bến mới; cầu tàu số 7 thuộc dự án Tân cảng Đình Vũ giai đoạn 3 chính thức được đưa vào khai thác tháng 5/2012; Cảng Vip Greenport gồm 02 cầu cảng container cho tàu 3 vạn tấn, chiều dài 377 m hiện đang trong quá trình xây dựng; Khu bến Lạch Huyện đang được triển khai thi công các gói thầu thuộc hợp phần A (*tôn tạo, xử lý nền, bến công vụ, tường chắn đất sau bến, kè ngoài, nạo vét*) bắt đầu hoạt động đầu năm 2018 hai bến đầu tiên (*chậm so với quy hoạch 03 năm*); thiết bị trên bến - bãi cảng chưa áp dụng công nghệ hiện đại trong quản lý điều hành quá trình bốc xếp, bảo quản giao nhận hàng hóa,... (*ngoại trừ một số bến cảng như Chùa Vẽ, Đình Vũ, Nam Hải*); luồng tàu vào cảng có mức độ sa bồi lớn, hạn chế nguồn kinh phí nạo vét duy tu, ảnh hưởng đến các tàu biển lớn ra vào khu vực cảng biển Hải Phòng.

Để hạn chế tình trạng trên, tác giả đề xuất:

Một là, cần có những cách khác nhau để phân loại và đánh giá rủi ro trong dự án đầu tư cảng Hải Phòng, rủi ro do biến động môi trường kinh tế, chính trị, pháp luật; rủi ro trong công tác dự báo; rủi ro trong những giai đoạn đầu tư xây dựng/nghiệm thu và khai thác. Theo đó, cần thực hiện theo trình tự các bước như sau: thứ nhất, giai đoạn chuẩn bị dự án để ra quyết định đầu tư cần nhận dạng đầy đủ các rủi ro có thể xảy ra trong cả vòng đời dự án; từ đó, xác định nguồn gốc phát sinh, phạm vi tác động, các dữ liệu liên quan tới khả năng tồn tại và phát triển các rủi ro; thứ hai, 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. Đây là công việc phức tạp, phải kết hợp các phương pháp định tính với các phương pháp định lượng. Kết quả đo lường rủi ro sẽ giải

quyết một trong những vấn đề phức tạp nhất trong quản lý rủi ro, đó là xác định rõ và thấy trước các nguy cơ hoặc cơ hội có thể đạt được của dự án; thứ ba, tiến hành các hoạt động kiểm soát, hạn chế tác động xấu của rủi ro để đảm bảo hiệu quả đầu tư đặt ra của dự án.

Hai là, một số biện pháp thường áp dụng đó là trong hợp đồng kinh tế, bảo hiểm, 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... Trên thực tế, các nghiên cứu về rủi ro đối với dự án đầu tư xây dựng công trình đang được quan tâm và có vai trò rất quan trọng để quản lý dự án có hiệu quả.

5.3. Kết luận chương 5

Chương 5 gồm 02 nội dung chính:

(1) Giới thiệu mục tiêu chiến lược phát triển của Cảng Hải Phòng (*mục tiêu quy hoạch đến năm 2020, 2025, 2030*) và các chỉ tiêu kinh tế của TP Hải Phòng cần phấn đấu đạt được (*đến năm 2025, tầm nhìn đến năm 2045*).

(2) Đề xuất một số giải pháp phát triển cảng Hải Phòng trong môi liên hệ phát triển kinh tế Tp Hải Phòng, đó là giải pháp về tăng sản lượng hàng hoá thông qua việc cải cách, hiện đại hóa quy trình hoạt động hải quan, số hóa thủ tục hành chính; phát triển hệ thống dịch vụ logistics; ổn định phí dịch vụ cảng biển và phát triển nguồn nhân lực. Giải pháp về đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng Cảng Hải Phòng thông qua việc xã hội hoá đầu tư xây dựng kết cấu hạ tầng; phát triển theo mô hình “*cảng thông minh*”; cơ chế chính sách để thu hút tư nhân tham gia đầu tư, kinh doanh trong lĩnh vực cảng biển và đánh giá rủi ro tác động đến các dự án đầu tư xây dựng Cảng Hải Phòng.

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 đã phân tích 25 công trình nghiên cứu trong nước và quốc tế, hầu hết các nghiên cứu chỉ ra mối quan hệ giữa 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, 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 Excell 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 Cảng Hải Phòng đến phát triển kinh tế Tp Hải Phòng thông qua phương pháp thứ nhất là phương pháp truyền

thống (*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 truyền thống, luận án sử dụng phương pháp mô hình toán (*phương pháp định lượng*) 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.

TÀI LIỆU THAM KHẢO

TIẾNG VIỆT

1. Dương Văn Bạo. 2015. “*Thực trạng và giải pháp phát triển bền vững cảng Hải Phòng*”. Tạp chí giao thông vận tải.
2. Ban Chấp hành Trung ương Đảng (khóa XII). 2018. “*Chiến lược phát triển bền vững kinh tế biển Việt Nam đến năm 2030, tầm nhìn đến năm 2045*”. Nghị quyết số 36-NQ/TW.
3. Bộ Chính trị. 2003. “*Nghị quyết về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước*”. Số: 32-NQ/TW.
4. Bộ Chính trị. 2013. “*Kết luận về tiếp tục đẩy mạnh thực hiện nghị quyết số 32-NQ/TW, NGÀY 05-8-2003 của Bộ Chính trị khóa IX về xây dựng và phát triển thành phố Hải Phòng trong thời kỳ công nghiệp hóa, hiện đại hóa đất nước*”. Số 72 - KL/TW.
5. Bộ Giao thông vận tải. 2014. “*Phê duyệt điều chỉnh quy hoạch chi tiết khu bến cảng Lạch Huyện thuộc cảng biển Hải Phòng đến năm 202, định hướng đến năm 2030*”. Số: 2973/QĐ-BGTVT.
6. Bộ Giao thông vận tải. 2016. “*Phê duyệt quy hoạch chi tiết nhóm cảng biển phía Bắc (nhóm 1) giai đoạn đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*”. Số: 2367/QĐ-BGTVT.
7. Cục thống kê thành phố Hải Phòng. 2000, 2005, 2010, 2015. “*Niên giám thống kê*”.
8. Cục Hàng hải Việt Nam. 2010, 2015, 2019. “*Báo cáo tổng kết năm 2010*”, “*Báo cáo tổng kết năm 2015*”, “*Báo cáo tổng kết năm 2019*”.
9. Ngô Đức Du. 2017. “*Đề xuất giải pháp phát triển bền vững cảng Hải Phòng*”. Luận án tiến sĩ kinh tế. Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam.
10. Nguyễn Văn Duy & Đào Trung Kiên. 2014. “*Kinh tế lượng ứng dụng trong kinh tế – tài chính tại các trường đại học: Thay đổi cách tiếp cận*”. Phương pháp kinh tế lượng & thống kê trong phân tích định lượng kinh tế – tài chính.
11. Nguyễn Quang Đông, Nguyễn Thị Minh. 2012. *Giáo trình Kinh tế lượng*. NXB Đại học Kinh tế Quốc dân.

12. Đỗ Ngọc Hiền; Kim, W; Nam, C. 2007. “*A Study On Vietnamese Container Ports: Analysis, Evaluations, and Sugestions*”. Korea Maritime University.

13. Hội đồng nhân dân thành phố Hải Phòng. 2016. Nghị quyết “*Về việc quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển Hải Phòng*”. Số 148/2016/NQ-HĐND.

14. Hội đồng nhân dân thành phố Hải Phòng. 2016. “*Nghị quyết sửa đổi Nghị quyết số 148/2016/NQ-HĐND ngày 13/12/2016 của HĐND Thành phố về việc quy định mức thu, chế độ thu, nộp, quản lý và sử dụng phí sử dụng công trình, kết cấu hạ tầng, công trình dịch vụ, tiện ích công cộng trong khu vực cửa khẩu cảng biển Hải Phòng*”. Số 24/2017/NQ-HĐND.

15. Đan Đức Hiệp. 2010. “*Kinh tế Hải Phòng 25 năm đổi mới và phát triển*”. NXB Chính trị Quốc gia.

16. Đan Đức Hiệp. 2012. “*Xây dựng Hải Phòng trở thành trung tâm kinh tế mạnh làm đầu tàu lôi kéo kinh tế vùng phát triển*”. Cổng thông tin thành phố Hải Phòng.

17. Phạm Thị Thu Hằng. 2017. “*Xây dựng mô hình dự báo lượng hàng container thông qua cảng biển Việt Nam*”. Luận án tiến sỹ kinh tế. Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam.

18. Quách Thị Hà. 2016. “*Kinh nghiệm phát triển dịch vụ cảng biển của một số nước trên thế giới*”. Tạp chí Khoa học ĐHQGHN: Kinh tế và Kinh doanh, Tập 32, Số 1 (2016) 73-79.

19. Bùi Bá Khiêm. 2012 “*Nghiên cứu giải pháp về vốn đầu tư (VĐT) khai thác cảng biển Việt Nam*. Luận án tiến sỹ kinh tế. Trường Đại học Giao thông vận tải.

20. Phạm Ngọc Linh, Nguyễn Thị Kim Dung. 2008. “*Kinh tế phát triển*”. NXB Đại học kinh tế Quốc Dân, Hà Nội.

21. Lê Đăng Phúc. 2018. “*Nghiên cứu đề xuất mô hình và các giải pháp đầu tư xây dựng trung tâm Logistics phục vụ cảng cửa ngõ Quốc tế Hải Phòng tại Lạch Huyện*”. Luận án tiến sỹ kinh tế. Trường Đại học Hàng hải Việt Nam.

22. Quốc Hội. 2015. “*Bộ luật Hàng hải Việt Nam*”. Luật số: 95/2015/QH13.
23. Nguyễn Văn Sơn. 1998. “*Giáo trình Tổ chức và khai thác cảng*”. Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam.
24. Sở tài nguyên và môi trường thành phố Hải Phòng. 2014. “*Những thành tựu đạt được của kinh tế biển thành phố trong 10 năm đổi mới*”. Bản tin Tài nguyên và Môi trường. Số 03. Trang 16 – 17. Chi cục biển và hải đảo.
25. Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam. 2010, 2015, 2016, 2017, 2018. “*Báo cáo tổng kết hoạt động sản xuất kinh doanh*”.
26. Thủ tướng Chính Phủ. 2013. “*Danh mục phân loại cảng biển Việt Nam*”.
27. Thủ tướng Chính Phủ. 2014. “*Phê duyệt điều chỉnh Quy hoạch phát triển hệ thống cảng biển Việt Nam đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*”. Cổng thông tin điện tử nước CHXH Chủ nghĩa Việt Nam. Số 1037/QĐ-TTg
28. Thủ tướng Chính Phủ. 2017. “*Quyết định phê duyệt chiến lược, kế hoạch đầu tư phát triển và kế hoạch sản xuất kinh doanh 05 giai đoạn 2016 - 2020 của Tổng Công ty Hàng hải Việt Nam*”. Số: 276/QĐ-TTg.
29. Thủ tướng Chính Phủ. 2017. “*Nghị định quy định một số cơ chế, chính sách tài chính – ngân sách đặc thù đối với Tp Hải Phòng*”. Số: 89/2017/NĐ-CP.
30. Thủ tướng Chính Phủ. 2017. *Nghị định về điều kiện kinh doanh khai thác cảng biển*. Số: 37/2017/NĐ-CP.
31. Nguyễn Quang Thuấn. 2012. *Phát triển thành phố cảng trong kỷ nguyên công nghiệp 4.0 và một số gợi ý cho Hải Phòng*. Viện Hàn lâm Khoa học xã hội Việt Nam.
32. Đặng Công Xưởng. 2007 “*Hoàn thiện mô hình quản lý Nhà nước về kết cấu hạ tầng cảng biển Việt Nam*”. Luận án tiến sỹ kinh tế. Trường Đại học Hàng Hải Việt Nam.

TIẾNG ANH

33. Abbott., P. 2008. “*Environmental initiatives grow as passion for ports*”. AAPA Seaports Magazine.
34. Adolf, Ng. 2014. “*Port Geography at the Crossroads with Human Geography: Between Flows and Spaces*”. Journal of Transport Geography. 41:84–96.
35. Anastasopoulos., D; Kolios., S; Stylios., C. 2011. “*How will Greek ports become Green ports?* Geo-Eco-Marina.
36. Appiah, E. 2017. “*The effect of Education Expenditure on Per Capita GDP in Development Countries*”. DOI: 10.5539/ijef.v9n10p136.
37. Borruey, R. 1992. “*Réinventer une ville-port ? Le cas de Marseille, Cahiers de la Recherche Architecturale*”. N° 30-31, 127- 146.
38. Borruey, R., Fabre, M. 1992. “*Marseille et les nouvelles échelles de la ville portuaire, Annales de la Recherche Urbaine*”. N° 55-56, 53-62.
39. Brocard, M. 1994. “*Deux villes frontières portuaires : Le Havre et Southampton*”. La Revue d'Ici, n° 11, pp. 8-12.
40. Barro, R., 1998. *Determinants of Economic Growth: A Cross – Country Emprical Study* [online]. United States of America: Massachusetts Institute of Technology.
41. Berkosz, L. 1999. “*The role of ports in the economic development of Turkey*”. 39th European Congress of the Regional Science Association. Dublin, Ireland.
42. Cesar, D. 2006. “*Port-city relationships in Europe and Asia*”. Journal of International Logistics and Trade. 4, 2 (2006) 13-35.
43. Carvalho., M. 2007. “*Performance Evaluation of the Portuguese Seaports Evaluation in the European Context*”. Instituto Superior Tecnico. Universidade Técnica de Lisboa.
44. Carland, C.; Carland, James W. 2004. “*Economic Development: Changing the Policy to Support Entrepreneurship*”. Academy of Entrepreneurship Journal. Vol. 10, No. 1-2. The Association for Small Business and Entrepreneurship 2004 Conference.

<http://citeseerx.ist.psu.edu/viewdoc/download?doi=10.1.1.510.9224&rep=rep1&type=pdf>.

45. Chen, Z; Lu, M; Xu, Z., 2010. *Core-Periphery Model of Urban Economic Growth: Empirical Evidence from Chinese City-Level Data (1990-2006)*.
46. Čišić, D & Perić, A. 2005. “*The use of public private partnership model in port development*”. Scientific Journal of Maritime Research, 19, 101–113.
47. Comrey, A. 1973. “*A first course in factor analysis*”. New York: Academic.
48. Démurge, S. 2002. “*Geography, Economic Policy, and Regional Development in China*”. Center for International Development and the Massachusetts Institute of Technology. Asian Economic Papers 1(1):146 - 19.
49. Dwarakishm, G.S, Salim, A. 2015. “*Review on the Role of Ports in the Development of a Nation*”. Aquatic Procedia 4 (2015) 295 – 301.
50. Essoh, N.P.S, 2013. “*Analysis of Relationships between Port Activity and Other Sectors of the Economy: Evidence from Cote d’Ivoire*”. American Journal of Industrial and Business Management, Volume 3, pp. 357-366.
51. EMA TADA. 2019. “*Haiphong Infrastructure Development Boosts Foreign Investment in 2018*”. News Focus No.2 2019.
52. Forno, G. (1985). “*Gênes: ville-port. Renaissance Urbaine en Europe*”. Etude, 27, 75–84.
53. Gujarati, N. 2003. “*Basic Econometrics*”. McGraw Hill.
54. Green, S. B. (1991). “*How many subjects does it take to do a regression analysis?*” Multivariate Behavioral Research, 26, 499 – 510.
55. Hair, J; Anderson, R; Tatham, R & Black, W. 1995. “*Multivariate Data Analysis*”. 5th Edition. ISBN-13: 9780138948580. Pearson.
56. Hoyle, B.S. 2000. “*Global and Local Change on the Port-city Waterfront*” The Geographical Review 90, no.3 (2000a): 395 - 417.
57. Hiranandani., V. 2012. “*Sustainable Development in the Maritime Industry: A Multi-Case Study of Seaports*”.
58. Hargono, S; Sutomo, S, Alisyahbana, J. 2013. “*The influence of the port to the economical growth of the Batam Island*”. The 3rd International

Conference on Sustainable Future for Human Security. *Procedia Environmental Sciences* 17 (2013) 795 – 804.

59. Ituh, A. 2010. *“Port Security Technology for Closed Container Inspection at United States Seaports of Entry”*. University of Oregon. Aurora Networks, Inc.

60. Jouili, T; Allouche, M. 2016. *“Impact of Seaport Investment on Economic Growth”*. Transportation Economy Preliminary Communication.

61. Kinsey J., 1981. *The economic impact of the port of Liverpool on the economy of Merseyside—using a multiplier approach*. *Geoforum* 12(4):331–347.

62. Lee-Partridge., J E et al. 2000. *“Information technology management: the case of the Port of Singapore Authority”*. *Journal of Strategic Information Systems* 9 (2000) 85±99.

63. Lakshmanan, T.R & Chatterjee, L.R. 2005. *“Economic Consequences of Transport Improvements”*, Access, No. 26, pp. 28-33.

64. Lapple, D. 1996. *“North Sea Ports in Transition: Changing Tides”*. The City and port of Hamburg. Pp65. ISBN 90 232 3286 0. The Netherlands.

65. Liang, J & Zhao, Z., 2009. *“Analysis and evaluation between Maritime industry and the socio-economic relationship in Liaoning Province”*. IEEE.

66. Martin-Bofarull, M; Garcia-Alonso, L. 2007. *“Impact of port investment on efficiency and capacity to attract traffic in Spain”*. *Maritime Economics and Logistics*, 9(3), 254–267.

67. Meersman, H; Nazemzadeh, M. 2017. *“The contribution of transport infrastructure to economic activity: The case of Belgium”*.

68. Merk, O., et al. 2011. *“The Competitiveness of Global Port-Cities: The Case of the Seine Axis (Le Havre, Rouen, Paris, Caen) – France”*. OECD Regional Development Working Papers, 2011/07, OECD Publishing.

69. Munim, Z; Schramn, H. 2018. *“The impacts of port infrastructure and logistics performance on economic growth: the mediating role of seaborne trade”*. *Journal of Shipping and Trade* (2018) 3:1 DOI 10.1186/s41072-018-0027-0.

70. Notteboom, T; Pallis, A; Rodrigue, J . 2020. *“Port Economics, Management and Policy, Chapter 6.2 – Ports and Economic Development”*. New York: Routledge. Forthcoming.
71. OECD. 2007. *“Education at a Glance 2007”*. Organization for Economic Co-Operation and Development.
72. OECD. 2012. *“The developmental Direction of Port City of Korea”*. Korea Maritime Institute (KMI).
73. Ozcicek, O & Douglas MCMillin, W. 1999. *“Lag length selection in vector autoregressive models: symmetric and asymmetric lags”*. Applied Economics.
74. Pearson, C. 1992. *“Pre-flowering Growth and Development of the Inflorescences of Maize: I”*. PRIMORDIA PRODUCTION AND Apical Dome Volumn E VOLUME. *Journal of Experimental Botany*, Volume 43, Issue 4, April 1992, Pages 557–563.
75. Ping, X. 2014. *“Port Economic Development in China”*. China Academy of Transportation Sciences.
76. Park, Y; Meddla, F. 2010. *“Classification of Container Ports on the Basis of Networks”*.
77. Psacharopoulos, G & Patrinos, H. 2004. *“Returns to Investment in Education: A Further Update”*. Education Economics, Vol. 12, No. 2, August.
78. Seers, D. 1969. *“The Meaning of Development”*. Institute of Development Studies”.
79. Schultz, T.W. 1961. *“Investment in human capital”*. *American Economic Review*, 51(1), 1–17.
80. Tabachnick, B & Fidell, L. 1996. *“Using Multivariate Statistics”*. 3rd ed. New York: Harper Collins.
81. Tabachnick, B & Fidell, L. 2019. *“Using Multivariate Statistics”*. 7th Edition Pearson.
82. The World Bank. 2007. *“Port Reform Toolkit”*. Framework for Port Reform. Module 1. Second Edition.
83. The World Bank. 2007. *“The Evolution of Ports in a Competitive World”*. Second Edition. Module 2.
84. The World Bank. 2017. *“Doing Business 2017”*.

85. The Port-City Project Group. 2009. “*Port-City: Three prospects for the western IJ-banks*”. Gemeente Amsterdam Dienst Ruimtelijke Ordening. Haven Amsterdam.
86. Trujilio, L; Nombela, G. 1999. “*Privatization and Redulation of the seaport industry*”. The World Bank.
87. UNCTAD (United Nations Conference of Trade and Development). 2018. “*Review of Maritime Transport 2018*”.
88. Wang, J.J., Slack, B. “*The Evolution of a Regional Container Port System: the Pearl River Delta.*” Journal of Transport Geography 8, no.4 (2000): 263-275.
89. Yudhistira, M; Sofiyandi, Y. 2016. “*Seaport Status, Access, and Regional Development in Indonesia*”. Working Paper in Economics and Business Volume V No. 1/2016. University of Indonesia.

WEBSITES

90. Africanbank. 2010. “*Port Development in Africa*”. Chapter 2. https://www.afdb.org/fileadmin/uploads/afdb/Documents/Publications/African%20Development%20Report%202010_CH%202.pdf.
91. Cổng thông tin điện tử thành phố Hải Phòng. 2019. “*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*”. <http://haiphong.gov.vn/p-UBNDTP/d-10850/124352/nghi-quyet-so-45-nqtw-ngay-2412019-cua-bo-chinh-tr>.
92. Cổng thông tin điện tử thành phố Hải Phòng. 2019. “*Quy hoạch hệ thống cảng, bến thủy nội địa đến năm 2025 góp phần giảm áp lực lên kết cấu giao thông đường bộ*”. <http://haiphong.gov.vn/p-UBNDTP/d-9557/124891/quy-hoach-he-thong-cang-ben-thuy-noi-dia-den-nam-2>.
93. Cổng thông tin điện tử thành phố Hải Phòng. 2019. “*Công bố quy hoạch logistics và hệ thống cảng thủy Hải Phòng đến năm 2025, định hướng đến 2030*”. <https://thanhphohaiphong.gov.vn/cong-bo-quyet-dinh-phe-duyet-quy-hoach-phat-trien-he-thong-dich-vu-logistics-va-he-thong-cang-ben-thuy-noi-dia-thanh-pho.html>.

94. Cổng thông tin điện tử thành phố Hải Phòng. 2018. “*Điều chỉnh Quy hoạch chi tiết hệ thống cảng, bến thủy nội địa đến năm 2020, định hướng đến năm 2030*”. <https://haiphong.gov.vn/p-UBNDTP/d-9372/120820/dieu-chinh-quy-hoach-chi-tiet-phat-trien-he-thong->

95. Cổng thông tin điện tử Bộ Giao thông vận tải. 2014. “*Phê duyệt Đề án huy động vốn xã hội hóa để đầu tư kết cấu hạ tầng lĩnh vực đường thủy nội địa*”. Quyết định số 4835/QĐ-BGTVT.

<http://www.mt.gov.vn/khcn/Pages/chitiettin.aspx?IDNews=35261>

96. Cổng thông tin điện tử Chính Phủ Nước Cộng hòa Xã hội Chủ nghĩa Việt Nam. 2018. “*Nghị định về quản lý hoạt động nạo vét trong vùng nước cảng biển và vùng nước đường thủy nội địa*”. Nghị định 159/2018/NĐ-CP. http://vanban.chinhphu.vn/portal/page/portal/chinhphu/hethongvanban?class_id=2&mode=view&org_group_id=0&type_group_id=0

97. Công ty cổ phần Cảng Đoạn Xá. <http://doanxaport.com.vn/>

98. CTCP Cảng Hải Phòng. <http://haiphongport.com.vn/vi/so-do-cang.nd/so-do-cang-hai-phong.html>

99. Gemadept Corporation. <https://www.gemadept.com.vn/linh-vuc-hoat-dong/cang-nam-hai-dinh-vu.html>

100. Greenport. <http://www.greenport.com.vn/>

101. HICT (Haiphong International Container Terminal). 2018. <http://hict.net.vn/pages/default.aspx>

102. Royal Government of Bhutan. 2016. “*Economic Development policy*”. <https://www.gnhc.gov.bt/en/wp-content/uploads/2017/05/EDP-2016.pdf>

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.

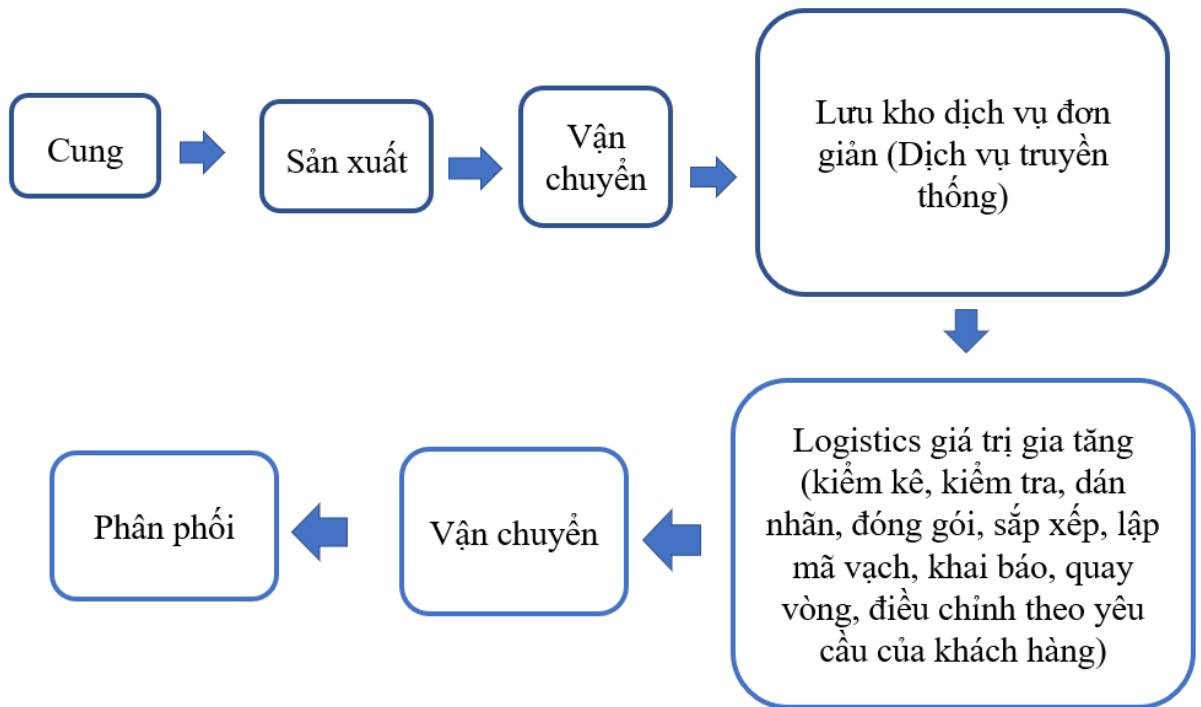
6. Vương Toàn Thu Thủy (2019). *Đánh giá quá trình phát triển kinh tế thành phố Hải Phòng, giai đoạn 1990 – 2018*. Tạp chí Giao thông vận tải, số 10, tr.132 – 135.

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.

PHỤ LỤC 1

(Phụ lục cho mục 2.1.2.2 trang 21)



Hình 1: Quy trình dịch vụ giá trị gia tăng của Logistics tại cảng

Nguồn: The World Bank, 2007 [83]

PHỤ LỤC 2

(Phụ lục chương 4, mục 4.2)

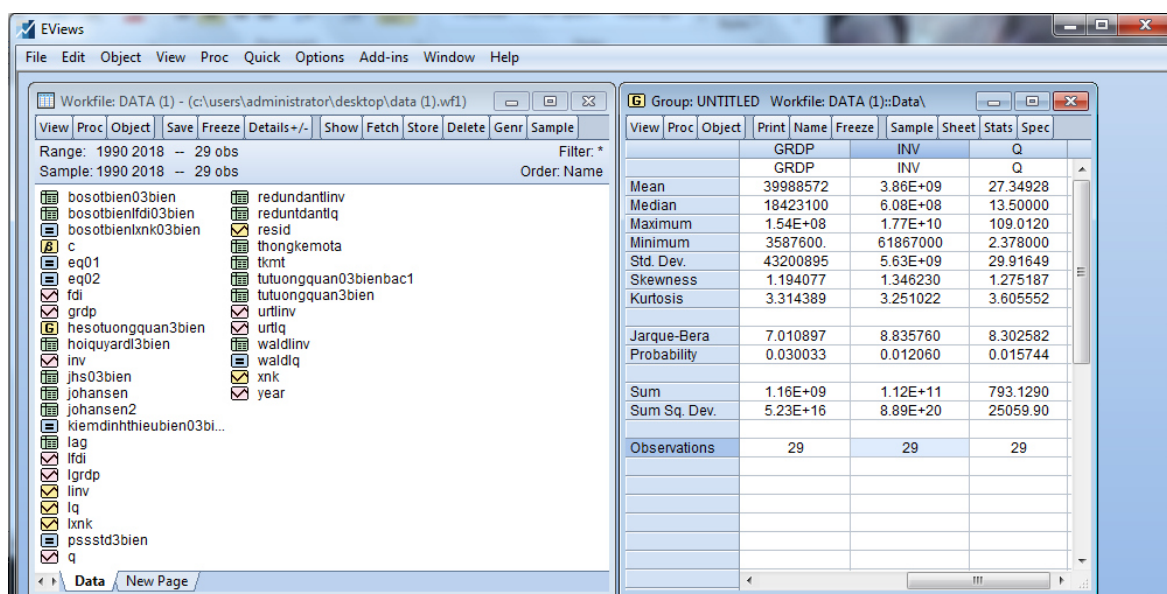
(1). Thống kê mô tả

Thực hiện các bước như sau:

Cách 1: Trong cửa sổ EViews, thực hiện các bước Quick => Group Statistics => Descriptive Statistics => Common Sample => Nhập các biến cần thống kê là GRDP, INV và Q.

Cách 2: Trong cửa sổ Workfile, chọn hết các biến cần thống kê bằng cách nhấn Ctrl-A => nhấn chuột phải => Open => as Group.

Trong cửa sổ Group chọn View => Descriptive Statistics => Common Sample. Kết quả như sau:



Hình 1: Thống kê mô tả

(Phụ lục cho bảng 4.13 trang 105)

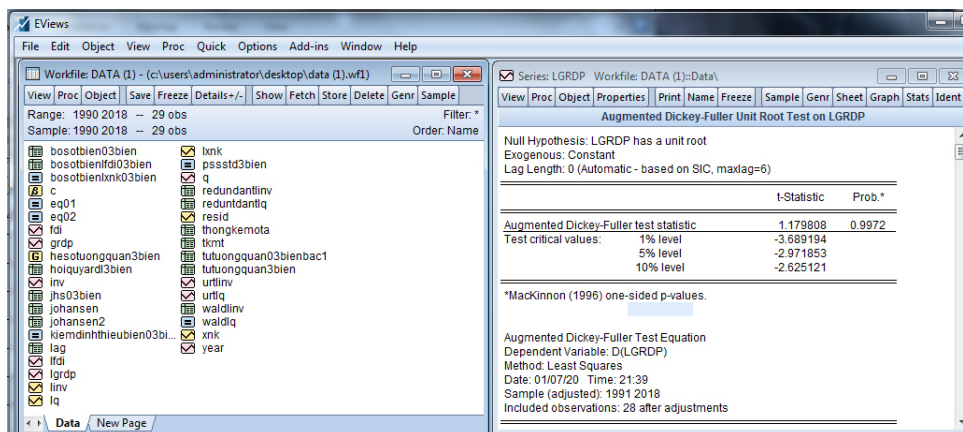
Bảng 1: Thống kê mô tả
(Phụ lục cho bảng 4.13 trang 105)

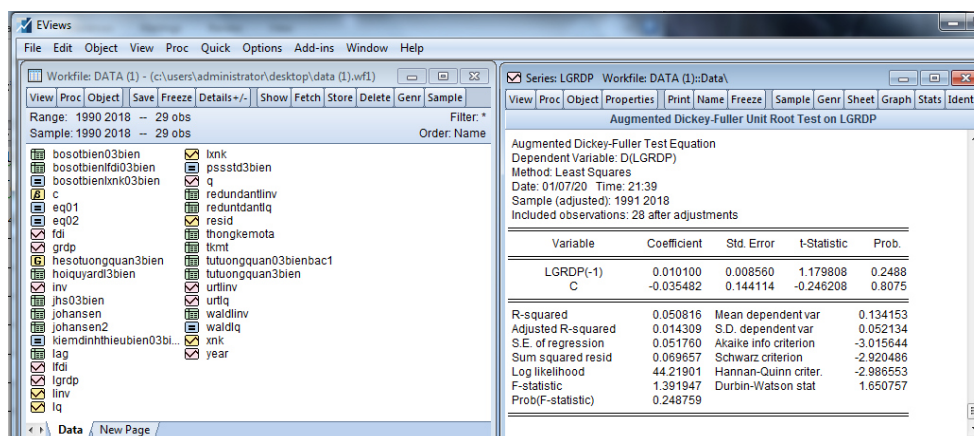
	GRDP	INV	Q
Mean	39.988.572	3,86E+09	27,35
Median	18.423.100	6,08E+08	13,5
Maximum	1.54E+08	1,77E+10	109,01
Minimum	3.587.600	61.867.000	2,38
Std. Dev.	43.200.895	5,63E+09	29,92
Skewness	1,19	1,35	1,28
Kurtosis	3,31	3,25	3,61
Jarque-Bera	7,01	8,84	8,3
Probability	0,03	0,012	0,016
Sum	1,16E+09	1,12E+11	793,13
Sum Sq. Dev.	5,23E+16	8,89E+20	25.059,9
Observations	29	29	29

(2) Kiểm định nghiệm đơn vị

Kiểm định tính ổn định của các biến (kiểm định nghiệm đơn vị): triển khai các bước như sau: Nhấn 2 lần vào từng biến muốn kiểm định => View => Unit Root Test => Ok => lần lượt kiểm tra ở từng sai phân.

**Kiểm định nghiệm đơn vị của biến LGRDP ở sai phân bậc 0*





Hình 2: Kiểm định nghiệm đơn vị của biến LGRDP ở sai phân bậc 0

(Phụ lục cho bảng 4.14 trang 106)

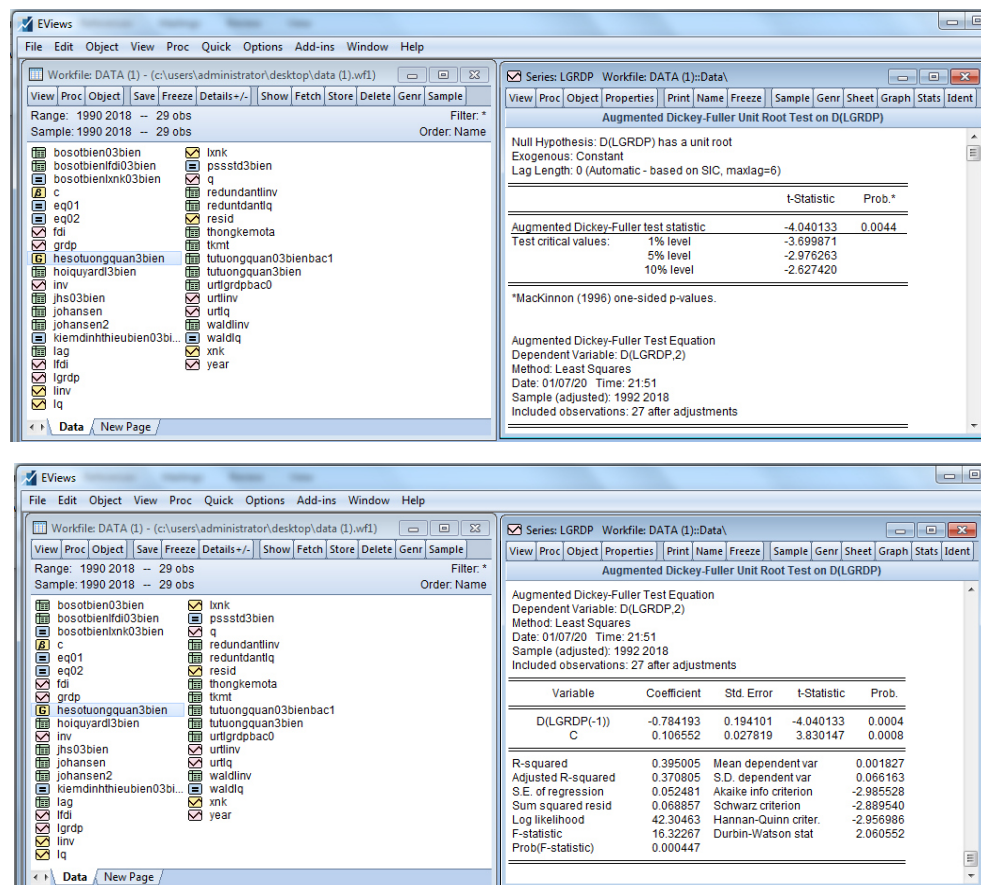
Bảng 2: Kết quả kiểm định nghiệm đơn vị của biến LGRDP ở sai phân bậc 0

(Phụ lục cho bảng 4.14 trang 106)

Null Hypothesis: LGRDP has a unit root				
Exogenous: Constant				
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=6)				
			t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic			1,179808	0,9972
Test critical values:	1% level		-3,689194	
	5% level		-2,971853	
	10% level		-2,625121	
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.				
Augmented Dickey-Fuller Test Equation				
Dependent Variable: D(LGRDP)				
Method: Least Squares				
Date: 01/07/20 Time: 21:39				
Sample (adjusted): 1991 2018				
Included observations: 28 after adjustments				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.

LGRDP(-1)	0,010100	0,008560	1,179808	0,2488
C	-0,035482	0,144114	-0,246208	0,8075
R-squared	0,050816	Mean dependent var		0,134153
Adjusted R-squared	0,014309	S.D. dependent var		0,052134
S.E. of regression	0,051760	Akaike info criterion		-3,015644
Sum squared resid	0,069657	Schwarz criterion		-2,920486
Log likelihood	44,21901	Hannan-Quinn criter.		-2,986553
F-statistic	1,391947	Durbin-Watson stat		1,650757
Prob(F-statistic)	0,248759			

**Kiểm định nghiệm đơn vị của biến LGRDP ở sai phân bậc 1*



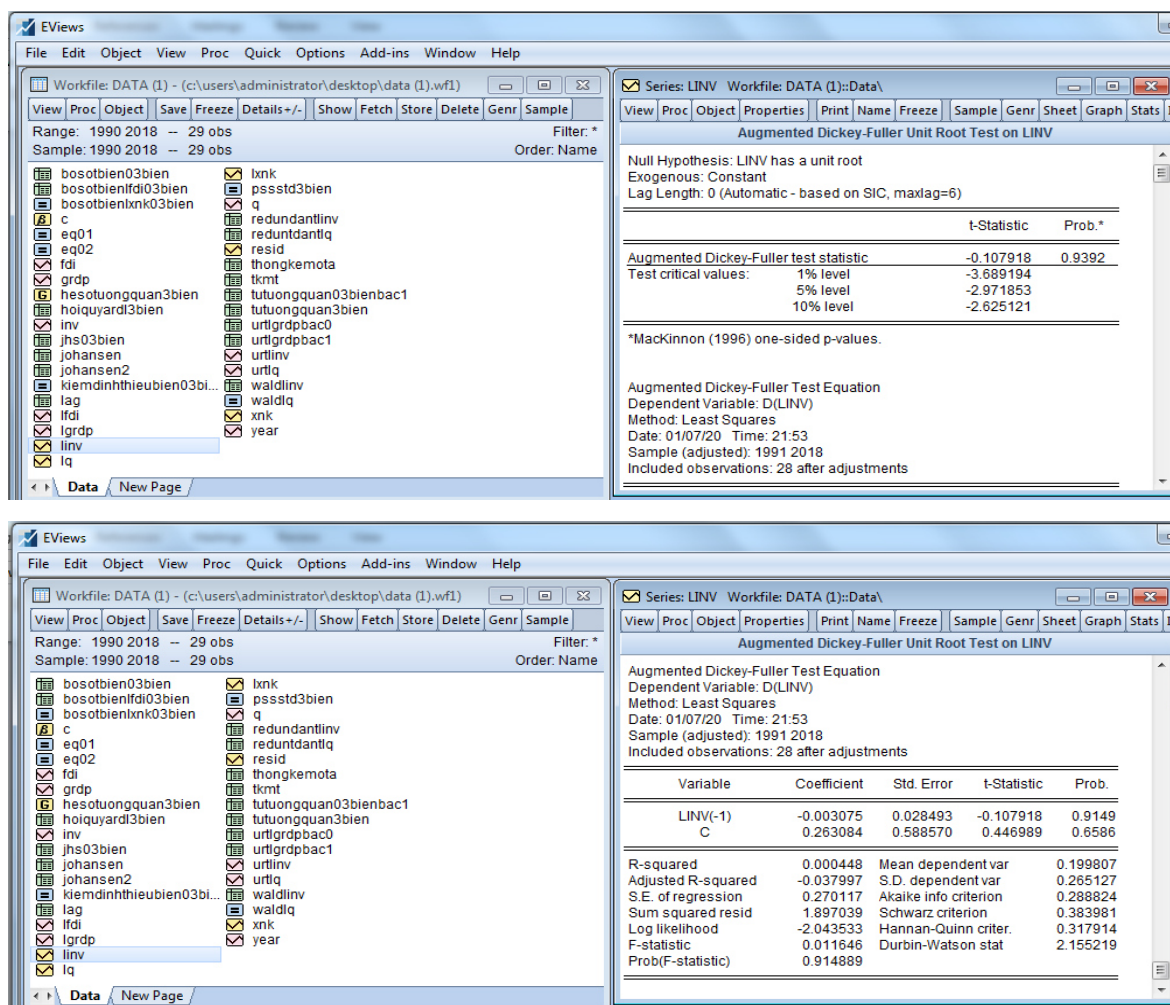
Hình 3: Kiểm định nghiệm đơn vị của biến LGRDP ở sai phân bậc 1

(Phụ lục cho bảng 4.14 trang 106)

Bảng 3: Kết quả kiểm định nghiệm đơn vị của biến LGRDP ở sai phân bậc 1
(Phụ lục cho bảng 4.14 trang 106)

Null Hypothesis: D(LGRDP) has a unit root				
Exogenous: Constant				
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=6)				
			t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic			-4,040133	0,0044
Test critical values:	1% level		-3,699871	
	5% level		-2,976263	
	10% level		-2,627420	
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.				
Augmented Dickey-Fuller Test Equation				
Dependent Variable: D(LGRDP,2)				
Method: Least Squares				
Date: 01/12/20 Time: 10:43				
Sample (adjusted): 1992 2018				
Included observations: 27 after adjustments				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LGRDP(-1))	-0,784193	0,194101	-4,040133	0,0004
C	0,106552	0,027819	3,830147	0,0008
R-squared	0,395005	Mean dependent var		0,001827
Adjusted R-squared	0,370805	S.D. dependent var		0,066163
S.E. of regression	0,052481	Akaike info criterion		-2,985528
Sum squared resid	0,068857	Schwarz criterion		-2,889540
Log likelihood	42,30463	Hannan-Quinn criter.		-2,956986
F-statistic	16,32267	Durbin-Watson stat		2,060552
Prob(F-statistic)	0,000447			

**Kiểm định nghiệm đơn vị của biến LINV ở sai phân bậc 0*



Hình 4: Kiểm định nghiệm đơn vị của biến LINV ở sai phân bậc 0

(Phụ lục cho bảng 4.14 trang 106)

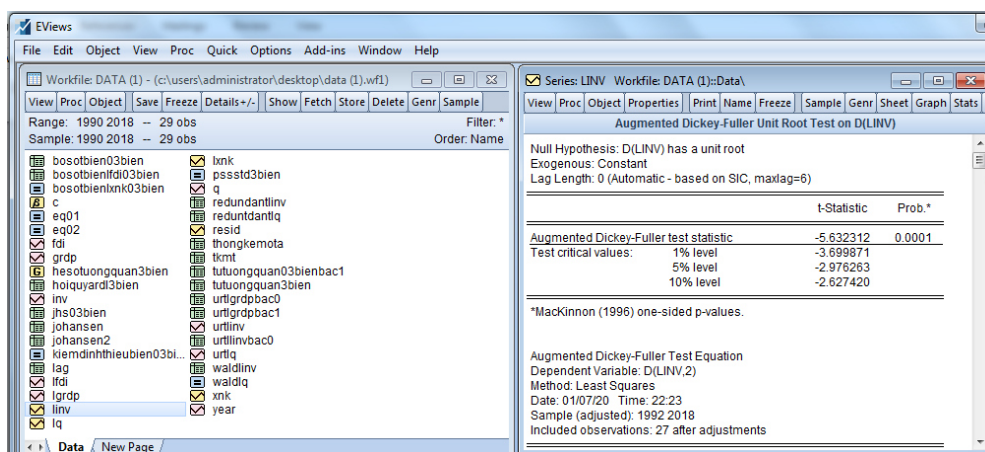
Bảng 4: Kết quả kiểm định nghiệm đơn vị của biến LINV ở sai phân bậc 0

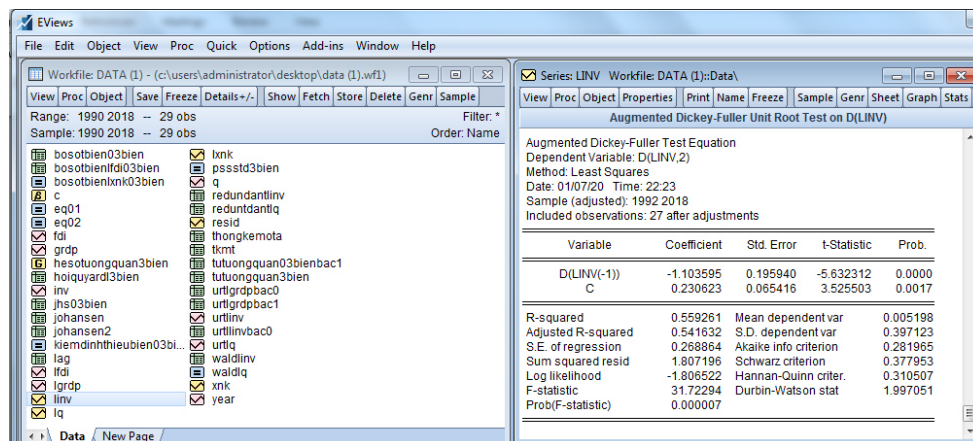
(Phụ lục cho bảng 4.14 trang 106)

Null Hypothesis: LINV has a unit root				
Exogenous: Constant				
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=6)				
			t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic			-0,107918	0,9392
Test critical values:	1% level		-3,689194	

	5% level		-2,971853	
	10% level		-2,625121	
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.				
Augmented Dickey-Fuller Test Equation				
Dependent Variable: D(LINV)				
Method: Least Squares				
Date: 01/07/20 Time: 21:53				
Sample (adjusted): 1991 2018				
Included observations: 28 after adjustments				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LINV(-1)	-0,003075	0,028493	-0,107918	0,9149
C	0,263084	0,588570	0,446989	0,6586
R-squared	0,000448	Mean dependent var		0,199807
Adjusted R-squared	-0,037997	S.D. dependent var		0,265127
S.E. of regression	0,270117	Akaike info criterion		0,288824
Sum squared resid	1,897039	Schwarz criterion		0,383981
Log likelihood	-2,043533	Hannan-Quinn criter.		0,317914
F-statistic	0,011646	Durbin-Watson stat		2,155219
Prob(F-statistic)	0,914889			

**Kiểm định nghiệm đơn vị của biến LINV ở sai phân bậc 1*





Hình 5: Kiểm định nghiệm đơn vị của biến LINV ở sai phân bậc 1

(Phụ lục cho bảng 4.14 trang 106)

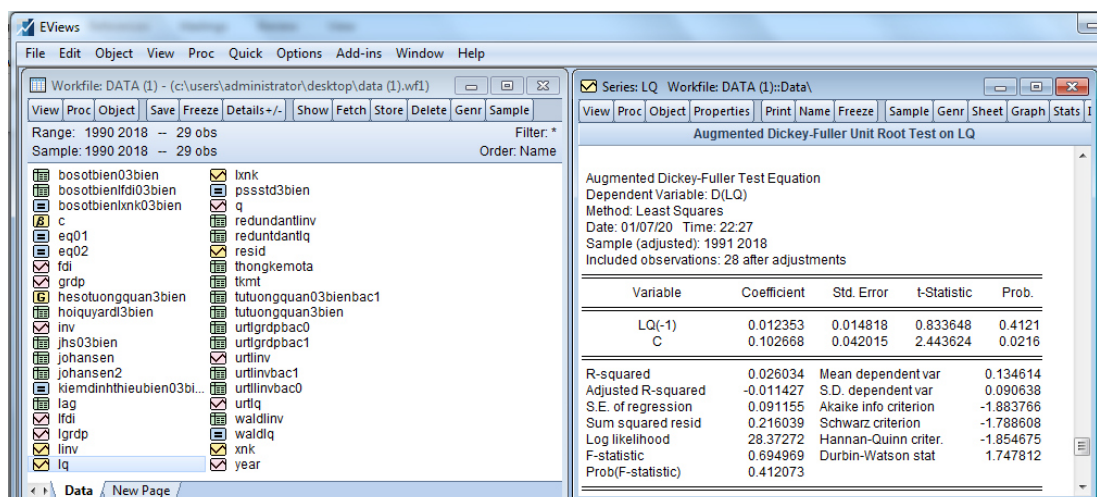
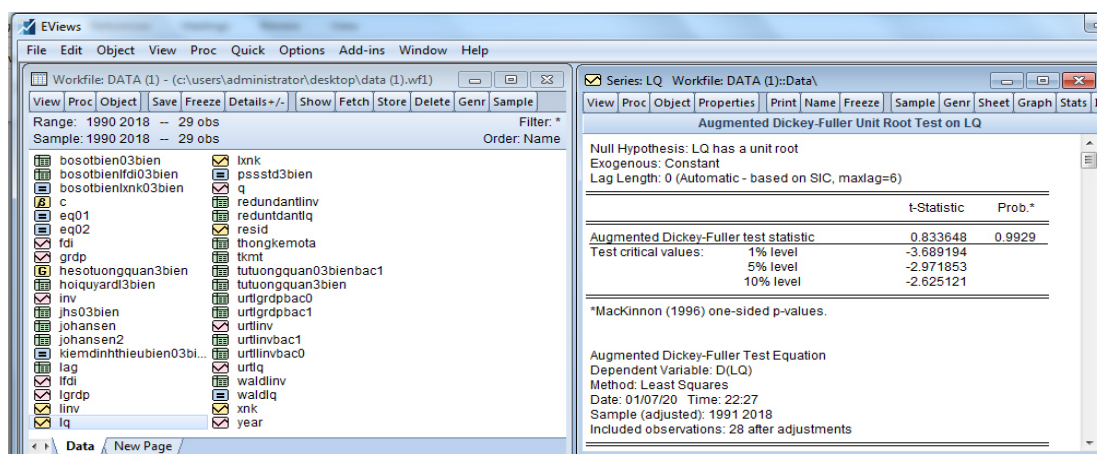
Bảng 5: Kết quả kiểm định nghiệm đơn vị của biến LINV ở sai phân bậc 1

(Phụ lục cho bảng 4.14 trang 106)

Null Hypothesis: D(LINV) has a unit root				
Exogenous: Constant				
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=6)				
			t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic			-5,632312	0,0001
Test critical values:	1% level		-3,699871	
	5% level		-2,976263	
	10% level		-2,627420	
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.				
Augmented Dickey-Fuller Test Equation				
Dependent Variable: D(LINV,2)				
Method: Least Squares				
Date: 01/07/20 Time: 22:23				
Sample (adjusted): 1992 2018				
Included observations: 27 after adjustments				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.

D(LINV(-1))	-1,103595	0,195940	-5,632312	0,0000
C	0,230623	0,065416	3,525503	0,0017
R-squared	0,559261	Mean dependent var		0,005198
Adjusted R-squared	0,541632	S.D. dependent var		0,397123
S.E. of regression	0,268864	Akaike info criterion		0,281965
Sum squared resid	1,807196	Schwarz criterion		0,377953
Log likelihood	-1,806522	Hannan-Quinn criter.		0,310507
F-statistic	31,72294	Durbin-Watson stat		1,997051
Prob(F-statistic)	0,000007			

**Kiểm định nghiệm đơn vị của biến LQ tại sai phân bậc 0*



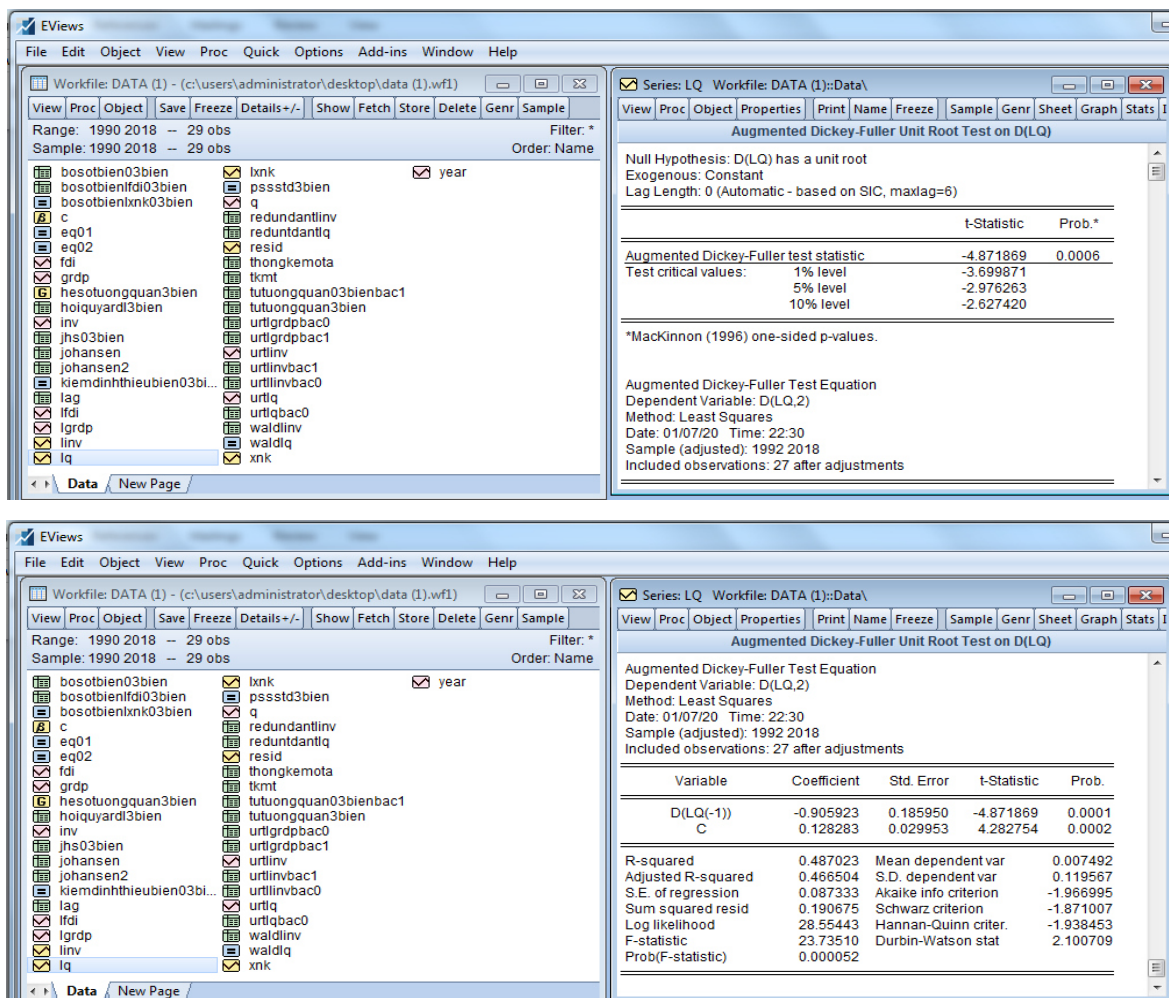
Hình 6: Kiểm định nghiệm đơn vị của biến LQ tại sai phân bậc 0

(Phụ lục cho bảng 4.14 trang 106)

Bảng 6: Kết quả kiểm định nghiệm đơn vị của biến LQ tại sai phân bậc 0
(Phụ lục cho bảng 4.14 trang 106)

Null Hypothesis: LQ has a unit root				
Exogenous: Constant				
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=6)				
			t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic			0,833648	0,9929
Test critical values:	1% level		-3,689194	
	5% level		-2,971853	
	10% level		-2,625121	
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.				
Augmented Dickey-Fuller Test Equation				
Dependent Variable: D(LQ)				
Method: Least Squares				
Date: 01/07/20 Time: 22:27				
Sample (adjusted): 1991 2018				
Included observations: 28 after adjustments				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LQ(-1)	0,012353	0,014818	0,833648	0,4121
C	0,102668	0,042015	2,443624	0,0216
R-squared	0,026034	Mean dependent var		0,134614
Adjusted R-squared	-0,011427	S.D. dependent var		0,090638
S.E. of regression	0,091155	Akaike info criterion		-1,883766
Sum squared resid	0,216039	Schwarz criterion		-1,788608
Log likelihood	28,37272	Hannan-Quinn criter.		-1,854675
F-statistic	0,694969	Durbin-Watson stat		1,747812
Prob(F-statistic)	0,412073			

**Kiểm định nghiệm đơn vị của biến LQ tại sai phân bậc 1*



Hình 7: Kiểm định nghiệm đơn vị của biến LQ tại sai phân bậc 1

(Phụ lục cho bảng 4.14 trang 106)

Bảng 7: Kết quả kiểm định nghiệm đơn vị của biến LQ tại sai phân bậc 1

(Phụ lục cho bảng 4.14 trang 106)

Null Hypothesis: D(LQ) has a unit root				
Exogenous: Constant				
Lag Length: 0 (Automatic - based on SIC, maxlag=6)				
			t-Statistic	Prob.*
Augmented Dickey-Fuller test statistic			-4,871869	0,0006
Test critical values:	1% level		-3,699871	

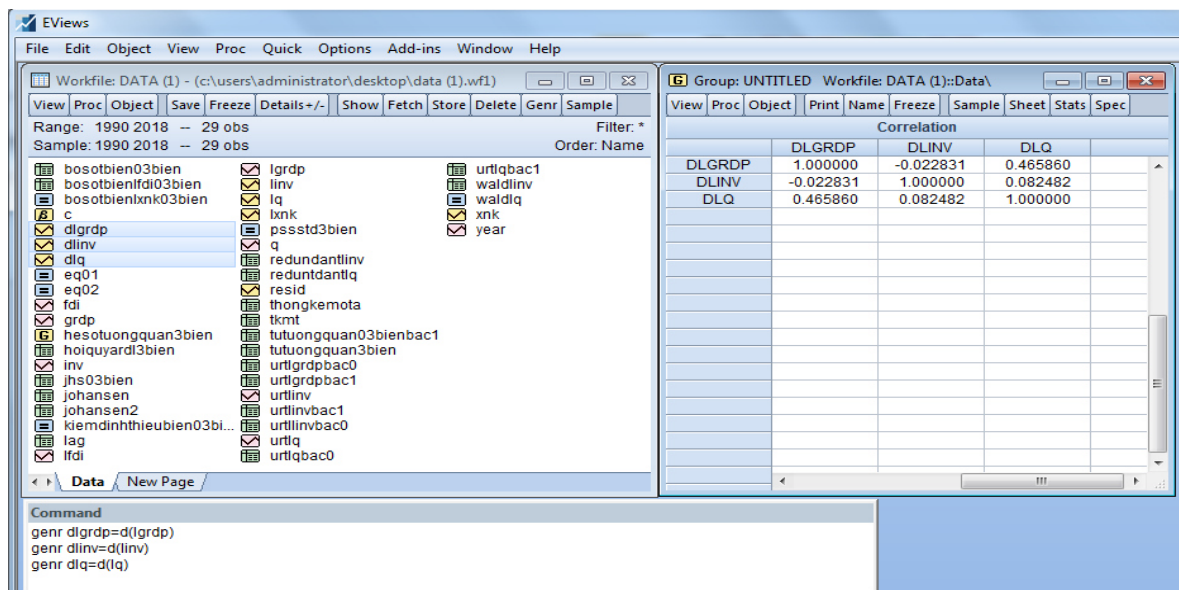
	5% level		-2,976263	
	10% level		-2,627420	
*MacKinnon (1996) one-sided p-values.				
Augmented Dickey-Fuller Test Equation				
Dependent Variable: D(LQ,2)				
Method: Least Squares				
Date: 01/07/20 Time: 22:30				
Sample (adjusted): 1992 2018				
Included observations: 27 after adjustments				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LQ(-1))	-0,905923	0,185950	-4,871869	0,0001
C	0,128283	0,029953	4,282754	0,0002
R-squared	0,487023	Mean dependent var		0,007492
Adjusted R-squared	0,466504	S.D. dependent var		0,119567
S.E. of regression	0,087333	Akaike info criterion		-1,966995
Sum squared resid	0,190675	Schwarz criterion		-1,871007
Log likelihood	28,55443	Hannan-Quinn criter.		-1,938453
F-statistic	23,73510	Durbin-Watson stat		2,100709
Prob(F-statistic)	0,000052			

(3). Phân tích tương quan

Thực hiện các bước như sau để tìm Ma trận tương quan:

Tạo biến dừng của các biến GRDP, INV và Q, được 03 biến mới là DLGRDP, DLINV và DLQ

Chọn 03 biến dừng DLGRDP, DLINV và DLQ => Quick => Group Statistics => Correlations => OK.

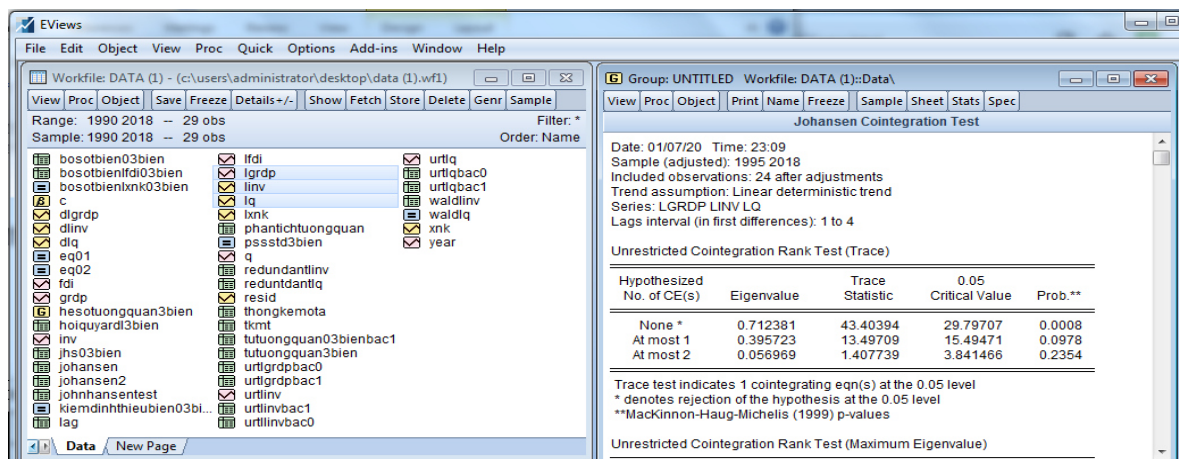


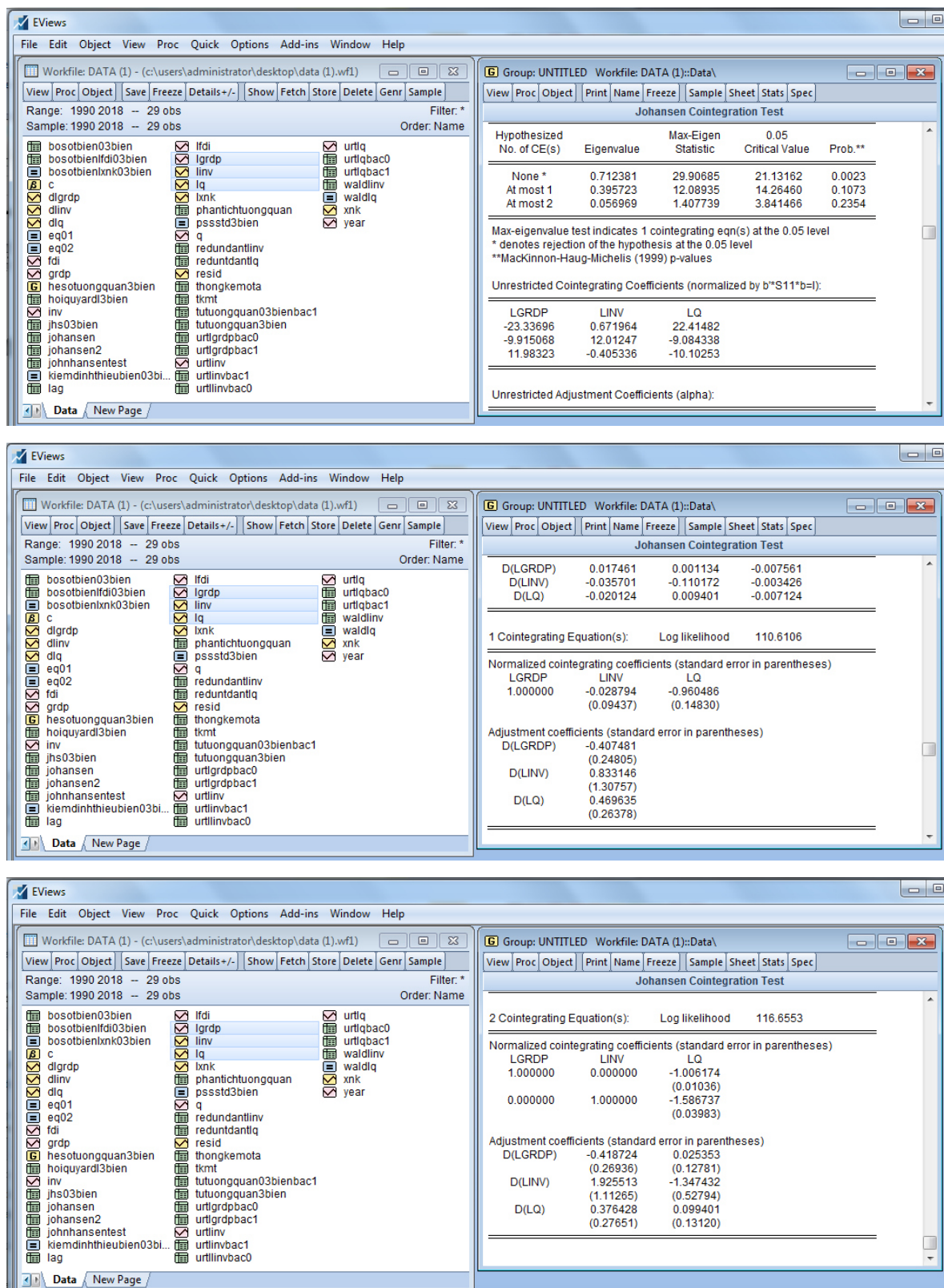
Hình 8: Phân tích tương quan (phụ lục cho bảng 4.15 trang 107)

(4). Kiểm tra mối quan hệ dài hạn giữa các biến

Để kiểm tra mối quan hệ dài hạn giữa các biến, thực hiện các thao tác:

Chọn đồng thời 03 biến LGRDP, LINV, LQ => Quick => Group Statistic => Johansen Cointegration Test.





Hình 9: Kết quả kiểm định đồng liên kết
(Phụ lục cho bảng 4.16 trang 107)

Bảng 8: Kết quả kiểm định đồng liên kết

(Phụ lục cho bảng 4.16 trang 107)

Date: 01/07/20 Time: 23:09				
Sample (adjusted): 1995 2018				
Included observations: 24 after adjustments				
Trend assumption: Linear deterministic trend				
Series: LGRDP LINV LQ				
Lags interval (in first differences): 1 to 4				
Unrestricted Cointegration Rank Test (Trace)				
Hypothesized		Trace	0,05	
No. of CE(s)	Eigenvalue	Statistic	Critical Value	Prob.**
None *	0,712381	43,40394	29,79707	0,0008
At most 1	0,395723	13,49709	15,49471	0,0978
At most 2	0,056969	1,407739	3,841466	0,2354
Trace test indicates 1 cointegrating eqn(s) at the 0.05 level				
* denotes rejection of the hypothesis at the 0.05 level				
**MacKinnon-Haug-Michelis (1999) p-values				
Unrestricted Cointegration Rank Test (Maximum Eigenvalue)				
Hypothesized		Max-Eigen	0,05	
No. of CE(s)	Eigenvalue	Statistic	Critical Value	Prob.**
None *	0,712381	29,90685	21,13162	0,0023
At most 1	0,395723	12,08935	14,26460	0,1073
At most 2	0,056969	1,407739	3,841466	0,2354
Max-eigenvalue test indicates 1 cointegrating eqn(s) at the 0.05 level				
* denotes rejection of the hypothesis at the 0.05 level				
**MacKinnon-Haug-Michelis (1999) p-values				
LGRDP	LINV	LQ		
-23,33696	0,671964	22,41482		
-9,915068	12,01247	-9,084338		
11,98323	-0,405336	-10,10253		
Unrestricted Adjustment Coefficients (alpha):				
D(LGRDP)	0,017461	0,001134	-0,007561	
D(LINV)	-0,035701	-0,110172	-0,003426	
D(LQ)	-0,020124	0,009401	-0,007124	
1 Cointegrating Equation(s):				
LGRDP	LINV	LQ		

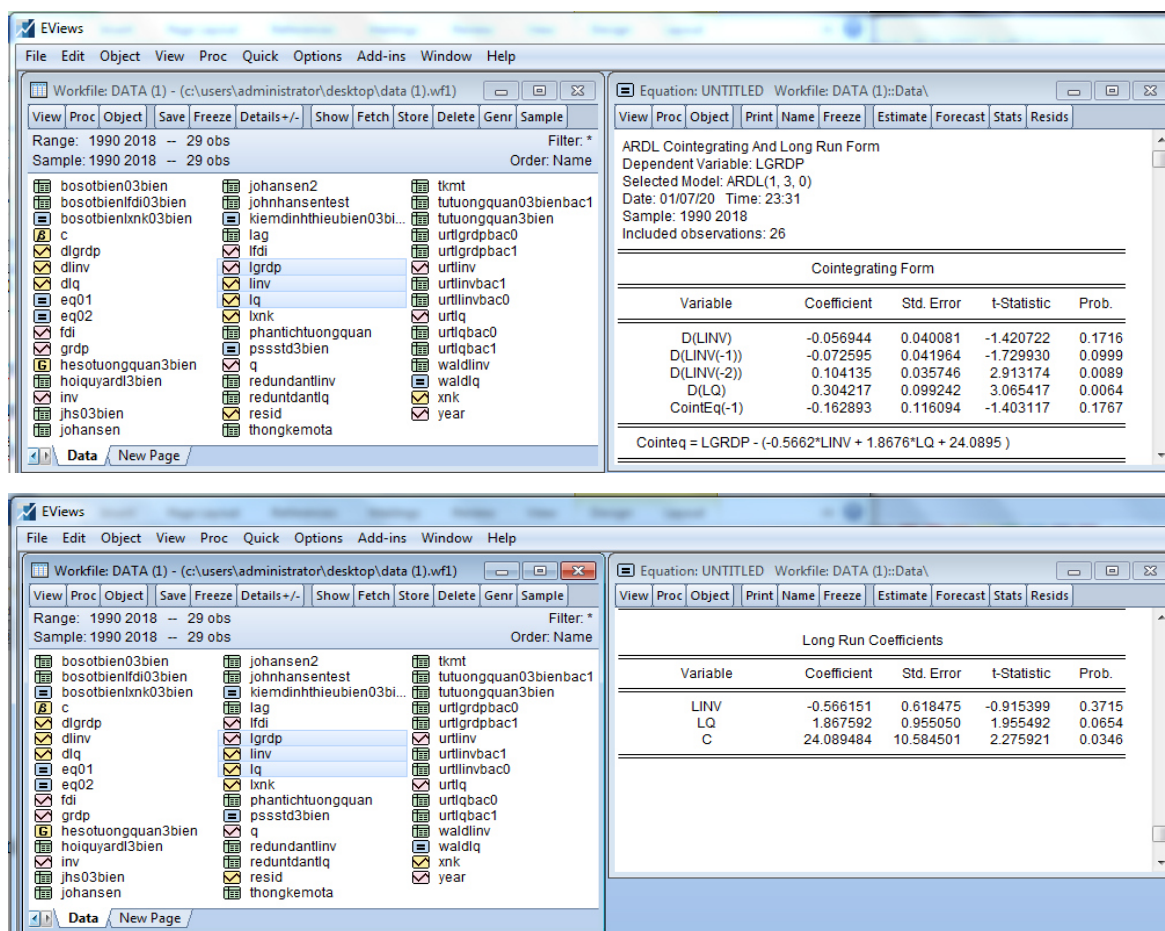
1,000000	-0,028794	-0,960486		
	(0,09437)	(0,14830)		
Adjustment coefficients (standard error in parentheses)				
D(LGRDP)	-0,407481			
	(0,24805)			
D(LINV)	0,833146			
	(1,30757)			
D(LQ)	0,469635			
	(0,26378)			
2 Cointegrating Equation(s):		Log likelihood	116,6553	
Normalized cointegrating coefficients (standard error in parentheses)				
LGRDP	LINV	LQ		
1,000000	0,000000	-1,006174		
		(0,01036)		
0,000000	1,000000	-1,586737		
		(0,03983)		
Adjustment coefficients (standard error in parentheses)				
D(LGRDP)	-0,418724	0,025353		
	(0,26936)	(0,12781)		
D(LINV)	1,925513	-1,347432		
	(1,11265)	(0,52794)		
D(LQ)	0,376428	0,099401		
	(0,27651)	(0,13120)		

(5). Phân tích mô hình hồi quy ARDL

Thực hiện các bước như sau:

Bước 1: Chọn đồng thời 03 biến LGRDP, LINV, LQ => Chuột phải => Open => As Equation => Chọn Method là ARDL => Ok.

Bước 2: View => Coefficient Diagnostics => Cointegration & Long run form.



Hình 10: Phân tích mô hình hồi quy ARDL

(Phụ lục cho bảng 4.17 trang 107)

Bảng 9: Kết quả chạy mô hình ARDL

ARDL Cointegrating And Long Run Form				
Dependent Variable: LGRDP				
Selected Model: ARDL(1, 3, 0)				
Date: 01/07/20 Time: 23:31				
Sample: 1990 2018				
Included observations: 26				
Cointegrating Form				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
D(LINV)	-0,056944	0,040081	-1,420722	0,1716

D(LINV(-1))	-0,072595	0,041964	-1,729930	0,0999
D(LINV(-2))	0,104135	0,035746	2,913174	0,0089
D(LQ)	0,304217	0,099242	3,065417	0,0064
CointEq(-1)	-0,162893	0,116094	-1,403117	0,1767
Cointeq = LGRDP - (-0,5662*LINV + 1,8676*LQ + 24,0895)				
Long Run Coefficients				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LINV	-0,566151	0,618475	-0,915399	0,3715
LQ	1,867592	0,955050	1,955492	0,0654
C	24,089484	10,584501	2,275921	0,0346

(6). Kiểm định tự tương quan

Bước 1: Chọn đồng thời 03 biến LGRDP, LINV, LQ => Chuột phải => Open => As Equation => Chọn Method là ARDL => Ok.

Bước 2: Từ cửa sổ Equation, thực hiện các thao tác: View => Residual Diagnostics => Serial Correlation LM Test.

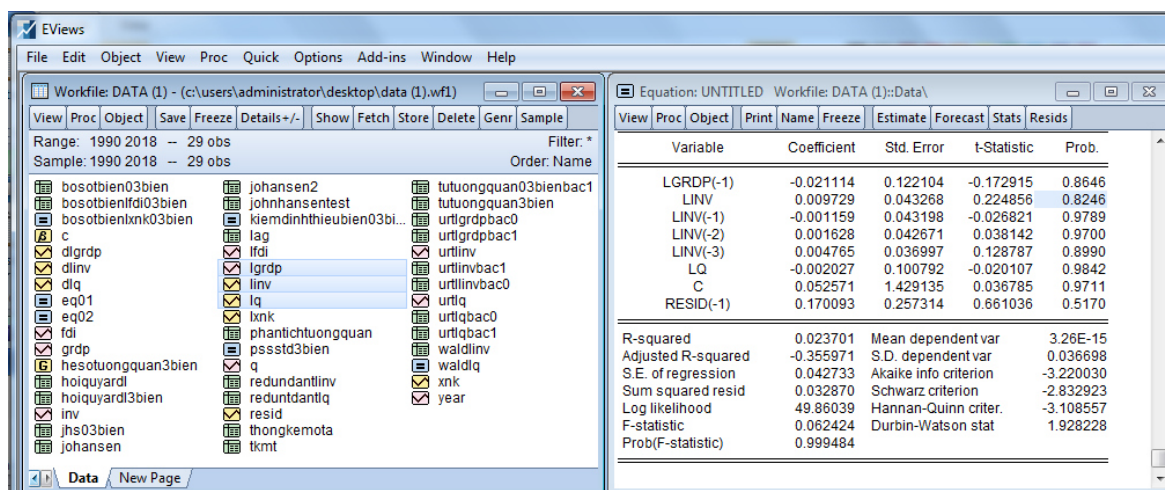
Equation: UNTITLED Workfile: DATA (1)::Data\

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test

F-statistic	0.436968	Prob. F(1,18)	0.5170
Obs*R-squared	0.616217	Prob. Chi-Square(1)	0.4325

Test Equation:
Dependent Variable: RESID
Method: ARDL
Date: 01/07/20 Time: 23:38
Sample: 1993 2018
Included observations: 26
Presample missing value lagged residuals set to zero.

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LGRDP(-1)	-0.021114	0.122104	-0.172915	0.8646
LINV	0.009729	0.043268	0.224856	0.8246
LINV(-1)	-0.001159	0.043198	-0.026821	0.9789
LINV(-2)	0.001628	0.042671	0.038142	0.9700
LINV(-3)	0.004765	0.036997	0.128787	0.8990
LQ	-0.002027	0.100792	-0.020107	0.9842
C	0.052571	1.429135	0.036785	0.9711
RESID(-1)	0.170093	0.257314	0.661036	0.5170



Hình 11: Kết quả kiểm định tự tương quan bậc 1

Bảng 10: Kết quả kiểm định tự tương quan bậc 1

(Phụ lục cho bảng 4.18 trang 108)

Breusch-Godfrey Serial Correlation LM Test:				
F-statistic	0,436968	Prob. F(1,18)		0,5170
Obs*R-squared	0,616217	Prob. Chi-Square(1)		0,4325
Test Equation:				
Dependent Variable: RESID				
Method: ARDL				
Date: 01/07/20 Time: 23:38				
Sample: 1993 2018				
Included observations: 26				
Presample missing value lagged residuals set to zero.				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LGRDP(-1)	-0,021114	0,122104	-0.172915	0,8646
LINV	0,009729	0,043268	0.224856	0,8246
LINV(-1)	-0,001159	0,043198	-0.026821	0,9789
LINV(-2)	0,001628	0,042671	0.038142	0,9700
LINV(-3)	0,004765	0,036997	0.128787	0,8990

LQ	-0,002027	0,100792	-0.020107	0,9842
C	0,052571	1,429135	0.036785	0,9711
RESID(-1)	0,170093	0,257314	0.661036	0,5170
R-squared	0,023701	Mean dependent var		3,26E-15
Adjusted R-squared	-0,355971	S.D. dependent var		0,036698
S.E. of regression	0,042733	Akaike info criterion		-3,220030
Sum squared resid	0,032870	Schwarz criterion		-2,832923
Log likelihood	49,86039	Hannan-Quinn criter.		-3,108557
F-statistic	0,062424	Durbin-Watson stat		1,928228
Prob(F-statistic)	0,999484			

(7). Kiểm định phương sai sai số thay đổi

Từ cửa sổ Equation chọn View => Residual Diagnostics => Heteroskedasticity Test => sử dụng kiểm định Breusch – Pagan – Godfrey.

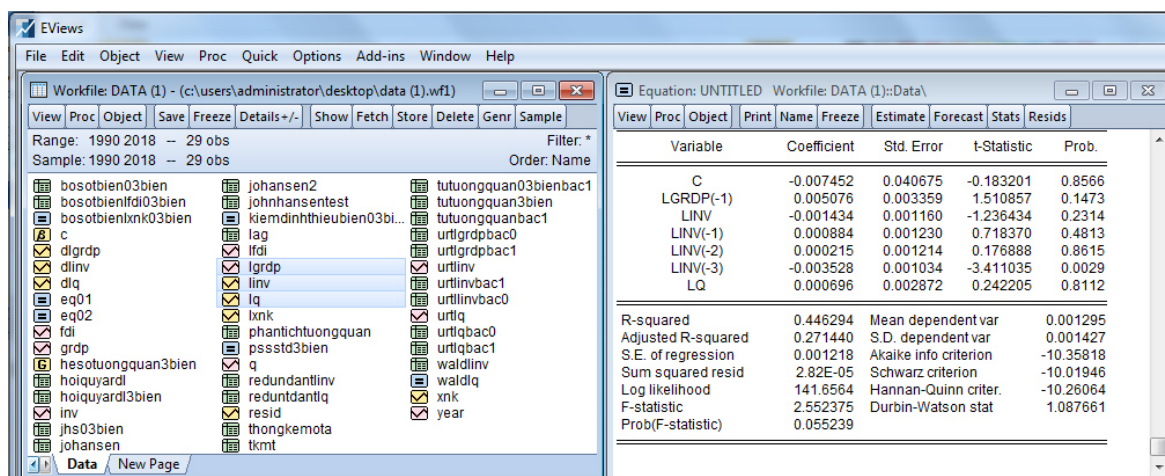
Equation: UNTITLED Workfile: DATA (1)::Data\

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey

Statistic	Value	Prob. F(6,19)	Prob. Chi-Square(6)
F-statistic	2.552375	0.0552	
Obs*R-squared	11.60365		0.0714
Scaled explained SS	3.618532		0.7281

Test Equation:
Dependent Variable: RESID^2
Method: Least Squares
Date: 01/07/20 Time: 23:43
Sample: 1993 2018
Included observations: 26

Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0.007452	0.040675	-0.183201	0.8566
LGRDP(-1)	0.005076	0.003359	1.510857	0.1473
LINV	-0.001434	0.001160	-1.236434	0.2314
LINV(-1)	0.000884	0.001230	0.718370	0.4813
LINV(-2)	0.000215	0.001214	0.176888	0.8615
LINV(-3)	-0.003528	0.001034	-3.411035	0.0029
LQ	0.000696	0.002872	0.242205	0.8112



Hình 12: Kiểm định phương sai sai số thay đổi

Bảng 11: Kết quả kiểm định phương sai sai số thay đổi

(Phụ lục cho bảng 4.19 trang 109)

Heteroskedasticity Test: Breusch-Pagan-Godfrey				
F-statistic	2,552375	Prob. F(6,19)		0,0552
Obs*R-squared	11,60365	Prob. Chi-Square(6)		0,0714
Scaled explained SS	3,618532	Prob. Chi-Square(6)		0,7281
Test Equation:				
Dependent Variable: RESID^2				
Method: Least Squares				
Date: 01/07/20 Time: 23:43				
Sample: 1993 2018				
Included observations: 26				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
C	-0,007452	0,040675	-0,183201	0,8566
LGRDP(-1)	0,005076	0,003359	1,510857	0,1473
LINV	-0,001434	0,001160	-1,236434	0,2314
LINV(-1)	0,000884	0,001230	0,718370	0,4813
LINV(-2)	0,000215	0,001214	0,176888	0,8615
LINV(-3)	-0,003528	0,001034	-3,411035	0,0029

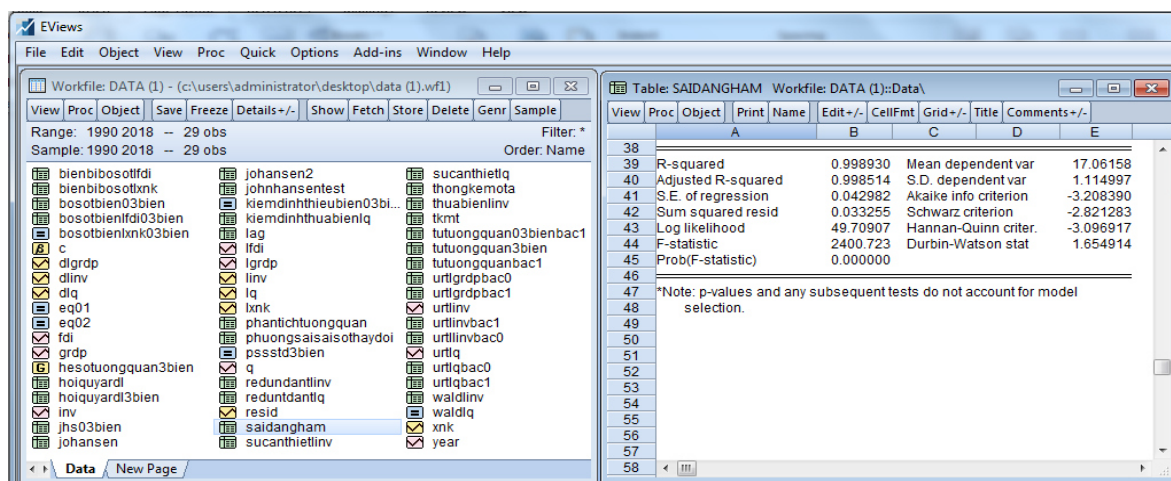
LQ	0,000696	0,002872	0,242205	0,8112
R-squared	0,446294	Mean dependent var		0,001295
Adjusted R-squared	0,271440	S.D. dependent var		0,001427
S.E. of regression	0,001218	Akaike info criterion		-10,35818
Sum squared resid	2,82E-05	Schwarz criterion		-10,01946
Log likelihood	141,6564	Hannan-Quinn criter.		-10,26064
F-statistic	2,552375	Durbin-Watson stat		1,087661
Prob(F-statistic)	0,055239			

(8). Kiểm định sai dạng hàm (định dạng mô hình)

Từ cửa sổ Equation, chọn View → Stability Diagnostics → Ramsey RESET Test => trong cửa sổ “Number of fitted terms” gõ tham số $m = 1$ => OK.

View	Proc	Object	Print	Name	Edit+/-	CellFmt	Grid+/-	Title	Comments+/-
1				Ramsey RESET Test					
2				Equation: UNTITLED					
3				Specification: LGRDP LGRDP(-1) LINV(-1) LINV(-2) LINV(-3) LQ C					
4				Omitted Variables: Squares of fitted values					
5									
6									
7				t-statistic	0.472870	18	0.6420		
8				F-statistic	0.223606	(1, 18)	0.6420		
9									
10				F-test summary:					
11					Sum of Sq.	df	Mean Squares		
12				Test SSR	0.000413	1	0.000413		
13				Restricted SSR	0.033668	19	0.001772		
14				Unrestricted SSR	0.033255	18	0.001847		
15									
16									
17				Unrestricted Test Equation:					
18				Dependent Variable: LGRDP					
19				Method: ARDL					
20				Date: 01/07/20 Time: 23:49					
21									

View	Proc	Object	Print	Name	Edit+/-	CellFmt	Grid+/-	Title	Comments+/-
18				Dependent Variable: LGRDP					
19				Method: ARDL					
20				Date: 01/07/20 Time: 23:49					
21				Sample: 1993 2018					
22				Included observations: 26					
23				Maximum dependent lags: 4 (Automatic selection)					
24				Model selection method: Akaike info criterion (AIC)					
25				Dynamic regressors (4 lags, automatic):					
26				Fixed regressors: C					
27									
28									
29									
30				LGRDP(-1)	0.663629	0.385539	1.721304	0.1023	
31				LINV	-0.049464	0.043876	-1.127357	0.2744	
32				LINV(-1)	-0.004420	0.043438	-0.101745	0.9201	
33				LINV(-2)	0.058657	0.052008	1.127835	0.2742	
34				LINV(-3)	-0.091409	0.045349	-2.015690	0.0590	
35				LQ	0.279710	0.113818	2.457523	0.0244	
36				C	5.200058	3.056471	1.701328	0.1061	
37				FITTED^2	0.005524	0.011682	0.472870	0.6420	
38									



Hình 13: Kiểm định Ramsey RESET Test

(Phụ lục cho bảng 4.20 trang 110)

Bảng 12: Kết quả kiểm định Ramsey RESET Test

(Phụ lục cho bảng 4.20 trang 110)

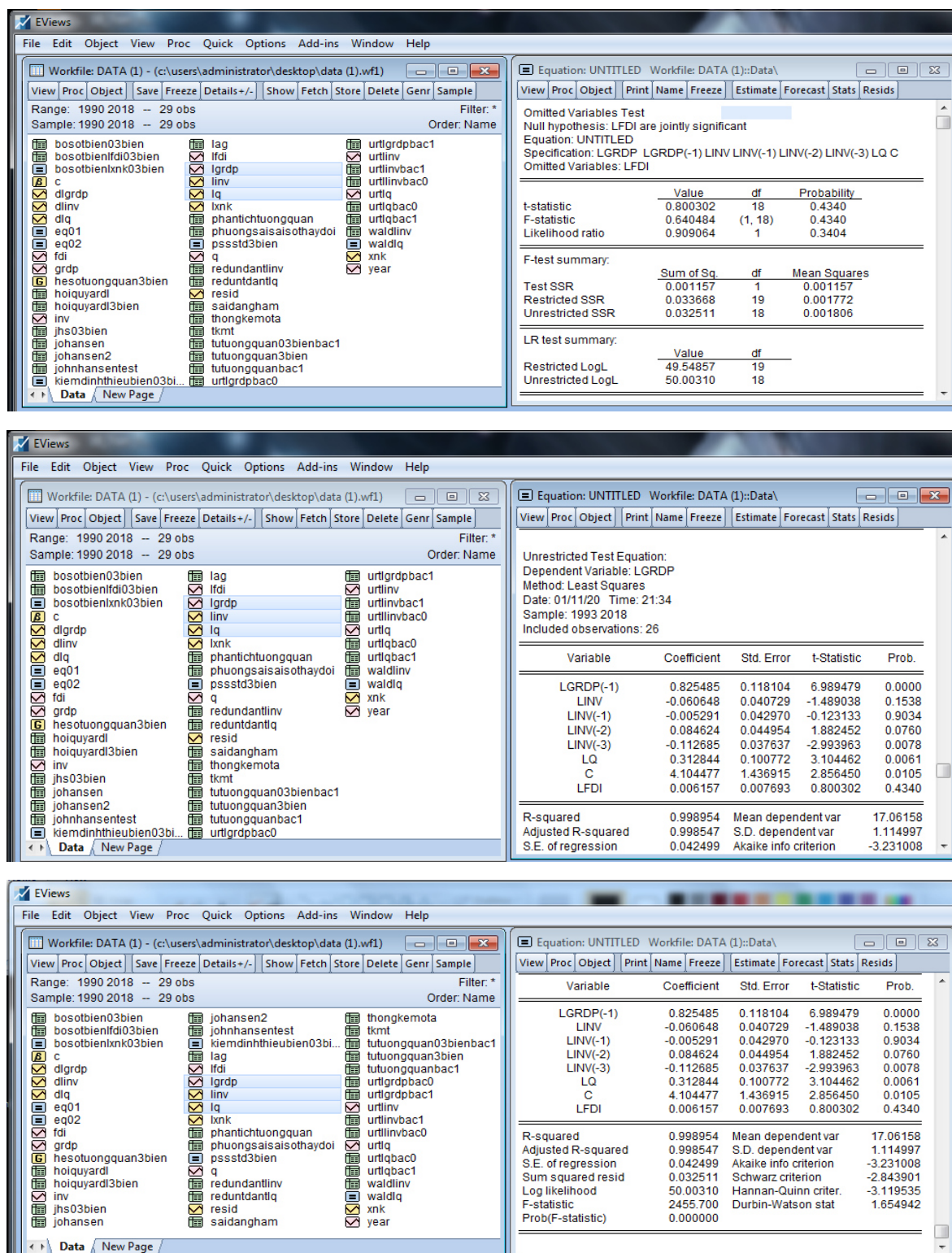
Ramsey RESET Test				
Equation: UNTITLED				
Specification: LGRDP LGRDP(-1) LINV LINV(-1) LINV(-2) LINV(-3) LQ C				
Omitted Variables: Squares of fitted values				
	Value	df	Probability	
t-statistic	0,472870	18	0,6420	
F-statistic	0,223606	(1, 18)	0,6420	
F-test summary:				
	Sum of Sq.	df	Mean Squares	
Test SSR	0,000413	1	0,000413	
Restricted SSR	0,033668	19	0,001772	
Unrestricted SSR	0,033255	18	0,001847	
Unrestricted Test Equation:				
Dependent Variable: LGRDP				
Method: ARDL				
Date: 01/07/20 Time: 23:49				
Sample: 1993 2018				
Included observations: 26				

Maximum dependent lags: 4 (Automatic selection)				
Model selection method: Akaike info criterion (AIC)				
Dynamic regressors (4 lags, automatic):				
Fixed regressors: C				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.*
LGRDP(-1)	0,663629	0,385539	1,721304	0,1023
LINV	-0,049464	0,043876	-1,127357	0,2744
LINV(-1)	-0,004420	0,043438	-0,101745	0,9201
LINV(-2)	0,058657	0,052008	1,127835	0,2742
LINV(-3)	-0,091409	0,045349	-2,015690	0,0590
LQ	0,279710	0,113818	2,457523	0,0244
C	5,200058	3,056471	1,701328	0,1061
FITTED^2	0,005524	0,011682	0,472870	0,6420
R-squared	0,998930	Mean dependent var		17,06158
Adjusted R-squared	0,998514	S.D. dependent var		1,114997
S.E. of regression	0,042982	Akaike info criterion		-3,208390
Sum squared resid	0,033255	Schwarz criterion		-2,821283
Log likelihood	49,70907	Hannan-Quinn criter.		-3,096917
F-statistic	2.400,723	Durbin-Watson stat		1,654914
Prob(F-statistic)	0,000000			
*Note: p-values and any subsequent tests do not account for model selection.				

(9). Kiểm định biến bị bỏ sót trong mô hình

Từ cửa sổ Equation, chọn View → Coefficient Diagnostics → Omitted Variables Test – Likelihood ratio => trong cửa sổ One or more test series to add, gõ biến LFDI (*sai phân bậc 1 của Biến đầu tư trực tiếp nước ngoài vào Tp Hải Phòng*) => OK (Phụ lục 2, bảng 11).

**Kiểm định Omitted Variables Test cho biến LFDI*



Hình 14: Kiểm định Omitted Variables Test cho biến LFDI

(Phụ lục cho bảng 4.21 trang 110)

Bảng 13: Kết quả kiểm định Omitted Variables Test cho biến LFDI

(Phụ lục cho bảng 4.21 trang 110)

Omitted Variables Test				
Null hypothesis: LFDI are jointly significant				
Equation: UNTITLED				
Specification: LGRDP LGRDP(-1) LINV LINV(-1) LINV(-2) LINV(-3) LQ C				
Omitted Variables: LFDI				
	Value	df	Probability	
t-statistic	0,800302	18	0,4340	
F-statistic	0,640484	(1, 18)	0,4340	
Likelihood ratio	0,909064	1	0,3404	
F-test summary:				
	Sum of Sq.	df	Mean Squares	
Test SSR	0,001157	1	0,001157	
Restricted SSR	0,033668	19	0,001772	
Unrestricted SSR	0,032511	18	0,001806	
LR test summary:				
	Value	df		
Restricted LogL	49,54857	19		
Unrestricted LogL	50,00310	18		
Unrestricted Test Equation:				
Dependent Variable: LGRDP				
Method: Least Squares				
Date: 01/11/20 Time: 21:34				
Sample: 1993 2018				
Included observations: 26				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LGRDP(-1)	0,825485	0,118104	6,989479	0,0000

LINV	-0,060648	0,040729	-1,489038	0,1538
LINV(-1)	-0,005291	0,042970	-0,123133	0,9034
LINV(-2)	0,084624	0,044954	1,882452	0,0760
LINV(-3)	-0,112685	0,037637	-2,993963	0,0078
LQ	0,312844	0,100772	3,104462	0,0061
C	4,104477	1,436915	2,856450	0,0105
LFDI	0,006157	0,007693	0,800302	0,4340
R-squared	0,998954	Mean dependent var		17,06158
Adjusted R-squared	0,998547	S.D. dependent var		1,114997
S.E. of regression	0,042499	Akaike info criterion		-3,231008
Sum squared resid	0,032511	Schwarz criterion		-2,843901
Log likelihood	50,00310	Hannan-Quinn criter.		-3,119535
F-statistic	2.455,700	Durbin-Watson stat		1,654942
Prob(F-statistic)	0,000000			

**Kiểm định biến bị bỏ sót trong mô hình cho biến LXNK*

Equation: UNTITLED Workfile: DATA (1)::Data\

Omitted Variables Test
Null hypothesis: LXNK are jointly significant
Equation: UNTITLED
Specification: LGRDP LGRDP(-1) LINV LINV(-1) LINV(-2) LINV(-3) LQ C
Omitted Variables: LXNK

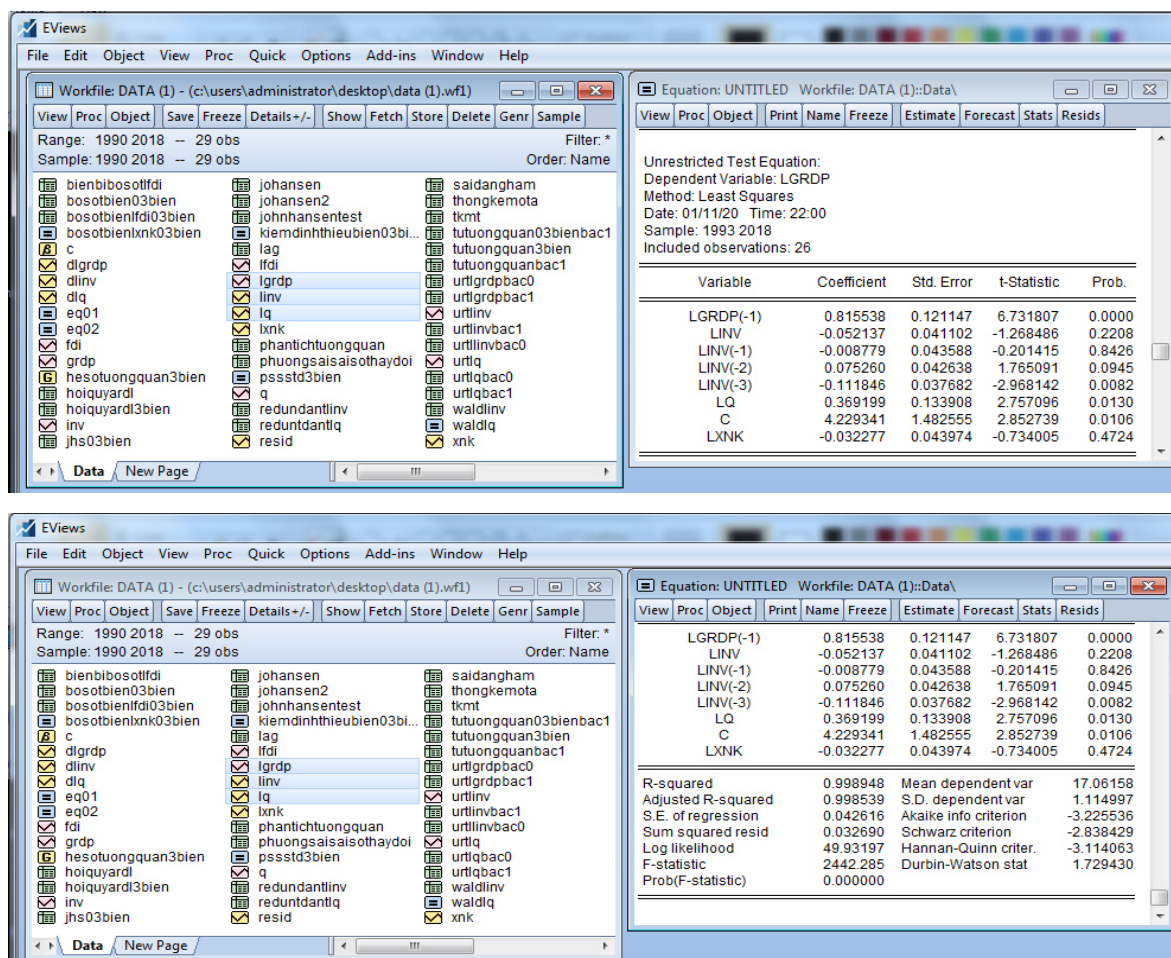
	Value	df	Probability
t-statistic	0.734005	18	0.4724
F-statistic	0.538763	(1, 18)	0.4724
Likelihood ratio	0.766794	1	0.3812

F-test summary:

	Sum of Sq.	df	Mean Squares
Test SSR	0.000978	1	0.000978
Restricted SSR	0.033668	19	0.001772
Unrestricted SSR	0.032690	18	0.001816

LR test summary:

	Value	df
Restricted LogL	49.54857	19
Unrestricted LogL	49.93197	18



Hình 15: Kiểm định Omitted Variables Test cho biến LXNK

(Phụ lục cho bảng 4.22 trang 111)

Bảng 14: Kết quả kiểm định Omitted Variables Test cho biến LXNK

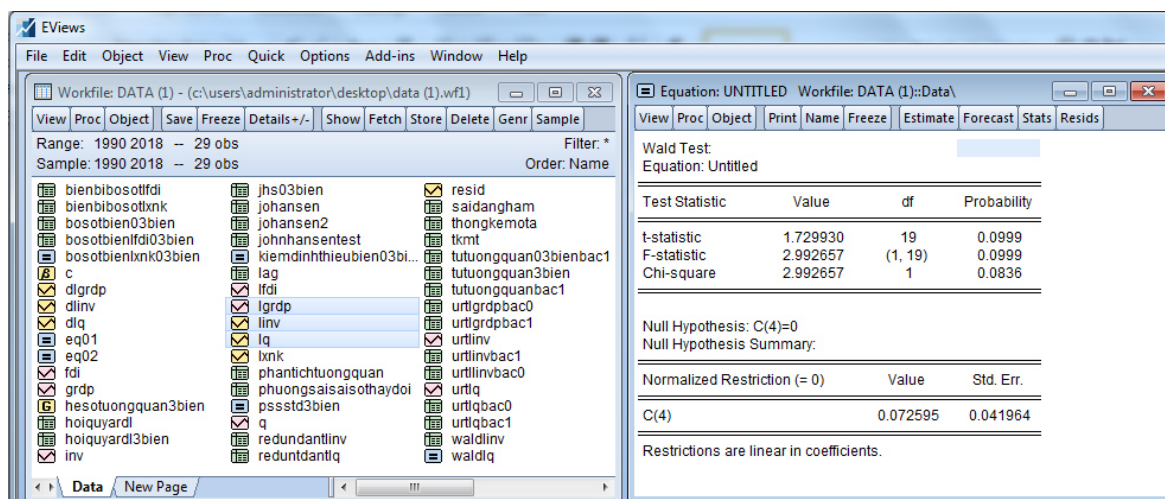
(Phụ lục cho bảng 4.22 trang 111)

Omitted Variables Test			
Null hypothesis: LXNK are jointly significant			
Equation: UNTITLED			
Specification: LGRDP LGRDP(-1) LINV LINV(-1) LINV(-2) LINV(-3) LQ C			
Omitted Variables: LXNK			
	Value	df	Probability
t-statistic	0,734005	18	0,4724
F-statistic	0,538763	(1, 18)	0,4724
Likelihood ratio	0,766794	1	0,3812

F-test summary:				
	Sum of Sq.	df	Mean Squares	
Test SSR	0,000978	1	0,000978	
Restricted SSR	0,033668	19	0,001772	
Unrestricted SSR	0,032690	18	0,001816	
LR test summary:				
	Value	df		
Restricted LogL	49,54857	19		
Unrestricted LogL	49,93197	18		
Unrestricted Test Equation:				
Dependent Variable: LGRDP				
Method: Least Squares				
Date: 01/11/20 Time: 22:00				
Sample: 1993 2018				
Included observations: 26				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LGRDP(-1)	0,815538	0,121147	6,731807	0,0000
LINV	-0,052137	0,041102	-1,268486	0,2208
LINV(-1)	-0,008779	0,043588	-0,201415	0,8426
LINV(-2)	0,075260	0,042638	1,765091	0,0945
LINV(-3)	-0,111846	0,037682	-2,968142	0,0082
LQ	0,369199	0,133908	2,757096	0,0130
C	4,229341	1,482555	2,852739	0,0106
LXNK	-0,032277	0,043974	-0,734005	0,4724
R-squared	0,998948	Mean dependent var		17,06158
Adjusted R-squared	0,998539	S.D. dependent var		1,114997
S.E. of regression	0,042616	Akaike info criterion		-3,225536
Sum squared resid	0,032690	Schwarz criterion		-2,838429
Log likelihood	49,93197	Hannan-Quinn criter.		-3,114063
F-statistic	2.442,285	Durbin-Watson stat		1,729430
Prob(F-statistic)	0,000000			

(10) Kiểm định sự cần thiết của biến

*Kiểm định sự cần thiết của biến $LINV_{t-2}$



Hình 16: Kiểm định sự cần thiết của biến $LINV_{t-2}$

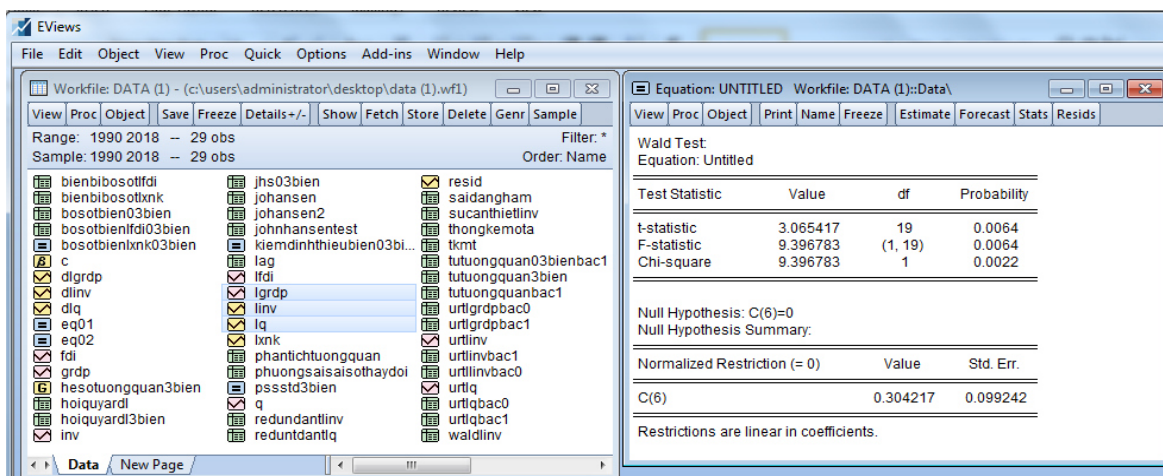
(Phụ lục cho bảng 4.23 trang 111)

Bảng 15: Kiểm định sự cần thiết của biến $LINV_{t-2}$

(Phụ lục cho bảng 4.23 trang 111)

Wald Test:			
Equation: Untitled			
Test Statistic	Value	df	Probability
t-statistic	1,729930	19	0,0999
F-statistic	2,992657	(1, 19)	0,0999
Chi-square	2,992657	1	0,0836
Null Hypothesis: C(4)=0			
Null Hypothesis Summary:			
Normalized Restriction (= 0)		Value	Std. Err.
C(4)		0,072595	0,041964
Restrictions are linear in coefficients.			

* Kiểm định sự cần thiết của biến LQ



Hình 17: Kiểm định sự cần thiết của biến LQ

(Phụ lục cho bảng 4.24 trang 112)

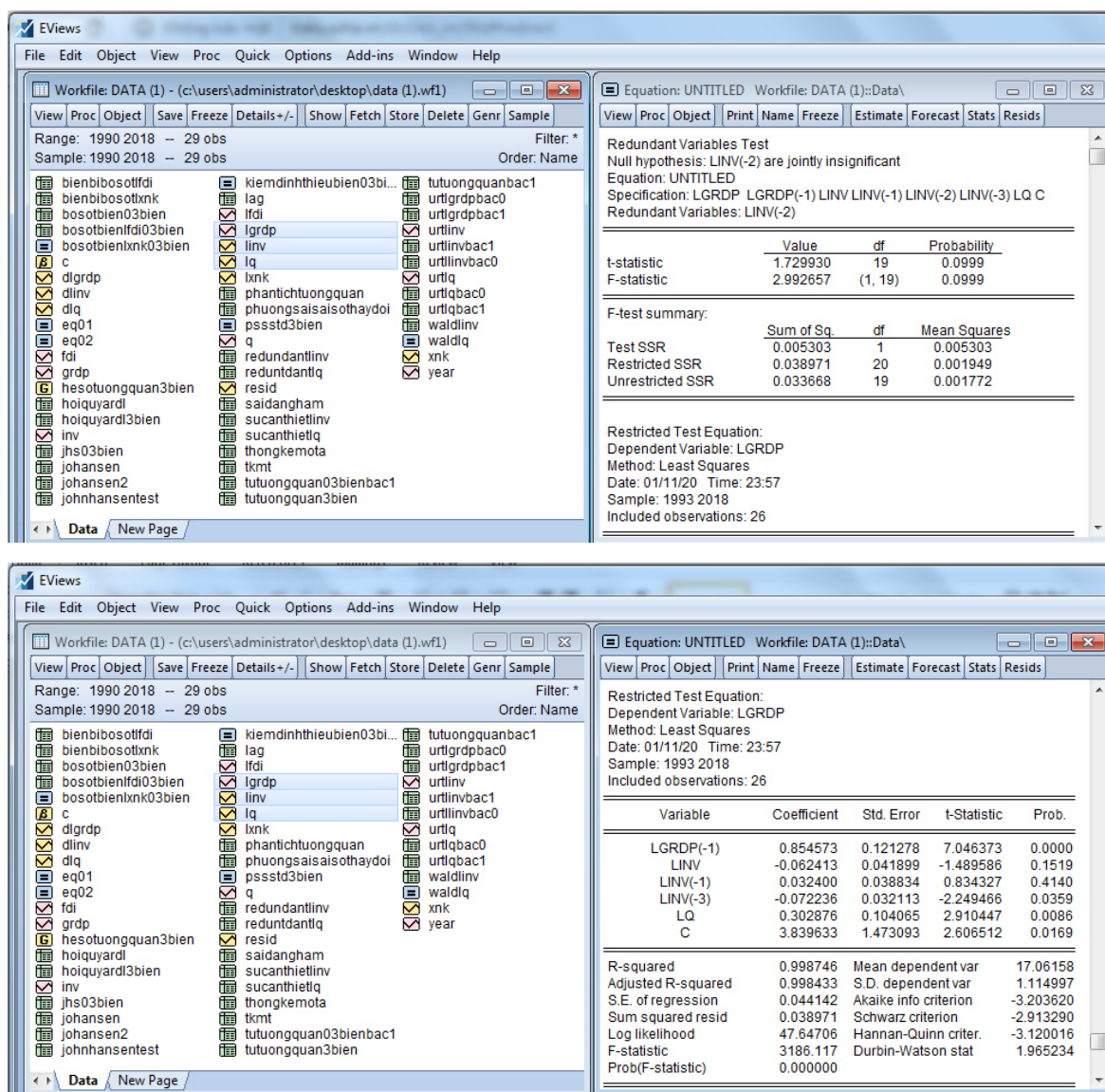
Bảng 16: Kiểm định sự cần thiết của biến LQ

(Phụ lục cho bảng 4.24 trang 112)

Wald Test:			
Equation: Untitled			
Test Statistic	Value	df	Probability
t-statistic	3,065417	19	0,0064
F-statistic	9,396783	(1, 19)	0,0064
Chi-square	9,396783	1	0,0022
Null Hypothesis: C(6)=0			
Null Hypothesis Summary:			
Normalized Restriction (= 0)		Value	Std. Err.
C(6)		0,304217	0,099242
Restrictions are linear in coefficients.			

(11) Kiểm định thừa biến trong mô hình

*Kiểm định thừa biến trong mô hình cho biến $LINV(-2)$



Hình 18: Kiểm định thừa biến trong mô hình (biến $LINV(-2)$)

(Phụ lục cho bảng 4.25 trang 112)

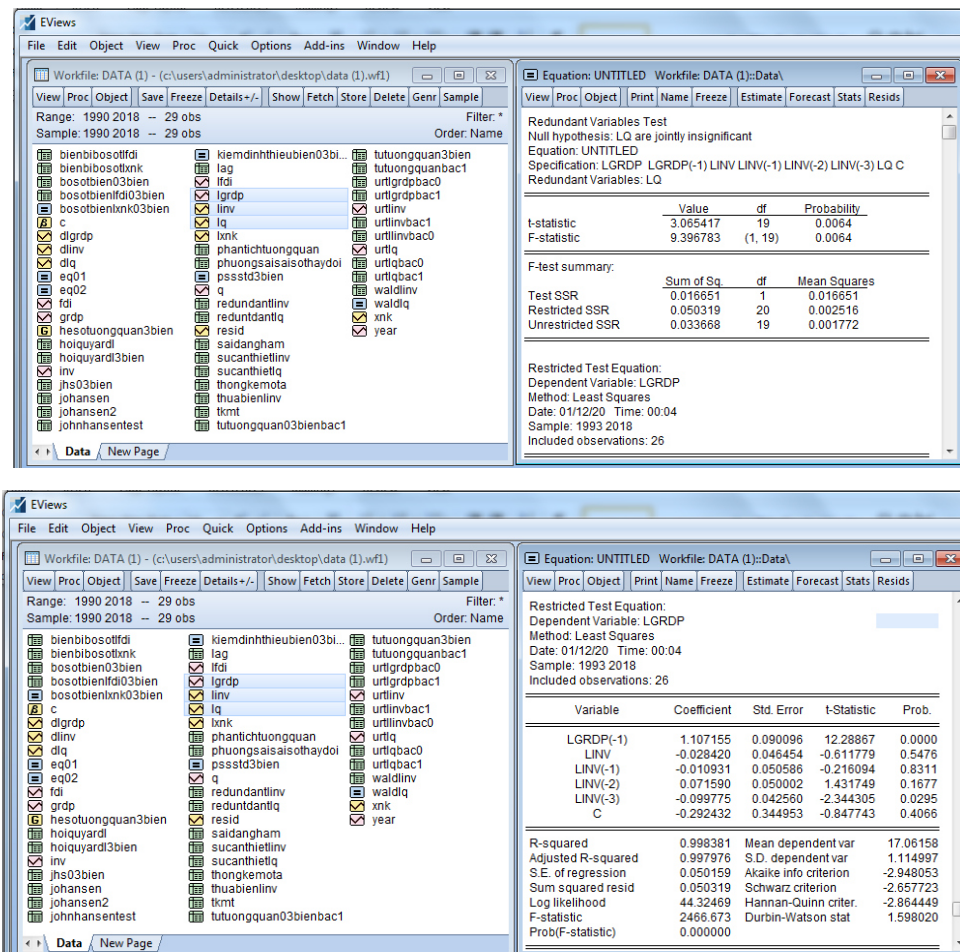
Bảng 17: Kiểm định thừa biến trong mô hình (biến LINV(-2))

(Phụ lục cho bảng 4.25 trang 112)

Redundant Variables Test				
Null hypothesis: LINV(-2) are jointly insignificant				
Equation: UNTITLED				
Specification: LGRDP LGRDP(-1) LINV LINV(-1) LINV(-2) LINV(-3) LQ C				
Redundant Variables: LINV(-2)				
	Value	df	Probability	
t-statistic	1,729930	19	0,0999	
F-statistic	2,992657	(1, 19)	0,0999	
F-test summary:				
	Sum of Sq.	df	Mean Squares	
Test SSR	0,005303	1	0,005303	
Restricted SSR	0,038971	20	0,001949	
Unrestricted SSR	0,033668	19	0,001772	
Restricted Test Equation:				
Dependent Variable: LGRDP				
Method: Least Squares				
Date: 01/11/20 Time: 23:57				
Sample: 1993 2018				
Included observations: 26				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LGRDP(-1)	0,854573	0,121278	7,046373	0,0000
LINV	-0,062413	0,041899	-1,489586	0,1519
LINV(-1)	0,032400	0,038834	0,834327	0,4140
LINV(-3)	-0,072236	0,032113	-2,249466	0,0359
LQ	0,302876	0,104065	2,910447	0,0086
C	3,839633	1,473093	2,606512	0,0169

R-squared	0,998746	Mean dependent var	17,06158
Adjusted R-squared	0,998433	S.D. dependent var	1,114997
S.E. of regression	0,044142	Akaike info criterion	-3,203620
Sum squared resid	0,038971	Schwarz criterion	-2,913290
Log likelihood	47,64706	Hannan-Quinn criter.	-3,120016
F-statistic	3.186,117	Durbin-Watson stat	1,965234
Prob(F-statistic)	0,000000		

**Kiểm định thừa biến trong mô hình cho biến LQ*



Hình 19: Kiểm định thừa biến trong mô hình (biến LQ)

(Phụ lục bảng 4.26 trang 113)

Bảng 18: Kiểm định thừa biến trong mô hình (biến LQ)

(Phụ lục bảng 4.26 trang 113)

Redundant Variables Test				
Null hypothesis: LQ are jointly insignificant				
Equation: UNTITLED				
Specification: LGRDP LGRDP(-1) LINV LINV(-1) LINV(-2) LINV(-3) LQ C				
Redundant Variables: LQ				
	Value	df	Probability	
t-statistic	3,065417	19	0,0064	
F-statistic	9,396783	(1, 19)	0,0064	
F-test summary:				
	Sum of Sq.	df	Mean Squares	
Test SSR	0,016651	1	0,016651	
Restricted SSR	0,050319	20	0,002516	
Unrestricted SSR	0,033668	19	0,001772	
Restricted Test Equation:				
Dependent Variable: LGRDP				
Method: Least Squares				
Date: 01/12/20 Time: 00:04				
Sample: 1993 2018				
Included observations: 26				
Variable	Coefficient	Std. Error	t-Statistic	Prob.
LGRDP(-1)	1,107155	0,090096	12,28867	0,0000
LINV	-0,028420	0,046454	-0,611779	0,5476
LINV(-1)	-0,010931	0,050586	-0,216094	0,8311
LINV(-2)	0,071590	0,050002	1,431749	0,1677
LINV(-3)	-0,099775	0,042560	-2,344305	0,0295
C	-0,292432	0,344953	-0,847743	0,4066

R-squared	0,998381	Mean dependent var	17,06158
Adjusted R-squared	0,997976	S.D. dependent var	1,114997
S.E. of regression	0,050159	Akaike info criterion	-2,948053
Sum squared resid	0,050319	Schwarz criterion	-2,657723
Log likelihood	44,32469	Hannan-Quinn criter.	-2,864449
F-statistic	2.466,673	Durbin-Watson stat	1,598020
Prob(F-statistic)	0,000000		

PHỤ LỤC 3

Bảng 1: Chỉ số sản xuất công nghiệp IIP (2015 – 2030)

(Phụ lục mục 5.1.1 trang 115)

NĂM	TĂNG TRƯỞNG IIP THEO DỰ THẢO CHƯƠNG TRÌNH HÀNH ĐỘNG THỰC HIỆN NQ45 (%)
2015	16,76
2016	17
2017	22,05
2018	25,26
2019	23,6
2020	22,2
TĐTTBQ (2016 - 2020)	22,02
2021	23,5
2022	23,5
2023	23
2024	23
2025	23
TĐTTBQ (2021 - 2025)	23,2
2026	21,5
2027	21,5
2028	21
2029	21
2030	21
TĐTTBQ (2026 - 2030)	21,2

Nguồn: Văn phòng Thành ủy Tp Hải Phòng

Bảng 2: Sản lượng hàng hóa thông qua Cảng Hải Phòng (2016 - 2030)

(Phụ lục mục 5.1.2 trang 116)

NĂM	SẢN LƯỢNG HÀNG HÓA QUA CẢNG HẢI PHÒNG (triệu tấn)
TĐTTBQ (2016 - 2020)	17,8 %
2021	182,17
2022	214,05
2023	251,51
2024	295,53
2025	350
TĐTTBQ (2021 - 2025)	17,5%
2026	390,25
2027	435,13
2028	485,17
2029	540,96
2030	600
TĐTTBQ (2026 - 2030)	11,5%

Nguồn: Văn phòng Thành ủy Tp Hải Phòng

*Bảng 3: So sánh chất lượng dịch vụ hải quan của 07 Quốc gia Đông Nam Á
(Phụ lục cho mục 5.2.1.1 trang 118)*

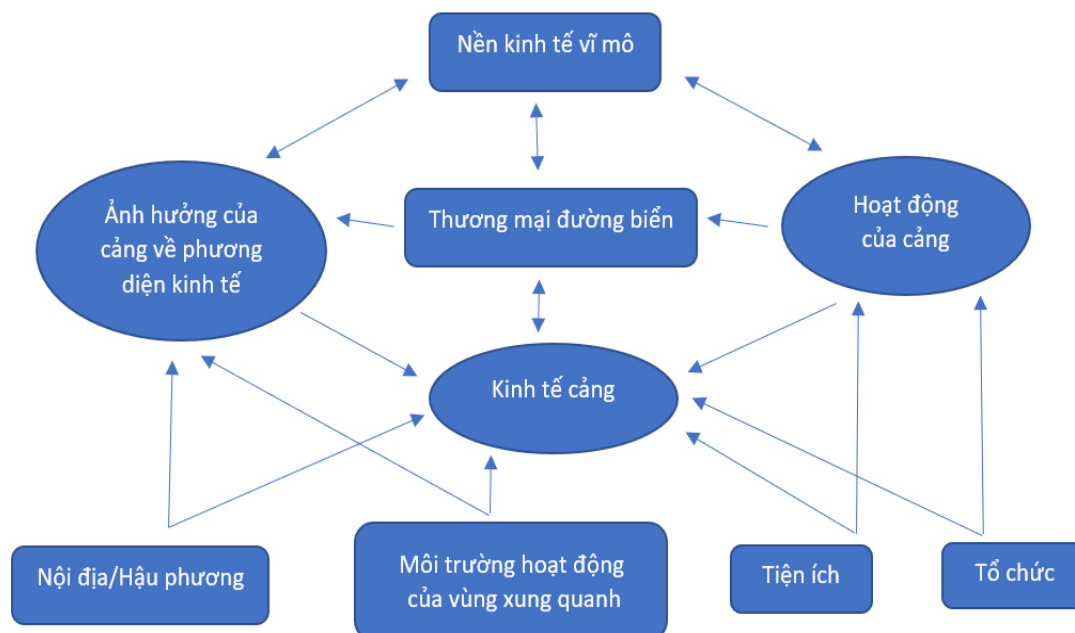
	Campuchia	Indonesia	Malaysia	Phillipines	Singaprove	Thái Lan	VN
XẾP HẠNG	102	108	60	95	41	56	93
ĐIỂM SỐ (0-100)	67,28	65,87	82,38	69,39	89,3	84,1	69,9
THỜI GIAN XUẤT KHẨU							
Chờ chứng từ	132	61	10	72	2	11	50
Thông quan tại biên giới	48	53	48	42	12	51	58
Vận chuyển hàng ra cảng bốc	6	6,2	12	4	2	2	7
CHI PHÍ XUẤT KHẨU (USD)							
Cấp chứng từ	100	139	45	53	37	97	139
Thông quan tại biên giới	375	254	321	456	335	223	309
Vận chuyển hàng ra cảng	200	185	255	381	212	147	181
THỜI GIAN NHẬP KHẨU (GIỜ)							
Chờ chứng từ	132	133	10	96	3	4	76

Thông quan tại biên giới	8	99	72	72	35	50	62
Vận chuyển hàng từ	11	6,2	12	4	1	2	7
CHI PHÍ NHẬP KHẨU (USD)							
Chờ chứng từ	120	164	60	50	40	43	183
Thông quan tại biên giới	240	383	321	580	220	233	392
Vận chuyển hàng từ cảng dỡ	1125	185	255	381	214	147	181

Nguồn: Merk, O., et al, 2011 [68]

PHỤ LỤC 4

(Phụ lục cho mục 2.2.2, trang 30)



Hình 1: Mối quan hệ kinh tế cảng và nền kinh tế vĩ mô

(Nguồn: Notteboom, 2020) [70]